

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



Aypl



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR BANAVDELNINGENS
VERKSAMHET SAMT FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1948

FÖR TJÄNSTEBRUK

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015



TRAFIKVERKET

CENTRALTRYCKERIET

ESSELTE AB · STOCKHOLM 1950
942129

DRIFTTJÄMNSTATISTIK ÅR 1948

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR BANAVDELNINGENS
VERKSAMHET SAMT FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1948

FÖR TJÄNSTEBRUK



ÖRIFTLÄNSSTATISTIK

ÅR 1870

UTGITT AV STATISTISKA CENTRALBYRÅEN

STOCKHOLM 1871

H. M. S. BOKFÖRLAGS-
BUREÅEN

STATISTISKA CENTRALBYRÅEN

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE REDOGÖRELSE FÖR BANAVDELNINGENS
VERKSAMHET SAMT FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1948

FÖR TJÄNSTEBRUK

CENTRALTRYCKERIET

ESSELTE AB • STOCKHOLM 1950

942129

STATISTISKA CENTRALBYRÅN



DRIFTTÄLLNINGAR

ÅR 1910
SVERIGE
STATISTISKA CENTRALBYRÅN

STATISTISKA CENTRALBYRÅN

STATISTISKA CENTRALBYRÅN

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Tabell	Sid.
Förord	6
Tabeller:	
1 Förvaltningsindelning:	
1 A Statens järnvägars organisation	7
1 B Bansektionernas spårlängder m. m.	8
1 C Organisationsförändringar	14
1 D Banmästaravdelningar och banbiträdessträckor.....	16
1 E Antal järnvägsanstalter vid årets slut	37
2 Femårsöversikt	38
3 Dragkraftsenheterna och deras arbetsprestationer:	
3 A Medelantal lok m. fl., tjänste- och reparationsdagar	49
3 B Medelantal lok m. fl. fördelade på stationeringsorter	52
3 C Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera.....	54
» » » distrikt	60
4 Personal, anställd resp. använd i medeltal:	
4 A Styrelsen, distriktskanslier, huvudförråd och huvudverkstäder...	64
4 B Bansektioner	66
4 C Maskinsektioner	69
4 D Trafiksektioner	70
5 Konstituerad personal	72
6 Sjukstatistik ¹	—
7 Lönestatistik, banarbetarnas löneförhållanden	83
8 Förbrukning och underhåll m. m.:	
8 A Förbrukningspriser på vissa materialier	86
8 B Förbrukade kvantiteter av vissa effekter ²	—
8 C 1 Sliprar, upptagna och nedlagda	88
8 C 2 Sliprars livslängd	90
8 C 3 Anskaffningskostnaden per sliper	90
8 D 1 Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och underhåll för olika dragkraftstyper och distrikt ...	91
8 D 2 Elektrisk energi	100
8 D 3 Fasta bränslen	102
8 D 4 Oljebänslen	103
8 E Vagnaxelkilometer och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar	104
9 Revisioner och reparationer	106

¹ Införes från och med år 1949.

² Uppgifter för denna tabell saknas för året.

Tabell	Sid.
10	Utgifter:
10 A 1	Banavdelningens kostnader för drift och underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift 111
10 A 2	Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) per spårkilometer å banmästaravdelningarna 112
10 A 3	Utgifter för drift och underhåll vid bansektioner 128
10 B	» » » » » » maskinsektioner 130
10 C 1	» » » » » » trafiksektioner, järnvägsdrift 132
10 C 2	» » » » » » » biltrafik ¹ ... —
10 D	Förrådsavdelningarnas utgifter 133
10 E	Huvudverkstädernas utgifter 134
11	Hysesverksamheten 137
12	Värdeminskningsskontot 140
Redogörelser:	
	Organisationsavdelningens verksamhet 144
	Undervisningskurser 150
	Råler och rälsbrott:
	I huvudspår befintliga råler vid årets slut 152
	» » » » » » åren 1939—1948 154
	Antal rälsbrott åren 1881—1948 155
	» » » » » » under året 156
	Impregnering 157
	Elektriska anläggningar:
	Anläggningar för elektrisk tågdrift 158
	Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar m. m. 162
	Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:
	Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan 167
	Växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar 168
	Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan 170
	Driftstörningar, personliga olycksfall och nödfrånkopplingar vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna 171
	Tillverkning av gas samt inköpt gas 178
	Tvättkvantiteter och tvättkostnader 180
	Persontrafiken:
	Tidtabellen 181
	Tågkilometer per dag åren 1939—1948 184
	Utlandsförbindelserna 185
	Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring 187
	Anordningar för vissa resor företagna på privat initiativ 190
	Sällskapsresor anordnade i samarbete med andra företag 193
	Sällskapsresor anordnade ensamt av SJ 196

¹ Se SJ officiella årsberättelse, tabell 11.

	Sid.
Transporter av utlänningar	197
Transporter med sjukvagnar	198
Billiga rundturer.....	198
Billiga vinter- och sensommarresor	201
Godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
Tillgång på och behov av vagnar.....	202
Förändringar inom godsvagnparken.....	205
Godsvagnsamtrafik	205
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
Godstågplan 148.....	206
Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.....	208
Biltrafiken	209
Reklam- och upplysningsverksamheten	210
Resebyråverksamheten och persontrafikvärvning	211
SJ Presstjänst och SJ-nytt	212
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk avseende förkommet och skadat gods.....	213
Godsregleringsärenden:	
Saknat och övertaligt gods	213
Förlorade och tillvaratagna effekter	215
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter.....	215
Godstågtidtabell nr 148 (grafisk).	

I tabellerna anger

- 0 att värdet understiger redovisad enhet
- » något siffervärde icke förekommer
- . » uppgiften är av okänd storleksordning

F Ö R O R D

Föreliggande 17:de årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik företer beträffande såväl omfattning som uppställning väsentliga avvikelser från närmast föregående årgång.

I så stor utsträckning, som det för året varit möjligt, ha de önskemål beaktats, som framförts i betänkande ang. översyn av kostnadsredovisning och statistik inom drifttjänsten avgivet av 1944 års statistikdelegation till Kungl. Järnvägsstyrelsen den 16 juni 1948.

De uppgifter, som under åren 1934—1947 varit intagna i publikationen »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet», ha i huvudsak inarbetats i drifttjänststatistiken.

Tabellerna ha omgrupperats och tabellnumrering införts. Uppställningen av en del tabeller har ändrats.

Tabellen över konstituerade tjänstemän, som grundas på treårsperioder, ingår i föreliggande årgång och avser åren 1946—1948.

Den intagna redogörelsen för »Värdeminskningkontot» avser budgetåret 1 juli 1948—30 juni 1949.

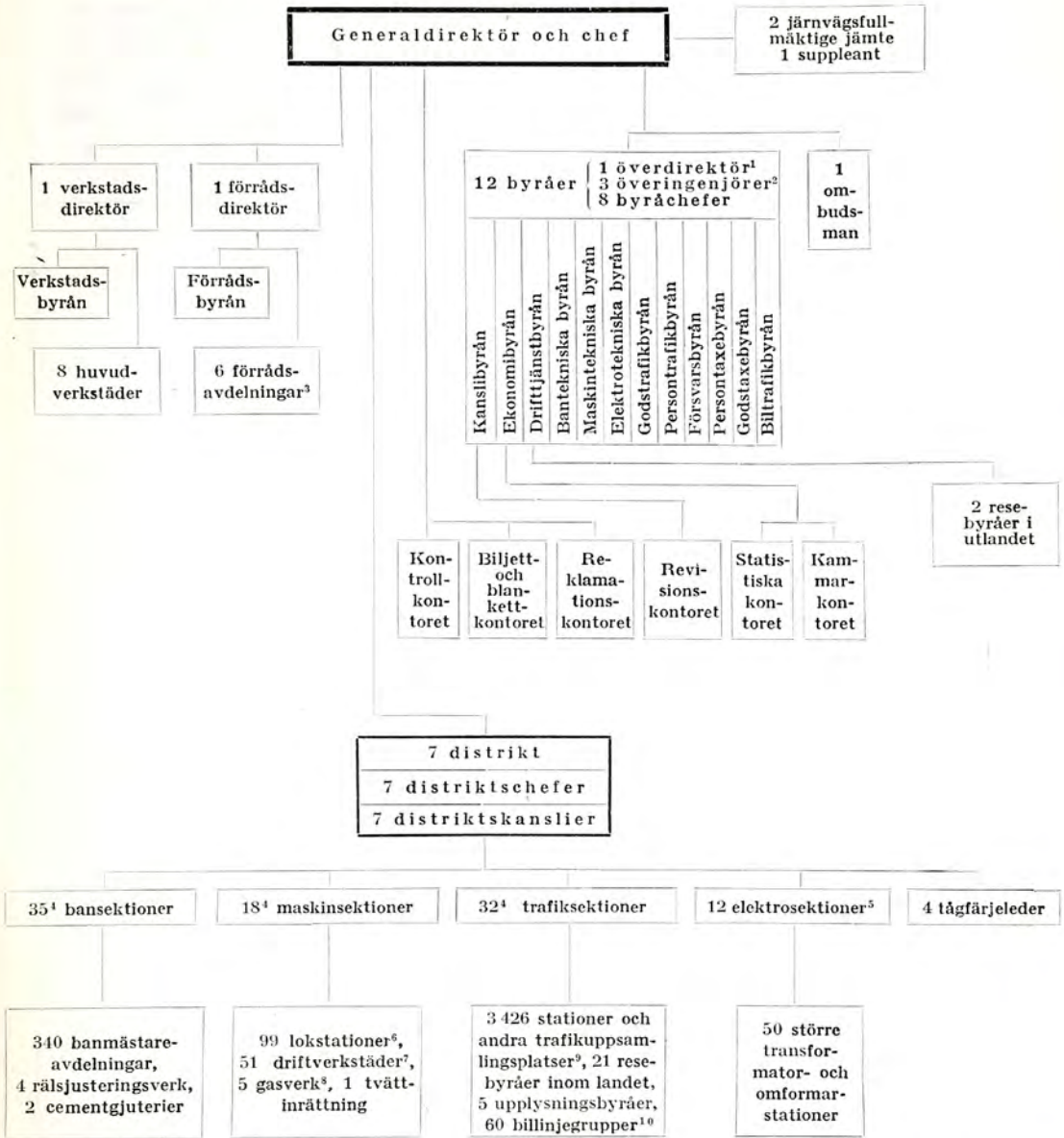
Den närmaste ledningen av hithörande arbeten handhaves inom kontoret av byråassistenten J. Carlsson.

Stockholm i april 1950.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

A. Richard Nilsson.

Tab. 1. Förvaltningsindelning:
A. 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 Härtill kommer 37 driftsektioner, Visby. — ⁵ För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggas å vederbörande baningenjörsexpeditioner. — ⁶ Härav 74 större. — ⁷ Inklusivt med driftverkstäder jämförliga reparationsplatser med minst 10 arbetare. — ⁸ Härav 3 i gång under året. — ⁹ Rälsbushållplatser medräknade. — ¹⁰ Härav 13 direkt underställda distriktschef.

Tab. 1 (forts.). Förvaltnings-
 B. Bansektionernas spårlängder,

Bansektionernas		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel- spår km
1	2	3	4	5
I Distriktet				
1	(Krylbo)—(Ulriksdal); (Gävle C)—Uppsala C med (Gävle C)—Korsnäsverken, Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Dannemora; Sala—(Hagström); Uppsala N—(Enköping)	Uppsala	430·2	58·4
2	(Järna)—Mjölby; Mjölby—(Hästholmen); Åby—(Katrineholm); Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—(Åtvidaberg)	Norrköping	406·5	86·5
3	Krylbo—(Fagersta C)—(Mjölby); Örebro S—(Svartå)	Örebro	308·3	30·4
4	(Älvsjö)—Järna—Katrineholm—(Hallsberg) med Södertälje S—Södertälje C; Södertälje S—(Eskilstuna C)—Nybybruk med Läggesta—Mariefred och Åkers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebokvarn ...	Stockholm	324·4	93·3
24	Ulriksdal—Stockholm C—Älvsjö med Tomtebodå—Värtan, Albano—(Stockholm Ö), Karlberg—Stockholm N och Älvsjö—Liljeholmen; Tomtebodå—Spånga .	Stockholm	42·7	24·4
31	(Vansbro)—Björbo—(Ludvika)—(Spånga); Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg; Ramnäs—Kolbäck; Köping—Tillberga; (Sala)—Tillberga; (Runhällen)—(Heby)—Enköpings hamn; Morgårdshammar—Morgårdshammars verkstad och Klackberg—Norberg	Västerås	450·0	—
37	Lärbro—Burgsvik; Slite—Habblingbo (spårvidd 0·891 m)	Visby	198·5	—
	Summa		2 160·6	293·0
II Distriktet				
5	Göteborg-Tingstad—Göteborg C—Almedal; Lärje rbg—Göteborg N; (Falköping C)—Göteborg C..... Lärje—Göteborg Västgöta (spårvidd 0·891 m).....	Göteborg	130·8 10·2	47·2 —
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Kristinehamn—Svartå—(Laxå) med Kil—Fryksta	Kristinehamn	212·3	—
7	Mora—(Kristinehamn) med Nyhyttan—Finnshyttan; Vansbro—Särna	Kristinehamn	400·5	—
8	(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Nässjö); Skövde—Karlsborg; Jönköping C—Jordbron; Vartofta—(Tidaholm)	Falköping	321·1	86·1
9	Strömstad—Uddevalla C—(Göteborg-Tingstad); Smedberg—Lysekil; Uddevalla C—Uddevalla hamn; (Almedal)—Söndrum; (Almedal)—(Borås C)	Göteborg	419·5 88·7	— —
	Bengtfors V—Uddevalla hamn (spårvidd 0·891 m) .			
36	(Gårdsjö)—Skara—(Vara)—(Lärje); (Gullspång)—Torved; Mariestad—(Moholm); Forshem—Lidköping—(Håkantorps)—Tumleberg; Lidköping—(Stenstorp)—Hjo; Axvall—(Skövde); Svensbro—Tidaholm; (Trollhättan)—Nossebro; Kinne-Kleva—Källby; Skara—Dämman (samtliga handelar smalspåriga, 0·891 m)	Lidköping	511·6	—
	Summa		2 094·7	133·3

indelning

kostnader m. m. år 1948

Spårlängd vid årets slut					Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)		
i huvudspår km	i sidospår		Totalt km	Härav elektrifierade spår km	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Nybyggnads- o. förändringsarbeten	Totalt	bm-avdelningar	spårväxlar uttryckta i enkla dylika	meter bro-längd
	permanenta km	icke permanenta km								
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
488·6	116·8	13·1	618·5	435·0	4 006	1 482	5 488	9	768	1 402
493·0	139·3	5·7	638·0	426·2	4 989	2 761	7 750	11	894	1 212
338·7	203·9	4·7	547·3	543·3	3 697	5 569	9 266	8	1 147	1 361
417·1	106·9	6·3	530·3	528·5	3 301	4 545	7 846	9	771	1 055
59·6	249·3	—	308·9	222·8	3 835	5 941	9 776	5	1 598	2 252
450·0	142·9	4·3	597·2	205·0	4 259	3 158	7 417	10	837	1 307
198·5	31·5	1·5	231·5	—	299	—	299	3	253	191
2 445·5	990·6	35·6	3 471·7	2 360·8	24 386	23 456	47 842	55	6 268	8 780
178·0	278·7	4·7	461·4	284·8	} 3 042	2 624	5 666	7	{ 1 576	2 683
10·2	16·2	—	26·4	—							102	457
212·3	109·2	2·9	324·4	313·2	2 261	1 276	3 537	6	614	1 595
400·5	68·9	6·1	475·5	—	2 003	2 029	4 032	8	377	852
407·2	118·2	4·1	529·5	485·2	4 652	4 784	9 436	8	820	1 253
419·5	128·6	4·4	552·5	382·8	4 250	2 710	6 960	12	715	1 676
88·7	11·1	0·6	100·4	—	485	333	818	2	132	194
511·6	81·3	4·9	597·8	—	780	—	780	10	759	912
2 228·0	812·2	27·7	3 067·9	1 466·0	17 473	13 756	31 229	53	5 095	9 622

Tab. 1 B (forts.). Bansektionernas spårlängder,

Bansektionernas		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel-spår km
1	2	3	4	5
	III Distriktet			
10	Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F; Trelleborg C—Trelleborg Ö; Malmö V—Södervärn; Malmö C—Östervärn; (Raus)—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Landskrona—Kävlinge—Lund C; Teckomatorp—Arlöv.....	Malmö	247·0	85·0
11	(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm); Nässjö—Oskarshamn.....	Nässjö	426·7 34·6	87·3 —
12	Eksjö—Österbymo (spårvidd 0·891 m).....			
	(Halmstad rbg)—(Teckomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Hälsingborg C—(Hässleholm) med Ramlösa—Raus; Klippan—(Eslöv); Billesholm—(Landskrona); (Värnamo)—Kärreberga.....	Hälsingborg	536·0	3·1
28	(Eslöv)—Ystad—(Södervärn); (Lund C)—Svedala—(Trelleborg C); (Östervärn)—Simrishamn; Dalby—Bjärsjölagård; Barsebäckshamn—(Kävlinge)—(Örtofta)—Sjöbo; (Södervärn)—(Trelleborg Ö); (Trelleborg C)—Rydsgård; Vellinge—Falsterbo; Börringe—Östratorp; (Brösarp)—Gärsnäs—Köpingebro; S:t Olof—Tomelilla.....	Ystad	521·2	—
30	(Hässleholm)—Kristianstad C—Åhus; (Älmhult)—Kristianstad C; Kristianstad C—(Eslöv); Långebro—Brösarp; (Hästveda)—Karpalund; Färlöv—Strö och (Älmhult)—(Sölvesborg).....	Kristianstad	327·2	—
	Summa		2 092·7	175·4
	IV Distriktet			
13	Gränsen mot Norge—Storlien—Östersund C—Brunflo—(Bräcke); (Hoting)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal....	Östersund	416·5	—
14	Långsele—Bräcke—Ånge—(Ljusdal); Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall).....	Sundsvall	453·1 19·5	— —
	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0·891 m).....			
15	Ljusdal—Bollnäs—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—(Gävle C); Kilafors—Söderhamn C; Ockelbo—(Gävle C)	Storvik	496·3	—
16	(Brunflo)—(Mora); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med Göringen—Dalfors.....	Orsa	498·2	—
17	(Storuman)—Hoting—(Forsmo); (Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C).....	Sollefteå	446·6	—
	Summa		2 330·2	—
	V Distriktet			
18	(Gällivare)—(Boden C)—Luleå.....	Luleå	200·6	—
19	Gränsen mot Norge—Riksgränsen—Gällivare med Gällivare—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle	Kiruna	246·7	—
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; Karungi—Övertorneå; Äivsbyn—Piteå.....	Boden	416·7	—
21	(Jörn)—Hällnäs—Forsmo—(Långsele); Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik.....	Umeå	495·3	—
23	(Gällivare)—Arvidsjaur; (Jörn)—Arvidsjaur—Storuman—(Hällnäs).....	Storuman	675·5	—
	Summa		2 034·8	—

kostnader m. m. år 1948

Spårlängd vid årets slut					Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)		
i huvudspår km	i sidospår		Totalt km	Härav elektrifierade spår km	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Nybyggnads- o. förändringsarbeten	Totalt	bm-avdelningar	spårväxlar uttryckta i enkla dylika	meter brolängd
	permanenta km	icke permanenta km								
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
332·0	234·3	3·7	570·0	476·3	5 050	3 833	8 883	7	1 653	1 726
513·9 34·6	167·4 4·8	5·2 —	686·5 39·4	483·8 —	4 539 85	3 396	8 020	12	{ 1 070 39	19 769
539·1	194·8	3·4	737·3	498·6	5 225	1 600	6 825	14	1 263	1 708
521·2	140·7	5·7	667·6	—	3 604	1 730	5 334	10	973	767
327·2	86·4	6·9	420·5	—	2 674	211	2 885	6	571	606
2 268·0	828·4	24·9	3 121·3	1 458·7	21 177	10 770	31 947	49	5 569	5 595
416·5	84·7	2·5	503·7	299·8	3 475	1 569	5 044	9	424	1 951
453·1 19·5	134·1 4·0	11·5 —	598·7 23·5	487·1 —	4 030	4 105	8 135	11	{ 650 29	1 417 50
496·3	173·1	9·1	678·5	368·2	5 139	1 401	6 540	12	925	2 756
498·2	55·0	4·4	557·6	—	3 204	1 140	4 344	9	323	1 138
446·6	52·6	8·5	507·7	—	3 078	1 298	4 376	9	330	1 933
2 330·2	503·5	36·0	2 869·7	1 155·1	18 926	9 513	28 439	50	2 681	9 245
200·6	83·2	4·6	288·4	276·0	2 606	3 326	5 932	7	443	331
246·7	72·1	2·4	321·2	314·6	4 535	3 250	7 785	10	346	778
414·0	101·5	7·3	522·8	200·2	4 580	1 587	6 167	9	527	1 965
495·3	108·1	10·7	614·1	417·7	5 765	2 420	8 185	13	522	3 390
675·5	51·7	9·4	736·6	—	2 954	592	3 546	14	283	2 150
2 032·1	416·6	34·4	2 483·1	1 208·5	20 440	11 175	31 615	53	2 121	8 614

Tab. 1 B (forts.). Bansektionernas spårlängder,

Bansektionernas		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
nr	omfattning		Totalt	Härav dubbel-spår
1	2	3	4	5
			km	km
VI Distriktet				
25	Borås C—(Värnamo)—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Jönköping C); (Uddevalle C)—(Herrljunga)—Borås C—(Varberg)	Borås	481·8	—
	Limmared—(Ullared)—(Falkenberg) (spårvidd 0·891 m.)		102·1	—
26	(Nässjö)—Kalmar C; Nybro—Emmaboda; (Alvesta)—Växjö—Karlskrona C och N	Kalmar	324·8	—
	(Kalmar V)—Kalmar C (spårvidd 0·891 m.)		0·9	—
27	(Hultsfred)—(Åseda)—(Växjö); (Oskarshamn)—(Sävsjöström)—Brittatorp; (Berga)—(Kalmar C)—(Torsås); Ljungbyholm—Påryd; Mönsterås—Fagerhult; (Sävsjö)—(Vetlanda)—(Målilla); Böda—Ottenby (samtliga bandelar smalspår, 0·891 m)	Växjö	665·6	—
29	Sölvesborg—(Näsum) (spårvidd 1·435 m.)	Karlshamn	0·4	—
	Bergkvara—Gullaboby; Torsås—(Gullberna); (Karlskrona N)—(Gullberna)—(Kristianstad C); Ronneby—Ronnebyredd; Bredåkra—(Växjö); Kvarnamåla—Norråryd; Skedalahed—Bolmen—Karlshamn C; Sandbäck—(Olofström); Sölvesborg—Hörviken (spårvidd 1·067 m)		509·0	—
32	Halmstad C—Värnamo—(Nässjö); Vaggeryd—(Jordbron); Reftete—(Hestra); Landeryd—(Limmared)—(Falköping S); Kinnared—(Varberg); Torup—Hyltebruk; (Söndrum)—Halmstad rbg	Halmstad	480·3	—
	Halmstad Ö—(Skedalahed) (spårvidd 1·067 m) ...		2·5	—
	Summa		2 567·4	—
VII Distriktet				
33	(Kil)—(Lärje rbg); Alvhem—Lilla Edet; (Kornsjö)—Mellerud; (Arvika)—(Billingsfors)—Mellerud; Beted—Skillingsfors; Årjäng—Åmål	Göteborg	546·5	—
34	(Falun C)—Ludvika—(Kil); Daglösen—Filipstad V; Torsby—(Kil)	Borlänge	335·1	—
35	Falun C—(Björbo); Rättvik—(Borlänge)—(Krylbo); Älvdalen—(Mora)—Falun—(Storvik)—Gävle C/N ..	Gävle	424·2	—
	Summa		1 305·8	—
	Summa för hela SJ		14 586·2	601·7

kostnader m. m. år 1948

Spårlängd vid årets slut					Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)		
i huvudspår km	i sidospår		Totalt km	Härav elektrifierade spår km	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Nybygg- nads- o. förändrings- arbeten	Totalt	bm-avdelningar	spår- växlar uttryckta i enkla dylika	meter bro- längd
	perma- nenta km	icke perma- nenta km								
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
481·8	108·2	3·9	593·9	—	3 201	3 447	6 648	12	672	1 360
102·1	11·8	0·4	114·3	—	276	36	312	1	115	225
324·8 0·9	85·6 8·0	2·6 —	413·0 8·9	— —	} 2 562	739	3 301	8	{ 593 33 }	} 820
665·5 0·4	93·6 2·7	6·1 —	765·2 3·1	— —							} 3 065	473	3 538	9	816	1 399
509·0	120·8	5·7	635·5	—						
480·3 2·5	100·4 6·9	4·2 —	584·9 9·4	20·7 —	} 2 651	593	3 244	9	{ 693 34 }	} 1 054
2 567·3	538·0	22·9	3 128·2	20·7							14 090	5 734	19 824	49	3 853	5 884
545·5	130·0	5·2	680·7	366·4	1 761	325	2 086	11	797	2 033
335·1	129·8	5·3	470·2	319·8	1 636	270	1 906	9	765	1 357
424·2	190·4	5·3	619·9	212·7	2 083	544	2 627	11	989	1 580
1 304·8	450·2	15·8	1 770·8	898·9	5 480	1 139	6 619	31	2 551	4 970
15 175·9	1 4539·5	197·3	19 912·7	8 568·7	121 972	75 543	197 515	340	28 138	52 710

¹ Härav 80·1 km inom verkstadsområden belägna spår, vilkas underhåll icke bekostas av banavdelningen. Vidare ingå vissa S J ej tillhöriga men av banavdelningen underhållna spår, nämligen 21·4 km av Stockholms stad och 74·6 km av Göteborgs stad tillhöriga industri- och hamnspår. I längden av permanenta sidospår ingå 479·9 km industri- och hamnspår tillhörande S J men däremot icke en del andra spår av samma slag i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 1 213·6 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls av S J.

Tab. 1 (forts.). Förvaltningsindelning

C. Organisationsförändringar m. m.

Datum	Km	B a n d e l a r ¹	Sektion nr			Datum	Km	B a n d e l a r ¹	Sektion nr				
			Bs	Ms	Ts				Bs	Ms	Ts		
Förändringar i sektionernas omfattning:													
1/4 47	1·6	Jönköping—Jordbron	frånskildes	32	—	32	1/7 48	490·7	Ämål—(Lärje rbg), (Arvika)— (Billingsfors)—Mellerud, Beted—Skillingsfors, Årjäng —Ämål, (Kornsjö)—Melle- rud, Lilla Edet—Alvhem				
			tillfördes	8	—	5							
1/7 47	150·8	Böda—Ottensby (0·891 m)	införlivades	27	27	27							
*	63·9	(Halmstad)—(Bolmen) (1·067 m)	införlivades	29	27	29	*	334·2	(Ludvika)—(Ställdalen)—(Kil)— (Ämål), Daglösen—Filipstad V, Torsby—(Kil)		33	33	33
*	—	Halmstad Ö	införlivades	29	27	32	*	70·1	(Falun C)—Ludvika		34	33	34
*	—	Kalmar C, Kalmar V, Kalmar S	frånskildes	—	—	26	*	421·1	Gävle C/N—(Storvik)—(Mora) —Älvdalen, Falun C—(Björbo), Rättvik—(Borlänge)— (Krylbo)		34	35	34
			tillfördes	—	—	27							
1/2 48	31·7	(Lund C)—(Kävlinge)— (Landskrona)	frånskildes	28	28	28	1/10 48	434·6	(Hallsberg)—(Frändtorp), Skövde—Karlsborg, Falkö- ping C—(Nässjö), Vartofta —(Tidaholm), Jönköping C —Jordbron		35	35	35
			tillfördes	10	10	10							
1/7 48	198·7	Lärbro—Burgsvik, Slite—Hab- lingbo (0·891 m)	införlivades	37 drs									
*	6·9	Lärje—Göteborg Västgöta (0·891 m)	införlivades	36	36	5	*	5·5	(Göteborg C)—Gubbero—Alme- dal, Gubbero—(Olskroken)		—	—	5
			tillfördes	—	—	8							
*	515·2	(Gårdsjö)—(Vara)—(Lärje), (Gullspång)—Torved, Marie- stad—(Moholm), Forshem— (Häkantor)—Tumleberg, Källby—Kinne-Kleva, Lid- köping—(Stenstorp)—Hjo, Svensbro—Tidaholm, (Sköv- de)—Axvall, (Trollhättan)— Nossebro, Skara—Dämman (samtl. 0·891 m)	införlivades	36	36	36	*	2·9	(Gubbero)—Almedal		frånskildes	9	—
			tillfördes	—	—	5					tillfördes	5	—
*	18·4	(Ljungbyholm)—Päryd (0·891 m)	införlivades	27	27	27	*	6·7	Lärje rbg—(Olskroken)—Göte- borg N		frånskildes	33	—
			tillfördes	—	—	5					tillfördes	5	—
*	4·1	Lärje rbg—(Olskroken)—Göte- borg N	införlivades	33	33	5	*	82·3	Torsby—(Kil)		frånskildes	—	33
			tillfördes	—	—	6					tillfördes	—	6
			införlivades	33	33	5	*	67·5	(Kil)—(Ämål)		frånskildes	34	—
			tillfördes	—	—	33					tillfördes	33	—
			införlivades	34	—	34					frånskildes	34	—
			tillfördes	—	—	33					tillfördes	33	—

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

Tab. 1 C (forts.). Organisationsförändringar m. m.

Datum	Km	Bandelar ¹	Sektion nr			Datum	Km	Bandelar ¹	Sektion nr		
			Bs	Ms	Ts				Bs	Ms	Ts
Tågfarjleder:											
1/6 47	180·0	Trelleborg—Warnemünde (hela sträckan)				16/3 48	180·0	Trelleborg—Warnemünde (hela sträckan)			
		nyöppnad	10	10				nedlagd		10	10
20/2 48	230·0	Trelleborg—Gdynia (halva sträckan)				*	53·5	Trelleborg—Sassnitz ²			
		nedlagd	10	10				åter öppnad		10	10
*	110·0	Trelleborg—Odra Port (halva sträckan)									
		nyöppnad	10	10							
Nyelektrifierade linjer:											
15/1 47	83·0	(Kungsängen)—Västerås	31	31	31						
7/6 47	34·7	(Västerås)—Köping	31	31	31						
1/2 48	11·3	(Kävlinge)—(Lund C).	10	10	10						
Den 1/7 1948 övertagna elektrifierade linjer:											
20/3 39	4·1	Lärje rbg—Göteborg N	5	33	5	1/10 43	91·7	(Gävle C)—Falun C	35	35	35
*	160·4	Ämål—Lärje rbg	33	33	33	10/10 44	70·1	(Falun C)—Ludvika	34	35	34
15/9 39	63·6	Kornsjö—(Mellerud)	33	33	33	18/2 46	114·5	(Ludvika)—(Daglösen)	34	33	34
11/11 40	67·6	Kil—(Ämål)	34	33	34	9/5 48	64·3	(Borlänge)—(Krylbo)	35	35	35
11/11 41	61·5	Daglösen—(Kil)	34	33	34						
Utökning av dubbelspårslinjer:											
9/6 47	8·0	(Gårdsjö)—Älgarås	8	5	5						

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

² Hela sträckan, 107 km, räknad som tillhörig SJ fr. o. m. den 16/3 1948. Tidigare har halva sträckan räknats som tillhörande SJ.

Bansektion		Banmästaravdelningarnas										
		Linjegrupp		nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
							dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
nr						kilometer	kilometer	kilometer	kilometer			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
1	A	112	(Ulriksdal)—Rosersberg.....	Rotebro.....	24·4	—	11·1	2·1	öbm	bm		
		113	(Rosersberg)—(Uppsala C)....	Märsta.....	32·4	—	7·3	0·2	fbm	bfm		
		114	Uppsala C—Uppsala N och Uppsala C—(Vattholma) ¹ samt Uppsala N—(Enkö- ping) ²	Uppsala C.....	{ 1·6 4·6 — 19·5	{ 20·5 2·6 1·6	{ 2·8 1·6	{ 0·4	{ öbm	{ bm		
		B	115	(Uppsala N)—Heby.....	Heby.....	—	42·8	11·1	0·2	fbm	bfm	
			116	(Heby)—(Krylbo).....	Sala.....	—	46·8	13·7	1·5	»	»	
		C	141	Vattholma—Tierp och Örbyhus—Dannemora ³	Tierp.....	{ — 42·6	{ 16·7	{ 1·4	{ öbm	{ bm		
			142	(Tierp)—(Gävle C) och Orrskog—Söderfors ⁴	Gävle C.....	{ — 9·1 — 50·6 — 9·2	{ 3·4 25·1 1·6	{ 2·3 34·9 2·4	{ » » »	{ » » »		
	2	A	143	(Hagastrom)—Gysinge.....	Sveden.....	—	49·2	6·2	1·7	fbm	bfm	
			144	(Gysinge)—(Sala).....	Runhällen.....	—	49·5	6·8	0·3	»	»	
			B	111	(Katrineholm)—(Åby).....	Strängsjö.....	—	38·8	6·3	0·3	»	»
				130	(Järna)—(Tystberga).....	Vagnhärad.....	—	36·7	6·0	—	»	»
				131	Tystberga—(Jönåker).....	Nyköping C.....	—	34·9	15·2	0·5	»	»
				132	Jönåker—(Åby).....	Ålberga.....	—	35·8	7·0	—	»	»
				133	Åby—Eksund.....	Norrköping C.....	16·2	0·8	38·4	24·2	öbm	bm
134				(Eksund)—(Linghem).....	Kimstad.....	27·0	—	9·9	0·5	fbm	bfm	
135				Linghem—(Vikingstad) och Linköping C—Tannefors ⁶ }	Linköping C.....	{ 23·0 — — 2·1	{ 16·4 1·8 4·8	{ 7·8 4·8	{ öbm	{ »		
136		Vikingstad—Mjölby och Mjölby—Hästhölm ⁷	Mjölby.....	{ 20·7 0·5 — 31·5	{ 16·0 5·4 0·1	{ 0·1 0·1	{ »	{ bm				
C		146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby—(Åtvidaberg) .	Bjärka-Säby.....	—	44·8	7·2	0·5	fbm	bfm		
		147	(Brokind)—(Björkhult).....	Kisa.....	—	47·0	6·5	0·1	»	»		
		148	Björkhult—(Hultsfred).....	Vimmerby.....	—	46·1	7·8	1·3	»	»		
3		A	118	Örebro C—Örebro S—(Halls- berg) ⁸	Örebro C.....	24·2	1·8	50·8	9·5	öbm	bm	
	119		Hallsberg—Åsbro ⁹	Hallsberg.....	6·0	11·2	64·2	4·5	»	»		
		B	120	(Åsbro)—Karlsby.....	Mariedam.....	—	44·6	10·6	3·9	fbm	bfm	
			121	(Karlsby)—(Mjölby).....	Motala V.....	—	39·8	14·9	3·3	»	»	
			126	(Örebro C)—Spannarboda ¹⁰ ..	Frövi.....	—	41·2	22·9	3·1	öbm	bm	
		C	127	(Spannarboda)—(Fagersta C)..	Krampen.....	—	54·1	9·1	0·2	fbm	bfm	
			129	(Fagersta C)—Krylbo.....	Krylbo.....	—	36·9	28·7	0·5	öbm	bm	
	4	A	123	(Örebro S)—(Svartå) ¹¹	Fjugesta.....	—	48·5	7·4	0·5	fbm	bfm	
			104	(Älvsjö)—Uttran.....	Huddinge.....	17·0	—	8·9	—	»	»	
			B	105	(Uttran)—Järna och Söder- tälje S—Södertälje C.....	Södertälje S.....	22·1	3·3	22·9	4·8	öbm	bm
106				(Järna)—(Stjärnhov).....	Gnesta.....	10·4	23·2	7·9	—	fbm	bfm	
		C	107	Stjärnhov—(Flen) och Skebo- kvarn—Malmköping ¹²	Sparreholm.....	6·9	30·1	8·1	0·5	»	»	
			108	Flen—Katrineholm.....	Katrineholm.....	23·8	2·0	27·3	3·8	öbm	bm	
			109	(Katrineholm)—Högsjö.....	Vingåker.....	—	29·5	6·3	3·6	fbm	bfm	
			110	(Högsjö)—(Hallsberg).....	Pålsboda.....	13·1	21·7	4·7	—	»	»	

indelning

biträdessträckor vid årets slut

Banbiträdessträckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banbiträden	antal platser		antal använd personal				
	dubbelspår km	enkelspår km			dubbelspår km	enkelspår km			vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	2·7	—	1	3	8·1	—	—	9	—	—	—	—	—		
11	2·9	—	1	4	8·1	—	—	11	—	—	—	—	—		
2	—	3·1	1	1	1·6	4·6	—	2	—	—	—	—	—	¹ B-linje.	
4	—	4·9	1	2	—	9·8	—	4	—	—	—	—	—		
5	—	8·3	1	—	—	—	—	5	2	—	—	1	2	² C-linje. Besiktigas ej Soh av banbiträdena.	
11	—	3·9	1	4	—	10·7	—	11	—	—	—	—	—		
12	—	3·9	1	4	—	11·7	—	12	—	—	—	—	—		
8	—	5·3	1	3	—	14·2	—	8	—	—	—	—	—		
1	—	9·1	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	³ C-linje. Besiktigas ej Soh av banbiträdena.	
10	—	5·1	1	4	—	12·7	—	10	1	—	—	1	2	⁴ C-linje. Besiktigas av banbiträdena varannan vardag.	
1	—	9·2	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	⁵ Besiktigas ej Soh av banbiträdena.	
6	—	8·2	⁵ 1	—	—	—	—	6	3	—	—	—	—		
6	—	8·3	⁵ 1	—	—	—	—	6	4	—	—	—	—		
9	—	4·3	1	3	—	12·9	—	9	—	—	—	—	—		
3	—	12·2	1	3	—	12·2	—	3	—	—	—	—	—		
8	—	4·4	1	3	—	13·9	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4·5	1	3	—	12·0	—	8	—	—	—	—	—		
5	3·4	0·8	1	2	8·1	0·8	—	5	1	—	3	—	—		
9	3·0	—	1	3	9·0	—	—	9	—	—	—	—	—		
8	2·9	—	1	3	7·7	—	—	8	—	—	—	—	—		
1	—	2·1	1	—	—	2·1	—	1	—	—	—	—	—	⁶ C-linje.	
7	2·9	0·5	1	3	6·9	0·5	—	7	—	—	—	—	—		
3	—	10·5	1	1	—	31·5	—	3	3	—	—	—	—	⁷ C-linje.	
6	—	7·5	1	3	—	14·9	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7·8	1	2	—	23·5	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7·7	1	2	—	23·0	—	6	2	—	—	1	2		
7	3·7	—	1	3	8·7	—	—	7	—	—	—	—	—	⁸ Härav 1·3 km B-linje Örebro C mot Frövi och 0·5 km C-linje Örebro S mot Svartå.	
5	3·0	3·8	1	2	5·7	11·4	—	5	—	—	—	—	—	⁹ Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5·1 km, och Hallsberg—gränsen mot 4 bs, 0·1 km, räknas till A-linjer.	
9	—	5·0	1	3	—	14·9	—	9	—	—	—	—	—		
9	—	4·4	1	3	—	13·3	—	9	—	1	2	—	—		
10	—	4·1	1	4	—	10·3	—	10	—	—	—	—	—	¹⁰ 1·3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm.avd. nr 118.	
11	—	4·9	1	4	—	13·5	—	11	—	—	—	—	—		
9	—	4·1	1	3	—	12·3	—	9	—	—	—	—	—		
10	—	4·8	1	5	—	9·7	—	10	—	—	—	—	—	¹¹ 0·5 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.avd. nr 118.	
6	2·8	—	1	2	8·5	—	—	6	—	—	—	—	—		
10	2·2	1·6	1	4	5·5	1·6	—	10	—	1	1	—	—		
9	3·3	3·8	1	3	9·9	11·3	—	9	—	—	—	—	—		
10	3·4	3·8	1	4	6·9	10·0	—	10	—	—	—	—	—		
2	12·9	1·9	1	2	23·8	1·9	—	2	—	—	—	—	—	¹² Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9·3 km, räknas till C-linjer.	
8	—	3·7	1	3	—	9·8	—	8	—	—	—	—	—		
10	3·3	3·6	1	4	6·6	10·8	—	10	—	—	—	—	—		

Bansektion		Banmästaravdelningarna										
		Linjegrupp		nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
							dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
nr						km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
4	C	137	(Södertälje S)—Åkers stycke- bruk—Strängnäs o. Läggesta —Mariefred.....	Nykvarn	—	57·1	12·6	6·2	fbm	bfm		
		138	(Åkers styckebruk)—(Eskils- tuna C)—Nybybruk o. Stål- boga—(Malmköping)	Eskilstuna S	—	63·5	14·6	5·9	»	»		
24	A	101	(Stockholm C)—Ulriksdal, Tomteboda Ö—(Huvudsta).	Tomteboda	5·9	—	72·9	4·7	öbm	bm		
		102	Stockholm C—(Stockholm S).	Stockholm C	3·9	—	35·2	1·0	»	»		
		103	Stockholm S—Ålvsjö, Lilje- holmen—Västberga	Stockholm S	5·8	2·2	46·8	21·0	»	»		
	C	100	(Tomteboda)—Värtan, Albano —(Stockholm Ö) o. (Karl- berg)—Stockholm N	Värtan	—	7·1	60·0	17·7	»	»		
		149	Huvudsta—Spånga, Spånga— Lövsta o. Sundbyberg N— Ulvsunda ¹	Sundbyberg	8·5	1·0	13·8	24·0	»	»		
31	C	150	(Spånga)—Bålsta	Bålsta	—	35·3	8·6	—	fbm	bfm		
		151	(Bålsta)—Enköping o. En- köping—(Heby)—(Runhål- len)	Enköping	{	26·9	13·6	1·1	»	»		
					{	46·6	3·4	—	»	»		
		152	(Enköping)—(Tillberga) och (Tillberga)—(Sala)	Tillberga	{	25·9	3·4	—	»	»		
					{	27·5	3·4	0·4	»	»		
		153	(Tillberga)—Ramnäs	Tillberga	{	28·8	6·7	4·4	»	»		
			(Kolbäck)—Ramnäs		{	25·8	3·5	6·9	»	»		
		154	(Ramnäs)—Ängelsberg och Ängelsberg—(Snyten)— Kärrgruvan	Ängelsberg	{	21·9	6·0	1·1	»	»		
					{	17·0	13·3	4·3	»	»		
		155	(Ängelsberg)—(Smedjebacken) ³	Fagersta C	—	43·9	12·4	12·7	»	»		
		156	Smedjebacken—(Ludvika)— (Nyhammar)	Ludvika	—	40·2	11·6	5·0	»	»		
		157	Nyhammar—(Vansbro)	Dala-Järna	—	62·9	7·1	1·2	»	»		
		158	Tillberga—Västerås V	Västerås	—	14·8	33·8	26·7	öbm	bm		
		159	(Västerås V)—Köping	Kolbäck	—	32·7	16·1	0·9	fbm	bfm		
37 drs	C	161	Lärbro—Visby—(Roma)	Visby	—	57·6	9·7	5·6	bm	bv		
		162	Roma—Burgsvik	Viklau	—	58·5	13·6	3·6	»	»		
		163	Slite—(Roma)—Hablingbo ..	Klintehamn	—	82·4	8·8	2·1	»	»		
5	A	201	Almedal—Göteborg C—(Par- tille), Olskroken—Gubbero och Göteborg Västgöta— Olskroken ⁵	Göteborg C	{	11·2	5·7	84·0	4·6	öbm	bm	
					{	—	2·8	—	»	fbm		
		202	Partille—(Norsesund)	Lerum	25·2	—	10·3	0·8	fbm	bfm		
		203	Norsesund—(Lagmansholm)...	Alingsås	11·7	13·3	7·5	0·1	»	»		
		204	Lagmansholm—(Fåglavik)...	Herrljunga	—	28·2	12·5	0·9	»	»		
		205	Fåglavik—(Falköping C)	Floby	—	27·6	6·7	—	»	»		
	B	200	(Olskroken)—Göteborg-Ting- stad—Sannegården—Rya- hamnen, Göteborgs frihamn och Göteborgs västra	Sannegården	—	2·0	41·6	89·7	öbm	bm		

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas				Bevakningsgruppernas				Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banbiträden	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			väggors-nin-gar	and-ra	banvak-ter	annan-man-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
4	—	14·3	1	4	—	14·3	—	4	3	—	—	—	5		
12	—	4·6	1	4	—	13·9	—	12	1	—	—	—	1		
3	1·9	—	1	1	5·9	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	1·3	—	1	1	3·9	—	2	1	—	1	—	1	—		
3	2·9	2·2	1	1	5·8	2·2	—	3	1	—	—	—	1		
3	—	2·4	1	2	—	3·6	—	4	—	—	—	—	—		
3	2·7	0·3	1	2	4·2	0·5	—	3	1	—	1	—	—	¹ Ingå i kol. 9 med 21·4 km.	
9	—	3·9	1	4	—	8·8	—	9	—	—	—	—	—		
7	—	3·8	1	4	—	6·7	—	7	1	—	—	—	1		
6	—	7·8	²	3	—	15·5	—	6	1	—	—	—	1	² Sträckorna besiktigas Soh.	
6	—	4·3	1	3	—	8·6	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	4·6	1	3	—	9·2	—	6	2	—	—	2	2		
7	—	4·1	1	3	—	9·6	—	7	—	—	—	—	—		
5	—	5·2	1	3	—	8·6	—	5	2	—	—	—	3		
6	—	3·7	1	3	—	7·3	—	6	—	—	—	—	—		
5	—	3·4	1	3	—	5·7	—	5	2	—	—	—	4		
11	—	4·0	1	6	—	7·3	—	11	2	1	2	—	5	³ Härav tillhör 1·8 km B-linje.	
10	—	4·0	1	5	—	8·0	—	10	2	—	—	—	3		
14	—	4·5	1	7	—	9·0	—	14	1	—	—	—	2		
5	—	3·0	1	3	—	4·9	—	5	1	—	—	2	1		
8	—	4·1	1	4	—	8·2	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	7·2	1	1	—	57·6	—	8	5	—	—	—	5	} Spårvidd 0·891 m.	
9	—	6·5	1	1	—	58·5	—	9	6	—	—	—	6		
7	—	11·8	1	1	—	82·4	—	7	2	—	—	—	2		
6	2·7	2·7	⁴	3	8·1	2·7	—	6	—	—	—	—	—	⁴ Å sträckan Frändtorp—Partille 2 besiktningar.	
1	—	2·8	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	⁵ C-linje (spårvidd 0·891 m.).	
2	12·6	—	1	2	25·2	—	—	2	—	—	—	—	—		
8	2·6	3·9	1	3	7·9	8·2	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4·0	1	3	—	9·4	—	7	—	—	—	—	—		
2	—	13·8	1	2	—	13·8	—	2	—	—	—	—	—		
2	—	2·0	1	1	—	2·0	—	2	—	2	4	1	—		

Bansektion		Banmästaravdelningarna										
		Linjegrupp		nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stån- dare	före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare
							dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
5	C	206	(Olskroken)—Lärje skiljesta- tion, Lärje skiljestation— Marieholms rbg—Göteborg N ¹ och Lärje rbg—(Olskro- ken)—Göteborg N.....)	Göteborg N.....	{ — —	7·3 5·7	15·9 41·4	2·3 15·5	öbm	fbm bfm		
6	B	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp...	Degerfors.....	—	37·5	14·4	13·8	fbm	»		
		218	(Strömtorp)—Kristinehamn— (Väse).....	Kristinehamn....	—	39·6	33·2	6·1	öbm	bm		
		219	Väse—Skåre.....	Karlstad Ö.....	—	31·5	24·9	9·7	»	»		
		220	(Skåre)—(Brunsborg) o. Kil— Fryksta.....	Kil.....	—	40·5	20·5	0·6	»	»		
		221	Brunsborg—Ottebol.....	Arvika.....	—	32·1	10·3	3·5	fbm	bfm		
		222	(Ottebol)—Charlottenberg— gräns. mot Norge.....	Charlottenberg...	—	31·1	8·8	0·1	»	»		
7	C	237	(Kristinehamn)—(Herrhult)— Gammalkroppa.....	Nässundet.....	—	46·3	12·6	9·8	»	»		
		238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) och Nyhyttan—Finnshyttan	Nyhyttan.....	—	43·3	9·8	5·1	»	»		
		240	Lesjöfors—Gräddsjön.....	Sågen.....	—	42·4	8·1	4·3	»	»		
		241	(Gräddsjön)—Vansbro—Brint- bodarne.....	Vansbro.....	—	50·5	16·8	1·9	»	»		
		243	(Brintbodarne)—Mora.....	Mora.....	—	46·2	10·2	0·8	»	»		
		244	(Vansbro)—(Megrinn).....	Malung.....	—	58·8	5·4	0·5	»	»		
		245	Megrinn—Högstrand.....	Lima.....	—	57·6	5·1	—	»	»		
		246	(Högstrand)—Särna.....	Särna.....	—	55·3	7·0	—	»	»		
8	A	207	Vartofta—Falköping C ² — (Stenstorp) och Vartofta—(Tidaholm) ³ ...	Falköping C.....	{ 14·1 —	12·4 24·0	25·8 4·2	7·4 3·4	öbm	bm		
		211	Stenstorp—Skövde—(Väring).	Skövde.....	—	16·3	14·6	14·2	5·8	»		
		212	Väring—(Älgarås).....	Töreboda.....	—	—	38·3	12·6	1·1	fbm		
		213	Älgarås—(Laxå).....	Gårdsjö.....	—	30·0	0·4	7·0	0·4	»		
		214	Laxå—(Hallsberg) ⁴	Laxå.....	—	25·6	0·4	12·7	14·3	»		
	B	208	(Vartofta)—Bankeryd.....	Mullsjö.....	—	—	47·1	6·7	0·4	»		
		209	(Bankeryd)—(Nässjö) och Jönköping H—Jordbron ⁵ ...	Jönköping C.....	{ — —	51·1 1·6	18·8 6·5	7·5 3·1	öbm	bm		
	C	215	(Skövde)—Karlsborg.....	Tibro.....	—	—	43·5	10·5	0·5	fbm		
9	A	229	(Almedal)—(Kungsbacka) ...	Mölnbals nedre ..	—	—	22·1	7·3	3·3	»		
		230	Kungsbacka—Väröbacka.....	Kungsbacka.....	—	—	32·6	8·9	0·1	»		
		231	(Väröbacka)—(Himle).....	Varberg.....	—	—	27·6	19·7	1·9	»		
		232	Himle—Heberg.....	Falkenberg.....	—	—	31·7	15·5	1·7	»		
		233	(Heberg)—Söndrum.....	Harplinge.....	—	—	26·7	7·7	—	»		
	B	225	(Göteborg-Tingstad)—(Sten- ungsund).....	Kungälv's Yt- terby.....	—	—	41·6	7·4	—	»		
		226	Stenungsund—(Uddevalle C).	Ljungskile.....	—	—	40·4	5·7	—	»		
	C	227	Uddevalle C—Hällevadsholm ⁶	Uddevalle C.....	—	—	42·8	23·0	6·5	öbm		
		228	(Hällevadsholm)—Strömsstad.	Skee.....	—	—	54·3	7·1	—	fbm		
		235	(Smedberg)—Lysekil.....	Lysekil.....	—	—	34·7	6·0	0·2	»		
		247	(Almedal)—Hindås.....	Landvetter.....	—	—	31·5	11·3	1·2	»		
		248	(Hindås)—(Borås C).....	Bollebygd.....	—	—	34·0	7·6	0·5	»		

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmänen	banbiträden	antal platser		antal använd personal				
	dubbelspår	enkelspår			dubbelspår	enkelspår			vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal		
	km	km			km	km									
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
1	—	7·3	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1 Spårvidd 0·891 m.	
2	—	2·8	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—		
8	—	4·7	1	3	—	12·5	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	4·4	1	3	—	13·2	—	9	—	—	—	—	—		
7	—	4·5	1	3	—	10·5	—	7	—	—	—	—	—		
8	—	5·1	1	3	—	13·5	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4·6	1	3	—	10·7	—	7	—	1	1	—	—		
7	—	4·4	1	3	—	10·4	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	5·1	1	3	—	15·4	—	9	—	—	—	—	—		
3	—	14·4	1	2	—	21·7	—	3	1	—	—	—	1		
8	—	5·3	1	3	—	14·1	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	5·6	1	3	—	16·8	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	5·8	1	3	—	15·4	—	8	2	—	—	—	2		
6	—	9·8	—	6	—	9·8	—	6	1	—	—	—	1		
4	—	14·4	—	4	—	14·4	—	4	1	—	—	—	1		
6	—	9·2	—	6	—	9·2	—	6	—	—	—	—	—		
6	3·5	6·4	1	2	14·1	12·4	—	6	—	—	—	—	—	2 Sträckan Vartofta—(Falköping C), 12·0 km, räknas till B-linjer.	
2	—	12·0	1	1	—	24·0	—	2	4	—	—	—	—	3 C-linje.	
7	4·1	4·9	1	3	10·8	9·7	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	4·3	1	3	—	12·8	—	9	—	—	—	—	—		
7	4·3	—	1	3	10·0	—	—	7	—	—	—	—	—		
6	4·3	0·4	1	2	12·8	—	—	6	—	—	—	—	—	4 Sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5·1 km (se 3 bs, bm.avd. nr 119).	
9	—	5·2	1	3	—	15·7	—	9	—	—	—	—	—	5 C-linje.	
10	—	5·1	1	4	—	12·9	—	10	—	—	—	—	—		
1	—	1·6	1	1	—	1·6	—	1	—	—	—	—	—		
4	—	11·0	1	2	—	21·7	—	4	—	—	—	—	—		
5	—	4·4	1	2	—	11·0	—	5	—	—	—	—	—		
8	—	4·1	1	4	—	8·1	—	8	—	—	—	—	—		
2	—	13·2	1	1	—	27·6	—	2	—	—	—	—	—		
8	—	4·0	1	3	—	10·6	—	8	—	—	—	—	—		
6	—	4·5	1	2	—	13·4	—	6	—	—	—	—	—		
9	—	4·6	1	4	—	10·4	—	9	1	1	2	—	3		
9	—	4·5	1	4	—	10·1	—	9	3	—	—	3	3		
8	—	4·9	1	4	—	9·8	—	8	1	—	—	—	1	6 Häre ingå 2·7 km av sträckan Uddevalla hamn—Ängebacken.	
10	—	5·4	1	5	—	10·9	—	10	1	—	—	—	1		
3	—	11·5	1	1	—	34·7	—	3	—	—	—	—	—		
5	—	6·5	1	3	—	10·8	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	6·8	1	3	—	11·3	—	5	—	—	—	—	—		

Banmästaravdelningarna										
Bansektion	Linjegrupp	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
					dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
					km	km	km	km		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	C	249	(Uddevalla hamn)—Tängelanda	Högsäter	—	43·8	4·5	0·9	fbm	bfm
		250	(Tängelanda)—Bengtstors V..	Bengtstors V	—	44·5	6·9	1·2	»	»
36	C	251	(Lärje)—Gråbo	Lärje	—	20·8	4·4	0·2	»	»
		252	(Gråbo)—(Nossebro)	Björboholm	—	49·7	7·5	—	bm	»
		253	Trollhättan—Nossebro—(Tum- leberg)—Håkantorp	Nossebro	—	52·1	7·4	0·2	»	»
		254	Tumleberg—Skara	Skara	—	45·3	14·2	1·3	»	»
		255	(Lidköping)—(Skara)—Forshem	Skara	—	51·0	13·1	6·1	»	»
		256	(Forshem)—Hasslerör o. Mo- holm—Mariestad	Mariestad	—	50·6	9·3	4·5	»	»
		257	(Hasslerör)—Gårdsjö o. Torved —Gullspång	Lyrestad	—	50·7	9·6	1·0	»	»
		258	Håkantorp—(Forshem) o. Käll- by—Kinne-Kleva	Lidköping	—	65·6	13·8	10·7	»	bb
		259	Skövde—(Skara) o. (Stenstorp) —Axvall, inkl. (Skara)— Dämman	Axvall	—	49·1	29·8	3·4	fbm	»
		260	Stenstorp—Hjo o. Svensbro— Tidaholm	Svensbro	—	54·8	—	—	bm	»
10	A	301	Arlöv—Malmö C—Lundavä- gen, Malmö V—Södervärn ¹ och Malmö C—Östervärn ¹	Malmö C	{ 5·5 3·2 85·8 64·8 — 3·8 4·3 13·1				öbm	bm
		302	Teckomatorp—(Arlöv)	Kävlinge	{ — 2·7 7·0 4·4 — 31·8 22·9 6·1				»	»
		306	(Arlöv)—(Eslöv) och Lund C —(Kävlinge) ²	Lund C	{ 27·7 — 19·7 16·3 — 11·1 1·4 0·6				»	»
		307	Eslöv—(Tjörnarp) och (Teckomatorp)—Eslöv ³	Eslöv	{ 29·4 2·4 21·4 5·2 — 14·6 2·6 —				»	»
		309	Tjörnarp—Hässleholm	Hässleholm	{ 22·4 1·9 22·5 5·6				»	»
		337	(Lundavägen)—TrelleborgF och Trelleborg C—Trelleborg Ö.	Trelleborg	{ — 32·4 26·0 10·3				»	»
	C	335	(Raus)—(Teckomatorp), Bille- berga—Landskrona och Landskrona—(Kävlinge)	Landskrona	{ — 38·6 16·9 23·0 — 19·0 3·7 —				»	»
11	A	310	(Hässleholm)—Osby	Hästveda	{ 6·7 22·1 9·2 —				fbm	bfm
		311	(Osby)—(Diö)	Älmhult	{ — 32·3 16·3 1·0				»	»
		312	Diö—Blädinge	Vislanda	{ — 31·0 12·8 1·2				»	»
		313	(Blädinge)—Lidnäs	Alvesta	{ — 27·4 17·1 0·2				öbm	bm
		314	(Lidnäs)—(Sävsjö)	Lamhult	{ — 37·8 5·9 0·8				fbm	bfm
		315	Sävsjö—(Nässjö)	Sävsjö	{ 28·1 0·5 8·1 1·6				»	»
		316	Nässjö—(Aneby)	Nässjö	{ 23·4 4·4 45·2 1·5				öbm	bm
		318	Aneby—Tranås	Tranås	{ 29·1 0·6 9·1 —				fbm	bfm
		319	(Tranås)—(Mjölby)	Boxholm	{ — 35·3 10·5 3·0				»	»
	C	349	(Nässjö)—Eksjö—(Ingatorp) o. | Eksjö—Österbymo ³ . . . . . |	Eksjö	{ — 48·7 8·4 3·1 — 34·6 4·8 0·4				öbm	bm
		350	Ingatorp—Hultsfred—Målilla —(Rosenfors)	Hultsfred	{ — 48·8 15·6 4·2				fbm	bfm
		351	Rosenfors—Berga—Oskars- hamn	Berga	{ — 50·3 9·1 6·7				»	»

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medel-längd huvudspår		antal be-sikt-nin-gar pr dygn	antal	medel-längd huvudspår		ban-för-män	ban-biträ-den	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår	en-kel-spår			kilometer	kilometer			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-man-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal		
	km	km			km	km									
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
3	—	14·6	1	3	—	14·6	—	3	2	—	—	—	2	} Spårvidd 0·891 m.	
3	—	14·9	1	3	—	14·9	—	3	2	—	—	—	2		
2	—	10·4	1	1	—	20·8	—	2	—	—	—	—	—	} Spårvidd 0·891 m.	
7	—	7·1	1	3	—	16·6	1	6	2	—	—	—	—		
6	—	8·7	1	3	—	17·4	1	5	3	—	—	1	2		
6	—	7·6	1	3	—	15·1	1	5	2	—	—	—	2		
6	—	8·5	1	3	—	17·0	1	5	5	—	—	2	6		
7	—	7·2	1	3	—	16·9	1	6	1	—	—	—	1		
6	—	8·5	1	3	—	16·9	1	5	1	—	—	—	1		
5	—	13·1	1	3	—	21·9	—	5	2	—	—	1	2		
7	—	7·0	1	3	—	16·4	1	6	8	—	—	5	10		
4	—	13·7	—	2	—	27·4	—	4	9	—	—	2	7		
3	2·7	3·2	1	3	5·5	4·8	—	6	—	—	—	—	—	} ¹ C-linje.	
2	—	1·9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
1	—	2·7	1	—	—	—	—	—	1	—	1	1	—	} ² C-linje.	
7	—	4·5	1	3	—	10·6	—	7	1	—	—	—	2		
10	2·8	—	1	5	6·9	—	—	10	—	—	—	—	—		
1	—	9·5	1	—	—	19·0	—	1	1	—	—	1	1	} ³ C-linje.	
4	7·4	—	1	3	9·8	—	—	4	—	—	—	—	—		
2	—	7·3	1	1	—	14·6	—	2	2	—	—	—	2		
5	4·5	—	1	2	11·2	—	—	5	—	—	—	—	—	} Av enkelspårssträckorna å 10 bs A-linjer, sammanlagt 103·9 km, räknas 43·6 km till C-linjer.	
7	—	4·6	1	3	—	10·8	—	7	5	—	—	3	5		
6	—	6·4	1	3	—	12·9	—	6	2	—	—	2	2		
2	—	9·5	1	1	—	19·0	—	2	1	—	—	—	1		
5	1·3	4·4	1	2	3·3	11·0	—	5	—	—	—	—	—		
8	—	4·0	1	2	—	16·1	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	3·9	1	2	—	15·5	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	3·9	1	2	—	13·7	—	7	—	—	—	—	—		
6	—	6·3	1	3	—	12·7	—	6	—	—	—	—	—		
6	4·7	—	1	2	14·3	—	—	6	—	—	—	—	—		
9	2·8	—	1	3	7·8	1·5	—	9	—	—	—	—	—		
10	3·0	—	1	3	10·0	—	—	10	—	—	—	—	—		
9	—	3·9	1	3	—	11·8	—	9	—	—	—	—	—		
6	—	8·1	1	3	—	16·2	—	6	4	—	—	1	3	} ⁴ Spårvidd 0·891 m.	
3	—	11·5	1	—	—	—	—	3	1	—	—	—	1		
6	—	8·1	1	3	—	16·2	—	6	2	—	—	—	2		
6	—	8·4	1	3	—	16·8	—	6	2	—	—	—	2		

Bansektion		Banmästaravdelningarna										
		Linjegrupp		nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stån- dare	före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare
							dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
nr						km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
12	A	303	(Teckomatorp)—(Billesholm)— (Åstorp)	Svalöv	—	33·0	10·6	0·9	fbm	bfm		
		328	Åstorp—Ängelholm C—(Vejby- slätt) ¹	Ängelholm C	—	24·8	27·7	3·5	öbm	bm		
		329	Vejbyslätt—(Laholm)	Båstad	—	32·5	8·8	0·5	fbm	bfm		
		330	(Halmstad rbg)—(Veinge— Laholm o. Veinge—Knäred) ² }	Veinge	{ —	20·9	13·1	1·1	»	»		
					{ —	15·5	1·4	—	»	»		
	B	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F| och Hälsingborg C—Raus ³ }	Hälsingborg F. ...	{ —	26·8	20·7	5·0	öbm	bm		
					{ 3·1	3·1	23·9	23·1				
	C	304	Billesholm—(Landskrona) ⁴ ..	Billesholm	—	26·6	7·7	8·7	fbm	bfm		
		320	Ö:a Ljungby—Kärreberga— (Åstorp)—(Ramlösa)	Bjuv	—	31·1	13·6	15·1	»	»		
		321	(Markaryd)—(Ö:a Ljungby) ..	Örkellunga	—	46·2	5·9	2·1	»	»		
		322	(Ljungby)—(Markaryd)	Strömsnäsbruk ..	—	48·7	8·9	5·7	»	»		
		323	(Värnamo)—Ljungby	Lagan	—	42·7	6·3	—	»	»		
		326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle ..	Höganäs	—	36·0	17·3	12·9	»	»		
		331	(Knäred)—(Hässleholm)	Markaryd	—	55·5	9·6	—	»	»		
		333	(Hässleholm)—Klippan— (Kärreberga)	Klippan	—	50·8	13·3	7·7	»	»		
		334	(Klippan)—(Eslöv)	Ljungbyhed	—	38·9	5·9	0·3	»	»		
28	C	308	Barsebäckshamn—(Sjöbo)	Örtofta	—	63·4	16·5	3·0	»	»		
		317	(Södervärn)—(Trelleborg Ö) och Vellinge—Falsterbo	Vellinge	—	45·6	15·4	3·8	»	»		
		324	(Östervärn)—Sjöbo o. Dalby —(Harlösa)	Östervärn	—	59·3	15·4	3·3	»	»		
		325	(Sjöbo)—Simrishamn	Tomelilla	—	46·5	10·5	3·7	»	»		
		336	(Lund)—(Trelleborg C) och (Trelleborg C)—(Klagstorp) ..	Trelleborg	—	53·8	13·0	5·0	»	»		
		338	(Södervärn)—Böringe och Böringe—Östratorp	Södervärn	—	46·3	13·2	6·2	»	»		
		339	(Böringe)—(Ystad) och (Klagstorp)—Rydsgård	Skurup	—	54·8	13·6	3·6	»	»		
		340	(Lövestad)—Ystad	Ystad	—	31·9	22·6	17·7	»	»		
		341	(Brösarp)—(Gärnsås)—(Kö- pingebro),(Tomelilla)—S:t Olof	S:t Olof	—	69·8	9·9	0·4	»	»		
		342	(Eslöv)—Lövestad och (Harlösa)—Bjärsjölagård	Löberöd	—	54·0	9·0	0·2	»	»		
30	C	343	Tollarp—(Eslöv)	Hörby	—	48·0	15·5	—	»	»		
		344	Långebro—(Tollarp) o. Långe- bro—Brösarp	Långebro	—	55·6	11·3	1·1	»	bm		
		345	(Karpalund)—Åhus o. Balsby —Kristianstad C—(Långebro)	Kristianstad	—	29·0	24·0	16·5	öbm	bfm		
		346	(Hässleholm)—Karpalund och (Hästveda)—Karpalund ..	Karpalund	—	61·8	21·0	6·0	fbm	»		
		347	(Älmhult)—(Balsby)	Glimåkra	—	61·6	8·2	0·2	»	»		
		348	(Älmhult)—(Sölvesborg)	Olofström	—	70·9	11·6	5·3	»	»		
13	B	426	(Bräcke)—Pilgrimstad	Bräcke	—	37·9	8·4	2·7	»	»		
		427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Ös- tersund V	Östersund C	—	38·7	26·3	1·8	öbm	bm		
		428	(Östersund V)—(Trångsviken).	Krokomb	—	44·2	5·9	0·4	fbm	bfm		

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banbiträden	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår	enkel-spår			dubbel-spår	enkel-spår			vägkors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-man-lig personal	kvinn-lig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
7	—	4·7	1	3	—	11·0	—	7	—	—	—	—	—	¹ Härtill kommer sträckan (Ängelholm C)—(Östra Ljungby)—(Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg.	
5	—	4·9	1	2	—	12·4	—	5	—	—	—	—	—	² C-linje.	
7	—	4·6	1	3	—	10·8	—	7	—	—	—	—	—		
4	—	5·2	1	2	—	10·4	—	4	—	—	—	—	—		
2	—	7·7	1	1	—	15·5	—	2	1	—	—	—	2		
5	—	5·4	1	2	—	13·4	—	5	1	—	—	2	1		
2	1·6	1·5	1	1	3·1	3·1	—	2	—	—	—	—	—	³ C-linje.	
4	—	5·3	1	2	—	13·3	—	4	1	—	—	—	1	⁴ Billesholms station räknas till A-linjer.	
6	—	5·2	1	3	—	10·3	—	6	—	—	—	—	—		
8	—	5·8	1	4	—	11·6	—	8	8	—	—	1	8		
8	—	6·1	1	3	—	16·2	—	8	2	—	—	—	2		
7	—	6·1	1	3	—	14·3	—	7	3	—	—	—	3		
6	—	6·0	1	3	—	12·0	—	6	—	—	—	—	—		
9	—	6·1	—	3	—	18·3	—	9	4	—	—	1	6		
8	—	6·3	1	3	—	16·9	—	8	2	—	—	3	1		
5	—	7·8	1	2	—	19·6	—	5	—	—	—	—	—		
7	—	9·1	1	3	—	21·1	—	7	6	—	—	1	5		
6	—	7·6	1	3	—	15·2	—	6	4	—	—	2	3		
8	—	7·4	1	3	—	19·8	—	8	9	—	—	—	9		
6	—	7·8	1	2	—	23·3	—	6	6	—	—	2	5		
7	—	7·7	1	3	—	18·0	—	7	11	—	—	2	9		
6	—	7·7	1	2	—	23·2	—	6	9	—	—	4	13		
7	—	7·8	1	3	—	18·3	—	7	12	—	—	4	10		
5	—	6·4	1	2	—	16·0	—	5	4	—	—	—	6		
8	—	8·7	1	4	—	17·5	—	8	7	—	—	3	4		
7	—	7·7	1	3	—	18·0	—	7	12	—	—	1	11		
6	—	8·0	1	3	—	16·0	—	6	7	—	—	—	8		
7	—	8·0	1	3	—	18·5	—	7	8	—	—	2	4		
4	—	7·2	1	2	—	15·0	—	4	2	—	—	2	1		
8	—	7·7	1	4	—	15·4	—	8	2	—	—	1	1		
7	—	8·8	1	3	—	20·5	—	7	2	—	—	—	2		
8	—	8·9	1	4	—	17·7	—	8	3	—	—	2	2		
8	—	4·7	1	4	—	9·4	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4·8	1	4	—	9·6	—	8	1	—	—	—	2		
9	—	4·9	1	3	—	14·7	—	9	2	—	—	—	4		

Bansektion		Banmästaravdelningarna									
		Linjegrupp		omfattning		huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stån- dare	före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare
						dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
nr		nr	(Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
13	B	429	Trångsviken—(Undersåker)...	Mörsil	—	44·9	9·2	6 6	fbm	bfm	
		430	Undersåker—(Änn).....	Duved	—	45·0	7·5	—	»	»	
		431	Änn—Storlien—gräns. mot Norge	Storlien	—	28·9	6·8	—	»	»	
	C	436	(Östersund V)—(Munkflohö- gen).....	Lit.....	—	58·8	7·0	0·7	»	»	
		437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås—Hammer- dal.....	Jämtl. Sikås	—	59·2	8·3	—	»	»	
		438	(Tännviken)—(Hoting) och Ul- riksfors—Strömsund.....	Ulriksfors	—	58·9	7·8	1·0	»	»	
		412	(Ljusdal)—Ramsjö.....	Ljusdal	—	49·6	10·3	—	»	»	
	14	B	413	(Ramsjö)—Alby.....	Östavall	—	44·8	17·8	—	»	»
			414	(Alby)—Ånge—Fränsta.....	Ånge	—	41·0	35·1	—	öbm	»
			415	(Fränsta)—(Hällsjö).....	Torpshammar	—	43·6	7·3	—	fbm	»
416			Hällsjö—Sundsvall C—(Nju- runda).....	Sundsvall C	—	38·0	28·6	—	öbm	»	
417			Njurunda—(Harmånger)	Njurunda	—	48·4	4·6	—	fbm	»	
418			Harmånger—(Hudiksvall) o. | Harmånger—Bergsjö ¹..... |	Hudiksvall	{	24·2	4·1	—	»	»	
419			(Ånge)—Bräcke—(Grötingen).	Bräcke	—	19·4	4·0	—	»	»	
420			Grötingen—Kälarne	Nyhem	—	44·0	8·9	—	»	»	
421			(Kälarne)—Bispgården.....	Nyhem	—	43·0	7·7	—	»	»	
422			(Bispgården)—Långsele.....	Bispgården	—	38·8	6·1	—	»	»	
15	A	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	Långsele	—	37·5	14·4	—	»	»	
		403	(Dalgränsen)—Åshammar.....	Fors	—	33·0	18·0	3·2	»	»	
		404	(Åshammar)—(Hedsjön) och | (Ockelbo)—(Gävle C) ²..... |	Storvik	—	32·6	17·0	0·1	»	»	
		405	Hedsjön—Kilafors.....	Ockelbo	{	38·5	10·5	0·6	öbm	»	
		407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)..	Kilafors	—	37·2	4·0	—	»	»	
	B	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk).....	Bollnäs	—	36·2	15·2	1·6	fbm	»	
		408	Arbrå—(Skästra).....	Arbrå	—	31·2	22·1	1·4	öbm	»	
		409	Skästra—Ljusdal—(Långbacka) ³	Arbrå	—	36·3	13·3	—	fbm	»	
		406	(Kilafors)—Söderhamn C— Stugsund.....	Ljusdal	—	33·9	14·3	0·9	»	»	
		410	Långbacka—Hudiksvall.....	Hamrångefjär- den	—	47·5	8·4	—	»	»	
16	C	423	(Norråla)—(Hudiksvall).....	Söderhamn C	—	37·2	27·2	10·5	öbm	»	
		432	(Brunflo)—(Svenstavik).....	Hudiksvall	—	41·6	17·8	4·0	fbm	»	
		433	Svenstavik—(Sörtjärn).....	Söderhamn V	—	42·5	6·0	3·2	»	»	
		444	(Mora)—Storstupet och Orsa— Skattungbyn.....	Hudiksvall	—	49·3	7·3	2·7	»	»	
		445	(Storstupet)—Tandsjöborg.....	Brunflo	—	51·0	4·6	—	»	»	
	A	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytter- bergsbyn).....	Svenstavik	—	51·0	5·5	—	»	»	
		447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn.....	Orsa	—	51·8	7·4	0·4	»	»	
		449	(Sveg)—Hede.....	Lillhamra	—	59·8	5·3	—	»	»	
		452	(Bollnäs)—(Voxna).....	Sveg	—	52·0	10·0	—	»	»	
		453	Voxna—(Skattungbyn).....	Ytterhogdal	—	59·8	5·5	—	»	»	

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför- män	ban- biträden	antal platser		antal använd personal				
	dubbel- spår km	enkel- spår km			dubbel- spår km	enkel- spår km			väg- kors- nin- gar	and- ra	ban- vak- ter	annan man- lig perso- nal	kvinn- lig perso- nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	—	5·0	1	3	—	15·0	—	9	2	—	—	—	4	Sträckorna besiktigas Soh endast av banmästaren.	
9	—	5·0	1	3	—	15·0	—	9	—	—	—	—	—		
6	—	4·8	1	3	—	9·6	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	9·8	1	3	—	19·6	—	6	2	—	—	—	4		
6	—	9·9	1	3	—	19·8	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	9·8	1	3	—	19·6	—	6	1	—	—	—	1		
10	—	4·9	1	3	—	14·9	1	9	—	—	—	—	—		
9	—	5·0	1	3	—	14·9	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	4·9	1	3	—	14·5	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	4·8	1	3	—	14·5	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	4·8	1	3	—	12·7	—	8	2	—	—	—	5		
10	—	4·8	1	3	—	14·5	1	9	2	—	—	—	2		
5	—	4·8	1	2	—	14·5	1	4	1	—	—	—	—		
2	—	9·7	1	1	—	19·4	—	2	1	—	—	—	1		
9	—	4·9	1	3	—	14·1	1	8	—	—	—	—	—		
9	—	4·8	1	3	—	14·3	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	4·8	1	3	—	12·9	1	7	1	—	—	—	—		
8	—	4·7	1	3	—	12·5	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4·7	1	3	—	11·0	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4·7	1	3	—	10·9	—	7	—	—	—	—	—		
3	—	14·3	1	1	—	14·3	—	3	—	—	—	—	—		
2	—	15·9	1	1	—	15·9	—	2	—	—	—	—	—		
8	—	4·5	1	3	—	12·1	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4·4	1	3	—	10·2	—	7	1	—	—	1	1		
8	—	4·5	1	3	—	12·1	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4·8	1	3	—	11·3	—	7	2	—	—	—	6		
3	—	15·8	1	1	—	15·8	—	3	2	—	—	—	2		
7	—	5·1	1	3	—	11·9	—	7	2	—	—	—	3		
8	—	5·1	1	3	—	13·6	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	5·3	1	4	—	10·7	—	8	2	—	—	—	2		
10	—	4·9	1	5	—	9·9	—	10	4	—	—	—	7		
5	—	10·2	1	5	—	10·2	—	5	4	—	—	—	8		
5	—	10·2	1	5	—	10·2	—	5	1	—	—	—	1		
5	—	10·4	1	5	—	10·4	—	5	6	—	—	—	5		
6	—	10·0	1	6	—	10·0	—	6	2	—	—	—	2		
5	—	10·4	1	5	—	10·4	—	5	2	1	—	—	2		
6	—	10·0	1	6	—	10·0	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	12·0	1	6	—	12·0	—	6	2	—	—	—	2		
5	—	9·8	1	5	—	9·8	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	10·2	1	5	—	10·2	—	5	2	—	—	—	2		

¹ Sträckan Harmånger—Bergsjö, spårvidd 0·891 m, räknas till C-linjer.

² B-linje.

³ Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20·6 km, räknas till B-linjer.

Sträckorna besiktigas Soh endast av banmästaren.

Banmästaravdelningarnas											
Bansktion	Linjegrupp	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stån- dare	före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare	
					dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
					km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
17	B	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby) ...	Selånger	—	41·6	5·5	0·3	fbm	bfm	
		425	Hussjöby—(Veda).....	Härnösand	—	49·6	9·2	—	»	»	
	C	440	Bosundet—Hoting—(Granber- get).....	Dorotea	—	46·9	6·3	—	»	bb	
		441	Granberget—(Aronsjölid) ...	Vilhelmina	—	55·8	3·9	—	bm	»	
		442	Aronsjölid—(Storuman)	Storuman	—	53·5	3·7	—	»	»	
		450	(Bosundet)—Tågsjöberg	Backe	—	54·9	4·0	—	»	»	
		451	(Tågsjöberg)—(Forsmo) ²	Ådalsliden	—	54·8	4·4	0·6	»	»	
455	(Långsele)—(Nyland).....	Sollefteå	—	52·7	5·4	0·1	fbm	bfm			
456	Nyland—Veda.....	Nyland	—	36·9	10·0	0·2	»	»			
18	A	551	Luleå—Notviken	Luleå	—	5·3	56·8	13·1	öbm	bm	
		552	(Notviken)—(Boden C).....	Gammelstad	—	29·0	7·2	5·3	fbm	bfm	
		553	(Boden C)—Gransjö.....	Boden C	—	33·8	3·7	—	»	»	
		555	(Gransjö)—(Näsberg).....	Lakaträsk	—	35·2	5·2	—	»	»	
		556	Näsberg—(Koskivara).....	Murjek	—	33·5	5·4	—	»	»	
		557	Koskivara—(Nuortikon).....	Nattavara	—	33·0	5·5	—	»	»	
		558	Nuortikon—(Gällivare).....	Ripats	—	30·8	4·0	—	»	bb	
19	A	562	(Gällivare)—Håmojåkk	Håmojåkk	—	35·0	2·4	—	bm	»	
		563	(Håmojåkk)—(Lappberg).....	Fjällåsen	—	31·9	1·3	—	»	»	
		564	Lappberg—(Kiruna C).....	Kalixfors	—	31·9	2·2	0·7	»	»	
		565	Kiruna C—(Krokvik).....	Kiruna C	—	4·8	18·8	10·0	öbm	bm	
		566	Krokvik—Rensjön.....	Rautas	—	28·3	3·3	—	fbm	bb	
		567	(Rensjön)—(Stenbacken).....	Bergfors	—	28·3	2·5	—	»	»	
		568	Stenbacken—(Abisko Ö).....	Stenbacken	—	31·9	3·1	—	»	»	
		569	Abisko Ö—(Kopparåsen).....	Abisko Ö.....	—	18·7	6·5	—	»	»	
		570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	Kopparåsen	—	18·5	2·2	—	»	»	
		C	561	(Harrträsk)—Gällivare ³ samt Gällivare—Malmberget— Tingvallskulle och Gällivare —Koskullskulle.....	Gällivare	{	—	2·5	10·5	—	»	bfm
				{	—	14·8	17·1	9·5			
20	B	521	Jörn—(Långträsk) ⁴	Jörn	—	43·7	10·7	0·2	»	»	
		522	Långträsk—(Korsträsk).....	Långträsk	—	47·2	5·8	—	»	bb	
		523	Korsträsk—(Hednoret) ⁵	Älvsbyn	—	44·7	11·6	0·4	»	bfm	
		525	Hednoret—Boden C ⁶ och Boden C—Degerselet ⁷	Boden C	{	—	12·4	30·1	3·4	öbm	bm
					{	—	26·4	2·4	—		
C	524	(Älvsbyn)—Piteå	Piteå	—	51·8	9·6	3·4	fbm	bfm		
	527	(Degerselet)—Morjärv.....	Morjärv	—	47·0	8·3	0·2	»	»		
	528	(Morjärv)—Lappträsk.....	Vitvattnet	—	45·9	6·2	—	bm	bv		
	529	(Lappträsk)—Karungi—Hapa- randa—gräns. mot Finland ⁹	Haparanda	—	48·7	18·4	—	fbm	bfm		
	530	(Karungi)—Övertorneå.....	Hedenäset	—	46·1	4·8	—	bm	bv		
21	B	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå) ¹⁰	Selsjön	—	43·2	4·3	0·3	fbm	bfm	
		502	Aspeå—Anundsjö.....	Anundsjö	—	39·8	5·5	—	»	bb	

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningarna pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banbiträden	antal platser		antal använd personal			
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			väggkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnelig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25		26
7	—	5·9	1	3	—	13·9	—	7	3	—	—	2	4	
3	—	16·5	1	2	—	16·5	—	3	—	—	—	—	—	
3	—	15·6	1	—	—	15·6	—	3	2	—	—	1	3	Sträckorna besiktigas Soh endast av banmästaren. ¹ Härav 1 banvakt. ² 0·7 km från Forsmo mot Tågsjöberg tillh. bm.avd. nr 501.
6	—	9·4	1	3	—	18·6	—	6	2	—	—	1	3	
6	—	8·8	1	3	—	17·8	—	16	1	—	—	—	1	
6	—	9·1	1	3	—	18·3	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	9·1	1	3	—	18·3	—	6	4	—	—	2	6	
7	—	7·5	1	3	—	17·6	—	7	7	—	2	—	8	
6	—	6·2	1	3	—	12·3	—	6	5	—	—	1	9	
7	—	0·8	1	3	—	1·8	—	7	1	—	—	—	3	
8	—	3·6	1	4	—	7·3	—	8	1	—	—	—	1	
8	—	4·2	1	4	—	8·5	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4·4	1	4	—	8·8	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4·2	1	4	—	8·4	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4·1	1	4	—	8·3	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	3·9	1	4	—	7·7	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	3·9	1	3	—	11·7	—	9	—	—	—	—	—	
8	—	4·0	1	4	—	8·0	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	4·0	1	4	—	8·0	—	8	—	—	—	—	—	
2	—	2·4	1	1	—	4·8	—	2	—	—	—	—	—	
8	—	3·5	1	4	—	7·1	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	3·5	1	4	—	7·1	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	3·5	1	3	—	10·6	—	9	—	—	—	—	—	
6	—	3·1	1	3	—	6·2	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	3·1	1	3	—	6·2	—	6	—	—	—	—	—	
1	—	1·4	1	1	—	1·4	—	1	—	—	—	—	—	
6	—	3·2	1	2	—	7·4	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	5·5	1	4	—	10·9	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	5·2	1	4	—	11·8	—	9	—	—	—	—	—	
8	—	5·6	1	4	—	11·2	—	8	—	—	—	—	—	
2	—	6·2	1	1	—	12·4	—	2	—	—	—	—	—	
4	—	6·4	1	2	—	13·2	—	4	—	—	—	—	—	
5	—	10·4	⁸ 1	3	—	17·3	—	5	—	—	—	—	—	
7	—	6·7	1	3	—	15·7	—	7	—	—	—	—	—	
7	—	6·5	1	3	—	15·3	—	7	—	—	—	—	—	
7	—	7·0	1	3	—	16·2	—	7	—	1	1	—	—	
8	—	5·8	1	4	—	11·5	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	4·7	1	4	—	10·6	—	9	—	—	—	—	—	
8	—	5·0	1	4	—	9·9	—	8	—	—	—	—	—	

Sträckorna besiktigas Soh endast av banmästaren.
¹ Härav 1 banvakt.
² 0·7 km från Forsmo mot Tågsjöberg tillh. bm.avd. nr 501.

³ A-linje.

⁴ Här i ingår 0·9 km från Jörn mot Arvidsjaur, C-linje.

⁵ Här i ingår 0·7 km från Älvsbyn mot Piteå, C-linje.

⁶ Här i ingår 0·4 km från Boden C mot Luleå, A-linje.

⁷ Sträckan (Boden C)—Degerselet räknas till C-linjer.

⁸ Sträckorna besiktigas Soh endast av banmästaren.

⁹ Här i ingår 0·5 km från Karungi mot Övertorneå.

¹⁰ Här i ingår 0·7 km av sträckan Forsmo—Tågsjöberg, C-linje.

