

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1947

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

CENTRALTRYCKERIET · ESSELTE AB · STOCKHOLM 1948
841300

OKRIFTTJANSTASTIKK AAR 1947

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

Å R

1947

Centraler, Esselte, Sthlm 48
641306

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1947

CENTRALTRYCKERIET · ESSELTE AB · STOCKHOLM 1948

R41268

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

	Sid.
Förord.....	5
Femårsöversikt.....	6
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation.....	16
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1947 och 1946, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.:	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer m. m. ...	17
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.....	22
» » trafiksektioner.....	24
Undervisningskurser.....	26
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner.....	28
» » » » » » maskinsektioner.....	30
» » » » » » trafiksektioner, exkl. billinjer ...	31
» » » » » biltrafiken ¹	—
» » » » » förrådsavdelningar	32
utgifter vid huvudverkstäder.....	34
Olje- och acetylgastillverkning samt uppgifter om inköpt stenkolsgas	36
Tvättning av personvagnslinne m. m.	38
Hysesverksamheten.....	39
Värdeminskningsskontot:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp, avförda medel samt in- och utgående behållning; budgetåret 1/7 1947—30/6 1948	42
Rullande materiel: arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader:	
Lokens och motorvagnarnas m. fl. arbetsprestation per lok- och vagn typ och i olika slags tjänst	46
Medelantalet lok och motorvagnar m. fl. fördelade på stationeringsorter	52
Lokens m. fl. tjänste- och reparationsdagar m. m.	54
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnaderna härför för olika driftslag (översikter).....	56
D:o d:o samt kostnader för smörjmedel och underhåll för olika loktyper	58
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	63

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

	Sid.
Reparationer och revisioner på den rullande materielen:	
Översikt över antal lok- och vagnreparationer samt revisioner.....	64
Antal vid olika verkstäder reparerade och reviderade lok.....	64
Dito motorvagnar, rälsbussar och lokpannor.....	66
Dito tenderar och vagnar.....	67
Driftstörningar, personliga olycksfall och nödfrånkopplingar vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.....	68
Redogörelse för organisationsavdelningens verksamhet.....	74
Redogörelse för persontrafiken:	
Tågtidtabell nr 146.....	77
Dito nr 147.....	77
Tågakilometer per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1939—1948.....	80
Utlandsförbindelserna.....	81
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring.....	83
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.....	86
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.....	89
Sällskapsresor, anordnade ensamt av S.J.....	91
Transporter av utlänningar.....	92
Transporter med sjukvagnar.....	93
Billiga rundturer.....	93
Billiga vinter- och sensommarresor.....	95
Resebyråverksamhet och persontrafikvärvning.....	96
Reklam- och upplysningsverksamhet.....	96
SJ presstjänst och tidskriften SJ-nytt.....	97
Redogörelse för godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar.....	99
förändringar inom godsvagnparken.....	102
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar.....	102
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågplan nr 147.....	103
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.....	105
godsrälsbussar.....	106
trafiken under isblockaden 1947.....	106
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.....	108
Godsregleringsärenden:	
saknat och övertaligt gods.....	108
förlorade och tillvaratagna effekter.....	110
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter.....	110
<i>Godstågtidtabell nr 147 (grafisk).</i>	

FÖRORD

Föreliggande 16: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.

Här intagen redogörelse för »Värdeminskningsskontot» avser budgetåret 1 juli 1947—30 juni 1948.

I textdelen under huvudrubriken »Persontrafiken» har i år medtagits en kortfattad redogörelse för SJ resebyråverksamhet.

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 november 1948.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Birger Landström.

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter

	1947	1946	1945	1944	1943
Förvaltningsindelning					
Järnvägsstyrelsen:					
byråer antal	14	14	14	14	14
kontor »	6	6	6	6	6
resebyråer i utlandet »	2	2	3	3	3
Distrikten:					
distrikt »	6	6	6	6	6
bansektioner »	31	31	31	29	28
Danmästareavdelningar »	298	297	292	271	266
rälsjusteringsverk »	3	2	2	2	2
cementgjutierier »	2	2	2	2	2
maskinsektioner »	15	15	15	14	14
stationeringsorter för					
elektrolok »	39	34	32	32	32
elektromotorvagnar »	3	4	4	4	3
änglok »	74	67	64	55	52
förbränningsmotorvagnar »	11	5	5	5	7
summa »	88	77	72	64	61
rälsbussar »	43	•	•	•	•
lokomotorer »	116	•	•	•	•
totalsumma »	169	•	•	•	•
driftverkstäder »	43	34	33	31	26
gasverk (varav 2 ej i bruk) »	5	5	5	4	5
tvättinrättningar »	1	1	1	1	1
trafiksektioner »	27	27	27	25	24
stationer »	2 888	2 813	2 743	2514	2 408
resebyråer inom landet »	18	17	10	9	5
billinjegrupper »	63	62	59	53	49
elektrosektioner »	11	11	11	10	10
transformator- och omformarstationer »	48	46	46	46	46
tågfarjeleder »	4	4	3	3	3
Förrädsavdelningar »	5	5	5	5	5
Huvudverkstäder »	7	8	8	8	8
Spårlängd					
Huvudspår km	13 120	12 898	12 624	11 722	11 371
Sidospår, permanenta »	3 781	3 727	3 665	3 406	3 289
» icke permanenta »	177	171	171	162	153
Total spårlängd »	17 078	16 796	16 460	15 290	14 813
Personal					
Järnvägsstyrelsen:					
anställd personal antal	1 572	1 460	1 375	1 292	1 240
härav ordinarie »	1 046	1 016	982	942	902
extra ordinarie »	197	147	132	120	96
aspiranter »	94	79	66	48	67
kontorsvakter »	83	75	76	81	77
tryckeri-, verkstads- och för- radsarbetare, stadigvarande »	43	42	42	42	41
tillfälliga arbetstagare »	109	101	77	59	57
använd personal »	1 340	1 258	1 192	1 123	1 075
tjänstefri personal proc.	14.8	13.8	13.4	13.1	13.3
Distriktsskanslier:					
anställd personal antal	296	281	270	256	240
härav ordinarie »	225	214	205	201	193
extra ordinarie »	36	35	31	29	17
aspiranter »	13	10	12	9	19
kontorsvakter »	11	11	10	9	6
tillfälliga arbetstagare »	11	11	12	8	5
använd personal »	264	249	239	226	212
tjänstefri personal proc.	10.7	11.4	11.5	11.7	11.7

Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
Förrädsavdelningar:					
anställd personal..... antal	355	331	313	299	303
härav ordinarie..... »	221	203	193	193	196
extra ordinarie..... »	43	45	33	25	13
aspiranter..... »	10	8	14	9	11
kontorsvakter..... »	6	6	4	4	7
verkstads- och förrädsarbetare, stadigvarande..... »	36	34	36	39	37
tillfälliga arbetstagare..... »	39	35	33	29	39
använd personal..... »	313	295	283	268	271
tjänstefri personal..... proc.	11·8	10·9	9·6	10·4	10·6
Huvudverkstäder:					
anställd personal..... antal	4 809	4 659	4 354	4 098	4 005
härav ordinarie..... »	363	348	332	319	312
extra ordinarie..... »	35	39	39	39	43
aspiranter..... »	8	6	9	10	12
kontorsvakter..... »	25	31	28	24	22
verkstads- och förrädsarbetare, stadigvarande..... »	4 334	3 978	3 692	3 528	3 469
på prov anställda..... »	—	115	74	49	44
tillfälliga arbetstagare..... »	44	142	180	129	103
använd personal..... »	4 130	4 027	3 807	3 594	3 519
tjänstefri personal..... proc.	14·1	13·6	12·6	12·3	12·1
Bånssektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal..... antal	12 957	12 555	11 455	11 017	10 476
härav ordinarie..... »	4 279	4 138	3 784	3 568	3 514
extra ordinarie..... »	920	825	748	668	492
aspiranter och kontorsvakter..... »	80	100	155	200	271
stadigv. banarbetare..... »	—	—	69	81	90
ban- och byggnadsarbetare..... »	7 135	7 000	6 285	6 118	5 743
vägvakter..... »	434	425	373	353	343
tillfälliga arbetstagare..... »	109	67	41	29	23
använd personal..... »	11 624	11 334	10 282	9 654	9 071
tjänstefri personal..... proc.	10·3	9·7	10·2	12·4	13·4
för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... antal	3 060	3 498	4 119	3 275	2 730
härav ordinarie..... »	277	277	284	278	248
extra ordinarie och aspiranter..... »	89	107	83	67	64
stadigv. banarbetare..... »	—	—	3	3	6
ban- och byggnadsarbetare..... »	2 658	3 080	3 709	2 895	2 384
tillfälliga arbetstagare..... »	36	34	40	32	28
för elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... »	349	367	325	383	341
härav ordinarie..... »	38	40	27	25	31
extra ordinarie och aspiranter..... »	22	22	15	7	4
ban- och byggnadsarbetare..... »	288	305	279	347	305
tillfälliga arbetstagare..... »	1	—	4	4	1
Maskinsektioner och färjor:					
anställd personal..... »	13 879	13 361	12 220	11 074	10 612
härav ordinarie..... »	8 346	7 629	6 775	6 113	6 037
extra ordinarie..... »	2 721	2 648	2 797	2 765	1 471
aspiranter och kontorsvakter..... »	588	435	568	653	1 509
verkstadsarbetare..... »	139	105	135	188	184
tillfälliga arbetstagare..... »	2 085	2 544	1 945	1 355	1 411

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
använd personal:					
åkande..... antal	5 936	5 797	5 256	4 805	4 606
stationär..... »	5 989	5 922	5 406	4 756	4 517
tjänstefri personal..... proc.	14·1	12·3	12·7	13·7	14·0
Trafiksektioner:					
anställd personal..... antal	26 923	25 494	23 194	21 111	19 945
härav ordinarie..... »	14 530	13 479	12 181	11 213	10 819
extra ordinarie..... »	5 087	4 982	4 949	4 582	2 576
aspiranter..... »	1 235	853	1 256	1 552	2 740
kontorsvakter..... »	258	259	218	200	186
omlastare..... »	169	156	138	120	106
platsvakter..... »	473	447	409	374	342
postbiträden..... »	241	238	201	169	146
billinjepersonal (kollektivt anst.) »	977	825	698	600	544
tillfälliga arbetstagare..... »	3 953	4 255	3 144	2 301	2 486
använd personal..... »	23 245	22 240	20 096	18 180	17 112
varav i					
TE-tjänst:					
stadigvarande..... »	385	368	337	317	307
tillfälliga..... »	10	1	9	—	—
stationstjänst:					
stadigvarande..... »	15 204	14 149	13 581	12 852	11 878
tillfälliga:					
egentlig trafikjänst..... »	3 593	4 232	2 911	2 318	2 441
snöskottning och viss renhållning »	509	398	548	274	259
tågtjänst:					
stadigvarande..... »	3 102	2 822	2 479	2 190	1 945
tillfälliga..... »	442	270	231	229	282
tjänstefri personal..... proc.	13·7	12·8	13·4	13·9	14·2
Antal deltagare i undervisningskurser					
(Vid kursens början)					
Bantjänst:					
teoretisk utbildning av underbefäl vid banavdelningen..... antal	25	—	25	27	23
korrespondenskurs I för					
aspiranter till banförmanstjänst..... »	101	108	—	69	133
» » reparatörstjänst..... »			90	—	
korrespondenskurs II för					
aspiranter till banförmanstjänst..... »	—	—	81	—	52
» » reparatörstjänst..... »	—	—	—	—	93
teoretisk kurs för banavdelningens reparatörspersonal:					
gemensamma delen..... »	38	43	38	78	34
ledningsavdelningen..... »	13	13	25	20	—
signalavdelningen..... »	14	13	27	8	—
telefonavdelningen..... »	12	12	26	5	21
Maskintjänst:					
utbildning av instruktionsförare:					
i Borås (för elektrolok)..... »	23	—	—	—	—
i Borås (för ånglok)..... »	—	—	15	—	—
i Stockholm (för elektrolok)..... »	—	—	25	—	22
utbildning av lokpersonal:					
i Boden..... »	—	—	—	29	45
i Bollnäs..... »	70	23	46	23	63
i Borås..... »	46	47	—	48	49
i Göteborg..... »	69	23	46	105	54
i Kalmar..... »	—	—	—	20	—
i Kiruna..... »	—	—	—	—	43
i Kristinehamn..... »	—	23	—	35	—

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
i Luleå och Svartön..... antal	23	68	92	46	91
i Malmö..... »	45	47	46	76	134
i Norrköping..... »	—	—	—	43	61
i Stockholm och Hagalund..... »	23	116	61	115	62
i Sundsvall och Ånge..... »	—	—	—	—	16
i Vännäs..... »	—	—	—	29	55
i Växjö..... »	—	17	—	34	71
i Ystad..... »	—	23	—	46	—
i Östersund..... »	—	—	—	59	28
vagnpersonalskurs..... »	30	16	14	14	16
korrespondenskurs för maskinavdelningens reparatörpersonal:					
för elektrolokreparatörer..... »	—	163	96	40	—
» ånglokreparatörer..... »	—			22	—
» motorfordonsreparatörer..... »	—			22	—
» vagnreparatörer..... »	—			40	—
Trafiktjänst:					
högre trafik kurs:					
förberedande delen..... »	—	—	25	—	—
föreläsningskurs..... »	—	—	25	—	—
trafikelevkurs:					
förberedande delen..... »	—	28	31	31	30
teoretiska delen..... »	28	31	31	30	50
praktiska delen..... »	28	31	31	30	43
trafikelevkurs för anställd personal:					
förberedande delen..... »	—	32	30	—	—
teoretiska delen..... »	32	30	—	—	—
praktiska delen..... »	32	—	—	—	—
kontoristkurser..... »	•	•	•	•	47
konduktörskurser..... »	•	•	•	•	56
kurs för resebyråpersonal..... »	31	26	50	—	21
samaritkurser..... »	•	•	•	875	1 415
Förrådstjänst:					
kurs för personal å förrådshyrån..... »	24	—	—	—	—
Bokförda utgifter för drift och underhåll					
Bansektioner:					
sektionsledning..... 1 000 kr.	3 604	3 121	2 690	2 475	2 345
linjetjänst..... »	14 729	13 030	10 422	9 368	8 458
anläggn. för elektrisk tågdrift exkl. underhåll..... »	2 265	2 021	1 797	1 706	1 546
banvallen..... »	5 922	5 530	4 480	4 455	3 861
broar, vägportar och trummor... »	1 171	980	918	707	619
vägar, vägbroar och gångbanor.. »	782	729	632	537	491
räler med tillbehör..... »	4 871	4 751	4 249	3 696	4 437
spärväxlar och korsningar med tillbehör..... »	2 654	2 321	2 501	2 206	2 077
sliprar..... »	19 004	18 308	17 800	15 165	12 811
riktning och ballast..... »	19 930	18 058	17 244	14 207	13 276
anläggningar för elektrisk tågdrift, underhåll..... »	1 708	1 617	1 636	1 800	1 386
husbyggnader..... »	6 290	5 412	4 554	3 950	3 536
övriga anläggningar, stängsel m. m. utom snöskydd..... »	12 621	11 301	9 324	8 832	7 517
snöröjning inkl. snöskyddsanordningar..... »	2 419	1 739	1 802	1 331	1 153
summa underhåll av bana och byggnader..... »	77 373	70 745	65 139	56 884	50 162
underhåll av inventarier och effekter..... »	1 041	973	820	816	782

Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
hjälpänläggningar..... 1 000 kr.	283	300	206	182	191
inkomster..... *	491	405	444	310	524
bokförda utgifter (saldo)..... *	98 805	89 785	80 630	71 122	62 960
Maskinsektioner:					
sektionsledning..... *	1 753	1 575	1 470	1 243	1 159
personalutgifter för ångloktjänst.. *	20 056	18 768	15 152	13 140	11 884
* för förbrännings- motorvagnstjänst..... *	453				
lokbränsle..... *	44 598	55 778	50 837	41 160	35 272
övriga sakliga utgifter för ånglok- tjänst..... *	423	979	2 024	1 561	1 354
övriga sakliga utgifter för för- bränningsmotorvagnstjänst..... *	658				
personalutgifter för elektrolok- tjänst..... *	26 025	22 544	19 496	18 610	17 531
elektrisk energi för tågrörelsen.. *	19 712	18 365	17 158	16 062	15 822
övriga sakliga utgifter för elektro- loktjänst..... *	381	982	2 369	2 286	2 115
lokstallar samt vatten- och kolsta- tioner..... *	12 414	10 828	8 927	7 938	7 302
motorvagns-, rälsbuss- och loko- motorbränsle..... *	1 388	1 908	1 733	1 331	640
vagnstjänst..... *	11 189	10 066	9 007	7 866	7 229
verkstadstjänst, gemensamma om- kostnader..... *	1 038	846	729	686	612
underhåll av rullande materiel.. *	18 350	17 157	14 025	11 837	10 899
* inventarier och ef- fekter..... *	533	438	496	398	320
underhåll av byggnader m. m... *	659	574	530	456	443
hjälpänläggningar..... *	1 910	1 643	1 742	1 501	1 449
inkomster..... *	88	79	91	123	125
bokförda utgifter (saldo)..... *	161 452	162 373	145 604	125 953	113 904
Trafiksektioner:					
sektionsledning..... *	4 129	3 690	3 293	2 961	2 672
stationstjänst..... *	125 088	111 436	91 137	81 295	73 786
tågtjänst..... *	16 624	14 313	11 671	10 589	9 588
stalltjänst, ångdrift..... *	111	2 469	1 823	1 484	1 828
* eldrift..... *	—				
förbränningsmotorvagnstjänst.... *	2 933	2 597	2 067	1 792	1 623
vagnstjänst..... *	2 761				
snöröjning..... *	2 484	1 870	2 547	1 121	1 065
hjälpänläggningar..... *	190	184	138	84	62
underhåll av inventarier och ef- fekter..... *	906	800	755	631	538
inkomster..... *	433	442	396	332	334
utgifter vid maskinsektionerna för viss växlingstjänst..... *	11 147	11 071	9 981	9 397	8 982
bokförda utgifter (saldo)..... *	154 793	136 917	113 034	99 625	90 917
Hysesverksamheten					
Hyreshus i städer, köpingar och muni- cipalsamhällen exkl. banmästare- och banvaktstugor:					
eldstäder..... antal	8 650	8 792	8 376	7 926	7 487
utgifter för underhåll och föränd- ringar..... 1 000 kr.	1 528·9	1 426·6	955·5	902·7	729·7
för skötsel, renhållning m. m. *	287·1	273·4	244·8	221·8	215·1
* värme m. m. *	445·2	419·3	337·6	279·7	279·2
* skatter..... *	121·1	86·5	101·2	97·5	94·1
summa utgifter..... *	2 382·3	2 205·8	1 639·1	1 501·7	1 318·1
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar..... kr.	176·75	162·26	111·08	113·89	97·46

Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943	
Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktstugor samt bostadslägen- heter i stationshus o. d.:						
eldstäder	antal	20 207	20 106	19 812	18 285	18 338
utgifter för underhåll och föränd- ringar	1 000 kr.	3 421·4	3 110·9	2 362·0	2 026·4	1 810·3
för skötsel, renhållning m. m.	»	178·7	155·3	149·4	125·2	124·5
» värme m. m.	»	354·9	279·7	276·1	223·6	250·1
» skatter	»	35·7	27·9	35·1	30·1	38·9
summa utgifter	»	3 990·7	3 573·8	2 822·6	2 405·2	2 223·8
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar	kr.	169·32	154·72	119·32	110·82	98·72
Hyreshus, tillsammans:						
inkomster	1 000 kr.	14 400·6	4 688·9	4 380·4	4 112·0	4 076·2
direkta utgifter	»	6 373·0	5 779·6	4 461·7	3 906·9	3 541·9
avsättning till värdeminskningskon- tot	»	1 352·4	1 336·1	1 272·2	1 215·7	1 193·6
summa utgifter	»	7 725·4	7 115·7	5 733·9	5 122·6	4 735·5
driftöverskott	»	-3 324·8	-2 426·8	-1 353·5	-1 010·6	-659·3
» per eldstad	kr.	-115·22	-83·98	-48·02	-38·56	-25·53
beräknad räntekostnad	1 000 kr.	2 949·5	2 924·7	2 900·5	2 816·9	2 817·1
överskott	»	-6 274·3	-5 351·5	-4 254·0	-3 827·5	-3 476·4
» per eldstad	kr.	-217·43	-185·19	-150·92	-146·03	-134·61
Hotell och restauranger, summa ut- gifter	1 000 kr.	465·3	419·2	277·0	239·9	181·0
Förbrukningspris på vissa materialier						
Stenkol, utländska	kr. per ton	66·67	65·00	65·00	65·00	65·00
» svenska	» » »	38·00	38·00	37·00	35·00	35·00
Loktorv	» » »	51·67	54·17	60·00	66·25	61·25
Lokved	» » m ³	24·00	24·00	23·25	22·75	20·50
Gengasved	» » hl	2·75	2·75	2·75	2·28	2·28
Gengaskol	» » »	4·75	4·75	4·75	4·66	4·66
Bensin i fat	» » 100 l	33·83	37·33	104·67	105·42	77·17
» » cisternvagn	» » »	32·00				74·83
» » tankbil	» » »	33·67				75·42
Lättbentyl i fat	» » »	33·83	37·33	66·00	66·00	81·75
» » cisternvagn	» » »	32·00				79·42
» » tankbil	» » »	33·67				80·00
Putsfotogen i fat	» » »	13·17	23·17	51·00	53·00	53·00
» » cisternvagn	» » »	13·17	23·17	51·00	51·00	51·00
Solarolja i fat	» » »	11·17	12·67	42·58	53·00	53·00
» » cisternvagn	» » »	11·17	12·67	42·58	51·00	51·00
Eldningsolja nr 1 i fat	» » »	12·00	12·42	12·83	13·00	13·00
» » 1 » cistern- vagn	» » »	12·00	12·42	12·83	12·00	12·00
» » 2 » cistern- vagn	» » »	11·00	11·00	11·00	11·00	—
Motyl 25 i fat	» » »	33·83	80·33	112·00	112·00	2 85·08
» 25 » cisternvagn	» » »	32·00				
» 25 » tankbil	» » »	33·67				
Lokolja	» » 100 kg	25·06	83·75	230·83	221·25	208·33
Vagnsolja	» » »	23·00	71·17	215·00	211·25	198·33
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell	» » ton	335·00	337·08	340·00	346·25	353·75
D:o d:o andra modeller	» » »	335·00	335·00	335·00	335·00	333·75
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	8·00	7·94	7·67	7·38
Sliprar, vanliga, 2·7 m, IV och V distr.	» » »	7·50	7·50	7·50	7·42	7·19
Sliprar, vanliga, 2·5 m, I—III och VI distr.	» » »	7·55	7·55	7·55	7·47	7·19
Sliprar, vanliga, 2·5 m, IV och V distr.	» » »	7·25	7·25	7·25	7·17	6·96

1 Avser 11 månader. 2 Motyl 50.

Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
Sliprar impregn., 2·7 m, I—III och VI distr. kr. per styck	10·25	10·25	10·00	9·17	8·88
Sliprar, impregn., 2·7 m, IV och V distr. » » »	9·75	9·75	9·56	8·92	8·69
Sliprar, impregn., 2·5 m, I—III och VI distr. » » »	9·80	9·80	9·61	8·97	8·69
Sliprar, impregn., 2·5 m, IV och V distr. » » »	9·50	9·50	9·31	8·67	8·46
Rullande materielens arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel					
Elektrolok:					
medelantal elektrolok i tjänst..... antal	614·1	586·3	575·9	563·1	553·1
lokkm per lok med avseende på underhåll..... 1 000-tal	116·3	116·4	110·9	109·8	108·6
bruttotonkm per lokkm i tåg-tjänst antal	381	391	387	406	417
av antal fordon i tjänst:					
enkellok:					
i aktiv tjänst..... proc.	89·6	90·2	89·6	89·9	88·8
under reparation eller revision... »	8·0	7·7	7·7	7·1	8·2
överliggande..... »	1·9	1·6	1·6	1·9	1·6
avställda..... »	0·5	0·5	1·1	1·1	1·4
dubbellok:					
i aktiv tjänst..... »	76·2	75·9	77·3	76·5	76·4
under reparation eller revision... »	13·7	16·2	13·7	16·9	17·3
överliggande..... »	8·8	6·8	7·1	5·5	5·2
avställda..... »	1·3	1·1	1·9	1·1	1·1
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm..... kr.	0·42	1·36	3·72	3·77	3·91
underhåll » 100 » »	16·78	17·95	16·74	16·77	16·38
» » 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst..... »	0·44	0·46	0·43	0·41	0·39
Elektromotorvagnar:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	14·5	14·4	14·6	14·1	13·8
lokkm per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	110·2	122·0	108·3	99·0	88·3
bruttotonkm per lokkm i tåg-tjänst antal	54	51	51	51	51
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	77·3	80·0	78·9	75·2	66·9
under reparation eller revision... »	13·7	14·8	17·0	16·9	22·7
överliggande..... »	0·8	1·1	0·5	0·8	0·3
avställda..... »	8·2	4·1	3·6	7·1	10·1
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm..... kr.	·	0·50	1·65	1·58	1·03
underhåll » 100 » »	14·40	10·04	10·91	9·39	12·25
» » 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst..... »	2·67	1·97	2·14	1·84	2·43
Elektrolok och elektromotorvagnar:					
elektrisk energiförbrukning per lokkilometer:					
SJ utom malmbanan kWh	14·4	14·3	14·1	13·9	13·6
malmbanan..... »	17·7	16·0	14·8	17·3	16·8
medelkostnad per kWh förbrukad energi:					
SJ utom malmbanan..... öre	1·99	1·91	1·91	1·87	1·95
malmbanan..... »	1·62	1·75	1·85	1·72	1·53

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
Änglok:					
medelantal änglok i tjänst..... antal	851.6	839.7	756.5	707.4	671.1
lokkm per lok med avseende på underhåll..... 1 000-tal	42.4	44.2	43.6	41.5	41.9
bruttotonkm per lokkm i tåg-tjänst av antal fordon i tjänst: antal	159	170	168	166	172
normalspåriga:					
i aktiv tjänst..... proc.	71.5	73.2	71.2	69.7	69.6
under reparation eller revision... »	20.5	15.3	15.9	16.1	17.0
» pannspolning..... »					
överliggande..... »	4.7	4.4	4.7	4.9	4.6
avställda..... »	3.3	3.0	4.1	5.7	5.5
smalspåriga, 0.891 m:					
i aktiv tjänst..... »	62.8	65.4	63.6	61.8	67.9
under reparation eller revision... »	21.9	19.5	18.9	21.8	20.3
» pannspolning..... »					
överliggande..... »	9.3	8.8	9.6	6.3	3.6
avställda..... »	6.0	3.8	6.3	4.6	5.5
smalspåriga, 1.067 m:					
i aktiv tjänst..... »	72.4	74.1	72.0	72.4	73.4
under reparation eller revision... »	17.2	12.1	12.6	15.0	15.9
under pannspolning..... »					
överliggande..... »	6.6	7.7	7.1	6.3	3.9
avställda..... »	4.1	1.4	3.6	1.4	1.9
stenkolsförbrukning per 100 lokkm kg	1 539	1 578	1 478	1 458	1 438
bränslekostnad per 100 lokkm kr.	143.60	173.69	180.13	161.91	144.48
medelkostnad per ton lokbränsle inkl. transportkostnader »	93.34	110.10	121.87	111.08	100.19
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm..... kr.	0.90	1.57	5.21	4.74	4.32
underhåll » 100 » »	36.30	32.00	30.93	31.35	31.40
» » 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst..... »	2.28	1.88	1.85	1.88	1.82
Förbränningsmotorvagnar:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	18.8	11.1	9.4	11.7	14.7
lokkm per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	42.0	40.7	35.6	31.0	29.9
bruttotonkm per lokkm i tåg-tjänst av antal fordon i tjänst: antal	33	26	30	24	25
i aktiv tjänst..... proc.	49.3	54.8	51.2	40.7	45.2
under reparation eller revision... »	25.2	38.6	35.4	41.8	24.7
överliggande..... »	1.1	1.1	0.3	0.8	0.8
avställda..... »	24.4	5.5	13.1	16.7	29.3
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 motorvagnskilometer, normalspåriga..... kr.	1.08	1.25	3.96	1.94	2.75
smörjmedel per 100 motorvagnskilometer, smalspåriga..... »	1.75	2.01	5.08	7.43	4.48
underhåll per 100 motorvagnskilometer, normalspåriga..... »	34.11	56.42	36.40	33.90	27.73
underhåll per 100 motorvagnskilometer, smalspåriga..... »	36.56	39.14	135.37	58.24	25.16
underhåll per 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst, normalspåriga »	9.75	22.57	12.13	15.44	12.38
underhåll per 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst, smalspåriga »	13.06	13.50	52.07	20.59	8.71

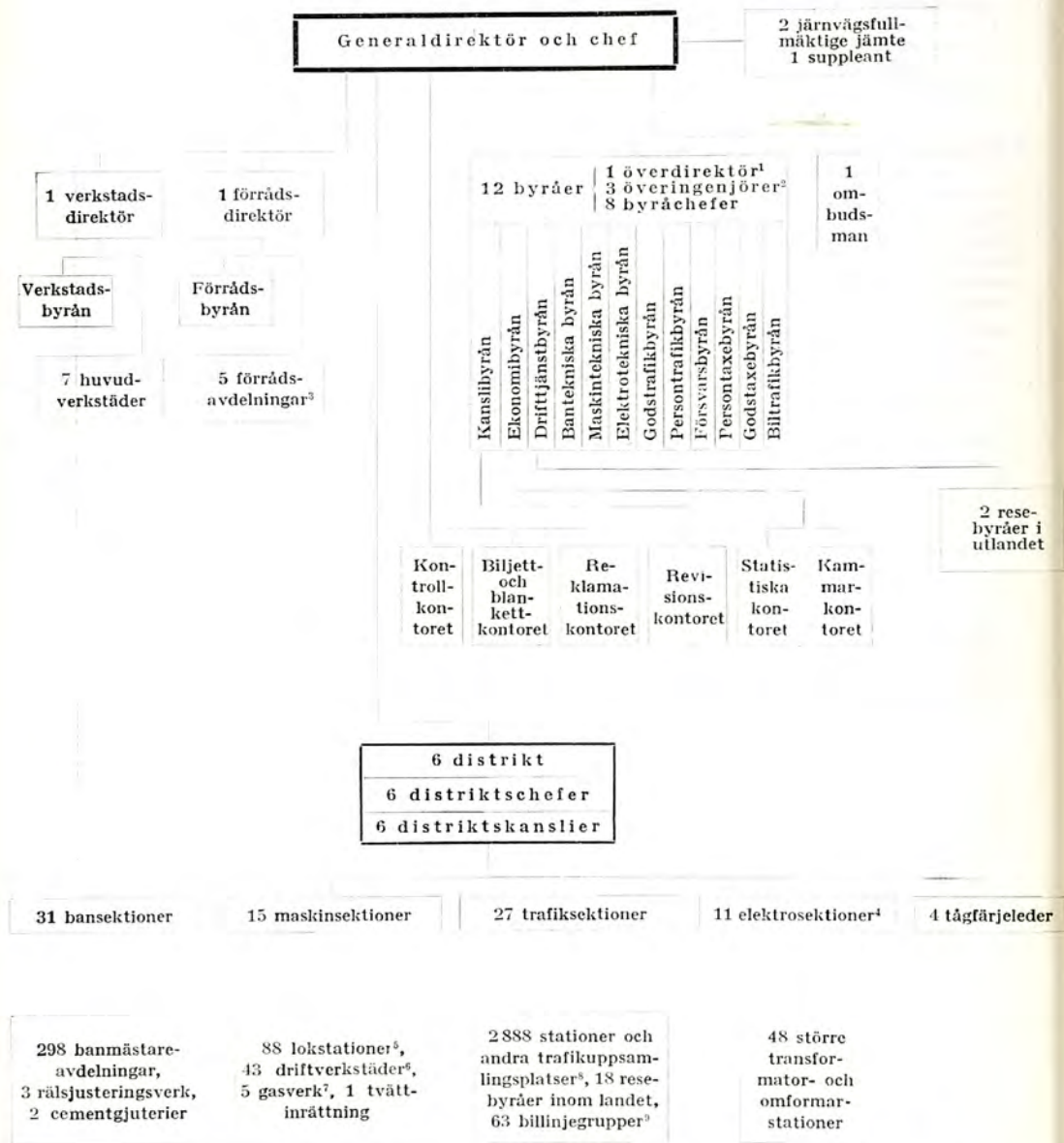
Femårsöversikt omfattande viktigare i driftjänststatistiken intagna uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
Rälsbussar:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	252.2	231.9	193.4	155.4	130.8
rälsbusskm per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	67.4	63.5	57.7	56.6	52.3
bruttotonkm per rälsbusskm i tåg-tjänst..... antal	10	10	10	10	10
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	72.6	74.6	73.7	73.2	70.7
under reparation eller revision... *	21.4	20.0	18.1	17.5	20.0
överliggande..... *	1.4	1.6	2.7	2.7	2.5
avställda..... *	4.6	3.8	5.5	6.6	6.8
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 rälsbusskm kr.	0.43	0.45	1.24	1.04	0.93
underhåll * 100 * *	26.60	23.87	22.99	20.65	23.13
* * 1 000 bruttoton-kilometer i tåg-tjänst..... *	26.07	22.87	22.65	20.67	23.97
Lokomotorer:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	160.1	148.8	116.7	100.4	95.7
tjänstgöringstimmar per fordon med avseende på underhåll..... 1 000-tal	1.6	1.5	1.6	1.7	1.6
bruttotonkm per lokomotorkm i tåg-tjänst..... antal	57	52	64	70	84
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	66.0	60.6	59.4	62.3	60.8
under reparation eller revision... *	15.9	19.7	16.2	15.6	16.4
överliggande..... *	12.6	12.6	15.1	16.1	13.7
avställda..... *	5.5	7.1	9.3	6.0	9.1
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokomotorkm kr.	0.08	0.13	0.29	0.31	0.23
underhåll * 100 * *	2.73	2.91	3.26	2.74	2.59
Driftstörningar vid elektriska kraftöverföringsanläggningar					
SJ utom malmbanan, driftstörningar..... antal					
per 100 km spårlängd för el. driftmedelvaraktighet per fall..... min.	26 814	26 486	30 362	26 357	25 663
malmbanan, driftstörningar..... antal	378.1	393.3	455.8	402.8	395.4
per 100 km spårlängd för el. driftmedelvaraktighet per fall..... min.	0.7	1.1	1.0	1.1	1.2
nödfränkopplingar..... antal	1 817	1 941	1 606	1 534	2 493
per 100 km spårlängd för el. driftmedelvaraktighet per fall..... min.	286.4	306.1	246.5	261.4	425.3
nödfränkopplingar..... antal	5.9	3.3	3.9	2.8	5.9
nödfränkopplingar..... antal	235	174	103	107	88
Antal vid verkstäderna utförda reparationer och revisioner av lok och vagnar					
Elektrolok, reparationer..... antal	754	704	606	573	594
ånglok *	780	663	564	482	505
tendrar *	279	241	230	191	214
lokpannor *	425	388	335	318	269
motorvagnar, reparationer och revisioner..... *	46	44	40	29	25
rälsbussar, reparationer..... *	134	142	107	63	79
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraaxliga, mindre revisioner..... *	2 329	2 471	2 229	2 301	2 004
* större *	377	304	295	313	310
tvåaxliga, mindre revisioner..... *	1 330	1 349	1 328	1 178	1 245
* större *	336	344	415	436	311

Femårsöversikt omfattande viktigare i drifttjänststatistiken inlagda uppgifter (forts.)

	1947	1946	1945	1944	1943
godsvagnar:					
slutna, mindre revisioner..... antal	1 902	1 915	1 609	1 394	1 995
» större » »	1 273	1 345	1 138	1 002	610
öppna, mindre revisioner..... »	3 367	2 850	3 477	3 195	3 805
» större » »	2 980	2 184	2 356	1 662	1 093
malmvagnar, mindre revisioner.... »	968	856	605	1 021	771
» större » »	10				
Antal reparationer och revisioner per 100 fordon av vid årets början befintliga					
Elektrolok antal	126	122	107	104	110
ånglok..... »	89	76	72	64	71
tendrar..... »	51	44	49	42	47
lokpannor..... »	49	45	43	42	38
motorvagnar..... »	153	126	85	59	51
rälsbussar..... »	55	64	58	39	56
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraxliga, mindre revisioner »	123	135	136	142	129
» större » »	20	17	17	19	20
tvåaxliga, mindre revisioner »	64	65	68	61	68
» större » »	16	17	21	23	17
godsvagnar:					
slutna, mindre revisioner..... »	18	18	17	16	23
» större » »	12	13	12	11	7
öppna, mindre revisioner..... »	15	13	18	17	21
» större » »	14	10	12	9	6
malmvagnar, mindre revisioner ... »	26	23	16	27	20
» större » »	0				
Gastillverkning					
Tillverkad mängd acetylen gas..... ton	285	308	289	223	254
summa bokförda och beräknade kostnader..... 1 000 kr	541	468	481	470	561
summa tillverkningskostnader »	567	609	592	483	553
medeltillverkningskostnad pr kg... kr.	1.99	1.98	2.05	2.16	2.18
Tvättkvantitet och -kostnad					
Tvättkvantitet..... ton	1 982	1 857	1 762	1 588	1 368
summa bokförda och beräknade kostnader..... 1 000 kr	704	657	683	465	433
medelkostnad per kg avverkad tvätt öre	35.5	35.4	38.7	29.3	31.7

Förvaltningsindelning: Statens järnvägars organisation vid årets slut



¹ Chef för drifttjänstbyrån, tillika generaldirektörens ställföreträdare. — ² Chefer för bantekniska, maskintekniska och elektrotekniska byråerna. — ³ Förrådsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ⁴ För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggas å vederbörliga baningenjörs expeditioner. — ⁵ Härav 64 större. — ⁶ Inklusivt med driftverkstäder jämförliga reparationsplatser med minst 10 arbetare. — ⁷ Härav 3 i gång under året. — ⁸ Rälsbusshållplatser medräknade. — ⁹ Härav 11 direkt underställda distriktschef.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1947 och 1946, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

A. Organisationsförändringar m. m.

Datum	Bandel ar ¹	Km	Sektion nr			Datum	Bandel ar ¹	Km	Sektion nr		
			Bs	Ms	Ts				Bs	Ms	Ts
Förändringar i sektionernas omfattning:											
1/1 46	(Nässjö)—Eksjö—Hultsfred—Målilla—Berga—Oskarshamn					1/7 47	(Halmstad)—(Bolmen) (1·067 m)				
	införlivades	148·4	11	10	11	*	införlivades	63·9	29	27	29
*	(Eksjö)—Österbymo (0·891 m)						Böda—Ottensby (0·891 m)				
	införlivades	34·6	11	10	11		införlivades	150·8	27	27	27
*	(Sävsjö)—(Vetlanda)—Gårdveda—(Målilla) (0·891 m)										
	införlivades	80·4	27	27	27						
*	Vetlanda införlivades	—	26	27	26						
Tåg färj e l e d e r (nyöppnade):											
25/4 46	Trelleborg—Gdynia (halva sträckan)	230·0	—	—	10	1/8 47	Trelleborg—Warnemünde (hela sträckan)	180·0	—	—	10
Nyelektrifierade linjer:											
3/6 46	(Tomtebodå)—Spånga	8·9	24	31	24	15/1 47	(Kungsängen)—Västerås	83·0	31	31	31
*	Spånga—Kungsängen	16·3	31	31	31	7/6 47	(Västerås)—Köping	34·7	31	31	31
Utökning av dubbelspårslinjer:											
10/9 46	(Järna)—Mölnbo	10·3	4	1	4	9/6 47	(Gårdsjö)—Ålgårås	8·0	8	5	5

¹ Parentes omkring stationsnamn utmärker, att stationen *icke* hänfördes till angiven bandel i samband med införlivningen m. m. resp. elektrifieringen.

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	1 046	197	94	83	143	—	109	1 572	+ 112	1 340	+ 32	14.8
Distriktskanslier												
I Distriktet	47	13	3	4	—	—	4	71	+ 2	63	+ 4	11.5
II »	36	4	2	2	—	—	2	46	+ 3	41	+ 3	10.9
III »	45	4	3	2	—	—	2	56	+ 3	49	+ 1	12.1
IV »	38	3	2	1	—	—	1	45	+ 1	40	+ 1	10.6
V »	32	4	2	1	—	—	1	40	+ 3	37	+ 3	7.7
VI »	27	8	1	1	—	—	1	38	+ 3	34	+ 3	10.1
Summa	225	36	13	11	—	—	11	296	+ 15	264	+ 15	10.7
Förrädsavdelningar (förrädsintendentkontor och huvudförråd)												
Örebro.....	66	16	4	1	15	—	16	118	+ 13	104	+ 10	11.6
Göteborg....	42	4	1	2	9	—	5	63	+ 3	54	+ 2	13.8
Malmö.....	44	9	3	1	8	—	3	68	+ 2	59	+ 1	13.2
Östersund...	34	8	1	1	1	—	7	52	+ 2	47	+ 2	9.6
Luleå.....	35	6	1	1	3	—	8	54	+ 4	49	+ 3	9.3
Summa	221	43	10	6	36	—	39	355	+ 24	313	+ 18	11.8
Huvudverkstäder												
För drift och underhåll												
Örebro.....	72	7	3	8	1 006	—	9	1 105	+ 85	961	+ 74	13.1
Borås.....	7	3	—	—	93	—	1	104	—	90	+ 2	13.9
Tomtebodan..	31	1	1	1	274	—	2	310	+ 7	259	—	16.2
Tillberga...	15	2	—	1	201	—	2	221	+ 26	187	+ 16	15.4
Göteborg....	29	3	1	5	365	—	6	409	+ 5	343	+ 11	16.1
Hälsingborg..	14	3	—	1	100	—	—	118	+ 14	100	+ 11	14.9
Varberg.....	7	1	—	—	61	—	—	69	+ 1	60	+ 3	12.2
Malmö.....	44	4	1	3	662	—	6	720	+ 33	632	+ 37	12.2
Ystad.....	6	1	—	1	87	—	—	95	+ 13	82	+ 9	13.1
Ronneby...	5	—	—	1	75	—	—	81	+ 8	72	+ 7	11.8
Östersund....	19	—	—	1	166	—	7	193	—	160	+ 5	17.0
Bollnäs.....	15	4	—	1	167	—	2	189	+ 6	156	+ 6	17.4
Notviken....	22	1	2	2	254	—	9	290	+ 3	250	+ 5	14.2
Halmstad ² ...	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 58	—	+ 49	—
Summa	286	30	8	25	3 511	—	44	3 904	+ 113	3 352	+ 73	14.1
För förändrings- och nybyggnadsarbeten												
Örebro.....	35	3	—	—	398	—	—	436	+ 3	378	+ 2	13.2
Borås.....	1	—	—	—	9	—	—	10	+ 4	8	+ 3	15.8
Tomtebodan..	2	—	—	—	17	—	—	19	+ 4	15	+ 4	18.2
Tillberga...	3	—	—	—	29	—	—	32	+ 10	27	+ 9	16.0
Göteborg....	10	1	—	—	100	—	—	111	+ 27	93	+ 21	16.4
Hälsingborg..	1	—	—	—	9	—	—	10	+ 6	9	+ 5	13.3
Varberg.....	1	—	—	—	5	—	—	6	+ 3	5	+ 2	15.7
Malmö.....	7	1	—	—	104	—	—	112	+ 9	100	+ 11	10.9
Ystad.....	—	—	—	—	2	—	—	2	—	2	—	17.9
Ronneby...	1	—	—	—	4	—	—	5	+ 4	4	+ 4	13.0
Östersund....	3	—	—	—	24	—	—	27	+ 4	22	+ 3	17.0
Bollnäs.....	4	—	—	—	40	—	—	44	+ 1	37	+ 1	16.4
Notviken....	9	—	—	—	82	—	—	91	+ 21	78	+ 18	13.7
Halmstad ² ...	—	—	—	—	—	—	—	—	+ 11	—	+ 9	—
Summa	77	5	—	—	823	—	—	905	+ 37	778	+ 30	13.9

Ann. Billinjepersonal (utom personal å biltrafikbyrå, 19 personer, som ingår i styrelsens personal, och biltrafiktjänstemän å distriktskanslier, 19 personer, jfr not 2 nedan) ingår från och med år 1943 under avd. »Trafiksektioner», se sid. 25.

