

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



Alpb



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

ÅR

1952

ENDAST FÖR TJÄNSTEBRUK

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

CENTRALTRYCKERIET · ESSELTE AB · STOCKHOLM 1954
341073

DRIFTTJÄMNSTATSSTATISTIK ÅR 1952

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

ÅR

1952

ENDAST FÖR TJÄNSTEBRUK

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



Alpb



DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

ÅR

1952

ENDAST FÖR TJÄNSTEBRUK

CENTRALTRYCKERIET · ESSELTE AB · STOCKHOLM 1954

341873

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Tabell	Sid.
Förord	6
Tabeller:	
1 Förvaltningsindelning:	
A Statens järnvägars organisation	7
B Statens järnvägars elektrifierade linjer	8
C Statens järnvägars dubbelspårslinjer	10
D Organisationsförändringar	11
E Antal järnvägsanstalter vid årets slut	13
F Bansektionernas spårlängder m. m.	14
G Maskinsektionernas omfattning	20
H Trafiksektionernas omfattning	24
I Biltrafiken, linjegrupperna	29
J Banmästaravdelningar och bevakningssträckor	30
2 Femårsöversikt	51
3 Dragkraftsenheterna och deras arbetsprestationer:	
A Medelantal lok samt tjänste- och reparationsdagar	59
B Medelantal lok fördelade på stationeringsorter	62
C Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera	64
4 Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete bandelsvis	72
5 Personal:	
A Anställd och tillgänglig personal	88
B Tjänstefri personal	94
C Totalt arbete i antal man	100
6 Konstituerad personal ¹	—
7 Sjukstatistik	108
8 Lönestatistik:	
A Avlöning till tjänstemän	112
B Banarbetarnas löneförhållanden	112
9 Förbrukning och underhåll m. m.:	
A Förbrukningspriser på vissa materialier	120
B Förbrukade kvantiteter av vissa effekter	122
C1 Sliprar, upptagna och nedlagda	124
C2 Sliprars livslängd	126
C3 Anskaffningskostnaden per sliper	127
D1 Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och underhåll för olika dragkraftstyper	129
D2 Elektrisk energi	134
D3 Fasta bränslen	136
D4 Oljebänslen	137
E Vagnaxelkilometer och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar	138
10 Revisioner och reparationer	140

¹ Tabellen utarbetas för treårsperioder, senast införd i årgång 1951.

Tabell	Sid.
11 Utgifter:	
A 1 Banavdelningens utgifter för drift och underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift	147
A 2 Utgifter för drift och underhåll (exkl. anläggningar för elektrisk tågdrift) per spårkilometer å banmästaravdelningarna	148
A 3 Utgifter för drift och underhåll vid bansektioner	164
B » » » » » maskinsektioner	166
C » » » » » trafiksektioner, järnvägsdrift	168
D Förrådsområdenas utgifter	169
E Huvudverkstädernas utgifter	170
12 Hyresverksamheten	173
13 Värdeminskningsskontot	176

Redogörelser:

Organisationsavdelningens verksamhet	180
Utbildningsverksamheten	186
Räler och rälsbrott:	
I huvudspår befintliga räler vid årets slut	192
» » » » åren 1942—1952	194
Antal rälsbrott under året	195
» » åren 1881—1952	196
Impregnering	198
Elektriska anläggningar:	
Telefonanläggningar m. m.	199
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:	
Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan	202
Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan	203
Växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar	204
De elektriska kraftöverföringsanläggningarna:	
Nödfrånkopplingar	206
Driftstörningar	208
Olycksfall	210
Tillverkning av gas samt inköpt gas	213
Tvättkvantiteter och tvättkostnader	215
Persontrafiken:	
Tidtabellen	216
Tågkilometer per dag åren 1939—1952	218
Utlandsförbindelserna	219
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring	222
Sällskapsresor anordnade på privat initiativ	224
» » i samarbete med andra företag	227
» » ensamt av SJ	228

	Sid.
Transporter av utlänningar	230
Transporter i sjukvagnar	230
SJ billiga rundturer	231
Nordiska rundturer	233
Billiga vinter- och sensommarresor	236
Åttadagarskort	237
Veckoresor med buss	237
Campingturer med buss	237
Godstrafiken:	
Uppgifter om godsvagnparken:	
Godsvagnparkens storlek, lastförmåga m. m.	238
Förändringar inom godsvagnparken	238
Tillgång på och behov av vagnar	239
Godsvagnssamtrafik	240
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
Godstågsplan 151	241
» 152	243
Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna	245
Biltrafiken	246
Reklam- och upplysningsverksamheten	248
Resebyråverksamhet och persontrafikvärvning	250
SJ presstjänst och SJ-nytt	254
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk avseende förkommet och skadat gods	256
Godsregleringsärenden:	
Saknat och övertaligt gods	258
Förlorade och tillvaratagna effekter	258
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter	258
Godstågtidtabell nr 152 (grafisk).	

I tabellerna anger

- 0 att värdet understiger redovisad enhet
- » något siffervärde icke förekommer
- . » uppgiften är av okänd storlek
- ** » förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 11—12

F Ö R O R D

Föreliggande 21:a årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik har med avseende på uppställning och omfattning av tabellerna i allt väsentligt bibehållits oförändrad sedan föregående årgång.

Tabellen över konstituerade tjänstemän, som utarbetas för treårsperioder, ingår ej i föreliggande årgång. Den publicerades senast i årgång 1951 och omfattade där åren 1949—1951.

Redogörelsen för »Värdeminskningskontot» avser budgetåret 1 juli 1952 — 30 juni 1953.

Den närmaste ledningen av hithörande arbeten har inom kontoret handhåfts av byråsekreteraren J. Carlsson.

Stockholm i december 1953.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

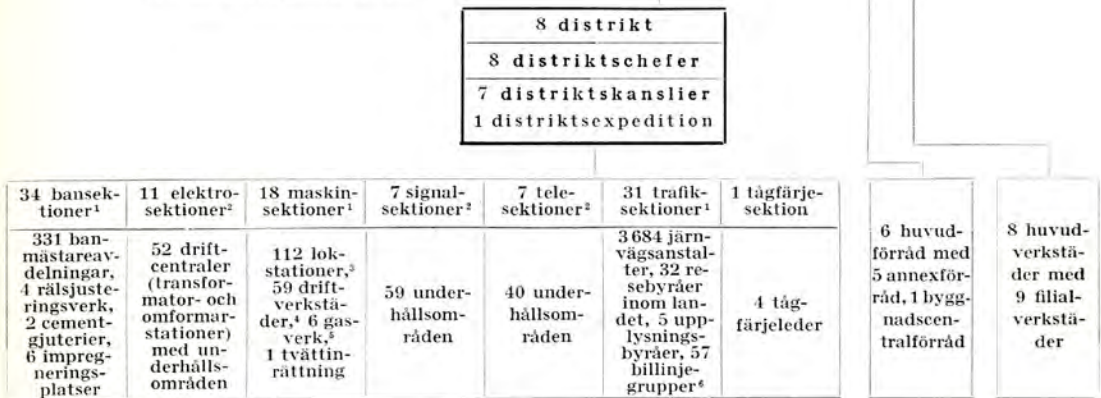
A. Olof G. Carlsson.

Tab. 1. Förvaltningsindelning
A. Statens järnvägars organisation vid årets slut

I. Järnvägsstyrelsen



II. Linjeorganisationen



¹ Härtill kommer 37 driftsektionen, Visby. — ² För tekniska arbetsuppgifter; med kamerala arbetsuppgifter biträder personal på distriktskansli eller baningenjörsexpedition vid sektionens huvudort. — ³ Härav 81 lokstationer, som förestås av tjänstemän i lägst lgd Ca 17. — ⁴ Med driftverkstad avses reparationsplats med minst 10 arbetare. — ⁵ Härav 3 i gång under året. — ⁶ Härav 23 direkt underställda distriktschef.

Tab. 1 (forts.). Förvaltningsindelning

B. Statens järnvägars elektrifierade linjer

Sträckor	Öppnade för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1952	Sträckor	Öppnade för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1952
<i>Sträckorna ordnade kronologiskt efter öppningsdatum</i>			Ångelholm—Hälsingborg F	8/1 1937	26·4
			Kil—Laxå	18/1 »	120·1
			Charlottenberg—Kil	24/4 »	82·7
			Åstorp—Mölle	21/5 »	37·1
Klockrike—Borensberg ¹ ..	15/3 1908	7·6	Kil—Fryksta	15/6 »	2·9
Vassijaure—Kiruna C	19/1 1915	129·9	Örebro S—Svartå	6/9 »	49·0
Fågelsta—Linköping C ¹ ..	31/7 »	39·9	Tomtebodå—Albano	10/11 »	2·6
Fornåsa—Motala C ¹	31/7 »	14·6	Skövde—Karlsborg	13/11 »	43·9
Kiruna C—Gällivare	12/3 1920	100·1	Gävle C—Uppsala C	7/12 »	114·2
Gällivare—Ripats	8/2 1921	20·4	Göteborg N—Amål ³	20/3 1939	164·5
Ripats—Kilvo	1/8 »	17·6	Östersund C—Bräcke	28/4 »	71·0
Kilvo—Nattavara	1/10 »	9·5	Långsele—Bräcke—Ånge ..	28/4 »	161·5
Fågelsta—Vadstena ¹	24/12 »	9·7	Uddevalla—Olskroken	5/5 »	86·6
Nattavara—Boden C	20/3 1922	120·8	Albano—Värtan	1/6 »	3·1
Boden C—Luleå	21/6 »	35·6	Gränsen mot Norge—Mellerud ³	15/9 »	63·6
Gällivare—Malmberget ..	10/2 1923	6·7	Albano—Stockholm Ö	9/5 1940	1·3
Gällivare—Koskullskulle ..	26/3 »	8·8	Mellansel—Forsmo—Långsele	26/9 »	90·9
Katrineholm—Falköping C	15/3 1926	209·7	Amål—Kil ³	11/11 »	67·6
Södertälje S—Katrineholm	30/4 »	97·4	Vännäs—Mellansel	1/2 1941	120·0
Falköping C—Göteborg C ..	10/5 »	113·7	Bastuträsk—Vännäs	1/8 »	111·2
Stockholm C—Södertälje S och C	15/5 »	43·4	Jörn—Bastuträsk	1/9 »	33·3
Hagalund—Stockholm C ..	15/5 »	5·2	Kil—Daglösen ³	11/11 »	61·5
Karlberg—Stockholm N	15/5 »	1·4	Boden C—Boden S	15/12 »	3·3
Örebro C—Hallsberg	2/7 1932	24·9	Boden S—Jörn	1/3 1942	139·4
Krokek—Norrköping C	27/7 »	19·5	Ockelbo—Gävle C	10/6 »	38·4
Åby—Katrineholm	27/7 »	40·7	Ånge—Sundsvall C	1/11 »	94·5
Järna—Krokek	9/8 »	96·6	Gävle C—Falun C ³	1/10 1943	91·7
Mullsjö—Forsserum	27/11 »	58·8	Hässleholm—Hälsingborg C	1/11 »	77·3
Forsserum—Nässjö	16/12 »	16·2	Ramlösa—Eslöv	1/2 1944	45·3
Falköping C—Mullsjö	16/12 »	37·7	Falun C—Ludvika ³	10/10 »	70·1
Norrköping C—Mjölby	18/12 »	78·8	Östersund—Järpen	13/2 1945	79·4
Hallsberg—Mjölby	12/1 1933	95·9	Järpen—Storlien	29/9 »	82·8
Mjölby—Nässjö	2/4 »	88·6	Ludvika—Daglösen ³	18/2 1946	114·5
Eslöv—Malmö C	4/1 »	33·9	Tomtebodå—Kungsängen ..	3/6 »	25·2
Lomma—Arlöv	4/4 »	4·7	Kungsängen—Västerås	15/1 1947	83·0
Nässjö—Alvesta	23/7 »	86·9	Västerås—Köping	7/6 »	34·7
Hässleholm—Eslöv	2/9 »	49·3	Kävlinge—Lund C	1/2 1948	11·3
Alvesta—Hässleholm	1/10 »	98·1	Borlänge—Krylbo ³	9/5 »	64·3
Malmö C—Trelleborg F ..	4/12 »	32·3	Kävlinge—Landskrona—Billeberga	1/1 1949	31·0
Lomma kyrka—Lomma	15/5 1934	1·7	Varberg—Borås C	1/1 »	84·3
Krylbo—Örebro C	1/10 »	132·3	Borås C—Herrljunga	1/6 »	42·6
Ångelholm—Lomma kyrka	1/12 »	70·7	Herrljunga—Uddevalla C ..	15/12 »	90·4
Uppsala C—Hagalund	12/12 »	60·6	Strömstad—Uddevalla C ..	10/6 1950	92·0
Krylbo—Uppsala C	16/12 »	94·8	Smedberg—Lysekil	10/6 »	34·8
Halmstad C—Ångelholm ..	2/7 1935	65·3	Gränsen mot Norge—Charlottenberg	15/6 1951	6·6
Bollnäs—Krylbo	28/11 »	156·5			
Veinge—Hässleholm	14/12 »	72·0			
Ånge—Bollnäs	2/4 1936	169·3			
Almedal—Borås C ²	18/6 »	67·5			
Göteborg C—Halmstad C ..	6/10 »	150·9			
Södertälje S—Eskilstuna C med sidolinjer	20/11 »	99·6			
Stålboga—Skebokvarn	3/12 »	23·4			
			Summa	1908—1952	5971·4

¹ 1/7 1950 övertagna elektrifierade bandelar.² 1/7 1940 övertagna elektrifierad bandel.³ 1/7 1948 övertagna elektrifierade bandelar.

Tab. 1 B (forts.). Statens järnvägars elektrifierade linjer

Sträckor	Öppnade för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1952	Sträckor	Öppnade för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1952
<i>Härad</i>			Klockrike—Borensberg ¹ ..	1908	7·6
Vassijaure—Luleå med sidolinjer	1915—1923	449·4	Linköping C—Vadstena ¹ ..	1915—1921	49·6
Boden C—Ånge	1939—1942	659·6	Fornåsa—Motala C ¹	1915	14·6
Gävle C—Uppsala	1937	114·2	Örebro S—Svartå	1937	49·0
Bräcke—Storlien	1939—1945	233·2	Hallsberg—Göteborg C med sidolinjer	1926	259·1
Ånge—Sundsvall C	1942	94·5	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Laxå med sidolinje	1937—1951	212·3
Ånge—Stockholm C	1926—1936	486·6	Skövde—Karlsborg	1937	43·9
Ockelbo—Gävle C	1942	38·4	Falköping C—Nässjö	1932	112·7
Gävle C—Göteborg C ³	1939—1946	569·9	Gränsen mot Norge—Mellerud ³	1939	63·6
Krylbo—Borlänge ³	1948	64·3	Strömstad—Olskroken med sidolinje	1939—1950	213·4
Tomteboda och Karlberg—Värtan med sidolinje ..	1937—1940	8·2	Göteborg C—Malmö C (Arlov) med sidolinjer	1933—1937	356·8
Tomteboda—Köping	1946—1947	142·9	Almedal—Borås C ²	1936	67·5
Stockholm C—Hallsberg med sidolinjer	1926	205·1	Varberg—Borås C—Uddevalle C	1949	217·3
Södertälje S—Eskilstuna C med sidolinjer	1936	99·6	Veinge—Hässleholm	1935	72·0
Stålboga—Skebokvarn	³	23·4	Ramlösa—Eslöv	1944	45·3
Järna—Trelleborg F	1932—1933	584·0	Lund C—Landskrona—Billeberga	1948—1949	42·3
Åby—Katrineholm	1932	40·7			
Hässleholm—Hälsingborg C	1943	77·3			
Krylbo—Örebro C—Mjölby	1932—1934	253·1			

¹ 1/7 1950 övertagna elektrifierade bandelar.² 1/7 1940 övertagen elektrifierad bandel.³ 1/7 1948 övertagna elektrifierade bandelar.

Tab. 1 (forts.). Förvaltningsindelning

C. Statens järnvägars dubbelspårslinjer

Sträckor	Öppnade för dubbel- spårstrafik	Längd i km 31/12 1952	Sträckor	Öppnade för dubbel- spårstrafik	Längd i km 31/12 1952
<i>Sträckorna ordnade kronologiskt efter öppningsdatum</i>					
Arlöv—Malmö C	1896	5·2	Östansjö—Vretstorp	1935	7·1
Lund C—Arlöv	1900	11·2	Sävenäs—Olskroken	1936	0·4
Eslöv—Lund C	1901	17·5	Gubbero—Almedal	1939	2·6
Huddinge—Rönninge	1903	15·1	Ramlösa—Hälsingborg C	1940	3·1
Hässleholm—Eslöv	1904	49·4	Ballingslöv—Hässleholm	1942	8·4
Tomtebodas—Stockholm C	»	2·9	Flen—Sköldinge	1943	8·6
Rotebro—Ulriksdal	1905	12·0	Skebokvarn—Flen	»	7·5
Märsta—Rotebro	1906	17·7	Hallsberg—Östansjö	»	7·9
Älvsjö—Huddinge	1908	5·0	Laxå—Gårdsjö	»	22·7
Uppsala C—Märsta	»	29·1	Stenstorp—Falköping C	1944	14·7
Olskroken—Göteborg C	»	1·9	Pålsboda—Hallsberg	1945	13·7
Stockholm C—Älvsjö	1909	7·8	Skövde—Stenstorp	»	15·8
Ulriksdal—Tomtebodas	1911	4·1	Tomtebodas—Spånga	1945 (1908)	8·9
Jonsreds fabr.—Olskroken	1912	12·6	Järna—Mölbo	1946	10·3
Ström—Järna	1913	8·6	Gårdsjö—Ålgarås	1947	8·0
Lerum—Jonsreds fabr.	1914	5·4	Tranås—Boxholm	1949	20·0
Örebro C—Örebro S	»	1·1	Ålgarås—Slätte	»	6·3
Rönninge—Östertälje	1915	5·8	Mölbo—Björnlunda	1950	16·2
Floda—Lerum	»	7·1	Slätte—Moholm	»	19·9
Åby—Norrköping C	»	7·5	Boxholm—Strålsnäs	»	5·4
Vikingstad—Mantorp	»	9·4	Skövde—Ulvåker	»	10·5
Alingsås—Floda	1916	18·0	Björnlunda—Stjärnhov	1951	9·4
Mantorp—Mjölby	»	10·1	Mjölby—Strålsnäs	»	11·0
Linköping C—Vikingstad	»	12·8	Ulvåker—Moholm	»	16·2
Norrköping C—Fiskeby	1917	5·8	Falköping C—Källeryd	1952	22·7
Linghem—Linköping C	»	10·2	Alvesta—Vislanda	»	14·0
Säbylund—Hallsberg	1919	11·0			
Gistad—Linghem	»	7·2	<i>Härav</i>		
Mosås—Säbylund	1920	4·3	Uppsala C—Stockholm C	1904—1911	65·8
Eksund—Okna	»	5·8	Tomtebodas—Spånga	1908	8·9
Nässjö—Grimstorp	»	10·7	Stockholm C—Stjärnhov	1903—1951	82·7
Östertälje—Ström	1921	4·5	Skebokvarn—Katrineholm	1942—1943	30·7
Örebro S—Mosås	»	8·4	Åby—Mjölby	1915—1922	86·3
Fiskeby—Eksund	»	2·5	Mjölby—Sävsjö	1920—1951	116·9
Okna—Norsholm	»	8·3	Ballingslöv—Malmö C	1896—1942	91·7
Aneby—Nässjö	»	23·5	Pålsboda—Hallsberg	1945	13·7
Grimstorp—Bodafors	»	6·1	Örebro C—Hallsberg	1914—1921	24·8
Norsholm—Gistad	1922	6·7	Hallsberg—Källeryd	1924—1952	166·8
Bodafors—Sävsjö	1923	11·7	Alingsås—Göteborg C	1908—1916	45·0
Vretstorp—Laxå	1924	15·0	Sävenäs—Olskroken	1936	0·4
Frinnaryd—Aneby	1926	11·7	Gubbero—Almedal	1939	2·6
Gripenberg—Frinnaryd	1931	6·4	Ramlösa—Hälsingborg C	1940	3·1
Tranås—Gripenberg	1932	10·4	Alvesta—Vislanda	1952	14·0
			Summa	1896—1952	753·4

Tab. 1 (forts.). Förvaltningsindelning

D. Organisationsförändringar m. m.

Datum	Km	Bandelar ¹	Sektion nr			Datum	Km	Bandelar ¹	Sektion nr		
			Bs	Ms	Ts				Bs	Ms	Ts
Förändringar i sektionernas omfattning:											
1/1 51	17·3	(Sandbäck)—(Olofström) (1·067 m) fränskildes ²	29	27	29	1/7 51	99·6	(Hagaström)—Runhällen— (Sala)			
*	21·5	(Skara)—Dämman (0·891 m) fränskildes ³	36	36	36			fränskildes	1	15	—
1/7 51	153·6	(Krylbo)—(Ulriksdal) fränskildes	1	—	—	*	38·4	(Ockelbo)—(Gävle C)	tillfördes	35	35
*	—	Sala fränskildes	24	—	—			fränskildes	15	15	—
*	—	fränskildes	—	1	—	1/11 51	1·8	Sörentorp)—(Ulriksdal) fränskildes	tillfördes	35	35
*	42·3	(Uppsala N)—(Enköping) fränskildes	—	31	—	*	364·2	(Ludvika)—Fagersta C—Till- berga—(Spånga), Ramnäs —Kolbäck, Köping—Till- berga—(Sala), (Runhällen) —(Heby)—Enköping, Kärrgruvan—(Snyten)— Ängelsberg	fränskildes	—	24
*	8·9	Spånga—(Tomtebodan) fränskildes	1	1	—			fränskildes	—	—	1
*	7·3	Spånga—Lövsta och Sundby- berg—Ulvundasjöns järn- vägar (tillhörande Stock- holms stad)	31	31	—	*	329·2	Särna—Vansbro—(Herrhult) —(Kristinehamn), Nyhyt- tan—Finnsyttan	tillfördes	—	6
*	—	fränskildes	—	31	—	*	70·7	Mora—(Vansbro)	fränskildes	—	7
*	329·2	Särna—Vansbro—(Herrhult) —(Kristinehamn), Nyhyt- tan—Finnsyttan	—	1	—			fränskildes	—	—	7
*	—	fränskildes	7	—	—	*	85·2	(Vansbro)—(Ludvika)	tillfördes	—	6
*	82·3	Torshy—(Kil) fränskildes	6	—	—			fränskildes	—	—	7
*	—	Mora fränskildes	34	—	34	*	85·2	(Vansbro)—(Ludvika)	tillfördes	—	16
*	—	fränskildes	6	—	6			fränskildes	—	—	31
*	70·7	(Mora)—(Vansbro) fränskildes	7	—	—	*	330·8	Älvdalen—(Mora)—Falun C —Repbäcken—(Björbo), Rättvik—(Borlänge)— (Krylbo)	tillfördes	—	34
*	1·5	(Mora)—Mora-Noret fränskildes	16	—	—			fränskildes	—	—	35
*	85·2	(Vansbro)—(Ludvika) fränskildes	7	6	—	*	231·8	(Gävle C)—(Uppsala C), Orr- skog—Söderfors, Örbyhus —Dannemora, (Hagaström) —Runhällen—(Sala)	tillfördes	—	34
*	—	fränskildes	16	13	—			fränskildes	—	—	1
*	330·8	Älvdalen—(Mora)—(Falun C) —(Björbo), Rättvik—Rep- bäcken—(Borlänge)—(Kryl- bo)	34	35	—	*	38·4	(Ockelbo)—(Gävle C) ⁴	tillfördes	—	35
*	—	fränskildes	31	31	—			fränskildes	—	—	15
*	132·2	(Gävle C)—(Uppsala C), Orr- skog—Söderfors, Örbyhus —Dannemora	34	—	—	1/4 52	10·5	(Heby)—(Runhällen)	tillfördes	—	35
*	—	fränskildes	35	—	—			fränskildes ²	31	31	1
*	—	fränskildes	34	—	—	1/7 52	57·3	(Köping)—Riddarhyttan (1·093 m) införlivades	tillfördes	31	31
*	—	fränskildes	1	1	—			införlivades	31	31	1
*	—	tillfördes	35	35	—						

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

² Driften nedlagd.

³ Bandelen överförd till sidospår.

⁴ Bandelen Ockelbo—Gävle C tillhör i tågledningshänseende 15 ts.

Tab. 1 D (forts.). 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
Nyelektrifierade linjer											
15/6 51	6·6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg	6	6	6						
Utökning av dubbelspårslinjer:											
15/6 51	9·4	(Björnlunda)—Stjärnhov ..	4	1	4	15/6 52	13·8	(Falköping C)—Flöby	5	5	8
"	11·0	(Mjölby)—(Strålsnäs)	11	10	11	"	6·5	(Alvesta)—Blädinge	11	10	11
"	11·9	Tidan—(Ulvåker)	8	5	8	29/9 52	7·5	(Blädinge)—Vislanda	11	10	11
12/12 51	4·3	(Moholm)—(Tidan)	8	5	8	15/12 52	9·0	(Flöby)—Källeryd	5	5	8
Tåg färjeleder:											
5/10 52	107·0	Trelleborg—Sassnitz ² nedlagd	10	10		5/10 52	170·0	Trelleborg—Warnemünde ² åter öppnad	10	10	

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

² Hela sträckan räknad som tillhörig SJ.

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
	stationsinspektor				sta- tions- mästare										
	i lönegrad Ca														
	nr	32	31	29	27	25	23	20								17
A n t a l															
1	—	—	2	2	4	8	11	12	7	23	16	18	20	43	166
3	—	2	1	2	1	3	8	9	2	7	12	22	3	4	76
4	—	—	—	2	1	7	14	8	2	6	9	7	3	—	59
24	2	—	1	3	1	1	—	—	10	—	—	3	2	—	23
37	—	—	—	—	1	—	2	5	—	4	35	14	1	4	66
I D	2	2	4	9	8	19	35	34	21	40	72	64	29	51	390
5	1	2	—	—	—	1	—	—	5	1	2	1	2	—	15
6	—	—	3	—	3	4	12	9	3	17	35	18	5	26	135
8	—	—	2	3	3	2	18	14	3	12	4	48	10	—	119
9	—	—	1	1	2	7	24	17	1	18	13	27	5	10	126
36	—	—	—	—	3	1	7	8	—	33	36	54	9	2	153
II D	1	2	6	4	11	15	61	48	12	81	90	148	31	38	548
10	1	—	2	3	1	5	7	9	8	13	7	10	3	—	69
11	—	1	1	—	5	6	14	13	—	10	13	7	5	2	77
12	—	1	—	2	1	11	24	18	6	15	22	11	4	—	115
23	—	—	—	1	—	7	8	25	—	44	25	21	9	—	140
30	—	—	1	—	—	1	6	16	2	20	29	9	16	—	100
III D	1	2	4	6	7	30	59	81	16	102	96	58	37	2	501
13	—	—	1	—	—	5	11	10	1	3	30	37	6	24	128
14	—	—	2	2	—	3	12	20	2	18	27	59	7	41	193
15	—	—	—	2	3	3	19	16	2	24	2	25	4	3	103
16	—	—	—	1	1	2	3	9	1	15	37	22	4	10	105
IV D	—	—	3	5	4	13	45	55	6	60	96	143	21	78	529
19	—	—	3	—	—	—	6	5	2	23	4	14	6	—	63
20	—	—	1	—	3	3	7	4	—	10	80	41	11	23	183
21	—	—	—	4	3	3	7	12	—	10	27	62	6	21	155
V D	—	—	4	4	6	6	20	21	2	43	111	117	23	44	401
25	—	1	—	—	2	3	18	18	—	19	38	14	1	23	137
26	—	—	1	1	3	1	10	13	3	5	14	13	2	—	66
27	—	—	1	—	—	—	10	22	2	24	84	18	5	34	200
29	—	—	—	1	2	—	6	22	2	29	35	26	7	7	137
32	—	—	1	1	1	6	11	16	3	12	27	3	11	23	115
VI D	—	1	3	3	8	10	55	91	10	89	198	74	26	87	655
33	—	—	—	1	3	2	18	10	—	14	26	43	4	29	150
34	—	—	2	1	3	5	12	15	4	22	15	18	8	9	114
35	—	—	2	—	2	3	5	5	4	13	17	28	14	—	93
VII D	—	—	4	2	8	10	35	30	8	49	58	89	26	38	357
2	—	1	2	2	—	2	14	12	2	14	18	17	2	14	100
38	—	—	—	—	2	4	9	12	1	29	62	8	12	51	190
VIII D	—	1	2	2	2	6	23	24	3	43	80	25	14	65	290
Hela SJ	4	8	30	35	54	109	333	384	78	507	801	718	207	403	13 671

¹ Här till 13 järnvägsanstalter vid av SJ trafikerade enskilda järnvägar.

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

Bansektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	O m f a t t n i n g (Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav dubbel- spår
1	2	3	4	5
I Distriktet		Stockholm		
3	Krylbo—(Fagersta C)—(Mjölby); Örebro S—(Svartå) . .	Örebro	307·7	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	324·3	119·1
24	(Krylbo)—Uppsala C—Stockholm C—Älvsjö med Uppsala N—Ekebybruk, Tomtebodå—Värtan, Albano—(Stockholm Ö), Karlberg—Stockholm N och Älvsjö—Liljeholmen; Tomtebodå—Spånga	Stockholm	211·0	82·6
31	(Ludvika)—Tillberga—(Spånga); Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg; Ramnäs—Kolbäck; Köping—Tillberga; (Sala)—Tillberga; (Heby)—Enköpings hamn; (Ekebybruk)—Enköping; Morgårdshammar—Morgårdshammars verkstad och Klackberg—Norberg	Västerås	395·2	—
	Köping—Uttersberg—Riddarhyttan (spårvidd 1·093 m)		57·3	—
37	Lärbro—Burgsvik; Slite—Hablingbo (spårvidd 0·891 m)	Visby	198·5	—
	Summa		1 493·9	232·1
II Distriktet		Göteborg		
5	Göteborg-Tingstad—Göteborg C—Almedal; Lärje rbg—Göteborg N; (Falköping C)—Göteborg C.	Göteborg	130·8	68·0
	Lärje—Göteborg Västgöta (spårvidd 0·891 m).		10·2	—
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Kristinehamn—Svartå—(Laxå) med Kil—Fryksta och Kil—Torsby; Särna—Vansbro—Kristinehamn med Nyhyttan—Finnshyttan.	Kristinehamn	624·5	—
8	(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Nässjö); Skövde—Karlsborg; Jönköping C—Jordbron; Vartofta—(Tidaholm).	Falköping	322·1	140·4
9	Strömstad—Uddevalå C—(Göteborg-Tingstad); Smedberg—Lysekil; Uddevalla C—Uddevalå hamn; (Almedal)—Söndrum; (Almedal)—(Borås C).	Göteborg	419·2	—
	Bengtstors V—Uddevalå hamn (spårvidd 0·891 m).		89·0	—
36	(Gårdsjö)—Skara—(Vara)—(Lärje); (Gullspång)—Torved; Mariestad—(Moholm); Forshem—Lidköping—(Håkantorp)—Tumleberg; Lidköping—(Stenstorp)—Hjo; Axvall—(Skövde); Svensbro—Tidaholm; (Trollhättan)—Nossebro; Kinne-Kleva—Källby (samtliga bandelar smalspåriga, 0·891 m)	Lidköping	490·1	—
	Summa		2 085·8	208·4

indelning

kostnader m. m. år 1952

Spårlängd vid årets slut					Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)		
Huvudspår	Sidospår		Totalt	Härav elektrifierade spår	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Nybygg- nads- o. förändrings- arbeten	Totalt	Bm- avdel- ningar	Spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	Meter bro- längd
	Perma- nenta	Icke perma- nenta								
Km					11	12	13	14	15	16
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
338·1	228·8	4·7	571·6	546·2	5 789	12 257	18 046	7	1 209	1 357
442·8	110·3	7·1	560·2	555·3	6 861	8 051	14 912	8	839	1 173
286·3	318·4	—	604·7	498·7	7 534	10 081	17 614	7	2 108	2 787
395·2	138·8	3·2	537·1	216·8	} 4 452	5 141	9 593	9	{ 812	1 011
57·3	13·5	—	70·8	—						
198·5	31·8	0·9	231·2	—	719	167	885	3	255	181
1 718·2	841·5	15·9	2 575·6	1 817·0	25 354	35 697	61 051	34	5 353	6 556
198·8	292·8	5·0	496·5	321·0	} 6 606	15 983	22 589	7	{ 1 676	3 097
10·2	16·5	—	26·7	—						
624·5	186·5	10·2	821·2	327·9	6 526	3 434	9 959	13	1 064	2 719
462·4	120·5	4·7	587·6	540·5	6 272	2 530	8 803	8	874	1 308
419·2	128·0	4·4	551·6	529·3	7 393	2 830	10 224	12	731	1 678
89·0	16·8	0·6	106·4	—	735	116	851	2	132	204
490·1	94·9	5·2	590·2	—	3 591	3 964	7 555	9	762	939
2 294·1	856·0	30·1	3 180·3	1 718·7	31 123	28 858	59 981	51	5 345	10 417

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

Bansektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav dubbel-spår
		Km		
1	2	3	4	5
III Distriktet		Malmö		
10	Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F; Trelleborg C—Trelleborg Ö; Malmö V—Södervärn; Malmö C—Östervärn; (Raus)—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Landskrona—Kävlinge—Lund C; Teekomatorp—Arlöv			
11	(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm); Nässjö—Oskarshamn	Malmö	247·2	85·0
12	(Halmstad rbg)—(Teekomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Astorp—Mölle; Hälsingborg C—(Hässleholm) med Ramlösa—Raus; Klippan—(Eslöv); Billesholm—(Landskrona); (Värnamo)—Kärreberga	Nässjö	426·5 34·6	137·0 —
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—Smygehavn; (Brösarp)—Gärnsås—Köpingebro; S:t Olof—Tomelilla	Hälsingborg	535·8	3·1
30	(Hässleholm)—Kristianstad C—Åhus; (Älmhult)—Kristianstad C; Kristianstad C—(Eslöv); Långebro—Brösarp; (Hästveda)—Karpalund; Färlöv—Strö och (Älmhult)—(Sölvesborg)	Ystad	521·1	—
	Summa	Kristianstad	327·7	—
			2 092·9	225·2
IV Distriktet		Östersund		
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—Änge—(Ljusdal); Änge—Sundsvall C—(Hudiksvall)	Sundsvall	453·1 19·5	— —
15	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0·891 m)			
16	Ljusdal—Bollnäs—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—(Gävle C); Kilafors—Söderhamn C	Storvik	456·4	—
17	(Brunflo)—(Vansbro); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med Göringen—Dalfors	Orsa	568·5	—
17	(Storuman)—Hoting—(Forsmo); (Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C)	Sollefteå	446·6	—
	Summa		2 360·5	—
V Distriktet		Luleå		
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	416·8	—
21	(Jörn)—Hällnäs—Forsmo—(Långsele); Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik	Umeå	495·2	—
23	(Gällivare)—Arvidsjaur; (Jörn)—Arvidsjaur—Storuman—(Hällnäs)	Storuman	675·5	—
	Summa		2 034·8	—

kostnader m. m. år 1952

Spårlängd vid årets slut					Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)		
Huvudspår	Sidospår		Totalt	Härv elektrifierade spår	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Nybygg- nads- o. förändrings- arbeten	Totalt	Bm- avdelningar	Spår- växlar ut- tryckta i enkla dylåka	Meter bro- längd
	Perma- nenta	Icke perma- nenta								
Km										
6	7	8	9	10	11.	12	13	14	15	16
332·2	241·3	3·7	577·3	524·3	7 739	6 425	14 164	7	1 671	1 858
563·6	175·6	5·2	744·3	538·1	} 5 275	11 113	16 388	12	{ 1 124	783
34·6	4·8	—	39·4	—							39	19
539·0	195·1	4·9	738·9	499·0	5 435	2 758	8 193	13	1 252	1 711
521·1	140·9	6·7	668·6	—	5 009	733	5 742	10	982	767
327·7	87·8	6·7	422·1	—	3 094	1 288	4 382	6	577	602
2 314·0	845·4	27·2	3 190·6	1 561·4	26 551	22 317	48 868	48	5 645	5 740
416·5	88·5	2·3	507·4	299·8	6 862	3 752	10 614	9	425	1 951
453·1	136·7	12·8	602·5	477·2	} 5 093	2 522	7 616	11	{ 654	1 430
19·5	4·0	—	23·5	—							29	50
456·4	173·0	8·8	638·3	326·5	5 714	2 016	7 730	12	912	2 673
568·5	67·0	5·2	640·7	—	4 249	1 657	5 906	10	393	1 400
446·6	56·1	8·9	511·6	—	3 769	1 346	5 115	9	353	1 938
2 360·5	525·4	38·0	2 923·9	1 103·5	25 687	11 293	36 981	51	2 766	9 442
200·6	85·1	4·9	290·6	276·7	5 638	3 696	9 334	7	461	322
246·7	70·4	2·7	319·8	307·4	5 801	5 371	11 172	9	347	747
414·1	102·8	6·8	523·8	203·4	4 967	1 584	6 550	9	535	1 951
495·2	113·1	9·9	618·2	420·2	6 317	5 242	11 559	11	546	2 589
675·5	52·3	9·8	737·6	—	3 833	595	4 428	12	289	2 151
2 032·1	423·8	34·1	2 490·0	1 207·7	26 556	16 488	43 043	48	2 178	7 759

Bansektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	O m f a t t n i n g (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav dubbel- spår
1	2	3	4	5
VI Distriktet		Borås		
25	Borås C—(Värnamo)—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Ulricehamn)—(Jönköping C); (Uddevalla C)—(Öxnered)—(Herrljunga)— Borås C —(Varberg) Limmared—(Ullared)—(Falkenberg) (spårv. 0'891 m) ..	Borås	481'3	—
26	(Nässjö)—Kalmars C; Nybro—Emmaboda; (Alvesta)— (Växjö)—Karlskrona C och N.		Kalmars	102'1
27	Kalmars V—Kalmars C (spårvidd 0'891 m)	Kalmars		323'5
	(Räppe)—(Duvetorp) (spårvidd 1'435 m)			1'9
	(Bramstorp)—Växjö (spårvidd 1'067 m)	Växjö	1'4	—
	(Hultsfred)—(Åseda)—Växjö; (Oskarshamn)—(Sävsjöström)—Brittatorp; (Berga)—(Kalmars V)—(Torsås); Ljungbyholm—Påryd; Mönsterås—Fagerhult; (Sävsjö)—(Vetlanda)—(Målilla); Böda—Ottensby (spårvidd 0'891 m)			0'2
29	Sölvesborg—(Näsum) (spårvidd 1'435 m)	Karlshamn	665'6	—
	Bergkvara—Torsås—(Gullberna); (Karlskrona N)— (Gullberna)—(Kristianstad C); Ronneby—Ronneby- redd; Bredåkra—(Växjö); Kvarnamåla—Norråryd; Skedalshed—Bolmen—Karlshamn C; Sölvesborg— Hörviken (spårv. 1'067 m)			0'4
32	Halmstad C—Värnamo—(Nässjö); Vaggeryd—(Jord- bron); Reftele—(Hestra); Landeryd—(Limmared)— (Falköping S); Kinnared—(Varberg); Torup—Hylte- bruk; (Söndrum)— Halmstad rbg	Halmstad	491'5	—
	Halmstad Ö—(Skedalshed) (spårvidd 1'067 m)			480'3
	Summa		2'5	—
			2 550'5	—
VII Distriktet		Göteborg		
33	(Kil)—(Lärje rbg); Alvhem—Lilla Edet; (Kornsjö)— Mellerud; (Arvika)—Billingsfors—Mellerud; Beted —Skillingsfors; Årjäng—Åmål	Göteborg		
34	(Falun C)—Ludvika—(Kil); Daglösen—Filipstad V; Älvdalen—(Mora)—(Falun); Rättvik— Borlänge — (Krylbo); (Falun C)—Björbo; (Vansbro)—Ludvika		Borlänge	551'8
35	Falun—(Storvik)—Gävle C/N med Gävle C—Korsnäs- verken; (Ockelbo)—Gävle C; Gävle C—(Uppsala C) med Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Dannemora; Hagström—(Sala)	Falun		662'5
	Summa		361'4	—
			1 575'7	—
VIII Distriktet		Norrköping		
2	(Järna)—Mjölby; Mjölby—(Hästhölm); Åby—(Kat- rineholm); Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka- Säby—(Åtvidaberg)	Norrköping		
38	(Örebro S)—(Pålsboda)—(Kimstad)—Norrköping Ö med (Kimstad)—(Norsholm); Norrköping Ö—Arkö- sund; Kummelby—Valdemarsvik; (Norsholm)— Västervik; Jenny—(Hultsfred) med Spångenäs— (Vimmerby); Ringstorp—(Linköping C)—(Fågelsta) — Vadstena —Ödeshög med Bränninge—(Skänninge); Klockrike — Borensberg ; Fornåsa —(Motala C) (spår- vidd 0'891 m)			406'7	87'2
	Summa	Norrköping	584'8	—
			991'5	87'2
	Summa för hela SJ		15 185'8	752'8

Spårlängd vid årets slut					Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)		
Huvudspår	Sidospår		Totalt	Härav elektrifierade spår	Drift o. underhåll samt hyresverksamhet	Nybygg- nads- o. förändrings- arbe- ten	Totalt	Bm- avdel- ningar	Spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	Meter bro- längd
	Perma- nenta	Icke perma- nenta								
Km										
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
481·3	107·9	5·3	594·5	251·7	6 018	3 539	9 557	12	682	1 382
102·1	11·7	0·4	114·3	—	430	2	432	1	115	225
323·5	82·6	2·6	408·5	—	} 3 305	} 3 229	} 6 534	} 7	{ 555	} 762
1·9	10·8	—	12·6	—						
1·4	9·0	—	10·4	—						
0·2	2·3	—	2·5	—						
					} 3 822	} 990	} 4 812	} 10	{ 50	} 1 128
665·6	98·3	6·6	770·5	—	} 4 873	} 1 799	} 6 673	} 9	{ 895	} 1 301
0·4	2·7	—	3·1	—						
491·5	101·6	5·0	598·1	—						
480·3	108·7	3·8	592·8	22·3	} 3 818	} 2 278	} 6 096	} 9	{ 744	} 1 050
2·5	6·9	—	9·3	—						
2 550·5	542·4	23·6	3 116·5	274·0	22 267	11 837	34 105	48	3 917	5 849
550·8	146·1	5·6	702·5	369·4	9 156	4 526	13 682	11	853	1 921
662·5	188·3	4·9	855·7	416·5	7 291	2 856	10 146	13	1 054	2 440
361·4	189·8	6·8	557·9	342·3	4 831	4 088	8 919	8	988	1 354
1 574·7	524·2	17·3	2 116·1	1 128·2	21 278	11 469	32 747	32	2 895	5 715
493·9	141·2	5·9	641·0	426·2	5 782	2 031	7 813	11	909	1 212
584·8	133·5	8·1	726·5	82·9	3 682	893	4 575	8	968	1 356
1 078·7	274·7	14·0	1 367·5	509·1	9 464	2 924	12 388	19	1 877	2 568
15 927·0	1 4 833·4	200·2	20 960·5	9 319·6	188 279	140 884	329 163	331	29 976	54 046

¹ Härav 82·3 km inom verkstadsområden belägna spår, vilkas underhåll icke bekostas av banavdelningen. Vidare ingå vissa SJ ej tillhöriga men av banavdelningen underhållna spår, nämligen 22·1 km av Stockholms stad och 81·2 km av Göteborgs stad tillhöriga industri- och hamnspår. I längden av permanenta sidospår ingå 536·1 km industri- och hamnspår tillhörande SJ men däremot icke en del andra spår av samma slag i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 1 358·6 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls av SJ.

G. Maskinsektionernas

Maskinsektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierat
I Distriktet		Stockholm		
1	(Krylbo)—(Sala)—Stockholm C—Älvsjö med Tomteboda—Värtan, Albano—(Stockholm Ö), Karlberg—Stockholm N och Älvsjö—Liljeholmen; Tomteboda—Spånga; Älvsjö—(Järna)—(Hallsberg) med Södertälje S—Södertälje C; Södertälje S—(Eskilstuna C)—Nybybruk med Läggesta—Mariefred och Åkers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebokvarn ¹	Stockholm	² 522	² 507
31	Krylbo—Hallsberg—(Mjölby); Örebro S—(Svartå); (Uppsala N)—Enköping; (Ludvika)—Tillberga—(Spånga); Sala—Tillberga—Köping; (Heby)—Enköping; Ramnäs—Kolbäck; Kärrgruvan—Ängelsberg	Västerås	} ³ 701	} 437
	Köping—Riddarhyttan (spårvidd 1'093 m .....				57	—
37	Lärbro—Burgsvik; Slite—Habblingbo (spårvidd 0'891 m)	Visby	199	—
	Summa		1 479	943
II Distriktet		Göteborg		
5	Strömstad—Uddevalla C—Göteborg-Tingstad—Gubbero; Smedberg—Lysekil; Uddevalla C—Uddevalla hamn; Göteborg C—Almedal—(Varberg)—(Falkenberg)—Söndrum; Almedal—(Borås C); (Hallsberg)—(Laxå)—Göteborg C; Skövde—Karlsborg; Falköping C—(Nässjö); Vartofta—(Tidaholm); Bengtsfors V—(Bäckefors)—Uddevalla hamn (spårvidd 0'891 m)	Göteborg	} ⁴ 867	} 841
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Laxå med Kil—Fryksta; Torsby—Kil; Särna—Vansbro—(Herrhult)—Kristinehamn med Nyhyttan—Finnshyttan, ...	Kristinehamn	624	212
36	(Gårdsjö)—Skara—(Vara)—Lärje—Göteborg Västgöta; (Gullspång)—Torved; Mariestad—(Moholm); Forshem—Lidköping—(Häkantorp)—Tumleberg; Källby—Kinne-Kleva; (Trollhättan)—Nossebro; Lidköping—(Skövde); Axvall—(Stenstorp)—Hjo med Svensbro—Tidaholm (samtliga bandelar smalspåriga, 0'891 m)	Skara	501	—
	Summa		2 080	1 053

¹ Härtill Spånga—Lövsta och Sundbyberg—Ulvsundasjöns järnvägar, 7 km (tillhörande Stockholms stad).

² * Nyboda—Stockholms slakthus med Årsta växel—Östberga växel, 5 km.

³ * Örebro S—Skebäck, 5 km.

⁴ * Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5 km (tillhörande Göteborgs stad).

Förvaltningsindelning

omfattning

M a s k i n s e k t i o n e r		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	O m f a t t n i n g (Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektri- fierat
			Km	
III Distriktet				
10	(Mjölby)—Malmö C—Trelleborg F; (Halmstad rbg)—Arlöv; Veinge—Hässleholm; Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Hässleholm—Hälsingborg C; Klippan—Eslöv; Billeholm—Landskrona; Ramlösa—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Landskrona—Lund C; (Värnamo)—Kärreberga; Nässjö—Oskarshamn; färjelederna Trelleborgs färjestation—Warne- münde (hela sträckan 170 km) samt Trelleborgs färjestation—Odra Port, Malmö färjestation—Köpenhamn och Hälsingborgs färjestation—Helsingör (halva sträckorna, resp 110, 15 och 2 km) Eksjö—Österbymo (spårvidd 0'891 m)	Malmö	1 490	830
28	(Eslöv)—Ystad—Södervärn—Malmö V; (Lund C)—Svedala—(Trelleborg C); Östervärn—Simrishamn; Dalby—Bjarsjölagård; Barsebäckshamn—(Kävlinge)—(Örtofta)—Sjöbo; Södervärn—Trelleborg Ö; (Trelleborg C)—Rydsgård; Vellinge—Falsterbo; Börringe—Smygehamn; (Hässleholm)—Kristianstad C—Åhus; (Älmhult)—Kristianstad C; (Hästveda)—Karpalund; Kristianstad C—(Eslöv); Långebro—Köpingebro; S:t Olof—Tomelilla	Malmö			35	—
	Summa	Ystad	800	—
			2 325	830
IV Distriktet				
13	(Storuman)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; gränsen mot Norge—Storlien—Östersund C; Brunflo—Mora—(Vansbro); Sveg—Hede; Mora—Mora-Noret	Östersund	943	162
14	(Östersund C)—(Brunflo)—Änge—Sundsvall C; Långsele—Bräcke; (Hoting)—(Forsmo); Långsele—Härnösand—(Hudiksvall)	Änge	719	327
15	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0'891 m)		19	—
	(Änge)—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—(Gävle C); Kilafors—Söderhamn; Bollnäs—(Orsa) med Göringen—Dalfors	Bollnäs	687	326
	Summa		2 368	815
V Distriktet				
19	Gränsen mot Norge—Riksgränsen—(Boden C)—Luleå med Gällivare—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle	Luleå		
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; (Gällivare)—(Storuman); Karungi—Övertorneå; Älvsbyn—Piteå; Arvidsjaur—Jörn	Kiruna	449	449
21	(Jörn)—(Långsele); Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Storuman—Hällnäs; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik	Boden	921	143
	Summa	Vännäs	² 662	355
			2 033	948

¹ Härtill Ängelholm—Klippan, 28 km.² , Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25 km.

Maskinsektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektri- fierad
			Km	
VI Distriktet		Borås		
25	Borås C—Värnamo—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Jönköping C); (Uddevalla C) — (Öxnered) — (Herrljunga) — Borås C—Varberg ; (Nässjö)—Värna- mo—Halmstad C; Vaggeryd—Jönköpings hamn; Hestra—Reftele; (Falköping S)—Limmared—Land- eryd; Kinnared—Varberg; Torup—Hyltebruk; (Sönd- rum) — Halmstad rbg	Borås	971	226
	Limmared—Ullared—Falkenberg (spårvidd 0·891 m) ..		102	—
27	(Nässjö)—Kalmar S—Kalmar C; Nybro—Emmaboda; (Alvesta)—Emmaboda—Karlskrona C och N; (Älm- hult)—Sölvesborg	Växjö	398	—
	(Hultsfred)—Åseda—Växjö; (Oskarshamn)—Brittatorp; (Berga)—Kalmar V—Torsås; Mönsterås—Fagerhult; (Sävsjö)—(Målilla); Kalmar V—Kalmar C; Ljungby- holm—Påryd; Böda—Ottensby (spårvidd 0·891 m) ..		672	—
	Bergkvara—Torsås—Gullberna; Karlskrona N—Gull- berna—(Kristianstad C); Växjö—Bredåkra; Kvarna- måla—Norråryd; Halmstad Ö—(Ljungby)—(Vislanda) —Karlskrona C; Sölvesborg—Hörviken (spårvidd 1·067 m)		494	—
	Summa		2 638	226
VII Distriktet		Göteborg		
33	(Ludvika) —(Ställdalen)—(Kil)—Lärje rbg—Göteborg N; Daglösen—Filipstad V; Alvhem—Lilla Edet; (Korn- sjö) — Mellerud ; (Arvika)—(Billingsfors)—Mellerud med Beted—Skillingsfors; Åmål—Årjäng	Åmål	741	472
35	Gävle C/N —(Storvik)—Falun—Ludvika med Gävle C— Korsnäsverken; Älvdalen—(Mora); (Mora-Noret)— Falun C; Falun C—(Björbo); (Vansbro)—Ludvika; Rättvik—Borlänge—(Krylbo); (Ockelbo) — Gävle C ; Gävle C —(Uppsala C) med Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Dannemora; Hagaström—(Sala).....	Gävle	847	377
	Summa		1 588	849

sektionernas omfattning

M a s k i n s e k t i o n e r		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	O m f a t t n i n g (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektri- fierat
			Km	
	VIII Distriktet	Norrköping		
2	Järna—Mjölby—Hästholmen; Åby—(Katrineholm); Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—Åtvida- berg (Örebro S)—(Pålsboda)—Kimstad—Norrköping Ö med Kimstad—Norsholm; Norrköping Ö—Arkösund; Kummelby—Valdemarsvik; Norsholm—Västervik; Jenny—(Hultsfred) med Spångenäs—Vimmerby; Ringstorp—Linköping C—(Fågelsta)—Vadstena— Ödeshög; Bränninge—(Skänninge); Kloekrike—Bo- rensberg; Fornåsa—(Motala C) (spårvidd 0'891 m)..	Norrköping	409	236
	Summa		588	72
	Summa för hela SJ		996	307
			1 15 433	2 5 971

¹ Efter avdrag av 25 km för dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

² Härav 4 km dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

H. Trafiksektionernas

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierat
			Km	
I Distriktet				
1	(Krylbo)—(Ulriksdal); Uppsala N—Enköping; (Ludvika)—Tillberga—(Spånga); Sala—Tillberga—Köping; Heby—Enköping; Ramnäs—Kolbäck; Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg	Stockholm	552	288
	Köping—Riddarhyttan (spårvidd 1'093 m)	Stockholm	57	—
3	Krylbo—(Fagersta C)—(Mjölby); Örebro S—(Svartå) ..	Örebro	302	302
4	(Älvsjö)—(Hallsberg) med Södertälje S—Södertälje C; Södertälje S—(Eskilstuna C)—Nybybruk med Läggesta—Mariefred och Åkers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebokvarn	Stockholm	323	315
24	Ulriksdal—Stockholm C—Älvsjö med Tomtebodavärtan, Albano—(Stockholm Ö), Karlberg—Stockholm N och Älvsjö—Liljeholmen; Tomtebodavärtan—Spånga ²	Stockholm	345	338
37	Lärbo—Burgsvik; Slite—Hablingbo (spårvidd 0'891 m)	Visby	199	—
	Summa		1 479	943
II Distriktet				
5	Göteborg-Tingstad—Göteborg C—Almedal; Lärje rbg—Göteborg N; Frändtorp—Göteborg C	Göteborg	418	18
	Lärje—Göteborg Västgöta (spårvidd 0'891 m)	Göteborg	7	—
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—(Laxå) med Kil—Fryksta; Torsby—Kil; Särna—Vansbro—(Herrhult)—Kristinehamn med Nyhyttan—Finnshyttan ...	Kristinehamn	624	212
8	(Hallsberg)—Falköping C—(Frändtorp); Skövde—Karlsborg; Falköping C—(Nässjö); Vartofta—(Tidaholm); Jönköping C—Jordbron	Falköping	434	409
9	Strömstad—(Göteborg-Tingstad); Smedberg—Lysekil; (Almedal)—Söndrum; (Almedal)—(Borås C)	Göteborg	418	418
	Bengtstors V—(Bäckefors)—Uddevalle hamn (spårvidd 0'891 m)	Göteborg	89	—
36	(Gårdsjö)—Skara—(Vara)—(Lärje); (Gullspång)—Torved; Mariestad—(Moholm); Forshem—Lidköping—(Häkantorp)—Tumleberg; Källby—Kinne-Kleva; (Trollhättan)—Nossebro; Lidköping—(Skövde); Axvall—(Stenstorp)—Hjo med Svensbro—Tidaholm (samtliga bandelar smalspåriga, 0'891 m)	Skara	494	—
	Summa		2 084	1 057

¹ Härtill Örebro S—Skebäck, 5 km.