Bansektion		Banmästaravdelningarna										
		Linjegrupp		nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stän- dare	före- stän- darens ställ- före- trädare
							dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
nr						km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
21	B	504	(Mellansel)—Långviksmon.	Gottne	—	36·4	4·6	0·3	fbm	bb		
		505	(Långviksmon)—Nyåker.	Nyåker	—	45·2	6·2	—	»	bfm		
		506	(Nyåker)—(Vännäs).	Hörnsjö	—	37·5	3·6	—	»	»		
		512	Vännäs—(Vindeln).	Vännäs	—	35·7	13·5	0·5	»	»		
		513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk) ¹	Hällnäs	—	39·6	5·7	—	bm	»		
		514	Ekträsk—(Bastuträsk).	Åsträsk	—	37·0	4·2	—	»	bb		
		517	Bastuträsk—(Jörn).	Bastuträsk	—	33·8	7·8	0·4	fbm	bfm		
	C	503	(Anundsjö)—Mellansel ² och Mellansel—Örnsköldsvik C)	Mellansel	{	—	8·4	5·4	0·3	»	»	
						—	28·8	15·2	1·3	»	»	
		511	(Vännäs)—Holmsund ³	Umeå	—	46·1	14·0	2·5	»	»		
		515	(Bastuträsk)—(Slind).	Krångfors	—	34·3	2·5	—	»	bb		
		516	Boliden—Slind—Rönnskär ⁴ . . .	Skellefteå stad	—	54·6	15·3	36·8	öbm	bfm		
		23	C	531	(Jörn)—(Saltmyran).	Glommerträsk	—	47·3	2·9	—	bm	bb
				532	Saltmyran—Utterträsk	Arvidsjaur	—	53·7	6·9	—	fbm	bfm
533	(Utterträsk)—Varjsträsk			Moskosel	—	54·0	4·7	—	bm	bb		
534	(Varjsträsk)—Rahanäive			Kåbdalis	—	48·1	3·3	—	»	»		
535	(Rahanäive)—Jokkmokk			Jokkmokk	—	46·5	8·9	—	»	»		
536	(Jokkmokk)—Porjus			Porjus	—	47·1	3·6	8·3	fbm	»		
537	(Porjus)—(Gällivare).			Porjus	—	51·7	2·1	3·0	bm	»		
541	(Hällnäs)—(Arvån).			Åmsele	—	48·4	3·3	—	»	»		
542	(Arvån)—(Kattisavan).			Lycksele	—	44·6	4·3	1·2	»	»		
543	Kattisavan—(Barsele).			Åskilje	—	54·4	2·4	—	»	»		
544	Barsele—Storuman— Gubberget			Storuman	—	44·7	6·7	1·2	fbm	bfm		
545	(Gubberget)—Sorsele			Sorsele	—	47·4	5·3	—	bm	bb		
546	(Sorsele)—Järvtandberget.			Slagnäs	—	43·9	2·6	—	»	»		
547	(Järvtandberget)—(Arvidsjaur)			Avaviken	—	43·7	4·0	—	»	»		
25	C	600	(Gånghester)—(Galtåsen).	Ulricehamn	—	47·5	3·4	—	fbm	bfm		
		601	Galtåsen—(Jönköping C).	Bottnaryd	—	47·2	7·2	1·0	»	»		
		602	(Borås C)—(Hillared och Hillared—(Axelfors).)	Hillared	{	—	21·3	5·5	0·1	»	»	
						—	24·0	4·4	1·2	»	»	
		603	(Hillared)—(Hestra).	Limmared	—	38·4	11·6	1·2	»	»		
		604	(Hestra)—(Värnamo).	Hestra	—	40·3	6·4	—	»	»		
		605	(Värnamo)—(Alvesta).	Smål. Rydaholm.	—	46·9	5·2	—	»	»		
		607	(Varberg)—(Björketorp).	Varberg	—	39·4	4·9	—	»	»		
		608	Björketorp—(Borås C).	Björketorp	—	42·1	12·2	0·2	»	»		
		609	Borås C—Borås övre	Borås C.	—	4·3	24·2	1·4	»	»		
26	C	610	(Borås övre)—(Herrljunga).	Herrljunga	—	41·3	6·6	—	»	»		
		620	(Uddevallå C)—(Salstad).	Vänernborg	—	43·0	8·2	7·1	»	»		
		621	Salstad—(Herrljunga).	Vara	—	46·1	8·2	0·4	»	»		
		606	(Falkenberg)—Limmared	Älvsered.	—	102·1	11·8	—	»	bb		
		611	(Nässjö)—(Österkorsberga).	Vetlanda	—	50·4	8·8	2·2	»	bfm		
		612	Österkorsberga—(Målerås).	Åseda	—	57·2	9·0	0·1	»	»		
		613	Målerås—(Nybro)—(Emma- boda).	Nybro	—	53·6	6·9	1·4	»	bb		
		614	Nybro—Kalmar C och Kal- mar C—(Kalmar V).)	Kalmar C.	{	—	32·4	20·0	3·0	»	bfm	
				—	0·9	8·0	—	»	»			
618	(Alvesta)—Växjö	Växjö	—	17·6	14·2	3·0	bm	bb				
619	(Växjö)—(Skruv).	Hövmantorp ¹	—	44·2	6·9	2·3	fbm	»				
622	Skruv—Holmsjö	Emmaboda	—	38·1	9·4	0·2	»	»				
623	(Holmsjö)—Karlskrona C.	Karlskrona	—	31·3	12·4	5·7	»	bfm				

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktning- ninn- gar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför- männen	banbiträden	antal platser		antal använd personal				
	dubbel- spår	enkel- spår			dubbel- spår	enkel- spår			väg- kors- ninn- gar	and- ra	ban- vak- ter	annan man- lig perso- nal	kvinn- lig perso- nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
7	—	5·2	1	4	—	9·1	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	5·0	1	5	—	9·0	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	4·7	1	4	—	9·4	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	5·1	1	3	—	11·9	—	7	—	—	—	—	—		
8	—	4·9	1	4	—	9·9	—	8	1	—	—	—	—		
7	—	5·3	1	3	—	12·3	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4·8	1	3	—	11·2	—	7	—	—	—	—	—		
2	—	4·2	1	1	—	8·4	—	2	—	—	—	—	—		
5	—	5·8	1	3	—	9·6	—	5	3	—	—	1	5		
6	—	7·7	1	3	—	15·4	—	6	3	—	—	—	6		
4	—	8·6	1	2	—	17·2	—	4	1	—	—	—	2		
11	—	5·0	1	4	—	7·9	—	11	3	—	—	2	4		
5	—	9·5	1	3	—	15·8	—	5	2	—	—	2	2		
6	—	9·0	1	3	—	18·0	—	6	4	—	—	2	2		
6	—	9·0	1	3	—	18·0	—	6	3	—	—	1	2		
5	—	9·6	1	3	—	16·0	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	9·3	1	3	—	15·5	—	5	1	—	—	1	—		
5	—	9·4	1	3	—	15·7	—	5	3	—	—	—	3		
6	—	8·6	1	3	—	17·2	—	6	1	—	—	1	—		
6	—	8·1	1	3	—	16·2	—	6	2	—	—	—	4		
5	—	8·9	1	3	—	14·9	—	5	2	—	—	1	1		
6	—	9·1	1	3	—	18·1	—	6	6	—	—	—	6		
5	—	9·0	1	3	—	14·9	—	5	5	—	—	2	5		
5	—	9·5	1	3	—	15·8	—	5	4	—	—	3	5		
5	—	8·8	1	3	—	14·6	—	5	2	—	—	1	2		
5	—	8·7	1	3	—	14·6	—	5	5	—	—	—	3		
5	—	9·5	1	5	}	19·0	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	9·4	1			18·9	—	5	3	—	—	—	1	—	
3	—	7·1	5	3	}	15·0	—	3	2	—	—	1	1		
3	—	8·0				16·0	—	3	—	—	—	—	—	—	—
5	—	7·7	5	3	}	12·8	—	5	—	—	—	1	—		
5	—	8·1				13·4	—	4	—	—	—	—	—	—	—
6	—	7·8	5	3	}	15·7	—	6	3	—	—	—	3		
3	—	13·2				19·7	—	3	4	—	—	—	—	2	4
7	—	6·0	1	4	—	10·5	—	7	3	—	—	1	3		
7	—	5·9	1	4	—	10·3	—	7	4	—	1	4	3		
5	—	8·6	1	3	—	17·2	—	5	1	1	2	—	2		
5	—	9·2	1	3	—	18·4	—	5	4	—	—	4	4		
9	—	11·4	1	5	—	20·4	—	—	12	—	—	1	9		
4	—	12·6	1	4	—	12·6	—	4	4	—	—	—	4		
9	—	6·4	1	5	—	11·4	—	9	1	—	—	—	1		
8	—	6·7	1	4	—	13·4	—	8	3	—	—	—	4		
6	—	6·4	1	3	—	10·8	—	6	1	—	—	—	2		
1	—	1·0	1	1	—	1·0	—	1	—	—	—	—	—		
4	—	5·5	—	2	—	8·8	—	4	—	—	—	—	—		
6	—	7·4	—	3	—	14·8	—	6	2	—	—	1	3		
5	—	7·6	1	3	—	15·1	—	5	—	—	—	—	—		
3	—	15·3	1	3	—	15·3	—	3	6	—	—	1	12		

¹ Här i ingår 0·6 km från Hällnäs mot Arvån, C-linje.

² Sträckan Anundsjö—Mellansel, 8·4 km, räknas till B-linjer.

³ Spåret Holmsund—Holmsunds hamn, 1·4 km, medräknat.

⁴ Industrispåren Skelleftehamns nedre—Rönnskär och Slind—Boliden, 25·0 km, medräknade.

Sträckorna besiktigas Soh endast av bmvad.-föreståndaren.

⁵ Varje lördag samt Soh.

Spårvidd 0·891 m.

Spårvidd 0·891 m.
(Sträckorna besiktigas lördagar /samt Soh.)

Bansektion		Banmästaravdelningarna										
		Linjegrupp		omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)		huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stån- dare	före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare	
						dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
nr		nr		huvudort	km	km	km	km				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
27	C	615	Kalmar V—Berga	Kalmar V	—	76·9	17·1	—	fbm	bfm		
		616	Mönsterås—Fagerhult	Mönsterås	—	68·0	6·9	—	bm	bb		
		617	Oskarshamn—Skoghult	Oskarshamn	—	56·7	6·7	—	»	»		
		624	Sävsjö—Målilla	Vetlanda	—	80·7	10·9	—	fbm	»		
		625	(Hultsfred)—Åseda	Åseda	—	55·5	5·3	—	bm	»		
		626	(Åseda)—Växjö	Växjö	—	59·7	11·1	—	fbm	»		
		627	(Sevedstorp)—(Skoghult)	Lenhovda	—	61·2	6·1	—	bm	»		
		628	(Kalmar V)—Torsås och (Ljungbyholm)—Päryd ...)	Kalmar V	{	39·1	5·7	—	»	»		
		629	Runsten—Böda	Borgholm	{	18·4	1·4	—	»	»		
		630	(Lundtorp)—(Runsten) och (Färjestaden)—Ottensby ...)	Mörbylånga	{	76·8	9·5	—	»	—		
					20·1	1·7	—	»	bb			
					53·5	11·2	—	»	»			
29	C	635	Karlskrona N—Ronneby— (Bredåkra)	Ronneby	—	36·2	26·6	5·5	fbm	bfm		
		636	(Vermanshult)—Bredåkra— (Karlshamn)	Bräkne-Hoby	—	54·4	7·7	0·2	»	»		
		637	Karlshamn—(Sölvesborg) och Sandbäck—Olofström	Karlshamn	—	48·5	12·2	7·3	»	»		
		638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken	Sölvesborg	—	² 45·9	³ 18·3	3·9	»	»		
		639	(Växjö)—Vermanshult	Tingsryd	—	63·9	10·9	0·6	»	»		
		640	(Gullberna)—Torsås—Bergkvara (Karlshamn)—Ulvö och Norraryd—(Kvarnamåla) ..	Torsås	—	49·7	22·8	1·2	»	»		
		642	(Ulvö)—Bolmen	Ålshult	—	72·0	8·3	0·3	»	»		
		643	(Bolmen)—Skedalahed	Ljungby	—	77·6	11·7	0·2	»	»		
		32	C	645	(Söndrum)—Halmstad rbg, Halmstad C—Oskarström o. (Skedalahed)—(Halmstad Ö) ⁴	Halmstad	—	32·0	31·2	20·6	öbm	bm
				646	(Oskarström)—(Landeryd) och Kilan—Hyltebruk	Fröslida	—	50·1	8·0	3·3	fbm	bfm
647	Landeryd—(Limmared)			Landeryd	—	55·0	11·4	—	»	»		
648	(Landeryd)—Reftele—(Hestra) (Reftele)—Klevshult			Reftele	—	59·2	9·5	9·3	»	»		
649	(Reftele)—Klevshult			Värnamo	—	50·4	13·6	—	»	»		
650	Vaggeryd—(Nässjö)			Nässjö	—	44·0	7·4	0·1	»	»		
651	(Klevshult)—(Vaggeryd)— (Jordbron)			Jönköping H.	—	50·1	7·1	3·2	»	»		
653	(Limmared)—(Falköping C) ..			Ulricehamn	—	75·8	10·5	—	öbm	bm		
654	(Varberg)—(Kinnared)			Kinnared	—	65·8	8·2	0·6	fbm	bfm		
33	C			710	(Kil)—Värmlands Bro	Värmlands Bro ..	—	42·4	13·0	11·4	»	»
		711	(Värmlands Bro)—(Änimskog) Änimskog—(Brälända)	Ämål	—	44·9	29·9	2·7	öbm	bm		
		712	(Brälända)—Trollhättan	Mellerud	—	38·4	10·3	—	fbm	bfm		
		713	(Trollhättan)—(Alvhem) och (Alvhem)—Lilla Edet ...)	Öxnered	—	34·1	16·9	18·5	»	»		
		714	(Trollhättan)—(Alvhem) och (Alvhem)—Lilla Edet ...)	Trollhättan	{	35·0	7·1	0·7	»	»		
		716	Alvhem—(Lärje rbg)	Älvängen	{	14·8	1·8	1·8	»	»		
		721	(Mellerud)—Kråkvikens	Mellerud	{	30·2	13·9	3·3	»	»		
		722	(Kråkvikens)—Högelian och (Amål)—Årjäng	Mellerud	{	59·4	7·4	3·1	»	»		
		724	(Högelian)—(Gilsrud) och Beted—Skillingfors	Årjäng	{	44·4	4·3	—	öbm	bm		
							68·6	10·5	1·0	»	»	
					54·4	3·4	—	fbm	bfm			
					19·1	0·9	—	»	»			

ch banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banbiträ-den	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			vägg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-man-lig personal	kvinn-lig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
8	—	9'4	1	4	—	18'8	—	8	3	—	—	—	3	Spårvidd 0'891 m. 1 Besiktningar endast lördagar samt Soh.	
6	—	11'3	1	3	—	22'6	—	6	2	—	—	—	2		
6	—	9'4	1	3	—	18'8	—	6	1	—	—	—	1		
8	—	10'1	1	4	—	20'2	—	8	8	—	—	2	6		
7	—	7'9	1 ²	3	—	15'8	—	7	3	—	—	—	3		
7	—	8'5	1 ²	4	—	17'0	—	7	2	—	—	—	2		
6	—	10'2	1	3	—	20'4	—	6	2	—	—	—	2		
5	—	11'5	1	3	—	19'2	—	4	5	—	—	2	3		
4	—	19'2	—	4	—	19'2	—	4	1	—	—	—	1		
4	—	19'2	—	4	—	19'2	—	4	3	—	—	—	3		
4	—	18'4	—	4	—	18'4	—	4	2	—	—	—	2		
6	—	6'0	1	3	—	12'1	—	6	1	—	2	—	—		
8	—	6'8	1	4	—	13'6	—	8	3	—	—	—	3		
7	—	6'9	1	3	—	16'2	—	7	4	—	—	—	4		
7	—	6'6	1	3	—	15'3	—	7	3	—	—	—	4		
8	—	8'0	1	4	—	16'0	—	8	2	—	—	—	2		
6	—	8'3	1	3	—	16'6	—	6	6	—	—	—	6		
10	—	7'2	1	5	—	14'4	—	10	3	—	—	—	4		
11	—	7'1	1	5	—	15'5	—	11	6	—	—	—	6		
7	—	7'1	1	3	—	—	—	7	3	—	—	—	3		
6	—	5'3	1	1	—	5'7	—	6	1	—	—	—	1		
6	—	8'4	1	—	—	—	—	6	1	—	—	—	1		
7	—	7'9	1	—	—	—	—	7	7	—	—	1	6		
7	—	8'5	1	—	—	—	—	7	5	—	—	1	4		
4	—	12'6	1	—	—	—	—	4	2	—	—	—	2		
6	—	7'3	1	—	—	—	—	6	5	—	—	—	5		
6	—	8'4	1	—	—	—	—	6	2	—	—	1	1		
6	—	12'6	1	—	—	—	—	6	9	—	—	—	8		
7	—	9'4	1	—	—	—	—	7	6	—	—	1	5		
6	—	7'1	1	2	—	21'2	—	5	2	1	3	—	—		
5	—	8'8	1	2	—	22'5	—	5	1	1	3	—	—		
5	—	7'7	1	2	—	19'3	—	5	—	—	—	—	—		
4	—	8'5	1	2	—	17'0	—	4	—	1	4	—	—		
5	—	9'1	1	1	—	28'2	—	5	—	—	—	—	—		
2	—	7'9	1	1	—	21'8	—	2	1	—	—	—	—		
3	—	10'1	1	1	—	30'2	—	3	—	—	—	—	—		
7	—	8'5	1	2	—	29'7	—	7	—	—	—	2	5		
5	—	8'9	1	2	—	22'2	—	5	—	—	—	—	5		
7	—	9'8	1	1	—	68'6	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	7'8	1	3	—	18'1	—	7	—	—	—	—	2		
2	—	9'6	1	1	—	19'1	—	2	—	—	—	—	—		
6	—	5'3	1	1	—	5'7	—	6	1	—	—	—	1		
6	—	8'4	1	—	—	—	—	6	1	—	—	—	1		
7	—	7'9	1	—	—	—	—	7	7	—	—	1	6		
7	—	8'5	1	—	—	—	—	7	5	—	—	1	4		
4	—	12'6	1	—	—	—	—	4	2	—	—	—	2		
6	—	7'3	1	—	—	—	—	6	5	—	—	—	5		
6	—	8'4	1	—	—	—	—	6	2	—	—	1	1		
6	—	12'6	1	—	—	—	—	6	9	—	—	—	8		
7	—	9'4	1	—	—	—	—	7	6	—	—	1	5		
6	—	7'1	1	2	—	21'2	—	5	2	1	3	—	—		
5	—	8'8	1	2	—	22'5	—	5	1	1	3	—	—		
5	—	7'7	1	2	—	19'3	—	5	—	—	—	—	—		
4	—	8'5	1	2	—	17'0	—	4	—	1	4	—	—		
5	—	9'1	1	1	—	28'2	—	5	—	—	—	—	—		
2	—	7'9	1	1	—	21'8	—	2	1	—	—	—	—		
3	—	10'1	1	1	—	30'2	—	3	—	—	—	—	—		
7	—	8'5	1	2	—	29'7	—	7	—	—	—	2	5		
5	—	8'9	1	2	—	22'2	—	5	—	—	—	—	5		
7	—	9'8	1	1	—	68'6	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	7'8	1	3	—	18'1	—	7	—	—	—	—	2		
2	—	9'6	1	1	—	19'1	—	2	—	—	—	—	—		

Bansektion		Banmästaravdelningarna										
		Linjegrupp		nr	omfattning (Parantes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
							dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig		
nr						km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
33	C	726	(Mellerud)—Tingvalla	Mellerud	—	35·6	7·3	—	fbm	bfm		
		727	(Tingvalla)—gräns. mot Norge	Ed	—	27·6	5·2	—	»	»		
34	C	701	(Falun)—Borlänge	Borlänge	—	23·6	19·1	—	»	»		
		702	(Borlänge)—Gräsberg och Rämshyttan—Idkerberget . .	Borlänge	—	38·0	24·4	2·2	»	»		
		703	(Gräsberg)—(Grängesberg) . . .	Ludvika	—	22·8	14·0	—	»	»		
		704	Grängesberg—Bredsjö	Ställdalen	—	41·8	16·3	—	»	»		
		705	(Bredsjö)—Loka	Hällefors	—	37·3	13·1	—	»	»		
		706	(Loka)—Geijersdal	Daglösen	—	43·8	13·9	—	»	»		
		708	(Geijersdal)—(Kil)	Molkom	—	46·3	11·3	—	»	»		
		719	(Kil)—Sunne	V:a Ämtervik	—	40·7	9·5	1·6	»	»		
		720	(Sunne)—Torsby	Lysvik	—	40·9	6·4	0·3	»	»		
		35	C	731	Gävle bangårdar	Gävle	—	4·7	73·7	4·0	öbm	bfm
732	(Gävle)—(Storvik)			Gävle	—	39·1	19·5	24·2	fbm	bfm		
733	(Storvik)—Ryggan			Storvik	—	35·6	11·9	13·0	»	»		
734	(Ryggan)—Grycksbo			Falun	—	32·5	24·6	8·6	öbm	»		
735	(Grycksbo)—Rättvik			Rättvik	—	39·1	10·2	1·8	fbm	»		
736	(Rättvik)—(Mora)—Älvdalen			Rättvik	—	77·0	12·7	1·7	»	»		
737	(Falun C)—(Björbo)			Falun	—	69·7	7·0	1·9	»	»		
741	(Krylbo)—Vikmanshyttan . . .			Hedemora	—	30·0	7·1	21·1	»	»		
742	(Vikmanshyttan)—(Borlänge), Kuillsveden—Bispberg och Ovangårdarna—Säters Sjukhus			Borlänge	{	—	33·3	5·7	—	} »	»	
743	(Borlänge)—(Insjön) och Knippboheden—Insjöns hamn			Borlänge	{	—	—	4·1	—			
						—	—	1·7	1·5			
744	Insjön)—(Rättvik)	Leksand	—	—	34·1	2·4	—	} »	»			
—	—	—	—	—	4·0	0·3	—					
—	—	—	—	—	29·1	5·8	1·1	»	»			

och banbiträdessräckor vid årets slut

Banbiträdessräckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banbiträdessräckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför- männen	ban- biträ- den	antal platser		antal använd personal				
	dub- bel- spår	en- kel- spår			dub- bel- spår	en- kel- spår			väg- kors- nin- gar	and- ra	ban- vak- ter	annan man- lig perso- nal	kvinn- lig perso- nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
4	—	8·9	1	1	—	35·6	—	4	—	—	—	—	—		
3	—	9·2	1	1	—	27·6	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	5·9	1	2	—	11·8	—	4	—	—	—	—	—		
6	—	6·3	1	3	—	12·5	—	6	—	1	2	—	—		
4	—	5·7	1	3	—	7·6	—	4	—	—	—	—	—		
6	—	7·0	1	3	—	14·0	—	6	—	—	—	—	—		
5	—	7·5	1	2	—	18·6	—	5	—	—	—	—	—		
6	—	7·3	1	3	—	14·6	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7·7	1	3	—	15·4	—	6	2	—	—	1	1		
5	—	8·1	1	2	—	20·3	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	8·1	1	2	—	20·7	—	5	—	—	—	—	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6	—	6·5	1	1	—	39·1	—	6	—	—	—	—	—		
7	—	5·1	1	1	—	35·6	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4·5	1	2	—	16·2	—	7	5	—	1	1	—		
7	—	5·6	1	1	—	39·1	—	7	5	—	—	1	2		
11	—	7·0	1	2	—	38·5	—	11	3	—	—	—	2		
10	—	7·0	1	2	—	34·9	—	10	—	—	—	—	—		
5	—	6·0	1	1	—	30·0	1	4	2	—	1	—	1		
8	—	4·2	1	1	—	33·3	1	7	9	—	—	1	6		
5	—	6·8	1	1	—	34·1	1	4	1	—	1	1	—		
4	—	7·3	1	1	—	29·1	1	4	2	—	1	—	1		

Tab. 1 D (forts.). Banmästaravdelningar och banbiträdessräckor vid slutet av angivna år

	År	Banmästaravdelningarnas		Banbiträdessräckor			
		antal	medel- längd km	å dubbelspåriga linjer		å enkelspåriga linjer	
				antal	medel- längd km	antal	medel- längd km
A-linjer	1925	72	25·7	188	2·3	434	3·3
»	1928	72	25·7	190	2·3	427	3·3
»	1931	71	26·1	181	2·4	421	3·4
»	1934	82	28·1	173	2·6	482	3·8
»	1937	80	29·1	171	2·7	474	3·9
»	1940	81	30·2	167	2·7	460	3·9
»	1943	81	30·5	179	2·9	447	4·0
»	1944	81	30·5	182	2·9	443	4·0
»	1945	81	30·3	182	3·1	433	4·0
»	1946	81	29·5	182	3·1	419	3·8
»	1947	81	30·2	193	3·1	407	4·0
»	1948	81	30·5	168	3·5	379	4·3
B-linjer	1925	63	35·2	—	—	631	3·5
»	1928	60	36·9	—	—	597	3·7
»	1931	63	36·8	—	—	580	4·0
»	1934	59	40·8	—	—	497	4·8
»	1937	60	40·3	—	—	499	4·8
»	1940	60	40·5	—	—	483	4·9
»	1943	57	40·6	2	2·9	463	4·9
»	1944	57	40·3	2	2·9	466	4·9
»	1945	57	40·7	2	3·0	465	5·0
»	1946	57	40·6	—	—	473	5·0
»	1947	57	40·7	—	—	473	4·9
»	1948	57	40·7	—	—	459	5·1
C-linjer	1925	43	45·0	—	—	326	5·9
»	1928	54	44·4	—	—	362	6·6
»	1931	59	44·0	—	—	338	7·7
»	1934	56	48·5	—	—	357	7·6
»	1937	66	48·1	—	—	413	7·7
»	1940	101	47·6	—	—	649	7·7
»	1943	128	47·5	2	1·6	823	7·5
»	1944	133	48·3	2	1·6	835	¹ 7·5
»	1945	154	47·4	5	2·0	896	¹ 7·1
»	1946	159	47·6	5	2·0	922	¹ 7·1
»	1947	160	48·6	5	2·0	920	¹ 7·1
»	1948	202	48·5	5	2·3	1 066	¹ 7·4

¹ Banbiträdessräckorna å smalspåriga linjer ej inräknade i medellängden.

Tab. 1 (forts.). Förvaltningsindelning

E. Antal järnvägsanstalter vid årets slut

Trafik- sektion	Stationer, som förestås av								Expe- ditions- ställen	Trafik- platser	Håll- och last- platser	Håll- platser	Last- platser	Håll- platser för räls- bussar	Summa järnvägs- anstalter
	stationsinspektör				stations- mästare										
	i lönegrad Ca														
	31	29	27	25	23	20	18	16							
nr	A n t a l														
1	—	1	—	1	7	5	7	10	3	16	10	34	9	4	107
2	—	2	1	2	3	5	13	5	2	15	19	17	1	12	97
3	—	3	1	1	4	4	10	3	2	7	11	22	4	3	75
4	—	—	2	1	7	9	8	5	2	6	9	7	3	—	59
24	2	1	3	1	1	1	—	—	11	—	—	5	2	—	27
31	—	—	2	4	6	4	5	8	2	18	15	14	15	40	133
37	—	—	—	—	1	2	3	4	1	10	25	11	4	—	61
I D	2	7	9	10	29	30	46	35	23	72	89	110	38	59	559
5	1	2	—	—	1	—	—	—	5	1	1	1	2	—	14
6	—	2	1	2	2	5	1	4	1	5	3	4	2	—	32
7	—	—	1	1	2	3	2	8	2	8	24	11	8	27	97
8	—	2	2	3	4	16	5	10	3	9	3	48	10	1	116
9	—	—	2	1	8	10	18	11	1	20	13	26	8	10	128
36	—	—	—	2	2	3	4	11	—	32	38	49	12	—	153
II D	1	6	6	9	19	37	30	44	12	75	82	139	42	38	540
10	1	1	4	1	5	4	6	5	8	14	7	10	1	—	67
11	—	1	1	3	8	12	4	12	—	9	13	7	4	2	76
12	—	1	2	1	11	10	23	11	6	13	29	11	5	1	124
28	—	—	1	—	7	5	11	20	—	43	22	23	6	—	138
30	—	1	—	—	1	4	7	11	2	20	28	5	16	4	99
III D	1	4	8	5	32	35	51	59	16	99	99	56	32	7	504
13	—	1	—	—	4	9	7	6	—	4	30	34	5	24	124
14	—	2	1	1	3	6	16	12	2	17	25	59	5	36	185
15	—	—	2	3	3	15	13	8	2	23	6	33	6	2	116
16	—	—	—	1	2	2	5	3	—	14	35	20	1	7	90
IV D	—	3	3	5	12	32	41	29	4	58	96	146	17	69	515
19	—	—	3	—	—	2	5	3	2	19	10	13	6	—	63
20	—	—	1	—	6	6	1	5	—	9	80	41	10	20	179
21	—	—	1	4	5	5	8	4	—	12	24	61	4	19	147
V D	—	—	5	4	11	13	14	12	2	40	114	115	20	39	389
25	—	1	—	—	5	10	9	16	—	19	38	15	4	19	136
26	—	—	2	—	4	4	9	7	4	7	15	12	2	—	66
27	—	—	1	—	—	3	9	21	1	22	87	17	7	32	200
29	—	—	—	2	1	4	7	15	2	33	39	25	13	4	145
32	—	1	—	1	6	8	5	11	3	16	27	2	11	16	107
VI D	—	2	3	3	16	29	39	70	10	97	206	71	37	71	654
33	—	—	1	3	2	12	14	5	—	12	24	45	4	29	151
34	—	—	2	1	3	6	3	5	—	14	10	5	5	—	54
35	—	—	3	1	5	7	6	7	2	9	17	12	6	—	75
VII D	—	—	6	5	10	25	23	17	2	35	51	62	15	29	280
Hela SJ	4	22	40	41	129	201	244	266	69	476	737	699	201	312	13 441

¹ Härav 15 tillhöriga av SJ trafikerade enskilda järnvägar.

Tab. 2. Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
Förvaltningsindelning					
Järnvägsstyrelsen:					
byråer..... antal	14	14	14	14	14
kontor..... *	6	6	6	6	6
resebyråer i utlandet..... *	2	2	2	3	3
Distrikten:					
distrikt..... *	7	6	6	6	6
banssektioner..... *	135	31	31	31	29
banmästareavdelningar..... *	340	298	297	292	271
rälsjusteringsverk..... *	4	3	2	2	2
cementgjutier..... *	2	2	2	2	2
maskinsektioner..... *	118	15	15	15	14
stationeringsorter för					
elektrolok..... *	44	39	34	32	32
elektromotorvagnar..... *	7	3	4	4	4
änglok..... *	82	74	67	64	55
förbränningsmotorvagnar..... *	11	11	5	5	5
summa..... *	99	88	77	72	64
rälsbussar..... *	54	43	•	•	•
lokomotorer..... *	127	116	•	•	•
totalsumma..... *	188	169	•	•	•
driftverkstäder..... *	51	43	34	33	31
gasverk (varav 2 ej i bruk)..... *	5	5	5	5	4
tvättinrättningar..... *	1	1	1	1	1
trafiksektioner..... *	132	27	27	27	25
stationer..... *	3 426	2 888	2 813	2 743	2 514
resebyråer inom landet..... *	21	18	17	10	9
billinjegrupper..... *	60	63	62	59	53
elektrosektioner..... *	12	11	11	11	10
transformator- och omformarstationer..... *	50	48	46	46	46
tågfärjeleder..... *	4	4	4	3	3
Förrådsavdelningar..... *	6	5	5	5	5
Huvudverkstäder..... *	8	7	8	8	8
Omfattning vid årets slut					
Trafikerad banlängd..... km	14 586	12 539	12 324	12 062	11 195
härav dubbelspår..... *	602	602	594	583	545
Ägande spårlängd i					
huvudspår..... *	15 176	13 120	12 898	12 624	11 722
sidospår, permanenta..... *	4 413	3 781	3 727	3 665	3 406
» icke permanenta..... *	197	177	171	171	162
Total spårlängd..... *	19 816	17 078	16 796	16 460	15 290
härav elektrifierade spår..... *	8 569	7 619	7 394	7 374	7 130
Övriga tekniska uppgifter					
Spärväxlar..... antal	28 138	24 062	23 614	23 160	21 459
Brolängd..... m	52 710	45 161	44 783	44 283	41 711
Personal					
Järnvägsstyrelsen:					
anställd personal..... antal	1 662	1 572	1 460	1 375	1 292
härav ordinarie..... *	1 106	1 046	1 016	982	942
extra ordinarie..... *	247	197	147	132	120
aspiranter..... *	123	94	79	66	48
kontorsvakter..... *	74	83	75	76	81
tryckeri-, verkstads- och för- rådsarbetare, stadigvarande..... *	45	43	42	42	42
tilfälliga arbetstagare..... *	67	109	101	77	59
använd personal..... *	1 424	1 340	1 258	1 192	1 123
tjänstefri personal..... proc.	14.4	14.8	13.8	13.4	13.1

¹ Driftsektionen i Visby ej medräknad.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
Distriktsskanslier:					
anställd personal..... antal	352	296	281	270	256
härav ordinarie..... »	276	225	214	205	201
extra ordinarie..... »	42	36	35	31	29
aspiranter..... »	21	13	10	12	9
kontorsvakter..... »	10	11	11	10	9
tillfälliga arbetstagare..... »	3	11	11	12	8
använd personal..... »	312	264	249	239	226
tjänstefri personal..... proc.	11·5	10·7	11·4	11·5	11·7
Förrädsavdelningar:					
anställd personal..... antal	388	355	331	313	299
härav ordinarie..... »	245	221	203	193	193
extra ordinarie..... »	54	43	45	33	25
aspiranter..... »	18	10	8	14	9
kontorsvakter..... »	5	6	6	4	4
förrädsarbetare, stadigvarande..... »	34	36	34	36	39
tillfälliga arbetstagare..... »	32	39	35	33	29
använd personal..... »	346	313	295	283	268
tjänstefri personal..... proc.	10·8	11·8	10·9	9·6	10·4
Huvudverkstäder:					
anställd personal..... antal	5 331	4 809	4 659	4 354	4 098
härav ordinarie..... »	395	363	348	332	319
extra ordinarie..... »	38	35	39	39	39
aspiranter..... »	15	8	6	9	10
kontorsvakter..... »	24	25	31	28	24
verkstadsarbetare, stadigvarande..... »	4 807	4 334	3 978	3 692	3 528
på prov anställda..... »	—	—	115	74	49
tillfälliga arbetstagare..... »	52	44	142	180	129
använd personal..... »	4 581	4 130	4 027	3 807	3 594
tjänstefri personal..... proc.	14·1	14·1	13·6	12·6	12·3
Bansektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal..... antal	13 810	12 957	12 555	11 455	11 017
härav ordinarie..... »	4 738	4 279	4 138	3 784	3 568
extra ordinarie..... »	1 135	920	825	748	668
aspiranter och kontorsvakter..... »	142	80	100	155	200
banarbetare..... »	7 243	7 135	7 000	6 354	6 199
vägvakter..... »	488	434	425	373	353
tillfälliga arbetstagare..... »	64	109	67	41	29
använd personal..... »	12 364	11 624	11 334	10 282	9 654
tjänstefri personal..... proc.	10·5	10·3	9·7	10·2	12·4
för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... antal	2 473	3 060	3 498	4 119	3 275
härav ordinarie..... »	320	277	277	284	278
extra ordinarie och aspiranter..... »	105	89	107	83	67
banarbetare..... »	2 011	2 658	3 080	3 712	2 898
tillfälliga arbetstagare..... »	37	36	34	40	32
för elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... »	383	349	367	325	383
härav ordinarie..... »	43	38	40	27	25
extra ordinarie och aspiranter..... »	26	22	22	15	7
banarbetare..... »	312	288	305	279	347
tillfälliga arbetstagare..... »	2	1	—	4	4

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
Maskinsektioner och färjor:					
anställd personal..... antal	14 861	13 879	13 361	12 220	11 074
härav ordinarie..... »	9 332	8 346	7 629	6 775	6 113
extra ordinarie..... »	3 110	2 721	2 648	2 797	2 765
aspiranter och kontorsvakter.. »	1 020	588	435	568	653
verkstadsarbetare..... »	226	139	105	135	188
tillfälliga arbetstagare..... »	1 173	2 085	2 544	1 945	1 355
använd personal:					
åkande..... »	6 418	5 936	5 797	5 256	4 805
stationär..... »	6 345	5 989	5 922	5 406	4 756
tjänstefri personal..... proc.	14·1	14·1	12·3	12·7	13·7
Trafiksektioner:					
anställd personal..... antal	29 225	26 923	25 494	23 194	21 111
härav ordinarie..... »	16 501	14 530	13 479	12 181	11 213
extra ordinarie..... »	5 437	5 087	4 982	4 949	4 582
aspiranter..... »	2 262	1 235	853	1 256	1 552
kontorsvakter..... »	252	258	259	218	200
omlastare..... »	171	169	156	138	120
platsvakter..... »	528	473	447	409	374
postbiträden..... »	250	241	238	201	169
billinjepersonal (kollektivt anst.) »	1 767	977	825	698	600
tillfälliga arbetstagare..... »	2 057	3 953	4 255	3 144	2 301
använd personal..... »	25 292	23 245	22 240	20 096	18 180
varav i					
TIE-tjänst:					
stadigvarande..... »	427	385	368	337	317
tillfälliga..... »	1	10	1	9	—
stationstjänst:					
stadigvarande..... »	18 002	15 204	14 149	13 581	12 852
tillfälliga:					
egentlig trafikjänst..... »	2 340	3 593	4 232	2 911	2 318
snöskottning och viss renhållning »	609	509	398	548	274
tågtjänst:					
stadigvarande..... »	3 379	3 102	2 822	2 479	2 190
tillfälliga..... »	534	442	270	231	229
tjänstefri personal..... proc.	13·5	13·7	12·8	13·4	13·9
Genomsnittliga löneinkomster för banarbetare					
Arbete mot timlön å ordinarie tid					
arbetare utan särskild yrkeskunnighet:					
ortsgrupp 1..... öre/tim	181	163	·	·	·
» 2..... »	192	176	·	·	·
» 3..... »	202	192	·	·	·
» 4..... »	215	205	·	·	·
» 5..... »	230	213	·	·	·
särskilt yrkeskunniga arbetare:					
ortsgrupp 1..... »	202	180	·	·	·
» 2..... »	214	192	·	·	·
» 3..... »	226	204	·	·	·
» 4..... »	236	216	·	·	·
» 5..... »	251	230	·	·	·
medelantal anställda arbetare.....	7 402	6 432	6 305	5 487	5 569
Ackordsarbete å ordinarie tid					
arbetare utan särskild yrkeskunnighet:					
ortsgrupp 1..... öre/tim	266	234	·	·	·
» 2..... »	273	256	·	·	·
» 3..... »	281	260	·	·	·
» 4..... »	290	279	·	·	·
» 5..... »	311	292	·	·	·

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
särskilt yrskunniga arbetare:					
ortsgrupp 1 öre/tim	285	261	.	.	.
" 2	294	275	.	.	.
" 3	305	279	.	.	.
" 4	316	283	.	.	.
" 5	344	331	.	.	.
medelantal anställda arbetare	2 977	3 367	3 798	4 343	3 874
total genomsnittlig löneinkomst för timlöns- och ackordsarbete..... öre/tim	230	212	196	176	167
Förbrukningspris på vissa materialier					
Stenkol, utländska..... kr. per ton	79.58	66.67	65.00	65.00	65.00
" svenska..... " " "	38.00	38.00	38.00	37.00	35.00
Loktorv..... " " "	55.83	51.67	54.17	60.00	66.25
Lokved..... " " m ³	24.00	24.00	24.00	23.25	22.75
Bensin i fat..... " " 100 l	59.58	33.83	} 37.33	} 104.67	} 105.42
" cisternvagn..... " " "	56.75	32.00			
" tankbil..... " " "	57.83	33.67	} 37.33	} 66.00	} 66.00
Lättbentyl i fat..... " " "	59.58	33.83			
" cisternvagn..... " " "	56.75	32.00	} 37.33	} 66.00	} 66.00
" tankbil..... " " "	57.83	33.67			
Putsfotogen i cisternvagn..... " " "	14.92	13.17	23.17	51.00	51.00
Solarolja i fat..... " " "	14.33	11.17	12.67	42.58	53.00
" cisternvagn..... " " "	14.33	11.17	12.67	42.58	51.00
Eldningsolja nr 1 i fat..... " " "	13.83	12.00	12.42	12.83	13.00
" 1 cistern- vagn..... " " "	14.58	12.00	12.42	12.83	12.00
" 2 cistern- vagn..... " " "	13.58	11.00	11.00	11.00	11.00
Motyl 25 i fat..... " " "	59.58	33.83	} 80.33	} 112.00	} 112.00
" 25 cisternvagn..... " " "	56.75	32.00			
" 25 tankbil..... " " "	57.83	33.67			
Lokolja..... " " 100 kg	27.50	25.00	83.75	230.83	221.25
Vagnsolja..... " " "	25.50	23.00	71.17	215.00	211.25
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell..... " " ton	335.00	335.00	337.08	340.00	346.25
D:o d:o andra modeller..... " " "	335.00	335.00	335.00	335.00	335.00
D:o brukbara..... " " "	170.00	170.00	170.00	170.00	170.00
Sliprar, vanliga, 2.7 m, I—III, VI o. VII distr. " " styck	8.00	8.00	8.00	7.94	7.67
Sliprar, vanliga, 2.7 m, IV och V distr. " " "	7.50	7.50	7.50	7.50	7.42
Sliprar, vanliga, 2.5 m, I—III, VI o. VII distr. " " "	7.55	7.55	7.55	7.55	7.47
Sliprar, vanliga, 2.5 m, IV och V distr. " " "	7.25	7.25	7.25	7.25	7.17
Sliprar impregn., 2.7 m, I—III, VI o. VII distr. " " "	10.25	10.25	10.25	10.00	9.17
Sliprar, impregn., 2.7 m, IV och V distr. " " "	9.75	9.75	9.75	9.56	8.92
Sliprar, impregn., 2.5 m, I—III, VI o. VII distr. " " "	9.80	9.80	9.80	9.61	8.97
Sliprar, impregn., 2.5 m, IV och V distr. " " "	9.50	9.50	9.50	9.31	8.67
Upptagna och nedlagda sliprar					
Upptagna, oimpr. 1 000-tal	1 522	1 543	1 655	1 549	1 537
" impr. " "	188	192	207	206	163
Nedlagda, oimpr. " "	826	1 009	1 223	1 327	1 560
" impr. " "	936	782	703	538	226
I spår vid årets slut					
oimpr. " "	21 460	18 671	18 885	18 958	18 019
impr. " "	7 239	6 110	5 467	4 897	4 182

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944	
Anskaffningskostnaden per sliper						
Sliprar av 2·5 m längd						
antal inköpta.....	1 000 st.	366	327	286	250	170
kostnad, totalt.....	1 000 kr.	2 750	2 268	1 701	1 335	860
i medeltal per inköpt sliper.....	kr.	7·52	6·93	5·94	5·33	5·05
Sliprar av 2·7 m längd						
antal inköpta.....	1 000 st.	1 985	1 463	1 437	1 363	1 747
kostnad, totalt.....	1 000 kr.	16 038	11 500	9 579	8 166	10 312
i medeltal per inköpt sliper.....	kr.	8·08	7·86	6·67	5·99	5·90
Rullande materielens arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel						
Elektrolok:						
medelantal elektrolok i tjänst.....	antal	653·4	614·1	586·3	575·9	563·1
lokkm per lok med avseende på underhåll.....	1 000-ta	115·4	116·3	116·4	110·9	109·8
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst av antal fordon i tjänst:	antal	389	381	391	387	406
enkellok:						
i aktiv tjänst.....	proc.	88·8	89·6	90·2	89·6	89·9
under reparation eller revision...	»	8·2	8·0	7·7	7·7	7·1
överliggande.....	»	2·2	1·9	1·6	1·6	1·9
avställda.....	»	0·8	0·5	0·5	1·1	1·1
dubbellok:						
i aktiv tjänst.....	»	75·1	76·2	75·9	77·3	76·5
under reparation eller revision...	»	12·6	13·7	16·2	13·7	16·9
överliggande.....	»	9·8	8·8	6·8	7·1	5·5
avställda.....	»	2·5	1·3	1·1	1·9	1·1
smörjmedels- och underhållskostnad:						
smörjmedel per 100 lokkm.....	kr.	0·46	0·42	1·36	3·72	3·77
underhåll » 100 ».....	»	17·63	16·78	17·95	16·74	16·77
» » 1 000 bruttotonkilometer i tågtjänst.....	»	0·45	0·44	0·46	0·43	0·41
Elektromotorvagnar:						
medelantal fordon i tjänst.....	antal	22·1	14·5	14·4	14·6	14·1
lokkm per fordon med avseende på underhåll.....	1 000-tal	111·9	110·2	122·0	108·3	99·0
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst av antal fordon i tjänst:	antal	70	54	51	51	51
i aktiv tjänst.....						
proc.	proc.	80·3	77·3	80·0	78·9	75·2
under reparation eller revision...	»	15·9	13·7	14·8	17·0	16·9
överliggande.....	»	1·6	0·8	1·1	0·5	0·8
avställda.....	»	2·2	8·2	4·1	3·6	7·1
smörjmedels- och underhållskostnad:						
smörjmedel per 100 lokkm.....	kr.	0·66	0·07	0·50	1·65	1·58
underhåll » 100 ».....	»	21·71	14·40	10·04	10·91	9·39
» » 1 000 bruttotonkilometer i tågtjänst.....	»	3·10	2·67	1·97	2·14	1·84
Elektrolok och elektromotorvagnar:						
elektrisk energiförbrukning per lokkilometer:						
SJ utom malmbanan.....	kWh	13·7	14·1	14·2	14·1	13·9
malmbanan.....	»	18·7	16·5	15·8	14·8	17·3
medelkostnad per kWh förbrukad energi:						
SJ utom malmbanan.....	öre	2·04	1·99	1·91	1·91	1·87
malmbanan.....	»	1·52	1·62	1·75	1·85	1·72
Ånglok:						
medelantal ånglok i tjänst.....	antal	945·6	849·3	839·7	756·5	707·4
lokkm per lok med avseende på underhåll.....	1 000-tal	40·5	42·4	44·2	43·0	41·5
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst	antal	157	159	170	168	166

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944						
av antal fordon i tjänst:											
normalspåriga:											
i aktiv tjänst.....	proc.	69.7	71.5	73.2	71.2	69.7					
under reparation eller revision...	»	}	}	}	}	}					
» pannspolning.....	»						21.0	20.5	15.3	15.9	16.1
överliggande.....	»						5.5	4.7	4.4	4.7	4.9
avställda.....	»	3.8	3.3	3.0	4.1	5.7					
smalspåriga, 0-891 m:											
i aktiv tjänst.....	»	57.7	62.8	65.4	63.0	64.8					
under reparation eller revision...	»	}	}	}	}	}					
» pannspolning.....	»						20.2	21.9	19.5	18.9	21.8
överliggande.....	»						7.9	9.3	2.5	2.2	2.5
avställda.....	»	14.2	6.0	3.8	6.3	4.6					
smalspåriga, 1'067 m:											
i aktiv tjänst.....	»	71.6	72.1	74.1	72.0	72.4					
under reparation eller revision...	»	}	}	}	}	}					
» pannspolning.....	»						17.5	17.2	12.1	12.6	15.0
överliggande.....	»						7.1	6.6	4.7	4.7	4.9
avställda.....	»	3.8	4.1	1.4	3.6	1.4					
stenkolsförbrukning per 100 lokkm	kg	1 445	1 539	1 578	1 478	1 458					
bränslekostnad per 100 lokkm....	kr.	126.47	143.60	173.69	180.13	161.91					
medelkostnad per ton lokbränsle											
inkl. transportkostnader.....	»	87.52	93.34	110.10	121.87	111.08					
smörjmedels- och underhållskostnad:											
smörjmedel per 100 lokkm.....	»	1.22	0.90	1.57	5.21	4.74					
underhåll » 100 ».....	»	42.09	36.30	32.00	30.93	31.35					
» » 1 000 bruttoton-											
kilometer i tågtjänst.....	»	2.68	2.28	1.88	1.85	1.88					
Förbränningsmotorvagnar:											
medelantal fordon i tjänst.....	antal	21.1	18.8	11.1	9.4	11.7					
lokkm per fordon med avseende på											
underhåll.....	1 000-tal	41.9	33.3	40.7	35.6	31.0					
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst	antal	36	33	26	30	24					
av antal fordon i tjänst:											
i aktiv tjänst.....	proc.	48.9	49.3	54.8	51.2	40.7					
under reparation eller revision...	»	25.4	25.2	38.6	35.4	41.8					
överliggande.....	»	4.9	1.1	1.1	0.3	0.8					
avställda.....	»	20.8	24.4	5.5	13.1	16.7					
smörjmedels- och underhållskostnad:											
smörjmedel per 100 motorvagns-											
kilometer, normalspåriga.....	kr.	1.44	1.08	1.25	3.96	1.94					
smörjmedel per 100 motorvagns-											
kilometer, smalspåriga.....	»	1.26	1.75	2.01	5.08	7.43					
underhåll per 100 motorvagns-											
kilometer, normalspåriga.....	»	43.99	34.11	56.42	36.40	33.90					
underhåll per 100 motorvagns-											
kilometer, smalspåriga.....	»	35.76	36.56	39.14	135.37	58.24					
underhåll per 1 000 bruttotonkilo-											
meter i tågtjänst, normalspåriga	»	10.47	9.75	22.57	12.13	15.44					
underhåll per 1 000 bruttotonkilo-											
meter i tågtjänst, smalspåriga	»	14.31	13.06	13.50	52.07	20.59					
Rälsbussar:											
medelantal fordon i tjänst.....	antal	283.8	252.2	231.9	193.4	155.4					
rälsbusskm per fordon med avseende											
på underhåll.....	1 000-tal	68.2	67.4	63.5	57.7	56.6					
bruttotonkm per rälsbusskm i tåg-											
tjänst.....	antal	11	10	10	10	10					
av antal fordon i tjänst:											
i aktiv tjänst.....	proc.	74.7	72.6	74.6	73.7	73.2					
under reparation eller revision...	»	20.4	21.4	20.0	18.1	17.5					
överliggande.....	»	1.2	1.4	1.6	2.7	2.7					
avställda.....	»	3.7	4.6	3.8	5.5	6.6					

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 rälsbuskm kr.	0.54	0.43	0.45	1.24	1.04
underhåll » 100 » »	31.85	26.60	23.87	22.99	20.65
» » 1 000 bruttoton-					
kilometer i tågjänst..... »	28.96	26.07	22.87	22.65	20.67
Lokomotorer:					
medelantal fordon i tjänst..... antal	171.7	160.1	148.8	116.7	100.4
tjänstgöringstimmar per fordon med					
avseende på underhåll..... 1 000-tal	1.7	1.6	1.5	1.6	1.7
bruttotonkm per lokomotorkm i tåg-					
tjänst..... antal	73	57	52	64	70
av antal fordon i tjänst:					
i aktiv tjänst..... proc.	65.6	66.0	60.6	59.4	62.3
under reparation eller revision... »	17.3	15.9	19.7	16.2	15.6
överliggande..... »	10.5	12.6	12.6	15.1	16.1
avställda..... »	6.6	5.5	7.1	9.3	6.0
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel pr tjänstgöringstimme kr.	0.08	0.08	0.13	0.29	0.31
underhåll » » »	3.20	2.73	2.91	3.26	2.74
Antal vid verkstäderna utförda reparationer och revisioner av lok och vagnar					
Elektrolok antal	772	754	704	606	573
ånglok »	674	780	663	564	482
tendrar..... »	302	279	241	230	191
lokpannor »	467	425	388	335	318
motorvagnar »	56	46	44	40	29
rälsbussar..... »	194	134	142	107	63
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraxliga, mindre revisioner..... »	2 609	2 329	2 471	2 229	2 301
» större » »	490	377	304	295	313
tvåaxliga, mindre revisioner..... »	1 413	1 330	1 349	1 328	1 178
» större » »	228	336	344	415	436
godsvagnar:					
slutna, mindre revisioner..... »	2 569	1 902	1 915	1 609	1 394
» större » »	1 072	1 273	1 345	1 138	1 002
öppna, mindre revisioner..... »	5 166	3 367	2 850	3 477	3 195
» större » »	2 841	2 980	2 184	2 356	1 662
malmvagnar, mindre revisioner... »	857	968	856	605	1 021
» större » »	164	10			
Antal reparationer och revisioner per 100 fordon av vid årets början befintliga					
Elektrolok antal	123	126	122	107	104
ånglok »	75	89	76	72	64
tendrar..... »	55	51	44	49	42
lokpannor..... »	52	49	45	43	42
motorvagnar..... »	187	153	126	85	59
rälsbussar..... »	73	55	64	58	39
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraxliga, mindre revisioner »	133	123	135	136	142
» större » »	25	20	17	17	19
tvåaxliga, mindre revisioner »	68	64	65	68	61
» större » »	11	16	17	21	23
godsvagnar:					
slutna, mindre revisioner..... »	24	18	18	17	16
» större » »	10	12	13	12	11
öppna, mindre revisioner..... »	23	15	13	18	17
» större » »	13	14	10	12	9
malmvagnar, mindre revisioner ... »	23	26	23	16	27
» större » »	4	0			

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
Bokförda utgifter för drift och underhåll					
Bansektioner:					
kostnader för eldrifthanlägg. per elspårkm SJ utom malmbanan kr.	594	512	462	452	480
malmbanan *	1 256	1 224	1 165	1 083	1 082
kostnader exkl. för eldrifthanlägg. per spårkm					
A-linjer *	7 278	6 998	6 462	6 295	5 494
B-linjer *	6 320	6 112	5 496	5 036	4 641
C-linjer (normalspår) *	5 207	4 630	4 183	3 845	3 647
C-linjer (smalspår) *	3 240	3 049	2 863	2 746	2 584
bansektionernas kostnader för					
sektionsledning 1 000 kr.	4 160	3 604	3 121	2 690	2 475
linjetjänst *	17 190	14 729	13 030	10 422	9 368
anlägg. för elektrisk tågdrift exkl. underhåll *	2 637	2 265	2 021	1 797	1 706
banvallen *	6 681	5 922	5 530	4 480	4 455
broar, vägportar och trummor . . . *	1 543	1 171	980	918	707
vägar, vägbroar och gångbanor . . *	1 051	782	729	632	537
räler med tillbehör *	6 001	4 871	4 751	4 249	3 696
spårväxlar och korsningar med tillbehör *	3 008	2 654	2 321	2 501	2 206
sliprar *	20 419	19 004	18 308	17 800	15 165
riktning och ballast *	22 093	19 930	18 058	17 244	14 207
anläggningar för elektrisk tågdrift, underhåll *	2 081	1 708	1 617	1 636	1 800
husbyggnader *	8 264	6 290	5 412	4 554	3 950
övriga anläggningar, stängsel m. m. utom snöskydd *	15 554	12 621	11 301	9 324	8 832
snöröjning inkl. snöskyddsanordningar *	2 808	2 419	1 739	1 802	1 331
summa underhåll av bana och byggnader *	89 503	77 373	70 745	65 139	56 884
underhåll av inventarier o. effekter . *	1 058	1 041	973	820	816
hjälpelanläggningar *	278	283	300	206	182
inkomster *	474	491	405	444	310
bokförda utgifter (saldo) *	114 351	98 805	89 785	80 630	71 122
Maskinsektioner:					
sektionsledning *	2 024	1 753	1 575	1 470	1 243
personalutgifter för ångloktjänst . . *	23 203	20 056	18 768	15 152	13 140
» » förbränningsmotorvagn-tjänst *	780	453			
loksbränsle *	44 349	44 598	55 778	50 837	41 160
övriga sakliga utgifter för ångloktjänst *	563	423	979	2 024	1 561
övriga sakliga utgifter för förbränningsmotorvagn-tjänst . . *	742	658			
personalutgifter för elektroloktjänst *	29 342	26 025	22 544	19 496	18 610
elektrisk energi för tåg rörelsen . . *	20 395	19 712	18 365	17 158	16 062
övriga sakliga utgifter för elektroloktjänst *	434	381	982	2 369	2 286
stalltjänst, ångdrift *	10 773	12 414	10 828	8 927	7 938
» » eldrift *	4 070				
motorvagns-, rälsbuss- och lokomotorbränsle *	2 057	1 388	1 908	1 733	1 331
vagn-tjänst *	12 737	11 189	10 066	9 007	7 866
verkstadstjänst, gemensamma omkostnader *	1 372	1 038	846	729	686
underhåll av vagnar m. m. *	4 100	18 350	17 157	14 025	11 837
» » rälsbussar, motv. m. m. . . *	3 117				
» » ång- och ellok *	15 101				
» » inventarier o. effekter . . . *	505	533	438	496	398

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
underhåll av byggnader m. m... 1 000 kr.	839	659	574	530	456
hjälpänläggningar..... »	2 216	1 910	1 643	1 742	1 501
inkomster..... »	96	88	79	91	123
bokförda utgifter (saldo)..... »	178 622	161 452	162 373	145 604	125 953
Trafiksektioner:					
sektionsledning..... »	4 735	4 129	3 690	3 293	2 961
stationstjänst..... »	145 306	125 088	111 436	91 137	81 295
tågtjänst..... »	18 246	16 624	14 313	11 671	10 589
stalltjänst, ångdrift..... »	99	111	2 469	1 823	1 484
» eldrift..... »	0	—0			
förbränningsmotorvagnstjänst..... »	3 175	2 933	2 597	2 067	1 792
vagnstjänst..... »	3 027	2 761			
snöröjning..... »	3 861	2 484	1 870	2 547	1 121
hjälpänläggningar..... »	207	190	184	138	84
underhåll av inventarier och ef-					
fekter..... »	869	906	800	755	631
inkomster..... »	523	433	442	396	332
bokförda utgifter (saldo)..... »	179 002	154 793	136 917	113 034	99 625
Hyresverksamheten					
Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästare- och banvaktstugor:					
eldstäder..... antal	9 484	8 650	8 792	8 376	7 926
utgifter för underhåll och förändringar..... 1 000 kr.	1 590·5	1 528·9	1 426·6	955·5	902·7
» för skötsel, renhållning m. m..... »	353·4	287·1	273·4	244·8	221·8
» värme m. m..... »	512·6	445·2	419·3	337·6	279·7
» skatter..... »	175·9	121·1	86·5	101·2	97·5
summa utgifter..... »	2 632·4	2 382·3	2 205·8	1 639·1	1 501·7
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar..... kr.	167·71	176·75	162·26	114·08	113·89
Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.:					
eldstäder..... antal	21 278	20 207	20 106	19 812	18 285
utgifter för underhåll och förändringar..... 1 000 kr.	3 872·5	3 421·4	3 110·9	2 362·0	2 026·4
» för skötsel, renhållning m. m..... »	182·6	178·7	155·3	149·4	125·2
» värme m. m..... »	426·0	354·9	279·7	276·1	223·6
» skatter..... »	48·7	35·7	27·9	35·1	30·1
summa utgifter..... »	4 529·8	3 990·7	3 573·8	2 822·6	2 405·2
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar..... kr.	182·00	169·32	154·72	119·32	110·82
Hyreshus, tillsammans:					
inkomster..... 1 000 kr.	5 168·2	4 400·6	4 688·9	4 380·4	4 112·0
direkta utgifter..... »	7 162·2	6 373·0	5 779·6	4 461·7	3 906·9
avsättning till värdeminskningsskott..... »	1 469·1	1 352·4	1 336·1	1 272·2	1 215·7
summa utgifter..... »	8 631·3	7 725·4	7 115·7	5 733·9	5 122·6
driftöverskott..... »	—3 463·1	—3 324·8	—2 426·8	—1 353·5	—1 010·6
» per eldstad..... kr.	—112·58	—115·22	—83·98	—48·02	—38·56
beräknad räntekostnad..... 1 000 kr.	3 142·4	2 949·5	2 924·7	2 900·5	2 816·9
överskott..... »	—6 605·5	—6 274·3	—5 351·5	—4 254·0	—3 827·5
» per eldstad..... kr.	—214·73	—217·43	—185·19	—150·92	—146·03
Hotell och restauranger, summa utgifter..... 1 000 kr.	458·7	465·3	419·2	277·0	239·9

¹ Avser 11 månader.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
Antal deltagare i undervisningskurser (Vid kursens början)					
Bantjänst:					
teoretisk utbildning av underbefäl vid banavdelningen..... antal	26	25	—	25	27
korrespondenskurs I för aspiranter till banförmanstjänst..... »	—	101	108	—	69
» » reparatörstjänst..... »				90	—
korrespondenskurs II för aspiranter till banförmanstjänst..... »	—	—	—	81	—
teoretisk kurs för banavdelningens reparatörspersonal:					
gemensamma delen..... »	36	38	43	38	78
ledningsavdelningen..... »	14	13	13	25	20
signalavdelningen..... »	12	14	13	27	8
telefonavdelningen..... »	12	12	12	26	5
Maskintjänst:					
utbildning av instruktionsföreläsare:					
i Borås (för elektrolök)..... »	—	23	—	—	—
i Borås (för ånglok)..... »	—	—	—	15	—
i Kristinehamn (för ånglok)..... »	16	—	—	—	—
i Stockholm (för elektrolök)..... »	23	—	—	25	—
utbildning av lokpersonal:					
i Boden..... »	—	—	—	—	29
i Bollnäs..... »	69	70	23	46	23
i Borås..... »	23	46	47	—	48
i Göteborg..... »	23	69	23	46	105
i Kalmar..... »	—	—	—	—	20
i Kristinehamn..... »	23	—	23	—	35
i Luleå och Svartön..... »	—	23	68	92	46
i Malmö..... »	93	45	47	46	76
i Norrköping..... »	—	—	—	—	43
i Stockholm och Hagalund..... »	70	23	116	61	115
i Vännäs..... »	—	—	—	—	29
i Växjö..... »	22	—	17	—	34
i Ystad..... »	—	—	23	—	46
i Östersund..... »	—	—	—	—	59
vagnpersonalskurs..... »	—	30	16	14	14
korrespondenskurs för maskinavdelningens reparatörspersonal:					
för elektrolökreparatörer..... »	158	—	163	96	40
» ånglokreparatörer..... »					22
» motorfordonsreparatörer..... »					22
» vagnreparatörer..... »					40
Trafiktjänst:					
högre trafik kurs:					
förberedande delen..... »	—	—	—	25	—
föreläsning kurs..... »	—	—	—	25	—
trafikelevkurs för nyanställd personal:					
förberedande delen..... »	32	—	28	31	31
teoretiska delen..... »	31	28	31	31	30
praktiska delen..... »	31	28	31	31	30
trafikelevkurs för redan anställd personal:					
förberedande delen..... »	—	—	32	30	—
teoretiska delen..... »	32	32	30	—	—
praktiska delen..... »	31	32	—	—	—
kontoristkurser..... »	•	•	•	•	•
konduktörskurser..... »	•	•	•	•	•
kurs för resebyråpersonal..... »	31	31	26	50	—
samaritkurser..... »	•	•	•	•	875
Förrådstjänst:					
kurs för personal å förrådsbyrån..... »	—	24	—	—	—

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1948	1947	1946	1945	1944
Impregnering					
Sliprar, beräknade som 2·7 m					
antal 1 000 st.	1 177	1 092	811	690	617
kostnad, totalt 1 000 kr.	2 110	2 393	1 787	1 516	1 358
» per styck kr.	1·79	2·19	2·20	2·20	2·21
Annat virke					
mängd m ²	3 850	3 690	3 548	1 037	1 296
kostnad, totalt kr.	84 996	95 088	91 075	25 205	26 394
» per m ³ »	22·08	25·77	25·66	24·3	20·30
Olyckshändelser vid vägforsningar i banans plan					
Befintliga korsningar antal	36 460	31 160	29 750	29 451	26 948
Sammanstötningar mellan vägförande och tåg					
motorfordon *	83	70	61	36	40
hästskjutsar *	13	20	16	21	18
cyklande *	12	6	6	10	6
gående *	7	14	4	11	12
Förolyckade personer					
skadade *	62	61	51	24	32
dödade *	42	37	35	26	18
Påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning					
motorfordon *	312	287	312	193	144
hästskjutsar *	15	17	29	51	26
cyklande *	6	3	1	2	3
Olyckshändelser					
vid dagsljus *	311	275	293	224	184
i mörker *	137	142	136	100	65
Driftstörningar vid elektriska kraftöverföringsanläggningar					
Linjer med omformaredrift, driftstörningar antal	27 781	26 814	26 486	30 362	26 357
per 100 km spårlängd för el.drift .. *	369·0	378·1	393·3	455·8	402·8
medelvaraktighet per fall min.	1·0	0·7	1·1	1·0	1·1
Linjer med transformator drift, driftstörningar antal	2 252	1 817	1 941	1 606	1 534
per 100 km spårlängd för el.drift .. *	360·5	286·4	306·1	246·5	261·4
medelvaraktighet per fall min.	1·9	5·9	3·3	3·9	2·8
Nödfrånkopplingar antal	248	235	174	103	107
Gastillverkning					
Tillverkad mängd acetylen gas.... ton	297	285	308	289	223
summa bokförda och beräknade kostnader 1 000 kr.	580	541	468	481	470
summa tillverkningskostnader *	627	567	609	592	483
medeltillverkningskostnad pr kg... kr.	2·11	1·99	1·98	2·05	2·16
Tvättkvantitet och -kostnad					
Tvättkvantitet..... ton	1 795	1 982	1 857	1 762	1 588
summa bokförda och beräknade kostnader..... 1 000 kr.	702	704	657	683	465
medelkostnad per kg avverkad tvätt öre	39·1	35·5	35·4	38·7	29·3

Tab. 3. Dragkraftsenheterna och deras arbetsprestationer

A. Medelantal befintliga och i tjänst varande lok m. fl. samt tjänste- och reparationsdagar m. m.

Fordonsslag	Antal fordon			Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon					Av antalet fordon i tjänst voro				
	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst	aktiv tjänst ²	reparation o. revision ³		överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷	under rep. eller rev. ⁸	överliggande ⁴	avställning ⁶
					Dvst	Hvst		a ⁵	b ⁶				
Elektrolok													
<i>Samtliga normalspåriga</i>													
Enkellok													
Bg, Bs	10·0	10·0	9·0	327	20	17	1	1	—	89·3	10·1	0·3	0·3
Bk	10·5	10·5	9·3	322	17	25	1	1	—	88·0	11·4	0·3	0·3
Dg	168·9	168·9	155·1	336	10	17	2	1	—	91·8	7·4	0·5	0·3
Dk, Dk 2, Dr 2	97·6	97·6	90·7	340	12	13	—	1	—	92·9	6·8	0·3	—
Ds	59·5	59·5	55·0	339	10	16	1	—	—	92·6	7·1	0·3	—
F	15·3	15·3	12·7	304	15	47	—	—	—	83·0	17·0	—	—
Ha, Hb	60·0	60·0	51·3	313	12	26	14	1	—	85·5	10·4	3·8	0·3
Hc	12·0	12·0	10·0	306	11	30	18	1	—	83·6	11·2	4·0	0·3
Hd	4·0	4·0	0·8	292	11	56	6	1	—	79·8	18·3	1·6	0·3
Hg, Hg 2	30·6	30·6	28·0	335	10	15	5	1	—	91·6	6·8	1·3	0·3
M	17·0	17·0	14·7	317	6	40	—	3	—	86·0	12·6	—	0·8
Oc	1·0	1·0	0·1	27	6	—	7	—	—	7·4	1·9	—	89·1
Od	10·0	10·0	8·7	317	8	13	25	2	1	86·6	5·8	6·8	0·8
Pa	2·0	2·0	1·7	309	13	29	11	3	1	84·4	11·5	3·0	1·1
Pb	4·0	4·0	3·5	323	6	35	1	1	—	88·2	11·2	0·3	0·3
Ua	3·0	3·0	2·5	300	5	—	60	1	—	82·0	1·3	16·4	0·3
Ub	72·6	72·6	66·3	335	10	15	5	1	—	91·6	6·8	1·3	0·3
Uc	1·0	1·0	0·8	290	13	7	55	1	—	79·2	5·5	15·0	0·3
Öa	2·0	2·0	0·7	123	8	163	64	2	6	33·6	46·7	17·5	2·2
Öb	8·0	7·0	4·6	222	8	22	75	26	13	60·7	8·2	20·5	10·8
Öc	12·0	12·0	8·8	270	15	18	60	1	2	73·8	9·0	16·4	0·8
Öd	18·0	18·0	13·6	277	15	24	27	20	3	75·7	10·7	7·4	6·2
Summa	619·0	618·6	547·9	325	11	19	8	3	—	88·8	8·2	2·2	0·8
Dubbellok													
Oa, Ob	14·0	13·8	10·1	267	11	39	33	16	—	73·0	13·6	9·0	4·4
Of, Of 2	21·0	21·0	16·0	279	15	29	39	3	1	76·2	12·0	10·7	1·1
Summa	35·0	34·8	26·1	275	13	33	36	8	1	75·1	12·6	9·8	2·5
Ånglok													
<i>Normalspår</i>													
A, A 2	8·0	7·6	4·6	223	25	90	3	18	7	60·9	31·5	0·8	6·8
A 3, 5—8	29·3	29·3	19·4	242	38	53	1	31	1	66·1	24·9	0·3	8·7
B	95·0	92·9	66·5	262	46	29	15	11	3	71·8	20·4	4·0	3·8
B 2, 3	5·0	5·0	3·0	260	76	26	—	4	—	71·0	27·9	—	1·1
B 4	4·0	3·3	2·0	222	44	53	22	2	23	60·7	26·5	6·0	6·8
C	13·8	3·0	2·3	283	58	14	2	9	—	77·3	19·7	0·5	2·5
C 2, 3, 6—10	14·5	9·8	6·0	246	42	12	28	19	19	67·2	14·8	7·7	10·3
E, E 2	130·0	129·3	91·8	260	41	30	26	8	1	71·0	19·4	7·1	2·5
E 3, 9—11	46·0	46·0	32·6	260	42	31	19	14	—	71·0	20·0	5·2	3·8
E 10	10·0	10·0	7·3	267	78	10	6	5	—	73·0	24·1	1·6	1·3
G, G 2—10	32·5	30·2	16·8	202	40	59	34	22	9	55·1	27·1	9·8	8·5
J	46·0	45·8	33·0	264	47	37	6	10	2	72·1	23·0	1·6	3·3
KA	25·0	24·8	17·1	254	43	21	38	9	1	69·4	17·5	10·4	2·7
K 2—4	65·5	63·7	43·7	252	39	21	44	6	4	68·9	16·4	12·0	2·7
KA 2—9	15·0	10·9	6·9	232	34	48	25	9	18	63·4	22·4	6·8	7·4
K 5, 7, 9, 14, 17, 20, 22	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—26	16·1	14·5	9·6	243	38	37	21	18	9	66·4	20·5	5·7	7·4
L	47·0	46·8	34·7	271	43	36	8	7	1	74·0	21·6	2·2	2·2
L 2, 4—7, 11, 12, 14—16, 18, 21—31	73·0	69·1	44·9	238	50	44	20	11	3	65·0	25·7	5·5	3·8
N	41·0	40·0	30·5	279	42	16	26	3	—	76·4	15·8	7·0	0·8
N 2, 4, 5—7	8·0	8·0	5·1	234	33	69	25	5	—	63·9	27·9	6·8	1·4
N 3	2·0	2·0	0·8	298	42	13	13	—	—	81·4	15·1	3·5	—
Q	4·5	1·5	1·2	291	24	—	26	7	18	79·5	6·8	7·1	6·8
R	3·4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S	44·0	43·8	32·8	274	43	35	8	5	1	74·9	21·3	2·2	1·6
S 2, 3, 5—15	60·0	58·8	42·8	267	46	30	15	5	3	73·0	20·8	4·0	2·2
T, T 2	9·1	6·0	3·2	194	30	52	46	37	7	53·0	22·4	12·6	12·0
W, W 2	10·0	7·5	3·5	170	47	28	57	18	46	46·4	20·5	15·6	17·5
TGOJ (inlånade)	6·8	6·4	3·4	196	26	92	14	29	9	53·6	32·2	3·8	10·4
Summa	864·5	816·0	566·5	255	43	34	20	11	3	69·7	21·0	5·5	3·8

1—8 Se sid. 51.

Tab. 3 A (forts.). Medelantal befintliga och i tjänst

Fordonsslag	Antal fordon			Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon						Av antalet fordon i tjänst voro			
	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst	aktiv tjänst ²	reparation o. revision ³		överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷	under rep. eller rev. ⁵	överliggande ⁴	avställda ⁶
					Dvst	Hvst		a ⁵	b ⁶				
Ånglok													
<i>Smalspår</i>													
<i>0·891 m</i>													
G 2 p—3 p, L 8 p, 12 p, 14—17 p, B p, B 2 p—4 p, Cp, C 2 p—3 p	21·5	21·5	14·6	248	37	37	12	31	1	67·8	20·2	3·3	8·7
S 2 p—22 p, Wp, W 2 p—4 p, Kp, K 2 p—4 p, N 2 p—5 p	66·5	61·8	33·2	196	51	23	33	54	9	53·6	20·2	9·0	17·2
Gp	5·0	5·0	3·4	252	30	50	33	1	—	68·9	21·8	9·0	0·3
LCJ (inlån. lok)	0·5	0·5	0·4	0	0	—	0	0	—	—	—	—	—
Summa	93·5	88·8	51·6	211	46	28	29	45	7	57·7	20·2	7·9	14·2
<i>Smalspår</i>													
<i>1·067 m</i>													
G 2 t, L 2 t—3 t	8·0	8·0	5·9	271	28	48	18	1	—	74·0	20·8	4·9	0·3
S 2 t—11 t, Wt, W 2 t—8 t, Kt, K 2 t—3 t, St	40·6	39·7	28·3	261	37	24	27	11	6	71·3	16·7	7·4	4·6
Summa	48·6	47·7	34·2	262	36	28	26	9	5	71·6	17·5	7·1	3·8
Elektromotorvagnar													
<i>Normalspår</i>													
XFa 1, Xa 1, Xa 3—4, Xoa 2	11·0	10·8	9·0	304	8	35	5	7	7	83·1	11·7	1·4	3·8
Xoa 4	5·5	5·5	4·4	292	3	69	—	2	—	79·8	19·7	—	0·5
Xoa 5	1·8	1·8	1·6	322	22	—	6	16	—	88·0	6·0	1·6	4·4
Xoa 8	1·0	1·0	0·7	240	41	73	12	—	—	65·6	31·1	3·3	—
Xoa 3	3·0	3·0	2·7	250	25	76	15	—	—	68·3	27·6	4·1	—
Summa	22·3	22·1	18·4	294	11	47	6	5	3	80·3	15·9	1·6	2·2
Övriga motorvagnar													
<i>Normalspår</i>													
X 1, Xo 2—5, Xd 1, XF 1	11·0	10·4	3·8	135	49	81	2	88	11	36·9	35·5	0·5	27·1
X 2, Xo 6	4·0	3·4	2·9	313	21	14	3	6	9	85·5	9·6	0·8	4·1
Summa	15·0	13·8	6·7	179	42	64	3	63	10	48·9	29·0	0·8	21·3
<i>Smalspår</i>													
<i>0·891 m</i>													
Xo 2 p—5 p, Xp	7·3	7·3	3·5	179	41	39	33	74	—	48·9	22·0	9·0	20·1
Rälsbussar													
<i>Normalspår</i>													
Y, YT	66·8	64·4	44·9	255	34	38	15	24	—	69·7	19·7	4·1	6·2
Yo, Yo 1, YDo 1	149·5	149·0	116·7	287	27	44	2	6	—	78·5	19·4	0·5	1·6
Yo 2, 3	9·5	9·3	5·6	220	86	39	1	19	1	60·1	34·2	0·3	5·9
YG	2·0	1·9	1·3	256	48	39	17	—	6	69·9	23·8	4·7	1·6
Summa	227·8	224·6	168·5	275	32	42	5	12	—	75·1	20·2	1·4	3·3
<i>Smalspår</i>													
<i>0·891 m</i>													
Yp	4·0	3·9	2·5	238	55	—	63	10	—	65·0	15·1	17·2	2·7
Yop, Yo 1 p—3 p	41·5	41·3	31·8	282	41	29	2	10	2	77·1	19·1	0·5	3·3
Summa	45·5	45·2	34·3	278	43	26	7	10	2	75·9	18·9	1·9	3·3
<i>Smalspår</i>													
<i>1·067 m</i>													
Yt	1·0	1·0	0·4	153	145	—	3	65	—	41·8	39·6	0·8	17·1
Yot, Yo 1 t	13·0	13·0	9·8	275	45	31	1	13	1	75·1	20·8	0·3	3·9
Summa	14·0	14·0	10·2	267	52	29	1	16	1	73·0	22·1	0·3	4·0

1—8 Se sid. 51.

varande lok m. fl. samt tjänste- och reparationsdagar m. m.

Fordonsslag	Antal fordon			Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon						Av antalet fordon i tjänst voro			
	befintliga ¹	i tjänst	aktiv tjänst	aktiv tjänst ²	reparation o. revision ³		överliggning ⁴	avställning		i aktiv tjänst ⁷	under rep. eller rev. ⁵	överliggande ⁶	avställda ^{5, 6}
					Dvst	Hvst		a ⁵	b ⁶				
Lokomotorer													
<i>Normalspår</i>													
Z	47.7	39.7	26.1	241	25	21	50	23	6	65.8	12.6	13.7	7.9
Z 2, 3	28.8	27.8	17.3	229	35	42	43	13	4	62.6	21.0	11.8	4.6
Z 4	69.0	65.7	43.0	240	26	47	39	13	1	65.8	19.9	10.7	3.8
Z 5	21.0	20.3	14.1	255	16	22	62	3	8	69.9	10.3	16.8	3.0
Z 6	6.5	6.3	3.7	219	32	79	13	15	8	59.8	30.3	3.8	6.3
Summa	173.0	159.8	104.2	239	26	38	45	14	4	65.3	17.5	12.3	4.9
<i>Smalspår</i>													
<i>0.891 m</i>													
Zp	4.0	3.1	1.9	224	47	35	40	15	5	61.2	22.4	10.9	5.5
Z 2 p, Z 4 p	4.5	3.8	2.1	199	69	—	38	60	—	54.4	18.9	10.4	16.3
Summa	8.5	6.9	4.0	211	59	16	38	40	2	57.7	20.5	10.3	11.5
<i>Smalspår</i>													
<i>1.067 m</i>													
Zt, Z 4 t	5.0	5.0	3.7	270	41	10	32	13	—	73.8	13.9	8.7	3.8
Motorlok													
Åo 1	1.0	1.0	0.1	9	38	298	2	19	—	2.5	91.8	0.5	5.2
Åo 1 p	0.5	0.5	0.0	—	—	0	—	—	—	—	—	—	—

¹ Skillnaderna mellan medeltal befintliga och medeltal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda, använda som värmelok eller uthyrda. — ² Inklusive tid för putsning. — ³ Inklusive dagar för gång till och från samt väntetid på reparations- eller revisionsplats. — ⁴ Till följd av inträffad sön- och helgdag, inställda tåg o. d. — ⁵ I väntan på station före avgång till reparations- eller revisionsplats. — ⁶ Å sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive utlåning till ban- och maskinavdelningen, E.J m. fl. och inkl. lok för uppvärmning av vagnar före tågs avgång m. m. — ⁷ Inklusive fordon under putsning. — ⁸ Inklusive fordon under gång till och från samt i väntan uppställda på reparations- eller revisionsplats.

Tab. 3 (forts.). Dragkraftsenheterna och deras arbetsprestationer

B. Medelantalet lok och motorvagnar m. fl. i tjänst fördelade på stationeringsorter

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
Dannemora.....	—	—	—	—	—	1	Transport	89	—	48	1	2	12
Flen.....	—	—	—	—	—	1	Sjömarken.....	—	—	—	—	—	1
Hagalunds Ö... 194	2	19	—	—	—	2	Tidaholm.....	—	—	—	3	—	—
Heby.....	—	—	—	—	—	1	Töreboda.....	—	—	—	—	—	1
Katrineholm....	2	—	1	—	—	1	Uddevalla.....	—	—	27	—	15	—
Liljeholmen.....	—	—	—	—	—	1	Vårgårda.....	—	—	—	—	—	1
Mariefred.....	—	1	—	—	—	—	Kungälv/Ytterby	—	—	—	—	—	1
Skutskär.....	—	—	—	—	—	1	5 ms	89	—	75	4	17	16
Sköldinge.....	1	—	—	—	—	—	Arvika.....	—	—	—	—	—	1
Stockholm C....	1	—	—	—	—	—	Karlstad.....	2	—	—	—	—	2
Stockholm S....	—	—	—	—	—	1	Kil.....	1	—	3	—	—	—
Söderfors.....	—	—	—	—	1	1	Kristinehamn...	27	—	32	—	12	2
Södertälje S....	1	—	—	—	1	—	Nykroppa.....	—	—	—	—	—	1
Tierp.....	—	—	—	—	3	1	Skåre.....	—	—	—	—	—	1
Uppsala C.....	1	—	9	—	—	—	Storfors.....	—	—	—	—	—	1
Uttran.....	—	—	1	—	—	—	Vansbro.....	—	—	1	—	—	—
Åkers styckebruk	—	—	—	—	—	1	6 ms	30	—	36	—	12	8
Älvkarleö.....	—	—	—	—	—	2	Göteborg Vg ...	—	—	13	2	—	1 1
1 ms	200	3	30	—	5	14	Hjo.....	—	—	1	—	1	—
Frövi.....	—	—	—	—	—	1	Lidköping.....	—	—	4	—	3	1
Hallsberg.....	13	—	2	—	—	1	Skara.....	—	—	8	—	3	—
Kimstad.....	—	—	—	—	—	1	36 ms	—	—	26	2	7	2
Krylbo.....	6	—	1	—	—	1	Alvesta.....	1	—	1	—	7	—
Linköping.....	1	—	13	—	5	6	Berga.....	—	—	—	—	—	1
Mjölby.....	3	—	2	—	4	—	Billesholm.....	—	—	—	—	—	1
Norrköping.....	4	—	6	—	—	—	Boxholm.....	—	—	—	—	—	1
Nyköping.....	1	—	—	—	—	1	Eksjö.....	—	—	5	—	—	—
Örebro C.....	5	—	1	—	—	1	Eslöv.....	1	—	—	—	—	2
2 ms	33	—	25	—	9	12	Hultsfred.....	—	—	1	—	—	—
Enköping.....	—	—	—	—	4	3	Hälsingborg C..	2	—	—	—	—	4
Fagersta.....	—	—	—	—	1	1	Hälsingborg F..	1	—	—	—	—	—
Kolbäck.....	—	—	—	—	—	1	Hässleholm.....	2	—	1	—	—	1
Sundbyberg.....	—	—	7	—	—	1	Klippan.....	—	—	—	—	3	1
Tillberga.....	—	—	—	—	—	1	Laholm.....	1	—	—	—	—	—
Västerås.....	—	—	36	—	11	2	Ljungby.....	—	—	—	—	—	1
Ängelsberg.....	—	—	—	—	1	—	Lomma.....	—	—	—	—	—	1
31 ms	—	—	43	—	17	9	Lund.....	—	—	—	—	—	1
Visby och 37 drs	—	—	6	—	4	1	Malmö.....	98	12	13	—	—	10
Alingsås.....	1	—	—	—	—	—	Markaryd.....	—	—	—	—	—	1
Bengtstors V....	—	—	—	—	—	1	Mälilla.....	—	—	—	—	—	1
Ellenö.....	—	—	—	—	—	1	Nässjö.....	5	—	25	—	—	—
Falkenberg.....	—	—	—	—	—	1	Oskarshamn...	—	—	2	—	—	1
Falköping.....	4	—	8	—	—	—	Perstorp.....	—	—	—	—	—	1
Fjärås.....	—	—	—	—	—	1	Sommen.....	—	—	—	—	—	—
Forserum.....	—	—	—	—	—	1	Strömsnäsbruk..	—	—	11	—	4	—
Göteborg.....	83	—	33	1	2	3	Svalöv.....	—	—	—	—	—	—
Jönköping.....	1	—	1	—	—	—	Sävsjö.....	—	—	—	—	—	—
Karlsborg.....	—	—	—	—	—	—	Teckomatorp....	—	—	—	—	—	—
Lysekil.....	—	—	6	—	—	1	Tranås.....	—	—	—	—	—	—
Moholm.....	—	—	—	—	—	2	Trelleborg F....	1	—	—	—	—	—
Mölnal Ö.....	—	—	—	—	—	1	Vislanda.....	—	—	—	—	—	—
Transport	89	—	48	1	2	12	Åstorp.....	2	—	—	—	—	—
1 Motorlok.							Ångelholm.....	1	—	7	—	—	—
							10 ms	115	12	66	—	14	4

Tab. 3 B (forts.). Medelantalet lok och motorvagnar m. fl. i tjänst fördelade på stationeringsorter

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
Hörby.....	—	—	—	—	—	1	Borås.....	—	—	52	2	8	3
Kristianstad.....	—	—	48	—	11	—	Falkenberg.....	—	—	4	—	6	—
Kävlinge.....	—	—	—	—	2	1	Forsheda.....	—	—	—	—	—	1
Landskrona.....	—	—	1	—	—	—	Gislaved.....	—	—	—	—	3	1
Frelleborg Ö....	—	—	8	—	1	—	Halmstad.....	—	—	17	2	10	3
Ystad.....	—	—	55	1	—	—	Häkantorp.....	—	—	—	—	—	1
Östervärn.....	—	—	11	—	2	—	Jönköpings H....	—	—	5	—	6	—
28 ms	—	—	123	1	16	2	Kinna.....	—	—	—	—	—	1
Hammerdal.....	—	—	—	—	1	1	Landeryd.....	—	—	7	1	—	1
Hoting.....	—	—	—	—	—	1	Limmared.....	—	—	—	—	1	2
Järpen.....	—	—	—	—	1	1	Norrahammar....	—	—	—	—	—	1
Mora.....	—	—	1	—	—	—	Smålandsstenar..	—	—	—	—	—	1
Sveg.....	—	—	—	—	1	—	Svenljunga.....	—	—	—	—	2	1
Ulriksfors.....	—	—	1	—	—	—	Ulricehamn.....	—	—	—	—	—	1
Östersund.....	4	—	41	—	13	3	Vaggeryd.....	—	—	—	—	—	1
13 ms	4	—	43	—	16	6	Vara.....	—	—	—	—	—	1
Bräcke.....	—	—	—	—	—	1	Varberg.....	—	—	2	—	5	2
Harmånger.....	—	—	1	—	—	1	Vänernsberg....	—	—	1	—	3	1
Härnösand.....	—	—	1	—	—	—	Värnamo.....	—	—	—	—	—	1
Långsele.....	1	—	11	—	7	1	25 ms	—	—	88	5	44	23
Nyland.....	—	—	—	—	—	1	Borgholm.....	—	—	10	—	6	2
Sollefteå.....	—	—	—	—	—	1	Emmahöda.....	—	—	—	—	—	1
Sundsvall.....	1	—	29	—	—	—	Halmstad Ö....	—	—	2	—	4	1
Ånge.....	33	—	3	—	—	1	Kalmar S.....	—	—	24	—	3	—
14 ms	35	—	45	—	7	6	Kalmar V.....	—	—	14	2	—	—
Bollnäs.....	37	—	24	—	16	—	Karlshamn.....	—	—	11	—	1	1
Gävle.....	—	—	40	3	—	—	Karlskrona.....	—	—	17	—	—	—
Hudiksvall.....	—	—	—	—	—	1	Karlskrona N....	—	—	—	—	—	1
Ockelbo.....	—	—	—	—	—	1	Lessebo.....	—	—	—	—	—	1
Söderhamn.....	—	—	—	—	—	1	Mönsterås.....	—	—	2	1	3	—
15 ms	37	—	64	3	16	3	Ronneby.....	—	—	24	—	1	1
Gällivare.....	5	—	—	—	—	—	Sölvesborg.....	—	—	9	—	13	2
Kiruna.....	32	2	1	—	—	—	Sävsjöström....	—	—	5	—	—	—
Luleå.....	23	—	6	—	—	—	Torsås.....	—	—	4	—	3	1
Notviken.....	—	—	—	—	—	1	Vetlanda.....	—	—	17	3	9	2
19 ms	60	2	7	—	—	1	Växjö.....	—	—	—	—	—	1
Arvidsjaur.....	—	—	—	—	—	1	Åseda.....	—	—	—	—	—	—
Boden.....	1	—	36	—	23	1	27 ms	—	—	139	6	43	15
Ålvsbyn.....	—	—	—	—	—	1	Alvhem.....	—	—	—	—	—	1
Övertorneå.....	—	—	—	—	—	2	Daglösen.....	—	—	2	—	—	—
20 ms	1	—	36	—	23	5	Göteborg Ö....	—	—	3	7	—	—
Bastuträsk.....	1	—	—	—	—	—	Lilla Edet.....	—	—	—	—	—	1
Lycksele.....	—	—	—	—	—	1	Mellerud.....	—	—	1	—	—	—
Mellansel.....	1	—	7	—	—	—	Svanskog.....	—	—	—	—	—	1
Skellefteå.....	—	—	—	—	1	1	Åmål.....	16	1	11	—	—	1
Skellefteh. Ö....	—	—	11	—	—	—	Ärjäng.....	—	—	4	—	4	—
Storuman.....	—	—	3	—	—	—	33 ms	16	5	24	—	6	3
Umeå.....	—	—	—	—	23	—	Falun.....	—	—	24	—	4	2
Vännäs.....	31	—	15	—	—	1	Gävle N.....	—	—	8	—	—	—
Örnsköldsvik....	—	—	—	—	—	1	Ludvika.....	—	—	9	—	—	—
21 ms	33	—	36	—	24	15	35 ms	—	—	41	—	4	2
Summa	653	22	953	21	284	174							

1 Härav 1 motorlok.

C. Dragkraftsenheternas

Fordonslag		Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av ensamt fordon
littera-gruppnr (= art-kontnr)	littera			i tåg-tjänst											
				snäll-tåg	person-tåg	blan-dade tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	mili-tårtåg	tjänstetåg		Summa		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
	Elektrolök (Normalsp. 1·435 m spårvidd)														
69	Bg, Bs.....	10	10·0	5·3	969·4	15·6	52·9	113·9	—	—	7·7	1·9	1 166·7	20·5	
75	Bk.....	21	10·5	1·4	302·7	—	106·8	728·7	—	—	3·6	2·4	1 145·6	6·5	
51,55,58	Dg, Dk, Dk2, Dr2, Ds...	332	326·0	5 407·7	24 248·8	502·0	1 454·6	13 281·5	0·2	13·2	281·9	51·0	45 240·9	430·9	
65	F.....	18	15·3	3 522·2	42·4	0·3	0·2	25·8	—	—	—	24·5	3 615·4	8·2	
64	Ha, Hb.....	60	60·0	19·5	1 988·4	39·8	901·1	31·8	—	0·2	21·9	48·0	3 050·7	42·5	
70	He.....	12	12·0	4·9	697·6	5·4	230·2	34·6	—	—	4·6	—	977·3	8·6	
71	Hd.....	4	4·0	1·4	110·6	0·7	101·5	26·5	—	0·1	3·3	0·1	244·2	3·7	
	<i>S:a Ha-Hd</i>	76	76·0	25·8	2 796·6	45·9	1 232·8	92·9	—	0·3	29·8	48·1	4 272·2	54·8	
74	Hg, Hg2....	34	30·6	31·7	1 003·5	14·1	759·1	334·2	—	0·2	16·6	4·6	2 164·0	31·6	
73	M.....	17	17·0	840·0	125·1	6·1	14·3	1 782·3	—	0·8	3·9	—	2 772·5	5·1	
52	Oa, Ob ²	14	13·8	—	11·9	—	104·3	125·4	544·8	—	15·6	0·1	802·1	34·7	
53	Oc.....	1	1·0	—	0·3	—	4·5	—	—	—	—	—	4·8	—	
54	Od.....	10	10·0	—	170·3	12·4	97·5	23·9	1·9	—	1·5	5·2	312·7	3·9	
68	Of, Of ²	21	21·0	—	3·4	—	30·1	510·6	1 754·4	—	13·1	0·2	2 311·8	12·9	
56	Pa.....	2	2·0	—	122·9	0·1	2·9	—	0·3	—	0·1	5·3	131·6	2·0	
57	Pb.....	4	4·0	—	359·6	—	0·3	—	—	—	—	0·1	360·0	3·9	
59	Ua.....	3	3·0	—	—	—	—	—	—	—	0·1	—	0·1	0·1	
60	Ub.....	75	72·6	—	7·4	—	280·6	7·6	—	—	0·5	2·3	298·4	26·8	
62	Uc.....	1	1·0	—	—	—	0·1	—	—	—	—	—	0·1	0·5	
66	Öa.....	2	2·0	—	—	—	—	—	—	—	0·0	—	0·0	0·1	
61	Öb.....	8	7·6	—	0·1	—	1·0	0·2	—	—	0·3	—	1·6	0·7	
63	Öc.....	12	12·0	—	0·9	—	0·3	0·9	—	—	1·2	0·1	3·4	1·4	
72	Öd.....	18	18·0	—	9·0	4·5	0·9	0·7	—	—	1·0	0·7	16·8	8·2	
Samtliga SJ elektrolök		679	653·4	9 834·1	30 174·3	601·0	4 143·2	17 028·6	2 301·6	14·5	376·9	146·5	64 620·7	652·8	
Elektromotorgagnar															
Vagnar med ström från kontaktledn. (Normalsp. 1·435 m spårvidd)															
01	Xa1,3,4, Xoa2, XFa1.....	7	10·8	—	884·7	—	7·5	—	—	—	—	0·1	892·3	1·0	
02	Xoa4.....	11	5·5	—	649·0	—	—	—	—	—	—	0·8	649·8	0·6	
03	Xoa5.....	6	1·8	205·2	—	—	—	—	—	—	—	20·7	225·9	—	
06	Xoa8.....	2	1·0	234·3	0·7	—	—	—	—	—	—	1·5	236·5	—	
07	Xoa3.....	6	3·0	0·6	330·0	—	—	—	—	—	—	1·8	332·4	0·8	
Samtliga SJ el-motv.		32	22·1	440·1	1 864·4	—	7·5	—	—	—	—	24·9	2 336·9	2·4	

¹ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorgagn så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår icke. — ² Lok litt Oa, Ob, Of och Of² bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt loknummer. Enå dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokpar räknat som *ett* lok.

deras arbetsprestationer
 arbetsprestation per littera

Tjänstgöringstimmar i				Summa km i tusental vid sammanställning med		Km med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst 1000 × k. 20 k. 4	Bruttotonkilometer ¹						per lokkm resp. motorv. km i tåg-tjänst k. 23 k. 14	Fordons- slag, littera
äxlingstjänst för		stations- tjänst	reserv- tjänst	a under- hålls- kostnad k. 14 + 15 + 0·01 × (k. 16 + 17)	b smörj- medels- kostn. k. 14 + 15 + 0·000 × (k. 16 + 17) + 0·002 × (k. 18 + 19)		tusetal	härav i %				övriga gods- o. tjåns- tågtåg		
Ta	Ba, Ma m. fl.					ex- press- o. per- son- tåg		mili- tär- o. bland- atåg	fjärr- gods- tåg	per lokm resp. motorv. km i tåg- tjänst k. 23 k. 14				
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	
													El-lok	
4 610	122	11 072	8	1 234·5	1 237·8	123 457	240 795	61·1	1·1	31·0	6·8	206	Bg, s	
11 172	53	9 684	573	1 264·4	1 240·0	120 420	538 023	8·2	—	84·8	7·0	470	Bk	
98 585	14 753	245 798	33 372	47 805·2	47 510·2	146 642	15 958 899	42·7	0·7	52·9	3·7	353	Dg, k, r, s	
3 354	18	8 284	223	3 657·3	3 660·9	239 041	1 714 871	98·9	—	0·5	0·6	474	F	
02 425	5 140	35 933	479	4 168·8	3 811·4	69 481	463 823	47·6	0·9	2·7	48·8	152	Ha, b	
17 139	870	8 025	533	1 166·0	1 111·0	97 163	219 756	54·7	0·5	7·5	37·3	225	Hc	
4 782	184	3 477	10	297·6	284·7	74 389	57 474	27·3	0·2	22·4	50·1	235	Hd	
24 346	6 194	47 435	1 022	5 632·4	5 207·1	74 110	741 053	48·1	0·7	5·7	45·5	173	S:a Ha-d	
42 287	1 782	22 362	248	2 636·3	2 505·2	86 153	493 840	30·6	0·3	29·1	40·0	228	Hg	
9 579	499	10 223	3 517	2 878·4	2 865·5	169 315	1 678 648	23·8	—	75·8	0·4	605	M	
18 993	1 657	7 056	20	1 043·3	974·8	75 599	860 334	0·1	—	7·2	92·7	1 073	Oa, b ²	
421	—	—	—	9·0	7·3	8 975	1 342	4·4	—	—	95·6	282	Oc	
26 355	1 317	2 852	1 925	593·3	492·2	59 329	52 331	19·9	2·8	21·0	56·3	167	Od	
11 734	1 577	12 135	24	2 457·8	2 428·9	117 038	2 753 998	—	—	15·1	84·9	1 191	Of, Of ²	
1 077	50	770	2	144·9	141·9	72 451	7 223	93·2	0·1	—	6·7	55	Pa	
2 674	136	2 859	2	392·0	386·4	97 989	44 177	99·9	—	—	0·1	123	Pb	
13 520	131	2	—	136·7	82·2	45 604	7	—	—	—	100·0	44	Ua	
17 341	570	6 080	18	4 504·4	2 844·9	62 044	77 497	0·3	—	2·7	97·0	260	Ub	
3 303	2	4	—	33·6	20·4	33 573	28	—	—	—	100·0	383	Uc	
149	1 283	89	—	14·4	8·9	7 208	1	—	—	—	100·0	80	Öa	
222	10 393	806	142	108·4	67·9	14 268	334	2·1	—	29·9	68·0	207	Öb	
15 034	13 813	1 716	185	293·3	181·7	24 438	403	14·9	0·5	57·8	26·8	119	Öc	
42 807	11 973	941	105	572·8	355·7	31 820	1 166	45·0	13·4	20·6	21·0	69	Öd	
47 563	66 323	390 168	41 386	75 412·4	72 219·9	115 415	25 164 970	38·4	0·5	43·5	17·6	389	Samtl.	
													El- motv.	
11 386	117	9 642	8	1 008·3	981·6	93 360	46 679	99·2	—	—	0·8	52	Xa1, 3, 4, Xoa2,	
1 779	6	5 626	—	668·3	672·4	121 511	37 721	99·8	—	—	0·2	58	XFa1	
12	3	590	—	226·1	227·2	125 621	24 119	90·9	—	—	9·1	107	Xoa5	
11	—	150	—	236·7	237·0	236 707	32 933	99·4	—	—	0·6	139	Xoa8	
24	3	3 236	—	333·5	339·9	111 170	22 907	99·5	—	—	0·5	69	Xoa3	
13 212	129	19 244	8	2 472·9	2 458·1	111 898	164 359	98·2	—	—	1·8	70	Samtl.	