* Exklusive 18 tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.
¹ Härav 41 tryckeriarbetare. — ² Härav 19 tjänstemän, tillhörande biltrafiken. — ³ Driftverkstad fr. o. m. okt. 1946.

Sektions- nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹			Antal ban- mäst.- avd.	Bansktionens hela anställda personal ²		Personal för drift						
	i huvud- spår	i sidospår			Antal	+ - mot f. å.	Anställd						
		perma- nenta	icke perma- nenta ²				Ord.	E. o.	Asp. o. kont.- vakt.	Ban- o. byggn.- arb.	Väg- vak- ter	Tillf. arbets- tagare	Summa
	Vid årets slut												
1	487	116	13	9	539	— 17	158	48	3	232	12	3	456
2	494	139	5	11	611	+ 14	186	52	7	307	5	6	563
3	338	204	5	8	655	+ 28	162	34	8	208	—	10	422
** 4	417	104	7	9	905	— 126	160	36	5	231	5	5	442
** 24	59	225	—	5	460	+ 14	151	31	4	157	1	6	350
** 31	449	143	4	10	593	+ 11	157	44	4	265	26	7	503
I D	2 244	931	34	52	3 763	— 76	974	245	31	1 400	49	37	2 736
5	165	159	5	6	367	+ 13	142	24	5	151	—	4	326
6	212	108	3	6	297	+ 12	103	13	3	134	1	1	255
7	400	69	6	8	244	— 13	88	15	1	114	5	2	225
** 8	404	114	4	8	695	— 32	136	29	4	237	2	2	410
9	520	140	5	14	558	— 5	203	23	3	264	16	1	510
II D	1 701	590	23	42	2 161	— 25	672	104	16	900	24	10	1 726
10	300	229	4	7	554	+ 28	163	34	1	262	16	—	476
** 11	545	170	5	13	798	— 76	183	63	3	282	9	6	546
12	543	195	4	15	682	+ 9	205	46	1	322	36	—	610
28	551	143	8	11	500	+ 9	134	37	3	198	74	3	449
30	333	86	7	6	330	+ 36	86	12	—	181	23	—	302
III D	2 272	823	28	52	2 864	+ 6	771	192	8	1 245	158	9	2 383
13	416	85	3	9	539	— 54	142	28	3	248	8	1	430
14	473	138	13	11	650	+ 44	172	28	2	305	5	1	513
15	497	173	9	12	743	— 33	198	24	1	413	17	1	654
16	498	54	4	9	435	+ 37	86	19	1	239	11	1	357
17	447	52	8	9	466	+ 2	96	18	2	248	20	1	385
IV D	2 331	502	37	50	2 833	— 4	694	117	9	1 453	61	5	2 339
18	201	83	3	7	394	+ 6	123	18	3	186	4	2	336
19	247	72	2	10	557	+ 38	162	32	—	290	—	—	484
20	414	102	7	9	570	+ 5	131	28	2	347	—	2	510
21	495	107	11	13	838	— 27	186	32	2	404	5	5	634
23	676	51	9	14	383	— 40	113	15	1	205	11	14	359
V D	2 033	415	32	53	2 742	— 18	715	125	8	1 432	20	23	2 323
25	583	112	4	13	510	+ 24	124	32	2	201	29	4	392
** 26	325	91	3	8	254	— 5	78	19	—	113	21	7	238
** 27	646	91	6	10	260	+ 7	72	29	1	109	21	6	238
** 29	512	126	6	9	331	+ 16	86	34	1	157	19	2	299
32	473	100	4	9	299	+ 39	93	23	4	125	32	6	283
VI D	2 539	520	23	49	1 654	+ 81	453	137	8	705	122	25	1 450
Hela S J	13 120	3 781	177	298	16 017	— 36	4 279	920	80	7 135	434	109	12 957

* Exklusive 16 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 68:5 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, 5:5 km (utom 0:1 km av sträckorna, vilken ingår i SJ tillhörig, ovan i tabellen angiven sidospårlängd); å bs nr 5: Göteborgs stad tillhörig del av Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5:1 km, samt 70:5 km Göteborgs stad tillhöriga hamnspår; å bs nr 12: Ängelholm—Klippan, 26:5 km (utom 1:0 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs); å bs nr 18: Gammelstad—Karlsvikshyttan (driften, utom växlingsrörelse, inställd tills vidare sedan år 1930), 4:7 km (utom 0:1 km, tillhörig SJ; 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.	
— 7	414	— 10	9-2	9	2	72	—	83	— 10	1
+ 20	502	+ 9	10-9	7	4	36	1	48	— 6	2
+ 17	369	+ 11	12-6	22	11	199	1	233	+ 11	3
+ 27	393	+ 21	11-1	28	6	428	1	463	— 153	** 4
+ 7	307	+ 3	12-1	21	3	81	5	110	+ 7	** 24
+ 60	455	+ 50	9-5	7	5	75	3	90	— 49	** 31
+ 124	2 440	+ 84	10-8	94	31	891	11	1 027	— 200	I D
+ 15	286	+ 11	12-2	7	2	30	2	41	— 2	5
+ 19	228	+ 16	10-7	5	1	36	—	42	— 7	6
— 5	202	— 6	10-1	2	1	15	1	19	— 8	7
+ 18	365	+ 13	11-0	22	7	256	—	285	— 50	** 8
+ 7	459	+ 7	10-0	7	1	40	—	48	— 12	9
+ 54	1 540	+ 41	10-8	43	12	377	3	435	— 79	II D
+ 23	414	+ 15	12-9	11	4	63	—	78	+ 5	10
+ 19	494	+ 20	9-7	24	14	213	1	252	— 95	** 11
— 9	546	— 14	10-4	11	1	60	—	72	+ 18	12
+ 26	408	+ 25	9-1	5	2	44	—	51	— 17	28
+ 35	278	+ 34	7-9	4	2	22	—	28	+ 1	30
+ 94	2 140	+ 80	10-2	55	23	402	1	481	— 88	III D
— 30	382	— 32	11-0	4	1	104	—	109	— 24	13
+ 29	466	+ 30	9-2	8	2	127	—	137	+ 15	14
+ 7	585	— 1	10-5	12	3	74	—	89	— 40	15
+ 31	326	+ 26	8-8	1	—	77	—	78	+ 6	16
+ 8	345	+ 9	10-5	3	1	77	—	81	— 6	17
+ 45	2 104	+ 32	10-0	23	7	459	—	494	— 49	IV D
— 5	299	— 5	10-8	11	2	45	—	58	+ 11	18
+ 21	438	+ 16	9-6	8	1	63	1	73	+ 17	19
+ 15	457	+ 18	10-3	3	1	56	—	60	— 10	20
— 53	567	— 55	10-5	17	3	178	6	204	+ 26	21
+ 4	323	— 3	10-1	2	—	12	10	24	— 44	23
— 18	2 084	— 29	10-3	41	7	354	17	419	—	V D
+ 16	355	+ 10	9-6	10	4	104	—	118	+ 8	25
+ 3	214	+ 2	10-0	2	1	13	—	16	— 8	** 26
+ 30	217	+ 26	8-8	1	1	19	1	22	— 23	** 27
+ 22	271	+ 17	9-3	1	2	27	2	32	— 6	** 29
+ 32	259	+ 27	8-5	2	1	12	1	16	+ 7	32
+ 103	1 316	+ 82	9-2	16	9	175	4	204	— 22	VI D
+ 402	11 624	+ 290	10-3	277	89	2 658	4 36	3 060	— 438	Hela S J

Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25-0 km (utom 0-2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs); å bs nr 27: Ljungbyholm—Påryd (smalsp. 0-891 m), 18-2 km (utom 0-2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs). I längden av permanenta sidospår ingå 356-3 km hamn- och industrispår, tillhöriga SJ. Dessutom funnos, förutom förut särskilt nämnda, Göteborgs stad tillhöriga hamnspår, å samtliga sektioner en del sidospår (hamn- och industrispår m. m.) i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 989-1 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls genom SJ försorg. — ² Grusgröppspår o. d. — ³ Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 22. — ⁴ Inklusive 16 vägvakter, varav 6 å 21 samt 10 å 23 bansektionen.

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

Sektions- nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten					
	Ord.	E. o., Asp.	Ban- och byggnads- arbetare	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.
— ¹	21	13	173	1	208	— 27
** 31	4	1	31	—	36	— 15
I D	4	1	31	—	36	— 15
10	1	2	9	—	12	+ 12
III D	1	2	9	—	12	+ 12
13	2	—	2	—	4	— 20
14	1	—	12	—	13	+ 5
IV D	3	—	14	—	17	— 15
25	9	6	61	—	76	+ 27
VI D	9	6	61	—	76	+ 27
Hela SJ	38	22	288	1	349	— 18

* 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 Nassjö placerad personal för *samliga* elektrifieringsarbeten.

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

Sektions- nr	Antal lokstationer med ant. lok i medeltal			Antal lok i medeltal		Anställd personal						Använd personal				Tjänsteför- %	
	1-5	6-25	över 25	el.	ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont.-vakt.	Verk-stads- arb. ¹	Tillf. ar- bets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Åkan- de	+ — mot f. å.	Statio- nar		+ — mot f. å.
** 1	5	1	1	200	33	1 145	374	55	87	327	1 988	+ 77	656	—	1 006	+ 21	16-4
2	1	5	—	27	26	652	234	42	—	95	1 023	+ 61	473	+ 30	391	+ 6	15-6
** 31	2	2	1	—	59	353	136	31	—	155	675	— 104	284	— 35	296	— 94	14-0
I D	8	8	2	227	118	2 150	744	128	87	577	3 686	+ 34	1 413	— 5	1 693	— 67	15-7
** 5	4	2	1	86	72	879	270	48	6	116	1 319	+ 88	662	+ 30	465	+ 25	14-5
6	4	—	1	30	36	338	99	15	—	36	488	+ 14	203	— 8	207	+ 10	15-9
II D	8	2	2	116	108	1 217	369	63	6	152	1 807	+ 102	865	+ 22	672	+ 35	14-9
** 10	7	3	2	124	66	1 068	329	84	11	184	1 676	+ 71	757	+ 17	664	+ 8	15-2
28	2	2	2	—	128	462	211	33	6	159	871	+ 28	372	+ 17	389	+ 2	12-6
Färjor	—	—	—	—	—	122	28	15	—	93	258	+ 70	236	+ 67	—	—	8-6
III D	9	5	4	124	194	1 652	568	132	17	436	2 805	+ 169	1 365	+ 101	1 053	+ 10	13-8
13	2	—	1	3	44	256	84	11	—	115	466	— 23	196	— 21	202	— 4	14-6
14	2	1	2	26	45	391	81	26	—	102	600	+ 10	242	— 6	269	+ 4	14-9
15	—	—	2	46	70	624	105	21	—	80	830	— 9	410	— 20	292	— 3	15-4
IV D	4	1	5	75	159	1 271	270	58	—	297	1 896	— 22	848	— 47	763	— 3	15-0
19	1	1	1	52	7	428	86	45	—	50	609	+ 35	217	+ 17	308	+ 6	13-7
20	—	—	1	2	37	294	85	32	—	85	496	+ 15	173	— 10	263	+ 13	12-3
21	2	2	1	34	35	358	180	41	—	128	707	+ 27	282	+ 11	338	—	12-3
V D	3	3	3	88	79	1 080	351	118	—	263	1 812	+ 77	672	+ 18	909	+ 19	12-8
25	4	3	1	—	97	456	187	27	9	177	856	+ 81	351	+ 25	406	+ 34	11-6
** 27	6	7	—	—	142	520	232	62	20	183	1 017	+ 77	422	+ 25	493	+ 39	10-0
VI D	10	10	1	—	239	976	419	89	29	360	1 873	+ 158	773	+ 50	899	+ 73	10-7
Hela SJ	42	29	17	630	897	8 346	2 721	588	139	2 085	13 879	+ 518	5 936	+ 139	5 989	+ 67	14-1

Anm. I antal lok ingår 35 motorvagnar och 1 motorlok men icke 256 rälsbussar och 173 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen till största delen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal utan i trafiksektionernas; jfr not 4 å sid. 31.

* Exklusive 3 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 Även tillfälliga.

1881

No	Namn	Ålder
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11		
12		
13		
14		
15		
16		
17		
18		
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35		
36		
37		
38		
39		
40		
41		
42		
43		
44		
45		
46		
47		
48		
49		
50		
51		
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60		
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70		
71		
72		
73		
74		
75		
76		
77		
78		
79		
80		
81		
82		
83		
84		
85		
86		
87		
88		
89		
90		
91		
92		
93		
94		
95		
96		
97		
98		
99		
100		

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. ⁵	Bil- linje- perso- nal, kollek- tivt anst.	Tillf. ar- betst.			
	Stationer av över- inspektors- klass samt kl. 1—4	övriga ²													
1	10	35	63	433	157	22	4	6	12	2	49	69	754	+	25
2	8	40	49	600	278	49	11	18	19	7	6	96	1 084	+	39
3	9	26	40	800	335	80	8	13	8	5	19	281	1 549	+	23
** 4	12	28	20	493	124	30	6	5	6	5	41	82	792	+	26
** 24	8	8	5	1 401	563	120	28	—	1	—	—	548	2 661	+	43
** 31	11	37	85	483	180	39	5	—	21	2	17	114	861	+	77
6 —	—	—	—	—	15	2	—	—	—	—	112	118	247	+	159
I D	58	174	262	4 210	1 652	342	62	42	67	21	244	1 308	7 948	+	392
** 5	15	44	66	1 365	607	144	17	36	9	5	8	305	2 496	+	131
6	7	16	9	434	157	43	8	2	4	1	13	78	740	+	23
7	5	24	68	216	68	12	—	5	12	6	—	37	356	—	1
9	12	59	58	651	183	56	5	8	23	10	—	94	1 030	+	75
6 —	—	—	—	19	—	—	—	—	—	—	104	52	175	+	13
II D	39	143	201	2 685	1 015	255	30	51	48	22	125	566	4 797	+	241
** 10	13	32	12	1 076	363	88	20	—	11	3	—	336	1 897	+	65
** 11	12	38	26	691	307	52	16	21	12	8	16	182	1 305	+	60
12	15	62	38	707	251	66	15	1	30	23	—	139	1 232	+	54
28	11	67	68	367	103	41	15	—	27	11	16	71	651	+	23
30	2	45	50	257	128	23	8	13	23	15	12	61	540	+	19
6 —	—	—	—	16	1	—	1	—	—	—	191	81	290	+	36
III D	53	244	194	3 114	1 153	270	75	35	103	60	235	870	5 915	+	257
13	4	26	93	313	103	29	3	—	19	9	13	84	573	+	11
14	7	53	125	657	200	36	6	—	30	10	27	248	1 214	+	58
15	11	48	56	643	160	34	5	—	11	13	41	154	1 061	+	68
16	3	24	62	146	33	2	1	—	15	9	33	46	285	+	2
IV D	25	151	336	1 759	496	101	15	—	75	41	114	532	3 133	+	139
19	3	31	26	322	38	40	3	—	3	5	—	58	469	+	44
20	7	19	127	368	56	30	4	—	34	7	47	81	627	+	36
21	10	28	111	452	121	30	3	—	16	16	8	96	742	+	57
V D	20	78	264	1 142	215	100	10	—	53	28	55	235	1 838	+	137
25	7	54	75	452	162	41	11	10	29	15	47	113	880	+	61
** 26	7	28	29	366	122	44	24	30	10	15	—	106	717	—	28
** 27	1	55	138	190	61	22	10	1	33	10	68	64	459	+	112
** 29	3	60	82	273	96	15	5	—	31	16	50	36	522	+	32
32	8	42	57	339	115	45	16	—	24	13	39	123	714	+	86
VI D	26	239	381	1 620	556	167	66	41	127	69	204	442	3 292	+	263
Hela SJ	221	1 029	1 638	14 530	5 087	1 235	258	169	473	241	977	3 953	26 923	+	1 429

* Exklusive 3 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, 25 och 31, två inom vardera av 2, 5 och 15 trafiksektionerna. — ² Inklus ive expeditionsställen (stationer, underställda föreståndaren vid annan station). — ³ Inklusive hållplatser för endast ralsbussar. — 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 Övertidsersättning motsvarar ett visst antal tillfällig personal, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ⁶ Avser bilpersonal direkt underställd distriktschef. — ⁷ Inklusive bilpersonal, nämligen 411 i stationär tjänst, varav 272 stadigvarande

Trafiksektioner (inkl. bilinjer; jfr dock sid. 19, anm., och 31, not 1)

Använd personal												Utbetald övertidsersättning ⁵		Sektionsnr
Te-tjänst		Stationstjänst			Tågtjänst			Summa	+ — mot f. å.	Tjänstefri personal	%	tusen-tal kr.	+ — mot f. å., tusental kr.	
sta-digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga	snö-skottn. och viss ren-hålln.	sta-digv.	tillf.	egentlig trafik-tjänst							
16	—	402	54	12	154	13	651	+	17	13.7	28.6	+ 0.5	1	
12	1	687	97	17	106	7	927	+	20	14.5	14.2	+ 1.4	2	
12	1	947	277	18	107	4	1 366	+	19	11.8	118.4	+ 12.6	3	
15	—	414	66	5	162	26	688	+	19	13.2	34.5	+ 7.4	** 4	
20	—	1 681	494	45	7	—	2 247	+	7	15.5	315.5	+ 135.2	** 24	
17	1	483	107	3	117	15	743	+	51	13.7	9.4	+ 1.2	** 31	
—	—	53	10	—	58	107	228	+	146	7.5	—	—	6—	
92	3	4 667	1 105	100	711	172	6 850	+	279	13.8	520.6	+ 153.3	I D	
22	—	1 584	285	20	175	1	2 087	+	61	16.4	93.0	— 15.2	** 5	
13	—	476	64	8	64	8	633	+	13	14.5	2.4	— 3.4	6	
5	—	192	47	11	54	—	309	—	4	13.1	0.8	— 5.7	7	
16	—	562	109	10	194	2	893	+	53	13.3	30.6	— 1.6	9	
—	—	37	15	—	77	38	167	+	20	4.6	—	—	6—	
56	—	2 851	520	49	564	49	4 089	+	143	14.8	126.8	— 25.9	II D	
18	1	1 167	297	34	97	—	1 614	+	39	14.9	83.1	+ 26.2	** 10	
17	—	793	170	10	100	9	1 099	+	18	15.8	112.7	— 20.9	** 11	
18	1	726	168	10	135	—	1 058	+	32	14.4	39.4	+ 17.9	12	
14	—	346	84	12	109	5	570	+	20	12.4	19.5	— 2.1	28	
12	1	287	75	5	72	15	467	+	4	13.5	3.1	— 3.6	30	
—	—	47	41	—	140	46	274	+	42	5.9	—	—	6—	
79	3	3 366	835	71	653	75	5 082	+	155	14.1	257.8	+ 17.5	III D	
11	—	280	77	25	92	8	493	+	14	14.0	15.8	+ 1.5	13	
16	—	647	179	79	111	21	1 053	+	48	13.3	61.9	+ 15.6	14	
16	1	594	90	56	136	31	924	+	56	12.9	26.4	+ 1.0	15	
9	—	119	45	9	58	16	256	—	—	10.2	3.3	— 0.9	16	
52	1	1 640	391	169	397	76	2 726	+	118	13.0	107.4	+ 17.2	IV D	
7	1	307	36	20	37	—	408	+	40	13.0	—	— 3.7	19	
14	—	310	91	28	99	2	544	+	22	13.1	3.0	— 1.4	20	
14	1	399	95	33	110	5	657	+	57	11.5	7.9	+ 1.9	21	
35	2	1 016	222	31	246	7	1 609	+	119	12.5	10.9	— 3.2	V D	
13	—	440	128	13	157	11	762	+	43	13.5	6.7	— 1.3	25	
15	—	418	127	11	56	—	627	—	31	12.5	9.4	+ 0.9	** 26	
16	—	179	81	2	115	23	416	+	98	9.4	8.4	— 1.2	** 27	
12	1	266	67	6	100	5	457	+	29	12.5	4.6	+ 0.4	** 29	
15	—	361	117	7	103	24	627	+	52	12.2	19.1	— 21.7	32	
71	1	1 664	520	39	531	63	2 889	+	191	12.2	48.2	— 22.9	VI D	
385	10	15 204	3 593	509	3 102	442	7 23 245	+	1 005	13.7	1 071.7	+ 141.0	Hela S J	

och 139 tillfälliga, samt 1 079 åkande, varav 685 stadigvarande och 391 tillfälliga, fördelade på de olika trafiksektionerna på sätt framgår av följande sammanställning:

sekt. nr.....	1	2	3	4	31	—	6	—	11	28	30	—	13	14	15	16	20	21	25	27	29	32
stat.tj., stadigv.	14	—	6	11	6	53	3	37	4	3	1	47	3	2	10	7	21	—	15	13	9	7
» tillf. ...	2	—	1	3	8	10	—	15	2	—	—	41	1	1	11	11	5	7	2	11	4	4
åkande, stad. ...	35	5	12	22	11	58	11	77	13	16	11	140	10	21	31	27	22	3	31	58	39	32
» tillf. ...	13	2	4	25	12	107	6	38	9	3	14	46	5	17	27	16	—	—	9	20	3	18

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 trafiktjänst:

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

Samtliga under år 1947 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 1947 undervisningskontot påförda delkostnader för kurser, som pågått före år 1947, uppgingo till sammanlagt 2 113 756 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 och kostnader	1947	1946	1945	1944 ²	1943 ²
00	Undervisn.-väsendet (ej spec. kostn.) kr.	43 405	61 584	40 138	59 533	34 219
10	Högre trafik-..... *	2 499	2 884	27 636	1 643	1 892
11	Trafikelev-..... *	163 182	138 433	79 412	52 436	81 988
12	Kontorist-..... *	115 256	65 368	214	77	23 956
13	Lokpersonals-..... *	1 061 136	929 541	706 256	622 660	680 302
14	Banmästar-..... *	45 666	37 029	48 332	44 771	50 222
15	Konduktörs-..... *	63 406	96 888	2 551	306	27 270
16	Stationsförmans-..... *	7 374	16 631	80	4 926	229
17	Lokomotor- och rälsbussförare-.... *	55 842	65 686	40 413	39 078	13 497
18	Vagnpersonals-..... *	49 948	29 733	28 401	39 106	24 824
19	Banförmans-..... *	22 261	27 633	9 460	11 269	7 220
20	Reparatörs- (för maskintjänst)..... *	290 050	226 555	170 269	116 433	128 663
21	Korrespondens-..... *	12 029	26 418	11 098	54 806	29 733
22	Konversations-..... *	7 063	5 507	3 542	430	—
23	Samarit-..... *	26 971	53 375	6 841	13 609	20 532
24	Reparatörs- (för bantjänst)..... *	61 054	57 070	104 328	62 276	24 275
25	Biltrafikelev-..... *	—	—	54	—	—
30	Föredrag och föreläsningar..... *	13 856	2 037	4 436	1 602	4 290
40	SJ personaltidning (SJ-nytt)..... *	45 369	47 148	25 586	37 592	27 739
50	Undervisningsfilm..... *	27 389	14 367	15 736	39 101	18 543
	Summa kr.	2 113 756	1 903 887	1 324 783	1 201 654 ³	1 199 394
	Antal personal för drift och underhåll..	59 925	57 273	52 371	48 440	46 066

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.

Utgifter för drift och underhåll

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o							
			31	32	33	35 11	35 12	35 13	35 21	35 22
	Summa	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Linje- tjänst	Anlägg- n. för elektr. tågdrift ¹	Ban- vallen	Broar, vägportar och trummor	Vägar, vägbroar o. gång- banor	Råler med tillbehör	Spärväxlar och kors- ningar med tillbehör
1	3 630.9	+ 44.6	100.7	495.4	130.5	176.9	51.3	38.2	178.1	87.1
2	4 374.0	+ 193.1	109.5	587.7	104.3	732.4	61.2	40.9	147.1	99.9
3	3 479.6	+ 477.2	137.7	371.2	155.3	86.7	18.9	32.5	191.3	182.5
** 4	3 509.5	+ 278.6	128.1	420.9	96.9	141.1	17.2	17.0	137.0	63.0
** 24	3 355.3	— 11.3	164.3	594.8	75.1	14.3	45.7	41.8	209.4	218.8
** 31	3 792.8	+ 757.0	133.2	495.3	43.8	246.4	42.7	25.6	435.6	109.6
I D	22 142.1	+ 1 739.2	773.5	2 965.3	605.9	1 397.8	237.0	196.0	1 298.5	760.9
5	2 377.5	+ 187.5	147.1	284.5	90.0	94.5	44.2	14.0	185.6	99.0
6	1 867.5	+ 157.4	115.6	248.2	63.7	88.8	23.4	17.7	73.1	76.3
7	1 699.9	+ 73.5	67.4	321.4	—	73.4	25.7	10.3	77.2	49.4
** 8	3 823.2	+ 228.6	143.1	401.1	99.5	108.0	44.1	18.8	149.8	109.7
9 ³	3 476.8	+ 239.8	153.5	473.4	152.5	190.7	60.5	27.2	125.5	71.6
9 ⁴	359.9	+ 48.5	—	60.0	—	29.8	4.6	0.6	24.7	20.9
II D	13 604.8	+ 935.3	626.7	1 788.6	405.7	585.2	202.5	88.6	635.9	426.9
10	3 852.2	+ 302.4	135.6	505.4	125.6	120.0	21.1	45.4	196.9	206.8
** 11 ³	4 769.6	+ 1 247.0	166.4	528.4	106.0	292.5	17.4	28.3	204.8	96.8
** 11 ⁴	83.9	+ 20.5	—	10.7	—	4.3	0.2	0.6	1.7	0.3
12	4 124.5	+ 23.0	129.1	688.1	93.4	293.2	58.4	34.2	181.2	139.3
28	3 339.9	+ 399.6	96.4	715.7	—	79.9	40.0	29.2	157.9	105.6
30	2 401.6	+ 273.6	75.1	329.8	—	95.6	21.2	36.6	137.9	132.9
III D	18 571.7	+ 2 266.1	602.6	2 778.1	325.0	885.5	158.3	174.3	880.4	681.7
13	3 055.0	+ 123.6	100.3	442.2	93.3	202.1	23.4	28.9	163.8	74.4
14	3 956.6	+ 633.5	105.4	608.4	140.2	265.7	53.8	37.6	172.0	100.3
15	4 518.8	+ 311.9	118.6	642.5	94.3	314.8	90.5	25.0	215.8	197.6
16	2 727.8	+ 401.4	70.1	413.4	—	213.0	37.0	31.5	150.2	70.5
17	2 877.4	+ 300.1	98.6	481.1	0.0	386.4	57.1	33.8	173.9	31.9
IV D	17 135.6	+ 1 770.5	493.0	2 587.6	327.8	1 382.0	261.8	156.8	875.7	474.7
18	2 318.7	+ 149.8	103.8	340.9	159.9	134.3	13.1	10.5	91.2	36.2
19	3 541.9	+ 270.0	156.4	475.5	216.2	150.1	33.1	10.9	182.7	35.6
20	3 695.7	+ 332.6	121.3	508.4	59.2	326.2	53.3	40.6	144.6	32.9
21	4 481.2	+ 117.5	177.3	663.4	165.0	296.1	60.8	25.5	340.0	35.2
23	2 473.5	+ 97.0	85.6	513.6	— 0.1	98.8	24.0	12.8	114.9	5.4
V D	16 511.0	+ 966.9	644.4	2 501.8	600.2	1 005.5	184.3	100.3	873.4	145.3
25 ³	2 746.1	+ 379.2	144.2	548.6	0.4	295.3	68.3	14.2	41.2	33.8
25 ⁴	253.3	+ 8.1	—	62.1	—	3.2	4.6	0.6	12.1	0.4
** 26	1 795.8	+ 58.4	81.6	378.9	—	69.1	14.4	10.3	65.5	32.4
** 27 ⁵	1 918.4	+ 439.4	70.0	303.6	—	79.8	14.7	10.8	50.5	29.7
** 29 ⁶	2 117.7	+ 94.5	75.7	395.1	—	120.4	12.5	17.2	80.1	25.4
32	2 008.2	+ 362.4	92.5	419.7	—	97.8	12.7	12.9	57.7	43.2
VI D	10 839.5	+ 1 342.0	464.0	2 108.0	0.4	665.6	127.2	66.0	307.1	164.9
Hela SJ	98 804.7	+ 9 020.0	3 604.2	14 729.4	2 265.0	5 921.6	1 171.1	782.0	4 871.0	2 654.4

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 17.
¹ Utom underhåll; jfr K:o 35 31—37. — ² Underhåll; jfr K:o 33. — ³ Normalspåriga delen. — ⁴ Smalspåriga delen (0.891 m. spårvidd). — ⁵ Endast smalspår (0.891 m. spårvidd). — ⁶ Endast smalspår (1.067 m. spårvidd).

i tusental kronor: Bansektioner

n u m m e r

35 23	35 24, 25	35 31-37	35 41-48	35 51-75	35 77	35 11-77	78	71	300, 308	Sektions- nr
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elektr. tågdrift ²	Husbygg- nader	Övriga anlägg- nings- 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	
712.6	772.0	100.3	223.4	498.8	48.1	2 886.8	38.9	—	21.4	1
729.0	749.6	70.2	352.0	547.6	32.1	3 562.0	31.5	—	21.0	2
800.3	588.8	111.2	235.0	500.6	37.8	2 785.6	36.4	—	6.6	3
856.1	855.7	98.9	108.6	506.0	33.4	2 834.0	39.1	—	9.5	** 4
344.1	279.8	38.0	562.2	523.4	18.5	2 296.0	28.5	233.8	37.2	** 24
944.8	713.7	34.5	140.4	425.4	48.1	3 166.8	26.3	—	72.6	** 31
4 386.9	3 959.6	453.1	1 621.6	3 001.8	218.0	17 531.2	200.7	233.8	169.3	I D
403.4	264.5	138.5	187.6	408.5	15.3	1 855.1	17.7	—	16.9	5
388.7	273.8	59.5	141.8	248.3	24.6	1 416.0	29.6	—	5.6	6
440.5	287.0	—	64.8	210.3	65.2	1 303.8	23.0	—	15.7	7
699.9	1 002.9	90.7	285.0	586.2	46.2	3 141.3	39.5	—	1.3	** 8
712.0	519.2	96.3	204.9	599.3	53.1	2 660.3	45.2	—	8.1	9 ³
85.0	87.4	—	16.9	34.3	13.0	317.2	2.8	—	20.1	9 ⁴
2 729.5	2 434.8	385.0	901.0	2 086.9	217.4	10 693.7	157.8	—	67.7	II D
748.5	484.6	89.4	432.6	608.1	63.0	3 016.4	42.6	44.2	17.6	10
931.4	1 595.7	94.0	180.3	475.5	17.1	3 933.8	39.3	—	4.3	** 11 ³
37.4	15.1	—	3.3	8.1	2.1	73.1	0.1	—	—	** 11 ⁴
657.7	805.7	70.6	281.5	582.7	78.6	3 183.1	43.0	—	12.2	12
941.4	438.9	—	169.5	414.7	128.8	2 505.9	31.5	—	9.6	23
728.4	390.9	— 0.2	102.1	308.4	38.6	1 992.4	14.4	—	10.1	30
4 044.8	3 730.9	253.8	1 169.3	2 397.5	328.2	14 704.7	170.9	44.2	53.8	III D
380.9	721.3	44.2	213.3	333.4	184.2	2 369.9	51.7	2.9	5.3	13
584.2	991.2	75.8	202.6	504.4	85.1	3 072.7	31.2	—	1.3	14
715.9	1 163.2	66.5	206.8	555.3	85.0	3 636.4	43.5	0.4	16.9	15
480.4	658.8	—	212.1	261.1	98.1	2 212.7	32.9	—	1.3	16
461.6	605.3	—	125.1	298.0	109.9	2 283.0	26.7	—	12.0	17
2 623.0	4 139.8	186.5	959.9	1 952.2	562.3	13 574.7	186.0	3.3	36.8	IV D
315.4	466.5	107.0	96.2	300.8	110.4	1 681.6	37.7	—	5.2	18
340.4	788.0	158.3	223.3	339.1	420.5	2 682.0	41.8	—	30.0	19
554.3	979.5	43.2	246.2	418.7	141.6	2 981.1	60.3	1.3	35.9	20
671.4	1 104.8	121.1	233.7	450.1	102.9	3 441.6	57.0	—	23.1	21
617.1	589.0	—	90.9	200.7	134.6	1 888.2	26.1	—	39.9	23
2 498.6	3 927.8	429.6	890.3	1 709.4	910.0	12 674.5	222.9	1.3	134.1	V D
655.0	370.0	0.0	189.6	309.5	45.3	2 022.2	39.7	—	9.0	25 ³
109.4	17.3	—	11.0	22.3	8.5	189.4	2.0	—	0.2	25 ⁴
403.9	295.6	0.0	101.1	311.5	18.9	1 322.7	15.5	—	2.9	** 26
646.0	299.8	—	106.7	269.0	25.8	1 532.8	14.3	—	2.3	** 27 ⁵
471.0	404.1	—	166.1	296.4	41.8	1 634.7	15.3	—	3.1	** 29 ⁶
435.7	350.7	0.2	173.5	265.1	42.5	1 492.0	16.3	—	12.3	32
2 721.0	1 737.5	0.2	748.0	1 473.5	182.8	8 193.8	103.1	—	29.8	VI D
19 003.8	19 930.4	1 708.2	6 290.1	12 621.3	2 418.7	77 372.6	1 041.4	282.6	490.5	Hela SJ

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o n u m m e r							
			41	42	42	43	43 35	43	44, 45	
	Summa	+ - mot f. å.	41 11-19, 27	42 42 31	42 33, 40, 41, 50	43 11-19, 27	43 35 minus 135	43 33, 40, 41	44, 45	
		Sek- tions- ledning	Personal- utgifter för ångloktj.	Lok- bränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj.	Personal- utgifter för elektroloktj. ¹	Elektrisk energi för tågrörelsen ²	Övr. sakl. utgifter för elektrolok- tjänst ³	Lokstallar samt vat- ten o. kol- stationer	
** 1	19 854.5	+ 517.4	194.8	417.8	929.4	9.0	5 187.7	3 500.2	92.4	841.8
2	10 481.2	+ 724.0	119.4	475.0	907.4	12.6	3 438.7	2 626.3	32.4	683.0
** 31	8 039.0	- 3 736.9	114.6	1 533.0	2 771.4	32.2	644.8	594.9	4.0	865.0
I D	38 374.7	- 2 495.5	428.8	2 425.8	4 608.2	53.8	9 271.2	6 721.4	128.8	2 389.8
** 5	15 059.0	+ 1 017.7	160.3	1 595.7	2 483.0	26.2	3 639.9	3 248.6	49.1	817.2
5	609.8	- 36.0	—	125.1	194.3	6.1	—	—	—	50.8
6	6 293.2	- 207.8	86.5	867.7	1 718.7	15.2	944.7	719.1	10.8	489.9
II D	21 962.0	+ 773.9	246.8	2 588.5	4 396.0	47.5	4 584.6	3 967.7	59.9	1 357.9
** 10	18 078.0	+ 943.7	170.6	1 239.5	2 679.2	20.4	4 638.1	3 904.4	62.6	1 463.3
** 10	49.4	- 5.2	—	14.7	31.9	0.1	—	—	—	1.0
28	11 699.7	+ 648.0	104.0	2 810.2	5 995.5	67.6	—	—	—	1 416.2
III D	29 827.1	+ 1 536.5	274.6	4 064.4	8 706.6	88.1	4 638.1	3 904.4	62.6	2 880.5
13	6 375.8	- 1 085.5	83.1	958.2	3 119.7	19.1	659.9	164.2	6.3	505.2
14	8 323.7	- 712.3	81.6	1 042.9	3 143.5	22.0	1 003.1	1 007.0	22.5	725.3
15	11 167.6	- 590.8	90.5	1 339.9	3 676.5	30.0	2 086.0	1 548.9	33.6	779.3
IV D	25 867.1	- 2 388.6	255.2	3 341.0	9 939.7	71.1	3 749.0	2 720.1	62.4	2 009.8
19	6 054.4	+ 571.5	108.9	53.5	160.5	1.4	2 085.1	1 214.4	48.6	470.7
20	6 765.8	- 2.6	93.1	1 035.2	2 489.3	15.8	474.8	286.4	6.6	675.8
21	7 957.9	- 0.3	103.6	985.4	2 351.6	15.9	1 222.7	897.7	12.4	657.9
V D	20 778.1	+ 568.6	305.6	2 074.1	5 001.4	33.1	3 782.6	2 398.5	67.6	1 804.4
** 25	12 055.2	+ 667.6	105.0	2 609.8	6 343.8	46.7	- 0.8	—	—	811.0
25	299.1	- 16.2	0.0	45.2	76.7	0.4	—	—	—	26.1
27	5 378.2	+ 165.2	136.8	1 167.6	2 683.6	33.8	0.0	—	—	476.3
** 27	6 910.0	+ 217.5	—	1 739.1	2 842.1	49.0	—	—	—	658.1
VI D	24 642.5	+ 1 034.1	241.8	5 561.7	11 946.2	129.9	- 0.8	—	—	1 971.5
Hela SJ	161 451.5	- 921.0	1 752.8	20 055.5	44 598.1	423.5	26 024.7	19 712.1	381.3	12 413.9

Sektions- nr	K o n t o n u m m e r									
	46	46 32	46	47	48	76, 77	78	35	71	400,
	11-19, 27	Personal- utgifter för förbr.- motorv.tj.	Motorv., rälbus- o. loko- motor- bränsle	Övr. sakl. utgifter för förbr.- motorv.tj. ³	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	Inkomster
** 1	—	69.1	4.5	3 635.8	119.4	3 604.6	75.7	134.4	1 040.7	2.8
2	0.0	70.8	34.0	1 107.2	42.0	902.9	18.1	23.2	—	11.8
** 31	22.9	96.8	49.4	420.5	40.6	705.5	16.1	35.1	95.9	3.7
I D	22.9	236.7	87.9	5 163.5	202.0	5 213.0	109.9	192.7	1 136.6	18.3
** 5	29.4	55.3	36.7	847.7	88.1	1 747.7	69.3	51.1	141.5	27.8
5	—	17.1	4.9	21.1	28.6	153.3	2.5	6.0	—	—
6	—	98.3	36.1	311.0	39.0	686.4	13.6	23.5	234.1	1.4
II D	29.4	170.7	77.7	1 179.8	155.7	2 587.4	85.4	80.6	375.6	29.2
** 10	0.3	115.8	24.9	1 380.7	82.8	2 142.5	90.2	15.6	52.8	5.7
** 10	—	—	—	1.2	—	0.5	—	—	—	—
28	32.6	50.0	33.5	249.9	30.8	876.8	14.8	22.5	—	4.7
III D	32.9	165.8	58.4	1 631.8	113.6	3 019.8	105.0	38.1	52.8	10.4
13	7.0	74.6	27.7	199.6	32.1	446.2	20.4	29.3	31.1	7.9
14	0.1	33.2	14.0	410.4	15.8	746.0	8.4	50.0	—	2.1
15	33.2	107.2	48.6	278.2	56.6	982.8	25.8	52.0	—	1.5
IV D	40.3	215.0	90.3	888.2	104.5	2 175.0	54.6	131.3	31.1	11.5
19	—	1.2	0.4	453.7	119.8	1 178.5	28.2	42.0	90.3	2.8
20	—	102.5	70.3	312.8	40.6	967.2	21.9	59.2	118.5	4.2
21	24.7	86.5	96.5	319.3	57.6	905.3	61.5	56.6	104.3	1.6
V D	24.7	190.2	167.2	1 085.8	218.0	3 051.0	111.6	157.8	313.1	8.6
25	50.2	224.7	64.2	561.7	114.9	1 077.5	34.4	12.7	—	0.6
25	- 0.0	16.6	7.4	11.6	17.9	97.9	- 0.8	0.1	—	—
27	74.0	46.2	17.9	298.9	35.6	384.3	13.3	16.8	0.6	7.5
** 27	178.8	122.3	86.6	367.8	75.5	744.3	19.3	28.9	—	1.8
VI D	303.0	409.8	176.1	1 240.0	243.9	2 304.0	66.2	58.5	0.6	9.9
Hela SJ	453.2	1 388.2	657.6	11 189.1	1 037.7	18 350.2	532.7	659.0	1 909.8	87.9

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

1-3 se nederst 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	45	46	47	35	71	78	500, 510	52 99
	Summa	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Stations- tjänst ³	Tåg- tjänst	Stall- tj., ång- drift	Stall- tj., el- drift	Förbr.- motor- vagn- tjänst ⁴	Vagn- tjänst	Snöröj- ning	Hjälp- anlägg- ningar	Under- håll av inventarier och effekter	In- koms- ter	Utgifter vid ma- skinesek- tionerna för viss vagnväx- lingslok- tjänst ⁵
1	4 413.1	+ 366.2	189.8	3 136.4	981.0	—	—	42.0	5.9	63.0	—	17.4	22.4	193.3
2	6 464.1	+ 666.8	140.6	5 463.0	727.2	—	—	111.6	5.6	42.4	—	38.2	64.5	499.0
3	8 993.9	+ 1 012.6	149.5	8 043.0	694.7	—	0.0	9.5	0.3	129.6	—	54.1	86.8	798.6
**4	4 754.1	+ 556.8	183.1	3 267.2	1 273.7	—	—	4.6	—0.0	34.2	—	17.5	26.2	178.6
**24	17 064.0	+ 1 431.4	246.4	16 476.0	32.5	—	—	0.6	—	175.2	1.4	138.0	6.1	1 357.0
**31	4 865.6	+ 619.5	160.2	3 817.7	648.8	0.0	0.0	201.1	0.2	37.9	—	15.8	16.1	343.3
ID	46 554.8	+ 4 653.3	1 069.6	40 203.3	4 357.9	0.0	0.0	369.4	12.0	482.3	1.4	281.0	222.1	3 369.8
**5	14 690.8	+ 1 703.4	240.7	11 642.7	1 524.3	0.7	—	0.0	1 100.4	138.4	—	112.6	69.0	1 815.6
6	4 275.7	+ 416.3	128.3	3 532.3	455.7	—	1.7	1.2	101.1	44.2	—	21.6	10.3	446.5
7	2 143.9	+ 133.2	63.9	1 509.9	245.5	20.1	—	196.2	66.6	69.9	—	6.6	34.8	17.7
9 ⁶	6 054.3	+ 882.2	172.2	4 282.8	1 337.8	14.8	—	129.7	73.4	21.7	—	22.3	0.4	33.8
9 ⁷	394.4	+ 64.8	—	236.6	82.3	—	—	73.0	0.4	2.0	—	0.5	0.4	—
II D	27 559.1	+ 3 199.9	605.1	21 204.3	3 645.6	35.6	1.7	400.1	1 341.9	276.2	—	163.6	115.0	2 313.6
**10	11 294.2	+ 1 129.3	194.2	9 245.2	830.7	0.2	—	—	641.7	129.6	170.4	83.8	1.6	989.6
**11 ⁶	7 230.6	+ 799.9	157.7	6 315.5	628.1	—	—	26.2	42.7	42.6	—	31.6	13.8	468.0
**11 ⁷	44.7	+ 8.3	—	38.6	5.6	—	—	—	—	0.3	—	0.2	—	—
12	7 181.0	+ 854.9	183.4	5 736.9	914.8	—	—	63.9	214.5	37.0	—	42.6	12.1	599.3
28	3 833.9	+ 476.2	126.5	2 890.1	662.7	—	—	36.0	38.1	38.2	—	42.3	—	199.4
30	2 988.7	+ 296.1	117.1	2 364.4	345.1	—	—	95.4	41.1	13.3	—	12.3	—	184.5
III D	32 573.1	+ 3 564.7	778.9	26 590.7	3 387.0	0.2	—	221.5	978.1	261.0	170.4	212.8	27.5	2 440.8
13	3 622.1	+ 394.3	126.1	2 462.7	590.5	46.2	-2.1	141.5	103.4	131.9	—	22.3	0.4	131.1
14	7 274.7	+ 820.2	177.0	5 895.9	613.0	—	—	78.2	123.2	348.7	—	38.8	0.1	562.0
15	5 996.0	+ 710.8	202.6	4 467.8	589.2	—	—	257.5	180.7	265.6	—	32.8	0.2	287.5
16	1 487.1	+ 97.5	79.7	1 033.0	166.3	28.9	—	77.1	23.9	71.5	—	6.9	0.2	42.1
IV D	18 379.9	+ 2 022.8	585.4	13 859.4	1 959.0	75.1	-2.1	554.3	431.2	817.7	—	100.8	0.9	1 022.7
19	3 355.3	+ 489.7	118.3	2 818.8	290.4	—	—	3.4	-1.7	116.2	—	20.0	7.1	483.9
20	4 009.2	+ 562.2	133.2	2 908.5	376.2	—	—	355.8	1.9	205.6	19.1	25.6	16.7	75.6
21	4 882.4	+ 808.4	167.6	3 604.9	509.8	—	—	372.5	-0.3	202.8	—	25.9	0.8	253.5
V D	12 246.9	+ 1 860.3	419.1	9 332.2	1 176.4	—	—	731.7	-3.1	524.6	19.1	71.5	24.6	813.0
25 ⁶	4 593.1	+ 563.8	140.4	3 601.5	644.1	—	—	213.6	0.2	25.2	-1.2	12.0	42.7	233.8
25 ⁷	293.8	+ 69.5	—	191.7	31.5	—	—	69.1	—	1.3	—	0.2	—	—
**26	4 144.0	+ 179.7	138.4	3 543.9	379.7	—	—	12.3	—	47.2	—	22.5	—	318.6
**27 ⁸	2 098.2	+ 732.0	116.4	1 541.7	308.5	0.0	—	117.0	0.1	6.7	0.1	7.8	0.1	105.9
**29 ⁹	2 625.6	+ 294.5	111.9	2 044.6	435.8	—	—	—	—	22.0	—	11.3	—	232.7
32	3 724.6	+ 735.5	164.1	2 975.2	298.4	—	—	243.9	0.3	20.0	—	22.7	—	296.1
VI D	17 479.3	+ 2 575.0	671.2	13 898.6	2 098.0	0.0	—	655.9	0.6	122.4	-1.1	76.5	42.8	1 187.1
Jela														
SJ	154 793.1	+ 17 876.0	4 129.3	125 088.5	16 623.9	110.9	-0.4	2 932.9	2 760.7	2 484.2	189.8	906.2	432.9	11 147.0

** 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 årsstatistiken Statens Järnvägar). — ² Exklusive utgifter å konto nr 52 99; jfr not 5. — ³ Inklusive lokomotor-
 ärlingstjänst. 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.,
 om bokförts å maskinsektioner; jfr konto nr 46 32, 33 m. fl. å sid. 30. — ⁵ Utgifter, som utanför driftkostnadsräkenskaperna
 inom distriktskanslierna debiterats trafiksektionerna av maskinsektionerna för med lok utförd växlingstjänst å stationer,
 är mera omfattande sådan tjänst förekommit. Debiteringarna ifråga äro sålunda att betrakta mera som statistiska upp-
 gifter; jfr not 2. — ⁶ Normalspåriga delen. — ⁷ Smalspåriga delen (0-891 m spårvidd). — ⁸ Endast smalspår (0-891 m spårvidd).
 — ⁹ Endast smalspår (1-067 m spårvidd).