² » Spånga—Lövsta och Sundbyberg—Ulvundasjöns järnvägar, 7 km (tillhörande Stockholms stad)

³ » Nyboda—Stockholms slakthus med Årsta växel—Östberga växel, 5 km.

⁴ » Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5 km (tillhörande Göteborgs stad).

Förvaltningsindelning

omfattning

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn anger, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierat
Km				
III Distriktet				
10	Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F ; Trelleborg C—Trelleborg Ö; Malmö V—Södervärn; Malmö C—Östervärn; (Raus)—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Landskrona—Lund C; Teekomatorp—Arlöv ; färjelederna Trelleborg F—Warnemünde (hela sträckan 170 km) samt Trelleborg F—Odra Port och Malmö F—Köpenhamn (halva sträckorna resp 110 och 15 km).....	Malmö	531	229
11	(Mjölby)—(Hässleholm); Nässjö—Oskarshamn	Nässjö	422	274
	Eksjö—Österbymo (spårvidd 0·891 m)			
12	(Halmstad rbg)—(Teekomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; (Hässleholm)—Hälsingborg C med Ramlösa—Raus; Klippan—(Eslöv); Billesholm—(Landskrona); (Värnamo)—Käreberga; färjeleden Hälsingborg F—Helsingör (halva sträckan, 2 km)	Hälsingborg	1 544	328
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—Smygehamn; (Brösarp)—Köpingebro; S:t Olof—Tomelilla.....	Ystad	534	—
30	(Hässleholm)—Kristianstad C—Åhus; (Älmhult)—Kristianstad C; Kristianstad C—(Eslöv); Långebro—Brösarp; (Hästveda)—Karpalund; (Älmhult)—(Sölvesborg)	Kristianstad	331	—
	Summa		2 397	830
IV Distriktet				
Östersund				
13	(Storuman)—Hoting—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; gränsen mot Norge— Storlien—(Bräcke)	Östersund	563	233
14	(Hoting)—(Forsmo)— Långsele—Härnösand—(Hudiksvall); Långsele—Bräcke—Ånge—Sundsvall C	Ånge	662	270
	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0·891 m)			
15	(Ånge)—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—(Gävle C); Kilafors—Söderhamn C	Bollnäs	565	326
16	(Brunflo)—(Vansbro); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med Göringen—Dalfors	Orsa	571	—
	Summa		2 381	829

1 Härtill Ängelholm—Klippan, 28 km.

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierat
V Distriktet		Luleå		
19	Gränsen mot Norge—Riksgränsen—(Boden C)—Luleå med Gällivare—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle	Luleå	449	449
20	Gränsen mot Finland—Haparanda— Boden C—Jörn ; (Gällivare)—(Storuman); Karungi—Övertorneå; Älvsbyn—Piteå; Arvidsjaur—Jörn	Boden	921	143
21	(Jörn)—Forsmo ; Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Storuman—Hällnäs; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik C	Umeå	1 648	341
	Summa		2 019	933
VI Distriktet		Borås		
25	Borås C—(Värnamo)—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Ulricehamn)—(Jönköping C); (Uddevalla C)—(Öxnered)—(Herrljunga)— Borås C—(Varberg) ; (Uddevalla C)—(Uddevalla hamn)	Borås	490	217
	Limmared—(Ullared)—(Falkenberg) (spårvidd 0·891 m)			
26	(Nässjö)—(Kalmar S); Nybro—Emmaboda; (Alvesta)—Växjö—Karlskrona C	Växjö	324	—
27	(Hultsfred)—(Åseda)—(Växjö); (Oskarshamn)—(Sävsjöström)—Brittatorp; (Berga)—Kalmar V—(Torsås); Mönsterås—Fagerhult; Kalmar C—Kalmar V; Kalmar C—Kalmar S; Ljungbyholm—Påryd; (Sävsjö)—(Vetlanda)—(Målilla); Böda—Ottensby (spårvidd 2)	Kalmar	674	—
29	Bergkvara—Torsås—(Gullberna); (Karlskrona N)—(Gullberna)—(Kristianstad C); (Växjö)—Bredåkra; Kvarnamåla—Norrård; (Halmstad Ö)—(Ljungby)—(Vislanda)—Karlskrona C; Sölvesborg—Hörviken (samtliga bandelar smalspåriga, 1·067 m)	Ronneby	494	—
32	Halmstad C—Värnamo—(Nässjö); Vaggeryd—(Jordbron); Reftele—(Hestra); Landeryd—(Limmared)—(Falköping S); Kinnared—(Varberg); Torup—Hyltebruk; (Söndrum)— Halmstad rbg ; Halmstad Ö	Halmstad	482	8
	Summa		2 566	226

¹ Härtill Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25 km.

² Kalmar C—Kalmar S (1 km) normalspår; övriga smalspår, 0·891 m.

sektionernas omfattning

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor voro elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierat
			Km	
VII Distriktet		Göteborg		
33	(Kil)—(Lärje rbg); Alvhem—Lilla Edet; (Kornsjö)—Mellerud; (Arvika)—(Billingsfors)—Mellerud med Beted—Skillingsfors; Åmål—Ärjäng.....	Göteborg	553	292
34	Falun C—(Ställdalen)—(Kil); Daglösen—Filipstad V; Älvdalen—(Mora)—Falun C; Falun C—Björbo; (Vansbro)—Ludvika; Rättvik—Borlänge—(Krylbo)	Falun	666	310
35	Gävle C/N—(Storvik)—(Falun C) med Gävle C—Korsnäsverken; (Ockelbo)—Gävle C; Gävle C—(Uppsala C) med Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Danne-mora; Hagaström—(Sala)	Gävle	367	243
	Summa		1 586	845
VIII Distriktet		Norrköping		
2	(Järna)—Mjölby—(Hästholmen); Åby—(Katrineholm); Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—(Åtvidaberg)	Norrköping	409	236
38	(Örebro S)—(Pålsboda)—(Kimstad)—Norrköping Ö med (Kimstad)—(Norsholm); Norrköping Ö—Arkösund; Kummelby—Valdemarsvik; (Norsholm)—Västervik; Jenny—(Hultsfred) med Spångenäs—(Vimmerby); Ringstorp—Linköping C—(Fågelsta)—Vadstena—Ödeshög; Bränninge—(Skänninge); Kloek-rike—Borensberg; Fornåsa—(Motala C) (samtliga bandelar smalspåriga, 0'891 m)	Norrköping	588	72
	Summa		996	307
	Summa för hela SJ		15 483	5 971

¹ Efter avdrag av 25 km för dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

² Härav 4 km dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

Namn	Födelseort	Födelseår	Dödsår	Öfversigt
1.
2.
3.

1876

Namn	Födelseort	Födelseår	Dödsår	Öfversigt
1.
2.
3.

1877

Namn	Födelseort	Födelseår	Dödsår	Öfversigt
1.
2.
3.

Tab. 1 (forts.). Förvaltningsindelning

I. Biltrafiken.¹ Linjegrupperna vid årets slut

Linjegrupp	Väglängd, km		Linjegrupp	Väglängd, km	
	Koncessionerad, vid årets slut	Trafikerad, i medeltal för året		Koncessionerad, vid årets slut	Trafikerad, i medeltal för året
I Distriktet			Järpens.....	77	71
Gävle.....	232	233	Mattmars.....	173	171
Sala.....	144	119	Hälsinge.....	1 585	1 511
Tierps.....	626	566	Åsarne.....	158	131
Sigtuna.....	85	88	Hede.....	279	271
Solna.....	326	226	Svegs.....	543	533
Västerås.....	499	387	Kramfors.....	416	299
Ludvika.....	93	90	Summa	4 240	3 883
Köpings ²	296	144	V Distriktet		
Örebro.....	447	396	Övertorneå.....	116	116
Katrineholms.....	220	192	Skellefteå.....	121	84
Huddinge.....	206	149	Umeå.....	654	603
Gotlands.....	1 199	858	Örnsköldsviks.....	69	69
Summa	4 373	3 446	Summa	960	872
II Distriktet			VI Distriktet		
Arvika.....	343	311	Växjö.....	1 076	1 030
Skaraborgs ³ (vägbussar)	906	764	Blekinge.....	1 063	1 064
Skaraborgs ³ (lastbilar)	21	30	Borås ³	1 194	1 136
Älvsborgs ³ (vägbussar)	604	631	Kalmars.....	747	412
Älvsborgs ³ (lastbilar)	36	643	Vetlanda.....	221	225
Uddevalla ³	706	643	Gislaveds.....	400	525
Dingle.....	237	187	Hyltebruks.....	259	180
Onsala.....	101	101	Jönköpings.....	262	384
Kungälv.....	116	132	Malmbäcks.....	78	78
Lysekils.....	106	74	Oskarströms.....	384	369
Strömstads.....	309	272	Ulricehamns.....	241	243
Halmstads.....	411	362	Vaggeryds.....	139	119
Summa	3 896	3 506	Ölands.....	289	253
III Distriktet			Summa	6 353	6 018
Malmö.....	1 398	1 242	VIII Distriktet		
Kristianstads.....	687	510	Mjölby.....	447	447
Vislanda.....	401	365	Norrköpings.....	1 073	897
Nässjö.....	646	519	Västerviks.....	313	285
Hälsingborgs.....	1 665	1 577	Summa	1 833	1 629
Ystads.....	433	354	Summa (inkl. Övertorneå-linjen)	26 885	23 921
Summa	5 230	4 567			
IV Distriktet					
Östersunds.....	456	406			
Medelpads ⁴	553	489			

¹ GDG Biltrafik AB, Svenska Lastbil AB och Stockholms Läns Omnibus AB förvaltas fristaende från statens järnvägars i egen regi bedrivna biltrafik.

² Införlivad den 1/7 1952.

³ Rörande förändringar i billinjernas indelning den 1/8 1952, se cirk. A 9/52.

⁴ Inrättad den 1/5 1952 och omfattar förutvarande Ånge- och Stavrevikslinjerna.

Bansektion		Linjegrupp		Banmästaravdelning								Före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare
				Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stån- dare	
							Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig		
							Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
3	A	118	Ervalla—(Kumla) ¹	Örebro C	17'0	16'7	60'9	10'5	öbm	bm		
		119	Kumla—Hallsberg	Hallsberg	13'4	2'0'7	69'0	1'9	»	»		
	B	120	(Hallsberg)—(Karlsby) ³	Mariedam	—	53'8	12'0	10'8	bm	bfm		
		121	Karlsby—(Mjölby)	Motala V	—	40'8	19'7	3'6	öbm	bm		
		126	(Skinnskatteberg)—(Ervalla) ..	Frövi	—	58'6	25'3	2'6	»	»		
		129	Krylbo—(Fagersta C)—Skinns- katteberg	Krylbo	—	58'3	39'1	0'8	»	»		
	C	123	(Örebro S)—(Svartå) ⁴	Fjugesta	—	48'4	7'6	0'6	bm	bfm		
	4	A	104	(Älvsjö)—Uttran	Huddinge	17'0	—	9'6	—	öbm	bm	
			105	(Uttran)—Järna och Söder- tälje S—Södertälje C	Södertälje S	22'1	3'3	22'9	6'7	»	»	
		106	(Järna)—(Stjärnhov)	Gnesta	35'1	—	8'0	0'2	»	bfm		
		107	Stjärnhov—(Flen) och Skebo- kvarn—Malmköping ⁵	Sparreholm	8'0	27'4	8'1	0'5	bm	»		
		108	Flen—(Baggetorp)	Katrineholm	23'8	9'3	30'0	8'4	öbm	bm		
109		Baggetorp—(Hallsberg)	Vingåker	13'1	43'9	11'6	0'9	»	»			
C		137	(Södertälje S)—Åkers stycke- bruk—Strängnäs o. Läggesta —Mariefred	Nykvarn	—	57'1	12'7	7'8	»	bfm		
138		(Åkers styckebruk)—(Eskils- tuna C)—Nybybruk o. Stål- boga—(Malmköping)	Eskilstuna S	—	63'5	14'7	5'8	»	bm			
24		A	100	Stockholm C—(Tomteboda), (Tomteboda)—Värtan, Albano—(Stockholm Ö) och (Karlberg)—Stockholm N. ⁹	Stockholm C	2'6	—	25'3	1'0	»	»	
	101		(Stockholm C)—Ulriksdal och Tomteboda—Huvudsta, Hu- vudsta—Spånga, Spånga— Lövsta och Sundbyberg N —Ulvsunda ¹⁰	Tomteboda	5'0	—	72'2	4'7	»	»		
	103	(Stockholm C)—Älvsjö och Liljeholmen—Västberga	Stockholm S	7'9	2'2	63'1	22'6	»	»			
	112	(Ulriksdal)—Märsta	Rotebro	29'8	—	10'5	2'1	»	»			
	114	(Märsta)—Uppsala C och Upp- sala C—(Brunna), Uppsala N—Ekebybruk ¹³ , Uppsala C— (Storvreta) ¹⁴	Uppsala C	28'7	3'5	23'9	3'5	»	»			
	115	Brunna—Heby	Heby	—	44'2	12'0	0'2	bm	bfm			
116	(Heby)—(Krylbo)	Sala	—	47'6	12'9	1'5	öbm	»				
31	C	150	(Spånga)—(Krägga)	Bålsta	—	40'9	9'8	—	bm	»		
		151	Krägga—(Tillberga)	Enköping	—	48'4	17'4	1'0	öbm	bm		
		152	Tillberga—(Sala)	Tillberga	—	29'5	20'2	0'5	»	bfn		
		153	(Tillberga)—Ramnäs, (Kolbäck)—Ramnäs	Ramnäs	—	28'8	6'7	4'4	bm	»		

indelning

Bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor			Bevakningsgrupper			Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar				
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Antal	Medellängd huvudspår		Banförmännen	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			26			
	Dubbel-spår	Enkel-spår			Dubbel-spår	Enkel-spår			Väggkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal				
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26			
4	9:4	7:7	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	1 Härav 16:2 km B-linje Ervalla—(Örebro C) och 0:5 km C-linje Örebro S mot Svartå.			
2	7:0	—	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—				
5	—	10:7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	2 B-linje Hallsberg mot Åsbro.			
4	—	10:2	2	—	—	—	—	4	—	1	2	—	—				
5	—	11:7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	3 Sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5:1 km, och Hallsberg—gränsen mot 4 bs, 0:1 km, räknas till A-linjer.			
6	—	9:7	2	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—				
4	—	12:1	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	4 0:5 km från Örebro S mot Svartå tillhör b-mavd nr 118.			
2	8:5	—	3	2	8:5	—	—	2	—	—	—	—	—				
4	5:5	1:6	3	4	5:5	—	—	4	—	1	1	—	—	5 Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9:3 km, räknas till C-linjer.			
3	11:7	—	3	3	11:7	—	—	3	—	—	—	—	—				
4	8:0	9:1	6 3	4	8:0	9:1	—	4	—	—	—	—	—	6 Skebokvarn—(Flen) endast 2, Malmköping—Skebokvarn 1.			
4	7:1	7:2	2	1	23:8	9:3	—	4	—	—	—	—	—				
5	12:4	11:2	7 3	1	13:1	43:9	—	5	—	—	—	—	—				
4	—	14:3	2	4	—	14:3	—	4	3	—	—	—	4	7 Pålshoda—(Hallsberg) endast 2.			
5	—	12:7	8 2	2	—	27:7	—	5	1	—	—	1	—				
1	2:6	—	7	1	2:6	—	—	1	—	—	—	—	—	8 Stålboga—(Malmköping) endast 1.			
1	5:0	—	7	1	5:0	—	—	1	—	—	—	—	—				
3	4:3	0:5	11 7	1	8:5	1:0	—	3	—	—	—	—	—	9 C-linjer. Besiktigas vid behov.			
2	3:9	1:1	12 7	1	7:9	2:2	—	2	1	—	—	—	1				
3	9:9	—	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	10 C-linjer.			
4	7:2	0:9	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—				
1	—	11:5	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	11 Spånga—Lövsta och Sundbyberg N—Ulvunda bes. v. beh.			
4	—	11:0	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—				
4	—	11:9	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	12 Liljeholmen—Västberga besiktigas vid behov.			
5	—	8:2	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—				
5	—	9:7	2	—	—	—	—	5	1	—	—	—	1	13 C-linje. Besiktigas 1 gång per vecka.			
3	—	9:8	15 1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—				
3	—	9:5	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	14 B-linje.			
3	—	8:6	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—				
3	—	8:6	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	15 Tillberga bangård besiktigas 2 ggr per vecka.			

Bansektion		Banmästaravdelning									Före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare				
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår			Före- stån- dare			
							Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11					
31	C	154	(Ramnäs)—(Fagersta C) och Ängelsberg—(Snyten)— Kärrgruvan	Ängelsberg	—	33·5	6·1	1·7	öbm	bfm					
			155		Fagersta C—(Ludvika) ¹	Fagersta C	—	53·4			22·6	20·1	»	bm	
			158		(Tillberga)—Västerås V	Västerås C	—	12·8			19·9	34·4	»	»	
			159		(Västerås V)—Köping	Köping—Riddarhyttan	Kolbäck	—			32·7	16·5	0·8	bm	bfm
								—			57·3	13·5	—		
			160		(Ekebybruk)—(Enköping) och (Enköping)—(Heby)	Enköping	—	74·4			6·1	—	»	»	
37	C	161	Lärbro—Visby—(Romakloster)	Visby	—	57·6	10·7	5·7	bm	bv					
			162	Romakloster—Burgsvik	Viklau	—	58·5	12·6			4·8	»	»		
			163	Slite—(Romakloster)—Habblingbo	Klintehamn	—	82·4	9·4			2·1	»	»		
5	A	201	Almedal—Göteborg C—(Par- tille), Olskroken—Gubbero och Göteborg Västgöta— Olskroken ²	Göteborg C	10·3	3 8·9	4 92·0	4·9	öbm	bm					
			202		Partille—(Norsesund)	Lerum	25·2	—			10·2	0·8	»	bfm	
			203		Norsesund—(Lagmansholm)...	Alingsås	11·7	13·3			12·6	0·2	»	»	
			204		Lagmansholm—(Fåglavik)...	Herrljunga	—	28·2			13·8	1·2	»	»	
			205		Fåglavik—(Falköping C).....	Floby	20·8	5·8			7·0	—	bm	»	
B	200	(Olskroken)—Göteborg-Ting- stad—Sannegården—Rya- hamnen, Göteborgs frihamn och Göteborgs västra	Sannegården	—	2·8	44·3	95·6	öbm	bm						
		C	206	(Olskroken)—Lärje skiljestat- ion, Lärje skiljestation— Marieholms rbg—Göteborg N ³ och Lärje rbg—(Olskro- ken)—Göteborg N	Göteborg N	—	7·3	13·2	2·3	»	»				
—	5·7			40·6		16·4									
6	B	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp...	Degerfors	—	37·5	14·4	14·3	»	bfm					
			218	(Strömtorp)—Kristinehamn— (Väse) ⁶	Kristinehamn	—	41·9	34·1			7·1	»	bm		
		219	Väse—Skåre	Kil	Kil	—	27·3	16·4	0·5	»	»				
						—	20·6	4·6	0·4						
		221	Högboda—Ottebol	Arvika	Arvika	—	2·9	2·8	0·1	»	»				
						—	42·2	12·2	4·0						
		222	(Ottebol)—Charlottenberg— gräns. mot Norge	Charlottenberg ...	Charlottenberg ...	—	31·3	8·8	0·1	»	»				
						—	31·3	8·8	0·1						
C	237	(Kristinehamn)—(Herrhult)— (Nyhyttan)	Nässundet	—	49·2	11·5	9·9	»	»						
		238	Nyhyttan—Rämmen och Ny- hyttan—Finnshyttan	Nyhyttan	—	40·6	10·9			7·5	»	»			
					—	7·1	1·8			0·7					
		240	(Rämmen)—(Vansbro)	Sågen	—	56·1	11·4			0·4	»	»			
		241	Vansbro—(Megrinn)	Vansbro	—	61·7	16·2			2·4			öbm	bm	
		242	(Bäckebron)—Torsby	V. Ämtervik	—	61·6	14·6			—			»	bfm	
245	Megrinn—Högstrand	Lima	—	57·6	5·1	—	bm	»							
246	(Högstrand)—Särna	Särna	—	55·3	7·0	—	»	»							

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor			Bevakningsgrupper			Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar	
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Antal	Medellängd huvudspår		Banför- männen	Ban- biträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbel- spår	Enkel- spår			Dubbel- spår	Enkel- spår			Väg- kors- nin- gar	And- ra	Ban- vak- ter	Annan män- lig perso- nal		Kvinn- lig perso- nal
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
3	—	11·2	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
2	—	8·5	2	—	—	—	—	2	2	—	—	—	4	1 Härav tillhör 2·3 km B-linje.
5	—	10·6	2	—	—	—	—	5	1	1	2	—	2	
1	—	12·7	2	—	—	—	—	1	1	—	—	2	1	Spårvidd 1·093 m.
3	—	10·1	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
5	—	11·4	1	—	—	—	—	5	3	1	—	2	2	
6	—	12·4	1	—	—	—	—	6	1	—	—	—	1	
3	—	19·2	1	3	—	19·2	—	3	6	—	—	—	4	
3	—	19·5	1	3	—	19·5	—	3	4	—	—	—	3	} Spårvidd 0·891 m.
4	—	20·6	1	4	—	20·6	—	4	2	—	—	1	1	
2	8·1	6·8	6	—	—	—	—	2	3	—	—	—	3	2 C-linje (spårvidd 0·891 m).
2	12·6	—	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	3 Härav 2·8 km smalspår.
2	11·7	13·3	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	4 " 3·3 " "
2	—	14·1	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
2	13·3	13·3	3	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	
2	—	2·8	6	—	—	—	—	2	—	1	3	1	—	
1	—	7·3	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	5 Spårvidd 0·891 m.
1	—	5·3	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	
3	—	12·5	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	10·5	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	6 Härav tillhör 2·6 km C-linje.
3	—	10·5	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	12·0	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	7 C-linje.
4	—	10·6	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	10·4	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	12·3	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11·9	3	—	—	—	—	4	1	—	—	—	1	
5	—	11·2	3	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	10·3	3	—	—	—	—	6	1	—	—	—	1	
5	—	12·3	3	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	9·6	1	—	—	—	—	6	1	—	—	1	—	
6	—	9·2	1	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	

Bansektion		Banmästaravdelning												
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		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							
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11				
8	A	207	(Stenstorp)—Falköping C— (Odensberg), Falköping C— Vartofta ¹ och Vartofta— (Tidaholm) ³	Falköping C.....	15·5	—	20·3	6·9	öbm	bm				
			—		2 13·7	5·4	—							
			—		23·9	4·6	3·3							
			211		Stenstorp—Skövde—(Väring). Skövde.....	30·5	0·7	14·9	6·4	•	•			
			212		Väring—(Älgårås)..... Töreboda.....	38·3	—	12·3	1·7	•	•			
	B	208	(Vartofta)—Bankeryd..... Mullsjö.....	Jönköping C.....	—	47·1	9·9	0·4	öbm	bfm				
			209		(Bankeryd)—(Nässjö) och Jönköping H—Jordbron ⁵	—	51·1	19·7	15·9	öbm	öbm			
	9	A	215	(Skövde)—Karlsborg..... Tibro.....	Tibro.....	—	43·2	11·0	0·5	öbm	bfm			
				229		(Almedal)—(Kungsbacka) ... Mölnboda nedre ..	—	21·9	7·4	3·3	•	•		
						230	Kungsbacka—Väröbacka..... Kungsbacka.....	—	32·6	13·5	0·1	•	•	
						231	(Väröbacka)—(Himle)..... Varberg.....	—	27·6	21·1	1·9	öbm	•	
						232	Himle—Heberg..... Falkenberg.....	—	31·7	15·6	1·8	öbm	•	
B		225	(Heberg)—Söndrum..... Harplinge.....	Harplinge.....	—	26·7	8·2	—	•	•				
			226		(Göteborg-Tingstad)—(Sten- ungsund)..... Kungälv's Ytterby	—	41·6	7·4	—	•	•			
C		227	Stenungsund—(Uddevalle C). Ljungskile.....	Uddevalle C.....	—	39·1	5·7	—	•	•				
			228		Uddevalle C—Hällevadsholm ⁶ Skee.....	—	44·3	23·6	9·7	öbm	öbm			
			229		(Hällevadsholm)—Strömstad .. Smedberg.....	—	54·3	8·0	0·2	öbm	bfm			
			235		(Smedberg)—Lysekil..... Lysekil.....	—	34·5	7·6	1·8	•	•			
			247		(Almedal)—Hindås..... Landvetter.....	—	31·5	11·3	1·5	•	•			
	248		(Hindås)—(Borås C)..... Bollevygd.....		—	34·0	7·8	0·5	•	•				
	249		(Uddevalle hamn)—Tängelanda Högsäter.....		—	43·8	5·1	0·9	•	•				
36	C	250	(Tängelanda)—Bengtfors V... Bengtfors V.....	Gråbo.....	—	44·5	7·6	1·2	•	•				
			251		(Lärje)—Sollebrunn..... Gråbo.....	—	57·7	10·9	0·2	öbm	•			
			253		(Sollebrunn)—Tumleberg—Hä- kantorp och Trollhättan— Nossebro.....	Nossebro.....	—	66·7	11·1	0·2	öbm	•		
			254		(Tumleberg)—Skara..... Skara.....		—	44·1	12·7	1·4	öbm	•		
			255		(Skara)—(Lidköping) och (Skara)—Forshem.....	Skara.....	—	51·1	10·5	6·2	öbm	•		
			256		(Blomberg)—(Forshem)—Mar- riestad och Moholm—Marie- stad.....		Mariestad.....	—	59·5	10·5	5·4	•	•	
			257		(Mariestad)—Gårdsjö o. Torved —Gullspång.....	Lyrestad.....		—	57·9	10·7	1·0	•	•	
			258		(Håkantorp)—Blomberg och Källby—Kinne-Kleva....		Lidköping.....	—	49·2	10·9	9·1	•	•	
			259		Skövde—(Skara) och Stens- torp—Axvall.....	Axvall.....		—	49·7	15·1	3·4	•	•	
			260		(Stenstorp)—Hjo o. Svensbro— Tidaholm.....		Hjo.....	—	54·3	7·7	8·6	•	•	
			10		A	301		Arlöv—Malmö C—Lundavä- gen, Malmö V—Södervärn ⁹ och Malmö C—Östervärn ⁹	Malmö C.....	5·5	3·2	92·7	64·8	öbm	öbm
							—	3·8		4·3	13·2			
—	2·7	6·4		4·7										
302	Teckomatorp—(Arlöv)..... Kävlinge.....	Kävlinge.....	—	32·1	22·9	6·7	•	•						

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor				Bevakningsgrupper				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar
Antal	Medel-längd huvudspår		Antal besiktning-ningar pr vecka	Antal	Medel-längd huvudspår		Ban-för-män	Ban-bi-trä-den	Antal platser		Antal använd personal				
	Dub-bel-spår	En-ke-l-spår			Dub-bel-spår	En-ke-l-spår			Väg-kors-nin-gar	And-ra	Ban-vak-ter	Annan-man-lig perso-nal	Kvinn-lig perso-nal		
														Km		Km
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
3	5·2	—	3	1	15·5	—	—	3	—	—	—	—	—	—	¹ B-linje. ² Härav tillhör 1·6 km Falkö-ping C mot Slutarp C-linje. ³ C-linje. ⁴ Sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5·1 km (se 3 bs, bmaud nr 120). ⁵ C-linje.
2	—	6·9	2	1	—	13·7	—	2	—	—	—	—	—	—	
2	—	12·3	1	1	—	23·9	—	2	4	—	—	—	4	—	
6	5·1	—	3	3	10·2	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
7	5·5	—	3	3	12·8	—	—	7	—	—	—	—	—	—	
6	5·1	—	3	2	15·2	—	—	6	—	—	—	—	—	—	
5	5·1	—	3	2	12·8	—	—	5	—	—	—	—	—	—	
8	—	5·9	2	3	—	15·7	—	8	—	—	—	—	—	—	
9	—	5·9	2	3	—	17·6	—	9	—	—	—	—	—	—	
—	—	1·6	1	—	—	1·6	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	10·9	1	2	—	21·8	—	4	—	—	—	—	—	—	
3	—	7·3	6	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
4	—	8·2	6	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
3	—	9·2	6	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
4	—	8·0	6	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	
3	—	9·0	6	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
6	—	6·9	3	—	—	—	—	6	—	1	1	1	—	—	
6	—	6·5	3	—	—	—	—	6	3	—	—	3	4	—	
6	—	6·8	2	—	—	—	—	6	1	—	—	1	1	—	
8	—	6·7	2	—	—	—	—	8	—	—	—	—	—	—	
3	—	11·5	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	
5	—	6·5	6	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	
5	—	6·8	6	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	—	
3	—	14·6	1	—	—	—	—	3	2	—	—	—	2	—	
3	—	14·9	1	—	—	—	—	3	2	—	—	—	2	—	
6	—	9·6	3	3	—	19·2	—	6	1	—	—	—	1	—	
6	—	11·1	2	2	—	33·4	—	6	4	—	—	1	4	—	
4	—	11·0	2	2	—	22·1	—	4	2	—	—	—	2	—	
5	—	10·2	2	2	—	25·8	—	5	5	—	—	2	7	—	
6	—	9·9	⁸ 1	3	—	19·8	—	6	3	—	—	—	3	—	
6	—	9·7	1	3	—	19·3	—	6	3	—	—	1	2	—	
4	—	12·3	1	2	—	24·6	—	4	2	—	—	1	1	—	
5	—	9·9	1	2	—	24·8	—	5	8	—	—	2	11	—	
4	—	13·6	1	2	—	27·2	—	4	7	—	—	1	6	—	
1	4·6	2·3	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
2	—	1·9	7	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	
1	—	1·9	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	
3	—	10·0	3	—	—	—	—	3	1	—	—	—	2	—	

⁶ Häri ingå 2·7 km av sträckan Uddevalla hamn—Ängebacken.

} Spårvidd 0·891 m.

⁷ Skara—Lidköping endast 1.

} Spårvidd 0·891 m.

⁸ Forshem—Mariestad, 2 besiktningar.

⁹ C-linje.

Bansektion		Banmästaravdelning										
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stån- dare	Före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare
							Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig		
		Km					6	7	8	9		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
10	A	306	(Arlöv)—(Eslöv) och Lund C	Lund C	27·7	—	20·3	16·5	öbm	bm		
			—Kävlinge ¹		—	11·4	1·4	0·6				
			307 Eslöv—(Tjörnarp) och		Eslöv	29·4	—	21·4			5·9	
			(Teckomatorp)—Eslöv ²			—	16·7	2·6			—	
			309 Tjörnarp—Hässleholm.....		Hässleholm	22·4	1·9	25·9			5·6	
	337 (Lundavägen)—Trelleborg F och Trelleborg C—Trelleborg Ö.	Trelleborg	—	32·4	26·0	10·3						
	C	335 (Raus)—(Teckomatorp), Bille- berga—Landskrona och Landskrona—(Kävlinge)...	Landskrona	—	57·7	21·0	23·8	*	*			
	11	A	310 (Hässleholm)—Osby.....	Hästveda	6·7	22·1	9·2	—	bm	bfm		
			311 (Osby)—(Diö).....	Älmhult	—	32·3	16·3	1·3	öbm	*		
			312 Diö—Blådinge.....	Vislanda	7·9	23·2	13·6	1·3	*	*		
313 (Blådinge)—Lidnäs.....			Alvesta	6·0	21·2	17·2	0·2	*	bm			
314 (Lidnäs)—(Sävsjö).....			Lamhult	—	37·8	7·5	0·8	*	bfm			
315 Sävsjö—(Nässjö).....			Sävsjö	28·0	0·6	9·5	1·6	*	*			
316 Nässjö—(Aneby).....			Nässjö	23·4	4·4	47·7	2·2	*	bm			
318 Aneby—Tranås.....			Tranås	29·7	—	9·9	—	*	bfm			
319 (Tranås)—(Mjölby).....			Boxholm	35·2	—	14·7	—	*	bm			
C			349 (Nässjö)—Eksjö—(Ingatorp) o. Eksjö—Österbymo ³	Eksjö	—	48·7	9·2	3·7	*	*		
350 Ingatorp—Hultsfred—Målilla —(Rosenfors).....	Hultsfred	—	34·6		4·8	0·4	*	bfm				
351 Rosenfors—Berga—Oskars- hamn.....	Berga	—	50·3	9·8	7·2	bm	*					
12	A	304 (Teckomatorp)—Billesholm— (Åstorp) och Billesholm— (Landskrona) ⁴	Billesholm	—	32·8	10·6	3·3	öbm	bm			
				—	26·6	7·7	4·6					
		328 Åstorp—Ängelholm C—(Vejby- slätt) ⁵	Ängelholm C	—	24·8	27·8	3·5	*	*			
		329 Vejbyslätt—(Laholm).....	Båstad	—	32·5	8·8	0·4	bm	bfm			
		330 (Halmstad rbg)—Veinge— Laholm o. Veinge—Knäred ⁶	Veinge	—	20·9	13·8	1·3	öbm	*			
	B	327 (Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsingborg C—Raus ⁶	Hälsingborg	—	26·8	20·6	5·0	*	bm			
	C	320 Ö:a Ljungby—Kärreberga— (Åstorp)—(Ramlösa).....	Bjuv	—	31·1	13·6	9·2	bm	bfm			
	321 (Markaryd)—(Ö:a Ljungby).....	Örkelljunga	—	46·2	6·1	2·1	*	*				
	322 (Ljungby)—(Markaryd).....	Strömsnäsbruk	—	48·7	10·3	5·3	*	*				
	323 (Värnamo)—Ljungby.....	Ljungby	—	42·7	7·0	—	*	*				
326 (Åstorp)—(Kattarp)—Mölle.....	Höganäs	—	36·0	17·3	13·7	öbm	*					
331 (Knäred)—(Hässleholm).....	Markaryd	—	55·5	10·6	—	*	*					
333 (Hässleholm)—Klippan— (Kärreberga).....	Klippan	—	50·8	13·3	7·7	*	*					
334 (Klippan)—(Eslöv).....	Ljungbyhed	—	38·9	6·9	0·5	bm	*					

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor			Bevakningsgrupper			Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar		
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar pr vevcka	Antal	Medellängd huvudspår		Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal				
	Dubbelspår	Enkelspår			Dubbelspår	Enkelspår			Väggkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal		Kvinnlig personal	
	Km				Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
4	6·9	—	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	¹ C-linje.	
1	—	10·0	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—		
3	8·0	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
2	—	11·3	3	—	—	—	—	2	2	—	—	—	2		² C-linje. Av enkelspårssträckorna å 10 bs A-linjer, sammanlagt 104·5 km, räknas 44·0 km till C-linjer.
3	7·5	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	10·6	3	—	—	—	—	3	5	—	—	4	6		
5	—	11·3	2	—	—	—	—	5	3	—	1	2	2		
3	2·2	7·4	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	10·8	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	2·6	7·7	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	2·0	7·1	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	9·4	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
3	9·3	0·2	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	7·8	1·5	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	9·9	—	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
4	8·8	—	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	12·2	2	—	—	—	—	4	2	—	—	—	2	³ Spårvidd 0·891 m.	
2	—	17·3	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—	1		
4	—	12·2	2	—	—	—	—	4	2	—	—	—	2		
4	—	12·8	2	—	—	—	—	4	2	—	—	—	2		
3	—	10·9	2	1	—	32·8	—	3	—	—	—	—	—	⁴ C-linje.	
2	—	13·3	2	1	—	26·6	—	2	1	—	—	—	1		
3	—	8·3	2	1	—	24·8	—	3	—	—	—	—	—	⁵ Härtill kommer sträckan (Ängelholm V)—(Östra Ljungby)—(Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg.	
4	—	8·1	2	2	—	16·2	—	4	—	—	—	—	—		
2	—	10·5	2	1	—	20·9	—	2	—	—	—	—	—		
2	—	7·7	2	1	—	15·5	—	2	1	—	—	—	2		
3	—	8·9	2	1	—	26·8	—	3	1	—	—	2	—	⁶ C-linje.	
1	3·1	3·1	2	1	3·1	3·1	—	1	—	—	—	—	—		
3	—	10·4	2	1	—	31·1	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	11·5	2	2	—	23·1	—	4	9	—	—	2	8		
5	—	9·7	2	2	—	24·4	—	5	2	—	—	—	2		
4	—	10·7	2	2	—	21·4	—	4	5	—	—	1	6		
4	—	9·0	2	2	—	18·0	—	4	—	—	—	—	—		
5	—	11·1	2	2	—	27·7	—	5	4	—	—	1	6		
5	—	10·2	2	2	—	25·4	—	5	1	—	—	2	—		
4	—	9·7	2	2	—	19·5	—	4	1	—	—	—	2		

Bansektion		Banmästaravdelning										
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		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		
28	C	308	Barsebäckshamn—(Sjöbo)....	Örtofta	—	59·2	16·6	3·0	öbm	bfm		
		317	(Södervärn)—(Trelleborg Ö) och Vellinge—Falsterbo	Vellinge	—	45·6	15·4	0·4	•	•		
		324	(Östervärn)—Sjöbo o. Dalby —(Harlösa)	Östervärn	—	59·3	18·2	3·7	•	bm		
		325	(Sjöbo)—Simrishamn	Tomelilla	—	46·5	12·3	2·6	bm	bfm		
		336	(Lund)—(Trelleborg C) och (Trelleborg C)—(Klagstorp)	Trelleborg C	—	53·8	13·4	5·0	öbm	•		
		338	(Södervärn)—Böringe och Böringe—Smygehamn	Svedala	—	46·3	13·9	6·4	•	•		
		339	(Böringe)—(Ystad) och (Klagstorp)—Rydsgård	Skurup	—	52·1	13·8	3·6	•	•		
		340	Äsperöd—Ystad och Onslunda —Tomelilla	Ystad	—	38·8	25·3	19·1	•	bm		
		341	(Brösarp)—(Gärnsås)—(Kö- pingebro),(Onslunda)—S:t Olof	S:t Olof	—	60·7	9·4	0·4	bm	bfm		
		342	(Eslöv)—(Äsperöd) och (Harlösa)—Bjärsjölagård...	Löberöd	—	58·8	9·3	0·2	•	•		
		30	C	343	Tollarp—(Eslöv)	Hörby	—	48·0	14·8	—	öbm	•
				344	Långebro—(Tollarp) o. Långe- bro—Brösarp	Långebro	—	56·0	13·3	1·0	•	bm
				345	(Karpalund)—Åhus o. Balsby —Kristianstad C—(Långebro)	Kristianstad C ...	—	29·4	23·7	17·4	•	•
				346	(Hässleholm)—Karpalund och (Hästveda)—Karpalund ..	Karpalund	—	61·8	22·2	6·4	•	•
347	(Älmhult)—(Balsby)			Glimåkra	—	61·6	8·6	0·2	•	bfm		
348	(Älmhult)—(Sölvesborg).....			Olofström	—	70·9	11·8	5·6	•	bm		
13	B	426	(Bräcke)—Pilgrimstad	Bräcke	—	37·9	8·4	2·7	bm	bfm		
		427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Ös- tersund V	Östersund C	—	39·8	30·0	2·2	öbm	bm		
		428	(Östersund V)—(Trångsviken).	Krokom	—	44·2	5·9	0·4	bm	bfm		
		429	Trångsviken—(Undersåker)...	Mörsil	—	44·9	9·2	6·6	•	•		
		430	Undersåker—(Änn).....	Duved	—	45·0	7·5	—	•	•		
	431	Änn—Storlien—gräns. mot Norge	Storlien	—	28·9	6·8	—	•	•			
	C	436	(Östersund V)—(Munkflohögen)	Lit	—	57·8	6·8	0·3	•	•		
		437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås—Hammer- dal	Jämtl. Sikås	—	59·2	8·3	—	•	•		
		438	(Tännviken)—(Hoting) och Ul- riksfors—Strömsund	Ulriksfors	—	58·9	7·9	1·0	•	•		
		14	B	412	(Ljusdal)—Ramsjö	Ljusdal	—	47·9	10·5	—	•	•
413				(Ramsjö)—Alby	Östavall	—	44·5	19·0	—	•	•	
414	(Alby)—Ånge—(Fränsta)			Ånge	—	41·6	34·7	—	öbm	bm		
415	Fränsta—Nedansjö			Torpshammar	—	41·1	8·5	—	bm	bfm		
416	(Nedansjö)—Sundsvall C— (Njurunda)			Sundsvall C	—	41·7	30·4	—	öbm	bm		
417	Njurunda—(Harmånger)	Njurunda	—	48·7	4·6	—	bm	bfm				
418	Harmånger—(Hudiksvall) och Harmånger—Bergsjö ⁵	Hudiksvall	—	24·2	4·0	—	•	•				
419	(Ånge)—Bräcke—(Grötingen).	Bräcke	—	44·0	8·9	—	•	•				
420	Grötingen—Kälarne	Nyhem	—	43·0	8·0	—	•	•				
421	(Kälarne)—Bispgården	Bispgården	—	37·5	6·4	—	•	•				

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor				Bevakningsgrupper				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar
Antal	Medel-längd huvudspår		Antal besiktningar pr vecka	Antal	Medel-längd huvudspår		Ban-för-män	Ban-bi-trä-den	Antal platser		Antal använd personal				
	Dub-bel-spår	En-kel-spår			Väg-kors-nin-gar	And-ra			Ban-vak-ter	Annan-man-lig personal	Kvinn-lig personal				
	Km		Dub-bel-spår									En-kel-spår	Km		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
4	—	14·8	1	2	—	29·6	—	4	6	—	—	1	5		
4	—	11·4	¹ 1	2	—	22·8	—	4	4	—	—	4	4	¹ Vellinge—Falsterbo besiktigas under maj—augusti minst 2 ggr.	
5	—	11·9	1	2	—	29·6	—	5	9	—	—	1	8		
4	—	11·6	1	2	—	23·3	—	4	5	—	—	2	4		
4	—	13·5	1	2	—	26·9	—	4	11	—	—	—	11		
4	—	11·6	² 2	2	—	23·1	—	4	9	—	—	3	14	² Börringe—Smygehamn endast 1.	
4	—	13·0	³ 2	2	—	26·1	—	4	10	—	—	3	11	³ (Klagstorp)—Rydsgård endast 1.	
3	—	12·9	⁴ 1	1	—	38·8	—	3	4	—	—	3	4	⁴ S:t Olof—Tomelilla besiktigas vid behov.	
4	—	15·2	⁴ 1	2	—	30·4	—	4	7	—	—	3	4		
5	—	11·8	1	2	—	29·4	—	5	13	—	—	2	11		
4	—	12·0	2	2	—	24·0	—	4	7	—	—	—	8		
5	—	11·2	2	3	—	18·6	—	5	8	—	—	2	4		
4	—	7·3	2	2	—	14·6	—	4	3	—	—	2	3		
5	—	12·4	2	3	—	20·6	—	5	2	—	—	1	2		
5	—	12·3	2	3	—	20·5	—	5	2	—	—	—	2		
6	—	11·8	2	3	—	23·6	—	6	3	—	—	3	1		
4	—	9·5	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	9·9	2	—	—	—	—	4	2	—	—	2	2		
4	—	11·0	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
5	—	9·0	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	9·0	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
4	—	7·2	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
5	—	11·3	1	—	—	—	—	5	2	—	—	—	4		
6	—	9·9	1	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	9·8	1	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—		
5	—	9·6	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	8·9	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
7	—	5·9	2	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—		
5	—	8·2	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
7	—	5·9	2	—	—	—	—	7	1	—	—	—	2		
5	—	9·8	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
3	—	8·7	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
2	—	9·8	2	—	—	—	—	2	1	—	—	—	1	⁵ Sträckan Harmånger—Bergsjö, spårvidd 0·891 m, räknas till C-linjer.	
6	—	7·3	2	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—		
5	—	8·6	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	7·5	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		

Banmästaravdelning										
Bansektion	Linjegrupp	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stån- dare	Före- stån- darens ställ- före- trä- dare
					Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig		
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
14	B	422	(Bispgården)—Långsele	Långsele	—	38·8	14·4	—	öbm	*
15	A	401	(Krylbo)—Dalgränsen	Fors	—	33·0	17·9	3·2	bm	bfm
		403	(Dalgränsen)—Åshammar	Storvik	—	33·9	20·1	0·1	öbm	bm
		404	(Åshammar)—Hedsjön	Ockelbo	—	41·5	13·5	0·1	bm	bfm
		405	(Hedsjön)—Kilafors	Kilafors	—	32·4	13·7	1·6	*	*
		407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)	Bollnäs	—	31·2	22·0	1·4	öbm	bm
		408	Arbrå—(Skästra)	Arbrå	—	36·3	12·9	—	bm	bfm
		409	Skästra—Ljusdal—(Långbacka) ¹	Ljusdal	—	33·9	14·2	—	*	*
	B	402	Hilleby—(Axmarsbruk)	Hamrångefjärden	—	43·4	7·7	—	*	*
		406	(Kilafors)—Söderhamn C— Stugsund	Söderhamn C	—	37·2	27·7	11·0	öbm	bm
		410	Långbacka—Hudiksvall	Hudiksvall	—	41·6	17·6	4·0	*	bfm
		411	Axmarsbruk—(Stugsund) och (Söderhamn V)—Norråla	Söderhamn V	—	42·6	7·1	3·2	bm	*
		423	(Norråla)—(Hudiksvall)	Hudiksvall	—	49·3	7·3	2·7	*	*
16	C	243	(Vansbro)—Mora	Mora	—	70·9	11·9	0·8	öbm	bm
		432	(Brunflo)—(Svenstavik)	Brunflo	—	51·4	3·8	—	bm	bfm
		433	Svenstavik—(Sörtjärn)	Svenstavik	—	56·5	6·6	—	*	*
		444	(Mora)—Storstupet och Orsa— Skattungbyn	Orsa	—	54·7	9·3	0·4	*	*
		445	(Storstupet)—Tandsjöborg	Lillhamra	—	54·5	5·4	—	*	*
		446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytter- bergsbyn)	Sveg	—	54·8	10·5	—	*	*
		447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn	Ytterhogdal	—	53·9	6·9	—	*	*
		449	(Sveg)—Hede	Hede	—	71·8	4·4	—	*	*
		452	(Bollnäs)—(Voxna)	Bollnäs	—	50·4	7·9	—	*	*
		453	Voxna—(Skattungbyn)	Voxna	—	49·4	5·6	0·8	*	*
17	B	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)	Selånger	—	41·6	10·0	6·3	*	*
		425	Hussjöby—(Veda)	Härnösand	—	49·6	9·2	3·2	*	*
	C	440	Bosundet—Hoting—(Granber- get)	Dorotea	—	46·9	8·3	—	*	*
		441	Granberget—(Aronsjölid)	Vilhelmina	—	55·8	4·2	—	*	*
		442	Aronsjölid—(Storuman)	Storuman	—	53·5	5·0	—	*	*
		450	(Bosundet)—Tågsjöberg	Backe	—	54·9	4·7	—	*	*
		451	(Tågsjöberg)—(Forsmo) ²	Ådalsliden	—	54·8	4·5	0·6	*	*
		455	(Långsele)—(Nyland)	Sollefteå	—	52·7	8·2	1·0	*	*
		456	Nyland—Veda	Nyland	—	36·9	10·8	8·2	*	*
18	A	551	Luleå—Notviken	Luleå	—	5·3	58·5	13·1	öbm	bm
		552	(Notviken)—(Boden C)	Gammelstad	—	29·0	7·3	5·3	bm	bfm
		553	(Boden C)—Gransjö	Boden C	—	33·8	3·6	—	*	*
		555	(Gransjö)—(Näsberg)	Lakaträsk	—	35·2	5·3	—	*	*
		556	Näsberg—(Koskivara)	Murjek	—	33·5	5·7	—	*	*
		557	Koskivara—(Nuortikon)	Nattavara	—	33·0	5·5	—	*	*
		558	Nuortikon—(Gällivare)	Ripats	—	30·8	4·0	—	*	*
19	A	562	(Gällivare)—Harrå	Håmojåkk	—	46·9	2·9	—	*	*
		563	(Harrå)—Kalixfors	Fjällåsen	—	39·9	5·3	—	*	*
		565	(Kalixfors)—(Krokvik)	Kiruna C	—	16·7	19·1	10·7	öbm	bm
		566	Krokvik—Rensjön	Rautas	—	28·3	3·7	—	bm	bfm
		567	(Rensjön)—(Stenbacken)	Bergfors	—	28·3	2·5	—	*	*
		568	Stenbacken—(Abisko Ö)	Stenbacken	—	31·9	3·3	—	*	*

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor				Bevakningsgrupper				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Antal	Medellängd huvudspår		Banför män	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal				
	Dubbel-spår	Enkel-spår			Dubbel-spår	Enkel-spår			Väggkorsningar	Andra	Banvakter	Annannlig personal	Kvinnlig personal		
														Km		Km
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
5	—	7·7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
3	—	11·0	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	8·5	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	10·4	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
3	—	10·8	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	7·8	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
3	—	12·1	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	8·5	1 2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	10·9	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	9·3	1	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	2	
4	—	10·4	1	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	10·7	2	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	1	
4	—	12·3	2	—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	2	
7	—	10·3	1	—	—	—	—	7	3	—	—	—	—	2	
5	—	10·3	1	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	1	
5	—	11·3	1	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	11·0	1	—	—	—	—	5	4	—	—	—	—	3	
5	—	10·9	1	—	—	—	—	5	1	—	—	—	—	1	
5	—	10·9	1	—	—	—	—	5	2	—	—	1	—	3	
5	—	10·8	1	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
6	—	12·0	1	—	—	—	—	6	2	—	—	—	—	2	
5	—	10·0	1	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	9·9	1	—	—	—	—	5	2	—	—	—	—	2	
6	—	6·9	2	3	—	13·9	—	6	3	—	—	1	—	8	
6	—	8·3	2	3	—	16·5	—	6	1	—	—	—	—	1	
5	—	9·4	1	3	—	15·6	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	11·1	1	3	—	18·6	—	5	1	—	—	—	—	2	
5	—	10·7	1	3	—	17·8	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	10·9	2	3	—	18·3	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	10·9	2	3	—	18·3	—	5	—	—	—	—	—		
6	—	8·8	2	3	—	17·6	—	6	3	—	—	—	—	2	
6	—	6·2	2	3	—	12·3	—	6	4	—	—	1	—	7	
5	—	1·1	3	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
3	—	9·7	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	11·3	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	11·7	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	11·2	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	11·0	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	10·3	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
5	—	9·4	2	3	—	15·6	—	5	—	—	—	—	—		
4	—	10·0	2	2	—	20·0	—	4	—	—	—	—	—		
3	—	5·6	2	2	—	8·4	—	4	—	—	—	—	—		
3	—	9·4	3	2	—	14·1	—	3	—	—	—	—	—		
3	—	9·4	3	2	—	14·1	—	3	—	—	—	—	—		
4	—	8·0	3	2	—	16·0	—	4	—	—	—	—	—		

¹ Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20·6 km, räknas till B-linjer. Besiktigas 1 gång per vecka.