Fordonslag		An- tal lok vid årets slut	Me- del- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av ensamt fordon
littera- gruppnr (= art- kontonnr)	littera			i tåg-tjänst										Summa	
				snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- godståg	fjärr- godståg	malm- tåg	militär- tåg	tjänstetåg				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Änglok															
01	A, A2.....	8	7.6	100.9	207.1	—	2.5	15.6	—	—	0.1	0.4	326.6	4.3	
02	A3, 5—8.....	42	29.3	83.5	1 177.1	1.7	61.5	17.1	—	—	8.7	0.5	1 350.1	14.5	
04	B.....	98	92.9	178.2	2 336.5	2.2	481.7	863.5	—	0.1	59.6	0.5	3 922.3	67.3	
05	B2, 3.....	5	5.0	—	150.6	0.6	6.2	1.7	—	—	0.3	—	159.4	6.2	
06	B4.....	4	3.3	—	21.0	1.4	8.7	13.2	—	—	6.9	—	51.2	7.8	
07	C.....	14	3.0	12.7	142.9	—	—	0.6	—	—	0.6	—	156.8	0.8	
08	C2, 3, 6—10....	20	9.8	2.8	231.3	—	13.0	24.2	—	—	0.8	0.1	272.2	8.7	
09	E, E2.....	130	129.3	1.5	959.6	205.1	1 812.4	741.5	—	0.6	149.0	1.3	3 871.0	70.0	
10	E3—9, 11.....	55	46.0	1.0	266.1	9.7	814.4	333.5	—	0.1	29.0	0.2	1 454.0	25.6	
11	E10.....	10	10.0	4.0	143.7	—	357.5	8.0	—	—	7.1	—	520.3	4.1	
12	G, G2—10.....	41	30.2	0.2	1.1	0.4	201.1	139.7	0.9	—	54.3	0.4	398.1	29.0	
14	J.....	46	45.8	2.8	1 398.3	135.8	170.6	2.8	—	—	4.9	0.2	1 715.4	10.1	
16	KA.....	25	24.8	—	50.3	0.6	124.4	14.2	—	—	32.7	0.8	223.0	11.8	
17	K2—4.....	67	63.7	—	0.8	0.1	15.6	0.9	—	—	0.1	—	17.5	18.6	
18	KA2—9.....	19	10.9	—	33.7	0.3	38.3	3.0	—	—	1.4	—	76.7	7.9	
19	K5, 7, 9, 14, 17, 20, 22—26.....	18	14.5	—	137.2	—	3.7	0.4	—	—	0.1	—	141.4	3.0	
21	L.....	47	46.8	8.4	2 265.6	10.4	61.7	7.6	—	—	6.2	0.8	2 360.7	9.5	
22	L2, 4—7, 11, 12, 14-16, 18, 21-31	79	69.1	80.8	1 800.3	5.6	314.6	30.8	—	—	22.1	1.0	2 255.2	40.4	
25	N.....	43	40.0	—	0.2	0.1	0.4	—	—	—	0.1	—	0.8	4.6	
26	N2, 4, 5—7.....	10	8.0	0.2	4.7	1.1	59.7	63.5	—	—	0.2	0.1	129.5	1.5	
27	N3.....	2	2.0	—	17.6	—	42.2	3.7	—	—	—	—	63.5	0.1	
29	Q.....	6	1.5	—	15.3	—	2.0	—	—	—	—	—	17.3	1.8	
31	R.....	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	S.....	44	43.8	17.9	1 620.2	33.6	194.1	30.6	—	—	5.2	—	1 901.6	13.9	
35	S2, 3, 5—15.....	71	58.8	6.1	1 603.8	78.9	140.3	26.9	—	—	18.0	0.1	1 874.1	31.7	
37	T, T2.....	9	6.0	0.3	4.5	—	15.9	1.4	—	—	4.2	0.3	26.6	2.3	
38	W, W2—4.....	10	7.5	6.4	164.6	—	19.2	0.3	—	—	—	0.1	190.6	1.0	
	S:a normalspår	927	809.6	507.7	14 754.1	487.6	4 961.7	2 344.7	0.9	0.8	411.6	6.8	23 475.9	396.5	
40	Bp, 2p—4p, Cp, 2p, 3p, G2p, 3p, LSp, 12p, 14—17p	33	21.5	—	650.0	18.1	223.2	16.4	—	—	1.9	0.1	909.7	11.6	
41	Kp, 2p—4p, Np, 2p—5p, S2p, 3p— 22p, Wp, 2p—4p	89	61.8	—	458.2	41.8	503.9	54.6	—	—	8.9	0.4	1 067.8	14.3	
42	Gp.....	7	5.0	—	14.4	0.4	150.8	0.1	—	—	0.1	—	165.8	1.8	
	S:a 0.891 m ..	129	88.3	—	1 122.6	60.3	877.9	71.1	—	—	10.9	0.5	2 143.3	27.7	
43	Gt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	G2t, L2t, 3t....	8	8.0	—	248.6	1.5	92.3	74.7	—	—	1.1	—	418.2	3.1	
45	Kt, K2t—3t, St, S2t, 3t—11t, Wt, W2t—St.....	40	39.7	—	949.3	74.0	240.5	119.9	—	—	8.9	1.2	1 393.8	12.8	
	S:a 1.067 m ..	48	47.7	—	1 197.9	75.5	332.8	194.6	—	—	10.0	1.2	1 812.0	15.9	
	S:a smalspår	177	136.0	—	2 320.5	135.8	1 210.7	265.7	—	—	20.9	1.7	3 955.3	43.6	
	Samtliga SJ änglok	1104	945.6	507.7	17 074.6	623.4	6 172.4	2 610.4	0.9	0.8	432.5	8.5	27 431.2	440.1	

¹ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok ingå icke.

arbetsprestation per litera

Tjänstgöringstimmar i				Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst 1000 × k. 20 k. 4	Bruttotonkilometer ¹					per lokkm i tåg-tjänst k. 23 k. 14	Fordons- slag, littera
växlingstjänst för		stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostn. k.14 + 15 + 0·01 × (k.16 + 17)	b bränsle-mängd samt bränsle-och smörj-medels-kostnader k.14 + 15 + 0·005 × (k.16 + 17) + 0·002 × (k.18 + 19)		tusetal	h ä r a v i %					
Ta	Ba, Ma m. fl.					snäll- o. person- tåg		militär- o. bland. tåg	fjärr- godståg	övr. gods- o. tjänste- tåg			
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
													Änglok
1 264	348	1 374	512	347·0	342·7	45 662	49 628	96·2	—	2·5	1·3	152	A, A2
6 841	1 247	8 387	9 461	1 445·5	1 440·7	49 334	197 869	90·9	0·1	2·1	6·9	147	A3, 5-8
46 451	16 160	26 703	24 069	4 615·6	4 404·2	49 684	852 262	44·6	—	39·5	15·9	217	B
1 977	73	1 380	1 171	186·1	180·9	37 220	9 078	87·0	0·8	4·2	8·0	57	B2, B3
1 592	988	690	1 576	84·8	76·5	25 705	12 752	19·0	0·7	47·4	32·9	249	B4
1 604	318	1 050	18	176·8	169·3	58 934	15 805	99·0	—	0·5	0·5	101	C
4 109	1 009	2 106	1 166	332·1	313·1	33 890	22 524	71·2	—	14·8	14·0	83	C2, 3, 6-10
101 984	22 182	34 546	18 099	5 182·7	4 667·2	40 083	852 895	13·5	3·6	26·5	56·4	220	E, E2
50 359	2 815	18 587	838	2 011·2	1 784·2	43 723	362 889	8·9	0·3	31·0	59·8	250	E3-9, 11
7 543	622	3 726	6 390	606·0	585·4	60 600	124 123	14·2	—	1·8	84·0	239	E10
17 710	13 396	4 329	1 326	738·1	593·8	24 439	147 773	0·1	—	42·4	57·5	371	G, G2-10
32 562	2 156	15 578	2 473	2 072·7	1 935·2	45 255	174 436	74·0	8·5	0·4	17·1	102	J
30 280	9 945	2 760	561	637·1	442·6	25 688	35 220	13·8	0·1	7·9	78·2	158	KA
170 198	7 015	947	897	1 808·3	925·9	28 387	2 466	2·3	0·1	3·7	93·9	141	K2-4
15 366	802	920	945	246·3	169·1	22 592	9 151	20·4	0·2	7·1	72·3	119	KA2-9
26 322	2 418	943	3 601	431·9	297·3	29 784	12 142	95·5	—	0·5	4·0	86	K5, 7 m. fl.
17 014	2 864	11 841	3 214	2 569·0	2 499·7	54 893	257 163	94·8	0·5	0·6	4·1	109	L
43 364	5 922	18 307	929	2 788·4	2 580·5	40 354	260 622	74·6	0·2	2·5	22·7	116	L2, 4 m. fl.
132 610	1 254	52	76	1 344·0	674·9	33 600	103	27·2	5·8	12·6	54·4	138	N
11 596	231	2 008	1 576	249·3	197·3	31 159	42 004	1·0	0·3	50·7	48·0	324	N2, 4, 5-7
2 267	9	1 220	8	86·3	77·3	43 132	12 104	14·5	—	21·1	64·4	191	N3
1 392	143	291	889	34·4	29·1	22 967	893	75·8	—	—	24·2	52	Q
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	R
30 561	1 669	17 977	2 834	2 237·9	2 118·4	51 093	227 341	75·5	1·9	4·7	17·9	120	S
66 378	3 512	18 807	8 954	2 604·8	2 310·9	44 299	214 723	77·3	3·9	4·3	14·5	115	S2, 3, 5-15
4 751	1 491	650	2 004	91·3	65·4	15 217	5 450	6·9	—	6·1	87·0	205	T, T2
4 037	1 350	1 994	125	245·5	222·9	32 740	15 994	84·0	—	0·4	15·6	84	W, W2-4
830 132	99 939	197 173	93 712	33 173·1	29 104·5	40 975·3	917 410	44·8	1·6	20·7	32·9	167	Normalsp.
12 698	169	4 833	598	1 050·0	996·5	48 836	84 665	50·4	2·3	2·8	44·5	93	Bp m. fl.
47 257	2 012	6 999	1 313	1 574·7	1 345·0	25 481	92 118	26·1	2·0	7·4	64·5	86	Kp, Np m. fl.
6 166	2	1 487	8	229·3	201·5	45 859	38 592	3·7	—	—	96·3	233	Gp
66 121	2 183	13 319	1 919	2 854·0	2 543·0	32 322	215 375	31·6	1·8	4·3	62·3	100	S:a 0-99 m.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gt
7 323	80	138	58	495·4	458·8	61 924	50 826	41·9	0·1	27·8	30·2	122	G21, L21-31
40 301	739	468	155	1 817·0	1 613·0	45 767	118 028	55·6	2·5	18·0	23·9	85	Kt m. fl.
47 624	819	606	213	2 312·4	2 071·8	48 477	168 854	51·4	1·8	21·0	25·8	93	S:a 1-067 m
113 745	3 002	13 925	2 132	5 166·4	4 614·8	37 988	384 229	40·3	1·8	11·6	46·3	97	Smalspår
943 877	102 941	211 098	95 844	38 339·5	33 719·3	40 545·4	4 301 639	44·4	1·6	19·9	34·1	157	Samtliga

Fordonsslag		Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										Summa	av ensamt fordon
littera-gruppnr (= art-kontonr)	littera			i tåg-tjänst											
				snäll-tåg	person-tåg	blan-dade tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	mili-tärtåg	tjänstetåg				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Förbränningsmotorvagnar															
11	X1, X02-5 m.fl.	9	10·4	125·3	235·8	—	—	31·5	—	—	—	2·7	395·3	4·1	
12	X2, X06	4	3·4	—	170·2	—	—	—	—	—	—	1·1	171·3	6·3	
S:a normalspår		13	13·8	125·3	406·0	—	—	31·5	—	—	—	3·8	566·6	10·4	
13—14	X1p, X2p m.fl.	9	7·3	—	272·2	—	15·4	—	—	—	—	2·3	289·9	1·6	
S:a smalspår (0·891 m)		9	7·3	—	272·2	—	15·4	—	—	—	—	2·3	289·9	1·6	
Samtl. SJ förbränningsmotorvagnar		22	21·1	125·3	678·2	—	15·4	31·5	—	—	—	6·1	856·5	12·0	
Rälsbussar															
32	Yo, Yo1, YDo1	161	149·0	625·0	12 412·9	2·0	0·2	0·6	—	—	0·8	32·6	13 074·1	8·5	
37	Yo2-5	11	9·3	258·3	114·9	—	—	—	—	—	—	2·6	375·8	2·7	
31	Y, YT	68	64·4	0·2	1 980·8	0·4	12·9	0·1	—	—	0·5	10·8	2 005·7	3·6	
38	YG	2	1·9	—	0·7	—	61·7	—	—	—	—	—	62·4	—	
S:a normalspår		242	224·6	883·5	14 509·3	2·4	74·8	0·7	—	—	1·3	46·0	15 518·0	14·8	
34	Yop, Yo1p, 2p	55	41·3	—	2 774·3	—	—	—	—	—	—	11·5	2 785·8	3·9	
33	Yp	4	3·9	—	84·1	—	—	—	—	—	—	0·4	84·5	—	
S:a 0·891 m ..		59	45·2	—	2 858·4	—	—	—	—	—	—	11·9	2 870·3	3·9	
36	Yot, Yo1t ..	13	13·0	—	895·1	—	—	—	—	—	—	5·5	900·6	0·5	
35	Yt	1	1·0	—	27·6	—	—	—	—	—	—	0·9	28·5	—	
S:a 1·067 m ..		14	14·0	—	922·7	—	—	—	—	—	—	6·4	929·1	0·5	
S:a smalspår		73	59·2	—	3 781·1	—	—	—	—	—	—	18·3	3 799·4	4·4	
Samtliga SJ rälsbussar		315	283·8	883·5	18 290·4	2·4	74·8	0·7	—	—	1·3	64·3	19 317·4	19·2	
Lokomotorer															
61	Z	48	39·7	—	·	—	·	·	—	—	·	·	0·1	0·3	
62	Z2, 3	32	27·8	—	·	—	·	·	—	—	·	·	4·7	1·6	
63	Z4	69	65·7	—	·	—	·	·	—	—	·	·	49·1	10·2	
64	Z5	21	20·3	—	·	—	·	·	—	—	·	·	3·9	2·9	
65	Z6	7	6·3	—	·	—	·	·	—	—	·	·	5·8	0·7	
S:a normalspår		177	159·8	—	·	—	·	·	—	—	·	·	63·6	15·7	
66	Zp	4	3·1	—	·	—	·	·	—	—	·	·	0·1	—	
67	Z2p, Z4p	7	3·8	—	·	—	·	·	—	—	·	·	7·4	0·3	
S:a 0·891 m		11	6·9	—	·	—	·	·	—	—	·	·	7·5	0·3	
68	Zt, Z4t (1·067 m)	5	5·0	—	·	—	·	·	—	—	·	·	—	—	
S:a smalspår		16	11·9	—	·	—	·	·	—	—	·	·	7·5	0·3	
Samtliga SJ lokomotorer		193	171·7	—	3·9	—	66·8	0·1	—	—	0·2	0·1	71·1	16·0	
Motorlok															
81	Äo1	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
82	Ä01p	1	0·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

¹ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig motorvagn eller rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår icke.

Arbetsprestation per littera

Tjänstgöringstimmar i				Summa km i tusental (resp. tjänstgöringstimmar) vid sammanställning med		Km resp. timmar med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst $1000 \times \frac{k. 20}{k. 4}$	Bruttotonkilometer ¹					Fordonsslag, littera	
Ta	Ba, Ma m. fl.	stations-tjänst	reserv-tjänst	a	b		tusetal	härav i %					
				underhållskostn. k. 14+15 + 0·01 × (k. 16 + 17)	bränslemängd samt bränsle- och smörjmedelskostnader k. 14+15 + 0·005 × (k. 16+17) + 0·002 × (k. 18+19)	snäll-o. person-tåg		militär-o. bland-tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods-o. tjänste-tåg	per for-dons-km i tåg-tjänst k. 23 k. 14		
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
102	—	1 700	3	400·4	403·3	38 505	19 346	85·3	—	14·0	0·7	49	Förbr.- motv.
993	44	1 940	—	187·9	186·6	55 261	4 538	97·6	—	—	2·4	26	X1 m. fl. X2, X06
1 095	44	3 640	3	588·3	589·9	42 633	23 884	87·7	—	11·3	1·0	42	Norm.sp.
319	3	1 165	—	294·8	295·5	40 379	7 180	94·7	—	—	5·3	25	X1p m. fl.
319	3	1 165	—	294·8	295·5	40 379	7 180	94·7	—	—	5·3	25	Smalsp.
1 414	47	4 805	3	883·1	885·4	41 853	31 064	89·3	—	8·7	2·0	36	Samtliga Räls- bussar
—	5	20 723	145	13 082·6	13 124·3	87 803	136 115	99·7	0·0	0·0	0·3	10	Yo m. fl.
421	—	1 284	2	382·7	383·1	41 145	7 557	99·3	—	—	0·7	20	Yo 2—5
—	—	5 380	2 227	2 009·3	2 024·5	31 201	16 887	98·9	0·0	0·0	1·1	8	Y, Yt
—	—	—	—	62·4	62·4	32 818	696	0·8	—	—	99·2	11	YG
421	5	27 387	2 374	15 537·0	15 594·3	69 176	161 255	99·2	—	—	0·8	10	Normal- spår
1 784	8	11 463	5	2 807·7	2 821·6	67 981	33 147	99·7	—	—	0·3	12	Yop m. fl.
—	—	927	—	84·5	86·4	21 678	832	99·6	—	—	0·4	10	Yp
<i>1 784</i>	<i>8</i>	<i>12 390</i>	<i>5</i>	<i>2 892·2</i>	<i>2 908·0</i>	<i>63 986</i>	<i>33 979</i>	<i>99·7</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>0·3</i>	<i>12</i>	S:a 0-891 m
1	—	4 020	26	901·1	909·2	69 313	11 055	99·5	—	—	0·5	12	Yot, Yo1t
—	—	81	—	28·5	28·7	28 573	290	97·5	—	—	2·5	10	Yt
<i>1</i>	<i>—</i>	<i>4 101</i>	<i>26</i>	<i>929·6</i>	<i>937·9</i>	<i>66 403</i>	<i>11 345</i>	<i>99·5</i>	<i>—</i>	<i>—</i>	<i>0·5</i>	<i>12</i>	S:a 1·067 m
1 785	8	16 491	31	3 821·8	3 845·9	64 558	45 324	99·6	—	—	0·4	12	Smalspår
2 206	13	43 878	2 405	19 358·8	19 440·2	68 213	206 579	99·3	—	—	0·7	11	Samtliga
				Tjänstgöringstimmar									
				100xk.14+ 100xk.15+ k.16+17	100xk.14+ 100xk.15+ k.16+17+ 18+19	k. 20 k. 4							
32 327	12 216	80	—	44 582	44 662	1 123	.	.	—	.	.	.	Z
33 242	7 873	35	—	41 747	41 782	1 502	.	.	—	.	.	.	Z2, 3
106 365	12 176	1 020	56	124 469	125 545	1 895	.	.	—	.	.	.	Z4
26 237	12 954	178	12	39 870	40 060	1 964	.	.	—	.	.	.	Z5
11 955	150	166	—	12 753	12 919	2 024	.	.	—	.	.	.	Z6
210 126	45 369	1 479	68	263 421	264 968	1 648	.	.	—	.	.	.	Normal- spår
3 132	55	437	—	3 199	3 636	1 032	.	.	—	.	.	.	Zp
3 330	41	410	—	4 141	4 551	1 090	.	.	—	.	.	.	Z2p, Z4p
<i>6 462</i>	<i>96</i>	<i>847</i>	<i>—</i>	<i>7 340</i>	<i>8 187</i>	<i>1 064</i>	.	.	—	.	.	.	S:a 0-891 m
<i>13 162</i>	<i>3</i>	<i>156</i>	<i>—</i>	<i>13 166</i>	<i>13 322</i>	<i>2 633</i>	.	.	—	.	.	.	Zt (1·067 m)
19 624	99	1 003	—	20 506	21 509	1 723	.	.	—	.	.	.	Smalspår
229 750	45 468	2 482	68	283 927	286 477	1 654	5 163	1·7	—	0·1	98·2	73	Samtliga Motorlok
51	—	—	—	51	51	51	—	—	—	—	—	—	Åo1 Åo1p

Distrikt	Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av ensamt fordon
			i tåg-tjänst											
			snälltåg	person-tåg	blandade tåg	lokal-gods-tåg	fjärr-gods-tåg	malm-tåg	militärtåg	tjänstetåg		Summa		
										arbets-tåg	prov.o.personal-tåg			
1—2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
SJ el-lok å:														
I D inkl. å fram. jvg ³	240	232·7	3 329·7	11 377·1	190·2	1 135·8	4 594·3	—	4·9	103·6	101·1	20 836·7	339·4	148·4
II »	118	118·6	1 762·4	7 057·6	54·8	854·1	2 986·5	—	4·8	117·0	16·3	12 853·5	148·4	74·1
III »	116	115·4	2 030·5	5 261·9	31·3	763·2	3 296·3	—	2·2	49·1	7·9	11 442·4	74·1	16·8
IV »	74	75·8	1 613·5	2 723·6	—	657·4	3 499·1	—	1·3	36·3	0·8	8 532·0	16·8	—
V » inkl. å fram. jvg ³	97	94·5	928·5	2 065·4	324·7	595·6	1 853·2	2 301·6	1·3	67·1	13·6	8 151·0	65·4	—
VI »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·2	0·2	—	—
VII »	34	16·4	169·5	1 688·7	—	137·1	799·2	—	—	3·8	6·6	2 804·9	8·7	—
Samtliga	679	653·4	9 834·1	30 174·3	601·0	4 143·2	17 028·6	2 301·6	14·5	376·9	146·5	64 620·7	652·8	—
varav: å Luleå—Rgn..	63	60·5	42·0	1 295·3	273·2	227·8	172·1	1 938·5	0·4	32·4	13·0	3 994·7	56·1	—
» övriga SJ elektr. linjer.	616	592·9	9 784·5	28 632·2	311·0	3 882·2	16 809·3	—	14·1	344·3	133·5	59 911·1	596·7	—
» fram. jvg ³ ...	—	—	7·6	246·8	16·8	33·2	47·2	363·1	—	0·2	—	714·9	—	—
Främ. lok å SJ	—	—	1·6	1·4	—	5·4	—	198·7	—	—	—	207·1	—	—
SJ el-motv. å:														
I D	7	2·8	138·2	46·1	—	7·5	—	—	—	—	—	9·2	201·0	0·5
II »	—													
III »	12	12·0	—	1 356·7	—	—	—	—	—	—	—	6·7	1 363·4	1·0
V »	2	1·8	—	60·0	—	—	—	—	—	—	—	—	60·0	0·1
VI »	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·2	0·2	—
VII »	11	5·5	235·0	401·6	—	—	—	—	—	—	—	4·2	640·8	0·8
Samtliga	32	22·1	440·1	1 864·4	—	7·5	—	—	—	—	—	24·9	2 336·9	2·4
SJ ånglok å:														
I D	131	103·6	2·0	1 313·4	69·8	546·6	347·8	—	—	42·0	0·2	2 321·8	74·4	—
II »	162	137·0	7·0	1 627·7	63·4	787·8	269·9	—	—	63·3	0·8	2 819·9	46·0	—
III » inkl. å fram. jvg ⁴	193	189·0	5·3	3 798·3	42·8	896·7	418·2	—	0·1	58·9	0·6	5 220·9	88·7	—
IV »	159	151·5	279·6	3 003·0	125·1	1 153·4	409·6	—	0·1	96·9	1·1	5 068·8	36·5	—
V »	80	79·1	0·7	1 109·1	201·1	662·2	264·0	0·9	0·2	31·7	1·9	2 271·8	36·8	—
VI » inkl. å fram. jvg ⁴	235	220·4	175·1	5 714·8	114·4	1 703·5	850·1	—	0·4	102·6	3·4	8 664·3	108·8	—
VII »	134	65·0	38·0	508·3	6·8	422·2	50·8	—	—	37·1	0·5	1 063·7	48·0	—
Huvudverkstaden i Örebro (avställda) ...	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samtliga	1 104	945·6	507·7	17 074·6	623·4	6 172·4	2 610·4	0·9	0·8	432·5	3·5	27 431·2	440·1	—
varav: å SJ	1 104	945·6	507·7	17 061·6	622·4	6 169·3	2 610·4	0·9	0·8	432·5	3·5	27 414·1	440·1	—
» fram. jvg ⁴ ...	—	—	—	13·0	1·0	3·1	—	—	—	—	—	17·1	—	—
Från TGOJ o. LCJ intån.	7	6·9	—	99·3	—	22·6	10·7	—	—	6·7	—	139·3	3·2	—
Främ.lok å SJ: svenska	—	—	—	48·6	3·2	12·0	—	—	—	—	—	63·8	—	—
» » » norska ⁵	—	—	—	4·8	13·3	5·2	6·5	—	—	0·3	—	30·1	—	—

¹ Vad beträffar ånglok även bränslemängd och -kostnad. — ² Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (60 mer än tvåaxlig motorvagn så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår *icke*. — ³ Köping—Frövi och Riksgränsen—Narvik. — ⁴ Ängelholm—Klippan och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, båda trafikerade av SJ. — ⁵ Norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

rbetsprestation per distrikt

Tjänstgöringstimmar i				Summa km i tusental vid sammanställning med		Km med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst $1000 \times \frac{k. 20}{k. 4}$	Bruttofonkilometer ²					per lokkm resp. motorv.-km i tåg-tjänst k. 23 $\frac{k. 23}{k. 14}$	Distrikt
växlingstjänst för		stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostnad k. 14+15 +0·01× (k. 16+17)	b smörj-medels-kostn. ¹ k. 14+15 +0·006× (k. 16+17) +0·002× (k. 18+19)		tusental	härav i %					
Ta	Ba, Ma m. fl.					express-, snäll- o. per- son- tåg		mili- tär- o. blan- dat tåg	fjärr- gods- tåg	övriga gods- o. tjåns- tetåg	24	25	26	27	28
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
357 100	24 264	134 779	18 015	24 989·7	23 769·9	107 390	7 005 117	52·2	0·7	41·7	5·4	336	I D
175 315	9 790	84 402	5 220	14 853·0	14 291·8	125 236	4 135 731	45·7	0·4	46·3	7·6	322	II *
188 731	9 302	62 705	663	13 496·9	12 831·4	116 957	4 028 427	44·6	0·1	49·5	5·8	352	III *
93 085	8 464	47 580	8 712	9 564·3	9 270·7	126 178	3 912 923	30·3	—	64·5	5·2	459	IV *
117 951	14 364	43 000	6 223	9 539·5	9 108·7	100 947	5 172 149	14·8	1·1	21·1	63·0	635	V *
8	—	8	—	0·3	0·3	—	49	—	—	—	100·0	293	VI *
15 373	139	17 694	2 553	2 968·7	2 947·1	181 017	910 574	40·5	—	54·2	5·3	325	VII *
947 563	66 323	390 168	41 386	75 412·4	72 219·9	115 415	25 164 970	38·4	0·5	43·5	17·6	389	Samtl.
79 764	7 913	26 788	2 668	4 927·6	4 635·8	81 447	3 092 924	8·3	1·8	2·7	87·2	774	Å Le-Rgn
867 799	58 410	363 380	38 718	69 769·9	66 869·2	117 676	21 522 884	43·5	0·3	50·3	5·9	359	* övr.linj.
—	—	—	—	714·9	714·9	—	549 162	8·0	0·7	4·2	87·1	768	* fr. jvg
—	—	—	—	—	—	—	242 824	0·2	—	—	99·8	1 173	Fr I. Å SJ
737	12	1 256	—	209·2	208·7	100 269	17 950	92·4	—	—	7·6	89	I D
2	—	83	—	71·5	71·7	—	7 592	93·7	—	—	6·3	106	II *
4 417	12	13 165	4	1 408·7	1 417·3	117 389	78 425	99·1	—	—	0·9	58	III *
8 021	102	774	—	141·4	110·5	78 553	1 115	100·0	—	—	—	19	V *
—	—	—	—	0·2	0·2	—	18	—	—	—	100·0	105	VI *
35	3	3 966	4	641·9	649·7	116 718	59 259	99·3	—	—	0·7	92	VII *
13 212	129	19 244	8	2 472·9	2 458·1	111 898	164 359	98·2	—	—	1·8	70	Samtl.
127 024	18 286	29 189	12 291	3 849·3	3 205·7	37 156	417 508	38·3	1·9	30·2	29·6	180	I D
177 781	17 182	21 181	6 940	4 815·5	3 896·9	35 150	463 042	36·0	1·6	18·0	44·4	164	II *
186 955	14 528	48 877	6 305	7 324·4	6 427·4	38 754	713 331	51·8	0·5	19·9	27·8	137	III *
77 266	16 084	34 614	25 818	6 038·8	5 692·9	39 860	859 274	47·2	1·6	14·5	36·7	170	IV *
73 016	20 039	18 750	16 416	3 239·1	2 844·2	40 950	402 044	27·0	7·2	23·8	42·0	177	V *
208 122	11 956	44 760	937	10 973·9	9 964·9	49 791	1 247 320	50·6	0·5	21·4	27·5	144	VI *
93 713	4 866	13 727	27 137	2 098·5	1 687·3	32 284	199 120	35·0	0·3	8·7	56·0	187	VII *
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Hvst Ör
943 877	102 941	211 098	95 844	38 339·5	33 719·3	40 545	4 301 639	44·4	1·6	19·9	34·1	157	Samtliga
943 877	102 941	211 098	95 844	38 322·4	33 702·2	—	4 300 405	44·4	1·6	19·9	34·1	157	Å SJ
—	—	—	—	17·1	17·1	—	1 234	67·7	3·4	—	28·9	72	Å fr. jvg
5 701	725	1 370	171	206·7	177·7	29 963	19 779	47·1	—	14·9	38·0	142	Fr. TGÖJ
—	—	—	—	—	—	—	7 500	71·3	2·0	0·1	26·6	118	Fr.lok.sv.
387	—	—	—	—	—	—	5 525	61·1	10·0	—	28·9	184	* * n

Distrikt	An- tal lok vid årets slut	Me- del- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av ensam- fordon
			i tåg-tjänst											
			snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- godståg	fjärr- godståg	malm- tåg	militär- tåg	tjänstetåg		Summa		
										arbets- tåg	prov- perso- naltåg m. m.			
1—2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
SJ förbränningsmotor- vagnar å:														
II D	8	6·2	26·2	280·0	—	—	—	—	—	—	—	2·2	308·4	5·1
III *	2	1·3	—	36·3	—	—	—	—	—	—	—	—	36·3	0·1
IV *	3	3·0	—	154·0	—	—	—	—	—	—	—	0·2	154·2	5·9
VI *	9	10·6	99·1	207·9	—	15·4	31·5	—	—	—	—	3·7	357·6	0·9
Samtliga	22	21·1	125·3	678·2	—	15·4	31·5	—	—	—	—	6·1	856·5	12·0
varav: å SJ	22	21·1	125·3	655·2	—	15·4	31·5	—	—	—	—	6·1	833·5	12·0
* främ. jvg.	—	—	—	23·0	—	—	—	—	—	—	—	—	23·0	—
Främ. motv. å SJ	—	—	—	70·1	—	—	—	—	—	—	—	—	70·1	—
SJ rälsbussar å:														
I D	40	34·8	110·4	1 981·8	—	12·8	0·1	—	—	—	0·3	9·6	2 115·0	3·4
II *	44	36·3	22·6	2 384·1	—	—	—	—	—	—	—	5·2	2 411·9	2·4
III * inkl. å fr. jvg ² ..	23	23·2	179·3	1 241·2	—	—	0·1	—	—	—	—	2·6	1 423·2	6·4
IV *	41	39·0	34·5	2 985·4	—	43·0	0·4	—	—	—	0·2	0·5	3 064·0	0·9
V *	51	46·7	27·7	3 988·2	2·4	18·9	0·2	—	—	—	—	9·2	4 046·6	2·7
VI *	94	93·5	509·0	5 006·8	—	—	—	—	—	—	0·8	34·7	5 551·3	2·7
VII *	22	10·3	—	702·9	—	—	—	—	—	—	—	2·5	705·4	0·7
Samtliga	315	283·8	883·5	18 290·4	2·4	74·8	0·7	—	—	—	1·3	64·3	19 317·4	19·7
varav: å SJ	315	283·8	883·5	18 201·3	2·4	74·8	0·7	—	—	—	1·3	64·3	19 228·3	19·7
* fr. jvg ²	—	—	—	89·1	—	—	—	—	—	—	—	—	89·1	—
Främ. rälsbussar å SJ ..	—	—	—	43·7	—	—	—	—	—	—	—	—	43·7	—
SJ lokomotorer å:														
I D	39	35·7	—	3·1	—	35·2	—	—	—	—	—	0·1	38·4	9·1
II *	30	25·0	—	—	—	4·9	—	—	—	—	—	0·1	5·0	0·7
III *	43	42·5	—	—	—	4·8	—	—	—	—	—	—	4·8	2·1
IV *	17	15·2	—	—	—	3·1	0·1	—	—	—	—	—	3·2	1·7
V *	11	10·1	—	—	—	3·4	—	—	—	—	—	—	3·4	1·1
VI *	39	38·0	—	0·7	—	10·2	—	—	—	—	0·1	—	11·0	0·7
VII *	12	5·2	—	0·1	—	5·2	—	—	—	—	—	—	5·3	0·0
Hvst i Örebro	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samtliga	193	171·7	—	3·9	—	66·8	0·1	—	—	—	0·2	0·1	71·1	16·7
SJ motorlok å:														
II D	1	0·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
V *	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Samtliga	2	1·5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹ Av vagnar i tåg- men ej i växlingsrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig motorvagn eller rälsbu- så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår icke. — ² Ängelholm—Klippans järnväg, trafikerad av SJ.

arbetsprestation per distrikt

Tjänstgöringstimmar i				Summa km i tusental (resp. tjänstgöringstimmar) vid sammanställning med		Km resp. timmar med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst 1000 × k.20 k.4	Bruttotonkilometer ¹					per fordonskm i tåg-tjänst k. 23 k. 14	Distrikt
växlingstjänst för		stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhållskostn. k. 14 + 15 + 0·01 × (k. 16 + 17)	b bränslemängd samt bränsle- och smörjmedelskostnader k. 14 + 15 + 0·005 × (k. 16 + 17) + 0·002 × (k. 18 + 19)		tusental	härav i %					
Ta	Ba, Ma m. fl.					snäll- o. person-tåg		militär- o. bland. tåg	fjärrgods-tåg	övr. gods- o. tjänst-tåg			
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
2	3	1 368	—	313·5	316·3	50 572	8 800	98·2	—	—	1·8	29	II D
241	—	335	—	38·9	38·3	29 910	1 771	100·0	—	—	—	49	III *
849	44	1 522	—	169·0	167·6	56 333	4 107	99·9	—	—	0·1	27	IV *
322	—	1 580	3	361·7	363·2	34 120	16 386	80·7	—	16·5	2·8	46	VI *
1 414	47	4 805	3	883·1	885·4	41 853	31 064	89·3	—	8·7	2·0	36	Samtliga
1 414	47	4 805	3	860·1	862·4	—	30 613	89·1	—	8·8	2·1	37	Å SJ
—	—	—	—	23·0	23·0	—	451	100·0	—	—	—	20	Å fr. jvg.
—	—	—	—	—	—	—	4 331	100·0	—	—	—	62	Fr. jvg:s å SJ
1 335	8	1 510	1	2 131·9	2 128·2	61 261	21 575	99·2	—	—	0·8	10	I D
—	—	861	216	2 414·3	2 416·4	66 509	22 989	99·8	—	—	0·2	10	II *
420	—	8 345	748	1 433·7	1 449·8	61 799	18 456	99·8	—	—	0·2	13	III *
—	5	7 817	178	3 064·9	3 080·9	78 588	28 959	98·2	—	—	1·8	9	IV *
—	—	79	—	4 049·3	4 049·5	86 709	39 703	99·3	—	—	0·7	10	V *
451	—	19 238	1 246	5 558·4	5 597·0	59 447	65 330	99·4	—	—	0·6	12	VI *
—	—	6 028	16	706·3	718·4	68 576	9 567	99·7	—	—	0·3	14	VII *
2 206	13	43 878	2 405	19 358·8	19 440·2	68 213	206 579	99·3	—	—	0·7	11	Samtliga
2 206	13	43 878	2 405	19 269·7	19 351·1	—	205 482	99·3	—	—	0·7	11	Å SJ
—	—	—	—	89·1	89·1	—	1 097	100·0	—	—	—	12	* fr. jvg
—	—	—	—	—	—	—	555	100·0	—	—	—	13	Fr. r. å SJ
				Tjänstgöringstimmar									
				100 × k.14 + 100 × k.15 + k.16 + 17	100 × k.14 + 100 × k.15 + k.16 + 17	k.20 k.4							
46 734	11 510	134	—	62 990	63 124	1 764	1 981	2·9	—	·	97·1	52	I D
27 427	10 494	1 286	12	38 455	39 753	1 538	313	·	—	·	100·0	63	II *
57 423	10 620	236	55	68 786	69 077	1 618	480	·	—	·	100·0	100	III *
26 111	1 704	—	—	28 276	28 276	1 860	261	·	—	1·5	98·5	81	IV *
8 911	7 537	—	—	16 938	16 938	1 677	485	·	—	·	100·0	142	V *
60 970	2 404	588	1	64 532	65 121	1 698	899	3·0	—	·	97·0	82	VI *
2 174	1 199	238	—	3 950	4 188	760	744	0·3	—	·	99·7	141	VII *
—	·	—	—	·	·	·	—	—	—	—	—	—	Hvst i Ör
229 750	45 468	2 482	68	283 927	286 477	1 654	5 163	1·7	—	0·1	98·2	73	Samtliga
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	II D
51	—	—	—	51	51	51	—	—	—	—	—	—	V *
51	—	—	—	51	51	34	—	—	—	—	—	—	Samtliga

Tab. 4. Personal, anställd resp. använd i medeltal
A. Styrelsen, Distriktskanslier, Huvudförråd, Huvudverkstäder

	Anställd							Använd		Tjänstefri %	
	Ord. ¹	E. o.	Äsp.	Kont- vakter	Verk- stads- o. för- rådsar- betare	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa		+ — mot f. å.
Styrelsen											
Summa	1 106	247	123	74	245	67	1 662	+ 90	1 424	+ 84	14.4
Distriktskanslier											
I Distriktet	59	11	9	2	—	1	82	+ 11	73	+ 10	11.3
II »	40	6	1	2	—	—	49	+ 3	45	+ 4	9.8
III »	45	9	4	2	—	—	60	+ 4	54	+ 5	11.3
IV »	42	4	1	1	—	—	48	+ 3	41	+ 1	14.4
V »	35	2	2	1	—	1	41	+ 1	36	— 1	10.4
VI »	29	10	2	1	—	1	43	+ 5	39	+ 5	9.2
*VII »	26	—	2	1	—	—	29	+ 29	24	+ 24	15.1
Summa	276	42	21	10	—	3	³ 352	+ 56	312	+ 48	11.5
Förrådsavdelningar (förrådsintendentkontor och huvudförråd)											
Örebro	68	20	5	1	15	8	117	— 1	104	—	11.4
Göteborg	42	6	1	1	9	6	65	+ 2	57	+ 3	11.1
Malmö	45	12	4	1	6	1	69	+ 1	60	+ 1	12.0
Östersund	37	6	2	1	4	8	58	+ 6	51	+ 4	11.2
Luleå	34	8	3	1	—	7	53	— 1	49	—	8.8
Ämål*	19	2	3	—	—	2	26	+ 26	25	+ 25	8.1
Summa	245	54	18	5	34	32	388	+ 33	346	+ 33	10.8

Anm. Billinjepersonal (utom personal å biltrafikbyrån, 20 personer, som ingår i styrelsens personal, och biltrafiktjänstemän å distriktskanslier, 23 personer, jfr not 3 nedan) ingår från och med år 1943 under avd. »Trafiksektioner», se sid. 70.

* Tillkom den 1/2 1948, varför här endast halva verkliga personalantalet medräknats.

¹ Inklusiv tjänstemän å övergångsstat, 17 i styrelsen och 2 vid förrådsavdelningar, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. — ² Härav 43 tryckeriarbetare. — ³ Härav 23 tjänstemän, tillhörande biltrafiken.

Tab. 4 A (forts.). Personal

	Anställd							Använd		Tjänste- fri %	
	Ord. ¹	E. o.	Asp.	Kont- vakter	Verk- stads- arbete- rare	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa		+ — mot f. å.
Huvudverkstäder											
För drift och underhåll											
Örebro	74	11	7	6	1 097	6	1 201	+ 96	1 042	+ 81	13·3
Borås	6	3	—	1	109	—	119	+ 15	102	+ 12	14·2
Tomtebodå	34	1	2	1	275	—	313	+ 3	265	+ 6	15·4
Tillberga	15	3	—	1	209	6	234	+ 13	203	+ 16	13·6
Göteborg	30	3	1	4	349	2	389	— 20	324	— 19	16·8
Hälsingborg	12	1	—	—	98	1	112	— 6	96	— 4	14·3
Varberg	7	—	—	—	63	1	71	+ 2	62	+ 2	12·7
Malmö	46	5	1	3	738	6	799	+ 79	704	+ 72	11·8
Ystad	5	1	—	1	93	—	100	+ 5	89	+ 7	11·5
Ronneby	5	—	—	1	69	1	76	— 5	68	— 4	10·3
Östersund	19	1	1	1	166	10	198	+ 5	163	+ 3	17·6
Bollnäs	15	3	—	1	157	2	178	— 11	146	— 10	18·0
Notviken	22	2	2	2	275	10	313	+ 23	269	+ 19	13·9
Gävle*	4	1	—	1	62	2	70	+ 70	55	+ 55	21·7
Åmål*	18	2	1	1	194	5	221	+ 221	185	+ 185	16·2
Summa	312	37	15	24	3 954	52	4 394	+ 490	3 773	+ 421	14·1
För förändrings- och nybyggnadsarbeten											
Örebro	35	1	—	—	381	—	417	— 19	362	— 16	13·2
Borås	—	—	—	—	4	—	4	— 6	4	— 4	15·7
Tomtebodå	2	—	—	—	16	—	18	— 1	15	—	16·6
Tillberga	2	—	—	—	29	—	31	— 1	27	—	13·8
Göteborg	13	—	—	—	115	—	128	+ 17	107	+ 14	16·7
Hälsingborg	2	—	—	—	12	—	14	+ 4	12	+ 3	14·6
Varberg	1	—	—	—	4	—	5	— 1	5	—	10·8
Malmö	8	—	—	—	106	—	114	+ 2	101	+ 1	11·3
Ystad	—	—	—	—	3	—	3	+ 1	3	+ 1	6·1
Ronneby	—	—	—	—	7	—	7	+ 2	6	+ 2	6·2
Östersund	3	—	—	—	23	—	26	— 1	21	— 1	17·6
Bollnäs	5	—	—	—	46	—	51	+ 7	42	+ 5	19·3
Notviken	8	—	—	—	72	—	80	— 11	69	— 9	13·7
Gävle*	1	—	—	—	8	—	9	+ 9	8	+ 8	15·1
Åmål*	3	—	—	—	27	—	30	+ 30	26	+ 26	14·4
Summa	83	1	—	—	853	—	937	+ 32	808	+ 30	13·9

* Se föregående sida.

¹ Inklusivt 2 tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat

B. Ban-

Sektions- nr	Bansektionens hela anställda personal ¹		Personal för drift och underhåll										Tjänstefri %
			Anställd							Använd			
	Antal	+ - mot f. å.	Ord. ²	E. o.	Asp. o. kont- vakt.	Ban- arbe- tare	Väg- vak- ter	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ - mot f. å.	Summa	+ - mot f. å.	
1	504	- 35	161	52	4	206	12	—	435	- 21	395	- 19	9.3
2	595	- 16	192	54	8	273	5	1	533	- 30	472	- 30	11.3
3	607	- 48	168	45	14	168	—	6	401	- 21	351	- 18	12.4
4	746	- 159	149	50	11	169	4	1	384	- 58	337	- 56	12.1
24	474	+ 14	160	32	6	156	1	6	361	+ 11	321	+ 14	11.2
** 31	528	- 65	169	50	5	223	28	2	477	- 26	431	- 24	9.6
** 37	57	+ 57	12	2	—	36	7	—	57	+ 57	56	+ 56	2.3
I D	3 511	- 252	1 011	295	48	1 231	57	16	2 648	- 88	2 363	- 77	10.7
** 5	462	+ 95	150	28	7	166	1	2	354	+ 28	309	+ 23	12.8
6	287	- 10	102	15	5	123	—	1	246	- 9	220	- 8	10.9
7	245	+ 1	90	14	2	108	3	—	217	- 8	194	- 8	10.5
** 8	615	- 80	144	39	3	227	2	5	420	+ 10	374	+ 9	10.9
** 9	564	+ 6	198	27	5	263	15	3	511	+ 1	460	+ 1	10.0
** 36	148	+ 148	46	4	—	76	20	—	146	+ 146	135	+ 135	7.3
II D	2 321	+ 160	730	127	22	963	41	11	1 894	+ 168	1 692	+ 152	10.7
** 10	575	+ 21	172	31	2	277	18	1	501	+ 25	441	+ 27	11.8
11	669	- 129	195	60	6	241	9	2	513	- 33	462	- 32	9.9
12	701	+ 19	223	35	4	336	36	—	634	+ 24	573	+ 27	9.7
** 28	462	- 38	136	38	2	180	67	1	424	- 25	381	- 27	10.2
30	341	+ 11	87	20	1	179	23	—	310	+ 8	286	+ 8	8.0
III D	2 748	- 116	813	184	15	1 213	153	4	2 382	- 1	2 143	+ 3	10.1
13	469	- 70	152	30	3	230	9	1	425	- 5	380	- 2	10.4
14	633	- 17	182	31	3	277	5	—	498	- 15	448	- 18	10.0
15	662	- 81	205	38	2	352	17	—	614	- 40	543	- 42	11.6
16	391	- 44	88	25	2	217	14	1	347	- 10	314	- 12	9.5
17	402	- 64	100	30	2	224	20	—	376	- 9	337	- 8	10.7
IV D	2 557	- 276	727	154	12	1 300	65	2	2 260	- 79	2 022	- 82	10.5
18	395	+ 1	121	20	5	171	3	—	320	- 16	285	- 14	11.1
19	545	- 12	154	45	6	270	—	—	475	- 9	427	- 11	10.2
20	572	+ 2	135	36	2	350	—	—	523	+ 13	467	+ 10	10.7
21	789	- 49	197	49	6	411	5	2	670	+ 36	595	+ 28	11.1
23	389	+ 6	115	21	1	211	12	6	366	+ 7	324	+ 1	11.4
V D	2 690	- 52	722	171	20	1 413	20	8	2 354	+ 31	2 098	+ 14	10.9
25	478	- 32	125	24	11	203	30	2	395	+ 3	355	—	10.1
26	275	+ 21	74	26	2	132	20	6	260	+ 22	238	+ 24	8.6
** 27	299	+ 39	81	31	3	124	30	7	276	+ 38	252	+ 35	8.4
** 29	373	+ 42	100	33	2	190	20	3	348	+ 49	316	+ 45	9.3
** 32	324	+ 25	102	26	5	139	32	4	308	+ 25	285	+ 26	7.4
VI D	1 749	+ 95	492	140	23	788	132	22	1 587	+ 137	1 446	+ 130	8.9
** 33	282	+ 282	109	20	1	135	8	1	274	+ 274	223	+ 223	18.5
** 34	198	+ 198	75	18	1	98	3	—	195	+ 195	185	+ 185	5.0
** 35	227	+ 227	69	36	—	102	9	—	216	+ 216	192	+ 192	11.2
VII D	707	+ 707	253	74	2	335	20	1	685	+ 685	600	+ 600	12.4
Hela SJ	16 283	+ 266	4 738	1 135	142	7 243	488	64	13 810	+ 853	12 364	+ 740	10.5

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 14—15. Den $\frac{1}{2}$ övertagen personal ingår med endast halva antalet.

¹ Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 68. — ² Inklusive 15 tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

Personal

sektioner

Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten						Sektions- nr
Ord.	E. o. och asp.	Ban- ar- be- tare	Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	
10	3	56	—	69	— 14	1
10	6	45	1	62	+ 14	2
20	10	174	2	206	— 27	3
42	6	311	3	362	— 101	4
24	6	79	4	113	+ 3	24
9	5	37	—	51	— 39	** 31
—	—	—	—	—	—	** 37
115	36	702	10	863	— 164	I D
12	4	89	3	108	+ 67	** 5
6	1	34	—	41	— 1	6
4	1	22	1	28	+ 9	7
21	8	166	—	195	— 90	** 8
8	3	42	—	53	+ 5	** 9
—	—	2	—	2	+ 2	** 36
51	17	355	4	427	— 8	II D
13	5	56	—	74	— 4	** 10
25	10	121	—	156	— 96	11
10	1	56	—	67	— 5	12
4	2	32	—	38	— 13	** 28
3	2	26	—	31	+ 3	30
55	20	291	—	366	— 115	III D
4	1	39	—	44	— 65	13
8	1	126	—	135	— 2	14
9	2	37	—	48	— 41	15
2	1	41	—	44	— 34	16
1	—	24	1	26	— 55	17
24	5	267	1	297	— 197	IV D
14	5	56	—	75	+ 17	18
11	3	56	—	70	— 3	19
4	2	43	—	49	— 11	20
19	3	90	7	119	— 85	21
2	—	11	10	23	— 1	23
50	13	256	17	336	— 83	V D
12	5	66	—	83	— 35	25
2	1	12	—	15	— 1	26
3	1	19	—	23	+ 1	** 27
2	2	16	5	25	— 7	** 29
3	1	12	—	16	—	** 32
22	10	125	5	162	— 42	VI D
1	1	6	—	8	+ 8	** 33
1	—	2	—	3	+ 3	** 34
1	3	7	—	11	+ 11	** 35
3	4	15	—	22	+ 22	VII D
320	105	2 011	1 37	2 473	— 587	Hela S J

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 14—15. Den $\frac{1}{2}$, övertagen personal ingår med endast halva antalet.

¹ Inklusiva 16 vägvakter, varav 6 vid 21 samt 10 vid 23 banssektionen.

Tab. 4 (forts.). Personal

Sektions- nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						Summa	+ — mot f. å.
	Ord.	E. o., Asp.	Ban- arbetare	Tillf., arbets- tagare				
— ¹	20	15	177	1			213	+ 5
** 31	1	—	4	—			5	— 31
I D	1	—	4	—			5	— 31
9	5	1	36	—			42	+ 42
II D	5	1	36	—			42	+ 42
** 10	3	2	15	—			20	+ 8
III D	3	2	15	—			20	+ 8
13	—	—	—	—			—	— 4
14	—	—	5	—			5	— 8
IV D	—	—	5	—			5	— 12
25	14	8	75	1			98	+ 22
VI D	14	8	75	1			98	+ 22
Hela SJ	43	26	312	2			383	+ 34

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 13-15. Den ¹/₇ övertagare personal ingår med endast halva antalet.

¹ I Nässjö placerad personal för samtliga elektrifieringsarbeten.

Tab. 4 (forts.). Personal

C. Maskinsektioner och färjor

Selektions- nr	Antal lokstatio- ner med ant. lok i tjänst i medeltal			Antal lok i tjänst i medeltal			Anställd personal					Använd personal			Tjänstefri %				
	1-5			6-25			Över 25	el. ång.	Ord. ¹	E. o. kont. ²	Asp. o. stads- arb. ³	Verk- ar- arb. ³	Tillf. bet- tagare	Summa	+ mot f. å.	Akan- de	+ mot f. å.	Sta- tio- nar	+ mot f. å.
	1-5	6-25	över 25	1-5	6-25	över 25													
1	6	1	1	203	30	1 157	376	117	72	249	1 971	—	17	655	—	1	1 009	+	3 15-6
2	3	4	—	33	25	714	259	59	—	43	1 075	+	52	499	+	26	417	+	26 14-7
** 31	—	1	—	—	43	335	173	36	—	43	587	—	43	255	—	29	248	—	48 14-3
** 37	—	1	—	—	6	20	9	2	23	6	60	+	60	14	+	14	40	+	40 10-4
I D	9	7	2	236	104	2 226	817	214	95	341	3 693	+	7	1 423	+	10	1 714	+	21 15-1
** 5	3	2	2	89	79	957	255	77	6	44	1 339	+	20	659	—	3	465	—	16-1
** 6	3	—	—	30	36	380	98	26	—	16	520	+	32	232	+	29	223	+	16 12-5
** 36	—	1	—	—	29	108	26	5	72	10	221	—	221	81	+	81	112	+	112 12-8
II D	6	2	4	119	144	1 445	379	108	78	70	2 080	+	273	972	+	107	800	+	128 14-8
** 10	11	3	1	127	66	1 141	361	107	21	58	1 688	+	12	768	+	11	676	+	12 14-4
** 28	1	2	—	—	124	481	205	73	4	111	874	+	3	366	—	6	397	+	8 12-7
Färjor	—	—	—	—	—	127	47	17	—	109	300	+	42	274	+	38	—	—	8-9
III D	12	5	3	127	190	1 749	613	197	25	278	2 862	+	57	1 408	+	43	1 073	+	20 13-3
13	1	—	1	4	43	272	80	14	—	59	425	—	41	170	—	26	189	—	13 15-5
14	2	1	2	35	45	404	109	41	—	48	602	+	2	232	—	10	263	—	6 17-7
15	—	2	37	67	624	100	27	—	—	21	772	—	58	385	—	25	261	—	31 16-4
IV D	3	1	5	76	155	1 300	289	82	—	128	1 799	—	97	787	—	61	713	—	50 16-6
19	1	1	1	62	7	454	151	137	—	21	763	+	154	281	+	64	375	+	67 14-0
20	—	—	2	1	36	296	114	42	—	41	493	—	3	153	—	20	266	+	3 14-7
21	3	2	1	33	37	373	207	42	—	37	659	—	48	279	—	3	306	+	32 11-4
V D	4	3	4	96	80	1 123	472	221	—	99	1 915	+	103	713	+	41	947	+	38 13-3
25	4	2	1	—	93	503	185	59	7	853	—	3	358	+	7	392	+	14 12-1	
** 27	3	9	—	—	145	616	227	91	20	133	1 087	+	70	448	+	26	518	+	25 11-1
VI D	7	11	1	—	238	1 119	412	150	27	232	1 940	+	67	806	+	33	910	+	11 11-6
** 33	3	2	—	21	24	189	63	14	1	9	276	+	276	155	+	155	84	+	84 13-1
** 35	—	3	—	—	41	181	65	34	—	16	296	+	296	154	+	154	104	+	104 12-9
VII D	3	5	—	—	65	370	128	48	1	25	572	+	572	309	+	309	183	+	183 13-0
Hela SJ	44	34	19	675	976	9 332	3 110	1 020	226	1 173	14 861	+	932	6 448	+	492	6 345	+	356 14-1

Anm. I antal lok i tjänst ingår 43 motorvagnar och 2 motorlok men icke 281 rälsbussar och 172 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen till största delen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal utan i trafiksektionernas. Jfr not 3 å sid. 132.

** Angår, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 14-15. Den $\frac{1}{2}$ övertagen personal ingår med undantag halva antalet.

¹ Inklusive 3 tjänstemän å övergångsstat, vilka icke uppräthållit befattning å aktiv stat. — ² Även tillfälliga.

D. Trafik-

Sektions- nr	Anställd personal											Billinjepersonal, medräknad i efterföljande spalter				
	Ord.1	E. o.	Aspiranter	Kontorsvakter	Omlastare	Platsvakter ²	Postbitr. ²	Billinjepersonal, kollektivt anst.	Tillf. arbetst.	Summa	+ — mot f. å.	I stationär tjänst		I åkande tjänst		
												sta-digv.	tillf.	sta-digv.	tillf.	
1	455	151	27	4	6	13	2	72	27	757	+	3	13	3	38	17
2	657	258	78	9	18	20	8	14	50	1 112	+	28	—	—	9	5
3	866	306	228	8	13	9	5	24	138	1 597	+	48	7	1	12	4
4	511	120	49	6	4	7	5	70	37	809	+	17	10	5	27	26
24	1 482	512	343	30	—	1	—	—	321	2 689	+	28	—	—	—	—
** 31	500	210	53	5	—	18	2	38	28	854	—	7	6	9	14	10
** 37	40	14	7	3	—	8	3	35	4	114	+	114	3	—	20	10
4 —	1	14	2	—	—	—	—	279	—	296	+	49	42	26	71	133
I D	4 512	1 585	787	65	41	76	25	532	605	8 228	+	280	81	44	191	205
** 5	1 460	647	234	11	24	10	4	6	173	2 569	+	73	—	—	5	—
6	478	153	53	8	2	4	1	18	51	768	+	28	3	—	12	3
7	231	56	19	1	5	14	6	—	28	360	+	4	—	—	—	—
** 8	214	80	22	2	8	4	1	1	6	338	+	338	—	—	1	—
** 9	715	187	57	4	7	23	10	149	48	1 200	+	170	24	8	69	45
** 36	136	30	—	—	—	13	1	—	23	203	+	203	—	—	—	—
4 —	3	—	—	—	—	—	—	54	—	57	—	118	7	2	36	8
II D	3 237	1 153	385	26	46	68	23	228	329	5 495	+	698	34	10	123	56
** 10	1 175	366	171	19	—	13	4	—	153	1 901	+	4	—	—	—	—
11	753	273	80	14	24	12	9	31	134	1 330	+	25	4	3	14	10
12	749	259	95	17	1	30	23	—	53	1 227	—	5	—	—	—	—
** 28	354	121	56	12	—	21	10	22	26	622	—	29	4	4	17	—
30	263	128	36	5	13	24	14	31	20	534	—	6	1	—	14	16
4 —	16	3	2	—	—	—	—	298	—	319	+	29	55	47	145	53
III D	3 310	1 150	440	67	38	100	60	382	386	5 933	+	18	64	54	190	79
13	336	106	32	3	—	19	9	21	59	585	+	12	4	2	9	5
14	696	181	39	5	—	30	9	49	195	1 204	—	10	2	1	24	21
15	668	166	41	5	—	11	13	106	84	1 094	+	33	12	15	37	41
16	146	23	3	1	—	16	9	65	18	281	—	4	11	7	26	22
IV D	1 846	476	115	14	—	76	40	241	356	3 164	+	31	29	25	96	89
19	329	95	70	3	—	3	5	—	36	541	+	72	—	—	—	—
20	365	81	32	2	—	36	7	56	41	620	—	7	21	10	22	—
21	471	146	36	4	—	18	13	14	48	750	+	8	—	—	10	3
V D	1 165	322	138	9	—	57	25	70	125	1 911	+	73	21	10	32	3
25	471	173	64	9	10	28	20	65	59	899	+	19	13	5	33	14
** 26	344	113	66	18	28	10	15	—	49	643	—	74	—	—	—	—
** 27	272	77	52	13	3	38	10	106	34	605	+	146	18	9	53	26
** 29	299	69	29	5	—	36	18	75	17	548	+	26	13	5	47	7
** 32	364	130	58	14	—	23	11	68	56	724	+	10	7	6	30	23
VI D	1 750	562	269	59	41	135	74	314	215	3 419	+	127	51	25	163	70
** 33	223	59	37	3	2	5	1	—	5	335	+	335	—	—	—	—
** 34	195	56	37	4	3	5	1	—	7	308	+	308	—	—	—	—
** 35	263	74	54	5	—	6	1	—	29	432	+	432	—	—	—	—
VII D	681	189	128	12	5	16	3	—	41	1 075	+	1 075	—	—	—	—
Hela SJ	16 501	5 437	2 262	252	171	528	250	1 767	2 057	29 225	+	2 302	280	168	795	502

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 14—15. Den 1/2 övertagen personal ingår med endast halva antalet.

¹ Inklusive 2 tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. — ² Antalen liksom ifråga om tillfällig personal beräknade på grundval av antalet arbetsdagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknade genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 (i enlighet med föreskrifter i SJ sartryck nr 32, bil. C). — ³ Övertidsersättningen motsvarar ett visst antal tillfällig personal, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ⁴ Avser bilpersonal direkt underställd distriktschef.

Personal

sektioner (inkl. billinjer; jfr dock sid. 64, anm., och 132, not 1)

Använd personal										Tjänstefri personal	Utbetald övertids- ersättning ³		Sektions- nr
Te-tjänst		Stationstjänst			Åkande tjänst		Summa	+ — mot f. å.	%		tusen- tal kr.	+ — mot f. å., tusen- tal kr.	
sta- digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga	sta- digv.	tillf.	snö- skottn. och viss ren- hålln.								sta- digv.	tillf.
14	—	425	26	17	157	17	656	+	5	13·2	19·9	— 8·7	1
13	—	747	55	19	112	7	953	+	26	14·4	12·7	— 1·5	2
14	—	1 105	127	26	107	4	1 383	+	17	13·4	48·2	— 70·2	3
16	—	449	34	9	169	27	704	+	16	12·9	53·6	+ 19·1	4
21	—	1 918	270	50	7	—	2 266	+	19	15·8	447·9	+ 132·4	24
14	—	533	49	7	123	12	738	—	5	13·5	10·0	+ 0·6	** 31
6	—	44	14	—	29	11	104	+	104	8·5	25·5	+ 25·5	** 37
—	—	42	26	—	71	133	272	+	44	8·1	—	—	4—
98	—	5 263	601	128	775	211	7 076	+	226	14·0	617·8	+ 97·2	I D
20	—	1 792	160	14	178	—	2 164	+	77	15·8	81·2	— 11·8	** 5
13	—	517	41	26	67	5	669	+	36	12·8	2·7	+ 0·3	6
5	—	184	54	18	52	—	313	+	4	13·2	2·0	+ 1·2	7
3	—	228	10	1	45	—	287	+	287	15·0	4·7	+ 4·7	** 8
16	—	643	66	11	253	45	1 034	+	141	13·9	13·6	— 17·0	** 9
3	—	121	30	1	26	3	184	+	184	9·2	2·8	+ 2·8	** 36
—	—	7	3	—	36	8	54	—	113	5·3	—	—	4—
60	—	3 492	364	71	657	61	4 705	+	616	14·4	107·0	— 19·8	II D
19	—	1 336	146	15	114	—	1 630	+	16	14·2	66·1	— 17·0	** 10
18	—	873	116	37	96	10	1 150	+	51	13·5	84·4	— 28·3	11
18	—	807	90	12	133	—	1 060	+	2	13·6	22·1	— 17·3	12
13	—	378	51	6	99	1	548	—	22	12·0	17·4	— 2·1	** 28
14	—	308	55	4	75	16	472	+	5	11·7	0·2	— 2·9	30
—	—	55	47	—	145	53	300	+	26	6·1	—	—	4—
82	—	3 757	505	74	662	80	5 160	+	78	13·0	190·2	— 67·6	III D
12	—	308	56	32	92	7	507	+	14	13·3	6·0	— 9·8	13
18	—	667	134	86	116	23	1 044	—	9	13·3	65·9	+ 4·0	14
17	—	636	49	73	139	41	955	+	31	12·7	23·5	— 2·9	15
9	1	119	37	12	53	22	253	—	3	10·0	—	— 3·3	16
56	1	1 730	276	203	400	93	2 759	+	33	12·8	95·4	— 12·0	IV D
9	—	364	27	23	37	1	461	+	53	14·7	7·5	+ 7·5	19
13	—	333	71	24	97	—	538	—	6	13·3	6·5	+ 3·5	20
15	—	445	40	33	119	8	660	+	3	12·0	0·8	— 7·1	21
37	—	1 142	138	80	253	9	1 659	+	50	13·2	14·8	+ 3·9	V D
12	—	494	91	15	161	15	788	+	26	12·3	4·5	— 2·2	25
14	—	406	70	9	58	—	557	—	70	13·4	4·0	— 5·4	** 26
18	—	278	98	3	118	29	544	+	128	10·0	2·0	— 6·4	** 27
14	—	286	70	5	106	9	490	+	33	10·6	5·6	+ 1·0	** 29
14	—	395	77	17	106	25	634	+	7	12·5	4·2	— 14·9	** 32
72	—	1 859	406	49	549	78	3 013	+	124	11·9	20·3	— 27·9	VI D
8	—	236	8	1	34	—	287	+	287	14·4	2·3	+ 2·3	** 33
6	—	222	13	—	19	—	260	+	260	15·4	1·4	+ 1·4	** 34
8	—	301	29	3	30	2	373	+	373	13·5	7·3	+ 7·3	** 35
22	—	759	50	4	83	2	920	+	920	14·4	11·0	+ 11·0	VII D
427	1	18 002	2 340	609	3 379	534	25 292	+	2 047	13·5	1 056·5	— 15·2	Hela SJ

Tab. 5. Konstituerad personal

Antal konstituerade tjänstemän, som under åren 1946—1948 tillträtt ordinarie befattning, dessa tjänstemäns medellivnadsålder och medelantal tjänsteår vid tillträddandet av den nya befattningen:

Av styrelsen konstituerade tjänstemän

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
A. Personal exklusive tjänstemän, som övertagits med E J							
a. Tjänstemän, placerade² i styrelsen							
Kontorsbiträde (kvinnlig).....	20	35	23	25.8	8	5	5.5
Expeditionsvakt.....	26	37	23	24.7	12	5	5.4
Förrådsvakt.....	6	30	23	24.2	6	5	5.2
Stationskarl.....	1	28	28	28.0	5	5	5.0
Förste expeditionsvakt.....	1	52	52	52.0	29	29	29.0
Förrådsförman.....	3	51	33	44.7	32	15	25.7
Kanslibiträde (kvinnlig).....	29	50	25	30.7	14	5	8.4
*.....	14	50	24	34.6	29	6	14.6
Reparatör.....	2	47	27	37.0	26	6	16.0
Kontorist (kvinnlig).....	11	54	30	40.0	30	7	19.8
*.....	40	59	25	32.7	35	6	12.2
Förste kontorist (kvinnlig).....	5	52	30	36.8	31	8	16.0
*.....	40	59	28	52.7	41	10	33.6
Förste reparatör.....	1	30	30	30.0	7	7	7.0
Kansliskrivare (kvinnlig).....	12	56	31	43.9	33	8	21.4
*.....	23	60	26	50.7	40	8	31.4
Kopist.....	19	51	24	31.6	14	2	8.2
Förste kansliskrivare (kvinnlig).....	11	60	45	53.1	41	18	30.2
*.....	1	58	58	58.0	40	40	40.0
Verkstadsförman.....	2	56	46	51.0	38	28	33.0
Kontorsskrivare (kvinnlig).....	15	61	31	52.2	40	9	30.6
*.....	23	62	24	42.0	44	3	22.1
Ritare.....	37	55	22	31.2	37	2	7.9
Stationsskrivare.....	2	24	22	23.0	3	3	3.0
Ledningsmästare.....	2	50	48	49.0	28	28	28.0
Verkstadsmästare i lgd Ca 20.....	1	54	54	54.0	31	31	31.0
Bokhållare (kvinnlig).....	3	55	49	51.0	30	24	28.0
*.....	59	63	28	44.1	40	5	23.0
Ingenjör i lgd Ca 21.....	28	63	25	43.8	42	2	21.0
Förste bokhållare.....	16	63	46	53.7	43	28	34.6
Byråassistent.....	11	60	39	52.8	42	18	31.4
Ingenjör i lgd Ca 23.....	27	59	25	34.3	39	1	9.0
Byråsekreterare i lgd Ca 24.....	25	62	37	50.6	44	17	29.7
Expeditionsföreståndare i lgd Ca 24.....	1	50	50	50.0	31	31	31.0
Kontrollör.....	5	55	48	51.8	34	29	31.4
Revisor.....	5	58	54	55.0	39	32	34.6
Ingenjör i lgd Ca 25.....	18	63	27	42.9	39	2	17.4
Verkstadskamrer.....	1	51	51	51.0	33	33	33.0
Transport	546						

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

² Till grund för beräkningen av angiven tjänstetid för under B upptagen personal ligger sammanlagd tjänstetid vid S.J och vid den E.J, med vilken personalen övertagits av S.J.

³ I samband med konstituerandet.

Tab. 5 (forts.). Av styrelsen konstituerade tjänstemän

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport	546						
Ingenjör i lgd Ca 27.....	7	61	29	43·9	32	2	16·1
Förrädskontrollör.....	2	52	52	52·0	34	33	33·5
Förste byråsekreterare i lgd Ca 27.....	11	62	48	54·3	43	29	35·3
Överkontrollör.....	3	59	50	56·0	41	31	37·7
Byråingenjör.....	10	59	31	45·2	36	5	19·3
Förste byråsekreterare i lgd Ca 29.....	4	59	47	53·5	40	29	34·8
Förste revisor.....	1	59	59	59·0	38	38	38·0
Intendent.....	1	48	48	48·0	30	30	30·0
Kamrer.....	1	53	53	53·0	32	32	32·0
Telegrafingenjör.....	1	31	31	31·0	5	5	5·0
Förste byråingenjör.....	4	61	32	41·3	28	5	13·3
Förste byråsekreterare i lgd Ca 30.....	7	60	54	57·6	40	27	36·3
Förste trafikinspektör.....	1	50	50	50·0	31	31	31·0
Summa	599						
b. Tjänstemän, placerade² vid drifts-							
avdelningen							
<i>Distriktskanslier</i>							
Kansliskrivare (kvinnl.).....	1	32	32	32·0	13	13	13·0
».....	1	43	43	43·0	25	25	25·0
Förste kansliskrivare (kvinnl.).....	3	57	54	55·0	35	30	32·7
Kontorsskrivare.....	2	50	23	36·5	31	5	18·0
Ritare.....	6	59	27	32·8	41	3	9·8
Bokhållare.....	1	58	58	58·0	40	40	40·0
Förste stationsskrivare.....	4	50	31	43·8	32	10	25·0
Ingenjör i lgd Ca 21.....	12	62	29	51·2	37	2	28·4
Förste bokhållare.....	2	57	56	56·5	35	31	33·0
Ingenjör i lgd Ca 23.....	7	55	29	36·7	33	2	13·4
Byråassistent i lgd Ca 23.....	1	48	48	48·0	30	30	30·0
» » » » 24.....	6	56	49	51·3	38	29	31·8
Ingenjör i lgd Ca 27.....	1	37	37	37·0	10	10	10·0
Telegrafingenjör.....	1	31	31	31·0	5	5	5·0
Förste baningenjör.....	1	32	32	32·0	6	6	6·0
Förste maskiningenjör.....	1	35	35	35·0	10	10	10·0
Förste trafikinspektör.....	2	59	56	57·5	40	39	39·5
Summa	52						
<i>Bansektioner</i>							
Kontorsskrivare.....	14	50	24	33·4	29	3	10·6
Ritare.....	17	51	26	34·1	31	3	11·1
Bokhållare.....	2	58	50	54·0	40	32	36·0
Ingenjör i lgd Ca 23.....	8	55	24	32·6	29	2	7·6
» » » » 25.....	21	56	26	32·5	30	3	6·9
Baningenjör.....	12	38	31	33·9	9	6	7·3
Förste baningenjör.....	11	59	34	45·7	36	8	17·9
Summa	85						
<i>Maskinsektioner</i>							
Kontorsskrivare.....	4	51	25	35·0	31	4	14·3
Andre maskinist å tågfarja.....	3	39	38	38·3	9	8	8·7
Andre styrman.....	1	35	35	35·0	8	8	8·0
Bokhållare.....	5	62	36	54·2	44	8	33·0
Förste maskinist.....	5	62	39	48·0	32	9	19·0
Transport	18						

¹ och ² se not 1 och 2 å sid. 72.

Tab. 5 (forts.). Av styrelsen konstituerade tjänstemän

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
Transport							
Byråassistent i lgd Ca 23.....	1	62	62	62-0	44	44	44-0
Förste styrman i lgd Ca 23.....	3	45	39	42-0	18	7	14-0
Ingenjör i lgd Ca 23.....	2	37	32	34-5	3	3	3-0
Förste styrman i lgd Ca 24.....	1	59	59	59-0	31	31	31-0
Övermaskinist.....	4	62	45	55-0	35	17	26-8
Ingenjör i lgd Ca 25.....	2	56	34	45-0	34	7	20-5
» » » » 27.....	4	46	33	37-0	9	7	7-8
Befälhavare å tågfarja i lgd Ca 29.....	1	61	61	61-0	34	34	34-0
Maskiningenjör.....	2	48	40	44-0	13	10	11-5
Förste maskiningenjör.....	2	36	36	36-0	11	11	11-0
Summa	40						
<i>Trafiksektioner</i>							
Kansliskrivare (kvinnlig).....	7	59	27	36-6	32	4	14-0
»	13	43	26	32-5	25	8	11-3
Stationsskrivare.....	185	58	22	30-8	39	3	10-0
Förste stationsskrivare.....	158	64	30	44-0	46	9	23-0
Underinspektör i lgd Ca 23.....	16	61	48	52-3	42	30	33-3
Stationsinspektör i lgd Ca 23.....	81	65	50	58-2	46	28	38-0
» » » » 25.....	21	65	54	59-2	47	32	39-4
» » » » 27.....	13	64	52	58-8	44	32	38-5
» » » » 29.....	18	64	50	58-3	46	32	39-7
» » » » A 18.....	49	63	48	56-0	44	29	35-6
» » » » 20.....	29	64	39	56-6	46	21	37-6
» » » » 22.....	16	64	51	57-6	46	31	38-5
» » » » 24.....	10	61	55	57-3	43	37	38-9
» » » » 25.....	10	65	54	58-8	45	26	38-1
Överinspektör » » » 26.....	5	63	52	58-2	45	34	39-8
Byråassistent i lgd Ca 23.....	1	60	60	60-0	42	42	42-0
» » » » 24.....	21	54	39	49-9	33	17	28-7
Expeditionsföreståndare i lgd Ca 24.....	9	64	47	54-2	46	23	34-1
» » » » 25.....	4	57	51	53-5	39	31	33-3
» » » » 27.....	1	58	58	58-0	40	40	40-0
Trafikinspektör i lgd Ca 29.....	5	57	52	55-2	39	30	35-6
Förste trafikinspektör i lgd Ca 30.....	12	60	51	55-4	42	29	35-6
Summa	684						
c. Vid huvudförråd (med förrådsintendentkontor) placerade² tjänstemän							
Kontorsbiträde (kvinnlig).....	3	30	25	26-7	5	5	5-0
Expeditionsvakt.....	8	32	23	27-0	6	5	5-3
Förrådsvakt.....	28	39	25	29-1	16	5	5-7
Maskinbiträde.....	3	52	29	37-7	29	8	15-0
Trafikbiträde.....	17	58	30	46-2	32	7	7-7
Förrådsförman.....	6	59	53	55-7	36	31	33-3
Kontorist.....	11	56	26	39-6	33	6	17-8
Förste kontorist.....	3	54	51	52-7	33	31	31-7
Förrådsmästare.....	3	57	50	53-7	37	32	35-0
Kontorsskrivare.....	10	56	26	41-0	37	4	19-3
Bokhållare.....	5	61	49	54-8	38	28	33-2
Förste bokhållare.....	3	56	51	53-7	36	32	33-3
Byråassistent.....	3	58	55	56-0	40	37	38-0
Förrådsintendent i lgd Ca 29.....	1	61	61	61-0	41	41	41-0
» » » » 30.....	3	55	38	48-7	34	11	23-7
Summa	107						

¹ och ² se not 1 och 2 å sid. 72.

Tab. 5 (forts.). Av styrelsen konstituerade tjänstemän

Erhållen befattning	Antal tjänstemän	Levnadsålder			Tjänstetid vid verket ¹		
		vid tillträddandet av den nya befattningen					
		högsta	lägsta	i medeltal	högsta	lägsta	i medeltal
d. Vid huvudverkstäder placerade² tjänstemän							
Expeditionsvakt.....	14	55	23	29-8	35	5	8-7
Stationskarl.....	3	52	42	48-3	27	9	20-7
Maskinbiträde.....	4	53	25	39-3	7	3	5-5
Trafikbiträde.....	1	53	53	53-0	35	35	35-0
Förrådsförman.....	3	56	31	46-7	35	10	26-0
Reparatör.....	1	54	54	54-0	23	23	23-0
Kontorist.....	11	56	25	33-6	31	5	12-9
Förste kontorist.....	8	58	47	52-6	40	29	32-6
Förste reparatör.....	3	54	45	49-0	30	10	21-0
Kopist.....	2	43	31	37-0	25	12	18-5
Verkstadsförman.....	30	57	31	46-3	34	8	22-3
Kontorsskrivare.....	3	54	49	51-0	33	29	31-3
Ritare.....	1	54	54	54-0	35	35	35-0
Verkstadsmästare i lgd Ca 19.....	23	61	32	50-5	40	2	26-1
» » » » 20.....	13	63	47	55-2	43	23	31-2
Bokhållare.....	1	61	61	61-0	42	42	42-0
Ingenjör i lgd Ca 21.....	2	55	52	53-5	33	32	32-5
Byråassistent i lgd Ca 23.....	2	60	54	57-0	42	36	39-0
Ingenjör i lgd Ca 23.....	8	32	26	28-6	7	2	4-0
Byråassistent i lgd Ca 24.....	1	58	58	58-0	37	37	37-0
Ingenjör i lgd Ca 25.....	8	53	32	40-6	33	6	15-6
» » » » 27.....	4	58	32	47-3	39	7	26-0
Verkstadsingenjör.....	2	57	52	54-5	30	28	29-0
Förste verkstadsingenjör.....	2	56	55	55-5	29	28	28-5
Summa	150						
B. Tjänstemän, som övertagits med E J							
a. Tjänstemän, placerade² i styrelsen							
Kontorsbiträde (kvinnlig).....	1	31	31	31-0	6	6	6-0
Bokhållare.....	1	55	55	55-0	37	37	37-0
Byråsekreterare i lgd Ca 24.....	1	53	53	53-0	35	35	35-0
Summa	3						
b. Tjänstemän, placerade² vid drifts- avdelningen							
<i>Maskinsektioner</i>							
Förste maskiningenjör.....	1	57	57	57-0	30	30	30-0
Summa	1						
<i>Trafiksektioner</i>							
Stationsskrivare.....	1	49	49	49-0	28	28	28-0
Stationsinspektör i lgd A 24.....	1	48	48	48-0	31	31	31-0
Summa	2						

¹ och ² se not 1 och 2 å sid. 72.

Tab. 5 (forts.). Av distriktscheferne
Anm. Tjänstehavare vid sektionerna i lönegraderna Ca 5—9 ha

Erhållen befattning	Antal tjänstemän								Levnadsålder vid tillträde										
									högsta				lä						
									D				i s						
	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III
A. Personal exklusive tjänstemän, som övertagits med E J																			
<i>Distriktskanslier</i>																			
Kontorsbiträde (kvinnlig)....	3	1	6	—	1	—	—	11	25	24	53	—	24	—	—	53	23	24	24
Banvakt.....	1	—	—	—	—	—	—	1	28	—	—	—	—	—	—	28	28	—	—
Expeditionsvakt (kvinnlig) ..	1	—	—	—	—	—	—	1	23	—	—	—	—	—	—	23	23	—	—
» » » » »	2	—	—	—	2	—	—	4	23	—	—	—	26	—	—	26	23	—	—
Stationskarl.....	—	—	—	—	—	2	—	2	—	—	—	—	—	23	—	23	—	—	—
Banbiträde.....	4	—	—	—	—	—	—	4	57	—	—	—	—	—	—	57	24	—	—
Kanslibiträde (kvinnlig).....	1	2	—	1	—	—	—	4	39	50	—	51	—	—	—	51	39	34	—
» » » » »	—	—	5	1	—	—	—	6	—	—	46	30	—	—	—	46	—	—	39
Reparatör.....	4	1	—	—	1	—	—	6	36	46	—	—	26	—	—	46	27	46	—
Kontorist (kvinnlig).....	—	1	2	—	1	—	—	4	—	51	34	—	49	—	—	51	—	51	27
» » » » »	2	2	6	1	3	3	—	17	41	47	54	24	37	36	—	54	36	43	27
Stationsförman.....	—	—	3	—	—	—	—	3	—	—	48	—	—	—	—	48	—	—	—
Bangårdsmästare.....	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	35	—	—	—	—	35	—	—	32
Förste kontorist.....	1	1	1	—	—	1	—	4	50	40	31	—	—	38	—	50	50	40	31
Förste reparatör.....	2	—	3	—	—	—	—	5	42	—	55	—	—	—	—	55	39	—	32
Ledningsförman.....	1	—	—	—	—	—	—	1	54	—	—	—	—	—	—	54	54	—	—
Verkstadsförman.....	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	38	—	—	—	—	38	—	—	38
Ledningsmästare.....	1	—	—	—	—	—	—	1	61	—	—	—	—	—	—	61	61	—	—
Summa	23	8	28	3	8	6	—	76											
<i>Bansektioner</i>																			
Skrivbiträde.....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	23	—	23	—	—	—
Kontorsbiträde (kvinnlig) ..	2	2	2	1	1	3	—	11	24	23	26	24	23	26	—	26	24	23	23
Banvakt.....	177	108	204	154	123	79	—	845	44	44	59	46	40	50	—	59	23	23	23
Expeditionsvakt.....	3	4	7	1	6	—	—	21	29	35	34	41	33	—	—	41	23	24	23
Banbiträde.....	559	371	430	455	435	336	—	2 586	60	59	60	62	60	60	—	62	23	23	23
Reparatör.....	27	19	10	11	13	11	—	91	55	58	50	47	48	46	—	58	28	25	30
Banförman.....	27	15	15	16	20	14	1	108	51	59	52	38	58	58	46	59	28	25	23
Kontorist (kvinnlig).....	—	1	1	—	4	—	—	6	—	44	29	—	52	—	—	52	—	44	23
» » » » »	7	3	4	4	9	6	—	33	45	56	35	45	47	46	—	56	28	50	23
Trädgårdsmästare.....	2	—	2	—	2	5	—	11	40	—	34	—	33	51	—	51	33	—	32
Banmästare.....	7	9	8	12	13	12	—	61	43	57	45	49	48	54	—	57	41	35	33
Förste kontorist.....	3	1	3	1	—	1	—	9	30	59	51	46	—	55	—	59	29	59	33
Förste reparatör.....	15	7	6	10	17	2	—	57	56	55	53	54	57	40	—	57	28	41	33
Förste banmästare i lgd Ca 16	5	7	4	13	12	14	—	55	52	52	49	54	57	58	—	58	43	38	33
Förste trädgårdsmästare....	1	—	—	—	—	—	—	1	53	—	—	—	—	—	—	53	53	—	—
Ledningsförman.....	7	1	2	2	5	1	—	18	56	48	50	48	58	55	—	58	40	48	43
Förste banmästare i lgd Ca 18	11	15	12	11	5	2	—	56	58	59	59	59	58	60	—	60	48	38	43
Ledningsmästare * * * 19	3	2	—	5	2	—	—	12	51	54	—	56	49	—	—	56	40	46	—
» » » 20	2	—	—	—	—	—	—	2	51	—	—	—	—	—	—	51	51	—	—
Överbanmästare * * * 20	6	2	3	4	1	—	—	16	58	59	60	59	56	—	—	60	53	58	53
» » » 22	1	—	—	—	1	—	—	2	60	—	—	—	53	—	—	60	60	—	—
Summa	865	567	713	700	669	487	1	4 002											

¹ Se not 1 å sid. 72.