(Från föregående sida). — ¹ Inklusive elektromotorvagnstjänst. — ² Kostnaderna bokföras i sin helhet i styrelsen och äro
 år fördelade på de olika sektionerna i proportion till inom varje sektion utförd antal lokkilometer. — ³ Inklusive en del av
 år vilka sakliga utgifter för ralsbuss- och lokomotortjänst; jfr not 3 och 4 ovan. — ⁴ Normalspåriga delen. — ⁵ Smalspåriga
 delen.

Förrådsavdelningarnas (förrådsintendentkontor och huvudförråd) utgifter i tusental kronor

(Dessa uppgifter ingå i de i det föregående angivna utgifterna för drift och underhåll i form av omkostnader för förbrukade materialier)

Konto nr 69 01—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
Personalutgifter								
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän.....	1 076.3	+ 127.5	291.2	202.0	210.4	179.7	193.0
12, 13	” ” icke ordinarie tjänstemän och arbetarpersonal.....	152.6	— 2.7	53.4	29.5	27.0	27.4	15.3
17, 27	Extra löneförmåner, beklädnad.....	16.5	+ 2.2	4.8	3.4	2.5	1.7	4.1
18	Resekostnads- och traktamentsersättning..	35.8	— 2.2	3.2	2.7	9.1	11.5	9.3
21	Läkarvård m. m.	15.9	+ 2.8	5.4	4.2	2.8	1.3	2.2
	Summa	1 297.1	+ 127.6	358.0	241.8	251.8	221.6	223.0
Sakliga utgifter								
01	Avsättning till värdeminskningsskonto....	91.7	+ 0.3	30.8	23.7	18.0	12.4	6.8
05	Andel av förrådsbyråns kostnader.....	360.0	+ 41.0	138.0	64.0	70.0	45.5	42.5
31—38 41—43	Diverse.....	28.3	— 8.7	4.9	11.8	8.2	1.0	2.4
39, 40	Driftsinventarier.....	22.3	+ 8.9	3.2	1.7	9.4	3.9	4.1
48	Förpackningsmaterialier.....	21.5	— 1.5	8.0	3.7	5.7	2.0	2.1
51, 55—59	Lokaler och anordningar.....	177.2	— 3.7	92.2	20.4	15.8	24.7	24.1
61, 63	Underhåll m. m. av byggnader och kolbås	106.7	+ 39.8	36.1	8.0	24.4	16.0	22.2
64, 65	” ” och drift av kolkrananord. samt do av energi för traverser o. lyftkranar	81.6	+ 35.8	12.5	4.3	1.8	8.6	54.4
66—68	Underhåll av övriga inventarier samt do av energi för automobiler o. truckar...	27.3	+ 9.6	5.4	11.4	4.7	2.4	3.4
71—79	Lastning, lossning m. m. av diverse förråds- effekter.....	895.9	+ 94.3	334.8	163.1	166.0	121.1	110.9
81—82	Lastning, lossning m. m. av lokstenkol....	18.0	+ 1.5	5.0	3.5	—	0.2	9.3
52	Hyror för kolupplagsplatser.....	23.7	— 6.6	—	8.8	13.3	1.6	—
80	Färgrivning.....	1.5	+ 0.3	—	1.5	—	—	—
91—99	Transportkostnader.....	368.7	+ 41.2	131.9	65.9	56.9	43.8	70.2
	Summa	2 224.4	+ 252.2	802.8	391.8	394.2	283.2	352.4
	Summa personal- och sakliga utgifter	3 521.5	+ 379.8	1 160.8	633.6	646.0	504.8	576.3
600 652 665	Summa inkomster	71.6	+ 10.7	26.7	—	—	2.5	42.4
	Summa utgifter (saldo)	3 449.9	+ 369.1	1 134.1	633.6	646.0	502.3	533.9



Konto	Utgifter inklusive nedan angivna gemensamma omkostnader:	Samtliga huvudverkstäder	
		Bokförda utgifter	+ - mot f. å.
	<i>Underhåll av rullande materiel</i>		
76 00—68	Motorfordon.....	3 024·7	+ 629·1
77 00—45	Ånglok.....	8 228·3	+ 1 105·6
50—73	Elektrolok.....	6 434·3	— 32·2
	Summa	17 687·3	+ 1 702·5
77 81	Tvåaxliga personvagnar.....	2 821·2	— 18·3
82	Fyraxliga *	11 151·7	+ 1 166·8
83	Tvåaxliga post- o. resgodsvagnar.....	1 043·9	+ 187·1
84	Fyraxliga * * *	758·4	+ 79·8
91	Slutna godsvagnar	3 178·4	— 136·6
92	Öppna *	4 485·5	+ 487·6
93	Malmvagnar.....	622·1	— 245·2
	Summa	24 061·2	+ 1 521·2
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar</i>		
78 01	Traktorer och truckar.....	218·0	+ 1·0
56	Grustransportvagnar.....	50·4	+ 7·9
66	Driftsinventarier och effekter.....	527·9	+ 154·1
99	Trafikpresenningar.....	1 510·6	+ 219·2
	Summa	2 306·9	+ 382·2
	Summa 76, 77 och 78	44 055·4	+ 3 605·9
	<i>Arbeten, bestridda med investeringsmedel</i>		
4) 5)	Fasta anläggningar.....	535·3	+ 170·2
8	Rullande materiel m. m.....	3 781·0	+ 699·0
	Summa	4 316·3	+ 869·2
3	<i>Under året balanserade utgifter...</i>	14 277·4	+ 1 895·5
	Summa utgifter vid verkstäderna	62 649·1	+ 6 370·6
	Krediteringar under året å konto 3.....	13 128·8	+ 3 143·1
	<i>Gemensamma omkostnader (Ingå i ovanstående utgifter)</i>		
72 01—13	Administration.....	3 731·2	+ 334·0
21—35	Välfärdsanordningar.....	2 785·8	+ 179·6
39—40	Driftsinventarier.....	206·1	— 78·1
41—43	Driftskostnader.....	2 217·0	— 106·0
51—58	Underhållskostnader.....	2 779·8	+ 273·1
61—84	Övriga kostnader.....	1 229·6	+ 223·1
91	Skatter.....	105·2	+ 18·9
92	Avsättning till värdeminskningsskonto.....	1 026·1	+ 4·0
	Summa	15 030·8	+ 848·6

¹ Härav engångstillägg till verkstadsarbetare 502·2.

utgifter i tusental kronor

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro— Borås	Tomteboda— Tillberga	Göteborg— Hälsingborg— Varberg	Malmö— Ystad— Ronneby	Östersund	Bollnäs	Notviken
2 793·0	5·9	0·3	171·5	0·1	0·1	53·8
4 807·5	910·0	7·1	1 294·8	1 189·7	1·2	18·0
1 719·7	0·2	5·7	3 038·5	1·3	1·3	1 667·6
9 320·2	916·1	13·1	4 504·8	1 191·1	2·6	1 739·4
196·4	395·1	807·7	903·2	417·9	4·3	96·6
4 270·5	3 102·5	642·5	2 817·5	173·4	3·0	142·3
77·8	132·4	545·0	73·8	13·6	177·0	24·3
24·7	290·7	37·6	349·5	34·5	0·8	20·6
115·5	110·2	2 303·8	103·0	3·7	498·7	43·5
209·6	286·0	2 501·2	221·2	7·6	929·4	330·5
7·2	0·2	48·6	10·4	0·7	0·9	554·1
4 901·7	4 317·1	6 386·4	4 478·6	651·4	1 614·1	1 211·9
218·0	—	—	—	—	—	—
—	4·6	6·9	—	—	22·1	16·8
59·6	37·0	127·3	6·0	—	196·2	101·8
1 474·9	—	—	—	35·7	—	—
1 752·5	41·6	134·2	6·0	35·7	218·3	118·6
15 974·4	5 274·8	7 033·7	8 939·4	1 878·2	1 335·0	3 069·9
169·1	115·5	55·9	110·8	18·5	4·4	61·1
1 023·8	421·5	1 000·8	969·0	8·9	228·4	128·6
1 192·9	537·0	1 056·7	1 079·8	27·4	232·8	189·7
7 100·9	631·8	3 486·5	1 289·3	296·8	378·7	1 093·4
24 268·2	6 443·6	11 576·9	11 358·5	2 202·4	2 446·5	4 353·0
6 667·4	853·5	2 483·6	1 468·5	287·8	379·1	903·9
1 171·9	526·4	646·8	652·8	217·8	193·3	322·2
888·4	345·5	459·4	561·1	151·6	147·8	232·0
65·5	35·6	32·7	30·6	6·0	3·1	32·6
730·3	293·0	401·6	317·9	97·9	111·1	265·2
1 024·6	324·6	424·3	506·0	117·0	119·8	263·5
710·0	258·5	371·2	448·7	109·5	120·1	211·6
37·5	12·1	12·1	12·3	4·5	4·3	22·4
313·3	114·7	143·2	230·5	47·3	43·0	134·1
4 941·5	1 910·4	2 491·3	2 759·9	751·6	742·5	1 483·6

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>									
1947	Västerås.....	61 118	21 360	72 268	7 176	100 804	2 136	16 317	119 257
	Laxå.....	173 149	54 998	204 323	33 300	292 621	5 500	10 825	308 946
	Boden.....	50 474	23 049	67 210	873	91 132	2 305	19 326	112 763
	Summa	284 741	99 407	343 801	41 349	484 557	9 941	46 468	540 966
	D:o f. å.	307 772	90 245	319 850	2 958	413 053	9 024	46 212	468 289

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. amorte- ring å anlägg- nings- kostnaden	Summa tillverk- nings- kostnader
			Driftkostnader		Under- hålls- kost- nader	Summa				
			Personal- kostnader	Sakliga kost- nader ¹						
1947	Västerås.....	61 118	35·0	132·4	11·7	179·1	3·5	182·6	26·7	209·3
	Laxå.....	173 149	31·8	125·7	19·2	176·7	3·2	179·9	6·2	186·1
	Boden.....	50 474	45·7	141·8	1·7	189·2	4·6	193·8	38·3	232·1
	Samtliga gas- verk.....	284 741	34·9	130·0	14·5	179·4	3·5	182·9	16·3	199·2
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	149·0	1·0	179·9	2·9	182·8	15·0	197·8

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 Västerås har den i materialkostnaden ingående kostnaden för karbid av vederbörande förrådsavdelning debiterats gasverket efter vid SJ gällande förbrukningspris. För gasverken i Boden och Laxå utgöres motsvarande kostnad däremot av det belopp, som debiterats vederbörande förrådsavdelning av leverantören. SJ medelförbrukningspris för karbid var år 1947 cirka 5 resp. 10 % högre än leverantörernas pris i medeltal för året vid gasverken i Boden resp. Laxå. — ² Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — ³ Frånsett endast bokföringsmässiga inkomster såsom krediteringar för återlämnade materialier eller till andra tjänsteställen överlätna sådana, krediteringar för korrigerig av felaktigt påförda utgifter o. d., vilka »inkomster» givetvis från- dragits utgifterna vid beräkning av medelkostnaderna. De icke frändragna, verkliga diverse inkomsterna utgjordes år 1947 av följande belopp:

	Vid gasverket i		
	Västerås	Laxå	Boden
Gasbehållare.....	—	3 000	—
Försålda eller återlämnade karbidtomkärl.....	—	10 199	2 802
Försålt kalkslam.....	1 912	6 891	—
Diverse kemiska produkter.....	—	31	—

	Västerås	Laxå	Boden
Gasutbytet per kg använd karbid: År 1947, kg:	0·300	0·319	0·298
" 1946, "	0·301	0·315	0·262
Antal personal	År 1947	10·0	3·5
" 1946	3·5	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.	
	1947	1946	1947	1946	1947	1946	1947	1946	1947	1946	1947	1946
Karbid kg	191 600	229 300	68 976	80 834	542 700	629 200	179 091	239 096	169 500	155 800	58 874	54 600
Aceton..... "	1 495	2 482	2 691	4 237	4 763	5 754	8 573	11 364	1 750	1 457	2 800	2 527
Agatol..... "	2 255	4 350	3 946	10 788	10 120	7 100	18 722	21 229	3 060	3 200	5 355	8 331
Klorkalcium. "	200	356	66	125	1 200	1 900	286	314	900	600	335	300
Ved..... m ³	—	—	—	—	100	120	1 000	1 200	160	134	1 760	1 736
Vatten..... "	1 369	1 537	342	384	6 984	7 127	838	855	300	255	.	7
El. energi kWh	13 233	15 137	1 323	1 514	40 173	47 284	3 214	3 783	14 301	14 150	.	200
Smörjolja.. kg	186	—	511	—	126	160	41	73	30	5	21	3
Övriga material.	—	—	3 084	3 309	—	—	5 893	10 890	—	—	2 453	2 634
Summa	—	—	80 939	101 191	—	—	217 658	288 804	—	—	71 598	70 338

Förutom i det föregående angivna, vid SJ egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 33 228 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 14 576 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 37 675 kr. (medelkostnad 258·5 öre per kg) och 18 652 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 48 418 kr. (medelkostnad 259·6 öre per kg).

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Under år 1947 levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd m ³	Avläsningsperiod	Å-pris kr.	Summa inköpskostnader för gasen kr. ¹	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen ²			Summa kostnader kr.	Kostnad per m ³ öre
					Personal-kostnader kr.	Engångs-kostnader för anordn. kr.	Övriga sakliga kostnader kr.		
Stockholms Gasverk.....	208 515	³¹ / ₁₂ 46— ³¹ / ₁₂ 47	0·09	18 918	18 626	798	—	38 342	18·4
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk.....	17 614	jan.—dec. 1947	0·11	2 338	5 273	—	239	7 849	44·6
Göteborgs Stads Gasverk	67 640	⁷ / ₁₂ 46— ⁶ / ₁₂ 47	0·10	6 764	3 405	—	87	10 255	15·2
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk.....	44 840	¹⁰ / ₁₂ 46— ⁸ / ₁₂ 47	0·10	4 860	6 053	—	225	11 138	24·8
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk.....	34 219	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 47	0·19	6 562	6 380	—	—	12 942	37·8
Summa	372 828	—	0·11	39 442	39 737	798	551	80 526	21·6
D:o f. å.	305 152	—	0·11	32 775	37 456	1 182	633	72 047	23·6

¹ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (100 kr. per kvartal för Örebro, 150 kr. per kvartal för Malmö, 15 kr. per kvartal för Sundsvall). — ² Inkl. kostnader för distribuering till gastransporthagnar och personvagnar.

Vid SJ tvättinrättning i Hagalund under året avverkad tvättkvantitet och kostnad härför

Tvättkvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader

År	Kg				Bokförda kostnader				Beräknade kostn.		Summa bokförda och beräknade kostnader
	Fintvätt	Grovtvätt			Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa	Allmänna omkostnader ¹ (10 %)	Ränta o. amort. å anlägg.-kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig	Personal-kostn.	Sakliga kostn.					
1947	713 838	178 801	85 024	4 618	412 330	175 499	28 064	615 893	41 233	47 340	704 466
1946	1 591 510	181 534	80 172	3 787	310 359	204 518	31 221	576 098	34 036	47 340	657 474

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.						
1947	1 982 281	20·8	8·8	1·4	31·0	2·1	33·1	2·4	35·5
1946	1 857 003	18·3	11·0	1·7	31·0	1·8	32·8	2·6	35·4

Antal personal i medeltal år 1947, 85·5 (år 1946, 71·9).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

Material	Mängder		Kostnad kr.	
	År 1947	År 1946	År 1947	År 1946
Sytråd..... duss.	44	64	702	844
Silvatol..... kg.	50	100	355	764
Natriumperborat..... *	—	113	—	354
Tvålflingor..... *	—	100	—	149
Tvättlut..... *	23 577	22 031	4 008	3 745
Ånga..... ton	10 400	11 800	148 827	210 283
Vatten..... m ³	6 360	2 590	1 590	897
Tvål, maskintvätt..... kg.	26 500	24 556	17 200	16 472
Såpa..... *	232	129	162	90
Smörjoljor..... *	96	95	60	148
Övriga materialier.....	—	—	2 595	2 619
Summa	—	—	175 499	236 365

Av ovanstående tvättkvantitet för år 1947 utgjordes 1 588 554 kg (år 1946, 1 422 261 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 447 146 kr. (år 1946, 396 840 kr.) på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona, som *icke* ingå i ovanstående kostnader, uppgingo till 151 741 kr. (år 1946, 149 151 kr.), varav för personvagnstvätt 72 763 kr. (år 1946, 72 591 kr.).

¹ Endast å avlöningskostnaden, när 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 SJ
	I	II	III	IV	V	VI	
	T u s e n t a l k r o n o r						
Inkomster ¹ (K 810, 811, 820, 821)	1 439·0	694·6	533·6	607·7	764·6	361·1	4 400·6
+ — mot f. å.	83·5	53·1	8·6	54·0	69·9	19·2	288·3
Härv för hyreshus i städer etc. (K 810, 811)	853·9	301·7	139·2	181·8	438·7	59·1	1 974·4
+ — mot f. å.	55·3	14·4	2·8	1·3	45·7	3·6	115·9
Direkta utgifter (se efterf. tabeller) (K 81, 82)	1 356·3	965·5	879·1	1 069·6	1 563·4	539·1	6 373·0
+ — mot f. å.	57·1	232·9	121·9	74·1	34·9	142·3	593·4
Härv för hyreshus i städer etc. (K 81)	646·2	408·6	241·3	289·5	732·8	63·9	2 382·3
+ — mot f. å.	18·6	153·2	91·1	9·4	123·1	27·3	176·5
Normal avsättning till värde- minskningskontot	348·1	175·3	283·6	240·4	236·6	68·4	1 352·4
+ — mot f. å.	3·2	0·9	1·3	3·7	3·1	4·1	16·3
Summa utgifter	1 704·4	1 140·8	1 162·7	1 310·0	1 800·0	607·5	7 725·4
+ — mot f. å.	60·3	233·8	123·2	77·8	31·8	146·4	609·7
Driftöverskott	265·4	446·2	629·1	702·3	1 035·4	246·4	3 324·8
+ — mot f. å.	143·8	286·9	131·8	131·8	38·1	165·6	898·0
Beräknad räntekostnad	764·3	384·3	613·0	521·8	516·6	149·5	2 949·5
+ — mot f. å.	12·1	4·2	1·9	0·7	3·7	6·0	24·8
Överskott	1 029·7	830·5	1 242·1	1 224·1	1 552·0	395·9	6 274·3
+ — mot f. å.	155·9	291·1	129·9	132·5	41·8	171·6	922·8
<i>Medeltal</i>	K r o n o r						
Driftöverskott pr eldstad ...	36:38	93:56	138:72	152:61	237:37	74:80	115:22
+ — mot f. å.	19:69	60:32	29:88	28:88	13:51	49:43	31:24
Överskott pr eldstad	141:15	174:15	273:89	265:99	355:80	120:19	217:43
+ — mot f. å.	21:22	61:59	30:47	29:25	16:81	49:77	32:24

Ann. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1947 är den normala avsättningen till värdeminskningenskontot beräknad efter samma procent som motsvarande för närmast föregående år, nämligen till 1·5 % av det i bostadshus och lägenheter i andra hus (stationshus m. fl.) den $\frac{1}{4}$ 1946 investerade kapitalet, beräknat till 89 218·4 tusen kronor, med tillägg av 944·2 tusen kronor, utgörande *hela* värdet 718·8 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{4}$ 1946, och *halva* värdet, 225·6 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{4}$ 1947 med enskilda järnvägar. Någon extra avsättning till värdeminskningenskontot har ej skett under 1947. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 15·0 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden, resp. värdeminskningenskontot, 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 *samliga* lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3·25 % för år 1947 mot 3·25 % för närmast föregående år å investerade värdet den $\frac{1}{4}$ 1947 (90 373·1 tusen kronor) jämte ovannämnda värdet av den $\frac{1}{4}$ 1946 och $\frac{1}{4}$ 1947 övertagna bostadslägenheter.

¹ Avser 11 månader på grund av att hyresbetalningen under året ändrats från förskotts- till efterskotts-betalning.

Direkta utgifter för hyresverksamheten

Sektions- nummer	Hyreshus i städer, köpingar och municipalsambällen exkl. bannmästare- och banvaktstugor									
	Antal eldstäder		Summa utgifter (Konto S102, 57, 58 och 60)	+ — mot f. å.	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto S100)	
	som svara mot ut- gifterna för året	varav med central- värme ²			Underhåll och föränd- ringar (K. S100)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. S158)	Värme m. m. (K. S157)	Skatter (K. S102)		
	T u s e n t a l k r o n o r									Kronor	+ — mot f. å. kronor
1	146	123	45.5	+ 14.4	26.2	3.2	14.5	1.6	179:45	+ 84:93
2	469	174	106.0	+ 7.2	59.9	19.7	21.4	5.0	127:72	+ 2:50
3	505	206	116.9	+ 14.0	73.6	9.3	28.1	5.9	145:74	+ 29:47
** 4	426	100	72.6	— 8.9	49.5	10.5	7.9	4.7	116:20	— 23:61
** 24	1 137	255	247.7	+ 4.8	130.4	45.6	48.3	23.4	114:69	— 2:74
** 31	355	39	57.5	— 12.9	33.4	11.6	7.5	5.0	94:08	— 51:58
I D	3 038	897	646.2	+ 18.6	373.0	99.9	127.7	45.6	122:78	— 0:97
5	347	16	48.2	+ 11.1	31.1	9.9	3.8	3.4	89:63	+ 31:42
6	433	164	96.6	+ 26.9	56.8	17.5	14.7	7.6	131:18	+ 51:03
7	120	63	26.1	+ 2.8	8.2	4.9	12.6	0.4	68:33	+ 12:30
** 8	460	10	208.9	+ 114.0	191.2	10.1	2.3	5.3	415:65	+ 247:39
9	139	75	28.8	— 1.6	18.5	3.1	5.9	1.3	133:09	— 17:27
II D	1 499	328	408.6	+ 153.2	305.8	45.5	39.3	18.0	204:00	+ 97:18
10	318	126	98.1	+ 47.4	74.1	7.8	12.7	3.5	233:02	+ 132:71
** 11	394	46	69.9	+ 20.5	49.9	10.3	5.3	4.4	126:65	+ 52:00
12	169	76	72.8	+ 24.0	49.6	4.1	17.9	1.2	293:49	+ 129:90
28	10	—	0.5	— 0.8	0.0	0.3	—	0.2	6:70	— 76:63
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III D	891	248	241.3	+ 91.1	173.6	22.5	35.9	9.3	194:84	+ 94:95
13	82	10	25.6	+ 6.9	14.7	1.3	8.9	0.7	179:27	+ 8:54
14	358	86	103.8	+ 19.3	66.4	20.8	12.2	4.4	185:47	+ 32:12
15	454	128	99.4	— 11.4	58.4	15.2	22.3	3.5	128:63	— 13:79
16	98	—	35.4	— 3.2	30.4	3.3	—	1.7	310:20	— 40:82
17	60	39	25.3	— 2.2	12.9	1.0	10.4	1.0	215:00	— 75:00
IV D	1 052	263	289.5	+ 9.4	182.8	41.6	53.8	11.3	173:76	— 2:18
18	377	256	165.0	— 13.1	87.2	19.1	52.2	6.5	231:30	— 58:75
19	772	229	281.3	— 60.9	193.5	31.2	41.7	14.9	250:65	— 61:88
20	290	227	137.6	— 47.9	78.1	10.0	44.9	4.6	269:31	— 176:61
21	320	105	101.1	— 11.5	72.7	8.8	15.8	3.8	227:19	— 5:53
23	184	136	47.8	+ 10.3	20.7	3.1	20.8	3.2	112:50	+ 57:61
V D	1 943	953	732.8	— 123.1	452.2	72.2	175.4	33.0	232:73	— 58:78
25	63	36	42.8	+ 22.7	29.5	3.1	8.0	2.2	468:25	+ 407:93
** 26	88	7	7.8	+ 0.4	4.5	1.1	1.6	0.6	51:14	— 17:83
** 27	22	8	6.5	+ 2.2	1.9	0.5	3.5	0.6	86:36	+ 9:09
** 29	35	—	1.8	+ 0.8	1.1	0.4	—	0.3	31:43	+ 17:14
32	19	—	5.0	+ 1.2	4.5	0.3	—	0.2	236:84	+ 95:93
VI D	227	51	63.9	+ 27.3	41.5	5.4	13.1	3.9	182:82	+ 116:88
Hela SJ	8 650	2 740	2 382.3	+ 176.5	1 528.9	287.1	445.2	121.1	176:75	+ 14:49

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

vid de olika bansektionerna och distrikten¹

Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktsstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.										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.		
som svara mot utgifterna för året	varav med central värme ²			Underhåll o. förändringar (K. 8260)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 8258)	Värme m. m. (K. 8257)	Skatter (K. 8202)				Tusental kronor	
767	157	158·0	+ 22·8	136·7	6·6	13·3	1·4	178:23	+ 23:24	1·3	+ 0·1	1
973	214	159·8	— 6·1	129·4	8·6	19·3	2·5	132:99	— 9:97	19·6	+ 16·8	2
667	108	120·9	+ 35·6	100·8	4·4	14·4	1·3	151:12	+ 50:52	27·3	+ 16·6	3
729	144	100·3	— 21·3	82·9	4·6	11·5	1·3	113:72	— 27:37	2·8	+ 0·4	** 4
162	97	25·8	+ 6·6	14·8	3·7	7·0	0·3	91:36	+ 46:24	13·3	— 8·1	** 24
959	160	145·3	+ 0·9	110·3	12·4	19·6	3·0	115:02	— 21:73	7·2	— 4·5	** 31
4 257	880	710·1	+ 38·5	574·9	40·3	85·1	9·8	135:05	+ 2:05	71·5	+ 21·3	I D
388	28	37·9	+ 4·7	32·4	3·4	1·5	0·6	83:51	+ 10:18	11·2	— 2·3	5
505	112	121·6	+ 50·6	107·3	5·1	8·1	1·1	212:48	+ 92:20	2·8	— 0·4	6
484	46	46·7	— 3·0	36·5	5·1	3·8	1·3	75:41	— 7:48	8·0	+ 3·3	7
794	64	155·9	+ 10·8	139·4	7·3	6·5	2·7	175:57	+ 13:50	16·9	+ 12·5	** 3
1 099	247	194·8	+ 16·6	166·4	6·2	19·3	2·9	151:41	+ 14:90	1·7	— 1·1	9
3 270	497	556·9	+ 79·7	482·0	27·1	39·2	8·6	147:40	+ 22:53	40·6	+ 12·0	II D
542	128	93·0	+ 12·4	78·1	4·3	9·4	1·2	144:10	+ 9:04	20·9	+ 14·7	10
768	125	103·7	+ 26·6	94·9	6·3	1·1	1·4	123:57	+ 39:20	10·3	+ 3·9	** 11
1 077	188	159·8	— 32·8	138·4	4·7	13·8	2·9	128:50	— 32:47	4·5	+ 2·2	12
830	20	196·2	+ 42·7	188·3	5·6	1·8	0·5	226:87	+ 48:89	—	—	23
427	24	85·1	— 18·1	81·6	0·9	2·5	0·1	191:10	— 49:04	—	—	30
3 644	485	637·8	+ 30·8	581·3	21·8	28·6	6·1	159:52	+ 5:14	35·7	+ 20·8	III D
747	158	140·4	— 22·3	114·0	5·6	18·9	1·9	152:61	— 17:31	3·0	— 17·0	13
835	117	216·3	+ 102·3	193·6	4·8	16·1	1·8	231:86	+ 120:71	16·2	+ 3·7	14
1 127	118	211·1	— 34·8	187·0	10·3	12·4	1·4	165:93	— 31:05	21·0	+ 1·8	15
469	60	137·4	+ 11·1	130·5	4·5	1·9	0·5	278:25	+ 29:64	40·6	+ 8·4	16
372	93	74·9	+ 8·4	61·8	3·6	8·9	0·6	166:13	+ 32:26	—	—	17
3 550	546	780·1	+ 64·7	686·9	28·8	58·2	6·2	193:49	+ 22:24	80·8	— 3·1	IV D
384	39	97·8	+ 6·1	81·2	8·6	7·1	0·9	211:46	+ 1:04	—	—	18
606	78	307·0	+ 82·0	284·6	12·9	8·8	0·7	469:64	+ 126:69	180·9	— 1·3	19
417	154	141·5	— 9·6	116·0	5·1	20·2	0·2	278:18	— 22:78	20·4	+ 5·6	20
644	180	220·8	— 15·3	164·2	10·8	44·9	0·9	254:97	— 64:29	5·3	— 6·0	21
368	141	63·5	+ 24·4	34·9	5·2	23·4	—	94:84	+ 43:74	5·0	+ 2·3	23
2 419	592	830·6	+ 88·2	680·9	42·6	104·4	2·7	281:48	+ 17:49	211·6	+ 0·6	V D
723	152	101·1	+ 16·6	85·1	3·4	12·3	0·3	117:70	+ 17:56	3·3	+ 0·2	25
424	50	70·0	+ 21·0	60·6	2·7	6·5	0·2	142:92	+ 42:68	9·4	+ 6·9	** 26
632	33	59·9	+ 8·5	57·0	2·7	0·0	0·2	90:19	— 0:69	—	—	** 27
624	116	96·5	— 11·4	86·4	4·0	5·9	0·2	138:46	— 30:00	8·4	— 15·0	** 29
664	193	147·7	+ 80·3	126·3	5·3	14·7	1·4	190:21	+ 95:54	4·0	+ 2·4	32
3 067	544	475·2	+ 115·0	415·4	18·1	39·4	2·3	135:44	+ 24:48	25·1	— 5·5	VI D
20 207	3 544	3 990·7	+ 416·9	3 421·4	178·7	354·9	35·7	169:32	+ 14:60	465·3	+ 46·1	Hela S3

	Ingående balans 1/1, 1947	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1947—1948	
		anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/1, 1946 kr.	avsättningsprocent
Bana och byggnader			
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer.....	81 062 139	145 079 000	2-0
Verkstadsbyggnader.....	14 669 453	30 116 000	2-0
Bostadshus.....	34 230 749	69 311 000	1-5
Räler och växlar med tillbehör:			
Linjer med stark trafik.....	28 065 173	64 075 000	3-0
Övriga linjer och alla sidospår.....	93 740 281	187 961 000	1-8
Broar m. m.	40 406 550	115 688 000	1-3
Bangårdsmaskinerier m. m.	28 946 921	64 285 000	2-5
Kollossningskranar och oljecisterner.....	1 183 505	2 802 000	5-0
Växel- och signålsäkerhetsanläggningar.....	25 283 673	50 916 000	3-0
Telegraf- och telefonanläggningar.....	16 376 282	47 719 000	3-0
Anläggningar för elektrisk tågdrift:			
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar.....	1 199 063	3 070 000	1-5
b. Övriga detaljer.....	3 631 913	5 451 000	2-5
2. Kontaktledningar.....	30 727 911	98 147 000	2-5
3. Husbyggnader.....	1 759 304	7 222 000	2-0
4. Maskinella anordningar.....	20 775 529	37 248 000	5-0
5. Rullande materiel för ledningsrevision.....	496 625	763 000	5-0
Tågfarjelägen.....	1 260 850	1 652 000	2-0
Reglering av förestående poster.....	900 000	—	—
Värdebeständiga objekt.....	1 366 807	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och byggnader.....	— 631 538	—	—
Summa bana och byggnader	422 717 576	931 505 000	—
Rullande materiel			
Ånglok.....	64 092 540	70 045 000	3-0
Elektrolok och elektromotorvagnar.....	61 119 088	132 824 000	4-0
Övriga motorvagnar.....	3 342 912	2 549 000	10-0
Rålsbussar.....	9 503 152	10 218 000	15-0
Lokomotorer.....	5 817 876	5 662 000	15-0
Personvagnar och rålsbussläpvagnar.....	78 576 232	127 843 000	3-0
Postvagnar.....	5 940 502	8 283 000	6-0
Resgodsvagnar.....	7 982 454	16 346 000	3-0
Godsvagnar, slutna.....	40 595 735	84 265 000	2-5
" öppna.....	47 971 041	118 141 000	2-0
Malmvagnar.....	24 539 651	28 403 000	3-0
Övriga specialvagnar.....	2 281 605	3 488 000	3-0
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel.....	— 600 684	—	—
Summa rullande materiel	351 162 104	608 067 000	—
Transport	773 879 680	1 539 572 000	—

budgetåret 1/7 1947—30/6 1948

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1948
enligt fastställt 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.
2 901 600	—	681 484	19 050	28 219	769 623	138 000	—	83 728 431
602 300	—	15 800	700	3 639	97 481	29 700	—	15 157 433
1 039 700	—	45 721	34 746	29 374	331 559	78 200	—	34 911 783
1 922 300	—	—	508 997	105 942	180 690	1 763 500	—	28 446 338
3 383 300	—	1 126 265	1 857 832	115 550	525 801	3 318 300	—	96 148 027
1 503 900	—	133 390	—	3 555	68 834	50 000	—	41 921 451
1 607 100	—	150 088	6 000	20 392	214 659	99 100	—	30 375 958
140 100	—	—	—	—	—	—	1 350	1 324 955
1 527 500	—	66 010	—	23 890	454 832	8 000	—	26 390 461
1 431 600	—	84 200	6 114	981	328 130	52 700	—	17 516 385
46 000	—	—	—	—	—	—	135	1 244 928
136 300	—	—	—	8 690	60 008	—	—	3 699 515
2 453 700	—	—	—	38 504	686 912	—	135	32 456 330
144 400	—	—	—	—	5 731	—	—	1 897 973
1 862 400	—	—	—	1 346 684	212 474	—	—	21 078 771
38 100	—	—	—	—	—	—	—	534 725
33 000	—	—	—	1 355	—	—	—	1 292 495
900 000	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	1 366 807	—	—	—
—	—	—	—	631 538	—	—	—	—
19 873 300	—	2 302 958	2 433 439	1 095 237	2 569 927	5 537 500	— 1 350	438 125 959
2 101 400	—	652 169	71 100	183 474	97	464 048	—	66 269 590
5 313 000	—	—	—	508 063	253	—	—	65 923 772
254 900	—	—	150	18 950	—	725 080	—	2 853 932
1 532 800	—	406 589	7 480	118 263	35	69 217	29 454	11 291 960
849 400	—	57 238	27 355	15 892	830	99 795	—	6 635 352
3 835 300	—	236 152	28 285	434 936	1 324	238 590	29 454	81 971 665
497 000	—	76 153	—	14 898	50 469	32 250	—	6 416 038
490 400	—	17 955	19 006	80 840	76 398	108 627	—	8 243 950
2 106 600	—	162 578	9 700	158 422	—	156 386	—	42 559 805
2 362 800	—	584 219	46 939	274 698	—	1 013 238	—	49 677 063
852 100	—	—	4 002	31 497	—	49 970	—	25 314 286
104 600	—	—	—	44 103	—	—	—	2 342 102
—	—	—	—	600 684	—	—	—	—
20 300 300	—	2 193 053	214 017	1 283 352	129 406	2 957 201	—	369 499 515
40 173 600	—	4 496 011	2 647 456	2 378 589	2 699 333	8 494 701	— 1 350	807 625 474

	Ingående balans 1/7 1947 kr.	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1947—1948	
		anläggnings- eller anskaff- ningskostnader intill den 1/1 1946 kr.	avsätt- nings- procent
Transport	773 879 680	1 539 572 000	—
Investeringsinventarier			
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken).....	497 120	671 900	10-0
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna.....	3 384 530	3 829 500	10-0
Biljettmaskiner.....	510 900	1 010 500	10-0
Kontorsmaskiner.....	2 850	—	—
Tryckeri- och bokbinderimaskiner.....	6 000	—	—
Verkstadsmaskiner.....	10 613 433	12 705 700	5-0
Snöplogar litt. A, B, C.....	1 315 934	2 186 900	5-0
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap.....	608 264	810 800	5-0
Justeringsvagnar litt. Q3 samt ballastjusteringsmaskiner.....	209 247	204 000	5-0
Axel- och gastransportvagnar.....	460 750	706 300	5-0
Grustransportvagnar.....	1 162 984	4 626 400	5-0
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade investeringsinventarier.....	— 53 456	—	—
Summa investeringsinventarier	18 718 556	26 752 000	—
Sjöfartsmateriel			
Tåg färjor m. m.	7 901 088	15 088 000	3-0
Reglering.....	—	—	—
Summa sjöfartsmateriel	7 901 088	15 088 000	—
Anläggningar och materiel för biltrafik			
Fasta anläggningar: Garage och magasin m. m.	802 766	4 225 000	2-0
Oljeanläggningar.....	221 975	802 000	5-0
Vägbussar.....	15 806 713	14 772 500	12-0
Personbilar.....	32 032	21 700	12-0
Lastbilar.....	1 145 039	1 145 300	15-0
Släpvagnar med gegasaggregat.....	395 429	—	—
Övriga släpvagnar.....	126 619	399 000	10-0
Inventarier.....	24 982	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och materiel m. m. för biltrafik.....	— 1 395	—	—
Summa biltrafik	18 554 160	1 21 365 500	—
Konto för prisstegring	99 568 000	—	—
Konto för värdereglering			
För järnvägstrafikens anläggningar m. m.	394 567 359	—	—
” biltrafikens ”			
Avskrivningsmedel från riksstaten			
Värdereglering för under året övertagna enskilda järnvägar.....			
För diverse värdeobjekt	1 533 682	—	—
Konto för pensionsförpliktelser	350 111 217	—	—
Summa summerum	1 664 833 742	1 602 777 500	—

¹ Intill den 1/7 1947, exkl. fullt avskrivna värden.