² 0·7 km från Forsmo mot Tåg-sjöberg tillh. bmavd nr 501.

³ (Kiruna)—(Krokvik) minst 3.

Bansektion		Banmästaravdelning										
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stån- dare	Före- stån- darens ställ- före- trå- dare
							Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig		
		Nr				Km						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
19	A	569	Abisko Ö—(Kopparåsen).....	Abisko Ö.....	—	18·7	7·4	—	bm	bfm		
		570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	Vassijaure.....	—	18·5	2·9	—	•	•		
C	561	(Harrträsk)—Gällivare ¹ , Gälli- vare—Malmberget—Ting- vallskulle och Gällivare— Koskullskulle.....	Gällivare.....	—	2·5	12·1	—	öbm	bm			
				—	14·8	13·6	9·5					
20	B	521	Jörn—(Långträsk) ²	Jörn.....	—	43·9	11·8	0·2	bm	bfm		
		522	Långträsk—(Korsträsk).....	Långträsk.....	—	47·2	5·8	—	•	•		
523	Korsträsk—(Hednoret) ³	Älvsbyn.....	—	44·7	11·9	0·4	—	•	•			
										525	Hednoret—Boden C ⁴ och Boden C—Degerselet ⁵	Boden C.....	—	12·4	30·7	3·4	öbm	bm
C	524	(Älvsbyn)—Piteå.....	Piteå.....	—	51·8	10·2	3·4	bm	bfm			
				527	(Degerselet)—Morjärv.....	Morjärv.....	—	47·0	8·0	0·2	•	•
528	(Morjärv)—Lapptträsk.....	Vitvattnet.....	—	45·9	5·8	—	•	•				
									529	(Lapptträsk)—Karungi—Hapa- randa—gräns. mot Finland ⁶	Haparanda.....	—	48·7	18·3	—	öbm	bm
530	(Karungi)—Övertorneå.....	Hedenäset.....	—	46·1	4·8	—	bm	bfm				
									21	B	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå) ⁷	Selsjön.....	—	43·3	6·2	0·4	•	•
502	Aspeå—Anundsjö.....	Anundsjö.....	—	39·8	5·5	—	•	•				
504	(Mellansel)—(Trehörningsjö)..	Gottne.....	—	49·3	7·3	0·1	•	•				
									505	Trehörningsjö—(Hörnsjö)....	Nyåker.....	—	46·9	7·0	—	•	•
512	Hörnsjö—(Vindeln).....	Vännäs.....	—	58·3	17·4	0·4	öbm	bm				
									513	Vindeln—Hällnäs—Lubbo- träsk ⁸	Hällnäs.....	—	50·3	9·9	—	bm	bfm
514	(Lubboträsk)—(Bastuträsk) och (Bastuträsk)—(Slind) ⁹	Åsträsk.....	—	34·3	2·5	—	•	•				
									517	Bastuträsk—(Jörn).....	Bastuträsk.....	—	33·6	11·5	0·1	•	•
C	503	(Anundsjö)—Mellansel ¹⁰ och Mellansel—Örnsköldsvik C	Mellansel.....	—	8·6	6·6	0·3	•	•			
				511	(Vännäs)—Holmsund ¹¹	Umeå.....	—	28·8	16·9	1·0	öbm	•
516	Boliden—Slind—Rönnskär ¹²	Skellefteå stad... ..	—	55·1	15·9	12·4	•	bm				
									23	C	531	(Jörn)—(Saltmyran).....	Glommerträsk ..	—	47·3	2·9	—	bm	bfm
532	Saltmyran—Utterträsk.....	Arvidsjaur.....	—	53·1	7·1	—	•	•				
533	Utterträsk—Varjisträsk.....	Moskosel.....	—	26·8	3·3	—	•	•				
									534	(Varjisträsk)—Rahanåive.....	Kåbdalis.....	—	54·0	4·7	—	•	•
535	(Rahanåive)—Jokkmokk.....	Jokkmokk.....	—	48·1	3·3	—	•	•				
									536	(Jokkmokk)—Porjus—(Gälli- vare).....	Porjus.....	—	46·5	9·0	—	•	•
541	(Hällnäs)—Arvån.....	Arvån.....	—	98·8	5·7	11·4	•	•				
									542	(Arvån)—Kattisavan.....	Åmsele.....	—	48·4	3·3	—	•	•
543	(Kattisavan)—(Barsele).....	Åskilje.....	—	44·6	4·3	1·2	•	•				
									544	Barsele—Storuman— Gubberget.....	Storuman.....	—	44·7	7·0	1·2	•	•
545	(Gubberget)—Sorsele.....	Sorsele.....	—	47·4	5·3	—	•	•				
									546	(Sorsele)—(Avaviken).....	Slagnäs.....	—	61·4	3·6	—	•	•

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor			Bevakningsgrupper			Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar			
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar pr veccka	Antal	Medellängd huvudspår		Banför-män	Banbi-träden	Antal platser		Antal använd personal					
	Dubbel-spår	Enkel-spår			Dubbel-spår	Enkel-spår			Väggors-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		
3	—	6·2	3	2	—	9·3	—	3	—	—	—	—	—			
2	—	9·2	3	2	—	9·2	—	2	—	—	—	—	—			
1	—	2·5	2	1	—	2·5	—	1	—	—	—	—	—	¹ A-linje.		
3	—	4·9	2	3	—	4·9	—	3	—	—	—	—	—			
3	—	14·6	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	² Häri ingår 0·9 km från Jörn mot Arvidsjaur, C-linje.		
3	—	15·7	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	³ Häri ingår 0·7 km från Älvsbyn mot Piteå, C-linje.		
3	—	14·9	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	⁴ Häri ingår 0·4 km från Boden C mot Luleå, A-linje.		
3	—	12·9	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	⁵ Sträckan (Boden C)—Degerselet räknas till C-linjer.		
3	—	17·3	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			
3	—	15·7	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			
3	—	15·3	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			
3	—	16·2	2	—	—	—	—	3	—	1	1	—	—	⁶ Häri ingår 0·5 km från Karungi mot Övertorneå.		
3	—	15·5	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			
4	—	10·7	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	⁷ Häri ingår 0·7 km av sträckan Forsmo—Tågsjöberg, C-linje.		
4	—	10·0	2	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—			
3	—	16·5	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			
3	—	15·7	2	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—			
5	—	11·7	2	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—			
4	—	12·4	2	—	—	—	—	4	1	—	—	—	2	⁸ Häri ingår 0·6 km från Hällnäs mot Arvån, C-linje.		
2	—	13·2	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	⁹ C-linje.		
2	—	17·2	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—			
2	—	16·8	2	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—			
1	—	8·6	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	¹⁰ B-linje.		
2	—	14·4	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—			
3	—	15·4	1	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	¹¹ Spåret Holmsund—Holmsunds hamn, 1·4 km, medräknat.		
4	—	17·1	1	—	—	—	—	4	3	—	—	2	4	¹² Industrispåren Skelleftehamns nedre—Rönnskär och Slind—Boliden, 25·5 km, medräknade.		
5	—	9·5	1	3	—	15·8	—	5	2	—	—	3	1			
6	—	8·9	1	3	—	17·7	—	6	4	—	—	2	2			
3	—	8·9	1	2	—	13·4	—	3	3	—	—	1	1			
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	—	—	2	—			
10	—	9·9	1	5	—	19·8	—	10	2	—	—	1	2			
6	—	8·1	1	3	—	16·2	—	6	—	—	—	—	—			
5	—	8·9	1	3	—	14·9	—	5	2	—	—	2	1			
6	—	9·1	1	3	—	18·1	—	6	5	—	—	—	6			
5	—	9·0	1	3	—	14·9	—	5	3	—	—	2	1			
5	—	9·5	1	3	—	15·8	—	5	3	—	—	2	3			
7	—	8·8	1	4	—	15·4	—	7	4	—	—	1	4			

Bansektion		Banmästaravdelning										
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stän- dare	Före- stän- darens ställ- före- trädare
							Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig		
Nr						Km						
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
25	C	600	(Gånghester)—(Galtåsen).....	Ulricehamn	—	47·5	3·5	—	bm	bfm		
		601	Galtåsen—(Jönköping C).....	Bottnaryd	—	47·2	6·2	—	»	»		
		602	(Borås C)—Hillared och Hillared—(Axelfors)	Hillared	—	20·6	5·5	0·1	»	»		
											—	24·0	4·1	1·2
		603	(Hillared)—Hestra	Limmared	—	38·4	12·0	1·2	»	»		
		604	(Hestra)—(Värnamo)	Gnosjö	—	40·3	6·4	—	»	»		
		605	(Värnamo)—(Alvesta)	Smål. Rydaholm ..	—	46·9	6·2	—	»	»		
		607	(Varberg)—(Björketorp)	Varberg	—	39·4	7·2	—	»	»		
		608	Björketorp—(Borås C)	Björketorp	—	42·1	12·2	0·2	öbm	»		
		609	Borås C—Borås övre	Borås C.	—	5·0	24·2	1·8	»	bm		
		610	(Borås övre)—(Herrljunga) ..	Herrljunga	—	41·3	6·8	—	bm	bfm		
		620	(Uddevalle C)—(Salstad)	Vänernsberg	—	42·2	10·1	8·3	öbm	»		
		621	Salstad—(Herrljunga)	Vara	—	46·3	8·7	0·5	bm	»		
		606	(Falkenberg)—Limmared	Älvsered	—	102·1	12·1	—	öbm	»		
26	C	611	(Nässjö)—(Österkorsberga) ..	Vetlanda	—	51·2	9·6	3·2	bm	»		
		612	Österkorsberga—(Målerås) ..	Åseda	—	56·8	9·0	0·1	»	»		
		613	Målerås—Nybro—(Emmaboda)	Nybro	—	56·7	10·1	1·5	»	»		
		614	(Nybro)—Kalmar C och Kal- mar C—Kalmar V ¹	Kalmar	—	30·8	29·5	1·9	öbm	bm		
		619	(Alvesta)—(Växjö)—Lessebo ..	Växjö	—	50·2	13·0	6·6	»	bfm		
		622	(Lessebo)—Holmsjö	Emmaboda	—	48·4	11·4	0·3	bm	»		
		623	(Holmsjö)—Karlskrona C.....	Karlskrona C	—	31·3	13·2	6·5	»	»		
27	C	615	(Kalmar V)—Berga	(Kalmar V) Ålem ..	—	76·3	17·7	1·9	öbm	bm		
		616	Mönsterås—Fagerhult	Mönsterås	—	68·0	8·1	0·6	bm	bfm		
		617	Oskarshamn—Skoghult	Oskarshamn	—	56·7	7·1	2·1	»	»		
		624	(Sävsjö)—(Mållilla)	Vetlanda	—	80·7	10·9	8·8	»	»		
		625	(Hultsfred)—(Åseda)	Åseda	—	55·5	8·5	0·1	»	»		
		626	(Åseda)—Växjö, Växjö	Växjö	—	59·9	13·9	8·1	öbm	bm		
											—	1·4	9·0	1·2
		627	(Brittatorp)—(Skoghult)	Lenhovda	—	61·2	7·0	1·0	bm	bfm		
		628	(Kalmar V)—Torsås och Ljungbyholm—Påryd	Kalmar V	—	38·7	6·7	0·5	»	»		
											—	18·3	1·4	0·1
629	Runsten—Böda	Borgholm	—	76·8	11·3	1·4	»	»				
630	(Lundtorp)—(Runsten) och Färjestaden—Ottenby	Mörbylånga	—	20·1	2·3	—	öbm	»				
									—	53·5	12·1	4·8
29	C	635	Karlskrona N—Ronneby— (Bredåkra)	Ronneby	—	36·2	26·9	5·6	»	bm		
		636	(Vermanshult)—Bredåkra— (Karlshamn)	Bräkne-Hoby	—	54·4	11·4	0·3	bm	bfm		
		637	Karlshamn—(Sölvesborg)	Karlshamn	—	31·2	10·4	7·5	»	»		
		638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken	Sölvesborg	—	² 45·9	³ 18·7	4·2	öbm	bm		
		639	(Växjö)—Vermanshult	Tingsryd	—	63·7	8·8	0·7	bm	bfm		
		640	(Gullberna)—Torsås—Bergkvara	Torsås	—	49·6	7·3	1·2	»	»		
		641	(Karlshamn)—Ulvö och Norraryd—(Kvarnamåla) ..	Ålshult	—	72·0	8·4	0·3	»	»		
		642	(Ulvö)—Bolmen	Ljungby	—	77·6	12·5	0·3	»	»		
		643	(Bolmen)—Skedalshed	Lidhult	—	61·2	5·0	0·5	»	»		

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor				Bevakningsgrupper				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Antal	Medellängd huvudspår		Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal				
	Dubbelspår	Enkelspår			Väggkorsningar	Andra			Banvakter	Annmanlig personal	Kvinnlig personal				
	Km											Km			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
4	—	11·9	1	2	—	23·8	—	4	—	—	—	—	—		
3	—	15·7	1	2	—	23·6	—	3	3	—	—	1	—		
2	—	10·3	1	1	—	20·6	—	2	2	—	—	1	1		
2	—	12·0	1	1	—	24·0	—	2	—	—	—	—	—		
4	—	9·6	2	2	—	19·2	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	10·1	1	2	—	20·2	—	4	4	—	—	—	4		
4	—	11·7	2	2	—	23·5	—	4	3	—	—	—	3		
3	—	13·2	1	2	—	19·7	—	3	3	—	—	1	5		
4	—	10·5	2	2	—	21·0	—	4	1	—	—	2	—		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
4	—	10·3	2	2	—	20·7	—	4	—	—	—	—	—		
4	—	10·6	1	2	—	21·1	—	4	—	1	3	—	—		
4	—	11·5	2	2	—	23·4	—	4	2	—	—	2	2		
9	—	11·4	1	5	—	20·4	—	9	12	—	—	2	8	Spårvidd 0·891 m.	
4	—	12·8	7	3	—	17·0	—	4	4	—	—	—	4		
9	—	6·3	7	3	—	18·9	—	9	2	—	—	—	2		
9	—	6·3	7	3	—	18·9	—	9	3	—	—	—	4		
5	—	6·2	7	3	—	10·3	—	5	—	—	—	—	—		
4	—	12·6	—	3	—	16·7	—	4	1	—	—	—	2		
6	—	8·1	—	3	—	16·1	—	6	—	—	—	—	—		
3	—	10·4	7	3	—	10·4	—	3	5	—	—	1	9		
6	—	12·7	1	—	—	—	—	6	3	—	—	—	3		
6	—	11·3	1	—	—	—	—	6	3	—	—	—	3		
5	—	11·3	1	—	—	—	—	5	1	—	—	—	1		
7	—	11·5	1	—	—	—	—	7	8	—	—	1	7	Spårvidd 0·891 m.	
5	—	11·1	1	—	—	—	—	5	3	—	—	—	3		
5	—	12·0	1	—	—	—	—	5	2	—	—	1	1		
1	—	1·6	1	—	—	—	—	1	4	1	—	—	—		
5	—	12·2	1	—	—	—	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	11·4	1	—	—	—	—	5	4	—	—	2	2		
4	—	19·2	1	—	—	—	—	4	3	—	—	—	1		
1	—	20·1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	3		
3	—	17·9	1	—	—	—	—	3	2	—	—	—	2		
4	—	9·0	6	2	—	18·1	—	4	1	—	—	2	—		
5	—	10·9	6	3	—	18·2	—	5	4	—	—	2	5		
3	—	10·4	6	2	—	15·6	—	3	3	—	—	—	4		
4	—	11·5	6	2	—	23·0	—	4	3	—	—	—	4		
6	—	10·6	6	3	—	21·2	—	6	2	—	—	1	1		
4	—	12·4	6	2	—	24·8	—	4	6	—	—	2	4	Spårvidd 1·067 m. 2 Härav 0·4 km normalspår. 3 , 2·7 , ,	
6	—	12·0	6	3	—	24·0	—	6	3	—	—	1	3		
6	—	12·9	6	3	—	25·9	—	6	6	—	—	—	6		
5	—	12·2	6	3	—	20·4	—	5	3	—	—	—	3		

Bansektion		Banmästaravdelning										
		Linjegrupp		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stån- dare	Före- stån- darens ställ- före- trä- dare
							Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig		
							Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
32	C	645	(Söndrum)—Halmstad rbg, Halmstad C—Oskarström o. (Skedalshed)—(Halmstad Ö) ¹	Halmstad.....	—	32·1	35·5	22·0	öbm	bm		
		646	(Oskarström)—(Landeryd) och Kilan—Hyltebruk	Fröslida	—	50·1	10·3	3·4	öbm	bfm		
		647	Landeryd—(Limmared).....	Landeryd	—	55·1	12·5	—	öbm	bfm		
		648	(Landeryd)—(Reftele)—(Hestra)	Reftele	—	59·2	10·3	1·8	öbm	bfm		
		649	(Reftele)—(Klevshult)	Värnamo	—	50·5	15·4	—	öbm	•		
		650	Vaggeryd—(Nässjö)	Nässjö	—	44·1	7·7	0·1	öbm	•		
		651	(Klevshult)—(Vaggeryd)— (Jordbron)	Jönköping H.....	—	50·2	7·9	3·2	•	•		
		653	(Limmared)—(Falköping C) ..	Ulricehamn.....	—	75·8	11·1	—	öbm	bm		
		654	(Varberg)—(Kinnared)	Kinnared.....	—	65·7	8·7	0·6	öbm	bfm		
33	C	710	(Kil)—Värmlands Bro	Värmlands Bro ..	—	42·4	15·1	12·0	•	•		
		711	(Värmlands Bro)—(Änimskog)	Ämål	—	45·4	29·7	3·1	öbm	bm		
		712	Änimskog—(Brålanda)	Mellerud	—	39·8	15·7	—	•	bfm		
		713	Brålanda—Trollhättan	Öxnerud	—	34·8	31·0	7·4	•	öbm		
		714	(Trollhättan)—(Alvhem) och (Alvhem)—Lilla Edet	Trollhättan	—	35·2	7·1	0·7	öbm	bfm		
		716	Alvhem—(Lärje rbg)	Bohus	—	30·2	18·6	3·3	•	•		
		721	(Mellerud)—(Kråkviken)	Mellerud	—	59·1	6·1	3·1	•	•		
		722	Kråkviken—(Vännacka)	Årjäng	—	54·5	5·8	—	•	•		
		724	Vännacka—(Gilsrud) och Beted—Skillingsfors	Beted	—	44·7	5·1	0·9	•	•		
		725	(Ämål)—(Årjäng)	Hallanda	—	18·9	0·9	—	•	•		
		726	(Mellerud)—gräns. mot Norge	Ed	—	63·0	9·6	—	öbm	•		
34	C	701	(Falun)—Borlänge—(Repbäcken)	Borlänge	—	29·5	21·0	15·0	•	öbm		
		702	(Borlänge)—Gräsberg och Rämshyttan—Idkerberget ..	Rämshyttan	—	38·0	24·4	3·1	öbm	bfm		
		703	(Gräsberg)—(Grängesberg) ..	Ludvika	—	22·8	13·9	8·2	öbm	öbm		
		704	Grängesberg—Bredsjö	Ställdalen	—	41·7	16·3	2·4	öbm	bfm		
		705	(Bredsjö)—Loka	Hällefors	—	37·3	13·1	16·0	•	•		
		706	(Loka)—Geijersdal och Dag- lösen—Filipstad V	Filipstad V	—	43·8	16·1	1·2	•	•		
		708	(Geijersdal)—(Kil)	Molkom	—	46·3	12·8	5·5	•	•		
		735	(Falun N)—Rättvik	Rättvik	—	49·3	12·5	2·8	•	•		
		736	(Rättvik)—(Mora)—Älvdalen .	Mora-Noret	—	78·9	13·0	0·9	öbm	•		
		737	(Falun C)—(Björbo)	Falun C	—	69·7	7·0	6·1	öbm	•		
		741	(Krylbo)—(Borlänge)	Hedemora	—	63·3	20·7	18·0	öbm	•		
		742	(Repbäcken)—(Rättvik)	Leksand	—	57·4	11·9	0·4	öbm	•		
		156	(Ludvika)—(Vansbro)	Ludvika	—	84·4	10·7	1·9	öbm	öbm		
35	C	731	Gävle bangårdar	Gävle N	—	8·7	83·2	56·6	•	•		
		732	(Gävle C)—Forsbacka, (Gävle C)—(Hilleby) och (Gävle C) —(Ockelbo)	Gävle C	—	59·7	14·8	12·1	•	bfm		
		733	(Forsbacka)—Hofors	Storvik	—	36·6	17·3	35·7	öbm	•		
		734	(Hofors)—Falun N	Falun C	—	38·1	28·6	14·9	öbm	öbm		
		141	Storvreta—Tierp ⁷	Tierp	—	51·1	17·6	1·1	•	•		
		142	(Tierp)—(Gävle C) ⁸	Gävle C	—	8·8	3·7	2·3	•	•		
			Orrskog—Söderfors	Gävle C	—	50·6	16·4	25·6	•	•		
				Orrskog—Söderfors	—	9·2	1·6	3·7	•	•		
		143	Gysinge—(Hagastrom)	S. Valbo	—	49·2	6·2	1·7	öbm	bfm		
		144	(Sala)—(Gysinge)	Runhällen	—	49·5	7·1	0·8	•	•		

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor				Bevakningsgrupper				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar pr vecka	Antal	Medellängd huvudspår		Banför-män	Banbi-träden	Antal platser		Antal använd personal				
	Dubbel-spår	Enkel-spår			Dubbel-spår	Enkel-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	
5	—	6·4	2	—	—	—	—	5	1	—	—	—	1	¹ Spårvidd 1·067 m.	
6	—	8·4	² 2	—	—	—	—	6	1	—	—	—	1	² Kilan—Hyltebruk endast 1.	
6	—	9·2	2	—	—	—	—	6	7	—	—	1	6		
7	—	8·5	³ 2	—	—	—	—	7	5	—	—	—	5	³ (Hestra)—Reftele endast 1.	
6	—	8·4	2	—	—	—	—	6	2	—	—	—	2		
6	—	7·4	2	—	—	—	—	6	3	—	—	—	3		
6	—	8·4	2	—	—	—	—	6	2	—	—	1	1		
8	—	9·5	2	—	—	—	—	8	9	—	—	—	8		
6	—	11·0	1	—	—	—	—	6	7	—	—	2	5		
6	—	7·0	7	2	—	21·2	—	6	2	1	3	—	—		
5	—	9·1	⁴ 7	2	—	22·7	—	5	—	1	3	—	—	⁴ Åmål—(Ånimskog) endast 6.	
5	—	8·0	6	2	—	19·9	—	5	—	—	—	—	—		
4	—	8·7	6	2	—	17·4	—	4	—	1	3	—	—		
5	—	7·0	6	1	—	35·2	—	5	—	—	—	—	—		
2	—	7·5	2	1	—	15·0	—	2	1	—	1	—	—		
3	—	10·0	7	1	—	30·2	—	3	—	—	—	—	—		
6	—	9·8	3	2	—	29·5	—	6	5	—	—	—	6		
6	—	9·1	3	2	—	27·2	—	6	4	—	—	—	4		
6	—	7·5	3	3	—	14·9	—	6	4	—	1	—	3		
2	—	9·4	2	1	—	18·9	—	2	—	—	—	—	—		
7	—	9·7	⁵ 3	1	—	68·0	—	7	—	—	—	—	—	⁵ Svanskog—Årjäng endast 2.	
7	—	9·0	6	2	—	31·5	—	7	—	—	—	—	—		
5	—	5·9	7	1	—	29·5	—	5	1	—	—	1	—		
6	—	6·3	7	2	—	19·0	—	6	—	—	—	—	—		
4	—	5·7	7	1	—	22·8	—	4	—	—	—	—	—		
6	—	7·0	7	2	—	20·9	—	6	—	—	—	—	—		
5	—	7·5	7	2	—	18·6	—	5	—	—	—	—	—		
6	—	7·3	7	2	—	21·9	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7·7	7	2	—	23·1	—	6	—	—	—	—	—		
8	—	6·1	7	2	—	24·5	—	8	2	—	—	1	3		
10	—	7·9	7	3	—	26·3	—	10	3	—	—	1	3		
9	—	7·7	7	4	—	17·4	—	9	—	—	—	—	—		
10	—	6·3	7	4	—	15·8	—	10	9	—	1	5	12		
8	—	7·2	7	3	—	19·1	—	8	1	—	—	2	—		
9	—	9·4	7	4	—	21·1	—	9	2	—	—	—	3		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
6	—	9·9	7	—	—	—	—	6	—	—	—	—	—	⁶ B-linje.	
5	—	7·4	7	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—		
7	—	5·9	7	—	—	—	—	7	5	—	1	1	—		
5	—	10·2	⁹ —	—	—	—	—	5	—	—	—	—	—	⁷ B-linje.	
1	—	8·8	⁹ —	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—		
4	—	12·7	⁹ —	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	⁸ B-linje.	
1	—	9·2	⁹ —	—	—	—	—	1	2	—	—	—	2		
4	—	12·3	⁹ —	—	—	—	—	4	2	—	—	—	2		
4	—	12·4	¹⁰ —	—	—	—	—	4	4	—	—	—	4	⁹ Behovsinspektion.	

Bansktion		Banmästaravdelning										
		Linjegrupp										
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Före- stän- dare	Före- stän- darens ställ- före- trä- dare		
					Dub- bel- spår	En- kel- spår	SJ till- hörig	Ensk. till- hörig				
Km												
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11		
2	A	111	(Katrineholm)—(Åby)	Strängsjö	—	38·8	6·3	0·3	bm	bfm		
		130	(Järna)—(Tystberga)	Vagnhärad	—	36·7	6·0	—	»	»		
		131	Tystberga—(Jönåker)	Nyköping C	—	34·9	16·5	0·5	öbm	bm		
		132	Jönåker—(Åby)	Ålberga	—	35·8	7·0	—	bm	bfm		
		133	Åby—Eksund	Norrköping C	16·5	1·1	39·0	29·0	öbm	bm		
		134	(Eksund)—(Linghem)	Kimstad	27·0	—	9·9	0·5	»	bfm		
		135	Linghem—(Vikingstad) och Linköping C—Tannefors ¹	Linköping C	23·0	—	16·4	7·8	»	bm		
		136	Vikingstad—Mjölby och Mjölby—Hästholmen ²		Mjölby	20·7	0·7	16·5	0·1	»	»	
						—	31·5	5·4	0·1			
			C	146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby—(Åtvidaberg)	Bjärka-Säby	—	44·8	7·3	0·5	bm	bfm
				147	(Brokind)—(Björkhult)	Kisa	—	47·0	7·2	2·0	»	»
				148	Björkhult—(Hultsfred)	Vimmerby	—	46·1	7·8	1·2	»	»
		38	C	192	Örebro S—(Sonstorp)	Pålsboda	—	78·1	13·0	—	»	»
				196	Sonstorp—(Norrköping Ö) och Kimstad—(Norsholm)	Finspång	—	53·6	14·3	23·9	öbm	»
				197	Norrköping Ö—Valdemarsvik och Kummelby—Arkösund	Norrköping Ö	—	101·6	26·8	9·6	»	bm
	198			Linköping—Fornåsa, Linkö- ping—(Ringstorp), Klock- rike—Borensberg, Fornåsa —Motala och Bränninge— Skänninge	Linköping	—	97·6	31·9	12·4	»	»	
	199			(Fornåsa)—Ödeshög	Vadstena	—	53·7	10·0	0·7	bm	bfm	
	139			Norsholm—(Nelhammar)	Åtvidaberg	—	67·8	13·7	5·3	öbm	»	
140	Nelhammar—Västervik			Västervik	—	51·9	14·1	17·8	»	»		
631	Hultsfred—(Jenny) och Spångenäs—Vimmerby	Hultsfred	—	83·9	14·3	0·8	bm	»				

och bevakningssträckor vid årets slut

Bevakningssträckor			Bevakningsgrupper			Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkingar	
Antal	Medel-längd huvudspår		Antal be-sikt-nin-gar pr vec-ka	Medel-längd huvudspår		Ban-för-män	Ban-bi-trä-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		
	Km			Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
4	—	9·7	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	9·2	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	8·7	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	9·0	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
3	5·8	1·1	3	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	
4	6·8	—	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	5·8	—	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
—	—	2·1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 C-linje.
4	5·2	0·2	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	10·5	3	—	—	—	—	3	2	—	—	—	2	2 C-linje.
4	—	11·2	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11·8	3	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11·5	3	—	—	—	—	4	1	—	—	—	1	
8	—	9·8	2	—	—	—	—	8	5	—	—	—	5	
7	—	7·7	2	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	
12	—	8·5	2	—	—	—	—	12	1	1	—	1	1	
														Spårvidd 0·891 m.
11	—	8·9	2	—	—	—	—	11	1	1	—	1	1	
6	—	8·9	2	—	—	—	—	6	2	—	—	1	1	
7	—	9·7	2	—	—	—	—	7	6	—	—	—	5	
6	—	8·7	2	—	—	—	—	6	5	—	—	1	4	
8	—	10·5	2	—	—	—	—	8	8	—	—	—	8	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid slutet av angivna år

	År	Banmästaravdelningar		Bevakningssträckor			
		Antal	Medellängd Km	Dubbspår		Enkelspår	
				Antal	Medellängd Km	Antal	Medellängd Km
A-linjer	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
»	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
»	1949	81	31·0	172	3·6	365	4·4
»	1950	81	31·0	183	3·6	343	4·6
»	1951	80	30·5	160	4·4	326	4·7
»	1952	79	31·1	101	7·3	159	9·3
B-linjer	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
»	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
»	1949	55	42·4	—	—	447	5·2
»	1950	55	42·4	—	—	447	5·2
»	1951	52	43·1	—	—	395	5·7
»	1952	52	43·0	—	—	246	9·5
C-linjer	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
»	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
»	1949	198	50·3	4	2·9	1 007	¹ 7·8
»	1950	201	51·4	4	2·9	1 007	¹ 7·8
»	1951	204	51·3	4	2·9	991	¹ 8·1
»	1952	200	52·5	3	3·9	804	¹ 9·8

¹ Bevakningssträckorna å smalspåriga linjer ej inräknade i medellängden.

Tab. 2. Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
Förvaltningsindelning vid årets slut					
Järnvägsstyrelsen:					
byråer..... antal	15	15	15	15	14
kontor..... »	6	6	6	6	6
resebyråer i utlandet..... »	3	2	2	2	2
Distrikten:					
distrikt..... »	8	8	8	7	7
banssektioner..... »	234	234	236	235	235
banmästaravdelningar..... »	331	336	337	334	340
bevakningssträckor..... »	1 555	2 149	2 261	2 227	2 311
bevakningsgrupper..... »	350	981	1 004	993	1 015
maskinsektioner..... »	218	218	218	218	218
driftverkstäder..... »	59	59	55	54	51
lokstationer..... »	112	109	113	101	99
härav med förest. i lgd Ca 17 o. högre »	81	80	79	77	74
trafiksektioner..... »	231	231	233	232	232
stationer..... »	3 684	3 667	3 659	3 495	3 426
resebyråer inom landet..... »	32	28	27	24	21
billinjegrupper..... »	57	59	60	60	60
elektrosektioner..... »	11	12	12	12	12
transformator- och omformarstationer »	52	52	52	51	50
tågfärjeleder..... »	4	4	4	4	4
Förrådsområden..... »	6	6	6	6	6
Huvudverkstäder..... »	8	8	8	8	8
Nätets omfattning vid årets slut					
Järnvägsdrift:					
Trafikerad banlängd..... km	15 186	15 138	15 177	14 794	14 586
härav dubbelspår..... »	753	717	680	628	602
Ågande spårlängd i					
huvudspår..... »	15 927	15 843	15 846	15 410	15 176
sidospår, permanenta..... »	4 730	4 687	4 638	4 523	4 443
» icke permanenta..... »	200	206	212	201	197
Total spårlängd..... »	20 857	20 736	20 696	20 134	19 816
härav elektrifierade spår..... »	9 320	9 251	9 196	8 910	8 569
Bildrift:					
Trafikerad väglängd..... »	24 531	23 269	21 023	18 202	16 099
Koncessionerad väglängd..... »	26 885	25 554	23 614	20 961	18 935
Personal i medeltal¹					
Järnvägsstyrelsen:					
anställd personal..... antal	2 001	1 924	1 864	1 777	•
tillgänglig »..... »	2 044	1 955	1 905	1 805	1 662
totalt arbete..... antal man	1 760	1 678	1 639	1 563	1 424
tjänstefri personal..... proc.	15·3	15·4	15·1	14·3	14·4
Distriktskanslier:					
anställd personal..... antal	533	493	423	376	•
tillgänglig »..... »	552	514	442	411	352
totalt arbete..... antal man	486	450	393	364	312
tjänstefri personal..... proc.	12·6	13·4	11·8	12·5	11·5
Förrådsavdelningar:					
anställd personal..... antal	451	435	424	411	•
tillgänglig »..... »	465	449	441	430	388
totalt arbete..... antal man	409	393	390	381	346
tjänstefri personal..... proc.	12·4	12·6	12·2	11·8	10·8

¹ Inklusive Rättsavdelningen.² Driftsektionen i Visby ej medräknad.³ På grund av ändrad personalredovisning äro uppgifterna för åren 1949—52 vad beträffar anställd personal ej direkt jämförbara med tidigare års. Totalt arbete motsvarar i stort sett det tidigare begreppet använd personal.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
Huvudverkstäder:					
anställd personal..... antal	5 729	5 615	5 454	5 555	•
tillgänglig * *	5 700	5 574	5 400	5 540	5 331
totalt arbete antal man	5 021	4 895	4 665	4 795	4 581
tjänstefri personal..... proc.	13·3	14·1	14·9	14·3	14·1
Bansektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal..... antal	14 009	14 356	14 820	14 572	•
tillgänglig * *	13 454	13 440	14 029	13 837	13 810
totalt arbete antal man	12 024	11 993	12 555	12 487	12 364
tjänstefri personal proc.	11·0	11·2	10·8	10·0	10·5
för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... antal	2 602	2 195	2 304	2 320	•
tillgänglig * *	2 524	2 141	2 202	2 210	2 473
för elektrifieringsarbeten:					
anställd personal..... *	323	268	224	323	•
tillgänglig * *	270	237	234	339	383
Maskinsektioner och färjor:					
anställd personal..... antal	15 798	15 730	15 490	15 474	•
tillgänglig * *	15 841	15 808	15 569	15 592	14 861
totalt arbete (antal man)					
åkande..... *	6 284	6 488	6 370	6 292	6 418
stationär..... *	7 147	6 918	6 846	6 780	6 345
tjänstefri personal..... proc.	15·4	15·5	15·3	16·4	14·1
Trafiksektioner:					
anställd personal..... antal	29 459	29 983	29 075	28 476	•
tillgänglig * *	29 741	30 582	29 530	28 826	27 367
totalt arbete antal man	25 414	26 245	25 432	24 851	•
varav i					
Te-tjänst *	470	467	465	457	•
stationstjänst *	21 705	22 461	21 644	21 133	•
vagnstjänst *	566	580	582	527	•
tågtjänst *	2 673	2 737	2 741	2 734	•
tjänstefri personal..... proc.	15·0	15·1	14·5	14·2	•
Billinjer:					
anställd personal antal	2 870	2 788	2 508	2 228	•
tillgänglig * *	2 888	2 803	2 526	2 244	1 858
totalt arbete antal man	2 705	2 640	2 395	2 123	•
tjänstefri personal..... proc.	8·2	7·8	7·3	6·4	•
Avlöningstillägg till tjänstemän proc.	155	233	312	312	312
Genomsnittliga löneinkomster för banarbetare					
Arbete mot timlön å ordinarie tid⁴					
A. Löneinkomst i medeltal..... öre/tim	307	249	210	208	208
medeltal anställda arbetare.....	5 964	6 197	6 700	6 814	7 402

¹ Fr. o. m. den 1 januari 1952 gälla nya grunder för avlöningstillägg till tjänstemän enligt Kungl. Maj:ts kungörelse nr 65 den 14 mars 1952.

² För belopp t. o. m. 500 kr. och med 32 procent på överskjutande belopp t. o. m. 1 200 kr. per månad. Sistnämnda belopp har fr. o. m. den 1/7 1951 höjts till 1 600 kr. Dessutom utgår barnstillägg med nio kr. per månad för barn, som fötts senast 31/3 1939 och som ej fyllt 16 år.

³ För belopp t. o. m. 1 200 kr. per månad. Beträffande barnstillägg, se not 2. År 1950 utgick dessutom tillfälligt tillägg å löner och pensioner, se cirk. 697/1950.

⁴ Inklusivt premieackordsarbete på ordinarie tid och ackordskompensation.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
B. Ackordsarbete å ordinarie tid					
Löneinkomst i medeltal öre/tim	416	352	298	292	284
medeltal anställda arbetare	3 001	2 748	2 870	2 783	2 977
C. Total genomsnittlig löneinkomst för timlöns- och ackordsarbete öre/tim					
	344	281	236	233	230
Förbrukningspris på vissa materialer					
Stenkol, utländska kr. per ton	110·83	121·25	82·08	83·42	79·58
Loktorv » » »	61·25	65·00	60·00	60·00	55·83
Slipersved » » m ³	15·17	11·25	6·00	8·67	·
Osorterad ved, långved » »	23·33	21·25	13·00	14·83	·
» » kastved » » »	27·17	23·75	16·25	15·08	·
Bensin i fat » » » 100 l	56·67	56·67	70·00	67·92	59·58
» » cisternvagn » » »	49·17	49·67	64·58	62·25	56·75
» » tankbil » » »	50·17	50·67	66·08	63·25	57·83
Lättbentyl i fat » » »	58·17	56·67	70·00	66·50	59·58
» » cisternvagn » » »	51·17	50·67	64·08	62·33	56·75
» » tankbil » » »	51·67	50·67	66·08	63·33	57·83
Putsfotogen i cisternvagn » » »	25·67	22·33	20·00	16·00	14·92
Motorbrännolja i fat » » »	22·92	22·50	18·00	16·67	·
» » cisternvagn » » »	19·25	19·50	13·83	13·42	14·33
» » tankbil » » »	19·92	20·17	15·00	14·67	·
Eldningsolja nr 1 i cisternvagn » » »	18·83	17·83	15·00	14·17	14·58
» » 2 » cisternvagn » » »	16·83	16·08	12·83	14·00	13·58
Lokolja » » » 100 kg	46·67	53·42	35·00	35·00	27·50
Vagnsolja » » »	42·33	52·00	33·50	33·00	25·50
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell » » ton	568·92	406·67	360·00	343·33	335·00
Do d:o andra modeller » » »	568·92	406·67	360·00	343·33	335·00
Do brukbara » » »	362·08	226·67	180·00	173·33	170·00
Sliprar:					
oimpregn., 2·6—2·7 m, typ 1 » » styck	20·18	14·65	9·70	8·40	8·40
» » » 2 » » »	19·18	14·00	9·10	7·80	7·80
» » » 3 » » »	18·64	13·50	8·70	7·40	7·40
» » » 4 » » »	15·18	12·80	8·30	7·00	7·00
» » » två- » » »	·	·	·	·	·
sågade » » »	19·14	13·60	8·90	7·60	7·60
oimpregn., 2·5 m » » »	16·33	13·00	8·25	7·40	7·40
impregn., 2·6—2·7 m, typ 1 » » »	23·23	17·20	12·25	11·40	10·75
» » » 2 » » »	22·23	16·50	11·60	10·60	10·10
» » » 3 » » »	21·68	15·90	11·15	10·00	9·65
» » » 4 » » »	19·14	15·00	10·60	9·50	9·25
» » » två- » » »	·	·	·	·	·
sågade » » »	22·00	16·50	11·40	10·10	9·85
impregn., 2·5 m » » »	19·33	15·50	10·65	9·70	9·65
Upptagna och nedlagda sliprar					
Upptagna, oimpr. 1 000-tal	1 039	1 229	1 535	1 616	1 522
» impr. »	151	150	195	182	188
Nedlagda, oimpr. »	309	580	723	846	826
» impr. »	947	864	1 128	1 039	936
I spår vid årets slut:					
oimpr. »	19 675	20 278	20 921	21 103	21 460
impr. »	10 578	9 801	9 095	8 090	7 239
Anskaffningskostnaden per sliper					
Sliprar av 2·5 m längd:					
antal inköpta 1 000 st.	121	70	37	173	366
kostnad, totalt 1 000 kr.	1 966	858	234	1 346	2 750
i medeltal per inköpt sliper kr.	16·23	12·19	6·31	7·77	7·52

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
Sliprar av 2·6 och 2·7 m längd:					
antal inköpta	2 043	656	368	1 068	1 985
kostnad, totalt	41 483	9 531	2 605	8 637	16 038
i medeltal per inköpt sliper kr.	20·30	14·53	7·08	8·09	8·08
Dragkraftsenheternas arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel					
Elektrolok:					
medelantal elektrolok i tjänst antal	741·0	723·3	708·8	688·1	653·4
lokkm per lok ¹	113·1	115·5	115·7	115·3	115·4
bruttotonkm per lokkm i tåg ¹ tjänst antal	406	406	387	380	389
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm kr.	0·69	0·81	0·54	0·56	0·46
underhåll » 100 » »	27·27	22·45	18·68	16·83	17·63
» » 1 000 bruttoton-					
kilometer i tåg ¹ tjänst »	0·67	0·55	0·48	0·44	0·45
Elektromotorvagnar:					
medelantal fordon i tjänst antal	62·0	61·0	56·1	37·9	22·1
lokkm per fordon ¹	108·7	107·3	110·3	111·8	111·9
bruttotonkm per lokkm i tåg ¹ tjänst antal	72	71	73	77	70
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm kr.	0·06	0·08	0·05	0·06	0·06
underhåll » 100 » »	31·00	32·43	20·59	24·07	21·71
» » 1 000 bruttoton-					
kilometer i tåg ¹ tjänst »	4·30	4·57	2·82	3·14	3·10
Elektrolok och elektromotorvagnar:					
elektrisk energiförbrukning per lok-					
kilometer:					
SJ utom malmbanan kWh	13·9	13·7	13·6	13·4	13·7
malmbanan »	19·3	19·2	20·1	19·9	18·7
medelkostnad per kWh förbrukad energi:					
SJ utom malmbanan öre	2·53	2·37	2·24	2·09	2·04
malmbanan »	1·42	1·47	1·55	1·56	1·52
Ånglok:					
medelantal ånglok i tjänst antal	950·3	1 003·1	1 017·8	1 013·4	945·6
lokkm per lok ¹	33·1	35·4	36·3	37·3	40·5
bruttotonkm per lokkm i tåg ¹ tjänst antal	176	172	165	161	157
stenkolsförbrukning per 100 lokkm kg	1 460	1 488	1 491	1 463	1 445
bränslekostnad per 100 lokkm kr.	162·49	177·16	122·48	128·04	126·47
medelkostnad per ton lokbränsle					
inkl. transportkostnader »	111·29	119·03	82·16	87·49	87·52
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm »	1·65	1·87	1·27	1·42	1·22
underhåll » 100 » »	72·80	55·70	46·29	46·09	42·09
» » 1 000 bruttoton-					
kilometer i tåg ¹ tjänst »	4·13	3·23	2·81	2·87	2·68
Förbränningsmotorvagnar:					
medelantal fordon i tjänst antal	23·3	23·2	22·0	21·7	21·1
lokkm per fordon ¹	55·4	51·4	54·3	51·9	41·9
bruttotonkm per lokkm i tåg ¹ tjänst antal	36	33	33	35	36
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 motorvagns-					
kilometer, normalspåriga kr.	1·60	1·34	1·39	1·10	1·44
smalspåriga »	1·48	1·51	1·28	1·27	1·26
underhåll per 100 motorvagns-					
kilometer, normalspåriga »	58·02	63·76	46·90	48·56	43·99
smalspåriga »	83·41	39·47	41·14	45·78	35·76

¹ Enligt tab. 3 C, kol. 22.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
underhåll per 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst, normalspåriga	kr. 14·21	16·99	12·34	11·70	10·47
smalspåriga	» 27·43	13·98	15·24	17·41	14·31
Rälsbussar:					
medelantal fordon i tjänst.....	antal 382·3	379·1	359·4	322·7	283·8
rälsbusskm per fordon ¹	1 000-tal 73·5	71·8	70·6	71·3	68·2
bruttotonkm per rälsbusskm i tåg-tjänst.....	antal 12	12	11	11	11
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 rälsbusskm	kr. 0·57	0·61	0·52	0·53	0·54
underhåll » 100 »	» 45·33	39·62	30·66	28·07	31·85
» » 1 000 bruttotonkilometer i tåg-tjänst.....	» 37·36	33·07	26·82	25·50	28·96
Lokomotorer:					
medelantal fordon i tjänst.....	antal 245·7	212·5	194·2	184·7	171·7
tjänstgöringstimmar per fordon ¹ ...	1 000-tal 2·1	2·0	1·8	1·7	1·7
bruttotonkm per lokomotorkm i tåg-tjänst.....	antal 79	75	73	79	73
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel pr tjänstgöringstimme	kr. 0·11	0·11	0·09	0·08	0·08
underhåll » » »	» 3·68	3·23	2·68	3·44	3·20
Antal vid verkstäderna utförda klassificerade reparationer och revisioner av lok och vagnar					
Elektrolok	antal 1 038	1 006	802	701	772
ånglok	» 745	642	678	628	674
lokpannor	» 432	401	427	462	467
motorvagnar	» 121	150	99	81	56
rälsbussar	» 337	300	242	189	194
rälsbussläpvagnar	» 144	·	·	·	·
lokomotorer	» 128	·	·	·	·
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraxliga, mindre revisioner.....	» 2 930	2 701	2 630	2 754	2 609
» större »	» 427	422	408	476	490
tvåaxliga, mindre revisioner.....	» 1 324	1 337	1 353	1 300	1 413
» större »	» 298	327	315	342	228
godsvagnar:					
slutna, mindre revisioner.....	» 2 901	2 687	2 409	2 788	2 569
» större »	» 1 006	945	1 013	1 326	1 072
öppna, mindre revisioner.....	» 5 784	5 008	4 202	4 636	5 166
» större »	» 2 918	2 600	2 530	3 133	2 841
malmvagnar, mindre revisioner....	» 572	591	455	453	857
» större »	» 297	300	366	399	164
Antal klassificerade reparationer och revisioner per 100 fordon av vid årets början befintliga					
Elektrolok	antal 141	142	114	103	123
ånglok.....	» 67	57	61	57	75
lokpannor.....	» 39	36	39	42	52
motorvagnar.....	» 142	183	132	150	187
rälsbussar.....	» 86	77	69	60	73
rälsbussläpvagnar.....	» 57	·	·	·	·
lokomotorer.....	» 52	·	·	·	·
person-, post- och resgodsvagnar:					
fyraxliga, mindre revisioner	» 117	110	113	122	133
» större »	» 17	17	17	21	25
tvåaxliga, mindre revisioner	» 58	57	58	56	68
» större »	» 13	14	14	15	11

¹ Enligt tab. 3 C, kol. 22.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
godsvagnar:					
slutna, mindre revisioner antal	22	21	19	23	24
» större » »	8	7	8	11	10
öppna, mindre revisioner »	20	17	15	17	23
» större » »	10	9	9	11	13
malmvagnar, mindre revisioner . . . »	14	14	12	12	23
» större » . . . »	8	7	10	11	4
Bokförda utgifter för drift och underhåll					
Bansektioner:					
utgifter för eldriftsanläggningar per					
elektrifierad spårkm					
SJ utom malmbanan kr.	1 056	832	702	683	594
malmbanan »	1 905	1 655	1 435	1 450	1 256
utgifter exkl. för eldriftsanläggningar per spårkm »	6 992	6 029	5 647	5 538	5 672
bansektionernas utgifter för					
sektionsledning 1 000 kr.	6 713	5 389	4 552	4 315	4 160
linjetjänst »	26 763	24 208	20 585	19 488	17 190
anläggn. för elektrisk tågdrift exkl. underhåll »	4 756	3 726	3 140	2 998	2 637
banvallen »	11 342	7 912	8 943	7 020	6 681
broar, vägportar och trummor . . »	2 771	2 127	1 799	1 618	1 543
vägar, vägbroar och gångbanor . »	1 802	1 333	1 285	1 164	1 051
råler med tillbehör »	9 734	6 733	6 520	6 324	6 001
spårväxlar och korsningar med tillbehör »	4 461	3 611	3 306	2 900	3 008
sliprar »	26 250	22 435	20 514	21 559	20 419
riktning och ballast »	27 830	23 817	23 188	22 490	22 093
anläggningar för elektrisk tågdrift, underhåll »	4 171	3 421	2 825	2 752	2 081
husbyggnader »	15 102	11 964	10 006	9 298	8 264
övriga anläggningar, stängsel m. m. utom snöskydd »	26 002	20 515	18 022	16 949	15 554
snöröjning inkl. snöskyddsanordningar »	4 976	5 354	3 365	2 250	2 808
summa underhåll av bana och byggnader »	134 440	109 220	99 773	94 324	89 503
underhåll av inventarier o. effekter . »	1 640	1 278	1 056	891	1 058
hjälp-anläggningar »	360	305	266	289	278
inkomster »	911	718	730	612	474
bokförda utgifter (saldo) »	173 760	143 409	128 641	121 692	114 351
Maskinsektioner:					
sektionsledning »	2 972	2 451	2 152	2 168	2 024
personalutgifter för ångloktjänst . »	28 905	26 504	23 352	23 834	23 203
» förbränningsmotorvagn-tjänst »	3 926	2 440	1 769	1 320	780
lokbränsle »	46 952	56 794	40 966	43 910	44 349
övriga sakliga utgifter för ångloktjänst »	615	736	590	625	563
övriga sakliga utgifter för förbränningsmotorvagn-tjänst . . »	844	632	506	520	742
personalutgifter för elektroloktjänst »	47 117	39 115	32 328	31 059	29 342
elektrisk energi för tågrörelsen . . »	32 787	30 890	26 468	22 885	20 395
övriga sakliga utgifter för elektroloktjänst »	636	733	499	492	434
stalltjänst, ångdrift »	15 229	12 499	11 362	10 664	10 773
» eldrift »	6 595	5 330	4 487	4 410	4 070
motorvagns-, rälsbuss- och lokomotorbränsle »	3 612	3 235	2 432	1 916	2 057