Konstituerade tjänstemän

den nya befattningen och med den 1/8 1947 konstituerats av sektionsföreståndarna

den nya befattningen											Tjänstetid vid verket ¹ vid tillträdet											högsta	lägsta
i medeltal											i medeltal												
i k t											i k t											Samtliga distrikt	
IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.			
—	24	—	—	23	24.0	24.0	30.7	—	24.0	—	—	27.5	5.0	5.0	6.2	—	5.0	—	—	5.6	11	5	
—	—	—	—	28	28.0	—	—	—	—	—	—	28.0	5.0	—	—	—	—	—	—	5.0	5	5	
—	—	—	—	23	23.0	—	—	—	—	—	—	23.0	5.0	—	—	—	—	—	—	5.0	5	5	
—	25	—	—	23	23.0	—	—	—	25.5	—	—	24.3	5.0	—	—	—	5.0	—	—	5.0	5	5	
—	—	23	—	23	—	—	—	—	—	23.0	—	23.0	—	—	—	—	—	5.0	—	5.0	5	5	
—	—	—	—	24	34.3	—	—	—	—	—	—	34.3	13.5	—	—	—	—	—	—	13.5	36	5	
51	—	—	—	34	39.0	42.0	—	51.0	—	—	—	43.5	11.0	18.0	—	31.0	—	—	—	19.5	31	7	
30	—	—	—	30	—	—	42.8	30.0	—	—	—	40.7	—	—	8.0	10.0	—	—	—	8.3	11	6	
—	26	—	—	26	30.0	46.0	—	26.0	—	—	—	32.0	8.5	24.0	—	—	6.0	—	—	10.7	24	5	
—	49	—	—	27	—	51.0	30.5	—	49.0	—	—	40.3	—	30.0	7.0	—	29.0	—	—	18.3	30	7	
24	27	32	—	24	38.5	45.0	35.8	24.0	31.3	34.7	—	35.5	11.0	25.0	9.3	6.0	10.7	15.0	—	12.4	29	5	
—	—	—	—	34	—	—	39.3	—	—	—	—	39.3	—	—	9.3	—	—	—	—	9.3	11	6	
—	—	—	—	35	—	—	35.0	—	—	—	—	35.0	—	—	12.0	—	—	—	—	12.0	12	12	
—	—	38	—	31	50.0	40.0	31.0	—	—	38.0	—	39.8	31.0	16.0	13.0	—	—	18.0	—	19.5	31	13	
—	—	—	—	34	40.5	—	42.0	—	—	—	—	41.4	17.5	—	10.7	—	—	—	—	13.4	23	6	
—	—	—	—	54	54.0	—	—	—	—	—	—	54.0	30.0	—	—	—	—	—	—	30.0	30	30	
—	—	—	—	38	—	—	38.0	—	—	—	—	38.0	—	—	7.0	—	—	—	—	7.0	7	7	
—	—	—	—	61	61.0	—	—	—	—	—	—	61.0	34.0	—	—	—	—	—	—	34.0	34	34	
—	—	23	—	23	—	—	—	—	—	23.0	—	23.0	—	—	—	—	—	5.0	—	5.0	5	5	
24	23	25	—	23	24.0	23.0	24.5	24.0	23.0	25.3	—	24.2	5.0	5.0	5.0	5.0	5.0	6.0	—	5.3	7	5	
23	23	23	—	23	30.0	31.3	31.4	29.8	27.9	31.7	—	30.3	6.3	7.5	6.7	6.7	6.2	6.2	—	6.6	25	2	
41	23	—	—	23	25.3	29.5	27.9	41.0	26.2	—	—	28.0	5.0	8.3	7.6	15.0	6.3	—	—	7.3	15	5	
24	23	23	—	23	42.7	43.7	43.3	40.0	40.8	42.3	—	42.1	19.3	20.6	19.5	16.7	17.3	17.3	—	18.5	42	4	
27	29	25	—	25	37.7	38.1	39.8	35.5	40.6	33.4	—	37.6	13.8	15.6	16.7	11.8	14.2	6.0	—	13.4	38	5	
25	27	26	46	25	33.6	34.7	35.7	32.4	37.6	38.8	46.0	35.4	10.3	12.2	13.9	10.5	13.9	16.6	21.0	12.7	38	5	
—	46	—	—	29	—	44.0	29.0	—	49.3	—	—	45.0	—	19.0	11.0	—	28.8	—	—	24.2	34	11	
27	25	23	—	23	34.6	53.3	30.0	34.8	32.0	32.7	—	34.7	13.9	33.0	10.5	15.5	11.0	10.8	—	14.1	38	5	
—	31	26	—	26	36.5	—	33.5	—	32.0	38.4	—	36.0	11.5	—	7.5	—	5.0	11.6	—	9.6	30	4	
37	32	27	—	27	42.1	39.4	42.8	41.7	37.6	38.8	—	40.1	19.9	17.9	16.5	19.2	15.5	16.9	—	17.5	37	9	
46	—	55	—	29	29.7	59.0	43.3	46.0	—	55.0	—	42.1	8.3	32.0	23.3	26.0	—	23.0	—	19.6	33	6	
33	30	38	—	28	41.5	48.4	46.3	44.1	44.9	39.0	—	44.2	18.9	26.4	23.0	21.0	19.7	16.0	—	20.8	35	8	
42	34	36	—	34	46.6	43.9	43.3	45.0	45.0	49.6	—	46.0	24.6	22.9	19.3	25.2	23.8	25.0	—	24.1	38	3	
—	—	—	—	53	53.0	—	—	—	—	—	—	53.0	29.0	—	—	—	—	—	—	29.0	29	29	
43	51	55	—	40	49.7	48.0	49.5	45.5	54.8	55.0	—	50.8	26.3	29.0	31.5	26.0	34.6	23.0	—	29.1	39	15	
42	52	49	—	38	53.3	53.5	54.0	53.8	54.6	54.5	—	54.8	32.4	33.2	32.8	34.1	34.0	31.5	—	33.1	41	15	
49	44	—	—	40	45.3	50.0	—	50.6	46.5	—	—	48.5	26.0	25.0	—	29.0	27.5	—	—	27.3	34	21	
—	51	—	—	51	51.0	—	—	—	—	—	—	51.0	30.5	—	—	—	—	—	—	30.5	31	30	
49	56	—	—	49	55.3	58.5	58.0	52.8	56.0	—	—	55.6	35.0	36.0	36.0	34.0	36.0	—	—	35.1	42	30	
—	53	—	—	53	60.0	—	—	—	53.0	—	—	56.5	38.0	—	—	—	35.0	—	—	36.5	38	35	

Tab. 5 (forts.). Av distriktscheferna

Erhållen befattning	Antal tjänstemän								Levnadsålder vid tillträddandet									
									högsta							låg		
	D i s t																	
I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III
<i>Maskinsektioner</i>																		
Städerska å tågfarja	—	—	3	—	—	—	3	—	—	56	—	—	—	—	56	—	—	35
Vagnstäderska	42	—	—	—	8	10	60	59	—	—	—	44	49	—	59	25	—	—
Kontorsbiträde (kvinnlig)	1	2	2	1	1	1	8	26	27	29	27	32	23	—	32	26	24	27
Eldare å tågfarja	—	—	7	—	—	—	7	—	—	40	—	—	—	—	40	—	—	26
Expeditionsvakt	1	—	2	3	3	1	10	23	—	27	27	26	23	—	27	23	—	23
Matros	—	—	6	—	—	—	6	—	—	42	—	—	—	—	42	—	—	25
Stationskarl	423	385	488	447	338	393	2 474	52	51	49	48	49	56	—	56	23	23	22
Maskinbiträde	57	40	36	11	11	66	221	59	57	58	53	58	57	—	59	29	25	26
Maskinvakt å tågfarja	—	—	8	—	—	—	8	—	—	49	—	—	—	—	49	—	—	38
Motorman å	—	—	5	—	—	—	5	—	—	50	—	—	—	—	50	—	—	33
Rorgångare	—	—	7	—	—	—	7	—	—	57	—	—	—	—	57	—	—	46
Timmerman å tågfarja	—	—	1	—	—	—	1	—	—	41	—	—	—	—	41	—	—	41
Vagnskötare	3	1	4	—	—	—	8	47	29	31	—	—	—	—	47	37	29	25
Båtsman	—	—	4	—	—	—	4	—	—	59	—	—	—	—	59	—	—	51
Förrädsman	1	—	2	—	—	—	3	53	—	61	—	—	—	—	61	53	—	51
Förste motorman	—	—	3	—	—	—	3	—	—	59	—	—	—	—	59	—	—	40
Lokeldare	171	109	204	173	145	147	5 954	48	40	44	39	35	40	31	48	24	24	24
Reparatör	70	59	58	38	42	36	303	59	55	57	55	58	59	—	59	24	24	26
Rälsbussförare	—	—	—	—	—	—	17	—	—	—	—	—	—	—	42	—	—	—
Kontorist	3	5	5	4	5	3	25	49	58	59	52	35	42	—	59	30	23	25
Maskinskötare å tågfarja	—	—	4	—	—	—	4	—	—	55	—	—	—	—	55	—	—	40
Motorvagnsförare	—	—	14	4	1	—	19	—	—	40	35	25	—	—	40	—	—	25
Rälsbussförare	—	—	—	—	—	12	12	—	—	—	—	—	37	—	37	—	—	—
Stallförmän	5	2	1	4	8	3	23	57	53	55	53	58	55	—	58	35	48	55
Vagnförmän	6	5	6	2	4	2	25	58	57	60	53	55	58	—	60	36	35	30
Förste kontorist	4	2	2	2	2	2	14	62	51	62	48	53	57	—	62	53	37	53
Förste reparatör	30	21	31	14	15	15	126	58	59	60	58	57	57	—	60	34	47	31
Lokförare i lgd Ca 14	—	—	—	2	—	29	31	—	—	31	—	—	57	—	57	—	—	—
» » » 16	195	125	158	79	63	99	719	53	57	52	54	55	59	—	59	28	28	28
Tredje maskinist	—	—	2	—	—	—	2	—	—	37	—	—	—	—	37	—	—	34
Tredje styrman	—	—	1	—	—	—	1	—	—	46	—	—	—	—	46	—	—	46
Vagnmästare i lgd Ca 16	5	5	5	2	3	1	21	62	58	62	55	56	43	—	62	58	46	53
Verkstadsförmän	4	—	4	2	6	3	19	59	—	59	58	59	53	—	59	54	—	49
Verkstadsmästare i lgd Ca 16	—	—	1	—	—	—	1	—	—	59	—	—	—	—	59	—	—	59
Vagnmästare » » » 19	—	1	1	—	—	—	2	—	61	52	—	—	—	—	61	—	61	52
Verkstadsmästare » » » 19	3	—	1	1	2	1	8	58	—	61	51	59	60	—	61	36	—	61
Lokmästare » » » 20	1	3	4	4	3	—	15	54	56	58	59	55	—	—	59	54	52	53
Verkstadsmästare » » » 20	—	1	1	—	—	—	2	—	60	55	—	—	—	—	60	—	60	55
Lokmästare » » » 22	6	2	3	2	3	1	17	63	58	60	58	60	61	—	63	54	52	58
Summa	1 031	768	1 084	795	663	842	5 518	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Trafiksektioner</i>																		
Effektvärdare (kvinnlig)	6	1	4	—	1	—	12	45	29	42	—	26	—	—	45	26	29	35
» » »	1	—	—	—	—	—	1	24	—	—	—	—	—	—	24	24	—	—
Tågstäderska	1	—	—	—	1	—	2	41	—	—	—	42	—	—	42	41	—	—
Vagnstäderska	—	24	22	5	—	—	51	—	50	57	41	—	—	—	57	—	25	23
Skrivbiträde	—	—	—	—	1	1	2	—	—	—	—	28	26	—	28	—	—	—
Kontorsbiträde (kvinnlig)	18	16	17	7	4	3	65	51	46	29	29	26	27	—	51	23	24	23
Stationskarl	1 152	820	941	525	281	429	4 148	52	51	57	48	42	48	—	57	23	23	23
Maskinbiträde	—	5	—	1	—	—	6	—	56	58	—	—	—	—	58	—	47	—
Trafikbiträde	429	229	337	108	76	144	1 323	59	58	60	59	59	60	—	60	25	26	25
Kanslibiträde (kvinnlig)	14	8	6	—	—	1	29	58	53	30	—	—	36	—	58	25	21	25
» » »	27	6	6	2	—	—	41	35	54	31	31	—	—	—	54	25	28	25
Reparatör	1	1	1	1	—	—	4	52	29	53	47	—	—	—	53	52	29	53
Transport	1 649	1110	1 334	649	364	578	5 684	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

¹ Se not 1 å sid. 72.

Konstituerade tjänstemän

den nya befattningen											Tjänstetid vid verket ¹ vid tillträdet												
i medeltal											i medeltal											högsta	lägsta
i k t																						Samtliga distrikt	
V	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.			
				35			46.7					46.7			18.0					18.0	27	11	
	26	33		25	39.5				35.9	43.6		39.7	9.3				5.1	9.0		7.2	26	5	
27	32	23		23	26.0	25.5	28.0	27.0	32.0	23.0		26.9	5.0	5.0	5.0	5.0	9.0	5.0		5.5	9	5	
				26			32.1					32.1			4.3					4.3	6	3	
23	25	23		23	23.0		25.0	24.3	25.7	23.0		24.6	5.0		5.0	5.0	5.3	5.0		5.1	6	5	
				25			35.3					35.3			4.5					4.5	7	3	
23	23	23		22	27.6	27.6	27.5	27.3	27.0	28.2		27.5	5.0	5.4	5.1	5.5	5.2	5.4		5.3	29	4	
26	29	24		24	46.3	43.8	46.2	44.2	47.7	38.4		43.2	22.9	22.3	23.2	20.5	24.9	16.1		20.7	39	5	
				38			40.5					40.5			14.1					14.1	23	11	
				33			38.2					38.2			11.8					11.8	21	6	
				46			51.3					51.3			26.0					26.0	35	20	
				41			41.0					41.0			6.0					6.0	6	6	
				25	41.3	29.0	28.8					33.5	15.7	10.0	7.3					10.8	18	6	
				51			55.8					55.8			31.8					31.8	37	26	
				51	53.0		56.0					55.0	33.0		36.0					35.0	43	29	
				40			50.7					50.7			25.3					25.3	34	13	
24	24	24	26	24	29.1	27.8	30.3	27.7	27.8	28.0	28.4	28.6	6.8	6.6	6.6	6.6	6.5	7.0	7.0	6.7	28	5	
27	27	25		24	35.5	35.2	44.7	38.0	42.5	36.7		38.6	12.2	12.5	20.9	13.5	19.5	12.7		15.2	41	4	
				24						29.9		29.9						6.9		6.9	18	2	
27	27	31		23	42.0	41.6	32.4	33.5	29.8	34.7		35.3	22.3	23.0	13.2	14.3	8.2	13.0		15.4	39	5	
				40			46.3					46.3			25.3					25.3	33	13	
33	25			25			30.6	34.3	25.0			31.1			9.0	11.3	7.0			9.4	12	6	
		24		24						29.4		29.4						7.9		7.9	18	5	
51	55	47		35	50.2	50.5	55.0	52.3	53.1	50.7		51.9	27.4	30.0	31.0	30.5	30.8	29.0		29.7	34	11	
50	37	41		30	52.2	47.6	48.2	51.5	48.5	49.5		49.4	31.0	25.8	25.7	24.0	23.3	28.5		26.7	40	8	
44	52	47		37	58.3	44.0	57.5	46.0	52.5	52.0		52.6	36.8	26.0	38.5	27.5	33.5	31.5		32.9	44	19	
36	35	29		29	51.0	53.1	48.1	49.4	49.3	45.9		49.7	28.6	31.2	24.2	24.5	28.3	21.6		26.6	40	5	
31		26		26			31.0			37.8		37.4			9.5		14.9			14.6	30	6	
29	29	28		28	33.8	33.9	32.8	34.6	34.3	42.4		34.9	11.4	12.1	11.0	12.5	12.0	22.6		13.1	41	4	
				34			35.5					35.5			3.5					3.5	5	2	
				46			46.0					46.0			6.0					6.0	6	6	
50	44	43		43	59.8	51.4	56.0	52.5	51.0	43.0		54.1	40.0	32.4	34.0	33.0	30.0	25.0		34.0	43	25	
49	51	46		46	56.5		52.3	53.5	54.2	48.7		53.3	34.3		22.0	32.0	33.0	26.0		29.7	41	12	
				59			59.0					59.0			41.0					41.0	41	41	
				52		61.0	52.0					56.5		43.0	10.0					26.5	43	10	
51	48	60		36	50.0		61.0	51.0	53.5	60.0		53.6	25.0		39.0	32.0	34.0	28.0		30.3	39	13	
51	50			50	54.0	53.3	55.5	54.8	52.0			54.3	35.0	34.3	34.5	35.0	33.0			34.3	40	30	
				55		60.0	55.0					57.5		42.0	37.0					39.5	42	37	
47	55	61		47	59.2	55.0	59.0	52.5	58.0	61.0		57.8	39.0	37.0	40.3	33.5	38.3	40.0		38.3	45	28	
				26	37.8	29.0	40.3		26.0			36.9	5.3	5.0	5.3		8.0			5.5	8	5	
				24	24.0							24.0	6.0							6.0	6	6	
	42			41	41.0				42.0			41.5	6.0				10.0			8.0	10	6	
23				23		33.5	38.6	34.6				35.8		5.3	6.7	6.6				6.0	26	5	
	28	26		26					28.0	26.0		27.0					5.0	5.0		5.0	5	5	
24	23	24		23	26.8	28.1	25.3	25.4	27.0	25.3		26.5	6.3	5.1	5.2	5.4	5.0	5.7		5.6	28	5	
23	23	23		23	27.0	26.8	27.0	26.3	27.0	28.3		27.0	5.1	5.2	5.2	5.1	5.2	5.4		5.2	33	3	
58				47		52.0		58.0				53.0		27.4		40.0				29.5	33	14	
25	25	24		24	37.4	40.5	38.3	36.6	36.4	39.0		38.2	14.9	18.0	16.7	15.2	13.6	17.5		16.1	41	5	
		36		21	45.3	36.4	27.8			36.0		38.9	24.8	11.9	7.3			16.0		17.3	36	6	
25				25	29.6	37.5	28.2	28.0				30.5	8.5	15.7	8.5	9.5				9.6	36	6	
47				29	52.0	29.0	53.0	47.0				45.3	29.0	10.0	30.0	26.0				23.8	30	10	

Tab. 5 (forts.). Av distriktscheferna

Erhållen befattning	Antal tjänstemän								Levnadsålder vid tillträddande																			
									högsta					D i s														
									I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	Samtl.	I	II	III			
	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	
Transport	1 649	1 110	1 334	649	364	578	—	5 684																				
Rälsbussförare i lgd Ca 11..	—	—	—	—	—	19	—	19	—	—	—	—	—	37	—	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Konduktör.....	124	123	119	35	31	42	—	474	55	54	58	51	46	58	—	58	28	27	2									
Förste portvakt.....	1	—	—	—	—	—	—	1	56	—	—	—	—	—	—	56	56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Stationsförman.....	74	48	37	17	8	14	—	198	56	58	58	58	51	56	—	58	31	29	3									
Vagnförman.....	—	2	3	—	—	—	—	5	55	53	—	—	—	—	—	55	—	55	4									
Rälsbussförare i lgd Ca 12..	14	7	13	13	22	22	—	91	47	41	38	42	47	41	—	47	28	27	2									
Kontorist (kvinnlig).....	3	1	—	—	—	1	—	5	29	44	—	—	—	—	—	45	—	45	27	44	—	—	—	—	—	—		
*	206	115	143	62	50	58	—	634	60	60	60	60	57	60	—	60	27	28	2									
Bangårdsmästare.....	24	16	11	2	—	1	—	54	59	59	57	57	—	55	—	59	51	51	5									
Förste reparatör.....	1	—	—	—	—	—	—	1	37	—	—	—	—	—	—	37	37	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Tågmästare.....	48	45	36	16	13	16	—	174	59	58	59	58	57	59	—	59	49	49	5									
Förste kontorist.....	91	63	62	34	32	24	—	306	62	62	62	60	58	55	—	62	33	49	3									
Stationsmästare i lgd Ca 16.	43	49	62	37	20	39	—	250	60	61	62	61	60	61	—	62	44	37	4									
Vagnmästare.....	—	—	1	—	—	—	—	1	—	58	—	—	—	—	—	58	—	5										
Verkstadsförman.....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	40	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Stationsmästare i lgd Ca 18.	37	34	47	47	18	25	2	210	62	63	63	62	62	62	49	63	50	51	4									
*	14	28	25	26	16	9	—	118	62	62	62	62	61	63	—	63	53	55	5									
Summa	2 329	1 641	1 893	938	574	849	2	8 226																				
B. Tjänstemän, som övertagits med E J																												
<i>Bansektioner</i>																												
Banbiträden.....	21	—	1	—	—	33	—	55	55	—	49	—	—	59	—	59	26	—	4									
<i>Maskinsektioner</i>																												
Maskinbiträde.....	—	—	—	—	—	1	13	14	—	—	—	—	—	43	63	63	—	—	—									
Rälsbussförare i lgd Ca 12..	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	45	—	45	—	—	—									
Förste reparatör.....	—	—	—	—	—	1	2	3	—	—	—	—	—	55	32	55	—	—	—									
Lokförare i lgd Ca 14.....	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	50	—	50	—	—	—									
*	—	—	1	—	—	—	—	1	—	44	—	—	—	—	—	44	—	—	4									
Summa	—	—	1	—	—	4	15	20																				
<i>Trafiksektioner</i>																												
Stationskarl.....	—	—	3	—	—	—	—	3	—	24	—	—	—	—	—	24	—	—	2									
Trafikbiträde.....	—	—	9	—	—	—	—	9	—	59	—	—	—	—	—	59	—	—	4									
Rälsbussförare i lgd Ca 12..	—	—	—	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	47	—	47	—	—	—									
Kontorist.....	—	1	1	—	—	2	—	4	31	25	—	—	—	45	—	45	—	31	2									
Förste reparatör.....	1	—	—	—	—	—	—	1	35	—	—	—	—	—	—	35	35	—	—									
Stationsmästare i lgd Ca 16.	—	—	2	—	—	1	—	3	—	58	—	—	—	47	—	47	—	—	—									
*	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	58	—	58	—	—	—									
*	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	58	—	58	—	—	—									
Summa	1	1	15	—	—	8	—	25																				

1 Se not 1 å sid. 72.

konstituerade tjänstemän

av den nya befattningen										Tjänstetid vid verket ¹ vid tillträdet												
ta					i medeltal					i medeltal					högsta		lägsta					
i k t															högsta		lägsta					
IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	I	II	III	IV	V	VI	VII	Samtl.	Samtliga distrikt	
—	—	25	—	25	—	—	—	—	—	31·2	—	31·2	—	—	—	—	—	7·8	—	7·8	17	5
29	31	30	—	26	35·1	32·8	36·7	37·1	36·2	44·0	—	36·0	12·3	11·3	15·1	15·2	13·3	22·8	—	13·9	40	8
—	—	—	—	56	56·0	—	—	—	—	—	—	56·0	29·0	—	—	—	—	—	—	—	29·0	29
37	37	32	—	29	44·2	45·2	46·5	50·6	44·0	46·3	—	45·6	21·7	23·2	24·4	26·5	19·1	25·2	—	23·1	37	9
—	—	—	—	40	—	55·0	46·0	—	—	—	—	49·6	—	32·0	25·3	—	—	—	—	—	28·0	35
28	32	24	—	24	35·9	31·4	33·8	32·5	36·7	32·7	—	34·2	12·0	8·6	10·1	10·6	12·6	10·3	—	11·0	24	5
—	—	45	—	27	27·7	44·0	—	—	—	45·0	—	34·4	8·7	25·0	—	—	—	—	—	—	15·6	27
31	29	29	—	27	37·3	37·8	37·9	44·3	37·3	41·4	—	38·6	15·2	16·0	17·4	21·8	15·7	21·6	—	17·1	41	7
50	—	55	—	50	54·7	56·8	54·9	53·5	—	55·0	—	55·3	32·7	33·6	33·4	35·0	—	37·0	—	33·3	41	27
—	—	—	—	37	37·0	—	—	—	—	—	—	37·0	8·0	—	—	—	—	—	—	—	8·0	8
50	50	51	—	49	54·1	52·2	55·0	53·7	53·7	55·2	—	53·8	32·9	31·1	33·8	32·8	34·3	35·5	—	32·9	41	16
46	48	39	—	33	53·5	54·5	51·9	52·7	53·3	48·1	—	52·8	33·4	34·4	30·7	33·0	32·5	30·0	—	32·6	43	12
33	32	42	—	32	53·5	51·1	53·4	54·7	53·1	51·8	—	52·9	33·2	31·2	33·9	33·3	32·4	31·0	—	32·6	42	13
—	—	—	—	58	—	—	58·0	—	—	—	—	58·0	—	—	35·0	—	—	—	—	—	35·0	35
—	—	40	—	40	—	—	—	—	—	40·0	—	40·0	—	—	—	—	—	21·0	—	—	21·0	21
50	50	50	43	41	56·8	57·8	55·5	56·7	56·0	56·3	46·0	56·4	36·6	37·7	38·1	37·0	36·2	34·9	22·0	36·8	45	21
51	56	52	—	51	58·6	59·0	58·6	57·8	58·9	58·0	—	58·5	40·4	40·8	40·0	38·7	40·3	41·8	—	40·1	44	33
—	—	29	—	26	41·5	—	49·0	—	—	49·6	—	46·5	13·4	—	27·0	—	—	24·0	—	20·0	34	3
—	—	43	26	26	—	—	—	—	—	43·0	39·4	39·6	—	—	—	—	—	12·0	16·4	16·1	43	3
—	—	45	—	45	—	—	—	—	—	45·0	—	45·0	—	—	—	—	—	9·0	—	9·0	9	9
—	—	55	29	29	—	—	—	—	—	55·0	30·5	38·7	—	—	—	—	—	24·0	2·5	9·7	24	2
—	—	50	—	50	—	—	—	—	—	50·0	—	50·0	—	—	—	—	—	29·0	—	29·0	29	29
—	—	—	—	44	—	—	44·0	—	—	—	—	44·0	—	—	25·0	—	—	—	—	25·0	25	25
—	—	—	—	24	—	—	24·0	—	—	—	—	24·0	—	—	6·0	—	—	—	—	6·0	6	6
—	—	—	—	45	—	—	52·1	—	—	—	—	52·1	—	—	30·1	—	—	—	—	30·1	36	26
—	—	40	—	40	—	—	—	—	—	42·7	—	42·7	—	—	—	—	—	17·7	—	17·7	19	15
—	—	24	—	24	—	31·0	25·0	—	—	34·5	—	31·3	—	13·0	7·0	—	—	15·5	—	12·8	26	5
—	—	—	—	35	—	—	—	—	—	—	—	35·0	—	—	—	—	—	—	—	17·0	17	17
—	—	47	—	47	—	—	55·0	—	—	47·0	—	52·3	—	—	35·5	—	—	29·0	—	33·3	39	29
—	—	58	—	58	—	—	—	—	—	58·0	—	58·0	—	—	—	—	—	40·0	—	40·0	40	40
—	—	58	—	58	—	—	—	—	—	58·0	—	58·0	—	—	—	—	—	39·0	—	39·0	39	39

Tab. 6. Sjukstatistik

Införes från och med år 1949

Tab. 7. Lönestatistik

Banarbetarnas löneförhållanden

Banarbetarnas anställnings- och lönevillkor ha under året varit reglerade på grundval av den 10 mars 1948 träffat, retroaktivt från årets ingång gällande kollektivavtal.

För olika ortsgrupper upptager avtalet följande grundtimlöner jämte rörligt tillägg att gälla för grovarbetare vid arbete med timlön.

Ortsgrupp	Grundtimlön öre	Rörligt tillägg öre	Totalt öre
1	148	33	181
2	159	33	192
3	169	33	202
4	180	33	213
5	185	33	218

För särskilt yrkeskunniga arbetare utgå tillägg till förestående löner med högst 15 öre/tim. i den lägre yrkesgruppen och med högst 30 öre/tim. i den högre yrkesgruppen.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis resp. per vissa större arbetsföretag över de uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under år 1948 vid arbete på ordinarie tid med fördelning på olika ortsgrupper. Tabellen lämnar därjämte vissa uppgifter beträffande under året utfört arbete mot timlön utöver ordinarie arbetstid.

Såsom av tabellen framgår har löneinkomsten vid arbete på ordinarie tid i genomsnitt per arbetare och timme utgjort 230 öre, vilket innebär en ökning med 18 öre i jämförelse med år 1947.

Av under året anställda arbetare, exkl. arbetare sysselsatta vid SJ vedavverkningar, utgörande 10 379 man (f. å. 9 799 man), voro 29 % (f. å. 34 %) sysselsatta med ackordsarbeten.

Arbete på övertid har förekommit i betydligt mindre omfattning än föregående år (349 342 timmar mot 429 349 år 1947).

SJ utgifter för banarbetarna tillkommande sociala förmåner, såsom semesterlön och semesterersättning, läkar- och sjukhusvård samt begravningshjälp, har under året uppgått till 16,1 öre per arbetstimme. Om härtill lägges SJ kostnader för arbetarnas pensionering, vilka kunna uppskattas till omkring 30 öre per arbetstimme, kommer man således upp till en totalkostnad för sociala förmåner av i runt tal 46 öre per arbetstimme.

Tab. 7 (forts.). Banarbetarnas
 Genomsnittliga löneinkomster under

Bansektion nr	Arbete mot timlön å ordinarie tid											Antal anställda arbetare i medel- tal	
	Antal anställda arbetare i medel- tal	Löneinkomst, öre per timme											
		Arbetare utan särskild yrkeskunnighet					Särskild yrkeskunniga arbetare						
		Ortsgrupp					Ortsgrupp						
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	Medel- tal		
1	172	—	192	202	213	—	—	214	223	235	—	202	101
2	241	181	192	202	—	—	199	210	226	—	—	199	99
3	285	—	191	202	—	—	—	214	225	—	—	208	119
4	205	—	192	202	213	218	—	211	229	238	—	203	109
5	145	181	192	204	213	—	—	217	222	241	—	211	70
6	139	—	192	204	213	—	—	220	229	243	—	211	33
7	112	—	192	202	213	—	—	207	226	—	—	203	31
8	205	181	192	202	—	—	211	216	232	—	—	201	153
9	288	181	193	203	213	—	202	219	227	234	—	201	75
10	262	181	192	202	—	—	200	216	225	—	—	200	153
11	256	181	192	202	—	—	203	217	225	—	—	194	90
12	308	181	192	202	—	—	202	216	230	—	—	196	112
13	266	—	—	—	215	221	—	—	—	228	241	219	43
14	276	—	—	202	213	218	—	—	222	233	238	214	168
15	364	—	192	203	—	—	—	213	227	—	—	205	88
16	165	—	192	202	213	219	—	218	230	236	240	211	121
17	182	—	—	—	215	225	—	—	—	239	249	220	98
18	217	—	—	—	—	231	—	—	—	—	253	235	33
19	297	—	—	—	—	244	—	—	—	—	267	247	37
20	345	—	—	—	—	226	—	—	—	—	248	230	107
21	463	—	—	—	217	225	—	—	—	236	242	221	71
23	211	—	—	—	220	231	—	—	—	253	252	231	48
24	119	—	—	—	216	218	—	—	—	228	247	229	146
25	246	181	192	202	—	—	196	209	222	—	—	195	103
26	107	181	192	202	—	—	197	209	226	—	—	192	45
27	101	181	192	202	—	—	196	207	222	—	—	188	54
28	233	181	192	202	—	—	201	214	226	—	—	190	16
29	209	181	192	202	—	—	203	214	228	—	—	193	23
30	190	181	192	202	—	—	209	209	224	—	—	194	37
31	200	—	192	202	214	—	—	213	225	231	—	198	74
32	157	181	192	202	—	—	206	211	226	—	—	192	17
33	108	—	192	204	—	—	—	211	224	239	—	198	29
34	57	—	192	202	—	—	—	222	229	—	—	203	39
35	64	—	192	202	—	—	—	215	222	—	—	200	53
36	80	182	192	202	214	—	196	212	229	—	—	193	7
37 drs	33	—	193	202	—	—	—	207	224	—	—	195	3
Elektrifiering, centrala arb.- ledningen....	77	—	192	202	216	238	—	211	221	231	259	209	81
Dubbelspårs- byggnader:													
Katrineholm— Åby	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Järna— Katrineholm	5	—	192	—	—	—	—	207	232	—	—	195	107
Katrineholm— Pålsboda....	1	—	193	202	—	—	—	207	260	—	—	198	44
Falköping— Herrljunga	3	187	192	—	—	—	—	207	—	—	—	198	54
Mjölby— Tranås	6	—	192	—	—	—	—	229	—	—	—	211	23
Gårdsjö— Skövde	2	—	192	—	—	—	—	212	—	—	—	212	56
Löneinkomst i medeltal	—	181	192	202	215	230	202	214	226	236	251	208	—
Ant. arb.	7 402	585	2 037	1 394	987	1 127	59	300	477	190	246	—	2 977

Anm. I tabellen ingå ej arbetare med nedsatt timlön och ej heller arbetare, sysselsatta med vedavverkning för SJ räkning.

löneförhållanden

år 1948 för banarbetare

Ackordsarbete på ordinarie tid											Total genomsnittlig löneinkomst, öre per tim. för timlöns- och ackords- arbete	Arbete mot timlön utöver ordinarie arbetstid		
Löneinkomst, öre per timme												Procent- tillägg kr.	Antal timmar	Genomsnitt- ligt tillägg, öre per timme
Arbetare utan särskild yrkeskunnighet					Säkilt yrkeskunniga arbetare					Med- del- tal				
Ortsgrupp					Ortsgrupp									
1	2	3	4	5	1	2	3	4	5					
—	259	293	295	—	—	276	308	325	—	270	227	16 442	11 883	138
237	264	292	—	—	231	291	307	—	—	273	220	6 620	4 965	133
—	270	280	—	—	—	274	307	—	—	286	231	16 602	13 073	127
—	261	279	276	—	—	288	295	307	—	271	226	15 805	10 899	145
245	265	262	319	—	—	266	280	335	—	291	238	11 324	7 840	144
—	278	277	297	—	—	248	280	303	—	283	225	2 155	1 570	137
—	269	278	311	—	—	—	288	—	—	277	220	4 130	2 871	144
262	271	298	—	—	—	304	322	—	—	278	234	15 327	11 654	132
261	269	266	277	—	—	268	265	299	—	268	215	14 161	13 075	108
256	261	277	—	—	306	280	300	—	—	271	226	26 790	20 826	129
276	273	279	—	—	238	321	269	—	—	276	215	9 490	7 494	127
258	265	278	—	—	276	252	297	—	—	266	215	21 513	24 786	87
—	—	—	278	297	—	—	—	269	309	284	228	12 703	8 013	159
—	—	270	289	308	—	—	309	290	318	287	242	18 600	14 155	131
—	281	272	—	—	—	286	311	—	—	277	219	25 559	15 154	169
—	274	264	280	293	—	306	295	284	288	274	238	11 861	9 796	121
—	—	—	289	286	—	—	—	303	355	289	244	9 690	6 751	144
—	—	—	—	317	—	—	—	—	312	316	246	10 974	8 264	133
—	—	—	—	319	—	—	—	—	353	324	256	29 871	17 772	168
—	—	—	—	294	—	—	—	—	298	294	245	16 170	9 389	172
—	—	—	293	320	—	—	—	313	329	299	231	16 492	12 429	133
—	—	—	275	304	—	—	—	—	333	301	244	4 545	3 084	147
—	—	—	326	330	—	—	—	—	352	334	287	38 612	26 866	144
271	269	272	—	—	247	275	265	—	—	270	217	17 844	13 840	129
241	254	293	—	—	—	—	—	—	—	259	212	5 743	4 297	134
253	258	305	—	—	283	—	294	—	—	256	212	3 656	2 616	140
242	255	255	—	—	—	293	281	—	—	251	194	23 676	19 497	121
244	260	298	—	—	—	—	—	—	—	257	199	10 619	7 846	135
271	257	286	—	—	—	323	292	—	—	263	205	6 582	5 228	126
—	265	284	301	—	—	298	310	302	—	275	219	8 303	6 609	126
280	299	327	—	—	228	—	—	—	—	295	201	7 818	6 237	125
—	282	298	—	—	—	261	413	—	—	296	219	1 691	1 605	105
—	273	299	—	—	—	261	309	—	—	283	236	2 034	1 979	103
—	293	304	—	—	—	317	282	—	—	297	244	3 938	3 934	100
210	285	298	315	—	—	—	—	—	—	280	200	4 087	3 060	134
—	279	267	—	—	—	330	—	—	—	279	201	2 137	2 203	97
—	279	274	302	—	—	281	262	303	—	277	244	2 894	3 168	91
—	277	316	—	—	—	—	—	—	—	295	293	377	259	146
—	292	—	—	—	—	298	317	—	—	294	290	3 007	3 079	98
—	304	307	—	—	—	294	315	—	—	305	304	1 156	918	126
298	—	—	—	—	—	—	—	—	—	298	292	—	—	—
—	325	—	—	—	—	312	—	—	—	321	296	476	298	—
—	304	—	—	—	—	—	—	—	—	304	300	206	60	343
266	273	281	290	311	285	294	305	316	344	284	230	461 680	349 342	132
248	1 082	652	421	381	1	38	88	19	47	—	—	—	—	—

Tab. 8. Förbrukning

A. Förbrukningspriser

(Medeltal av under olika

	Januari—december	
	1948	+ — mot f. å.
Stenkol, utländska kr. pr ton	79·58	+ 12·91
» svenska » » »	38·00	—
Loktorv » » »	55·83	+ 4·16
Lokved ¹ » » m ³	24·00	—
Slipersved » » »	10·00	—
Bensin ² } vid lev. i tankvagn kr. pr 100 l	56·75	+ 24·75
Lättbentyl ² } » » tankbil » » »	57·83	+ 24·16
Motyl 25 ² } » » fat » » »	59·58	+ 25·75
Putsfotogen ³ » » » tankvagn » » »	14·92	+ 1·75
Solarolja » » »	14·33	+ 3·16
Eldningsolja nr 1 vid lev. i tankvagn » » »	14·58	+ 2·58
» 1 » » fat » » »	13·83	+ 1·83
» 2 » » tankvagn » » »	13·58	+ 2·58
Lokolja » » » kg	27·50	+ 2·50
Vagnsolja » » »	25·50	+ 2·50
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell kr. pr ton	335·00	—
» nya, fullängdiga, svensk tillv., andra mo- deller » » »	335·00	—
» brukbara » » »	170·00	—
Sliprar ⁴ , vanliga, 2·7 m, I—III, VI o. VII distr. kr. pr st.	8·00	—
» » 2·7 » IV » V » » » »	7·50	—
» » 2·5 » I—III, VI o. VII » » » »	7·55	—
» » 2·5 » IV » V » » » »	7·25	—
» impregn., 2·7 » I—III, VI o. VII » » » »	10·25	—
» » 2·7 » IV » V » » » »	9·75	—
» » 2·5 » I—III, VI o. VII » » » »	9·80	—
» » 2·5 » IV » V » » » »	9·50	—

¹ Inkl. beräknade särskilda ökade omkostnader i jämförelse med stenkol, såsom fraktmerkostnader, kostnader för ändringar å lok och spår, för vedkapningsmaskinerier m. m.

² Inkl. i inköpskostnaden ingående skatt, januari—mars 18 och april—december 45 öre per liter för oblandad bensin och 13·5 resp. 33·75 öre pr liter för i bentyl och motyl ingående (75 %) bensin. Denna skatt har dock av staten återburits till SJ för den mängd bensin, som förbrukats i järnvägsdrift, men ej för den mängd, som förbrukats i bildrift.

³ Användes även som motorbränsle.

⁴ Beträffande anskaffningskostnad i medeltal per sliper, se tab. 8 C 3 sid. 90.

och underhåll m. m.

på vissa materialier
månader tillämpade å-priser)

Januari—mars		April—juni		Juli—september		Oktober—december	
1948	+ — mot f. å.	1948	+ — mot f. å.	1948	+ — mot f. å.	1948	+ — mot f. å.
75·00	+ 10·00	75·00	+ 10·00	78·33	+ 11·66	90·00	+ 20·00
38·00	—	38·00	—	38·00	—	38·00	—
55·00	+ 5·00	55·00	+ 5·00	55·00	+ 3·33	58·33	+ 3·33
24·00	—	24·00	—	24·00	—	24·00	—
10·00	—	10·00	—	10·00	—	10·00	—
34·00	— 0·33	65·00	+ 34·00	65·00	+ 34·00	63·00	+ 31·33
35·33	+ 0·33	66·00	+ 33·00	66·00	+ 33·00	64·00	+ 30·33
36·33	+ 1·33	68·00	+ 35·00	68·00	+ 35·00	66·00	+ 31·67
14·67	+ 1·67	15·00	+ 2·00	15·00	+ 2·00	15·00	+ 1·33
12·33	+ 0·66	15·00	+ 4·00	15·00	+ 4·00	15·00	+ 4·00
13·33	+ 1·33	15·00	+ 3·00	15·00	+ 3·00	15·00	+ 3·00
13·33	+ 1·33	14·00	+ 2·00	14·00	+ 2·00	14·00	+ 2·00
12·33	+ 1·33	14·00	+ 3·00	14·00	+ 3·00	14·00	+ 3·00
25·00	—	25·00	—	25·00	—	35·00	+ 10·00
23·00	—	23·00	—	23·00	—	33·00	+ 10·00
335·00	—	335·00	—	335·00	—	335·00	—
335·00	—	335·00	—	335·00	—	335·00	—
170·00	—	170·00	—	170·00	—	170·00	—
8·00	—	8·00	—	8·00	—	8·00	—
7·50	—	7·50	—	7·50	—	7·50	—
7·55	—	7·55	—	7·55	—	7·55	—
7·25	—	7·25	—	7·25	—	7·25	—
10·25	—	10·25	—	10·25	—	10·25	—
9·75	—	9·75	—	9·75	—	9·75	—
9·80	—	9·80	—	9·80	—	9·80	—
9·50	—	9·50	—	9·50	—	9·50	—

C 1. Upptagna och nedlagda

	I spår vid årets början			U p p t a g n a				Summa
	Oimpregnerade	Impregnerade	Summa	vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavståndet		
				Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	
	A n t a l							
<i>Huvudspår:</i>								
I distriktet	2 281 817	1 084 755	3 366 572	194 566	29 935	3 428	496	228 425
II »	1 646 840	912 481	2 559 321	142 824	51 180	289	103	194 396
III »	1 712 912	1 572 256	3 285 168	189 193	35 836	2 503	1 029	228 561
IV »	3 294 430	184 154	3 478 584	239 635	66	3 383	—	243 084
V »	2 999 028	161	2 999 189	224 405	31	2 257	—	226 693
VI »	2 559 338	1 009 501	3 568 839	207 866	28 530	1 548	—	237 944
VII » . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	14 494 365	4 763 308	19 257 673	1 198 489	145 578	13 408	1 628	1 359 103
<i>Sidospår:</i>								
I distriktet	922 777	379 068	1 301 845	63 574	9 339	4 029	337	77 279
II »	561 255	274 854	836 109	35 905	11 390	651	2	47 948
III »	655 686	525 309	1 180 995	70 606	14 157	5 267	1 781	91 811
IV »	4 786 842	7 257	794 099	43 925	—	1 735	—	45 660
V »	652 791	409	653 200	35 027	—	469	—	35 496
VI »	5 598 734	6 161 889	760 623	48 277	3 553	1 066	—	52 896
VII » . . . . .	.	.	.	.	.	.	.	.
Summa	4 178 085	1 348 786	5 526 871	297 314	38 439	13 217	2 120	351 090
Summa i huvud- o. sidospår	18 672 450	6 112 094	24 784 544	1 495 803	184 017	26 625	3 748	1 710 193

¹ Förändringar under året, som ej framgå av ovanstående tabell.

Forts. å nästa sida.

Distrikt	I h u v u d s p å r									
	Tillkommit från övertagna enskilda järnvägar den 1/7 1948		Överflyttade från sidotill huvudspår		Tillkommit genom kontrollräkning		Frångått genom kontrollräkning		Antal tillkomna sliprar under år 1948	
	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.
I	305 178	3 200	511	398	—	—	—	—	305 689	3 598
II	740 527	5 110	495	86	560	—	425	741 582	4 771	
III	—	—	—	—	3 290	—	4 670	3 290	4 670	
V	—	—	—	—	1 295	—	—	1 295	—	
VI	27 893	—	—	—	—	—	—	27 893	—	
VII	1 528 605	309 712	—	—	—	—	—	1 528 605	309 712	

² 4 476 st. såsom oimpr. rapporterade år 1947 äro i stället impr. varjämte 533 st. oimpr. frånräknats såsom för mycket rapporterade år 1947.

³ Genom ommätning ha 4 175 st. oimpr. och 2 091 st. impr. sliprar frånräknats.

⁴ Hari ingå 1 534 st., som tidigare ej redovisats.

⁵ » » 6 252 » som tidigare ej redovisats, 2 953 st., som tillkommit genom kontrollräkning samt 160 st. i spår, som tidigare rapporterats som privat.

⁶ Genom ommätning ha 9 st. frånräknats.

ch underhåll m. m.

liprar under år 1948

N e d l a g d a									
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa	I spår vid årets slut ¹		
Oimpregerade	Impregerade	Oimpregerade	Impregerade	Oimpregerade	Impregerade		Oimpregerade	Impregerade	Summa
A n t a l									
35 176	189 461	633	6 344	712	4 506	236 832	2 426 033	1 258 233	3 684 266
49 751	131 875	775	15 791	550	633	199 375	2 296 385	1 014 268	3 310 653
51 912	173 117	433	4 806	36	1 200	231 504	1 576 887	1 709 844	3 286 731
178 486	61 215	—	—	—	—	239 701	3 229 898	245 303	3 475 201
224 436	—	144	—	17	—	224 597	2 998 258	130	2 998 388
85 115	151 271	420	2 384	—	—	239 190	2 463 352	1 134 626	3 597 978
.	.	.	.	.	.	.	1 528 605	309 712	1 838 317
624 876	706 939	2 405	29 325	1 315	6 339	1 371 199	16 519 418	5 672 116	22 191 534
22 193	50 710	—	18	4 085	11 091	88 097	930 379	431 080	1 361 459
21 023	26 272	410	207	10 672	1 794	60 378	775 212	291 699	1 066 911
28 462	55 621	85	680	1 835	7 190	93 873	609 022	573 002	1 182 024
37 550	6 375	190	—	1 949	140	46 204	780 871	13 772	794 643
35 027	—	30	—	5 708	—	40 765	658 983	409	659 392
26 196	25 434	660	454	1 431	7 407	61 582	579 944	191 631	771 575
.	.	.	.	.	.	.	606 149	65 204	671 353
170 451	164 412	1 375	1 359	25 630	27 622	390 899	4 940 560	1 566 797	6 507 357
795 327	871 351	3 780	30 684	26 995	33 961	1 762 098	21 459 978	7 238 913	28 698 891

¹ortsättning till not 1 å föregående sida.

Distrikt	I s i d o s p å r												
	Tillkommit från övertagna enskilda järnv. den 1/7 1948		Överflyttade från sido- till huvudspår		Tillkommit från privata spår		Tillkommit genom kontrollräkning		Frångått genom kontrollräkning		Antal tillkomna sliprar under år 1948		
	A n t a l												
	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	
I.....	49 438	267	511	398	—	—	—	—	—	—	—	48 927	— 131
II.....	218 903	50	495	86	—	—	—	—	—	—	—	218 408	— 36
III.....	—	—	—	—	—	—	—	140	1 173	—	—	— 1 173	140
V.....	—	—	—	—	600	—	323	—	—	—	—	923	—
VI.....	2 266	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2 266	—
VII.....	606 149	65 204	—	—	—	—	—	—	—	—	—	606 149	65 204

Tab. 8 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

C 2. Sliprars livslängd

Av nedanstående tabell framgår, huru lång tid de *impregnerade* sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1934—1948.

År	U p p t a g n a u r							
	h u v u d s p å r				s i d o s p å r			
	i m p r e g n e r a d e m e d							
	kresotolja		kresolkalcium		kresotolja		kresolkalcium	
	Antal upptagna st.	Livs-längd i medeltal år	Antal upptagna st.	Livs-längd i medeltal år	Antal upptagna st.	Livs-längd i medeltal år	Antal upptagna st.	Livs-längd i medeltal år
1934.....	94 915	24·89	39 368	19·18	21 806	24·49	10 576	17·65
1935.....	100 937	26·11	37 273	20·16	21 340	22·63	9 756	18·62
1936.....	100 649	26·59	36 018	20·95	20 969	26·16	7 820	20·57
1937.....	106 107	26·99	29 554	22·03	23 537	27·42	8 033	21·27
1938.....	106 649	27·10	32 795	21·63	30 831	25·31	8 552	21·59
1939.....	98 779	27·02	26 882	23·15	25 105	28·28	6 858	22·05
1940.....	95 991	27·13	19 658	24·52	20 211	27·20	4 815	22·86
1941.....	87 481	25·57	19 828	23·68	20 038	25·89	6 130	23·07
1942.....	84 902	26·42	16 772	23·91	19 814	25·94	4 253	24·47
1943.....	98 568	25·18	15 985	24·88	26 303	22·85	3 032	25·28
1944.....	103 615	23·62	15 313	23·76	26 195	22·53	2 581	25·58
1945.....	140 276	22·82	13 382	27·13	25 972	23·46	3 233	26·21
1946.....	134 693	24·16	15 585	25·77	35 344	24·07	3 930	27·83
1947.....	137 260	23·48	13 659	25·84	31 342	24·99	2 844	26·96
1948.....	143 321	22·71	12 585	27·22	32 017	23·49	5 708	30·13

Anm. I antalet upptagna sliprar ingå även sådana, vilkas livslängd är obekant. Dessa sliprar äro icke medräknade vid uträkningen av medellivslängden. För med holidensalt impregnerade sliprar ha medellivslängder icke uträknats, emedan endast ett fåtal dylika sliprar upptagits under året.

C 3. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1948

Distrikt	Sliprar av 2·5 m längd			Sliprar av 2·7 m längd			Summa		
	Antal inköpta	Kostnad		Antal inköpta	Kostnad		Antal inköpta	Kostnad	
		Totalt	i medeltal per inköpt sliper		Totalt	i medeltal per inköpt sliper		Totalt	i medeltal per inköpt sliper
	st.	kr.		st.	kr.		st.	kr.	
I...	42 926	285 028	6·64	526 780	3 919 700	7·44	569 706	4 204 728	7·38
II...	66 422	471 147	7·09	499 197	4 187 147	8·39	565 619	4 658 294	8·24
III...	59 004	464 951	7·88	580 820	4 960 203	8·54	639 824	5 425 154	8·48
IV...	26 660	203 949	7·65	35 007	270 254	7·72	61 667	474 203	7·69
V...	169 598	1 318 489	7·77	268 408	2 223 272	8·28	438 006	3 541 761	8·09
VII...	977	6 485	6·64	75 068	476 983	6·35	76 045	483 468	6·36
Summa	365 587	2 750 049	7·52	1 985 280	16 037 559	8·08	2 350 867	18 787 608	7·99

Anm. Sliprar för VI distriktet ingå i uppgifterna för II och III distrikten. Sliprar i längder om 3·0, 3·5, 4·0, 4·5, 5·0, 7·2 och 8·1 m äro evalverade till 2·7 m längd och inräknade i antalet sliprar av denna längd.

Tab. 8 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

D 1. Förbrukning av drivmedel¹ samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och underhåll

Fordonsslag		Medel- antal fordon i tjänst	Kostnader				
littera- gruppnr (= art- kontonr)	littera		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.		Underhåll pr 1000 brutto- tonkm i tåg- tjänst, kr. ³ 10 × k. 7 k. 28 s. 55
			Smörj- medel ²	Underhåll	Smörj- medel 100 × k. 4 k. 21 s. 55	Underhåll 100 × k. 5 k. 20 s. 55	
1	2	3	4	5	6	7	8
Elektrolök (Normalsp., 1'435 m spårvidd)							
69	Bg, Bs.....	10·0	2·8	178·2	0·23	14·43	0·70
75	Bk.....	10·5	2·3	176·7	0·18	13·97	0·30
51, 55, 58	Dg, Dk, Dk2, Dr2, Ds....	326·0	221·6	6 975·1	0·47	14·59	0·41
65	F.....	15·3	1·1	383·7	0·03	10·19	0·22
64	Ha, Hb.....	60·0	4·9	1 099·3	0·13	26·37	1·73
70	Hc.....	12·0	1·3	226·0	0·11	19·38	0·86
71	Hd.....	4·0	0·4	60·1	0·15	20·20	0·86
	<i>S:a Ha-Hd</i>	<i>76·0</i>	<i>6·6</i>	<i>1 385·4</i>	<i>0·13</i>	<i>24·60</i>	<i>1·42</i>
74	Hg, Hg2.....	30·6	1·0	182·9	0·04	6·94	0·30
73	M.....	17·0	1·8	673·9	0·06	23·41	0·39
52	Oa, b ⁴	13·8	17·4	686·4	1·79	65·79	0·61
53	Oc.....	1·0	0·0	7·7	0·19	85·25	3·02
54	Od.....	10·0	6·7	222·2	1·36	37·46	2·24
68	Of, Of2 ⁴	21·0	50·2	1 068·3	2·06	43·47	0·36
56	Pa.....	2·0	1·7	41·4	1·17	28·56	5·19
57	Pb.....	4·0	3·1	93·8	0·79	23·94	1·94
59	Ua.....	3·0	0·7	45·9	0·84	33·53	7·62
60	Ub.....	72·6	15·0	693·5	0·53	15·40	0·59
62	Uc.....	1·0	0·1	18·4	0·73	54·72	1·43
66	Öa.....	2·0	0·0	25·1	0·03	174·24	21·78
61	Öb.....	7·6	0·1	58·1	0·15	53·56	2·59
63	Öc.....	12·0	0·6	119·1	0·33	40·62	3·41
72	Öd.....	18·0	0·4	243·8	0·13	42·57	6·17
Samtliga SJ elektrolök		653·4	333·2	13 279·6	0·46	17·63	0·45
varav å	I distriktet.....	232·7	105·1	⁵ 2 297·0	0·44	·	·
» »	II ».....	118·6	46·0	⁵ 941·0	0·32	·	·
» »	III ».....	115·4	39·4	⁵ 858·9	0·31	·	·
» »	IV ».....	75·8	44·6	⁵ 636·4	0·48	·	·
» »	V » utom malmbanan	34·0	7·2	⁵ 288·8	0·18	·	·
» »	malmb. inkl. Rgn—Narvik..	60·5	77·2	⁵ 931·6	1·52	·	·
» »	VI distriktet.....	—	—	⁵ 30·4	—	·	·
» »	VII ».....	16·4	13·7	⁵ 157·1	0·46	·	·
Samtliga SJ elektrolök		653·4	333·2	56 141·2	0·46	·	·
Elektromotorvagnar (Normalsp., 1'435 m spårvidd)							
01	Xa 1, 3, 4, Xoa2, XFa 1..	10·8	0·7	268·1	0·06	15·99	2·92
02	Xoa4.....	5·5	0·3		0·05		
03	Xoa5.....	1·8	0·0	38·7	0·02	17·10	1·60
06	Xoa8.....	1·0	0·2	122·3	0·07	51·65	3·72
07	Xoa3.....	3·0	0·3	107·7	0·08	32·31	4·68
Samtliga SJ el-motv.		22·1	1·5	536·8	0·06	21·71	3·10
varav å	I distriktet.....	2·8	0·1	⁵ 31·7	0·02	·	·
» »	II ».....	—	—	⁵ 2·0			
» »	III ».....	12·0	0·8	⁵ 49·2	0·06	·	·
» »	V ».....	1·8	0·1	⁵ 7·7	0·09	·	·
» »	VII ».....	5·5	0·5	⁵ 53·7	0·08	·	·
Samtliga SJ el-motv.		22·1	1·5	5142·3	0·06	·	·

¹ Uppgifter rörande elektrolökens och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tills vidare icke här. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 100—101. —
² Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. —³ I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-talen 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 2 sid. 54. —⁵ Se not 4 sid. 97.

Tab. 8 D 1 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel

Fordonsslag		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbruk								Per 100 lokm kg 100xk.10 k.21 s.57
littera- grupp- nr (= art- konto- nr)	littera		Ut- ländska stenkol	Sten- kols- bri- ketter	Svenska stenkol	Bränn- torv	Eld- nings- olja	Ved	S:a efter evalv. till utl. kol ¹		
			ton	ton	ton	ton	ton	m ³	ton		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Ånglok											
01	A, A2.....	7.6	4 657	—	—	—	—	182	4 677	1 365	
02	A3, 5—8.....	29.3	15 806	—	1	1 796	2 266	645	20 220	1 405	
04	B.....	92.9	58 733	16	—	7 437	3 294	14 420	69 640	1 581	
05	B2, 3.....	5.0	1 542	—	—	1 499	—	234	2 317	1 280	
06	B4.....	3.3	1 621	—	—	—	—	472	1 673	2 188	
07	C.....	3.0	1 616	—	—	—	—	178	1 640	969	
08	C2, 3, 6—10.....	9.8	3 295	—	—	747	—	518	3 725	1 190	
09	E, E2.....	129.3	56 436	20	—	17 708	1 810	48 607	76 094	1 630	
10	E3—9, 11.....	46.0	17 368	—	—	17 406	1 657	2 330	28 856	1 617	
11	E10.....	10.0	6 183	—	—	—	1 756	568	8 939	1 527	
12	G, G2—10.....	30.2	11 733	8	—	2 178	—	1 211	12 989	2 187	
14	J.....	45.8	17 519	5	—	6 173	1 280	1 077	22 685	1 172	
16	KA.....	24.8	7 963	4	1	1 018	211	1 192	8 971	2 027	
17	KA—4.....	63.7	10 035	308	43	12 744	—	3 943	17 314	1 870	
18	KA2—9.....	10.9	1 653	—	1	1 950	—	492	2 687	1 589	
19	K5, 7, 9, 14, 17, 20, 22—26.....	14.5	2 403	—	—	1 112	302	627	3 486	1 179	
21	L.....	46.8	23 586	—	—	1 773	1 547	17 964	29 807	1 192	
22	L2, 4-7, 11, 12, 14-16, 18, 21—31.....	69.1	25 252	65	—	16 498	292	2 692	34 319	1 330	
25	N.....	40.0	12 699	—	—	8 098	280	4 421	17 794	2 636	
26	N2, 4—7.....	8.0	3 433	—	—	3	605	105	4 365	2 212	
27	N3.....	2.0	632	—	—	1 180	—	58	1 228	1 588	
29	Q.....	1.5	299	—	—	4	—	15	304	1 043	
31	R.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
34	S.....	43.8	23 337	7	—	10 107	418	2 028	29 267	1 382	
35	S2, 3, 5—15.....	58.8	25 326	141	4	6 876	895	1 590	30 446	1 318	
37	T, T2.....	6.0	807	13	—	1 208	—	173	1 447	2 212	
38	W, W2—4.....	7.5	1 940	38	—	1 438	—	229	2 727	1 224	
39	Å.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S:a normalspår		809.6	335 874	625	50	118 953	16 613	105 971	437 617	1 504	
40	Bp, 2p—4p, Cp, 2p, 3p, G2p, 3p, LSp, 12p, 14p—17p.....	21.5	10 015	—	—	2 111	545	249	11 928	1 197	
41	Kp, 2p—4p, Np, N2p —5p, S2p—22p, Wp, 2p—4p.....	61.8	13 736	—	—	1 023	—	1 196	14 415	1 072	
42	Gp.....	5.0	3 063	—	—	34	—	—	3 080	1 529	
	S:a 0.891 m.....	88.3	26 814	—	—	3 168	545	1 445	29 423	1 157	
43	Gt.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
44	G2t, L2t, 3t.....	8.0	3 223	239	—	4 274	—	—	5 599	1 220	
45	Kt, K2t—3t, St, S2t— 11t, Wt, W2t—St. S:a 1.067 m.....	39.7	11 581	69	29	5 997	—	—	14 667	909	
		47.7	14 804	308	29	10 271	—	—	20 266	978	
S:a smalspår		136.0	41 618	308	29	13 439	545	1 445	49 689	1 077	
Samtl. SJ ånglok å SJ		945.6	377 492	933	79	132 392	17 158	107 416	487 306	1 445	

¹ Svenska stenkol, bräntorv, eldningsolja och ved (lok- 78 868, slipers- 28 539, osort. 144 m³) evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0.84, 0.50, 1.55, 0.17, 0.11, 0.17. — ² Bränslemängder och bränslekostnader inkluderar mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm svarande mot dylik tjänst icke beräknats. — ³ Beräknade efter den förbrukade mängden

mörjmedel och underhåll med fördelning på olika dragkraftstyper

In- g	K o s t n a d e r									Fordonsslag, littera
	Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg-tjänst, kr. ²			
	Bränsle ³	Smörj- medel ³	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll		
				100 × k.13	100 × k.14	100 × k.15	10 × k.16	10 × k.18		
k.28 sid. 57			k.21 sid. 57	k.21 sid. 57	k.20 sid. 57	k.28 sid. 57	k.28 sid. 57			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	
									Anglok	
90	370.6	3.9	157.6	108.13	1.15	45.42	7.11	2.99	A, A2	
95	1 775.4	21.0	708.0	123.23	1.46	48.98	8.38	3.33	A3, 5—8	
73	5 906.7	45.9	2 249.4	134.12	1.04	48.73	6.18	2.25	B	
225	207.2	2.5	62.9	114.48	1.37	33.80	20.08	5.93	B2, 3	
88	131.0	1.8	60.6	171.31	2.34	71.44	6.88	2.87	B4	
96	130.1	1.7	53.8	76.82	1.00	30.42	7.61	3.01	C	
143	314.4	3.7	73.7	100.42	1.17	22.18	12.10	2.67	C2, 3, 6—10	
74	6 899.8	55.4	2 442.9	147.84	1.19	47.13	6.72	2.14	E, E 2	
65	2 670.5	23.5	772.2	149.67	1.32	38.39	5.99	1.54	E3—9, 11	
64	795.9	7.1	86.3	135.95	1.22	14.25	5.69	0.60	E10	
59	1 093.3	11.8	535.8	184.11	1.99	72.60	4.96	1.96	G, G2—10	
115	1 951.3	23.6	977.6	100.83	1.22	47.17	9.89	4.62	J	
128	709.8	7.0	292.1	160.38	1.59	45.85	10.15	2.90	KA	
133	1 639.1	14.2	659.7	177.03	1.54	36.48	12.56	2.59	K2—4	
133	246.4	2.8	180.6	145.67	1.66	73.35	12.24	6.16	KA2—9	
136	310.1	3.4	144.4	104.33	1.14	33.44	12.13	3.89	K5, 7 m. fl.	
109	2 662.2	24.9	1 010.0	106.50	1.00	39.32	9.77	3.61	L	
115	3 012.2	32.3	1 135.6	116.73	1.25	40.72	10.06	3.51	L2, 4 m. fl.	
191	1 580.2	11.8	492.7	234.13	1.74	36.66	16.97	2.66	N	
68	379.8	4.0	120.8	192.50	2.03	48.48	5.94	1.50	N2, 4—7	
83	115.0	0.9	6.5	148.72	1.22	7.57	7.79	0.40	N3	
201	24.8	0.4	6.6	85.10	1.35	19.11	16.37	3.67	Q	
—	—	—	4 2.4	—	—	4.	—	4.	R	
115	2 500.8	21.0	921.3	118.05	0.99	41.17	9.84	3.43	S	
115	2 594.3	24.0	983.9	112.26	1.04	37.77	9.76	3.28	S2, 3, 5—15	
108	134.2	0.6	74.6	205.16	0.86	81.76	10.01	3.99	T, T2	
146	242.1	2.5	71.4	108.62	1.13	29.07	12.93	3.46	W, W2—4	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Å	
90	38 397.2	351.7	14 283.4	131.93	1.21	43.06	7.90	2.58	S:a normalsp.	
129	1 031.3	16.2	383.3	103.49	1.62	36.50	11.13	3.92	Bp, 2p—4p, Cp m. fl.	
125	1 188.7	20.3	678.7	88.38	1.51	43.10	10.28	5.01	Kp, 2p—4p, Np m. fl.	
66	252.1	3.7	152.3	125.14	1.85	66.43	5.37	2.85	Gp	
116	2 472.1	40.2	1 214.3	97.21	1.58	42.55	9.72	4.25	S:a 0.891 m	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	Gt	
100	511.6	4.5	150.1	111.50	0.99	30.30	9.14	2.48	G2t, L2t, 3t	
107	1 265.2	15.5	487.7	78.44	0.96	26.84	9.23	3.16	Kt, K2t—3t m. fl.	
105	1 776.8	20.0	637.8	85.76	0.96	27.58	9.22	2.97	S:a 1.067 m	
111	4 248.9	60.2	1 852.1	92.07	1.30	35.85	9.49	3.70	S:a smalsp.	
92	42 646.1	411.9	16 135.5	126.47	1.22	42.09	8.06	2.68	Samtliga	

v bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ⁴ Reparerat i Örebro, därefter uthyrt. Ingen jäst vid S.J. — ⁵ Härav enligt beräkning cirka 9 900 m³ använda för elduggöring å lok och sålunda cirka 97 500 l³ som lokbränsle.

Tab. 8 D 1 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel.

Fordonsslag		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning				
littera- gruppnr (= art- kontonr)	littera		Bränn- olja (*solar*)	Fotogen	Etyl- bensin	Bentyl	Motyl
			tusental liter				
1	2	3	4	5	6	7	8
Förbränningsmotorvagnar							
11	X1, X02-5, XD1, XF1	10·4	268·4	—	—	—	—
12	X2, X06	3·4	—	—	197·9	4·5	—
S:a normalspår		13·8	268·4	—	197·9	4·5	—
14	X1p, X2p, X02p-5p, XG1p	7·3	114·3	—	51·5	—	—
S:a smalspår (0·891 m)		7·3	114·3	—	51·5	—	—
Samtliga SJ förbr.-motv.		21·1	382·7	—	249·4	4·5	—
Rälsbussar							
32	Yo, Yo1, YDo1	149·0	2 991·6	—	1 578·9	2·1	—
37	Yo2-5	9·3	364·2	—	0·8	0·1	—
31	Y, YT	64·4	7·0	—	679·2	76·5	9·2
38	YG	1·9	—	—	22·1	11·3	—
S:a normalspår		224·6	3 362·8	—	2 281·0	90·0	9·2
34	Yop, Yo1p, 2p	41·3	725·2	—	315·6	—	—
33	Yp	3·9	4·3	—	34·8	—	—
S:a smalspår (0·891 m)		45·2	729·5	—	350·4	—	—
36	Yo1, Yo1t	13·0	246·6	—	60·9	—	—
35	Yt	1·0	—	—	5·2	—	—
S:a smalspår (1·067 m)		14·0	246·6	—	66·1	—	—
S:a smalspår		59·2	976·1	—	416·5	—	—
Samtliga SJ rälsbussar		283·8	4 338·9	—	2 697·5	90·0	9·2
Lokomotorer							
61	Z	39·7	3·4	—	130·5	12·3	—
62	Z2, 3	27·8	—	—	278·6	2·7	—
63	Z4	65·7	72·8	66·2	859·7	43·9	2·8
64	Z5	20·3	0·4	—	182·4	55·6	0·8
65	Z6	6·3	27·1	—	138·4	20·5	8·8
S:a normalspår		159·8	103·7	66·2	1 589·6	135·0	12·4
66	Zp	3·1	—	—	13·4	—	—
67	Z2p, Z4p	3·8	3·7	—	19·3	—	—
S:a smalspår (0·891 m)		6·9	3·7	—	32·7	—	—
68	Zt, Z4t	5·0	—	0·7	44·8	—	—
S:a smalspår (1·067 m)		5·0	—	0·7	44·8	—	—
S:a smalspår		11·9	3·7	0·7	77·5	—	—
Samtliga SJ lokomotorer		171·7	107·4	66·9	1 667·1	135·0	12·4
Motorlok							
81	Åo1 (normalspår 1·435 m)	1·0	3·2	—	—	0·2	—
82	Åo1p (smalspår 0·891 m)	0·5	—	—	—	—	—
Samtliga SJ motorlok		1·5	3·2	—	—	0·2	—

¹ Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ² För lokomotorer och motorlok hava icke kostnadsmedeltal per 1 000 bruttotonkm beräknats.

smörjmedel och underhåll med fördelning på olika dragkraftstyper

K o s t n a d e r								Fordonslag, littera
Totala, tusental kr.			Per 100 fordonskm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tågjänst, kr.		
Bränsle ¹	Smörj- medel ¹	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
			100 × k.9 k.21 s. 59	100 × k.10 k.21 s. 59	100 × k.11 k.20 s. 59	10 × k.12 k.28 s. 59	10 × k.14 k.28 s. 59	
9	10	11	12	13	14	15	16	17
38·6	5·3	192·3	9·59	1·32	48·01	1·96	9·80	Förbr.-motv. X1, Xo2--5, XD1, XF1 X2, Xo6
37·1	3·2	66·5	19·87	1·69	35·41	7·64	13·62	
75·7	8·5	258·8	12·84	1·44	43·99	3·06	10·47	Normalspår
26·4	3·7	105·4	8·92	1·26	35·76	3·57	14·31	X1p, X2p, Xo2p--5p, XG1p
26·4	3·7	105·4	8·92	1·26	35·76	3·57	14·31	Smalspår (0·891 m)
102·1	12·2	364·2	11·53	1·38	41·24	3·20	11·46	Samtliga
								Rälsbussar
721·6	62·5	4 079·8	5·50	0·48	31·19	5·50	31·19	Yo, Yo1, YDo1
52·7	8·4	215·2	13·76	2·20	56·25	6·88	28·12	Yo2--5
148·9	7·7	761·2	7·35	0·38	37·88	9·19	47·35	Y, YT
7·1	0·2	13·4	11·42	0·36	21·52	10·38	19·56	YG
930·3	78·8	5 069·6	5·97	0·51	32·63	5·97	32·63	Normalspår
164·5	18·9	756·6	5·83	0·67	26·95	4·86	22·46	Yop, Yo1p, 2p
6·8	0·7	28·5	7·92	0·80	33·68	7·92	33·68	Yp
171·3	19·6	785·1	5·89	0·67	27·15	4·91	22·62	Smalspår (0·891 m)
46·6	7·4	303·2	5·12	0·81	33·65	4·27	28·04	Yot, Yo1t
1·0	0·0	8·4	3·49	0·09	29·56	3·49	29·56	Yt
47·6	7·4	311·6	5·07	0·79	33·52	4·23	27·93	Smalspår (1·067 m)
218·9	27·0	1 096·7	5·69	0·70	28·70	4·74	23·91	Smalspår
1 149·2	105·8	6 166·3	5·91	0·54	31·85	5·37	28·96	Samtliga
			Per tjänstgöringstimme ²					
			1000×k.9	1000×k.10	1000×k.11			
			k.21 s. 59	k.21 s. 59	k.20 s. 59			
27·9	2·5	111·7	0·63	0·06	2·51	·	·	Lokomotorer
52·3	2·6	128·0	1·25	0·06	3·07	·	·	Z
189·6	12·1	476·1	1·51	0·10	3·82	·	·	Z2, 3
49·1	2·3	96·3	1·22	0·06	2·41	·	·	Z4
36·9	2·0	47·1	2·85	0·15	3·69	·	·	Z5
								Z6
355·8	21·5	859·2	1·34	0·08	3·26	·	·	Normalspår
2·5	0·2	23·6	0·69	0·06	7·36	·	·	Zp
4·1	0·4	8·2	0·91	0·08	1·99	·	·	Z2p, Z4p
6·6	0·6	31·8	0·81	0·07	4·33	·	·	Smalspår (0·891 m)
8·4	1·0	16·7	0·63	0·08	1·27	·	·	Zt, Z4t
8·4	1·0	16·7	0·63	0·08	1·27	·	·	S:a smalspår (1·067 m)
15·0	1·6	48·5	0·70	0·08	2·37	·	·	Smalspår
370·8	23·1	907·7	1·29	0·08	3·20	·	·	Samtliga
								Motorlok
0·4	0·0	0·9	8·65	0·56	17·20	·	·	Åo1
—	—	—	—	—	—	·	·	Åo1p
0·4	0·0	0·9	8·65	0·56	17·20	·	·	Samtliga

emedan medeltal för dessa överhuvudtaget icke beräknas per kilometer utan per tjänstgöringstimme, eftersom med dem huvudsakligen utföres växlingsjänst, och bruttotonkm svarande mot denna tjänst icke rapporteras.

Tab. 8 D 1 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och

Distrikt	Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbruk								
		Ut- ländska stenkol	Sten- kols- bri- ketter	Svenska stenkol	Bränn- torv	Eld- nings- olja	Ved	S:a efter evalv. till utl. kol ¹	Per 100 lokkm	
		ton	ton	ton	ton	ton	m ³	ton	kg 100xk.10 k.21 s.57	
1—2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
Samtliga SJ ånglok å:										
I D	103·6	47 403	53	—	—	—	6 779	48 223	1 50·	
II *	137·0	53 939	238	—	13 202	1 410	4 207	63 437	1 628	
III *	189·0	57 780	—	—	69 474	—	11 430	93 797	1 459	
IV *	151·5	67 952	—	—	—	3 164	62 511	83 200	1 461	
V *	79·1	44 673	—	—	—	—	14 824	47 125	1 657	
VI *	220·4	82 413	634	79	49 716	10 473	7 657	124 974	1 25·	
VII *	65·0	23 332	8	—	—	2 111	8	26 550	1 57·	
Samtliga	945·6	377 492	933	79	132 392	17 158	107 416	487 306	1 44·	
Från TGOJ och LCJ inlån...	6·9	1 802	—	—	72	432	135	2 512	1 41·	

¹ Svenska stenkol, bränn-torv, eldningsolja och ved (lok- 78 868, slipers- 28 539, osort. 144 m³) evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0·84, 0·50, 1·50, 0·17, 0·11, 0·17. — ² Bränslemängder och bränslekostnader inkludera mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm svarande mot dylik tjänst icke beräknats. — ³ Beräknade efter den förbrukade mängden

underhåll med fördelning på olika driftslag och distrikt

Inng	K o s t n a d e r								Distrikt
	Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg-tjänst, kr. ²		
	Bränsle ³	Smörj- medel ³	Under- håll ⁴	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
				100 × k.13	100 × k.14	100 × k.15	10 × k.16	10 × k.18	
k.28 sid. 57			k.21 sid. 57	k.21 sid. 57	k.20 sid. 57	k.28 sid. 57	k.28 sid. 57		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21
84	3 851·0	39·9	739·2	120·13	1·24	·	6·67	·	I D
99	5 360·5	60·2	1 061·7	137·56	1·54	·	8·39	·	II ,
107	8 573·7	75·1	1 079·3	133·39	1·17	·	9·74	·	III ,
86	7 408·9	66·9	1 098·2	130·14	1·18	·	7·66	·	IV ,
94	3 893·2	33·4	728·3	136·88	1·17	·	7·73	·	V ,
87	11 215·2	104·1	1 477·3	112·55	1·04	·	7·82	·	VI ,
84	2 343·6	32·3	242·9	138·90	1·92	·	7·43	·	VII ,
92	42 646·1	411·9	6 426·9	126·47	1·22	·	8·06	·	Samtliga
100	222·1	2·3	82·7	124·99	1·32	40·00	8·80	2·82	Fr. TGOJ inlån.

v bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ⁴ Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utfört underhållsarbete. De underhållskostnader, som uppstått vid uvudverkstäderna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning.

Tab. 8 D 1 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och

Distrikt	Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning				
		Bränn- olja (solar)	Fotogen	Etyl- bensin	Bentyl	Motyl
		tusental liter				
1—2	3	4	5	6	7	8
Samtliga SJ förbr.-motv. å:						
II D	6·2	239·0	—	—	—	—
III *	1·3	27·5	—	12·5	4·5	—
IV *	3·0	—	—	185·4	—	—
VI *	10·6	116·2	—	51·5	—	—
Samtliga	21·1	382·7	—	249·4	4·5	—
Samtliga SJ rälsbussar å:						
I D	34·8	110·9	—	813·8	12·9	9·2
II *	36·3	267·6	—	692·7	—	—
III *	23·2	244·1	—	238·1	4·4	—
IV *	39·0	921·8	—	74·1	5·4	—
V *	46·7	1 293·3	—	43·3	62·4	—
VI *	93·5	1 224·8	—	815·2	4·9	—
VII *	10·3	276·4	—	20·3	—	—
Samtliga	283·8	4 338·9	—	2 697·5	90·0	9·2
Samtliga SJ lokomotorer å:						
I D	35·7	20·7	46·8	307·3	45·6	12·4
II *	25·0	9·7	—	228·4	—	—
III *	42·5	26·2	—	509·7	25·8	—
IV *	15·2	4·3	—	169·5	17·1	—
V *	10·1	11·6	0·2	33·4	46·5	—
VI *	38·0	31·5	19·9	389·6	—	—
VII *	5·2	3·4	—	29·2	—	—
Samtliga	171·7	107·4	66·9	1 667·1	135·0	12·4
Samtliga SJ motorlok å:						
II D	0·5	—	—	—	—	—
V *	1·0	3·2	—	—	0·2	—
Samtliga	1·5	3·2	—	—	0·2	—

¹ Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris.
² Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete, 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. — ³ Se not 2 å sid. 1

underhåll med fördelning på olika driftslag och distrikt

K o s t n a d e r								Distrikt
Totala, tusental kr.			Per 100 fordonskm, kr.			Per 1 000 bruttoton-km i tåg tjänst, kr.		
Bränsle ¹	Smörj-medel ¹	Underhåll ²	Bränsle	Smörj-medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
			100 × k.9	100 × k.10	100 × k.11	10 × k.12	10 × k.14	
9	10	11	k.21 s. 59	k.21 s. 59	k.20 s. 59	k.28 s. 59	k.28 s. 59	17
35·3	5·1	63·4	11·15	1·60	·	3·84	·	II D
6·7	1·0	13·3	17·39	2·80	·	3·55	·	III *
33·9	3·0	37·1	20·25	1·80	·	7·50	·	IV *
26·2	3·1	55·8	7·22	0·85	·	1·57	·	VI *
102·1	12·2	169·6	11·53	1·38	·	3·20	·	Samtliga
173·4	8·9	313·9	8·15	0·42	·	8·15	·	I D
167·0	11·6	252·0	6·91	0·48	·	6·91	·	II *
80·4	6·8	218·0	5·54	0·47	·	4·26	·	III *
146·5	16·3	359·7	4·75	0·53	·	5·28	·	IV *
209·7	25·9	521·1	5·18	0·64	·	5·18	·	V *
326·8	32·6	932·5	5·84	0·58	·	4·87	·	VI *
45·4	3·7	70·0	6·32	0·52	·	4·51	·	VII *
1 149·2	105·8	2 667·2	5·91	0·54	·	5·37	·	Samtliga
			Per tjänstgöringstimme ³					
			1000 × k.9	1000 × k.10	1000 × k.11			
			k.21 s. 59	k.21 s. 59	k.20 s. 59			
81·9	5·6	63·9	1·30	0·09	·	·	·	I D
43·3	2·5	37·5	1·09	0·06	·	·	·	II *
103·6	5·3	78·8	1·50	0·08	·	·	·	III *
36·5	2·1	21·5	1·29	0·07	·	·	·	IV *
20·7	1·3	20·3	1·22	0·08	·	·	·	V *
78·8	5·5	68·2	1·21	0·08	·	·	·	VI *
6·0	0·8	4·6	1·43	0·18	·	·	·	VII *
370·8	23·1	294·8	1·29	0·08	·	·	·	Samtliga
—	—	—	—	—	—	·	·	II D
0·4	0·0	0·9	8·65	0·56	17·20	·	·	V *
0·4	0·0	0·9	8·65	0·56	17·20	·	·	Samtliga

D 2. Elektrisk

Förbrukningsändamål resp. kostnadens art	Leverans till SJ utom					
	Statens Vattenfallsverk			Sydsvenska Kraft AB		
	Huvudleveransen		Enfasle- rans till f. d. BJ 1/7-31/12 1948	År 1948		+ — mot f. å.
	År 1948	+ — mot f. å.		År 1948	+ — mot f. å.	
<i>Energiförbrukning</i>						
Levererad totalmängd	749·1	—	19·2	25·7	197·3	+ 1·9
Härav använd för:						
tåg-tjänsten						
inkl. förluster	720·7	—	19·6	25·7	188·5	+ 1·9
varav överskott i inmatning från Norge	—			—	—	
exkl. förluster	591·3	—	17·3	25·7	154·7	+ 1·7
varav						
försålt till NKLJ, TGOJ och BJ..	4·3	+	0·9	—	—	
förbrukat av SJ	587·0	—	18·2	25·7	154·7	+ 1·7
varav						
för stationär tåguppvärmning .	23·3	—	5·5	—	4·1	— 0·9
omformad för belysning och kraft vid Svartön	—			—	—	
belysning å bangårdar m. m.	23·8	+	0·6	—	7·1	+ 0·1
drift av vissa verkstäder	4·6	—	0·2	—	1·7	— 0·1
uppvärmning av vissa lokaler	—			—	—	
Förbrukning per lokkm ²						
år 1948, kWh .....	.	.	.	.	.	.
1947, » .....	.	.	.	.	.	.
1946, » .....	.	.	.	.	.	.
1945, » .....	.	.	.	.	.	.
1944, » .....	.	.	.	.	.	.
<i>Energikostnad</i>						
Fast avgift	2 912·2	+	224·1	276·2	457·2	+ 0·5
Rörlig »	11 988·3	—	429·3	634·3	3 392·1	— 205·4
Summa	14 900·5	—	205·2	910·5	3 849·3	— 204·9
<i>Medelkostnad</i>						
Fast avgift	0·389	+	0·039	1·073	0·232	— 0·002
Rörlig »	1·600	—	0·016	2·464	1·720	— 0·121
Total avgift	1·989	+	0·023	3·537	1·952	— 0·123

¹ Av andra leverantörer (kommunala elektricitetsverk m. fl.) till vissa verkstäder och reparationsplatser vid SJ ävensom för belysningsändamål m. m. till SJ levererade mängder elektrisk energi, vilka ej finnas medtagna här, kunna för år 1948 uppskattningsvis beräknas ha uppgått till c:a 2 % av den i tabellen angivna totalförbrukningen.

² Beräknad, vad beträffar år 1948, på grundval av ovan angiven förbrukning för tåg-tjänst, inkl. förluster, samt antal lokkilometer för elektrolok och elektromotortvagnar enligt uppgift å sid. 55, kol. 21 samt, vad beträffar övriga år, motsvarande mängder och antal för åren 1944—1947.

och underhåll m. m.

energi

malmbanan från				Leverans till malmbanan från Statens Vattenfallsverk				Totalsumma ¹	
Stora Kopparbergs Bergslag AB		Summa		Till transformatorstationerna	Till omformmarstationerna	Summa			
^{1/7-31/12} 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.			År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.

i miljoner kWh

12.9	.	985.0	+ 21.3	91.2	14.9	106.1	+ 21.7	1 091.1	+ 43.0
12.9	.	947.8	+ 20.9	76.4	14.6	91.0	+ 24.3	1 038.8	+ 45.2
—	.	—	.	1.9	—	1.9	+ 0.2	1.9	+ 0.2
10.8	.	782.5	+ 20.9	70.0	12.4	82.4	+ 24.0	864.9	+ 44.9
—	.	4.3	+ 0.9	—	—	—	.	4.3	+ 0.9
10.8	.	778.2	+ 20.0	70.0	12.4	82.4	+ 24.0	860.6	+ 44.0
.	.	27.4	— 6.4	0.5	0.5	1.0	— 0.6	28.4	— 7.0
—	.	—	.	0.6	0.7	1.3	—	1.3	—
—	.	30.9	+ 0.7	4.7	0.3	5.0	— 1.5	35.9	— 0.8
—	.	6.3	— 0.3	1.2	—	1.2	+ 0.2	7.5	— 0.1
—	.	—	.	8.9	—	8.9	— 1.3	8.9	— 1.3
.	.	13.7	— 0.4	.	.	18.7	+ 2.2	14.0	— 0.3
.	.	14.1	— 0.1	.	.	16.5	+ 0.7	14.3	+ 0.1
.	.	14.2	+ 0.1	.	.	15.8	+ 1.0	14.2	+ 0.1
.	.	14.1	+ 0.2	.	.	14.8	— 2.5	14.1	—
.	.	13.9	+ 0.3	.	.	17.3	+ 0.5	14.1	.

i tusental kronor

15.1	.	3 660.7	+ 515.9	.	.	1 080.0	+ 80.0	4 740.7	+ 595.9
448.9	.	16 463.6	+ 448.5	.	.	533.6	+ 163.3	16 997.2	+ 611.8
464.0	.	20 124.3	+ 964.4	.	.	1 613.6	+ 243.3	21 737.9	+ 1 207.7

per kWh, öre

0.117	.	0.372	+ 0.046	.	.	1.017	— 0.168	0.434	+ 0.039
3.471	.	1.671	+ 0.009	.	.	0.503	+ 0.064	1.558	— 0.005
3.588	.	2.043	+ 0.055	.	.	1.520	— 0.104	1.992	+ 0.034

Tab. 8 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.
D 3. Stenkol, bränn-torv och lokved m. m.

År	Utländska stenkol ton	Stenkolsbriketter ton	Svenska stenkol ton	Bränn-torv ton	Eldningsolja ton	Lokved m ³	Slipersved m ³	Osorterad ved och pannved m ³	S:a ved m ³	Därav till eld-uppgö-ring å lok m ³
1948.....	379 294	933	79	132 464	17 590	78 868	28 539	144	107 551	9 900
1947.....	280 190	694	6 094	152 887	13 220	601 144	41 577	1 062	643 783	10 400

	Kostnad (exkl. transportkostnader å SJ) samt förbrukningspris i medeltal för året							
	Per ton utländska stenkol		Per ton svenska stenkol		Per ton loktorv		Per m ³ ved	
	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Kostnad.....	80·19	+ 13·11	38·00	—	56·18	+ 4·38	24·00	+ 2·34
Medelförbrukningspris..	79·58	+ 12·91	38·00	—	55·42	+ 3·75	24·00	—

F o r d o n	Förbrukad mängd evalverad till utländska stenkol				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad per ton	
	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.	År 1948	+ — mot f. å.
	ton	ton	kg	kg	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Anglok.....	409 818	+ 1 567	1 445	— 94	42 868·2	— 2 704·9	126·47	— 17·13	87·52	— 5·82

Svenska stenkol, bränn-torv, eldningsolja, lok-, slipers- och osorterad ved äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0·64, 0·50, 1·52, 0·17, 0·11 och 0·17; jfr not 1 å sid. 92.

Bränsleförbrukning och kostnad per lok av olika littera framgå av tabell å sid. 92—93.

¹ För den egentliga lokveden (ca 73% av ovan angivna totala vedmängd). För mindre partier lövved, slipersved m. m., vilka även använts som lokved (se ovan), ha särskilda förbrukningspris gällt.