Budgetåret 1/7 1947—30/6 1948

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1948
enligt fastställd 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.
40 173 600	—	4 496 011	2 647 456	2 378 589	2 699 333	8 494 701	— 1 350	807 625 474
67 200	—	—	2 760	—	—	45 000	— 5 580	527 660
383 000	—	20 200	—	62 105	—	50 000	—	3 675 625
101 100	—	—	—	—	—	—	—	612 000
—	—	—	—	—	—	—	—	2 850
—	—	—	—	—	—	—	—	6 000
635 300	—	11 300	1 900	4 216	—	52 443	—	11 205 274
109 300	—	1 300	—	—	—	—	—	1 426 534
40 500	—	—	—	—	—	—	—	648 764
10 200	—	5 500	—	1 830	—	—	—	223 117
35 300	—	—	—	—	—	—	—	496 050
231 300	—	—	—	1 327	—	—	—	1 392 957
—	—	—	—	— 53 456	—	—	—	—
1 613 200	—	38 300	4 660	16 022	—	147 443	— 5 580	20 216 831
452 600	—	—	—	1 235 000	—	—	—	7 118 688
—	—	—	—	—	—	—	—	—
452 600	—	—	—	1 235 000	—	—	—	7 118 688
84 500	—	33 439	—	—	4 241	3 045	24 332	889 087
40 100	—	—	—	—	7	—	— 22 982	285 050
1 772 700	—	874 071	17 725	9 243	—	387 975	58 100	18 015 891
2 600	—	6 100	—	—	—	—	— 5 070	45 802
171 800	—	99 825	44 087	—	—	122 080	— 47 450	1 386 121
—	—	—	—	—	—	—	—	395 429
39 900	—	5 485	650	450	—	6 520	—	165 684
—	—	—	—	—	—	—	—	24 982
—	—	—	—	— 1 395	—	—	—	—
2 111 600	—	1 018 920	62 462	8 298	4 248	519 620	6 930	21 208 046
—	—	—	—	—	—	—	—	99 568 000
—	—	—	Övriga kontot tillförda belopp kr.	—	—	—	—	404 815 105
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	3 232 045	—	—	—	—	1 533 682
—	—	—	7 015 701	—	—	—	—	—
7 000 000	—	—	1 750 814	—	—	—	—	358 862 031
51 351 000	—	5 553 231	14 713 138	3 637 909	2 703 581	9 161 764	—	1 720 947 857

Fordonslag, 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- kontorr)	Litt.			i tåg-tjänst												
				snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	mal- tåg	mili- tärtåg	tjänstetåg		Summa			
		arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg													
Elektrolök (Normalsp. 1·435 m spårvidd)																
69	Bg, Bs.....	10	10·0	3·1	850·0	11·4	59·9	108·9	—	—	2·0	0·9	1 036·2	18·3		
51,55,58	Dg, Dk, Ds..	320	320·0	5 563·0	22 190·8	448·2	2 060·5	13 444·5	1·0	36·8	260·9	49·0	44 054·7	460·5		
65	F.....	15	15·0	3 405·6	57·9	—	5·8	40·7	—	—	0·2	19·0	3 529·2	7·6		
64,70,71	Ha, Hb, Hc, Hd	76	76·0	13·4	3 219·5	53·0	1 093·0	114·8	—	0·1	47·6	47·1	4 588·5	58·0		
74	Hg.....	27	12·0	3·5	629·4	8·8	195·6	88·7	0·2	—	1·4	1·2	928·8	13·5		
73	M.....	17	17·0	785·2	122·0	11·7	6·9	1 770·0	1·3	17·9	0·7	0·1	2 715·8	6·6		
52	Oa, Ob ¹	14	14·0	—	12·9	0·1	95·8	145·0	401·6	—	15·0	0·5	670·9	23·4		
53	Oc.....	1	1·0	—	23·1	—	6·0	2·6	—	—	—	0·2	31·9	—		
54	Od.....	10	10·0	—	311·2	18·3	132·7	7·6	4·0	0·1	0·6	5·2	479·7	4·2		
68	Of, Of ²	21	21·0	—	2·8	0·1	8·6	1 398·1	878·4	4·8	15·9	0·2	2 308·9	24·0		
56	Pa.....	2	2·0	—	78·5	0·2	4·4	—	1·1	—	0·1	0·2	84·8	1·4		
57	Pb.....	4	4·0	0·1	343·1	1·6	0·3	0·1	—	—	—	—	345·2	1·7		
59	Ua.....	3	3·0	—	0·2	—	0·2	0·2	—	—	—	—	0·6	—		
60	Ub.....	69	69·0	—	6·6	0·1	353·6	16·3	—	—	5·4	2·3	384·3	31·2		
62	Uc.....	1	1·0	—	0·1	—	—	—	—	—	—	—	0·1	0·4		
66	Öa.....	2	2·0	—	1·7	—	—	—	—	—	—	—	1·7	—		
61	Öb.....	8	7·7	—	0·2	—	—	—	—	—	1·7	—	1·9	0·6		
63	Öc.....	12	11·9	—	0·2	—	0·2	1·6	—	—	1·6	—	3·6	2·1		
72	Öd.....	18	17·5	—	10·6	0·1	1·3	1·2	—	—	1·6	—	14·8	7·6		
Samtliga SJ elektrolök		630	614·1	9 773·9	27 860·8	553·6	4 024·8	17 140·3	1 297·6	59·7	355·0	125·9	61 181·6	661·1		
varav: å Luleå—Rgn..		63	530·0	51·9	1 340·8	270·4	244·1	166·0	1 166·6	0·8	29·1	6·9	3 276·6	50·9		
å övriga SJ																
elekt. linjer.		567	564·1	9 719·7	26 331·5	269·2	3 756·3	16 946·4	—	58·9	325·1	119·0	57 526·1	610·2		
* främ. jvg ⁶ , 7				2·3	188·5	14·0	24·4	27·9	121·0	—	0·8	—	378·9	—		
Främ. lok å SJ.....				—	11·5	—	15·1	—	113·9	—	—	—	140·5	—		
Samtliga SJ el-lok å:																
I distr. inkl. å främ. jvg ⁶		228	226·8	3 368·0	10 979·9	171·7	1 165·4	4 756·4	—	12·3	109·6	94·7	20 658·0	362·8		
II *		118	114·3	1 805·7	6 928·4	32·0	825·5	3 157·2	—	0·9	101·7	16·3	12 867·7	141·9		
III *		116	111·8	1 999·2	5 114·6	26·8	781·2	3 344·7	—	2·8	43·3	7·5	11 320·1	72·0		
IV *		71	75·1	1 643·3	2 735·0	—	647·1	3 901·1	—	22·5	57·0	0·3	9 006·3	20·6		
V * inkl. å främ. jvg ⁷		97	86·1	957·7	2 102·9	323·1	605·6	1 980·9	1 287·6	21·2	43·4	7·1	7 329·5	63·8		
Samtliga		630	614·1	9 773·9	27 860·8	553·6	4 024·8	17 140·3	1 297·6	59·7	355·0	125·9	61 181·6	661·1		
Elektromotorvagnar																
Vagnar med ström från kontaktledn., normalsp. (1·435 m, litt-grupper 01).....		15	14·5	—	1 462·1	—	8·7	—	—	—	—	0·2	1 477·0	2·1		
Förbränningsmotor- vagnar																
Normalsp. (1·435 m; litt-grupper 11, 12)		15	14·6	—	431·8	—	—	12·7	—	—	—	0·4	444·9	7·4		
Smalsp. (0·891 m; litt- grupper 13, 14).....		6	4·2	—	143·4	0·4	—	—	—	—	—	1·6	145·4	0·4		
Samtl. SJ förbrännings- motorvagnar.....		21	18·8	—	575·2	0·4	—	12·7	—	—	—	2·0	590·3	7·8		
varav: å SJ.....		21	18·8	—	546·0	0·2	—	12·7	—	—	—	2·0	560·9	7·8		
* främ. jvg....		—	—	—	29·2	0·2	—	—	—	—	—	—	29·4	—		
NSBo. SNJ motorv. å SJ		—	—	—	71·7	—	—	—	—	—	—	—	71·7	—		

¹ I antalen ingår, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolök och elektromotorvagnar, kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänsttimmar 0; kol. b: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänsttimmar 2; förbränningsmotorvagnar, kol. a: växlingstimmar 10, kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänsttimmar 2. — ² Vad beträffar förbränningsmotorvagnar även bränslemängd och -kostnad. — ³ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än

m. fl. arbetsprestation

Loktimmar i			Summa km i tusental vid sammanställning med		Km med avsn. 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			
4 472	10 549	—	1 099.2	1 102.5	109 920	223 788	58.8	0.8	32.6	7.8	216	Bg, s
225 286	248 070	30 546	46 768.1	46 424.1	146 150	15 761 383	41.0	0.7	53.4	4.9	358	Dg, k, s
3 021	7 711	157	3 566.9	3 570.6	237 793	1 620 147	98.5	—	0.8	0.7	459	F
125 599	49 841	1 890	5 902.6	5 503.6	77 666	773 246	55.0	0.8	5.6	38.6	169	Ha-d
12 395	9 296	—	1 066.2	1 035.2	88 850	193 800	53.8	0.4	18.1	27.7	209	Hg
9 436	10 411	4 347	2 816.8	2 808.6	165 694	1 630 876	23.7	0.7	75.4	0.2	601	M
27 035	6 579	227	964.7	870.1	68 907	636 373	0.1	—	10.7	89.2	949	Oa, b ⁴
3 538	—	—	67.3	53.1	67 300	7 573	57.7	—	16.0	26.3	237	Oc
21 815	4 731	2 735	702.0	629.7	70 200	58 756	32.1	4.3	5.0	58.6	122	Od
10 891	13 123	75	2 441.8	2 424.6	116 276	2 220 448	—	0.1	50.9	49.0	962	Of, Of 2 ⁵
740	404	—	93.6	91.5	46 800	6 580	73.7	0.2	—	26.1	78	Pa
2 545	2 982	—	372.3	368.1	93 075	43 117	99.3	0.5	0.1	0.1	125	Pb
19 774	—	—	198.4	119.3	66 133	74	28.4	—	44.6	27.0	123	Ua
386 760	6 040	25	4 283.1	2 748.2	62 074	115 876	0.3	—	6.0	93.7	302	Ub
3 415	—	—	34.6	21.0	34 600	21	100.0	—	—	—	210	Uc
2 280	—	—	24.6	15.4	12 300	375	99.7	—	—	0.3	221	Öa
9 276	749	115	95.2	59.9	12 364	48	33.3	2.1	—	64.6	25	Öb
27 775	1 489	174	283.4	175.6	23 815	548	2.4	0.2	81.0	16.4	152	Öc
61 441	430	—	636.9	392.0	36 394	2 304	77.7	0.6	11.9	9.8	156	Öd
957 494	372 405	40 291	71 417.7	68 413.1	116 297	23 295 333	—	—	—	—	381	Samtl.
75 947	22 939	3 214	4 087.0	3 835.5	81 740	1 926 907	13.0	2.9	4.0	80.1	588	Å Le-Rgn
881 547	349 466	37 077	66 951.8	64 198.7	118 688	21 161 981	42.1	0.4	51.0	5.9	368	* svr.linj.
—	—	—	378.9	378.9	—	206 445	—	—	—	—	545	* fr. jv.
—	—	—	140.5	140.5	—	138 764	—	—	—	—	988	Fr l. Å S J
362 091	134 391	18 860	24 641.7	23 499.8	108 649	7 065 688	50.6	0.6	43.3	5.5	342	I d.
183 127	85 527	4 684	14 840.9	14 288.8	129 842	4 206 987	44.6	0.2	47.9	7.3	327	II *
185 780	62 166	943	13 250.0	12 633.1	118 515	4 018 418	43.6	0.1	50.2	6.1	355	III *
104 784	49 946	8 175	10 074.7	9 771.8	134 150	4 249 426	28.5	0.3	65.8	5.4	472	IV *
121 712	40 375	7 629	8 610.4	8 219.6	100 005	3 754 814	20.4	1.9	30.3	47.4	512	V *
957 494	372 405	40 291	71 417.7	68 413.1	116 297	23 295 333	—	—	—	—	381	Samtl.
11 907	13 720	—	1 593.2	1 578.0	110 221	30 292	99.4	—	—	0.6	54	El- motorv.
2 502	4 037	—	477.3	472.9	32 692	15 616	95.0	—	4.9	0.1	35	Förbr.- motorv. Norm. sp.
327	735	—	149.0	148.8	35 476	4 052	99.2	0.1	—	0.7	28	Smalsp.
2 829	4 772	—	626.3	621.7	33 314	19 668	—	—	—	—	33	Samtl.SJ
2 829	4 772	—	596.9	592.3	—	19 022	—	—	—	—	34	Å S J
—	—	—	29.4	29.4	—	646	—	—	—	—	22	Å främ. jv.
—	—	—	71.7	71.7	—	4 238	—	—	—	—	59	Främ. jvgs Å S J

våaxlig motorvagn så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå icke. — ⁴ Lok litt Oa, b, Of och Of2 bestå vart och ett av två alvor, vilka hava var sitt loknummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat om ett lok vid beräkning för denna tabell av antalen lok och lokkm. — ⁵ 13.0 lok, tillhörande linjen Luleå—Riksgränsen, jänstgjorde å övriga elektrifierade linjer. — ⁶ Köping—Frövi. — ⁷ Riksgränsen—Narvik.

Fordonsslag, litteragruppnummer och littera		Antal lok vid årets slut	Medel- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental								Summa	av ensamt lok
Littera- gruppnr (= art- kontonr)	Littera			i tåg-tjänst						tjänstetåg			
				snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- godståg	fjärr- godståg	militär- tåg	arbets- tåg	prov-, perso- naltåg m. m.		
Ånglok													
01	A, A2.....	8	6.8	192.7	81.9	0.1	1.4	19.1	—	4.7	—	299.9	3.1
02	A3—7.....	17	16.3	61.6	890.5	14.1	25.3	73.1	0.2	0.5	0.3	1 065.6	10.0
04	B, B4.....	96	94.4	84.2	2 176.2	2.4	575.8	976.9	4.0	81.8	1.2	3 902.5	72.0
05	B2, 3.....	5	4.9	—	136.8	—	12.7	0.3	—	—	—	149.8	5.4
07	C.....	14	3.3	—	126.4	—	1.0	2.9	—	0.1	—	130.4	0.3
08	C2, 3, 6, 7.....	8	7.4	—	127.4	0.2	10.1	14.8	—	0.6	—	153.1	2.7
09	E, E2.....	130	130.0	21.5	786.4	237.3	2 144.2	917.1	1.0	131.1	2.2	4 240.8	66.6
10	E3—9.....	37	36.8	5.7	285.3	2.4	625.2	340.4	0.4	32.8	0.4	1 292.6	20.5
11	E10.....	10	7.0	—	101.8	—	170.9	5.3	—	20.2	—	298.2	2.8
12	G, G2—7.....	24	22.1	—	4.3	0.8	62.5	182.4	7.9	37.8	0.1	295.8	19.2
14	J.....	46	45.8	2.6	1 478.8	98.4	176.2	22.7	—	3.6	0.6	1 782.9	10.9
16	K.....	25	24.9	—	51.6	0.5	119.2	10.2	—	19.8	1.3	202.6	12.1
17	K2—4.....	64	60.9	—	1.0	—	18.3	1.5	0.1	0.1	0.1	21.1	22.7
18	K6, 8, 10, 13, 15, 16, 21.....	11	9.1	—	26.7	0.8	56.0	2.2	—	0.5	—	86.2	5.2
19	K5, 7, 9, 14, 17, 20, 22—24.....	15	14.9	—	133.0	—	35.7	0.1	—	0.1	—	168.9	2.4
21	L.....	47	46.8	3.3	2 378.0	6.3	102.1	7.2	0.3	6.6	0.3	2 504.1	11.6
22	L2, 4—7, 11, 12, 14-16, 18, 21-29	66	64.6	54.1	1 891.2	7.0	257.1	86.3	0.4	15.3	0.4	2 311.8	33.1
23	L9, 10, 13, 17, 19	11	11.0	—	153.6	14.0	12.2	0.1	—	—	0.2	180.1	4.6
25	N.....	39	37.8	0.1	0.1	—	0.7	—	0.1	—	0.1	1.1	4.3
26	N2, 4, 5.....	6	6.0	0.4	6.0	1.3	72.2	53.3	0.2	0.1	—	133.5	1.2
27	N3.....	2	2.0	—	23.5	—	23.9	5.2	—	0.7	—	53.3	0.3
29	Q.....	3	2.0	—	11.0	—	3.3	—	—	—	—	14.3	1.4
31	R.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	S.....	44	44.0	0.7	1 660.2	25.2	222.2	24.1	0.1	1.2	0.2	1 933.9	12.8
35	S2—10.....	38	37.9	8.0	1 327.1	50.1	113.1	18.2	—	1.6	2.0	1 520.1	6.4
37	T, T2.....	9	7.0	0.7	5.6	—	27.4	1.2	—	1.8	0.1	36.8	3.1
38	W, W2.....	8	7.7	1.6	149.3	—	16.1	0.2	—	0.7	—	167.9	4.3
39	Å, Å2, 7, 10.....	3	2.6	—	21.2	3.0	0.1	—	—	—	—	24.3	1.4
	S:a normalspår	789	754.0	437.2	14 034.9	463.9	4 884.9	2 764.8	14.7	361.7	9.5	22 971.6	340.4
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12 p, 14 p, Sp...	10	10.0	—	232.5	20.3	113.7	15.2	—	0.2	0.1	382.0	5.4
41	Cp, Kp, Lp, L2p, 3p, 5p-7p, 9p-10p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp.....	44	35.8	—	368.5	53.1	307.7	55.0	—	5.7	0.4	790.4	7.0
42	Gp.....	3	3.0	—	0.1	—	92.4	0.4	—	—	—	92.9	—
44	L2t, 3t, Nt.....	8	8.0	—	243.6	1.5	94.8	80.7	—	—	—	420.6	2.6
45	Ct, C2t—8t, Kt, K2t, Lt, L4t—6t, St, S2t—7t.....	41	38.5	—	947.8	72.3	213.4	117.7	—	9.8	0.4	1 361.4	14.5
	S:a smalspår	106	95.3	—	1 792.5	147.2	822.0	269.0	—	15.7	0.9	3 047.3	29.5
	Samtliga SJ ånglok	895	849.3	437.2	15 827.4	611.1	5 706.9	3 033.8	14.7	377.4	10.4	26 018.9	369.9
	varav: å S.J.	895	849.3	437.2	15 815.1	604.6	5 701.7	3 033.8	14.7	377.4	10.4	25 994.9	369.9
	* främ. jvg ³ ..	—	—	—	12.3	6.5	5.2	—	—	—	—	24.0	—
	Främ. lok å SJ ⁴	—	—	5.0	144.0	17.5	29.0	0.7	0.2	3.6	—	200.0	1.8
	Samtliga SJ ånglok å:												
	I distr.....	114	113.8	7.1	1 374.3	49.3	459.6	515.7	0.1	40.5	2.6	2 449.2	72.9
	II *	101	100.5	6.3	1 229.0	62.9	563.0	290.8	—	31.2	1.3	2 184.5	19.8
	III * inkl. å främ. jvg ³	198	190.7	0.3	3 621.8	38.7	962.8	408.1	0.8	52.3	1.3	5 086.1	92.3
	IV *	157	150.9	284.2	2 859.1	114.0	1 315.9	586.6	0.2	160.6	0.5	5 321.1	42.3
	V *	80	77.3	3.1	1 102.9	220.5	704.9	344.7	12.6	26.5	2.0	2 417.2	40.7
	VI * inkl. å främ. jvg ³	235	216.1	136.2	5 640.3	125.7	1 700.7	887.9	1.0	66.3	2.7	8 560.8	101.9
	Huvudverkstaden i Örebro (avställda) ⁵ ...	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Samtliga	895	849.3	437.2	15 827.4	611.1	5 706.9	3 033.8	14.7	377.4	10.4	26 018.9	369.9

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

Loktimmer i			Summa lokkm ¹ i tusental vid sam- manställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ²					per lokkm i tåg- tjänst	Fordons- slag, littera
ixlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst	a under- hålls- kostn.	b bränsle- mängd samt bränsle- och smörjmedels- kostnader		tusental	snäll- o. person- tåg	militär- o. bland- tåg	fjärr- godståg	övr. god- o. tjänste- tåg			h ä r a v i %
2 155	1 267	721	324.6	317.8	47 735	58 280	94.5	—	3.1	2.4	194	Änglok
4 685	4 927	665	1 122.4	1 110.2	68 859	158 791	89.5	0.9	6.1	3.5	149	A, A2
64 681	29 737	21 286	4 621.3	4 399.9	48 954	890 163	38.6	0.1	42.9	18.4	228	A3-7
2 490	1 404	856	180.1	172.2	36 755	8 913	83.8	—	0.9	15.3	59	B, B4
1 714	917	—	147.8	141.0	44 788	12 915	95.9	—	3.2	0.9	99	B2, B3
2 995	1 188	284	185.7	173.7	25 095	9 583	89.8	0.3	—	9.9	63	C
130 191	38 810	28 513	5 609.3	5 093.0	43 148	931 395	9.6	3.1	29.1	58.2	220	C2, 3, 6, 7
42 060	15 003	1 298	1 733.7	1 556.0	47 111	323 791	11.0	0.1	35.1	53.8	250	E, E2
4 665	2 214	2 177	347.6	333.1	49 657	64 919	16.5	—	2.4	81.1	218	E3-9
25 076	2 831	791	565.8	447.6	25 602	97 644	0.2	2.7	71.6	25.5	330	E10
35 939	16 280	2 558	2 153.1	2 011.1	47 011	182 291	73.4	5.7	4.7	16.2	102	G, G2-7
37 181	2 429	812	586.5	407.1	23 554	30 610	15.4	0.1	5.4	79.1	151	J
172 391	956	155	1 767.7	908.0	29 026	2 780	2.4	0.5	7.3	89.8	132	K
16 027	1 316	780	251.6	175.7	27 648	11 371	14.3	0.3	2.9	82.5	132	K2-4
23 730	1 326	—	408.6	292.6	27 423	14 766	72.1	—	0.1	27.8	87	K6, S m. fl.
22 798	13 797	987	2 743.8	2 659.3	58 628	275 389	92.7	0.3	0.6	6.4	110	K5, 7 m. fl.
47 581	16 940	656	2 820.7	2 618.0	43 664	263 869	76.0	0.3	5.1	18.6	114	L
12 877	2 516	214	313.5	254.6	28 500	13 410	84.0	7.3	0.1	8.6	74	L2, 4 m. fl.
136 865	76	—	1 374.1	689.9	36 352	219	12.8	8.7	—	78.5	199	L9, 10 m. fl.
4 093	2 233	1 986	175.7	163.6	29 283	39 659	1.7	0.4	46.2	51.7	297	N
2 056	1 016	—	74.1	65.9	37 050	9 814	25.2	—	32.6	42.2	184	N2, 4, 5
1 651	264	—	32.2	24.5	16 100	740	53.4	—	—	46.6	52	N3
30 246	18 472	1 919	2 249.2	2 138.7	51 118	231 284	74.6	1.5	3.8	20.1	120	Q
28 869	13 663	871	1 815.2	1 699.9	47 894	176 422	79.8	4.2	3.1	12.9	116	R
6 610	577	2 462	106.1	79.1	15 157	8 201	5.4	—	3.9	90.7	223	S
4 430	1 494	259	216.4	197.8	28 104	12 550	83.7	—	0.2	16.1	75	S2-10
1 365	341	411	39.3	34.0	15 115	1 273	84.4	15.3	—	0.3	52	T, T2
865 421	191 994	70 661	31 966.1	28 164.3	42 395	3 331 042	43.1	1.5	23.8	31.6	167	W, W2
7 369	1 707	—	461.2	427.8	46 120	37 142	42.8	5.6	5.7	45.9	97	Å, Å2 m. fl.
30 044	3 806	109	1 097.7	955.3	30 662	69 300	30.7	4.7	10.0	54.6	88	Normalsp.
4 038	696	—	133.2	114.5	44 400	17 890	—	—	0.4	99.6	193	Ep, Ep m. fl.
8 504	175	—	508.3	466.1	63 538	53 713	39.2	0.2	30.3	30.3	128	Gp
45 999	740	—	1 835.9	1 607.3	47 686	116 756	55.2	2.7	17.7	24.4	86	L2t, L3t, Nt
95 954	7 124	109	4 036.3	3 571.0	42 354	294 801	41.6	2.9	15.6	39.9	97	Cl, C2t m. fl.
961 375	199 118	70 770	36 002.4	31 735.3	42 391	4 125 843	—	—	—	—	159	Smalspår
961 375	199 118	70 770	35 978.4	31 711.3	—	4 124 284	—	—	—	—	159	Samtliga
—	—	—	24.0	24.0	—	1 559	—	—	—	—	65	Å SJ
3 871	827	—	240.5	222.8	—	25 673	—	—	—	—	128	Å fr. jvg
158 023	31 219	8 458	4 102.3	3 391.6	36 048	470 655	38.1	1.1	35.4	25.4	192	Fr. lok
166 208	15 270	6 834	3 866.4	3 079.6	38 472	401 979	35.4	2.3	23.5	38.8	184	I d.
212 719	48 381	6 371	7 305.7	6 351.6	38 310	702 314	49.7	0.5	20.6	29.2	138	II »
97 030	37 855	25 709	6 333.6	5 975.6	41 972	917 398	42.3	1.3	18.7	37.7	172	III »
92 378	21 405	22 569	3 381.6	3 007.6	43 746	402 516	25.5	7.1	28.5	38.9	167	IV »
235 017	44 988	829	11 012.8	9 929.3	50 962	1 230 981	49.8	0.7	21.6	27.9	144	V »
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	VI »
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hvst Ör
961 375	199 118	70 770	36 002.4	31 735.3	42 391	4 125 843	—	—	—	—	159	Samtliga

¹ Lok ingå i t. k. — ² Ängelholm—Klippan och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, båda trafikerade av SJ. — ³ Huvudsaken från TGOJ inlämnade (2-3) lok samt norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

⁴ Härav S C- och 2 R-lok.

Fordonslag, litteragruppnummer och littera		An- tal for- don vid årets slut	Medel- antal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt fordon	
Littera- gruppnr (= art- kontorr)	Littera			i tåg-tjänst											
				snäll- tåg	person- tåg	bland- tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	mili- tärtåg	tjänstetåg		Summa		
				arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg										
Rälsbussar															
32, 37	Yo, Yo1, 2, 3, YDo1	148	144.2	1 217.0	10 812.0	2.4	0.1	21.4	—	—	—	35.0	12 117.9	10.9	
31	Y, YT	67	65.7	15.3	2 337.8	0.4	43.5	22.4	—	—	0.2	15.0	2 434.6	11.3	
38	YG	2	2.0	—	3.0	—	51.4	—	—	—	—	—	54.4	—	
	S:a normalspår	217	211.9	1 232.3	13 182.8	2.8	95.0	43.8	—	—	0.2	50.0	14 606.9	22.4	
34	Yop, Yo1p	29	25.6	—	1 701.5	—	—	—	—	—	—	3.9	1 705.4	2.7	
36	Yo1t	13	9.8	—	529.0	—	—	—	—	—	0.1	1.8	530.9	0.2	
33	Yp	4	3.9	—	117.1	—	—	—	—	—	—	0.2	117.3	—	
35	Yt	1	1.0	—	1.6	—	—	—	—	—	—	0.3	1.9	—	
	S:a smalspår	47	40.3	—	2 349.2	—	—	—	—	—	0.1	6.2	2 355.5	2.9	
Samtliga SJ rälsbussar		264	252.2	1 232.3	15 532.0	2.8	95.0	43.8	—	—	0.3	56.2	16 962.4	25.3	
	varav å SJ	264	252.2	1 232.3	15 456.5	2.8	95.0	43.8	—	—	0.3	56.2	16 886.9	25.3	
	” ” fr.jvg ²	—	—	—	75.5	—	—	—	—	—	—	—	75.5	—	
	Främ. rälsbus- sar å SJ	—	—	—	86.8	—	—	—	—	—	—	—	86.8	—	
Lokomotorer															
61	Z	47	36.7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.1	
62	Z2, 3	25	24.6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.0	
63	Z4	69	65.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22.7	
64	Z5	21	19.5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5.9	
65	Z6	6	5.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.6	
	S:a normalspår	168	151.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30.3	
66	Zp	4	2.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
67	Z2p, Z4p	2	1.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
68	Zt	5	4.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.1	
	S:a smalspår	11	8.2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0.1	
	Samtliga SJ lokomotorer	179	160.1	—	0.8	—	43.8	0.1	—	—	0.4	0.4	45.5	30.4	
Motorlok															
81	Äo1	1	1.0	—	—	—	—	0.1	—	—	—	—	0.1	—	

¹ I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalde rade till kilometer genom multiplikation med följande tal: rälsbussar: kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänst timmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänsttimmar 2; lokomotorer och motorlok: medeltal beräknas pe

n. fl. arbetsprestation (forts.)

Tjänstgöringstimmar i			Summa rälsbusskm ¹ i tusental (resp. tjänstgöringstimmar) vid sammanställning med		Km resp. timmar med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²					For-dons-slag, litt.	
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-håll-kostn.	b bränsle-mängd samt bränsle- och smörjmedels-kostnader		tusental	h ä r a v i %					per rälsbuss-resp. lokom.-km i tågtjänst
					snäll-o.-person-tåg		mili-tär-o.-bland-tåg	fjärr-gods-tåg	övr.-gods-o.-tjänste-tåg			
485	18 276	100	12 133·7	12 168·0	84 145	125 995	99·5	—	0·2	0·3	10	Räls-bussar
41	4 854	59	2 446·5	2 456·1	37 237	19 141	97·0	—	0·7	2·3	8	Yo m. fl.
—	187	—	54·4	54·7	27 200	602	—	—	—	100·0	11	Y m. fl.
526	23 317	159	14 634·6	14 678·8	69 064	145 738	—	—	—	—	10	YG
—	7 159	—	1 708·1	1 722·4	66 723	19 553	99·8	—	—	0·2	11	Yop m. fl.
—	3 532	—	531·1	538·2	54 194	6 522	99·6	—	—	0·4	12	Yolt
—	942	—	117·3	119·2	30 077	1 238	100·0	—	—	—	11	Yp
—	—	—	1·9	1·9	1 900	17	84·2	—	—	15·8	9	Yt
—	11 633	—	2 358·4	2 381·7	58 521	27 330	—	—	—	—	12	Smalspår
526	34 950	159	16 993·0	17 060·5	67 379	173 068	—	—	—	—	10	Samtliga
526	34 950	159	16 993·0	17 060·5	—	172 058	—	—	—	—	10	Å S J
—	—	—	—	—	—	1 010	—	—	—	—	13	* fr. jvg
—	—	—	—	—	—	1 077	—	—	—	—	12	Fr. r. å S J
Tjänstgöringstimmar												Loko-motorer
36 693	491	192	36 701	37 384	1 000	.	.	—	—	.	.	Z
35 864	332	—	35 961	36 293	1 462	.	.	—	—	.	.	Z2, 3
120 414	1 559	356	122 686	124 601	1 865	.	.	—	—	.	.	Z4
36 117	771	—	36 708	37 479	1 882	.	.	—	—	.	.	Z5
11 071	15	—	11 138	11 153	2 102	.	.	—	—	.	.	Z6
240 159	3 168	548	243 194	246 910	1 601	.	.	—	—	.	.	Normal-spår
2 297	1 081	204	2 297	3 582	1 094	.	.	—	—	.	.	Zp
1 952	—	—	1 952	1 952	1 502	.	.	—	—	.	.	Z2p, Z1p
7 551	923	—	7 560	8 483	1 575	.	.	—	—	.	.	Zt
11 800	2 004	204	11 809	14 017	1 440	.	.	—	—	.	.	Smalspår
251 959	5 172	752	259 558	265 482	1 621	2 581	2·0	—	—	98·0	57	Samtliga
725	—	—	735	735	735	18	—	—	100·0	—	142	Motorlok

¹ Jänstgöringstimme, varför antalen km i tågtjänst och av ensamt fordon evalverats till timmar genom delning med 10. — ² Av vagnar i tåg- men ej i växlingsrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingå icke. — ³ Ängelholm—Klippan järnväg, trafikerad av S J.

Medelantalet lok och motorvagnar m. fl. fördelade på stationeringsorter

Stationerings-ort	A n t a l						Stationerings-ort	A n t a l					
	El-lok	El-motorvagnar	Ång-lok	Förbr.-motorvagnar	Räls-bussar	Loko-motorer		El-lok	El-motorvagnar	Ång-lok	Förbr.-motorvagnar	Räls-bussar	Loko-motorer
Dannemora.....	—	—	—	—	—	1	Transport	86	—	45	3	4	15
Flen.....	—	—	—	—	—	2	Uddevalla.....	—	—	24	—	13	—
Hagalunds Ö....	193	—	22	—	—	1	Värgårda.....	—	—	—	—	—	1
Heby.....	—	—	—	—	—	1	Kungälv-Ytterby	—	—	—	—	—	2
Katrineholm....	2	—	2	—	—	—	5 ms	86	—	69	3	17	18
Liljeholmen.....	—	—	—	—	—	1	Arvika.....	—	—	—	—	—	1
Mariefred.....	—	1	—	—	—	—	Karlstad.....	2	—	—	—	—	2
Skutskär.....	—	—	—	—	—	1	Kil.....	2	—	—	—	—	—
Sköldinge.....	1	—	—	—	—	—	Kristinehamn...	26	—	33	1	12	4
Stockholm C....	1	—	—	—	—	—	Mora.....	—	—	1	—	—	—
Stockholm S....	—	—	—	—	—	2	Nykroppa.....	—	—	—	—	—	1
Söderfors.....	—	—	—	—	1	1	Skåre.....	—	—	—	—	—	1
Södertälje S....	1	—	—	—	1	—	Storfors.....	—	—	—	—	—	1
Tierp.....	—	—	—	—	3	1	Vansbro.....	—	—	1	—	—	—
Uppsala C.....	1	—	9	—	1	—	6 ms	30	—	35	1	12	10
Åkers styckebruk	—	—	—	—	—	1	Alvesta.....	1	—	1	—	—	—
Älvkarleö.....	—	—	—	—	—	2	Berga.....	—	—	—	—	—	—
1 ms	199	1	33	—	6	14	Billesholm.....	—	—	—	—	—	1
Frövi.....	—	—	—	—	—	1	Boxholm.....	—	—	—	—	—	2
Hallsberg.....	11	—	2	—	—	1	Eksjö.....	—	—	7	—	—	—
Kimstad.....	—	—	—	—	—	1	Eslöv.....	—	—	—	—	—	2
Kisa.....	—	—	—	—	—	1	Hälsingborg C..	1	—	1	—	—	3
Krylbo.....	3	—	1	—	—	1	Hälsingborg F..	1	—	—	—	—	—
Linköping.....	1	—	13	—	5	3	Hässelholm....	—	—	1	—	—	1
Mjölby.....	3	—	3	—	4	—	Klippan.....	—	—	—	—	4	1
Norrköping.....	5	—	5	—	—	—	Laholm.....	1	—	—	—	—	—
Nyköping.....	—	—	—	—	—	2	Ljungby.....	—	—	—	—	—	1
Vimmerby.....	—	—	—	—	—	1	Lomma.....	—	—	—	—	—	1
Örebro C.....	4	—	2	—	—	5	Lund.....	—	—	—	—	—	1
2 ms	27	—	26	—	9	16	Malmö.....	100	12	13	—	—	8
Enköping.....	—	—	1	—	3	3	Markaryd.....	—	—	—	—	—	1
Ludvika.....	—	—	7	—	1	—	Målilla.....	—	—	—	—	—	1
Sundbyberg....	—	—	7	—	—	1	Nässjö.....	5	—	23	—	1	7
Tillberga.....	—	—	—	—	—	1	Perstorp.....	—	—	—	—	—	1
Västerås.....	—	—	41	—	10	4	Sommen.....	—	—	—	—	—	1
Ångelsberg....	—	—	3	—	2	—	Strömsnäsbruk..	—	—	12	—	4	—
31 ms	—	—	59	—	16	9	Svalöv.....	—	—	—	—	—	1
Alingsås.....	1	—	—	—	—	1	Sävsjö.....	—	—	—	—	—	1
Bengtstors V....	—	—	—	—	—	1	Teckomatorp....	—	—	—	—	—	1
Ellenö.....	—	—	—	—	—	1	Tranås.....	—	—	—	—	—	1
Falkenberg....	—	—	—	—	—	1	Vislanda.....	—	—	1	—	—	1
Falköping.....	3	—	6	—	—	—	Åstorp.....	2	—	—	—	—	—
Fjärås.....	—	—	—	—	—	1	Ängelholm.....	1	—	7	—	—	1
Forserum.....	—	—	—	—	—	1	10 ms	112	12	66	—	9	39
Göteborg.....	81	—	33	—	4	2	Hörby.....	—	—	—	—	—	1
Jönköping.....	1	—	1	—	—	—	Kristianstad....	—	—	46	—	9	—
Karlsborg.....	—	—	—	—	—	1	Kävlinge.....	—	—	—	—	—	1
Lysekil.....	—	—	5	—	—	—	Landskrona....	—	—	2	—	—	—
Moholm.....	—	—	—	—	—	2	Tollarp.....	—	—	1	—	—	—
Möndal Ö.....	—	—	—	—	—	1	Trelleborg Ö....	—	—	8	—	1	—
Sjömarken.....	—	—	—	—	—	1	Ystad.....	—	—	55	1	3	—
Tidaholm.....	—	—	—	3	—	—	Östervärn.....	—	—	14	1	3	—
Töreboda.....	—	—	—	—	—	2	28 ms	—	—	126	2	16	2
Transport	86	—	45	3	4	15							

Medelantalet lok och motorvagnar m. fl. fördelade på stationeringsorter (forts.)

Stationerings- ort	A n t a l						Stationerings- ort	A n t a l					
	El- lok	El- motor- vagnar	Ång- lok	Förbr.- motor- vagnar	Räls- bussar	Loko- moto- rer		El- lok	El- motor- vagnar	Ång- lok	Förbr.- motor- vagnar	Räls- bussar	Loko- moto- rer
Färpen	—	—	1	—	—	—	Borås	—	—	55	2	7	1
Lriksfors	—	—	1	—	—	—	Falkenberg	—	—	4	—	6	—
Östersund	3	—	42	—	16	6	Forsgheda	—	—	—	—	—	1
13 ms	3	—	44	—	16	6	Gislaved	—	—	—	—	4	1
Bräcke	—	—	—	—	—	2	Halmstad	—	—	14	1	11	4
Harmånger	—	—	2	—	—	1	Håkantorp	—	—	—	—	—	1
Järnösand	—	—	1	—	—	—	Jönköpings H.	—	—	6	—	5	—
Långsele	1	—	10	—	7	1	Kinna	—	—	—	2	1	2
Nyland	—	—	—	—	—	2	Landeryd	—	—	9	1	—	2
Söllefteå	—	—	—	—	—	1	Limmared	—	—	—	—	5	2
Sundsvall	1	—	30	—	—	—	Norrahammar	—	—	—	—	—	1
Ånge	24	—	2	—	—	1	Smålandsstenar	—	—	—	—	—	1
14 ms	26	—	45	—	7	8	Svenljunga	—	—	—	—	3	—
Bollnäs	46	—	25	—	16	1	Ulricehamn	—	—	—	—	—	1
Fors	—	—	—	—	—	1	Vaggeryd	—	—	—	—	—	1
Gävle	—	—	42	3	—	—	Vara	—	—	—	—	—	1
Hudiksvall	—	—	—	—	—	1	Varberg	—	—	2	—	5	3
Dekebo	—	—	—	—	—	1	Vänernborg	—	—	1	—	2	1
15 ms	46	—	67	3	16	4	Värnamo	—	—	—	—	—	1
Gällivare	4	—	—	—	—	—	25 ms	—	—	91	6	49	24
Kiruna	26	2	2	—	—	—	Borgholm	—	—	6	—	4	—
Luleå	20	—	5	—	—	—	Emmaboda	—	—	—	—	—	1
Notviken	—	—	—	—	—	1	Färjestaden	—	—	—	—	—	1
19 ms	50	2	7	—	—	1	Kalmar C	—	—	1	—	—	—
Arvidsjaur	—	—	—	—	—	1	Kalmar S	—	—	25	—	1	—
Boden	2	—	37	—	24	1	Kalmar V	—	—	13	2	—	—
Harsprånget	—	—	—	—	—	1	Karlshamn	—	—	12	—	—	1
Älvsbyn	—	—	—	—	—	1	Karlskrona	—	—	18	—	1	—
Övertorneå	—	—	—	—	—	1	Karlskrona N	—	—	—	—	—	1
20 ms	2	—	37	—	24	5	Lessebo	—	—	—	—	—	1
Bastuträsk	1	—	—	—	—	—	Mönsterås	—	—	2	—	3	—
Lycksele	—	—	—	—	—	2	Oskarshamn	—	—	2	—	—	1
Mellansel	1	—	5	—	—	—	Ronneby	—	—	24	—	—	1
Skellefteå	—	—	—	—	—	1	Sölvesborg	—	—	8	—	14	2
Skellefteh. Ö	—	—	12	—	—	—	Sävsjöström	—	—	—	—	—	1
Storuman	—	—	5	—	—	—	Torsås	—	—	5	—	—	—
Umeå	—	—	—	—	22	—	Vetlanda	—	—	5	—	3	1
Vännäs	32	—	13	—	—	11	Växjö	—	—	16	3	10	2
21 ms	34	—	35	—	23	4	Åseda	—	—	—	—	—	1
							27 ms	—	—	137	5	36	14
							Summa	615	15	377	20	256	174

1 Motorlok.

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

Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon				Av antalet fordon i tjänst voro				
Slag	litt.	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst ²	reparation o. revision ³	överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷	under rep. eller rev. ⁸	överliggande ⁴	avställda ^{5, 6}
							a ⁵	b ⁶				
Enkellok												
E l e k t r o l o k (Samtliga normalspåriga)	Bg, Bs.....	10-0	10-0	315	48	1	1	—	86-3	13-1	0-3	0-3
	Dg.....	171-1	171-1	338	23	3	1	—	92-6	6-3	0-8	0-3
	Dk.....	89-8	89-8	343	22	—	—	—	94-0	6-0	—	—
	Ds.....	59-1	59-1	342	21	1	1	—	93-7	5-7	0-3	0-3
	F.....	15-0	15-0	294	68	—	3	—	80-6	18-6	—	0-8
	Ha, Hb.....	60-0	60-0	323	28	14	—	—	88-5	7-7	3-8	—
	Hc.....	12-0	12-0	316	38	10	1	—	86-6	10-4	2-7	0-3
	Hd.....	4-0	4-0	309	53	3	—	—	84-7	14-5	0-8	—
	Hg.....	12-0	12-0	354	7	4	—	—	97-0	1-9	1-1	—
	M.....	17-0	17-0	312	52	—	1	—	85-5	14-2	—	0-3
	Oc.....	1-0	1-0	292	15	58	—	—	80-0	4-1	15-9	—
	Od.....	10-0	10-0	313	38	13	1	—	85-7	10-4	3-6	0-3
	Pa.....	2-0	2-0	175	173	5	12	—	47-9	47-4	1-4	3-3
	Pb.....	4-0	4-0	318	44	—	3	—	87-1	12-1	—	0-8
	Ua.....	3-0	3-0	323	20	21	1	—	88-5	5-5	5-7	0-3
	Ub.....	69-0	69-0	335	24	5	1	—	91-8	6-5	1-4	0-3
	Uc.....	1-0	1-0	293	17	53	2	—	80-3	4-7	14-5	0-5
	Öa.....	2-0	2-0	137	183	45	—	—	37-6	50-1	12-3	—
	Öb.....	8-0	7-7	204	75	72	1	13	55-9	20-6	19-7	3-8
	Öc.....	12-0	11-9	252	33	70	7	3	69-0	9-1	19-2	2-7
Öd.....	17-8	17-5	272	33	31	26	3	74-5	9-1	8-5	7-9	
	Summa	579-8	579-1	327	29	7	2	—	89-6	8-0	1-9	0-5
Dubbellok												
	Oa, Ob.....	14-0	14-0	277	48	32	4	4	75-9	13-1	8-8	2-2
	Of, Of2.....	21-0	21-0	279	51	32	2	1	76-4	14-0	8-8	0-8
	Summa	35-0	35-0	278	50	32	3	2	76-2	13-7	8-8	1-3
Normalspår												
<i>1435 m</i>												
A n g l o k	A, A2.....	8-0	6-8	254	68	11	17	15	69-6	18-6	3-0	8-8
	A3-7.....	17-0	16-3	260	84	2	18	1	71-2	23-0	0-5	5-3
	B, B4.....	96-0	94-4	269	72	13	7	4	73-7	19-7	3-6	3-0
	B2, 3.....	5-0	4-9	264	96	—	5	—	72-3	26-3	—	1-4
	C.....	14-0	3-3	252	75	2	22	14	69-0	20-6	0-5	9-9
	C2, 3, 6, 7.....	8-0	7-4	209	70	35	34	17	57-2	19-2	9-6	14-0
	E, E2.....	130-0	130-0	268	72	19	5	1	73-4	19-7	5-3	1-6
	E3-9.....	37-0	36-8	257	71	23	10	4	70-4	19-5	6-3	3-8
	E10.....	7-0	7-0	276	86	3	—	—	75-6	23-6	0-8	—
	G, G2-7.....	24-0	22-1	217	82	35	20	11	59-5	22-4	9-6	8-5
	J.....	46-0	45-8	272	81	3	7	2	74-5	22-2	0-8	2-5
	K.....	25-0	24-9	251	62	41	6	5	68-8	17-0	11-2	3-0
	K2-4.....	64-0	60-9	250	70	31	9	5	68-5	19-2	8-5	3-8
	K6, 8, 10, 13, 15, 16, 21.....	11-0	9-1	230	95	20	14	6	63-0	26-0	5-5	5-5
	K5, 7, 9, 14, 17-20, 22-24.....	15-1	14-9	258	70	23	8	6	70-7	19-2	6-3	3-8
	L.....	47-0	46-8	277	75	6	4	3	75-9	20-6	1-6	1-9
	L2, 4-7, 11, 12, 14-16, 18, 21-29.....	66-2	64-6	252	84	17	7	5	69-0	23-0	4-7	3-3
	L9, 10, 13, 17, 19.....	11-0	11-0	254	81	16	7	7	69-6	22-2	4-4	3-8
	N.....	39-0	37-8	291	51	19	3	1	79-7	14-0	5-3	1-0
	N2, 4, 5.....	6-0	6-0	234	75	30	23	3	64-1	20-6	8-2	7-1
	N3.....	2-0	2-0	281	73	11	—	—	77-0	20-0	3-0	—
	Q.....	3-0	2-0	160	94	44	40	27	43-8	25-7	12-1	18-4
	R.....	3-0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S.....	44-0	44-0	271	81	5	6	2	74-3	22-2	1-3	2-2	
S2-10.....	38-0	37-9	255	85	9	15	1	69-9	23-2	2-5	4-4	

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 12-6 ånglok och 4-7 lokomotorer, dels å andra uppställningsplatser, sammanlagt 0-7 ellok, 37-3 ånglok, 0-6 motorvagnar, 3-5 rälsbussar och 16-8 lokomotorer. Dessa fordon voro dock under året i aktiv tjänst under sammanlagt 3 315 dagar, nämligen elektrolok 110, ånglok 1 843, motorvagnar 49, rälsbussar 347 och lokomotorer 966 dagar samt under reparation m. m. under 588 dagar, nämligen elektrolok 3, ånglok 382, motorvagnar 5, rälsbussar 68 och lokomotorer 130 dagar, vilka icke medräknats vid uträkningen av medelantalen dagar för ovan i tabellen angivna.