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
vagn tjänst..... 1 000 kr.	20 974	16 458	13 816	13 349	12 737
verkstadstjänst, gemensamma omkostnader	3 165	2 418	1 914	1 781	1 372
underhåll ¹ av vagnar m. m.....	11 942	10 425	8 780	7 760	4 100
» » rälsbussar, motv. m. m.....	6 993	5 931	4 855	3 903	3 117
» » ång- och ellok.....	16 820	15 352	13 138	13 096	15 101
» » inventarier o. effekter	446	331	314	323	505
underhåll av byggnader m. m.....	1 061	924	850	745	839
hjälpåläggningar.....	3 970	2 836	2 353	2 187	2 216
inkomster.....	128	106	93	97	96
bokförda utgifter (saldo).....	255 430	235 927	192 833	186 848	178 622
Trafiksektioner:					
sektionsledning.....	7 266	6 235	5 274	5 210	4 735
stationstjänst.....	239 657	199 490	163 344	154 980	145 306
fågtjänst.....	27 087	23 446	20 088	19 615	18 246
stalltjänst, ångdrift.....	133	142	168	101	99
» eldrift.....	—	—	— 0	3	0
förbränningsmotorvagn tjänst....	5 033	4 175	3 523	3 277	3 175
vagn tjänst.....	4 640	3 938	3 342	3 236	3 027
snöröjning.....	2 635	6 024	2 895	1 069	3 861
hjälpåläggningar.....	0	0	8	106	207
underhåll av inventarier och effekter.....	1 472	1 271	968	791	869
inkomster.....	257	277	283	319	523
bokförda utgifter (saldo).....	287 666	244 446	199 326	188 068	179 002
Hyresverksamheten					
Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästare- och banvaktstugor:					
eldstäder..... antal	10 272	10 243	10 142	10 112	9 484
utgifter för underhåll och förändringar..... 1 000 kr.	2 973·0	2 771·4	1 986·5	1 614·9	1 590·5
för skötsel, renhållning m. m.....	490·7	424·0	391·1	355·3	353·4
» värme m. m.....	910·2	742·5	520·4	506·0	512·6
» skatter.....	185·3	144·1	140·3	137·6	175·9
summa utgifter.....	4 559·2	4 082·0	3 038·3	2 613·8	2 632·4
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar..... kr.	289·43	270·56	195·87	159·71	167·71
Övriga hyreshus inkl. banmästare- och banvaktstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.:					
eldstäder..... antal	23 446	23 363	23 062	22 712	21 278
utgifter för underhåll och förändringar..... 1 000 kr.	7 746·0	6 406·2	5 141·1	4 064·6	3 872·5
för skötsel, renhållning m. m.....	305·0	271·3	243·7	223·9	182·6
» värme m. m.....	928·2	639·5	479·2	435·2	426·0
» skatter.....	75·2	36·5	40·0	42·1	48·7
summa utgifter.....	9 054·4	7 353·5	5 903·9	4 765·9	4 529·8
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar..... kr.	330·37	274·20	222·92	178·96	182·00
Hyreshus, tillsammans:					
inkomster..... 1 000 kr.	6 946·9	6 281·4	5 878·4	5 709·3	5 168·2
direkta utgifter.....	13 613·5	11 435·4	8 942·2	7 379·7	7 162·2
avsättning till värdeminskningskontot.....	1 762·4	1 633·0	1 604·9	1 572·9	1 469·1
summa utgifter.....	15 375·9	13 068·4	10 547·1	8 952·6	8 631·3
driftöverskott.....	— 8 429·0	— 6 787·0	— 4 668·7	— 3 243·3	— 3 463·1
» per eldstad..... kr.	— 250	— 202	— 141	— 99	— 113

¹ Exklusive huvudverkstädernas kostnader.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1952	1951	1950	1949	1948
Hotell och restauranger, summa utgifter 1 000 kr.	905·8	705·0	567·4	584·1	458·7
Olyckshändelser vid vägkorsningar i önnans plan					
Befintliga korsningar antal	38 601	38 446	38 441	37 485	36 460
Sammanstötningar mellan vägfärande och tåg					
motorfordon	152	136	115	112	83
hästskjutsar	10	14	14	22	13
cykel eller sparkstötting	34	31	23	10	12
gående				10	7
Förolyckade personer					
skadade	22	25	35	76	62
dödade	63	56	48	40	42
Påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning					
motorfordon	415	389	407	332	312
hästskjutsar				12	15
cyklande				4	6
Olyckshändelser					
vid dagsljus	386	359	353	344	311
i mörker	225	211	206	158	137

Tab. 3. Dragkraftsenheterna och deras arbetsprestationer

A. Medelantal befintliga och i tjänst varande lok 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 ⁸ , %
					Dvst	Hvst		a ³	b ⁶				
Elektrolok													
<i>Samtliga normalspåriga</i>													
Enkellok													
Bg, Bs	10·0	10·0	8·8	322	17	19	7	1	—	88·0	9·8	1·9	0·3
Bk	21·0	21·0	17·7	309	15	40	2	—	—	84·4	15·1	0·5	—
Da	4·6	4·0	3·7	344	15	3	3	1	—	94·0	4·9	0·8	0·3
Dg, Dg 2	165·0	165·0	152·1	337	8	18	2	1	—	92·1	7·1	0·5	0·3
Df, Dk, Dk 2, Dr 2	118·4	118·4	109·3	338	12	15	—	1	—	92·3	7·4	—	0·3
Ds	48·6	48·6	45·3	341	11	13	1	—	—	93·2	6·5	0·3	—
F	24·0	24·0	21·0	320	14	31	—	1	—	87·4	12·3	—	0·3
Ha, Hb	60·0	60·0	54·3	331	9	13	12	1	—	90·4	6·0	3·3	0·3
Hc	12·0	12·0	10·8	329	6	23	7	1	—	89·9	7·9	1·9	0·3
Hd	4·0	4·0	3·4	314	18	27	7	—	—	85·8	12·3	1·9	—
Hg, Hg 2	65·0	65·0	58·6	330	12	18	5	1	—	90·2	8·1	1·4	0·3
M	17·0	17·0	13·4	288	5	67	—	6	—	78·7	19·7	—	1·6
Oc	1·0	1·0	0·8	301	12	—	52	1	—	82·2	3·3	14·2	0·3
Od	10·0	10·0	8·4	308	8	28	17	5	—	84·2	9·8	4·6	1·4
Pa	2·0	2·0	1·2	220	9	79	13	45	—	60·1	24·0	3·6	12·3
Pb	4·0	4·0	2·9	289	2	75	—	—	—	79·0	21·0	—	—
Ua	3·0	3·0	2·6	317	3	19	25	2	—	86·6	6·0	6·9	0·5
Ub	90·0	90·0	81·2	330	10	18	6	2	—	90·2	7·7	1·6	0·5
Uc	1·0	1·0	0·9	322	14	—	27	3	—	88·0	3·8	7·4	0·8
Öa	2·0	2·0	1·6	298	24	8	11	25	—	81·4	8·8	3·0	6·8
Öb	8·0	8·0	5·0	230	7	12	115	2	—	62·9	5·2	31·4	0·5
Öc	12·0	12·0	7·8	238	15	23	89	1	—	65·0	10·4	24·3	0·3
Öd	24·0	24·0	18·9	288	7	23	44	4	—	78·7	8·2	12·0	1·1
Ub (TGOJ inlänade)	2·0	2·0	1·8	330	15	11	10	—	—	90·2	7·1	2·7	—
Summa	708·6	708·0	631·5	326	11	20	8	1	—	89·1	8·4	2·2	0·3
Dubbellok													
Oa, Ob	14·0	14·0	8·6	226	11	82	32	15	—	61·8	25·4	8·7	4·1
Of, Of 2	21·0	21·0	14·7	256	14	51	41	4	—	69·9	17·8	11·2	1·1
Summa	35·0	35·0	23·3	244	13	63	37	9	—	66·7	20·7	10·1	2·5
Änglok													
<i>Normalspår</i>													
A, A 2	8·0	6·5	3·4	185	31	66	13	56	15	50·5	26·5	3·6	19·4
A 3, 5—8	42·0	41·1	27·6	245	49	39	18	14	1	66·9	24·1	4·9	4·1
B	98·0	93·8	66·2	256	45	32	14	16	3	69·9	21·1	3·8	5·2
B 3	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B 4	4·0	0·3	0·1	104	157	—	8	8	89	28·4	42·9	2·2	26·5
C	9·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C 3, 7—10	11·9	4·7	1·7	129	62	27	49	80	19	35·2	24·3	13·4	27·1
E, E 2	130·0	127·2	89·6	256	41	31	29	6	3	69·9	19·7	7·9	2·5
E 3—9, 11	55·0	50·7	34·2	245	43	36	22	11	9	66·9	21·6	6·0	5·5
E 10	10·0	10·0	6·5	239	89	17	13	8	—	65·3	29·0	3·5	2·2
G 2, 4—10	41·0	38·5	22·4	210	55	44	27	27	3	57·4	27·0	7·4	8·2
J	46·0	45·5	34·4	277	42	25	9	10	3	75·7	18·3	2·5	3·5
KA	25·0	19·5	11·8	216	29	40	53	19	9	59·0	18·9	14·5	7·6
KA 2—4	66·0	62·0	41·4	233	33	36	47	8	9	63·7	18·9	12·8	4·6
KA 2—4, 6—8	13·0	3·0	2·2	202	33	—	130	1	—	55·2	9·0	35·5	0·3
K 5, 7, 9, 20, 21—26	13·1	11·3	8·5	266	35	26	24	7	8	72·7	16·7	6·5	4·1
L	47·0	35·4	23·6	236	48	30	17	29	6	64·5	21·3	4·6	9·6
L 4—7, 11, 12, 14—16, 18, 21, 23—31	73·1	48·3	32·0	231	54	24	17	31	9	63·1	21·3	4·6	11·0

1—8 Se sid. 61.

Tab. 3 A (forts.). Medelantal befintliga och i tjänst varande lok samt tjänste- och reparationsdagar m. m.

Fordonslag	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	avställda ^{5,6}	
					Dvst	Hvst		a ⁵	b ⁶					%
N	42·0	41·3	28·7	254	39	26	38	7	2	69·4	17·8	10·3	2·5	
N 2, 4-7	10·0	10·0	6·5	238	61	31	27	9	—	65·0	25·1	7·4	2·5	
N 3	2·0	2·0	1·7	309	40	—	15	2	—	84·4	11·0	4·1	0·5	
Q	5·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
R	4·0	2·5	1·1	160	122	21	33	14	16	43·7	39·1	9·0	8·2	
S 1	4·3	3·6	2·9	283	50	—	1	8	24	77·3	13·7	0·3	8·7	
S 2	5·0	5·0	3·8	277	46	12	2	29	—	75·7	15·9	0·5	7·9	
S, S 5, 7	69·0	67·8	50·2	268	39	27	19	8	5	73·2	18·0	5·2	3·6	
S 3, 6, 8-15	39·3	35·9	25·9	251	46	22	22	14	11	68·6	18·6	6·0	6·8	
T, T 2	8·1	1·0	0·4	99	20	28	74	98	47	27·1	13·1	20·2	39·6	
W, W 2	8·0	6·7	4·8	240	45	18	18	34	11	65·6	17·2	4·9	12·3	
TGOJ (inlånade)	1·0	1·0	0·7	244	36	77	8	1	—	66·6	30·9	2·2	0·3	
Summa	891·8	774·6	532·3	246	44	31	25	15	5	67·2	20·5	6·8	5·5	
<i>Smalspår, 0·891 m</i>														
Bp, B 2 p-4 p, C 2 p, G 2 p, L 8 p, 12 p, 14 p-19 p	40·0	37·8	27·1	232	63	41	16	12	2	63·4	28·4	4·4	3·8	
Kp, K 2 p-5 p, Np, N 2 p-7 p, S 2 p-20 p, 22 p-24 p, 26 p, 27 p, Wp, W 2 p-5 p	102·9	79·7	47·8	211	47	21	42	31	14	57·6	18·6	11·5	12·3	
Gp	11·0	11·0	7·9	263	45	33	15	10	—	71·9	21·3	4·1	2·7	
S R J (inlånade)	1·3	1·3	1·0	284	79	—	3	—	—	77·6	21·6	0·8	—	
Summa	155·2	129·8	83·8	222	52	28	32	23	9	60·7	21·9	8·7	8·7	
<i>Smalspår, 1·067 m</i>														
Gt	5·0	5·0	3·3	240	34	40	23	29	—	65·6	20·2	6·3	7·9	
G 2 t, L 2 t, 3 t	8·6	8·0	5·8	266	37	28	18	17	—	72·7	17·8	4·9	4·6	
Kt, K 2 t, 3 t, St, S 2 t-11 t, Wt, W 2 t-6 t, 8 t	38·0	32·8	23·0	254	39	34	24	10	5	69·4	19·9	6·6	4·1	
Summa	51·6	45·8	32·1	255	38	34	23	13	3	69·7	19·7	6·3	4·3	
f. d. KURJ	1·093 m	3·5	2·4	1·4	199	110	—	33	—	24	54·4	30·0	9·0	6·6
Elektromotorvagnar														
<i>Normalspår</i>														
Xa 1, 3, 4, X0a 2, XFa 1	7·0	6·0	4·8	291	12	29	17	17	—	79·6	11·2	4·6	4·6	
X0a 3	6·0	6·0	4·8	295	7	17	47	—	—	80·6	6·6	12·8	—	
X0a 4	11·0	11·0	9·2	306	9	51	—	—	—	83·6	16·4	—	—	
X0a 5	6·0	6·0	4·2	255	12	92	6	1	—	69·7	28·4	1·6	0·3	
X0a 7	26·0	26·0	23·7	334	9	23	—	—	—	91·3	8·7	—	—	
X0a 8	2·0	2·0	1·4	259	16	84	6	1	—	70·8	27·3	1·6	0·3	
Summa	58·0	57·0	48·1	309	10	38	7	2	—	84·5	13·1	1·9	0·5	
<i>Smalspår, 0·891 m</i>														
Xa 1 p, X0a 1 p, XF0a 1 p	5·0	5·0	4·0	291	10	52	12	1	—	79·5	16·9	3·3	0·3	
Övriga motorvagnar														
<i>Normalspår</i>														
X 1, X0 4, 5, XF 1	9·0	8·7	4·6	190	83	49	4	29	11	51·9	36·1	1·1	10·9	
X0 6	3·0	3·0	2·1	262	27	57	—	20	—	71·6	23·0	—	5·4	
Summa	12·0	11·7	6·7	209	68	51	4	26	8	57·1	32·5	1·1	9·3	
<i>Smalspår, 0·891 m</i>														
X 1 p, 2 p, XG 1 p	3·0	3·0	1·7	212	56	61	12	25	—	57·9	32·0	3·3	6·8	
X0 2 p-6 p, XF0 p	8·8	8·6	5·1	218	53	87	1	4	3	59·6	38·2	0·3	1·9	
Summa	11·8	11·6	6·8	217	54	81	3	9	2	59·3	36·9	0·8	3·0	

1-4 Se sid. 61.

Tab. 3 A (forts.). Medelantal befintliga och i tjänst varande lok samt tjänste- och reparationsdagar m. m.

Fordonslag	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. ³ %	överliggande ⁴ %	avställda ^{5, 6} %
					Dvst	Hvst		a ⁵	b ⁶				
Rälsbussar													
<i>Normalspår</i>													
<i>El-drivna</i>													
Asea (provkörn.)	1·0	1·0	0·4	158	88	24	1	95	—	43·2	30·6	0·3	25·9
<i>Övriga</i>													
YCo 4	4·0	4·0	3·5	317	42	—	—	3	4	86·6	11·5	—	1·9
Y, YTi	64·6	56·6	40·6	251	45	12	28	21	9	68·6	15·6	7·6	8·2
Yo, Yo1, Yo1s	179·9	179·6	145·3	296	19	48	1	2	—	80·9	18·3	0·3	0·5
Yo2, 3	9·9	9·2	5·1	193	71	75	1	5	21	52·7	39·9	0·3	7·1
Yo (TGOJ inlän.)	2·9	2·9	2·6	328	21	16	—	1	—	89·6	10·1	—	0·3
Summa	261·3	252·3	197·1	283	27	39	7	7	3	77·3	18·1	1·9	2·7
<i>Smalspår, 0·891 m</i>													
<i>El-drivna</i>													
Yoap1	2·0	2·0	1·6	297	5	59	3	2	—	81·2	17·5	0·8	0·5
<i>Övriga</i>													
YCo 4p	14·0	14·0	8·4	221	45	48	3	49	—	60·4	25·4	0·8	13·4
YCo 5p	1·8	1·5	1·4	338	22	—	3	3	—	92·4	6·0	0·8	0·8
Yp, YGp	5·8	4·8	3·9	293	23	17	31	2	—	80·1	10·9	8·5	0·5
Yop, Yo1p	79·0	78·7	64·8	301	22	38	—	3	2	82·2	16·4	—	1·4
Yo2p, 3p	7·0	7·0	5·3	277	37	51	—	1	—	75·7	24·0	—	0·3
Summa	107·6	106·0	83·8	289	26	39	2	9	1	79·0	17·8	0·5	2·7
<i>Smalspår, 1·067 m</i>													
YCo4t	14·0	14·0	9·1	237	57	45	15	12	—	64·7	27·9	4·1	3·3
Yt	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yot, Yo1t	13·0	12·9	10·1	286	35	30	11	1	3	78·1	17·8	3·0	1·1
Summa	28·0	26·9	19·2	261	47	38	13	6	1	71·3	23·2	3·6	1·9
Lokomotorer													
<i>Normalspår</i>													
Z	47·0	43·3	29·6	243	28	18	53	19	5	66·4	12·6	14·5	6·5
Z2, 3	32·0	30·9	19·8	232	45	26	57	3	3	63·4	19·4	15·6	1·6
Z4	102·6	101·0	70·8	255	26	32	39	12	2	69·7	15·8	10·7	3·8
Z5	15·3	15·0	11·7	285	8	18	43	4	8	77·9	7·1	11·7	3·3
Z6	12·0	11·8	7·9	244	49	31	28	5	9	66·7	21·9	7·6	3·8
Summa	208·9	202·0	139·8	251	29	27	44	11	4	68·6	15·3	12·0	4·1
<i>Smalspår, 0·891 m</i>													
Zp	10·0	9·3	6·1	237	10	28	56	27	8	64·7	10·4	15·3	9·6
Z2p, 4p	23·8	22·8	18·0	286	31	3	39	6	1	78·1	9·3	10·7	1·9
Summa	33·8	32·1	24·1	271	25	10	45	12	3	74·0	9·6	12·3	4·1
<i>Smalspår, 1·067 m</i>													
Zt, Z4t	11·8	11·6	9·0	285	15	14	44	6	2	77·9	7·9	12·0	2·2
Motorlok													
Ä1	1·0	1·0	—	—	—	356	—	10	—	—	97·3	—	2·7
Ä2	1·0	1·0	0·6	215	131	—	12	8	—	58·7	35·8	3·3	2·2
V3	14·8	14·1	9·3	241	37	53	11	24	—	65·8	24·6	3·0	6·6
Summa	16·8	16·1	9·9	225	40	69	10	22	—	61·5	29·8	2·7	6·0
Diesel-ellok													
V1	2·0	2·0	1·0	184	11	160	9	2	—	50·3	46·7	2·5	0·5

¹ Skillnaderna mellan medelantal befintliga och medelantal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda, använda som värmelok eller utyrda. — ² Inklusive dagar för reservtjänstlok under ånga, elektrolok för linjeunderhåll samt 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, i väntan på sloppning eller skrotning samt enligt särskild order från styrelsen. — ⁷ Inklusive fordon under putsning. — ⁸ Inklusive fordon under gång till och från samt i väntan uppställda på reparations- eller revisionsplats.

B. Medelantalet lok 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
Flen.....	—	—	—	—	—	1	Göteborg Vg ² ...	—	—	27	2	—	—
Hagalunds Ö...	174	6	23	—	2	3	Hjo ²	—	—	3	—	1	—
Heby.....	—	—	—	—	—	1	Lidköping ²	—	—	10	—	7	1
Katrineholm.....	1	—	—	—	—	1	Mariestad ²	—	—	1	—	—	1
Liljeholmen.....	—	—	—	—	—	1	Nossebro ²	—	—	2	1	1	—
Mariefred.....	—	1	—	—	—	—	Skara ²	—	—	9	1	11	3
Sköldinge.....	1	—	—	—	—	—	36 ms	—	—	52	4	20	5
Stockholm C.....	1	—	—	—	—	—	Alvesta.....	1	—	1	—	8	1
Stockholm S.....	—	—	—	—	—	1	Berga.....	—	—	—	—	—	1
Sundbyberg.....	—	—	—	—	—	2	Billesholm.....	—	—	—	—	—	1
Södertälje S.....	1	—	—	—	1	1	Boxholm.....	—	—	—	—	—	1
Uppsala C.....	1	—	5	—	—	1	Eksjö.....	—	—	1	—	—	—
Åkers styckebruk	—	—	—	—	—	1	Eksjö ²	—	—	1	—	—	—
1 ms	179	7	23	—	3	12	Eslöv.....	1	—	—	—	—	2
Enköping.....	—	—	—	—	4	4	Hultsfred.....	—	—	1	—	—	—
Fagersta C.....	—	—	—	—	—	1	Hälsingborg C...	3	—	—	—	—	4
Hallsberg.....	25	—	2	—	—	1	Hässleholm.....	2	—	1	—	—	1
Kolbäck.....	—	—	—	—	—	1	Klippan.....	—	—	—	—	4	2
Krylbo.....	11	—	1	—	—	1	Kävlinge.....	—	—	—	—	2	3
Köping ¹	—	—	2	—	—	—	Laholm.....	1	—	—	—	—	—
Ludvika.....	—	—	4	—	—	—	Landskrona.....	—	—	—	—	—	1
Västerås.....	—	—	28	—	12	7	Ljungby.....	—	—	—	—	—	1
Ångelsberg.....	—	—	1	—	—	—	Lomma.....	—	—	—	—	—	1
Örebro C.....	5	—	1	—	—	2	Lund.....	—	—	—	—	—	1
Örebro Hvst...	—	—	—	—	—	2	Malmö.....	97	23	15	—	—	11
31 ms	41	—	39	—	16	19	Markaryd.....	—	—	—	—	—	1
Visby och 37 drs ²	—	—	2	—	9	5	Nässjö.....	6	—	24	—	5	6
Alingsås.....	1	—	—	—	—	—	Oskarshamn...	—	—	1	—	—	—
Bengtstors V ² ...	—	—	—	—	—	1	Oskarshamn ² ...	—	—	1	—	—	1
Ellenö.....	—	—	—	—	—	1	Perstorp.....	—	—	—	—	—	1
Falköping.....	7	—	6	—	—	1	Sommen.....	—	—	—	—	—	1
Forserum.....	—	—	—	—	—	1	Strömsnäsbruk..	—	—	12	—	7	1
Gårdsjö.....	—	—	—	—	—	1	Svalöv.....	—	—	—	—	—	2
Göteborg.....	96	—	24	2	3	³ 16	Sävsjö.....	—	—	—	—	—	1
Göteborg-Tingstad	—	—	—	—	—	1	Tranås.....	—	—	—	—	—	1
Jönköping.....	1	—	2	—	—	—	Trelleborg F....	1	—	—	—	—	—
Karlsborg.....	—	—	—	—	—	1	Vislanda.....	—	—	—	—	—	1
Lysekil.....	—	—	—	—	—	1	Åstorp.....	2	—	—	—	—	—
Moholm.....	1	—	—	—	—	1	Ängelholm.....	2	—	5	—	—	1
Möndal Ö.....	—	—	—	—	—	1	10 ms	116	23	63	—	26	48
Sjömarken.....	1	—	—	—	—	—	Hanaskog.....	—	—	—	—	—	1
Stenstorp.....	—	—	—	—	—	1	Hörby.....	—	—	—	—	—	1
Tidaholm.....	—	—	—	3	—	—	Kristianstad.....	—	—	35	—	8	43
Uddevalla.....	—	—	5	—	—	—	Trelleborg Ö....	—	—	1	—	—	—
Uddevalla ²	—	—	5	—	6	—	Ystad.....	—	—	59	1	—	—
Vårgårda.....	—	—	—	—	—	1	Östervärn.....	—	—	8	—	4	—
Kungälv-Ytterby	—	—	—	—	—	2	28 ms	—	—	103	1	12	45
5 ms	107	—	42	5	9	³ 30	Hammerdal.....	—	—	—	—	1	1
Arvika.....	—	—	—	—	—	1	Höting.....	—	—	—	—	—	2
Finnshyttan.....	—	—	—	—	—	1	Järpen.....	—	—	1	—	—	1
Karlstad.....	1	—	—	—	—	1	Mora.....	—	—	1	—	—	—
Kil.....	1	—	8	—	—	1	Orsa.....	—	—	—	—	—	1
Kristinehamn...	27	—	28	—	9	4	Ulriksfors.....	—	—	—	—	—	1
Nykroppa.....	—	—	—	—	—	1	Vilhelmina.....	—	—	—	—	—	1
Skåre.....	—	—	—	—	—	1	Östersund.....	4	—	32	—	17	3
Vansbro.....	—	—	1	—	4	—	13 ms	4	—	34	—	20	9
Åmotfors.....	—	—	—	—	—	1							
6 ms	29	—	37	—	13	11							

¹ 1·093 m. — ² 0·891 m. — ³ Härav 14 motorlok. — ⁴ Härav 1 motorlok.

Tab. 3 B (forts.). Medelantalet lok i tjänst fördelade på stationeringsorter

Stationeringsort	A n t a l						Stationeringsort	A n t a l					
	El-lok	El-motorvagnar	Ånglok	Förbr.-motorvagnar	Rälsbussar	Lokomotorer		El-lok	El-motorvagnar	Ånglok	Förbr.-motorvagnar	Rälsbussar	Lokomotorer
Bräcke	—	—	—	—	—	1	Färjestaden	—	—	4	—	—	1
Harmånger	—	—	—	—	—	1	Halmstad Ö ²	—	—	—	—	4	1
Harmånger ¹	—	—	—	—	—	2	Kalmar S.	—	—	27	—	5	1
Härnösand	—	—	1	—	—	1	Kalmar V ¹	—	—	12	1	—	3
Långele	1	—	5	—	7	2	Karlshamn ²	—	—	13	—	18	2
Nyland	—	—	—	—	—	1	Karlskrona	—	—	17	—	—	2
Sollefteå	—	—	—	—	—	1	Karlskrona ²	—	—	—	—	—	1
Sundsvall	1	—	29	—	—	—	Kristianstad C ² ..	—	—	—	—	—	1
Ånge	42	—	2	—	—	—	Mönsterås ¹	—	—	2	1	6	—
14 ms	44	—	37	—	7	9	Nybro	—	—	—	—	—	1
Bollnäs	37	—	23	—	16	—	Ronneby ²	—	—	26	—	—	5
Hudiksvall	—	—	—	—	—	1	Sölvesborg	—	—	3	—	5	1
Ockelbo	—	—	—	—	—	1	Sölvesborg ²	—	—	4	—	5	2
Söderhamn	—	—	1	—	—	2	Sävsjöström	—	—	—	—	—	1
15 ms	37	—	24	—	16	4	Torsås ²	—	—	3	—	—	—
Gällivare	5	1	3	—	—	—	Vetlanda	—	—	—	—	—	1
Kiruna	34	1	1	—	—	—	Vetlanda ¹	—	—	4	—	4	—
Luleå	30	—	8	—	—	5 ¹	Växjö	—	—	7	—	—	4
Notvikens Hvst.	—	—	—	—	—	1	Växjö ¹	—	—	11	3	15	1
19 ms	69	2	12	—	—	5 ²	Åseda	—	—	—	—	—	1
Arvidsjaur	—	—	10	—	10	1	27 ms	—	—	134	5	63	32
Boden	2	—	28	—	39	—	Alvhem	—	—	—	—	—	1
Harsprånget	—	—	—	—	4	—	Bengtsfors Ö	—	—	—	—	—	1
Jokkmokk	—	—	—	—	1	—	Ed	—	—	—	—	—	1
Piteå	—	—	1	—	5	—	Göteborg N.	—	7	15	—	—	2
Porjus	—	—	—	—	—	1	Mellerud	—	4	9	—	—	—
Ålvsbyn	1	—	—	—	—	—	Svanskog	—	—	—	—	—	1
Övertorneå	—	—	—	—	—	1	Trollhättan	—	—	—	—	—	2
20 ms	3	—	39	—	29	3	Ämål	46	—	15	—	11	3
Bastuträsk	1	—	—	—	—	—	Årjäng	—	—	3	—	1	—
Lyckeå	—	—	—	—	—	1	Öxnered	1	—	—	—	—	—
Mellansel	1	—	7	—	—	—	33 ms	47	11	42	—	12	11
Skellefteå	—	—	—	—	—	1	Borlänge	—	—	2	—	—	1
Skellefteh. Ö.	—	—	13	—	—	—	Dannemora	—	—	—	—	—	1
Umeå	—	—	—	—	26	—	Falun C	1	—	40	—	8	1
Vännäs	33	—	19	—	1	1	Gävle C	7	3	52	3	—	6 ³
Örnsköldsvik	—	—	—	—	—	1	Gävle N.	—	—	—	—	—	1
21 ms	35	—	39	—	27	4	Hedemora	—	—	—	—	—	1
Borås	13	11	31	—	10	4	Ludvika	1	—	6	—	—	—
Falkenberg	—	—	—	—	—	1	Skutskär	—	—	—	—	—	1
Falkenberg ¹	—	—	3	—	6	—	Söderfors	—	—	—	—	1	1
Gislaved	—	—	—	—	3	2	Tierp	—	—	—	—	3	2
Halmstad	—	—	23	2	9	3	Älvkarleö	1	—	—	—	—	1
Håkantorps	—	—	—	—	—	1	35 ms	10	3	100	3	12	6 ¹³
Jönköpings H.	—	—	7	—	6	—	Borensberg ¹	—	1	—	—	—	—
Landeryd	—	—	6	1	—	—	Finspång ¹	—	—	—	—	—	2
Limmared	—	—	—	—	—	2	Holmsbruk ¹	—	—	—	—	—	1
Norrahammar	—	—	—	—	—	1	Kimstad	—	—	—	—	—	1
Smålandsstenar	—	—	—	—	—	1	Kisa	—	—	—	—	—	1
Svenljunga	—	—	—	—	2	1	Linköping C	1	—	14	—	5	2
Ulricehamn	—	—	—	—	1	1	Linköping C ¹	—	4	4	—	4 ¹¹	1
Vaggeryd	—	—	—	—	—	1	Mjölby	3	—	2	—	4	—
Vara	—	—	—	—	—	1	Norrköping C	4	—	7	—	—	—
Varberg	—	—	2	—	5	2	Norrköping Ö ¹	—	—	15	2	16	1
Vänersborg	—	—	—	—	1	3	Nyköping	1	—	—	—	—	2
Värnamo	—	—	—	—	—	1	Vadstena ¹	—	—	—	—	—	1
25 ms	13	11	72	3	43	25	Vimmerby	—	—	—	—	—	1
Borgholm ¹	—	—	1	—	—	2	Västervik ¹	—	—	13	1	15	4
Emmaboda	—	—	—	—	1	1	2 ms	9	5	55	3	51	17
							Summa	743	62	954	24	388	726 ⁴

¹ 0-891 m. — ² 1-067 m. — ³ Härav 1 el-rälsbuss (ASEA, provkörning). — ⁴ Härav 2 el-rälsbussar. —

⁵ Härav 1 motorlok. — ⁶ Härav 2 motorlok. — ⁷ Härav 18 motorlok.

C. Dragkraftsenheternas

Fordonsslag		An- tal lok vid årets slut	Medel- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av en- samt lok
				i tåg-tjänst										Summa	
				snäll- tåg	person- tåg	blan- dade tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	milli- tårtåg	tjänstetåg				
ar- bets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
Elektrolok															
69	Bg, Bs.....	10	10·0	4·8	855·0	0·8	4·5	130·0	—	0·2	27·4	2·3	1 025·0	15·9	
75	Bk.....	21	21·0	10·1	293·3	—	95·8	1 629·0	—	0·8	4·3	0·9	2 034·1	28·1	
76	Da.....	18	4·0	12·3	278·4	0·8	9·3	43·1	—	0·5	1·4	1·5	347·2	4·1	
51,55,58	Df, Dg, Dg2, Dk,Dk2,Dr2, Ds.....	332	332·0	3 787·5	23 799·7	860·8	1 212·9	15 567·8	0·3	44·8	236·3	45·4	45 555·5	431·2	
65	F.....	24	24·0	5 462·2	531·7	—	0·3	25·1	—	—	—	31·6	6 050·9	18·0	
64	Ha, Hb.....	60	60·0	7·9	2 092·6	46·6	891·7	35·6	—	0·7	27·2	41·3	3 143·7	30·4	
70	Hc.....	12	12·0	17·6	792·3	47·0	211·4	70·7	—	0·4	1·7	0·0	1 141·0	7·0	
71	Hd.....	4	4·0	2·2	80·3	3·2	120·5	5·2	—	—	0·2	0·1	211·6	3·6	
74	Hg, Hg2....	65	65·0	34·4	2 920·0	107·5	1 402·6	1 070·4	—	3·3	26·1	3·1	5 567·5	71·7	
73	M.....	17	17·0	821·5	41·9	3·6	1·8	1 796·8	219·4	0·9	1·8	0·2	2 887·9	6·2	
52	Oa, Ob ²	14	14·0	—	4·0	0·2	7·7	40·3	666·7	—	0·7	0·0	719·8	34·2	
53	Oc.....	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·0	
54	Od.....	10	10·0	0·1	106·7	13·0	170·7	64·0	9·6	—	18·1	3·0	385·1	7·3	
68	Of, Of ²	21	21·0	—	3·0	0·9	44·5	31·7	1 631·0	—	26·0	0·2	1 737·2	9·8	
56	Pa.....	2	2·0	—	84·1	0·4	—	0·2	0·1	—	—	0·0	84·8	0·5	
57	Pb.....	4	4·0	3·8	315·2	—	3·5	3·3	—	0·0	—	—	325·8	3·1	
59	Ua.....	3	3·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
60	Ub.....	90	90·0	—	11·2	0·0	306·4	11·0	—	—	0·8	2·3	331·7	24·2	
62	Uc.....	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·1	
66	Öa.....	2	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
61	Öb.....	8	8·0	—	0·0	0·1	0·1	0·0	—	—	1·1	0·0	1·3	0·1	
63	Öc.....	12	12·0	—	0·3	—	0·1	0·1	—	—	0·4	—	0·9	1·5	
72	Öd.....	24	24·0	—	6·5	0·5	0·8	1·5	0·3	—	0·3	0·1	9·9	16·7	
Summa SJ elektrolok		755	741·0	10 164·2	32 216·3	1 085·3	4 484·5	20 525·8	2 527·4	51·7	373·7	132·0	71 560·9	713·8	
varav: å Luleå—Rgn		70	68·5	45·7	1 238·7	445·6	265·2	257·7	2 212·4	0·2	48·5	7·8	4 521·7	60·6	
• övriga SJ															
elektr. linjer		685	672·5	10 107·5	30 704·6	615·3	4 179·6	20 236·0	—	51·4	324·4	124·2	66 343·1	651·6	
• TGOJ ³		·	·	11·1	183·4	24·4	26·6	32·1	—	0·0	—	—	277·7	0·6	
• NSB ³		·	·	—	89·5	—	13·1	—	315·0	—	0·8	—	418·4	1·0	
Från TGOJ inlån. Ub		2	2·0	—	0·1	—	9·6	0·1	—	—	—	0·0	9·8	0·5	
Främ. lok å SJ: norska		·	·	73·6	17·3	—	7·4	4·2	357·7	—	0·0	—	460·2	2·2	
Elektromotorvagnar															
				express- tåg											
01	Xa1,3,4, Xoa2, XFa1.....	7	6·0	—	201·5	—	8·6	—	—	—	—	50·4	260·5	—	
07	Xoa3.....	6	6·0	0·6	446·2	—	—	—	—	—	—	1·1	447·9	—	
02	Xoa4.....	11	11·0	—	1 219·1	—	—	—	—	—	—	1·3	1 220·5	—	
03	Xoa5.....	6	6·0	1 086·7	—	—	—	—	—	—	—	10·9	1 097·6	—	
05	Xoa7.....	26	26·0	—	2 842·9	—	—	—	—	—	—	3·6	2 846·4	—	
06	Xoa8.....	2	2·0	402·1	—	—	—	—	—	—	—	2·5	404·6	—	
S:a normalspår		58	57·0	1 489·4	4 709·8	—	8·6	—	—	—	—	69·8	6 277·5	—	

¹ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn med mer än två axlar 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. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokpar räknat som ett lok. — ³ Köping—Frövi, Korsjö—Oslo och Riksgränsen—Narvik.

och deras arbetsprestationer

arbetsprestation per littera

Tjänstgöringstimmar i				Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ¹					Fordonsslag, littera	
växlingstjänst för		stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostnad k. 14 + 15 + 0·01 × (k. 16 + 17)	b smörj-medels-kostn. k. 14 + 15 + 0·006 × (k. 16 + 17) + 0·002 × (k. 18 + 19)		tusetal	härav i %					per lokkm i tåg-tjänst k. 23 k. 14
Ta	Ba, Ma m. fl.					express-snäll-o. per-son-tåg		mili-tär-o. blandat tåg	fjärr-gods-tåg	övriga gods-o. tåns-tetåg			
16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29
4 323	745	7 529	24	1 091·6	1 086·5	109 160	247 155	58·2	0·1	35·7	6·0	241	Bg, s
19 757	141	14 736	216	2 261·2	2 211·5	107 675	1 297 512	3·4	0·3	93·4	2·9	638	Bk
2 066	121	2 201	3	373·2	368·9	93 299	78 756	67·8	0·5	25·6	6·1	227	Da
210 976	10 524	242 146	20 662	48 201·6	47 841·3	145 186	16 924 012	35·8	1·2	59·9	3·1	372	Df m. fl.
7 745	16	14 734	30	6 146·5	6 145·0	256 104	2 636 771	99·1	—	0·3	0·6	436	F
89 729	5 148	37 569	138	4 122·9	3 818·8	68 714	468 653	48·1	0·9	2·8	48·2	149	Ha, b
13 979	178	8 638	87	1 289·6	1 250·4	107 464	244 671	53·4	4·4	14·8	27·4	214	Hc
8 028	84	3 104	—	296·3	270·1	74 082	43 423	24·4	1·5	5·8	68·3	205	Hd
86 001	2 348	48 131	641	6 522·7	6 266·8	100 349	1 466 149	34·2	1·6	35·8	28·4	263	Hg
10 282	150	12 045	691	2 998·5	2 982·2	176 381	2 047 651	19·7	0·1	62·2	18·0	709	M
18 661	1 671	6 985	13	957·3	890·0	68 380	939 091	0·0	0·0	2·1	97·9	1 305	Oa, b ²
4 341	52	—	—	43·9	26·4	43 931	—	—	—	—	—	—	Oc
21 035	3 866	3 758	278	641·4	549·9	64 142	110 696	5·3	1·3	27·4	66·0	287	Od
11 746	4 922	10 515	38	1 913·7	1 868·1	91 128	2 401 072	0·1	0·0	0·8	99·1	1 382	Of, Of ²
1 260	20	1 121	2	98·1	95·3	49 067	3 543	96·6	1·7	1·4	0·3	42	Pa
2 648	4	2 446	—	355·4	349·7	88 856	40 093	97·6	0·0	1·4	1·0	123	Pb
17 099	510	—	—	176·1	105·7	58 697	—	—	—	—	—	—	Ua
478 552	4 262	6 111	314	5 184·0	3 265·6	57 600	88 121	0·8	0·0	3·8	95·4	266	Ub
3 507	—	1	—	35·1	21·1	35 111	—	—	—	—	—	—	Uc
291	2 156	11	—	24·5	14·7	12 235	—	—	—	—	—	—	Oa
731	11 525	54	—	123·9	75·0	15 492	44	3·2	18·9	21·3	56·6	33	Ob
5 428	17 712	8	—	233·8	141·3	19 485	98	19·3	—	41·9	38·8	105	Öc
46 787	23 409	414	27	728·6	448·7	30 359	905	30·7	7·4	32·3	29·6	91	Öd
1 064 972	89 564	422 257	23 164	83 820·0	80 092·7	113 117	29 038 416	35·3	0·8	46·1	17·8	406	S:a
102 201	17 362	29 655	797	5 777·9	5 360·6	84 349	3 783 440	6·5	2·2	3·4	87·9	837	Å Le-Rgn
959 761	72 142	389 916	22 348	77 313·7	74 010·6	114 965	24 726 841	40·2	0·6	53·6	5·6	373	* Övr.linj.
1 644	4	623	3	294·8	289·4	·	74 978	48·1	5·9	31·0	15·0	270	* TGOJ
1 366	56	2 063	16	433·7	432·1	·	453 157	3·5	—	—	96·5	1 083	* NSB
9 494	231	291	—	107·5	69·2	53 754	2 539	0·1	—	0·8	99·1	259	Inlånade
2 080	—	2 995	—	460·2	480·8	·	483 958	5·1	—	0·3	94·6	1 052	Fr.: NSB
1 576	1	8 925	—	276·3	287·8	46 048	8 798	84·0	—	—	16·0	34	Elmotv. Xa1,3,4, Xoa2, XFa1
82	2	3 848	22	448·7	456·1	74 788	30 644	99·8	—	—	0·2	68	Xoa3
3 650	5	7 492	4	1 257·0	1 257·4	114 273	75 935	99·9	—	—	0·1	62	Xoa4
291	6	1 679	15	1 100·6	1 102·8	183 433	115 267	99·0	—	—	1·0	105	Xoa5
9 988	3	23 037	20	2 946·3	2 952·5	113 321	173 821	99·9	—	—	0·1	61	Xoa7
3	—	434	—	404·7	405·5	202 328	55 436	99·4	—	—	0·6	137	Xoa8
15 590	17	45 415	61	6 433·6	6 462·1	112 870	459 901	99·3	—	—	0·7	73	Normalsp.

Fordonsslag		An- tal lok vid årets slut	Med- del- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok	
littera- gruppnr (= art- kontonnr)	littera			i tåg-tjänst											
				express- resp. snäll- tåg	person- tåg	bland- dade tåg	lokal- godståg	fjärr- godståg	malm- tåg	mili- tär- 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	
09	Xa1p, Xoa1p, XFoa1p														
Smalspår 0'891 m		5	5·0	—	236·2	14·6	29·5	—	—	—	—	—	0·0	280·3	—
Summa SJ elektromotor- vagnar		63	62·0	¹ 489·4	4 946·0	14·6	38·1	—	—	—	—	—	69·8	6 557·9	—
varav: å SJ		63	62·0	¹ 376·7	4 946·0	14·6	38·1	—	—	—	—	—	69·8	6 445·1	—
• TGOJ				³ 22·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22·0	—
• NSB				³ 90·8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	90·8	—
Fr. el-motv. å SJ: norska				—	2·1	—	—	—	—	—	—	—	—	2·1	—
Elektrorälsbussar															
99 | Yoa1p															
Smalspår 0'891 m		2	2·0	—	124·5	—	—	—	—	—	—	—	0·0	124·6	—
95 | Asea, provkörn.															
Normalspår		1	1·0	—	57·1	—	—	—	—	—	—	—	—	57·1	—
Ånglok															
01	A, A2	8	6·5	35·1	202·5	—	9·6	2·2	—	—	—	—	—	249·4	3·6
02	A3, 5-8	42	41·1	78·1	1 453·2	27·6	57·8	17·5	—	0·1	28·8	0·7	1 663·6	20·3	
04	B	98	93·8	230·9	1 858·7	41·2	394·8	667·2	—	5·9	79·8	1·0	3 279·4	42·4	
05	B3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
06	B4	4	0·3	—	0·1	—	0·3	1·3	—	—	0·4	—	—	2·1	0·1
07	C	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
08	C3, 7-10	9	4·7	—	38·3	—	0·3	0·1	—	—	—	—	—	39·0	2·6
09	E, E2	130	127·2	2·2	690·1	104·6	1 629·7	552·6	—	2·2	107·9	3·7	3 092·9	46·0	
10	E3-9, 11	55	50·7	1·2	141·1	8·7	671·9	236·8	—	0·4	54·2	1·7	1 115·9	23·2	
11	E10	10	10·0	8·0	94·3	—	362·0	13·7	—	0·3	30·4	0·0	508·7	3·7	
12	G2, 4-10	41	38·5	0·3	1·8	0·1	312·7	263·2	—	0·1	39·3	0·6	618·1	22·1	
14	J	46	45·5	1·4	1 113·0	85·0	171·5	11·1	—	0·3	2·5	0·6	1 385·5	10·6	
16	KA	25	19·5	—	4·6	—	19·0	2·6	—	—	0·9	0·1	27·2	3·2	
17	K2-4	66	62·0	—	2·6	—	1·9	0·5	—	—	0·3	0·3	5·6	15·4	
18	KA2-4, 6-8 ..	12	3·0	—	0·3	—	0·3	0·0	—	—	0·4	—	1·1	1·7	
19	K5, 7, 9, 20, 24-26	12	11·3	—	61·2	—	21·4	—	—	—	0·1	—	—	82·8	1·5
21	L	47	35·4	0·1	1 381·7	1·1	61·8	3·0	—	0·1	4·2	0·2	1 452·1	4·8	
22	L4-7, 11, 12, 14- 16, 18, 21, 23-31	72	48·3	23·0	1 097·5	0·5	146·9	31·6	—	0·2	9·7	1·4	1 310·9	19·8	
25	N	42	41·3	—	0·1	—	0·8	0·3	—	0·0	0·1	0·1	1·3	2·8	
26	N2, 4-7	10	10·0	—	1·9	—	43·7	83·7	—	0·1	0·5	0·0	129·9	1·7	
27	N3	2	2·0	—	15·6	—	18·8	6·8	—	—	0·0	—	41·2	0·2	
29	Q	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
31	R	4	2·5	—	0·2	—	20·8	38·5	—	—	0·0	—	59·6	0·5	
32	S1	16	3·6	—	174·5	1·0	18·7	7·7	—	—	0·5	0·7	203·1	1·1	
33	S2	5	5·0	—	264·9	—	0·8	0·2	—	—	0·0	—	265·8	2·2	
34	S, S5, 7	69	67·8	16·6	1 632·1	18·7	179·2	27·8	—	0·1	9·1	1·2	1 884·7	28·4	
35	S3, 6, 8-15	39	35·9	42·0	763·8	17·8	68·0	7·3	—	—	0·5	0·6	900·1	17·7	
37	T, T2	8	1·0	—	0·1	—	—	0·4	—	—	0·9	0·0	1·4	0·2	
38	W, W2	8	6·7	—	118·2	0·5	14·3	—	—	—	0·7	0·0	133·8	1·1	
	S:a normalspår	890	773·6	438·9	11 112·3	306·8	4 227·1	1 976·1	—	9·8	371·6	13·0	18 455·4	276·9	

¹ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn eller rälsbuss med mer än två axlar så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår icke. — ² För elektromotordrivna fordon 0·000, för ånglok 0·005. — ³ I expresståg.

Tjänstgöringstimmar i				Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst $1000 \times \frac{\text{k. 20}}{\text{k. 4}}$	Bruttotonkilometer ¹					per lokkm i tagtjänst k. 23 k. 14	Fordonsslag, littera
växlingstjänst för		stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhålls-kostn. k.14+ $15+0.01 \times (\text{k.16} + 17)$	b bränsle-mängd samt bränsle- och smörj-medels-kostnader k.14+15 $+ 0.005 \times (\text{k.16} + 17) + 0.002 \times (\text{k.18} + 19)$		tusetal	h ä r a v i %					
Ta	Ba, Ma m. fl.					express-, 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
2 255	—	1 906	2	302.9	297.7	60 576	13 209	77.5	6.6	—	15.9	47	Smalspår
17 845	17	47 321	63	6 736.5	6 759.8	108 653	473 109	98.7	0.2	—	1.1	72	Summa
17 845	17	47 072	63	6 623.8	6 646.6	106 835	461 262	98.7	0.2	—	1.1	72	Å SJ
—	—	—	—	22.0	—	—	2 318	100.0	—	—	—	105	• TGOJ
—	—	249	—	90.8	91.3	—	9 529	100.0	—	—	—	105	• NSB
—	—	—	—	2.1	2.1	—	157	100.0	—	—	—	74	Fr.: NSB
35	—	655	—	124.9	126.1	62 457	1 709	100.0	—	—	0.0	14	El-rbs Yoa1p
—	—	—	—	57.1	57.1	57 054	695	100.0	—	—	—	12	Asea
1 134	173	1 053	78	266.1	261.8	40 939	39 315	93.0	—	1.1	5.9	158	Änglok A, A2
7 028	2 304	8 695	20 194	1 777.2	1 788.3	43 241	256 592	89.0	1.6	1.1	8.3	154	A3, 5-8
30 760	12 251	19 631	35 988	3 751.9	3 648.1	39 999	807 818	44.7	1.2	35.9	18.2	246	B
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	B3
35	129	24	21	3.8	3.1	12 690	747	1.3	—	70.1	28.6	354	B4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	C
1 185	114	340	452	54.6	49.7	11 621	2 381	97.7	—	0.9	1.4	61	C3, 7-10
80 839	25 567	26 892	25 407	4 203.0	3 775.6	33 043	734 520	11.1	2.6	24.5	61.8	237	E, E2
52 365	7 070	13 165	2 931	1 733.5	1 468.5	34 190	337 774	5.1	0.3	36.5	58.1	303	E3-9, 11
6 819	932	3 526	2 069	589.9	562.3	58 986	127 610	10.0	0.1	3.1	86.8	251	E10
21 597	8 128	6 785	171	937.4	802.7	24 349	260 528	0.2	0.0	47.5	52.3	421	G2, 4-10
26 199	1 466	11 259	6 265	1 672.8	1 569.6	36 766	148 910	71.6	6.1	3.2	19.1	107	J
22 604	5 552	711	554	311.9	173.7	15 997	5 255	7.2	—	11.2	81.6	193	KA
119 659	5 740	182	26	1 275.0	648.4	20 565	574	35.4	—	17.9	46.7	103	K2-4
2 571	2 021	37	79	48.7	26.0	16 241	85	13.0	—	7.4	79.6	81	KA2-8
11 879	7 053	703	9 238	273.7	198.0	24 218	7 590	68.0	—	—	32.0	92	K5, 7 m.fl.
11 598	2 414	6 519	7 315	1 597.1	1 554.7	45 115	144 206	91.9	0.1	0.4	7.6	99	L
18 700	4 425	8 205	1 177	1 561.9	1 465.0	32 338	176 037	77.5	0.1	4.6	17.8	134	L4 m.fl.
106 393	2 595	34	7	1 094.0	549.2	26 490	220	5.1	0.8	25.8	68.3	164	N
18 982	549	1 779	1 173	326.9	235.1	32 688	53 786	0.3	0.1	63.9	35.7	414	N2, 4-7
1 511	149	714	—	57.9	51.1	28 969	8 606	18.0	—	41.6	40.4	209	N3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Q
705	51	474	—	67.6	64.8	27 046	25 102	0.2	—	66.1	33.7	421	R
1 603	112	1 365	54	221.3	215.6	61 478	34 037	74.5	0.2	6.8	18.5	168	S1
2 486	46	1 590	401	293.3	284.7	58 670	28 978	99.5	—	0.1	0.4	109	S2
60 094	3 660	16 892	24 057	2 550.7	2 313.8	37 621	227 984	79.7	1.2	3.7	15.4	121	S, S5, 7
20 418	1 110	8 310	1 886	1 133.1	1 045.9	31 563	98 297	83.5	1.2	2.4	12.9	109	S3, 6, 8-15
294	296	18	33	7.5	4.7	7 508	313	4.4	—	29.4	66.2	225	T, T2
1 481	2 108	1 094	2	170.8	155.0	25 489	10 825	86.1	0.3	—	13.6	81	W, W2
628 939	96 015	139 997	139 578	25 981.8	22 916.2	33 586.3	538 092	41.0	1.3	22.8	34.9	192	Normalsp.