Tab. 8 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.
D 4. Oljebränsle samt gengasved och -träkol

Bränsleslag Fordonsslag	Förbrukad mängd		K o s t n a d ¹				Medelförbrukningspris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 86)	
	Summa		Summa		Medelkostnad per liter		År 1948	+ — mot f. å.
	År 1948 tusental liter	+ — mot f. å. tusental liter	År 1948 tusental kr.	+ — mot f. å. tusental kr.	År 1948 öre	+ — mot f. å. öre		
<i>Etylbensin, bentyl o. motyl:</i>							öre pr l. ²	öre pr l. ²
Motorvagnar ..	253·9	+ 54·3	46·7	+ 10·9	18·4	+ 0·5	etyl- bens. 18·5 bent. 28·1 mot. ³ 28·1	+ 4·5 + 9·6 + 9·6
Motorlok	0·2	— 0·4	0·0	— 0·1	20·6	+ 2·1		
Rälsbussar	2 796·7	— 205·9	524·5	+ 2·6	18·8	+ 1·4		
Lokomotorer ..	1 814·5	+ 310·7	345·3	+ 86·0	19·0	+ 1·8		
Summa	4 865·3	+ 158·7	916·5	+ 99·4	18·8	+ 1·4		
<i>Solarolja:</i>							14·3	+ 3·1
Motorvagnar ..	382·7	+ 137·6	55·4	+ 28·0	14·5	+ 3·3		
Motorlok	3·2	— 25·2	0·4	— 2·8	12·6	+ 1·4		
Rälsbussar	4 338·9	+ 1 197·4	624·7	+ 273·8	14·4	+ 3·2		
Lokomotorer ..	107·4	— 6·1	15·5	+ 2·8	14·5	+ 3·3		
Summa	4 832·2	+ 1 303·7	696·0	+ 301·8	14·4	+ 3·2		
<i>Fotogen:</i>							14·9	+ 1·7
Lokomotorer ..	66·9	— 311·8	10·0	— 39·9	14·9	+ 1·7		
<i>Gengasved:</i>	hl.	hl.			kr. pr hl.	kr. pr hl.	kr. pr hl.	kr. pr hl.
Rälsbussar	—	— 12 991	—	— 34·5	—	— 2·65	—	— 2·75
<i>Gengasträkol:</i>							—	— 4·75
Rälsbussar	—	— 61	—	— 0·3	—	— 4·75		
Lokomotorer ..	—	— 325	—	— 1·5	—	— 4·75		
Summa	—	— 386	—	— 1·8	—	— 4·75		

Oljebränsleförbrukning samt kostnad per fordon av olika littera framgå av tabellerna å sid. 94—95.

¹ Exklusive transportkostnader å SJ och den skatt å bensin, bentyl och motyl, som ingår i SJ förbrukningspris men av staten återbäres för i järnvägsdrift förbrukade mängder och som gottskrives vederbörliga bränsleutgiftskonton. — ² Vid leverans i cisternvagn, som 1948 huvudsakligen ifrågakommit. — ³ Motyl 25 (innehåller 75 % bensin).

E. Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar

Vagnslag och littera	N o r m a l i s p å r					S m a l i s p å r							
	Antal vagnaxlar i medeltal under året	Vagnaxelkm av SJ tusental ²		Vagnaxelkm i medeltal per axel		Antal vagnaxlar i medeltal under året ¹	Vagnaxelkm av SJ tusental ²		Vagnaxelkm i medeltal per axel				
		A SJ	A främmande järnvägar	Summa	kronor		per 1 000 vagnaxelkm	Summa	kronor	per 1 000 vagnaxelkm			
											Underhållskostnad ³	Underhållskostnad ³	
Summa	Summa	Summa	Summa	Summa	Summa	Summa	Summa	Summa					
Personvagnar													
2-axliga: C, EC.....	1 830	62 170	468	62 638	34 228	152	2 630	17 303	—	—	—	—	—
CD, EGD.....	14	906	—	906	64 714	—	546	24 818	—	—	—	—	—
CDF, ECDF.....	6	636	—	636	106 000	—	—	—	—	—	—	—	—
CF, ECF.....	372	15 313	62	15 375	41 331	—	876	36 500	—	—	—	—	—
4-axliga: CC2.....	212	18 968	10	18 978	89 519	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	2 434	97 993	540	98 533	40 482	198	4 052	20 465	183 689	183 689	45 33	45 33	45 33
4-axliga: Aa.....	232	23 009	842	23 851	109 685	—	—	—	—	—	—	—	—
ABa.....	—	1 596	—	1 596	—	—	—	—	—	—	—	—	—
ABCa.....	40	7 288	589	7 877	196 925	—	—	—	—	—	—	—	—
ACa.....	280	50 440	2 438	52 878	188 850	—	—	—	—	—	—	—	—
Ba.....	308	29 616	1 185	30 801	100 003	—	—	—	—	—	—	—	—
BCa, EBCa.....	1 764	220 061	5 719	225 780	127 993	—	4 100	93 182	—	—	—	—	—
BFa.....	60	8 336	2	8 338	138 967	—	—	—	—	—	—	—	—
EBDa.....	4	228	—	228	57 000	—	—	—	—	—	—	—	—
Ca, ECa.....	3 981	458 356	5 846	464 202	116 517	—	388	18 571	47 863	—	—	—	—
CDa, ECDo.....	52	4 112	2	4 114	79 115	—	—	—	—	—	—	—	—
ECDFa.....	4	361	—	361	90 250	—	—	—	—	—	—	—	—
CFa.....	164	14 510	1 820	16 330	99 573	—	—	—	—	—	—	—	—
Ro.....	168	24 172	497	24 669	146 839	—	—	—	—	—	—	—	—
RCa.....	20	4 146	1	4 147	207 350	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	7 080	846 231	18 941	865 172	122 199	456	24 173	53 011	466 158	466 158	19 28	19 28	19 28
Post- och resgodsvagnar													
2-axliga: D, ED.....	28	1 884	1	1 885	67 321	—	—	—	—	—	—	—	—
DF, EDF.....	72	3 867	10	3 877	53 847	—	—	—	—	—	—	—	—
F, EF.....	1 460	146 218	1 068	147 286	100 881	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	1 560	151 969	1 079	153 048	98 108	204	7 160	35 098	103 712	103 712	14 48	14 48	14 48

4-axliga: Do, EDo.....	104	8 424	134	8 558	82 288	811 906	11-95	—	—	—	—	—
DFo, EDFo.....	476	57 880	1 506	59 386	124 761	—	16	1 136	71 000	4 099	—	3 61
Fo, EFo.....	296	41 727	301	42 028	141 986	448 802	10-68	16	2 012	125 750	23 919	11-89
Summa	876	108 031	1 941	109 972	125 539	1 260 708	11-46	32	3 148	98 375	28 018	8-90
Summa person-, post- och resgods- vagnar.....	11 950	1 204 224	22 501	1 226 725	102 655	21 582 342	17-59	890	30 533	43 296	781 577	20-28
<i>Rälsbussläppvagnar</i>												
2-axliga: UCF, UF.....	120	7 432	—	7 432	61 933	69 294	9-32	29	890	30 690	—	—
4-axliga: UCo, UCDFo, UCFo, UDFo.....	154	16 176	—	16 176	105 039	107 701	6-66	136	6 239	45 875	85 278	11-96
Summa rälsbussläppvagnar	274	23 608	—	23 608	166 972	177 000	7-50	165	7 129	43 206	85 278	11-96
<i>Statna godsvar</i>												
2-axliga: G, H.....	21 318	678 843	4 27 751	706 594	33 145	4 584 849	6-49	1 447	8 14 191	9 807	166 624	11-74
<i>Öppna gods- och specialvagnar</i>												
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q; 3-axliga: Ia, M, O 12, 34, Sa; 4-, 6- och 10-axliga: Ib, Mb, Ob, Q, Sb, d.	50 799	852 149	4 33 917	886 066	17 443	6 975 229	6-8-53	6 566	9 34 248	5 216	416 142	10 12-15
Malmvagnar (å malm.) 3-axl.: M Trafikpresenningar.....	9 918	217 030	4 36 841	253 871	25 597	1 545 227	6-09	—	—	—	—	—
						1 904 002	7-2-23	—	—	—	—	—

1 Inklusivt 3 904 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvarvagnar med olika ågare, vilka vagnars antal vagnaxelkm icke kunna särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhörande Laossavaara—Kirunaavaara AB, vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. — 2 Inklusivt det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omnämda 3 904 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen: av person-, post- och resgodsvarvagnar 18 427 000 km, av slutna och öppna godsvarvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnvagnar, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 75 313 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Laossavaara—Kirunaavaara AB, 71 927 000 km. Icke heller ingå här av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda vagnaxelkm. För dessa fordon räknas endast slockkm (se sid. 54 och 58), emedan underhållskostnader för de delar av motorvagn resp. rälsbuss, som motsvara person-, post- och resgodsavdelningar, svårigen kunna särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagn resp. rälsbuss. *Hela* antalen motorvagns-, resp. rälsbusskm och *hela* underhållskostnaden ingå därför i föregående tabeller över loktjänsten m. m. och kostnader för denna. — 3 För SJ och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnader för övriga, i SJ vagnpark inregistrerade vagnar. — 4 Approximativt beräknade efter antalet redovisade vagnvagnar. — 5 Samtliga SJ trafikpresenningar. — 6 Exklusive kostnad för trafikpresenningar. Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omnämda, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxelkm (17 443 × 3 904 = 68 097 472), vilket antal totaligen är i överkant. — 7 Vid beräkning av detta medeltal ha samtliga vagnaxelkm för öppna vagnar minskats med i not 6 omnämda vagnaxelkm. — 8 Inklusivt 112 000 vagnaxelkm å främmande järnväg beräknade enligt not 4. — 9 Exklusive kostnad å främmande järnväg beräknade enligt not 4. — 10 Exklusive kostnad för trafikpresenningar.

Tab. 9. Revisioner och reparationer
Översikt över utförda reparationer och revisioner

		Antal rep. resp. rev.	Per 100 fordon av hela antalet vid årets början befintliga sådana
<i>Elektrolok,</i>	reparationer	417	66.19
»	revisioner	355	56.35
<i>Ånglok,</i>	reparationer	149	16.65
»	revisioner	525	58.66
<i>Tendrar,</i>	reparationer	4	0.72
»	revisioner	298	53.99
<i>Lokpannor,</i>	reparationer	467	¹ 52.18
<i>Motorvagnar,</i>	reparationer	38	126.67
»	revisioner	18	60.00
<i>Rälsbussar,</i>	reparationer	5	1.89
»	revisioner	189	71.59
<i>Person-, post- och resgodsvagnar:</i>			
	Fyraxliga vagnar (boggivagnar), mindre revisioner	2 609	132.90
	» » större »	490	24.96
	Tvåaxliga vagnar, mindre revisioner	1 413	67.77
	» » större »	228	10.94
<i>Godsvagnar:</i>			
	Slutna, mindre revisioner	2 569	24.22
	» större »	1 072	10.11
	Öppna, mindre »	5 166	22.98
	» större »	2 841	12.64
	Malmvagnar, mindre revisioner	857	23.11
	» större »	164	4.42

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision». Under treårsperioden 1946—1948 undergingo 1 171 boggivagnar och 908 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

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

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

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok

Littera	E l e k t r o l o k														
	H u v u d v e r k s t ä d e r														
	Örebro			Malmö			Notviken			Åmål			Samtliga huvudverkstäder		
	R e p . - k l a s s														
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Bg	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—
Bk	2	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4	5	1	4
Bs.	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1
Dg	—	1	9	87	11	99	—	—	—	8	—	—	87	12	116
Dk	—	—	5	66	—	25	—	—	—	4	—	—	66	—	34
Dr	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—
Ds	—	—	3	48	—	27	—	—	—	—	—	—	48	—	30
F	6	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	15
Ha	13	—	40	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13	—	40
Hb	17	—	7	—	—	5	—	—	—	—	—	—	17	—	12
Hc	9	—	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	8
Hd	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—
Hg	2	—	9	—	—	—	—	—	10	—	—	—	2	—	19
M	—	—	—	—	—	—	7	12	18	—	—	—	7	12	18
Oa	—	—	—	—	—	—	8	—	10	—	—	—	8	—	10
Ob	—	—	—	—	—	—	1	—	7	—	—	—	1	—	7
Od	—	—	—	—	—	—	2	—	6	—	—	—	2	—	6
Of	—	—	—	—	—	—	5	—	3	—	—	—	5	—	3
Of2	—	—	—	—	—	—	8	—	5	—	—	—	8	—	5
Pa	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
Pb	—	—	—	3	—	8	—	—	—	—	—	—	3	—	8
Ub	8	1	31	13	—	14	—	—	1	—	—	—	21	1	46
Uc	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Öa	1	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	1	—	2
Öb	3	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	3	—	3
Öc	1	—	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	11
Öd	1	—	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	18
Summa	70	2	159	224	11	178	32	12	76	3	1	4	329	26	417

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar

	Person-, post- och resgodsvagnar				Godsvagnar					
	Boggivagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malmvagnar	
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR
Revisionsbeteckningar¹										
<i>Huvudverkstäder</i>										
Örebro	9	175	3	2	—	—	—	—	—	—
Tomtebodå.....	1 411	—	246	—	8	—	—	—	—	—
Tillberga.....	433	1	210	1	61	33	153	209	18	—
Göteborg	11	—	443	132	1 471	485	1 947	603	—	—
Hälsingborg.....	—	—	—	—	282	121	930	665	53	—
Varberg	340	—	70	27	—	—	—	—	—	—
Malmö	23	277	2	5	15	1	—	—	—	—
Ronneby	47	8	61	18	26	29	88	92	—	—
Östersund.....	116	1	100	44	—	—	—	—	—	—
Bollnäs	—	—	97	35	529	254	1 163	524	—	—
Gävle	—	—	1	—	142	76	401	343	—	—
Notviken	52	—	94	—	17	3	459	152	786	164
Åmål	144	3	61	44	—	—	—	—	—	—
Summa	2 586	465	1 388	308	2 551	1 002	5 141	2 588	857	164
<i>Driftverkstäder</i>										
Uddevalla.....	—	—	—	—	—	—	—	30	—	—
Falkenberg.....	1	—	—	—	9	—	11	—	—	—
Göteborg	2	—	1	—	9	—	14	—	—	—
Skara	—	10	—	8	—	34	—	89	—	—
Summa	3	10	1	8	18	34	25	119	—	—
<i>Kalmar Verkstads AB</i>	20	15	24	12	—	36	—	134	—	—
Antal vid årets början befintliga ²	1 963		2 085		10 605		22 484		3 709	

¹ 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.

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

Tab. 10. Utgifter

A 1. Banavdelningens kostnader för drift och underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift

Distrikt	Ledningsunderhålls- rådets elektrifierade spårängd km	Kostnader i tkr för						Summa
		elek- triska driften	underhåll av					
			byggn. för energiens omformning o. el. utrustn. av stationer	överföringsledningar	kontaktleddningar, inventarier och effekter	revisionsvagnar	övriga anordningar	
I	2 360·8	699·9	114·8	—	374·1	10·7	153·5	1 353·0
II	1 466·0	470·7	65·3	—	453·3	20·6	86·8	1 096·7
III	1 479·4	345·8	83·4	—	186·3	3·3	68·5	687·3
IV	1 155·1	386·0	44·5	—	199·3	5·3	43·2	678·3
V utom MB.....	617·9	251·5	29·8	—	126·3	— 8·3	32·0	431·3
VII.....	451·9	89·5	10·7	—	114·7	0·1	14·6	229·6
Summa	7 531·1	2 243·4	348·5	—	1 454·0	31·7	1 398·6	4 476·2
Kostnader per elek- trif. spårkm kr....	—	298	46	—	193	4	53	594
Malmbanan	590·6	419·1	47·1	28·0	173·4	8·1	2 66·3	742·0
Kostnader per elek- trif. spårkm kr....	—	710	80	47	293	14	112	1 256

¹ Härav kostnader för överföringsledningar för belysning m. m. utefter elektrifierade linjer vid I—V distrikten 315·8 tkr.

² Härav kostnader för överföringsledningar för belysning m. m. utefter elektrifierade linjer 61·6 tkr.

A 2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift)

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostna							
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32			U n				
							11— 27	32— 59	S:a	U n				
										Drift		Banvallen	Broar	Vägar, väg- bronar
Personalkostn.	Sakl. kostn.	S:a	11	12	13									
1	A	112	(Ulriksdal)—Rosersberg	60.0	48.9	288.2	745	77	822	88	127	89		
		113	(Rosersberg)—(Uppsala C)	72.0	64.7	413.7	515	87	601	228	5	14		
		114	Uppsala C—Uppsala N och Uppsala C— (Vattholma) samt Uppsala N—(Enköping)	96.5	69.7	700.5	1 032	296	1 328	239	191	132		
		115	(Uppsala N)—Heby	54.5	43.4	271.9	702	72	774	152	204	27		
		116	(Heby)—(Krylbo)	61.4	47.6	380.4	680	189	869	489	135	46		
		B	141	Vattholma—Tierp och Örbyhus—Danne- mora	71.6	51.5	430.8	596	69	666	538	7	173	
	142		(Tierp)—(Gävle C) och Orrskog—Söderfors	90.6	63.8	575.1	770	190	960	449	32	43		
	C		143	(Hagaström)—Gysinge	55.4	49.2	226.2	792	38	830	240	27	16	
		144	(Gysinge)—(Sala)	56.5	49.7	209.5	809	83	891	89	45	32		
	2	A	111	(Katrineholm)—(Åby)	45.1	38.8	228.6	985	38	1 023	830	—	17	
			130	(Järna)—(Tystberga)	42.7	36.7	327.4	1 125	60	1 184	1 405	29	79	
			131	Tystberga—(Jönåker)	50.7	34.9	536.2	1 026	116	1 141	2 017	88	251	
			132	Jönåker—(Åby)	42.9	35.8	319.1	1 169	70	1 239	1 486	1	17	
			133	Åby—Eksund	72.5	34.0	740.7	1 222	186	1 408	277	196	51	
			134	(Eksund)—(Linghem)	64.0	54.1	341.1	759	92	851	192	36	74	
135			Linghem—(Vikingstad) och Linköping C— Tannefors	66.2	48.0	429.7	928	126	1 054	220	104	68		
136			Vikingstad—Mjölby o. Mjölby—Hästholmen	94.1	72.8	627.2	835	70	905	339	56	69		
C			146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby— (Åtvidaberg)	52.0	44.8	304.0	810	56	866	798	130	26	
		147	(Brokind)—(Björkhult)	53.9	47.0	220.6	874	74	948	349	68	60		
		148	Björkhult—(Hultsfred)	53.9	46.1	243.8	757	58	815	143	34	29		
3		A	118	Örebro C—Örebro S—(Hallsberg)	101.3	50.2	654.9	563	352	915	135	109	153	
			B	119	Hallsberg—Åsbro	87.4	23.4	587.7	122	546	669	344	23	26
				120	(Åsbro)—Karlsby	55.1	44.5	197.3	612	39	650	143	7	29
				121	(Karlsby)—(Mjölby)	54.7	39.8	229.9	877	43	920	137	58	13
	126			(Örebro C)—Spannarboda	64.0	41.2	335.7	638	56	694	124	19	13	
	127			(Spannarboda)—(Fagersta C)	63.3	54.1	228.4	531	57	588	200	6	12	
	129	(Fagersta C)—Krylbo	65.7	37.0	397.9	640	167	807	217	3	16			
	C	123	(Örebro S)—(Svartå)	55.8	48.4	255.5	646	49	696	139	47	35		
	4	A	104	(Älvsjö)—Uttran	42.9	34.0	348.7	1 001	260	1 261	1 471	25	7	
105			(Uttran)—Järna o. Södertälje S—Södertälje C	70.4	47.5	535.1	1 079	99	1 178	346	133	71		
106			(Järna)—(Stjärnhov)	51.9	44.0	212.5	724	63	787	364	21	19		
107			Stjärnhov—(Flen) och Skebokvarn—Malm- köping	52.0	43.9	292.9	676	46	722	288	34	12		
108			Flen—Katrineholm	76.9	49.5	364.0	729	219	948	250	1	61		
109			(Katrineholm)—Högsjö	35.8	29.5	188.2	722	40	762	232	830	39		
110			(Högsjö)—(Hallsberg)	52.6	48.0	198.3	607	42	649	446	4	17		
C		137	(Södertälje S)—Åkers styckebruk—Strängnäs och Läggesta—Mariefred	69.7	57.1	312.9	706	57	763	247	12	24		
		138	(Åkers styckebruk)—(Eskilstuna C)—Nyby- bruk och Stålboga—(Malmköping)	78.2	63.5	328.1	608	28	636	78	16	24		
24		A	101	(Stockholm C)—Ulriksdal, Tomtebodas Ö— (Huvudsta)	84.7	11.8	653.4	905	626	1 530	139	47	32	

Utgifter

per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35														Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter	
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77						
d e r h å l l														S:a	Hjälpanl. Underh. av invest. inventarier	S:a s:m	Inkomster	Saldo ut- gifter	
Råler	Spårväxlar	Sliprar	Riktning	Ballast	Husbyggn. f. tj.-bruk	Planteringar	Stationsplaner m. m.	Utv. ledningar	Övriga bang- anordn.	Telegraf- o. te- lefonanl.	Signal- o. sä- kerhetsanl.	Stängsel	Snödröjning						
260 674	87 111	1 434 2 400	324 255	209 195	190 322	94 80	89 70	16 117	81 8	70 21	680 452	183 119	46 62	4 070 5 135	— —	28 14	4 919 5 750	113 3	4 806 5 747
322 224 395	377 35 336	1 139 909 810	699 837 1 025	554 287 1 052	498 510 147	55 45 82	251 41 85	69 40 30	64 21 45	247 86 57	602 501 339	263 177 268	184 107 30	5 889 4 201 5 372	— — —	48 15 18	7 265 4 989 6 259	7 2 61	7 259 4 987 6 198
404 266	108 126	1 498 1 027	652 576	728 731	271 591	29 37	239 560	42 43	16 53	88 125	376 270	66 172	107 322	5 341 5 424	— —	14 18	6 021 6 402	3 54	6 018 6 348
191 294	31 37	1 129 927	555 365	501 383	139 134	21 10	15 56	8 96	— 7	75 66	133 105	63 52	79 61	3 222 2 760	— —	46 55	4 098 3 707	15 2	4 082 3 705
361 163 273 384 714 209	3 32 127 57 781 243	986 1 438 1 356 1 604 1 478 1 144	679 1 254 671 1 317 500 728	414 681 2 032 485 1 798 511	48 423 730 176 1 028 160	12 46 118 32 115 42	75 58 343 66 279 139	201 30 86 37 66 226	31 30 79 41 70 34	29 28 278 35 205 152	176 348 443 326 704 511	148 294 495 123 413 95	15 109 71 13 81 33	4 025 6 470 9 460 6 201 8 755 4 528	— — — — — —	17 14 15 6 80 21	5 065 7 668 10 617 7 446 10 242 5 399	1 1 40 — 26 69	5 064 7 667 10 576 7 446 10 217 5 330
337 285	78 163	1 292 1 244	705 437	1 046 1 730	452 332	80 71	371 184	26 105	39 22	140 140	328 327	125 135	21 109	5 433 5 750	— —	35 13	6 522 6 668	34 4	6 487 6 664
144 82 349	78 136 61	1 096 804 1 298	423 396 535	1 132 436 334	175 125 103	41 63 39	80 84 73	59 63 63	60 11 37	65 65 114	482 247 237	125 83 151	48 44 109	4 961 3 117 3 707	— — —	23 30 16	5 849 4 096 4 538	1 5 12	5 848 4 091 4 526
592 823 119 83 289 164 315 382	365 565 45 269 403 7 539 192	1 191 1 338 671 1 091 1 455 888 923 1 336	633 500 782 583 1 016 849 722 698	326 305 149 10 32 190 579 89	674 668 365 170 205 212 670 147	141 120 70 103 66 21 72 48	118 261 28 98 49 25 254 114	94 202 22 5 24 23 40 125 66	74 48 5 24 17 40 75 3	175 177 115 84 173 39 164 35	464 544 240 365 589 164 324 360	127 61 78 109 52 172 61 142	166 71 69 108 48 54 234 57	5 535 6 077 2 936 3 310 4 576 3 031 5 293 3 890	— — — — — — — —	79 43 32 17 27 26 14 36	6 530 6 788 3 619 4 247 5 297 3 645 6 113 4 622	64 67 35 42 52 36 60 45	6 466 6 721 3 583 4 205 5 245 3 609 6 054 4 576
646 349 198	29 185 32	1 390 1 287 887	652 664 734	380 1 254 398	255 294 67	63 41 54	296 551 12	80 35 8	373 78 5	122 220 63	681 642 265	88 116 91	141 86 50	6 699 6 351 3 266	— — —	207 81 41	8 167 7 611 4 093	29 8 2	8 138 7 602 4 092
250 164 270 94	141 247 18 20	1 817 235 1 350 416	1 266 184 868 797	390 824 156 736	55 340 109 80	57 147 44 40	79 166 5 9	24 69 7 22	7 506 5 25	68 262 29 17	189 262 350 222	186 141 130 96	34 145 75 73	4 899 3 789 4 515 3 115	— — — —	10 15 25 11	5 632 4 752 5 303 3 775	2 17 44 7	5 629 4 735 5 259 3 768
304	36	1 265	677	251	102	64	28	18	25	50	334	180	79	3 696	—	47	4 506	17	4 489
307	91	1 426	766	235	163	81	46	15	9	119	131	83	51	3 640	—	22	4 298	101	4 197
477	771	1 145	367	375	1 109	36	24	144	120	233	329	88	125	5 561	661	0	7 753	41	7 712

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostna-							
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav- huv- spår km		Tjänstkonto 32							
							11— 27	32— 59	S:a	11	12	13		
24	A	102	Stockholm C—(Stockholm S).....	43.0	7.8	1 277.2	3 630	3 278	6 908	68	467	63		
		103	Stockholm S—Älvsjö, Liljeholmen— Västberga.....	60.7	14.8	412.8	961	219	1 181	285	420	103		
	C	100	(Tomtebodav)—Värtan, Albano—(Stockholm Ö) och (Karlberg)—Stockholm N.....	67.2	7.1	440.7	1 039	308	1 347	126	7	196		
		149	Huvudsta—Spånga, Spånga—Lövsta och Sundbyberg N—Ulvsunda.....	31.9	18.1	380.5	999	200	1 200	288	10	608		
31	C	150	(Spånga)—Bålsta.....	44.9	35.3	431.5	1 037	94	1 131	423	11	67		
		151	(Bålsta)—Enköping o. Enköping—(Heby)—(Runhällen).....	90.5	73.5	554.5	556	125	681	784	17	45		
		152	(Enköping)—(Tillberga) o. (Tillberga)—(Sala)	60.2	53.4	447.6	801	48	849	984	42	35		
		153	(Tillberga)—Ramnäs o. (Kolbäck)—Ramnäs	64.7	54.6	343.3	739	42	781	382	42	28		
		154	(Ramnäs)—(Snyten)—Kärrgruvan.....	58.2	38.9	336.6	830	48	879	284	36	26		
		155	(Ängelsberg)—(Smedjebacken).....	56.3	43.9	389.4	1 291	43	1 334	324	127	46		
		156	Smedjebacken—(Ludvika)—(Nyhammar)...	51.8	40.2	314.9	868	114	982	496	21	49		
		157	Nyhammar—(Vansbro).....	71.3	62.9	235.3	583	25	608	120	132	9		
		158	Tillberga—Västerås V.....	50.4	14.8	452.0	1 554	233	1 788	234	48	72		
		159	(Västerås V)—Köping.....	48.8	32.7	289.9	609	87	696	200	40	42		
37	C	161	Lärbro—Visby—(Roma).....	34.3	29.0	80.2	367	51	418	302	—	9		
		162	Roma—Burgsvik.....	35.7	29.4	92.6	547	20	568	60	27	31		
		163	Slite—(Roma)—Hablingbo.....	46.4	41.4	81.3	322	6	329	163	4	4		
5	A	201	Almedal—Göteborg C—(Partille), Gubbero—Olskroken och Olskroken—Göteborg Västgöta.....	107.3	24.0	809.5	713	194	907	75	621	5		
		202	Partille—(Norsesund).....	60.6	50.3	327.7	663	75	738	408	91	79		
		203	Norsesund—(Lagmansholm).....	48.8	36.6	336.6	643	272	915	373	89	57		
		204	Lagmansholm—(Fåglavik).....	41.9	28.2	285.6	883	146	1 029	224	68	86		
		205	Fåglavik—(Falköping C).....	34.3	27.6	166.5	821	65	886	108	27	16		
	B	200	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad—Sannegården—Ryahammen, Göteborgs frihamn och Göteborgs västra.....	43.7	2.0	464.5	1 610	295	1 905	96	568	24		
		C	206	(Olskroken)—Lärje skiljestation, Lärje skiljestation—Marieholms rbg—Göteborg N och Lärje rbg—(Olskroken)—Göteborg N	33.5	6.6	88.3	291	154	445	47	36	19	
	6		B	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp.....	52.0	37.5	227.1	666	64	730	318	250	7
				218	(Strömtorp)—Kristinehamn—(Våse).....	72.8	39.6	400.5	714	294	1 009	95	107	21
		219		Våse—Skåre.....	56.4	31.5	313.6	635	58	693	325	248	44	
220		(Skåre)—(Brunsborg) och Kil—Fryksta.....		60.9	40.5	293.9	597	103	699	276	105	31		
221		Brunsborg—Ottebol.....		42.4	32.1	232.1	672	41	713	520	119	51		
222	(Ottebol)—Charlottenberg—gränsen mot Norge.....	39.9	31.1	255.1	916	25	941	1 682	141	27				
7	C	237	(Kristinehamn)—(Herrhult)—Gammalkroppa	59.0	46.3	237.3	837	140	978	193	65	26		
		238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) och Nyhyttan—Finnsyttan.....	53.1	43.3	205.4	697	50	747	240	20	57		
		240	Lesjöfors—Gräddsjön.....	50.5	42.4	195.4	748	40	789	207	19	14		
		241	(Gräddsjön)—Vansbro—Brintbodarne.....	67.3	50.5	277.8	755	139	894	224	328	20		
		243	(Brintbodarne)—Mora.....	56.4	46.2	293.6	780	94	873	88	101	27		
		244	(Vansbro)—(Megrinn).....	64.1	58.8	208.4	517	39	556	159	26	25		
		245	Megrinn—Högstrand.....	62.7	57.6	203.1	500	44	544	120	4	45		
		246	(Högstrand)—Särna.....	62.3	55.3	164.6	443	54	497	79	0	16		
8	A	207	Vartofta—Falköping C—(Stenstorp) och Vartofta—(Tidaholm).....	96.5	66.2	825.7	975	200	1 175	278	54	124		
		211	Stenstorp—Skövde—(Väring).....	62.5	47.5	534.1	835	67	903	18	52	127		
		212	Väring—(Älgarås).....	51.7	38.3	531.1	804	229	1 034	283	26	39		
		213	Älgarås—(Laxå).....	67.6	60.5	328.8	560	94	654	220	165	207		
		214	Laxå—(Hallsberg).....	64.6	51.6	660.4	685	75	759	28	58	109		

för drift och underhåll etc.

der per spärkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst-	Tjänst-	S:a	Av-	Saldo	
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:a	71	78	s:m	går konto 300, 308	ut- gifter	
996	908	1 604	746	183	9 426	178	197	125	186	1 924	1 639	119	92	18 921	3 638	253	29 720	7	29 713	
611	363	1 163	623	516	482	21	105	152	130	120	451	117	43	5 707	8	19	6 916	115	6 801	
341	574	1 066	347	248	805	907	239	127	211	133	117	54	21	5 518	—	5	6 870	306	6 563	
1 438	1 156	1 576	919	1 454	696	108	14	148	51	221	1 628	444	123	10 882	—	30	12 112	174	11 938	
1 579	338	1 615	1 030	1 213	581	150	99	53	1	143	781	299	50	8 433	—	41	9 604	4	9 600	
707	438	1 459	503	444	270	19	34	40	1	65	336	143	132	5 436	—	21	6 137	12	6 125	
501	114	1 064	895	1 654	216	29	6	82	11	60	498	109	248	6 547	—	40	7 436	1	7 435	
613	160	1 400	628	285	250	12	109	68	—	11	58	378	84	52	4 537	—	2	5 319	17	5 303
471	561	1 501	710	295	289	9	14	24	51	153	278	73	133	4 909	—	5	5 793	4	5 789	
445	951	1 563	778	144	157	25	134	11	—	5	276	664	219	63	5 921	—	2	7 256	337	6 919
558	227	1 693	721	150	271	6	83	38	34	68	280	139	223	5 057	—	49	6 088	10	6 078	
381	69	932	388	80	131	8	77	10	—	6	36	75	136	112	2 688	—	6	3 302	3	3 299
698	472	1 281	645	884	983	241	525	32	85	312	615	89	110	7 324	—	138	9 250	290	8 960	
200	123	1 169	1 085	1 094	610	41	66	47	41	114	257	160	75	5 365	—	10	6 072	130	5 941	
14	68	288	614	33	186	15	51	8	92	76	99	59	1	1 917	—	6	2 342	0	2 341	
170	39	64	759	257	145	16	87	24	229	16	84	13	5	2 029	—	—	2 596	0	2 596	
14	16	47	609	188	130	3	85	6	102	12	31	2	6	1 423	—	—	1 752	0	1 752	
444	727	1 249	424	308	1 043	68	302	77	40	166	1 016	69	22	6 657	—	25	7 589	43	7 546	
246	228	903	1 341	439	201	39	220	4	35	44	349	55	15	4 698	—	7	5 443	31	5 411	
403	77	1 029	1 246	396	336	1 068	52	40	27	67	603	45	105	6 013	—	9	6 937	40	6 897	
690	399	714	990	779	367	121	194	70	61	113	687	229	18	5 812	—	23	6 864	39	6 824	
699	92	1 019	918	77	372	35	30	18	14	58	341	73	41	3 939	—	63	4 888	28	4 860	
1 221	1 612	3 408	646	798	82	11	24	33	127	65	46	28	7	8 798	—	—	10 703	61	10 642	
215	181	242	223	53	501	—	151	193	27	34	86	199	4	2 210	—	—	2 655	15	2 640	
235	262	901	358	420	160	—	4 165	24	33	41	231	157	60	3 618	—	46	4 395	28	4 367	
68	396	1 270	354	527	497	151	53	122	71	191	280	95	52	4 349	—	144	5 500	1	5 499	
401	201	1 338	433	210	629	38	164	118	80	69	514	115	70	4 997	—	20	5 710	153	5 557	
400	659	1 001	536	69	320	9	123	91	59	116	172	66	104	4 136	—	14	4 850	26	4 824	
167	190	1 310	580	383	578	21	133	34	20	131	296	146	64	4 742	—	16	5 472	1	5 471	
205	214	1 084	455	287	402	34	257	81	14	111	282	78	80	5 435	—	14	6 390	—	6 390	
220	140	950	343	35	228	48	124	56	37	121	146	164	54	2 949	—	102	4 028	2	4 025	
133	129	1 000	365	255	300	33	9	59	7	37	188	186	130	3 148	—	11	3 907	39	3 868	
275	165	1 216	404	87	102	41	37	32	5	30	78	136	223	3 071	—	9	3 869	2	3 867	
297	70	803	390	171	166	131	133	51	20	81	189	56	81	3 212	—	38	4 144	14	4 129	
227	552	1 306	446	195	530	69	89	62	47	86	213	98	175	4 310	—	51	5 235	33	5 202	
187	21	1 361	293	37	105	19	11	11	22	164	40	131	78	2 690	—	6	3 252	2	3 250	
210	19	1 081	259	273	89	21	38	20	5	68	26	202	193	2 674	—	21	3 239	1	3 238	
59	10	889	402	99	65	13	24	6	8	10	60	221	144	2 103	—	43	2 643	1	2 642	
297	165	1 487	536	1 197	672	123	1 070	40	101	223	569	152	186	7 273	—	115	8 563	3	8 560	
260	96	861	819	1 255	1 175	51	1 800	41	47	47	765	184	36	7 634	—	34	8 571	21	8 550	
—	167	4 159	1 397	2 565	233	13	42	—	0	17	46	534	115	51	9 182	—	62	10 277	1	10 276
294	105	543	1 506	243	175	4	9	51	64	28	346	203	33	4 194	—	18	4 867	1	4 865	
432	153	2 369	851	3 952	204	99	370	80	44	98	394	114	79	9 435	—	34	10 229	2	10 227	

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostna-									
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32			11 27	32- 59	S:a	11	12	13	
8	B	208	(Vartofta)—Bankeryd.....	54.9	47.0	324.2	774	75	850	306	268	199				
		209	(Bankeryd)—(Nässjö) och Jönköping H— Jordbron.....	77.7	52.8	565.7	956	54	1 011	452	399	127				
	C	215	(Skövde)—Karlsborg.....	54.1	43.2	197.3	619	98	717	139	50	166				
9	A	229	(Almedal)—(Kungsbacka).....	36.5	26.9	308.8	1 245	208	1 453	498	151	63				
		230	Kungsbacka—Väröbacka.....	46.0	32.6	271.3	865	281	1 146	114	101	20				
		231	(Väröbacka)—(Himle).....	47.3	27.6	272.2	694	104	797	164	48	188				
		232	Himle—Heberg.....	47.2	31.7	423.7	990	88	1 078	255	610	71				
		233	(Heberg)—Söndrum.....	34.7	26.7	217.4	867	102	969	126	14	233				
	B	225	(Göteborg-Tingstad)—(Stenungsund).....	48.8	41.6	279.0	1 092	184	1 276	358	109	53				
		226	Stenungsund—(Uddevalle C).....	46.1	40.4	287.8	1 163	12	1 152	789	70	76				
	C	227	Uddevalle C—Hällevadsholm.....	65.9	42.8	453.7	717	98	815	439	121	128				
		228	(Hällevadsholm)—Strömstad.....	61.4	54.3	291.1	829	77	905	361	31	16				
		235	(Smedberg)—Lysekil.....	41.3	34.7	188.4	731	72	803	120	47	7				
		247	(Almedal)—Hindås.....	42.8	31.5	296.9	668	185	853	786	132	54				
		248	(Hindås)—(Borås C).....	41.9	34.0	245.9	632	144	776	191	152	73				
		249	(Uddevalle hamn)—Tångelanda.....	48.8	43.8	250.8	682	50	732	361	158	71				
250		(Tångelanda)—Bengtfors V.....	51.6	44.5	205.8	650	66	716	252	150	20					
36	C	251	(Lärje)—Gråbo.....	12.7	10.5	68.5	643	163	806	244	45	22				
		252	(Gråbo)—(Nossebro).....	28.8	25.0	91.3	380	50	430	206	50	8				
		253	Trollhättan—Nossebro—(Tumleberg)— Håkantorp.....	29.8	26.2	63.4	386	44	430	111	17	8				
		254	Tumleberg—Skara.....	29.7	22.8	88.3	375	56	430	98	8	27				
		255	(Lidköping)—(Skara)—Forshem.....	29.7	25.7	58.5	631	42	673	138	—	31				
		256	(Forshem)—Hasslerör och Moholm—Marie- stad.....	29.4	25.4	78.2	443	36	479	79	10	16				
		257	(Hasslerör)—Gårdsjö och Torved—Gullspång Håkantorp—(Forshem) och Källby—Kinne- Kleva.....	30.1	25.5	74.1	432	44	476	307	21	1				
		258	(Håkantorp)—(Forshem) och Källby—Kinne- Kleva.....	39.9	33.2	70.8	411	27	438	161	57	10				
		259	Skövde—(Skara) och (Stenstorp)—Axvall, inkl. (Skara)—Dämman.....	38.3	35.5	76.4	710	50	760	86	5	3				
		260	Stenstorp—Hjo och Svensbro—Tidaholm..	32.4	27.6	62.8	483	12	494	140	5	16				
10	A	301	Arlöv—Malmö C—Lundavägen, Malmö V— Södervärn och Malmö C—Östervärn.....	118.1	20.7	1 149.2	878	305	1 183	27	102	127				
		302	Teckomatorp—(Arlöv).....	54.7	31.8	422.6	893	150	1 043	238	37	231				
		306	(Arlöv)—(Eslöv) och Lund C—(Kävlinge)..	87.8	66.7	536.7	720	56	776	117	59	72				
		307	Eslöv—(Tjörnarp) o. (Teckomatorp)—Eslöv	99.8	75.8	617.2	808	54	862	133	44	66				
		309	Tjörnarp—Hässleholm.....	72.6	46.8	626.0	780	244	1 025	330	36	75				
		337	(Lundavägen)—Trelleborg F och Trelleborg C—Trelleborg Ö.....	58.3	32.4	458.1	1 171	140	1 311	411	1	97				
		C	335	(Raus)—(Teckomatorp) och Billeberga— Landskrona—(Kävlinge).....	78.6	57.9	590.4	1 058	73	1 132	154	49	62			
11	A	310	(Hässleholm)—Osby.....	44.8	35.5	358.7	665	104	769	3 404	462	81				
		311	(Osby)—(Diö).....	48.6	32.3	306.4	614	98	712	760	318	77				
		312	Diö—Blådinge.....	43.8	31.0	283.0	718	63	781	1 249	32	58				
		313	(Blådinge)—Lidnäs.....	44.4	27.4	274.7	761	123	884	220	2	78				
		314	(Lidnäs)—(Sävsjö).....	45.3	37.8	206.3	740	79	819	882	17	12				
		315	Sävsjö—(Nässjö).....	66.1	56.6	414.0	613	70	682	160	863	57				
		316	Nässjö—(Aneby).....	96.4	51.2	524.1	902	243	1 145	182	8	20				
		318	Aneby—Tranås.....	67.9	58.8	295.8	586	36	622	158	27	15				
		319	(Tranås)—(Mjölby).....	47.3	35.3	341.4	917	98	1 015	633	5	20				
		C	349	(Nässjö)—Eksjö—(Ingatorp).....	57.2	48.7	321.5	1 031	80	1 110	320	50	25			
			350	Eksjö—Österbymo.....	39.4	34.6	82.4	171	8	179	127	—	11			
351	Ingatorp—Hultsfred—Målilla—(Rosenfors)..		64.8	48.8	345.2	806	300	1 106	358	35	17					
351	Rosenfors—Berga—Oskarshamn.....		59.9	50.3	275.7	742	78	820	307	11	205					

ör drift och underhåll etc.

der per spärkilometer, kr.

Tjänstkonto 35

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- gär konto 300, 308	Saldo ut- gifter
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:a					
169	266	1 589	272	735	198	24	89	157	50	19	407	159	98	5 004	—	49	5 903	1	5 902
342	544	1 540	607	692	471	87	130	— 31	94	70	394	235	92	6 246	—	37	7 293	9	7 284
183	81	873	778	54	181	40	— 171	18	46	17	86	237	129	2 904	—	23	3 644	0	3 644
383	120	1 749	930	366	626	136	246	153	58	137	1 039	286	88	7 029	—	22	8 504	34	8 470
325	127	1 318	474	842	331	96	240	118	22	79	607	133	51	4 997	—	12	6 155	252	5 902
394	178	1 604	437	126	482	84	136	112	87	153	638	95	34	4 960	—	5	5 763	8	5 755
70	90	2 054	352	2 440	299	265	281	91	34	53	744	163	20	7 891	—	11	8 980	0	8 980
75	— 96	1 312	713	726	214	264	632	75	41	39	623	264	33	5 287	—	14	6 271	4	6 267
298	83	1 422	690	218	172	36	51	70	10	32	511	226	37	4 375	—	64	5 716	1	5 715
343	52	1 654	807	200	206	25	59	115	16	23	381	185	79	5 078	—	22	6 252	5	6 247
433	293	1 528	552	249	765	105	236	143	55	190	613	157	67	6 075	—	1	6 890	2	6 889
216	205	1 146	278	31	377	98	86	228	37	59	368	168	116	3 821	—	21	4 747	5	4 742
228	35	1 671	406	127	463	18	44	37	17	54	240	195	29	3 740	—	17	4 560	0	4 560
720	238	1 662	401	539	237	115	59	202	54	60	448	331	50	6 087	—	3	6 943	—	6 943
724	36	1 067	706	457	282	165	99	87	11	46	631	247	78	5 053	—	39	5 868	0	5 867
274	675	1 147	404	353	356	18	104	154	35	25	75	112	84	4 405	—	3	5 140	6	5 134
67	114	1 031	362	179	482	6	16	152	42	33	151	131	134	3 322	—	16	4 054	62	3 992
96	131	639	621	1 692	636	—	3	52	11	103	270	62	1	4 628	—	—	5 434	23	5 411
135	50	333	459	1 118	80	—	—	—	8	86	76	124	14	2 746	—	1	3 177	1	3 176
52	36	445	447	303	73	—	5	4	13	88	51	13	26	1 692	—	4	2 126	—	2 126
130	144	469	593	204	317	2	34	29	69	111	148	124	35	2 542	—	2	2 975	2	2 973
56	40	291	482	59	22	2	1	—	—	22	119	12	24	1 300	—	2	1 975	3	1 972
63	99	637	533	214	131	—	9	13	10	103	146	106	10	2 178	—	1	2 659	1	2 658
108	32	284	387	350	63	—	7	10	1	156	40	202	6	1 975	—	12	2 463	—	2 463
48	23	— 102	573	198	108	—	11	22	17	18	65	72	38	1 320	—	18	1 776	—	1 776
32	21	363	268	188	19	—	2	8	3	18	118	56	48	1 238	—	—	1 998	1	1 997
28	39	340	427	164	52	—	3	46	25	10	98	18	33	1 444	—	—	1 939	—	1 939
1 228	555	1 401	293	643	1 827	182	45	328	228	403	632	72	1	8 097	483	4	9 768	33	9 734
473	229	2 040	685	769	443	79	208	50	171	28	668	169	121	6 640	—	67	7 750	26	7 724
258	197	2 389	222	586	281	55	81	22	63	22	594	155	71	5 345	—	9	6 131	21	6 110
538	113	1 532	499	576	545	60	300	90	92	148	442	88	55	5 324	—	18	6 203	21	6 182
936	471	1 253	562	583	961	1 087	162	101	34	270	587	112	45	7 607	—	16	8 647	29	8 618
532	244	2 457	365	106	1 117	120	64	108	156	86	508	45	123	6 543	—	24	7 878	27	7 851
537	96	2 568	581	1 229	306	77	131	51	96	27	266	128	38	6 398	—	9	7 539	26	7 513
681	48	625	841	195	205	42	106	39	15	54	282	103	35	7 221	—	44	8 035	22	8 013
1 028	484	508	815	478	276	82	49	166	36	77	367	55	20	5 596	—	10	6 318	17	6 300
932	126	455	500	1 167	114	34	304	53	48	39	407	129	29	5 679	—	17	6 477	18	6 459
271	638	633	901	730	246	68	147	126	58	296	704	154	25	5 300	—	15	6 198	17	6 181
203	47	322	1 007	370	149	51	80	57	15	68	243	147	74	3 745	—	4	4 568	12	4 556
185	38	1 085	565	1 958	61	30	4	69	12	6	318	90	84	5 587	—	7	6 277	17	6 260
347	320	814	620	91	482	119	190	110	32	328	424	64	84	4 235	—	70	5 451	15	5 436
190	59	1 809	915	98	33	25	22	46	8	22	151	133	35	3 746	—	2	4 371	12	4 359
209	49	618	739	3 261	81	20	26	60	106	20	141	150	64	6 206	—	19	7 240	20	7 220
544	419	1 380	409	87	343	33	10	40	66	76	491	96	88	4 478	—	52	5 641	15	5 626
56	9	969	263	101	100	2	—	14	7	42	29	122	57	1 912	—	—	2 090	—	2 090
95	98	1 473	321	577	240	49	30	48	70	192	500	64	67	4 235	—	1	5 343	14	5 328
83	167	1 588	298	83	135	15	9	152	51	63	446	98	53	3 765	—	31	4 617	13	4 604

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostna-					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32					
							11—27	32—59	S:a	11	12	13
12	A	303	(Teckomatorp)—(Billesholm)—(Åstorp)	43.7	33.0	178.3	738	— 88	649	198	36	37
		328	Åstorp—Ängelholm C—(Vejbyslätt)	52.5	24.8	393.8	1 329	279	1 608	150	64	—3
		329	Vejbyslätt—(Laholm)	41.3	32.5	246.6	832	77	910	146	40	86
		330	(Halmstad rbg)—Veinge—Laholm och Veinge—Knäred	51.5	36.4	329.7	680	155	835	284	106	99
	B	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsingborg C—Raus	81.2	36.1	550.5	822	604	1 426	266	23	15
	C	304	Billesholm—(Landskrona)	34.2	26.6	191.5	803	101	903	311	94	182
		320	Ö:a Ljungby—Kärreberga—(Åstorp)—(Ramlösa)	44.7	31.1	357.1	881	125	1 006	654	63	193
		321	(Markaryd)—(Ö:a Ljungby)	52.3	46.2	346.8	1 183	86	1 269	993	121	67
		322	(Ljungby)—(Markaryd)	57.9	48.7	280.4	764	124	889	375	30	43
		323	(Värnamo)—Ljungby	49.4	42.7	274.4	1 028	81	1 110	140	38	19
		326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle	53.3	36.0	222.9	649	84	733	82	49	19
		331	(Knäred)—(Hässleholm)	66.2	55.5	457.1	1 162	133	1 295	326	179	36
		333	(Hässleholm)—Klippan—(Kärreberga)	64.1	50.8	576.6	1 489	56	1 545	796	14	257
		334	(Klippan)—(Eslöv)	45.2	38.9	188.1	640	79	718	174	270	71
28		C	308	Barsebäckshamn—(Sjöbo)	75.9	59.2	330.9	774	53	827	167	14	46
	317		(Södervärn)—(Trelleborg Ö) och Vellinge—Falsterbo	61.0	45.6	379.7	1 180	165	1 344	165	9	83
	324		(Östervärn)—Sjöbo och Dalby—(Harlösa)	77.3	59.3	368.2	1 115	82	1 196	104	5	59
	325		(Sjöbo)—Simrishamn	59.0	46.5	317.2	883	121	1 004	187	—3	18
	336		(Lund)—(Trelleborg C) och (Trelleborg C)—(Klagstorp)	66.8	53.8	339.8	1 130	79	1 209	200	8	53
	338		(Södervärn)—Böringe och Böringe—Östratorp	59.5	46.3	385.9	1 394	104	1 498	287	7	197
	339		(Böringe)—(Ystad) och (Klagstorp)—Rydsgård	69.1	54.8	316.1	1 266	47	1 312	98	27	29
	340		(Lövestad)—Ystad	55.9	31.9	306.3	1 180	136	1 316	113	3	45
	341		(Brösarp)—(Gärsnäs)—(Köpingebro), (Tomelilla)—S:t Olof	80.0	69.8	302.6	734	37	771	242	9	50
	342		(Eslöv)—Lövestad och (Harlösa)—Bjarsjölagård	63.1	54.0	307.5	1 282	69	1 350	39	3	86
30	C	343	Tollarp—(Eslöv)	63.4	48.0	347.5	888	57	944	543	88	81
		344	Långebro—(Tollarp) och Långebro—Brösarp	68.9	56.0	403.0	960	82	1 042	305	45	96
		345	(Karpalund)—Åhus och Balsby—Kristianstad C—(Långebro)	52.3	28.9	523.7	1 390	159	1 549	399	21	104
		346	(Hässleholm)—Karpalund och (Hästveda)—Karpalund	83.5	61.8	354.5	592	65	656	236	8	37
		347	(Älmhult)—(Balsby)	69.8	61.6	400.6	688	73	761	340	173	86
		348	(Älmhult)—(Sölvesborg)	82.5	70.9	454.7	744	65	809	203	95	57
		13	B	426	(Bräcke)—Pilgrimstad	46.3	37.9	245.6	892	69	961	645	106	51
427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V.			65.1	38.7	623.3	1 518	355	1 873	543	25	75
428	(Östersund V)—(Trångsviken)			50.0	44.2	316.2	1 002	104	1 106	315	110	129
429	Trångsviken—(Undersåker)			54.1	44.9	336.6	838	90	928	359	87	51
430	Undersåker—(Ann)			52.5	45.0	303.4	682	71	753	530	286	21
431	Ann—Storlien—gränsen mot Norge			35.7	28.9	348.4	1 295	196	1 491	373	109	85
C	436		(Östersund V)—(Munkflohögen)	65.8	58.8	269.7	654	35	689	141	13	40
	437		Munkflohögen—Tännviken och Jämtlands Sikås—Hammerdal	67.5	59.2	247.2	543	28	572	156	69	36
	438		(Tännviken)—(Hoting) och Ulriksfors—Strömsund	66.7	58.9	247.5	593	59	651	265	38	10
	412		(Ljusdal)—Ramsjö	60.1	49.6	347.9	745	65	810	504	63	48
14	B	413	(Ramsjö)—Alby	62.6	44.8	319.3	697	60	757	732	105	1
		414	(Alby)—Ånge—Fränsta	76.2	41.1	467.2	826	96	922	230	53	90
		415	(Fränsta)—(Hällsjö)	50.9	43.6	286.3	676	44	720	1 975	21	9

ör drift och underhåll etc.

ler per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:a					
361	79	705	675	241	153	76	11	57	72	50	437	146	91	3 426	—	11	4 086	4	4 082
335	558	1 054	443	764	759	255	124	25	109	226	721	148	62	5 794	—	107	7 509	7	7 503
363	71	784	622	1 169	290	83	380	81	53	64	333	208	275	5 049	—	23	5 982	5	5 977
362	145	800	433	1 502	384	168	293	34	137	33	582	125	43	5 530	—	47	6 413	6	6 407
263	279	1 107	253	1 277	692	26	38	44	78	217	666	75	38	5 358	—	6	6 790	6	6 784
406	71	910	252	876	272	120	351	18	106	61	304	103	186	4 622	—	74	5 599	5	5 594
435	239	1 503	494	1 737	270	109	71	211	185	40	299	361	85	6 947	—	37	7 990	7	7 983
310	22	1 058	466	1 433	203	31	54	30	10	54	159	229	78	5 316	—	58	6 643	6	6 637
256	40	1 046	481	508	350	58	67	14	43	61	264	202	93	3 932	—	28	4 848	4	4 844
154	89	774	574	1 052	250	94	63	95	36	93	590	246	122	4 430	—	24	5 563	5	5 558
162	158	1 065	376	176	313	119	37	102	25	38	444	170	62	3 396	—	54	4 184	4	4 181
515	76	1 415	501	1 074	238	154	169	68	14	148	374	188	79	5 552	—	66	6 913	6	6 907
274	52	1 149	562	2 547	451	129	372	51	35	84	384	182	76	7 413	—	52	9 010	8	9 002
195	135	841	241	733	50	153	34	21	13	27	211	92	169	3 428	—	16	4 163	4	4 160
215	22	1 362	369	585	136	17	17	47	204	31	107	11	158	3 509	—	33	4 369	11	4 358
163	38	1 613	458	174	720	91	221	216	145	105	410	141	124	4 878	—	22	6 245	15	6 230
197	59	1 618	268	100	242	100	41	62	153	116	248	131	67	3 568	—	10	4 775	12	4 763
132	97	2 475	423	79	222	28	28	113	97	80	157	88	157	4 378	—	3	5 386	13	5 373
143	95	1 251	430	171	189	27	170	231	375	35	178	160	138	3 855	—	36	5 100	12	5 087
159	— 37	1 352	638	931	407	81	113	104	146	148	369	57	33	4 992	—	14	6 504	16	6 489
126	26	1 119	444	112	160	34	120	82	236	54	345	105	146	3 264	—	9	4 584	11	4 573
315	353	1 211	447	183	419	149	69	41	194	143	248	85	69	4 089	—	87	5 493	13	5 479
89	20	1 287	280	267	134	7	113	33	130	35	103	139	68	3 008	—	12	3 791	9	3 782
205	30	1 321	467	46	307	18	206	78	106	102	164	167	167	3 512	—	26	4 889	12	4 877
89	38	1 392	695	415	443	64	91	85	84	43	193	172	21	4 535	—	17	5 496	17	5 479
254	319	1 333	496	648	293	91	265	63	78	67	246	153	61	4 811	—	9	5 862	14	5 848
547	385	2 346	594	317	1 266	205	415	456	140	361	373	365	124	8 418	—	172	10 139	132	10 007
64	121	1 272	387	324	254	51	328	67	47	32	268	140	18	3 655	—	3	4 315	72	4 243
247	45	1 354	769	618	267	35	193	106	70	105	198	304	54	4 965	—	29	5 755	15	5 740
401	111	1 944	570	265	218	24	134	109	20	52	227	133	136	4 700	—	11	5 519	9	5 510
249	6	897	990	331	66	31	66	7	—	53	197	385	265	4 347	—	7	5 315	12	5 303
268	156	894	821	468	1 072	1 014	316	218	86	484	408	178	477	7 505	— 17	302	9 663	83	9 581
224	62	923	1 198	771	443	84	209	31	17	41	171	269	216	5 215	—	13	6 334	15	6 319
435	390	647	1 051	1 086	275	19	58	82	30	94	275	136	194	5 271	—	35	6 235	15	6 220
478	21	643	898	863	210	51	154	65	19	30	76	180	494	5 019	—	23	5 795	14	5 781
362	168	721	1 076	979	1 562	42	223	685	33	207	123	61	1 407	8 217	—	75	9 784	23	9 761
97	32	565	677	1 186	62	18	8	27	—	228	54	158	95	3 403	—	14	4 107	10	4 097
324	46	681	663	329	216	15	79	163	1	87	43	38	145	3 092	—	7	3 671	9	3 663
304	59	570	555	172	245	9	227	55	—	100	105	42	292	3 048	—	18	3 718	9	3 709
550	33	1 064	843	706	170	13	36	76	15	36	434	232	204	5 025	—	15	5 850	61	5 789
299	12	826	240	1 265	187	7	28	4	1	38	221	242	189	4 396	—	1	5 155	53	5 102
463	416	780	509	221	526	134	491	231	20	307	475	109	201	5 256	—	14	6 193	64	6 129
365	19	920	483	440	69	16	74	14	4	42	340	49	127	4 967	—	1	5 688	59	5 629

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostna-					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32					
							11— 27	32— 59	S:a	11	12	13
14	B	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Njurunda).....	66.9	38.0	481.7	1 050	313	1 363	493	56	140
		417	Njurunda—(Harmånger).....	53.1	48.5	311.7	1 078	41	1 119	664	189	59
		418	Harmånger—(Hudiksvall).....	27.6	24.2	170.6	1 199	55	1 254	464	23	33
			Harmånger—Bergsjö.....	23.5	19.5	24.6	268	1	269	20	7	—
		419	(Ånge)—Bräcke—(Gröttingen).....	52.9	44.0	277.2	759	90	849	795	28	58
		420	Gröttingen—Kälärne.....	50.9	43.0	236.2	931	45	977	264	27	29
		421	(Kälärne)—Bispgården.....	45.0	38.8	196.6	755	21	776	155	142	56
		422	(Bispgården)—Långele.....	51.9	37.6	287.8	867	66	933	331	18	102
15	A	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	51.0	33.0	287.6	1 016	112	1 128	198	121	81
		403	(Dalgränsen)—Åshammar.....	49.7	32.6	594.6	1 131	230	1 360	709	37	442
		404	(Åshammar)—(Hedsjön) och (Ockelbo)— (Gävle C).....	90.8	75.0	514.9	541	76	617	237	123	39
		405	Hedsjön—Kilafors.....	51.5	36.2	347.6	808	74	882	461	59	46
		407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå).....	53.4	31.2	475.8	1 118	298	1 415	266	264	184
		408	Arbrå—(Skåstra).....	49.3	36.3	249.4	722	43	765	451	122	45
	409	Skåstra—Ljusdal—(Långbacka).....	48.3	33.9	381.3	1 154	79	1 232	357	356	52	
	B	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk).....	55.9	47.5	340.0	1 305	57	1 361	512	122	24
		406	(Kilafors)—Söderhamn C—Stugsund.....	64.3	37.2	343.6	922	74	996	222	58	17
		410	Långbacka—Hudiksvall.....	59.4	41.6	309.9	715	57	772	399	51	17
		411	Axmarsbruk—(Stugsund) och (Söderhamn V) —Norråla.....	48.4	42.6	245.1	874	42	916	497	69	38
		423	(Norråla)—(Hudiksvall).....	56.6	49.3	271.9	888	57	946	473	60	45
16		C	432	(Brunflo)—(Svenstavik).....	55.4	51.0	341.3	971	92	1 063	340	163	75
	433		Svenstavik—(Sörtjärn).....	57.7	51.0	334.1	581	72	653	366	72	97
	444		(Mora)—Storstupet och Orsa—Skattungbyn.....	60.5	52.3	403.4	1 228	164	1 391	158	29	122
	445		(Storstupet)—Tandsjöborg.....	65.3	59.8	242.0	543	54	597	195	14	3
	446		(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytterbergsbyn).....	62.5	52.5	307.4	560	94	653	157	21	16
	447		Ytterbergsbyn—Sörtjärn.....	66.0	59.8	267.1	488	47	535	135	29	13
	449		(Sveg)—Hede.....	75.9	71.8	221.8	553	44	597	148	6	33
	452		(Bollnäs)—(Voxna).....	56.9	49.0	522.4	790	116	906	692	175	124
	453		Voxna—(Skattungbyn).....	57.4	51.0	241.6	818	126	945	125	82	59
	17		B	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby).....	50.5	41.6	330.5	1 087	54	1 140	419	160	72
425		Hussjöby—(Veda).....		58.8	49.6	317.0	747	55	801	438	19	34
C		440	Bosundet—Hoting—(Granberget).....	54.5	46.9	283.9	757	74	831	915	5	97
		441	Granberget—(Aronsjölid).....	59.6	55.8	261.5	700	84	784	349	110	46
		442	Aronsjölid—(Storuman).....	58.3	53.5	209.9	609	88	698	303	80	39
		450	(Bosundet)—Tågsjöberg.....	59.2	54.9	292.9	672	47	720	428	53	27
		451	(Tågsjöberg)—(Forsmo).....	59.5	54.8	328.8	978	81	1 059	514	214	15
		455	(Långele)—(Nyland).....	60.5	52.7	430.9	1 110	239	1 349	665	211	119
		456	Nyland—Veda.....	46.8	36.9	369.7	1 565	103	1 668	658	116	61
		18	A	551	Luleå—Notviken.....	62.1	5.3	652.8	1 637	415	2 052	120	91	43
552	(Notviken)—(Boden C).....			36.2	29.0	198.2	1 036	63	1 098	119	3	48
553	(Boden C)—Gransjö.....			37.5	33.8	215.8	1 165	47	1 212	286	32	49
555	(Gransjö)—(Näsberg).....			40.4	35.2	218.9	1 047	88	1 136	287	121	5
556	Näsberg—(Koskivara).....			38.9	33.5	221.1	1 019	67	1 086	638	16	10
557	Koskivara—(Nuortikon).....			38.5	33.0	270.8	1 042	53	1 095	1 146	20	12
558	Nuortikon—(Gällivare).....			34.8	30.8	200.8	994	57	1 052	294	37	—
19	A			562	(Gällivare)—Håmojåkk.....	37.4	35.0	254.9	1 145	80	1 226	602	375	95
		563	(Håmojåkk)—(Lappberg).....	35.5	31.9	231.5	925	122	1 047	238	66	—
		564	Lappberg—(Kiruna C).....	34.1	31.9	212.6	1 130	54	1 184	78	26	7
		565	Kiruna C—(Krovik).....	23.6	4.8	554.6	2 343	841	3 184	601	49	359
		566	Krovik—Rensjön.....	31.7	28.3	278.1	1 084	105	1 188	455	712	—
		567	(Rensjön)—(Stenbacken).....	30.9	28.3	278.8	1 265	131	1 396	237	212	—
		568	Stenbacken—(Abisko Ö).....	35.1	31.9	311.9	1 321	77	1 398	316	755	—
		569	Abisko Ö—(Kopparåsen).....	25.3	18.7	386.7	1 890	217	2 107	1 208	224	217
		570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	21.0	18.5	290.8	2 352	196	2 548	1 609	131	—

för drift och underhåll etc.

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
21	22	23	24	25	41- 47	48	51	53- 54	55- 59	71	73	75	77	S:a	71	78	S:a s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
261	181	858	905	136	653	114	233	209	97	329	467	269	441	5 844	—	63	7 270	75	7 195
186	45	613	1 185	493	234	14	57	41	1	137	234	361	295	4 810	—	4	5 933	61	5 872
256	9	1 528	913	87	269	17	36	59	12	166	147	562	381	4 961	—	36	6 251	64	6 187
—	33	202	214	19	22	—	4	16	—	26	—	73	140	775	—	—	1 044	—	1 044
320	190	485	907	510	106	14	15	50	21	134	310	205	285	4 434	—	10	5 293	55	5 238
—55	39	382	1 073	914	79	11	84	135	11	59	133	393	120	3 699	—	15	4 690	49	4 641
53	137	697	1 082	492	21	28	9	9	4	277	90	227	147	3 626	—	11	4 414	46	4 368
104	72	685	756	516	569	34	66	148	36	107	483	225	365	4 617	—	51	5 601	58	5 543
350	313	1 333	768	117	219	28	49	32	10	71	478	254	97	4 518	—	19	5 664	21	5 643
1 058	711	1 896	820	340	1 245	14	1 477	90	71	738	380	248	253	10 528	—	116	12 004	45	11 958
534	128	1 345	1 001	208	330	15	24	48	10	137	276	175	423	5 051	—	23	5 691	21	5 670
303	84	1 299	1 764	279	226	19	23	43	46	23	444	560	213	5 889	—	8	6 780	26	6 754
726	237	1 224	1 061	423	850	187	51	113	131	373	719	443	233	7 487	—	47	8 949	34	8 915
369	—20	794	1 099	206	345	23	90	11	73	29	122	312	229	4 301	—	17	5 083	19	5 064
29	35	1 062	1 063	488	1 316	18	790	40	33	248	231	227	299	6 644	—	46	7 923	30	7 894
359	44	1 302	518	1 045	193	15	2	15	5	35	101	130	286	4 710	—	33	6 104	23	6 081
256	112	1 492	611	84	389	—7	103	58	47	129	333	272	184	4 360	—	5	5 361	20	5 340
414	230	1 067	594	160	329	22	33	72	141	162	304	197	230	4 424	—	40	5 236	20	5 217
347	20	1 346	814	202	204	13	6	38	10	19	135	192	203	4 154	—	16	5 086	19	5 067
291	49	978	791	468	125	12	25	54	28	41	109	209	110	3 868	—	10	4 824	18	4 806
438	79	1 578	747	200	356	66	179	40	2	70	135	272	291	5 030	—	71	6 164	1	6 162
207	100	1 432	782	555	339	53	184	312	11	112	83	172	202	5 081	—	62	5 796	5	5 791
306	168	1 253	909	191	551	193	128	136	13	241	296	79	250	5 024	—	264	6 679	10	6 670
29	17	1 237	768	42	30	3	99	116	2	39	77	37	290	3 000	—	111	3 709	1	3 708
—638	207	1 391	695	871	685	10	22	158	71	235	184	34	142	4 262	—	17	4 933	12	4 921
290	27	1 193	805	255	153	18	33	103	—	28	19	164	222	3 487	—	24	4 046	2	4 044
110	4	704	646	430	57	16	2	3	9	27	13	8	107	2 326	—	0	2 923	1	2 923
503	447	1 393	1 966	441	704	59	365	260	21	114	273	382	336	8 256	—	28	9 191	5	9 185
447	42	1 121	509	274	181	22	9	24	3	56	83	36	156	3 232	—	32	4 209	3	4 206
33	68	1 180	1 270	798	140	59	68	60	8	122	219	398	317	5 393	—	45	6 579	28	6 551
525	104	1 051	672	241	313	29	111	126	20	157	145	209	373	4 568	—	38	5 406	12	5 394
221	76	854	777	154	327	30	28	89	29	194	140	124	267	4 326	—	67	5 224	11	5 213
300	32	932	916	96	372	17	30	32	2	43	42	24	240	3 585	—	39	4 408	24	4 384
202	31	587	963	25	87	13	124	5	7	47	18	51	306	2 887	—	23	3 607	7	3 600
227	24	1 044	981	876	87	5	21	35	1	48	33	144	180	4 214	—	25	4 959	14	4 945
502	31	1 014	991	177	87	32	25	219	8	77	107	107	389	4 508	—	29	5 597	69	5 528
308	21	1 170	1 186	160	209	120	120	48	15	423	479	191	293	5 737	—	38	7 124	3	7 122
630	123	1 138	1 294	443	361	40	61	145	30	270	435	112	333	6 251	—	54	7 973	79	7 894
460	724	964	582	200	982	221	141	129	1 177	465	439	44	1 417	8 200	—	355	10 607	94	10 513
403	69	1 330	1 261	234	130	28	62	52	1	18	231	175	224	4 388	—	4	5 490	24	5 466
464	31	1 169	1 385	274	59	32	14	7	1	412	78	181	88	4 561	—	3	5 776	25	5 751
264	75	1 239	880	552	87	98	67	17	1	210	157	161	60	4 281	—	30	5 446	24	5 422
477	46	1 017	1 311	495	118	22	16	22	17	99	141	51	110	4 604	—	11	5 702	25	5 677
468	92	1 270	1 286	1 129	101	6	25	31	4	72	79	29	177	5 948	—	27	7 070	31	7 040
431	106	1 096	1 257	874	28	29	73	35	0	81	198	50	96	4 688	—	61	5 801	25	5 776
628	59	941	1 573	432	60	35	153	36	8	102	92	73	307	5 571	—	26	6 823	0	6 823
749	148	1 051	1 609	604	242	3	107	133	34	66	96	—	241	5 387	—	87	6 521	2	6 519
361	110	889	2 188	581	45	3	6	25	—	463	103	—	192	5 077	—	15	6 276	38	6 238
657	955	1 268	1 038	559	2 879	292	561	2 627	265	743	766	4	6 216	19 841	—	798	23 823	325	23 498
896	98	1 190	2 132	1 179	379	10	4	105	16	77	91	—	233	7 576	—	15	8 779	1	8 778
914	18	1 270	2 075	1 588	452	49	74	165	15	51	134	14	332	7 600	—	43	9 038	1	9 037
205	45	1 125	2 971	647	466	22	36	314	8	87	169	—	300	7 466	—	19	8 882	2	8 880
1 391	120	1 111	2 777	283	1 339	57	258	871	336	179	582	2	2 092	13 048	—	198	15 352	65	15 288
933	—31	688	1 455	407	1 031	63	170	615	29	269	281	—	3 622	11 273	—	1	13 822	8	13 814

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostna-					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring Ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32			11	12	13
							11—27	32—59	S:a			
19	C	561	(Harrträsk)—Gällivare samt Gällivare—Malmberget—Tingvallskulle och Gällivare—Koskullskulle.....	46.7	17.4	416.6	976	97	1 074	550	19	245
20	B	521	Jörn—(Långträsk).....	55.1	43.7	332.2	791	191	982	694	36	26
		522	Långträsk—(Korsträsk).....	53.0	47.2	338.8	851	89	939	1 283	3	37
		523	Korsträsk—(Hednoret).....	56.0	44.7	619.4	1 520	178	1 698	1 392	44	84
		525	Hednoret—Boden C—Degerselet.....	71.9	38.9	773.9	1 293	309	1 602	764	164	296
	C	524	(Älvsbyn)—Piteå.....	61.6	51.8	496.9	690	162	852	889	145	211
		527	(Degerselet)—Morjärv.....	55.5	47.0	418.2	1 207	142	1 348	702	337	80
		528	(Morjärv)—Lappträsk.....	51.6	45.9	301.5	779	132	912	425	113	31
		529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—grän- sen mot Finland.....	67.2	48.7	374.2	889	109	998	399	139	49
		530	(Karungi)—Övertorneå.....	50.9	46.1	311.7	821	120	941	374	97	64
21	B	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå).....	48.8	43.2	367.8	1 048	100	1 148	617	798	76
		502	Aspeå—Anundsjö.....	45.3	39.8	283.4	995	80	1 075	459	86	11
		504	(Mellansel)—Långviksmon.....	43.2	36.3	343.1	1 031	95	1 126	645	382	47
		505	(Långviksmon)—Nyåker.....	51.4	45.2	379.7	1 118	117	1 236	995	261	66
		506	(Nyåker)—(Vännäs).....	41.1	37.5	305.3	1 195	148	1 344	288	87	36
		512	Vännäs—(Vindeln).....	49.5	35.7	470.1	1 388	544	1 932	383	126	176
		513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk).....	47.1	39.6	206.2	877	76	953	300	10	76
		514	Ekträsk—(Bastuträsk).....	41.2	37.0	267.5	894	123	1 017	574	41	12
		517	Bastuträsk—(Jörn).....	44.8	33.8	478.0	1 408	285	1 693	390	150	69
	C	503	(Anundsjö)—Mellansel—Örnsköldsvik C....	59.8	37.2	617.2	1 243	227	1 470	1 074	167	68
		511	(Vännäs)—Holmsund.....	60.2	46.1	512.8	1 467	246	1 713	375	112	26
		515	(Bastuträsk)—(Slind).....	36.8	34.3	216.4	992	116	1 108	381	77	38
		516	Boliden—Slind—Rönnskär.....	44.9	29.6	364.5	1 419	301	1 720	418	14	74
23	C	531	(Jörn)—(Saltmyran).....	50.1	47.3	184.1	581	91	672	216	16	30
		532	Saltmyran—Utterträsk.....	60.6	53.7	269.0	795	119	914	86	44	46
		533	(Utterträsk)—Varjisträsk.....	58.7	54.0	226.1	600	71	671	207	11	6
		534	(Varjisträsk)—Rahanåive.....	51.3	48.1	197.9	593	117	710	114	2	21
		535	(Rahanåive)—Jokkmokk.....	55.5	46.5	199.7	615	56	671	41	14	29
		536	(Jokkmokk)—Porjus.....	50.7	47.1	176.0	643	107	751	174	24	4
		537	(Porjus)—(Gällivare).....	53.8	51.7	171.6	662	75	737	129	7	24
		541	(Hällnäs)—Arvån.....	51.8	48.4	194.2	582	70	652	170	24	4
		542	(Arvån)—(Kattisavan).....	48.9	44.6	194.6	777	51	828	169	66	23
		543	Kattisavan—(Barsele).....	56.9	54.4	211.9	795	86	881	131	242	12
		544	Barsele—Storum—Gubberget.....	51.3	44.7	246.1	1 037	227	1 264	169	54	62
		545	(Gubberget)—Sorsele.....	52.8	47.4	169.3	789	79	868	301	31	42
		546	(Sorsele)—Järvtandberget.....	46.4	43.9	140.5	668	50	718	131	7	25
		547	(Järvtandberget)—(Arvidsjaur).....	47.7	43.7	145.2	709	29	738	128	35	34
25	C	600	(Gånghester)—(Galtåsen).....	50.9	47.5	93.0	435	35	470	110	20	26
		601	Galtåsen—(Jönköping C).....	54.9	47.2	207.3	704	88	792	284	44	20
		602	(Borås C)—Hillared och Hillared—(Axel- fors).....	55.5	45.3	177.0	594	60	654	272	3	4
		603	(Hillared)—Hestra.....	49.9	38.4	204.1	851	50	901	203	19	16
		604	(Hestra)—(Värnamo).....	46.7	40.3	142.7	742	41	783	343	10	22
		605	(Värnamo)—(Alvesta).....	52.6	46.9	189.6	620	85	705	319	13	10
		607	(Varberg)—(Björketorp).....	46.0	39.4	201.1	849	81	930	182	42	86
		608	Björketorp—(Borås C).....	54.4	42.1	370.4	1 168	119	1 287	3 191	—74	33
		609	Borås C—Borås övre.....	28.5	4.3	385.6	1 708	1 136	2 843	201	66	303
		610	(Borås övre)—(Herrljunga).....	48.0	41.3	286.4	1 387	57	1 443	1 956	43	20
		620	(Uddevalle C)—(Salstad).....	52.1	43.0	257.4	868	77	945	2 144	16	1
		621	Salstad—(Herrljunga).....	54.3	46.0	380.0	1 053	91	1 144	395	18	30
		606	(Falkenberg)—Limmared.....	114.3	102.1	270.3	590	29	619	117	11	2
26	C	611	(Nässjö)—(Österkorsberga).....	59.3	50.4	273.4	933	156	1 088	191	12	10
		612	Österkorsberga—(Målerås).....	66.2	57.2	220.5	611	54	664	251	7	23

ör drift och underhåll etc.

der per spärkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst-	Tjänst-	S:a	Av-	Saldo	
21	22	23	24	25	41—	48	51	53—	55—	71	73	75	77	S:a	konto	konto	s:m	gär	ut-	
					47			54	59						71	78		300,	gifter	
																		308		
616	540	895	1 007	546	1 001	86	110	126	70	191	261	90	1 716	8 071	—	47	9 191	266	8 926	
696	253	818	733	421	275	71	64	52	63	179	148	243	261	5 031	—	15	6 029	2	6 026	
391	4	724	1 025	1 128	38	17	11	30	12	72	168	233	247	5 425	—	30	6 395	2	6 393	
176	61	1 215	1 242	3 362	329	58	75	81	19	40	266	527	356	9 328	—	49	11 075	5	11 070	
416	416	1 067	765	776	618	999	539	155	169	245	508	304	705	8 906	—	256	10 763	1	10 762	
651	71	1 410	892	1 097	532	131	143	119	56	62	101	259	447	7 218	—	17	8 086	14	8 073	
305	104	1 115	1 132	961	156	105	277	150	7	95	263	141	229	6 158	—	23	7 529	0	7 529	
529	32	1 291	1 507	267	21	7	41	50	17	73	144	150	217	4 915	—	13	5 839	2	5 837	
382	83	1 119	676	192	334	64	85	98	94	147	171	79	236	4 349	129	99	5 574	3	5 571	
656	35	1 187	938	528	510	10	32	90	20	82	120	174	234	5 151	—	33	6 126	2	6 123	
149	—	12	1 363	1 420	1 009	95	67	48	43	5	30	159	276	208	6 354	—	50	7 552	11	7 541
959	46	1 461	1 323	54	117	18	37	15	19	12	160	282	114	5 175	—	3	6 253	1	6 252	
799	16	1 080	1 376	1 445	156	63	51	49	6	48	119	258	249	6 789	—	40	7 956	10	7 945	
475	65	948	1 066	1 139	307	42	47	33	4	22	238	249	184	6 140	—	14	7 389	1	7 388	
784	120	1 086	1 368	992	105	18	24	—	4	9	119	101	434	498	6 063	—	48	7 455	23	7 431
367	248	866	1 163	257	1 693	156	720	145	—	30	564	357	27	174	7 392	—	190	9 514	21	9 493
352	41	718	793	387	117	49	32	31	4	83	164	140	127	3 424	—	5	4 381	5	4 376	
600	67	1 142	1 490	673	72	5	201	23	7	16	230	105	195	5 453	—	20	6 490	1	6 489	
996	195	1 597	1 244	1 776	821	60	597	125	42	126	190	127	399	8 903	—	73	10 669	6	10 663	
728	87	1 083	1 497	472	1 027	109	1 324	155	83	233	294	212	354	8 967	—	31	10 468	141	10 327	
494	134	1 243	1 372	541	1 192	167	112	80	68	73	187	140	320	6 636	—	224	8 574	50	8 524	
175	537	530	661	1 016	175	21	210	85	1	46	228	187	338	4 706	—	70	5 884	2	5 882	
627	341	1 177	1 120	419	556	118	369	83	73	116	663	132	297	6 597	—	54	8 371	247	8 124	
272	2	733	658	240	168	30	34	35	3	134	28	252	134	2 984	—	19	3 675	3	3 672	
211	16	831	611	210	255	59	30	75	73	204	139	348	201	3 440	—	104	4 458	22	4 436	
203	27	1 510	598	305	27	11	4	4	1	15	34	38	170	3 170	—	14	3 855	4	3 850	
201	31	1 309	549	281	17	40	31	36	4	144	65	24	259	3 130	—	17	3 857	2	3 855	
83	19	1 304	485	233	54	62	38	59	9	269	28	31	161	2 921	—	10	3 601	0	3 601	
180	—	1 824	707	263	174	28	31	57	6	86	15	100	279	2 951	—	38	3 739	270	3 469	
145	5	663	733	148	40	15	3	31	2	77	9	2	391	2 424	—	52	3 213	24	3 189	
258	4	1 080	844	183	70	22	41	8	3	25	14	104	237	3 093	—	8	3 753	1	3 752	
175	25	951	846	243	166	31	18	31	7	39	46	191	140	3 168	—	7	4 002	24	3 979	
119	1	590	1 036	106	128	10	15	49	15	146	57	266	135	3 058	—	9	3 948	222	3 726	
167	64	593	789	125	266	184	23	71	12	154	254	265	216	3 468	—	104	4 836	41	4 795	
263	8	390	685	78	59	9	85	50	6	77	85	27	162	2 358	—	8	3 234	24	3 210	
127	10	829	550	117	45	35	51	37	6	79	52	58	137	2 295	—	13	3 027	3	3 024	
288	8	386	690	290	31	22	41	18	—	65	38	50	182	2 307	—	4	3 049	5	3 044	
214	9	48	107	407	135	19	45	21	13	79	80	7	—	1 341	—	19	1 830	4	1 826	
111	22	1 313	314	174	113	12	33	10	1	94	90	187	62	2 882	—	109	3 782	8	3 774	
87	48	716	197	107	335	14	170	39	4	213	122	96	103	2 528	—	11	3 194	7	3 187	
290	24	1 034	286	366	168	39	33	52	10	228	165	142	71	3 146	—	50	4 097	9	4 089	
211	1	695	225	282	43	10	21	80	3	130	92	36	66	2 270	—	9	3 062	6	3 056	
105	12	916	370	180	54	12	86	178	2	94	179	254	84	2 866	—	40	3 612	8	3 604	
66	28	1 389	326	326	181	61	50	15	91	76	238	120	147	3 428	—	25	4 383	9	4 373	
53	14	714	476	277	174	12	3	119	11	49	161	160	138	5 511	—	29	6 827	14	6 812	
270	600	1 105	157	249	3 590	1 325	179	235	88	399	760	92	146	9 761	—	960	13 565	29	13 536	
189	64	1 562	132	168	109	4	4	9	6	22	119	35	52	4 492	—	40	5 976	13	5 963	
353	19	109	445	76	134	18	46	13	10	114	287	163	48	3 996	—	14	4 955	10	4 944	
240	193	2 373	684	447	443	12	76	91	34	118	363	203	110	5 830	—	45	7 019	15	7 004	
37	5	813	212	31	71	5	12	21	6	26	148	105	114	1 738	—	9	2 366	2	2 364	
117	26	1 057	460	342	165	36	294	81	7	180	327	156	50	3 511	—	19	4 618	10	4 608	
76	58	738	391	312	118	23	38	27	13	229	182	144	37	2 668	—	4	3 336	7	3 329	

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostnader					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Häradsvudspår km		Tjänstkonton 32					
							11—27	32—59	S:a	11	12	13
26	C	613	Målerås—(Nybro)—(Emmaboda).....	60.5	53.6	228.1	708	40	749	276	2	19
		614	Nybro—Kalmar C—(Kalmar V).....	61.9	33.2	384.2	822	149	971	172	22	97
		618	(Alvesta)—Växjö.....	31.8	17.6	290.5	682	448	1 130	727	19	125
		619	(Växjö)—(Skruv).....	51.1	44.2	279.1	874	60	934	496	32	18
		622	Skruv—Holmsjö.....	47.8	38.1	261.9	765	105	870	184	5	107
		623	(Holmsjö)—Karlskrona C.....	43.3	31.3	426.6	1 589	126	1 715	250	30	67
27	C	615	Kalmar V—Berga.....	95.0	76.9	257.0	481	65	546	134	86	24
		616	Mönsterås—Fagerhult.....	75.9	68.0	196.3	437	23	460	123	28	20
		617	Oskarshamn—Skoghult.....	64.1	56.7	192.8	534	30	564	225	84	28
		624	Sävsjö—Mälilla.....	91.5	80.7	260.0	482	33	515	79	6	16
		625	(Hultsfred)—Åseda.....	61.3	55.5	173.1	505	33	537	219	18	12
		626	(Åseda)—Växjö.....	71.2	59.7	246.2	547	101	648	200	3	17
		627	(Sevedstorp)—(Skoghult).....	67.4	61.2	205.5	513	53	566	177	16	14
		628	(Kalmar V)—Torsås och (Ljungbyholm)—Påryd.....	55.7	48.3	180.1	701	55	756	207	64	55
		629	Runsten—Böda.....	87.1	76.8	209.9	287	77	364	88	4	37
		630	(Lundtorp)—(Runsten) och Färjestaden—Ottenby.....	87.3	73.7	224.3	313	87	400	64	9	26
29	C	635	Karlskrona N—Ronneby—(Bredåkra).....	62.9	36.2	365.8	769	116	884	484	107	58
		636	(Vermanshult)—Bredåkra—(Karlshamn).....	65.9	54.4	352.4	699	102	801	842	13	38
		637	Karlshamn—(Sölvesborg) och Sandbäck—Olofström.....	61.4	48.5	392.9	888	103	991	823	31	88
		638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken.....	64.5	45.9	312.1	723	88	811	349	18	44
		639	(Växjö)—Vermanshult.....	75.0	63.9	234.0	560	21	581	368	9	16
		640	(Gullberna)—Torsås—Bergkvara.....	72.4	49.7	251.7	589	48	636	369	27	62
		641	(Karlshamn)—Ulvö och Norraryd—(Kvarnamåla).....	80.2	72.0	315.4	559	51	610	493	27	57
		642	(Ulvö)—Bolmen.....	90.2	77.6	285.7	669	85	754	364	7	9
		643	(Bolmen)—Skedalshed.....	66.2	61.2	298.0	546	68	613	437	79	10
		32	C	645	(Söndrum)—Halmstad rbg, Halmstad C—Oskarström och (Skedalshed)—(Halmstad Ö).....	63.3	32.0	370.7	737	302	1 039	211	140	24
646	(Oskarström)—(Landeryd) och Kilan—Hyltebruk.....			59.1	50.1	230.6	594	96	689	201	128	36
647	Landeryd—(Limnared).....			67.3	55.0	212.6	643	106	749	138	51	14
648	(Landeryd)—Reftele—(Hestra).....			69.3	59.2	239.2	736	97	832	257	127	30
649	(Reftele)—Klevshult.....			64.6	50.4	289.7	604	203	807	402	7	54
650	Vaggeryd—(Nässjö).....			51.5	44.1	199.2	982	159	1 140	317	15	18
651	(Klevshult)—(Vaggeryd)—(Jordbron).....			58.0	50.2	275.9	668	86	754	282	40	79
653	(Limnared)—(Falköping C).....			86.4	75.8	336.5	745	79	825	194	35	29
654	(Varberg)—(Kinnared).....			74.6	65.9	281.7	605	98	703	177	78	20

för drift och underhåll etc.

ier per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
21	22	23	24	25	41- 47	48	51	53- 54	55- 59	71	73	75	77	S:a					
106	83	866	399	127	437	17	11	56	14	161	247	155	42	3 017	—	11	3 777	8	3 769
488	253	1 472	391	152	719	66	376	251	45	171	238	199	53	5 165	—	85	6 221	13	6 208
671	256	1 837	490	836	1 135	48	356	215	82	465	395	228	128	8 013	—	21	9 163	19	9 144
596	254	1 388	585	210	209	18	48	117	22	158	200	149	26	4 525	—	9	5 468	11	5 456
377	230	1 682	354	392	215	164	105	168	32	200	176	186	34	4 614	—	12	5 496	11	5 484
1 210	150	2 466	792	616	1 216	109	117	152	64	117	479	253	50	8 140	—	17	9 872	20	9 852
43	95	773	244	46	204	49	59	49	14	73	101	108	54	2 158	—	4	2 708	2	2 706
73	27	930	268	84	159	31	26	34	3	86	30	130	68	2 122	—	7	2 589	2	2 587
112	62	734	386	85	190	27	20	9	5	71	73	248	78	2 438	—	9	3 011	2	3 009
36	208	831	279	53	255	31	6	64	7	160	93	136	59	2 322	—	6	2 843	2	2 841
80	9	925	468	78	41	48	6	7	6	32	70	169	93	2 282	—	5	2 825	2	2 823
72	436	408	248	381	230	37	48	40	28	182	191	182	81	2 784	—	27	3 460	3	3 457
71	25	1 011	347	235	170	22	9	15	9	153	93	67	42	2 477	—	9	3 052	2	3 049
108	55	761	346	110	308	38	46	74	15	41	65	99	80	2 472	—	6	3 235	3	3 232
108	23	811	265	39	215	24	27	32	31	33	57	119	101	2 016	—	32	2 413	2	2 411
153	133	760	279	28	165	29	27	17	70	111	82	108	83	2 146	—	26	2 572	2	2 570
372	257	1 169	312	358	755	63	207	86	93	250	174	106	80	4 931	—	10	5 825	11	5 814
268	350	1 011	406	869	117	71	29	63	9	91	165	129	76	4 546	—	12	5 359	10	5 350
309	85	1 171	488	157	825	172	158	216	50	226	281	158	151	5 390	—	33	6 414	12	6 402
215	101	1 060	421	122	668	51	81	170	131	170	205	64	166	4 036	—	2	4 849	9	4 840
193	34	703	285	332	154	20	35	21	34	55	96	123	64	2 544	—	2	3 127	6	3 121
202	33	850	324	121	282	56	101	49	18	67	90	162	29	2 840	—	5	3 482	6	3 475
204	24	1 009	413	206	191	21	199	77	6	116	100	91	91	3 326	—	3	3 938	7	3 931
145	97	504	292	278	176	39	21	79	8	87	68	149	92	2 412	—	7	3 173	6	3 167
344	279	1 134	433	257	156	22	33	80	24	84	190	194	136	3 891	—	7	4 511	8	4 503
189	318	853	400	243	1 103	167	50	72	105	208	505	116	105	4 808	—	35	5 882	24	5 858
175	93	826	477	229	219	24	74	38	22	189	313	99	68	3 210	—	21	3 920	16	3 904
103	42	781	309	115	223	77	67	39	9	94	180	100	61	2 405	—	15	3 169	13	3 156
77	81	689	265	175	145	85	168	43	13	152	158	82	72	2 618	—	16	3 467	14	3 453
102	63	944	378	159	349	38	140	130	24	97	484	163	122	3 657	—	37	4 501	18	4 483
68	58	725	356	199	270	16	32	34	22	86	176	162	160	2 714	—	27	3 881	16	3 865
137	102	802	353	1 275	132	60	25	19	19	71	367	151	85	3 999	—	19	4 771	19	4 753
104	56	769	292	76	394	72	345	42	39	91	300	115	114	3 070	—	16	3 911	16	3 895
104	38	1 212	280	119	302	31	92	18	3	44	173	319	57	3 066	—	21	3 790	15	3 774

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr.	Kostnader										
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a km	Härav huvudspår km		Tjänstkonton 32										
							11-27	32-59	S:a	11	12	13					
33	C	710	(Kil)—Värmlands Bro														
		711	(Värmlands Bro)—(Ånimskog)														
		712	Ånimskog—(Brälanda)														
		713	Brälanda—Trollhättan														
		714	(Trollhättan)—(Alvhem) o. (Alvhem)—Lilla Edet														
		716	Alvhem—(Lärje rbg)														
		721	(Mellerud)—Kråkviken														
		722	(Kråkviken)—Högelian o. (Åmål)—Ärjäng	*127.1	338.2	2 152.8	760	61	822	221	34	32					
		724	(Högelian)—(Gilsrud) och Beted—Skillingsfors														
		726	(Mellerud)—Tingvalla														
727	(Tingvalla)—gränsen mot Norge																
34	C	705	(Bredsjö)—Loka														
		706	(Loka)—Geijersdal														
		708	(Geijersdal)—(Kil)														
		701	(Falun)—Borlänge	21.9	11.9	152.6	780	133	912	379	241	26					
		702	(Borlänge)—Gräsberg och Rämshyttan—Idkerberget	31.4	19.1	142.6	586	38	623	253	73	5					
		703	(Gräsberg)—(Grängesberg)	18.5	11.5	100.6	780	83	863	240	33	103					
		704	Grängesberg—Bredsjö	29.2	21.0	87.3	518	58	576	166	17	12					
		719	(Kil)—Sunne	26.6	20.4	93.4	562	35	597	195	16	40					
		720	(Sunne)—Torsby	23.8	20.6	116.5	756	44	800	208	40	13					
35	C	731	Gävle bangårdar	40.0	2.4	221.6	529	101	630	147	62	95					
		732	(Gävle)—(Storvik)	29.4	19.6	147.7	586	48	634	103	29	114					
		733	(Storvik)—Ryggan	24.0	17.9	212.4	790	48	838	244	12	32					
		734	(Ryggan)—Grycksbo	29.0	16.3	272.5	704	177	881	420	218	70					
		735	(Grycksbo)—Rättvik	24.9	19.7	140.5	850	112	962	212	19	69					
		736	(Rättvik)—(Mora)—Älvdalen	45.1	38.7	150.3	568	38	606	246	22	11					
		737	(Falun C)—(Björbo)	38.6	35.1	119.5	408	57	464	225	54	27					
		741	(Krylbo)—Vikmanshyttan	18.8	15.1	136.5	910	27	937	115	25	45					
		742	(Vikmanshyttan)—(Borlänge), Kullsveden—Bispberg och Ovangårdarna—Säters Sjukhus	23.2	16.7	181.1	1 783	35	1 818	339	11	13					
		743	(Borlänge)—(Insjön) och Knippboheden—Insjöns hamn	21.0	17.2	144.0	1 017	79	1 097	320	22	17					
		744	Insjön—(Rättvik)	17.6	14.6	88.7	1 026	73	1 099	615	91	20					
				Samtliga A-linjer	4 483.6	3 060.9	32 633.7	915	181	1 096	380	139	75				
				* B-linjer	3 173.3	2 312.1	20 056.1	891	142	1 033	490	112	59				
		* C-linjer (normalspår)	8 731.7	7 015.6	45 465.0	823	99	922	330	56	54						
		* C-linjer (smalspår)	2 090.3	1 768.3	6 773.5	533	56	589	257	33	27						
		Summa SJ	18 478.9	14 156.9	104 928.4	824	121	945	361	83	57						

Anm. I de fall, då banmästaravdelning omfattar linjer, tillhörande skilda grupper, har avdelningen i sin helhet redovisats under den grupp, till vilken densamma huvudsakligen hör.