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

Slags	Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon				Av antalet fordon i tjänst voro			
	litt.	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst ²	reparation o. revision ³	överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷	under rep. eller rev. ⁸	överliggande ⁴	avställda ^{5, 6}
							a ⁵	b ⁶				
S u n d a r	T, T2.....	9-0	7-0	233	95	29	8	—	63-8	26-0	8-0	2-2
	W, W2.....	8-0	7-7	206	82	52	17	8	56-4	22-5	14-2	6-9
	Å, Å2, 7, 10—12.....	4-5	2-6	173	70	6	76	40	47-4	19-2	1-6	31-8
	TGOJ (inlån.).....	2-3	2-3	226	52	38	45	4	61-9	14-3	10-4	13-4
	Summa	790-1	756-3	261	75	17	9	3	71-5	20-5	4-7	3-3
	Smalspår <i>0-891 m</i>											
	Bp, Ep, L4p, L8p, L12p, L14p, Sp.....	10-0	10-0	261	70	16	16	2	71-5	19-2	4-4	4-9
	Cp, Ip, L2p, L3p, L5p—L7p, L9p—L11p, L13p, Np, N2p, S2p, Åp.....	38-8	35-8	219	84	37	15	10	60-0	23-0	10-1	6-9
	Gp.....	3-0	3-0	246	63	56	—	—	67-4	17-3	15-3	—
	Summa	51-8	48-8	229	80	34	14	8	62-8	21-9	9-3	6-0
<i>1-067 m</i>												
L2t, L3t, Nt.....	8-0	8-0	268	77	20	—	—	73-4	21-1	5-5	—	
Ct, C2t—C8t, Kt, K2t, Lt, L4t—L6t, St, S2t—S7t....	39-0	38-5	262	61	24	8	10	71-8	16-7	6-6	4-9	
Summa	47-0	46-5	263	63	24	7	8	72-1	17-2	6-6	4-1	
M o t o r v a n n a r	Elektro-											
	Xoa2, Xoa4, Xa1, Xa3.....	15-0	14-5	282	50	3	21	9	77-3	13-7	0-8	8-2
	Övriga											
	Xo2—Xo5, X1, XD1.....	8-0	7-9	115	130	—	111	9	31-5	35-6	—	32-9
	XF1 ⁹	2-7	2-7	163	58	9	115	20	44-7	15-9	2-5	36-9
	Xo6, X2.....	4-0	4-0	321	41	—	3	—	88-0	11-2	—	0-8
	Xp ⁹	1-2	1-2	227	57	—	23	58	62-2	15-6	—	22-2
	Xo2p.....	1-0	1-0	244	92	29	—	—	66-8	25-2	8-0	—
Xo3p, Xo4p.....	2-0	2-0	124	106	9	126	—	34-0	29-0	2-5	34-5	
Summa	18-9	18-8	180	92	4	79	10	49-3	25-2	1-1	24-4	
R ä i s b 	Yo, Yo1, YDo1.....	136-7	136-3	272	85	1	7	—	74-6	23-2	0-3	1-9
	Yo2, 3.....	8-0	7-9	207	150	—	7	1	56-7	41-1	—	2-2
	Y, YT.....	68-4	65-7	261	62	13	26	3	71-5	17-0	3-6	7-9
	YG.....	2-0	2-0	256	86	23	—	—	70-1	23-6	6-3	—
	Yp.....	4-0	3-9	215	96	3	51	—	58-9	26-3	0-8	14-0
	Yop, Yo1p.....	25-8	25-6	289	58	2	15	1	79-2	16-0	0-5	4-3
	Yt.....	1-0	1-0	40	10	17	298	—	11-0	2-7	4-7	81-6
	Yo1t.....	9-8	9-8	257	73	6	26	3	70-5	20-0	1-6	7-9
Summa	255-7	252-2	265	78	5	16	1	72-6	21-4	1-4	4-6	
L o k o m 	Motorlok											
	Åo1.....	1-0	1-0	114	92	9	142	8	31-2	25-2	2-5	41-1
Z.....	46-6	36-7	233	41	57	26	8	63-9	11-2	15-6	9-3	
Z2, Z3.....	25-0	24-6	237	67	45	15	1	64-9	18-4	12-3	4-4	
Z4.....	68-8	65-8	243	70	39	9	4	66-6	19-2	10-7	3-5	
Z5.....	21-0	19-5	251	32	68	1	13	68-8	8-8	18-6	3-8	
Z6.....	6-0	5-3	198	119	15	32	1	54-2	32-6	4-1	9-1	
Zp.....	3-1	2-1	265	20	50	12	18	72-6	5-5	13-7	8-2	
Z2p, Z4p.....	2-0	1-3	267	43	55	—	—	73-2	11-8	15-0	—	
Zt.....	5-0	4-8	273	28	33	11	20	74-8	7-7	9-0	8-5	
Summa	177-5	160-1	241	53	46	14	6	66-0	15-9	12-6	5-5	

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 I väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — ⁶ Å sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive utlåning till ban- och maskinavdelningen, EJ m. fl. och inkl. lok för uppvarmning 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. — ⁹ Slopning eller ombyggnad till annan litt. föreskriven, men ej verkställd.

Översikter över förbrukningen av elektrisk energi och bränsle samt kostnader härför

Elektrisk energi

Förbrukningsändamål resp. kostnadens art	S J utom malmbanan						Malmbanan	
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Statens Vattenfallsverk ¹	
			Statens Vattenfallsverk ¹		Sydsvenska Kraft-A.B. ¹			
	År 1947	+ — mot f. å.	År 1947	+ — mot f. å.	År 1947	+ — mot f. å.	År 1947	+ — mot f. å.
<i>Energiförbrukning i miljoner kWh</i>								
Lev. totalmängd ²	963·7	+ 29·8	768·3	+ 17·5	195·4	+ 12·3	84·4	+ 10·3
Härav använd för: tågtjänst ³								
inkl. förluster ⁴	926·9	+ 28·8	740·3	+ 16·4	186·6	+ 12·4	66·7	+ 11·2
exkl. » ⁵	761·6	+ 32·5	608·6	+ 21·1	153·0	+ 11·4	58·4	+ 9·6
härav								
försålt till EJ ⁶	3·4	+ 3·1	3·4	+ 3·1	—	—	—	—
förbrukat av S J	758·2	+ 29·4	605·2	+ 18·0	153·0	+ 11·4	58·4	+ 9·6
varav för viss upp- värmning ⁷	33·8	+ 1·1	28·8	+ 0·9	5·0	+ 0·2	—	—
belysn. å bangårdar m. m., inkl. förl. ⁸	30·2	+ 0·8	23·2	+ 0·9	7·0	— 0·1	6·5	— 0·4
verkstadsdrift ⁹	6·6	+ 0·2	4·8	+ 0·2	1·8	—	1·0	+ 0·1
uppvärmning av vis- sa lokaler m. m. ¹⁰	—	—	—	—	—	—	10·2	— 0·6
Förbrukn. pr lokkm ¹¹ år:								
1947, kWh	14·1	— 0·1	·	·	·	·	16·5	+ 0·7
1946, »	14·2	+ 0·1	·	·	·	·	15·8	+ 1·0
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
<i>Energikostnad i tusental kronor</i>								
Fast avgift	3 144·8	+ 290·0	2 688·1	+ 286·6	456·7	+ 3·4	1 000·0	—
Rörlig »	16 015·1	+ 1 084·8	12 417·6	+ 608·5	3 597·5	+ 476·3	370·3	+ 76·7
Summa	19 159·9	+ 1 374·8	15 105·7	+ 895·1	4 054·2	+ 479·7	1 370·3	+ 76·7
<i>Medelkostnad per kWh, öre</i>								
Fast avgift	0·326	+ 0·020	0·350	+ 0·030	0·224	— 0·014	1·185	— 0·164
Rörlig »	1·662	+ 0·063	1·616	+ 0·043	1·841	+ 0·136	0·439	+ 0·043
Total avgift	1·988	+ 0·083	1·966	+ 0·073	2·075	+ 0·122	1·624	— 0·121

¹ Av andra leverantörer (kommunala elektricitetsverk m. fl.) till vissa verkstäder och reparationsplatser vid S J ävensom för belysningsändamål m. m. till S J levererade mängder elektrisk energi *ingå ej*, emedan räkningar å sådana leveranser icke passera elektrotekniska byrån och ifrågasvarande mängder därför icke utan jämförelsevis omfattande, särskild rapportering kunna uppgivas. Dessa mängder kunna emellertid uppskattningsvis beräknas hava för år 1947 utgjort ca 2 % av här ovan angivna mängder. — ² Vid S J utom malmbanan trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarstationernas intagssidor. Vid malmbanan dels enfassström, 15 p/s, mätt vid kraftverket i Porjus. — ³ Å lok och motorvagnar dels som dragkraft, dels för belysning och uppvärmning av lok, motorvagnar och vagnar förbrukat energi. — ⁴ Vid S J utom malmbanan trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarstationernas intagssidor, och vid malmbanan enfassström, 15 p/s, mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ⁵ Mätt i driftcentralerna (omformar- resp. transformatorstationer). — ⁶ Till NKJ, TGOJ och BJ av S J försåld enfassenergi, uppmätt i leveranspunkterna. — ⁷ Mätt vid förbrukningsplatserna, fasta, större värmeoster vid S J utom malmbanan. Energimängderna användas för uppvärmning av stillastående tågsätt. — ⁸ Mätt i driftcentralerna och, vad beträffar malmbanan, omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ⁹ Vid huvudverkstäderna i Örebro, Malmö och Notviken samt driftverkstaden i Hagalunds övre. Mätt vid förbrukningsplatserna och vad beträffar Notvikens huvudverkstad omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ¹⁰ Mätt vid fasta, större värmeoster och förbrukat huvudsakligen för uppvärmning av lokaler. Energimängden omräknad till värde avseende kraftverket i Porjus. — ¹¹ Beräknad, vad beträffar år 1947, på grundval av ovan angiven förbrukning för tågtjänst, inkl. förluster, samt antal lokkilometer för elektrolok och elektromotorvagnar enligt uppgift å sid. 47, kol. » samt, vad beträffar övriga år, motsvarande mängder och antal för åren 1946—1943.

Stenkol, brännertorv och lokved

Här ingå 280 884¹ ton utländska (f. å. 181 482), 6 094 ton svenska (f. å. 18 400) stenkol, 152 881 ton brännertorv (f. å. 167 762) och 643 783 m³ ved, varav 633 400 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för eldugggöring å loken (f. å. 1 411 798, varav 1 400 800 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 0·17 och 0·11 (ved); jfr not 1 å sid. 58.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad per ton	
	År 1947 ton	+ — mot f. å. ton	År 1947 kg	+ — mot f. å. kg	År 1947 tusental kr.	+ — mot f. å. tusental kr.	År 1947 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1947 kr.	+ — mot f. å. kr.
Ångkol	488 251	— 26 802	1 539	— 39	45 573·1	— 11 135·7	143·60	— 30·09	93·34	— 16·76

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 1947 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1947 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1947 kr.	+ — mot f. å. kr.	År 1947 kr.	+ — mot f. å. kr.
Kostnad	67·08	+ 1·70	38·00	—	51·80	— 1·97	21·66	— 1·89
Medelförbrukningspris	66·67	+ 1·67	38·00	—	51·67	— 2·50	² 24·00	—

¹ Inkl. 694 ton stenkolsbriketter. — ² För den egentliga lokveden (ca 93 % av ovan angivna vedmängd), således bortsett från att mindre partier lövved, slipersved m. m. använts som lokved (se not 1 å sid. 58), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Bränsleförbrukningen och kostnaden härför för lok av olika littera framgår av tabell å sid. 58—59.

Oljebränsle samt gegasved 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 1947	+ — mot f. å.
	År 1947 tusental liter	+ — mot f. å. tusental liter	År 1947 tusental kr.	+ — mot f. å. tusental kr.	År 1947 öre	+ — mot f. å. öre		
<i>Bensin, bentyl o. motyl:</i>							öre pr l. ²	öre pr l. ²
Motorvagnar	199·6	+ 75·0	35·8	+ 5·0	17·9	— 6·8	bens. 14·0 bent. 18·5 mot. ³ 18·5	— 5·3 — 5·3 — 48·3
Motorlok	0·6	+ 0·6	0·1	+ 0·1	18·5	—		
Rälsbussar	3 002·6	+ 739·3	521·9	— 54·7	17·4	— 8·1		
Lokomotorer	1 503·8	+ 595·4	259·3	+ 27·1	17·2	— 8·4		
Summa	4 706·6	+ 1 410·3	817·1	— 22·5	17·4	— 8·1		
<i>Solarolja:</i>								
Motorvagnar	245·1	+ 152·2	27·4	+ 15·8	11·2	— 1·5	11·2	— 1·5
Motorlok	28·4	— 4·4	3·2	— 0·7				
Rälsbussar	3 141·5	+ 2 052·4	350·9	+ 212·4				
Lokomotorer	113·5	+ 34·5	12·7	+ 2·7				
Summa	3 528·5	+ 2 234·7	394·2	+ 230·2				
<i>Fotogen:</i>								
Lokomotorer	378·7	+ 107·7	49·9	+ 9·7	13·2	— 10·0	13·2	— 10·0
<i>Gegasved:</i>	hl.	hl.			kr. pr hl.	kr. pr hl.	kr. pr hl.	kr. pr hl.
Motorvagnar	—	— 5 685	—	— 15·0	2·65	+ 0·25	2·75	—
Rälsbussar	12 991	— 202 747	34·5	— 483·6				
Lokomotorer	—	— 30 610	—	— 82·7				
Summa	12 991	— 239 042	34·5	— 581·3					2·65	+ 0·21
<i>Gengasträkol:</i>								
Motorvagnar	—	— 34	—	— 0·2	4·75	— 0·05	4·75	—
Rälsbussar	61	— 8 454	0·3	— 40·6				
Lokomotorer	325	— 14 145	1·5	— 66·9				
Summa	386	— 22 633	1·8	— 107·7					4·75	— 0·01

¹ Och exkl. skatt å bensin, bentyl och motyl, som ingår i S.J. förbrukningspris men av staten återbäres för i järnvägsdrift förbrukade mängder och gottskrives vederbörliga bränsleutgiftskonton. — ² Vid leverans i cisternvagn, som 1947 huvudsakligen ifrågakommit. — ³ Motyl 25 (75 % bensin).

Oljebränsle-, gegasved- och träkolförbrukningen samt kostnader för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 60—61.

Förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader

Fordonslag, litteragruppernummer och littera		Medelantal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning							
Litteragruppernr (= art-kontonr)	Littera		Utländska stenkol ton	Stenkolsbriketter ton	Svenska stenkol ton	Brännertorv ton	Eldningsolja ton	Ved m ³	S:a efter evalv. till utl. kol ¹ ton	Per 100 lokkm kg
Elektrolok se sid. 62										
Ånglok										
01	A, A2	6.8	4 058	—	—	24	—	2 532	4 491	1 413
02	A3—7	16.3	12 349	—	12	2 363	563	1 382	14 623	1 317
04	B, B4	94.4	55 616	44	529	7 879	846	80 036	74 518	1 694
05	B2, 3	4.9	2 035	—	204	1 660	—	372	3 057	1 775
07	C	3.3	778	—	—	—	—	6 849	1 916	1 359
08	C2, 3, 6, 7	7.4	2 031	—	24	558	628	3 056	3 788	2 181
09	E, E2	130.0	27 942	92	825	19 415	1 929	256 523	83 811	1 646
10	E3—9	36.8	11 258	—	270	18 737	674	21 328	25 366	1 630
11	E10	7.0	1 420	—	—	—	2 150	98	4 704	1 412
12	G, G2—7	22.1	5 905	—	—	3 421	299	14 917	10 548	2 357
14	J	45.8	13 696	—	318	6 932	2 499	29 551	26 072	1 296
16	K	24.9	4 263	—	32	2 352	—	17 838	8 422	2 069
17	K2—4	60.9	5 938	161	719	14 291	—	21 825	17 330	1 909
18	K6, 8, 10, 13, 15, 16, 21	9.1	1 072	—	100	2 564	—	4 397	3 148	1 792
19	K5, 7, 9, 14, 17, 20, 22—24	14.9	1 669	—	27	1 678	131	13 007	4 885	1 670
21	L	46.8	18 169	—	22	3 205	1 667	72 409	34 346	1 292
22	L2, 4-7, 11, 12, 14-16, 18, 21—29	64.6	23 017	71	799	16 485	988	14 247	35 710	1 364
23	L9, 10, 13, 17, 19	11.0	2 825	—	28	347	—	740	3 139	1 233
25	N	37.8	12 325	—	—	9 643	—	16 670	19 915	2 887
26	N2, 4, 5	6.0	2 591	—	2	16	—	4 288	3 313	2 025
27	N3	2.0	829	—	34	548	—	39	1 131	1 716
29	Q	2.0	227	—	—	43	—	19	252	1 029
31	R	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	S	44.0	21 001	26	1 119	10 878	7	24 142	31 203	1 459
35	S2—10	37.9	19 948	149	737	7 205	839	10 326	27 162	1 598
37	T, T2	7.0	786	—	—	1 911	—	1 659	2 017	2 550
38	W, W2	7.7	1 982	50	92	692	—	373	2 499	1 263
39	Å, Å2, 7, 10	2.6	483	—	13	126	—	185	585	1 721
S:a normalspår		754.0	254 213	593	5 906	132 973	13 220	618 808	447 951	1 590
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12p, 14p, Sp	10.0	2 761	—	—	4 991	—	1 170	5 450	1 274
41	Cp, Kp, Lp, L2p, 3p, 5p—7p, 9p—10p, 13p, Np, N2p, S2p, Åp	35.8	8 707	—	15	2 532	—	13 214	12 177	1 275
42	Gp	3.0	1 526	—	—	56	—	1 781	1 850	1 616
44	L2t, 3t, Nt	8.0	3 105	15	89	4 752	—	—	5 553	1 191
45	Ct, C2t—8t, Kt, K2t, Lt, L4t—6t, St, S2t—7t	38.5	9 878	86	84	7 577	—	8 810	15 270	950
S:a smalspår		95.3	25 977	101	188	19 908	—	24 975	40 300	1 129
Samtl. SÅ ånglok å SÅ		849.3	280 190	694	6 094	152 881	13 220	643 783	488 251	1 539
varav för lok: å I distriktet		113.8	47 392	—	—	—	—	58 899	57 175	1 686
" II "		100.5	43 451	119	—	17 250	1 452	29 800	59 352	1 927
" III "		190.7	60 424	—	5 316	71 100	—	15 807	102 002	1 606
" IV "		150.9	28 533	51	—	—	4 405	308 787	86 569	1 449
" V "		77.3	26 169	—	—	—	—	132 922	48 247	1 604
" VI "		216.1	74 221	524	778	64 531	7 363	97 568	134 906	1 359
Samtliga		849.3	280 190	694	6 094	152 881	13 220	643 783	488 251	1 539

¹ Svenska stenkol, brännertorv, eldningsolja och ved (lok- 601 144, osort. 1 062, slipers- 41 577 m³) evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0.84, 0.50, 1.52 0.17, 0.17, 0.11. — ² Bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per bruttonkm erhållen genom delning av bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per lokkm, inkl. till lokkm evalverade växlingstimmar m. m., med antalet bruttonkm per lokkm i tåg-tjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalerna ingå *icke* tonkm av lok. Bränslemängder och bränslekostnader inkluderar mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm

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

Loktyp	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	
									Ånglok
73	344.4	3.4	118.3	108.37	1.07	36.44	5.59	1.88	A, A2
88	1 168.1	10.0	360.1	105.22	0.90	32.08	7.06	2.15	A3—7
74	6 366.6	37.5	2 217.0	144.70	0.85	47.97	6.35	2.10	B, B4
301	242.1	2.0	72.1	140.59	1.16	40.03	23.83	6.78	B2, 3
137	225.9	1.3	49.6	160.21	0.92	33.56	16.18	3.39	C
346	241.8	1.5	49.0	139.21	0.86	26.39	22.10	4.19	C2, 3, 6, 7
75	9 638.1	45.8	2 295.0	189.24	0.90	40.91	8.60	1.86	E, E2
65	2 414.0	15.0	609.6	155.14	0.96	35.16	6.21	1.41	E3—9
65	409.2	3.9	22.6	122.85	1.17	6.50	5.64	0.30	E10
71	961.2	6.0	422.7	214.75	1.34	74.71	6.51	2.26	G, G2—7
127	2 395.2	19.5	701.4	119.10	0.97	32.58	11.68	3.19	J
137	868.3	5.3	226.7	213.29	1.30	38.65	14.13	2.56	K
145	1 749.9	9.7	559.0	192.72	1.07	31.62	14.60	2.40	K2—4
136	315.9	2.0	82.8	179.80	1.14	32.91	13.62	2.49	K6, 8 m. fl.
192	531.9	3.1	164.0	181.78	1.06	40.14	20.89	4.61	K5, 7 m. fl.
117	3 495.1	21.0	812.1	131.43	0.79	29.60	11.95	2.69	L
120	2 977.8	23.3	930.6	113.74	0.89	32.99	9.98	2.89	L2, 4 m. fl.
167	229.1	2.4	62.4	89.98	0.94	19.90	12.16	2.69	L9, 10, 13 m. fl.
145	1 783.9	9.4	430.1	258.57	1.36	31.30	12.99	1.57	N
68	290.1	2.0	83.1	177.32	1.22	47.30	5.97	1.59	N2, 4, 5
93	88.8	0.8	22.8	134.75	1.21	30.77	7.32	1.67	N3
198	49.8	0.2	20.7	203.27	0.82	64.29	39.09	12.36	Q
122	2 674.1	16.2	699.3	125.03	0.76	31.09	10.42	2.59	R
138	2 162.1	15.2	688.6	127.19	0.89	37.94	10.96	3.27	S
114	198.1	0.8	37.7	250.44	1.01	35.53	11.23	1.59	S2—10
168	187.8	1.8	83.8	94.94	0.91	38.72	12.66	5.16	T, T2
331	42.9	0.3	16.2	126.18	0.88	41.22	24.27	7.93	W, W2
95	42 052.2	259.4	11 837.3	149.31	0.92	37.03	8.94	2.22	A, A2 m. fl. S:a normalsp.
131	492.2	2.5	175.2	115.05	0.58	37.99	11.86	3.92	Bp, Ep m. fl.
145	1 086.1	7.3	469.0	113.69	0.76	42.73	12.92	4.86	Cp, Kp, Lp m. fl.
84	155.3	0.9	20.8	135.63	0.79	15.62	7.03	0.81	Gp
93	480.9	3.4	146.6	103.18	0.73	28.84	8.06	2.25	L2t, 3t, Nt
110	1 306.4	13.4	418.8	81.28	0.83	22.81	9.45	2.65	Ct, C2t—St m. fl.
116	3 520.9	27.5	1 230.4	99.60	0.77	30.48	10.16	3.14	S:a smalsp.
97	45 573.1	286.9	13 067.7	143.60	0.90	36.30	9.03	2.28	Samtliga
88	4 788.0	35.7	⁵ 634.5	141.17	1.05	.	7.35	.	I distriktet
105	4 517.4	29.0	⁵ 655.9	146.69	0.94	.	7.97	.	II "
116	8 974.7	59.0	⁵ 924.4	141.30	0.93	.	10.24	.	III "
84	10 029.4	55.3	⁵ 854.1	167.84	0.93	.	9.76	.	IV "
96	5 102.3	28.0	⁵ 635.2	169.65	0.93	.	10.16	.	V "
94	12 161.3	79.9	⁵ 1 145.5	122.48	0.80	.	8.51	.	VI "
97	45 573.1	286.9	4 849.6	143.60	0.90	36.30	9.03	2.28	Samtliga

svarande mot dylik tjänst, icke beräknats. — ³ Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ⁴ Härav enligt beräkning cirka 10 400 m³ använda för elduggörning å lok och sålunda cirka 633 400 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,

Fordonsslag, litteragruppsnummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning						
Littera- grupper (= art- kontorr)	Littera		Gengas-		Bränn- olja (solar)	Fotogen	Bensin	Bentyl	Motyl
			ved hl	kol hl						tusental liter
Rälsbussar									
32, 37	Yo, Yo1, 2, 3, YDo 1	144·2	9 041	61	2 607·7	—	340·0	1 190·8	213·8
31	Y, YT,	65·7	—	—	11·5	—	224·2	629·1	39·3
38	YG,	2·0	—	—	—	—	7·9	24·7	0·6
	S:a normalspår	211·9	9 041	61	2 619·2	—	572·1	1 844·6	253·7
34	Yop, Yo1p,	25·6	3 950	—	331·0	—	83·1	154·2	—
36	Yo1t,	9·8	—	—	190·0	—	36·3	0·5	—
33	Yp,	3·9	—	—	1·3	—	53·1	4·0	—
35	Yt,	1·0	—	—	—	—	1·0	—	—
	S:a smalspår	40·3	3 950	—	522·3	—	173·5	158·7	—
	Samtliga SJ rälsbussar	252·2	12 991	61	3 141·5	—	745·6	2 003·3	253·7
Lokomotorer									
61	Z,	36·7	—	—	—	—	23·3	83·5	5·8
62	Z2, 3,	24·6	—	—	3·9	1·3	30·2	203·8	7·0
63	Z4,	65·8	—	297	79·8	314·0	280·0	503·0	30·2
64	Z5,	19·5	—	28	—	0·8	56·5	174·4	3·8
65	Z6,	5·3	—	—	29·8	58·2	3·1	39·8	12·6
	S:a normalspår	151·9	—	325	113·5	374·3	393·1	1 004·5	59·4
66	Zp,	2·1	—	—	—	—	7·5	2·8	—
67	Z2p, Z4p,	1·3	—	—	—	—	1·5	4·2	—
68	Zt,	4·8	—	—	—	4·4	19·0	1·2	10·6
	S:a smalspår	8·2	—	—	—	4·4	28·0	8·2	10·6
	Samtliga SJ lokomotorer	160·1	—	325	113·5	378·7	421·1	1 012·7	70·0
81	Motorlok	1·0	—	—	28·4	—	—	0·6	—

¹ I antalen rälsbusskm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänst-timmar, evalueerade till rälsbusskm genom multiplikation, växlings- och stations-tjänsttimmar med 10, reserv-tjänsttimmar med 2; jfr not 1 å sid. 50. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset. — ² Medeltalen per bruttotonkm erhållna genom delning av kostnaderna per rälsbusskm med antalet bruttotonkm per rälsbusskm. Tvåaxlig rälsbuss har ingått med *hela* sin vikt i beräkningen av de vid medeltalsberäkningarna använda antalen tonkm men fyraxlig 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								Fordonslag, littera
Totala, tusental kr.			Per 100 rälsbusckm, ¹ kr.			Per 1000 bruttoton- km i tågtnäst, kr. ²		
Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
Rälsbussar								
623·6	46·8	3 402·6	5·12	0·38	28·04	5·32	29·16	Yo, Yo1, 2, 3, YDo1
156·3	10·4	518·3	6·36	0·42	21·19	8·09	26·95	Y, YT
5·8	0·4	2·4	10·60	0·73	4·41	9·58	3·99	YG
785·7	57·6	3 923·3	5·35	0·39	26·81	5·36	26·87	Normalspår
87·0	7·9	417·7	5·05	0·46	24·45	4·40	21·33	Yop, Yo1p
26·4	7·2	142·0	4·91	1·34	26·74	4·00	21·77	Yo1t
8·3	0·9	31·8	6·96	0·76	27·11	6·59	25·69	Yp
0·2	—	5·3	10·53	—	278·95	11·77	311·78	Yt
121·9	16·0	596·8	5·12	0·67	25·31	4·41	21·82	Smalspår
907·6	73·6	4 520·1	5·32	0·43	26·60	5·21	26·07	Samtliga
Per tjänstgöringstimme ³								
19·8	1·5	69·1	0·53	0·04	1·88	—	—	Z
43·8	2·5	97·1	1·21	0·07	2·70	—	—	Z2, 3
189·5	13·1	413·2	1·52	0·11	3·37	—	—	Z4
41·1	2·0	72·6	1·10	0·05	1·98	—	—	Z5
21·1	1·3	45·2	1·89	0·12	4·06	—	—	Z6
315·3	20·4	697·2	1·28	0·08	2·87	—	—	Normalspår
1·6	0·1	3·9	0·45	0·03	1·70	—	—	Zp
1·0	0·1	1·1	0·51	0·05	0·56	—	—	Z2p, Z4p
5·4	0·9	6·5	0·64	0·11	0·86	—	—	Zt
8·0	1·1	11·5	0·57	0·08	0·97	—	—	Smalspår
323·3	21·5	708·7	1·22	0·08	2·73	—	—	Samtliga
3·3	0·8	7·8	4·49	1·09	10·61	—	—	Motorlok

För lokomotorer och motorlok hava icke mängd- och kostnadsmedeltal per 1 000 bruttotonkm beräknats, emedan medeltal för dessa överhuvudtaget icke beräknas per kilometer utan per tjänstgöringstimme, eftersom med dem huvudsakligen utföres växlingstjänst och bruttotonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporteras. —
³ I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen lokomotorkm i tågtnäst och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 10; jfr not 1 å sid. 50. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och gällande förbrukningspris.

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

Fordonslag, 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 m spårvidd)									
69	Bg, Bs.....	10·0	2·2	215·4	0·20	19·60	0·91		
51, 55, 58	Dg, Dk, Ds.....	320·0	190·9	6 561·4	0·41	14·03	0·39		
65	F.....	15·0	0·9	653·7	0·03	18·33	0·40		
64, 70, 71	Ha, b, c, d.....	76·0	5·6	900·7	0·10	15·26	0·90		
74	Hg.....	12·0	0·2	118·7	0·02	11·13	0·53		
73	M.....	17·0	1·5	661·0	0·05	23·47	0·39		
52	Oa, b ⁴	14·0	15·3	545·7	1·76	56·57	0·60		
53	Oc.....	1·0	0·1	27·6	0·19	41·01	1·73		
54	Od.....	10·0	7·0	312·2	1·11	44·47	3·65		
68	Of, Of ²	21·0	38·2	855·6	1·58	35·04	0·36		
56	Pa.....	2·0	1·1	55·4	1·20	59·19	7·59		
57	Pb.....	4·0	3·5	58·7	0·95	15·77	1·26		
59	Ua.....	3·0	0·7	44·9	0·59	22·63	1·84		
60	Ub.....	69·0	16·1	636·0	0·59	14·85	0·49		
62	Uc.....	1·0	0·2	7·3	0·95	21·10	1·00		
66	Öa.....	2·0	—	17·4	—	70·73	3·20		
61	Öb.....	7·7	0·1	63·9	0·17	67·12	·		
63	Öc.....	11·9	0·6	149·6	0·34	52·79	3·47		
72	Öd.....	17·5	0·2	95·7	0·05	15·03	0·96		
Samtliga SJ elektrolok		614·1	234·4	11 980·9	0·42	16·78	0·44		
varav å I—V distr. utom malm- banan.....		564·1	236·5	9 882·8	0·37	14·72	0·40		
» » malmb. inkl. Rgn—Narvik		50·0	47·9	2 098·1	1·19	48·93	0·82		
Elektromotorvagnar									
Normalsp. (1'435 m) (litt.-gruppnr 01)...		14·5	1·1	230·2	0·07	14·40	2·67		
Förbränningsmotorvagnar⁵									
Normalsp. (1'435 m) (litt.-gruppnr 11, 12)		14·6	—	—	133·4	172·2			
Smalsp. (0'891 m) (litt.-gruppnr 13, 14)		4·2	—	—	61·7	27·1			
K o s t n a d e r									
Medel- antal vagnar i tjänst	Totala, tusental kr.		Per 100 motor- vagnkm, kr.		Per 1 000 bruttotonkm i tåg-tjänst, kr. ³				
	Bränsle ³		Bränsle		Bränsle				
	Smörj- medel ²	Under- håll	Smörj- medel	Under- håll	Smörj- medel	Under- håll			
Normalspåriga.....	14·6	52·2	5·1	162·8	11·03	1·08	34·11	3·15	9·75
Smalspåriga.....	4·2	10·9	2·6	54·4	7·33	1·75	36·56	2·62	13·06

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. 56. — ² Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle- och smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ³ Medelantalen erhållna genom delning av underhållskostnaden per lokkm med antalet brutotonkm per lokkm i tåg-tjänst. I de vid medelfalsberäkningarna 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. 47. — ⁵ Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 60.

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.
Personvagnar								
2-axliga: C, EC.....	1 888	74 405	303	1	74 709	39 570	2 631 369	35-22
CD, ECD.....	30	960	—	—	960	32 000	361 234	19-59
CDF, ECDF.....	10	924	—	—	924	92 400		
CF, ECF.....	384	16 500	53	—	16 553	43 107		
4-axliga: CC2.....	212	19 860	24	—	19 884	93 792	296 806	14-93
Summa	2 524	112 649	380	1	113 030	44 782	3 289 409	29-10
4-axliga: Ao.....	220	15 652	1 267	182	17 101	77 732	516 971	30-23
ABCo.....	40	5 664	102	3	5 769	144 225	989 300	19-72
ACo.....	252	42 628	1 610	158	44 396	176 175		
Bo.....	264	34 892	1 055	2	35 949	136 170	357 913	9-96
BCo, EBCo.....	1 660	207 894	3 368	—	211 262	127 266	3 719 010	17-60
BFo, EBFo.....	60	7 360	4	—	7 364	122 733	125 605	16-54
EBDo.....	4	228	—	—	228	57 000		
Co, ECo.....	3 976	441 103	5 836	43	446 982	112 420	6 998 919	15-66
CDo, ECDo, ECDFo.....	56	4 335	2	—	4 337	77 446	358 082	12-26
Cfo, ECfo.....	180	22 669	2 180	11	24 860	138 111		
Ro.....	160	21 608	813	—	22 421	140 131	398 740	17-78
RCo.....	20	3 036	24	—	3 060	153 000	35 610	11-64
Summa	6 892	807 069	16 261	399	823 729	119 520	13 500 150	16-39
Post- och resgodsvagnar								
2-axliga: D, ED.....	36	2 256	—	—	2 256	62 667	101 800	18-61
DF, EDF.....	76	3 211	3	—	3 214	42 289		
F, EF.....	1 500	148 583	1 479	1	150 063	100 042	1 052 235	7-01
Summa	1 612	154 050	1 482	1	155 533	96 484	1 154 035	7-42
4-axliga: Do, EDo.....	104	9 840	1 220	—	11 060	106 346	112 907	10-21
DFo, EDFo.....	440	52 508	563	—	53 071	120 616	478 330	9-01
Fo, Efo.....	296	43 366	350	44	43 760	147 838	239 465	5-47
Summa	840	105 714	2 133	44	107 891	128 442	830 702	7-70
Summa person-, post- och resgodsvagnar.....	11 868	1 179 482	20 256	445	1 200 183	101 128	18 774 296	15-64
Härav smalspåriga.....	648	.	.	—	44 608	68 840	672 637	15-08
Rälsbusläpvagnar								
2-axliga: UCF, UF.....	130	8 796	—	—	8 796	67 662	98 858	11-24
4-axliga: UCo, UCDo, UCDFo, UCFo, UDFo.....	176	12 744	—	—	12 744	72 409	87 505	6-87
Summa rälsbusläpvagnar	306	21 540	—	—	21 540	70 392	186 363	8-65
Slutna godsvagnar								
2-axliga: G, H.....	21 202	606 423	437 674	118	644 215	30 385	4 202 806	6-52
Härav smalspåriga.....	995	9 599	171	—	9 770	9 819	130 756	13-38
Öppna gods- och specialvagnar								
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q;	49 360	870 575	416 046	407	917 028	18 578	6 446 775	59-53
3-axliga: Ia, M, Q 12, 34, Sa;								
4-, 6- och 10-axliga: Ib, Mb, OD, Q, Sb, d.								
Härav smalspåriga.....	4 895	25 143	4 209	—	25 352	5 179	408 192	6-16-10
Malmvagnar (å malmb.) 3-axl: M	10 200	141 582	27 006	—	168 588	16 528	964 601	5-72
Trafikpresenningar.....	—	—	—	—	—	—	1 884 626	2-16

¹ Inklusivt 2 288 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilka vagnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhörande Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. — ² Inklusivt det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämnda 2 288 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen av person-, post- och resgodsvagnar 25 184 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnaxelkm, samt framkommit vid vagnhyreberäkningen, 124 417 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiirunavaara A.-B., 22 902 000 km. Icke heller ingå här av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utifrån vagnaxelkm. För dessa fordon räknas endast «lokkm» (se sid. 46 och 50), emedan underhållskostnader för de delar av motorvagn resp. rälsbuss, som motsvara person-, post- och resgodsvagnerna, 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 redovisade 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 (18 578 × 2 288 = 42 506 464), 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
<i>Elektrolok</i> , reparationer.....	754	125·67
Ånglok, »	780	89·24
Tendrar, »	279	51·38
Lokpannor, »	425	¹ 48·63
Motorvagnar, revisioner och reparationer.....	46	153·33
Rälsbussar, reparationer.....	134	55·37
<i>Person-, post- och resgodsvagnar:</i>		
Fyraxliga vagnar (boggivagnar), mindre revisioner.....	2 329	122·90
» » » större »	377	19·89
Tvåaxliga vagnar, mindre revisioner.....	1 330	64·28
» » större »	336	16·24
<i>Godsvagnar:</i>		
Slutna, mindre revisioner	1 902	17·97
» större »	1 273	12·03
Öppna, mindre »	3 367	15·32
» större »	2 980	13·56
Malmvagnar, mindre revisioner.....	968	25·90
» större »	10	0·27

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision». Under treårsperioden 1945—1947 undergingo 976 boggivagnar och 1 095 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

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

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok

Littera	Elektrolok												Priv. vst. Falun
	Huvudverkstäder												
	Örebro			Malmö			Notviken			Samtliga huvudverkstäder			
	Rep.-klass												
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A
Bg	1	1	1	—	—	87	—	—	—	1	1	88	—
Bs	3	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—
Dg	—	3	25	102	15	—	1	—	10	103	18	35	1
Dk	—	—	6	72	—	22	—	—	4	72	—	32	—
Ds	—	—	1	37	2	48	—	—	—	37	2	49	—
F	12	—	13	—	—	1	—	—	—	12	—	14	—
Ha	11	1	34	—	—	1	—	—	—	11	1	35	—
Hb	2	—	15	—	—	7	—	—	—	2	—	22	—
Hc	4	—	13	—	—	5	—	—	—	4	—	18	—
Hd	1	—	4	—	—	1	—	—	—	1	—	5	—
Hg	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	—
M	—	—	—	—	—	—	10	8	24	10	8	24	1
Oa	—	—	—	—	—	—	6	—	5	6	—	5	—
Ob	—	—	—	—	—	—	2	—	2	2	—	2	—
Od	—	—	—	—	—	—	7	—	4	7	—	4	—
Of	—	—	1	—	—	—	7	—	4	7	—	5	—
Of2	—	—	—	—	—	—	4	—	5	4	—	5	—
Pa	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Pb	—	—	—	1	—	13	—	—	—	1	—	13	—
Ua	—	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	1	—
Ub	9	—	19	7	—	22	—	—	1	16	—	42	—
Uc	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Öa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Öb	—	—	4	—	—	1	—	—	—	—	—	5	—
Öc	3	—	3	—	—	—	—	—	—	3	—	3	—
Öd	—	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	8	—
Summa	46	5	148	219	17	208	39	8	62	304	30	418	2

Antal vid verkstäderna reparerade tenderar

Littera	Huvudverkstäder															Driftverkstäder ² och Kalmar Verkstads AB ⁴		
	Örebro och Tillberga ¹			Borås			Östersund			Malmö ² , Ystad och Ronneby ²			Samtliga huvudverkst.					
	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c	a	b	c			
A.....	23	8	—	2	6	—	2	—	—	—	1	1	27	15	1	—	4	—
B.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	—	5	1	—	—	—	—
C.....	13	10	1	5	3	—	1	—	—	1	—	—	20	13	1	—	1	—
E.....	6	3	—	3	2	—	1	—	—	1	2	—	11	7	—	—	5	—
G.....	5	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	3	—	—	—	—
K.....	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	5	—	—	—	—
L.....	25	3	1	6	10	—	34	16	2	8	15	—	73	44	3	5	12	2
M.....	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—
Smalsp...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	4	—	4	4	—	5	1	—
Summa	76	29	3	16	21	—	38	16	2	16	26	1	146	92	6	10	23	2

¹ Tillberga (3 A-, 3 B-, 6 C-, 4 L-tendar kl. a, 4 A-, 5 C-, 3 E-, 2 K-, 1 L-tender kl. b). — ² Malmö (1 A-tender kl. c), Ronneby (8 tender, smalsp., varav 4 kl. a och 4 kl. b). — ³ Linköping (1 L-tender kl. b), Uddevalla (1 tender, smalsp., kl. b), Ängelholm (2 L-tendar kl. b), Malmö (1 L-tender kl. b), Östersund (1 L-tender kl. b), Bollnäs (1 L-tender kl. b), Gävle (3 A-tendar kl. b), Halmstad (1 A-, 1 C-, 5 E-, 2 L-tendar kl. b), Borås (1 L-tender kl. b), Kristianstad (2 L-tendar kl. c). — ⁴ Kalmar Verkstads AB (5 L-tendar kl. a, 5 tender, smalsp., kl. a).