Fordonsslag		An- tal lok vid årets slut	Medel- antal lok i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av- en- samt lok	
				i tåg-tjänst											Summa
				snäll- tåg	person- tåg	bland- ade tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	mili- färtåg	tjänstetåg				
ar- bets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg														
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	
40	Bp, B2p-4p, C2p, G2p, L8p, 12p, 14p-19p	40	37.8	—	716.5	108.2	306.5	95.2	—	—	32.7	0.5	1 259.5	10.1	
41	Kp, K2p-5p, Np, N2p-7p, S2p- 20p, 22p-24p, 26p, 27p, Wp, W2p-5p	101	79.7	—	392.1	25.2	669.0	10.3	—	—	41.5	1.0	1 139.2	19.6	
42	Gp	11	11.0	—	114.4	35.7	176.5	124.9	—	—	1.9	0.3	453.6	2.9	
	S:a 0.891 m ..	152	128.5	—	1 223.0	169.1	1 152.0	230.4	—	—	76.1	1.8	2 852.3	32.6	
43	Gt	5	5.0	—	53.9	—	45.3	37.1	—	—	15.5	0.3	152.1	0.9	
44	G2t, L2t, 3t	8	8.0	—	219.8	—	57.6	48.5	—	—	2.6	0.3	328.9	1.0	
45	Kt, K2t, 3t, St, S2t-11t, Wt, W2t-6t, 8t	38	32.8	—	636.0	10.0	159.2	100.8	—	—	5.9	4.0	916.0	6.1	
	S:a 1.067 m ..	51	45.8	—	909.7	10.0	262.1	186.3	—	—	24.1	4.6	1 396.9	8.0	
	f. d. KURJ (1.093 m)	7	2.4	—	—	11.5	16.4	2.2	—	—	0.1	—	30.1	—	
	S:a smalspår	210	176.7	—	2 132.7	190.5	1 430.5	418.9	—	—	100.3	6.4	4 279.3	40.6	
	Summa SJ ånglok	1 100	950.3	438.9	13 244.9	497.3	5 657.6	2 395.0	—	9.8	471.8	19.4	22 734.7	317.5	
	varav: å SJ	1 100	950.3	438.9	13 243.4	497.3	5 654.1	2 394.9	—	9.8	471.8	19.4	22 729.7	317.0	
	» främ. jvg ² .....	.	.	—	1.5	—	3.4	0.0	—	—	—	—	5.0	0.5
	Från SRJ inlänade	2	1.3	—	49.5	0.9	3.7	4.0	—	—	0.0	0.2	58.4	0.0	
	» TGOJ	1	1.0	—	—	—	1.8	—	—	—	—	—	1.8	0.2	
	Främ.lok å SJ: svenska ..	.	.	—	20.8	—	1.2	0.5	—	—	—	—	22.5	—
	» » » norska ³ ..	.	.	—	5.9	—	2.4	—	—	—	0.0	—	8.3	.
	Förbränningsmotor- vagnar														
11	X1, X04, 5, XF1 ..	9	8.7	137.4	331.9	—	—	33.3	—	—	0.0	1.5	504.0	—	
12	X06	3	3.0	—	188.6	—	—	—	—	—	—	0.1	188.7	—	
	S:a normalspår	12	11.7	137.4	520.4	—	—	33.3	—	—	0.0	1.6	692.7	—	
13	X1p, 2p, XG1p ..	3	3.0	—	94.2	0.3	5.5	—	—	—	—	0.8	100.8	—	
14	X02p-6p, XF0p ..	8	8.6	—	465.5	—	12.5	—	—	—	0.4	1.5	479.9	—	
	S:a smalspår	11	11.6	—	559.7	0.3	18.1	—	—	—	0.4	2.2	580.7	—	
	S:a SJ förbrännings- motorvagnar	23	23.3	137.4	1 080.1	0.3	18.1	33.3	—	—	0.4	3.8	1 273.4	—	
	Främ. motv. å SJ: svenska ..	.	.	—	92.7	—	—	—	—	—	—	—	92.7	—
	» » » norska ..	.	.	—	4.9	—	—	—	—	—	—	—	4.9	—
	Rälsbussar														
21	YCo4	4	4.0	—	499.5	—	—	—	—	—	—	2.3	501.7	—	
31	Y, YTi	64	56.6	7.1	1 419.0	—	10.7	176.4	—	—	—	14.2	1 627.4	—	
32	Yo, Yo1, Yo1s ..	180	179.6	541.5	15 866.9	—	0.2	—	—	0.5	—	31.3	16 440.3	—	
37	Yo2, 3	10	9.2	442.3	134.1	—	—	—	—	—	—	1.8	578.2	—	
	S:a normalspår	258	249.4	990.9	17 919.4	—	10.8	176.4	—	0.5	—	49.5	19 147.7	—	

¹ Av vagnar i tåg-men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för motorvagn eller rälsbuss med mer än två axlar så stor del som motsvarar 1 axel) ingår *icke*. — ² Ängelholm—Klippan järnväg, trafikerad av SJ. — ³ Norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien.

arbetsprestation per littera

Tjänstgöringstimmor i				Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst 1000 x k. 20 k. 4	Bruttotonkilometer ¹						Fordons- slag, littera
växlingstjänst för		stations- tjänst	reserv- tjänst	a under- hålls- kostn. k. 14+15 +0.01 x (k.16 +17)	b bränsle- mängd samt bränsle- och smörj- medels- kostnader k. 14+15 +0.005 x (k.16+17) +0.002 x (k.18+19)		tusental	härav i %						per lok- km i tåg- tjänst k. 23 k. 14
Ta	Ba, Ma m. fl.					snäll- o. person- tåg		militär- o. bland- tåg	fjärr- gods- tåg	övr. gods- o. tjänst- tåg	24	25	26		27	28	29
15 597	2 713	6 984	643	1 452.7	1 376.4	38 430	122 762	38.0	6.3	12.6	43.1	97	Bp m. fl.
54 290	4 746	8 424	1 942	1 749.1	1 474.7	21 946	115 212	19.0	1.1	1.4	78.5	101	Kp, Np m. fl.
7 551	281	2 887	30	534.8	501.5	48 619	80 843	11.8	5.1	45.0	38.1	178	Gp
77 438	7 740	18 295	2 615	3 736.6	3 352.5	29 079	318 816	24.5	4.1	16.8	54.6	112	S:a 0.891 m
2 418	710	88	67	184.3	168.9	36 852	23 114	22.4	—	36.1	41.5	152	Gt
4 360	122	148	97	374.7	352.8	46 843	37 706	51.5	—	24.6	23.9	115	G2t, L2t, 3t
16 047	1 006	283	65	1 092.6	1 008.0	33 310	83 993	54.8	1.1	21.9	22.2	92	Kt m. fl.
22 825	1 838	519	229	1 651.6	1 529.7	36 060	144 812	48.8	0.6	24.9	25.7	104	S:a 1.067 m
2 499	54	—	—	55.6	42.9	23 185	4 311	—	14.5	17.7	67.8	143	S:a 1.093 m
102 762	9 632	18 814	2 844	5 443.8	4 925.1	30 808	467 940	31.8	3.1	19.3	45.8	109	Smalspår
731 701	105 647	158 811	142 422	31 425.6	27 841.3	33 069	4 006 032	39.9	1.6	22.4	36.1	176	Summa
731 568	105 637	158 726	142 413	31 418.6	27 834.9	33 062	4 005 539	39.9	1.6	22.4	36.1	176	A SJ
133	10	85	9	6.9	6.4	—	493	19.7	—	1.5	78.8	99	A fr. Jvg
352	6	462	65	62.0	61.2	47 660	4 208	63.6	1.5	14.3	20.6	72	Inlånade
2 504	2	143	—	27.0	14.8	26 995	295	—	—	—	100.0	166	»
.	.	.	.	.	.	.	3 157	82.6	—	11.8	5.6	140	Fr. lok: sv.
.	.	.	.	.	.	.	1 525	58.1	—	—	41.9	184	» » n.
237	—	2 585	—	506.4	510.4	58 208	22 882	91.8	—	8.0	0.2	45	Förbr.- motv.
997	2	1 052	—	198.6	195.8	66 214	5 398	100.0	—	—	0.0	29	X1 m. fl.
1 234	2	3 637	—	705.1	706.1	60 261	28 281	93.4	—	6.4	0.2	41	Norm.sp.
226	21	730	5	103.3	103.5	34 424	2 631	90.1	0.4	—	9.5	26	X1p m.fl.
272	5	442	2	482.7	482.2	56 128	15 025	96.5	—	—	3.5	31	X02p m.fl.
498	26	1 172	7	586.0	585.7	50 515	17 656	95.5	0.1	—	4.4	30	Smalspår
1 732	28	4 809	7	1 291.0	1 291.9	55 409	45 937	94.2	0.0	4.0	1.8	36	Summa
.	.	.	.	.	.	.	5 557	100.0	—	—	—	60	Fr. motv.: sv.
.	.	.	.	.	.	.	111	100.0	—	—	—	23	» » n.
—	—	—	—	501.7	501.7	125 435	5 035	99.5	—	—	0.5	10	Räls- bussar
21	—	4 979	8	1 627.6	1 637.5	28 757	13 760	87.7	—	11.0	1.3	8	Y, YTi
83	—	35 664	127	16 441.2	16 512.3	91 543	183 855	99.8	0.0	—	0.2	11	Yo m. fl.
—	—	1 588	19	578.2	581.4	62 848	11 478	99.7	—	—	0.3	20	Yo2, 3
104	—	42 231	154	19 148.7	19 233.0	76 779	214 129	99.0	0.0	0.7	0.3	11	Normalsp.

Fordonsslag		Antal fordon vid årets slut	Medelantal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av ensamt lok
littera-gruppnr (= art-kontonr)	littera			i tåg-tjänst										Summa	
				snäll-tåg	person-tåg	bländade 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	
26	YCo4p	14	14·0	—	845·7	—	—	—	—	—	—	4·1	849·8	—	
27	YCo5p	5	1·5	—	159·1	—	—	—	—	—	—	0·6	159·7	—	
33	Yp, YGp	5	4·8	—	103·5	—	65·7	—	—	—	—	1·2	170·4	—	
34	Yop, Yo1p	79	78·7	—	5 588·1	—	2·6	—	—	—	—	7·3	5 597·9	—	
38	Yo2p, 3p	7	7·0	—	431·8	—	—	—	—	—	—	0·8	432·6	—	
	S:a 0·891 m	110	106·0	—	7 128·3	—	68·3	—	—	—	—	13·9	7 210·4	—	
29	YCo4t	14	14·0	—	883·3	—	—	—	—	—	—	1·4	884·7	—	
35	Yt	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
36	Yot, Yo1t	13	12·9	—	819·7	—	—	—	—	—	—	1·2	820·9	—	
	S:a 1·067 m	28	26·9	—	1 703·0	—	—	—	—	—	—	2·6	1 705·6	—	
	S:a smalspår	138	132·9	—	8 831·2	—	68·3	—	—	—	—	16·5	8 916·0	—	
	Summa SJ rälsbussar	396	382·3	990·9	26 750·7	—	79·1	176·4	—	0·5	—	66·1	28 063·8	—	
	varav: å SJ	396	382·3	990·9	26 701·8	—	79·1	176·4	—	0·5	—	66·1	28 014·9	—	
	fr. jvg ²	—	—	—	48·9	—	—	—	—	—	—	—	48·9	—	
	Från TGOJ inlänade	3	2·9	—	160·0	—	—	—	—	—	—	0·2	160·2	—	
	Främ.rälsbussar å SJ	—	—	—	81·0	—	—	—	—	—	—	0·2	81·2	—	
	Lokomotorer														
61	Z	47	43·3	—	—	—	0·0	—	—	—	—	—	0·0	0·3	
62	Z2, 3	32	30·9	—	—	—	0·8	—	—	—	0·1	—	0·9	2·3	
63	Z4	107	101·0	—	1·5	—	136·2	—	—	—	0·8	—	138·4	35·4	
64	Z5	11	15·0	—	0·1	—	21·7	—	—	—	0·7	—	22·5	7·4	
65	Z6	12	11·8	—	13·0	—	171·1	—	—	—	0·1	—	184·3	4·6	
	S:a normalspår	209	202·0	—	14·5	—	329·8	—	—	—	1·7	—	346·1	50·0	
66	Zp	10	9·3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·4	
67	Z2p, 4p	32	22·8	—	41·5	46·2	138·4	—	—	—	0·2	—	226·3	5·4	
	S:a 0·891 m	42	32·1	—	41·5	46·2	138·4	—	—	—	0·2	—	226·3	5·8	
68	Zt, Z4t(1·067m)	13	11·6	—	40·8	11·2	14·8	0·2	—	—	0·2	0·0	67·2	1·8	
	S:a smalspår	55	43·7	—	82·3	57·4	153·2	0·2	—	—	0·4	0·0	293·5	7·6	
	Summa SJ lokomotorer	264	245·7	—	96·8	57·4	483·0	0·2	—	—	2·1	0·0	639·5	57·6	
	varav: å SJ	264	245·7	—	96·8	57·4	482·9	0·2	—	—	2·1	0·0	639·5	57·6	
	fr. jvg	—	—	—	—	—	0·1	—	—	—	—	—	0·1	—	
	Motorlok														
81	Å1	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
82	Å2	1	1·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
85	V3	25	14·1	—	0·0	—	0·0	—	—	—	0·0	0·3	0·3	0·2	
	Summa SJ motorlok	27	16·1	—	0·0	—	0·0	—	—	—	0·0	0·3	0·3	0·2	
	Främ. motorlok å SJ	—	—	—	20·6	—	—	—	—	—	—	—	20·6	—	
	Diesel-ellok														
83	V1	2	2·0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	

¹ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse, Tonkm av lok (för rälsbuss med mer än två axlar så stor del, som motsvara 1 axel) ingå icke. — ² Ängelholm—Klippans järnväg, trafikerad av SJ.

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 $\frac{1000 \times k.20}{k.4}$	Bruttotonkilometer ¹					per lok-km i tåg-tjänst $\frac{k.23}{k.14}$	Fordonslag, littera
växlingstjänst för		stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhållskostn. $k.14+15 + 0.01 \times (k.16 + 17)$	b bränslemängd samt bränsle- och smörjmedelskostnader $k.14+15 + 0.005 \times (k.16+17) + 0.002 \times (k.18+19)$		tusental	härav i %						övr. gods- o. tjänst-tåg
Ta	Ba, Ma m. fl.					snäll- o. person-tåg		militär- o. bland. tåg	fjärrgods-tåg	övr. gods- o. tjänst-tåg	24	25	26		27	28	29
—	—	5 380	93	849.8	860.7	60 697	17 401	99.6	—	—	0.4	20	YCo4p
—	—	722	—	159.7	161.2	106 496	2 434	99.7	—	—	0.3	15	YCo5p
—	—	1 621	56	170.4	173.8	35 505	1 816	52.4	—	—	47.6	11	Yp, YGp
4 443	41	18 071	44	5 642.8	5 656.6	71 700	68 363	99.8	—	—	0.2	12	Yop m. fl.
—	—	1 031	—	432.6	434.7	61 799	7 534	99.9	—	—	0.1	17	Yo2p, 3p
4 443	41	26 825	193	7 255.3	7 286.9	68 446	97 547	98.9	—	—	1.1	14	Sa 0.891m
—	—	5 241	—	884.7	895.2	63 192	20 010	99.9	—	—	0.1	23	YCo4t
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Yt
—	—	2 217	—	820.9	825.3	63 633	10 373	99.9	—	—	0.1	13	Yot m. fl.
—	—	7 458	—	1 705.6	1 720.5	63 404	30 382	99.9	—	—	0.1	18	Sa 1.067 m
4 443	41	34 283	193	8 960.8	9 007.4	67 425	127 930	99.2	—	—	0.8	14	Smalspår
4 547	41	76 514	347	28 109.7	28 240.5	73 528	342 060	99.1	0.0	0.4	0.5	12	Summa
4 547	41	76 514	347	28 060.8	28 191.6	73 400	341 555	99.1	0.0	0.4	0.5	12	Å SJ
—	—	—	—	48.9	48.9	—	506	100.0	—	—	—	10	fr. jvg
—	—	711	—	160.2	161.7	55 254	1 538	99.8	—	—	0.2	10	Inlånade
—	—	—	—	—	—	—	1 452	99.7	—	—	0.3	18	Fr. r. Å SJ
Tjänstgöringstimmar													
				$\frac{100 \times k.14 + 100 \times k.15 + k.16+17}{k.14+15}$	$\frac{100 \times k.14 + 100 \times k.15 + k.16+17 + 18+19}{k.14+15}$	$\frac{k.20}{k.4}$							
26 760	17 420	—	—	44 207	44 207	1021	0	—	—	—	100.0	9	Z
36 915	9 942	29	—	47 172	47 201	1 527	59	—	—	—	100.0	65	Z2, 3
211 602	13 094	2 320	37	242 081	244 438	2 397	11 483	0.8	—	—	99.2	83	Z4
24 073	8 498	2	—	35 563	35 565	2 371	1 910	0.2	—	—	99.8	85	Z5
14 461	514	1 521	3	33 858	35 382	2 869	20 157	4.3	—	—	95.7	109	Z6
313 811	49 468	3 872	40	402 382	406 794	1 994	33 610	2.9	—	—	97.1	97	Normal-spår
9 286	557	—	—	9 880	9 880	1 062	—	—	—	—	—	—	Zp
44 137	871	2 868	54	68 181	71 103	2 990	13 137	13.1	16.8	—	70.1	58	Z2p, 4p
53 423	1 428	2 868	54	78 061	80 983	2 432	13 137	13.1	16.8	—	70.1	58	Sa 0.891m
27 496	24	284	—	34 424	34 708	2 967	3 845	56.0	16.7	0.1	27.2	57	Zt(1.067m)
80 919	1 452	3 152	54	112 484	115 690	2 574	16 982	22.8	16.8	0.0	60.4	58	Smalspår
394 730	50 920	7 024	94	515 366	522 485	2 098	50 592	9.6	5.6	0.0	84.8	79	Summa
394 730	50 920	7 024	94	515 358	522 476	2 098	50 589	9.6	5.6	0.0	84.8	79	Å SJ
—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	100.0	30	fr. jvg.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Motorlok
3 108	—	—	—	3 108	3 108	3 108	—	—	—	—	—	—	Å1
50 552	147	5	—	50 748	50 753	3 599	106	3.6	—	—	96.4	367	V3
53 660	147	5	—	53 856	53 861	3 345	106	3.6	—	—	96.4	367	Summa
—	—	—	—	—	—	—	2 604	100.0	—	—	—	127	Fr. m. Å SJ
6 225	—	—	—	6 225	6 225	3 113	—	—	—	—	—	—	Dielellok
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	V1

Tab. 4. Tåg- och vagnrörelse samt

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågakilometer i trafiktag, tusental						Summa
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militär- tåg	Lokal- gods- tåg	Fjärr- gods- tåg	
				El- och ångtåg ¹	Rälsb.- och motorv.- tåg (ej Xoa, Xa)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
1	Krylbo—Stockholm C*.....	160·6	605	1 892	64	95	104	705	3 465
	Uppsala C—Enköping.....	44·3	—	76	90	32	22	—	220
	Ludv.—Tillb., Tillb.—Cst*.....	212·7	76	1 564	358	77	185	278	2 538
	Tillberga—Köping*.....	45·0	33	315	148	19	67	96	678
	Sl—Tb, Ruh—Ep ² , Rm—Kbå, Spå—Häv	99·8	—	161	432	—	74	34	701
	Kärrgruvan—Ängelsberg.....	17·9	—	0	83	—	16	4	103
	Riddarhyttan—Köping ³ (Krn)								
	(1·093 m)	28·8	—	—	—	12	16	2	30
3	Krylbo—Hallsberg*.....	157·2	265	953	74	30	242	1 085	2 649
	Hallsberg—Mjölby*.....	95·9	136	536	66	24	82	529	1 373
	Örebro S—Svartå*.....	49·0	36	319	—	0	30	1	386
4	Stockholm C—Hallsberg (Sst, Se)*..	200·9	1 463	2 421	108	5	211	1 273	5 481
	Södertälje S—Eskilstuna C (Mfd, Sgs, Skv)*.....	123·0	—	708	21	38	93	56	916
24	Ulriksdal—Älvsjö, Tomteb.—Spånga* ⁴								
37	Lärbro—Burgsvik (Visby h.) (0·891 m)	116·5	—	12	379	—	103	—	494
	Slite—Hablingbo.....	82·7	—	0	153	—	35	—	188
	Summa I distriktet	1 694·6	2 614	8 957	1 976	332	1 280	4 063	19 222
	Härav normalsp.....	1 467·1	2 614	8 945	1 444	320	1 126	4 061	18 510
	smalsp..... (1·093 m)	28·8	—	—	—	12	16	2	30
	..... (0·891 m)	198·7	—	12	532	—	138	—	682
5	Göteborg ⁵								
6	Charlottenberg gr.—Laxå (Fry)*....	105·6	204	622	12	8	122	172	1 140
	Charlottenberg gr.—Kil*.....	44·9	66	185	2	31	28	31	343
	Kil—Laxå (Fry)*.....	61·8	149	371	20	64	89	131	824
	Torsby—Kil.....	82·3	—	210	—	0	75	0	285
	Vansbro—Kristinehamn (Fhn).....	157·1	—	219	576	—	163	85	1 043
	Vansbro—Särna.....	172·1	2	137	385	16	79	0	619
8	Hallsberg—Falköping C*.....	144·2	633	687	36	62	172	1 051	2 641
	Falköping C—Göteborg C*.....	113·6	478	1 130	9	0	103	784	2 504
	Skövde—Karlsborg*.....	43·9	—	253	—	13	27	0	293
	Falköping C—Nässjö*.....	112·7	1	954	59	0	75	251	1 340
	Vartofta—Tidaholm.....	24·0	—	7	110	0	14	3	134
9	Strömstad—Göteborg*.....	180·4	—	1 182	81	33	131	84	1 511
	Munkedal—Lysekil*.....	38·6	—	221	0	—	25	0	246
	Uddevalla h.—Bengtsfors V (0·891 m)	89·0	—	3	380	—	57	—	440
	Göteborg C—Halmstad C*.....	151·7	456	1 025	11	2	114	536	2 144
	Göteborg C—Borås C*.....	72·2	53	784	—	22	44	95	998
36	Gårdsjö—Göteborg Vg (Gsp) (0·891 m)	246·0	—	543	398	129	153	122	1 345
	Mariestad—Moholm..... (0·891 m)	17·7	—	3	100	—	—	—	103
	Forshem—Tumleberg (Kkl) (0·891 m)	78·0	—	20	343	—	38	4	405
	Lidköping—Skövde (Ss) ... (0·891 m)	71·2	—	151	210	—	36	13	410
	Hjo—Stenstorp (Td) ... (0·891 m)	54·5	—	4	183	—	26	0	213
	Trollhättan—Nossebro ... (0·891 m)	32·7	—	1	101	—	10	—	112
	Summa II distriktet	2 100·7	2 042	8 712	3 016	380	1 581	3 362	19 093
	Härav normalsp.....	1 512·7	2 042	7 987	1 301	251	1 261	3 223	16 065
	smalsp..... (0·891 m)	588·0	—	725	1 715	129	320	139	3 028

¹ Omfattar även av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.² Sträckan Runhällen—Heby nedlades den 1/4 1952.³ Införlivades den 1/7 1952, varför här redovisade uppgifter avse endast andra halvåret.

transportarbete på särskilda bandelar

Härav i elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktag, tusental								Härav i elektrisk drift	Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland- och militär-tåg	Lokal-gods-tåg	Fjärr-gods-tåg	Summa				
				El- och ångtåg ¹	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Xoa, Xa)								
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	
3 293	58·9	35·9	24 161	50 641	193	3 301	3 554	42 434	124 284	123 842	774	1	
—	13·6	8·7	—	822	485	348	248	—	1 903	—	43		
1 566	32·6	25·6	843	36 746	1 306	2 279	6 542	17 179	64 895	43 033	305		
461	41·2	21·1	371	5 885	781	407	2 077	4 792	14 313	12 126	318		
—	19·2	11·3	—	1 672	2 320	—	1 995	1 900	7 387	—	79		
—	15·7	11·3	—	1	319	—	668	180	1 168	—	65		
—	2·8	28·7	—	—	—	146	609	106	861	—	30		
2 574	46·0	46·2	7 855	19 466	222	745	11 439	82 774	122 501	122 241	779	3	
1 307	39·1	41·2	3 727	9 580	182	654	2 454	39 981	56 578	56 395	590		
386	21·5	13·5	334	4 473	—	9	392	22	5 230	5 230	107		
5 351	74·5	37·1	55 103	58 587	698	271	7 363	81 461	203 483	202 409	1 013	4	
895	20·3	17·9	—	11 393	40	487	2 057	2 421	16 398	16 357	133		
—	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	24	
—	11·6	11·7	—	220	3 041	—	2 502	—	5 763	—	49	37	
—	6·2	7·7	—	4	671	—	779	—	1 454	—	18		
15 833	31·0	32·6	92 394	199 490	10 258	8 647	42 679	273 250	626 718	581 633	370		
15 833	34·5	33·4	92 394	199 266	6 546	8 501	38 789	273 144	618 640	581 633	422		
—	2·8	28·7	—	—	—	146	609	106	861	—	30		
—	9·4	10·6	—	224	3 712	—	3 281	—	7 217	—	36		
·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	5	
1 127	29·5	31·2	5 670	12 916	36	222	4 839	11 895	35 578	35 523	337	6	
341	20·9	28·0	2 361	3 852	7	615	837	1 926	9 598	9 588	214		
803	36·4	31·2	4 099	7 078	61	1 781	3 743	8 947	25 709	25 623	416		
—	9·5	18·6	—	2 692	—	1	2 606	9	5 308	—	64		
—	18·1	14·9	—	2 870	2 722	—	6 111	3 875	15 578	—	99		
—	9·8	10·8	33	1 922	1 590	278	2 867	24	6 714	—	39		
2 604	50·0	45·5	23 046	14 467	111	961	7 828	73 853	120 266	120 136	834	8	
2 495	60·2	38·3	16 004	24 053	24	20	3 702	52 206	96 009	95 978	845		
293	18·2	17·8	—	3 770	—	427	1 027	2	5 226	5 226	119		
1 268	32·5	27·1	41	16 955	202	0	2 752	16 320	36 270	35 697	322		
—	15·3	8·4	—	51	390	1	592	88	1 122	—	47		
1 430	22·9	23·7	—	26 066	350	1 191	3 645	4 613	35 865	35 496	199	9	
246	17·4	13·4	—	2 474	0	—	805	7	3 286	3 286	85		
—	13·5	8·9	—	33	2 190	—	1 677	—	3 900	—	44		
2 128	38·6	37·8	15 682	22 896	34	114	3 751	38 490	80 967	80 775	534		
969	37·8	24·2	513	16 134	—	512	1 280	5 753	24 192	23 995	335		
—	14·9	18·8	—	7 884	2 283	2 421	6 182	6 524	25 294	—	103	36	
—	15·9	3·4	—	17	337	—	—	—	354	—	20		
—	14·2	7·0	—	245	1 813	—	1 045	87	3 190	—	41		
—	15·7	12·4	—	1 797	1 365	—	1 628	288	5 078	—	71		
—	10·7	7·5	—	32	846	—	709	1	1 588	—	29		
—	9·4	5·2	—	6	450	—	131	—	587	—	18		
13 704	24·8	28·4	67 449	168 210	14 811	8 544	57 757	224 908	541 679	471 323	258		
13 704	29·0	31·2	67 449	158 196	5 527	6 123	46 385	218 008	501 688	471 323	332		
—	14·1	13·2	—	10 014	9 284	2 421	11 372	6 900	39 991	—	68		

⁴ Tåg- och vagnrörelsen m. m. å angivna sträckor inom 24 ts (ts = trafiksektion) ingå i 1 och 4 ts uppgifter. Tomvagnståg å sträckan Cst-Hagalunds övre ävensom tågtjänsten å linjen Tomtebodå-Vårtan m. fl. bispår inom 24 ts redovisas icke.

⁵ Tåg- och vagnrörelsen m. m. å 5 ts ingå i uppgifterna för 8, 9, 33 och 36 ts.

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågakilometer i trafiktag, tusental						Summa
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militär- tåg	Lokal- gods- tåg	Fjärr- gods- tåg	
				El- och ångtåg ¹	Rälsb- och motorv- tåg (ej Xoa, Xa)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
10	Hässleholm—Malmö C*	83·2	406	1 406	—	0	76	546	2 434
	Malmö C—Trelleborg F*	32·3	5	257	—	—	12	46	320
	Teckomatorp—Malmö C*	33·4	36	414	0	0	23	50	523
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk)*	59·1	—	551	—	8	51	21	631
	Landskrona—Lund C*	31·7	21	291	7	—	2	4	325
11	Mjölby—Hässleholm*	273·6	1 312	1 139	97	23	285	2 276	5 132
	Nässjö—Oskarshamn	148·5	180	332	114	1	93	171	891
	Eksjö—Österbymo (0·891 m)	34·6	—	—	—	5	21	—	26
12	Halmstad C—Teckomatorp*	114·2	310	767	0	2	143	314	1 536
	Veinge—Hässleholm*	72·0	10	348	0	29	43	62	492
	Ängelholm C—Hälsingborg F*	26·4	29	329	—	0	18	54	430
	Hässleholm—Hälsingborg C*	77·3	10	584	9	1	60	201	865
	Åstorp—Värnamo	149·9	—	275	327	0	90	43	735
	Åstorp—Mölle*	37·2	—	224	8	0	25	16	273
	Klippan—Eslöv	40·3	—	25	165	—	24	—	214
	Billesholm—Landskrona	26·2	—	96	—	—	11	—	107
28	Lund C—Trelleborg C	42·7	—	137	—	—	13	—	150
	Barsebäckshamn—Sjöbo	61·1	—	2	136	0	30	—	163
	Malmö V—Ystad	63·0	—	243	8	—	42	32	325
	Börringe—Smygehavn	22·0	—	45	—	13	3	—	61
	Ystad—Eslöv	75·8	—	245	6	0	55	1	307
	Ystad—Brösarp (Tli)	79·5	—	140	42	—	46	0	228
	Malmö C—Simrishamn (Bjg)	121·4	—	306	178	—	70	47	601
	Malmö V—Trelleb.—Rydsgård (Fo)	86·8	—	271	47	8	29	0	355
30	Älmhult—Sölvesborg	71·8	—	74	201	0	66	1	342
	Hässleholm—Åhus och Älmhult— Kristianstad	115·6	—	356	216	0	70	42	684
	Eslöv—Kristianstad och Hästveda— Brösarp	144·5	—	342	197	—	93	0	632
	Summa III distriktet	2 093·8	2 319	9 199	1 758	90	1 494	3 927	18 787
	Härav normalsp.	2 059·2	2 319	9 199	1 758	85	1 473	3 927	18 761
	smalsp. (0·891 m)	34·6	—	—	—	5	21	—	26
13	Storlien gränsen—Östersund C*	165·9	16	663	82	1	134	18	914
	Östersund C—Bräcke*	71·0	62	294	101	2	53	121	633
	Storuman—Hoting	145·5	22	107	273	—	88	0	490
	Hoting—Östersund C (Hdl, Ssd)	180·6	25	194	527	0	115	16	877
14	Forsmo—Långsele*	14·4	26	32	31	10	17	86	202
	Långsele—Bräcke*	130·8	241	194	201	1	79	752	1 468
	Bräcke—Ånge*	30·7	84	164	—	1	37	231	517
	Ånge—Sundsvall C*	94·5	0	417	—	1	61	276	755
	Forsmo—Hoting	121·0	0	91	178	88	74	22	453
	Långsele—Härnösand	115·8	1	510	124	1	69	64	769
	Härnösand—Sundsvall C	67·4	23	201	53	1	64	51	393
	Sundsvall C—Hudiksvall	87·8	80	130	160	1	54	1	426
	Harmånger—Bergsjö (0·891 m)	19·5	—	—	—	17	15	—	32
15	Ånge—Ljusdal*	106·2	429	155	35	3	46	816	1 484
	Ljusdal—Krylbo*	219·6	799	627	147	13	187	1 784	3 557
	Ljusdal—Hudiksvall	61·3	—	102	224	10	37	7	380
	Kilafors—Söderhamn C	32·9	—	49	167	24	29	34	303
	Hudiksvall—Gävle C	145·2	131	382	82	2	109	26	732

1 Omfattar även av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.

rörelse samt transportarbete

Härav i elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktag, tusental								Härav i elektrisk drift	Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militär-tåg	Lokal-gods-tåg	Fjärr-gods-tåg	Summa				
				El- och ångtåg ¹	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Xoa, Na)								
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	
2 431	79.9	31.5	15 122	26 100	—	3	2 199	33 196	76 620	76 527	921	10	
320	27.1	21.9	50	3 853	—	—	427	2 690	7 020	7 018	217		
522	42.8	19.0	585	5 445	0	1	738	3 166	9 935	9 926	297		
606	29.2	15.9	—	6 943	—	107	1 578	1 396	10 024	9 754	170		
316	28.0	12.3	505	3 223	19	—	28	221	3 996	3 951	126		
5 031	51.2	53.0	58 172	27 963	322	793	13 224	171 673	272 147	271 760	995	11	
—	16.4	19.7	746	5 800	382	14	3 182	7 411	17 535	—	118		
—	2.1	13.0	—	—	—	17	322	—	339	—	10		
1 535	36.7	31.1	8 945	15 172	0	59	4 345	19 317	47 838	47 819	419	12	
492	18.7	22.4	222	5 936	0	656	1 175	3 038	11 027	11 027	153		
430	44.5	20.7	535	5 156	—	1	450	2 749	8 891	8 890	337		
853	30.6	30.8	148	11 556	16	22	1 563	13 322	26 627	26 561	344		
—	13.4	12.3	—	2 904	1 935	12	2 816	1 402	9 069	—	61		
264	20.1	15.6	—	2 930	56	2	705	557	4 250	4 180	114		
—	14.5	6.7	—	290	905	—	242	—	1 437	—	36		
—	11.2	8.2	—	706	—	—	175	—	881	—	34		
—	9.6	10.3	—	1 414	—	—	134	—	1 548	—	36	28	
—	7.5	5.8	—	14	640	2	321	—	977	—	16		
—	14.1	21.1	—	4 457	88	—	1 065	1 235	6 845	—	109		
—	7.6	7.7	—	301	—	122	44	—	467	—	21		
—	11.1	16.5	—	3 393	67	6	1 573	19	5 058	—	67		
—	7.8	12.5	—	1 755	155	—	934	2	2 846	—	36		
—	13.5	15.7	—	5 015	742	—	1 935	1 716	9 408	—	77		
—	11.2	12.7	—	3 616	223	72	589	1	4 501	—	52		
—	13.0	9.8	—	768	1 069	12	1 461	25	3 335	—	46	30	
—	16.2	16.7	—	5 430	1 346	2	1 486	3 177	11 441	—	99		
—	12.0	13.0	—	4 802	1 459	—	1 963	3	8 227	—	57		
12 800	24.5	29.9	85 030	154 942	9 424	1 903	44 674	266 316	562 289	477 413	269		
12 800	24.9	30.0	85 030	154 942	9 424	1 886	44 352	266 316	561 950	477 413	273		
—	2.1	13.0	—	—	—	17	322	—	339	—	10		
815	15.1	20.2	684	11 974	296	34	4 984	511	18 483	17 753	111	13	
500	24.4	30.3	2 333	5 646	333	98	2 156	8 604	19 170	18 140	270		
—	9.2	8.5	133	811	1 070	—	2 170	3	4 187	—	29		
—	13.3	10.9	153	2 425	2 256	2	4 314	429	9 579	—	53		
139	38.3	39.9	1 156	520	110	220	674	5 383	8 063	7 166	560	14	
1 267	30.7	50.9	10 592	4 172	615	68	2 809	56 532	74 788	74 172	572		
517	46.0	49.6	3 530	3 320	—	56	1 625	17 102	25 633	25 631	835		
754	21.8	34.2	11	6 291	—	9	1 746	17 746	25 803	25 793	273		
—	10.2	13.2	7	1 031	644	1 838	1 811	652	5 983	—	49		
—	18.1	15.1	14	7 219	438	52	2 209	1 672	11 604	—	100		
—	15.9	19.4	349	3 128	267	34	1 663	2 171	7 612	—	113		
—	13.3	15.9	2 271	2 116	670	62	1 632	21	6 772	—	77		
—	4.5	8.6	—	—	—	120	155	—	275	—	14		
1 450	38.2	59.4	18 824	3 090	71	225	1 270	64 721	88 201	88 128	831	15	
3 379	44.3	54.9	34 845	10 357	655	489	6 813	142 045	195 204	194 059	889		
—	16.9	11.6	—	1 098	963	165	1 825	359	4 410	—	72		
—	25.2	15.4	—	475	858	339	1 245	1 750	4 667	—	142		
—	13.8	22.2	3 754	6 356	265	96	4 560	1 251	16 282	—	112		

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågkilometer i trafiktag, tusental						Summa
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland och militär- tåg	Lokal- gods- tåg	Fjärr- gods- tåg	
				El- och ångtåg ¹	Rälsb- och motorv- tåg (ej Xoa, Xa)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
16	Brunflo—Mora.....	306.5	5	371	439	0	199	4	1 018
	Mora—Vansbro.....	70.7	—	105	106	—	44	0	255
	Sveg—Hede.....	72.2	3	3	121	—	24	—	151
	Orsa—Bollnäs (Dif).....	121.7	—	93	414	0	86	13	606
	Summa IV distriktet	2 352.5	1 947	4 884	3 465	176	1 621	4 322	16 415
	Härav normalsp.	2 333.0	1 947	4 884	3 465	159	1 606	4 322	16 383
	smalsp..... (0.891 m)	19.5	—	—	—	17	15	—	32
20	Haparanda gränsen—Boden C.....	169.9	—	310	301	—	112	111	834
	Karungi—Övertorneå.....	46.6	—	12	173	—	28	0	213
	Boden C—Jörn*.....	142.7	243	159	221	1	83	529	1 236
	Älvsbyn—Piteå.....	52.5	—	2	261	—	32	4	299
	Gällivare—Jokkmokk.....	100.2	16	2	363	—	60	1	442
	Jokkmokk—Arvidsjaur.....	173.4	27	2	366	—	35	1	431
	Arvidsjaur—Storuman.....	160.5	25	30	362	—	97	1	515
	Jörn—Arvidsjaur.....	75.5	—	26	217	—	60	2	305
21	Jörn—Forsmo*.....	341.1	606	407	516	1	214	1 785	3 529
	Bastuträsk—Skelleftehamns nedre ..	64.0	—	235	260	—	41	77	613
	Hällnäs—Storuman.....	167.2	—	3	743	0	100	12	858
	Vännäs—Holmsund.....	46.7	—	86	363	10	36	25	520
	Mellansel—Örnsköldsvik C.....	28.8	—	30	205	9	18	40	302
	Summa V distriktet utom malmbanan, normalsp.	1 569.1	917	1 304	4 351	21	916	2 588	10 097
19	Vassijaure gränsen—Kiruna C*.....	129.9	1	235	11	95	78	1	421
	d:o, d:o i malmtåg.....	—	—	—	—	—	—	—	1 337
	Kiruna C—Gällivare*.....	100.1	16	231	0	146	61	12	466
	d:o, d:o i malmtåg.....	—	—	—	—	—	—	—	140
	Gällivare—Luleå (Mbg, Kos)*.....	219.4	27	812	199	189	128	224	1 579
	d:o, d:o i malmtåg.....	—	—	—	—	—	—	—	1 016
	Summa malmbanan, normalsp.	449.4	44	1 278	210	430	267	237	4 959
25	Borås C—Alvesta (Axf).....	172.8	109	404	517	0	145	74	1 249
	Falkenberg—Limnared... (0.891 m)	102.1	—	3	356	—	31	—	390
	Borås C—Jönköping C.....	105.1	—	147	310	—	45	—	502
	Varberg—Herrljunga*.....	126.9	—	975	—	2	82	26	1 085
	Herrljunga—Uddevalle C*.....	90.4	0	543	86	0	104	4	737
26	Nässjö—Kalmar C ²	167.0	63	477	68	—	117	117	842
	Nybro—Emmaboda ²	27.5	30	86	40	—	16	27	199
	Alvesta—Karlskrona C ²	131.2	125	660	138	1	79	184	1 187
27	Sävsjö—Mälilla..... (0.891 m)	80.4	—	0	240	—	49	—	289
	Växjö—Hultsfred..... (0.891 m)	116.1	—	63	326	—	84	0	473
	Kalmar C—Berga..... (0.891 m)	76.5	—	207	123	24	47	0	401
	Mönsterås—Fagerhult... (0.891 m)	69.1	—	5	182	10	32	—	229
	Brittatorp—Oskarshamn... (0.891 m)	121.8	—	0	350	—	73	0	423
	Kalmar C—Torsås..... (0.891 m)	40.3	—	119	39	8	23	—	189
	Ljungholm—Päryd..... (0.891 m)	18.4	—	7	46	11	—	—	64
	Böda—Ottenby..... (0.891 m)	150.8	—	0	247	—	75	—	322

¹ Omfattar även av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.

² På grund av ombyggnadsarbeten på Alvesta bangård ha godstransporter över Alvesta under andra halvåret i viss omfattning omdirigerats över Nässjö.

rörelse samt transportarbete

Härav i elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Härav i elektrisk drift	Vagnaxeikm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland- och militär-tåg	Lokal-gods-tåg	Fjärr-gods-tåg	Summa				
				El- och ångtåg ¹	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Xoa, Xa)								
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	
—	9-1	13-4	157	4 170	1 811	10	7 304	172	13 624	—	44	16	
—	9-9	9-8	—	1 103	321	—	1 066	6	2 496	—	35		
—	5-7	7-6	95	40	540	—	470	—	1 145	—	16		
—	13-6	12-3	—	1 236	2 336	8	3 440	461	7 481	—	61		
8 821	19-1	33-6	78 908	76 578	14 519	3 925	55 941	321 591	551 462	450 842	234		
8 821	19-2	33-6	78 908	76 578	14 519	3 805	55 786	321 591	551 187	450 842	236		
—	4-5	8-6	—	—	—	120	155	—	275	—	14		
—	13-4	18-2	—	4 867	1 503	—	3 886	4 921	15 177	—	89	20	
—	12-5	9-3	—	158	802	—	1 021	2	1 983	—	43		
994	23-7	37-4	10 325	2 835	714	48	2 140	30 151	46 213	45 076	324		
—	15-6	8-3	—	16	1 240	—	1 109	128	2 493	—	47		
—	12-1	6-6	47	26	1 402	—	1 408	24	2 907	—	29		
—	6-8	5-3	81	15	1 391	—	792	19	2 298	—	13		
—	8-8	6-8	77	146	1 431	—	1 840	22	3 516	—	22		
—	11-0	12-8	—	140	1 092	—	2 615	62	3 909	—	52		
2 982	28-3	44-3	26 580	8 101	2 138	43	6 563	112 866	156 291	153 163	458	21	
—	26-2	18-4	—	2 660	1 161	—	2 201	5 246	11 268	—	176		
—	14-0	8-8	—	31	3 284	3	3 830	375	7 523	—	45		
—	30-4	10-5	—	1 120	2 044	112	1 074	1 087	5 437	—	116		
—	28-7	16-0	—	340	939	143	1 032	2 379	4 833	—	168		
3 976	17-6	26-1	37 110	20 455	19 141	349	29 511	157 282	263 848	198 239	168		
409	8-9	19-4	25	4 163	22	1 626	2 319	31	8 186	8 164	63	19	
1 337	28-1	141-2	—	—	—	—	—	—	188 726	188 726	1 453		
466	12-7	27-2	321	5 243	0	3 209	3 402	515	12 690	12 689	127		
140	3-8	126-7	—	—	—	—	—	—	17 738	17 738	177		
1 378	19-7	25-2	561	15 153	634	4 894	4 994	13 520	39 756	39 105	181		
1 016	12-7	162-0	—	—	—	—	—	—	164 572	164 572	750		
4 746	30-1	87-0	907	24 559	656	9 729	10 715	14 066	431 668	430 994	961		
—	19-7	14-4	1 078	6 788	2 338	9	5 145	2 591	17 949	—	104	25	
—	10-4	7-4	—	25	2 253	—	618	—	2 896	—	28		
—	13-1	7-8	—	1 611	1 823	—	470	—	3 904	—	37		
1 084	23-4	17-6	—	15 036	—	106	2 752	1 212	19 106	19 083	151		
648	22-3	18-6	2	8 296	307	9	4 902	159	13 675	13 317	151		
—	13-8	22-1	912	8 401	382	—	3 411	5 488	18 594	—	111	26	
—	19-8	18-6	173	1 552	278	—	452	1 248	3 703	—	135		
—	24-7	21-8	867	13 178	451	43	2 409	8 880	25 828	—	197		
—	9-8	9-0	—	3	1 129	—	1 456	—	2 588	—	32	27	
—	11-1	12-1	—	651	2 232	—	2 834	0	5 717	—	49		
—	14-3	15-8	—	3 006	726	513	2 088	0	6 333	—	83		
—	9-1	7-0	—	42	775	172	609	—	1 598	—	23		
—	9-5	11-2	—	0	2 488	—	2 267	3	4 758	—	39		
—	12-8	14-7	—	1 846	257	104	563	—	2 770	—	69		
—	9-5	6-9	—	55	247	141	—	—	443	—	24		
—	5-8	14-3	—	2	1 916	—	2 691	—	4 609	—	31		

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågakilometer i trafiktag, tusental						Summa
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militär- tåg	Lokal- gods- tåg	Fjärr- gods- tåg	
				El- och ångtåg ¹	Rälsb.- och motorv.- tåg (ej Xoa, Xa)				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	
29	Vaxjö—Ronneby..... (1·067 m)	92·5	—	215	142	—	53	52	462
	Kristianstad—Karlskrona N (Hvi)	145·9	—	514	358	9	107	80	1 068
	Karlskrona N—Torsås (Bgl) (1·067 m)	53·8	—	34	156	5	19	0	214
	Halmstad Ö—Karlskrona C (Kvä)	213·7	—	178	511	7	98	44	836
32	Nässjö—Halmstad C.....	195·9	390	416	428	0	154	164	1 552
	Falköping C—Landeryd.....	131·1	53	150	317	—	79	9	608
	Jönköping C—Vaggeryd.....	34·9	31	81	187	—	26	16	341
	Het—Rft, Vb—Kid, Tou—Hyb....	113·0	—	2	455	—	77	0	534
	Summa VI distriktet	2 548·7	801	5 286	5 622	77	1 615	797	14 198
	Härav normalsp.	1 286·7	801	3 941	2 546	3	924	621	8 836
	smalsp. (1·067 m)	494·2	—	941	1 167	21	277	176	2 582
	* (0·891 m)	767·8	—	404	1 909	53	414	0	2 780
33	Kil—Göteborg C*.....	232·0	438	1 579	12	1	209	722	2 961
	Lilla Edet—Alvhem	14·9	—	—	20	—	17	—	37
	Arvika—Mellerud (Sfr, Al).....	251·8	—	76	734	—	161	0	971
	Kornsjö—Mellerud*.....	64·6	143	311	—	—	16	47	517
34	Falun C—Ludvika*.....	70·1	51	440	66	0	36	288	881
	Ludvika—Kil* (Fdv).....	184·1	129	623	1	0	149	401	1 303
	Älvdalen—Falun C.....	131·9	8	367	125	—	131	25	656
	Falun C—Björbo.....	70·4	—	4	219	—	43	0	266
	Vansbro—Ludvika	85·2	2	159	69	36	66	0	332
	Rättvik—Borlänge, Borlänge— Krylbo*.....	128·4	25	524	109	0	110	231	999
35	Gävle C—Falun C*.....	91·7	67	756	—	1	62	344	1 230
	Gävle C—Uppsala C* (Dma, Sfs)...	132·2	209	688	112	43	92	150	1 294
	Gävle C—Sala.....	104·7	—	195	124	—	63	—	382
	Ockelbo—Gävle C*.....	38·4	36	128	26	13	0	24	227
	Summa VII distriktet, normalsp.	1 327·6	1 108	5 850	1 617	94	1 155	2 232	12 056
2	Järna—Mjölby*.....	194·9	1 076	1 533	14	12	145	880	3 660
	Åby—Katrineholm*.....	40·7	29	322	16	29	12	101	509
	Linköping C—Hultsfred (Åvg).....	141·2	89	303	235	—	98	74	799
	Mjölby—Hästhöjden.....	31·4	—	0	129	0	19	—	148
38	Norsholm—Västervik..... (0·891 m)	118·4	—	7	760	—	149	79	995
	Jenny—Hultsfred (Vib).... (0·891 m)	83·9	—	61	192	11	40	12	316
	Örebro S—Norrk. Ö (Nh) (0·891 m)	132·7	—	37	658	—	143	1	839
	Norrk. Ö—Arkösund (Vvk) (0·891 m)	101·1	—	35	572	—	49	—	656
	Ringst.—Link., Link.—Vadstena*, Vadstena—Ödeshög (Skn, Boe*, Möt*)..... (0·891 m)	151·5	—	378	544	15	105	—	1 042
	Summa VIII distriktet	994·9	1 194	2 676	3 120	67	760	1 147	8 964
	Härav normalsp.	407·3	1 194	2 158	394	41	274	1 055	5 116
	smalsp. (0·891 m)	587·6	—	518	2 726	26	486	92	3 848
	Summa i tågdrift på statens järnvägar	2 151 131·3	12 986	48 146	25 135	1 667	10 689	22 675	123 791
	normalsp.	12 412·1	12 986	45 546	17 086	1 404	9 002	22 266	110 783
	smalsp. (1·093 m)	28·8	—	—	—	12	16	2	30
	* (1·067 m)	494·2	—	941	1 167	21	277	176	2 582
	* (0·891 m)	2 196·2	—	1 659	6 882	230	1 394	231	10 396
	Härav i malmtåg.....	—	—	—	—	—	—	—	2 493

¹ Omfattar även av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.