För den 1/7 1948 nyttillkomna linjer har spårlängden angivits till hälften av den totala.

* Enär banmästaravdelningarnas gränser ändrats under året, ha siffrorna ej kunnat uppdelas på olika avdelningar.

för drift och underhåll etc.

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:a					
412	56	356	1 220	806	239	67	234	49	18	81	340	41	10	4 216	—	5	5 043	3	5 040
367	341	767	1 466	198	676	16	25	10	48	175	1 082	160	31	6 008	—	61	6 981	13	6 968
—218	31	1 868	837	145	11	13	8	150	50	30	481	97	70	3 907	—	8	4 538	—	4 538
233	1	763	900	539	531	43	105	159	200	159	253	298	11	4 573	—	—	5 436	—	5 436
405	47	283	724	421	56	15	11	10	14	53	156	15	4	2 410	—	3	2 989	—	2 989
251	49	507	823	506	57	19	61	11	61	29	243	20	9	2 898	—	14	3 510	—	3 510
307	—	1 399	977	761	82	8	71	3	16	21	72	117	3	4 096	—	4	4 900	—	4 900
560	656	625	366	306	1 199	16	28	19	61	259	472	14	—	4 885	—	27	5 542	3	5 539
271	108	323	619	1 193	310	45	681	50	42	45	434	8	2	4 378	—	10	5 022	3	5 019
402	85	3 659	1 454	1 743	18	3	—	58	2	32	225	22	—	7 990	—	10	8 838	5	8 833
188	135	487	802	4 073	730	113	158	149	25	208	485	227	—	8 488	—	40	9 409	6	9 403
697	194	532	887	1 248	155	69	151	46	31	136	127	93	2	4 670	—	4	5 636	3	5 632
251	4	408	792	167	70	33	37	15	1	37	623	1	3	2 721	—	9	3 336	2	3 334
305	39	806	642	218	90	4	16	22	16	40	87	13	13	2 617	—	17	3 098	2	3 096
483	333	1 064	1 241	1 897	28	11	206	11	3	72	560	194	23	6 309	—	3	7 249	4	7 245
714	204	1 915	1 407	838	79	8	22	1	2	41	184	168	49	5 996	—	4	7 818	5	7 813
531	18	1 936	1 480	1 033	40	23	22	25	1	62	125	90	17	5 762	—	3	6 862	4	6 858
223	42	354	860	811	50	20	59	17	71	32	531	127	21	3 945	—	2	5 047	3	5 044
443	233	1 262	819	743	571	104	209	99	78	169	455	147	180	6 107	60	44	7 307	28	7 278
360	204	1 092	788	614	374	88	146	82	36	125	295	190	220	5 276	—0	42	6 351	31	6 320
298	124	1 115	636	443	304	64	115	75	41	106	248	134	131	4 276	1	35	5 233	27	5 207
130	110	745	364	206	229	30	48	52	31	87	108	116	74	2 648	—	9	3 246	5	3 240
325	163	1 105	676	519	372	74	136	80	48	122	290	145	152	4 708	15	35	5 704	25	5 678

A 3. Utgifter för drift och und erhål

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, vågbroar och trummor	Vägar, vågbroar o. gång- banor	Råler med tillbehör	Spårväxlar och kors- ningar med tillbehör
1	3 863·4	+ 232·5	107·5	533·3	142·2	180·6	53·2	42·5	212·0	95·1
2	4 699·1	+ 325·1	117·7	652·0	139·5	410·2	46·7	43·3	198·6	117·7
3	3 418·1	— 61·5	180·5	403·5	181·2	101·7	21·0	24·6	214·0	175·9
4	3 103·0	— 406·5	131·7	443·4	98·3	195·6	45·3	17·4	148·0	53·5
24	3 537·1	+ 181·8	170·2	619·4	91·1	49·6	50·3	44·2	189·1	202·0
** 31	4 012·1	+ 219·3	130·4	551·7	45·3	264·5	31·5	23·9	358·3	204·8
** 37⁵	275·7	+ 275·7	12·1	50·3	—	20·1	1·2	1·5	7·4	4·6
I D	22 908·5	+ 766·4	850·1	3 253·6	697·6	1 222·3	249·2	197·4	1 327·4	853·6
** 5	2 946·0	+ 568·5	156·8	346·5	103·0	69·8	106·3	13·9	195·6	191·9
6	2 048·2	+ 180·7	125·5	252·1	91·9	147·8	51·9	9·5	79·5	110·5
7	1 876·2	+ 176·3	90·4	337·1	—	77·3	35·6	13·5	95·6	62·5
** 8	4 384·2	+ 561·0	155·2	465·8	103·4	118·6	73·2	72·7	114·3	106·8
** 9³	4 015·0	+ 538·2	153·7	553·4	162·7	199·3	75·2	44·7	196·1	71·0
9⁴	455·1	+ 95·2	—	71·7	—	30·4	14·3	4·5	16·9	38·8
** 36⁵	766·5	+ 766·5	34·2	159·0	—	45·1	6·3	4·0	21·3	16·4
II D	16 491·2	+ 2 886·4	715·8	2 185·6	461·0	688·3	362·8	162·8	719·3	597·9
** 10	4 827·2	+ 975·0	148·0	586·5	137·3	99·8	30·2	56·6	395·7	162·2
11³	4 346·5	— 423·1	184·5	590·3	113·0	422·5	104·2	36·4	253·3	141·8
11⁴	82·3	— 1·6	—	7·0	—	5·0	—	0·4	2·2	0·4
12	4 977·1	+ 852·6	154·9	790·7	102·3	264·1	57·5	56·1	229·4	109·7
** 28	3 466·0	+ 126·1	111·4	770·9	—	107·1	5·8	43·3	114·8	43·6
30	2 562·2	+ 160·6	78·2	384·4	—	136·5	30·4	31·0	107·5	67·0
III D	20 261·3	+ 1 689·6	677·0	3 129·8	352·6	1 035·0	223·1	223·8	1 102·9	524·7
13	3 238·4	+ 183·4	97·3	487·8	116·2	179·0	43·7	26·3	150·4	50·9
14	3 764·4	— 192·2	105·7	563·8	153·2	355·5	41·3	36·1	162·0	72·8
15	4 724·0	+ 205·2	139·1	673·1	110·5	261·6	79·7	54·4	287·2	107·8
16	2 954·8	+ 227·0	73·7	441·5	—	138·8	34·2	32·2	98·5	64·4
17	2 927·8	+ 50·4	102·8	497·5	—	262·2	54·8	28·4	165·7	27·7
IV D	17 609·4	+ 473·8	518·6	2 663·7	379·9	1 197·1	253·7	177·4	863·8	323·6
18	2 400·1	+ 81·4	115·8	372·1	186·2	113·3	14·5	7·3	122·8	60·6
19	3 809·5	+ 267·6	167·5	472·9	230·9	170·8	83·3	29·2	225·2	66·5
20	4 199·2	+ 503·5	134·4	590·3	62·1	400·6	64·2	54·9	242·3	66·6
21	5 340·4	+ 859·2	185·2	826·7	176·8	335·6	111·7	37·4	353·7	84·6
23	2 828·6	+ 355·1	102·4	577·0	—	113·4	31·2	19·1	141·0	11·6
V D	18 577·8	+ 2 066·8	705·3	2 839·0	656·0	1 133·7	304·9	147·9	1 085·0	289·9
25³	3 055·1	+ 309·0	157·6	590·6	0·3	493·9	9·4	22·0	105·7	39·9
25⁴	268·1	+ 14·8	—	69·9	—	13·4	1·2	0·2	4·2	0·6
26	2 456·2	+ 660·4	91·8	408·8	—	123·5	6·4	22·2	170·8	64·7
** 27⁵	2 235·5	+ 317·1	90·4	391·7	—	108·1	23·4	18·7	63·7	84·1
** 29⁶	2 893·7	+ 776·0	85·7	463·8	—	314·6	21·3	26·2	155·2	85·0
** 32	2 531·1	+ 522·9	95·0	474·7	—	141·0	41·1	19·7	69·4	54·8
VI D	13 439·7	+ 2 600·2	520·5	2 399·5	0·3	1 194·5	102·8	109·0	569·0	329·1
** 33	1 643·3	+ 1 643·3	64·5	269·6	32·6	75·0	6·5	10·0	104·9	15·6
** 34	1 462·3	+ 1 462·3	55·5	188·0	28·5	55·1	18·2	8·0	102·4	19·6
** 35	1 957·0	+ 1 957·0	52·5	260·9	28·3	79·5	16·3	15·1	126·7	54·0
VII D	5 062·6	+ 5 062·6	172·5	718·5	89·4	209·6	41·0	33·1	334·0	89·2
Hela SJ	114 350·5	+ 15 545·8	4 159·8	17 189·7	2 636·8	6 680·5	1 542·5	1 051·4	6 001·4	3 008·0

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid 14—15.

¹ Utom underhåll; jfr Ko: 35 31—37. — ² Underhåll; jfr Ko: 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).

Utgifter

tusental kronor: Bansektioner

S u m m e r										Sektions- nr
35 23	35 24, 25	35 31-37	35 41-48	35 51-75	35 77	35 11-77	78	71	300, 308	
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elektr. tågdrift ¹	Husbyggnader	Övriga anlägg- nings- stängsel m. m. ut. snöskydd	Snöröjning inkl. snö- skyddsan- ordningar	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inventarier och effekter	Hjälp- anlägg- ningar	Inkomster	
783.1	692.0	85.8	239.3	595.6	77.3	3 056.5	41.4	—	17.5	1
796.6	1 084.5	105.6	272.6	661.9	39.8	3 777.5	24.4	—	12.0	2
618.9	513.6	133.1	282.2	502.8	57.7	2 645.5	35.9	—	28.5	3
578.7	661.9	66.1	129.0	463.3	43.6	2 402.4	41.5	—	14.3	4
358.4	287.6	71.2	682.8	501.5	22.5	2 459.2	21.2	212.9	36.9	24
810.3	771.2	33.0	236.3	494.5	72.4	3 300.7	27.4	—	43.4	** 31
14.4	103.2	0.1	19.3	41.0	0.5	213.3	—	—	—	** 37 ⁵
3 960.4	4 114.0	494.9	1 861.5	3 260.6	313.8	17 855.1	191.8	212.9	152.6	I D
460.5	447.0	177.4	257.4	396.7	11.0	2 327.5	26.5	—	14.3	** 5
374.7	248.3	85.4	155.8	276.9	23.0	1 563.3	27.9	—	12.5	6
508.8	239.6	—	114.7	216.7	62.7	1 427.0	27.1	—	5.4	7
855.9	1 131.0	133.2	265.3	692.6	49.6	3 613.2	49.1	0.1	2.6	** 8
844.1	589.4	142.3	278.2	672.5	32.8	3 145.6	13.7	—	14.1	** 9 ³
109.2	64.9	—	43.3	51.7	11.0	385.0	1.9	—	3.5	9 ⁴
101.7	248.2	0.4	34.9	86.3	7.8	572.4	1.4	—	0.5	** 36 ⁵
3 254.9	2 968.4	538.7	1 149.6	2 393.4	197.9	13 034.0	147.6	0.1	52.9	II D
1 075.0	631.4	80.8	614.2	695.7	31.9	3 873.5	40.0	57.0	15.1	** 10
687.0	920.0	104.8	180.5	549.3	39.9	3 439.7	29.9	—	10.9	11 ³
38.2	14.3	—	4.0	8.5	2.2	75.2	0.1	—	—	11 ⁴
764.3	1 154.9	85.0	343.9	732.2	70.6	3 867.7	65.5	—	4.0	12
968.2	452.4	—	222.7	535.7	75.2	2 568.8	23.1	—	8.2	** 28
664.2	422.1	0.2	201.9	410.3	28.4	2 099.5	16.9	—	16.8	30
4 196.9	3 595.1	270.8	1 567.2	2 931.7	248.2	15 924.4	175.5	57.0	55.0	III D
361.6	763.2	63.2	291.4	403.1	177.0	2 509.8	39.3	-1.1	10.9	13
470.8	794.7	83.9	196.8	585.4	151.8	2 951.1	26.0	—	35.4	14
859.5	833.4	101.3	332.9	703.6	162.3	3 783.7	34.0	0.1	16.5	15
689.3	680.5	—	208.6	331.8	121.5	2 399.8	42.2	—	2.4	16
503.9	669.0	—	129.8	322.7	151.7	2 315.9	25.0	—	13.4	17
2 885.1	3 740.8	248.4	1 159.5	2 346.6	764.3	13 960.3	166.5	-1.0	78.6	IV D
328.5	460.3	100.1	103.0	271.8	116.3	1 698.5	39.2	—	11.7	18
333.5	819.6	149.2	242.7	386.9	410.7	2 917.6	49.4	—	28.8	19
579.2	1 009.4	26.9	270.1	463.7	178.4	3 356.3	49.3	8.7	1.9	20
679.9	1 226.9	126.1	377.3	608.1	164.4	4 105.7	72.6	—	26.6	21
636.8	663.1	—	108.9	282.3	147.8	2 155.2	28.5	—	34.5	23
2 557.9	4 179.3	402.3	1 102.0	2 012.8	1 017.6	14 233.3	239.0	8.7	103.5	V D
590.6	340.3	0.2	249.8	356.9	49.5	2 258.2	54.5	—	6.1	25 ³
92.6	27.8	—	8.7	35.3	13.1	197.1	1.4	—	0.3	25 ⁴
571.5	339.0	0.1	222.0	405.4	20.5	1 946.1	14.5	—	5.0	26
600.5	311.0	—	173.0	302.2	55.6	1 740.3	14.8	—	1.7	** 27 ⁵
596.1	425.9	—	257.2	396.0	61.5	2 339.0	10.4	—	5.2	** 29 ⁶
504.8	360.8	—	246.8	446.3	54.9	1 939.6	31.7	—	9.9	** 32
2 956.1	1 804.8	0.3	1 157.5	1 942.1	255.1	10 420.3	127.3	—	28.2	VI D
44.4	642.9	37.9	93.1	242.1	3.6	1 276.0	1.3	—	0.7	** 33
252.5	426.5	32.2	70.8	197.9	4.2	1 187.4	3.9	—	1.0	** 34
310.7	621.4	55.3	103.2	226.4	3.1	1 611.7	4.7	—	1.1	** 35
607.6	1 690.8	125.4	267.1	666.4	10.9	4 075.1	9.9	—	2.8	VII D
20 418.9	22 093.2	2 080.8	8 264.4	15 553.6	2 807.8	89 502.5	1 057.6	277.7	473.6	Hela SJ

Anm. Utgifter, som t. o. m. den 30 juni 1948 bokförts å konto 35²⁷ resp. 78⁸⁸, bokföras fr. o. m. den 1 juli 1948 å konto 78⁸⁸ resp. å artkonto 41 under vederbörande tjänstkonto.

Tab. 10 (forts.). Utgifter

B. Maskinsektioner

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o n u m m e r											44	45
	Summa	+ - mot f. å.	41	42	42 31	42	43	43 35	43	43	43	43	44		
			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 elektrolokt- tjänst ³	Stall- tjänst, et-drift					
I	21 000.3	+	1 145.8	192.2	524.2	876.4	10.9	5 337.7	3 364.9	102.9	248.4	615.4			
2	11 148.8	+	667.6	131.0	499.2	912.4	10.3	3 781.9	2 544.6	48.4	258.7	525.3			
** 31	7 485.9	+	553.1	103.6	1 352.4	2 146.9	31.9	809.1	702.3	5.6	832.0	58.6			
** 37	596.4	+	596.4	14.5	93.1	123.8	7.2	—	—	—	32.5	—			
I D	40 231.4	+	1 856.7	441.3	2 468.9	4 059.5	60.3	9 928.7	6 611.8	156.9	1 371.6	1 199.3			
** 5	16 004.4	+	945.4	184.1	1 726.6	2 511.1	31.0	3 874.2	3 179.8	52.9	447.2	448.1			
5	679.8	+	70.0	—	138.2	188.1	5.8	—	—	—	56.0	—			
** 6	6 890.6	+	597.4	92.6	986.3	1 772.4	18.2	1 033.1	701.1	11.7	417.4	163.1			
** 36	2 492.2	+	2 492.2	44.1	480.9	914.5	28.7	—	—	—	153.4	0.1			
II D	26 067.0	+	4 105.0	320.8	3 332.0	5 386.1	83.7	4 907.3	3 680.9	64.6	1 074.0	611.3			
** 10	19 338.8	+	1 260.8	174.5	1 314.4	2 875.5	25.2	4 949.5	3 837.1	54.7	1 048.6	727.8			
10	43.2	-	6.2	—	13.7	24.6	0.3	—	—	—	0.8	—			
** 28	12 334.3	+	634.6	107.4	3 036.8	6 194.1	67.6	0.1	—	—	1 505.7	—			
III D	31 716.3	+	1 889.2	281.9	4 364.9	9 094.2	93.1	4 949.6	3 637.1	54.7	2 555.1	727.8			
13	5 846.1	-	529.7	86.6	950.5	2 242.2	21.3	694.0	1 090.0	7.6	577.7	110.6			
14	7 897.9	-	425.8	94.3	1 150.4	2 391.1	26.7	1 040.9	890.6	17.7	520.0	302.1			
15	10 374.1	-	793.5	99.8	1 323.0	2 880.7	31.9	2 109.1	1 409.4	27.1	642.0	145.9			
IV D	24 118.1	-	1 749.0	280.7	3 423.9	7 514.0	79.9	3 844.0	2 489.0	52.4	1 739.7	558.6			
19	7 701.1	+	1 646.7	109.7	66.2	181.5	1.6	2814.1	1 473.8	70.6	10.0	518.6			
20	6 586.9	+	178.9	116.5	1 033.6	1 944.1	19.2	445.0	280.1	5.6	871.9	52.9			
21	7 990.9	+	33.0	118.2	1 059.3	1 896.1	21.1	1 274.2	838.7	10.3	619.0	267.6			
VD	22 278.9	+	1 500.8	344.4	2 159.1	4 021.7	41.9	4 533.3	2 592.6	86.5	1 500.9	839.1			
25	12 145.4	+	90.2	109.7	2 791.2	5 683.3	59.5	0.1	0.4	0.3	938.8	26.2			
25	292.2	+	6.9	—	46.7	53.9	0.5	—	—	—	32.5	0.1			
27	5 967.7	+	589.5	143.9	1 288.9	3 079.9	36.4	—	—	—	460.5	—			
** 27	7 998.7	+	1 088.7	—	1 995.5	2 997.3	59.6	—	—	—	764.1	—			
VI D	26 404.0	+	1 761.5	253.6	6 122.3	11 814.4	156.0	0.1	0.4	0.3	2 195.9	26.3			
** 33	3 797.2	+	3 797.2	42.8	652.1	963.4	22.3	652.8	637.9	11.9	156.2	70.2			
** 35	4 009.0	+	4 009.0	58.5	679.3	1 495.5	26.0	526.2	335.7	6.8	179.6	37.8			
VII D	7 806.2	+	7 806.2	101.3	1 331.4	2 458.9	48.3	1 179.0	973.6	18.7	335.8	108.0			
Hela SJ	178 621.9	+	17 170.4	2 024.0	23 202.5	44 348.8	563.2	29 342.0	20 385.4	434.1	10 773.0	4 070.4			

Tab. 10 (forts.). Utgifter

Sektions- nr	K o n t o n u m m e r											400, 410—451
	46 11—19, 27	46 32	46 33, 39, 40, 41, 59	47	48 minus 408	73—75	76	77	78	35	71	
	Personal- utgifter för förbr.- motorv.j.	Motorv.- rälssbus- o. loko- motor- bränsle	Övr. sakl. utgifter för förbr.- motorv.j. ²	Vagn- tjänst	Verkstadsj., gemens. om- kostnader	Underhåll av vagnar m. m.	Underhåll av rälssbus- motorvagn- nar m. m.	Underhåll av ång- och ellok	Underhåll av inven- tarier o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m.	Hjälp- anläggs- mlngar	Inkomster
1	—	52.4	34.1	3 943.0	166.6	1 412.0	62.3	2 614.0	40.1	144.2	1 263.3	4.7
2	—	67.2	13.6	1 208.0	45.6	208.4	71.3	792.7	15.2	30.5	—	15.5
** 31	30.3	130.9	55.0	372.9	41.2	17.8	192.2	440.9	3.5	32.3	128.7	2.2
** 37 e	41.9	22.4	27.6	35.5	65.6	24.4	56.4	50.3	—	—	1.2	—
I D	72.2	272.9	130.3	5 559.4	319.0	1 662.6	382.2	3 497.9	58.8	207.0	1 393.2	22.4
** 5 a	45.0	132.2	58.8	1 013.7	94.2	360.4	104.5	1 464.4	81.8	57.8	156.4	19.8
5 b	—	26.7	23.7	23.2	31.5	39.4	40.8	92.7	3.8	9.9	—	—
** 6	—	129.0	17.8	422.6	30.4	118.7	80.4	629.1	17.1	29.6	221.0	1.0
** 36 e	1.0	96.7	17.2	23.8	98.3	217.2	113.2	291.6	9.3	3.3	—	1.1
II D	46.0	384.6	117.5	1 463.3	254.4	735.7	338.9	2 477.8	112.0	100.6	377.4	21.9
** 10 a	—	235.1	48.1	1 525.8	104.4	391.2	170.4	1 708.2	81.0	22.6	48.3	3.6
10 b	—	—	—	1.4	—	0.1	—	2.3	—	—	—	—
** 28	28.9	76.5	41.8	284.6	51.6	46.0	182.6	702.7	14.1	5.0	—	11.2
III D	28.9	311.6	89.9	1 811.8	156.0	437.3	353.0	2 413.2	95.1	27.6	48.3	14.8
13	6.7	77.2	15.9	218.4	33.4	32.4	137.1	362.1	3.3	50.9	28.9	9.7
14	—0.1	34.3	25.8	423.0	20.4	98.6	63.5	704.6	12.8	83.3	—	2.1
15	32.6	97.7	59.4	265.7	53.1	64.9	208.5	811.6	20.7	91.8	—	0.8
IV D	39.2	209.2	101.1	907.1	106.9	195.9	409.1	1 476.3	36.8	226.0	28.9	12.6
19	—	—1.3	—0.4	554.4	71.3	407.5	5.3	1 213.8	26.6	60.0	124.8	7.0
20	—	145.5	29.4	298.8	54.6	161.7	296.0	615.7	26.5	53.0	142.4	5.6
21	29.2	136.8	38.0	376.3	66.9	128.5	202.9	629.0	86.6	92.5	101.0	1.3
V D	29.2	281.0	67.0	1 229.5	192.8	697.7	504.2	2 458.5	139.7	205.5	368.2	13.9
25 a	102.6	286.1	108.7	632.4	152.9	71.4	437.4	706.1	26.4	12.6	—	0.7
25 b	—	23.1	9.9	13.9	19.7	18.9	45.5	26.8	0.7	—	—	—
27 a	48.5	63.0	18.2	293.1	40.6	45.9	79.4	337.7	10.7	25.1	—	4.1
** 27 b	293.9	182.9	86.7	403.6	101.9	114.6	439.3	512.1	22.9	28.7	—	4.4
VI D	445.0	555.1	223.5	1 343.0	315.1	250.8	1 001.6	1 582.7	60.7	66.4	—	9.2
** 33	71.6	28.2	8.5	131.5	13.2	28.1	91.5	209.8	2.1	3.2	—	0.1
** 35	47.6	13.9	3.7	271.4	14.8	91.8	36.3	182.9	—	2.3	—	1.1
VII D	119.2	42.1	12.2	402.9	28.0	119.9	127.8	392.7	2.1	5.5	—	1.2
Hela SJ	779.7	2 056.5	741.5	12 737.0	1 372.2	4 099.9	3 116.8	15 101.1	505.2	338.6	2 216.0	96.0

Ann. Utgifter, som t. o. m. den 30 juni 1948 bokförts å konto 78a, bokföras fr. o. m. den 1 juli 1948, å artikkonto 41 under vederbörande tjänstkonto.

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 14—15.

1 Inklusive elktromotorvagnstjänst. — 2 Kostnaderna bokföras i sin helhet i styrelsen och äro här fördelade på de olika sektionerna i proportion till inom varje sektion utfört antal lokkilometer. — 3 Inklusive en del av svriga sakliga utgifter för rälssbus- och lokomotorstjänst; jfr not 2 och 3 å nästa sida. — 4 Normalispråga delen. — 5 Smalspråga delen. — 6 Endast smalspråga.

Tab. 10 (forts.). Utgifter
C. Trafiksektioner¹

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o n u m m e r										
			51	52	53	44	45	46	47	35	71	78	500, 510
	Summa	+ — mot f. å.	Sek- tions- ledning	Stations- tjänst ²	Tåg- tjänst	Stall- tj., ång- drift	Stall- tj., el- drift	Förbr.- motor- vagn- tjänst ³	Vagn- tjänst	Snöröj- ning	Hjälp- anlägg- ningar	Underhåll av inven- tarier och effekter	In- koms- ter
1	4 723·3	+ 310·2	187·9	3 352·5	1 022·4	0·4	—	54·1	4·1	109·0	—	14·1	21·2
2	6 993·2	+ 529·1	160·6	5 942·4	760·6	—	—	112·0	6·0	62·1	—	41·1	91·6
3	9 871·5	+ 877·6	158·7	8 803·6	714·4	—	—	8·1	—	217·2	—	67·9	98·4
4	5 110·6	+ 356·5	199·2	3 551·9	1 292·4	—	—	8·5	0·1	68·0	—	19·9	29·4
24	18 299·8	+ 1 235·8	262·0	17 631·5	32·3	—	—	— 0·4	0·2	274·4	— 1·5	117·3	16·0
**31	5 186·0	+ 320·4	154·6	4 035·7	710·8	—	—	201·4	—	89·3	—	13·2	19·0
**37⁶	405·1	+ 405·1	22·3	325·4	54·0	—	—	—	—	—	—	3·4	—
ID	50 589·5	+ 4 034·7	1 145·3	43 643·0	4 586·9	0·4	—	383·7	10·4	820·0	— 1·5	276·9	275·6
**5	16 005·7	+ 1 314·9	258·2	13 142·6	1 150·7	— 0·2	—	—	1 290·2	162·6	—	121·9	120·3
6	4 789·1	+ 513·4	148·6	3 898·6	484·6	—	0·4	0·5	81·2	169·5	—	25·7	20·0
7	2 388·9	+ 245·0	74·4	1 658·6	270·8	26·6	—	204·4	66·8	115·1	—	5·5	33·3
**8	2 143·8	+ 2 143·8	38·9	1 674·7	374·7	—	—	—	43·7	0·3	—	11·5	—
**9⁴	6 524·1	+ 469·8	188·9	4 674·5	1 407·9	9·2	—	107·3	76·4	38·8	—	21·1	—
9⁵	423·6	+ 29·2	—	260·0	68·4	—	—	81·3	0·6	12·7	—	0·7	0·1
**36⁵	1 247·4	+ 1 247·4	44·8	944·0	173·4	0·3	—	65·8	18·6	—	—	0·5	—
IID	33 522·6	+ 5 963·5	753·8	26 253·0	3 930·5	35·9	0·4	459·3	1 577·5	499·0	—	186·9	173·7
**10	12 127·9	+ 833·7	217·0	10 015·2	958·3	0·1	—	17·0	624·6	27·4	189·5	79·1	0·3
11⁴	8 100·7	+ 870·1	172·0	6 968·7	614·6	—	—	38·7	64·8	212·2	—	41·8	12·1
11⁵	49·0	+ 4·3	—	43·5	4·7	—	—	—	—	0·8	—	—	—
12	7 708·3	+ 527·3	178·5	6 193·3	960·2	0·1	—	77·2	245·7	30·9	—	36·8	14·4
**23	3 930·7	+ 96·8	135·8	3 064·2	630·5	—	—	22·2	39·9	1·4	—	36·7	—
30	3 173·6	+ 184·9	128·4	2 512·1	374·2	—	—	95·3	45·7	5·2	—	12·7	—
IIID	35 090·2	+ 2 517·1	831·7	28 797·0	3 542·5	0·2	—	250·4	1 020·7	277·9	189·5	207·1	26·8
13	4 012·8	+ 390·7	148·2	2 675·3	610·2	61·7	—	180·8	95·5	227·0	—	14·6	0·5
14	7 932·6	+ 657·9	194·7	6 290·9	672·4	—	—	88·2	135·6	519·9	—	30·9	—
15	6 507·9	+ 511·9	205·1	4 837·3	588·1	—	—	266·9	167·5	423·0	—	21·4	1·4
16	1 494·6	+ 7·5	78·5	1 076·8	143·8	—	—	89·5	17·2	84·0	—	4·9	0·1
IV D	19 947·9	+ 1 568·0	626·5	14 880·3	2 014·5	61·7	—	625·4	415·8	1 253·9	—	71·8	2·0
19	4 003·3	+ 648·0	137·3	3 338·4	321·6	—	—	8·6	— 0·4	186·9	—	12·2	1·3
20	4 342·7	+ 333·5	145·4	3 209·9	351·6	—	—	374·0	— 1·7	224·2	19·4	22·7	2·8
21	5 379·6	+ 497·2	187·5	3 921·3	539·2	—	—	386·7	0·1	326·1	—	19·5	0·8
VD	13 725·6	+ 1 478·7	470·2	10 469·6	1 212·4	—	—	769·3	— 2·0	737·2	19·4	54·4	4·9
25⁴	5 027·6	+ 434·5	143·7	3 893·3	679·1	—	—	229·6	0·9	96·1	—	12·3	27·4
25⁵	294·5	+ 0·7	—	189·6	30·8	—	—	69·8	—	4·2	—	0·1	—
**26	4 007·4	— 136·6	134·0	3 356·8	430·3	—	—	24·9	0·9	45·4	—	15·1	—
**27⁶	3 107·5	+ 1 009·3	159·7	2 426·6	347·3	0·1	—	126·9	0·6	37·6	— 0·1	8·8	—
**29⁷	2 976·5	+ 350·9	130·8	2 350·1	464·1	0·1	—	0·1	0·5	20·6	—	10·2	—
**32	4 015·9	+ 291·3	111·3	3 283·9	309·0	—	—	235·2	1·5	62·5	—	12·6	0·1
VID	19 429·4	+ 1 950·1	679·5	15 500·3	2 260·6	0·2	—	686·5	4·4	266·4	— 0·1	59·1	27·5
**33	2 124·7	+ 2 124·7	78·5	1 734·6	310·8	—	—	—	—	—	—	0·8	—
**34	1 895·5	+ 1 895·5	62·0	1 686·0	155·2	0·2	—	—	—	0·3	—	3·9	12·1
**35	2 676·5	+ 2 676·5	87·1	2 342·1	233·0	—	—	—	—	5·9	—	8·4	—
VII D	6 696·7	+ 6 696·7	227·6	5 762·7	699·0	0·2	—	—	—	6·2	—	13·1	12·1
Hela													
SJ	179 001·9	+ 24 208·8	4 734·6	145 305·9	18 246·4	98·6	0·4	3 174·6	3 026·8	3 860·6	207·3	869·3	522·6

Anm. Utgifter, som t. o. m. den 30 juni 1948 bokförts å konto 7366, bokföras fr. o. m. den 1 juli 1948 å artkonto 41 under vederbörande tjänstkonto.

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 14—15.
¹ Exkl. biljetter, vilkas utgifter bokföras på särskilda konton med delvis andra rubriker. (Se specificerad tabell 11 i den officiella järnvägsstatistiken Statens Järnvägar). — ² Inklusive lokomotorväxlingstjänst. Kostnaden för lok- och motorväxlingstjänst ingår däremot i maskinsektionernas utgifter å kontona 42 och 43 m. fl. — ³ Kostnaderna för lokomotorväxlingstjänsten ingå å konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden m. m., som bokförts å maskinsektioner; jfr konto nr 46 32, 33 m. fl. å sid. 131. — ⁴ Normalspåriga delen. — ⁵ Smalspåriga delen (0·891 m spårvidd). — ⁶ Endast smalspår (0·891 m spårvidd). — ⁷ Endast smalspår (1·067 m spårvidd).

Tab. 10 (forts.). Utgifter

D. Förrådsavdelningar (förrådsintendentkontor och huvudförråd)

(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, 664		Samtliga förrådsavdelningar		Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i					
		Bokf. utgifter	+ — mot f. å.	Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå	Ämål
Personalutgifter¹									
11,	Avlöning till ordinarie tjänstemän.....								
12, 13	» » icke ordinarie tjänstemän och arbetarpersonal.....	1386·9	+ 158·0	370·6	232·7	256·0	220·0	216·3	91·3
15—17, 27	Extra löneförmåner, beklädnad.....	22·9	+ 6·4	7·2	2·6	3·4	2·1	6·5	1·1
18	Resekostnads- och traktamentsersättning..	41·1	+ 5·3	6·5	4·1	5·7	11·5	6·9	6·4
21	Läkarvård m. m.	20·9	+ 5·0	6·2	4·9	4·2	2·9	2·3	0·4
	Summa	1 471·8	+ 174·7	390·5	244·3	269·3	236·5	232·0	99·2
Sakliga utgifter									
01	Avsättning till värdeminskningsskonto....	95·2	+ 3·5	30·8	23·6	18·5	15·6	6·7	—
05	Andel av förrådsbyråns kostnader.....	391·0	+ 31·0	150·0	72·0	79·0	51·0	39·0	—
31—38, 41—43	Diverse.....	31·4	+ 3·1	5·5	8·6	7·4	1·2	6·5	2·2
39, 40	Driftsinventarier.....	13·3	— 9·0	5·5	2·3	1·9	1·7	1·9	—
48	Förpackningsmaterialier.....	24·7	+ 3·2	10·3	4·7	4·8	2·1	2·0	0·8
51, 55—59	Lokaler och anordningar.....	180·8	+ 3·6	84·2	18·0	17·6	26·3	29·0	5·7
61, 63	Underhåll m. m. av byggnader och kolbås	121·9	+ 15·2	49·2	14·6	21·5	10·7	22·9	3·0
64, 65	» och drift av kolkrananord. samt d:o av energi för traverser o. lyftkranar	110·6	+ 29·0	7·8	13·5	2·3	19·7	67·3	—
66—68	Underhåll av övriga inventarier samt d:o av energi för automobiler o. truckar...	28·1	+ 0·8	12·5	6·6	4·4	3·5	0·4	0·7
71—79	Lastning, lossning m. m. av diverse förråds- effekter.....	1 046·8	+ 150·9	365·5	166·3	173·7	147·7	130·8	62·8
81—82	Lastning, lossning m. m. av lokstenkol....	20·7	+ 2·7	2·7	4·3	—	0·2	13·5	—
52	Hyror för kolupplagsplatser.....	37·6	+ 13·9	—	15·8	20·2	1·6	—	—
80	Färgrivning.....	1·9	+ 0·4	—	1·9	—	—	—	—
91—99	Transportkostnader.....	431·9	+ 63·2	141·5	82·4	68·5	44·8	86·5	8·2
	Summa	2 535·9	+ 311·5	865·5	434·6	419·8	326·1	406·5	83·4
	Summa personal- och sakliga utgifter	4 007·7	+ 486·2	1 256·0	678·9	689·1	562·6	638·5	182·6
600	Summa inkomster	39·2	+ 17·6	27·3	—	—	6·2	55·7	—
652	Summa utgifter (saldo)	3 918·5	+ 468·6	1 228·7	678·9	689·1	556·4	582·8	182·6
664									

¹ På grund av omläggning av bokföringen den 1/7 1948 har förutvarande uppdelning av kostnaderna för avlöning till ordinarie resp. icke ordinarie tjänstemän och arbetspersonal icke kunnat genomföras för år 1948.

Konto	Utgifter inklusive nedan angivna gemensamma omkostnader: <i>Underhåll av rullande materiel</i>	Samtliga huvudverkstäder	
		Bokförda utgifter	+ — mot f. å.
76 00—07	Elektromotorvagnar.....	589·2	+ 317·0
10—14	Förbränningsmotorvagnar.....		
30—45	Rälsbussar och rälsbussläpvagnar.....	3 691·6	+ 1 369·8
60—68	Lokomotorer.....	612·9	+ 182·2
80—82	Motorlok.....	—	—
77 00—45	Ånglok.....	9 791·2	+ 1 562·9
50—73	Elektrolok.....	7 138·4	+ 704·1
	Summa	21 823·3	+ 4 136·0
77 81	Tvåaxliga personvagnar.....	2 894·4	+ 73·2
82	Fyraxliga „.....	13 608·2	+ 2 456·5
83	Tvåaxliga post- o. resgodsvagnar.....	1 040·5	— 3·4
84	Fyraxliga „ „ „.....	1 163·5	+ 405·1
91	Slutna godsvagnar.....	3 497·6	+ 319·2
92	Öppna „.....	5 015·6	+ 530·1
93	Malmvagnar.....	1 006·2	+ 384·1
	Summa	28 226·0	+ 4 164·8
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar</i>		
78 01	Traktorer och truckar.....	132·4	— 85·6
56	Grustransportvagnar.....	21·9	— 28·5
66	Driftsinventarier och effekter.....	162·6	— 365·3
99	Trafikpresenningar.....	1 731·5	+ 220·9
	Summa	2 048·4	— 258·5
	Summa 76, 77 och 78	52 097·7	+ 8 042·3
	<i>Arbeten, bestridda med investeringsmedel</i>		
4)	Fasta anläggningar.....	362·7	— 172·6
5)			
8	Rullande materiel m. m.....	5 353·0	+ 1 572·0
	Summa	5 715·7	+ 1 399·4
3	<i>Under året balanserade utgifter...</i>	13 874·7	— 402·7
	Summa utgifter vid verkstäderna	71 688·1	+ 9 039·0
	Krediteringar under året å konto 3.....	13 158·4	+ 29·6
	<i>Gemensamma omkostnader (Ingå i ovanstående utgifter)</i>		
72 01—13	Administration.....	4 334·2	+ 603·0
21—35	Välfärdsanordningar.....	3 130·1	+ 344·3
39—40	Driftsinventarier.....	121·2	— 84·9
41—43	Driftskostnader.....	2 369·9	+ 152·9
51—58	Underhållskostnader.....	3 828·5	+ 1 048·7
61—84	Övriga kostnader.....	1 974·2	— 255·4
91	Skatter.....	153·8	+ 48·6
92	Avsättning till värdeminskningsskonto.....	1 116·0	+ 89·9
	Summa	17 027·9	+ 1 947·1

Utgifter
verkstäder

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i							
Örebro— Borås	Tomtebodå— Tillbergå	Göteborg— Hälsingborg— Varberg	Malmö— Ystad— Ronneby	Östersund	Bollnäs —Gävle	Notvikén	Åmål
158·1	—	0·1	210·9	—	—	4·6	215·5
3 025·8	5·5	0·4	500·9	0·1	—	16·2	142·7
425·2	1·3	—	162·9	—	—	16·5	7·0
—	—	—	—	—	—	—	—
5 357·1	1 016·9	7·9	1 416·2	1 363·6	3·3	16·0	610·2
1 844·8	—	4·4	3 315·7	1·2	1·2	1 892·9	78·2
10 811·0	1 023·7	12·8	5 606·6	1 364·9	4·5	1 946·2	1 053·6
290·6	395·4	966·0	220·4	433·3	5·8	74·0	508·9
4 882·0	3 203·8	525·2	4 220·6	201·9	5·1	134·7	434·9
64·4	120·8	555·3	50·5	59·8	150·5	27·2	12·0
35·0	326·2	38·6	712·0	27·7	2·3	7·3	14·4
145·4	119·8	2 239·4	109·5	2·0	829·2	43·7	8·6
164·5	347·1	2 397·1	138·8	6·1	1 498·8	391·7	71·5
7·9	38·2	26·6	0·6	0·5	1·5	930·9	—
5 589·8	4 551·3	6 748·2	5 452·4	731·3	2 493·2	1 609·5	1 050·3
132·4	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	18·5	3·4	—
34·3	4·7	4·9	1·3	1·0	67·4	49·0	—
1 668·8	—	—	—	35·8	—	—	26·9
1 835·5	4·7	4·9	1·3	36·8	85·9	52·4	26·9
18 236·3	5 579·7	6 765·9	11 060·3	2 133·0	2 583·6	3 608·1	2 130·8
116·4	73·5	42·0	31·2	9·2	7·1	25·7	57·6
1 296·4	174·4	2 546·7	614·5	70·3	575·1	69·9	5·7
1 412·8	247·9	2 588·7	645·7	79·5	582·2	95·6	63·3
7 071·1	678·5	2 198·6	1 559·3	285·6	568·5	1 114·9	398·2
26 720·2	6 506·1	11 558·2	13 265·3	2 498·1	3 734·3	4 818·6	2 592·3
6 950·1	600·9	2 775·3	958·4	267·5	562·7	965·5	78·0
1 263·1	597·6	664·3	708·0	239·0	276·7	347·2	238·3
930·5	344·7	517·1	593·5	158·8	212·8	240·9	131·8
48·6	13·0	13·6	27·6	4·0	0·2	14·2	—
789·1	284·0	315·7	363·0	107·2	167·2	248·7	95·0
1 356·7	362·0	440·1	736·9	191·4	185·2	402·4	153·8
627·9	215·2	266·6	385·0	115·9	111·1	206·2	46·3
49·7	16·8	16·0	16·8	6·0	5·7	29·8	13·0
327·1	116·4	148·1	233·5	47·6	55·6	136·7	51·0
5 392·7	1 949·7	2 381·5	3 064·3	869·9	1 014·5	1 626·1	729·2

No.	Description	Date	Remarks
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

B. Direkta utgifter för hyresverksamheten

Sektionsnummer	Hyreshus i städer, köpingar och municipalsambällen exkl. banmästare- och banvaktsstugor									
	Antal eldstäder		Summa utgifter (Konto 8102, 57, 58 och 60)	+ — mot f. å.	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 8160)	
	som svara mot utgifterna för året	varav med centralvärme ²			Underhåll och förändringar (K. 8160)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 8158)	Värme m. m. (K. 8157)	Skatter (K. 8102)		
	Tusental kronor								Kronor	+ — mot f. å. kronor
1	146	123	38.7	— 6.8	18.6	4.0	14.0	2.1	127.81	— 51.64
2	484	189	121.2	+ 15.2	72.2	19.5	22.7	6.8	149.14	+ 21.42
3	520	207	130.0	+ 13.1	72.0	9.6	42.1	6.3	138.43	— 7.31
4	430	108	97.0	+ 24.4	62.7	10.6	17.7	6.0	145.74	+ 29.54
24	1 149	276	239.6	— 8.1	103.1	48.4	56.7	31.4	89.77	— 24.92
31	350	39	83.1	+ 25.6	60.8	12.8	2.8	6.7	173.74	+ 79.66
**37 ³	8	8	6.6	+ 6.6	5.4	0.4	0.8	—	671.97	+ 671.97
I D	3 087	950	716.2	+ 70.0	394.8	105.3	156.8	59.3	127.90	+ 5.12
**5	387	19	44.7	— 3.5	26.2	10.4	3.9	4.2	67.65	— 21.98
6	433	164	132.5	+ 35.9	90.4	16.9	15.1	10.1	208.85	+ 77.67
7	145	85	35.9	+ 9.8	13.9	5.8	14.9	1.3	95.88	+ 27.55
**8	684	87	127.2	— 81.7	103.2	11.6	4.1	8.3	150.85	— 264.80
**9	138	75	26.1	— 2.7	16.7	3.4	4.7	1.3	120.95	— 12.14
9 ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
**36 ³	19	—	4.6	+ 4.6	3.6	0.2	0.7	0.1	188.82	+ 188.82
II D	1 806	430	371.0	— 37.6	254.0	48.3	43.4	25.3	140.63	— 63.37
**10	333	160	93.1	— 5.0	62.5	7.1	18.8	4.7	187.66	— 45.36
11	406	46	75.3	+ 5.4	37.1	13.9	18.6	5.7	91.44	— 35.21
11 ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	167	76	43.6	— 29.2	20.4	4.6	15.8	2.8	122.23	— 171.26
**28	10	—	0.5	—	0.1	0.2	—	0.2	9.88	+ 3.18
30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III D	916	282	212.5	— 28.8	120.1	25.8	53.2	13.4	131.14	— 63.70
13	82	10	8.3	— 17.3	9.8	1.4	— 3.9	1.0	119.44	— 59.83
14	358	89	102.8	— 1.0	60.9	24.8	11.3	5.8	170.26	— 15.21
15	441	148	153.0	+ 53.6	98.7	18.2	30.0	6.1	223.75	+ 95.12
16	98	—	71.3	+ 35.9	64.6	4.0	—	2.7	658.73	+ 348.53
17	60	39	25.3	—	12.2	1.6	10.0	1.5	203.83	— 11.17
IV D	1 039	286	360.7	+ 71.2	246.2	50.0	47.4	17.1	236.96	+ 63.20
18	342	226	126.5	— 38.5	64.8	19.8	34.1	7.8	189.70	— 41.60
19	794	240	350.1	+ 68.8	214.5	57.8	58.1	19.7	270.17	+ 19.52
20	300	244	164.7	+ 27.1	98.2	16.3	44.6	5.6	327.34	+ 58.03
21	320	105	107.9	+ 6.8	66.4	8.2	28.3	5.0	207.44	— 19.75
23	183	139	42.5	— 5.3	11.3	3.1	23.9	4.2	61.80	— 50.70
V D	1 939	954	791.7	+ 58.9	455.2	105.2	189.0	42.3	234.80	+ 2.07
25	62	31	46.5	+ 3.8	32.2	5.8	5.8	2.7	519.83	+ 51.58
25 ³	6	—	0.1	—	—	0.1	—	—	—	—
26	88	7	8.9	+ 1.1	6.4	1.4	0.3	0.8	72.04	+ 20.90
**27 ³	22	8	5.4	— 1.1	2.5	0.5	1.6	0.8	113.79	+ 27.43
**29 ⁴	35	—	12.1	+ 10.3	11.2	0.5	—	0.4	320.71	+ 289.28
**32	19	—	3.1	— 1.9	2.4	0.5	—	0.2	126.04	— 110.80
VI D	232	46	76.1	+ 12.2	54.7	8.8	7.7	4.9	235.74	+ 52.92
**33	131	17	23.0	+ 23.0	10.7	4.3	2.4	5.6	81.59	+ 81.59
**34	149	37	36.2	+ 36.2	21.1	2.8	7.7	4.6	141.36	+ 141.36
**35	185	75	45.0	+ 45.0	33.7	2.9	5.0	3.4	182.08	+ 182.08
VII D	465	129	104.2	+ 104.2	65.5	10.0	15.1	13.6	140.72	+ 140.72
Hela SJ	9 484	3 077	2 632.4	+ 250.1	1 590.5	353.4	512.6	175.9	167.71	— 9.04

** Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid 14—15.

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.

³ Smalspår (0.891 m spårvidd).

⁴ Smalspår (1.067 m spårvidd).

Hyresverksamheten

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 8260)		Summa utgifter (Konto 8402, 57, 58 o. 60)	+ — mot f. å.	
som svara mot utgifterna för året	varav med centralvärme ²			Underhåll o. förändringar (K. 8260)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 8258)	Värme m. m. (K. 8257)	Skatter (K. 8202)					
Tusental kronor							Kronor	+ — mot f. å. kronor	Tusental kronor			
780	170	98.1	— 59.9	79.5	7.4	9.2	2.0	101.93	— 76.30	5.6	+ 4.3	1
959	230	160.9	+ 1.1	126.4	7.6	23.7	3.2	131.81	— 1.18	8.4	— 11.2	2
656	109	106.7	— 14.2	81.7	5.9	18.1	1.0	124.59	— 26.53	41.8	+ 14.5	3
727	149	100.0	— 0.3	81.5	3.7	12.9	1.9	112.02	— 1.70	0.7	— 2.1	4
161	93	29.3	+ 3.5	16.4	2.9	9.6	0.4	101.92	+ 10.56	29.3	+ 16.0	24
967	172	162.2	+ 16.9	124.4	10.9	23.6	3.3	128.63	+ 13.61	2.0	— 5.2	31
103	13	16.5	+ 16.5	16.2	0.2	0.1	—	157.68	+ 157.68	—	—	** 37 ³
4 353	936	673.7	+ 36.4	526.1	38.6	97.2	11.8	120.86	— 14.19	87.8	+ 16.3	I D
385	35	42.4	+ 4.5	36.8	2.9	1.9	0.8	95.55	+ 12.04	9.0	— 2.2	** 5
503	112	75.3	— 46.3	62.5	4.4	6.9	1.5	124.21	— 88.27	5.5	+ 2.7	6
478	46	89.4	+ 42.7	79.1	5.6	3.6	1.1	165.47	+ 90.06	1.7	— 6.3	7
531	35	131.2	— 24.7	113.9	7.4	7.6	2.3	214.50	+ 38.93	8.8	— 8.1	** 8
{ 1 008	253	206.9	+ 42.0	{ 179.3	5.7	18.3	3.6	{ 177.85	+ 37.00	{ 1.9	+ 0.2	{ ** 9
{ 96	—	29.9	+ 28.7	{ 28.7	0.5	0.0	0.7	{ 299.33	+ 30.10	{ —	+ 0.5	{ 9 ³
253	132	8.3	+ 8.3	7.6	0.2	0.5	0.0	30.10	+ 30.10	0.5	+ 0.5	** 36 ³
3 254	613	583.4	+ 26.5	507.9	26.7	38.8	10.0	156.08	+ 8.68	27.4	— 13.2	II D
559	116	121.4	+ 28.4	105.3	3.2	10.9	2.0	188.29	+ 44.19	8.1	— 12.8	** 10
{ 743	125	101.2	+ 0.6	{ 94.8	4.7	0.8	0.9	{ 127.57	+ 4.27	{ 15.4	+ 5.1	{ 11
{ 22	—	3.1	+ 3.1	{ 3.0	0.1	—	—	{ 136.94	+ 4.27	{ —	+ 5.1	{ 11 ³
1 076	187	199.3	+ 39.5	175.2	6.1	15.0	3.0	162.88	+ 34.38	5.3	+ 0.8	12
815	20	137.4	— 58.8	129.6	4.3	2.9	0.6	159.02	— 67.85	—	—	** 28
428	24	111.3	+ 26.2	107.1	1.0	3.1	0.1	250.30	+ 59.20	—	—	30
3 643	472	673.7	+ 35.9	615.0	19.4	32.7	6.6	168.82	+ 9.30	28.8	— 6.9	III D
748	162	211.5	+ 71.1	162.4	8.6	37.4	3.1	217.04	+ 64.43	16.6	+ 13.6	13
836	161	144.7	— 71.6	122.9	5.1	14.3	2.4	147.05	— 84.81	18.1	+ 1.9	14
1 125	126	229.4	+ 18.3	204.4	8.9	13.1	3.0	181.69	+ 15.76	32.1	+ 11.1	15
473	61	158.2	+ 20.8	148.1	4.5	5.5	0.1	313.07	+ 34.82	19.7	— 20.9	16
371	93	125.2	+ 50.3	113.4	4.5	6.5	0.8	305.65	+ 139.52	—	—	17
3 553	603	869.0	+ 88.9	751.2	31.6	76.8	9.4	211.42	+ 17.93	86.5	+ 5.7	IV D
386	41	79.0	— 18.8	58.5	8.2	11.2	1.1	151.58	— 59.88	—	—	18
604	94	234.1	— 72.9	208.3	11.8	13.0	1.0	344.94	— 124.70	141.4	— 39.5	19
407	146	183.2	+ 41.7	149.3	9.8	23.8	0.3	366.81	+ 88.63	33.7	+ 13.3	20
647	187	308.0	+ 87.2	256.7	11.9	38.9	0.5	396.76	+ 141.79	8.7	+ 3.4	21
375	149	78.9	+ 15.4	45.8	4.1	29.0	—	122.15	+ 27.31	3.6	— 1.4	23
2 419	617	883.2	+ 52.6	718.6	45.8	115.9	2.9	297.09	+ 15.61	187.4	— 24.2	V D
{ 609	153	93.8	+ 0.5	{ 76.6	3.6	13.1	0.5	{ 125.79	— 1.21	{ 5.8	+ 2.5	{ 25
{ 115	—	7.8	+ 7.8	{ 7.8	0.0	—	0.0	{ 67.24	— 1.21	{ —	+ 2.5	{ 25 ³
423	50	93.7	+ 23.7	84.6	2.0	6.9	0.2	199.92	+ 57.00	3.2	— 6.2	26
704	50	93.5	+ 33.6	88.0	1.7	3.3	0.5	125.04	+ 34.85	—	—	** 27 ³
670	116	143.5	+ 47.0	133.5	2.0	7.8	0.2	199.33	+ 60.87	16.0	+ 7.6	** 29 ⁴
653	185	113.6	— 34.1	92.0	4.1	15.6	1.9	140.86	— 49.35	3.4	— 0.6	** 32
3 174	554	545.9	+ 70.7	482.5	13.4	46.7	3.3	152.01	+ 16.57	28.4	+ 3.3	VI D
336	115	88.9	+ 88.9	85.7	1.2	0.8	1.2	255.01	+ 255.01	5.9	+ 5.9	** 33
275	101	136.6	+ 136.6	114.8	3.4	16.2	2.2	417.61	+ 417.61	0.5	+ 0.5	** 34
271	57	75.4	+ 75.4	70.7	2.5	0.9	1.3	260.88	+ 260.88	6.0	+ 6.0	** 35
882	273	300.9	+ 300.9	271.2	7.1	17.9	4.7	307.51	+ 307.51	12.4	+ 12.4	VII D
21 278	4 068	4 529.8	+ 539.1	3 872.5	182.6	426.0	48.7	182.00	+ 12.68	458.7	— 6.6	Hela S J

Tab. 12. Värdeminskningskonto

	Ingående balans 1/7 1948	Underlag för beräkning av avskrivningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1948—1949	
		anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/7 1947 kr.	avskrivningsprocent
	kr.		
Bana och byggnader			
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer.....	83 728 431	164 015 000	2·0
Verkstadsbyggnader.....	15 157 433	33 627 000	2·0
Bostadshus.....	34 911 783	77 315 000	1·5
Råler och växlar med tillbehör:			
Linjer med stark trafik.....	28 446 338	82 465 000	3·0
Övriga linjer och alla sidospår.....	96 148 027	203 088 000	1·8
Broar m. m.	41 921 451	127 036 000	1·3
Bangårdsmaskinerier m. m.	30 375 958	70 206 000	2·5
Kollossningskranar och oljecisterner.....	1 324 955	2 951 000	5·0
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.....	26 390 461	59 390 000	3·0
Telegraf- och telefonanläggningar.....	17 516 385	60 588 000	3·0
Anläggningar för elektrisk tågdrift:			
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar.....	1 244 928	3 065 000	1·5
b. Övriga detaljer.....	3 699 515	5 451 000	2·5
2. Kontaktledningar.....	32 456 330	121 550 000	2·5
3. Husbyggnader.....	1 897 973	8 796 000	2·0
4. Maskinella anordningar.....	21 078 771	44 667 000	5·0
5. Rullande materiel för ledningsrevision.....	534 725	903 000	5·0
Tågfärjelägen.....	1 292 495	1 652 000	2·0
Summa bana och byggnader	438 125 959	1 066 765 000	—
Rullande materiel			
Ånglok.....	66 269 590	84 813 000	3·0
Elektrolok och elektromotorvagnar.....	65 923 772	164 027 000	4·0
Övriga motorvagnar.....	2 853 932	1 874 000	10·0
Rälsbussar.....	11 291 960	12 946 000	15·0
Lokomotorer.....	6 635 352	6 427 000	15·0
Personvagnar och rälsbussläpvagnar.....	81 971 665	141 805 000	3·0
Postvagnar.....	6 416 038	8 647 000	6·0
Resgodsvagnar.....	8 243 950	18 946 000	3·0
Godsvagnar, slutna.....	42 559 805	90 221 000	2·5
öppna.....	49 677 063	139 356 000	2·0
Malmvagnar.....	25 314 286	28 353 000	3·0
Övriga specialvagnar.....	2 342 102	4 454 000	3·0
Summa rullande materiel	369 499 515	701 869 000	—
Transport	807 625 474	1 768 634 000	—

budgetåret 1/7 1948—30/6 1949

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	Reglering i samband med överföring mellan objekt-grupperna	Från kontot avförda belopp			Utgående balans 30/6 1949
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	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
3 280 300	—	6 776 286	200	—	207 730	717 462	102 990	92 757 035
672 500	—	1 553 569	—	—	—	45 358	6 420	17 331 724
1 159 700	—	3 076 959	831	—	8 527	216 871	447 016	38 476 859
2 474 000	—	5 413 575	117 447	—	28 075	— 251 908	342 200	36 332 993
3 655 600	—	6 470 847	1 215 453	—	79 034	— 729 424	2 678 885	105 461 432
1 651 500	—	3 891 327	800	—	—	79 000	151 000	47 235 078
1 755 200	—	1 668 709	1 950	—	4 504	85 131	122 600	33 589 582
147 600	—	—	—	—	—	—	—	1 472 555
1 781 700	—	3 064 299	—	—	11 808	128 029	—	31 096 623
1 817 600	—	1 415 497	—	—	1 881	31 551	11 000	20 705 050
46 000	—	—	—	—	—	—	1 058 126	232 802
136 300	—	—	—	—	—	—	2 016 002	1 819 813
3 038 800	—	2 549 200	—	—	62 473	406 297	—	37 575 560
175 900	—	112 725	—	—	—	9 189	—	2 177 409
2 233 400	—	860 329	—	—	—	5 158	—	24 167 342
45 200	—	—	—	—	—	—	—	579 925
33 000	—	—	—	—	—	52 000	—	1 273 495
24 104 300	—	36 853 322	1 336 681	—	404 032	794 714	6 936 239	492 285 277
2 544 400	—	11 941 591	23 979	—	25 995	—	356 955	80 396 610
6 561 100	—	3 610 237	126 600	—	196 691	36 940	—	75 988 078
187 400	—	428 235	—	—	32 695	—	242 730	3 194 142
1 941 900	—	1 608 964	8 355	—	26 373	282	207 800	14 616 724
964 000	—	452 150	20 000	—	2 614	—	92 740	7 976 148
4 254 200	—	7 932 102	42 899	—	239 466	3 784	620 040	93 337 576
518 800	—	554 860	—	—	5 261	—	148 370	7 336 067
568 400	—	1 013 179	2 700	—	37 249	516	116 685	9 673 779
2 255 500	—	3 704 098	1 590	—	91 237	—	270 278	48 159 478
2 787 100	—	9 221 895	18 721	—	89 593	5 337	1 552 589	60 057 260
850 600	—	—	62 611	—	3 620	—	260 460	25 963 417
133 700	—	30 434	—	—	30 457	—	—	2 475 779
23 567 100	—	40 497 745	307 455	—	781 251	46 859	3 868 647	429 175 058
47 671 400	—	77 351 067	1 644 136	—	1 185 283	841 573	10 804 886	921 460 335

budgetåret 1/7 1948—30/6 1949

Avsättning			Inkomst vid försäljning i samband med uttrangering	Reglering i samband med överföring mellan objekt-grupperna	Från kontot avförda belopp			Utgående balans 30/6 1949
enligt fastställt kostnadsstat	enligt tillägg till kostnadsstat	för över-tagna järn-vägar m. m., belöpande på tiden före över-tagandet			Utgifter i följd av olycks-händelser	Ombyggnad som icke föranlett värdeökning	Utrangering	
kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	
47 671 400	—	77 351 067	1 644 136	—	1 185 283	841 573	10 804 886	921 460 335
101 900	—	21 280	2 575	—	4 354	—	5 900	643 161
460 200	—	269 750	527	—	—	—	3 000	4 403 102
101 100	—	—	—	—	—	—	—	713 100
21 900	—	38 635	—	—	—	—	—	63 385
4 200	—	6 595	—	—	—	—	—	16 795
764 000	—	1 303 677	17 516	—	—	—	35 760	13 254 707
128 500	—	56 258	—	—	—	—	3 000	1 608 292
61 000	—	72 921	—	—	—	—	—	782 685
14 100	—	54 378	—	—	—	—	—	291 595
37 700	—	3 834	—	—	1 349	—	—	536 235
310 300	—	959 407	—	—	2 302	—	—	2 660 362
2 004 900	—	2 786 735	20 618	—	8 005	—	47 660	24 973 419
485 700	—	—	—	—	—	—	972 000	6 632 388
95 200	—	71 276	725	+ 420 848	—	3 254	560	1 473 322
41 100	—	—	—	—	—	—	—	326 150
2 884 200	—	1 121 441	33 165	—	5 695	—	352 905	21 696 097
3 300	—	6 000	1 000	—	—	—	6 100	50 002
194 200	—	269 205	21 906	—	—	—	255 855	1 615 577
—	—	—	—	— 395 429	—	—	—	—
82 000	—	20 943	320	—	—	—	8 200	260 747
—	—	—	437	— 25 419	—	—	—	—
3 300 000	—	1 488 865	57 553	—	5 695	3 254	623 620	25 421 895
—	—	—	—	+38 355 000	—	—	—	137 923 000
—	—	—	Övriga kontot tillförda belopp kr.	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	1 005 242	—38 355 000	—	—	—	430 291 679
—	—	—	62 826 332	—	—	—	—	1 533 682
7 000 000	—	—	83 185 400	—	—	—	—	449 047 431
60 462 000	—	81 626 667	148 739 281	—	1 198 983	844 827	12 448 166	1 997 283 829

Organisationsavdelningen

Arbetsstudier av större omfattning

1. Vid banavdelningen

Bansektionernas organisation m. m.

Försöken med förlängda banbevakningssträckor, som påbörjades i slutet av 1945 vid 28 bansektionen samt därefter pågått vid två banmästaravdelningar på vardera 10 och 11 bansektionen, ha utvidgats att omfatta två banmästaravdelningar av varje bansektion inom I—VI distrikten. Redogörelser för distriktens erfarenheter angående den ändrade banbevakningen sommartid ha inkommit, varjämte en del arbetsstudier ha utförts. Erfarenheter beträffande banbevakningen vintertid måste avvaktas, innan ställning till problemet kan tagas.

Utarbetandet och utprovanget av nytt avlöningssystem å 28 bansektionen har fortgått, varvid systemet bringats till överensstämmelse med de nya föreskrifterna för kassatjänst och bokföring, vilka gälla fr. o. m. 1/7 1948. Försök ha även igångsatts med att använda 10-dagarsrapporter i stället för dagsrapporter. Avlöningssystemet har nu införts även å 5 och 31 bansektionerna.

Arbetet med uppgörande av erforderliga personaluppgifter för statistik enligt gällande bestämmelser har rationaliserats.

Avdelningen har i samband med 1944 års statistikdelegation företagit en del undersökningar och biträtt med utarbetandet av vissa hjälpblanketter för personalredovisningen vid banavdelning.

Spårjusteringsarbeten

För slipersstoppning har statens järnvägar nu anskaffat sammanlagt fyra st. ballaststoppmaskiner av typ Scheuchzer och sex st. av typ Jackson.

Vid införandet av dessa, liksom även vid förflyttning till nya arbetsplatser, har organisationsavdelningen biträtt vid arbetenas igångsättande och drift samt härvid lämnat omfattande instruktioner dels beträffande maskinernas handhavande och skötsel och dels beträffande arbetets organisation och utförande. Ackordsförslag grundade på arbetsstudier ha uppgjorts. Instruktionsböcker för maskinerna ha utarbetats. Resultatet av stoppningsarbetet har undersökts på vissa provsträckor. Vid jämförelse med tidigare metoder för slipersstoppning har det visat sig, att användandet av de nya maskinerna innebär avsevärda förbättringar i tekniskt och ekonomiskt avseende.

En del förberedande prov ha utförts med en för statens järnvägar helt ny metod för lyftning och justering av spår, den s. k. underskyfflingsmetoden. Denna går i huvudsak ut på att genom mätning av ojämnheter i spårläge och tomrum under lösa sliprar beräkna huru mycket nytt ballastmaterial, som erfordras under varje sliper, för att få spåret i rätt läge, varefter denna beräknade ballastmängd inlägges. Försöken ha slagit väl ut, varför metoden under kommande arbetssäsong beräknas kunna provas i större omfattning, därest erforderlig utrustning kan anskaffas.

För vissa banarbeten, såsom justering av spår i sidled (baxning), stoppning av sliprar för hand, lyftning av spår, nedslagning av spik och kontroll av spårläge planeras anskaffning av en del nya hjälpmedel, som delvis redan erhållits. Erforderliga prov för utvärdering av dessa redskaps lämplighet under olika förhållanden ha påbörjats.

Rälsutbyten

I likhet med föregående år har organisationsavdelningen biträtt med planering och instruktionsverksamhet vid igångsättandet av ett flertal rälsutbyten. Av dessa böra i första hand följande nämnas.

3	bansektionen:	Motala—Karlsby
3	»	Frövi—Sällinge
6	»	Björneborg—Kristinehamn m. fl.
7	»	Nässundet—Storfors
8	»	Äng—Nässjö
8	»	Sandhem—Kättilstorp
17	»	Hussjöby—Hälleyenland
25	»	Salstad—Lilleskog
25	»	Limmared—Hestra
31	»	Smedjebacken—Söderbärke

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

I samband med ovannämnda rälsutbyten ha arbetsstudier utförts och förslag till ändrade arbetsmetoder samt ackordsförslag upprättats även beträffande övriga med rälsutbyten sammanhängande arbeten, såsom lossnings- och lastningsarbeten samt slipersregleringsarbeten.

Det vid ovannämnda studier erhållna studiematerialet är under bearbetning med tanke på att i meddelandeform delge vederbörande personal de vunna erfarenheterna.

Slipersutbyte

Den tidigare anskaffade slipersavsågaren har provats även i år. Då ytterligare sådana maskiner för närvarande ej kunna inköpas, har den nya arbetsmetoden tyvärr ej kunnat komma till användning i någon större skala. På särskild begäran av bansektionsföreståndarna på 5, 26, 28 och 31 bansektionerna ha dessutom utförts en del arbetsstudier, varvid förslag till metodförbättringar och ackord överlämnats.

Större spår förstärknings- och makadamiseringsarbeten

Under året har makadamiseringsarbete studerats endast på linjen Perstorp—V. Torup, 12 bansektionen. En redogörelse med förslag till ändrad arbetsorganisation jämte ackordsförslag är under utarbetande och beräknas kunna utnyttjas för de fortsatta arbetena under år 1949. I övrigt ha vissa ackordsförslag utarbetats beträffande makadamiseringsarbetena på 2 bansektionen.

Grustag

Undersökningar ha påbörjats i syfte att rationalisera arbetet i statens järnvägars grustag, i regel med användande av släpskrapanläggningar. Förslag till införande av dylika anläggningar ha utarbetats för ett 20-tal grustag. I samband därmed ha ett antal kross- och sorteringsanläggningar beställts. På grund av de mycket långa leveranstiderna har hittills maskinutrustning för endast 3 grustag kunnat färdigställas.

Ballastplog

En nybyggd ballastplog för fördelning av ballast vid gruslossning har provkörts på 28 bansektionen, varvid iakttagelser gjorts, som föranlett vissa konstruktionsändringar. Proven komma att återupptagas nästa år. I syfte att rationalisera grustransporterna ha 20 st nya lufttrycksmanövrerade ballastvagnar beställts för att användas tillsammans med plogen.

Övriga undersökningar

Ytterligare en del studier på andra områden än de ovan nämnda, verkställda på särskild begäran, ha utförts

- 1) Uppförande av en glacismur på 14 bansektionen.
- 2) Lastning av grus med grävmaskin, 6 bansektionen.
- 3) Uppbockning av rälsskarvar, 1, 4, 10 och 27 bansektionerna.
- 4) Undersökning för ev. införande av relästallverk på Malungs station. Beträffande arbeten under punkt 1—3 ha metodändringar och i vissa fall även ackordspriser föreslagits.

Rälsjusteringsverket i Hallsberg

Förslag till omorganisation av spiksmedjan har utarbetats. Detta upptog bland annat kallriktning av spik, vartill verktyg tillverkats och försök utförts.

Meddelande från organisationsavdelningen

Resultaten av organisationsavdelningens verksamhet inom banavdelningen komma att i viss utsträckning bekantgöras genom en serie tryckta meddelanden. De första meddelandena ha förberetts och utkomma i början av år 1949.

2. Vid maskinavdelningen

Linjerevision (översyn) av lok

De översynsprogram, som tidigare utarbetats för lok litt D, Of, Of2 och Ub, ha under året införts på ytterligare några maskinsektioner. Nya översynsprogram ha utarbetats för lok litt F och H och i samband därmed ha nya verktyg och hjälpmedel utprovats.

För under året levererade snabbmotortåg (litt Xoa5) ha bestämmelser för såväl översyn som dagligt underhåll uppgjorts i samråd med berörda fackbyråer. Vid planläggning och utrustning av motorvagnsstallet i Hagalunds övre har organisationsavdelningen biträtt.

Bestämmelserna enligt översynsprogrammen tillämpas vid årets slut i följande utsträckning:

lok litt D	1, 5, 10, 14, 15, 19, 21 maskinsektionerna
lok litt F	1 maskinsektionen
lok litt M	21 maskinsektionen
lok litt Of och Of2	15 och 19 maskinsektionerna
lok litt Pb	10 maskinsektionen
lok litt Ub	1, 5, 10, 14, 15 maskinsektionerna
motortåg litt Xoa5	1 maskinsektionen

Åtgärder ha vidtagits för att genomföra översynsprogrammen å resterande maskinsektioner och lokstationer.

Då det nya översynsprogrammet infördes utelämnades bl. a. kolkontrollen å lokens drivmotorer och detta arbete överfördes till annan personal. Förundersökning å kolkontrollen har utförts och vissa verktyg ha utprovats.

Klargöring av lok

I samband med att underhållsföreskrifter uppgjorts för snabbmotortåg litt Xoa5 ha jämväl föreskrifter för tågens klargöring uppgjorts.

I syfte att dels rationalisera klargöringsarbetet å ellok och dels för att lättare kunna hålla lokens verktygsutrustningar kompletta har en ändrad verktygsuppläggning å loken utprovats. Ändringarna komma att successivt genomföras å samtliga lok.

Skötselhall för ellok i Hagalunds övre

Ett förslag att uppföra en särskild skötselhall för ellok i Hagalunds övre har diskuterats sedan länge. Då planerna för denna numera tagit fastare form, har på grundval av studier å avsynings- och klargöringsarbeten å ellok ett preliminärt förslag till skötselhall utarbetats i samråd med 1 maskinsektionen.

Putsning av lok

Putsning av ellok i Hagalunds övre har under året utförts med ångtvättmaskin. Då det emellertid befarats, att ånga i samband med lut möjligen kan skada vissa kablar å loken, har maskinen avställt.

Kolhantering

Vid avdelningens undersökningar angående mobilkran för omlastning av vagnslaster har en för kolhantering lämplig sådan utvalts, vilken genom avdelningens förmedling inköpts för arbete å statens järnvägars kolgårdar. Organisationsavdelningen beräknar, att en icke obetydlig ekonomisk vinst härigenom skall ernås.

3. Vid trafikavdelningen

Åtgärder för förbättrad tågföring beträffande personförande tåg

På grund av omfattande rationaliseringsundersökningar av arbetet i fraktgods- och omlastningsmagasin ha tågföringsfrågorna kunnat ägnas endast ringa uppmärksamhet. Förberedande prov med en delvis omkonstruerad typ av resgodsvagnar ha emellertid företagits i syfte att undersöka möjligheterna att bland annat genom användning av lastpallar och containers få ett enklare och snabbare utbyte av res- och ilgods. Ehuru dessa prov i och för sig givit belägg för att en användning av dylika redskap skulle kunna resultera i ett snabbare godsutbyte och därmed även förkortade uppehållstider på stationerna för de personförande tågen, ha fortsatta prov tills vidare måst anstå på grund av importsvårigheter för erforderlig materiel, främst vissa rullbanor och gaffeltruckar. Prov med en halvautomatisk skyltanordning för angivande av tåkurs och avgångstider ha givit gott resultat, varför ett mindre antal dylika uppsatts på vissa större stationer.

Rationalisering vid fraktgods-, ilgods- och omlastningsmagasin

Rådande importrestriktioner ha i viss grad hämmat rationaliseringsarbetet inom detta område. Sålunda har under år 1948 någon leverans av utländska gaffeltruckar icke kunnat erhållas. Någon svensk tillverkning har tidigare icke förekommit. Genom att en del svenska företag intresserats för saken har dock under året en svensk tillverkning kommit igång och fyra st svenska gaffeltruckar levererats under senare delen av år 1948.

Rationaliseringsarbetet har fortgått med till buds stående medel. Undersökningar ha gjorts, som lett fram till nya vägar till rationalisering, t. ex. användningen av s. k. stickkärrpallar. Denna lastpallstyp beräknas ge stora möjligheter till rationalisering med relativt små kapitalinvesteringar.

Större arbetsomläggningar med avdelningens direkta medverkan ha under året skett på omlastningsmagasinet i Nässjö samt på fraktgodsmagasinen vid Norrköping C och Halmstad C. Arbetsomläggning enligt avdelningens förslag men utan dess direkta medverkan vid själva omläggningen har skett på fraktgodsmagasinet vid Linköping C.

Instruktion i samband med insättande av nya arbetsredskap har ägt rum beträffande ett 10-tal godsmagasin.

Arbetsstudier, resulterande i förslag till rationaliseringsåtgärder, ha företagits på bland annat fraktgodsmagasinen vid Östersund C, Sundsvall C och Stockholms Norra.

Ackordsfrågorna för omlastningsmagasinen i Hallsberg, Nässjö och Ånge ha krävt ett mycket omfattande arbete från avdelningens sida. Nya principer, som möjliggöra en rättvisare ackordssättning, ha utprovats men av olika skäl ännu icke kunnat genomföras.

Fortlöpande kontroll och övervakning av arbetet har ägt rum på de magasin, där större arbetsomläggningar företagits under året eller tidigare.

En instruktionsfilm har iordningställt, som visar användningen av gaffeltruckar och en del andra moderna hjälpmedel för magasinarbetet.

Frågan om standardisering av lastpallar samt övriga frågor, sammanhängande med önskemålet att få till stånd ett allmänt utbyte av lastpallar mellan olika företag, ha ägnats stort arbete. Den kommitté, som på avdelningens förslag tillsatts för behandling av dessa frågor, har i januari till Sveriges standardiseringskommission framlagt sitt förslag till svensk standard för lastpall.

Prov med användning av lastpallar såsom »godsbehållare» samt med ett flertal andra typer av godsbehållare ha företagits. Vidare ha en mängd arbetsredskap av olika slag varit föremål för prov.

Den konsulterande verksamheten har varit av stor omfattning och innefattat granskning av ritningar till om-, ny- och tillbyggnader, granskning av rekvisitioner och upphandlingsärenden, råd vid val av arbetsredskap och arbetsmetoder m. m.

Omlastning av vagnslastgods mellan normal- och smalspåriga banor

Det i föregående års drifttjänststatistik omnämnda ackordsavtalet har vid avtalsförhandlingar mellan järnvägsstyrelsen och Svenska Järnvägsmannaförbundet i början av året definitivt godkänts.

Kontrollstudier ha utförts för eventuell justering av ackord, då så påkallats.

För den fortsatta rationaliseringen ha undersökningar gjorts i Krampen och Berga för utrönande av möjligheten att använda s. k. mobilkranar, försedda med, förutom vanlig lastkrok, även gripskopa och lyftmagnet. Undersökningarna resulterade i att stora såväl tids- som kostnadsbesparingar visade sig möjliga för Krampens del, varför förslag till inköp av dylik kran översänts till såväl styrelsen som vederbörande linjebefäl. För Berga visade det sig att omlastningskvantitetens omfattning var för liten för att det skulle vara ekonomiskt försvarligt att göra ett dylikt inköp. På grund härav föreslogs, att godstrafikbyrån skulle undersöka möjligheterna att centralisera omlastningen till en eller ett fåtal stationer i östra Småland genom omläggning av transportvägarna. Yttrande häröver avvaktas.

Vidare ha undersökningar i samråd med godstrafikbyrån igångsatts angående lämpligheten av att i större utsträckning än nu använda överföringsvagnar.

Prov med gaffel- och skoptruck ha företagits. Resultatet visade, att gaffeltruck icke är lämplig för omlastning, så länge godset icke är »pallat». Skoptrucken visade sig icke lämplig på grund av den långa ansats den erfordrar för tillfredsställande fyllning av skopan.

Träkolslastning

I avsikt att minska behovet av träkolsbryggor har avdelningen undersökt möjligheten av att använda särskilda lastningsapparater för s. k. träkolsmått. I samarbete med en firma i Stockholm konstruerades och tillverkades en relativt billig apparat, bestående av en rörställning, uppför vilken mätten vinschas och därefter stjälpas i träkolsvagnen. Lastningsapparaten levererades i slutet av december månad men hann icke provas före årsskiftet. Proven komma att äga rum å 14 och 15 trafiksektionerna under januari och februari 1949.

Snöröjning

För att minska de stora snöröjningskostnaderna har avdelningen undersökt olika snölastningsaggregats lämplighet för arbete å bangårdar. Undersökningen visade, att en av Arbrå Verkstads AB tillverkad kombinerad snölastare och -slunga troligen skulle vara väl lämpad härför, om man kunde förse den med ett påskjutningsfordon, som utan svårighet kunde klättra över spåren å bangårdarna. Det ansågs nämligen lämpligast att snölastaren icke blev spårbunden. Styrelsen beslutade inköpa fem dylika snölastare, varefter avdelningen började undersöka möjligheten att använda sexhjulsdrevena amerikanska armélastbilar, som av en stockholmsfirma såldes till ett relativt billigt pris. Resultatet blev, att fem sådana bilar inköptes. (Valet av bilar berodde bland annat därpå, att dessa ansågos kunna förse med flänshjul för att under sommarmånaderna användas såsom rälsbilar för transport av personal och materiel vid banarbeten å linjen.)

Leverans av snölastarna beräknades ske under december månad, men på grund av materialsvårigheter torde de icke levereras förrän under februari 1949, varefter prov komma att utföras.

Växlingstjänsten

På grund av personalbrist ha undersökningarna beträffande växlingstjänsten kunnat fortsättas endast i begränsad omfattning. Försök med icke spårbunden dragkraft ha fortsatts på ett par hamnbangårdar. Bl. a. har växlingsjeep med gott resultat insatts på hamnbangården i Karlshamn. I avsikt att utnyttja jeep även för renhållning på kajer och frilastgator har viss materiel beställts för i Malmö placerad växlingsjeep men ännu icke kunnat provas.

Arbetsstudier ha utförts beträffande vissa växlingslag m. m. i Jönköping, varjämte avdelningen på begäran biträtt med uppläggning och ledning av en undersökning av viss växling vid Boden C.

Från personal i linjetjänst inlämnade förslag till förbättrade bromsskor ha behandlats. Bland annat har en ny reparationsmetod för bromsskor utarbetats i samråd med stationsinspektör I. Forsgren, Gällivare, varefter denna metod införts. Förslag till ny bromsskokonstruktion har utarbetats inom avdelningen.

Ett inom organisationsavdelningen utarbetat bihang till särtryck 33 innehållande råd och anvisningar för skötsel av bromsskor och skenbromsar har utsänts.

Undervisningskurser

Förutom i den tabellariska översikten å sid. 151 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 1948 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 1948 undervisningskontot påförda delkostnader för kurser, som pågått före år 1948, uppgingo till sammanlagt 2 345 489 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	1948	1947	1946	1945	1944 ²
10	Högre trafik-..... kr.	287	2 499	2 884	27 636	1 643
11	Trafikelev-..... »	215 622	163 182	138 433	79 412	52 436
12	Kontorist-..... »	98 141	115 256	65 368	214	77
13	Lokpersonals-..... »	1 119 173	1 061 136	929 541	706 256	622 660
14	Banmästar-..... »	39 212	45 666	37 029	48 332	44 771
15	Konduktörs-..... »	64 645	63 406	96 888	2 551	306
16	Stationsförmans-..... »	26 186	7 374	16 631	80	4 926
17	Lokomotor- och rälsbussförare-.... »	43 462	55 842	65 686	40 413	39 078
18	Vagnpersonals-..... »	39 938	49 948	29 733	28 401	39 106
19	Banförmans-..... »	18 003	22 261	27 633	9 460	11 269
20	Reparatörs- (för maskintjänst)..... »	306 984	290 050	226 555	170 269	116 433
21	Korrespondens-..... »	12 918	12 029	26 418	11 098	54 806
22	Konversations-..... »	13 716	7 063	5 507	3 542	430
23	Samarit-..... »	21 624	26 971	53 375	6 841	13 609
24	Reparatörs- (för bantjänst)..... »	76 633	61 054	57 070	104 328	62 276
25	Biltrafikelev-..... »	—	—	—	54	—
26	Stationskarls- och tågklararekurser »	44 216	—	—	—	—
40	SJ personaltidning (SJ-nytt)..... »	33 089	45 369	47 148	25 586	37 592
50	Undervisningsfilm..... »	71 727	27 389	14 367	15 736	39 101
55	Resebyråkurser..... »	10 634	—	—	—	—
99	Övriga kurser, föreläsningar m. m. »	89 279	57 261	63 621	44 574	61 135
	Summa kr.	2 345 489	2 113 756	1 903 887	1 324 783	1 201 654
	Antal personal för drift och underhåll..	64 692	59 925	57 338	52 436	48 500

¹ Kalkylnummer under kontonummer 1282. — ² Beloppen för år 1944 hava framgått efter viss å drifttjänstbyråns företagen revidering av de ursprungligen på de olika kalkylnumren bokförda beloppen.