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar

Antal vid årets början befintliga ¹	Person-, post- och resgodsvagnar				Godsvagnar							
	Boggivagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malmvagnar			
	1 895	2 069	10 583	21 975	3 737	R	SR	R	SR	R	SR	
Revisionsbeteckningar ²	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR
<i>Huvudverkstäder</i>												
Örebro	5	149	—	10	—	—	—	1	—	—	—	—
Tomtebodå.....	1 369	—	295	—	12	—	—	—	—	—	—	—
Tillberga.....	324	—	169	—	44	28	167	156	—	—	—	1
Göteborg.....	113	—	305	135	1 089	806	1 166	1 191	—	—	—	—
Varberg.....	260	—	183	24	—	—	—	—	—	—	—	—
Malmö.....	5	205	3	71	16	1	—	—	—	—	—	—
Hälsingborg.....	—	—	—	—	295	243	561	886	77	—	—	—
Ronneby.....	61	10	66	5	46	—	188	—	—	—	—	—
Östersund.....	109	—	82	45	—	—	1	—	—	—	—	—
Bollnäs.....	—	—	117	27	384	161	874	415	—	—	—	—
Notviken.....	66	1	95	1	16	1	410	111	891	9	—	—
Summa	2 312	365	1 315	318	1 902	1 240	3 367	2 760	968	10	—	—
<i>Driftverkstäder</i>												
Borås.....	—	—	—	—	—	1	—	3	—	—	—	—
Uddevalla.....	5	—	6	—	—	4	—	17	—	—	—	—
Halmstad.....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—
Falkenberg.....	2	—	1	—	—	6	—	1	—	—	—	—
Summa	7	—	7	—	—	12	—	22	—	—	—	—
Kalmar Verkstads AB	10	12	8	18	—	21	—	198	—	—	—	—

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

² R betecknar »revision», d. v. s. revidering utan reparation eller med tillfälligt erforderlig mindre sådan, och SR »storrevision», d. v. s. revision jämte större, mera regelbundet erforderligt underhålls- och i förekommande fall även ändringsarbete.

Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna

Driftstörningar

Antalet störningar vid statens järnvägar utom malmbanan utvisar år 1947 en ökning med 1·2 % i jämförelse med föregående år. Medelvaraktighetstiden för samtliga störningar har däremot minskat avsevärt, varför totala driftavbrotts-tiden understiger fjolårets med 35·6 %. Antal störningar år 1947, dessas fördelning på olika orsaksgrupper samt medelvaraktighet framgå av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp	Driftstörningar									
	SJ utom Malmbanan					Malmbanan				
	Antal				Medelvaraktighet per fall, minuter	Antal				Medelvaraktighet per fall, minuter
	Summa	Per 100 km spårängd för eldrift (= motsvarande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall		Summa	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.....	428	6·0	9·8	1·59	14·7	414	65·3	88·7	22·78	19·3
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar..	1 490	21·0	34·1	5·56	1·2	151	23·8	32·3	8·31	2·5
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.....	47	0·7	1·1	0·18	0·4	8	1·3	1·7	0·44	1·3
4. Jordslutning genom lok vid lastområde.....	664	9·4	15·2	2·47	0·7	62	9·8	13·3	3·41	1·2
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	1 378	19·4	31·3	5·14	1·1	9	1·4	1·9	0·50	0·9
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	581	8·2	13·3	2·17	4·4	35	5·5	7·5	1·93	11·0
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	103	1·5	2·4	0·38	1·3	6	0·9	1·3	0·33	1·3
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	109	1·5	2·5	0·41	3·5	5	0·8	1·1	0·27	1·4
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	230	3·2	5·3	0·86	5·8	19	3·0	4·1	1·05	57·2
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	40	0·6	0·9	0·15	3·3	—	—	—	—	—
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar..	16	0·2	0·4	0·06	3·8	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycks-händelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.....	88	1·2	2·0	0·33	10·1	2	0·3	0·4	0·11	1·0
13. Oppgivnen orsak.....	21 640	305·2	495·1	80·70	0·2	1 106	174·3	236·9	60·87	0·7
Summa år 1947	26 814	378·1	613·4	100·0	0·7	1 817	286·4	389·2	100·0	5·9
» » 1946	26 486	393·3	613·2		1·1	1 941	306·1	415·8		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

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.

I tabellen har störningarnas antal beräknats såsom summan av det antal tillfällen, matarledningarna till kontaktledningsnätet oavsiktligt blivit satta ur funktion. Störningarnas medelvaraktighet har beräknats såsom den, med antalet dividerade sammanlagda tid, störningarna omfattat.

Utvecklingen har icke varit enhetlig. Orsaksgrupperna nr 2 och 4 visa en kraftig ökning gentemot föregående år. Orsaksgruppen nr 5 uppvisar en betydande minskning, såväl då det gäller antalet störningar som varaktigheten av dem.

Vid malmbanan har totala antalet störningar minskat något, medan varaktighetstiden ökat. Denna ökning beror praktiskt taget uteslutande på orsaksgrupp 1, avbrott i energitillförseln.

Efterföljande sammanställning visar driftstörningarnas inom orsaksgrupperna 1—12 fördelning åren 1943—1947 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.	1947	1946	1945	1944	1943
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	4	4	5	2	26	11	57	9	7	3	4	11	143	219	141	209	233
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorvagnar....	23	31	48	30	9	14	20	18	29	12	25	20	279	195	200	201	181
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	1	—	2	—	—	—	—	—	4	1	1	—	9	7	78	33	177
4. Jordslutning genom lok vid lastområde.....	9	10	11	7	10	7	12	10	14	8	11	14	123	98	77	95	73
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	19	33	30	12	11	14	17	23	9	18	20	29	235	314	292	284	203
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	7	4	15	7	4	8	7	10	4	13	9	17	105	79	127	78	64
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	—	2	—	2	2	2	4	1	3	1	1	—	18	17	17	24	10
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar.....	—	—	—	—	—	5	13	—	1	—	—	—	19	17	24	21	21
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	1	—	—	—	3	5	5	9	7	4	3	5	42	26	18	25	20
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	—	—	—	—	—	3	1	—	1	—	—	2	7	9	7	11	6
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar.....	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	3	4	5	7	6
12. Jordslutning genom olyckshändelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	—	2	2	1	—	2	2	1	—	2	1	4	17	15	14	12	6
Summa år 1947	66	86	113	61	65	71	139	81	79	62	75	102	1000	—	—	—	—
» » 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

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 1947....	96	3	1	—
» » » » » 1946....	96	3	1	—
» » » » » 1945....	96	3	1	—
» » » » » 1944....	95	4	1	—
» » » » » 1943....	93	5	2	—
Malmbanan år 1947.....	94	2	2	2
» » 1946.....	83	12	4	1
» » 1945.....	90	5	4	1
» » 1944.....	87	9	4	—
» » 1943.....	93	5	1	1

Hjälpkraftledningarna, medelst vilka energi för belysning och andra smärre kraftbehov distribueras, ha under året endast i ringa grad drabbats av störningar, vilka i de flesta fall förorsakats av åska.

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malm-banan har år 1947 inträffat 30 driftavbrott (43 år 1946). Av dessa förorsakades 1 av fel på turbinautomat i Porjus kraftverk, 2 av strömbrytarfel i Kiruna driftcentral, 1 av fränskiljarefel, 2 av isbark på ledningarna, 2 av åska och 22 av obekant anledning (jordströms- eller maximalutlösningar). Driftavbrottens medelvaraktighet utgjorde år 1947 8·5 minuter (8·6 år 1946) och totala avbrotts-tiden utgjorde 4·25 timmar (6·2 år 1946). De längsta avbrotten förorsakades av isbarkbildningen (Håmojåkk—Kiruna) 70 min., strömbrytarefele 63 och 25 min. och fränskiljarefelet 19 min.

Personliga olycksfall förorsakade av elektrisk ström

Under år 1947 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift och vid statens järnvägars lågspänningsnät sammanlagt 20 (20 år 1946) genom elektrisk ström förorsakade personliga olycksfall, varav 6 (10 år 1946) 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

7/2 i Sävenäs. En lokförare skulle med manöverstång fälla ned ena strömvatagaren på ett lok, som skulle införas i lokstallet. Vändskivevakten hade emellertid utan varning satt loket under spänning genom en strömvatagarevagn, och då lokföraren underlätit att jordförbinda manöverstången, fick han ström genom kroppen. Brännskador på händerna och ena foten. Återställd.

3/5 i Stockholm. En lokförare skulle justera ett nollspänningsrelä på ett Dg-lok, varvid han emellertid underlät att först göra loket spänningslöst. Under arbetet råkade han med en skruvmejsel göra kontakt mellan en spänningsförande skena och jord, varvid en kraftig ljusbåge uppstod. Brännskador i ansiktet och på höger arm. Återställd.

17/10 i Trelleborg. En lokförare, som företog undersökning i maskinrummet på ett för tåg-uppvärming stående lok, vars transformatorventilator fattat eld, fick ögonen bländade av ljusbåge, som uppstod vid kortslutning. Återställd.

21/10 i Eslöv. En lokeldare steg upp på hyttaket på ett ånglok för att loss göra presenningen över bränsleförådet. Han kom därvid i beröring med kontaktleddningen, blev bränd och föll till marken. Brännskador samt brott på ena underbenet. Ännu ej återställd i augusti 1948.

2/11 i Kiruna. En lokeldare skulle med manöverstång lyfta ena strömvatagaren på en motorvagn. Vagnens andra strömvatagare var uppfälld. Stången var instruktionsenligt jordförbunden, men dess mitlbeslag kom emot förbindningsskenan mellan strömvatagarna, varvid överslag uppstod. Lokeldaren fick ström genom kroppen, föll ned och slog huvudet i en träplattform. Smärre brännskador på händer, armar och fotsulor. Han ådrog sig vidare vid fallet hjärnskakning samt krossar och blo dutgjutningar i ansiktet. Återställd.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning

8/1 i Karlstad. En stationskarl, som tjänstgjorde vid lokstationen, hade kört ut en strömvatagarevagn på en vändskiva utan att fira ned vagnens toppbygel. Då han började svänga vändskivan, pressades därför bygeln upp mellan kontakttrådarna över skivan, och vagnen spårade ur. Bygelns bakre arm kom för långt ned och kom i beröring med hissordningen, vilken sålunda blev spänningsförande. Då stationskarlen skulle fira ned bygeln, fick han därför ström genom kroppen. Brännskador på händer och ben. Avled.

16/7 på linjen Östansjö—Hallsberg. En banarbetare, som var sysselsatt med justeringsarbete på kontaktleddningen, skulle montera ett utliggerarrör och råkade med detta komma i beröring med hjälpkraftledningen, som vid tillfället var spänningsförande. Brännskador på armarna. Återställd.

10/10 i Norra Sunderbyn. En banarbetare tillhörande ett arbetslag, som var sysselsatt med överflyttning av hjälpkraftledningen, gick utan att inhämta arbetsinstruktion upp i en stolpe för att montera ned dess toppkonsol. Stolpen låg emellertid utanför det avsedda arbetsområdet, och banarbetaren kom i beröring med förbigångsledningen och fick ström genom kroppen. Svåra brännskador på armarna. Avled.

22/10 i Nässjö. En banyakt vid driftcentralen fick ögonen bländade av en kraftig ljusbåge, som uppstod, då han bröt fränskiljaren för inkommande 6 kV linjen under belastning med anledning av brand i omformarestationen. Återställd.

27/10 i Hallsberg. En banarbetare tillhörande ett arbetslag, som höll på med nedmontering av en matarlina, skulle förbättra målningen på en stolpe där en nedtagen konsol suttit. Han hade emellertid ej beordrats utföra detta arbete och synes ha glömt att ifrågavarande stolpe uppbar spänningsförande ledningar. Han kom emot utliggaren och fick ström genom kroppen. Brännskador på armarna. Avled.

29/11 i Lysekil. En reparatör, som skulle uppmontera en plåtskorsten på lokstallet, använde en handbormaskin, vars skyddsledare ej var jordförbunden. Då skyddsledaren kom i beröring med en spänningsförande ledning, blev maskinens hölje spänningsförande, och reparatören fick ström genom kroppen. Chockskada. Återställd.

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

27/1 i Kågeröd. En transportarbetare, som skulle lossa hö från en järnvägsvagn, klättrade upp på lasten och råkade stöta huvudet mot kontaktledningen, som var spänningsförande emedan växling pågick. Han föll till marken och slog nacken i en räl. Brännskador i huvudet; krossår i nacken. Avled.

30/5 i Göteborg. En rörläggare, som arbetade med en vattenledning invid ett bangårdsspår, skulle vända ett 6 m långt rör, vilket han härvid höjde så högt att det kom i beröring med kontaktledningen. Brännskador på händernas insidor samt på högra foten. Återställd.

31/5 på linjen Skällared—Snåkered. En 12-årig pojke, som befann sig på resa till sin hemort, hade fäst en tunn metalltråd i sista vagnens plattformsräcke och släppt ned trädens fria ände i spåret, varvid tråden slungades upp mot kontaktledningen. Brännskador i ansiktet, på höger hand och vänster överarm. Återställd.

10/6 i Korsträsk. En chaufför hade med lastbil kört upp på en kolbrygga och skulle lasta träkol, varvid han kom i beröring med den intilliggande kontaktledningen, som var spänningsförande enär lastspårsfränskiljaren av växlingsledaren kvarglömts i tillslaget läge efter växling. Grindarna till kolbryggan, likaledes i strid mot gällande instruktion, hade även lämnats olästa. Brännskador över hela kroppen. Invaliditet.

22/6 i Långsele. En värnpliktig, som medföljde en militärtransport, klättrade under ett tåguppehåll upp på en täckt vagn och kom i beröring med kontaktledningen. Brännskador över hela kroppen. Avled.

4/7 i Göteborg. En traktorskötare, som tillhörde ett teatersällskap, kastade upp en isolerad koppartråd över den vagn, i vilken han reste, i avsikt att förlänga antennen till sin radiomottagare. Då tråden härvid kom emot kontaktledningen, fick han en strömstöt och förlorade för en kort stund medvetandet. Obetydliga brännskador på vänstra handens insida och på högra hälen. Återställd.

26/7 i Hälsingborg. En transportarbetare skulle från en lastad vagn avlägsna presenningar, varvid han kom för nära kontaktledningen, blev bränd och föll till marken. Brännskador, hjärtskada och hjärnskakning. Återställd.

Utomstående personer: Obehöriga

29/1 i Dennevit. En 14-årig pojke klättrade under lek upp i en kontaktledningsstolpe. Då han kommit i jämnhöjd med nedre utliggarisolatorn, uppstod överlag, varvid hans kläder fattade eld. Han föll ned i en snödriva. Brännskador på benen. Återställd.

6/12 på linjen Broddbo—Rosshyttan. En 8-årig pojke klättrade under lek upp i en kontaktledningsstolpe och fattade tag om en isolator, varvid han fick ström genom kroppen och föll bakåt, slog huvudet mot stolpen och blev hängande med ena benet fast i denna. Brännskador över hela kroppen, krossår i huvudet. Avled.

Sträck a	Orsak s grupp					
	111	112	113	114	121	122
Trelleborg—Malmö	—	—	—	—	—	—
Malmö—Hässleholm	—	—	—	—	—	—
Arlöv—Åstorp—Hälsingborg, Kävlinge—Lund, Ramlösa—Teckomatorp	—	—	—	—	—	—
Laholm—Åstorp	—	—	—	—	—	—
Hässleholm—Veinge	—	—	—	—	—	—
Åstorp—Hässleholm	—	1	—	1	—	—
Åstorp—Mölle, Hälsingborg—Ängelholm	—	—	—	—	—	—
Hässleholm—Alvesta	—	1	—	1	—	—
Alvesta—Nässjö	3	2	—	1	—	—
Nässjö—Mjölby	3	1	—	—	—	—
Laholm—Fjärås	4	1	—	—	1	—
Fjärås—Gubbero—Göteborg, Göteborg—Alings- ås, Uddevalla—Olskroken—Gubbero, Almedal —Borås	6	6	—	1	1	—
Alingsås—Falköping	8	2	1	—	—	—
Falköping—Nässjö	3	1	1	2	—	1
Falköping—Moholm, Skövde—Karlsborg	7	—	—	1	—	—
Moholm—Hallsberg, Laxå—Kil	18	2	—	3	—	—
Kil—Charlottenberg	1	—	—	—	—	—
Hallsberg—Sköldinge	2	1	—	—	—	—
Hallsberg—Mjölby	3	2	—	2	—	—
Hallsberg—Frövi, Örebro S—Svartå	1	—	—	—	—	—
Frövi—Krylbo	—	5	—	—	1	—
Sköldinge—Södertälje S	2	—	—	1	1	—
Mjölby—Eksund	4	—	—	—	—	—
Eksund—Järna, Aby—Katrineholm	3	2	—	—	—	—
Södertälje S—Eskilstuna, Läggesta—Mariefred, Strängnäs—Åkers styckebruk, Skebokvarn— Stålboga	—	—	—	—	—	—
Södertälje S—Älvsjö	7	2	—	1	—	—
Älvsjö—Häggvik	—	—	—	—	—	—
Tomtebodå—Tillberga	—	—	—	—	—	—
Tillberga—Frövi	—	—	—	—	—	—
Häggvik—Uppsala	—	—	—	—	—	—
Uppsala—Älvkarleö	—	—	—	—	—	—
Uppsala—Krylbo	1	1	—	—	—	—
Älvkarleö—Ockelbo	1	2	—	—	—	—
Krylbo—Ockelbo	2	2	—	2	—	—
Ockelbo—Ljusdal	1	5	—	1	1	—
Ljusdal—Änge	2	6	—	—	—	—
Änge—Sundsvall	1	1	—	—	—	—
Änge—Bispgården, Bräcke—Östersund	4	18	—	4	—	—
Östersund—Duved	—	—	—	—	—	—
Duved—Storlien	—	—	—	—	—	—
Bispgården—Mellansel	1	7	—	3	1	—
Mellansel—Vännäs	—	2	—	1	—	—
Vännäs—Bastutråsk	3	4	—	2	—	—
Bastutråsk—Älvsbyn	3	3	—	—	—	—
Älvsbyn—Boden	—	—	—	—	—	—
Luleå—Riksgränsen	—	—	—	—	—	—
Summa	94	80	2	27	6	1

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. d.

134. Övrigt.

kopplingar

(se nedan)																Summa
123	131	132	133	134	211	212	213	221	222	223	311	312	321	322	33	
—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	7
1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	6	22
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	17
1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	9
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	3	30
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	5
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	8
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	9
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	11
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	—	18
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	10	38
—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	19	33
—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	10
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	13
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
8	2	2	1	1	—	1	—	10	—	—	1	4	4	3	71	318

2. Nödfrånkoppling utförd för att åstadkomma spänningslöshet.

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

22. Ingrepp 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

Justeringslyjl och slipersstoppning

Utöver den under år 1946 inköpta och 10 bansektionen tilldelade ballaststoppmaskinen av typ Scheuchzer ha ytterligare tre dylika maskiner anskaffats och varit i arbete under året på resp. 4, 8 och 11 bansektionerna. Såväl själva stoppningsarbetet som arbetena med spårets lyft och justering ha studerats. Lämpligaste arbetsorganisationen har utprovats, varjämte ackordsförslag utarbetats.

Ett aggregat ballaststoppmaskiner av typ Jacksson har anskaffats och använts på 4 bansektionen. Även arbetet med denna maskin har ingående studerats, varjämte ackordsförslag uppgjorts.

Jämförande studier ha även verkställts beträffande stoppning av sliprar för hand eller med användande av pneumatiska stoppmaskiner. Det har framkommit, att man med hjälp av dessa nya maskiner kan ernå bättre och jämnare stoppningsresultat än vad man kan åstadkomma med hittills gängse metoder.

En redogörelse för hittills gjorda undersökningar är under utarbetande.

Fortsatta studier ha pågått i syfte att få fram rationellare arbetsmetoder. Härvid har en slipersavsägare, inköpt från Amerika, provats under hela utbytes-såsongen. Därjämte ha studier verkställts på en del bansektioner efter begäran av resp. baningenjörer i och för ackordsättning.

Rälsutbyten

Med ledning av de erfarenheter, som nåtts vid föregående års arbetsstudier och planeringsarbeten, har organisationsavdelningen under året biträtt med planering och instruktionsverksamhet vid igångsättandet av följande rälsutbyten.

- 6 bs: Svartå—Degerfors
- 12 bs: Skottorp—Förslövsholm
- 15 bs: Hästbo—Toretorp
- 20 bs: Koler—Långträsk
- 30 bs: Knislinge—Glimminge

Ackordsförslag ha utarbetats. Avdelningen har därjämte varit representerad vid ackordsförhandlingarna.

I samband med ovannämnda rälsutbyten ha arbetsstudier utförts och ackordsförslag utarbetats även beträffande övriga med rälsutbyten sammanhängande arbeten såsom slipersreglering m. m.

Större spårförstärknings- och makadamiseringsarbeten

Omfattande arbetsstudier ha utförts för att få fram rationella arbetsmetoder. I vissa fall ha ackordsförslag utarbetats och organisationsavdelningen deltagit i ackordsförhandlingarna.

Bansektionernas organisation och arbetsplanering m. m.

Försöken med förlängda banbevakningssträckor, som sedan år 1945 pågå å 28 bansektionen (C-linjer), ha följts och studerats.

Arbetet med utarbetande av nytt avlöningssystem har pågått å 28 bansektionen.

Förundersökningar för en central planering av bansektionens underhållsarbeten ha företagits.

2. Vid trafikavdelningen

Åtgärder för förbättrad tågkörning beträffande personförande tåg

På grund av stora rationaliseringsundersökningar av arbetet i fraktgods- och omlastningsmagasin ha tågkörningsfrågorna kunnat ägnas endast begränsad uppmärksamhet. Därvid har emellertid tidigare insamlat studiematerial vidare behandlats. Bl. a. ha i föregående års redogörelse omnämnda meddelanden från organisationsavdelningen Ta nr 2 och nr 3 under året utgivits. Meddelande Ta nr 3 innehåller förutom kataloguppgifter över standardiserade vagn-, kärr- och dragkraftstyper en handledning vid utväljandet av de för de olika förhållandena lämpligaste fordonen. För att få smidigare och snabbare transporter av res- och ilgods mellan dels Uddevalla C—Uddevalla hamn och dels Kalmar C—Kalmar hamn, Färjestadens hamn—Färjestadens station ha insatts speciella traktortåg med plattformsfordon. En transportorganisation syftande till snabbare, säkrare och smidigare cykelutväxling har införts på Göteborg C. Organisationen tillämpas i lämpliga delar även på Stockholm C. I syfte att få enklare och snabbare utbyte av res- och ilgods, bl. a. genom användning av lastpallar som containers, har förslag till viss konstruktionsändring av fyraxliga resgodsvagnar avgivits. Vagnar av det nya utförandet levereras för prov i början av år 1948.

För att underlätta och påskynda resandeutväxling mellan tågen har ett antal stationer försetts med en effektivare anvisningsskyltning. En halvautomatisk skyltanordning för angivande av tåkurs och avgångstider har därvid utexperimenterats och tills vidare uppsatts för praktiska prov.

Rationalisering vid fraktgods-, ilgods- och omlastningsmagasin

Under året ha omfattande rationaliseringsåtgärder företagits främst på de större omlastningsmagasinen. Ny arbetsorganisation grundad på användning av gaffeltruckar och lastpallar har sålunda införts bl. a. på omlastningsmagasinen i Boden C, Krylbo, Ånge och Hallsberg samt på ank. fraktgodsmagasinet, Malmö C, avg. fraktgodsmagasinet, Stockholm S, fraktgodsmagasinet, Umeå och ilgodsmagasinet, Stockholm C. Vidare hava fisktransporterna Göteborg—Stockholm C omlagts att ske på lastpallar för vidare befordran från Stockholm C till olika slutstationer.

Avsevärt arbete har nedlagts på undersökningar i syfte att åstadkomma en allmänt accepterad standardlastpall. På avdelningens initiativ har bildats en SJ kommitté för lastpallsstandardisering. Kommittéen beräknas framlägga sitt förslag till standardlastpall i början av år 1948.

För att effektivisera godstrafiken mellan Öland och Kalmar ha förberedande undersökningar gjorts. I samband härmed diskuterades frågan om hela organisationen av godstrafiken på Öland. Frågan vilar tills vidare i avvaktan på yttrande från linjemyndigheterna över framlagt förslag.

Dessutom har en omfattande konsulterande verksamhet utövats.

Omlastning

Under året ha omfattande arbetsstudier å omlastning av vagnslastgods mellan normal- och smalspåriga banor utförts. Ett helt nytt ackordssystem har uppgjorts med ledning härav och framlagts för styrelsen och Svenska Järnvägsmannaförbundet. Vid förhandlingar med Järnvägsmannaförbundet beslöts, att ackordsförslaget efter vissa jämkningar skulle antagas, enär det i förhållande till hittills tillämpat system ansågs innebära större rättvisa.

I samband med det nya ackordssystemet ha nya avlöningslistor m. m. utarbetats genom avdelningens försorg. Dessa möjliggöra en förenkling av arbetet med uträkning av avlöning.

Avdelningen har utarbetat en broschyr »Råd för omlastare, några anvisningar för omlastning av vagnslastgods», i vilken samlats det viktigaste av de erfaren-

heter, som kommit fram vid studierna. Denna broschyr har utdelats till alla, som ha med omlastningsarbetet att göra.

Växlingstjänsten

Förslag till införande av mekaniska bromsanordningar å de större rangerbangårdarna ha utarbetats i syfte att vinna varsammare behandling av gods och vagnar under rangering, minskning av personal- och dragkraftkostnader och ökning av bangårdarnas kapacitet.

Undersökningarna beträffande möjligheterna att använda icke spårbanden dragkraft ha fortsatt på ett flertal stationer, varvid bl. a. växlingsjeep med lovande resultat insatts på ett par hamnbangårdar. I samband härmed har växlingstjänsten på dessa bangårdar arbetsstuderats och rationaliseringsförslag framlagts.

Från personal i linjetjänst inlämnade förslag till förbättrade bromsskor ha behandlats men ännu ej slutförts. En ny reparationsmetod för bromsskor har prövats å Sävenäs rangerbangård. Proven väntas lämna gynnsamt resultat.

I samband med bromsskoundersökningarna har en handledning i skötsel av bromsskor och skenbromsar uppgjorts, avsedd att utgöra ett bihang till särtryck 33 (växlingsinstruktioner). Bihangt kommer att utsändas under våren 1948.

3. Vid maskinavdelningen

Linjerevision (översyn) av lok

Det översynsprogram för lok litt. D, som tidigare utarbetats av organisationsavdelningen i samråd med vederbörande fackbyråer och berört linjebefäl, har införts å 5, 10, 14, 15 och 21 maskinsektionerna.

Vid 15 maskinsektionen tillämpas detta översynsprogram jämväl å lok litt. Of och Of 2.

I övrigt ha principiellt likartade översynsprogram utarbetats för lok litt. M, Pb och Ub, och dessa tillämpas enligt nedan.

lok litt. M	vid 21 ms
» » Pb	» 10 »
» » Ub	» 10, 14 och 15 ms

I samband med införandet av de olika översynsprogrammen å resp. platser ha vissa nya verktyg och hjälpmedel anskaffats samt åtgärder vidtagits för att effektivisera arbetet.

Åtgärder ha vidtagits för införande av nytt översynsprogram för D- och Ub-lok å 1 maskinsektionen.

Förundersökning å revision av lok litt. H har utförts och avsikten är att även här utarbeta nytt översynsprogram.

Putsning av lok

På grundval av tidigare gjorda förundersökningar har en högtrycksångtvättmaskin anskaffats å 1 maskinsektionen Hagalunds övre. Prov har under året utförts med maskinen i syfte att utröna dess lämplighet.

Skrotningsplatsen i Vislanda

Då en ökad slopning av SJ lok och vagnar är att emotse inom de närmaste åren, har undersökningar gjorts i syfte att väsentligt höja kapaciteten hos skrotningsplatsen. Då kapaciteten huvudsakligen är beroende av transport- och lagringsförhållandena, ha dessa frågor undersökts och ett rationaliseringsförslag avgivits.

Rälsjusteringsverket i Hallsberg

Det efter arbetsstudier i rälsverkstaden uppgjorda förslaget för ökad produktion har under året genomförts. Förslaget upptog bl. a. anskaffande av en del specialmaskiner, om- och tillbyggnad av verkstads- och personallokaler.

Persontrafiken

Tidtabellen

Tidtabell nr 146

Vid 1947 års ingång gällande tidtabell, nr 146, tillämpades till och med den 8 juni 1947 med vissa ändringar, av vilka de viktigaste voro följande.

Den 1 januari 1947 indrogos de år 1944 såsom ersättning för tillfälligtvis slopad vägbusstrafik insatta rälsbusstågen mellan Karlskrona och Spjutsbygd.

Den 15 januari 1947 började ny och utvidgad tidtabell att tillämpas på Västeråsbanan i samband med att bandelen (Stockholm—)Kungsängen—Tillberga—Västerås öppnades för elektrisk drift. De i vissa fall ganska betydande restidsvinsterna utnyttjades i allmänhet så att tågen gavs senare avgångstid från och tidigare ankomsttid till Stockholm. Även på anslutande bandelar vidtogos en del tidtabellsjusteringar (cirkulär nr 825/1946).

Den 1 februari och 10 mars 1947 vidtogos en del mindre betydande tidtabellsändringar på linjerna Alvesta—Växjö resp. Nässjö—Sävsjö (cirkulär 150 och 234/46).

Tidtabell nr 147

Tidtabell nr 147 trädde i kraft den 9 juni 1947 och fastställdes att gälla tillsvidare. Anslagstidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga, den senare gällande fr. o. m. den 8 september 1947, då de speciella sommartågen indrogos.

Med tidtabell nr 146 hade tagits ett kraftigt steg fram emot en tågplan svarande mot de krav, som under fredsmässiga förhållanden och utpräglad högrafik rimligen borde kunna ställas på landets största transportföretag. Tidtabell nr 147 innebar en fortsatt utveckling i samma riktning, även om nyheterna denna gång icke voro till antal och betydelse av fullt ut samma omfattning som året före.

I cirkulär nr 368/47 redogjordes i stora drag för de ur persontrafiksynpunkt mer betydelsefulla nyheterna och ändringarna. Mera detaljerade upplysningar härom lämnades i den av styrelsen utarbetade pressnotisen, Dnr Pbr Tk 14/47. Av utrymmesskäl kunna i det följande blott omnämnas de viktigaste nyheterna.

Stockholm—Malmö

Dagsnälltåget nr 7 Stockholm—Malmö lades omkring 1½ timme tidigare, varigenom detsamma via omlagd tågfärjeförbindelse erhöll anslutning i Köpenhamn till Skandinavienexpressen (se även under rubriken »Utlandsförbindelserna»).

Dagsnälltågen nr 87 och 88 dubblerades under sommaren på sträckan Stockholm—Nässjö—Stockholm genom anordnande av snälltågen nr 97 och 98 samt lades under samma tid att passera alla stationer på linjen Stockholm—Mjölby.

Största tillåtna hastigheten 120 km/tim introducerades även på bandelen Alvesta—Sävsjö, vilket föranledde vissa smärre tidsjusteringar.

Direkt sovvagn insattes året runt mellan Malmö och Krylbo.

Stockholm—Hallsberg—Göteborg—Malmö

Snabbtågen nr 39 och 40 återinlades under sommaren mellan Stockholm och Göteborg samt anordnades även mellan Göteborg och Malmö över Hässleholm, där de ersatte de förra sommarens nyinlagda snälltågen nr 67 och 68 mellan Göteborg och Hässleholm. På Bohusbanan återinlades under sommaren de anslutande snabbpersontågen nr 1553 och 1554.

Till förbättrande av förbindelserna mellan å ena sidan Göteborg och västra Sverige och å andra sidan såväl Norrland som områdena norr och väster om Mälaren

anordnades nya förmiddagssnälltåg nr 67 och 68 mellan Hallsberg och Göteborg med anslutning i Hallsberg från tåg 75 resp. till tåg 78 och med ankomst till Göteborg kl. 12.57 resp. avgång därifrån kl. 9.55.

Under sommaren insattes direkt sovvagn mellan Göteborg och Storlien över Örebro.

Nattsnälltågen nr 37 och 38 anordnades dagligen även på sträckan Ängelholm—Malmö, där deras vagnar tidigare under flera år i lokbesparande syfte framförts i persontåg.

Restiderna för snälltågsförbindelserna mellan Oslo och Köpenhamn över Helsingborg kunde av olika anledningar nedbringas med i medeltal 2 timmar.

(Stockholm—) Västerås—Köping—Frövi

I samarbete med Trafikaktiebolaget Grängesberg—Oxelösunds järnvägar och som en följd av att även bandelen Västerås—Köping—Frövi öppnats för elektrisk drift kunde betydande förbättringar av tågförbindelserna genomföras mellan å ena sidan industri- och tätbebyggelseområdena norr och väster om Mälaren och å andra sidan södra och framför allt västra Sverige. Dessa förbättringar yttrade sig i nya förbindelser, avsevärt förkortade restider samt i ökad bekvämlighet i form av direkta sitt- och sovvagnar. Sälunda anordnades bl. a. ett dagsnälltågpar, nr 70—71 och 68—69, mellan Stockholm och Hallsberg medförande direkta vagnar till och från Göteborg, vilka bortom Hallsberg framfördes i snälltåg 47 till Göteborg och det nya snälltåg 68 (se ovan) från Göteborg. Direkt sovvagn insattes året runt mellan Västerås och Göteborg.

Stockholm—övre Norrland

Nattsnälltågen på övre Norrland nr 21 och 22 dubblerades under sommaren på sträckan Vännäs—Stockholm genom anordnandet av snälltågen nr 49 och 50 över Ockelbo—Gävle. Tågen medförde sovvagnar till och från Umeå, Långsele, Storlien och Örnsköldsvik samt sittvagnar till och från Umeå och Östersund.

I likhet med de närmast föregående somrarna utdrogos dagsnälltågen nr 91 och 92 som snälltåg till Kiruna och därifrån som persontåg till Riksgränsen (Narvik).

Ostkustbanan

Mellan Stockholm och Sundsvall insattes under sommaren nya dagsnälltåg nr 74 och 73, från Stockholm C 9.00 resp. från Sundsvall C 9.35.

Snälltågen nr 58 och 57 Stockholm—Härnösand utdrogos som persontåg till och från Långsele. Tåg 58 fick i Långsele anslutning till snälltåg 94 mot övre Norrland.

Östersund—Gällivare

Rälsbusstågen nr 2305 och 2306 mellan Gällivare och Östersund, som under tidtabell 146 endast framförts vissa veckodagar, anordnades dagligen.

För att tillgodose den mera turistbetonade trafiken insattes under högsommaren tre dagar i veckan i vardera riktningen ett rälsbusstågpar nr 1 och 2 mellan Gällivare och Östersund, bestående av nya specialinredda turisträlsbussar.

Övriga linjer

Mellan Vislanda och Karlshamn insattes en del nya snabba rälsbusståg.

Mellan Örebro och Svartå anordnades ett nytt snabbgående persontågpar, nr

791 och 792, som ett led i en ny direktvagnsförbindelse Stockholm—Karlstad—Stockholm över Västerås.

Persontågen nr 1002 och 1001 mellan Stockholm och Särna omvandlades till snabbpersontåg med uppehåll endast på ett fåtal stationer. Före tåg 1001 och efter tåg 1002 inlades mellan Särna och Tillberga särskilda rälsbusståg såsom uppsamlings- resp. utspridningståg. På linjen Ludvika—Tillberga vidtogos även en del andra tidtabellsändringar av betydelse.

För första gången anordnades direkta tåg nr 1661 och 1662 mellan Kristinehamn och Östersund.

Den 8 september 1947 skedde övergången från sommar- till vintertidtabell, vilket som vanligt innebar, att de för avvecklingen av sommarens mertrafik speciellt anordnade tågen indrogos. Därutöver vidtogos endast en del mindre tidtabellsändringar av huvudsakligen lokal betydelse.

Fr. o. m. den 15 oktober 1947 ålades järnvägsstyrelsen med kort varsel att vidtaga betydande inskränkningar i den elektriska driften på grund av det under hösten inträdda nödläget i landets elkraftförsörjning. Dessa inskränkningar ansågs i första hand böra gå ut över sådana fjärrförbindelser, som tillkommit eller återinlagts under senare år och vilkas slopande icke drabbade några mera vitala trafikbehov. Bland tåg, som sålunda indrogos kunna nämnas: nr 7 och 8 Stockholm—Malmö, 83 och 84 Nässjö—Falköping, 67 Hallsberg—Göteborg, 68 Göteborg—Frövi, 69 Frövi—Stockholm samt 70—71 Stockholm—Frövi—Hallsberg.

Tågen nr 43 och 44 Göteborg—Malmö indrogos 4 dagar i veckan.

Tåg 93 Ånge—Stockholm indrogs och dess vagnar överflyttades till tåg 95.

Tågen nr 96 Stockholm—Östersund och 94 Stockholm—Bräcke sammanslogos till ett nytt tåg nr 86, från Stockholm 16.40 till Östersund över Gävle—Ockelbo. Tåg 86 fick i Ockelbo anslutning från persontåg nr 422, som utdragits från Krylbo, samt i Bräcke till snälltåg nr 94.

Antalet indragna tågkilometer per dag från 15 oktober 1947 utgjorde:

<i>El.snälltåg</i>	<i>El.persontåg</i>	<i>Rälsbusståg</i>
3 671	263	34

I cirkulär nr 653/47 redogjordes utförligt för dessa och övriga tidtabellsändringar.

Fr. o. m. den 4 november 1947 inställdes snälltågen nr 99 och 100 mellan Nässjö och Kalmar. Sedan snälltågen nr 7 och 8 mellan Stockholm och Malmö indragits den 15 oktober, hade trafiken med tågen 99 och 100 nedgått så att tågen ej längre voro motiverade.

Särskilda anordningar under vintersportsäsongen

Under vintersportsäsongen anordnades en del särskilda reselägenheter m. m. till och från Jämtlands, Härjedalens, Västerbottens och Västerdalarnas turistområden. Detaljerade bestämmelser härom meddelades i cirkulär nr 830/46.

Reglering av persontrafiken från Stockholm

Även denna sommar vidtogos i likhet med närmast föregående somrar 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 13.15 måndagar under tiden 13 juni—11 augusti. Bestämmelserna härom intogs i Bihang 1 till Tågföringsföreskrifter (särtryck nr 234).

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 1939—1948

(enligt den vid resp. perioders ingång gällande tidtabellen)

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
139	$\frac{15}{5}$ 1939— $\frac{31}{9}$ 1939	8 001	23 003	2·88	89 218	11·15	1 138	0·14	113 359	14·17
139	$\frac{4}{9}$ 1939— $\frac{30}{6}$ 1940	8 064	20 551	2·55	87 630	10·87	1 142	0·14	109 323	13·56
140	$\frac{1}{7}$ 1940— $\frac{1}{9}$ 1940	9 678	13 048	1·35	81 324	8·40	897	0·09	95 269	9·84
140	$\frac{2}{9}$ 1940— $\frac{15}{6}$ 1941	9 678	13 454	1·39	81 988	8·47	896	0·09	96 338	9·95
141	$\frac{16}{6}$ 1941— $\frac{31}{5}$ 1941	10 284	18 120	1·76	94 691	9·21	1 070	0·10	113 881	11·07
141	$\frac{1}{9}$ 1941— $\frac{14}{6}$ 1942	10 284	16 181	1·57	95 594	9·30	1 206	0·12	112 981	10·99
142	$\frac{15}{6}$ 1942— $\frac{14}{9}$ 1942	10 457	19 285	1·84	100 248	9·59	1 202	0·11	120 735	11·54
142	$\frac{15}{9}$ 1942— $\frac{6}{6}$ 1943	10 457	14 974	1·43	98 821	9·45	1 191	0·11	114 986	10·99
143	$\frac{7}{6}$ 1943— $\frac{5}{9}$ 1943	10 877	19 611	1·80	104 965	9·65	1 044	0·10	125 620	11·55
143	$\frac{6}{9}$ 1943— $\frac{4}{6}$ 1944	10 877	15 949	1·47	104 207	9·58	1 072	0·10	121 228	11·15
144	$\frac{5}{6}$ 1944— $\frac{17}{9}$ 1944	11 195	25 278	2·26	121 872	10·89	913	0·08	148 063	13·23
144	$\frac{18}{9}$ 1944— $\frac{10}{6}$ 1945	11 195	17 358	1·55	120 082	10·73	922	0·08	138 362	12·36
145	$\frac{11}{6}$ 1945— $\frac{9}{9}$ 1945	12 077	26 120	2·16	138 345	11·45	964	0·08	165 429	13·70
145	$\frac{10}{9}$ 1945— $\frac{2}{6}$ 1946	12 324	18 968	1·57	134 387	11·13	957	0·08	154 286	12·77
146	$\frac{3}{6}$ 1946— $\frac{8}{9}$ 1946	12 324	30 476	2·47	153 987	12·49	989	0·08	185 452	15·05
146	$\frac{9}{9}$ 1946— $\frac{8}{6}$ 1947	12 324	26 941	2·19	150 638	12·22	989	0·08	178 568	14·49
147	$\frac{8}{9}$ 1947— $\frac{7}{9}$ 1947	12 539	36 340	2·90	165 007	13·16	1 133	0·09	202 480	16·15
147	$\frac{8}{9}$ 1947— $\frac{8}{6}$ 1948	12 539	29 175	2·33	162 810	12·99	1 114	0·09	193 099	15·40

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

² Härav för:			³ Härav för:			
under tidtab. nr	rälsbusståg	motorv-tåg	under tidtab. nr	rälsbusståg	motorv-tåg	
139	17 380	1 683	139	16 965	1 966	
"	140	9 667	"	140	10 101	4 129
"	141	14 268	"	141	15 237	1 322
"	142	16 375	"	142	16 689	2 310
"	143	16 978	"	143	17 230	1 983
"	144	23 517	"	144	24 413	1 558
"	145	29 167	"	145	29 901	1 896
"	146	37 926	"	146	37 512	2 237
"	147	44 134	"	147	44 531	2 173

⁴ Härav för:		⁵ Härav för:		
under tidtab. nr	rälsbusståg	under tidtab. nr	rälsbusståg	
145	392	145	392	
"	146	"	146	2 342
"	147	"	147	2 860

Cykeltransporterna

Genom Kungl. brev den 18 april 1947 bemyndigades järnvägsstyrelsen ävensom förvaltning av i personsamtrafiken deltagande enskild järnväg att utan hinder av bestämmelserna i 31 § 2 mom. järnvägstrafikstadgan föreskriva, att cykel, vilken under tiden 9 juni—7 september 1947 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 liksom tidigare 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

Trafiken på den gamla tåg färjeleden Trelleborg—Sassnitz förblev inställd under hela året men förhandlingar fördes med den ryska ockupationsmakten om dess återupptagande.

För trafiken på Berlin inrättades under året en provisorisk tåg färjeled från Trelleborg till Warnemünde.

a) *Via Trelleborg—Gdynia*

Färjetrafiken upprätthölls, fränsett vissa tillfälliga inskränknningar på grund av bl. a. ishinder, med två personfärjeturer och ett varierande antal gods färjeturer i vardera riktningen i veckan intill den 17 november, då ett av de polska myndigheterna plötsligt utfärdat förbud för viss svensk färjepersonal att angöra polsk hamn resulterade i att trafiken på svensk order stoppades. Efter förhandlingar, som från svensk sida fördes av Utrikesdepartementet, kunde trafiken återupptagas den 11 december.

Den 22 maj (från Sverige) utbyttes i förbindelsen Stockholm—Warszawa den svenska 1, 2 klass sovvagnen mot en polsk (f. d. svensk) 1, 2, 3 klass sovvagn och i förbindelsen Göteborg—Warszawa den polska 1, 2, 3 klass sovvagnen mot en svensk 1, 2 klass sovvagn (jämför cirkulär 346/47; däri omnämnt utbyte av den direkta vagnen Göteborg—Warszawa mot en direkt vagn Göteborg—Miedzylesie kom ej till stånd).

Den 31 juli (från Sverige) indrogs 1, 2 klass sovvagnen Göteborg—Warszawa och ersattes med en polsk 1, 2, 3 klass sovvagn Göteborg—Prah över Poznan—Miedzylesie. Samtidigt utbyttes i förbindelsen Stockholm—Warszawa den polska sovvagnen mot en svensk 1, 2 klass sovvagn (jämför cirkulär 510/47).