² Summa efter avdrag för dubbelräknade sträckor. För att erhålla SJ hela banlängd bör här till läggas 28·1 km, varav tågrörelsen betraktas som växlingstjänst, nämligen: Gävle C—Korsnäsverken 5·5 km, Älvsjö—Liljeholmen 4·3 km, Eskilstuna C—Nybybruk 8·4 km, Tomtebodavärtn och Albano—Stockholm Ö 7·0 km, Karlberg—Stockholm N 1·4 km, Hästhöjden—Hästhöjden hamn 0·6 km, Hässelby vst—Lövsta 1·9 km, Uddevalla C—Uddevalla hamn 1·8 km, Åhus—Åhus villastad 1·0 km, sammanlagt 31·9 km, varav 3·8 km utgör dubbelräknade sträckor.

rörelse samt transportarbete

Härav i elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Härav i elektrisk drift	Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militär-tåg	Lokal-gods-tåg	Fjärr-gods-tåg	Summa				
				El- och ångtåg ¹	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Xoa, Xa)								
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1	
—	13-6	14-4	—	2 810	1 061	—	1 202	1 554	6 636	—	72	29	
—	20-0	19-2	—	10 000	3 334	147	3 749	3 229	20 459	—	140		
—	10-9	10-9	—	461	1 469	29	371	8	2 338	—	43		
—	10-7	13-7	—	2 718	3 380	142	2 841	2 429	11 510	—	54		
—	21-6	15-6	1 172	6 788	1 818	15	5 907	8 502	24 202	—	124	32	
—	12-7	11-9	157	1 566	1 756	—	3 584	169	7 232	—	55		
—	26-7	10-4	95	1 008	916	—	1 069	455	3 543	—	102		
—	12-9	5-7	—	19	1 967	—	1 070	5	3 061	—	27		
1 732	15-2	15-0	4 456	85 871	33 303	1 430	52 460	35 932	213 452	32 400	84		
1 732	18-8	15-9	4 456	64 243	12 036	182	31 171	28 709	140 797	32 400	109		
—	14-3	15-9	—	15 998	9 244	318	8 163	7 220	40 943	—	83		
—	9-9	11-4	—	5 630	12 023	930	13 126	3	31 712	—	41		
2 940	34-9	34-2	9 774	31 592	36	25	7 245	52 510	101 182	100 885	436	33	
—	6-8	8-8	—	—	67	—	259	—	326	—	22		
—	10-5	9-0	—	757	4 346	—	3 673	0	8 776	—	35		
515	21-9	18-1	3 816	1 584	—	—	442	3 490	9 332	9 324	144		
786	34-3	34-5	679	7 386	385	10	1 426	20 499	30 385	29 218	433	34	
1 238	19-3	36-6	1 706	13 511	3	3	5 301	27 227	47 751	46 760	259		
—	13-6	21-1	201	5 318	551	—	6 198	1 586	13 854	—	105		
—	10-3	10-4	—	35	1 397	—	1 319	10	2 761	—	39		
—	10-6	16-3	28	2 016	466	569	2 320	15	5 414	—	64		
444	21-3	24-8	753	10 887	644	18	3 702	8 799	21 803	14 275	193		
1 213	36-6	35-1	892	12 035	—	26	2 822	27 349	43 124	42 579	470	35	
1 160	26-7	30-5	8 747	13 429	277	1 463	3 636	11 919	39 471	38 836	299		
—	10-0	9-9	—	2 276	461	—	1 031	—	3 768	—	36		
200	16-2	26-5	1 628	1 993	81	227	0	2 087	6 016	5 934	157		
8 496	24-8	27-9	28 224	102 819	8 714	2 341	39 374	155 491	336 963	287 811	254		
3 627	51-3	39-0	42 286	34 983	47	308	5 096	60 078	142 798	142 708	733	2	
493	34-2	30-1	1 352	5 609	130	366	838	7 041	15 336	15 206	377		
—	15-5	14-2	402	5 328	1 143	—	2 139	2 328	11 340	—	80		
—	12-9	5-9	—	1	619	1	251	—	872	—	28		
—	23-0	11-5	—	111	4 537	—	3 328	3 496	11 472	—	97	38	
—	10-3	14-9	—	1 070	1 358	68	1 820	404	4 720	—	56		
—	17-3	11-8	—	516	4 077	—	5 238	50	9 881	—	74		
—	17-7	7-9	—	559	3 509	—	1 110	—	5 178	—	51		
402	18-8	7-5	—	2 914	2 461	224	2 224	—	7 823	3 429	52		
4 522	24-6	23-4	44 040	51 091	17 881	967	22 044	73 397	209 420	161 343	210		
4 120	34-3	33-3	44 040	45 921	1 939	675	8 324	69 447	170 346	157 914	418		
402	17-9	10-2	—	5 170	15 942	292	13 720	3 950	39 074	3 429	66		
74 630	22-4	30-2	438 518	834 015	128 707	37 835	355 155	1 522 233	3 737 499	3 091 998	247		
74 228	24-4	32-3	438 518	846 979	78 502	33 591	304 407	1 504 054	3 577 087	3 088 569	288		
—	2-8	28-7	—	—	—	146	609	106	861	—	30		
—	14-3	15-9	—	15 998	9 244	318	8 163	7 220	40 943	—	83		
402	12-9	11-4	—	21 038	40 961	3 780	41 976	10 853	118 608	3 429	54		
2 493	15-2	148-8	—	—	—	—	—	—	371 036	371 036	826		

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktag, tusental						Summa vagnaxel- kilometer
		Person-, post- och resgodsvagnar	Godsvagnar				Summa	
			Slutna		Öppna			
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
1	22	23	24	25	26	27	28	
1	Krylbo—Stockholm C*	77 429	14 035	2 301	26 450	4 069	46 855	124 284
	Uppsala C—Enköping	1 574	142	18	115	54	329	1 903
	Ludv.—Tillb., Tillb.—Cst*	41 659	4 124	351	15 511	3 250	23 236	64 895
	Tillberga—Köping*	7 569	1 614	181	3 889	1 060	6 744	14 313
	Sl—Tb, Ruh—Ep ¹ , Rm—Kba, Spå—Häv	4 098	673	59	2 106	951	3 789	7 887
	Kärrgruvan—Ängelsberg	320	8	0	544	296	848	1 168
	Riddarhyttan—Köping ² (Krn) (1·093 m)	95	16	13	432	305	766	861
3	Krylbo—Hallsberg*	28 013	33 502	14 144	41 516	5 326	94 488	122 501
	Hallsberg—Mjölby*	13 871	16 524	7 572	16 567	2 044	42 707	56 578
	Örebro S—Svartå*	4 834	174	20	142	60	396	5 230
4	Stockholm C—Hallsberg (Sst, Se)*	116 898	39 137	4 886	35 736	6 826	86 585	203 483
	Södertälje S—Eskilstuna C (Mfd, Sgs, Skv)*	12 145	1 340	319	2 128	466	4 253	16 396
24	Ulriksdal—Älvsjö, Tomteb.—Spånga* ³	.	.	.	.	.	.	.
37	Lärbro—Burgsvik (Visby h.) (0·891 m)	3 739	608	262	737	417	2 024	5 763
	Slite—Habblingbo (0·891 m)	805	153	69	271	156	649	1 454
	Summa I distriktet	313 049	112 050	30 195	146 144	25 280	313 669	626 718
	Härad normalsp.	308 410	111 273	29 851	144 704	24 402	310 230	618 640
	smalsp. (1·093 m)	95	16	13	432	305	766	861
	" (0·891 m)	4 544	761	331	1 008	573	2 673	7 217
5	Göteborg ⁴ . . . . .	.	.	.	.	.	.	.
6	Charlottenberg gr.—Laxå (Fry)*	18 640	5 430	754	8 461	2 293	16 938	35 578
	Charlottenberg gr.—Kil*	6 803	1 013	178	1 180	424	2 795	9 598
	Kil—Laxå (Fry)*	12 629	4 354	674	6 308	1 744	13 080	25 709
	Torsby—Kil	2 804	503	209	1 096	696	2 504	5 308
	Vansbro—Kristinehamn (Fhn)	5 467	1 769	304	5 720	2 318	10 111	15 578
	Vansbro—Särna	3 728	569	192	1 442	783	2 986	6 714
8	Hallsberg—Falköping C*	39 316	32 855	5 080	36 537	6 478	80 950	120 266
	Falköping C—Göteborg C*	40 655	21 587	2 774	27 035	3 958	55 354	96 009
	Skövde—Karlsborg*	4 265	453	79	304	125	961	5 226
	Falköping C—Nässjö*	17 141	8 081	872	8 313	1 863	19 129	36 270
	Vartofta—Tidaholm	500	174	53	260	135	622	1 122
9	Strömstad—Göteborg*	26 498	4 073	638	3 853	803	9 367	35 865
	Munkedal—Lysekil*	2 429	446	116	213	82	857	3 286
	Uddevalla h.—Bengtsfors V (0·891 m)	2 329	266	42	975	288	1 571	3 900
	Göteborg C—Halmstad C*	39 098	17 672	3 384	16 939	3 874	41 869	80 967
	Göteborg C—Borås C*	16 865	2 786	196	3 087	1 258	7 327	24 192
36	Gårdsjö—Göteborg Vg (Gsp) (0·891 m)	12 170	3 556	375	7 328	1 865	13 124	25 294
	Mariestad—Moholm (0·891 m)	354	—	—	0	0	0	354
	Forshem—Tumleberg (Kkl) (0·891 m)	2 132	244	29	603	182	1 058	3 190
	Lidköping—Skövde (Ss) (0·891 m)	3 245	522	55	1 013	243	1 833	5 078
	Hjo—Stenstorp (Td) (0·891 m)	1 039	230	24	200	95	549	1 588
	Trollhättan—Nossebro (0·891 m)	494	41	4	27	21	93	587
	Summa II distriktet	253 601	106 624	16 032	130 894	29 528	283 078	541 679
	Härad normalsp.	236 838	101 765	15 503	120 748	26 834	264 850	501 688
	smalsp. (0·891 m)	21 763	4 859	529	10 146	2 694	18 228	39 991

1 Se not 2 å sid. 72.

2 » » 3 » » 72.

3 » » 4 » » 73.

4 » » 5 » » 73.

rörelse samt transportarbete

Tom- körnings- procent, gods- vagnar	Bruttotonkilometer i trafiktag (exkl. lok), ¹ tusental						Tågens tyngd ton	Brutto- tonkm per bankm (exkl. lok), tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Persontåg	Bland. och militärtåg	Lokal- godståg	Fjärr- godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
13·6	252 312	433 494	28 170	27 402	403 582	1 144 960	330	7 129	1
21·9	—	8 154	2 920	1 894	—	12 968	59	293	
15·5	9 186	326 535	20 307	52 094	169 251	577 373	227	2 714	
18·4	4 078	56 451	3 810	17 387	44 162	125 888	185	2 798	
26·7	—	19 482	—	15 586	17 872	52 940	76	530	
34·9	—	790	—	6 015	1 671	8 476	82	474	
41·5	—	—	627	2 919	762	4 308	144	150	
20·6	82 733	186 802	6 743	97 291	784 012	1 157 581	437	7 364	3
22·5	38 886	92 531	6 062	18 172	371 502	527 153	384	5 497	
20·2	3 880	35 852	53	3 207	199	43 191	112	881	
13·5	578 745	517 045	1 961	56 420	742 276	1 896 447	346	9 440	4
18·5	—	99 090	4 143	15 809	21 492	140 534	153	1 143	
33·5	—	7 498	—	9 270	—	16 768	34	144	37
34·7	—	1 614	—	2 862	—	4 476	24	54	
17·7	969 820	1 785 338	74 796	326 328	2 556 781	5 713 063	297	3 371	
17·5	969 820	1 776 226	74 169	311 277	2 556 019	5 687 511	307	3 877	
41·5	—	—	627	2 919	762	4 308	144	150	
33·8	—	9 112	—	12 132	—	21 244	31	107	
18·0	55 035	120 935	2 000	43 245	110 149	331 364	291	3 138	6
21·5	22 930	36 389	5 829	6 891	16 941	86 980	259	1 982	
18·5	40 310	65 402	16 103	33 758	82 020	237 593	288	3 845	
36·1	—	20 292	10	22 151	70	42 523	149	517	
25·9	—	31 655	—	54 531	36 018	122 204	117	778	
32·7	303	21 672	2 292	24 128	149	48 544	78	282	
14·3	242 428	136 020	8 048	65 869	705 183	1 157 548	438	8 027	8
12·2	169 024	205 409	159	28 357	510 043	912 992	365	8 037	
21·2	—	31 143	3 568	8 209	19	42 939	147	978	
14·3	415	158 826	3	21 668	149 236	330 148	246	2 929	
30·2	—	3 219	5	5 119	890	9 233	69	385	
15·4	—	233 442	9 596	28 712	44 352	316 102	209	1 752	9
23·1	—	21 538	—	6 464	48	28 050	114	727	
21·0	—	5 384	—	6 648	—	12 032	27	135	
17·3	162 469	203 076	919	26 309	359 433	752 206	351	4 959	
19·8	4 442	132 611	4 200	8 948	55 818	206 019	206	2 853	
17·1	—	44 560	10 495	26 313	36 686	118 054	88	480	36
0·0	—	976	—	—	—	976	9	55	
19·9	—	5 331	—	4 810	518	10 659	26	137	
16·3	—	11 786	—	7 562	1 490	20 838	51	293	
21·7	—	2 483	—	2 829	7	5 319	25	98	
26·9	—	2 109	—	513	—	2 622	23	80	
16·1	697 356	1 494 258	63 227	433 034	2 109 070	4 796 945	251	2 283	
16·0	697 356	1 421 629	52 732	384 359	2 070 369	4 626 445	288	3 058	
17·7	—	72 629	10 495	48 675	38 701	170 500	56	290	

¹ Exkl. nettotonkm av resande, resgods och post.

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktag, tusental						Summa vagnaxel- kilometer
		Person-, post- och resgodsvagnar	Godsvagnar				Summa	
			Slutna		Öppna			
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
1	22	23	24	25	26	27	28	
10	Hässleholm—Malmö C*	41 739	14 665	3 190	14 121	2 905	34 881	76 620
	Malmö C—Trelleborg F*	3 898	1 163	379	1 078	502	3 122	7 026
	Teckomatorp—Malmö C*	5 953	1 655	356	1 453	518	3 982	9 935
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk)*	6 902	902	208	1 312	700	3 122	10 024
	Landskrona—Lund C*	3 718	71	14	96	97	278	3 996
11	Mjölby—Hässleholm*	88 323	83 232	23 487	67 995	9 110	183 824	272 147
	Nässjö—Oskarshamn	7 085	3 364	602	5 263	1 221	10 450	17 535
	Eksjö—Österbymo (0-891 m)	103	101	7	88	40	236	339
12	Halmstad C—Teckomatorp*	24 183	9 152	1 717	9 297	3 489	23 655	47 838
	Veinge—Hässleholm*	6 433	1 756	146	2 320	372	4 594	11 027
	Ängelholm C—Hälsingborg F*	5 595	1 141	344	1 374	437	3 296	8 891
	Hässleholm—Hälsingborg C*	11 726	5 445	1 771	6 624	1 061	14 901	26 627
	Åstorp—Värnamo	5 081	1 087	247	1 788	866	3 988	9 069
	Åstorp—Mölle*	3 033	184	97	612	324	1 217	4 250
	Klippan—Eslöv	1 241	82	7	69	38	196	1 437
	Billesholm—Landskrona	691	25	0	83	82	190	881
28	Lund C—Trelleborg C	1 415	2	2	80	49	133	1 548
	Barsebäckshamn—Sjöbo	707	78	10	127	55	270	977
	Malmö V—Ystad	4 518	779	127	1 110	311	2 327	6 845
	Böringe—Smygehavn	370	0	0	63	34	97	467
	Ystad—Eslöv	3 392	675	123	662	206	1 666	5 058
	Ystad—Brösarp (Tli)	1 982	276	65	332	191	864	2 846
	Malmö C—Simrishamn (Bjg)	5 540	860	316	1 802	890	3 868	9 408
	Malmö V—Trelleb.—Rydsgård (Fo)	3 899	72	25	295	210	602	4 501
30	Älmhult—Sölvesborg	1 924	315	68	780	248	1 411	3 335
	Hässleholm—Åhus och Älmhult— Kristianstad	6 728	1 621	466	1 990	636	4 713	11 441
	Eslöv—Kristianstad och Hästveda— Brösarp	6 413	666	162	716	270	1 814	8 227
	Summa III distriktet	252 592	129 369	33 936	121 530	24 862	309 697	562 289
	Härav normalsp.	252 489	129 268	33 929	121 442	24 822	309 461	561 950
	smalsp. (0-891 m)	103	101	7	88	40	236	339
13	Storlien gränsen—Östersund C*	13 031	1 513	419	2 409	1 111	5 452	18 433
	Östersund C—Bräcke*	8 366	3 058	984	5 261	1 501	10 804	19 170
	Storuman—Hoting	2 193	728	255	685	326	1 994	4 187
	Hoting—Östersund C. (Hdl, Ssd)	4 870	1 741	779	1 428	761	4 709	9 579
14	Forsmo—Långsele*	2 078	1 673	747	2 848	717	5 985	8 063
	Långsele—Bräcke*	17 328	16 318	7 680	26 830	6 632	57 460	74 788
	Bräcke—Ånge*	7 328	5 180	2 246	8 679	2 200	18 305	25 633
	Ånge—Sundsvall C*	6 078	5 956	1 147	9 195	3 427	19 725	25 803
	Forsmo—Hoting	2 417	639	527	1 654	746	3 566	5 983
	Långsele—Härnösand	7 409	1 580	361	1 644	610	4 195	11 604
	Härnösand—Sundsvall C	3 774	1 544	293	1 416	585	3 838	7 612
	Sundsvall C—Hudiksvall	5 076	640	94	672	290	1 696	6 772
	Harmånger—Bergsjö (0-891 m)	120	51	29	36	39	155	275
15	Ånge—Ljusdal*	22 279	21 302	8 288	29 057	7 275	65 922	88 201
	Ljusdal—Krylbo*	46 742	46 611	18 570	66 758	16 523	148 462	195 204
	Ljusdal—Hudiksvall	2 088	785	198	938	401	2 322	4 410
	Kilafors—Söderhamn C	1 637	432	190	1 421	987	3 030	4 667
	Hudiksvall—Gävle C	10 197	1 421	107	2 840	1 717	6 085	16 282

rörelse samt transportarbete

Tom- körnings- procent, gods- vagnar	Bruttotonkilometer i trafiktag (exkl. lok), ¹ tusental						Tågens tyngd ton	Brutto- tonkm per bankm (exkl. lok), tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Persontåg	Bland. och militärtåg	Lokal- godståg	Fjärr- godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
17·5	160 667	238 741	36	15 784	309 982	725 210	298	8 716	10
28·2	525	34 780	—	3 264	23 459	62 028	194	1 920	
21·9	6 246	50 869	4	5 677	28 841	91 637	175	2 744	
29·1	—	59 902	895	11 628	11 991	84 416	134	1 428	
39·9	5 199	31 698	—	244	1 565	38 706	119	1 221	
17·7	622 856	262 148	6 464	103 239	1 600 302	2 595 009	506	9 485	11
17·4	2 918	48 875	98	25 367	68 549	145 807	164	982	
19·9	—	—	85	1 362	—	1 447	56	42	
22·0	92 877	136 814	463	34 164	175 773	440 091	287	3 854	12
11·3	2 382	53 744	6 002	8 356	29 206	99 690	203	1 385	
23·7	5 404	45 636	6	3 688	24 667	79 401	185	3 008	
19·0	1 451	101 893	151	11 542	122 654	237 691	275	3 075	
27·9	—	28 246	99	21 098	10 769	60 212	82	402	
34·6	—	21 963	15	5 817	4 600	32 395	119	871	
23·0	—	4 378	—	1 718	—	6 096	28	151	
43·2	—	5 179	—	1 428	—	6 607	62	252	
38·3	—	11 050	—	1 248	—	12 298	82	288	28
24·1	—	1 702	14	2 254	—	3 970	24	65	
18·8	—	35 308	—	8 091	11 269	54 668	168	868	
35·1	—	2 257	907	353	—	3 517	58	160	
19·7	—	27 292	58	12 339	171	39 860	130	526	
29·6	—	13 325	—	6 622	17	19 964	88	251	
31·2	—	42 303	—	14 923	16 424	73 650	123	607	
39·0	—	28 148	511	4 631	5	33 295	94	384	
22·4	—	8 679	82	11 863	235	20 859	61	291	30
23·4	—	45 811	16	10 454	27 539	83 820	123	725	
23·8	—	40 962	—	14 193	27	55 182	87	382	
19·0	900 525	1 381 703	15 906	341 347	2 468 045	5 107 526	272	2 439	
19·0	900 525	1 381 703	15 821	339 985	2 468 045	5 106 079	272	2 480	
19·9	—	—	85	1 362	—	1 447	56	42	
28·1	7 128	116 546	273	44 651	5 082	173 680	190	1 047	13
23·0	24 791	54 811	754	17 678	81 828	179 862	284	2 533	
29·1	393	9 982	—	17 815	23	28 213	58	194	
32·7	455	26 777	14	33 516	3 816	64 578	74	358	
24·5	12 198	5 392	1 900	5 293	51 544	76 327	378	5 300	14
24·9	111 875	44 183	558	20 648	533 946	711 210	484	5 437	
24·3	37 335	32 287	446	12 894	161 571	244 533	473	7 965	
23·2	121	57 271	71	14 452	165 885	237 890	315	2 516	
35·7	71	10 074	16 105	13 701	5 650	45 601	101	377	
23·1	151	67 287	411	18 075	16 215	102 139	133	882	
22·0	3 431	30 307	259	13 948	18 969	66 914	170	993	
22·6	22 382	21 240	473	13 799	198	58 092	136	662	
43·9	—	—	566	934	—	1 500	47	77	
23·6	198 078	28 633	1 868	8 432	607 779	844 790	569	7 955	15
23·6	367 337	98 871	3 826	51 436	1 338 120	1 859 590	523	8 468	
25·8	—	12 216	1 388	16 097	3 451	33 152	87	541	
38·8	—	6 596	2 985	9 492	14 010	33 083	109	1 006	
30·0	37 039	58 478	728	37 877	10 447	144 569	197	996	

¹ Exkl. nettotonkm av resande, resgods och post.

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktag, tusental						Summa vagnaxel- kilometer
		Person-, post- och resgods- vagnar	Godsvagnar				Summa	
			Slutna		Öppna			
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
1	22	23	24	25	26	27	28	
16	Brunflo—Mora.....	6 505	1 582	635	2 653	2 249	7 119	13 624
	Mora—Vansbro	1 458	192	13	630	203	1 038	2 496
	Sveg—Hede.....	724	92	33	178	118	421	1 145
	Orsa—Bollnäs (Dlf).....	3 553	607	150	1 629	1 542	3 928	7 481
	Summa IV distriktet	175 251	113 645	43 745	168 861	49 960	376 211	551 462
	Härav normalsp.	175 131	113 594	43 716	168 825	49 921	376 056	551 187
	smalsp. (0-891 m)	120	51	29	36	39	155	275
20	Haparanda gränsen—Boden C.	6 297	2 028	803	3 966	2 083	8 880	15 177
	Karungi—Övertorneå.....	1 023	252	106	399	203	960	1 983
	Boden C—Jörn*.....	16 209	8 142	3 735	14 550	3 577	30 004	46 213
	Älvsbyn—Piteå.....	1 318	418	149	472	136	1 175	2 493
	Gällivare—Jokkmokk.....	1 604	460	165	442	236	1 303	2 907
	Jokkmokk—Arvidsjaur.....	1 554	97	43	328	276	744	2 298
	Arvidsjaur—Storuman.....	1 851	328	115	656	566	1 665	3 516
	Jörn—Arvidsjaur.....	1 329	405	232	1 094	849	2 580	3 909
21	Jörn—Forsmo*.....	42 304	31 805	14 267	54 513	13 402	113 987	156 291
	Bastuträsk—Skelleftehamns nedre ..	3 819	1 218	415	3 668	2 148	7 449	11 268
	Hällnäs—Storuman.....	3 530	1 035	533	1 754	671	3 993	7 523
	Vännäs—Holmsund.....	3 285	865	201	815	271	2 152	5 437
	Mellansel—Örnsköldsvik C.....	1 453	599	134	1 668	979	3 380	4 833
	Summa V distriktet utom malmbanan, normalsp.	85 576	47 652	20 898	84 325	25 397	178 272	263 848
19	Vassijaure gränsen—Kiruna C*.....	5 730	559	150	1 109	802	2 620	8 350
	d:o, d:o i malmtrafik	—	—	—	¹ 94 262	¹ 94 300	¹ 188 562	188 562
	Kiruna C—Gällivare*.....	7 344	1 392	597	2 069	1 219	5 277	12 621
	d:o, d:o i malmtrafik	—	—	—	¹ 13 769	¹ 4 038	¹ 17 807	17 807
	Gällivare—Luleå (Mbg, Kos)*.....	19 202	5 960	2 509	8 307	3 596	20 372	39 574
	d:o, d:o i malmtrafik	—	—	—	¹ 82 362	¹ 82 392	¹ 164 754	164 754
	Summa malmbanan, normalsp.	32 276	7 911	3 256	201 878	186 347	399 392	431 668
25	Borås C—Alvesta (Axf).....	10 276	3 559	260	2 929	925	7 673	17 949
	Falkenberg—Limmared .. (0-891 m)	2 406	115	40	244	91	490	2 896
	Borås C—Jönköping C.....	3 476	135	9	191	93	428	3 904
	Varberg—Herrljunga*.....	14 775	2 121	237	1 336	637	4 331	19 106
	Herrljunga—Uddevalle C*.....	8 468	1 761	213	2 607	626	5 207	13 675
26	Nässjö—Kalmar C ²	9 733	4 249	841	2 930	841	8 861	18 594
	Nybro—Emmaboda ²	2 033	774	198	520	178	1 670	3 703
	Alvesta—Karlskrona C ²	13 980	5 496	786	4 335	1 231	11 848	25 028
27	Sävsjö—Måhilla..... (0-891 m)	1 334	426	33	540	255	1 254	2 588
	Växjö—Hultsfred..... (0-891 m)	3 057	908	91	1 192	469	2 660	5 717
	Kalmar C—Berga..... (0-891 m)	4 059	785	75	1 015	399	2 274	6 333
	Mönsterås—Fagerhult ... (0-891 m)	951	224	21	237	165	647	1 598
	Brittatorp—Oskarshamn .. (0-891 m)	2 648	685	63	912	450	2 110	4 758
	Kalmar C—Torsås..... (0-891 m)	2 220	60	9	346	135	550	2 770
	Ljungbyholm—Påryd..... (0-891 m)	351	47	1	28	16	92	443
	Böda—Ottenby..... (0-891 m)	2 135	377	35	1 485	577	2 474	4 609

¹ Vagnaxelkm av malmvagnar.² Se not 2 å sid. 76.

rörelse samt transportarbete

Tomkörningsprocent, gods- vagnar	Bruttotonkilometer i trafiktag (exkl. lok), ¹ tusental						Tågens tyngd ton	Brutto- tonkm per bankm (exkl. lok), tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Persontåg	Bland. och militärtåg	Lokal- godståg	Fjärr- godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
40·5	1 854	41 905	64	56 692	1 596	102 111	100	333	16
20·8	—	10 493	—	9 601	51	20 145	79	285	
35·9	1 029	2 096	—	3 921	—	7 046	47	98	
43·1	—	15 820	64	26 565	3 522	45 971	76	378	
24·9	825 668	751 265	32 753	447 517	3 023 703	5 080 906	310	2 160	
24·9	825 668	751 265	32 187	446 583	3 023 703	5 079 406	310	2 177	
43·9	—	—	566	934	—	1 500	47	77	
32·5	—	43 434	—	33 635	44 043	121 112	145	713	20
32·2	—	3 346	—	8 980	14	12 340	58	265	
24·4	108 140	29 752	362	16 134	293 050	447 438	362	3 136	
24·3	—	3 216	—	9 639	1 266	14 121	47	269	
30·8	141	3 895	—	11 432	248	15 716	36	157	
42·9	243	3 940	—	6 460	166	10 809	25	62	
40·9	229	4 753	—	14 311	293	19 586	38	122	
41·9	—	3 803	—	20 921	563	25 287	83	335	
24·3	280 219	87 760	369	51 328	1 082 248	1 501 924	426	4 403	21
34·4	—	26 459	—	19 221	48 590	94 270	154	1 473	
30·2	—	9 227	22	32 325	3 732	45 306	53	271	
21·9	—	16 124	904	9 194	9 954	36 176	70	775	
32·9	—	5 767	1 356	9 780	20 948	37 851	125	1 314	
26·0	388 972	241 476	3 013	243 360	1 505 115	2 381 936	236	1 518	
36·3	269	41 714	14 318	17 800	261	74 362	177	572	19
50·0	—	—	—	—	—	² 1 841 134	1 377	14 173	
34·4	3 364	52 432	27 711	27 645	5 242	116 394	250	1 163	
22·7	—	—	—	—	—	² 229 349	1 638	2 291	
30·0	5 879	145 897	42 157	41 797	122 668	358 398	227	1 634	
50·0	—	—	—	—	—	² 1 598 317	1 573	7 285	
47·5	9 512	240 043	84 186	87 242	128 171	4 217 954	851	9 386	
15·4	9 276	63 950	92	40 444	23 762	137 524	110	796	25
26·7	—	5 214	—	2 302	—	7 516	19	74	
23·8	—	17 306	—	3 667	—	20 973	42	200	
20·2	—	127 176	756	21 976	9 440	159 348	147	1 256	
16·1	25	71 297	81	43 300	1 788	116 491	158	1 289	
19·0	8 907	73 335	—	25 345	50 062	157 649	187	944	26
22·5	1 295	13 701	—	3 306	11 045	29 347	147	1 067	
17·0	6 385	118 161	373	18 885	77 591	221 395	187	1 687	
23·0	—	2 598	—	5 608	—	8 206	28	102	27
21·1	—	12 904	—	11 849	5	24 758	52	213	
20·8	—	16 620	2 333	8 355	1	27 309	68	357	
28·7	—	2 008	648	2 374	—	5 030	22	73	
24·3	—	6 888	—	9 245	20	16 153	38	133	
26·2	—	8 903	435	2 538	—	11 876	63	295	
18·5	—	1 318	589	—	—	1 907	30	104	
24·7	—	4 408	—	13 084	—	17 492	54	116	

¹ Exkl. nettotonkm av resande, resgods och post.² I malmtåg.

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktag, tusental						Summa vagnaxel- kilometer
		Person-, post- och resgods- vagnar	Godsvagnar				Summa	
			Slutna		Öppna			
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
1	22	23	24	25	26	27	28	
29	Växjö—Ronneby..... (1·067 m)	3 980	792	91	1 465	308	2 656	6 636
	Kristianstad—Karlskrona N (Hvl) (1·067 m)	13 206	1 694	154	4 264	1 141	7 253	20 459
	Karlskrona N—Torsås (Bgk) (1·067 m)	1 992	25	17	205	99	346	2 338
	Halmstad Ö—Karlskrona C (Kvå) (1·067 m)	6 436	1 039	128	2 949	958	5 074	11 510
32	Nässjö—Halmstad C.....	10 164	4 118	758	6 904	2 258	14 038	24 202
	Falköping C—Landeryd.....	3 528	1 425	220	1 699	360	3 704	7 232
	Jönköping C—Vaggeryd.....	2 063	387	193	627	273	1 480	3 543
	Het—Rft, Vb—Kid, Tou—Hyb....	2 049	336	56	418	202	1 012	3 061
	Summa VI distriktet	125 320	31 538	4 529	39 378	12 687	88 132	213 452
	Härad normalsp.	80 545	24 361	3 771	24 496	7 624	60 252	140 797
	smalsp. (1·067 m)	25 614	3 550	390	8 883	2 506	15 329	40 943
	» (0·891 m)	19 161	3 627	368	5 999	2 557	12 551	31 712
33	Kil—Göteborg C*.....	39 836	17 542	3 596	34 360	5 848	61 346	101 182
	Lilla Edet—Alvhem	76	22	5	141	82	250	326
	Arvika—Mellerud (Sfr, Ål).....	5 311	961	335	1 545	624	3 465	8 776
	Kornsjö—Mellerud*.....	5 368	1 500	592	1 253	619	3 964	9 332
34	Falun C—Ludvika*.....	8 076	2 554	527	12 010	7 218	22 309	30 385
	Ludvika—Kil* (Fdv).....	14 223	6 841	1 950	19 317	5 420	33 528	47 751
	Ålvdalen—Falun C.....	6 261	951	349	3 918	2 375	7 593	13 854
	Falun C—Björbo.....	1 512	243	31	803	172	1 249	2 761
	Vansbro—Ludvika	3 191	669	44	1 067	443	2 223	5 414
	Rättvik—Borlänge, Borlänge— Krylbo*.....	12 071	3 313	643	6 924	1 852	12 732	24 803
35	Gävle C—Falun C*.....	12 327	3 215	364	18 904	8 314	30 797	43 124
	Gävle C—Uppsala C* (Dma, Sfs)....	23 547	6 426	473	7 430	1 595	15 924	39 471
	Gävle C—Sala.....	2 823	354	42	344	205	945	3 768
	Ockelbo—Gävle C*	3 832	1 261	27	877	19	2 184	6 016
	Summa VII distriktet, normalsp.	138 454	45 852	8 978	108 893	34 786	198 509	336 963
2	Järna—Mjölby*.....	78 004	33 274	5 582	21 388	4 550	64 794	142 798
	Åby—Katrineholm*.....	7 167	2 890	519	3 915	845	8 169	15 336
	Linköping C—Hultsfred (Åvg)	6 913	1 697	333	1 675	722	4 427	11 340
	Mjölby—Hästholmen.....	657	100	15	62	38	215	872
38	Norsholm—Västervik (0·891 m)	4 948	1 815	275	3 264	1 170	6 524	11 472
	Jenny—Hultsfred (Vib).... (0·891 m)	2 420	615	106	1 204	375	2 300	4 720
	Örebro S—Norrk. Ö (Nh) (0·891 m)	4 724	1 593	181	2 351	1 032	5 157	9 881
	Norrk. Ö—Arkönsund (Vvk) (0·891 m)	4 158	460	35	340	185	1 020	5 178
	Ringst.—Link., Link.—Vadstena*, Vadstena—Ödeshög (Skn, Boe*, Mot*)	5 621	901	147	692	462	2 202	7 823
	Summa VIII distriktet	114 612	43 345	7 193	34 891	9 379	94 808	209 420
	Härad normalsp.	92 741	37 961	6 449	27 040	6 155	77 605	170 346
	smalsp. (0·891 m)	21 871	5 384	744	7 851	3 224	17 203	39 074
	Summa i tågdrift på statens järnvägar	1 495 731	637 986	168 762	1 036 794	398 226	2 241 768	3 737 499
	normalsp.	1 402 460	619 637	166 351	1 002 351	386 288	2 174 627	3 577 087
	smalsp. (1·093 m)	95	16	13	432	305	766	861
	» (1·067 m)	25 614	3 550	390	8 883	2 506	15 329	40 943
	» (0·891 m)	67 562	14 783	2 008	25 128	9 127	51 046	118 608
	Härad i malmtrafik.....	—	—	—	¹ 190 393	¹ 180 730	¹ 371 123	¹371 123

¹ Vagnaxelkm av malmvagnar.

rörelse samt transportarbete

Tom- körnings- procent, gods- vagnar	Bruttotonkilometer i trafiktag (exkl. lok), ¹ tusental						Tågens tyngd ton	Brutto- tonkm per bankm (exkl. lok), tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Persontåg	Bland. och militärtåg	Lokal- godståg	Fjärr- godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
15·0	—	16 675	—	5 250	7 505	29 430	64	318	29
17·9	—	56 846	611	16 292	17 037	90 786	85	622	
33·5	—	7 987	118	1 588	35	9 728	45	181	
21·4	—	21 627	786	11 537	11 448	45 398	54	212	
21·5	7 400	64 318	120	49 147	78 000	198 985	128	1 016	32
15·7	960	21 637	—	30 901	1 668	55 166	91	421	
31·5	282	11 288	—	9 489	3 941	25 000	73	716	
25·5	—	5 485	—	8 569	56	14 110	26	125	
19·5	34 530	751 650	6 942	345 051	293 404	1 431 577	101	562	
18·9	34 530	587 654	1 422	255 029	257 353	1 135 988	129	883	
18·9	—	103 135	1 515	34 667	36 025	175 342	68	355	
23·3	—	60 861	4 005	55 355	26	120 247	43	157	
15·4	100 856	291 351	194	61 536	539 742	993 679	336	4 283	33
34·8	—	171	—	2 366	—	2 537	69	170	
27·7	—	16 369	—	31 187	3	47 559	49	189	
30·5	39 207	15 235	—	3 189	29 668	87 299	169	1 351	
34·7	7 135	68 860	89	9 915	198 539	284 538	323	4 059	34
22·0	17 905	127 923	24	45 637	275 350	466 839	358	2 536	
35·9	2 072	50 696	—	51 133	13 832	117 733	179	893	
16·3	—	3 606	—	12 547	111	16 264	61	231	
21·9	265	20 219	5 022	19 793	130	45 429	137	533	
19·6	7 593	104 965	145	30 966	85 551	229 220	229	1 785	
28·2	9 377	109 426	198	26 122	267 662	412 785	336	4 501	35
13·0	89 640	121 189	12 034	29 093	114 522	366 478	283	2 772	
26·1	—	21 971	—	8 224	—	30 195	79	288	
2·1	17 130	17 405	1 855	3	20 433	56 826	250	1 480	
22·0	291 180	969 386	19 561	331 711	1 545 543	3 157 381	262	2 378	
15·6	449 794	317 574	2 444	40 894	537 791	1 348 497	368	6 919	2
16·7	14 780	50 528	2 975	6 816	66 222	141 321	278	3 472	
23·8	1 232	44 880	—	16 988	19 218	82 318	103	583	
24·7	—	1 712	15	1 908	—	3 635	25	116	
22·1	—	15 608	—	12 411	13 450	41 469	42	350	38
20·9	—	8 819	252	7 200	1 649	17 920	57	214	
23·5	—	11 428	—	22 139	229	33 796	40	255	
21·6	—	10 420	—	4 251	—	14 671	22	145	
27·7	—	18 957	870	8 890	—	28 717	28	190	
17·5	465 806	479 926	6 556	121 497	638 559	1 712 344	191	1 721	
16·2	465 806	414 694	5 434	66 606	623 231	1 575 771	308	3 869	
23·1	—	65 232	1 122	54 891	15 328	136 573	35	232	
25·3	4 583 369	8 095 045	306 940	2 677 087	14 268 391	33 599 632	271	2 221	
25·4	4 583 369	7 784 076	288 525	2 466 152	14 177 549	32 968 471	298	2 656	
41·5	—	—	627	2 919	762	4 303	144	150	
18·9	—	103 135	1 515	34 667	36 025	175 342	68	355	
21·8	—	207 834	16 273	173 349	54 055	451 511	43	206	
48·7	—	—	—	—	—	3 668 800	1 472	8 164	

¹ Exkl. nettotonkm av resande, resgods och post.² I malmtåg.

Tab. 5. Personal

A. Anställd och tillgänglig personal

Anm. Tjänstemän å övergångsstat redovisas som ordinarie.
Ordinarie personal med eo-förordnande i högre lönegrad än den innehavda ordinarie tjänsten redovisas som extra ordinarie.
Extra tjänstemän redovisas som aspiranter.
Under rubriken »Övriga» redovisas saldöt av antal inlånad personal (+) och utlånad personal (—).

	Ord	Eo	Asp	Kv	Ele- ver	Kon- trakt- anst.	Tryck- arb. m. fl.	Av- tals- anst. bilps	Rum- städ.	Tillf. arb- tagare	Summa an- ställd perso- nal	Öv- riga	Arb. för utomst.	Summa till- gänglig perso- nal	± mot f. å.	Över- tid (i man)	
Hela SJ																	
Järnvägsdrift: Drift och underhåll.....											66 891	— 84	92	66 715	— 610	316	
» Förändrings- och nybyggnadsarbeten											3 951	+ 1	132	3 820	+ 501	39	
Bildrift											2 933	+ 11	—	2 944	+ 85	50	
Totalt											73 775	— 72	224	73 479	— 24	405	
Styrelsen																	
Exkl. Bilbr	1 217	341	136	60	17	23	1 55	—	69	59	1 977	+ 44	—	2 021	+ 89	22	
Bilbr	19	3	1	1	—	—	—	—	—	—	24	— 1	—	23	—	—	
Summa	1 236	344	137	61	17	23	1 55	—	69	59	2 001	+ 43	—	2 044	+ 89	22	
Distriktskanslier																	
Järnvägsdrift																	
I D . . .	47	23	8	2	0	1	—	—	2	0	83	+ 5	—	88	+ 5	0	
II » . . .	41	10	1	1	—	1	—	—	2	1	57	+ 4	—	61	+ 1	0	
III » . . .	46	13	4	2	—	0	—	—	4	—	69	+ 4	—	73	+ 9	—	
IV » . . .	42	8	1	1	—	0	—	—	3	0	55	+ 3	—	58	+ 5	—	
V » . . .	36	9	4	1	—	—	—	—	3	—	53	+ 2	—	55	+ 8	—	
VI » . . .	27	9	0	1	—	0	—	—	2	1	40	+ 2	—	42	+ 1	—	
VII » . . .	38	12	1	1	—	—	—	—	1	1	54	+ 2	—	52	+ 2	0	
VIII » . . .	57	11	7	2	0	—	—	—	3	3	83	+ 7	—	90	+ 9	—	
Summa	334	95	26	11	0	2	—	—	20	6	494	+ 25	—	519	+ 38	0	
Bildrift																	
I D . . .	4	5	—	—	—	—	—	—	—	—	9	— 3	—	6	+ 1	—	
II » . . .	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	7	— 0	—	7	+ 1	—	
III » . . .	3	2	1	—	—	—	—	—	—	—	6	— 2	—	4	+ 1	—	
IV » . . .	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	5	—	—	5	+ 1	—	
V » . . .	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	2	+ 1	—	
VI » . . .	4	1	1	—	—	—	—	—	—	0	6	— 1	—	5	+ 1	—	
VIII » . . .	4	0	—	—	—	—	—	—	—	—	4	+ 0	—	4	—	—	
Summa	25	11	3	—	—	—	—	—	—	0	39	— 6	—	33	—	—	
Billinjer²																	
I D . . .	16	16	1	—	—	34	—	—	761	2	3	833	+ 6	—	839	+ 32	23
II » . . .	28	4	—	—	—	14	—	—	374	—	—	420	+ 5	—	425	+ 20	7
III » . . .	22	4	0	1	—	24	—	—	423	—	1	475	+ 2	—	473	+ 12	9
IV » . . .	14	2	—	—	—	12	—	—	410	—	—	438	+ 2	—	440	+ 5	2
V ² » . . .	5	2	—	—	—	11	—	—	112	1	—	131	+ 9	—	140	+ 8	—
VI » . . .	30	7	2	—	—	2	—	—	416	—	2	459	+ 3	—	462	+ 3	4
VIII » . . .	3	0	—	—	—	2	—	—	105	0	4	114	+ 5	—	109	+ 11	5
Summa	118	35	3	1	—	99	—	—	2 601	3	10	2 870	+ 18	—	2 888	+ 35	50

¹ Härav 0 verkstadsarbetare. — ² Inkl. Övertorneålinjen.

Tab. 5 A (forts.). Anställd och tillgänglig personal

	Ord	Eo	Asp	Kv	Ele- ver	Kon- trakt- anst.	Verk- stads- arb.	För- råds- arb.	Rum- städ.	Tillf. arb- tagare	Summa an- ställd perso- nal	Öv- riga	Arb. för utomst.	Summa till- gänglig perso- nal	± mot f. å.	Över- tid (i man)
Förrådsområden (förrådsintendentkontor samt huvud- och annexförråd)																
Örebro	79	20	10	1	0	—	—	21	0	11	142	+ 1	—	143	+ 10	—
Göteborg	45	10	4	1	—	—	—	11	1	2	74	+ 0	—	74	+ 1	—
Malmö	47	13	8	1	1	—	—	6	2	2	80	+ 2	—	82	+ 3	—
Östersund	33	5	5	1	—	—	—	5	1	1	51	+ 7	—	58	+ 3	—
Luleå	34	7	4	1	—	—	—	4	1	1	52	+ 3	—	55	+ 2	—
Ämål	40	9	3	—	—	—	—	—	—	—	52	+ 1	—	53	+ 1	—
Summa	278	64	34	5	1	—	—	47	5	17	451	+14	—	465	+ 16	—

Huvudverkstäder

För drift och underhåll

Örebro	84	6	2	10	—	2	1 072	—	5	—	1 181	+ 1	6	1 176	+ 23	16
Borås	8	2	—	1	—	—	105	—	—	—	116	+ 0	0	116	+ 1	1
Finspång	6	0	—	—	—	—	34	—	0	—	40	+ 0	1	39	+ 1	0
Tomtebodå	36	2	1	1	—	—	270	—	1	0	311	—	2	309	+ 2	8
Tillberga	16	4	1	1	—	—	201	—	1	7	231	—	2	229	+ 4	3
Västervik	2	—	—	—	—	—	28	—	—	0	30	+ 0	0	30	+ 1	1
Göteborg	31	3	1	5	—	1	321	—	3	0	365	+ 2	3	360	+ 12	7
Hälsingborg	11	—	1	—	—	—	82	—	1	0	95	+ 0	0	95	—	2
Varberg	9	0	—	—	—	—	65	—	0	—	74	+ 0	0	74	+ 5	0
Malmö	50	8	3	4	—	3	754	—	2	0	824	+ 1	1	824	+ 13	11
Ystad	5	—	—	1	—	—	98	—	—	—	104	+ 1	0	105	+ 1	3
Ronneby	5	—	—	1	—	—	75	—	—	—	81	+ 1	0	82	+ 1	1
Östersund	21	3	1	1	—	—	166	—	0	1	193	+ 1	0	194	+ 5	2
Bollnäs	19	1	3	1	—	—	131	—	2	—	157	+ 3	1	159	+ 5	1
Gävle	12	2	0	2	—	—	93	—	1	1	111	+ 2	1	108	+ 4	1
Notvikén	30	2	2	1	—	1	316	—	3	5	360	+ 1	16	345	+ 24	4
Ämål	39	5	3	1	—	—	378	—	2	2	430	+ 4	5	429	+ 17	7
Summa	384	38	18	30	—	7	4 189	—	21	16	4 703	+ 9	38	4 674	+ 41	68

För förändrings- och nybyggnadsarbeten

Örebro	31	2	—	—	—	—	403	—	—	—	436	—	—	436	+ 23	5
Borås	—	—	—	—	—	—	8	—	—	—	8	—	—	8	—	—
Finspång	1	0	—	—	—	—	3	—	—	—	4	—	—	4	+ 1	—
Tomtebodå	2	—	—	—	—	—	13	—	—	—	15	—	—	15	+ 2	1
Tillberga	2	—	—	—	—	—	23	—	—	—	25	—	—	25	+ 6	1
Västervik	—	—	—	—	—	—	5	—	—	—	5	—	—	5	+ 4	—
Göteborg	14	2	—	—	—	—	146	—	—	—	162	—	—	162	+ 38	3
Hälsingborg	3	—	—	—	—	—	23	—	—	—	26	—	—	26	+ 2	—
Varberg	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3	—	—	3	+ 4	—
Malmö	8	1	—	—	—	—	118	—	—	—	127	—	—	127	+ 16	2
Ystad	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	1	+ 1	—
Ronneby	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	—	—	4	+ 1	—
Östersund	2	—	—	—	—	—	13	—	—	—	15	—	—	15	+ 1	—
Bollnäs	6	1	—	—	—	—	47	—	—	—	54	—	—	54	+ 1	—
Gävle	2	1	—	—	—	—	20	—	—	—	23	—	—	23	—	—
Notvikén	6	1	—	—	—	—	66	—	—	—	73	—	—	73	+ 5	2
Ämål	4	—	—	—	—	—	41	—	—	—	45	—	—	45	+ 6	1
Summa	81	8	—	—	—	—	937	—	—	—	1 026	—	—	1 026	+ 85	15

Tab. 5 A (forts.). Anställd och tillgänglig personal

Bansektioner. Drift och underhåll

Sektions- nr	Ord	Eo	Asp	Kv	Elev- er	Kon- trakt- anst.	Ban- arb.	Väg- och plats- vak- ter	Rum- städ.	Tillf. arb.- tagare	Summa an- ställd per- sonal	Övriga	Arb. för utom- stå- ende	Summa till- gänglig per- sonal	± mot f. å.	Över- tid (i man)
3	142	43	5	1	0	—	199	—	1	4	395	— 30	9	356	·	3
4	134	28	4	—	—	—	132	5	1	1	305	+ 14	—	319	·	3
**24	209	41	4	1	0	1	231	2	5	1	495	— 52	—	443	·	9
**31	142	22	5	—	—	—	154	16	1	0	340	— 11	—	329	·	2
37	23	0	—	—	—	—	31	8	—	—	62	— 2	0	60	·	0
— ¹	125	66	11	0	—	—	17	—	0	5	224	+ 7	1	230	·	2
I D	775	200	29	2	0	1	764	31	8	11	1 821	— 74	10	1 737	— 22	19
5	120	53	6	—	—	—	187	4	5	6	381	— 20	—	361	·	4
**6	169	26	1	—	—	—	243	3	1	2	445	— 18	—	427	·	2
8	121	31	6	0	—	—	233	3	0	3	397	— 17	0	380	·	3
9	164	29	4	1	—	—	307	16	—	2	523	— 18	—	505	·	1
36	93	14	2	—	—	—	147	42	1	0	299	— 15	1	283	·	5
— ¹	100	35	5	—	—	—	29	—	—	2	171	+ 5	—	176	·	0
II D	767	188	24	1	—	—	1 146	68	7	15	2 216	— 83	1	2 132	+ 103	15
10	148	27	4	1	—	—	252	20	1	—	453	— 29	1	423	·	13
11	169	21	4	—	—	—	155	9	0	2	360	— 11	—	349	·	3
12	196	8	1	1	—	—	251	33	1	0	491	— 22	0	469	·	1
28	133	24	2	1	0	—	204	78	—	0	442	— 8	1	433	·	6
30	93	18	—	—	—	—	125	25	1	0	262	— 2	3	257	·	1
— ¹	90	25	3	—	—	—	32	—	—	0	150	—	0	150	·	1
III D	829	123	14	3	0	—	1 019	165	3	2	2 158	— 72	5	2 081	— 4	25
13	127	8	2	1	0	—	212	5	0	2	357	— 21	1	335	·	3
14	138	10	3	0	—	—	239	5	0	0	395	— 11	—	384	·	4
**15	147	5	2	—	—	—	270	10	0	0	434	— 14	2	418	·	6
**16	112	10	2	—	—	—	215	9	0	—	348	— 15	—	333	·	2
17	93	12	0	—	—	—	204	13	1	—	323	— 15	—	308	·	2
— ¹	138	62	9	—	—	—	23	—	—	—	232	— 16	1	215	·	0
IV D	755	107	18	1	0	—	1 163	42	1	2	2 089	— 92	4	1 993	— 94	17
18	105	25	2	—	—	—	163	—	1	1	297	— 18	—	279	·	3
19	129	25	3	—	—	—	222	—	1	—	380	— 12	—	368	·	5
20	138	6	2	1	—	—	269	—	1	2	419	— 41	0	378	·	4
21	188	20	8	1	—	—	226	8	1	1	453	— 16	—	437	·	5
23	129	7	2	1	—	—	177	2	0	6	324	— 19	—	305	·	2
— ¹	108	50	12	—	—	—	15	—	0	1	186	+ 7	—	193	·	0
V D	797	133	29	3	—	—	1 072	10	4	11	2 059	— 99	0	1 960	— 87	19
25	134	20	3	1	—	—	180	30	0	3	371	— 5	4	362	·	3
26	75	24	6	—	—	—	106	16	1	1	229	— 8	—	221	·	1
27	93	22	3	1	—	—	148	30	0	2	299	— 9	—	290	·	1
29	100	15	2	1	—	—	147	22	1	1	289	— 7	—	282	·	2
32	102	21	3	1	—	—	125	33	0	6	291	— 5	—	286	·	1
— ²	27	21	3	0	—	—	6	—	0	2	59	+ 2	—	61	·	0
VI D	531	123	20	4	—	—	712	131	2	15	1 538	— 32	4	1 502	+ 26	8
33	147	48	0	—	—	—	246	11	1	2	455	— 22	3	430	·	1
**34	184	60	7	—	—	—	273	31	—	4	559	— 21	3	535	·	3
**35	114	31	1	—	—	—	153	12	1	0	312	— 25	0	287	·	2
— ¹	81	44	10	—	—	—	4	—	—	—	139	+ 21	—	160	·	0
VII D	526	183	18	—	—	—	676	54	2	6	1 465	— 47	6	1 412	+ 124	6
2	151	27	3	—	—	—	211	4	—	1	397	— 16	—	381	·	3
38	111	11	0	—	—	—	114	26	—	4	266	— 10	—	256	·	1
VIII D	262	38	3	—	—	—	325	30	—	5	663	— 26	—	637	— 32	4
Summa	5 242	1 095	155	14	0	1	6 077	531	27	67	14 009	— 525	30	13 454	+ 14	113

¹ Avser elektro-, signal- och telesektionerna inom distriktet.² Avser signal- och telesektionerna inom distriktet.

Tab. 5 A (forts.). Anställd och tillgänglig personal
 Bansektioner (forts.). Förändrings- och nybyggnads- samt elektrifieringsarbeten

Sektions- nr	Ord	Eo	Asp	Kv	Ele- ver	Kon- trakt- anst.	Ban- arb.	Väg- och plats- vak- ter	Rum- städ.	Tillf. arb- tagare	Summa an- ställd per- sonal	Övriga	Arb. för utom- stå- ende	Summa till- gänglig per- sonal	± mot f. å.	Över- tid (i man)
3	20	9	1	—	—	—	173	—	—	0	203	+ 7	—	210	.	2
4	23	8	3	—	—	3	153	—	—	0	190	+ 10	5	195	.	1
**24	23	9	1	—	—	0	59	1	—	3	96	+ 5	24	77	.	2
**31	18	4	0	—	—	—	47	—	—	—	69	+ 3	8	64	.	—
37	1	0	—	—	—	—	6	—	—	—	7	—	—	7	.	—
— ¹	25	11	0	0	—	—	7	—	—	0	43	+ 12	0	55	.	0
I D	110	41	5	0	—	3	445	1	—	3	608	+ 37	37	608	+ 67	5
5	18	11	2	—	—	6	135	—	—	5	177	+ 28	5	200	.	—
**6	11	3	0	—	—	—	49	—	—	—	63	—	2	61	.	—
8	9	5	0	—	—	—	51	—	—	—	65	+ 10	15	40	.	1
9	11	2	1	—	—	—	45	—	—	—	59	+ 7	0	52	.	0
36	7	2	0	—	—	—	87	—	—	—	96	+ 1	—	97	.	1
— ¹	22	7	1	—	—	—	13	—	—	0	43	+ 8	1	34	.	0
II D	78	30	4	—	—	6	390	—	—	5	503	+ 4	23	484	+ 55	2
10	11	4	—	—	—	—	40	—	—	—	55	+ 3	0	58	.	—
11	42	7	1	—	—	—	138	—	—	0	188	+ 13	2	199	.	1
12	8	0	0	—	—	—	29	—	—	—	37	+ 2	4	35	.	0
28	5	1	—	—	—	—	12	—	—	—	18	+ 1	—	19	.	—
30	4	0	—	—	—	—	19	—	—	—	23	+ 1	—	22	.	0
— ¹	24	5	0	—	—	—	4	—	—	0	33	+ 6	0	39	.	—
III D	94	17	1	—	—	—	242	—	—	0	354	+ 24	6	372	+ 29	1
13	1	—	—	—	—	—	30	—	—	—	31	+ 2	—	33	.	0
14	4	0	—	—	—	—	49	—	—	—	53	+ 2	1	54	.	—
**15	10	0	1	—	—	—	76	—	—	—	87	—	—	87	.	—
**16	3	0	—	—	—	—	22	—	—	—	25	+ 1	—	24	.	0
17	5	1	—	—	—	—	39	—	—	—	45	+ 1	10	36	.	—
— ¹	22	8	1	—	—	—	4	—	—	—	35	+ 5	—	40	.	1
IV D	45	9	2	—	—	—	220	—	—	—	276	+ 9	11	274	+ 56	1
18	5	5	1	—	—	—	27	—	—	0	38	+ 1	2	35	.	1
19	19	3	0	—	—	—	104	—	—	—	126	+ 11	9	106	.	5
20	3	0	—	—	—	—	27	—	—	—	30	+ 2	1	31	.	0
21	17	2	1	—	—	—	56	—	—	1	77	—	24	53	.	1
23	2	0	—	—	—	—	10	6	—	—	18	+ 4	9	5	.	0
— ¹	21	11	4	—	—	—	8	—	—	0	44	—	0	44	.	0
V D	67	21	6	—	—	—	232	6	—	1	333	+ 14	45	274	+ 51	7
25	12	4	0	—	—	—	54	—	—	1	71	+ 2	—	73	.	1
26	12	3	0	—	—	—	62	—	—	3	80	—	3	77	.	1
27	3	1	—	—	—	—	16	—	—	1	21	+ 2	1	18	.	0
29	16	7	0	—	—	—	97	—	0	17	137	+ 2	2	133	.	1
32	9	5	0	—	—	—	38	—	—	0	52	+ 2	1	49	.	—
— ²	9	5	0	—	—	—	4	—	—	1	19	+ 6	—	25	.	—
VI D	61	25	0	—	—	—	271	—	0	23	380	+ 2	7	375	+ 85	3
33	5	5	—	—	—	—	46	—	—	—	56	+ 5	—	51	.	0
**34	4	2	—	—	—	—	32	—	—	—	38	+ 3	—	41	.	1
**35	6	5	—	—	—	—	44	—	—	—	55	+ 5	1	59	.	1
— ¹	17	14	1	—	—	—	0	—	—	—	32	+ 2	0	30	.	1
VII D	32	26	1	—	—	—	122	—	—	—	181	+ 1	1	181	+ 58	3
2	11	3	0	—	—	—	39	—	—	—	53	+ 1	2	50	.	0
38	6	1	—	—	—	—	18	—	—	—	25	+ 4	0	21	.	1
VIII D	17	4	0	—	—	—	57	—	—	—	78	+ 5	2	71	+ 4	1
Arbe, N ³	52	34	2	1	—	1	119	—	—	3	212	+ 57	—	155	+ 11	1
Summa	556	207	21	1	—	10	2 088	7	0	35	2 925	+ 1	132	2 794	+ 416	24

¹ Avser elektro-, signal- och telesektionerna inom distriktet.