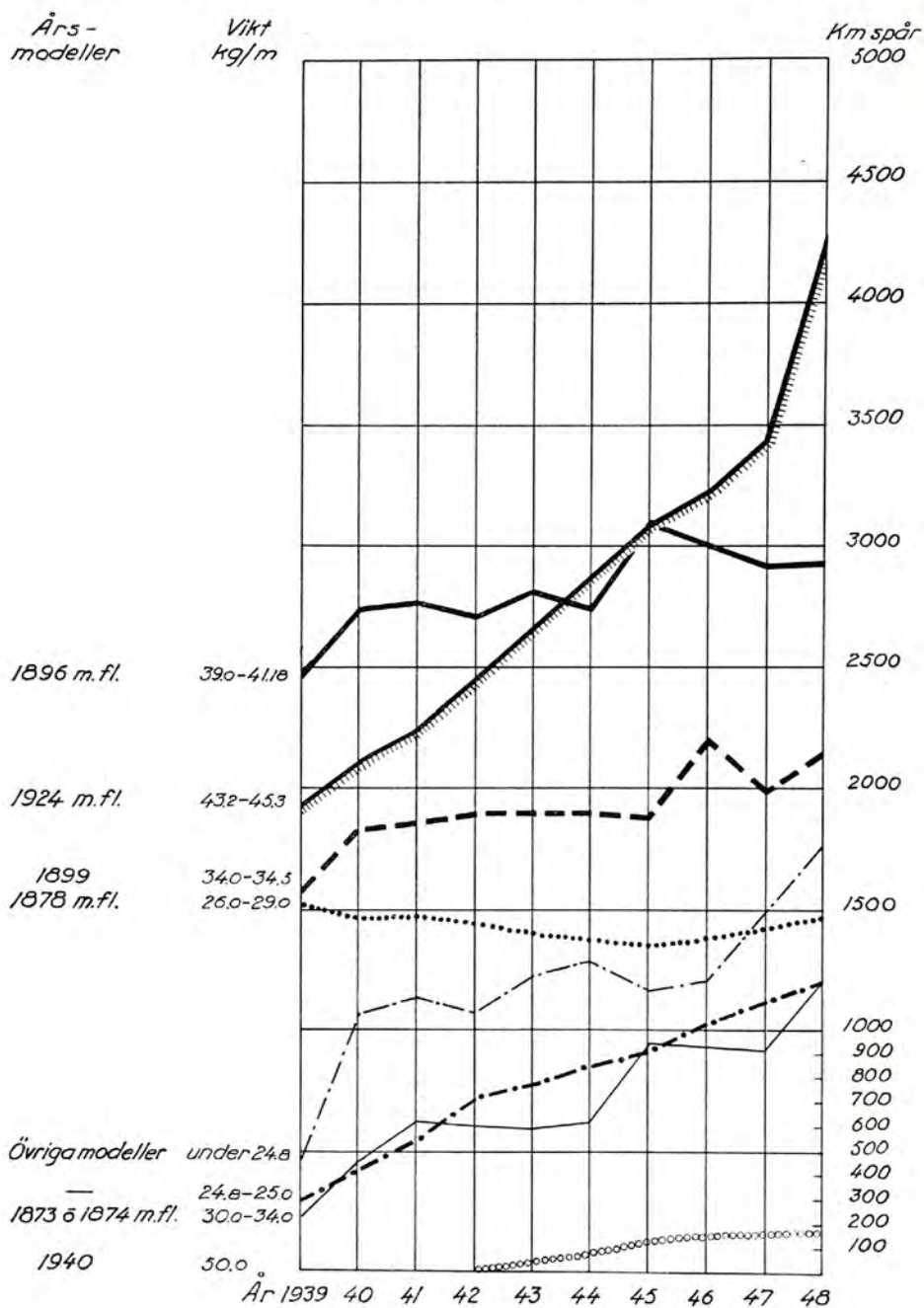
Råler och rålsbrott

1. I huvudspår befintliga råler av olika tillverkare vid årets slut

Tillverkare	Be- teck- ning	Distrikt							Summa	I % av hela an- an- talet
		Meter råler								
		I	II	III	IV	V	VI	VII		
<i>Sverige</i>										
Domnarfvet	Dm	1 853 837	1 168 880	1 119 623	1 132 384	1 695 555	260 047	173 324	7 403 650	24.8
Smedjebacken	S	—	—	—	—	562	—	1 440	2 002	—
<i>Frankrike</i>										
Creuzot	C	6	40	78	—	218	—	—	342	—
H de Wendel	HW	51 010	69 966	37 624	—	—	72 512	—	231 112	0.8
Rombos	—	—	—	—	—	—	57 184	—	57 184	0.2
<i>Tyskland</i>										
Bochumer Verein (Bochum eller BYG)	B	461 061	706 458	472 568	1 171 314	837 363	807 465	328 817	4 785 046	16.0
Gutehoffnungshütte	GH	22 780	114 558	34 012	—	18	172 146	67 880	411 394	1.4
Krupp	K	288 420	369 090	703 448	516 024	152 494	520 790	663 887	3 214 153	10.8
Rheinische Stahlwerke	RS	44 820	51 544	494 862	225 716	6 416	92 572	980	916 910	3.1
Thyssenhütte (28)	Th	93 552	288 128	178 814	107 790	1 710	398 190	37 744	1 105 928	3.7
Union	U	22 322	—	—	2 466	—	—	—	24 788	0.1
<i>Luxemburg</i>										
Düdelingen	Dü	—	—	—	—	23 436	—	—	23 436	0.1
Gelsenkirchen (Esch) (G B V A)	G	32 330	4 434	162	32 032	80	—	59 897	128 935	0.4
Ougrée (Rodange)	Ro	8 578	53 552	106 072	—	—	13 784	—	181 986	0.6
Terres Rouges	TR	11 306	96 776	35 314	—	46 482	116 882	234 829	541 589	1.8

<i>England</i>																		
Barrow.....	Ba	207 432	168 270	93 628	328 481	457 522	315 196	71 546	1 642 075	5.5								
Blenavon.....	Bl	410	18	—	39 180	1 862	149 872	26 844	218 186	0.7								
Bolckow Vaughan & Comp.....	BV	94 978	254	2 330	67 970	54 594	—	16 563	236 689	0.8								
Brown, Bayley & Dixon.....	BB	1 058	1 078	—	—	—	—	—	2 136	—								
Cammel.....	Cam	960 840	470 400	451 506	435 295	270 990	859 484	280 158	3 728 673	12.5								
Dowlais.....	D	62 826	54 412	55 224	50 170	36 332	305 034	81 234	645 232	2.2								
Ebbw Vale.....	EV	16	54 966	—	53 596	—	—	—	108 578	0.4								
Moss Bay.....	MB	18 246	19 476	9 538	2 588	30 902	83 906	—	164 656	0.5								
Pantey.....	P	—	92	—	—	3 110	—	—	3 202	—								
Rhymney.....	R	30 774	10 482	22 422	202 860	110 334	37 272	15 070	429 214	1.4								
<i>Belgien</i>																		
Cockerill.....	Co	498 742	490 734	459 788	37 120	111 318	340 006	11 818	1 949 526	6.5								
<i>Amerika</i>																		
Carnegie Steel Works.....	CSW	—	23 712	—	8 240	2 006	—	—	33 958	0.1								
American Railway Engineering Association.....	ARAB	—	—	—	220 450	—	—	—	220 450	0.7								
Råler av äldre, huvudsakligen tysk o. engelsk tillverkning, överflyttade till inlandsbanan från andra linjer.....		—	—	—	—	202 872	—	—	202 872	0.7								
Råler av andra slag.....		123 708	195 570	259 083	26 632	17 960	534 360	113 380	1 270 693	4.2								
Summa		4 889 052	4 412 890	4 536 096	4 660 368	4 064 136	5 136 702	2 165 411	29 884 595	100.0								

2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1939—1948



Råler och rålsbrott (forts.)

3. Antal rålsbrott under åren 1881—1948

(exklusive brott å svetsade råler, fotbrott och brott genom åverkan)

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rålsbrott år										Sum- ma råls- brott		
			81—90	91—00	01—10	11—20	21—30	31—40	41—45	46	47	48			
<i>Sverige</i>	Sur Bessemer...	74	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	1	—	4
	Bas. Martin 1908	80	4	40	45	99	64	159	99	12	17	4	—	—	543
	» » 1912-1913	08	—	—	—	34	22	15	7	—	1	4	—	—	83
Domnarfvet	» Bessemer 1912	12	—	—	—	7	—	18	7	1	—	—	—	—	49
	» Elektrostål...	12	—	—	—	1	1	2	11	1	—	—	—	—	455
	» El. manganstål	27	—	—	—	—	—	42	157	88	50	116	—	—	214
	1940 å.m. Elektro- stål	31	—	—	—	—	—	28	129	16	28	13	—	—	8
Motala	Sur Bessemer...	41	—	—	—	—	—	—	—	2	3	2	1	—	20
Smedjebacken	Järn	73	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	118
	Järn	74	51	44	8	7	2	2	2	1	—	1	—	—	9
<i>Frankrike</i>	Creuzot	82	1	3	—	2	2	—	1	—	—	—	—	—	168
H de Wendel		26	—	—	—	—	12	85	50	6	2	13	—	—	9
<i>Tyskland</i>	Bochumer Verein	84	—	1	5	475	289	573	601	122	44	18	—	—	2 128
	» Martin	13	—	—	—	37	53	128	178	35	20	7	—	—	458
	» Bessemer	80	269	142	62	65	91	118	118	34	12	8	—	—	919
Krupp	Bas. »	16	—	—	—	33	134	247	500	20	43	22	—	—	999
	» Martin	26	—	—	—	—	—	12	57	27	16	28	—	—	140
Gutehoffnungshütte	» Bessemer	18	—	—	—	—	1	18	52	3	7	5	—	—	86
Rheinische Stahlwerke	Sur »	86	3	7	3	1	2	2	17	8	21	10	—	—	74
	Bas. Martin	26	—	—	—	—	1	43	22	—	—	—	—	—	66
Union	» Bessemer	84	13	15	18	3	7	26	22	—	—	—	—	—	104
August Thyssenhütte	» »	24	—	—	—	—	166	491	394	36	44	19	—	—	1 150
<i>Luxemburg</i>	Gelsenkirchen (Esch)	16	—	—	—	1	1	14	4	2	4	4	—	—	30
Düdelingen	» »	25	—	—	—	—	—	4	3	—	1	—	—	—	8
Ougrée (Rodange)	» »	25	—	—	—	—	8	224	288	4	22	5	—	—	551
Terres Rouges (Belval)	» »	27	—	—	—	—	19	13	16	2	8	2	—	—	60
<i>England</i>	Barrow	92	—	22	76	261	356	347	385	80	25	23	—	—	1 575
Blênafon (Wales)	» »	77	7	20	11	30	12	23	26	2	5	13	—	—	149
Bolckow Vaughan & Comp.	» »	83	11	64	13	22	35	26	61	—	6	—	—	—	238
Cammel	» »	93	—	59	224	533	809	825	940	204	138	97	—	—	3 829
Dowlais	» »	77	21	6	15	10	25	22	11	7	17	155	—	—	155
Moss Bay	» »	98	—	6	41	51	54	41	31	5	2	1	—	—	232
Pantey (Wales)	» »	77	5	3	1	1	—	4	4	—	—	—	—	—	18
Rhymney	» »	79	24	69	76	210	166	556	275	24	24	14	—	—	1 438
Ebbw Vale (Wales)	» »	—	—	—	—	—	133	19	10	3	10	1	—	—	176
North Eastern Steel Co.	» »	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	4	—	—	6
<i>Belgien</i>	Cockerill	92	—	—	—	—	—	—	12	3	3	1	—	—	19
	{ Sur Bessemer. }	98	—	3	6	22	37	38	98	32	17	15	—	—	268
	{ Bas. » }	25	—	—	—	—	2	28	44	9	2	—	—	—	85
<i>Amerika</i>	Carnegie Steel Works	20	—	—	—	—	3	2	3	—	—	—	—	—	8
Råler å en del av SJ över- tagna ensk. järnvägar:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Råler av andra slag eller okänd tillverkare		—	1	9	5	26	30	278	131	8	13	15	—	—	516
Summa		—	422	536	600	1 936	2 524	4 476	4 782	803	596	481	—	—	17 156

Räler och rälsbrott (forts.)

4. Antal rälsbrott av olika typer under året

Distrikt	Kvartal	Brott i			Fotbrott	Brott genom åverkan e. d.	Övriga brott	Summa
		gas-svets	termit-svets	elektro-svets				
I	1	—	—	—	3	1	38	42
	2	—	—	—	—	—	19	19
	3	—	—	—	2	—	11	13
	4	1	—	—	8	—	25	34
	Summa	1	—	—	13	1	93	108
II	1	—	—	—	1	1	14	16
	2	—	—	—	—	—	7	7
	3	—	—	—	4	—	3	7
	4	—	—	—	2	1	21	24
	Summa	—	—	—	7	2	45	54
III	1	—	—	—	1	—	29	30
	2	—	—	—	—	—	7	7
	3	—	—	—	—	—	9	9
	4	1	—	—	2	—	23	26
	Summa	1	—	—	3	—	68	72
IV	1	—	—	1	13	—	25	39
	2	—	—	—	22	—	14	36
	3	—	—	—	1	—	16	17
	4	—	—	—	8	—	62	70
	Summa	—	—	1	44	—	117	162
V	1	6	2	1	2	6	38	55
	2	3	—	—	16	—	12	31
	3	9	1	—	8	—	8	26
	4	5	1	—	30	—	12	48
	Summa	23	4	1	56	6	70	160
VI	1	—	—	1	—	—	18	19
	2	1	—	1	1	1	10	14
	3	—	—	—	—	—	16	16
	4	—	—	1	2	—	16	19
	Summa	1	—	3	3	1	60	68
VII	1	—	—	—	—	—	—	—
	2	—	—	—	—	—	1	1
	3	—	—	—	—	2	14	16
	4	—	—	1	—	3	13	17
	Summa	—	—	1	—	5	28	34
Samtliga	1	6	2	3	20	8	162	201
	2	4	—	1	39	1	70	115
	3	9	1	—	15	2	77	104
	4	7	1	2	52	4	172	238
	Summa	26	4	6	126	15	481	658

Impregnering av virke år 1948

Under år 1948 har impregneringsverksamheten vid statens järnvägar omfattat sammanlagt 121 590·6 m³ virke. Som impregneringsmedel har uteslutande bolidensalt kommit till användning. Kostnader och fördelning framgå av nedanstående tablå. För telegrafverkets räkning har därjämte impregnerats 6 006·3 m³ stolpar och annat virke.

Impregneringen verkställd vid		Sliprar, beräknade som 2·7 m				Annat virke				Summa kostnad kr.
Distr.	Station	Antal	Impregneringslösning kg/st.	Kostnad kr.		Mängd m ³	Impregneringslösning kg/m ³	Kostnad kr.		
				Summa	Per st.			Summa	Per m ³	
I	Krylbo	291 203	19·2	459 557·05	1·58	895·0	221	19 332·00	21·60	478 889·05
	Katrineholm	130 265	25·6	246 300·44	1·89	1 219·0	238	27 244·50	22·35	273 544·94
III	Nässjö	316 240	29·4	610 771·74	1·93	1 574·3	242	34 792·00	22·10	645 563·74
	Hässleholm .	227 443	27·9	422 117·41	1·86	121·5	239	2 733·50	22·50	424 850·91
VI	Limmared . .	212 259	25·8	370 935·84	1·75	39·8	243	893·50	22·45	371 829·34
	Summa	1 177 410	25·5	2 109 682·48	1·79	3 849·6	236	84 995·50	22·08	2 194 677·98

Elektriska anläggningar

Anläggningar för elektrisk tågdrift

Underhålls- m. fl. arbeten

Ledningsnätet

På ledningsnätet förekommande arbeten hänföra sig till överförings-, kontakt- och hjälpkraftledningarna samt till det lågspända distributionsnätet för belysning och andra stationära smärre kraftbehov. Utöver dessa arbeten tillkommer det underhåll och den tillsyn, som måste ägnas dressiner, ackumulatorlok och revisionsvagnar samt de för reparationsberedskapen erforderliga förråden med tillhörande materiel och verktyg.

1. Överföringsledningarna i Norrland

Av överföringsledningarna mellan Porjus kraftverk och transformatorstationerna vid malmbanan har, sedan omformaredrift införts på bandelen Luleå—Gällivare, den södra linjen under året överlåtits till statens vattenfallsverk. Endast den norra linjen (Porjus—Kuosakåbbå—Riksgränsen) äges och utnyttjas sålunda numera av statens järnvägar. Underhållet har som förut omfattat tillsyn av stolpar och stolpfundament samt provning av isolatorerna med mätstång. Härvid ha 64 st isolatorer av Rörstrands och 51 st av Iföverkens fabrikat befunnits felaktiga och utbytts.

2. Kontaktledningarna, samtliga linjer

Då tillgången på dragkraft för ledningsarbetena i någon mån förbättrats, har den fortlöpande ledningsrevisionen kunnat utföras mera omfattande än under de närmast föregående åren. På senare tid ha även för användning vid ledningsarbetena motorfordon anskaffats, vilka kunna framföras både på väg och järnvägsspår. Inom Malmö elsektion har förutom 2 stycken utryckningsvagnar av »jeep»-typ, vilka tidigare anskaffats, under året på försök en standardlastvagn av Volvos tillverkning försetts med höj- och sänkbara rälshjul för att även kunna köras på järnvägsspår. Ett liknande fordon har även anskaffats vid Göteborgs elsektion.

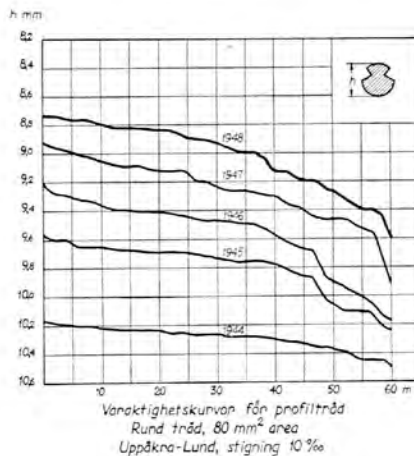
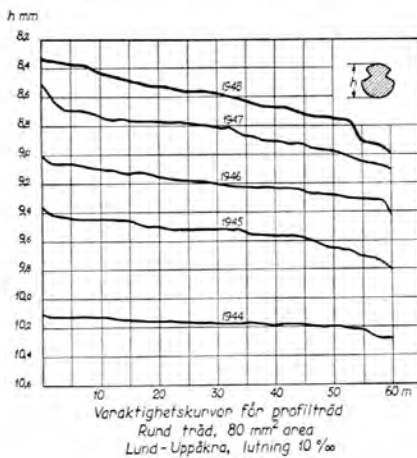
Revisionen har omfattat justering av trådläget, tillsyn av fränkskiljare och sugtransformatorer, kontroll och reparation av jordförbindningar, skyddsanordningar m. m. I regel ingår i densamma även besiktning av järnkonstruktioner, stolpar och ledningsbryggor, varvid nit-, bult- och svetsförbanden samt eventuella rostangrepp äro föremål för undersökning. Vidare undersöks isolatorerna, varvid nedsotade eller saltbelagda isolatorer rentvättas och defekta isolatorer utbytas. Linjerna i nordvästra Skåne och södra Halland ha under året varit särskilt utsatta för saltstormar. Felaktiga isolatorer ha utbytts i en utsträckning, som framgår av följande översikt.

Elektrosektion	Isolator typ							
	K1	K1b	K1c	K5	K5b	K5c	K60	K70
Stockholm	63	136	—	8	5	—	5	180
Örebro	2	174	—	13	80	119	4	404
Göteborg	59	75	107	58	—	4	4	652
Kristinehamn	18	38	—	3	2	—	3	672
Malmö	—	159	115	—	59	21	—	616
Nässjö	—	101	—	—	41	—	2	2
Östersund	—	38	—	—	3	—	5	80
Storvik	—	60	—	—	5	—	—	293
Luleå	49	92	—	—	16	—	—	39
Umeå	—	11	—	—	1	—	—	—
Kiruna	1 498	61	—	200	1	—	—	2
Summa	1 689	945	222	282	213	144	23	2 940
I% av isolatorbeståndet vid årets början....	3.643	0.310	0.479	0.662	0.175	0.636	0.021	3.449

Det fortgående utbytet av blygjutna isolatorer av typ K70 sätter fortfarande prägel på den höga kassationsciffran hos denna typ. Även K70 med cementgjutna kläppar visar numera en anmärkningsvärd kassationsfrekvens. Av typen K1b rapporteras från flera håll ett stort antal isolatorer, som måste kasseras på grund av toppsprickor. Undersökningar ha igångsatts beträffande de närmare orsakerna till den påtagligt ökade avgången av isolatorer K1 och K70.

Kontrollen av *ledningsslita* har något utvidgats, för vilket ändamål nya provsträckor utvalts inom flera elektrosektioner. Därvid provas också olika varianter av trädupphängningssystem för att utvärdera dessas lämplighet.

De här visade varaktighetskurvorna avse en provsträcka mellan stolphällen 24—25 respektive 24a—25a på linjen Lund—Uppåkra. Avnötningen på denna sträcka är mycket stor beroende på den höga trafikintensiteten, och om denna bibehålles, torde det vara nödvändigt att byta tråd om ca 2—3 år. Största tillåtna maximala nedslitning är för denna trädtyp 3 mm av diametern. Då diagrammets ordinataxelt avser trådens höjd, beror på grund av trådens cirkulära tvärsnitt det stora avståndet mellan 1944 och 45 års kurvor på slitytans ringa utsträckning i sidled, då tråden är ny. Den bortnötta kopparmängden är i det närmaste lika för samtliga år.



Utbyte av försliten kontakttråd har utförts på följande sträckor:

Knivsta—Uppsala
 Heby—Isätra (1 sektion)
 Kumla—Hallsberg—Åsbro
 Hindås—Borås
 Källstorp—Lomma (utom bangårdarna Svalöv, Teckomatorp, Furulund och Stävieby)
 Mjölby—Tranås

Målning av kontakledningens järnkonstruktioner har utförts på en del bangårdar, bl. a. Skinnskatteberg, Vretstorp, Östansjö, Ramsjö, Norrhög, Mellansjö, Juån, Östavall, Alby, Ånge, vidare på stolpar och bryggor vid dubbelspårsbyggnaderna samt de stolpar, som uppsatts i samband med moderniseringen av linjen Luleå—Gällivare samt den fristående stolplinjen för matarledningen Boden—Notviken.

Uppriktning av stolpar har på grund av den relativt milda vintern, som ej medfört några större tjälskjutningar, endast behövt utföras i jämförelsevis ringa omfattning. Sålunda har inom Kristinehamns, Malmö, Nässjö, Östersunds, Umeå, Luleå och Kiruna elsektioner respektive 67, 12, 32, 34, 121, 67 och 24 st stolpar riktats.

Ombyggnad och komplettering av kontaktnätet har företagits på bangårdar i samband med utläggning av nya spår eller spårförlängningar, bl. a. i Hagalunds övre, Märsta, Fagersta C, Krylbo, Järlåsa, Sala, Skinnskatteberg, Rössberga, Stenstorp, Dockmyr, Simeå, Mellansel, S. Sunderbyn, Luleå samt i samband med elektrifiering av befintliga eller nytillkomna last- eller industri-spår i Furuvik, Malmö, Dvårsätt, Brunflo, Ånge, Kilafors, Bollnäs, Tallåsen, Tvärålund. I Stockholms hamn har spåret mellan Värtan och Louddens oljehamn elektrifierats.

I anslutning till den pågående dubbelspårsbyggnaden ha ombyggnader verkställt på bangårdarna i Vingåker, Kilsmo, Järna, Mölnbo, Gnesta, Älgårås, Slätte, Valtorp. På linjen Falköping—Nässjö har en ny bangård tillkommit, Furusjö.

För att medgiva högre hastighet för de nya expresstågen ha kurvboxningar och ökade rälsförhöjningar måst utföras på linjen Älvsjö—Hallsberg, vilket medfört justeringsarbeten på kontaktnedningen. Av samma anledning har kontaktträdens nedhängning ökat till 90 mm på sträckan Hallsberg—Falköping.

De ökade tåghastigheterna hava föranlett justeringar av kontakttrådupphängningen på flera sträckor, delvis såsom försök för att om möjligt utvärdera lämpligaste system. Då grusballasten utbytes mot makadam, måste kontaktnedningen omjusteras, och detta har under året varit fallet på sträckan Sommen—Tranås.

På vissa sträckor användas såsom fördelare av den mekaniska spänningen mellan kontakttråd och bärlina linhjul i avspänningspunkterna, vilka linhjul successivt utbytas mot vågarmar. Så har under året skett på sträckan Skebokvarn—Katrineholm.

De för moderniseringsarbetena på sträckan Murjek—Gällivare nödvändiga sugtransformatorerna ha levererats och uppsatts under året. Moderniseringen av kontaktnätet på malmbanan omfattade under året även linjerna Gällivare—Kiruna, Gällivare—Malmerget och Gällivare—Koskullskulle, varvid ledningen i huvudsak ombyggts till standardutförande. I och med dessa arbetens slutförande ha kontakt- och hjälpkraftledningarna för hela malmbanan ombyggts.

Bland högspänningskabelarbeten kunna nämnas förbi- och återledningarnas förläggning i kabel vid Karlsby lastplats, nedläggning av diverse bangårdskablar i

Slätte, Kristinehamn, Gullträsk, Lakaträsk och Nattavara samt matarkablar från de nytillkomna omformarstationerna på linjen Luleå—Gällivare.

Fjärrstyrningsanläggningar för bangårdsfrånskiljare ha färdigställt i Bankeryd, Tenhult, Forserum, Äng, Tranås, Gripenberg, Frinnaryd, Aneby, Flisby, Solberga, Grimstorp, Bodafors, Sävsjö och Stockaryd; i Nässjö ha kablar nedlagts för detta ändamål.

Nya skyddssektioner ha upprättats vid Nyköping, Kävlinge, Billeberga och Hedsjön.

Av de pågående nyelektrifieringarna voro bandelarna Varberg—Borås och Billeberga—Landskrona—Kävlinge färdigställda den 15 december.

Vid dubbelspårsbyggnaderna pågå elektrifieringsarbeten på sträckan Mölnbo—Pålsboda.

3. Stationära tågvärmeanläggningar

Nya anläggningar ha under året installerats i Hästveda samt vid omlastningsmagasinet i Nässjö, båda med en transformator effekt av 50 kVA. I övrigt ha endast en del omflyttningar och kompletteringar utförts, såsom i Hagalunds övre, där utbyggnad av uppställningsspåren nödvändiggjorde flyttning av hela tågvärmeanläggningen. Här ha dessutom 2 st 500 kVA transformatorer installerats för att tillgodose det alltmera ökade effektbehovet. I Sala har en 10 kVA värmeförstärkare för anslutning till hjälpkraftledningen uppsatts. I Uppsala har en 100 kVA transformator för lokprovning inkopplats.

4. Hjälpkraftledningen

Hjälpkraftledningen på sträckan Malmö—Arlöv har under året dubblerats i samband med att en ny transformator för 250 kVA uppmonterats i Malmö. Detta har utförts för att möjliggöra separat matning av södra stambanans och västkustbanans hjälpkraftledningar.

Av övriga arbeten, som utförts på hjälpkraftledningsnätet, kan anföras följande. I Charlottenberg har 10 kV ställverket ändrats från inomhus- till utomhusuppställning, varjämte en 50 kVA transformator inkopplats. I Vislanda har en 10 kVA transformator uppmonterats, och för lokstationen i Älmhult har en transformator med samma effekt installerats. I Notviken har ett 10 kV ställverk anordnats.

5. Lågspänningsledningar och belyningsanläggningar

Till största delen ha arbetena tillhörande dessa anläggningar bestått av moderniseringar och nyinstallationer i bostäder, vilket är nödvändigt inte minst vid de oelektrifierade järnvägslinjerna. I samband härmed ha ett stort antal elspisar installerats, vilket i synnerhet varit fallet i Norrland.

Bland installationer i stations- och övriga tjänstelokaler kunna följande nämnas.

Kraft- och belyningsinstallation i lokverkstaden, Hagalunds övre, i stationshusen i Hallsberg, Våring, Falköping, Tidaholm, Habo, Öggestorp, i bussverkstad i Malmö, i lokstationen i Ystad, i bussgarage i Sveg, Åsarna och Övertorneå.

I Nässjö har truckladdningsomformaren ersatts av 4 st likriktare för vardera 6 kW, och i Kristinehamn har elektriskt vändskivemaskineri installerats.

På grund av det stora avståndet till elektrisk kraftledning vid stationerna på linjen Östersund—Storuman ha 7 st stationer och en banvaktsstuga vid denna linje utrustats med vind-elverk. Ett dylikt har även anordnats vid en banvaktsstuga vid linjen mellan Storlien och norska gränsen.

Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar m. m.

Telefonkabelanläggningar

Förläggning av telefonkabel på sträckorna Herrljunga—Häkantorp—Uddevalle C, Uddevalla C—Strömstad, Smedberg—Lysekil, Frövi—Örebro C och Lund C—Landskrona—Billeberga har under året avslutats. Huvudkablarna jämte anslutna lokal- och grenkablar ha inkopplats och tagits i bruk på samtliga sträckor. Parantalet utgjorde på resp. sträckor: Herrljunga—Häkantorp 24, Häkantorp—Uddevalla C 18, Uddevalla C—Strömstad 15, Smedberg—Lysekil 14, Frövi—Örebro C 50 och Lund C—Landskrona—Billeberga 14.

För erforderliga förbindelser för telefon m. m. på sträckan Kristinehamn—Kristinehamns driftcentral har en 38-pars kabel nedlagts. Kabeln har inkopplats och tagits i bruk.

Mellan Luleå och Notvikens huvudverkstad har en 20-pars kabel nedlagts. Den är avsedd för direktförbindelser mellan nämnda platser samt för signaltekniska ändamål. Kabeln har inkopplats och tagits i bruk.

Den sammanlagda längden pupiniserade huvudkablar i bruk utgjorde vid årets slut 5 867.98 km.

Lokala telefonkabelanläggningar ha utförts på ett stort antal bangårdar, varjämte revidering utförts av äldre kabelnät vid vissa större stationer.

Överdragsstationer

I Herrljunga har en ny överdragsstation, omfattande 12 tvåtrådsöverdrag, tagits i bruk. Under året har även överdragsstationen i Frövi, omfattande 24 tvåtrådsöverdrag, färdigmonterats. Stationen kommer att tagas i bruk under år 1949.

Antalet överdragsstationer utgjorde vid årets slut 36. Stationerna omfattar tillsammans 21 fyrtrådsöverdrag och 330 tvåtrådsöverdrag, därav 26 snööverdrag.

Dessutom äro utrustningar för komplettering av befintliga samt 11 planerade stationer beställda men ej levererade. Utrustningarna för dessa stationer omfatta 164 tvåtrådsöverdrag och 154 tonmottagare.

Blankledning

Följande blankledningar ha under året tillkommit:

Tillberga—Ludvika—Vansbro,	2 st dubbelledningar av 3 mm koppar
Nässjö—Hultsfred,	en dubbelledning av 3 mm koppar
Klippan—Eslöv,	ändring av telegrafledning till telefonledning
Kristianstad—Brösarp,	en dubbelledning av 3 mm järn
Sölvesborg—Älmhult,	en dubbelledning av 3 mm koppar
Brunflo—Orsa,	» » » » » »
Sveg—Hede,	» » » » » »
Jörn—Arvidsjaur,	» » » » » »
Kalmar—Vetlanda,	» » » » » »
Åseda—Vetlanda,	två dubbelledningar av 3 mm koppar
Vetlanda—Nässjö,	en dubbelledning av 3 mm koppar

Telegrafanläggningar

Vid slutet av år 1948 funnos 3 175 km telegrafledningar med 63 morseapparater och 21 överdrag. Av nämnda ledningar voro i kabel 988 km parledning, 434 km fantomledning samt 1 195 km superfantomledning och i blanklinje 551 km enkel-

trådig ledning samt 7 km dubbeltrådig ledning. Dessutom användes 1 411 telefonapparater för befordran av allmän korrespondens på sådana platser, där telegraf saknas.

Antal stationer öppna för *allmän telegramkorrespondens* utgjorde under år 1948:

för internationell telegramkorrespondens	190
» skandinavisk	» 1 286
därav gemensamma med enskilda järnvägar	31

Bärfrekvensanläggningar

Under året ha endast mindre kompletteringar av dessa anläggningar skett, så att sammanlagda längden bärfrekvensförbindelser vid årsskiftet uppgick till 5 542 km.

Två 8-kanalsystem ha provisoriskt satts i drift mellan Stockholm och Alvesta. Ett antal 1-kanalsystem ha anskaffats och levererats men ännu icke hunnit sättas i drift.

Selektoranläggningar

Selektering av ban-, kraft- och linjetelefoner med L. M. Ericssons selektorsystem har utförts på ett flertal bansträckor. Samtliga etappledningarna på bansträckorna Göteborg—Borås, Skövde—Karlsborg, Borås—Herrljunga—Uddevalla, Långsele—Hällnäs och Mellansel—Örnsköldsvik ha selekterats. Dessutom har linjetelefon selekterats på sträckorna Tillberga—Ludvika, Ludvika—Vansbro, Sölvesborg—Älmhult, Härnösand—Hudiksvall. Bantelefon har selekterats å sträckan Kristianstad—Brösarp. Under året ha arbeten pågått med selektering av samtliga etappledningarna på bansträckorna Lund C—Landskrona—Billeberga, Uddevalla C—Strömstad, Smedberg—Lysekil och Hällnäs—Boden C—Luleå.

Halvautomatiska ledningstagare ha installerats vid stationerna Lund C—Billeberga och Mellansel, och helautomatiska ledningstagare ha installerats vid Landskrona, Vara, Håkantorps samt vid driftcentralerna i Häggvik, Älvsjö, Nyköping, Sjömarken, Falköping, Mellansel och Vännäs.

Telefonväxlar

En automatisk lokaltelefonväxel med en kapacitet av 20 nummer har installerats å 24 baningenjörsexpeditionen i Stockholm.

Ny tvåplatsig distributionsväxel med 2×14 snörpar för LB-system har anordnats på expeditionen för sittplatsbiljetter vid Stockholm C.

För betjäning av resebyråns i Vasagatan 1, Stockholm C, centralledningarna har anordnats ett tvåplatsigt manuellt förmedlingsbord.

Utbyte och ändring av manuella växlar vid Varberg, Herrljunga och Uddevalla C ha utförts. Automatväxel av typ OS har installerats vid Gävle C och en automatväxel av typ OL vid Sollefteå.

Lokaler

Nya lokaler för telefonanläggningar ha färdigställts i Gävle C. Dessutom ha en del mindre utrymmen för selektoranläggningar iordningställts på ett flertal platser.

Beträffande telefonledningarnas och bärfrekvensförbindelsernas omfattning samt antalet växlar och telefonapparater i bruk hänvisas till följande tabeller.

Telefonledningar utan selektorer

Distrikt m. m.	Samtliga utom lokalttelefon										L o k a l t e l e f o n							
	Kabelledning					Blankledning					Kabelledning (dubbel)							
	Par- och stamledning		Fantomledning		Par- och stamledning		Fantomledning		Automatisk		Manuell		Automatisk		Manuell			
	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km		
I	12 479	2 127	1 080	—	—	1 325	374	6	10	—	—	—	—	—	—	—		
II	9 354	—	1 545	—	—	170	160	1	3	—	—	—	—	—	—	—		
III	7 896	1 716	989	—	—	311	243	5	30	—	—	—	—	—	—	—		
IV	11 777	2 131	2 849	31	—	829	275	36	16	—	—	—	—	—	—	—		
V	8 051	2 171	4 112	168	—	220	280	—	75	—	—	—	—	—	—	—		
VI	721	61	2 513	—	—	261	24	6	33	—	—	—	—	—	—	—		
VII	4 800	1 087	898	—	—	60	14	9	5	—	—	—	—	—	—	—		
Huvudverkstäderna	—	—	—	—	—	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Förrädsavdelningarna	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
Summa	55 078	9 293	13 906	199	3 253	1 384	63	172	1 325	374	6	10	3	30	16	75	33	5

Telefonledningar med selektorer

Distrikt	LME centr. system										Western Electric system										S u m m a			
	LME deentr. system					LME centr. system					LME deentr. system					Western Electric system					LME		WE	
	Ledning		Ledn.-utrustn.		Selektorer		Ledning		Ledn.-utrustn.		Selektorer		Ledning		Ledn.-utrustn.		Selektorer		LME		WE			
	i kabel km	blank km	antal	antal	antal	i kabel km	blank km	antal	i kabel km	blank km	antal	i kabel km	blank km	antal	i kabel km	blank km	antal	Huvudst.-app. antal	Selektorer antal	LME	WE			
I	4 953	622	184	1 430	1 679	123	11	146	428	—	2	125	7 060	745	195	1 576	2	125	2	125	2			
II	2 286	496	92	753	427	—	4	58	1 860	594	6	295	4 573	1 090	96	811	6	295	6	295	6			
III	2 528	1 460	122	1 264	595	187	8	138	1 234	24	4	173	4 357	1 671	130	1 402	4	173	4	173	4			
IV	3 811	2 940	155	1 040	—	—	—	—	610	265	5	115	4 421	3 205	155	1 040	5	115	5	115	5			
V	1 927	244	27	384	—	—	—	—	806	1 980	7	541	2 733	2 224	27	384	7	541	7	541	7			
VI	1 405	3 503	137	1 047	—	—	—	—	—	—	—	—	1 405	3 503	137	1 047	—	—	—	—	—			
VII	2 802	410	89	481	352	—	2	47	—	—	—	—	3 154	410	91	528	—	—	—	—	—			
Summa	19 712	9 675	806	6 399	3 053	310	25	389	4 938	2 863	24	1 249	27 703	12 848	431	6 788	24	1 249	24	1 249	24	1 249		

Totala antalet km telefonförbindelser

Distrikt m. m.	Par- och stamledning			Fantomledning			Bärfrekvensförbindelser			
	i kabel	i blank- linje	Sum- ma	i kabel	i blank- linje	Sum- ma	i kabel			Sum- ma
							s-kanal- system	t-kanal- system	3-kanal- system	
km	km	km	km	km	km	km	km	km	km	km
I.....	21 238	1 841	23 079	2 127	—	2 127	1 584	—	—	1 584
II.....	14 257	2 639	16 896	—	—	—	2 064	—	—	2 064
III.....	12 807	2 695	15 502	1 716	—	1 716	—	—	—	—
IV.....	17 302	6 106	23 408	2 131	31	2 162	—	108	—	108
V.....	11 294	4 418	15 712	2 171	168	2 339	—	852	—	852
VI.....	2 411	6 055	8 466	61	—	61	—	433	501	934
VII.....	8 044	1 322	9 366	1 087	—	1 087	—	—	—	—
Huvudverkstäderna	63	—	63	—	—	—	—	—	—	—
Förrädsavdelningen	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—
Summa	87 418	25 076	112 494	9 293	199	9 492	3 648	1 393	501	5 542

Totala antalet telefonväxlar och telefonapparater

Distrikt m. m.	Telefonväxlar			Telefonapparater							
	Manu- ella	Auto- ma- tiska	Sum- ma	In- duk- tor	Automat		Selektor		Transportabla		Summa
					CB- matade	LB- matade	För LME- dec. antal	För LME- centr. antal	Utan finger- skiva antal	Med finger- skiva antal	
antal	antal	antal	antal	antal	antal	antal	antal	antal	antal	antal	
I.....	36	14	50	1 957	2 364	209	1 105	81	349	52	6 117
II.....	24	5	29	1 619	225	446	735	1	148	26	3 200
III.....	17	4	21	1 468	86	396	1 029	6	179	35	3 199
IV.....	6	14	20	1 147	111	737	623	—	217	36	2 871
V.....	19	5	24	1 673	261	199	223	—	408	31	2 795
VI.....	5	8	13	723	467	—	684	—	24	17	1 915
VII ..	8	6	14	1 062	230	60	296	25	52	27	1 752
Hvst ..	1	1	1	48	174	—	—	—	—	—	222
Fda ..	1	1	1	18	32	—	—	—	—	—	50
Summa	115	56	171	9 715	3 950	2 047	4 695	113	1 377	224	22 121

¹ Upptagna under resp. distrikt.

Radioanläggningar

Försök med radioförbindelser till tåg ha under året fortsatt med frekvensmodulerade telefonstationer för c:a 150 Mp/s.

För erhållande av mera praktiska prov har en provanläggning under större delen av året varit uppsatt vid Tomtebodas och därvid givit goda resultat. En annan anläggning har planerats för Hallsbergs rangerbangård.

I avsikt att åstadkomma en närmare samverkan mellan tekniken och trafiken tillsattes den 10 juni »SJ radiokommitté» med representanter för båda dessa områden samt för vetenskapen. Ett första sammanträde hölls i september.

Radioförbindelserna med tågfarjorna kommer att ytterligare förbättras genom att telegrafverket planerar uppförandet av en ny frekvensmodulerad telefonstation för c:a 160 Mp/s i Malmö. Styrelsen har inköpt motsvarande apparatur för tågfarjan Malmöhus.

Radiotrafiken med färjorna har under året varit livlig och omfattat:
 4 086 samtal över svenska telegrafverkets kuststationer
 431 » » » danska » » »
 660 privattelegram över Trelleborg Radio
 5 082 tjänstetelegram » » »
 1 120 » » » danska statsbanornas radiostation i Ringsted.

Högtalaranläggningar

År 1948 inkopplades 6 nya högtalaranläggningar och övertogs 12 från enskilda banor. Den 31 december var totala antalet anläggningar i drift 143 med tillsammans 228 mikrofonställen och 2 099 anslutna högtalare av olika slag. Fördelningen var följande.

Distrikt m. m.	Antal anläggningar	Antal mikrofonställen	Antal högtalare
I	50	78	720
II	27	43	361
III	20	39	483
IV	13	25	214
V	14	21	170
VI	9	11	63
VII	9	10	65
Verkstäderna	1	1	23
Summa	143	228	2 099

Elektriska impulsanläggningar

Antalet anläggningar i drift var vid årsskiftet 140 med sammanlagt 143 huvudur, 1 766 sekundärur och 86 stämpelur. Fördelningen framgår av efterföljande tabell.

Distrikt m. m.	Antal anläggningar	Antal huvudur	Antal sekundärur	Antal stämpelur
I	44	46	576	1
II	31	30	397	—
III	13	15	252	—
IV	8	8	131	—
V	5	5	69	—
VI	8	8	100	1
VII	14	14	123	—
Verkstäderna	17	17	118	84
Summa	140	143	1 766	86

Diverse anläggningar

En automatisk brandalarmanläggning har installerats i Låktatjäkkostugan. Flera mindre sådana anläggningar äro under installation inom I och II distrikten främst för att skydda lokaler innehållande telefonanordningar.

Av anläggningar för akustisk tågankomstsignalering ha 10 beställts och levererats. Montage av dessa har påbörjats.

För uppsättande av fjärrskriftförbindelser ha 10 fjärrskriftmaskiner beställts och en del av dessa ha även levererats. Vid Stockholm C pågår inredning av en lokal för inrättande av en central för dessa i anslutning till telegrafexpeditionen.

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar

1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid 1948 års slut

Distrikt	Bevakade grindar	Fällbommar, vilka normalt skötas av		Automatiska anläggningar med			Kryssmärken		Skyddsanordning saknas	Summa
		stationspersonal	särskild vägvakt	enbart		såväl ringklockor som ljussignaler	fri sikt	fri sikt saknas		
				ringklockor	ljussignaler					
A. Korsningar mellan huvudspår och allmänna eller allmänt befarna vägar										
I.....	34	212	35	36	11	147	20	—	—	495
II.....	45	233	64	53	4	126	38	15	—	568
III.....	79	499	123	17	9	104	41	—	—	872
IV.....	53	158	22	26	12	65	27	—	—	363
V.....	16	77	5	3	—	67	22	—	—	190
VI.....	134	439	51	18	16	37	55	21	—	751
VII.....	22	144	28	3	44	55	6	—	—	302
Hela SJ	383	1 762	328	156	96	601	209	6	—	3 541
B. Korsningar mellan huvudspår och vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna										
I.....	1	6	—	13	—	4	5	231	3 802	4 062
II.....	—	8	1	6	3	3	12	167	4 601	4 801
III.....	6	26	1	6	—	1	14	215	3 992	4 261
IV.....	4	6	2	3	1	5	14	121	5 241	5 397
V.....	1	2	—	—	—	—	8	79	3 553	3 643
VI.....	3	6	—	6	1	1	4	181	6 287	6 489
VII.....	—	7	—	1	—	1	2	79	3 334	3 424
Hela SJ	15	61	4	35	5	15	59	1 073	30 810	32 077
C. Korsningar mellan hamn-, industri-, grusgröps- eller andra därmed jämförliga spår och gator, allmänna eller allmänt befarna vägar										
I.....	3	27	5	—	—	1	2	242	39	319
II.....	1	3	—	—	—	—	10	98	26	138
III.....	1	21	16	—	1	—	—	31	58	128
IV.....	9	5	—	—	1	—	—	49	19	83
V.....	1	1	3	—	—	—	4	33	—	42
VI.....	3	2	3	—	—	—	1	61	24	94
VII.....	1	5	3	—	—	2	2	22	3	38
Hela SJ	19	64	30	—	2	3	19	536	169	842

¹ Tågen stanna, innan korsningarna passeras.² Tågen framförs över korsningen med en hastighet av 10 km/tim.

2. Växel- och signalsäkerhets-

(Exkl. anläggningar vid

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävstångs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-bockar		Signal-vevar & sema-for-mast
	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl- stäl- lare	tåg- vägs- och med- giv- stäl- lare	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl- häv- stång.	tåg- vägs- häv- stång.	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl- ve- var	tåg- vägs- häv- stång.	antal ställ- bock- ar	antal ve- var	
I.	26	842	18	32	544	191	181	1 355	604	36	61	37
II.	18	513	2	20	215	51	182	1 333	537	27	42	28
III.	28	704	20	14	179	46	163	1 041	415	142	255	85
IV.	12	104	—	6	101	34	136	913	436	62	117	103
V.	16	243	2	4	8	3	110	670	365	37	47	137
VI.	22	209	—	4	35	10	96	555	254	134	234	234
Summa	122	2 615	42	80	1 082	335	868	5 867	2 611	438	756	624
Ökning ...	8	118	3	11	36	39	102	676	275	16	29	2
Minskning.												
Distrikt	Centralt omläggbara				Endast lokalt omläggbara							
	växlar		spårspärrar		växlar				spårspärrar			
	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	för- reg- lings- hjul	elektr. för- reg- ling	kon- troll- lås- för- reg- ling	kon- troll- lås utan för- regl.	för- reg- lings- hjul	elektr. för- reg- ling	kon- troll- lås- för- reg- ling	kon- troll- lås utan för- regl.
I.	619	612	12	44	779	144	339	119	384	65	182	81
II.	501	379	5	21	553	128	354	71	370	64	179	68
III.	335	475	13	40	770	147	359	35	330	64	222	28
IV.	345	80	14	11	323	42	446	203	222	18	273	186
V.	250	192	—	9	204	13	294	226	110	9	175	207
VI.	153	100	10	7	551	77	249	381	215	37	145	241
Summa	2 203	1 838	54	132	3 180	551	2 041	1 035	1 631	257	1 176	811
Ökning ...	209	41	3	6	507	42	187	12	222	25	112	18
Minskning.												

Ann. Uppgifter från 37 drs (I distriktet) och VII distriktet saknas.

anläggningarnas beståndsdelar år 1948

vägkorsningar i banans plan)

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tågvägsutlösningarfält	Huvudsignaler			Försignaler			Manöversignaler		
antal skåp	stations- o. tåg- vägs- förreg- lingsfält	linje- block- fält		mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler
122	498	87	33	501	8	466	33	—	361	6	—	814
73	179	51	11	469	2	309	24	—	419	5	—	418
29	154	—	86	653	20	336	204	—	232	9	2	464
32	138	4	—	495	—	83	23	—	242	2	—	101
22	61	1	4	359	—	102	3	—	182	—	—	91
10	38	—	1	564	—	165	100	—	101	4	—	49
288	1 068	143	135	3 041	30	1 461	387	—	1 537	26	2	1 937
16	75		11	237		30	16		201			25
		1										
Rörliga broar	Elektr. vingkopp- lingar	Räls- kon- takter	Isolerad räl				Mek. spärr- skenor	Elektr. växel- spär- rar	Signal- kontroll	Tåg- an- komst- tele- fon	Annan tåg- an- komst- signa- lering	
			inkopp- ling med räls- kont.	inkopp- ling med fot- kont.	vil- ström	ar- bets- ström						
16	35	104	33	23	1 039	—	16	479	258	3	137	
8	—	76	6	7	570	2	29	420	266	1	99	
1	—	62	45	51	610	12	17	251	92	—	74	
—	—	7	1	—	139	18	16	207	152	9	82	
1	—	17	—	32	105	—	—	203	56	14	42	
2	—	16	—	3	129	26	1	120	33	1	35	
28	35	282	85	116	2 592	58	79	1 770	857	28	469	
6		22	1		83		7	165	145	3	87	
						1						

3. Olyckshändelser under år 1948 vid vägkorsningar i plan

Antal befintliga korsningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Sammanstötningar mellan vägfarande och tåg				Antal förolyckade personer		Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg)			Summa antal olyckshändelser	
		Antal tilldragelser för				skadade	dödade	motorfordon	hästskjut-sar	cyklande	vid dagsljus	i mörker
		motorfordon	hästskjut-sar	cyklande	gående							
	A. Väggkorsningar å huvudspår											
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>											
2 473	Bevakade grindar eller bommar	11	—	—	5	10	6	304	15	6	219	122
156	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	1	—	1	—	—	1	—	—	—	2	—
96	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	1	—	—	—	—	2	1	—	—	2	—
601	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	20	—	8	—	27	17	4	—	—	29	3
209	Kryssmärken, fri sikt	10	—	2	—	5	4	—	—	—	9	3
16	» fri sikt saknas	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna</i>											
80	Bevakade grindar eller bommar	2	—	—	—	2	—	2	—	—	2	2
35	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
59	Kryssmärken, fri sikt	1	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—
1 073	» fri sikt saknas	6	—	—	—	3	1	—	—	—	4	2
30 810	Skyddsanordningar saknas . . .	27	13	1	2	11	11	—	—	—	38	5
35 618	Summa	80	13	12	7	61	42	311	15	6	307	137
	B. Väggkorsningar å hamn-, industri- och grusgropsspår											
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>											
113	Bevakade grindar eller bommar	1	—	—	—	—	—	1	—	—	2	—
2	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
19	Kryssmärken, fri sikt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
536	» fri sikt saknas	2	—	—	—	1	—	—	—	—	2	—
169	Skyddsanordningar saknas . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
842	Summa	3	—	—	—	1	—	1	—	—	4	—

¹ Vid fem vägar stanna tågen, innan vägen passeras; vid en väg är största tågastigheten 10 km/tim

Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna

Driftstörningar

Totala antalet störningar har i någon mån ökat i jämförelse med föregående år. Sett i relation till elektrifierad spår- respektive banlängd utvisar störningsfrekvensen någon minskning för linjer med omformaredrift men en ökning för linjer med transformator drift. Antal störningar år 1948, dessas fördelning på olika orsaksgrupper samt medelvaraktighet framgå av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp	D r i f t s t ö r n i n g a r									
	Linjer med omformaredrift					Linjer med transformator drift				
	Antal					Antal				
	Summa	Per 100 km spår- längd för eldrift (= motsva- rande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter	Summa	Per 100 km spår- längd för eldrift (= motsva- rande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	739	9.8	15.6	2.7	17.7	231	37.0	50.4	10.2	7.8
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar..	1 370	18.2	29.0	4.9	0.7	135	21.6	29.5	6.0	1.7
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.....	1 904	25.3	40.4	6.9	0.4	—	—	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde.....	617	8.2	13.1	2.2	0.6	35	5.6	7.6	1.6	1.7
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	1 425	18.9	30.2	5.1	1.6	77	12.3	16.8	3.4	0.8
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	640	8.5	13.6	2.3	5.0	34	5.4	7.4	1.5	13.4
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	132	1.8	2.8	0.5	1.0	4	0.6	0.9	0.2	1.6
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	234	3.1	5.0	0.8	2.2	6	1.0	1.3	0.3	2.0
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	260	3.5	5.5	0.9	6.9	23	3.7	5.0	1.0	38.3
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	41	0.5	0.9	0.2	5.0	2	0.3	0.4	0.1	12.5
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar..	29	0.4	0.6	0.1	3.0	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycks- händelser såsom urspår- ningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.....	59	0.8	1.3	0.2	3.0	—	—	—	—	—
13. Öpppgiven orsak.....	20 331	270.0	431.0	73.2	0.2	1 705	273.0	371.9	75.7	0.4
Summa år 1948	27 781	369.0	589.0	100.0	1.0	2 252	360.5	491.2	100.0	1.9
» » 1947	26 814	378.1	613.4	—	0.7	1 817	286.4	389.2	—	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

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

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

Uppdelningen i »linjer med omformaredrift» och »linjer med transformator drift» ersätter den tidigare uppdelningen »SJ utom malmбанan» och »malmбанan». Under året har nämligen omformaredrift införts på södra delen av den som »malmбанan» benämnda bandelen (Luleå—Riksgränsen). Omformarestationerna på sträckan Luleå—Nuortikon togos i drift under juli och augusti månader, varvid transformatorstationerna på samma sträcka avställdes. Motsvarande matningsområden ha därför räknats till kategorin »linjer med transformator drift» endast till den tidpunkt, då omformaredrift upptogs. Sedan under loppet av år 1949 även sträckan Nuortikon—Fjällåsen inrangerats i omformaredriften, kommer i fortsättningen det gamla systemet med enfass överföringsledning och transformatorstationer, 15 periodig ström, endast att bibehållas på sträckan Fjällåsen—Riksgränsen.

Av de olika orsaksgrupperna uppvisar grupp 3 en anmärkningsvärt hög siffra, vilken förorsakats av extraordinärt svåra väderleksförhållanden inom Malmö elektrosektion. Här förekom under september och oktober stark saltbeläggning på isolatorerna i synnerhet i västra Skåne och södra Halland, vilket förorsakade upprepade driftavbrott, i regel dock med kort varaktighet. Liknande saltstormar uppträdde inom samma område i mars månad 1945.

Medelvaraktigheten visar beträffande linjer med omformaredrift någon ökning gentemot fjolårets exceptionellt låga siffra, medan för linjer med transformator drift motsvarande siffra uppvisar en betydande minskning.

Efterföljande sammanställning visar driftstörningarnas inom orsaksgrupperna 1—12 fördelning åren 1944—1948 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.	1948	1947	1946	1945	1944
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	11	5	11	8	11	10	27	15	15	3	4	1	121	143	219	141	209
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorvagnar....	23	26	27	9	8	14	13	13	18	17	13	8	189	279	195	200	201
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	—	1	5	—	—	—	—	67	156	2	5	236	9	7	78	33	
4. Jordslutning genom lok vid lastområde.....	7	5	7	9	5	7	5	7	7	9	6	7	81	123	98	77	95
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	16	14	11	8	6	21	25	21	12	13	17	22	186	235	314	292	284
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	12	7	9	4	7	6	8	6	8	4	7	8	86	105	79	127	78
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	1	1	1	1	1	2	4	3	1	1	1	1	18	18	17	17	24
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar.....	—	—	—	1	3	2	16	8	1	—	—	—	31	19	17	24	21
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	3	1	1	—	3	4	6	6	4	2	3	3	36	42	26	18	25
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	—	—	—	—	—	2	1	—	1	—	1	—	5	7	9	7	11
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar.....	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	1	—	4	3	4	5	7
12. Jordslutning genom olycks- händelser såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	2	2	—	1	—	—	1	—	1	—	—	—	7	17	15	14	12
Summa år 1948	75	62	73	41	44	68	106	79	136	206	55	55	1000	—	—	—	—
» » 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

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

	Antal störningar i procent av hela antalet med en varaktighet i minuter av			
	intill 3·5	3·5—15	15—60	över 60
Linjer med omformaredrift: år 1948	95	3	2	—
» 1947	96	3	1	—
» 1946	96	3	1	—
» 1945	96	3	1	—
» 1944	95	4	1	—
Linjer med transformator drift: år 1948.....	95	3	1	1
» 1947.....	94	2	2	2
» 1946.....	83	12	4	1
» 1945.....	90	5	4	1
» 1944.....	87	9	4	—

Hjälpkraftledningarna, vilka äro upplagda på kontaktledningsstolparna och medelst vilka energi för belysning och smärre stationära kraftbehov distribueras, ha under året ej i nämnvärd grad varit utsatta för driftavbrott.

Överföringsledningarna mellan Porjus kraftverk och transformatorstationerna på linjen Luleå—Riksgränsen ha under år 1948 drabbats av 19 driftavbrott (30 år 1947). Av dessa försorsakades 2 st av felaktig genomföring i Kiruna transformatorstation, 1 av strömbrytarefel i Porjus. De övriga voro maximalutlösningar av obekant anledning. Driftavbrottens medelvaraktighet utgjorde 5·95 minuter (8·5 år 1947) och totala avbrottstiden uppgick till 1 tim. 53 min. (4·25 tim. 1947). Ett av genomföringsfelen i Kiruna orsakade det längsta avbrottet på 41 minuter, de övriga avbrottstiderna överstege ej 10 minuter.

Personliga olycksfall försakade av elektrisk ström

Under år 1948 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift och vid statens järnvägars lågspänningsnät sammanlagt 22 (20 år 1947) genom elektrisk ström försakade personliga olycksfall, varav 7 (6 år 1947) med dödlig utgång.

Lokpersonal

26/1 i Nässjö. En stationskarl, som tjänstgjorde som biträde på ett oljeeldat lok, klättrade under tankning upp på loket förmodligen för att avläsa oljenivån. Han kom därvid i beröring med kontaktledningen. Svåra brännskador i huvudet och på kroppen. Avled.

29/3 på linjen Märsta—Knivsta. En lokförare vistades under körning i maskinrummet på ett D-lok för att undersöka felaktigheter hos en kontaktor, varvid hans ögon bländades av en ljusbåge. Återställd.

4/8 i Huddinge. En lokförare skulle undersöka en felaktig ljusomkopplare i maskinrummet på ett D-lok, varvid en ljusbåge uppkom, som försakade honom bländning och brännskador i ansiktet. Återställd.

Övrig SJ personal i tjänsteövning

5/1 i Karlstad. En reparatör, som undersökt en skadad värmeomkopplare i maskinrummet på ett Ha-lok, skulle efter klaransmälan stänga dörren till maskinrummet, sedan lokföraren påpekat, att denna fortfarande stod öppen. Härvid råkade han halka på fotsteget, varför han ofrivilligt stack in handen i maskinrummet och grep om en strömförande skena. Mindre brännskador på händerna. Återställd.

5/2 på linjen Västerlång—Lästringe. En banarbetare var sysselsatt med att laga ett staket, där spåret går genom en skärning. Då han drog en c:a 50 m lång järntråd utefter marken uppför slänten, slog trådens fria ände upp mot någon spänningsförande ledning. Brännskador på händer och armar. Återställd.

22/2 i Ängelholm. Under utprovning av en tidbromsventil på ett Hb-lok skulle en reparatör iakttaga ventilen, varvid han, stående på en av lokets fotplåtar, råkade vidröra värmekopplarens spänningsförande skena med huvudbonaden. Brännskador i ansiktet. Återställd.

19/3 i Järna. En banarbetare var i arbete med omflyttning av ledningar på en ledningsbrygga. Samtliga i bryggan upphängda ledningar voro spänningslösa, men vid ena bryggstolpen fanns matarkablar, som voro spänningsförande samt mellan kabelmuffarna och fränkiljarna i stolptoppen blanka ledare, vilka han av obekant anledning råkade komma i beröring med. Svåra brännskador på händerna och ena benet. Avled.

30/4 i Sundsvall. En telefonreparatör, som höll på med undersökning av en högtalareförstärkare i tågexpeditionen, kom med högra handens insida emot uttagen och järnkärnan på en mindre transformator, varvid han erhöi brännskada i handen. Återställd.

14/6 i Degermyr. Under arbetet med utbyte av en till hjälpkraftledningen kopplad transformator hade ledningen gjorts spänningslös, men en del av densamma hade genom förbiseende av arbetsledaren avskilts från skyddsjordningen. Denna ledning blev därför uppladdad genom influens, och då en ledningsvakt, som var behjälplig med arbetet, kom i beröring med densamma, erhöi han en stöt. Chockskada; obetydliga yttre skador på ena handen. Återställd.

2/8 i Karlstad. En reparatör skulle justera huvudströmbrytaren på ett Ha-lok, varvid han gick in i maskinrummet, trots att loket stod under spänning. Luckan till högspänningsrummet stod öppen och då han stack in handen genom denna, kom han i beröring med någon spänningsförande detalj. Svåra brännskador på höger hand och arm. Återställd.

6/8 i Sävenås. Under provning av ett lok i driftverkstaden höi en reparatör handen om stickproppen till kopplingsladdan mellan loket och provspänningsanläggningen. Då strömmen slogs till, uppstod överslag mellan kopparledaren och stickproppen, emedan sladdens gummiisolering var defekt. Brännskada på vänstra handens insida. Återställd.

9/8 i Fjällbo. En verkstadsarbetare, som i huvudverkstaden var behjälplig vid provning av den elektriska värmeanläggningen i en resgodsvagn, fick ström genom kroppen, då han var i färd

med att koppla loss testtransformatorns ledningar. Orsaken visade sig vara isolationsfel hos testtransformatorns strömbrytare. Medvetlöshet, obetydliga yttre skador. Återställd.

10/8 i Österbymo. En banarbetare, som var arbetsledare vid montering av belysningsarmaturer i en trästolpe, hade underlåtitt att bryta strömmen. Ledningarna till stolpen äro blanka fri-ledningar och under arbetet råkade han komma i beröring med dessa och fick ström genom kroppen. Han förlorade medvetandet men hindrades från att falla ned av en kamrat, som stod i stolpen med stöpskor. Obetydlig brännskada på vänster arm. Återställd.

15/9 i Fjällbo. Vid provning i huvudverkstaden av elektriska värmekaminer i en godsvagn hade en av de i arbetet deltagande verkstadsarbetarna tillfälligt avlägsnat sig från vagnen, under vilken tid spänning påsläpptes. Då han återkom, observerade han icke de uppsatta varningsskyltarna utan tog tag om en ledare, varvid han fick ström genom kroppen och förlorade medvetandet. Obetydlig brännskada på högra handen. Återställd.

25/9 i Örebro. En verkstadsarbetare skulle justera tättningslisten vid takluckan på ett ånglok, som nyligen genomgått revision och stod uppställt på ett elektrifierat spår inom huvudverkstadsens område. Han tog sig tillsammans med en kamrat upp på lokets hyttak, varvid han kom i beröring med kontaktledningen, fick ström genom kroppen och föll till marken. Svåra brännskador på stora delar av kroppen. Avled.

28/9 i Bollnäs. Under reparationsarbeten på bangårdens kontaktledningsnät klättrade en ledningsvakt ut i staggjärnen på en ledningsbrygga för att göra fast en talja. Han synes ha glömt, att han närmade sig spänningsförande område. Överslag uppstod, och han föll till marken. Brännskador på vänster arm och vänster ben, dessutom flera skallbrott ådragna i fallet. Avled.

8/10 i Ystad. En reparatör, som i driftverkstaden undersökte en elektrisk handbormaskin, fick ström genom kroppen, emedan maskinens skyddsjordning avlägsnats av okunnig personal. Han föll därvid omkull och skadade högra axeln. Kontusion på högra skulderbladet. Återställd.

15/10 i Falköping. En stationskarl använde en sladdlampa med metalltrådsskydd under arbete på ett lok, som stod i lokstallet för översyn med provspänning inkopplad på manöverkretsarna. Han råkade med lampans skydd i kontakt med spänningsförande delar, varvid han erhöi brännskada på vänstra handen. Återställd.

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

16/3 i Fågelsta. En chaufför hade kört en med halmbalar högt lastad bil ut på en lastkaj. Utan att ha gjort sig underrättad om kontaktledningen var ofarlig eller ej, hoppade han från bilen upp på en delvis lastad järnvägsvagn, varvid han kom i beröring med kontaktledningen, vilken på grund av pågående växling var spänningsförande. Brännskador på ena axeln och ena foten. Återställd.

17/4 i Stockholm S. En chaufför skulle göra fast presenningar på en med papper lastad vagn vid sopstationen. Vagnen hade emellertid dragits utanför lastområdet och stod under spänningsförande ledning. Då han stod uppe på lasten, förlorade han balansen och grep tag om kontaktledningen, varvid en ljusbåge uppstod och hans kläder fattade eld. Svåra brännskador över hela kroppen. Avled.

3/5 i Enskede. En vagn, lastad med kabeltrummor, hade för lossning dragits intill en lastkaj inom slakthusområdet. Kontaktledningen över detta spår är ej urkopplingsbar, och vanlig lastning och lossning är ej tillåten (kajen är endast avsedd för lossning av levande djur). En telegrafarbetare, som deltog i lossningsarbetet, klättrade upp på trummorna för att slå loss en bräda, varvid han kom i beröring med kontaktledningen. Brännskador på överkroppen. Avled.

9/7 i Hagalund. En chaufför, som lastade höbalar, kom i beröring med kontaktledningen, som var spänningsförande, emedan lastspårsfränkiljaren kvarglömts i tillslaget läge. Fränkiljaren var försedd med kontrollås, men detta var felaktigt, så att fränkiljaren kunde manövreras utan nyckel. Vid det överslag, som uppstod, antändes hölasten, och chaufförens kläder fattade eld. Brännskador över större delen av kroppen. Avled.

Sträck a	1. Nödfrånkoppling utförd för					
	11. Felaktigheter på tåget				12. Felexpedie- av	
	Varmgång	Bromsfel	Lastförskjut- ning	Övrigt	Annat tåg på banan	Småfordon på banan
	111	112	113	114	121	122
Trelleborg—Malmö	—	—	—	—	—	—
Malmö—Hässleholm	—	—	—	1	—	—
Arlöv—Åstorp, Eslöv—Teckomatorp—Ramlösa —Hälsingborg—Åstorp, Kävlinge—Lund	—	1	—	1	—	—
Hässleholm—Veinge, Laholm—Fjärås	3	5	—	—	—	—
Åstorp—Hässleholm	—	—	—	—	—	—
Åstorp—Mölle, Hälsingborg—Ängelholm	—	—	—	1	—	—
Åstorp—Laholm	—	—	—	—	—	—
Hässleholm—Alvesta	2	—	—	1	—	—
Alvesta—Nässjö	1	2	—	—	—	—
Nässjö—Mjölby	1	2	—	—	—	—
Fjärås—Gubbero—Göteborg, Göteborg—Alingsås, Uddevalla—Olskroken—Gubbero, Almedal—Borås	2	3	1	5	—	—
Alingsås—Falköping	3	2	—	—	—	—
Falköping—Nässjö	6	3	—	—	1	—
Falköping—Moholm, Skövde—Karlsborg	2	2	1	—	—	—
Moholm—Hallsberg, Laxå—Kristinehamn (Kil). Kil—Kristinehamn	7	9	—	3	—	—
Kil—Charlottenberg	1	—	—	—	—	—
Mjölby—Hallsberg—Sköldinge	5	5	—	1	1	1
Hallsberg—Frövi, Örebro S—Svartå	—	2	—	—	—	—
Frövi—Krylbo	4	7	—	—	—	—
Sköldinge—Södertälje S, Skebökvarn—Stålboga Mjölby—Eksund	6	5	1	—	—	—
Eksund—Järna (Nyköping)	3	1	—	—	—	—
Åby—Katrineholm	2	—	—	—	—	—
Åby—Katrineholm	—	2	—	—	—	—
Södertälje S—Eskilstuna, Läggesta—Mariefred, Strängnäs—Åkers styckebruk	—	—	—	—	—	—
Södertälje S—Älvsjö	5	6	—	—	—	—
Älvsjö—Häggvik	—	1	—	—	—	—
Tomtebodå—Tillberga	—	—	—	—	—	—
Häggvik—Uppsala	1	1	—	—	2	—
Uppsala—Älvkarleö	1	—	—	—	—	—
Uppsala—Krylbo	—	—	—	—	—	—
Älvkarleö—Ockelbo, Gävle—Storvik	1	—	—	—	—	—
Krylbo—Ockelbo	—	4	—	2	—	1
Ockelbo—Ljusdal	3	3	1	2	—	—
Ljusdal—Änge	1	7	—	1	—	—
Änge—Sundsvall	2	—	—	—	—	—
Änge—Bispgården, Bräcke—Östersund	2	13	—	3	—	—
Östersund—Duved	—	2	—	1	—	—
Duved—Storlien	—	—	—	—	—	—
Bispgården—Mellansel	1	10	—	1	—	1
Mellansel—Vännäs	2	4	—	—	—	—
Vännäs—Bastuträsk	7	5	—	—	—	—
Bastuträsk—Älvsbyn	—	3	—	1	—	—
Älvsbyn—Boden	—	—	—	—	—	—
Luleå—Riksgränsen	—	—	—	—	1	—
Summa	74	110	4	24	5	3
± mot 1947	—20	+30	+2	—3	—1	+2

Tillverkning av 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						
1948	Västerås.....	82 306	33 277	109 197	3 514	145 988	3 328	16 317	165 633
	Laxå.....	162 177	61 261	201 533	8 653	271 447	6 126	10 825	288 398
	Boden.....	52 247	28 037	75 592	424	104 053	2 804	19 326	126 183
	Summa	296 730	122 575	386 322	12 591	521 488	12 258	46 468	580 214
1947	Do	284 741	99 407	343 801	41 349	481 557	9 941	46 468	510 966

Medeltillverkningskostnader i öre per kg tillverkad dissousgas vid de olika gasverken

(Vid beräkning av dessa medelkostnader äro krediterade, diverse inkomster ej avdragna).²

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- kostnade
			Driftkostnader		Under- hålls- kost- nader	Summa				
			Personal- kostnader	Sakliga kost- nader ¹						
1948	Västerås.....	82 306	40·4	145·7	4·3	190·4	4·1	194·5	19·8	214·3
	Laxå.....	162 177	37·8	142·2	5·3	185·3	3·8	189·1	6·7	195·8
	Boden.....	52 247	53·7	157·4	0·8	211·9	5·3	217·2	37·0	254·2
	Samtliga gas- verk.....	296 730	41·3	145·9	4·2	191·4	4·1	195·5	15·7	211·2
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

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 materialkostnade ingående kostnaden för karbid av vederbörande förädrasavdelning debiterats gasverket efter vid SJ gällande förbrukningspris. För gasverken i Boden och Laxå utgöres motsvarande kostnad däremot av det belopp, som debiterats vederbörande förädrasavdelning av leverantören. SJ medelförbrukningspris för karbid var år 1948 cirka 5 % lägre än leverantörernas pris i medeltal för året vid gasverken i Boden resp. Laxå. — ² Beräknade 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 korrigerad av felaktigt påförda utgifter o. d., vilka inkomster givits frändragits utgifterna vid beräkning av medelkostnaderna. De icke frändragna, verkliga diverse inkomsterna utgjorde år 1948 av följande belopp:

	kr.	Vid gasverket i		
		Västerås	Laxå	Boden
Gasbehållare.....	—	—	—	—
Försålda eller återlämnade karbidtomkärl.....	—	—	8 621	3 516
Försålt kalkslam.....	—	1 381	7 281	—
Diverse kemiska produkter.....	—	—	16	—

	Västerås	Laxå	Boden
Gasutbytet per kg använd karbid: År 1948, kg:	0·311	0·316	0·296
" 1947, "	0·300	0·319	0·298
Antal personal i medeltal..... År 1948	5·9	10·0	4·2
" 1947	3·5	10·0	3·5

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

	Dissousgasverket i											
	Västerås				Laxå				Boden			
	Mängd		Kostnad kr.		Mängd		Kostnad kr.		Mängd		Kostnad kr.	
	1948	1947	1948	1947	1948	1947	1948	1947	1948	1947	1948	1947
Karbid kg	265 000	191 600	95 400	68 976	513 900	542 700	195 282	179 091	176 700	169 500	67 641	58 874
Aceton *	2 424	1 495	4 363	2 691	4 174	4 763	7 513	8 573	1 648	1 750	2 855	2 800
Agatol *	5 775	2 255	10 106	3 946	8 560	10 120	15 836	18 722	2 870	3 060	5 023	5 355
Klorkalcium. *	50	200	22	66	1 130	1 200	225	286	699	900	293	335
Ved m ³	—	—	—	—	105	100	1 050	1 000	153	160	2 080	1 760
Vatten..... *	2 037	1 369	509	342	6 542	6 984	785	838	.	300	.	.
El. energi kWh	16 698	13 233	1 670	1 323	37 433	40 173	2 995	3 214	.	14 301	.	.
Smörjoljor.. kg	2	186	1	511	118	126	42	41	—	30	—	21
Övriga material.	—	—	2 905	3 084	—	—	2 515	2 022	—	—	2 026	875
Transportkostn.	—	—	4 970	—	—	—	4 438	3 871	—	—	2 320	1 578
Summa	—	—	119 946	80 939	—	—	230 681	217 658	—	—	82 230	71 598

Förutom i det föregående angivna, vid SJ egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 47 248 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 14 972 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 43 414 kr. (medelkostnad 290·0 öre per kg) och 32 276 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 89 987 kr. (medelkostnad 278·8 öre per kg).

I dessa kostnader ingå bl. a. även kostnaderna för gas levererad i tuber A 5 och A 1. Vid inköp av gas från AB Dissousgas tillämpas enhetspris per tub, vilket i viss mån höjer medelpriset.

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Under år 1948 levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd	Avläsningsperiod	Å-pris	Summa inköpskostnader för gasen	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen ²			Summa kostnader	Kostnad per m ³
					Personal-kostnader	En-gångs-kostnader för an-ordn.	Övriga sakliga kostnader		
	m ³		kr.	kr. ¹	kr.	kr.	kr.	kr.	öre
Stockholms Gasverk.....	161 165	³¹ / ₁₂ 47— ³¹ / ₁₂ 48	0·09	14 657	16 116	—	802	31 575	19·6
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk.....	15 726	jan.—dec. 1948	0·11	2 130	7 218	119	127	9 594	61·0
Göteborgs Stads Gasverk	80 595	⁸ / ₁₂ 47— ¹³ / ₁₂ 48	0·10	8 059	3 052	—	306	11 417	14·2
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk.....	42 272	⁸ / ₁₂ 47— ¹¹ / ₁₁ 48	0·10	4 616	6 264	1 617	300	12 797	30·3
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk.....	32 101	¹ / ₁ — ³¹ / ₁₂ 48	0·19	6 159	6 929	—	—	13 088	40·8
Summa	331 859	—	0·10	35 621	39 579	1 736	1 535	78 471	23·6
D:o f. å.	372 828	—	0·10	39 442	39 737	798	551	80 526	21·6

¹ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (152 kr. per år för Stockholm, 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.

SJ tvättinrättning i Hagalund

Tvättkvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader

År	Fin- tvätt	Grovtvätt			Bokförda kostnader				Beräknade kostn.		Summa bokförda och beräknade kost- nader
		Över- drags- kläder	Tork- dukar	Övrig	Driftkostnader		Under- hålls- kostn.	Summa	Allmänna omkost- nader ¹ (10 %)	Ränta o. amorter. å anlägg- kostn. (9 %)	
					Per- sonal- kostn.	Sakliga kostn.					
Kg					K r o n o r						
1948	1 595 954	140 367	54 985	3 722	390 404	188 484	35 814	614 702	39 040	47 958	701 700
1947	1 713 838	178 801	85 024	4 618	412 330	175 499	28 064	615 893	41 233	47 607	704 730

¹ Beräknade endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader för reparationer och materialier redan ingår i kostnaderna av dessa slag i form av procentuella tillägg.

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt

År	Tvättkvantitet kg	Direkta kostnader				Allmänna om- kostnader	Summa drift- kost- nader	Ränta och amor- terings- kostnad	Summa tvättkost- nader
		Driftkostnader		Under- hålls- kostn.	Summa				
		Personal- kostn.	Sakliga kostn.						
1948	1 795 028	21·7	10·5	2·0	34·2	2·2	36·4	2·7	39·1
1947	1 982 281	20·8	8·8	1·4	31·0	2·1	33·1	2·4	35·5

Antal personal i medeltal år 1948, 74·0 (f. å. 85·5).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

Material	Mängder		Kostnad kr.	
	År 1948	År 1947	År 1948	År 1947
Sytråd..... duss	65	44	803	702
Silvatol..... kg	50	50	355	355
Karduspapper..... "	113	152	79	106
Segelgarn..... "	48	69	192	102
Tvättlut..... "	23 452	23 577	5 863	4 008
Ånga..... ton	10 200	10 400	154 616	148 827
Vatten..... m ³	6 884	6 360	1 721	1 590
Tvål, maskintvätt..... kg	24 000	26 500	23 520	17 200
Såpa..... "	35	232	25	162
Smörjoljor..... "	120	96	45	60
Övriga materialier.....	—	—	505	2 022
Transportkostnader.....	—	—	760	365
Summa	—	—	188 484	175 499

Av ovannämnda tvättkvantitet för år 1948 utgjordes 1 501 003 kg (f. å. 1 588 554 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 472 866 kr (f. å. 447 146 kr.) på personvagnstvätten.

Häruöver har tvätt utlämnats även till en del SJ icke tillhöriga tvättinrättningar. Kostnaderna härför uppgingo till 266 093 kr. (f. å. 154 096 kr.), varav för personvagnstvätt 129 280 kr. (f. å. 72 763 kr.).

Persontrafiken

Tidtabellen

Tidtabell nr 147

Vid 1948 års ingång gällande tidtabell, nr 147, tillämpades till och med den 8 maj 1948 med vissa ändringar, av vilka de viktigaste voro följande.

Den 1 februari 1948 infördes elektrisk drift å bandelen Kävlinge—Lund. I samband härmed omlades dagsnälltågen nr 41, 43 och 44 samt sex av de åtta snabbmotorvagnstågen mellan Hälsingborg och Malmö att gå över Kävlinge—Lund i stället för över Flädie. Genom dessa omläggningar kunde en del förutvarande tåg mellan Lund och Kävlinge slopas (cirkulär 128/48).

Samtidigt inställdes rälsbussnälltågen nr 80 och 81 mellan Halmstad och Nässjö på grund av kraftig nedgång i resandefrekvensen. Denna nedgång var i sin tur närmast en följd av indragningen den 15 oktober och 4 november 1947 av de anslutande snälltågen nr 7—8 och 99—100 (cirkulär 129/48).

Tidtabell nr 148

Tidtabell nr 148 trädde i kraft den 9 maj 1948 och fastställdes att gälla tills vidare. Anslagstidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga, den senare gällande från och med den 1 september 1948, då de speciella sommartågen indrogos.

Anledningen till att tidtabellsskiftet denna gång förlades till en så tidig tidpunkt var, att man med hänsyn till den allt livligare direktkontakten med utlandet ville på försök låta det svenska skiftet sammanfalla med skiftet på kontinenten. Därigenom undveks framförallt en del betydande svårigheter vid utformningen av de förbindelser på västkustbanan som via Helsingör—Köpenhamn anknyta till de stora internationella expresserna.

Enär sommarens mertrafik i Sverige icke brukar bli kännbar förrän i juni månad, insattes de speciellt för avvecklingen av denna trafik avsedda tågen först från och med 11 juni eller senare.

I den nya tidtabellen återinlades från och med 9 maj — i några fall först från och med 11 juni — med några få obetydliga undantag alla de tåg, som hösten förut indragits till följd av elrestriktionerna.

I cirkulär nr 331/1948 redogjordes i stora drag för de ur persontrafiksynpunkt mer betydelsefulla ändringarna och nyheterna. För mer detaljerade upplysningar härom hänvisas till den av styrelsen utarbetade pressnotisen, d.nr Phr Tk 11/1948. I det följande omnämns några av de viktigare nyheterna.

Stockholm—Malmö

I dagsnälltågen nr 7 och 8 insattes direkt sittvagn Stockholm—Amsterdam—Stockholm (se även under rubriken »Utlandsförbindelserna»).

Dagsnälltågen 87 och 88 dubblerades under tiden 11 juni—31 augusti å sträckan Stockholm—Nässjö genom anordnande av tågen 97 och 98. Under nämnda tid gjorde tåg 87 uppehåll endast för *påstigande* vid Nyköping, Norrköping, Norsholm, Linköping och Mjölby samt tåg 88 uppehåll endast för *avstigande* vid samma platser (utom Norsholm).

Stockholm—Göteborg—Västkusten

De snabbgående sommarsnälltågen nr 39 och 40 Stockholm—Göteborg—Hässleholm—Malmö samt anslutningstågen nr 1554 och 1553 mellan Göteborg och Strömstad återinlades fr. o. m. 11 juni. I tågen framfördes direkta sittvagnar

mellan Stockholm å ena och Strömstad, Malmö och Hälsingborg å andra sidan. Sistnämnda vagnar framfördes på sträckan Halmstad—Hälsingborg i nya anslutningssnälltåg nr 57 och 58.

Nattsnälltågen nr 3 och 4 mellan Stockholm och Göteborg dubblerades dagligen 11 juni—31 augusti å hela sträckan Stockholm—Göteborg.

Ytterligare ett antal tåg dirigerades att gå över Kävlinge—Lund i stället för över Flädie.

*Stockholm—Änge—Storlien
Riksgränsen*

De hårt belastade nattsnälltågen nr 22 och 21 på övre Norrland dubblerades under sommaren (fr. o. m. 11 juni) å sträckan Stockholm—Vännäs genom anordnande av snälltågen nr 50 och 49, vilka liksom föregående sommar framfördes över Gävle—Ockelbo. Tågen medförde sovvnagnar till och från Umeå, Örnsköldsvik, Långsele och Östersund samt sittvagnar till och från Umeå och Östersund.

Snälltågen nr 91 och 92 utdrogos under högsommaren till och från Narvik.

Under sommaren (fr. o. m. 11 juni) framfördes direkt sovvnagn Mjölby—Luleå—Mjölby.

För att bättre tillgodose turisttrafiken på Jämtland och övre Norrland anordnades vid veckoskiftena under tiden 3 juli—15 augusti nya snälltågförbindelser

Stockholm—Storlien
Abisko och åter med avgång från Stockholm lördagar kl. 13.10,

från Storlien söndagar likaledes kl. 13.10 samt från Abisko söndagar kl. 11.20. I Abisko erhöles anslutning till och från Riksgränsen. För närmare upplysningar hänvisas till cirkulär 333/48.

Ostkustbanan

Dagsnälltågen nr 74 och 73 återinsattes under sommaren (fr. o. m. 11 juni) mellan Stockholm och Sundsvall.

(Stockholm—)Krylbo—Borlänge—Mora

Den 9 maj infördes elektrisk drift på bandelen Krylbo—Borlänge, tillhörande den av staten inlösta men med SJ ännu ej införlivade Södra Dalarnes Järnväg. I samband därmed genomfördes på järnvägsstyrelsens initiativ en hel del tidtabellsändringar syftande till dels avsevärt förbättrade resemöjligheter inom förutnämnda järnvägstrafikområde, dels en sådan omgestaltning av förbindelserna i Krylbo och Rättvik, att trafiken mellan å ena sidan Stockholm och å andra sidan Härjedalen och nordvästra Dalarna i fortsättningen skulle med fördel kunna ledas den kortaste vägen över Krylbo i stället för som tidigare över Gävle och Bollnäs. Mellan Mora och Krylbo inlades ett snälltågpar, och antalet dagliga förbindelser mellan Mora och Stockholm utökades från 2 till 4 i vardera riktningen. Direkta vagnar insattes från Stockholm över Krylbo till Falun, Älvdalen och Sveg (Östersund).

Östersund—Gällivare

Rälsbussnälltågen nr 1 och 2, bestående av specialinredda turisträlsbussar, återinsattes under högsommaren med tre turer i veckan i vardera riktningen.

Övriga linjer

Mellan Växjö och Ronneby insattes fr. o. m. 1 juni ett snabbgående rälsbuss-tågpar nr 2793—2792 med goda förbindelser över Alvesta till och från Stockholm och Malmö.

Tidtabellen för linjen Göteborg—Strömstad blev väsentligt omarbetad.

Persontågen nr 1002 och 1001 mellan Stockholm och Särna inlades väster om Ludvika med uppehåll på alla stationer och förlorade därigenom delvis sin karaktär av snabbtåg.

De år 1946 inlagda snabbgående rälsbusstågen nr 1451 och 1452 mellan Bollnäs och Orsa indrogos som en konsekvens av den ovannämnda omgestaltningen av förbindelserna (Stockholm—)Krylbo—Rättvik—Mora.

Den 1 september 1948 skedde övergången till vintertidtabell (cirkulär 598/48) i huvudsak innebärande att för avvecklingen av sommarens mertrafik speciellt anordnade tåg indrogos. Till denna kategori hänfördes denna gång även snälltågen 67 Hallsberg—Göteborg, 68 Göteborg—Frövi, 69 Frövi—Stockholm och 70—71 Stockholm—Frövi—Hallsberg. Därutöver vidtogos rätt omfattande tidtabellsändringar på linjerna Stockholm—Göteborg och Stockholm—Mjölby samt vissa anslutande linjer. Nämda ändringar föranleddes dels av expresstågens inläggande (se särskild redogörelse), dels därav att största tillåtna hastigheten för flertalet snälltåg Stockholm—Göteborg på vissa delsträckor höjdes till 120 (i några fall 100) km/tim., varigenom en del restidvinster gjordes.

Expresstågen

Med Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle övertog SJ den 1 juli ett par elektriskt drivna snabbmotorvagnsätt, littera Xoa8, byggda för en största hastighet av 115 km/tim. och bestående av 4 kortkopplade vagnar inrymmande 22 platser i 2 klass, 190 platser i 3 klass, resgodsrums samt restaurangavdelning.

I augusti påbörjades leveransen till SJ av en ny typ av elektriskt drivna snabbmotorvagnsätt, littera Xoa5, byggda för en största hastighet av 135 km/tim. Dessa sätt bestå av 3 kortkopplade vagnar inrymmande 30 platser i 2 klass, 148 platser i 3 klass, ett mindre resgodsrums samt pentry från vilket de resande på sina platser kunna bli serverade kalla rätter, smörgåsar, kaffe etc. Xoa5-sätten äro konstruerade för huvudsaklig användning på medellånga avstånd.

Det bestämdes, att tåg, bestående av Xoa8- och Xoa5-sätt, skulle fr. o. m. 1 september benämnas expresståg. För dessa tåg utarbetades särskilda taxer, expeditions- och transportbestämmelser m. m., som intogos i ett cirkulär, nr 597/48, för att sedermera inflyta i nästa upplaga av bihang 1 till särtryck nr 234 (Tågföringsföreskrifter).

Utöver de av Xoa8-sätt bestående expresstågen nr 5 och 6 Gävle—Göteborg—Gävle, vilka benämndes »GDG-expressen», insattes under året följande expresståg, alla bestående av Xoa5-sätt.

Nr 90—89 (fr. o. m. 1 september), »Göteborgaren», från Göteborg kl. 7.15, till Stockholm kl. 12.05, från Stockholm kl. 18.00 och till Göteborg kl. 22.55. Upphåll endast i Skövde.

Nr 79—80—81—82 (fr. o. m. 1 oktober), »Närkingen», från Örebro kl. 7.30, till Stockholm kl. 10.07, från Stockholm kl. 19.35 och till Örebro kl. 22.13. Upphåll endast i Hallsberg, där anslutning förelåg från persontåg nr 128 och till persontåg nr 127.

Nr 84—83 (fr. o. m. 1 oktober), »Östergyllen», från Mjölby kl. 6.50, till Stockholm kl. 9.52, från Stockholm kl. 15.00 och till Mjölby kl. 17.53. Upphåll endast i Linköping och Norrköping.

Särskilda anordningar under vintersportsäsongen

Under vintersportsäsongen anordnades en del särskilda reselägenheter m. m. till och från Västerbottens, Jämtlands och Härjedalens turistområden. Bestämmelser härom meddelades i cirkulär nr 151/48.

Antalet kilometer av express-, snäll-, person- och blandade¹ tåg per dag under olika tidtabellsperioder
(enligt den vid resp. perioders ingång gällande tidtabellen, om ej annat särskilt anges)

Tidtabell nr	Tidtabell gällande fr. o. m.	Trafikkerad ban- längd km ²	Express- och snälltåg				Persontåg				Blandade tåg ³				Per ban- km							
			El- lok	El- motv.	Ång- lok	För- br.- motv.	Räls- buss	Sum- ma	Per ban- km	El- lok	Ång- lok	Sum- ma	Per ban- km	Totalt								
139S	15/6 39	8 001	.	.	.	.	23 003	2 888	.	.	.	1 683	17 380	89 218	11 115	.	.	1 138	0 14	113 359	14 17
139V	4/9 39	8 064	20 551	2 555	1 966	16 965	87 630	10 87	.	.	1 142	0 14	109 323	13 56
140S	1/7 40	9 678	.	.	.	.	13 048	1 355	.	.	.	4 154	9 667	81 324	8 40	.	.	897	0 09	95 269	9 84
140V	2/9 40	9 678	.	.	.	.	13 454	1 339	.	.	.	4 129	10 101	81 988	8 47	.	.	896	0 09	96 338	9 95
141S	16/6 41	10 284	.	.	.	.	18 120	1 766	.	.	.	1 447	14 268	94 691	9 21	.	.	1 070	0 10	113 881	11 07
141V	1/9 41	10 284	.	.	.	.	16 181	1 571	.	.	.	1 322	15 237	95 594	9 30	.	.	1 206	0 12	112 981	10 99
142S	15/6 42	10 457	.	.	.	.	19 285	1 841	.	.	.	2 136	16 375	100 248	9 59	.	.	1 202	0 11	120 735	11 54
142V	15/6 42	10 457	.	.	.	.	14 974	1 438	.	.	.	2 310	16 689	98 821	9 45	.	.	1 191	0 11	114 986	10 99
143S	1/6 43	10 877	18 896	715	.	.	19 611	1 800	56 823	29 206	.	1 938	16 978	104 965	9 65	353	691	1 044	0 10	125 620	11 55	
143V	9/6 43	10 877	15 234	715	.	.	15 949	1 477	55 875	29 119	1 983	17 230	104 207	9 58	373	699	1 072	0 10	121 228	11 15		
144S	8/6 44	11 195	24 229	1 049	.	.	25 278	2 266	64 005	32 757	1 583	23 517	121 872	10 89	323	590	913	0 08	148 063	13 23		
144V	18/6 44	11 195	16 643	715	.	.	17 358	1 555	61 990	32 121	1 558	24 413	120 082	10 73	323	599	922	0 08	138 362	12 36		
145S	11/6 45	12 077	24 792	936	.	.	392	26 120	2 116	39 482	1 183	29 167	138 345	11 45	320	644	964	0 08	165 429	13 70		
145V	10/6 45	12 324	17 974	602	.	.	392	18 968	1 577	66 885	35 705	1 896	29 901	134 887	11 13	320	637	957	0 08	154 312	12 77	
146S	3/6 46	12 324	27 953	936	.	.	1 587	30 476	2 447	73 699	40 157	2 205	37 926	153 988	12 49	430	559	989	0 08	185 452	15 05	
146V	9/6 46	12 324	23 663	936	.	.	2 342	26 941	2 119	71 771	39 118	2 237	37 512	150 638	12 22	430	559	989	0 08	178 568	14 49	
147S	9/6 47	12 539	31 566	1 402	.	.	3 372	36 340	2 909	78 772	39 906	2 195	44 134	165 007	13 16	517	616	1 133	0 09	202 480	16 15	
147V	8/9 47	12 539	25 379	936	.	.	2 860	29 175	2 333	77 398	38 708	2 173	44 531	162 810	12 99	510	604	1 114	0 09	193 099	15 40	
148S ⁴	9/5 48 ⁵	14 586	32 675	1 140	1 722	.	704	2 523	38 764	2 666	90 566	45 234	2 968	52 382	191 550	13 11	541	571	1 112	0 08	231 026	15 84
148V	1/9 48	14 586	24 905	2 052	1 256	.	704	1 617	30 534	2 099	88 820	43 201	3 322	52 883	188 226	12 90	528	597	1 125	0 08	219 885	15 08

¹ Av totala antalet km av blandade tåg medtages här endast ^{1/2}.