Den 2 oktober (från Sverige) ersattes i förbindelsen Stockholm—Warszawa den svenska 1, 2 klass sovvagnen med en svensk 1, 2, 3 klass sovvagn.

b) *Via Trelleborg—Warnemünde*

Efter förhandlingar med den ryska ockupationsmakten upptogs den 1 juni trafik (svensk färja) på en provisorisk tåg färjeled mellan Trelleborg F och Warnemünde. Till en början utfördes endast godsturer i mån av behov. Fr. o. m. den 23 september upprätthölls emellertid regelbunden persontrafik med en färjetur i vardera riktningen per vecka. Färjan avgick från Trelleborg F tisdagar kl. 6.45 och återkom dit onsdagar kl. 21.45. Överfarten tog omkring 7 timmar i anspråk. En svensk 1, 2 och 3 klass sovvagn framfördes Stockholm—Berlin och åter i denna förbindelse.

c) *Via Danmark*

Nordexpressen

Fr. o. m. den 4 maj, då ny tidtabell trädde i kraft på kontinenten, genomfördes en betydande förkortning av restiden vid färd med Nordexpressen i nordlig riktning. Genom att lägga avgångstiden för Nordexpressen från Paris omkring 4 timmar tidigare erhöles i Malmö anslutning till nattsnälltåg nr 2 i stället för till

dagsnälltåg nr 8, varigenom restiden Paris—Stockholm nedbringades från omkring 50 till omkring 43 timmar.

I sydlig riktning bibehölls Nordexpressens tider i stort sett oförändrade.

Nordexpressens anslutning 3 gånger i veckan till Basel över Köln—Mainz—Strasbourg ersattes samtidigt av en daglig förbindelse över Hannover—Frankfurt am Main—Karlsruhe, varvid även den direkta sovvagnen mellan Stockholm och Basel blev daglig. Genom denna omläggning av resvägen minskades restiden Basel—Stockholm från omkring 50 till omkring 44 timmar, medan i motsatt riktning restiderna något förlängdes (jämför cirkulär 304/47).

Skandinavienexpressen

Fr. o. m. den 4 maj anordnades Skandinavienexpressen dagligen och erhöll samtidigt anslutning till och från Paris över Osnabrück—Köln—Liège. Direkta sittvagnar insattes mellan Köpenhamn och Paris (jämför cirkulär 304/47).

Den 9 juni överflyttades förbindelsen till Skandinavienexpressen från tåg nr 17 till tåg nr 7, varigenom restiden avsevärt förkortades.

Den 1 juli utdrogs den direkta 1, 2 klass sovvagnen mellan Köpenhamn och Hoek van Holland till och från Stockholm. Vagnen framfördes mellan Stockholm och Malmö i tågen 7 och 8. Denna anordning upphörde emellertid redan den 15 oktober, då tågen 7 och 8 måste indragas på grund av den i annat sammanhang omnämnda bristen på elkraft.

Med Danmark

a) *Via Malmö—Köpenhamn*

Färjetrafiken upprätthölls under året med tre dagliga dubbelturer.

Fram till den 4 maj anordnades emellertid en av dessa under det uttryckliga förbehållet, att den med kort varsel kunde inställas.

Från årets början t. o. m. den 3 maj utförde Öresunds-båtarna 4 dagliga dubbelturer. Den 4 maj tillkom en dubbeltur natt före och efter sön- och helgdag. Antalet turer bibehölls sedan oförändrat till årets slut.

Beträffande färje- och båttidtabellernas utformning i detalj hänvisas till cirkulär nr 680, 775/46, 311 och 399/47.

b) *Via Hälsingborg—Helsingör*

Trafiken upprätthölls hela året med 5 dagliga turer samt en tur natt efter sön- och helgdag i vardera riktningen, samtliga annonserade. Dessutom utfördes ett varierande antal annonserade turer med bilfärjan Kronborg.

Med Norge

a) *Via Kornsjö*

Genom snabbare gångtider på sträckan Göteborg—Oslo och förkortade uppehåll på gränstationerna kunde fr. o. m. den 9 juni restiderna i de genomgående förbindelserna (Oslo—)Hälsingborg—Köpenhamn och omvänt nedbringas med i genomsnitt 2 timmar. Tidsvinsterna utnyttjades huvudsakligen för att giva tågen lämpligare avgångs- och ankomsttider i Oslo. Fr. o. m. samma dag kunde restaurangvagnen i tågen 41 och 42, som tidigare endast framförts till Ed, utdragas till Oslo. Dessutom anordnades en ny persontågsförbindelse i vardera riktningen mellan Oslo och Göteborg.

b—d) *Via Charlottenberg, Storlien och Riksgränsen*

Förbindelserna över Charlottenberg, Storlien och Riksgränsen undergingo inga större förändringar under året. Nämnas kan dock, att tåg 92—2392 fr. o. m. den 9 juni fick förbindelse i Storlien med ett nytt tåg till Trondheim, varigenom dagförbindelse mellan Stockholm och sistnämnda stad erhöles. Även denna sommar utdrogs tågen 92 och 91 till och från Narvik.

Med Finland
Via Haparanda

Trafiken upprätthölls under tiden 1 januari—8 juni med 5 och fr. o. m. 9 juni med 4 tåg i vardera riktningen.

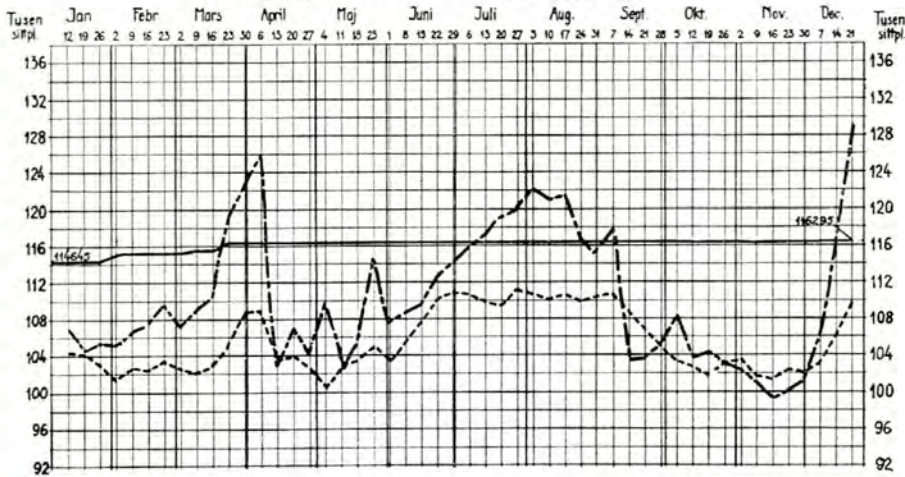
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring

För trafik tillgängliga vagnar och deras användning

I tabell på sid. 84 anges vid SJ under år 1947 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 reparationer antingen vid verkstäderna eller på resp. stationer.

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

Vid SJ utom »ESJ» befintligt antal 3 klass sittplatser i vagnar litt BCo, Co och C, därav tillgängliga för trafik och behövt antal år 1947.



Förändringar av vagnparken

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

Personvagnsparken (se sid. 83)
Antal befintliga och för trafik tillgängliga vagnar¹

	L i t t e r a																								
	Ao	ABCo	AGo	Bo	BCo	BFo	Co- sitt	Co- CDo	CFo	D _o	DF _o	F _o	R _o RCo	CC2	C3	CA	D	DF	CD	CDF	CF	C7	F	U	
Antal befintliga vagnar den 1 januari 1947.	49	10	58	55	348	15	770	35	7	41	23	96	53	45	53	532	112	13	30	4	3	170	10	533	101
Antal tillkomna vagnar under år 1947.	—	—	13	3	44	—	425	9	—	—	—	10	2	—	4	—	—	—	—	—	—	6	3	—	24
Antal under året frångångna (stoppade eller ombyggda) vagnar	—	—	—	3	3	—	3,5	3	—	—	—	—	—	—	3	1	5	2	—	1	6	1	—	5	6
Antal för revision eller reparation avställda vagnar (i medeltal 10·1 % av 4-axliga, 8·2 % av 2-axliga, 11·5 % av CG2- och 7·2 % av U-vagnar)	5	1	7	6	36	2	80	5	1	5	3	11	6	5	6	44	9	1	3	—	—	15	—	13	8
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året	44	9	61	52	315	13	712	39	6	36	20	95	49	40	47	491	101	12	26	4	2	158	5	542	102

¹ Ao3, Bo7, Co10, Co7, Co10, Fo7, C10, F2 och F6 äro icke inräknade, ej heller sådana med enskilda järnvägar övertagna vagnar, som icke erhållit S.J vanliga litterateckning (BGo3, Co5 etc.).

² 3 ACo2a försälda till polska statsbanorna.

³ 1 BCo3, 1 Co5, 1 C3c skadade vid järnvägsolyckan vid Tingsstad den 5 november 1947.

⁴ Härav sådana med HNJ och NOJ övertagna vagnar, som under året erhållit S.J litterateckning, nämligen HNJ, 2 BCo, 3 Co, 3 C3, 2 F och NOJ, 2 BCo, 1 C3, 2 CF4, 2 F.

⁵ 2 Co5, 1 C4, 2 F1 ombyggda till tåghevsvagnar.

⁶ 1 CDF2 ombyggd till CF4.

Av »ESJ» 4-axliga vagnar voro under året 7·2 % och av 2-axliga 6·3 % avställda för revision eller reparation.

Under året levererades 79 nya vagnar, nämligen 13 ACo4, 9 Co14, 3 Bo5b, 19 Co6, 3 Co8b, 10 DFO2, 2 Fo4 och 20 F5 samt 9 rälsbussläpvagnar.

I de under året levererade Fo4-vagnarna hava de båda resgodstrymmena sammanslagits till ett enda stort lastrum, genom att tjänstekupén förlagts till ena vagnsändan. Då ifrågavarande lastrum är försett med två dörrar på varje långsida, kan sålunda lastning och lossning ske samtidigt — lastning genom främre och lossning genom bakre dörren —, varigenom en viss tidsvinst torde kunna påräknas vid uppehållen på mellanstationerna. Försök komma att igångsättas i början av år 1948.

DFO2 äro postvagnar med ett något större postutrymme än i tidigare DFO. Övriga under året levererade vagnar äro i stort sett utrustade på samma sätt som förut befintliga vagnar av samma littera.

I samband med statsinlösen av Halmstad—Bolmens och Ölands järnvägar överfördes dessa järnvägar tillhöriga personvagnar till SJ personvagnpark. Av efterföljande tabell framgår antalet sålunda överförda vagnar av olika littera:

Järnväg (spårvidd)	BCo	Co	BC	C	F	Postvagnar		Summa
						4-axliga	2-axliga	
HBJ (1-067 m)	—	3	1 2	3	3	—	1	12
ÖJ (0-891 m)	2 2	2	—	7	4	—	3	18

¹ Användes som C
² * * Co

Dessutom överfördes med Halmstad—Bolmens järnväg 2 rälsbussläpvagnar, nämligen 1 UCFO och 1 UDFO samt med Ölands järnvägar 6 rälsbussläpvagnar, nämligen 1 UCo, 1 UCFO, 1 UCDFO, 1 UDFO och 2 UF.

Omlitterering och omnumrering av de övertagna vagnarna påbörjades under året.

Under året utrangerades 18 normalspåriga och 6 smalspåriga personvagnar, nämligen

normalspåriga: 1 BCo3, 1 Co5, 1 Co (f. d. NOJ), 1 C3c, 1 C4, 4 C7, 1 CD1 (f. d. HNJ), 1 DF och

1 EC1, 2 EC3a, 1 EF1, 3 EFlb samt

smalspåriga: 1 EDt, 1 EBCop, 1 ECop, 1 ECDFop och 2 EFP.

BCo3-, Co5- och C3c-vagnarna utrangerades på grund av skador erhållna vid en järnvägsolycka i Göteborg—Tingstad den 5 november 1947.

I samband med större revision ombyggdes under året ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. De försågos därvid med ny korg och de många kupetrymmena omändrades till öppna avdelningar, allt för att göra vagnarna mera ändamålsenliga och trivsamma. Således ombyggdes Co2 till Co5, C3a till C3c o.s.v.

Bland övriga under året utförda ombyggnader kan nämnas 2 Co5 till Co7 (matsalsvagnar för tåghemmen), 1 C4 till C4a (sällskapsvagn för tåghem), 2 F1 till F7 (torkvagnar för tåghemmen), 1 EDof1 till EF3, 1 ECp till EC10p (sjukvagn för de smalspåriga smålandsbanorna — 0-891 m spårvidd —). Då vidare den under år 1946 utförda ombyggnaden av en C10 till Co10 visade sig medföra en avsevärd förbättring i gången, fortsattes denna ombyggnad med 2 vagnar under år 1947.

Tåghemmet, som under många somrar före kriget fördes fram och åter mellan Undersåker och Storlien, anordnades ånyo sommaren 1947 samtidigt med att ett liknande tåghem framfördes mellan Luleå och Narvik. Varje tåghem bestod av

3 Co16 (sovvagnar), 1 Co7 (personalvagn), 1 Co7 (matsalsvagn), 1 Co7 (köksvagn), 1 C4a (sällskapsvagn), 1 F7 (torkvagn) och 1 F1 (kyl- och förrådsvagn). Efter vunna erfarenheter beslöts på hösten 1947 att till sommaren 1948 omändra bl. a. 2 Co5 till sällskapsvagnar, littera Co7, ävensom att ombygga och effektivisera kyl- och förrådsvagnarna. Se vidare sid. 89.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den inländska och utländska personvagnsamtrafiken av ifrågasvarande slag framgår av till tidtabellerna nr 146 och 147 hörande normalplaner.

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

Logivagnar

Uthyrning av sovvagnar för logiändamål förekom under året i ganska stor utsträckning. Närmare uppgift härom kan erhållas på styrelsens persontrafikbyrå.

Anordningar för vissa resor företagna på privat initiativ

Resor till KAK:s Vinter Grand Prix i Stora Tuna den 9 februari

I samarbete med Svenska Järnvägsföreningen anordnades på framställning av KAK bl. a. 8 extratåg från olika linjer till Stora Tuna och åter 8—10 februari. Sålunda framfördes å statens järnvägar bl. a. 1 sovvagns- och 2 sittvagnståg från Stockholm, 1 sovvagnståg från Malmö samt på Trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle och Trafikaktiebolagets Grängesberg—Oxelösund järnvägar extratåg från olika stationer. Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle befordrade resande till Stora Tuna även med ordinarie tåg.

De resande färdades fram och åter mot enkelt biljettpris. Antalet försålda biljetter var 2 682. Biljettinkomsten härför uppgick till 49 200 kronor (cirkulär nr 125/1947).

Skolungdomens allmänna fjällfärd (februari—april)

I samarbete med organisationskommittén för Skolungdomens allmänna fjällfärd, i vilken järnvägsstyrelsen är representerad, anordnades i likhet med föregående år resor till Jämtland, Härjedalen och Dalarna. Resorna företogs i 3 klass med såväl ordinarie som extratåg.

Fjällfärden uppdelades i 5 resor under tiden 8 februari—10 april. Tiderna för de olika resorna och antalet deltagare i desamma jämfört med 1946 års fjällfärd framgår av följande.

Resan nr	Framresa		Återresa		Antal deltagare	
	1946	1947	1946	1947	1946	1947
1	9—10 febr.	8—9 febr.	16—17 febr.	14—15 febr.	210	206
2	15—16 "	14—16 "	22—23 "	21—23 "	2 308	2 509
3	23—25 "	22—23 "	2—4 mars	1—2 mars	2 543	2 388
4	2—4 mars	1—3 mars	9—11 "	8—10 "	1 785	1 272
5	—	30 mars—3 april	—	6—10 april	—	1 730
				Summa	6 846	8 105

För de olika fjällfärderna anordnades följande långväga extratåg.

	Framresa	Återresa
Första resan	1 tåg Göteborg—Storlien	1 tåg Storlien—Göteborg
Andra resan	1 tåg Stockholm—Hede	1 tåg Hede—Stockholm
	2 tåg Stockholm—Storlien	2 tåg Storlien—Stockholm
	1 tåg Hässleholm—Storlien	1 tåg Storlien—Hässleholm
Tredje resan	1 tåg Hässleholm—Storlien	1 tåg Storlien—Hässleholm
	2 tåg Göteborg—Storlien	2 tåg Storlien—Göteborg
Fjärde resan	1 tåg Göteborg—Storlien	1 tåg Hede—Västanfors
	1 tåg Hässleholm—Storlien	1 tåg Storlien—Göteborg
	1 tåg Hässleholm—Storlien	1 tåg Storlien—Hässleholm
Femte resan	1 tåg Malmö—Hässleholm	2 tåg Storlien—Malmö
	2 tåg Hässleholm—Storlien	1 tåg Storlien—Stockholm
	1 tåg Stockholm—Storlien	

Dessutom anordnades 5 mera kortväga extratåg. I viss utsträckning användes även ordinarie tåglägenheter.

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

Bestämmelser rörande tåganordningar m. m. meddelades genom styrelsens cirkulär nr 172, 195, 196 och 250/1947.

Förutom ovan nämnda resor anordnades vid påsktiden en fjällresa från vissa platser i övre Norrland till Abisko med 178 deltagare.

Sveriges Förenade Studentkårers fjällfärd

Studentkårernas fjällfärd år 1947 anordnades med extratåg från Stockholm till och från Vilhelmina och Röjan över Gävle—Ockelbo. Framresan företogs 31 mars—1 april och återresan 10—11 april. För resande från Göteborg, Lund och Malmö reserverades erforderligt utrymme i 3 klass i de till och från extratågen anslutande tågen.

Styrelsen medgav färd fram och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte fulla snälltågtilläggsavgifter.

I årets resa deltog 253 personer mot 202 år 1946.

Resor till Sveriges kommunistiska partis 30-årsjubileum i Stockholm den 24 maj

Med anledning av rubricerade jubileum anordnades på framställning av Resonatten 23—24 maj 3 extratåg till Stockholm med Härnösand, Göteborg och Malmö som respektive utgångspunkt.

Antalet försålda biljetter och biljettinkomsten fördelade sig på de olika tågen enligt följande.

Sträcka	Antal resande	Biljettinkomst, kronor
Härnösand—Stockholm.....	538	14 472
Göteborg—Stockholm.....	678	17 688
Malmö—Stockholm.....	524	13 764
Summa	1 740	45 924

Återresorna företogs med ordinarie tåg.

Samtliga resande ägde färdas till Stockholm och åter mot enkelt biljettpris.

Eight International Management kongress i Stockholm 3—8 juli

För vissa av de utländska deltagarnas resor till Stockholm anordnades ett extra dagtåg från Göteborg den 1 juli. Antalet resande uppgick till 151 i 2 klass. Övriga utländska deltagare färdades den 1 och 2 juli från Malmö respektive Göteborg i reserverade vagnar i ordinarie tåg.

I samband med kongressen anordnades 16 längre studieresor under tiden 8—11 juli. Resorna, som ägde rum i 2 klass, företogs dels i sovvagn, dels i sittvagn och alla på ett undantag när i ordinarie tåg. I studieresorna deltog tillsammans 390 personer med ett deltagarantal varierande mellan 18 och 49 i varje resa.

För de utländska deltagarnas återresor från Stockholm anordnades extra sovvagnståg till Malmö nätterna 10—11 och 11—12 juli samt extra dagtåg till Göteborg den 12 juli. Med dessa extratåg, som även voro upplåtna för den allmänna trafiken, färdades tillsammans cirka 150 kongressdeltagare.

För de utländska deltagarnas resor till och från Stockholm beviljades ingen nedsättning i biljettpreisen, enär resorna företogs å tid, då nedsättning enligt bestämmelserna ej medgäves. Beträffande studieresorna beviljades sällskapsresenedsättning för de resor, vid vilka sovvagn icke kom till användning.

I kongressen deltog sammanlagt cirka 650 personer, av vilka cirka 300 voro utlänningar.

Resor till Sveriges Socialdemokratiska Ungdomsförbunds jubileumsläger i Malmö 4—7 juli

Styrelsen anordnade i samråd med Svenska Järnvägsföreningen på framställning av Sveriges Socialdemokratiska Ungdomsförbund 6 extratåg till Malmö från olika platser i Sverige för deltagare i rubricerade läger.

Antalet resande och biljettinkomsten fördelade sig på de olika extratågen enligt följande.

Sträcka	Antal resande	Biljettinkomst, kronor
Stockholm—Malmö.....	306	9 150
Göteborg—Malmö.....	442	7 040
Boden—Malmö.....	624	25 619
Eskilstuna—Malmö.....	641	15 301
Karlstad—Malmö.....	674	12 879
Karlskrona—Malmö.....	189	2 283
Summa	2 876	72 272

Återresorna företogs med ordinarie tåg.

Samtliga resande ägde färdas till Malmö och åter mot enkelt biljettpris (Cirkulär nr 364/1947).

Resor till KFUM:s Scoutförbunds Ådalssläger vid Österås 17—30 juli

Styrelsen anordnade på framställning från KFUM:s Scoutförbund 5 extratåg till och från Österås från olika platser i Sverige för cirka 4 000 deltagare i rubricerade läger (Cirkulär nr 450/1947).

Resor till »Kooperationens dag» på Hantverksutställningen i Örebro den 27 juli

För deltagare i rubricerade evenemang anordnades på framställning av Reso 3 extratåg till Örebro och åter, ett från var och en av städerna Stockholm, Göteborg och Norrköping.

De resande färdades fram och åter mot enkelt biljettpris.

Antalet försålda biljetter var 948. Biljettinkomsten härför uppgick till 11 215 kronor.

Resor till Geografiska Förbundets »geograf dagar» i Norrland 5—10 augusti

På framställning av Geografiska Förbundet vidtog styrelsen diverse anordningar för befordring av deltagare i rubricerade »geograf dagar». Deltagarna färdades sålunda dels i ordinarie tåg, dels i ett antal extratåg, som anordnades mellan de olika stationerna i Norrland. För bussresorna ställdes dessutom erforderligt antal landsvägsbussar till deltagarnas förfogande från såväl statens järnvägar som postverket.

En 3 klass och fem 2 klass sovvagnar tillhandahölls för resorna samt för nattlogi på olika platser.

Sällskapsresenedsättning beviljades.

Deltagareantalet var 121. Biljettinkomsten uppgick till 24 500 kronor.

Resor till Leipzig- och Hannovermässorna

För Sveriges Grossistförbunds räkning vidtog diverse anordningar för befordring av deltagare till rubricerade mässor.

För deltagare i *värmässan i Leipzig i mars*

reserverades 2 klass sovvagnar, två från Stockholm den 2 och en från Malmö den 3 mars, vilka den 3 mars med färjan Starke överfördes till Gdynia för vidare befordran Leipzig, där de användes som nattlogi. På grund av isförhållandena vid återresan skedde återkomsten till Sverige först den 23 mars.

Vidare anordnades 3 resor för deltagare i *Hannovermässan och höstmässan i Leipzig*:

Malmö F—Hannover och åter under tiden 16—23 augusti. Två 2 klass sovvagnar och en 3 klass (framförd som 2 klass) tillhandahölls.

Malmö F—Hannover—Leipzig—Stockholm under tiden 23 augusti—10 september. Två 2 klass sovvagnar tillhandahölls.

Stockholm—Leipzig och åter under tiden 31 augusti—10 september. Tre 2 klass sovvagnar för svenska och en 3 klass sovvagn för finska deltagare framfördes.

Sovvagnarna begagnades även som logivagnar under uppehållen i Tyskland.

Sällskapsresor, anordnade av statens järnvägar i samarbete med andra företag (tidningar, turistföreningar och dylikt)

Tåghemsresor

(Se även sid. 85—86.)

I samarbete med Svenska Turistföreningen återupptogs sommaren 1947 — för första gången sedan 1939 — tåghemsresorna till Jämtland. Som en nyhet för året anordnades dessutom liknande resor även till Lappland.

Bestämmelser rörande tåganordningar m. m. för resorna meddelades genom cirkulär 369/47.

Således framfördes tåghem

under 13 veckor i *Jämtland* dels för skolungdom under tiden 6/6—6/9 på sträckan Undersåker—Storlien, dels för vuxna under tiden 8/6—7/9 på sträckan Åre—Storlien—Undersåker,

under 12 veckor i *Lappland* för såväl skolungdom som vuxna under tiden 14/6—6/9, sovavgifterna på sträckan Vännäs—Luleå—Narvik—Boden C—Vännäs, övriga vagnar på sträckan Luleå—Narvik—Boden C.

Tåghemmen förflyttades mellan de olika platserna enligt i cirkulär nr 369/1947 meddelade resplaner.

För deltagarna i jämtlandståg hemmet beräknades avgiften efter avståndet från utgångsstationen på SJ till Storlien. För deltagarna i lapplandståg hemmet beräknades avgiften på samma sätt till Riksgränsen men för framresan ökat med avgiften för sträckan Boden—Luleå och åter.

För vuxna deltagares resor till, från och med tåg hemmen medgavs 25 % nedsättning i personbiljettpriset även under för sällskapsresenedsättning förbjuden tid. Under den för sensommarresor fastställda tiden fingo sensommarbiljetter utfärdas, om detta ställde sig billigare än enligt ovan nämnda prisberäkning.

Skolungdomen reste enligt de för svensk skolungdom gällande bestämmelserna även under den för sådana nedsättningsresor förbjuda tiden.

Förutom färdbiljetter enligt ovanstående samt snälltågtilläggsbiljetter lösta till vanligt pris för fram- och återresa, skulle varje deltagare vara försedd med ett deltagarbevis, som styrelsen låtit trycka. Detta bevis innefattade rätt till — i förekommande fall — uppehåll under viss angiven tid vid Stockholm samt uppehåll utan formaliteter och utan avgift vid de stationer, där tåg hemmet gjorde uppehåll.

Deltagareavgiften, det vill säga avgiften för vistelsen i tåg hemmet (kost, logi och vissa utflykter), utgjorde för skolungdom i jämtlandståg hemmet 37: — kronor (inklusive måltider i Östersund) och i lapplandståg hemmet 33: — kronor samt för vuxna i båda tåg hemmen 60: — kronor.

Antalet deltagare under året samt under 1939 (beträffande jämtlandståg hemmet) framgår av nedanstående sammanställning.

	Antalet deltagare			
	skolungdom	vuxna	summa	i medeltal per vecka
<i>Jämtlandståg hemmet</i>				
1939	673	763	1 436	110
1947	266	631	897	69
<i>Lapplandståg hemmet</i>				
1947	91	848	939	78
Summa för 1947	357	1 479	1 836	

Större sällskapsresor

Ett flertal större sällskapsresor anordnades i likhet med föregående år 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 statens järnvägars inkomst av desamma framgår av efterföljande sammanställning.

Tid	Från	Till	Antal resande	SJ inkomst kr.	Medarrangör
22/2—33/2	Nässjö	Stockholm C	447	8 230	Resoklubben, Nässjö
15/3—25/3	Malmö C	"	537	18 724	Skånska Dagbladet
23/4—5/5	Boden C	"	452	18 685	Reso resebyrå
2/5—12/5	Östersund C	"	307	9 987	Jämtlands Turistförening
9/5—19/5	Malmö C	"	529	19 376	Sydsvenska Dagbladet
10/5—20/5	Göteborg C	"	247	6 875	AB Pressresor (Ny Tid)
31/5—5/6	"	"	361	9 620	IF Kville och Vikingen, Göteborgs- Posten
14/6—16/6	Borås C/ Göte- borg C	Hälsingborg F/ Köpenhamn H	572	10 981	AB Pressresor (Ny Tid)
4/7—14/7	Hede	Stockholm C	387	11 506	Härjedalens Turistförening
12/9—22/9	Malmö C	"	567	20 811	Sydsvenska Dagbladet
10/10—20/10	Östersund C	"	519	20 264	Jämtlands Turistförening
18/10—28/10	Malmö C	"	591	18 264	Reso Resebyrå
24/10—3/11	Boden C	"	637	12 875	"
		Summa	6 153	186 198	
		D:o för år 1946	10 299	277 712	

»Mystiska tåg»

I likhet med föregående år anordnades under år 1947 i samarbete med tidningsföretag extratåg, där resans mål var okänt för de resande, s. k. mystiska tåg. För dessa gällde reducerade biljettpriser.

Sälunda anordnades fyra dylika tåg, nämligen

i samarbete med Hallandsposten, Halmstad, den 18 maj

1 extratåg Halmstad—Göteborg—Halmstad med 494 resande. Biljettinkomsten utgjorde 3 987 kronor.

i samarbete med Tidningen Arbetet, Malmö, den 8 juni

1 extratåg Malmö—Lund—Eslöv—Skärалid—Åhus—Eslöv—Lund—Malmö med 644 resande. Biljettinkomsten uppgick till 5 277 kronor.

den 31 augusti

1 extratåg Malmö—Markaryd—Åsljunga—Skälderviken—Malmö med 722 resande. Biljettinkomsten utgjorde 5 676 kronor.

den 7 september

1 extratåg Lund—Eslöv—Tyringe—Ängelholm—Mölle—Kågeröd—Eslöv—Lund (med anslutning till och från Landskrona) med 529 resande. Biljettinkomsten uppgick till 3 586 kronor.

Sällskapsresor, anordnade av statens järnvägar

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 9 mars

I likhet med år 1946 anordnades extratåg från Kristinehamn och Särna till Mora och åter. Enkla biljetter till Mora, som den 9 mars försålles av stationer på linjerna Karlstad—Kristinehamn—Vika och Särna—Rågsveden, gällde för såväl fram- som återresa. Antalet resande uppgick till

411 med extratåg från Kristinehamn

227 » » » Särna

15 » ordinarie tåg på linjen Vansbro—Mora.

Transporter av utländska barn till, från och genom Sverige

Finska barn

Under år 1947 hemtransporterades, företrädesvis under juli månad, cirka 4 000 barn till Finland dels över Stockholm (för vidare befordran med båt) och dels över Haparanda. Transporterna företogs huvudsakligast i reserverat utrymme med ordinarie tåg. Extratåg anordnades vid ett par tillfällen.

Transporter från Finland till Sverige förekommo endast i ringa omfattning.

Tjeckiska och polska barn

Genom styrelsens försorg transiterades

cirka 200 *tjeckiska barn* 29—30 juni från Danmark till Norge via Hälsingborg F—Kornsjö,

cirka 300 *tjeckiska barn* 29—30 augusti från Norge till Danmark via Kornsjö—Hälsingborg F,

cirka 250 *polska barn* 24—25 augusti från Norge till Polen via Kornsjö—Trelleborg F.

Transporter av flyktingar

Genom styrelsens försorg transporterades i maj 1947 cirka 80 *ungerska* och *rumänska* flyktingar från Trelleborg F över Gdynia Port till Budapest respektive Parkan.

För transporten användes en 2 klass sjukvagn, en 3 klass sittvagn och en kombinerad resgods- och 3 klass sittvagn.

Transporter med sjukvagnar

Under året utfördes 2533 transporter i SJ sjukvagnar, därav 5 i 2 klass och 2 528 i 3 klass. Av transporterna i 3 klass utfördes 20 st. i smalspåriga sjukvagnar.

I 382 fall verkställdes smittrening efter utförd transport.

Billiga rundturer

Bestämmelser angående rundturstrafik inom Sverige att gälla fr. o. m. den 1 juni 1947 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 330/1947.

En ny huvudtur, litt V, Stockholm—Västerbottensturen inrättades. Turerna B och D erhöilo delvis ändrade sträckningar och priset för turerna J, Ä och Ö sänktes.

Följande lokala rundturer inrättades: 5, 23, 24, 26, 27, 28, 45, 46, 59, 101, 102 och 103. Lokaltur 2 fick delvis ändrad sträckning och priset på lokalturerna 8 och 65 sänktes.

Cykelrundtur Ct 9 nyinrättades och tur Ct 1 slopades.

En ny vandringsrundtur, Vt 8, inrättades. Tur Vt 6 slopades, då den i huvudsak överensstämde med den nyinrättade huvudturen V. Priset på tur Vt 10 sänktes.

De flesta tilläggsturer sänktes i pris. 11 nya tilläggsturer inrättades och 13 slopades.

Föregående års bestämmelse om att resande på rundtursbiljett under juni—augusti icke i förväg skulle få beställa sovplats för resa natt mellan lördag—söndag och söndag—måndag slopades.

Reklamen för de billiga rundturerna omfattade tryckning av rundtursbroschyren i en upplaga av 135 000 ex. mot 100 000 ex. år 1946 samt en affisch i 2 000 ex. i det större och 3 000 ex. i det mindre formatet; 2 000 resp. 4 000 ex. år 1946.

Antal resor, antal personkilometer och försålda biljetter framgå av tabellerna på sid. 94. Rundturer, som berört SJ men icke anordnats i SJ regi, äro ej medräknade. Vid beräkning av antalet resor har varje huvud- resp. tilläggstur räknats som en resa. Som framgår av tabellerna föreligger för år 1947 en icke obetydlig ökning i rundturstrafiken inom Sverige.

Antal försålda biljetter till de olika huvudturena

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	Östra Götalandsturen.....	19	331	V	Stockholm—Västerbottens- turen.....	21	281
B	Västra Götalandsturen.....	104	1 035	X	Dala—Bergslagsturen.....	65	496
C	Södra Götalandsturen.....	109	1 269	Y	Dala—Hälsingeturen.....	11	127
D	Stockholm—Götalandsturen..	582	3 973	Z	Stockholm—Härjedalsturen..	90	932
F	Skåne—Visbyturen.....	129	3 492	Å	Stockholm—Nedre Norrlands- turen.....	63	941
G	Göta- och Svealandsturen..	215	2 267	Ä	Stockholm—Övre Norrlands- turen.....	136	548
H	Skåne—Nedre Norrlandsturen	58	486	Ö	Nordsvenska turen.....	11	62
J	Storsvenska turen.....	124	492				
K	Göteborg—Värmlandsturen...	44	544				
L	Väner—Vätterturen.....	170	936				
M	Göteborg—Visbyturen.....	127	2 290				
N	GHT-resan.....	110	1 974				
P	Göteborg—Svealandsturen...	91	1 290				
Q	Göteborg—Härjedalsturen..	28	213				
R	Göteborg—Nedre Norrlands- turen.....	44	464				
S	Göteborg—Övre Norrlands- turen.....	55	274				
T	Stockholm—Visbyturen.....	194	5 328				
U	Svealandsturen.....	32	714				
					Summa	2 632	30 759
					<i>Do år 1946</i>	<i>2 333</i>	<i>26 087</i>
					<i>» » 1945¹</i>	<i>1 384</i>	<i>12 305</i>
					<i>» » 1944²</i>	<i>1 496</i>	<i>12 947</i>
					<i>» » 1943³</i>	<i>1 238</i>	<i>10 937</i>
						2 kl.	3 kl.
					¹ Härav till »GHT-resan»	1945	78 800
						1944	147 1 090
						1943	122 827

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer

	A n t a l r e s o r				Antal person- kilometer 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>	33 391	6 110	6 016	21 265	45 348	+ 16·5
<i>Nordiska rundresor</i>	—	—	—	—	—	—
Summa år 1947	33 391	6 110	6 016	21 265	45 348	+ 16·5
Härav: i 2 klass.....	2 632	238	479	1 915	4 479	+ 13·3
i 3 klass.....	30 759	5 872	5 537	19 350	40 869	+ 16·8
Summa år 1946	23 420	4 332	5 418	18 670	38 942	+ 61·4
Härav: i 2 klass.....	2 333	173	402	1 758	3 952	+ 43·1
i 3 klass.....	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
» » 1944	14 443	73	2 480	11 890	24 527	+ 17·5
» » 1943	12 175	99	2 136	9 940	20 880	+ 29·3
<i>Lokala rundturer:</i>						
i 2 klass.....	17	12	5	—	9	— 35·7
i 3 klass.....	7 857	5 465	2 392	—	2 404	+ 23·5
<i>Tilläggturer:</i>						
i 2 klass.....	93	93	—	—	40	.
i 3 klass.....	1 616	1 616	—	—	329	+ 439·3
<i>Anslutningsturer:</i>						
i 2 klass.....	.	.	.	.	.	.
i 3 klass.....	.	.	.	.	.	.
<i>Cykelrundturer:</i>						
i 2 klass.....	35	2	4	29	34	— 20·9
i 3 klass.....	1 090	106	331	653	928	— 2·8
<i>Vandringsrundturer:</i>						
i 2 klass.....	6	—	—	6	8	— 72·4
i 3 klass.....	396	13	7	376	531	— 21·6

Den nordiska rundturstrafiken återupptogs under år 1947 men i mycket begränsad omfattning, då rundturbiljetter på grund av valutabestämmelser icke fingo säljas i Danmark och Finland.

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

av resor i 2 klass 181 812 kr. (160 143 kr. år 1946)
 » » » 3 » 1 257 638 » (1 074 952 » » »)
 per personkm i 2 klass 3·98 öre (3·97 öre år 1946)
 » » » 3 » 2·79 » (2·78 » » »)

Billiga vinter- och sensommarresor

Genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 784/1946 och 501/1947 utfärdades bestämmelser om SJ billiga vinter- och sensommarresor år 1947.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor och avgiftsberäkning som föregående år. Perioden för de billiga vinterresorna till Dalarna, Hälsingland, Härjedalen, Jämtland, Medelpad, Värmland och Ångermanland omfattade tiden 8/1—17/2, en dag kortare än föregående år, och perioderna för resor till Lappland och Norrbotten tiden 15/2—22/3 och 26/4—6/6, den sistnämnda 4 dagar längre än motsvarande period år 1946.

Föregående års bestämmelser om inskränkning i rätten att beställa sovplats på de billiga vinterbiljetterna slopades.

De billiga sensommarresorna omfattade tiden 20/8—30/9, d. v. s. samma period som föregående år.

Antalet försålda biljetter för dessa resor och fördelningen på olika landskap framgår av nedanstående tabell. Jämfört med föregående år har antalet vinterresor minskats med omkring 300 men sensommarresor ökats med något mer än 400.

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

Landskap	Antal försålda biljetter									Summa år 1946
	under vintern ($\frac{8}{1}$ — $\frac{17}{2}$, $\frac{15}{2}$ — $\frac{22}{3}$, $\frac{26}{4}$ — $\frac{6}{6}$)			under sensommaren ($\frac{20}{8}$ — $\frac{30}{9}$)			Summa			
	2 kl.	3 kl.	Summa	2 kl.	3 kl.	Summa	2 kl.	3 kl.	Summa	
Lappland.....	191	1 502	1 693	175	986	1 161	366	2 488	2 854	2 295
Norrbotten.....	—	39	39	2	11	13	2	50	52	43
Jämtland.....	340	1 613	1 953	239	1 105	1 344	579	2 718	3 297	3 886
Ångermanland.....	2	7	9	3	43	46	5	50	55	55
Härjedalen.....	27	269	296	25	169	194	52	438	490	356
Medelpad.....	—	10	10	5	23	28	5	33	38	42
Hälsingland.....	13	50	63	7	54	61	20	104	124	185
Dalarna.....	47	296	343	29	186	215	76	482	558	506
Västmanland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Gästrikland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Värmland.....	2	11	13	4	35	39	6	46	52	69
Dalsland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Närke.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohuslän.....	—	—	—	51	173	224	51	173	224	228
Västergötland.....	—	—	—	4	8	12	4	8	12	26
Östergötland.....	—	—	—	16	58	74	16	58	74	9
Halland.....	—	—	—	3	71	74	3	71	74	53
Småland.....	—	—	—	15	44	59	15	44	59	42
Öland.....	—	—	—	7	20	27	7	20	27	—
Blekinge.....	—	—	—	1	90	91	1	90	91	50
Gotland.....	—	—	—	—	5	5	—	5	5	12
Skåne.....	—	—	—	30	156	186	30	156	186	291
Summa	622	3 797	4 419	616	3 237	3 853	1 238	7 034	8 272	8 153

Resebyråverksamhet och persontrafikvärvning

SJ öppnade år 1915 i Stockholm sin första resebyrå. Resebyråverksamheten har som framgår av nedanstående tabell sedan utvecklats så att SJ vid utgången av år 1947 ägde 20 resebyråer och 3 upplysningsbyråer.

Den kraftiga expansionen av resebyråverksamheten och den ökade konkurrensen från bussar och flyg aktualiserade frågan om en central ledning för resebyråverksamheten och persontrafikvärvningen. Den 1 oktober 1946 inrättades därför på persontaxebyrån en särskild avdelning för resebyråadministration och persontrafikvärvning. Avdelningens verksamhet under år 1947 var huvudsakligen av organisatorisk art.

SJ rese- och upplysningsbyråer vid utgången av år 1947

(Öppningsåret angivet i parentes)

Resebyråer:

Stockholm..... (1915)	Stockholm, PUB (1937)	Linköping..... (1946)
» , NK... (1915)	Hälsingborg..... (1941)	Jönköping..... (1946)
Göteborg..... (1923)	Karlstad..... (1944)	Kristianstad..... (1946)
London..... (1924)	Stockholm, Götg. (1944)	Halmstad..... (1946)
New York .. (1924—1933)	Sundsvall..... (1944)	Göteborg, Basarg. (1946)
Berlin..... (1924—1945)	Borås..... (1945)	Västerås..... (1947)
Paris..... (1924—1933)	Malmö..... (1945)	Umeå..... (1947)
Köpenhamn..... (1934)	Gävle..... (1946)	

Upplysningsbyråer:

Ystad..... (1942)	Härnösand..... (1945)	Kiruna..... (1947)
-------------------	-----------------------	--------------------

Totaluppbörden vid SJ rese- och upplysningsbyråer var

år 1947 kr. 25 778 000
» 1946 » 19 765 000
» 1945 » 15 826 000
» 1944 » 12 928 000
» 1943 » 10 711 000

Reklam- och upplysningsverksamheten

Reklamen inriktades särskilt på att sprida kännedom om SJ omfattande kundtjänst — resebyråer och trafikombud, om SJ olika reseformer, den nystartade turistbusstrafiken, om avhämtning och hemforsling av gods, bättre godstågsförbindelser m. m.

Den under hösten 1946 påbörjade kampanjen bland personalen för en bättre godsvård fortsattes under våren. Förevisningen på olika platser av de båda genom reklamavdelningen utrustade utställningstågen, bl. a. försedda med film-installeringar, fortsattes under våren. Uppehåll gjordes vid inalles 170 stationer och antalet besökande tjänstemän översteg 10 000.

Reklamavdelningen anlätades även vid anordnandet av kongresser och vid in-vingningar av nyelektrifierade linjer.

För att få fram goda förslag till SJ affischer anordnades en pristävlan mellan såväl utomstående som vid reklamavdelningen anställda artister.

Vid årsslutet utkom »SJ 1947» — en redogörelse i bild och text över årets verksamhet.

resor för grupper av svenska och utländska journalister, däribland en för utländska tidningsmän och diplomater (pressattachéer) stationerade i Stockholm. Även individuella propagandaresor för svenska tidningsmän anordnades, varigenom en omfattande publicitet erhöles. Vidare anordnades individuella studieresor för 214 utländska journalister från ett tiotal länder, som efter hemkomsten redovisade sina intryck och erfarenheter i artiklar av för SJ genomgående gynnsam karaktär.

Under året medverkade avdelningen till genomförandet av olika järnvägsreportage i radio, däribland en omfattande serie av ögonblicksbilder från en resa på c:a 4 000 km längd med Radiotjänsts »flygande» inspelningsavdelning.