² Avser signal- och telesektionerna inom distriktet.

³ Under arbetschefen i Nässjö lydande personal för elektrifieringsarbeten.

Tab. 5 A (forts.). Anställd och tillgänglig personal

Bansektioner (forts.). Elektrifieringsarbeten

Anm. I denna tabell redovisad personal är medräknad i tabellen å föregående sida.

Distrikt	Sektionsnr	Ord	Eo	Asp	Banarb.	Tillf. arbetstagare	Summa anställd personal	Övriga	Arbete för utomstående	Summa tillgänglig personal	± mot f. å.	Övertid (i man)
II	9	0	0	—	4	—	4	—	—	4	— 11	·
IV	15	5	0	1	38	—	44	+ 3	—	47	+ 10	·
VI	25	0	0	—	1	—	1	—	—	1	— 1	·
	26	8	3	—	48	3	62	+ 1	—	63	+ 24	·
Arbe, N	—	52	34	14	119	3	212	— 57	—	155	+ 11	1
	Summa	65	37	15	210	6	323	— 53	—	270	+ 33	·

Maskinsektioner och tågfarjor

Sektionsnr	Ord	Eo	Asp	Kv	Elever	Verkstadsarbetare	Rumst.	Tillf. arb.-tag.		Summa anställd personal	Övriga	Arb. för utomstående	Summa tillgänglig personal	± mot f. å.	Övertid (i man)
								vagnst.	övriga						
**1	1 371	261	121	2	—	239	14	131	92	2 031	— 9	—	2 022	·	9
**31	776	124	60	2	0	10	13	15	4	1 004	+ 1	—	1 005	·	2
37	30	5	4	0	—	48	2	1	0	90	— 1	4	85	— 12	0
I D	2 177	390	185	4	0	2 97	29	147	96	3 125	— 9	4	3 112	— 17	11
5	1 016	122	53	2	—	5	10	—	16	1 224	— 2	—	1 222	— 42	1
**6	425	72	57	2	0	—	9	—	9	574	+ 4	—	578	·	0
36	319	73	37	1	—	4	6	—	13	453	+13	—	466	+ 25	2
II D	1 760	267	147	5	0	9	25	—	38	2 251	+15	—	2 266	+ 12	3
10	1 352	170	120	5	0	21	21	—	6	1 695	+19	0	1 714	+ 20	0
23	478	61	25	4	—	1	5	—	8	582	— 9	—	573	— 37	—
III D	1 830	231	145	9	0	22	26	—	14	2 277	+10	0	2 287	— 17	0
**13	327	40	22	1	0	—	6	4	3	403	+ 5	—	408	·	1
14	461	88	41	1	—	—	14	—	4	609	+ 2	—	611	+ 3	0
**15	420	52	41	1	—	—	5	—	1	520	+ 3	—	523	·	—
IV D	1 208	180	104	3	0	—	25	4	8	1 532	+10	—	1 542	+ 17	1
19	646	192	73	1	—	—	8	11	12	943	—15	20	908	+ 57	—
20	339	79	26	1	—	—	8	9	6	468	+34	—	502	+ 26	1
21	495	66	27	1	—	—	6	5	9	609	—	—	609	+ 5	1
V D	1 480	337	126	3	—	—	22	25	27	2 020	+19	20	2 019	+ 88	2
25	625	89	46	2	0	2	9	11	17	801	+ 1	0	802	+ 5	—
27	789	163	52	4	0	2	9	20	43	1 082	+12	0	1 094	— 23	1
VI D	1 414	252	98	6	0	4	18	31	60	1 883	+13	0	1 896	— 18	1
33	464	101	36	1	—	—	6	3	11	622	+ 2	—	624	+ 7	—
**35	705	158	53	3	—	—	9	14	7	949	+ 3	—	952	·	0
VII D	1 169	259	89	4	—	—	15	17	18	1 571	+ 5	—	1 576	+ 2	0
2	685	111	51	4	—	1	10	11	11	884	—	—	884	+ 17	2
VIII D	685	111	51	4	—	1	10	11	11	884	—	—	884	+ 17	2
Summa	11 723	2 027	945	38	0	2 133	170	235	272	15 543	+63	24	15 582	+ 84	20
Tågfl.	156	55	—	—	—	—	—	—	44	255	+ 4	—	259	— 51	0

¹ Härav 1 kontorsvakt och 1 kontraktanställd.² Härav 30 tvätterskor.

Tab. 5 A (forts.). Anställd och tillgänglig personal

Trafiksektioner

Sektions- nr	Ord	Eo	Asp	Kv	Ele- ver	Omlas- tare	Väg- och plats- vak- ter	Post- bi- trä- den	Rum- städ.	Tillf. arb.- tagare	Summa anställd personal	Övriga	Summa till- gänglig personal	± mot f. å.	Över- tid (i man)
**1	981	143	74	6	0	—	21	4	10	15	1 254	+ 5	1 259	.	1
3	996	280	130	7	1	11	8	7	14	99	1 553	+ 12	1 565	— 70	20
4	580	76	50	1	0	5	7	6	6	18	749	+ 15	764	— 20	2
**24	1 641	514	226	22	—	—	0	—	26	232	2 661	+ 26	2 687	— 109	41
37	86	20	5	2	—	—	16	3	0	2	134	—	134	— 21	0
I D	4 284	1 033	485	38	1	16	52	20	56	366	6 351	+ 58	6 409	— 452	64
5	1 303	307	187	23	—	2	—	—	12	134	1 968	— 39	1 929	— 63	8
**6	808	114	62	7	0	13	26	7	12	30	1 079	+ 12	1 091	.	—
8	988	145	88	9	0	36	13	3	8	17	1 307	+ 26	1 333	— 73	1
9	777	85	52	4	0	6	21	9	5	21	980	+ 34	1 014	— 26	0
36	292	67	46	5	—	—	24	11	4	16	465	+ 9	474	— 9	1
II D	4 168	718	435	48	0	57	84	30	41	218	5 799	+ 42	5 841	— 241	10
10	1 346	313	159	16	2	—	13	3	22	87	1 961	+ 9	1 970	— 5	6
11	876	147	96	12	1	38	12	10	6	80	1 278	+ 10	1 288	— 50	2
12	896	156	107	12	0	1	28	23	5	34	1 262	+ 1	1 263	+ 1	4
28	417	50	36	7	—	—	21	11	3	4	549	+ 8	557	— 16	1
30	348	43	28	6	—	14	25	12	2	7	485	+ 1	486	— 17	—
III D	3 883	709	426	53	3	53	99	59	38	212	5 535	+ 29	5 564	— 87	13
13	412	46	28	3	0	—	17	8	5	136	555	+ 18	573	+ 19	—
14	793	118	99	4	1	—	29	8	8	77	1 137	+ 15	1 152	— 42	—
**15	690	60	64	4	1	—	5	9	4	16	853	+ 10	863	.	—
**16	179	24	11	—	—	—	16	10	2	6	248	+ 6	254	.	0
IV D	2 074	248	202	11	2	—	67	35	19	135	2 793	+ 49	2 842	— 38	0
19	433	134	68	3	—	—	2	4	7	19	670	+ 29	699	+ 52	0
20	408	72	30	2	0	—	33	8	6	11	570	+ 11	581	+ 17	1
21	552	93	31	4	0	—	15	12	7	10	724	+ 10	734	+ 12	—
V D	1 393	299	129	9	0	—	50	24	20	40	1 964	+ 50	2 014	+ 81	1
25	597	110	50	11	0	14	26	17	5	14	844	— 2	842	— 30	2
26	404	87	62	14	2	24	9	12	7	14	635	+ 6	641	— 17	—
27	287	73	41	7	0	5	43	9	4	12	481	+ 4	485	— 19	—
29	312	48	34	9	—	—	30	18	1	6	458	+ 3	461	—	—
32	436	89	66	13	1	1	25	13	4	33	681	+ 7	688	— 18	1
VI D	2 036	407	253	54	3	44	133	69	21	79	3 099	+ 18	3 117	— 84	3
33	521	115	40	3	—	4	9	1	3	1	697	+ 6	703	— 56	0
**34	699	158	82	11	0	7	14	2	8	13	994	+ 10	1 004	.	1
**35	474	90	41	9	—	5	13	1	7	18	658	+ 20	678	.	1
VII D	1 694	363	163	23	0	16	36	4	18	32	2 349	+ 36	2 385	+ 13	2
2	796	108	115	10	0	24	18	7	8	25	1 111	— 8	1 103	— 26	—
38	245	75	65	10	—	2	38	8	6	9	458	+ 8	466	— 7	—
VIII D	1 041	183	180	20	0	26	56	15	14	34	1 569	—	1 569	— 33	—
Summa	20 573	3 960	2 273	256	9	212	577	256	227	1 116	29 459	+ 282	29 741	— 841	93

Anm. Personal för biltrafiken ingår ej i denna tabell utan redovisas separat på sid. 88.

¹ Härav 9 man vid Åre fjällbana.

Tab. 5 (forts.). Personal

B. Tjänstefri personal

Anm. Uppgifterna i spalten »Utbildning» avse personal, som ej fullgör effektiv tjänst på grund av beordring att delta i utbildningskurs eller i sådan kurs — under hel dag — ingående praktisk utbildning anordnad enligt särtryck nr 9 av järnvägsstyrelsen, distriktschef eller sektionsföreståndare. Här medräknas även lärare och instruktörer, som helt, även enstaka dagar, ägna sig åt sådan undervisning.

	Summa anställd personal	Summa tjänste- fria	Olycks- fall i arbete	Övrig sjukle- dighet	Militär- tjänst- göring	Semes- ter	Övrig ledighet	Ut- bild- ning	Summa tjänste- fria
	antal man		i procent av antal anställda						
Hela SJ									
Järnvägsdrift:									
Drift och underhåll..	9 432		0·8	4·2	1·5	6·0	0·6	1·0	14·1
Förändrings- och ny- byggnadsarbeten ..	444		1·0	3·8	0·5	5·4	0·5	0·1	11·3
Bildrift	240		0·4	2·9	0·6	3·9	0·4	0·0	8·2
Totalt	10 116		0·8	4·1	1·4	5·9	0·6	0·9	13·7
Styrelsen									
Exkl. Blbr..	1 977	302	0·2	4·3	1·2	6·5	2·1	1·1	15·3
Blbr	24	4	0·4	6·6	—	7·1	0·8	—	14·9
Summa	2 001	306	0·2	4·3	1·2	6·5	2·1	1·1	15·3
Distriktskanslier									
Järnvägsdrift och bildrift									
I D	92	13	—	4·5	1·3	6·8	1·4	0·8	14·6
II »	64	8	0·0	2·7	0·2	8·1	0·5	—	11·4
III »	75	10	—	3·1	1·1	7·1	1·5	—	12·8
IV »	60	7	—	3·8	—	7·1	2·1	0·2	13·2
V »	55	8	—	3·4	0·5	6·7	3·4	—	14·1
VI »	46	5	0·2	2·2	0·2	6·3	3·5	—	12·3
VII »	54	6	—	3·9	0·2	7·2	0·0	—	11·3
VIII »	87	9	0·0	3·1	—	5·8	0·5	1·4	10·9
Summa	533	66	0·0	3·4	0·5	6·8	1·5	0·4	12·6
Därav:									
Järnvägsdrift..	494	63	0·0	3·5	0·5	6·9	1·5	0·4	12·8
Bildrift	39	3	—	2·3	0·3	6·2	1·8	—	10·6
Billinjer¹									
I D	833	77	0·6	4·3	0·5	3·4	0·4	—	9·2
II »	420	37	0·5	2·7	1·1	4·1	0·5	—	8·9
III »	475	36	0·4	2·1	0·7	4·4	0·1	0·1	7·7
IV »	438	31	0·3	2·4	0·5	3·3	0·5	—	7·1
V ¹ »	131	13	0·8	4·1	0·5	4·0	1·1	—	10·4
VI »	459	33	0·4	1·8	0·8	4·1	0·1	—	7·1
VIII »	114	6	0·3	1·2	0·6	3·6	—	—	5·7
Summa	2 870	233	0·5	2·9	0·7	3·8	0·3	0·0	8·2

¹ Inkl. Övertorneålinjen.

Tab. 5 B (forts.). Tjänstefri personal

	Summa anställd personal	Summa tjänste- fria	Olycks- fall i arbete	Övrig sjukle- dighet	Militär- tjänst- göring	Semes- ter	Övrig ledighet	Ut- bild- ning	Summa tjänste- fria
	antal man		i procent av antal anställda						
Förrådsområden (förrådsintendentkontor samt huvud- och annexförråd)									
Örebro	142	16	1.3	3.5	0.6	5.9	0.4	—	11.6
Göteborg	74	10	0.4	4.5	1.5	6.0	0.9	0.1	13.4
Malmö	80	11	0.4	3.4	2.1	5.6	1.9	0.0	13.4
Östersund	51	8	0.2	5.5	1.6	6.9	1.2	—	15.4
Luleå	52	5	0.2	2.7	0.6	6.1	0.6	—	10.0
Åmål	52	6	0.4	2.9	0.6	7.1	0.0	—	11.0
Summa	451	56	0.6	3.7	1.1	6.1	0.8	0.0	12.4
Huvudverkstäder									
Örebro	1 617	215	0.6	5.5	0.4	5.3	1.6	—	13.3
Borås	124	18	1.8	6.5	0.2	4.8	1.2	—	14.6
Finspång	44	4	0.2	3.4	0.7	4.8	1.6	—	10.4
Tomtebodå ..	326	47	1.2	5.1	1.1	5.1	1.9	—	14.4
Tillberga	256	33	1.0	4.1	1.7	4.3	2.0	—	13.1
Västervik	35	5	1.4	5.9	2.0	3.9	2.0	—	15.2
Göteborg	527	84	1.5	6.4	1.4	4.7	1.9	—	16.0
Hälsingborg ..	121	15	1.3	5.2	0.2	4.9	0.8	—	12.5
Varberg	77	9	0.3	4.3	1.3	5.4	1.0	—	12.3
Malmö	951	112	0.6	4.2	0.5	5.0	1.5	—	11.7
Ystad	105	12	0.9	3.8	0.1	4.6	1.5	—	11.0
Ronneby	85	9	0.6	3.4	0.4	4.6	1.1	—	9.9
Östersund	208	31	1.6	6.4	0.7	4.9	1.2	—	14.9
Bollnäs	211	32	1.3	6.2	1.4	4.8	1.4	—	15.1
Gävle	134	14	1.2	2.8	0.7	4.5	1.5	—	10.7
Notvikén	433	60	0.8	4.7	2.4	4.4	1.7	—	14.0
Åmål	475	62	0.6	5.0	1.0	5.3	1.0	—	12.9
Summa	5 729	762	0.9	5.1	0.9	5.0	1.5	—	13.3

Bansektioner
Drift och underhåll samt förändrings- och nybyggnadsarbeten

Sektions- nr	Summa anställd personal	Summa tjänste- fria	Olycks- fall i arbete	Övrig sjukle- dighet	Militär- tjänst- göring	Se- mester	Övrig ledighet	Ut- bild- ning	Summa tjänste- fria
	antal man		i procent av antal anställda						
3	598	65	0.6	4.0	0.6	5.5	0.2	0.1	10.9
4	495	61	1.3	4.7	0.2	6.0	0.1	0.2	12.4
**24	591	72	1.0	4.5	0.4	5.7	0.1	0.4	12.2
**31	409	50	1.2	3.5	0.9	6.4	0.2	0.0	12.2
37	69	9	1.6	4.5	—	6.9	—	—	13.0
— ¹	267	37	0.9	2.9	1.0	8.4	0.3	0.1	13.5
I D	2 429	294	1.0	4.1	0.5	6.2	0.1	0.2	12.1
5	558	68	1.2	4.0	1.3	5.3	0.2	0.3	12.3
**6	508	55	0.6	3.0	0.6	6.5	0.2	0.1	11.0
8	462	54	0.9	3.6	0.7	5.8	0.2	0.3	11.5
9	582	51	0.7	2.8	0.0	5.3	0.0	—	8.9
36	395	34	0.7	2.0	0.8	5.2	0.0	—	8.7
— ¹	214	25	0.5	2.8	1.1	8.2	0.3	0.1	13.1
II D	2 719	287	0.8	3.1	0.7	5.8	0.1	0.1	10.7
10	508	48	0.9	2.5	0.3	5.6	0.2	0.0	9.5
11	548	67	1.2	4.2	0.4	6.2	0.1	0.1	12.2
12	528	51	1.0	2.9	0.1	5.8	—	—	9.7
28	460	46	0.6	2.9	0.6	6.0	0.0	—	10.1
30	285	33	0.8	3.0	1.2	6.2	0.3	0.0	11.5
— ¹	183	23	1.0	2.6	0.8	7.7	0.2	0.3	12.6
III D	2 512	268	0.9	3.1	0.5	6.1	0.1	0.1	10.7
13	388	39	0.5	3.4	0.4	6.0	0.1	0.0	10.3
14	448	52	0.8	4.0	0.3	6.3	0.1	0.3	11.7
**15	521	55	0.9	3.2	0.1	6.2	0.0	0.2	10.5
**16	373	38	0.4	3.0	0.3	6.0	0.3	—	9.9
17	368	46	1.7	4.2	0.5	6.1	0.1	0.0	12.7
— ¹	267	36	0.6	3.7	1.2	6.3	1.0	0.7	13.5
IV D	2 365	266	0.8	3.5	0.4	6.1	0.2	0.2	11.3
18	335	43	0.8	4.8	0.7	5.7	0.4	0.3	12.7
19	506	57	1.1	3.8	0.6	5.5	0.3	0.1	11.5
20	449	55	1.1	4.2	0.1	6.3	0.4	0.2	12.3
21	530	64	0.9	4.0	0.4	6.3	0.2	0.4	12.1
23	342	34	0.5	2.1	0.2	6.3	0.4	0.4	9.9
— ¹	230	32	0.5	3.2	2.3	7.3	0.5	0.7	14.5
V D	2 392	285	0.9	3.8	0.6	6.1	0.3	0.3	12.0
25	442	44	1.0	2.6	0.2	5.9	0.2	0.1	9.9
26	309	23	0.7	2.2	0.2	4.4	0.1	0.1	7.8
27	320	31	0.7	2.3	0.5	5.6	0.2	0.2	9.5
29	426	43	0.7	2.5	0.6	5.9	0.2	0.2	10.1
32	343	34	0.4	3.0	0.8	5.7	0.1	0.0	9.9
— ²	78	11	0.4	1.5	2.9	6.8	1.0	—	12.6
VI D	1 918	186	0.7	2.5	0.6	5.6	0.2	0.1	9.7
33	511	53	1.0	3.4	0.2	5.6	—	0.1	10.2
**34	597	57	0.7	2.7	0.2	5.8	0.1	0.2	9.6
**35	367	37	0.6	3.3	0.3	6.0	0.0	—	10.1
— ¹	171	21	0.3	2.2	2.5	6.0	0.5	0.7	12.2
VII D	1 646	168	0.7	3.0	0.5	5.8	0.1	0.2	10.2
2	450	50	0.8	3.8	0.1	5.8	0.0	0.6	11.1
38	291	24	0.6	2.5	0.1	4.6	0.6	0.1	8.0
VIII D	741	74	0.7	3.3	0.1	5.3	0.0	0.4	9.9
Arbe, N ³	212	20	0.8	2.6	0.4	5.5	0.1	—	9.4
Summa	16 934	1 848	0.8	3.3	0.5	5.9	0.2	0.2	11.0
Härv för drift och underhåll	14 009	1 543	0.8	3.3	0.5	6.0	0.2	0.2	11.0
Förändrings- o. nybyggn.-arb.	2 925	305	1.0	3.4	0.4	5.6	0.1	0.1	10.6

¹ Avser elektro-, signal- och telesektionerna inom distriktet.² Avser signal- och telesektionerna inom distriktet.³ Under arbetschefen i Nässjö lydande personal för elektrifieringsarbeten.

Tab. 5 B (forts.). Tjänstefri personal

Maskinsektioner

Sektions- nr	Summa anställd personal	Summa tjänste- fria	Olycks- fall i arbete	Övrig sjukle- dighet	Militär- tjänst- göring	Se- mester	Övrig ledighet	Ut- bild- ning	Summa tjänste- fria
	antal man		i procent av antal anställda						
**1	2 031	315	0·8	4·6	1·7	6·0	0·7	1·6	15·5
**31	1 004	155	0·6	4·4	1·8	6·4	0·3	2·0	15·4
37	90	11	0·4	3·2	2·0	5·3	0·9	0·4	12·3
I D	3 125	481	0·7	4·5	1·7	6·1	0·6	1·7	15·4
5	1 224	196	0·7	4·4	1·0	6·8	1·1	2·2	16·1
**6	574	88	0·5	3·9	1·4	6·7	0·4	2·4	15·3
36	453	60	0·6	4·3	1·5	6·0	0·2	0·6	13·2
II D	2 251	344	0·6	4·2	1·2	6·6	0·7	1·9	15·3
10	1 695	273	0·7	4·5	1·8	6·4	0·4	2·2	16·1
28	582	89	0·9	4·2	0·7	6·5	0·9	2·2	15·3
III D	2 277	362	0·8	4·4	1·6	6·4	0·5	2·2	15·9
**13	403	65	0·9	6·2	1·0	6·1	0·7	1·3	16·1
14	609	90	1·0	4·0	1·5	6·4	0·3	1·7	14·8
**15	520	81	0·9	5·5	1·1	6·7	0·2	1·1	15·5
IV D	1 532	236	0·9	5·1	1·2	6·4	0·3	1·4	15·4
19	943	161	0·8	5·6	2·0	6·1	0·7	1·8	17·0
20	468	73	0·8	4·2	1·8	5·9	0·6	2·2	15·5
21	609	84	0·5	3·5	0·6	6·0	0·6	2·5	13·8
V D	2 020	318	0·7	4·7	1·5	6·0	0·6	2·1	15·7
25	801	126	0·8	4·8	1·1	6·4	0·6	1·9	15·7
27	1 082	147	0·5	3·5	1·7	6·2	0·4	1·2	13·6
VI D	1 883	273	0·6	4·1	1·5	6·3	0·5	1·5	14·5
33	622	107	0·7	5·4	2·2	6·6	0·5	1·8	17·2
**35	949	143	0·6	4·4	1·7	6·5	0·3	1·6	15·0
VII D	1 571	250	0·6	4·8	1·9	6·5	0·4	1·7	15·9
2	884	134	0·6	4·3	1·6	6·5	0·2	2·0	15·2
VIII D	884	134	0·6	4·3	1·6	6·5	0·2	2·0	15·2
Summa	15 543	2 398	0·7	4·5	1·5	6·3	0·5	1·8	15·5
Tågfärjor									
Tågfärjor	255	27	0·5	2·4	0·2	6·9	0·4	—	10·5

Tab. 5 B (forts.). Tjänstefri personal

Trafiksektioner

Sektions- nr	Summa anställd personal	Summa tjänste- fria	Olycks- fall i arbete	Övrig sjukle- dighet	Militär- tjänst- göring	Se- mester	Övrig ledighet	Ut- bild- ning	Summa tjänste- fria
	antal man		i procent av antal anställda						
**1	1 254	185	0·9	4·2	1·8	6·1	0·7	1·1	14·7
3	1 553	231	0·9	4·2	2·6	5·7	0·4	1·1	14·9
4	749	121	0·9	4·7	1·9	6·1	1·0	1·6	16·2
**24	2 661	443	1·1	5·4	2·7	5·6	1·1	0·7	16·7
37	134	14	0·1	3·1	1·0	6·2	0·1	0·1	10·7
I D	6 351	994	1·0	4·7	2·4	5·8	0·8	1·0	15·7
5	1 968	317	1·1	5·2	2·4	6·0	0·4	1·0	16·1
**6	1 079	169	0·9	4·9	2·0	6·2	0·6	1·1	15·7
8	1 307	181	0·7	4·0	1·7	6·0	0·6	0·8	13·9
9	980	138	0·5	3·6	2·1	6·1	0·4	1·4	14·1
36	465	65	0·7	3·1	2·7	6·2	0·4	1·1	14·1
II D	5 799	870	0·8	4·5	2·1	6·1	0·5	1·0	15·0
10	1 961	292	0·8	3·7	2·2	6·2	0·6	1·3	14·9
11	1 278	186	0·9	3·7	2·5	5·7	0·5	1·3	14·5
12	1 262	191	0·7	4·0	2·5	6·0	0·8	1·1	15·1
28	549	69	0·5	2·7	1·5	6·6	0·3	1·1	12·6
30	485	63	0·8	3·1	1·9	6·2	0·3	0·7	13·0
III D	5 535	801	0·8	3·6	2·2	6·1	0·6	1·2	14·5
13 ¹	555	93	1·1	6·2	1·1	5·8	1·3	1·4	16·9
14	1 137	182	1·1	4·4	2·0	6·0	0·9	1·7	16·0
**15	853	120	0·7	4·3	0·9	6·3	0·4	1·5	14·0
**16	248	29	0·3	2·9	1·7	5·4	0·4	0·9	11·7
IV D	2 793	424	0·9	4·6	1·5	6·0	0·8	1·5	15·2
19	670	112	1·1	5·3	2·1	5·6	1·2	1·4	16·7
20	570	93	0·9	5·8	1·2	5·9	0·8	1·7	16·3
21	724	101	0·7	4·3	0·5	6·5	0·6	1·3	14·0
V D	1 964	306	0·9	5·1	1·3	6·0	0·9	1·5	15·6
25	844	110	0·5	3·5	1·7	6·0	0·2	1·0	13·0
26	635	95	0·6	3·6	2·4	6·1	0·5	1·7	15·0
27	481	64	0·4	2·2	3·6	5·7	0·2	1·2	13·4
29	458	64	0·3	3·3	2·0	6·2	0·2	1·9	13·9
32	681	101	1·0	3·8	2·9	5·6	0·5	1·0	14·8
VI D	3 099	434	0·6	3·4	2·4	5·9	0·3	1·3	14·0
33	697	100	0·6	4·6	1·5	6·6	0·4	0·7	14·3
**34	994	163	0·7	5·1	3·2	6·1	0·5	0·8	16·4
**35	658	85	0·3	2·9	1·5	6·3	1·0	0·9	12·9
VII D	2 349	348	0·6	4·3	2·2	6·3	0·6	0·8	14·8
2	1 111	172	1·0	4·2	1·9	6·1	0·5	1·7	15·5
38	458	71	0·5	2·8	5·1	5·6	0·5	1·0	15·4
VIII D	1 569	243	0·8	3·8	2·8	6·0	0·5	1·5	15·5
Summa	29 459	4 420	0·8	4·3	2·2	6·0	0·6	1·2	15·0

Anm. Personal för biltrafiken ingår ej i denna tabell utan redovisas separat på sid. 94.

¹ Inkl. personal vid Åre fjällbana.

Tab. 5 (forts.). Personal

C. Totalt arbete (antal man)¹

		A n t a l			
Hela SJ					
Järnvägsdrift: Drift och underhåll.....		57 594			
* Förändrings- och nybyggnadsarbeten...		3 415			
Bil drift		2 754			
Totalt		63 763			
Styrelsen					
Styrelsen exklusive biltrafikbyrån		1 741			
Biltrafikbyrån		19			
Summa		1 760			
Distriktskanslier					
Järnvägsdrift					
I D		76			
II *		54			
III *		64			
IV *		51			
V *		47			
VI *		37			
VII *		46			
VIII *		81			
Summa		456			
Bil drift					
I D		5			
II *		6			
III *		3			
IV *		5			
V *		2			
VI *		5			
VIII *		4			
Summa		30			
Billinjer²					
	Sektions- ledning	Stationär tjänst	Körtjänst	Underhåll	Total- summa
I D	4	52	592	137	785
II *	—	43	292	60	395
III *	6	63	301	76	446
IV *	7	29	304	71	411
V * ²	2	29	75	21	127
VI *	6	40	307	80	433
VIII *	—	11	86	11	108
Summa	25	267	1 957	456	2 705

¹ Tillgänglig personal plus övertid i man minus tjänstefri personal.² Inkl. Övertorneålinjen.

Tab. 5 C (forts.). Totalt arbete, antal man

Förrådsområden (förrådsintendentkontor samt huvud- och annexförråd)

	Antal
Örebro	127
Göteborg	64
Malmö	71
Östersund	50
Luleå	50
Amål	47
Summa	409

Huvudverkstäder

	Underhållsarbeten						Best.- arb. för andra SJ-avd.	In- veste- rings- arbeten	Total- summa	
	ånglok	elektro- lok	motor- fordon	person- vagnar	gods- o. malm- vagnar	presen- ningar				Summa
Örebro	189	212	210	379	8	37	1 035	365	18	1 418
Borås	100	0	—	0	—	—	100	6	1	107
Finspång	0	—	22	13	0	—	35	4	0	39
Tomtebodan	0	—	—	269	3	—	272	13	1	286
Tillberga	90	0	0	99	13	—	202	12	11	225
Västervik	0	—	0	1	26	—	27	1	3	31
Göteborg	0	0	0	64	245	—	309	120	19	448
Hälsingborg	0	—	—	0	85	—	85	23	0	108
Varberg	0	—	0	65	0	—	65	2	1	68
Malmö	6	274	92	359	7	—	738	73	41	852
Ystad	96	—	—	—	—	—	96	1	—	97
Ronneby	33	—	0	28	14	—	75	3	0	78
Östersund	99	0	—	64	1	3	167	10	3	180
Bollnäs	0	—	—	13	123	—	136	44	2	182
Gävle	—	—	0	5	92	—	97	19	2	118
Notviken	2	173	4	26	95	—	300	42	22	364
Amål	79	1	139	157	4	—	380	30	10	420
Summa	694	660	467	1 542	716	40	4 119	768	134	5 021

Banssektioner

Sektions- nr	D r i f t o c h u n d e r h å l l											Förändrings- och nybyggnadsarbeten					Total- summa			
	Sekt.- ledn.			Egentlig bantjänst				Elektrodrift				Summa drift och underhåll	Sekt.- ledn.	Eggbantjänst		Elektrodrift		Summa för- o. nyb- arb.		
	bma- ledn.	be- vak- ning	under- håll	be- vak- ning	under- håll	snö- rejn.	övriga arb.	summa	dre- ledn.	pass- ning	under- håll			övriga arb.	summa	arb.- ledn.			övriga arb.- ledn.	arb.- ledn.	övriga arb.
												a n t a l m a n								
3	17	22	12	231	5	12	282	2	6	9	0	17	316	—	6	179	—	5	190	506
4	18	24	20	193	7	13	257	1	5	4	2	12	287	4	4	158	—	4	170	457
**24	16	39	11	270	2	30	352	3	8	12	—	23	391	5	1	59	—	3	68	459
**31	17	17	28	195	4	24	268	1	2	1	1	5	290	—	—	55	—	—	55	345
37	—	3	9	36	2	2	52	—	—	—	—	—	52	—	—	6	—	—	6	58
— ¹	2	12	0	104	0	5	121	6	24	45	2	77	200	—	—	39	—	11	50	250
I D	70	117	80	1 029	20	86	1 332	13	45	71	5	134	1 536	9	11	496	—	23	539	2 075
5	18	24	14	237	1	6	282	2	5	7	2	16	316	5	2	159	—	15	181	497
**6	17	27	22	263	12	23	347	1	4	10	1	16	380	—	—	53	—	2	55	435
8	16	23	11	251	8	12	305	1	5	10	0	16	337	—	—	30	—	3	33	370
9	16	27	55	325	2	22	431	2	6	4	0	12	459	0	—	41	—	7	48	507
36	11	15	60	160	6	7	248	—	—	1	0	1	260	0	1	91	—	0	92	352
— ¹	3	3	—	73	0	—	76	5	31	30	10	76	155	—	—	20	—	10	30	185
II D	81	119	162	1 309	29	70	1 689	11	51	62	13	137	1 907	5	3	394	—	37	439	2 346
10	16	24	42	293	2	12	373	1	2	1	0	4	393	—	—	53	—	—	53	446
11	19	27	24	214	2	11	278	2	5	4	0	11	308	—	—	171	—	6	177	485
12	15	33	57	271	6	28	395	1	5	4	3	13	423	—	—	30	—	1	31	454
28	11	20	100	248	8	8	384	—	—	—	—	—	395	—	—	17	—	—	17	412
30	9	16	33	161	3	6	219	—	—	—	—	—	228	—	—	19	—	—	19	247
— ¹	1	—	0	87	—	1	88	4	12	26	1	43	132	—	—	25	—	10	35	167
III D	71	120	256	1 274	21	66	1 737	8	24	35	4	71	1 879	—	—	315	—	17	332	2 211

arbete, antal man

13	12	17	19	200	29	24	289	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31	31	382	
14	13	19	25	253	15	16	328	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49	390	
**15	13	28	29	264	15	25	361	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	82	456	
**16	11	19	30	197	25	18	289	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	21	321	
—	11	18	25	181	29	6	259	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	300	
—	0	—	—	111	—	—	111	7	28	23	15	73	184	—	—	—	—	—	—	25	220	
IV D	60	101	128	1 206	113	89	1 637	7	28	23	15	73	1 770	0	—	—	—	—	191	249	2 019	
18	15	18	13	131	25	27	214	1	6	5	3	15	244	—	—	—	—	—	—	23	275	
19	15	21	13	140	58	56	288	2	10	12	3	27	330	1	—	—	—	—	—	91	427	
20	13	18	13	187	69	30	317	—	—	—	—	—	330	—	—	—	—	—	—	28	358	
21	23	30	25	166	51	68	340	1	13	10	—	24	387	0	2	41	—	—	—	45	432	
23	3	24	21	172	36	11	264	—	—	—	—	—	274	—	—	—	—	—	—	4	278	
—	3	8	—	76	0	18	102	5	30	21	6	62	167	—	—	—	—	—	—	21	205	
V D	79	119	85	872	239	210	1 525	9	59	48	12	128	1 732	1	2	208	—	—	32	243	1 975	
25	18	27	47	221	5	6	306	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	395	
26	13	12	28	144	4	2	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64	429	
27	11	17	43	180	6	5	251	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	72	277	
29	11	16	41	168	7	9	241	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	278	
32	12	22	44	166	5	9	246	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	118	
—	5	—	—	48	—	0	48	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	44	302	
VI D	70	94	203	927	27	31	1 282	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	75	
33	17	26	44	278	7	12	367	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	336	
**34	15	29	66	336	9	30	470	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	45	429	
**35	15	26	30	171	7	9	243	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38	523	
—	—	3	—	86	—	—	89	4	25	24	0	53	142	—	—	—	—	—	—	54	312	
VII D	47	34	140	371	23	51	1 169	4	25	24	0	53	1 269	—	—	—	—	—	158	7	1 434	
2	—	25	23	247	3	22	320	1	9	9	—	19	339	—	—	—	—	—	—	45	384	
38	—	17	37	162	6	14	236	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	19	255	
VIII D	—	42	60	409	9	36	556	1	9	9	—	19	575	—	—	—	—	—	64	—	639	
Arbe, N ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	109	136
Summa	473	796	1 114	7 897	481	639	10 927	53	241	276	49	619	12 024	37	22	2 162	6	286	2 513	6	14 537	

¹ Avser elektro-, signal- och telesektionerna inom distriktet.² Avser signal- och telesektionerna inom distriktet.³ Under arbetschefen i Nässjö lydande personal för elektrifieringsarbeten.

Sektions- nr	Sektions- ledn.	Lok-, rälsbuss- och motorvagnstjänst									Summa								
		arbets- ledn.	ång- drift	el- drift	motv.- o. rbs- drift	vagn- skötare	ång- drift	el- drift	motv.- o. rbs- drift	ved- o. torv- hante- ring									
												åkande personal				stallpersonal			
												a n t a l m a n							
**1	25	33	57	598	—	1	21	67	—	1	778								
**31	14	28	71	337	—	—	53	56	7	—	552								
37	—	1	3	—	7	—	4	—	4	0	19								
I D	39	62	131	935	7	1	78	123	11	1	1 349								
5	19	29	102	401	32	—	46	58	5	6	679								
**6	10	12	105	112	—	—	54	23	3	9	318								
36	11	10	126	—	37	—	69	—	4	0	246								
II D	40	51	333	513	69	—	169	81	12	15	1 243								
10	21	37	139	540	—	2	99	90	1	21	929								
28	10	16	197	—	0	—	103	—	1	6	323								
III D	31	53	336	540	0	2	202	90	2	27	1 252								
**13	9	10	76	71	—	—	63	10	2	2	234								
14	10	18	113	124	—	—	60	48	—	—	363								
**15	8	20	68	207	—	—	44	21	—	—	360								
IV D	27	48	257	402	—	—	167	79	2	2	957								
19	14	24	23	325	—	—	4	74	1	—	451								
20	11	18	85	52	—	—	65	13	8	3	244								
21	13	20	105	136	—	0	53	16	2	—	332								
V D	38	62	213	513	—	0	122	103	11	3	1 027								
25	13	17	192	72	28	—	87	18	3	7	424								
27	18	34	305	—	87	—	149	—	—	13	588								
VI D	31	51	497	72	115	—	236	18	3	20	1 012								
33	11	15	96	178	30	—	36	28	1	1	385								
**35	14	21	241	143	31	—	112	25	2	—	575								
VII D	25	36	337	321	61	—	148	53	3	1	960								
2	—	28	130	189	78	0	50	24	1	0	500								
VIII D	—	28	130	189	78	0	50	24	1	0	500								
Summa	231	391	2 234	3 485	330	3	1 172	571	45	69	8 300								
**Tågfärjor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—								

Totalt arbete, antal man
sektioner och tågfarjor

Vagn-tjänst			Underhåll av rullande materiel m. m.								Hjälp- an- läggn.	Snöröj- ning	Total- summa
arbets- ledn.	övrig per- sonal	Summa	arbets- ledn.	ånglok	ellok, el-motv.	rbs, motv.	väg- fordon	vagnar	övrigt	Summa			
a n t a l m a n													
31	491	522	10	11	120	7	—	177	5	330	61	—	1 716
6	159	165	12	24	28	13	5	29	4	115	6	0	852
—	2	2	2	2	—	21	17	3	8	53	0	—	74
37	652	689	24	37	148	41	22	209	17	498	67	0	2 642
9	96	105	9	25	58	19	1	96	13	221	3	0	1 027
5	60	65	6	34	17	8	—	20	2	87	10	0	490
—	16	16	6	58	—	26	3	41	1	135	—	—	408
14	172	186	21	117	75	53	4	157	16	443	13	0	1 925
18	216	234	12	39	76	21	—	79	28	255	2	—	1 441
2	27	29	3	88	—	14	9	7	1	122	—	—	484
20	243	263	15	127	76	35	9	86	29	377	2	—	1 925
3	37	40	1	30	4	11	—	7	4	57	3	1	344
5	54	59	3	28	32	6	—	14	6	89	—	0	521
1	21	22	2	16	14	11	—	3	6	52	—	0	442
9	112	121	6	74	50	28	—	24	16	198	3	1	1 307
8	83	91	7	5	99	0	—	67	5	183	5	3	747
2	47	49	4	41	9	28	—	25	6	113	7	6	430
2	51	53	5	31	20	20	—	26	17	119	5	4	526
12	181	193	16	77	128	48	—	118	28	415	17	13	1 703
4	91	95	6	57	17	38	0	19	7	144	—	—	676
3	109	112	9	90	—	76	7	24	19	225	—	—	1 943
7	200	207	15	147	17	114	7	43	26	369	—	—	1 619
1	39	40	3	19	38	12	0	8	1	81	—	—	517
7	100	107	3	62	18	9	—	18	3	113	0	—	809
8	139	147	6	81	56	21	0	26	4	194	0	—	1 326
3	97	100	2	38	14	47	3	22	23	149	3	—	752
3	97	100	2	38	14	47	3	22	23	149	3	—	752
110	1 796	1 906	105	698	564	387	45	685	159	2 643	105	14	13 199
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	232

¹ Härtill 5 man (färjetrafiken i Kalmarsund).

Trafiksektioner

Sektions- nr	Sekt.- ledn.	Stationstjänst							Vagn- tjänst	Tåg-tjänst			Total- summa	
		inner- tjänst	snö- röjning ¹	ren- hållning	vagnsl.- oml.	ved- kapning	underhåll	övrig yttertj.		Summa	konduk- törtjänst	rälsbuss, loko- motor		tåg- städning	Summa
**1	24	348	7	13	—	2	2	486	1	157	35	—	192	1 075
3	17	297	9	17	13	2	9	893	1	92	4	—	96	1 354
4	17	194	6	8	5	3	1	265	—	143	1	2	146	645
**24	24	735	19	43	—	—	4	1 455	—	5	—	—	5	2 285
37	9	60	0	0	—	—	—	30	—	9	12	—	21	120
II D	91	1 634	41	81	18	7	16	3 129	2	406	52	2	460	5 479
5	18	354	5	25	1	2	6	1 023	186	—	—	—	—	1 620
**6	17	278	8	18	14	1	1	442	32	88	23	—	111	922
8	19	346	10	13	28	1	3	534	36	161	—	2	163	1 153
9	15	308	3	10	5	1	0	331	21	166	15	1	182	876
36	11	201	1	5	1	1	0	135	11	43	1	—	44	410
III D	80	1 487	27	71	49	6	10	2 465	286	458	39	3	500	4 981
10	20	461	5	29	—	1	1	932	109	126	0	—	126	1 684
**11	17	258	10	9	30	1	3	670	21	75	8	2	85	1 104
12	19	392	4	13	1	1	1	476	37	113	18	1	132	1 076
28	13	228	1	9	—	1	0	152	6	64	15	—	79	489
30	14	168	1	1	12	1	0	155	12	47	12	—	59	423
III D	83	1 507	21	61	43	5	5	2 385	185	425	53	3	481	4 776

a n t a l m a n

arbete, antal man

13 ^a	13	160	21	10	—	3	0	166	360	20	63	24	—	87	480
14	17	296	43	10	—	3	4	465	821	35	76	19	2	97	970
**15	17	277	19	7	—	1	0	309	613	33	54	25	1	80	743
**16	8	101	5	4	0	2	0	77	189	5	12	11	—	23	225
IV D	55	834	88	31	0	9	4	1 017	1 983	93	205	79	3	287	2 418
19	12	211	29	14	0	1	2	275	532	0	38	3	2	43	587
20	14	186	18	8	—	1	1	170	384	—	33	52	6	91	489
21	17	262	11	8	—	1	1	223	506	—	50	48	12	110	633
V D	43	659	58	30	0	3	4	668	1 422	0	121	103	20	244	1 709
25	14	283	3	9	13	2	0	302	612	—	84	23	1	108	734
26	15	214	3	7	19	1	0	227	471	—	56	4	—	60	546
27	13	217	2	3	4	1	—	130	357	—	42	9	—	51	421
29	12	206	2	2	0	0	—	124	334	—	44	7	—	51	397
32	13	208	3	8	1	1	0	274	495	—	46	32	2	80	588
VI D	67	1 128	13	29	37	5	0	1 057	2 269	—	272	75	3	350	2 686
33	17	233	4	6	2	1	3	259	508	—	75	3	—	78	603
**34	18	295	14	11	6	1	1	424	752	—	67	3	2	72	842
**35	16	210	26	9	5	1	1	274	526	—	49	3	—	52	594
VII D	51	738	44	26	13	3	5	957	1 786	—	191	9	2	202	2 039
2	—	321	4	7	19	2	2	470	825	0	90	14	2	106	931
38	—	202	1	8	1	2	0	138	352	—	43	—	—	43	395
VIII D	—	523	5	15	20	4	2	608	1 177	0	133	14	2	149	1 326
Summa	470	8 510	297	344	180	42	46	12 286	21 705	566	2 211	421	38	2 673	25 414

¹ Avser dels för snöröjning tillfälligt anställd personal, dels i hela turor för snöröjning avdelad fast anställd personal.

² Inkl. personal vid Åre fjällbana.

Tab. 7.
A. Sjukledighet bland statens

Nr	Sjukdomsgrupper resp. tjänsteställen	Ordinarie					
		Antal sjukdagar					
		totalt				härav med het av	
		dagar		fall		dagar	
		m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.
1	Tuberkulos i andningsorganen.....	24 666	846	150	4	89	2
2	Övrig tuberkulos.....	1 852	124	34	1	15	—
3	Veneriska sjukdomar.....	139	—	12	—	8	—
4	Led- och muskelreumatism.....	69 269	3 023	4 358	164	3 105	167
5	Influensa.....	34 306	1 571	9 684	481	17 001	945
6	Alla övriga infektionssjukdomar.....	11 443	792	716	46	353	28
7	Svulster.....	14 622	1 111	208	14	73	4
8	Sjukdomar i ämnesomätt., blodet etc.	9 174	1 144	237	37	117	8
9	» i hjärnan, ryggmärgen etc.	10 009	1	115	1	13	1
10	Neurasteni, hysteri.....	38 094	3 921	1 022	113	193	15
11	Alla övriga nervsjukdomar.....	36 180	2 228	1 651	254	1 056	298
12	Ögonsjukdomar.....	8 203	331	810	42	749	43
13	Öronsjukdomar.....	7 648	227	698	41	549	41
14	Sjukdomar i hjärtat och blodkärlen.....	56 938	2 357	1 214	54	421	21
15	Inflammation i näsa, hals och mandlar....	78 561	6 747	13 152	1 285	14 158	1 847
16	Sjukdom i andningsorganen (exkl. nr 1)...	73 285	4 636	7 709	570	5 971	572
17	» i matsmältningsorg.(» » 2)....	116 506	4 505	15 039	1 391	18 321	1 890
18	Hudsjukdomar (exkl. nr 2 och 3).....	21 055	1 133	1 818	65	965	29
19	Sjukd. i urin- o. könsorg. (exkl. nr 2 och 3)	19 763	2 686	863	161	388	84
20	» i rörelseorganen (» » 2 » 4)	76 423	3 522	3 559	113	1 312	33
23	Yttre skador, sår (exkl. nr 24 och 25)....	35 266	955	2 494	78	1 240	45
25	Förgiftningar (exkl. nr 24).....	728	—	33	—	28	—
26	Själv mord och självmordsförsök.....	8	—	1	—	—	—
27	Sjukdom i samband med havandeskap ¹ ...	—	195	—	13	—	14
28	För observation.....	3 286	248	1 450	84	1 586	99
29	Utan angiven orsak.....	129	49	47	11	69	16
I	Summa (exkl. oia ²)	747 553	42 352	67 074	5 023	67 780	6 202
	<i>D:o år 1951</i>	<i>816 721</i>	<i>45 909</i>	<i>70 216</i>	<i>4 894</i>	<i>66 258</i>	<i>5 771</i>
	Härav:						
a	Styrelsen och distriktskanslierna.....	22 459	11 521	2 972	1 497	4 019	2 064
b	Banavdelningen.....	88 032	638	8 535	149	9 485	198
c	Maskinavdelningen.....	220 296	9 853	19 215	781	16 795	821
d	Tågfarjorna.....	2 277	162	155	14	67	8
e	Trafikavdelningen och billinjerna.....	399 768	19 453	34 874	2 473	35 881	2 987
f	Förrådsavdelningen.....	5 211	511	543	81	622	87
g	Huvudverkstäderna.....	9 510	214	780	28	911	37
21	Olycksfall i tjänst genom el. ström.....	954	—	20	—	7	—
22	Övriga olycksfall i tjänst (exkl. nr 24)....	130 675	3 355	6 846	151	1 613	37
24	Förgiftningar på grund av yrke.....	168	—	3	—	—	—
II	Summa (oia ²)	131 797	3 355	6 869	151	1 620	37
	<i>D:o år 1951</i>	<i>146 040</i>	<i>3 661</i>	<i>7 473</i>	<i>121</i>	<i>1 795</i>	<i>18</i>
	Härav:						
h	Styrelsen och distriktskanslierna.....	629	554	50	23	28	13
i	Banavdelningen.....	17 328	35	729	1	136	—
j	Maskinavdelningen.....	37 489	1 454	1 911	54	507	10
k	Tågfarjorna.....	476	66	23	2	—	—
l	Trafikavdelningen och billinjerna.....	75 064	1 246	4 109	71	938	14
m	Förrådsavdelningen.....	378	—	30	—	9	—
n	Huvudverkstäderna.....	433	—	17	—	2	—
	Antal anställda i medeltal	46 887	1 703	46 887	1 703	46 887	1 703

¹ Se anmärkningen å sid. 111. — ² Oia = olycksfall i arbete.