² Inbegripet banlängd för övertagna, enskilda järnvägar, även om övertagandet skett först någon tid efter tidtabellsperiodens början. I dylikt fall har i övriga kolonner även medräknats antalet tågkm på den övertagna järnvägen.

³ Beräkningen av antalet tågkm per dag har dock skett, som om tidtabellskiftet ägt rum först 11 juni, då sommartågen insattes.

Reglering av persontrafiken från Stockholm

Även denna sommar vidtogs i likhet med närmast föregående somrar en viss reglering av den långväga persontrafiken från Stockholm vid veckoskiftena. Bestämmelserna härom intogs i bihang 1 till särtryck nr 231 (Tågföringsföreskrifter).

Cykeltransporterna

Genom Kungl. brev den 13 februari 1948 bemyndigades järnvägsstyrelsen även som förvaltning av i personsamtrafiken deltagande enskild järnväg att utan hinder av bestämmelserna i 31 § 2 mom. järnvägstrafikstadgan föreskriva, att cykel, vilken under tiden 9 maj—31 augusti 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, som dock utnyttjades endast för tiden 11 juni—31 augusti, utfärdades särskilda tillämpningsbestämmelser och transportplaner, vilka liksom tidigare intogs i Godstransportföreskrifter, del II.

Enär den särskilda tilläggsavgiften för befordring av cykel med snälltåg genom taxeändringen den 1 januari 1948 höjts från 1: 25 till 3: 00 kr, ansågs någon ytterligare höjning av denna avgift under sommaren icke erforderlig.

Utlandsförbindelserna

Med kontinenten

a) *Via Trelleborg— $\frac{\text{Warnemünde}}{\text{Sassnitz}}$*

Tågfärjetrafiken mellan Sverige och den ryska ockupationszonen i Tyskland överflyttades den 16 mars från den provisoriska tågfärjeleden Trelleborg—Warnemünde, som i samband därmed nedlades, till den gamla tågfärjeleden Trelleborg—Sassnitz, på vilken trafiken legat helt nere sedan september 1944. Även på sistnämnda färjeled upprätthölls trafiken med en färjetur i veckan i vardera riktningen. Färjan avgick från Trelleborg tisdagar kl. 8.45 och återkom dit onsdagar kl. 19.50. Den 9 maj ändrades tiderna till kl. 9.00 resp. 20.15. Överfartstiden beräknades ursprungligen till 4 tim. 50 min. Då nämnda tid emellertid visade sig vara för kort tilltagen, sattes den fr. o. m. 9 maj till 5 tim. 15 min. En svensk 1, 2, 3 klass sovvagn framfördes Stockholm—Berlin även i den nya förbindelsen. (Se cirkulär nr 241 och 364/48.)

b) *Via Trelleborg— $\frac{\text{Gdynia}}{\text{Odra Port}}$*

Tågfärjetrafiken mellan Sverige och Polen överflyttades den 20 februari från färjeleden Trelleborg—Gdynia, som i samband därmed nedlades, till den nya och betydligt kortare leden Trelleborg—Odra Port. Liksom tidigare utfördes även efter överflyttningen två ordinarie dubbla färjeturer i veckan, ehuru enligt helt ny tidtabell. Färjan avgick sålunda från Trelleborg tisdagar och fredagar kl. 7.10 och återkom dit onsdagar och lördagar kl. 22.00. Överfarten tog 10 timmar i anspråk. Sovvagnen Stockholm—Warszawa (2 gånger i veckan) kunde på svensk sträcka överflyttas från dagsnälltågen nr 87 och 88 till nattsnälltågen nr 1 och 2. Sovvagnen Göteborg—Praha (2 gånger i veckan) måste dock på svensk sträcka alltså framföras i dagsnälltågen 41 och 42. De resande fingo alltså övernatta i Trelleborg (cirkulär 180/48).

Den 1 april ändrades tidtabellen för tågfarjeturerna så, att färjan avgick från Trelleborg kl. 9.20 och återkom dit kl. 19.50. Färjan kunde dessutom fr. o. m. samma tidpunkt framföras en betydligt kortare led mellan Trelleborg och Odra Port, men besked om nämnda möjlighet erhöles så sent, att hänsyn därtill inte kunde tagas vid utarbetandet av den officiella tidtabellen. Sovvagnen Stockholm—Warszawa överflyttades på svensk sträcka till nattsnälltågen nr 33 och 34. Sovvagnen Göteborg—Praha, som i samband därmed utdrogs från och till Oslo, överflyttades från dagsnälltågen nr 41 och 42 till nattsnälltågen nr 37 och 38, varigenom övernattningen i Trelleborg bortföll (cirkulär 242/48).

Den 9 maj utökades antalet ordinarie dubbelturer till 3 i veckan, och samtidigt avkortades överfartstiden till 7 tim. 50 min. Färjan avgick från Trelleborg måndagar, onsdagar och fredagar kl. 9.10 och återkom dit påföljande dagar kl. 20.15. Sovvagnarna Stockholm—Warszawa och Oslo—Praha började framföras 3 gånger i veckan, och dessutom insattes, likaledes 3 gånger i veckan, en 1, 2, 3 klass sovvagn (polsk vagn) Stockholm—Beograd, som framfördes över Poznan—Wroclaw (Breslau)—Bohumin—Budapest i den nyinrättade Balt—Orientexpressen (cirkulär 331/48).

Den 10 oktober indrogs tågfarjeturen från Trelleborg onsdagar och från Odra Port torsdagar. På grund därav kunde sovvagnarna på Warszawa och Beograd i fortsättningen endast framföras 2 gånger i veckan. Sovvagnen Oslo—Praha indrogs norr om Odra Port.

c) Via Danmark

Nordexpressen och Skandinavien-Schweizexpressen

Den 9 maj vidtogs en uppdelning av Nordexpressen på så sätt, att den Schweizdel, som tidigare separerat i Hamburg, gjordes till ett självständigt tåg — Skandinavien—Schweizexpressen — hela vägen till och från Köpenhamn. De båda expresserna avgingo från och ankommo till Köpenhamn med c:a 1 timmes intervall. Frånsett vissa mindre justeringar till följd av denna uppdelning, förblevo restiderna i stort sett oförändrade. I Nordexpressen framfördes i fortsättningen endast vagnar på Ostende och Paris, däribland den direkta 1, 2 klass sovvagnen Stockholm—Paris. Skandinavien—Schweizexpressen medförde bl. a. den direkta 1, 2 klass sovvagnen Stockholm—Basel, som fr. o. m. 9 maj dessutom utdrogs till Zürich.

Skandinavienexpressen

Skandinavienexpressen förlorade den 9 maj sin anslutning till och från Paris och medförde i fortsättningen endast vagnar på Amsterdam och Hoek van Holland. Restiderna avkortades obetydligt. Fr. o. m. samma dag insattes i denna express en direkt 1, 2 klass sittvagn (holländsk) Stockholm—Amsterdam, som på svensk sträcka framfördes i dagsnälltågen nr 7 och 8 (se även cirkulär nr 308/48).

Med Danmark

a) Via Malmö—Köpenhamn

Färjetrafiken upprätthölls under året med tre dagliga dubbelturer.

Öresunds-båtarna utförde under året turer i följande utsträckning. Vissa av dessa turer annonserades dock endast lokalt.

1/1 —31/3	4 dubbelturer	11/6 —12/9	9 ¹ dubbelturer
1/4 —8/5	5 ¹ »	13/9 —11/11	7 ¹ »
9/5 —10/6	7 ¹ »	12/11—31/12	7 ^{1, 2} »

¹ Varav en endast natt före och efter söndag.

² Varav en endast söndag.

Under tiden 11/6—30/8 utfördes måndagar en tur från Köpenhamn till Malmö för anslutning via tåg till färjan Trelleborg F—Odra Port.

b) *Via Hälsingborg—Helsingör*

Trafiken upprätthölls före 9 maj med 5 och fr. o. m. nämnda dag med 6 dagliga dubbelturer samt dessutom under hela året med en dubbeltur natt efter sön- och helgdag, alla annonserade. Vidare utfördes ett varierande antal bilfärjeturer.

Med Norge

Via Kornsjö, Charlottenberg, Storlien och Riksgränsen

Förbindelserna med Norge via dessa gränstationer undergingo inga nämnvärda förändringar under året. De genomgående förbindelserna Oslo-Köpenhamn över Västkustbanan fingo dock fr. o. m. 9 maj vidkännas en del mindre restidsförlängningar. Liksom föregående sommar utdrogs tågen 92 och 91 till och från Narvik under högsommaren.

Med Finland

Via Haparanda

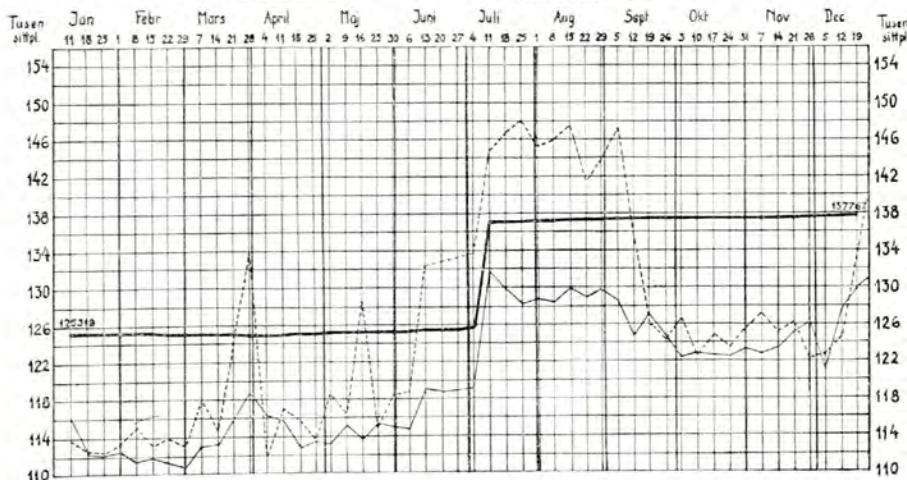
Trafiken mellan Haparanda och Torneå har under hela året upprätthållits med fyra tåg i vardera riktningen.

Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring

För trafik tillgängliga vagnar och deras användning

I en på sid. 188 befintlig tabell angives antalet vid SJ under år 1948 befintliga resp. för trafik tillgängliga personvagnar av olika littera. De i tabellen angivna procenttalen för vagnar, avställda för revision eller reparation, grunda sig på de uppgifter, som en gång i veckan inkommit dels från verkstäderna, dels från de stationer, där verkstad finnes. I dessa uppgifter har uppgivits det antal vagnar, som varit under arbete på verkstäderna eller stått avställda för revision eller reparation antingen vid verkstäderna eller på resp. stationer.

Vid SJ utom »ESJ» befintligt antal 3 klass sittplatser i vagnar litt BC0, C0 och C, därav tillgängliga för trafik och behövt antal år 1948.



Personvagnparken (se sid. 187)
Antal befintliga och för trafik tillgängliga vagnar¹

	L i t t e r a																								
	Ao	ABCo	ACo	Bo	BCo	BFo	Co- sitt	Co- sov	CDo	CFo	Do	DFo	Fo	RCo	CC2	C3	C4	D	DF	CD	CDF	CF	C7	F	U
Antal befintliga vagnar den 1 januari 1948.	49	10	68	58	351	15	792	44	7	41	23	106	55	45	53	535	110	13	29	4	2	173	5	555	110
Antal tillkomna vagnar under år 1948 jämförda med tillkomna vagnar under år 1948 jämförda	22	—	4	6	362	—	460	2	6	—	—	15	—	3	—	59	—	—	2	2	—	15	—	71	18
Antal under året frångångna (slöpad eller ombyggda) vagnar	—	—	—	9	19	—	523	10	—	—	—	54	3	—	—	52	—	1	—	—	—	62	—	—	5
Antal för revision eller reparation avställda vagnar (i medeltal 10·9 % av 4-axliga, 7·5 % av 2-axliga, 7·6 % av CC2- och 5·3 % av U-vagnar)	—	—	—	—	1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	2	2	1	—	—	5
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året	45	9	64	65	384	13	780	50	10	37	20	112	52	43	49	550	102	13	29	3	—	175	5	574	126

¹ Ao3, Bo7, Bo10, Co7, Co10, Fo7, C10, F2, F6 och F7 äro icke inräknade, ej heller sådana med enskilda järnvägar övertagna vagnar, som icke erhållit SJ vanliga litteratrbeteckning (BCo3, Co5 etc.).

² ABo.

³ Härav 2 BCo7cm.

⁴ Härav 2 Co8er.

⁵ Härav sådana med HNJ och CVAJ övertagna vagnar, som under året erhållit SJ litteratrbeteckning, nämligen HNJ, 1 Co, 2 D.Fo, 2 C och CVAJ, 2 D.Fo.

⁶ 2 CDF1 ombyggda till CF1.

Av »ESJ» 4-axliga vagnar voro under året 5·7 % och av 2-axliga 6·1 % avställda för reparation eller revision.

I tablån på sid. 187 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.

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.

Under året levererades 75 nya vagnar, nämligen 10 Co14, 6 Bo4b, 3 Bo5b, 14 BCo7b, 5 BCo11b, 7 Co6, 15 Co8f, 3 Fo4, 1 D20 och 11 rälsbussläpvagnar.

Co8f-vagnarna äro i stort sett lika med förutvarande vagnar av Co8-typ. Platsantalet har emellertid minskats med 8 — = en kupé — och det därigenom vunnna utrymmet av 1 650 mm i vagnens längdriktning har fördelats på övrigt sittutrymme. Utrymmet mellan sofforna har härigenom blivit bredare, samtidigt som sofforna gjorts bekvämare och försetts med såväl armstöd som nackstöd. Nackstödet har för att underlätta renhållningen klätts med plastic. D20-vagnen är byggd speciellt för Hälsingborg—Helsingør-routen.

I samband med statsinlösen av trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle och de smalspåriga västgötabanorna *överfördes* dessa järnvägar tillhöriga personvagnar till SJ personvagnpark. Av efterföljande tabeller framgår antalet sålunda överförda vagnar av olika littera:

1:435 m spårvidd:

Inspektionsvagnar	Sovvagnar			Sittvagnar			Restaurang- och kafévagnar			Postvagnar	
	Ao3	ABo	ACo	Co	Bo	BCo	Co	Ro	Co8cr	BCc7 em	CDo	DFo
1	2	4	2	6	60	58	3	3	2	6	15

Sittvagnar	Sjukvagnar	Postvagnar		Resgodsvagnar		Summa
C	C10	CD	DF	CF	F	
59	5	2	2	15	71	316

Av här angivna vagnar slopades under året 9 st., nämligen 2 CDo, 1 C, 2 CD och 4 F på grund av sin dåliga beskaffenhet. Vid årets slut kvarstod sålunda 307 vagnar. Omlitterering och omnumrering av dessa påbörjades under året.

0:891 m spårvidd:

Järnväg	Inspektionsvagnar	Sittvagnar			Sjukvagnar	Postvagnar		Resgodsvagnar			Summa
		B	BCo	Co		C	C10	CD	D	CFo		CF	F
VGJ	1	—	35	29	1	4	—	1	—	15	86
LSSJ	—	—	4	10	—	—	1	—	1	10	26
HSJ	—	1	2	1	—	1	2	—	—	2	9
LJ	—	—	5	6	—	—	1	—	—	3	15
MMJ	—	—	2	—	—	1	—	—	—	3	6
	1	1	48	46	1	6	4	1	1	33	142

Någon omnumrering och omlitterering av ifrågavarande smalspåriga vagnar påbörjades icke under året.

Under året *utrangerades* 12 normalspåriga och 4 smalspåriga personvagnar, nämligen:

normalspåriga: 1 BCo5b (f. d. HNJ), 2 EC3a, 2 C3c (f. d. HNJ), 1 CF4,
1 CF4 (f. d. HNJ), 1 F1b, 2 EF1 och 2 EF1b.

smalspåriga: 1 ECt, 1 ECp, 1 EFp och 1 UCFop.

UCFop-vagnen utrangerades på grund av skador erhållna vid eldsvåda i Burgsvik den 11 november 1948. De övriga vagnarna utrangerades på grund av sin dåliga beskaffenhet.

I samband med större revision *ombyggdes* under året ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. De försågos med ny korg, och de många kupéutrymmena omändrades till öppna avdelningar, allt för att göra vagnarna mera ändamålsenliga och trivsamma. Sålunda ombyggdes BCo5b till BCo3, Co1 och Co2 till Co5, C3a till C3c, CDF1 till CF1 o. s. v.

Bland övriga under året utförda ombyggnader kan nämnas 2 Co5 till Co7, avsedda att användas som sällskapsvagnar i tåghemmen. Vidare igångsattes en ombyggnad av dusch- och torkvagnarna samt kyl- och förrådsvagnarna, allt för att göra dessa användbara i kommande vintertåg.

Vid årets slut voro 11 C10 ombyggda till Co10.

Under året *omlittererades* 4 ACo3b till ACo2a och 1 ACo2a till ACo3b. De fyra förstnämnda vagnarna iordningställdes speciellt för sovvagnstrafiken Stockholm C—Berlin och försågos därvid med varmvattenvärmeledning. Vidare omlittererades alla normalspåriga postvagnar, varvid golvytan i postutrymmet lades till grund för littereringen. En Do med 45 m² golvutrymme erhöll sålunda littera Do45, en DFo med 15 m² i postavdelningen DFo15 o. s. v.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den inländska och utländska personvagnsamtrafiken av ifrågavarande slag framgår av till tidtabellerna nr 147 och 148 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

Skolungdomens allmänna fjällfärd

På grund av gällande ransonering av elektrisk energi inställdes skolungdomens allmänna fjällfärd till Härjedalen och Jämtland år 1948. Dock anordnades vid påsktiden — utan att extratåg behövde insättas — en fjällresa från vissa platser i övre Norrland till Abisko med 171 deltagare.

Dessutom lämnade styrelsen till trafikinspektörerna medgivande att med ordinarie tåg ordna billiga vintersportresor för skolungdom under vintersäsongen 1948. Resorna fingo omfatta högst 5 dagar under veckodagarna måndag—fredag.

Under 1947 hade för fjällfärderna anordnats 5 resor med tillsammans c:a 8 100 deltagare.

Sveriges Förenade Studentkårers fjällfärd

Studentkårernas fjällfärd till Vilhelmina år 1948 måste på grund av elransoneringen företagas med ordinarie tåglägenheter, av vilken anledning deltagarantalet begränsades. Fjällfärden ordnades på så sätt, att såväl fram- som återresorna fördelades på två nätter (22—23 och 23—24 mars resp. 1—2 och 2—3 april) och vardera natten på två tåglägenheter.

Styrelsen medgav färd fram och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte snälltågtilläggsbiljett till fullt pris.

I årets vinterresa deltog 227 personer mot 311 år 1947.

I slutet av augusti ordnades i reserverade vagnar i ordinarie tåg en sommarfärd till Vilhelmina för 118 deltagare, varav 96 utländska studenter. Motsvarande siffror år 1947 voro c:a 75 och 50.

Samtliga deltagare från Skåne och Göteborg färdades på s. k. eftersäsongsbiljett, övriga på enkel 3 klass biljett. Snälltågtilläggsbiljett betalades till fullt pris.

Transport av 50 reumatiskt sjuka till och från Bad Gastein i Österrike (maj—juni)

Med anledning av österrikiska regeringens erbjudande till svenska regeringen att under juni månad mottaga 50 svenska reumatiskt sjuka för vård vid kurorten Bad Gastein ordnade järnvägsstyrelsen i samråd med pensionsstyrelsen transporter i två svenska 3 klass sovvagnar, som framfördes i Skandinavien—Schweiz-expressen från Köpenhamn till Karlsruhe och vidare med anslutande ordinarie tåg via München och Salzburg till Bad Gastein med ankomst dit den 1/6. Återresan företogs på samma sätt och samma väg med avresa från Bad Gastein 26/6 och ankomst Stockholm 29/6.

Resor till Wienermuséets konstutställning på Nationalmuseum (maj—juni)

Till rubricerade utställning i Stockholm anordnades — på framställning av Nationalmuseum, som samarbetade med vissa tidningar — extratåg från Linköping, Örebro, Sandviken och Köping under tiden 23/5—6/6.

Den på framställning av Österrikiska föreningen i Göteborg planerade resan från Göteborg med extratåg ägde på grund av det ringa resandeantalet rum med ordinarie tåglägenhet den 5 maj.

Samtliga resor företogs fram och åter mot enkelt biljettpris.

Sammanlagda antalet resande utgjorde 1 719 och inkomsterna härav 24 665 kr. fördelade sig på de olika resorna enligt följande.

Från	Antal resande	Biljettinkomst, kronor
Linköping C	626	8 521
Örebro C	280	4 486
Sandviken	298	4 118
Köping	394	3 473
Göteborg C	121	4 067
Summa	1 719	24 665

Resor till Riksförbundet Sveriges Lottakärers riksmöte i Karlskrona 11—13 juni

För att underlätta transporter till och från rubricerade riksmöte i Karlskrona av det stora antalet deltagare från hela landet anordnades extratåg Stockholm—Karlskrona 10/6 och åter Karlskrona—Stockholm 14/6. Vissa resplaner meddelades dessutom för resor med ordinarie tåg (cirkulär 429/48). I samband med avslutningen av riksmötet den 13 juni anordnades en utflyktsresa med extratåg och bussar Karlskrona N—Ronneby och åter för sammanlagt c:a 1 500 resande.

Deltagarna färdades med de av styrelsen anvisade tåglägenheterna till Karlskrona och åter från Karlskrona och Ronneby på biljetter enligt skyttetaxan.

Antalet resande med extratågen utgjorde den 10/6 vid ank. Karlskrona 683 och den 14/6 » avg. Karlskrona 530.

Kommitténs för internationella dammkommissionen studieresa i Sverige den 12—17 juni 1948

För rubricerade resa anordnade styrelsen efter framställning från Kungl. Vattenfallsstyrelsen tvenne extratåg, bestående av 2 klass sovvagnar, som användes som nattlogi på de olika platserna, salongvagn, restaurang- och kafévagn. Extratågen framfördes enligt följande resplaner:

Tur 1: Stockholm C—Ragunda—Långsele—Bispgården—Boden C—Gällivare—Porjus—Boden C—Selsjön—Sollefteå—Storvik—Daglösen—Kil—Karlstad—Öxnered—Trollhättan med anslutande bussturer från Ragunda, Porjus, Selsjön, Karlstad och Öxnered. 220 personer deltog i denna resa.

Tur 2: Stockholm C—Ådalsliden—Långsele—Sollefteå—Boden C—Gällivare—Porjus—Boden C—Bispgården—Långsele—Ragunda—Storvik—Sandviken—Gävle C—Stockholm C—Vänern—Öxnered—Trollhättan med anslutande bussturer från Ådalsliden, Porjus, Bispgården och Vänern. Antalet deltagare var 125.

För återresorna från Trollhättan anordnades extratåg till Stockholm och Göteborg.

Resor till KFUK Scoutförbunds förbundsläger vid Olofsborg 3—11 augusti

I samarbete med KFUK scoutförbund anordnade styrelsen extratåg till Olofsborgsläget från Malmö, Stockholm, Falköping och åter samt vidtog andra erforderliga anordningar för transport till läget av sammanlagt c:a 2 000 deltagare från in- och utlandet. Styrelsen medgav taxeenlig nedsättning för svenska scouter under 20 år även vid resa i mindre grupper eller vid enskild färd. Svenska scouter över 20 år erhöles 25 % rabatt på enkelt biljettpris såväl vid gruppresa som enskild färd. För de utländska deltagarna medgavs oavsett åldern 50 % rabatt på enkelt biljettpris. Snälltågtilläggsbiljetter och sovplatsavgifter erlades till fullt pris.

Resor till och från Stockholm med anledning av Landsorganisationens 50-årsjubileum 7—8 augusti

För att avveckla resandetrafiken till Stockholm vid rubricerade tillfälle anordnade styrelsen på framställning av Reso fyra extratåg den 6 och 7/8.

Antalet resande och biljettinkomsten fördelades sig enligt följande:

Sträcka	Antal resande	Biljettinkomst, kronor
Malmö C—Stockholm C.....	659	24 248
Göteborg C—Stockholm C.....	647	20 985
Boden C—Stockholm C.....	679	31 452
Sundsvall C—Stockholm C.....	768	19 071
Summa	2 753	95 756

För återresorna användes ordinarie tåg.

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

Tågheimsresor

I samarbete med Svenska Turistföreningen anordnades även sommaren 1948 tågheimsresor till Jämtland och Lappland i likhet med vad som skedde 1947. Som nyhet för året anordnades dessutom tågheimsresor till Bottenvikens kuststäder.

Bestämmelser rörande tåganordningar, resplaner m. m. för resorna meddelades genom cirkulär 371/48.

Således framfördes tågheimsresor för såväl skolungdom som vuxna

i *Jämtland* under tiden 4/6—4/9 (13 veckoresor) på sträckan Östersund—Storlien—Östersund,

i *Lappland* under tiden 12/6—11/9 (13 veckoresor), tågheimsresornas sovvagnar på sträckan Vännäs—Luleå—Narvik—Boden—Vännäs, övriga vagnar på sträckan Luleå—Narvik—Boden,

till *Bottenvikens kuststäder* (för kombinerade studie- och turistresor) under tiden 30/5—13/6 och 12—19/9 (3 veckoresor) på sträckan Långsele—Haparanda med avstickare till Umeå, Skellefteå stad, Piteå, Luleå och Övertorneå.

Avgiften för fram- och återresa beräknades för deltagarna i *jämtlandstågheimsresan* efter avståndet mellan utgångsstationen på SJ och Storlien; *lapplandstågheimsresan* efter avståndet mellan utgångsstationen på SJ och Riksgränsen, för framresan ökat med dubbla avståndet mellan Boden och Luleå; *tågheimsresan till Bottenvikens kuststäder* efter avståndet mellan utgångsstationen på SJ och Övertorneå, ökat med 505 km för framresan för avstickarna till kusten. Då biljett för SJ billiga sensommarresor användes, ökades avståndet från utgångsstationen på SJ till Övertorneå med 253 km.

För vuxna deltagare i resorna medgavs 25 % nedsättning i färdbiljettpriset även vid enskild färd — detta jämväl under för sällskapsresenedsättning förbjuden tid. Under de resor, som inföll under tiden för SJ billiga sensommarresor, erhöles 45 % nedsättning.

Förutom färdbiljetter enligt ovanstående samt snälltågtilläggsbiljetter till vanligt pris för fram- och återresa skulle varje deltagare vara försedd med ett deltagarbevis. Detta bevis innefattade rätt till — i förekommande fall — ett uppehåll på vardera fram- och återresan i Krylbo resp. Stockholm eller stationer söder därom samt uppehåll utan formaliteter och utan avgift vid de stationer, där tågheimsresan gjorde uppehåll.

Deltagaravgiften, d. v. s. avgiften för vistelsen i tågheimsresan (kost, logi, vissa utflykter och inträdesavgifter samt kostnad för färdledare) utgjorde

för skolungdom i jämtlandstågheimsresan 39: —,
i lapplandstågheimsresan 37: 55 och
i tågheimsresan till Bottenvikens kuststäder 40: —,
samt för vuxna resp. 70, 74:05 och 65 kr.

Antalet deltagare under året samt under 1947 (betr. jämtlands- och lapplands-tågheimsresan) framgår av nedanstående sammanställning.

	Antalet deltagare			
	skolungdom	vuxna	summa	i medeltal per vecka
<i>Jämtlandståghemmet</i>				
1947	266	631	897	69
1948	550	554	1 104	85
<i>Lapplandståghemmet</i>				
1947	91	848	939	78
1948	380	776	1 156	89
<i>Tåghemmet till Botten- vikens kuststäder</i>				
1948	—	166	166	55
Summa för 1948	930	1 496	2 426	

Större sällskapsresor

Ett flertal större sällskapsresor anordnades i likhet med föregående år i samarbete med tidningsföretag och privata resebyråer enligt förut för dylika resor tillämpade bestämmelser. Antalet sådana resor under året, antalet deltagare i var och en av dem och SJ inkomst av desamma framgå av efterföljande sammanställning.

Tid	Från	Till	Antal resande	SJ inkomst kr.	Medarrangör
22/2	Söderhamn C/ Gävle C	Stockholm C	757	13 325	Söderhamnskuriren
22/2	Västerås C	»	778	6 510	Vestmanlands läns tidning
13/3—23/3	Malmö C	»	273	11 520	Skånska Dagbladet
29/4—10/5	Östersund C	»	456	18 811	Östersunds resebyrå
29/4—10/5	Övre Norrland	»	621	28 552	Reso resebyrå
5/5—18/5	Stockholms C	Malmö C	347	12 767	»
7/5—19/5	Malmö C	Stockholm C	611	26 529	Sydsvenska Dagbladet
23/5	Stockholm C	Furuvik	571	5 884	Aftontidningen
28/5—7/6	Malmö C	Stockholm C	325	13 214	Reso Resebyrå
5/6—15/6	Göteborg C	»	648	21 789	Göteborgs-Posten
18/7	»	Årjäng	304	4 925	Ny Tid
1/8	»	Karlstad C	301	5 219	Göteborgs-Posten
3/9—6/9	Nässjö	Stockholm C	519	11 956	Reso resebyrå
10/9—22/9	Malmö C	»	623	27 931	Sydsvenska Dagbladet
30/9—10/10	Östersund C	»	538	23 213	Östersunds resebyrå
8/10—17/10	Malmö C	»	569	22 714	Reso resebyrå
9/10—11/10	Härnösand/ Sundsvall C	»	344	10 026	Västernorrlands Allehanda, Sundsvalls-Posten
9/10—11/10	Köpenhamn II/ Malmö C	»	746	26 870	AB Pressresor
22/10—1/11	Övre Norrland	»	527	24 469	Reso resebyrå
20/11—30/11	Göteborg C	»	392	12 961	Göteborgs-Posten
		Summa	10 250	329 185	
		D:o för år 1947	6 153	186 198	

¹ De jämförelsevis låga siffrorna 1947 bero till största delen på att viss inskränkning på grund av elransonering då gällde ifråga om anordnande av extratåg.

»Mystiska tåg»

I likhet med föregående år anordnades under år 1948 i samarbete med tidningsföretag extratåg, där resans mål var okänt för de resande, s. k. mystiska tåg. För dessa gällde reducerade biljettpriser.

Sälunda anordnades tre dylika tåg, nämligen

i samarbete med Tidningen Arbetet, Malmö, den 6 juni

1 extratåg Lund C—Malmö C—Gärnsås—Forsakar—Gärnsås—Tomelilla—Ystad—Malmö C—Lund C med 548 resande. Biljettinkomsten uppgick till 5 230 kr.

i samarbete med Tidningen Arbetarbladet, Gävle, den 13 juni

1 extratåg Gävle C—Bollnäs—Ljusdal—Hudiksvall—Gävle C med 697 resande. Biljettinkomsten utgjorde 7 601 kr.

i samarbete med Arbetarbladets lokalredaktion i Sandviken den 5 september

1 extratåg Sandviken—Storvik—Krylbo—Uppsala C—Gävle C—Sandviken med 620 resande. Biljettinkomsten utgjorde 6 035 kr.

Turistutbytesresor

För första gången sedan 1939 anordnades år 1948 åter turistutbytesresor dels mellan Skåne och övre Norrland, dels mellan västra Sverige och nedre Norrland.

Göteborgs och Bohusläns Turisttrafikförening i samarbete med Göteborgsposten, Jämtlands turistförening i samarbete med lokala tidningsföretag, Sydsvenska Dagbladet Snällpostens resetjänst i samarbete med Skånes Turisttrafikförening och Norrbottens och Västerbottens läns turistföreningar i samarbete med lokala tidningsföretag ställde sig som arrangörer för resp. resor.

Bestämmelser rörande resorna meddelades genom cirkulär 595 och 596/1948.

Deltagare från västra Sverige företogo resan till nedre Norrland den 30—31 augusti med extratåg från Göteborg till Östersund.

Deltagarna från nedre Norrland reste till västra Sverige den 31 augusti—1 september med extratåg från Östersund till Göteborg.

Från Skåne företogo deltagarna resan till övre Norrland den 2—3 september med extratåg från Malmö till Luleå, och från övre Norrland anordnades extratåg till Skåne den 3—4 september.

Giltighetstiden för dessa biljetter var 20 dagar.

Återresorna företogs med ordinarie tåg, varvid två reseavbrott fingo göras på valfria platser.

Antalet resande i de olika resorna år 1939 och år 1948 framgår av följande sammanställning.

	2 klass		3 klass	
	1939	1948	1939	1948
Resan västra Sverige—nedre Norrland	76	25	492	114
» nedre Norrland—västra Sverige	81	87	718	541
» Skåne—övre Norrland	30	21	266	96
» övre Norrland—Skåne	73	104	429	378
Summa	263	240	1 905	1 129

Sällskapsresor, anordnade av statens järnvägar

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 7 mars

I likhet med år 1947 anordnades extratåg från Karlstad, Kristinehamn, Särna, Bollnäs, Stockholm till Mora och åter. Enkla biljetter till Mora, som den 7/3 försålades av stationer på linjerna Karlstad—Kristinehamn—Vika (även Filipstads östra), Särna—Rågsveden, Sveg—Hansjö, Bollnäs—Kallholsfors och Björbo—Vansbro, gällde för såväl fram- som återresa.

För resa med extratåg Stockholm—Mora och åter utgick en biljettavgift av 22 kr. från Stockholm C och 20 kr. från Uppsala C. Antalet resande uppgick till

	783	med	extratåg	från	Stockholm	och	Uppsala
1	498	»	»	»	Bollnäs		
	227	»	ordinarie	tåg	från	Sveg	
	778	»	extratåg	från	Karlstad		
	271	»	»	»	Särna		
	32	»	ordinarie	tåg	från	Vansbro	
	36	»	»	»	Björbo		

Summa resande **3 625**

Resor till Leipzig- och Hannovermässorna

För deltagare i *vårmässan i Leipzig* i mars

reserverades 8 svenska sovvagnar, 6 från Stockholm den 1/3 och 2 från Warnemünde den 2/3 för vidare befordran i extratåg till Leipzig. Vagnarna användes som nattlogi såväl i Leipzig som vid uppehållet i Berlin under återfärden. Återkomsten till Sverige skedde den 11/3.

För deltagare i *Hannovermässan* maj—juni

anordnades två resor till Hannover med ankomst dit den 21/5 och 28/5 och avresa därifrån den 26/5 och 2/6. För varje resa framfördes 3 svenska sovvagnar, vilka även användes som nattlogi i Hannover.

För deltagare i *höstmässan i Leipzig*

insattes 5 direkta sovvagnar från Stockholm den 27/8 med återkomst den 6/9 efter 2 dagars uppehåll i Berlin. Vagnarna framfördes i extratåg i Tyskland och på vissa svenska sträckor. Såväl i Leipzig som i Berlin begagnades vagnarna som logivagnar.

Rundresa för utländska deltagare i AIT-mötet 26—29 maj

Styrelsen och Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle inbjödo c:a 80 utländska deltagare i den av Alliance Internationale de Tourisme hållna generalförsamlingen i Stockholm jämte ett antal svenska värdar till en rundresa i Sverige efter kongressens slut. Fem 1 och 2 klass sovvagnar och en salongvagn samt erforderliga vägbussar tillhandahöllös för resan, som huvudsakligast företogs med extratåg från Stockholm över Sundsvall till Sollefteå och Kramfors, vidare över Storvik och Falun till Mora, Orsa och Rättvik, varifrån extratåg förde de resande åter till Stockholm.

Utflyktståg

Utflyktståg anordnades under året enligt ungefär samma principer som under föregående år. Omfattningen av denna trafik under år 1948 framgår av följande sammanställning.

	A n t a l			Sj inkomst, kr.
	Utflykts- tåg ¹	Tågkilo- meter	Resande	
I distriktet				
Från Stockholm C...	8	2 904	4 939	46 783
Till » ...	3	1 172	1 906	16 367
Summa	11	4 076	6 845	63 150
D:o år 1947	11	4 194	7 895	62 106
II distriktet				
Från Göteborg C...	1	454	785	7 406
Till »	2	1 096	1 093	12 288
Summa	3	1 550	1 878	19 694
D:o år 1947	2	668	945	6 656
III distriktet				
Från Malmö C.....	1	350	855	5 838
Till »	2	888	684	6 847
Summa	3	1 238	1 539	12 685
D:o år 1947	3	793	639	2 830
V distriktet				
	9	25 944	974	9 288
D:o år 1947	4	2 826	1 120	9 814
VI distriktet				
	4	1 308	1 155	7 254
D:o år 1947	1	374	471	3 050
Flera distrikt.....				
	13	26 727	7 028	83 314
D:o år 1947	8	1 240	2 015	12 643
Summa s:m	43	20 843	19 419	195 385
D:o år 1947	29	10 095	13 085	97 099

¹ Tur- och returlåg här räknat som ett tåg.

² Km-talet avser endast utflyktsresor i extratåg. På grund av dålig anslutning användes i vissa fall ordinarie tåg som utflyktståg.

	1948	1947
Medelantalet resande per utflyktståg var.....	452	451
Medelinkomsten » » »	kr. 4 544: —	3 348: —
» » » tågkilometer »	9: 37	9: 62

Transporter av utlänningar

Transport till Sverige av sudettysk arbetskraft

För arbetsmarknadsstyrelsens räkning transporterades under 1948 från Wien till Hälsingborg F c:a 1 800 sudeter inklusive familjemedlemmar. Transporterna skedde i extratåg, bestående av 10 svenska vagnar. Sju resor anordnades under året. Med var och en av dessa följde följande antal sudeter.

Transport nr 1, c:a 273 sudeter, som ank. Hälsingborg F den 31/1	
» » 2, » 285 » » » » » » » 4/3	
» » 3, » 205 » » » » » » » 8/4	
» » 4, » 273 » » » » » » » 13/5	
» » 5, » 281 » » » » » » » 23/7	
» » 6, » 305 » » » » » » » 10/9	
» » 7, » 200 » » » » » » » 20/11	
Summa c:a 1 822	

Transporter av utländska barn till, från och genom Sverige

Finska barn

Under år 1948 förekommo transporter av finska barn endast i mycket ringa omfattning.

Österrikiska barn

Genom styrelsens försorg transiterades

c:a 50 barn den 15—16/3 från Norge till Österrike via Kornsjö—Hälsingborg F,

c:a 100 barn den 29—30/7 till Norge via Trelleborg F—Kornsjö,

c:a 65 barn den 15—16/9 från Norge till Österrike via Kornsjö—Hälsingborg F.

Spanska barn

Genom styrelsens försorg transiterades

c:a 80 spanska barn den 3—4/7 till Norge via Hälsingborg F—Kornsjö och den 18/8 från Norge via Kornsjö—Hälsingborg F.

Nordiskt skolbarnsutbyte

Styrelsen medverkade till att under sommaren 1948 ordna det av Föreningen Norden organiserade skolbarnsutbytet mellan Sverige och Norge samt mellan Norge och Danmark.

Franska barn

Genom styrelsens försorg transiterades den 8/7 via Hälsingborg F—Kornsjö Franska Röda Korsets transport av c:a 200 barn i franska vagnar. För återtransporten Kornsjö—Hälsingborg F, som ägde rum den 8/9, användes förutom två franska vagnar även en svensk 3 klass sittvagn.

Tyska barn

I samarbete med olika organisationer, såsom Rädda Barnen, Utlandssvenskarnas förening m. fl. transporterades

50 barn i svensk 3 klass sittvagn Lübeck—Malmö—Stockholm den 17—19/1.

50 barn i svensk 3 klass sittvagn från Hannover och Hamburg till Sverige den 1—3/3, åter den 25—26/8.

De barn, som för rekreation anlät till Sverige hösten 1947, återtransporterades i tysk lasarettsvagn över Köpenhamn till Köln. Nio grupper om 45—50 barn vardera befordrades på detta sätt under tiden 18/8—14/9.

Transporter med sjukvagnar

Under året utfördes 2 580 transporter i SJ sjukvagnar, därav 2 i 2 klass och 2 578 i 3 klass. Av transportererna i 3 klass utfördes 11 st. i smalspåriga sjukvagnar.

I 256 fall verkställdes smittrening efter utförd transport.

Billiga rundturer

Bestämmelser om rundturstrafik inom Sverige att gälla fr. o. m. den 1 juni 1948 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 391/48.

Giltighetstiden för huvudturerna, cykelrundturerna och vandringsrundturerna ändrades till 2 månader (tidigare 45 dagar) och för lokalturerna till 1 månad (tidigare 30 dagar).

Till följd av taxehöjning på såväl järnvägar som båtar och bussar höjdes turer-
nas avgifter nästan genomgående.

Följande ändringar, huvudsakligen föranledda av förstatligandet av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle och smalspårsnätet i Västergötland, vidtogos.

Två nya turer, litt E, Storstadsturen, och litt O, Göteborg—Värmland—Dalaturen, inrättades.

Huvudturerna H, K, L, R, T, Z och Å erhöles delvis ändrade sträckningar.

Nya lokala rundturer nr 25, 29, 34, 35, 36, 37, 50 och 51 inrättades, och turerna nr 8, 30 och 45 erhöles delvis ändrade sträckningar.

Vandringrundtur Vt 5 fick delvis ändrad sträckning.

Sex nya tilläggsturer inrättades och en tilläggstur slopades.

Reklamen för de billiga rundturerna omfattade tryckning av 36-sidig broschyr i en upplaga av 125 000 ex. mot 64-sidig broschyr i en upplaga av 135 000 ex. år 1917. Någon affisch trycktes icke.

Antal resor, antal personkilometer och försålda biljetter framgår av följande tabeller. Vid beräkning av antalet resor har varje huvudtur resp. tilläggstur räknats som en resa.

Antal försålda biljetter till de olika huvudturerna

Turer inom Sverige

Tur litt	Benämning	Antal försålda biljetter		Tur litt	Benämning	Antal försålda biljetter	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Östra Götalandsturen.....	27	473	T	Stockholm—Visbyturen.....	161	5 090
B	Västra Götalandsturen.....	69	1 325	U	Svealandsturen.....	31	733
C	Södra Götalandsturen.....	82	1 800	V	Stockholm—Västerbottens- turen.....	33	583
D	Stockholm—Götalandsturen..	469	3 524	X	Dala—Bergslagsturen.....	28	599
E	Storstadsturen.....	386	1 657	Y	Dala—Hälsingeturen.....	38	372
F	Skåne—Visbyturen.....	117	3 601	Z	Stockholm—Härjedalsturen..	157	1 219
G	Göta- och Svealandsturen...	208	2 453	Å	Stockholm—Nedre Norrlands- turen.....	81	1 154
H	Skåne—Nedre Norrlandsturen	41	634	Ä	Stockholm—Övre Norrlands- turen.....	116	806
J	Storsvenska turen.....	107	527	Ö	Nordsvenska turen.....	11	75
K	Göteborg—Värmlandsturen...	24	323		Summa	2 840	37 423
L	Väner—Vätterturen.....	146	1 534		<i>D:o år 1917</i>	<i>2 632</i>	<i>30 759</i>
M	Göteborg—Visbyturen.....	102	2 355		” ” 1916	<i>2 333</i>	<i>26 087</i>
N	GHT-resan.....	120	3 232		” ” 1915 ¹	<i>1 384</i>	<i>12 305</i>
O	Göteborg—Värmland—Dala- turen.....	15	503		” ” 1914 ¹	<i>1 496</i>	<i>12 947</i>
P	Göteborg—Svealandsturen...	125	1 614				
Q	Göteborg—Härjedalsturen...	61	440				
R	Göteborg—Nedre Norrlands- turen.....	31	488				
S	Göteborg—Övre Norrlands- turen.....	54	309				
						2 kl.	3 kl.
				¹ Härav till »GHT-resan»		1915	78 800
						1914	147 1 090

Turer i nordisk samtrafik

Tur litt	Benämning	Antal försålda biljetter	
		2 kl.	3 kl.
Nord A1	Norra triangelturen.....	6	18
” A2	Göteborg—Norra triangelturen.....	1	5
” F	Svensk-danska storstadsturen.....	1	8
” H1	Huvudstadsturen.....	5	7
	Summa	13	38

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+ — mot f. å. %
		intill 500	501—1 000	över 1 000		
<i>Huvudturer</i>	40 263	—	7 905	32 358	62 645	+ 38·1
<i>Nordiska rundturer</i>	51	—	—	51	64	—
Summa år 1948	40 314	—	7 905	32 409	62 709	+ 38·3
Härav: i 2 klass	2 853	—	359	2 494	5 280	+ 17·9
i 3 klass	37 461	—	7 546	29 915	57 429	+ 40·5
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	28 420	4 332	5 418	18 670	38 942	+ 61·4
» » 1945	13 689	75	1 239	12 375	24 125	— 1·6
» » 1944	14 443	73	2 480	11 890	24 527	+ 17·5
<i>Lokala rundturer:</i>						
i 2 klass	19	13	6	—	9	—
i 3 klass	7 369	5 024	2 345	—	2 509	+ 4·4
<i>Tilläggturer:</i>						
i 2 klass	77	77	—	—	28	— 30·0
i 3 klass	3 086	3 086	—	—	441	+ 34·0
<i>Anslutningsturer:</i>						
i 2 klass .....	.	.	.	.	.	.
i 3 klass .....	.	.	.	.	.	.
<i>Cykelrundturer:</i>						
i 2 klass	18	2	3	13	17	— 50·0
i 3 klass	1 117	115	357	645	958	+ 3·2
<i>Vandringsrundturer:</i>						
i 2 klass	5	—	—	5	6	— 25·0
i 3 klass	575	6	3	566	779	+ 46·7
<i>Fryksdåsturer:</i>						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 klass	314	314	—	—	20	—

SJ inkomster (exkl. trafikskatt) av rundturstrafiken voro:

av resor i 2 klass 267 990 kr. (181 812 kr. år 1947)

» » » 3 » 2 102 441 » (1 257 638 » » »)

per personkm i 2 klass 5·02 öre (3·98 öre år 1947)

» » » 3 » 3·38 » (2·79 » » »)

Som framgår av tabellerna har ökningen av rundturstrafiken inom Sverige fortsatt även under år 1948. Den förhållandevis stora ökningen av SJ inkomster av rundturstrafiken beror — förutom på ökningen av antalet försålda biljetter — på taxehöjningen och på förstatligandet av Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle.

Försäljningen av biljetter till de nordiska rundturerna kunde under år 1948 ske endast i Sverige, emedan valutabestämmelserna i grannländerna lade hinder i vägen för försäljning av dylika biljetter där. Endast fyra rundturer (Nord A1, A2, F och H1) anordnades.

Billiga vinter- och sensommarresor

Genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 717/1947 och 580/1948 utfärdades bestämmelser om SJ billiga vinter- och sensommarresor 1948.

För resorna gällde samma villkor och avgiftsberäkning som föregående år. I samband med den allmänna taxehöjningen från den 1 februari 1948 höjdes även taxan för de billiga vinter- och sensommarbiljetterna.

Perioden för de billiga vinterresorna till Dalarna, Hälsingland, Härjedalen, Jämtland, Medelpad, Värmland och Ångermanland omfattade samma tid som föregående år, d. v. s. tiden 8/1—17/2. Perioderna för resor till Lappland och Norrbotten omfattade tiden 3/2—18/3 och 27/4—4/6. Den första perioden till Lappland och Norrbotten började således redan den 3/2 mot den 15/2 föregående år.

På grund av läget i elkraftförsörjningen gällde de billiga vinterbiljetterna under tiden 8/1—18/3 icke för resa med snälltåg från kl. 0.00 lördagar till kl. 6.00 måndagar med undantag för snälltågen nr 91 och 92 på sträckan Stockholm C—Ånge. För resor, som företogs under tiden 8/1—18/3, fick resande på de billiga vinterbiljetterna vidare icke i förväg beställa sovplats.

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

Antalet försålda biljetter till dessa resor och fördelningen på olika landskap framgår av nedanstående tabell. Jämfört med föregående år har antalet vinterresor minskat väsentligt, huvudsakligen beroende på ovannämnda inskränkningar i vinterbiljetternas giltighet. Antalet sensommarresor har ökat med omkring 250.

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

Landskap	Antal försålda biljetter									Summa år 1947
	under vintern ($\frac{8}{1}-\frac{17}{2}$, $\frac{3}{2}-\frac{18}{3}$, $\frac{27}{4}-\frac{4}{6}$)			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.....	100	1 032	1 132	151	983	1 134	251	2 015	2 266	2 854
Norrbotten.....	1	23	24	5	61	66	6	84	90	52
Jämtland.....	231	975	1 206	205	1 244	1 449	436	2 219	2 655	3 297
Ångermanland.....	—	7	7	3	64	67	3	71	74	55
Härjedalen.....	27	116	143	17	193	210	44	309	353	490
Medelpad.....	—	6	6	3	49	52	3	55	58	38
Hälsingland.....	7	68	75	9	72	81	16	140	156	124
Dalarna.....	38	288	326	59	359	418	97	647	744	558
Västmanland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gästrikland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmland.....	3	19	22	5	53	58	8	72	80	52
Dalsland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Närke.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohuslän.....	—	—	—	17	134	151	17	134	151	224
Västergötland.....	—	—	—	—	16	16	—	16	16	12
Östergötland.....	—	—	—	—	11	11	—	11	11	74
Halland.....	—	—	—	6	32	38	6	32	38	74
Småland.....	—	—	—	7	46	53	7	46	53	59
Öland.....	—	—	—	4	43	47	4	43	47	27
Blekinge.....	—	—	—	3	83	86	3	83	86	91
Gotland.....	—	—	—	—	7	7	—	7	7	5
Skåne.....	—	—	—	21	139	160	21	139	160	186
Summa	407	2 534	2 941	515	3 589	4 104	922	6 123	7 045	8 272

Godstrafiken

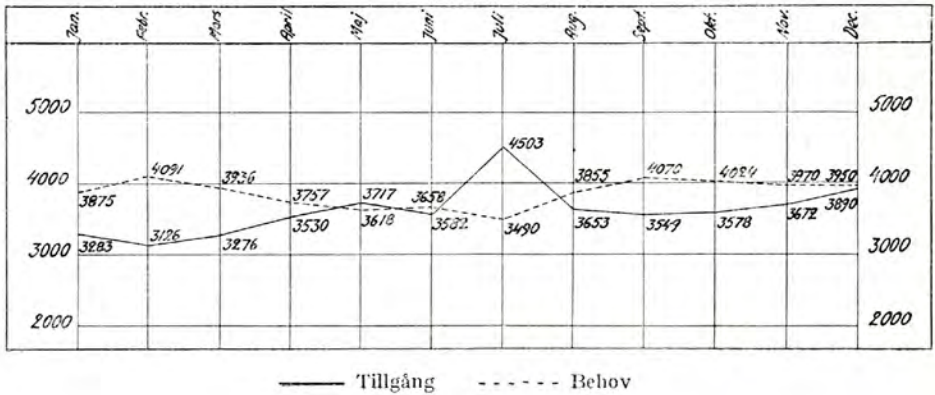
Godsvagnparken och dess användning

Tillgång på och behov av vagnar

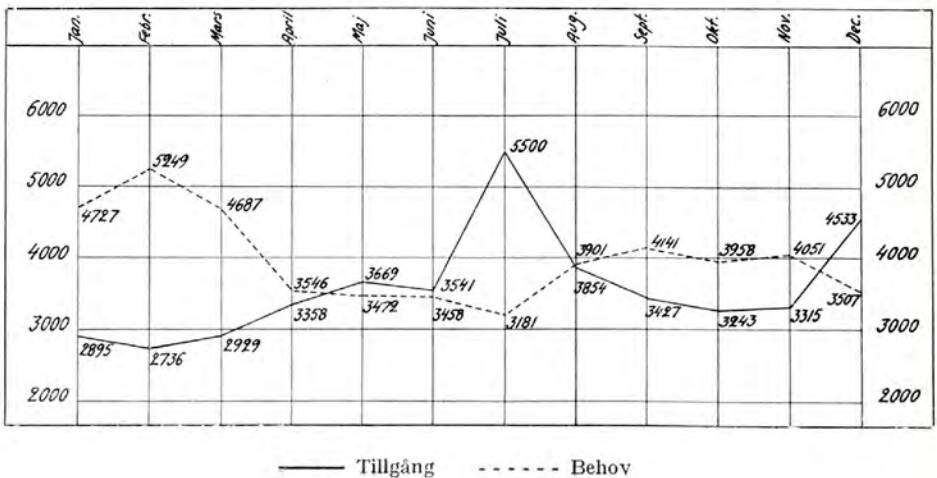
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande fyra grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

A. Normalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)

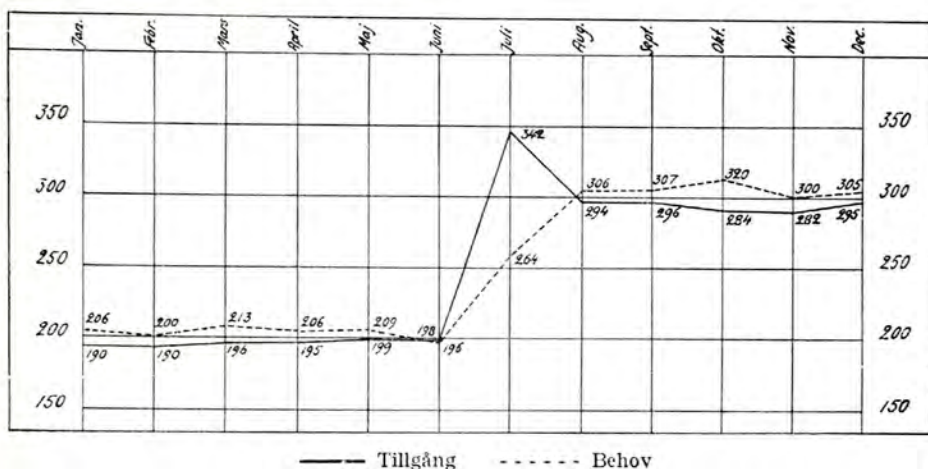


b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)

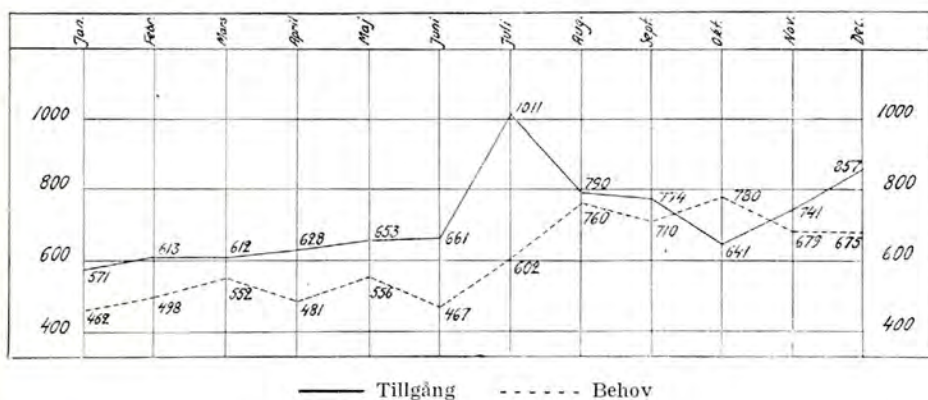


B. Smalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)



b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)



Anm. I talen för smalspår ingå icke uppgifter för 9 ts (f. d. ULB) och 37 drs (f. d. GJ m. fl., förstättligade fr. o. m. den 1 juli 1948). Ökningen av talen för 2:dra halvåret beror på tillkomsten av 36 ts (f. d. VGJ m. fl.), vars linjer införlivades med SJ den 1 juli 1948.

I medeltal per söckendag uppgick behovet av normalspåriga slutna vagnar till 3 857 mot 4 000 föregående år och av normalspåriga öppna vagnar till 3 982 mot 4 515 föregående år. Av smalspåriga vagnar var behovet i medeltal per söckendag 254 slutna och 604 öppna vagnar mot 228 resp. 583 vagnar föregående år.

Den under år 1948 befördrade godsmängden (exkl. lapplandsmalm) uppgick till omkring 26 milj. ton mot omkring 25 milj. ton året före. Ökning uppvisas under alla månader utom januari och maj—juli, vilka hade något lägre siffror än år 1947.

Under år 1948 befordrades 10·3 milj. ton lapplandsmalm mot 6·2 milj. ton under föregående år.

Transporterna av bränsleved minskades avsevärt även under år 1948 och på vissa håll upphörde de alldeles. Massavedstransporterna uppvisade däremot en kraftig ökning. Torvtransporterna gingo starkt ned jämfört med föregående år. Detta var särskilt fallet under andra halvåret. Av importgodset uppvisade kol och koks en mycket stark ökning. Beträffande exportgodset ökade trävaror, papper och pappersmassa. Transporterna till och från de största export- och importhamnarna voro emellertid totalt något mindre än föregående år.

Även om brist på vagnar rådde under större delen av år 1948, var underskottet dock mindre än under år 1947. Vagnhållningen vållade därför icke samma svårigheter, som tidigare, utan godstrafiken kunde avvecklas tillfredsställande. I viss utsträckning användes dock alltjämt tjänstevagnar samt revisions- och reparationsmässiga vagnar i allmän trafik.

Fr. o. m. den 1 april 1947 hade de stadgeenliga lastnings- och lossningsfristerna (12 dagtimmar) återinförts samt viss sänkning av de med förhöjda belopp utgående vagnspengarna företagits. Dessa bestämmelser gällde t. o. m. den 31 mars 1948. Det visade sig emellertid nödvändigt att återigen skärpa bestämmelserna. Till 9 dagtimmar förkortade lastnings- och lossningsfrister infördes därför ånyo fr. o. m. den 1 april 1948. Vagnspenningbeloppen höllos dock kvar vid tidigare nivå. De nya bestämmelserna skulle gälla t. o. m. den 31 mars 1949.

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda lastförmåga och med den utfört transportarbete under åren 1939—1948 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			
1948	³ 8 400	9 731	5 549	667 459	5 865	5 275
1947	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 på malmбанан, vagnar, avskilda för särskilda transporter, och cisternvagnar. Utöver angivna antal vagnar ha i viss omfattning revisions- och reparationsmässiga vagnar och tjänstevagnar använts i fraktbelagd trafik. Tjänstevagnarna, vilka anmälas tillgängliga särskilt, äro icke inräknade i den dagliga tillgången men väl i antalet lastade vagnar.

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

³ Härav omkring 975 smalspåriga (1:sta halvåret 840, 2:dra halvåret 1110).

⁴ Bärigheten sänktes under året med 3 ton per vagn för cirka 6 000 vagnar av vissa littera för att minska varmgångsrisken.

Vitbetstrafiken började inom de olika sockerfabriksområdena tidigast den 1 oktober och pågick längst till den 11 december. Den mycket goda betskörden gjorde, att den med järnväg transporterade viktmängden var betydligt större än år 1947. Transporterna av betmassa voro som följd därav också avsevärt större än föregående år.

För transporter av betor till och betmassa från sockerfabrikerna inom 10, 12,

28 och 30 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 400 SJ-vagnar avdelade, varav omkring 600 småbåriga.

För transporter till resp. från sockerfabrikerna inom 27 och 29 trafiksektionerna samt 37 driftsektionen voro sammanlagt omkring 850 SJ-vagnar avdelade.

För de av mindre omfattning varande transporterna till sockerfabrikerna i Lidköping och Linköping voro inga särskilda vagnar avdelade.

Träkoltrafik var under året avsevärt mindre än föregående år. På 7, 15 och 35 trafiksektionerna och linjerna norr därom lastades sålunda sammanlagt 11 448 vagnar med lösa träkol (därunder andra halvåret på 35 trafiksektionen 525 vagnar) mot 15 231 vagnar under år 1947. På SJ i övrigt uppvisades däremot en ökning i träkoltrafiken, som till största delen berodde på nytillkomna linjer. Sålunda lastades där 1 693 vagnar (därunder fr. o. m. den 1 september på 33 och 34 trafiksektionerna 320 vagnar) mot 1 313 vagnar året före.

Förändringar inom godsvagnsparken

591 nya *normalspåriga* godsvagnar av standardtyp *levererades* under året, varav 290 litt G och 301 litt O. Dessutom levererades 1 ny normalspårig överföringsvagn litt Q 37.

I och med övertagandet av trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle tillfördes den *normalspåriga* godsvagnsparken under året 4 899 vagnar, varav 837 slutna av olika typer, 39 Hs, 109 Lm och 3 914 öppna av olika typer.

3 tidigare slopade *normalspåriga* vagnar, 1 Is, 1 Ns och 1 Nm, återinfördes under året i trafikvagnparken.

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

Normalspåriga.....	262
Smalspåriga.....	26

Vid slutet av år 1948 funnos 1 775 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 469 mer än vid 1947 års slut. För transporter av olja o. d. voro dessutom vid årets slut 416 trafikvagnar, på vilka cisterner tillfälligt uppmonterats, tagna i anspråk.

Godsvagnsamtrafik

För att minska vagnsvårigheterna under betkampanjen hösten 1948 förhyrdes liksom föregående år godsvagnar från Säbyholms järnväg och från Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget.

Det inländska godsvagnsamtrafikavtalet av år 1924 (SVS) förlängdes att gälla även under år 1948.

Godsvagnsamtrafiken med utlandet utvidgades ytterligare under året. Av det internationella godsvagnsförbundets avtal — RIV-avtalet — utkom en ny upplaga, giltig fr. o. m. den 1 januari 1948, och på basis av denna kom efter hand godsvagnsamtrafik till stånd med praktiskt taget alla medlemmar i förbundet. Normala förhållanden kunna därmed sägas åter ha inträtt på detta område.

Av de till Polen år 1945 uthyrda 1 300 svenska godsvagnarna fortgick återlämningen även under år 1948. Vid årets slut var antalet icke återkomna dylika vagnar endast 5.

Uppgifter om den inländska godstrafiken

Godstågplan 148

Tågplan 148 tillämpades fr. o. m. den 9 maj 1948. En grafisk framställning av de viktigaste godstågsförbindelserna enligt denna tågplan finnes i slutet av denna publikation.

Någon omläggning i princip av godstågplanen företogs icke vid detta tågplansskifte. Vissa smärre ändringar gjordes dock på grund av förskjutningar i trafikunderlaget. De väsentligaste ändringarna i godstågplan 148 i jämförelse med närmast förut gällande framgå av följande redogörelse.

Stockholm—Göteborg

Redan under tågplan 146 visade det sig nödvändigt att på sträckan Tomtebodav—Hallsberg inlägga direktgodståg 4039 med avgång från Tomtebodav kl. 19.39 för att därigenom avlasta direktgodståg 4041. Tåget framfördes under tågplan 147 måndagar—fredagar, men anordnades fr. o. m. tågplan 148 alla vardagar, varvid tåg 4041 uteslutande uppläts för vagnar till och bortom Göteborg.

Sedan fraktstycke-godstrafiken till och från stationerna på sträckan Hallsberg—Laxå överförts till bil i Svenska Lastbilaktiebolagets regi, kunde ändringar av lokaltågslägen på denna sträcka genomföras, varigenom restiderna för dessa tåg nedbringades.

Fr. o. m. den 1 sept. 1948, då vintertidtabellen trädde i kraft, blevo vissa tidtabellsändringar nödvändiga med anledning av att expresstågen 89 och 90 Stockholm—Göteborg—Stockholm inlades. Ur befördringssynpunkt medförde dessa omläggningar i en del fall förbättringar beträffande godstågen. Bl. a. kunde restiden för direktgodståg 4041 nedbringas med 36 minuter. Tåget ankom sålunda till Sävenäs rangerbangård redan kl. 5.29 i stället för som tidigare kl. 6.05.

Ilgodståget 4047 från Stockholm, vilket fr. o. m. tågplan 147 utdrogs från Hallsberg till Laxå, inlades fr. o. m. den 1 sept. 1948 även å sträckan Laxå—Göteborg, enär tåget erfordrades för person- och posttrafiken. Tåget gavs på sträckan Hallsberg—Göteborg karaktären av snälltåg, varvid det jämväl utnyttjades för ilgodsbefordran. Genom anordnandet av detta tåg kunde bl. a. Gårdsjö och Skövde erhålla ilgods betydligt tidigare. Även ankomsttiden för ilgods till Göteborg blev avsevärt förbättrad. Tåg 4047 ankom nämligen dit redan kl. 5.55 eller 45 minuter tidigare än snälltåg 29, som under föregående tågplan utnyttjades för ilgodstransporterna till Göteborg.

Stockholm—Malmö

Det hade under många år varit ett önskemål, att ilgodståg 4584 från Malmö till Stockholm skulle givas tidigare ankomsttid till Stockholm för att bl. a. grönsaksändningar från södra Sverige skulle kunna distribueras tidigare till försäljningsställen inom Stockholm. I syfte att möta den bilkonkurrens, som väntades i samband med att restriktionerna för den långväga biltrafiken upphävdes, genomfördes fr. o. m. tågplan 148 en tidigareläggning till Stockholm av tåg 4584. Avgångstiden från Malmö bibehölls oförändrad kl. 19.38 för att så stor del som möjligt av det under eftermiddagen och kvällen till befördring inlämnade godset skulle kunna sändas med tåget, medan däremot uppehållstiderna under vägen avkortades, så att det ankom till Stockholm redan kl. 6.07 i stället för som tidigare kl. 7.16.

Då vissa i godstågplan 147 inlagda ordinarie godståg, som tillkommit för att i första hand avveckla kristidsbetonad trafik, icke längre voro erforderliga, inlades

bl. a. fjärrgodståg 4217 Hässleholm—Malmö och fjärrgodståg-lokalgodståg 8006 Malmö—Hässleholm—Alvesta såsom extratåg under tågplan 148.

Karlskrona—Kristianstad

Godstågen på denna sträcka erhöles såsom regel kortare restider. En betydande fördel vanns genom att lägga fjärrgodståg 6502 med avgång från Ronneby på kvällen i stället för som tidigare på morgonen. Härigenom fingo vagnar mot Vislanda anslutning i Karlshamn till tågen 9032 och 9034, varigenom en avsevärd förkortning av befordringstiden uppnåddes.

För att i så stor utsträckning som möjligt koncentrera växlingsarbetet till vissa stationer inlades fjärrgodstågen på sträckan Växjö—Bredåkra—Ronneby utan uppehåll i Bredåkra och med anslutning i Ronneby i stället för i Bredåkra till godstågen på sträckan Karlskrona—Kristianstad. Det växlingsarbete, som tidigare sålunda utförts i Bredåkra, överflyttades till Ronneby.

Malmö—Vellinge—Trelleborg, Dalby—Bjärsjölagård

Sedan s. k. kretskörning med bil införts i Svenska Lastbilaktiebolagets regi på ett flertal sträckor inom södra Skåne, omarbetades lokalgodstågens tidtabeller på dessa sträckor. Restiderna för dessa tåg nedbringades i många fall avsevärt. På exempelvis sträckan Dalby—Bjärsjölagård inlades lokalgodstågen endast såsom extratåg.

Göteborg—Halmstad

Under tågplan 147 hade extratåg framförts tämligen regelbundet mellan Göteborg och Halmstad. I syfte att främja vagnomloppet inlades därför följande nya ordinarie fjärrgodståg.

Fjärrgodståg 5159 Sävenäs rangerbangård—Halmstad med avgång från Sävenäs rangerbangård kl. 11.06 och ankomst till Halmstad kl. 15.38.

Fjärrgodståg 5160 Halmstad—Sävenäs rangerbangård med avgång från Halmstad kl. 21.58 och ankomst till Sävenäs rangerbangård kl. 2.14.

Hallsberg—Krylbo—Ånge, Kristinehamn—Mora

Genom införlivandet med Statens Järnvägar av de linjer, som tidigare tillhört Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarne—Gävle, omlades befordringsvägarna för gods i vissa stationsförbindelser att leda över Krylbo och Storvik i stället för som tidigare över Bollnäs—Orsa. Härigenom blev bl. a. den ångdrivna linjen Bollnäs—Orsa väsentligt avlastad, varför extratågskörningen på denna linje nedbringades vid jämförelse mellan tågplan 147 och tågplan 148. Omläggningen av befordringsvägarna hade även till resultat en viss minskning av växlingsarbetet i såväl Bollnäs som Orsa.

Däremot konstaterades en ökning av trafiken på linjen Hallsberg—Krylbo—Borlänge, enär befordringsvägarna för gods bl. a. från Laxå—Hallsberg och stationer bortom Laxå och Hallsberg å ena sidan och stationer bortom Mora å andra sidan leddes över Krylbo—Borlänge—Rättvik i stället för över Kristinehamn. Den ångdrivna linjen Kristinehamn—Mora avlastades härigenom i hög grad.

Ånge—Boden

Då redan under lågplan 147 viss kristidsbetonad trafik bortföll, erfordrades en del i denna godstågplan inlagda ordinarie tåg icke de trafiksvagaste veckodagarna under tågplan 148. Sålunda inlades fjärrgodståg 6054 Ånge—Vännäs endast dagligen utom dag efter sön- och helgdag och fjärrgodståg 6065 Långsele—Ånge endast vardagar från Långsele. Dessa tåg framfördes under tågplan 147 som dag-

liga tåg. Fjärrgodståg 6057, som under tågplan 147 var dagligt tåg på sträckan Bastuträsk—Vännäs, erfordrades under tågplan 148 endast vardagar på denna sträcka.

Boden—Haparanda

Då trafiken på denna sträcka hade uppvisat en nedgång redan under godstågplan 147, omarbetades godstågstidtabellen för denna linje redan före tågplansskiftet den 9 maj 1948. Under tågplan 148 erhöles godstågen i stort sett dessa lägen. Förutom att man i vissa fall vann snabbare vagnomsättning, kunde man även nedbringa lokkostnaderna.

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 1947	Antal använda magasinpersonal-dagsverken		+ — i % mot år 1947
	År 1948	År 1947		År 1948	År 1947	
Ånge.....	66 409	65 316	+ 1·67	16 653	17 960	— 7·28
Krylbo.....	51 407	51 091	+ 0·62	10 892	11 956	— 8·90
Hallsberg.....	124 225	134 480	— 7·63	47 198	44 693	+ 5·60
Nässjö.....	156 791	152 315	+ 2·94	53 336	51 732	+ 3·10

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod

Stationer	År 1948	År 1947	År 1946	År 1945	År 1944
Ånge.....	2·02	1·84	1·82	1·81	1·76
Krylbo.....	2·37	2·14	2·12	2·37	2·31
Hallsberg.....	1·31	1·50	1·57	1·61	1·68
Nässjö.....	1·48	1·48	1·41	1·65	1·75

Biltrafiken

Statens järnvägars billinjenät har under året utvidgats *dels* genom övertagande av busslinjer i samband med statsförvärv av enskilda järnvägar (Västergötland—Göteborgs och Gotlands järnvägar), *dels* genom förvärv av privata busslinjer, *dels ock* genom att Kungl. Maj:t lämnat järnvägsstyrelsen tillstånd till ny linjef trafik. Den koncessionerade linjelängden har sålunda ökat med 3 561 km och omfattar f. n. 22 866 km. Häri inräknas dock icke Göteborg—Dalarne—Gävle Biltrafiks Aktiebolag, Västergötlands Biltrafikaktiebolag, AB Hjo—Stenstorps Järnvägs Biltrafik och Aktiebolaget Skövde Omnibustrafik, vilka trafikföretag tillsvidare drivas i bolagsform.

Fordonsparken har genom nämnda förvärv samt genom nyanskaffning utökats med 251 vägbusar, 29 lastbilar, 5 person- och 29 godssläpvnagnar till att vid årets slut omfatta 1 065 vägbusar, 153 lastbilar, 9 person- och 314 godssläpvnagnar. Bland de nytillkomna fordonen kan nämnas 15 kombinerade turist- och linjebussar med sicksackställda stolar av ny typ, högtalaranläggning, skjutbara takluckor m. m. samt nio personsläpvnagnar med ett sittplatsantal varierande mellan 19 och 41.

Beställningstrafiken med buss har under året något utvidgats i jämförelse med föregående år, dock på grund av ännu gällande restriktioner icke i den omfattning, som under normala förhållanden skulle ha varit fallet. Årets turistbussturer, 55 fasta och 23 tillfälliga turer, som huvudsakligen utförts med de 8 under år 1947 levererade specialutrustade turistbussarna samt förenämnda kombinerade turist- och linjebussar, ha tillfört statens järnvägar en inkomst av 223 260:— kr mot 128 097:— kr år 1947. Beställningstrafiken i sin helhet har inbringat 2 800 435:— kr, vilket i jämförelse med år 1947 innebär en ökning med 991 254:— kronor. Bland dylika beställningskörningar kan nämnas en resa med fyra busar från Malmö till London-olympiaden.

Biltrafiken fördelar sig på buss- och lastbiltrafik med omkring 40 resp. 3 milj. bilkm. Lastbiltrafiken har som synes ringa omfattning i förhållande till buss- trafik, beroende på att den huvudsakliga delen av lastbiltrafiken utföres av statens järnvägars dotterföretag, *Svenska Lastbilaktiebolaget*. Detta bolag har f. n. 56 orderkontor ute i landet, vilka disponera en sammanlagd fordonspark av 304 lastbilar, 126 godssläpvnagnar och 26 hästfordon förutom de fordon, som i stor utsträckning förhyras av andra företag. Bolaget bedriver såväl kretskörning som godsfor sling i samband med järnvägstransport samt dessutom vanlig åkerirörelse.

Resebyråverksamheten och persontrafikvärvning

Resebyråernas servicemöjligheter ökades under året dels därigenom att ett stort antal nya överenskommelser träffades med in- och utländska trafikföretag (järnväg, flyg, båt och buss) angående försäljning genom SJ byråer av dessa företags biljetter och dels därigenom att byråerna försågos med av resebyråavdelningen utarbetade speciella hjälpmedel, såsom

specialtariffer för utlandet (prisuppgifter till de flesta platser av större betydelse i hela Europa),

båtpärm (tidtabeller, prisuppgifter, bokningsföreskrifter och andra upplysningar för de flesta större båtlinjer i europeiska farvatten och i transocean fart),

busspärm (motsvarande upplysningar betr. större busslinjer av turistmässig betydelse i Europa och USA) samt

hotellförteckningar, upptagande alla erforderliga uppgifter betr. c:a 800 hotell i Europa.

Till byråernas information och ledning utsänder resebyråavdelningen från och med 1947 särskilda »resebyråmeddelanden», innehållande föreskrifter om biljetter, upplysningar om reseförhållanden i in- och utlandet, nya reseformer, nyheter på persontrafikområdet, trafikvärvningsobjekt och andra uppgifter av intresse för resebyråtjänsten. Under året utökades dessa meddelanden med en särskild serie, innehållande officiella meddelanden till de privata resebyråerna.

Sällskapsresor anordnades dels inom Sverige, dels till Frankrike (6), Danmark (11), Schweiz (2), Italien (1) samt till England (7). Utöver dessa anordnades två särskilda sällskapsresor till de olympiska spelen, en med tåg till Zuoz, Schweiz, och en med SJ bussar till London. Resor anordnades även till Leipzig- och Hannovermässorna.

Sammanställningen och redigeringen av broschyren »Tag tåget», med en sammanlagd upplaga av 56 000 ex., övertogs fr. o. m. 1948 av resebyråavdelningen.

Tillfälliga resebyråer anordnades på Svenska Mässan i Göteborg 15—25/5 och S:t Eriksmässan i Stockholm 25/8—5/9 samt på Internationella Rådgivande Radiokommitténs V plenarmöte 1—31/7, VI Internationella Boktryckarkongressen 1—6/8 och III kongressen för Höga Dammar 10—17/6.

Under året öppnades ytterligare tre resebyråer, nämligen i Örebro, Karlskrona och Uppsala samt två upplysningsbyråer, i Katrineholm och Luleå. Totaluppbörden vid SJ rese- och upplysningsbyråer var

år 1948	kr. 138 715 000
» 1947	» 25 778 000
» 1946	» 19 765 000
» 1945	» 15 826 000
» 1944	» 12 928 000

¹ Upphörden från upplysningsbyråerna i Katrineholm och Luleå, vilka remittera genom resp. biljettexpedition, är icke medräknad.

SJ presstjänst och SJ-nytt

Under 1948 karakteriserades SJ presstjänsts verksamhet av ökade arbetsuppgifter, bl. a. till följd av det ökade antalet besök av utländska journalister, vilka genom sina välvilliga och ofta omfattande artiklar i hög grad främjade intresset för Sverige såsom turistland. Alla dessa besökare på avdelningen, sammanlagt 224, erhöles såväl muntlig information som skriftligt artikelmaterial och fotografier. Även utländska radioreporters erhöles på samma sätt erforderligt bistånd från avdelningens personal.

För svenska pressmän anordnades på sedvanligt sätt flera journalistresor och visningar i syfte att popularisera våra järnvägar. Bl. a. föranledde de under året nyinsatta expresstågen »Göteborgaren», »Närkingen» och »Östergyllen» en stor och för SJ gynnsam publicitet i omedelbar anslutning till invigningsresor och specialvisningar. Material till särskilda artiklar erhöles också genom såväl kollektiva som enskilda pressresor med tåg hem samt med turistbussturer i olika delar av landet.

Den sedvanliga leveransen av färdiga artiklar och artikelmaterial till utländska tidskrifter samt dags- och fackpress fortsatte, däribland till Internationella järnvägsunionens (UIC) Bulletin i Paris.

Dags- och veckopressens önskemål om information i aktuella frågor ökade under året och medförde en för verket positiv publicitet över hela landet.

Avdelningen hade även, liksom under tidigare år, tillfälle att medverka till spridandet av upplysning om verket och om personalens prestationer via radion, som icke blott erhöles aktuella och nyhetsmässiga upplysningar om t. ex. anordningar för avvecklandet av heltrafik och om resenyheter av större allmänt intresse utan även fick hjälp med genomförandet av olika reportage.

Avdelningens utsändning av aktuellt artikelmaterial till landsortspressen gav under året synnerligen gott resultat.

Sammanlagda antalet tidningsexemplar, i vilka dessa för SJ good will-skapande artiklar influerades, var i den mån detta kunnat redovisas genom inkomna klipp, 4 304 500. Minst 65·5 % av artikelmottagarna använde på detta sätt utsända artiklar, vilka även åtföljdes av bildmaterial.

*SJ-nytt*s upplaga ökades under året till 62 000 ex. på grund av införlivandet av Västergötland—Göteborgs m. fl. järnvägar. Tidskriftens innehåll gav under året anledning till en vidsträckt public relations-kontakt på grund av dagspressens citat och, med tidningens artiklar som grund, populära specialreportage.

Reklamationsverksamheten

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods

Omfattningen av under år 1948 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tabell.

År	Av järnvägsstyrelsen och stationerna avgjorda ersättningsanspråk								Statens järnvägars totala kostnad kronor ²
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	Förkommet gods %	Skadat gods %	Begärd ersättning kronor ¹	Antal	% av hela antalet	Begärd ersättning kronor ¹	% av hela beloppet	
1948	32 944	24	76	³ 2 677 731	3 701	10	865 309	24	2 180 862
1947	29 035	26	74	⁴ 2 114 668	3 103	10	882 614	29	1 984 208
1946	30 620	34	66	⁵ 2 484 672	6 260	17	922 355	27	2 521 290
1945	24 462	36	64	⁶ 2 014 871	7 400	23	850 902	30	1 994 731
1944	20 712	32	68	⁷ 1 651 858	6 553	24	705 422	30	1 574 594

¹ Beloppen avse i fråga om samtrafikförsändningar 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 188 942 samt å 1279 (skada genom brand) kronor 538. — ⁴ Därav å konto 1278 kronor 113 675 samt å konto 1279 kronor 16 193. — ⁵ Därav å konto 1278 kronor 115 664 samt å konto 1279 kronor 159 779. — ⁶ Därav å konto 1278 kronor 99 250. — ⁷ Därav å konto 1278 kronor 96 431.

Av de under år 1948 (1947) avgjorda ersättningsanspråken avsågo 340 (f. å. 468) förkommet och 580 (709) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 337 (462) och av de sistnämnda 526 (665) bifallna.

Under år 1948 (1947) prövades av skiljenämnder 11 (10) av styrelsen avgjorda ärenden. I 8 (8) av dessa fastställdes styrelsens beslut och i 3 (2) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1948 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning, se sid. 214.

Godsregleringsärenden

Saknat och övertaligt gods

Under år 1948 (1947) inkommo till reklamationskontoret 39 362 (45 293) förlustrapporter, därav om resgods 3 217 (3 800), och 27 144 (28 358) tillöversrapporter, därav om resgods 9 307 (10 406). Genom kontorets egna åtgärder kunde 13 566 (15 796) förlustrapporter, därav om resgods 1 081 (1 432), och 11 834 (14 196) tillöversrapporter, därav om resgods 1 458 (1 721), 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 12 854 (14 167) förlustrapporter, därav om resgods 1 275 (1 500) och 10 692 (10 168) tillöversrapporter, därav om resgods 6 218 (6 090). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 73,6 (73,8) %.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk	
		Antal	Begärd ersättning kronor	Antal	Begärd ersättning kronor
Förkommet gods.....	1948	7 761	856 147	39	73 308
	1947	7 564	817 566	41	71 416
Emballage (vid <i>bifall</i> tillräckligt emballage eller vållande) (vid <i>avslag</i> otillräckligt emballage och intet vållande)..	1948	3 343	220 720	1 180	104 259
	1947	4 093	244 139	929	88 308
Skada genom godsets naturliga beskaffenhet (vid <i>bifall</i> vållande) (vid <i>avslag</i> intet vållande)..	1948	1 794	129 935	1 397	149 112
	1947	2 553	161 502	967	117 225
Skada genom rangering	1948	1 450	363 518	21	43 881
	1947	1 356	246 675	21	22 926
Skada genom väta	1948	500	91 527	80	39 153
	1947	331	57 526	45	23 202
Skada genom åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft o. d.	1948	338	64 991	21	6 002
	1947	329	49 458	24	7 183
Skada genom brand	1948	63	56 262	16	35 444
	1947	86	77 534	32	47 451
Skada genom kyla.....	1948	119	18 605	142	17 108
	1947	268	64 403	355	72 313
Skada genom stöld.....	1948	848	380 629	133	162 876
	1947	606	71 690	117	276 360
Skada genom försening.....	1948	440	22 495	85	41 611
	1947	627	32 463	93	32 392
Skada av andra orsaker.....	1948	528	182 176	587	192 555
	1947	525	131 238	479	123 838
Summa	1948	17 184	2 387 005	3 701	865 309
	1947	18 338	1 954 194	3 103	882 614
Av stationerna avgjorda ersättningsanspråk för skadat gods. (Fördelning av dessa å skadegrupper har icke kunnat ske).....	1948	15 760	290 726		
	1947	10 697	160 474		
Totalsumma	1948	32 944	2 677 731		
	1947	29 035	2 114 668		

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

År 1948.....	825 155 kronor
» 1947.....	797 216 »
» 1946.....	962 962 »
» 1945.....	852 366 »
» 1944.....	601 057 »

Förlorade och tillvaratagna effekter

Under år 1948 (1947) inkommo 15 411 (14 126) anmälningar angående förlorade och 43 320 (38 587) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 3 075 (3 143) anmälningar angående förlorade och 3 106 (3 159) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 193 (226) anmälningar angående förlorade och 6 322 (5 747) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

Restitutioner av biljett- och fraktavgifter

(In- och utländsk trafik)

Å r	Avgjorda biljettrestitutions- ärenden		Avgjorda fraktrestitutions- ärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1948	29 984	790 334	2 076	2 274 141
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

De resultatene for 1901 er følgende: (The results for 1901 are as follows:)

Art	Antal	Antal	Antal
1901	100	100	100
1902	100	100	100
1903	100	100	100
1904	100	100	100
1905	100	100	100

De samlede resultater for 1901 er følgende: (The total results for 1901 are as follows:)

1. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

2. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

3. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

4. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

5. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

De samlede resultater for 1901 er følgende: (The total results for 1901 are as follows:)

1901

De samlede resultater for 1901 er følgende: (The total results for 1901 are as follows:)

Art	Antal	Antal	Antal
1901	100	100	100
1902	100	100	100
1903	100	100	100
1904	100	100	100
1905	100	100	100

De samlede resultater for 1901 er følgende: (The total results for 1901 are as follows:)

1. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

2. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

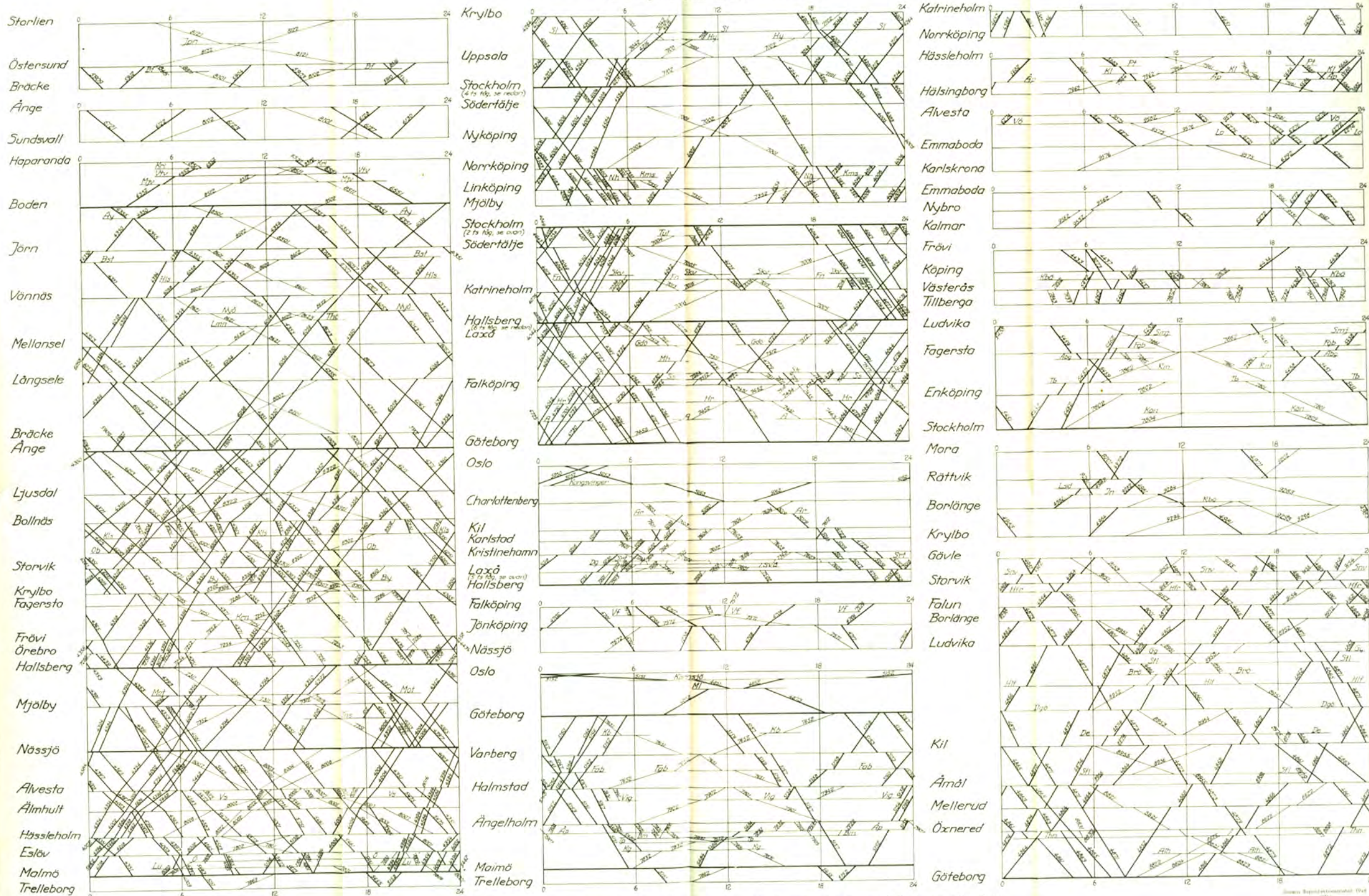
3. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

4. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

5. Antallet af personer, der har været i landet, er 100. (The number of persons who have been in the country is 100.)

GODSTÅGSTIDTABELL n:r 148.

De viktigare godstågsförbindelserna



Tän nummerna från 7001 och uppåt gå i regel vardagar; övriga tåg gå i regel dagligen utom SoH eller dag efter SoH.

GODSTÄ



Stollen

Östervänd

Bräcke

Änge

Jönköpings

Äppelbröns

Bober

Jön

Jönköpings

Mellnäs

Långsjö

Bräcke

Änge

Jönköpings

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

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk.

Drifttjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1948.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1947. (Motsvarande uppgifter för åren 1932, 1933 och 1948 ingå i drifttjänststatistiken för dessa år.)

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1949 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåren 1925—1950/51.

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1948.

Utredningar m. m.

1924—1939: se drifttjänststatistiken för år 1939.

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

1943: 1. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 9.

2. Betänkande angående utbyggnad och rationalisering av det statliga järnvägstelefonväsendet, avgivet den 30 mars 1943 av SJ 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 tillsvärdare 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 personalutbildningen vid statens järnvägar.