Samarbetet med utlandspresen karakteriserades även av artikel- och bildleveranser till Svensk-Internationella Pressbyrån, vilket resulterade i en omfattande publicitet i tidningar och tidskrifter över hela världen. Även under år 1947 fortsatte den året förut påbörjade leveransen av bilder med järnvägsinnehåll till svenska myndigheter utomlands för vidare befordran till olika pressorgan. Publiciteten i utlandet kunde på samma sätt intensifieras även genom medverkan av Svensk-Amerikanska Nyhetsbyrån. Artiklar levererades även till UIC:s Bulletin i Paris, till vilken pressombudsmannen är styrelsens korrespondent, samt till järnvägsfacktidningar i andra länder.

SJ-nytt utgavs under år 1947 i 6 nummer. På grund av att distributionen utsträcktes att omfatta även de under året förstatligade Halmstad—Bolmens järnväg och Ölands järnväg samt de som statliga bolag övertagna gotlandsjärnvägarna samt Trafikförvaltningens Göteborg—Dalarne—Gävle järnvägar, ökades tidningens upplaga, så att den vid årets slut uppgick till 60 000 ex. Dags- och fackpress fortsatte under året att flitigt klippa artiklar ur tidningen eller lägga dess innehåll till grund för reportage, varigenom en icke oväsentlig, för SJ gynnsam publicitet, kunde åstadkommas.

Godstrafiken

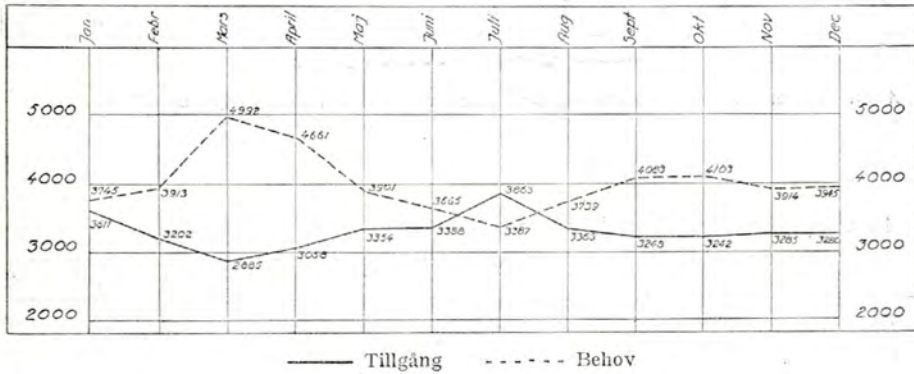
Godsvagnparken och dess användning

Tillgång på och behov av vagnar

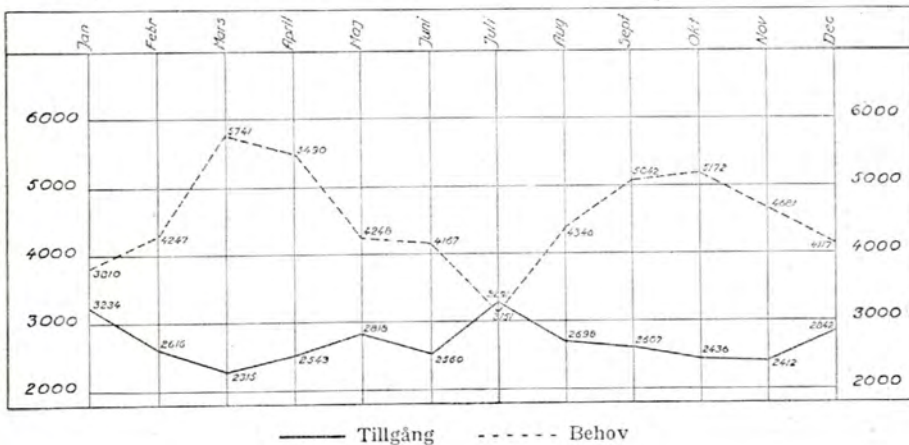
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande fyra grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

A. Normalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)

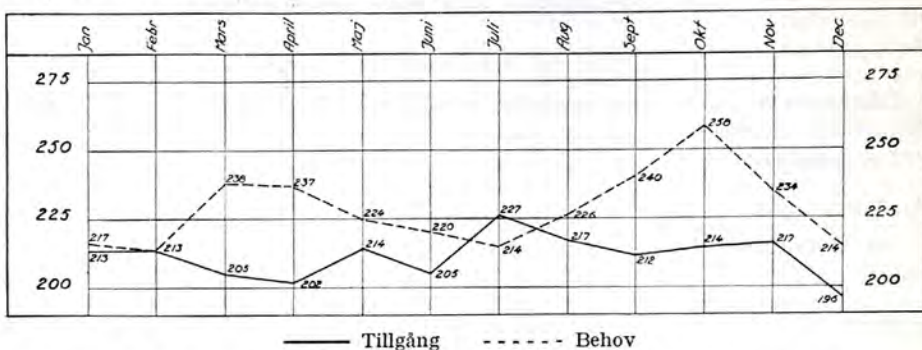


b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)



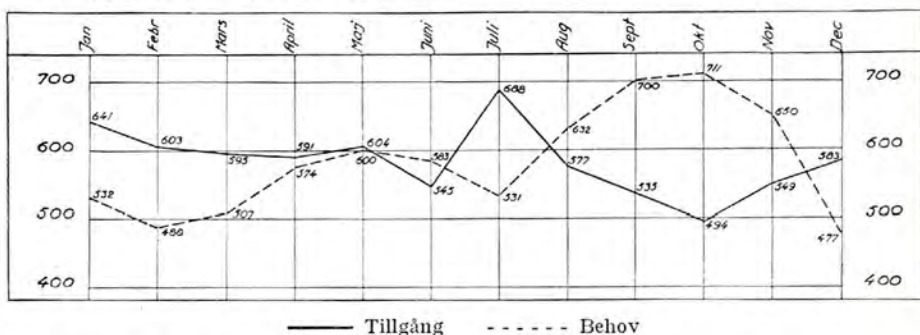
B. Smalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)



Anm. Fr. o. m. december månad 1947 lämnar 9 ts (f. d. ULB) inga uppgifter.

b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)



Anm. Fr. o. m. december månad 1947 lämnar 9 ts (f. d. ULB) inga uppgifter.

I medeltal per söckendag uppgick behovet av *normalspåriga slutna* vagnar till 4 000 mot 4 232 föregående år och av *normalspåriga öppna* vagnar till 4 515 mot 6 424 föregående år. Av *smalspåriga* vagnar var behovet i medeltal per söckendag 228 *slutna* och 583 *öppna* vagnar mot 236 resp. 673 vagnar föregående år.

Den befordrade godsmängden (exkl. lapplandsmalm) under år 1947 uppgick till omkring 25 milj. ton mot omkring 27 milj. ton året före. Minskningen berör årets samtliga månader, men var minst under juni, september och december.

Av lapplandsmalm befordrades 6·2 milj. ton under 1947 mot 4·2 milj. ton under 1946.

Under år 1947 minskades vedtransporterna avsevärt och alldeles särskilt från Norrland. Torvtransporterna däremot voro även under år 1947 betydande, men leveranserna fördelades på mycket längre tid än tidigare år och vållade därför mindre svårigheter i vagnhållningshänseende. Transporterna av jordbruksförnödenheter, byggnadsmateriel, import- och exportgods — dessa senare särskilt under den s. k. isspärren i Öresund och Östersjön (mars och april) — ställde även

under år 1947 stora krav på godsvagnparken. Genom att för den allmänna trafiken utnyttja all användbar vagnmateriel, bl. a. malm- och tjänstevagnar och i viss mån även revisions- och reparationsmässiga vagnar (för rent lokala transporter), kunde godstrafiken dock avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt. De skärpningar av bestämmelserna angående lastnings- och lossningsfristerna samt vagnspengarna, vilka tidigare införts för att påskynda vagnomloppet, förlängdes att gälla t. o. m. den 31 mars 1947. Fr. o. m. den 1 april 1947 återinfördes de stadgenliga lastnings- och lossningsfristerna (12 dagtimmar). Samtidigt sänktes vagnpenningbeloppen något. Denna lindring av bestämmelserna skulle gälla t. o. m. den 31 mars 1948.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda lastförmåga och med den utförd transportarbete under åren 1939—1947 framgår av nedanstående sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal per söckendag			SJ vagnars sammanlagda lastförmåga i ton vid årets slut ²	Miljoner godstonkm, exklusive tonkm av lapplandsmalm m. m.	
	för lastning tillgängligt antal trafikvagnar ¹	antal lastade vagnar			inalles	härav i vagnslaster
		inalles	av trafikant			
1947.....	³ 7 000	9 145	5 197	549 108	6 017	5 434
1946.....	6 300	9 666	5 792	⁴ 542 613	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 fraktkölad trafik. Dessa vagnar uppgivas tillgängliga i särskild ordning och medräknas därför icke i dagliga tillgången men väl bland lastade vagnar.

² Exklusive malm- och överföringsvagnar, Q 12- och Q 15-vagnar, tjänstevagnar samt byggnadscentralförrådet tillhöriga vagnar.

³ Härav omkring 810 smalspåriga.

⁴ Bärigheten sänktes under året med 3 ton per vagn för cirka 6 000 vagnar av vissa littera för undvikande av varmgång.

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena tidigast den 1 oktober och pågick längst till den 20 december. Från stationer inom Skåne-sektionerna transporterades under år 1947 mindre vikt mängd vitbetor än under år 1946. Minskningen får tillskrivas en något mindre betskörd beroende på den långvariga sommartorkan. Transporterna av vitbetsmassa blevo som följd därav också mindre än föregående år.

För transporter av vitbetor och betmassa inom 10, 12, 28 och 30 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 300 SJ-vagnar avdelade, varav omkring 650 småbäriga.

Vid 29 trafiksektionen pågick betkampanjen under tiden 13 oktober—20 november. Inalles voro omkring 300 vagnar avdelade för transporterna av vitbetor och betmassa inom denna sektion. Transporterna vid sockerfabriken i Karlshamn voro inemot 30 % mindre än under år 1946.

Träkolstrafiken var under året avsevärt mindre än föregående år. På SJ linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn lastades sålunda under år 1947 sammanlagt 15 231 vagnar träkol mot 21 167 vagnar under år 1946. På SJ linjer söder om Krylbo och Kristinehamn var minskningen däremot obetydlig. Där lastades 1 313 vagnar med träkol under år 1947 mot 1 383 under år 1946.

Förändringar inom godsvagnparken

408 nya *normalspåriga* godsvagnar levererades under året, varav 313 litt. O, 75 litt. Ö (u) och 20 litt. Öb av standardtyp. Dessutom levererades 20 nya överföringsvagnar litt. Q 37 p.

4 vagnar tillfördes under året den *normalspåriga* godsvagnparken genom att 1 Ns och 3 Nm, som tidigare varit slopade, återfördes till trafikvagnparken.

378 vagnar, varav 51 slutna och 327 öppna, tillfördes den *smalspåriga* godsvagnparken, dels i samband med övertagandet av Halmstad—Bolmens och Ölands järnvägar, dels genom att 1 f. d. KBJ NNsp, som tidigare varit slopad, återfördes till trafikvagnparken.

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

Normalspåriga.....	268,	varav	236	SJ-märkta
Smalspåriga.....	17,	»	16	»

Vid slutet av år 1947 funnos 1 306 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 503 mer än vid 1946 års slut. För transporter av olja o. d. voro dessutom vid årets slut 555 trafikvagnar, på vilka cisterner tillfälligt uppmonterats, tagna i anspråk.

Godsvagnsamtrafik

För årets betkampanj träffades avtal med Malmö—Genarps järnväg om gemensam, hyresfri användning av vagnar för transporter av vtbetor till och betmassa från sockerfabriken i Staffanstorp. SJ bidrog till den gemensamma vagnparken med 170 vagnar och MGJ med 25.

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

Det inländska godsvagnsamtrafiksavtalet av år 1924 (SVS) förlängdes att gälla även under år 1947.

I samband med statens förvärvande av aktiemajoriteten i de järnvägsbolag, som ingingo i Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, träffades avtal mellan SJ och Trafikförvaltningen GDG om godsvagnsgemenskap på förenklade grunder, varigenom godsvagnsamtrafiksavtalet av år 1924 (SVS) upphävdes i denna trafik.

Godsvagnsamtrafiken med utlandet utvidgades under året. Sedan det godsvagnsamtrafiksavtal — VWÜ-avtalet —, som tillämpades inom Verein Verein Mittel-europäischer Eisenbahnverwaltung, upphört att gälla, grundades all utländsk godsvagnsamtrafik på Internationella godsvagnsförbundets avtal — RIV-avtalet —. Överenskommelse om tillämpning av detta avtal träffades under året med vissa utländska förvaltningar. Vid årets slut saknades dock ordnade vagnsamtrafikförhållanden alltså med ett flertal länder på kontinenten.

I samband med öppnandet av tågfarleden Trelleborg—Warnemünde träffades överenskommelse om godsvagnsamtrafik med transportförvaltningen i sovjetryska ockupationszonen i Tyskland. Denna överenskommelse grundades dock icke på RIV-avtalet.

De år 1946 till Polen uthyrda 1 300 svenska godsvagnarna återlämnades till största delen under året. Vid årsslutet funnos endast 462 dylika vagnar kvar i Polen.

Uppgifter om den inländska godstrafiken

Godstågplan 147

Tågplan 147 tillämpades fr. o. m. den 9 juni 1947. En grafisk framställning av de viktigaste godstågförbindelserna enligt denna tågplan finnes i slutet av denna publikation.

De väsentligaste ändringarna i godstågplan 147 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

Stockholm—Göteborg

Enär erfarenheten redan under tågplan 146 visat, att tillgängliga ordinarie tåg icke räckte till för att avveckla all godstrafik från Hallsberg i riktning mot Stockholm under de veckodagar, då trafiken var starkast, inlades vid tågplansskiftet 1947 direktgodståget 4034 med avgång från Hallsberg helgfria onsdagar—lördagar kl. 20.15 och ankomst till Tomtebodas kl. 1.48. Tåget användes uteslutande för vagnar till stockholmsstationerna och till stationer bortom Stockholm.

Även i motsatt riktning fanns behov av ytterligare ordinarie godståg. Redan omkring kl 19.30 tillfördes Tomtebodas så många vagnar till Hallsberg och stationer bortom Hallsberg, att plats icke kunde beredas för alla vagnarna i direktgodståget 4041. I anledning härav inlades fr. o. m. tågplan 147 direktgodståget 4039 Tomtebodas—Hallsberg med avgång från Tomtebodas kl. 19.39 och ankomst till Hallsberg kl. 0.12. I Hallsberg erhöles anslutning till de därifrån under efternatten utgående godstågen i riktning mot Falköping, Kristinehamn och Örebro. Tåget framfördes måndagar—fredagar, och dessa dagar användes direktgodståget 4041 uteslutande för vagnar till och bortom Göteborg.

Enär fjärrgodståget 4073 mellan Katrineholm och Hallsberg erfordrades året runt, anordnades det fr. o. m. tågplan 147 jämväl under sommarmånaderna. Tåget utgjorde en värdefull förbindelse för sådana vagnar från Norrköping till Hallsberg och där bortom belägna stationer, som icke blivit klara i så god tid, att de kunnat sändas från Norrköping med fjärrgodståget 4654 på kvällen.

Fraktstykkegodstrafiken på sträckan Stockholm—Södertälje hade redan under eftervintern 1947 omlagts från järnvägsbefordring till bilbefordring i Svenska Lastbilaktiebolagets regi, varför vissa ändringar av lokalgodstågets läge kunde göras på denna sträcka.

Stockholm—Malmö

Under tågplan 146 hade extra godståg framförts från Stockholm i riktning mot Nässjö tämligen regelbundet. För att bereda de vagnar, som färdiglastats på stockholmsstationerna under förmiddagen, bättre befordring än tidigare, inlades fjärrgodståget 4003 i den nya tågplanen. Tåget gick från Tomtebodas helgfria tisdagar—fredagar kl. 14.29 och kom till Malmö påföljande morgon redan kl. 6.27. Det framfördes på sträckan Stockholm—Nässjö med en största tillåten hastighet av 70 km/tim., och på sträckan Nässjö—Malmö ersatte det fjärrgodståget 4355, som på denna sträcka tidigare haft ungefär samma läge som tåg 4003 nu fick. Goda anslutningar erhöles i Nässjö till de därifrån på morgnarna avgående godstågen i riktning mot Oskarshamn och Halmstad, i Alvesta till morgontågen i riktning mot Emmaboda och i Hässleholm till morgontågen såväl mot Hälsingborg som mot Kristianstad. Vagnar, som i Stockholm färdiglastats på förmiddagen, kunde således nå bl. a. Malmö, Hälsingborg och Kristianstad tidigt påföljande morgon.

Då det visat sig, att de ordinarie tågen icke förmådde upptaga all sydgående trafik från Alvesta, inlades fjärrgodståget 5475 Alvesta—Malmö med avgång

från Alvesta kl. 20.05 och ankomst till Malmö kl. 1.58. I motsatt riktning framfördes tåg 8022 Malmö—Alvesta med avgång från Malmö kl. 5.18 och ankomst till Alvesta kl. 11.45.

Katrineholm—Norrköping

Sedan Svenska Lastbilaktiebolaget övertagit fraktstyckegodstrafiken till och från stationerna på sträckan Katrineholm—Norrköping, kunde lokalgodstågen 7371 och 7372 ändras till extra lokalgodståg. Vagnslasttrafiken till och från mellanstationerna på denna sträcka avvecklades med det förutvarande fjärrgodståget 4655, som i samband med tågplansskiftet under nr 7403 erhöll något förlängda restider och behovsuppehåll på mellanstationerna.

Nässjö—Oskarshamn

För att än mera förbättra befordringslägenheterna för gods till och från stationerna på sträckan Nässjö—Oskarshamn omarbetades godstågplanen för denna sträcka väsentligt. Bl. a. indrogs fjärrgodståget 5814 mellan Oskarshamn och Nässjö och i stället anordnades fjärrgodståget 5816 med avgång från Oskarshamn kl. 13.53 och ankomst till Nässjö kl. 19.26, och dessutom inlades ilgodståget 5820 med avgång från Oskarshamn kl. 17.20 och ankomst till Nässjö kl. 22.14. Genom vissa ändringar av tågens lägen jämväl i motsatt riktning erhöles avsevärt bättre förbindelser än tidigare för sändningar till och från bl. a. Oskarshamn.

Karlshamn—Bolmen—Halmstad

Genom att Halmstad—Bolmens järnväg förstatligades den 1 juli 1947, kunde godstågplanen för hela sträckan Karlshamn—Vislanda—Bolmen—Halmstad omarbetas redan i samband med tågplansskiftet samma år. Lokalgodstågen 9031 och 9032 gjordes sålunda genomgående hela sträckan, varvid tågen på delsträckan Karlshamn—Vislanda fingo karaktären av fjärrgodståg. Härigenom behövde vagnar icke längre bli kvarstående i Bolmen över natten, vilket tidigare varit fallet.

Halmstad—Nässjö

För att avlasta persontågen 2501 och 2506 från paketgods, ilstyckegods och cyklar inlades ilgodståget 4307 Nässjö—Halmstad och ilgodståget 4308 Halmstad—Nässjö. Båda tågen framfördes med en största tillåten hastighet av 80 km/tim. Tåg 4307 gick från Nässjö kl. 5.30 efter förbindelse från ilgodståget 4583 från Stockholm och kom till Halmstad kl. 10.11. Ilgodståget 4308 återigen gick från Halmstad kl. 16.35 och kom till Nässjö kl. 22.36, där anslutning erhöles såväl till ilgodståget 4394 till Boden som till ilgodståget 4584 till Stockholm. I viss utsträckning användes tågen jämväl för angelägna vagnslastsändningar.

Göteborg—Malmö

För att avlasta de personförande tågen från paketgods, ilstyckegods och cyklar inlades ilgodståget 5168 under sommarmånaderna på sträckan Ängelholm—Göteborg redan under tågplan 146. Då det visat sig, att tåget behövdes hela året, anordnades det under tågplan 147 jämväl under övriga månader. I motsatt riktning hade ilgodståget 5161 framförts på sträckan Göteborg—Halmstad. Tåget var avsett huvudsakligen för tidningar från Göteborg. Genom omläggning av snälltåg 37 kunde emellertid detta tåg användas för tidningstransporterna. Tåg 5161 indrogs på grund härav, och ett nytt ilgodståg, 5167, inlades i tågplanen på sträckan Göteborg—Ängelholm med avgång från Göteborg kl. 23.05 och ankomst till Ängelholm kl. 4.31. I Ängelholm erhöles anslutning till persontåget 1891 i riktning mot Malmö och till persontåget 2011 i riktning mot Hälsingborg.

Ängelholm—Klippan

Sedan s. k. kretstrafik med bil införts i Svenska Lastbilaktiebolagets regi mellan Ängelholm och Klippan, kunde lokalgodstågen på denna sträcka indragas. Vagnslastsändningar till och från mellanstationerna forslades med bandisposition dels från och till Klippan, dels från och till Ängelholm.

Hallsberg—Frövi—Köping—Västerås

Sedan sträckan Frövi—Köping öppnats för elektrisk drift, omarbetades tågplanen för denna sträcka i samråd med förvaltningen av TGOJ, så att genomgående fjärrgodståg över Frövi erhöles dels från Hallsberg till Köping och i omvänd riktning, dels från Hallsberg till Västerås och i omvänd riktning. Genom de vidtagna anordningarna kunde befordringstiderna för sändningar mellan å ena sidan södra och västra Sverige och å andra sidan platserna norr om Mälaren nedbringas i en hel del stationsförbindelser med ända till ett dygn.

Strömstad—Göteborg och Smedberg—Lysekil

Då erfarenheten visat, att fjärrgodståget 5191 icke ensamt förmådde avveckla all trafik i riktning från Uddevalla till Göteborg, inlades fjärrgodståget 5193 med avgång från Uddevalla kl. 1.38 och ankomst till Olskroken kl. 4.00. Härigenom kunde vagnar, som lastats i Uddevalla under eftermiddagen eller som kommit dit norrifrån på kvällen, nå Göteborg tidigt följande morgon.

För att förbättra befordringslägenheterna för gods till och från stationerna norr om Uddevalla omarbetades i samband härmed godstågplanen för sträckorna Uddevalla—Strömstad och Smedberg—Lysekil väsentligt.

Kristinehamn—Svartå—Örebro

Då det visade sig, att det lok, som skulle framföra lokalgodstågen 7341 och 7342 på sträckan Örebro—Svartå, måste övernatta i Kristinehamn, ordnades genomgående lokalgodståg Kristinehamn—Svartå—Örebro och Örebro—Svartå—Kristinehamn. Genom denna anordning erhöles bättre transportlägenheter för gods mellan å ena sidan mellanstationerna på sträckan Örebro—Svartå och å andra sidan Degerfors—Kristinehamn och stationer bortom Kristinehamn. Samtidigt kunde omlastningsarbetet av fraktstycke gods flyttas från Svartå till Kristinehamn.

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 1946	Antal använda magasinpersonal-dagsverken		+ — i % mot år 1946
	År 1947	År 1946		År 1947	År 1946	
Änge.....	65 316	60 275	+ 7.72	17 960	16 594	+ 7.61
Krylbo.....	51 091	50 744	+ 0.68	11 956	12 006	— 0.42
Hallsberg.....	134 480	123 246	+ 8.35	44 693	39 386	+ 11.87
Nässjö.....	152 315	147 099	+ 3.42	51 732	52 293	— 1.07

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod

Stationer	År 1947	År 1946	År 1945	År 1944	År 1943
Änge.....	1.84	1.82	1.81	1.76	1.78
Krylbo.....	2.14	2.12	2.37	2.31	2.29
Hallsberg.....	1.50	1.57	1.61	1.68	1.74
Nässjö.....	1.48	1.41	1.65	1.75	1.86

Godsrälsbussar

Redan under tågplan 146 hade vissa försök pågått att ombesörja fraktstycke-godstransporter på vissa bandelar med godsrälsbussar. För detta ändamål hade två äldre 2-axliga personrälsbussar ombyggt för godstransporter. Dessa godsrälsbussar användes under tågplan 147 dels mellan Skellefteå och Rönnskär, dels mellan Skellefteå och Boliden, dels slutligen mellan Härnösand och Långsele.

Anordningarna ha uppskattats av trafikanterna och så snart tillgången det medgiver, torde ytterligare personrälsbussar av äldre typ komma att ombyggas till godsrälsbussar.

Trafiken under isblockaden 1947

Vintern 1946—1947 var ovanligt sträng. Särskilt under eftervintern åstadkom kölden så svåra ishinder, att exporten och importen måste ledas uteslutande över västkusthamnarna och främst då över Göteborg.

Detta medförde en kraftig ökning av järnvägstrafiken till och från Göteborg under månaderna februari, mars och under första hälften av april. Belysande för trafiken på hamnbanestationerna (Sannegården, SJ Hamnbana och Frihamnen) är, att antalet lossade och lastade vagnar under tiden 25 februari—5 april 1947 i genomsnitt per vardag uppgick till mellan 900 och 1 000 mot normalt omkring 600. Den 24, 26 och 31 mars uppgick antalet lossade och lastade vagnar till över 1 200 (den 24, då antalet vagnar var störst, uppgick detta till 1 282). Det är givet, att en sådan anhopning av trafik medförde flera svårigheter i organisatoriskt hänseende. Härtill kom att kyla och synnerligen kraftiga snöfall vid upprepade tillfällen försvårade godsvagnsväxlingen icke endast i Göteborg, utan även på rangerbangårdarna på olika platser i landet, bl. a. i Hallsberg och Tomteboda, varigenom rätt avsevärda störningar uppstodo i tågföringen. Dessutom gjorde sig bristen på dragkraft för erforderliga extra godståg starkt kännbar vid flera tillfällen. Av dessa anledningar måste godståg såväl till som från Göteborg uppställas icke blott på stationerna mellan Göteborg och Hallsberg utan även på stationer norr och väster om Hallsberg i avvaktan dels på att rangerbangårdarna skulle kunna taga emot dem, dels på att dragkraft skulle kunna erhållas. Vid ett av de svåraste tillfällena (den 3 mars) voro sålunda icke mindre än 11 godståg på väg mot Göteborg uppställda norr och väster om Hallsberg. I regel kunde de uppställda tågen efter något dygns väntan föras vidare.

Flera åtgärder vidtoges för att bemästra situationen. Underinspektoren på Sävenäs rangerbangård avdelades som transportledare för göteborgsstationerna, och trafikens avveckling övervakades dag för dag av godstrafikbyrån. Till en början utfärdades vid vissa tillfällen förbud under kortare perioder (2 till 3 dagar) mot lastning av vagnslastgods till hamnbanestationerna i Göteborg, så att dessa skulle få andrum att nöjaktigt avveckla den trafik, som redan fanns. Efter någon tid visade det sig emellertid, att dylika åtgärder knappast voro lämpliga och ej heller tillfyllest. Den 7 mars utfärdade godstrafikbyrån därför föreskrifter om att vagnar icke fingo utlämnas för lastning av exportgods till Göteborgs hamnbanestationer, såvida icke båt redan låg vid kaj eller under det närmaste dygnet väntades till kaj. Det ålåg trafikinspektören vid 5 trafiksektionen att dag för dag lämna övriga trafikinspektörer telegrafisk uppgift om båtar, som redan lågo vid kaj eller som väntades dit inom det närmaste dygnet. Tilldelningen av vagnar för exportgods över Göteborg verkställdes sedan med ledning av dessa uppgifter. Vid ett par tillfällen blev situationen oaktat denna åtgärd likväl så allvarlig, att lastningsförbud ånyo måste tillgripas. Först den 11 april hade situationen lättat och trafikförhållandena i Göteborgs hamn förbättrats i sådan omfattning, att ovannämnda föreskrifter kunde upphävas.

För att i någon mån minska växlingsarbetet på Sävenäs rangerbangård, som var hårt ansträngd och därför hade stora svårigheter att expediera alla godståg, växlade Hallsberg dagligen särskilda direktgodståg för pappersmassa, som skulle exporteras över Varberg. Dessa tåg behövde alltså icke framföras över Sävenäs rangerbangård.

Omfattande transporter av sydfruktur från Göteborg till bl. a. Stockholm beredde järnvägen särskilda svårigheter under ifrågavarande tid. Bristen på H-vagnar gjorde, att frukten i stor utsträckning måste lastas i vanliga slutna vagnar, som isolerades med halm. Då kylan vid vissa tillfällen var synnerligen sträng, gällde det att se till, att fruktvagnarna befordrades i slutna tåg till Värtan och att dessa tåg i tågledningshänseende bereddes företrädesrätt. Under tiden 1 februari—18 mars lastades 450 vagnar med 5 150 ton frukt i Göteborgs Frihamn och på Göteborg S J Hamnbana till olika stockholmsstationer, i första hand till Stockholms Frihamn.

För befordringen av olja från Göteborg till Stockholm kördes ett och under vissa perioder två tåg om dygnet. Även dessa tåg framfördes som slutna enheter med företrädesrätt i tågledningshänseende. I de få fall, då tågen icke voro helt utnyttjade för oljevagnar, utfylldes de med andra vagnar till Stockholm.

I motsatt riktning kördes ett särskilt tåg för återgående tomma cisternvagnar. För att ernå så kort vagnomlopp som möjligt framfördes såväl frukttågen som oljetågen nattetid, vilket medförde, att stora krav ställdes på tågledningen, framförallt mellan Hallsberg och Göteborg där antalet nattåg även under normala förhållanden är jämförelsevis stort.

Under tiden 10 februari—31 mars, då trafiken var livligast, framfördes förutom de ordinarie godstågen sammanlagt 234 extra godståg till Göteborg (Sävenäs rangerbangård) och 364 extra godståg därifrån.

Reklamationsverksamheten

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods

Omfattningen av under år 1947 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå.

År	Av järnvägsstyrelsen och stationerna 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	
1947	29 035	26	74	³ 2 114 668: 29	3 103	10	882 613: 67	29	1 984 208: 04
1946	30 620	34	66	⁴ 2 484 671: 52	6 260	17	922 354: 53	27	2 521 289: 98
1945	24 462	36	64	⁵ 2 014 870: 73	7 400	23	850 901: 98	30	1 994 730: 66
1944	20 712	32	68	⁶ 1 651 857: 68	6 553	24	705 421: 68	30	1 574 594: 27
1943	21 576	37	63	⁷ 1 542 076: 60	6 397	23	599 768: —	28	1 566 321: 62

¹ Beloppen avse i fråga om samtrafiksändningar 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 113 675: 10 samt å konto 1279 (skada genom brand) kronor 16 192: 55. — ⁴ Därav å konto 1278 kronor 1 15 663: 73 samt å konto 1279 kronor 159 778: 80. — ⁵ Därav å konto 1278 kronor 99 250: 25. — ⁶ Därav å konto 1278 kronor 96 430: 82. — ⁷ Därav å konto 1278 kronor 6 757: 83.

Av de under år 1947 (1946) avgjorda ersättningsanspråken avsågo 468 (f. å. 329) förkommet och 709 (1 606) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 462 (312) och av de sistnämnda 665 (1 452) bifallna.

För år 1946 har medräknats av stationerna avgjorda ersättningsanspråk, antal 2038, utbetalat belopp, 31 127 kr., SJ totala kostnad, 29 786 kr.

Under år 1947 (1946) prövades av skiljenämnder 10 (22) av styrelsen avgjorda ärenden. I 8 (18) av dessa fastställdes styrelsens beslut och i 2 (4) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1947 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning, se sid. 109.

Godsregleringsärenden

Saknat och övertaligt gods

Under år 1947 (1946) inkommo till reklamationskontoret 45 293 (52 911) förlustrapporter, därav om resgods 3 800 (3 682), och 28 358 (31 471) tillöversrapporter, därav om resgods 10 406 (10 987). Genom kontorets egna åtgärder kunde 15 796 (13 440) förlustrapporter, därav om resgods 1 432 (1 057), och 14 196 (11 510) tillöversrapporter, därav om resgods 1 721 (1 084), 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 14 167 (18 653) förlustrapporter, därav om resgods 1 500 (1 820) och 10 168 (12 822) tillöversrapporter, därav om resgods 6 090 (8 451). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 73·8 (66·9) %.

Skadegrupp ¹	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
	Antal	Ersättnings- belopp kronor	Antal	Ersättnings- belopp kronor	
Förkommet gods.....	7 564	817 566: 50	41	71 415: 51	704 561: 60
Emballage (vid <i>bifall</i> tillräckligt emballage eller vållande) (vid <i>avslag</i> otillräckligt em- ballage och intet vållande)..	4 093	244 138: 69	929	88 308: 37	270 895: 70
Skada genom godsets naturliga beskaffenhet (vid <i>bifall</i> vål- lande) (vid <i>avslag</i> intet vållande)..	2 553	161 501: 75	967	117 224: 93	192 179: 22
Skada genom rangering	1 356	246 674: 99	21	22 925: 90	237 540: 18
Skada genom väta	331	57 525: 73	45	23 202: 30	49 307: 28
Skada genom åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft o. d.	329	49 458: 29	24	7 182: 88	42 112: 51
Skada genom brand	86	77 533: 87	32	47 451: 36	72 565: 44
Skada genom kyla.....	268	64 403: 38	355	72 313: 20	65 813: 71
Skada genom stöld.....	606	71 689: 70	117	276 359: 73	39 899: 91
Skada genom försening.....	627	32 462: 98	93	32 391: 65	32 036: 69
Skada av andra orsaker.....	525	131 238: 13	479	123 837: 84	122 708: 29
Summa	18 338	1 954 194: 01	3 103	882 613: 67	1 829 620: 53
Av stationerna avgjorda ersätt- ningsanspråk för skadat gods. (Fördelning av dessa å ska- degrupper har icke kunnat ske).....	10 697	160 474: 28			154 587: 51
Totalsumma	29 035	2 114 668: 29			1 984 208: 04

¹ Enär för år 1947 ny indelning av skadegrupperna införts, har jämförbara siffror för år 1946 icke kunnat angivas.

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

År 1947	797 216 kronor
» 1946	962 962 »
» 1945	852 366 »
» 1944	601 057 »
» 1943	704 946 »

Förlorade och tillvaratagna effekter

Under år 1947 (1946) inkommo 14 126 (14 874) anmälningar angående förlorade och 38 587 (40 371) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 3 143 (3 063) anmälningar angående förlorade och 3 159 (3 066) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 226 (357) anmälningar angående förlorade och 5 747 (5 982) 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 fraktavgifter

(In- och utländsk trafik)

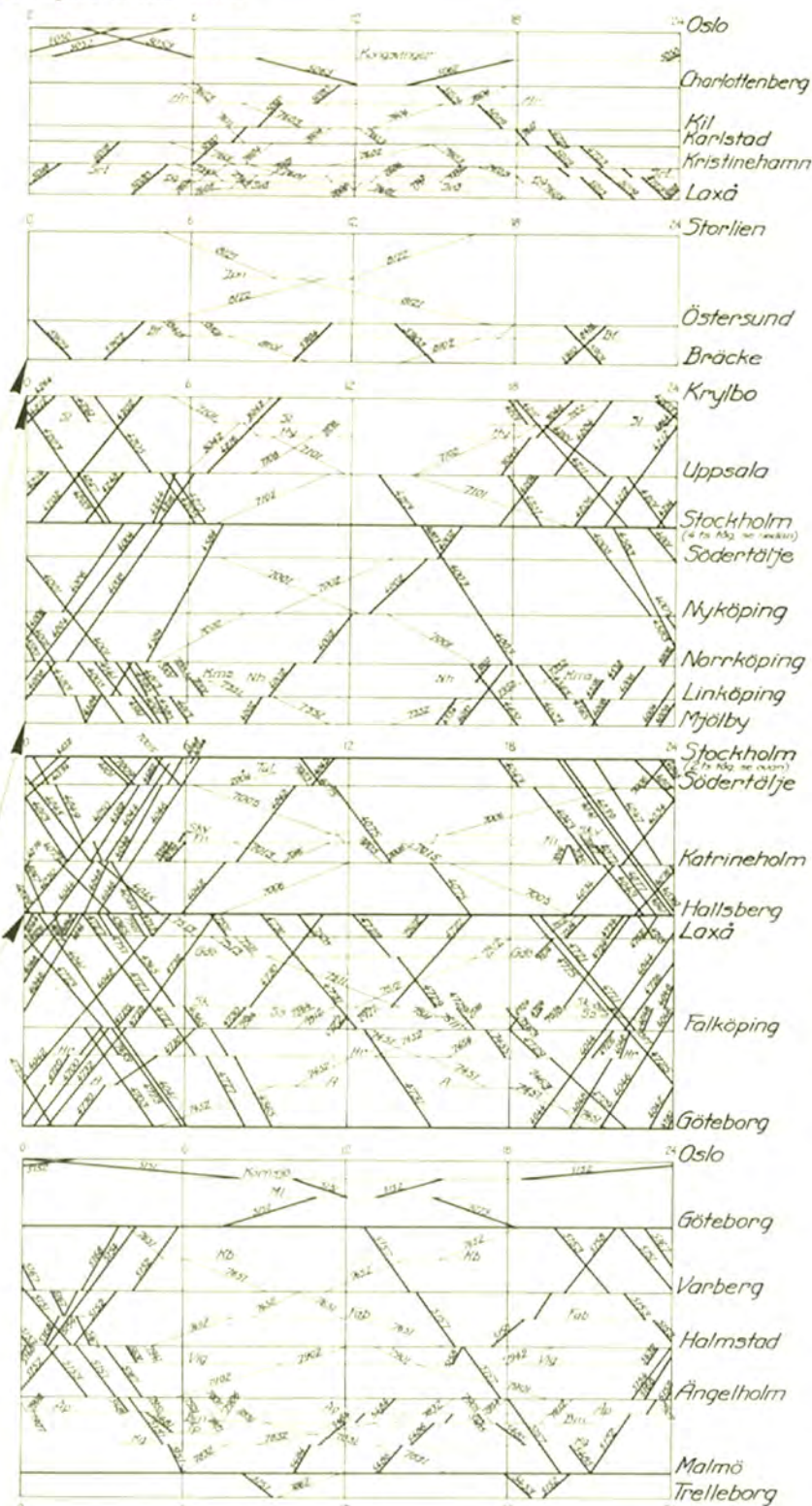
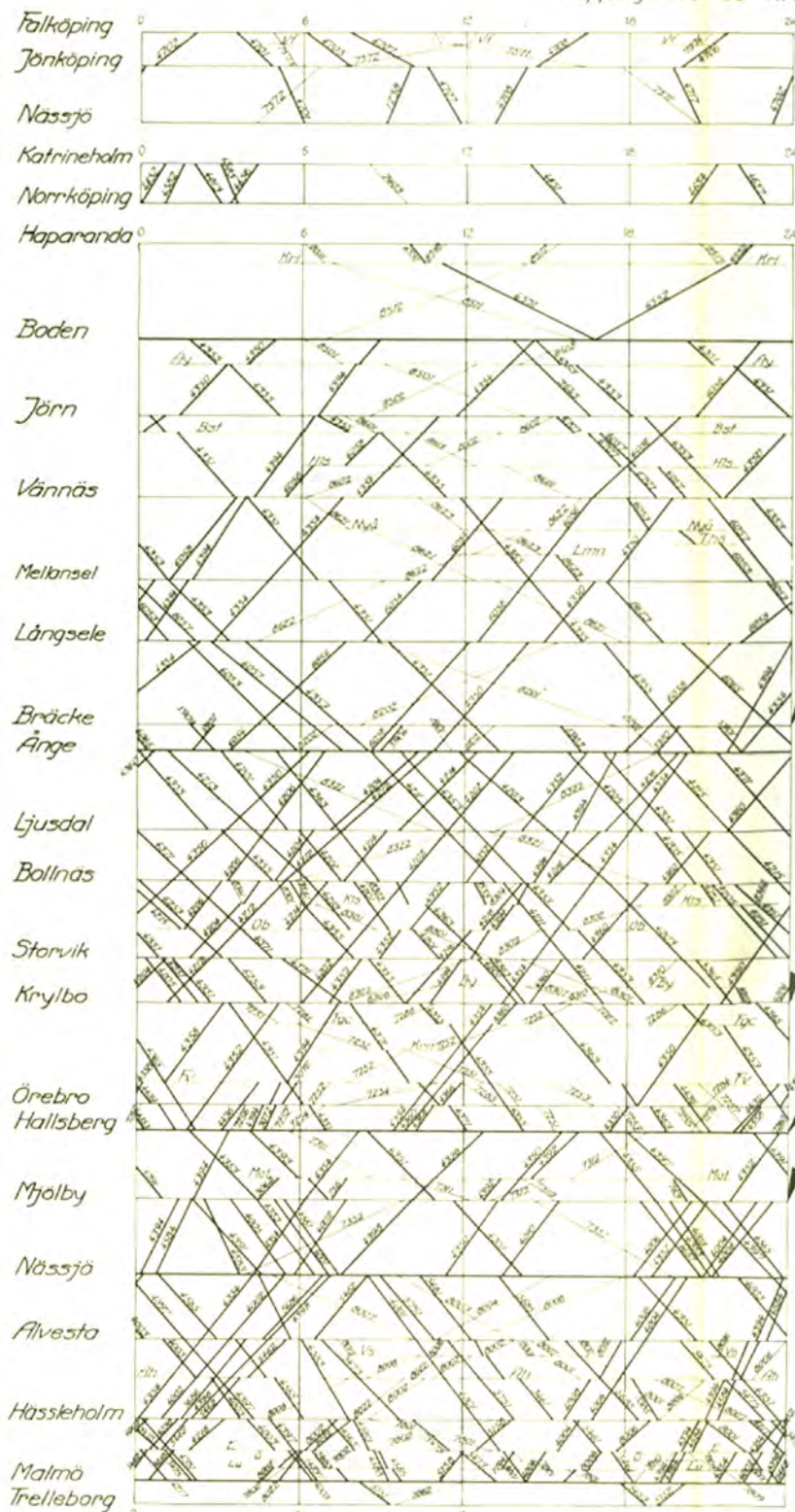
År	Avgjorda biljettrestitutions- ärenden		Avgjorda fraktrestitutions- ärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1947	27 371	593 122	1 949	1 112 676
1946	26 151	486 910	1 831	956 800
1945	23 295	383 096	1 609	1 237 119
1944	17 674	292 764	1 701	645 390
1943	16 486	280 115	2 043	780 442

Upplysningar om järnvägsstaten

1. Järnvägsstaten i Sverige
2. Järnvägsstaten i Danmark
3. Järnvägsstaten i Norge
4. Järnvägsstaten i Tyskland
5. Järnvägsstaten i Frankrike
6. Järnvägsstaten i England
7. Järnvägsstaten i Belgien
8. Järnvägsstaten i Nederländerna
9. Järnvägsstaten i Österrike
10. Järnvägsstaten i Ungern
11. Järnvägsstaten i Italien
12. Järnvägsstaten i Spanien
13. Järnvägsstaten i Portugal
14. Järnvägsstaten i Græckland
15. Järnvägsstaten i Rumänien
16. Järnvägsstaten i Serbien
17. Järnvägsstaten i Bulgarien
18. Järnvägsstaten i Rumänien
19. Järnvägsstaten i Bulgarien
20. Järnvägsstaten i Serbien

GODSTÅGSTIDTABELL n:r 147,

upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.



Tåg med nummer från 2001 och uppåt gå i regel vardagsgår, övriga till gå i regel dagligen (utom Söf eller öst efter Söf).

1880



1880
1881
1882
1883
1884
1885
1886
1887
1888
1889
1890
1891
1892
1893
1894
1895
1896
1897
1898
1899
1900

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

Statens järnvägars månadsstatistik för ljanstebruk.

Drifttjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1947.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1946. (Motsvarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingingo i drifttjänststatistiken för dessa båda år.)

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1948 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåren 1925—1949/50.

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1947.

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 trafikstad-gan. 9.

2. Betänkande angående utbyggnad och rationalisering av det stat-liga järnvägstelefonväsendet, avgivet den 30 mars 1943 av SJ telefonkommitté.

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.

1948: 1. Betänkande angående undervisningsväsendet och personalutbild-ningen vid statens järnvägar.