Sjukstatistik

järnvägars tjänstemannapersonal år 1952

och extra ordinarie personal

och sjukdomsfall		Antal sjukdagar per 100 anställda										Nr
en varaktig- 1—3 dagar		totalt		härav i åldersgrupperna								
fall				20—29		30—39		40—49		50—65		
m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	
80	2	53	50	61	0	57	205	17	—	52	—	1
10	—	4	7	5	—	6	30	1	—	2	—	2
4	—	0	—	1	—	0	—	0	—	0	—	3
1 502	81	148	178	61	47	107	98	157	520	310	362	4
7 832	423	73	92	66	78	76	102	70	121	80	93	5
170	13	24	47	25	56	35	26	16	31	12	65	6
41	2	31	65	7	23	12	34	67	31	72	259	7
73	4	20	67	5	18	10	67	9	151	57	131	8
8	1	21	0	8	—	20	—	18	—	42	0	9
101	10	81	230	32	195	81	342	69	235	148	158	10
663	214	77	131	45	58	66	73	82	75	131	470	11
461	29	17	19	7	23	22	1	12	10	25	46	12
347	27	16	13	11	14	11	9	15	13	31	19	13
269	12	121	138	9	4	23	58	77	202	428	578	14
6 763	871	168	396	178	341	195	418	144	462	125	460	15
2 814	273	156	272	112	202	127	297	135	252	264	449	16
10 970	1 268	248	265	189	222	251	314	253	204	315	364	17
559	20	45	67	39	25	46	83	48	144	49	91	18
219	57	42	158	27	169	28	157	47	269	80	30	19
671	20	163	207	125	66	139	172	159	388	247	496	20
646	27	75	56	86	35	73	59	79	77	64	91	23
15	—	2	—	0	—	1	—	0	—	5	—	25
—	—	0	—	0	—	—	—	—	—	—	—	26
—	7	—	11	—	16	—	12	—	7	—	—	27
1 312	79	7	15	6	15	8	12	6	26	8	7	28
42	10	0	3	0	1	0	1	1	—	0	12	29
35 572	3 450	1 594	2 487	1 108	1 608	1 391	2 572	1 482	3 219	2 546	4 183	I
<i>34 227</i>	<i>3 135</i>	<i>1 753</i>	<i>2 789</i>	<i>1 275</i>	<i>1 695</i>	<i>1 433</i>	<i>2 693</i>	<i>1 448</i>	<i>4 421</i>	<i>2 850</i>	<i>4 419</i>	
2 160	1 117	1 452	2 521	831	1 665	1 065	1 794	2 083	2 677	1 924	4 805	a
5 222	112	1 257	925	870	898	996	(1 263)	1 237	(700)	1 866	(813)	b
8 972	438	1 636	3 570	1 125	2 366	1 444	3 580	1 832	3 402	2 560	4 673	c
43	4	1 127	(1 620)	895	(1 300)	667	(2 220)	712	(950)	2 970	(—)	d
18 354	1 705	1 675	2 294	1 146	1 611	1 493	2 636	1 394	3 282	2 849	3 345	e
325	53	1 654	1 825	1 186	1 715	1 740	(2 100)	2 584	(—)	1 597	(—)	f
496	21	1 953	(1 427)	941	(383)	1 091	(—)	1 406	(8 400)	2 584	(8 400)	g
3	—	2	—	0	—	5	—	1	—	0	—	21
792	20	279	197	292	65	274	123	256	443	281	464	22
—	—	0	—	—	—	0	—	3	—	—	—	24
795	20	281	197	292	65	279	123	261	443	281	464	II
<i>874</i>	<i>10</i>	<i>313</i>	<i>222</i>	<i>369</i>	<i>50</i>	<i>293</i>	<i>250</i>	<i>242</i>	<i>410</i>	<i>307</i>	<i>481</i>	
21	6	41	121	22	71	63	99	27	142	36	234	h
62	—	247	51	163	69	220	(—)	186	(—)	396	(—)	i
250	7	278	527	262	309	237	245	404	707	310	830	j
—	—	236	(660)	—	(—)	137	(1 320)	295	(—)	48	(—)	k
458	7	315	147	341	40	335	65	247	356	266	538	l
3	—	120	—	88	—	203	(—)	81	(—)	83	(—)	m
1	—	89	(—)	4	(—)	85	(—)	54	(—)	117	(—)	n
46 887	1 703	46 887	1 703	13 651	774	16 725	412	5 337	240	11 174	277	

Ann. Siffrorna inom parentes äro osäkra, enär motsvarande riskmassor äro små.

Tab. 7 A (forts.). Sjukledighet bland statens järnvägars tjänstemannapersonal år 1952

Ordinarie och extra ordinarie personal (forts.)														
Nr	Antal sjukdomsfall per 1000 anställda										Antal sjukdagar per sjukdomsfall			
	totalt		härav i åldersgrupperna								samtliga		4 dagar och däröver	
			20—29		30—39		40—49		50—65					
	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.	m.	kv.
1	3·2	2·3	3·7	2·6	3·4	4·9	2·1	—	2·9	—	164·4	211·5	351·1	422·0
2	0·7	0·6	0·8	—	1·0	2·4	0·4	—	0·4	—	54·5	124·0	76·5	124·0
3	0·3	—	0·5	—	0·1	—	0·2	—	0·3	—	11·6	—	16·4	—
4	92·9	96·3	56·2	37·5	90·0	114·1	113·2	204·2	132·6	140·8	15·9	18·4	23·2	34·4
5	206·5	282·4	217·9	250·6	225·2	308·3	197·5	375·0	169·0	252·7	3·5	3·3	9·3	10·8
6	15·3	27·0	21·5	33·6	17·3	14·6	10·3	16·7	7·0	36·1	16·0	17·2	20·3	23·2
7	4·4	8·2	3·2	7·8	3·2	7·3	5·2	4·2	7·4	14·4	70·3	79·4	87·1	92·3
8	5·1	21·7	2·7	15·5	2·7	31·6	4·5	25·0	11·7	21·7	38·7	30·9	55·2	34·4
9	2·5	0·6	1·7	—	2·0	—	2·4	—	4·0	3·6	87·0	1·0	93·4	—
10	21·8	66·4	10·3	54·3	23·3	99·5	22·3	66·7	33·4	50·5	37·3	34·7	41·2	37·9
11	35·2	149·1	30·4	122·7	36·5	199·0	32·4	108·3	40·5	184·1	21·9	8·8	35·6	48·3
12	17·3	24·7	14·9	20·7	19·9	2·4	17·8	50·0	16·0	46·9	10·1	7·9	21·4	22·2
13	14·9	24·1	16·3	27·1	15·8	14·6	12·6	33·3	13·0	21·7	11·0	5·5	20·2	13·3
14	25·9	31·7	8·8	6·5	12·7	19·4	17·1	58·3	70·8	97·5	46·9	43·6	59·8	55·6
15	280·5	754·6	327·9	879·8	327·3	779·1	225·6	487·5	178·8	599·3	6·0	5·3	10·1	11·8
16	164·4	334·7	157·6	328·2	165·3	415·0	152·9	220·8	176·9	332·1	9·5	8·1	13·8	13·7
17	320·7	816·8	380·1	993·5	346·5	885·9	270·8	550·0	233·5	451·3	7·7	3·2	24·1	21·3
18	38·8	38·2	43·5	32·3	43·2	34·0	33·0	58·3	29·1	43·3	11·6	17·4	16·0	24·5
19	18·4	94·5	13·2	122·7	19·0	75·2	21·9	116·7	22·3	25·3	22·9	16·7	30·1	25·0
20	75·9	66·4	78·7	24·5	76·5	87·4	75·7	116·7	71·6	108·3	21·5	31·2	26·0	37·5
23	53·2	45·8	75·5	34·9	56·1	51·0	36·7	70·8	29·4	46·9	14·1	12·2	18·4	17·8
25	0·7	—	0·6	—	0·6	—	0·9	—	0·9	—	22·1	—	38·9	—
26	0·0	—	0·1	—	—	—	—	—	—	—	8·0	—	8·0	—
27	—	7·6	—	6·5	—	17·0	—	4·2	—	—	—	15·0	—	30·2
28	30·9	49·3	26·6	27·1	34·0	53·4	25·1	104·2	34·4	57·8	2·3	3·0	12·3	29·8
29	1·0	6·5	1·1	6·5	1·1	9·7	1·5	—	0·5	7·2	2·7	4·5	12·0	33·0
I	1 430·5	2 949·5	1 493·7	3 034·0	1 522·8	3 225·7	1 282·0	2 670·8	1 286·3	2 541·5	11·1	8·4	21·6	23·0
	1 507·1	2 973·3	1 700·2	3 140·9	1 557·2	2 997·4	1 237·9	2 776·4	1 334·1	2 666·7	11·6	9·4	20·9	22·8
a	1 921	3 276	1 956	3 433	2 125	3 627	1 552	2 615	1 837	2 804	7·6	7·7	22·7	24·9
b	1 219	2 159	1 367	2 275	1 282	(3 125)	1 130	(1 500)	1 126	(625)	10·3	4·3	23·7	11·9
c	1 427	2 830	1 484	2 723	1 448	2 833	1 401	2 890	1 324	2 825	11·5	12·6	19·9	26·3
d	767	(1 400)	714	(2 000)	696	(1 600)	662	(1 000)	1 135	(—)	14·7	11·6	19·7	15·4
e	1 461	2 916	1 495	2 998	1 600	3 275	1 320	2 592	1 239	2 194	11·5	7·9	22·0	21·4
f	1 724	2 893	2 000	3 050	1 874	(2 500)	1 719	(—)	1 459	(—)	9·6	6·3	21·1	15·1
g	1 602	(1 867)	1 667	(1 667)	1 859	(—)	1 295	(5 000)	1 596	(3 000)	12·2	7·6	30·3	25·3
h	0·4	—	0·3	—	0·5	—	0·7	—	0·4	—	47·7	—	55·7	—
22	146·0	88·7	192·0	37·5	153·2	75·2	116·9	216·7	92·9	140·8	19·1	22·2	21·3	25·3
24	0·1	—	—	—	0·1	—	0·2	—	—	—	56·0	—	56·0	—
II	146·5	88·7	192·3	37·5	153·8	75·2	117·9	216·7	93·3	140·8	19·2	22·2	21·4	25·3
	160·4	73·5	221·6	18·8	161·5	100·3	117·9	147·7	107·2	119·3	19·5	30·3	21·9	32·8
h	32	50	34	51	55	39	13	77	18	54	12·6	24·1	20·7	31·8
i	104	14	111	20	120	(—)	86	(—)	97	(—)	23·8	35·0	25·8	35·0
j	142	196	176	85	140	179	140	268	101	206	19·6	26·9	22·3	30·7
k	114	(200)	—	(—)	127	(400)	123	(—)	135	(—)	20·7	33·0	20·7	33·0
l	172	84	220	31	179	49	144	224	100	215	18·3	17·5	20·3	19·3
m	95	—	167	—	137	(—)	31	(—)	41	(—)	12·6	—	13·7	—
n	35	(—)	19	(—)	24	(—)	38	(—)	41	(—)	25·5	—	26·9	—
	46 887	1 703	13 651	774	16 725	412	5 337	240	11 174	277	46 887	1 703	46 887	1 703

Ann. Siffrorna inom parentes äro osäkra, enär motsvarande riskmassor äro små.

Tab. 7 (forts.). Sjukstatistik

B. Sjukdomsfrekvensen bland ordinarie och extra ordinarie kvinnlig personal år 1952

Kategori	Antal fall per 1 000 anställda					Antal sjukdagar per 100 anställda				
	å l d e r s g r u p p									
	20—29	30—39	40—49	50—65	S:a	20—29	30—39	40—49	50—65	S:a
<i>A. Sjukdomar exkl. olycksfall i arbete (oia)</i>										
Kontorspersonal i styrelsen	3 794	3 765	2 714	2 854	3 477	1 792	1 654	2 786	4 934	2 650
" utom	2 837	3 013	1 708	1 758	2 756	1 445	2 453	1 867	2 726	1 752
Vagnstäderskor, maskinavd. . .	3 050	2 882	2 926	2 869	2 908	3 880	3 711	3 444	4 257	3 774
Städerskor å tågfarjorna. . . .	(2 000)	(1 600)	(1 000)	(—)	(1 400)	(1 300)	(2 220)	(950)	(—)	(1 620)
Vagnstäderskor, trafikavd. . .	(2 091)	3 770	2 924	2 909	3 178	(1 655)	2 727	3 932	5 489	3 712
Tågstäderskor.	(2 833)	(2 857)	(2 500)	(1 125)	2 259	(1 067)	(2 957)	(3 517)	(825)	2 030
Effektvårdare.	(3 000)	(1 778)	2 240	(1 500)	2 049	(21900)	(1 944)	2 188	(1 350)	2 493
Totalt	3 035	3 226	2 671	2 542	2 950	1 608	2 572	3 219	4 183	2 487
<i>D:o år 1951</i>	<i>3 141</i>	<i>2 997</i>	<i>2 776</i>	<i>2 667</i>	<i>2 973</i>	<i>1 695</i>	<i>2 693</i>	<i>4 421</i>	<i>4 419</i>	<i>2 789</i>
<i>B. Olycksfall i arbete (oia)</i>										
Kontorspersonal i styrelsen	55	49	95	63	58	91	125	176	273	152
" utom	26	6	—	32	22	36	1	—	21	27
Vagnstäderskor, maskinavd. . .	200	197	272	213	227	725	271	716	857	611
Städerskor å tågfarjorna. . . .	(—)	(400)	(—)	(—)	(200)	(—)	(1 320)	(—)	(—)	(660)
Vagnstäderskor, trafikavd. . .	(91)	122	291	364	236	(45)	176	420	1 039	444
Tågstäderskor.	(—)	(—)	(333)	(—)	74	(—)	(—)	(1 117)	(—)	248
Effektvårdare.	(—)	(—)	120	(333)	122	(—)	(—)	184	(500)	185
Totalt	37	75	217	141	89	65	123	443	464	197
<i>D:o år 1951</i>	<i>19</i>	<i>100</i>	<i>148</i>	<i>119</i>	<i>74</i>	<i>50</i>	<i>250</i>	<i>410</i>	<i>481</i>	<i>222</i>

Anm. Siffrorna inom parentes äro osäkra, enär motsvarande riskmassor äro små.

C. Sjukledighet bland kollektivavtalsanställd personal¹ år 1952 (Män och kvinnor)

Kategori	Sjukdomar exkl. olycksfall i arbete				Olycksfall i arbete				Antal anställda i medeltal
	Ant. sjukdagar	Ant. sjukfall	Ant. sjukdagar per 100 anst.	Ant. sjukfall per 1 000 anst.	Ant. sjukdagar	Ant. sjukfall	Ant. sjukdagar per 100 anst.	Ant. sjukfall per 1 000 anst.	
Banarbetare	96 895	5 883	1 081	656·2	26 674	1 338	298	149·2	8 965
Verkstadsarbetare	90 856	7 918	1 738	1 514·2	19 933	1 221	381	233·5	5 229
Bilpersonal	31 514	2 141	1 212	823·1	4 396	222	169	85·4	2 601
Omlastare	3 836	427	1 809	2 014·2	1 353	80	638	377·4	212
Tvätterskor	683	59	2 277	1 966·7	245	3	817	100·0	30
Tryckeriarbetare	1 222	141	2 222	2 563·6	194	13	353	236·4	55
Förrädsarbetare	426	57	906	1 212·8	133	14	283	297·9	47
Totalt	225 432	16 626	1 315	970·1	52 928	2 891	309	168·7	17 139
<i>D:o år 1951</i>	<i>251 089</i>	<i>16 621</i>	<i>1 564</i>	<i>1 035·2</i>	<i>55 346</i>	<i>2 881</i>	<i>325</i>	<i>169·4</i>	<i>17 056</i> <i>(17 006)</i>

¹ Exkl. rumstäderskor, väg- och platsvakter samt postbiträden.

² Riskmassa för frånvaro på grund av sjukdom exkl. oia.

³ " " " " " oia.

Anm. Uppgifterna på sid. 108—110 avse ordinarie och extra ordinarie personal i högst 37 lönegraden. Till grund för sjukstatistiken ligga för den anställda personalen utfärdade läkarintyg och av tjänstemannapersonal vid frånvaro om högst 3 dagar avlämnade sjukförklaringar. Redovisade sjukdomsfall och sjukdagar avse endast sådana fall, som avslutats under året, oavsett när sjukdomsfalllet börjat.

Vid recidiv (av reumatiska åkommor, astma o. d.) har varje sjukdomsperiod räknats såsom ett sjukdomsfall. Till sjukdom i samband med havandeskap har icke hänförts den tjänstledighet om högst 120 dagar, som jämlikt gällande avlöningsbestämmelser kan medgivas vid havandeskap.

Tab. 8. Lönestatistik

A. Avlöning till tjänstemän

Lönen till tjänstemän utgick under tiden 1 juli 1947—31 december 1950 med en förhöjning, beräknad efter 12 procent av grundlönen för månad eller, om denna månadslön översteg 1 200 kronor, av detta belopp.

För år 1951 har motsvarande förhöjning av grundlönen för månad utgjort 33 procent av de första 500 kronorna och 32 procent av överskjutande belopp till och med 1 200 kronor. Sistnämnda belopp har från och med den 1 juli 1951 höjts till 1 600 kronor.

Från och med den 1 januari 1952 ha nya grunder för avlöningstillägg till tjänstemän fastställts att gälla enligt Kungl Maj:ts kungörelse nr 65 den 14 mars 1952, bl a innebärande en lönehöjning, som jämfört med 1951 höjde då utgående avlöningstillägg för tjänstemän om ungefär 33 procent på grundlönen till omkring 55 procent.

Utöver nämnda höjningar av utgående löner genomfördes från och med den 1 juli 1952 de lönegradsupplyttningar, som föreslagits av 1949 års tjänsteförteckningskommitté och som godkänkts av riksdagen.

Därjämte har tjänstemän, vilken omedelbart före den 1 juli 1939 ägt åtnjuta barnstillägg, övergångsvis erhållit sådant tillägg med 9 kronor per månad och barn som ej fyllt 16 år.

B. Banarbetarnas löneförhållanden

Banarbetarnas anställnings- och lönevillkor ha under året varit reglerade genom den 20 oktober 1949 träffat huvudavtal angående allmänna bestämmelser, vilket varit gällande till den 16 december 1952, från vilken tidpunkt gällt nytt huvudavtal, träffat den 4 december 1952, samt genom den 14 februari 1952 träffat specialavtal.

För de olika ortsgrupperna ha under hela året följande timlöner varit gällande för grovarbetare vid arbete mot timlön:

Ortsgrupp:	1	2	3	4	5
Timlön, öre:	258	269	280	292	303

Då arbetare ej kan beredas arbete på ackord, utgår därjämte ackordskompensation med 15 öre per timme i samtliga ortsgrupper.

För särskilt yrkeskunniga arbetare ha tillägg till ovanstående löner utgått med högst 20 öre/tim i den lägre yrkesgruppen och med högst 35 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 1952 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 344 öre, vilket innebär en ökning med 63 öre i jämförelse med år 1951.

Under året voro 8 965 man (få 8 945 man) anställda. I förhållande till den totala arbetstiden utgjorde tiden för ackordsarbeten inkl. premieackord, dvs. ackordsvolymen, 35 % (få 31 %).

Arbete på förskjuten tid och övertid har förekommit i betydligt mindre omfattning än föregående år (417 525 timmar mot få 534 043).

SJ utgifter för banarbetarna tillkommande sociala förmåner, såsom semesterlön och semesterersättning, läkar- och sjukhusvård samt begravningshjälp, ha under året uppgått till i runt tal 28 öre per arbetstimme. Om härtill lägges SJ kostnader för arbetarnas pensionering, vilka kunna uppskattas till omkring 50 öre per arbetstimme, kommer man således upp till en totalkostnad för sociala förmåner av cirka 78 öre per arbetstimme.

Genomsnittliga löneinkomster under år 1952 för banarbetare

Bansektion nr	Tidlönsarbete på ordinarie tid										Me- del- tal					
	Ej yrkeskunniga					Yrkeskunniga										
	Löneinkomst, öre per timme					Löneinkomst, öre per timme										
	Ortsgrupp					Ortsgrupp										
	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
2	167	272	284	295	—	302	304	315	—	—	—	—	—	331	320	293
3	201	—	283	303	—	—	303	314	—	—	—	—	—	329	318	302
4	160	—	284	294	319	—	303	313	324	364	—	—	—	329	318	300
5	136	271	283	294	306	—	302	314	326	—	—	—	—	325	317	302
6	212	—	284	295	308	—	301	312	326	—	—	—	—	331	323	305
8	160	272	284	295	—	293	305	317	—	—	—	—	—	348	328	300
9	262	273	284	294	306	—	303	314	326	—	—	—	—	341	318	297
10	238	271	283	295	—	293	302	312	—	—	307	313	330	—	313	297
11	158	272	284	294	—	282	296	313	—	—	306	318	329	—	318	290
12	231	272	283	294	—	291	301	314	—	—	307	318	328	—	318	291
13	227	—	—	295	326	—	—	—	340	344	—	—	—	348	—	328
14	181	—	284	295	317	—	306	318	327	337	—	—	329	341	352	315
15	202	—	284	295	—	—	304	317	—	—	—	—	331	335	303	303
16	152	—	284	295	308	—	304	317	330	340	—	—	329	340	355	309
17	148	—	—	—	309	—	—	—	330	346	—	—	348	348	361	319
18	159	—	—	—	309	—	—	—	331	355	—	—	—	347	371	342
19	251	—	—	—	—	—	—	—	—	369	—	—	—	—	382	352
20	242	—	—	—	347	—	—	—	—	—	—	—	—	—	370	337
21	203	—	—	—	310	—	—	—	330	345	—	—	—	—	370	318
23	141	—	—	—	314	—	—	—	335	353	—	—	—	351	369	331
24	112	—	283	294	306	—	302	314	327	337	—	—	—	341	360	313
25	166	273	284	295	—	293	303	315	—	—	305	319	330	—	—	289
26	65	272	284	294	—	282	303	314	—	—	313	319	329	—	—	285
27	106	272	281	295	—	292	299	309	—	—	305	321	321	—	—	283
28	185	272	283	294	—	292	304	314	—	—	307	318	329	—	—	286
29	131	272	283	294	—	293	304	313	—	—	307	318	331	—	—	288
30	117	272	283	294	—	—	304	315	—	—	307	318	328	—	—	289
31	135	—	282	293	306	—	303	315	329	—	—	319	328	—	—	293
32	131	273	284	294	—	292	300	311	—	—	300	316	327	—	—	286
33	192	—	283	294	—	—	304	312	—	—	—	317	329	—	—	293
34	198	—	284	295	—	—	304	314	—	—	—	319	330	—	—	295
35	99	—	283	295	—	—	303	315	—	—	—	319	343	—	—	297
36	137	271	283	293	306	—	303	314	—	—	307	318	328	—	—	289
31	31	—	284	294	—	—	301	317	—	—	—	318	328	—	—	291
38	107	272	282	293	—	291	305	314	—	—	308	337	336	—	—	289

Genomsnittliga löneinkomster under år 1952 för banarbetare

Bansektion nr	Antal anställda arbetare i medel- tal	Premieackordsarbete på ordinarie tid															Me- del- tal
		Löneinkomst, öre per timme															
		Ej yrkeskunniga					Yrkeskunniga					Högre yrkestillägg					
		Ortsgrupp					Lägre yrkestillägg					Högre yrkestillägg					
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	1	2	3	4	5	
2	7	329	371	394	—	—	—	408	463	—	—	—	448	460	—	—	379
3	8	—	—	402	—	—	—	—	—	—	—	—	394	—	—	—	—
4	7	—	498	442	388	—	—	—	—	—	—	488	429	582	—	—	—
5	3	—	401	393	—	—	—	—	—	—	—	416	—	—	—	—	—
6	3	—	350	378	—	—	—	—	300	—	—	452	397	—	—	—	—
8	2	—	358	—	—	—	—	—	—	—	—	386	—	—	—	—	—
9	1	360	334	358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
11	20	335	354	365	—	—	—	—	—	—	—	400	—	—	—	—	351
12	0	—	—	374	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	374
13	—	—	—	—	382	390	—	—	429	—	—	—	—	—	417	—	—
14	8	—	—	358	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
15	—	—	—	—	385	—	—	—	—	—	—	—	—	454	—	—	—
16	3	—	359	368	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	421	—	422
17	16	—	—	—	381	444	—	—	—	408	—	—	—	—	—	—	389
18	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	477
19	9	—	—	—	—	443	—	—	—	—	474	—	—	—	—	—	460
20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	14	—	—	—	374	401	—	—	—	359	411	—	—	—	—	—	378
23	1	—	—	—	—	433	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	433
24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
25	1	—	388	363	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
26	11	398	407	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	421	—	—	412
27	0	—	211	—	—	—	—	—	—	—	—	370	413	—	—	—	402
28	0	—	312	—	—	—	333	346	361	—	—	—	—	—	—	—	211
29	6	281	369	398	—	—	—	569	355	—	—	—	333	—	—	—	341
30	1	323	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	459	—	—	—	412
31	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	436
32	5	310	358	—	—	—	—	356	—	—	—	341	388	—	—	—	436
33	5	—	360	370	—	—	—	449	398	—	—	—	—	—	—	—	373
34	0	—	365	392	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383
35	1	—	270	—	—	—	—	—	—	—	—	—	277	—	—	—	274
36	4	363	405	376	—	—	—	—	461	—	—	—	479	523	—	—	419
37 drs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Genomsnittliga löneinkomster under

Bansektion nr	Antal anställda arbetare i medel- tal	Övrigt ackordsarbete på									
		Löneinkomst, öre									
		Ej yrkeskunniga					Yrkes-				
							Lägre yrkestillägg				
O r t s -											
		1	2	3	4	5	1	2	3	4	5
2	76	347	392	424	—	—	357	377	413	—	—
3	166	—	378	397	—	—	—	401	426	—	—
4	65	—	373	385	414	528	—	421	395	451	495
5	123	395	404	406	465	—	—	419	391	449	—
6	85	—	379	389	401	—	—	400	388	420	—
8	122	368	394	380	—	—	—	399	386	—	—
9	107	411	365	388	365	—	—	409	380	408	—
10	89	359	378	381	—	—	420	401	413	—	—
11	64	376	389	395	—	—	370	468	371	—	—
12	49	360	372	415	—	—	398	406	385	—	—
13	42	—	—	—	445	443	—	—	—	439	441
14	99	—	—	408	441	471	—	—	377	435	482
15	144	—	396	396	—	—	—	403	411	—	—
16	82	—	392	401	397	455	—	399	393	349	513
17	79	—	—	—	434	459	—	—	—	462	471
18	44	—	—	—	—	443	—	—	—	—	462
19	75	—	—	—	—	560	—	—	—	—	493
20	54	—	—	—	—	433	—	—	—	—	474
21	65	—	—	—	446	473	—	—	—	470	431
23	45	—	—	—	426	481	—	—	—	—	—
24	178	—	371	414	426	497	—	402	391	375	508
25	77	360	386	417	—	—	415	151	474	—	—
26	92	371	352	384	—	—	420	426	420	—	—
27	58	361	378	422	—	—	365	368	400	—	—
28	31	368	395	400	—	—	411	455	527	—	—
29	107	365	387	399	—	—	—	456	397	—	—
30	26	349	382	550	—	—	—	393	577	—	—
31	65	—	389	399	422	—	—	399	401	418	—
32	27	395	384	401	—	—	—	—	—	—	—
33	95	—	409	432	—	—	—	430	446	—	—
34	107	—	400	395	—	—	—	399	424	—	—
35	101	—	399	411	—	—	—	392	—	—	—
36	93	354	374	460	372	—	—	341	452	—	—
37 drs	6	—	359	365	—	—	—	422	—	—	—
38	25	324	377	396	—	—	—	385	404	—	—
Bansektioner:											
Löneinkomst i medeltal .	—	367	385	403	438	486	396	400	404	444	491
Antal arbetare	2 763	177	938	720	347	333	2	19	17	8	13
Elektrifiering, Centrala arbetsledningen:											
Montagearbetare	2	—	395	353	—	—	—	425	368	—	—
Övriga arbetare	60	—	421	431	472	597	—	—	—	—	—
Dubbelspårsbyggnader:											
Järna—Katrineholm . . .	67	—	434	436	—	—	—	—	—	—	—
Katrineholm—Pålsboda	1	—	435	—	—	—	—	—	—	—	—
Falköping—Alingsås . . .	74	—	474	—	—	—	—	—	—	—	—
Sävsjö—Alvesta	18	423	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Alvesta—Vislanda	16	—	457	—	—	—	—	—	—	—	—
Elektrifiering och dub- belspårsbyggnader:											
Löneinkomst i medeltal .	—	423	452	427	472	597	—	425	368	—	—
Antal arbetare	238	17	163	37	6	7	—	0	1	—	—
Totalt:											
Löneinkomst i medeltal .	—	372	395	404	439	488	396	400	403	444	491
Antal arbetare	3 001	194	1 101	757	353	340	2	19	18	8	13

Lönestatistik

år 1952 för banarbetare

ordinarie tid					Medeltal	Total genom- snittlig lönein- komst, öre per tim. för tidlöns-, premieack- och övriga ack.-arbete	Arbete mot timlön utöver ordinarie arbetstid		
per timme							Procent- tillägg	Antal timmar	Genomsnitt- ligt tillägg, öre per timme
k u n n i g a									
Högre yrkestillägg									
g r u p p									
1	2	3	4	5		kr.			
—	456	428	—	—	402	329	11 007	5 578	197
—	416	426	—	—	399	347	24 153	16 151	150
—	397	443	441	469	392	330	23 278	13 390	174
—	437	410	466	—	447	371	24 027	10 405	231
—	393	392	452	—	390	330	12 770	6 500	196
—	393	416	—	—	389	339	21 875	10 566	207
—	423	409	448	—	376	320	8 255	5 201	159
—	392	404	—	—	381	320	40 277	24 620	164
364	414	500	—	—	389	321	16 776	14 453	116
440	442	428	—	—	377	306	12 873	9 444	136
—	—	—	439	486	447	346	20 744	9 704	214
—	—	400	478	530	441	362	23 893	12 057	198
—	406	416	—	—	397	343	31 186	15 789	198
—	463	393	457	434	403	344	7 952	5 580	143
—	—	—	451	449	437	362	14 094	6 936	203
—	—	—	—	462	444	365	45 018	25 900	174
—	—	—	—	533	553	400	102 508	41 059	250
—	—	—	—	519	433	355	38 097	20 084	190
—	—	—	436	—	448	351	33 029	15 287	216
—	—	—	—	—	472	367	11 830	5 912	200
—	407	439	429	527	486	419	59 520	25 311	235
388	439	423	—	—	385	320	12 181	10 625	115
428	429	—	—	—	368	338	11 664	5 951	196
372	395	419	—	—	379	317	3 859	2 283	169
—	602	556	—	—	386	301	13 645	14 269	96
—	455	414	—	—	386	333	12 102	7 482	162
—	700	449	—	—	397	310	4 659	2 864	163
—	446	438	—	—	397	327	19 064	9 311	205
454	533	438	—	—	392	306	7 350	6 530	113
—	520	570	—	—	428	338	7 593	4 270	178
—	384	453	—	—	399	331	21 994	11 112	198
—	422	455	—	—	406	352	16 645	6 019	277
444	430	478	—	—	410	339	22 657	17 274	131
—	404	413	—	—	361	302	1 586	1 057	150
—	400	409	—	—	378	306	5 556	3 497	159
409	445	430	461	524	414	341	743 717	402 471	185
1	30	83	26	49	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	362	304	8 502	4 207	202
—	—	437	—	—	448	418	15 592	6 970	224
—	502	461	—	—	440	430	355	235	151
—	—	—	—	—	435	431	—	—	—
—	540	—	—	—	474	471	—	—	—
432	—	—	—	—	423	406	2 700	2 857	95
—	—	—	—	—	457	421	1 129	785	144
432	503	460	—	—	451	414	28 278	15 054	188
0	5	2	—	—	—	—	—	—	—
413	453	430	461	524	416	344	771 995	417 525	185
1	35	85	26	49	—	—	—	—	—

Tab. 9. Förbrukning

A. Förbrukningspriser
(Medeltal av under olika

	Januari—december	
	1952	+ — mot f. å.
Stenkol, utländska	kr. pr ton	110·83 — 10·42
Loktorv	» » »	61·25 — 3·75
Slipersved	» » m ³	15·17 + 3·92
Osorterad ved, långved	» » »	23·33 + 2·08
» kastved	» » »	27·17 + 3·42
Bensin ¹ i tankvagn	kr. pr 100 l	49·17 — 0·50
» tankbil	» » »	50·17 — 0·50
» fat	» » »	56·67 —
Lättbentyl ¹ i tankvagn	» » »	51·17 + 0·50
» tankbil	» » »	51·67 + 1·00
» fat	» » »	58·17 + 1·50
Putsfotogen ²	» » »	25·67 + 3·34
Motorbrännolja i tankvagn	» » »	19·25 — 0·25
» tankbil	» » »	19·92 — 0·25
» fat	» » »	22·92 + 0·42
Eldningsolja nr 1 i tankvagn	» » »	18·83 + 1·00
» 2 » »	» » »	16·83 + 0·75
Lokolja	» » » kg	46·67 — 6·75
Vagnsolja	» » » »	42·33 — 9·67
Råler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell	kr. pr ton	568·92 + 162·25
» nya, fullängdiga, svensk tillv., andra modeller	» » »	568·92 + 162·25
» brukbara	» » »	362·08 + 135·41
Sliprar ³ , oimpregn., 2·6—2·7 m, typ 1	» » st.	20·18 + 5·53
» » 2·6—2·7 » » 2	» » »	19·18 + 5·18
» » 2·6—2·7 » » 3	» » »	18·64 — 5·14
» » 2·6—2·7 » » 4	» » »	15·18 + 2·38
» » 2·6—2·7 » tvåsågade	» » »	19·14 + 5·54
» » 2·5 »	» » »	16·33 + 3·33
» impregn., 2·6—2·7 » typ 1	» » »	23·23 + 6·03
» » 2·6—2·7 » » 2	» » »	22·23 + 5·73
» » 2·6—2·7 » » 3	» » »	21·68 + 5·78
» » 2·6—2·7 » » 4	» » »	19·14 + 4·14
» » 2·6—2·7 » tvåsågade	» » »	22·00 + 5·50
» » 2·5 »	» » »	19·33 + 3·83

¹ Inkl. i inköpskostnaden ingående skatt, 25·1 öre pr liter för oblandad bensin och 18·8 öre pr liter för i bentyl 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.

² Användes även som motorbränsle.

³ Beträffande anskaffningskostnad i medeltal pr sliper, se tab. 9 C 3 sid. 127.

och underhåll m. m.

på vissa materialier

månader tillämpade å-priser)

Januari—mars		April—juni		Juli—september		Oktober—december	
1952	+ — mot f. å.	1952	+ — mot f. å.	1952	+ — mot f. å.	1952	+ — mot f. å.
130·00	+ 30·00	113·33	— 11·67	105·00	— 25·00	95·00	— 35·00
65·00		65·00		65·00		50·00	— 15·00
16·67	+ 9·67	18·00	+ 6·00	14·00	+ 2·00	12·00	— 2·00
25·33	+ 12·33	26·00	+ 2·00	22·00	— 2·00	20·00	— 4·00
28·67	+ 11·67	30·00	+ 4·00	26·00		24·00	— 2·00
50·00	+ 2·00	50·00		49·00	— 1·67	47·67	— 2·33
51·00	+ 2·00	51·00		50·00	— 1·67	48·67	— 2·33
57·00	+ 2·00	57·00		57·00	— 0·67	55·67	— 1·33
51·00	+ 2·00	51·00		52·00	+ 0·33	50·67	— 0·33
51·00	+ 2·00	51·00		53·00	+ 1·33	51·67	+ 0·67
57·00	+ 2·00	57·00		60·00	+ 2·33	58·67	+ 1·67
24·67	+ 2·67	26·00	+ 3·33	27·00	+ 4·33	25·00	+ 3·00
19·67	+ 0·34	20·00		19·00	— 0·67	18·33	— 0·67
20·67	+ 1·34	21·00	+ 0·33	19·00	— 1·67	19·00	— 1·00
22·67	+ 0·34	23·00		23·00	+ 0·33	23·00	+ 1·00
19·00	+ 2·67	19·00	+ 1·33	19·00	+ 0·67	18·33	— 0·67
17·00	+ 2·00	17·00	+ 0·67	17·00	+ 0·33	16·33	
56·00	+ 11·00	50·67	— 4·66	40·00	— 17·33	40·00	— 16·00
52·00	+ 9·00	45·33	— 7·67	36·00	— 20·00	36·00	— 20·00
500·00	+ 140·00	540·67	+ 180·67	622·00	+ 215·33	613·00	+ 113·00
500·00	+ 140·00	540·67	+ 180·67	622·00	+ 215·33	613·00	+ 113·00
320·00	+ 140·00	345·00	+ 165·00	395·00	+ 168·33	388·33	+ 68·33
21·00	+ 6·33	20·00	+ 5·35	20·00	+ 5·35	20·00	+ 5·35
20·00	+ 6·00	19·00	+ 5·00	19·00	+ 5·00	19·00	+ 5·00
19·25	+ 5·75	18·50	+ 5·00	18·50	+ 5·00	18·50	+ 5·00
16·00	+ 3·20	15·00	+ 2·20	15·00	+ 2·20	15·00	+ 2·20
19·75	+ 6·15	19·00	+ 5·40	19·00	+ 5·40	19·00	+ 5·40
15·83	+ 2·83	16·50	+ 3·50	16·50	+ 3·50	16·50	+ 3·50
24·25	+ 7·05	23·00	+ 5·80	23·00	+ 5·80	23·00	+ 5·80
23·25	+ 6·75	22·00	+ 5·50	22·00	+ 5·50	22·00	+ 5·50
22·50	+ 6·60	21·50	+ 5·60	21·50	+ 5·60	21·50	+ 5·60
19·75	+ 4·75	19·00	+ 4·00	19·00	+ 4·00	19·00	+ 4·00
22·00	+ 5·50	22·00	+ 5·50	22·00	+ 5·50	22·00	+ 5·50
18·83	+ 3·33	19·50	+ 4·00	19·50	+ 4·00	19·50	+ 4·00

B. Totala förbrukningen under året av vissa viktigare

	Effekter	Enhet	Förbrukad mängd	+ — mot f. å.
1	Bensin.....	liter	13 274 000	+ 1 347 000
2	Bomullstrassel.....	kg	150 000	—
3	Bolidensalt (se olja, kreosot).....	»	—	— 2 800
4	Bromsblock.....	st.	503 700	+ 6 700
5	Bräder och plankor.....	kbm	18 400	+ 1 000
6	Bufferthylsor.....	st.	900	— 380
7	Buffertstämplar.....	»	4 275	— 125
8	Dragkrokar, vagns-.....	»	3 190	+ 1 080
9	Eldstadsplåtar av koppar.....	kg	67 600	— 5 400
10	Fjädrar, snäck-, för lok och vagnar.....	st.	20 140	+ 540
11	Gummirör, tryckluftbroms-.....	»	21 500	+ 2 500
12	» värmelednings-.....	»	4 560	+ 660
13	Hjulringar, lok-.....	kg	1 440 000	+ 120 000
14	» vagns-.....	»	2 023 000	+ 337 000
15	Järn och stål, valsprofiler.....	»	2 892 000	+ 411 000
16	Järnplåt.....	»	1 853 000	+ 406 000
17	Kalciumkarbid.....	»	811 500	+ 159 500
18	Kopparbult.....	»	56 000	+ 2 600
19	Lagerboxhus till vagnar.....	st.	10 000	+ 2 900
20	Lagerboxlock till vagnar.....	»	1 400	— 900
21	Lättbentyl.....	liter	908 000	— 1 880 000
22	Olja, cylinder-.....	kg	79 000	— 39 000
23	» » överhettnings-.....	»	237 000	— 18 000
24	» eldnings- nr 1.....	liter	3 452 000	+ 702 000
25	» » » 2 för lok.....	»	13 531 000	+ 1 336 000
26	» » » 2 övrig.....	»	551 000	+ 217 000
27	» fotogen-.....	»	607 000	+ 178 000
28	» kreosot-.....	kg	4 611 000	+ 1 042 000
29	» kuggväxel-.....	»	58 000	+ 4 000
30	» lin-, kokt.....	»	79 000	— 19 000
31	» lok-.....	»	529 000	— 26 000
32	» motorbränn-.....	liter	26 748 000	+ 4 459 000
33	» vagns-.....	kg	1 681 000	— 54 000
34	Presenningsväv.....	m	272 800	— 144 400
35	Råler, brukbara.....	»	339 000	+ 24 000
36	» nya.....	»	509 000	+ 67 000
37	Rälsskarvbultar.....	st.	741 000	+ 16 000
38	Rälsspik, vanlig och av privatbanemodell.....	»	1 549 000	— 79 000
39	» grov.....	»	2 414 000	+ 621 000
40	» (fjäderspik).....	»	910 000	— 74 000
41	Segelduk till tak.....	m	36 500	— 2 500
42	Skruvkoppel.....	st.	3 060	+ 840
43	Sliprar (evalverade till 2·7 m).....	»	1 326 000	— 27 000
44	Spik, ek-.....	»	119 000	— 20 000
45	» furu-.....	»	16 042 000	+ 249 000
46	Standardbabbits »S».....	kg	250 000	— 24 000
47	Stenkol, lok-, utländska.....	ton	406 400	— 70 200
48	Stål, fjäder-.....	kg	165 000	— 26 000
49	Såpa.....	»	133 000	+ 12 000
50	Torkdukar.....	st.	856 000	+ 25 000
51	Tuber, ångpanne-.....	»	11 800	+ 600
52	Underläggsplattor.....	»	993 900	—

¹ Exklusive de bolagsdrivna busslinjernas förbrukning av flytande bränslen och vissa mindre poster materialier.

och underhåll m. m.

förrådseffekter vid de olika förrådsområdena¹

H ä r a v v i d f ö r r å d s o m r å d e t i						
Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå	Åmål	
4 087 000	3 088 000	3 935 000	704 000	774 000	686 000	1
31 000	29 000	37 000	15 000	13 000	25 000	2
—	—	—	—	—	—	3
177 000	106 200	71 000	29 100	93 700	26 700	4
3 600	4 400	3 100	5 600	1 100	600	5
100	300	70	10	300	120	6
420	750	300	5	990	1 810	7
180	280	1 930	140	340	320	8
62 500	—	1 200	—	—	3 900	9
9 100	3 170	1 270	1 200	4 200	1 200	10
9 400	3 900	3 400	1 500	2 100	1 200	11
2 800	500	800	200	200	60	12
480 000	88 000	414 000	171 000	188 000	99 000	13
525 000	409 000	190 000	247 000	561 000	91 000	14
1 350 000	735 000	241 000	158 000	217 000	191 000	15
950 000	375 000	216 000	93 000	128 000	91 000	16
390 000	421 000	200	—	—	300	17
39 500	4 300	7 300	1 400	100	3 400	18
700	7 600	800	300	400	200	19
200	200	400	300	100	200	20
740 000	93 000	2 000	40 000	27 000	6 000	21
10 000	10 000	32 000	3 000	9 000	15 000	22
30 000	54 000	58 000	42 000	22 000	31 000	23
1 270 000	739 000	409 000	2 000	77 000	955 000	24
—	—	9 088 000	4 443 000	—	—	25
382 000	71 000	—	—	—	98 000	26
105 000	94 000	244 000	54 000	60 000	50 000	27
2 440 000	1 017 000	1 154 000	—	—	—	28
12 000	18 000	6 000	2 000	10 000	10 000	29
10 000	48 000	9 000	6 000	3 000	3 000	30
167 000	56 000	72 000	66 000	139 000	29 000	31
5 112 000	7 051 000	6 337 000	4 603 000	2 756 000	889 000	32
436 000	263 000	450 000	161 000	234 000	137 000	33
265 500	1 500	3 800	1 300	300	400	34
128 000	73 000	29 000	51 000	4 000	54 000	35
167 000	99 000	96 000	45 000	16 000	86 000	36
161 000	154 000	180 000	61 000	90 000	95 000	37
295 000	329 000	340 000	265 000	196 000	124 000	38
828 000	535 000	233 000	372 000	159 000	287 000	39
297 000	207 000	406 000	—	—	—	40
4 100	1 900	1 600	1 400	400	27 100	41
1 100	580	550	130	400	300	42
247 000	308 000	296 000	193 000	136 000	146 000	43
32 000	33 000	40 000	2 000	4 000	8 000	44
3 100 000	3 562 000	3 220 000	2 519 000	2 004 000	1 637 000	45
60 000	42 000	71 000	25 000	25 000	27 000	46
47 000	79 900	116 200	60 500	48 900	53 900	47
92 000	5 000	37 000	2 000	11 000	18 000	48
43 000	25 000	24 000	12 000	18 000	11 000	49
287 000	145 000	187 000	88 000	81 000	68 000	50
6 500	1 400	2 100	700	100	1 000	51
311 400	218 200	198 000	28 500	65 800	172 000	52

C 1. Upptagna och nedlagda

Distrikt	I spår vid årets början			U p p t a g n a				Summa
				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavstånd		
	Oömpregnade	Impregnade	Summa	Oömpregnade	Impregnade	Oömpregnade	Impregnade	
	A n t a l							
	<i>H u v u d -</i>							
I	1 295 858	1 251 311	2 547 169	73 717	10 546	10 936	4 561	99 760
II	1 998 313	1 435 759	3 434 072	107 491	36 428	145	1 533	145 597
III	1 228 853	2 122 463	3 351 316	82 099	23 429	—	—	105 528
IV	3 116 047	393 492	3 509 539	93 434	55	4 821	—	98 310
V	3 003 989	478	3 004 467	89 419	—	—	—	89 419
VI	2 167 470	1 411 823	3 579 293	147 806	18 975	1 426	285	168 492
VII	1 560 344	637 400	2 197 744	100 968	9 843	2 417	129	113 357
VIII	1 145 484	463 259	1 608 743	84 435	11 749	2 337	—	98 521
Summa	15 516 358	7 715 985	23 232 343	779 369	111 025	22 082	6 508	918 984
Härav smalsp.	3 257 575	646 933	3 904 508	203 030	4 577	2 895	—	210 502
	<i>S i d o -</i>							
I	620 527	464 157	1 084 684	29 536	8 686	3 227	293	41 742
II	733 016	401 042	1 134 058	32 663	7 414	23 971	1 473	65 521
III	500 286	692 558	1 192 844	29 272	9 545	794	537	40 148
IV	774 685	44 267	818 952	15 020	4	1 403	—	16 427
V	662 751	409	663 160	17 223	—	2 325	—	19 548
VI	520 356	250 077	770 433	28 967	3 365	2 860	406	35 598
VII	628 091	143 303	771 394	23 739	899	4 010	62	28 710
VIII	322 417	88 719	411 136	15 384	477	7 265	—	23 126
Summa	4 762 129	2 084 532	6 846 661	191 804	30 390	45 855	2 771	270 820
Härav smalsp.	764 830	67 182	832 012	38 831	366	33 093	131	72 421
Summa i huvud- o. sidospår	20 278 487	9 800 517	30 079 004	971 173	141 415	67 937	9 279	1 189 804
Härav smalsp.	4 022 405	714 115	4 736 520	241 861	4 943	35 988	131	282 923

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

Distrikt	Övertagna med EJ den 1/7 1952	Överflyttningar mellan distrikten		Överflyttningar mellan huvud- och sidospår		Kontrollräkning		Total förändring under år 1952	
	Oömpr.	Oömpr.	Impr.	Oömpr.	Impr.	Oömpr.	Impr.	Oömpr.	Impr.
	A n t a l								
	<i>H u v u d s p å r</i>								
I	+ 65 896	—	—	+ 338	+ 1 014	—	—	+ 66 234	+ 1 014
II	—	—	—	—	+ 614	—	—	—	+ 614
III	—	—	—	—	—	—	+ 1 424	—	+ 1 424
IV	—	- 4 993	- 2 490	—	—	+ 8 154	- 2 916	+ 3 161	- 5 406
VII	—	+ 4 993	+ 2 490	—	—	+ 13 226	- 14 407	+ 18 219	- 11 917
VIII	—	—	—	- 510	—	—	—	- 510	—

och underhåll m. m.

sliprar under år 1952

N e d l a g d a						I spår vid årets slut ¹			
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa			
Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade		Oimpregnerade	Impregnerade	Summa
A n t a l									
<i>s p å r</i>									
15 510	68 753	—	1 415	—	—	85 678	1 292 949	1 307 386	2 600 335
15 135	125 600	—	3 751	—	37 069	181 555	1 905 812	1 564 832	3 470 644
9 204	96 324	—	941	—	21 589	128 058	1 155 958	2 219 312	3 375 270
52 569	40 920	6	—	—	104	93 599	3 073 528	429 055	3 502 583
79 083	10 336	2 554	—	—	—	91 973	2 996 207	10 814	3 007 021
41 883	124 898	—	697	—	920	168 398	2 060 121	1 519 078	3 579 199
3 391	107 420	—	4 516	—	569	115 896	1 478 569	728 016	2 206 585
15 970	80 214	—	1 324	—	—	97 508	1 074 172	533 048	1 607 220
232 745	654 465	2 560	12 644	—	60 251	962 665	15 037 316	8 311 541	23 348 857
69 811	137 796	—	—	—	—	207 607	3 186 847	780 152	3 966 999
<i>t p å r</i>									
4 935	33 186	—	83	1 813	9 914	49 931	629 426	497 347	1 126 773
8 609	31 468	—	298	283	7 802	48 460	685 274	431 109	1 116 383
1 671	37 146	—	1 976	1 241	15 891	57 925	472 838	737 489	1 210 327
9 714	5 310	—	—	2 447	4 723	22 194	767 965	54 096	822 061
16 729	522	—	—	4 907	1 137	23 295	664 839	2 068	666 907
10 208	22 124	—	14	1 911	7 180	41 437	500 560	275 712	776 272
4 195	19 885	—	—	1 788	7 249	33 117	613 042	166 781	779 823
3 065	12 796	—	—	389	569	16 819	303 732	101 607	405 339
59 126	162 437	—	2 371	14 779	54 465	293 178	4 637 676	2 266 209	6 903 885
18 198	20 999	—	—	795	841	40 833	747 661	88 525	836 186
291 871	816 902	2 560	15 015	14 779	114 716	1 255 843	19 674 992	10 577 750	30 252 742
88 009	158 795	—	—	795	841	248 440	3 934 508	868 677	4 803 185

Fortsättning till not 1 på föregående sida.

Distrikt	Övertagna med E.J den 1/7 1952	Överflyttningar mellan distrikten		Överflyttningar mellan huvud- och sidospår		Kontrollräkning		Försålt	Total förändring under år 1952	
	Oimpr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Impr.	Oimpr.	Oimpr.	Impr.
A n t a l										

<i>S i d o s p å r</i>										
I	+ 35 252	—	—	— 338	— 1 014	—	—	—	+ 34 914	— 1 014
II	—	—	—	—	— 614	—	—	—	—	— 614
III	—	—	—	—	—	+ 270	—	— 564	— 294	—
IV	—	— 1 673	— 122	—	—	— 785	— 78	—	— 2 458	— 200
VI	—	—	—	—	—	— 88	+ 88	—	— 88	+ 88
VII	—	+ 1 673	+ 122	—	—	+ 5 044	— 2 817	—	+ 6 717	— 2 695
VIII	—	—	—	+ 510	—	—	—	—	+ 510	—

Tab. 9 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

C 2. Sliprars livslängd

Av nedanstående tabell framgår, huru lång tid de *impregnerade* sliprar, vilka upptagits under åren 1937—1952, varit nedlagda i spår.

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							
	kreosotolja		kresolkalcium		kreosotolja		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
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
1949.....	122 874	23·59	10 124	26·64	27 702	22·99	3 023	26·99
1950.....	125 972	22·93	10 092	28·43	31 985	24·82	5 633	21·77
1951.....	106 730	22·67	5 692	32·77	28 660	22·68	4 589	26·40
1952.....	100 692	23·00	4 634	33·02	22 432	23·10	1 292	27·70

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

Tab. 9 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

C 3. Inköpta sliprar, antal och kostnader under år 1952

Distrikt	Antal inköpta	Kostnad		Antal inköpta	Kostnad		Antal inköpta	Kostnad	
		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper
	St.	Kr.	St.	Kr.	St.	Kr.	St.	Kr.	
	Sliprar av 2·5 m längd			Sliprar av 2·6 och 2·7 m längd			Summa		
I	11 745	194 351	16·55	429 271	8 577 070	19·98	441 016	8 771 421	19·88
II	15 682	252 462	16·10	508 122	10 221 034	20·12	523 804	10 473 496	19·99
III	28 048	455 898	16·25	541 248	11 346 529	20·96	569 296	11 802 427	20·73
IV	38 800	610 786	15·74	248 967	4 850 382	19·48	287 767	5 461 168	18·97
V	25 960	439 493	16·93	292 020	6 043 731	20·70	317 980	6 483 224	20·38
VII	887	13 491	15·21	23 268	443 848	19·08	24 155	457 339	18·93
Summa	121 122	1 966 481	16·23	2 042 896	41 482 594	20·30	2 164 018	43 449 075	20·08
	Sliprar av 2·1 m längd			Sliprar av 2·0 m längd			Sliprar av 1·8 m längd		
I	25 468	287 988	11·31	69 310	738 080	10·65	22 348	212 929	9·53
II	44 508	498 948	11·21	138 530	1 568 426	11·32	23 209	228 392	9·84
III	62 669	701 444	11·20	104 116	1 146 470	11·01	50 026	488 962	9·77
IV	5 458	59 042	10·82	17 042	191 826	11·26	3 304	28 636	8·67
V	910	9 724	10·69	9 719	99 581	10·25	12 855	125 620	9·77
VII	311	3 517	11·31	470	5 205	11·08	319	2 907	9·11
Summa	139 324	1 560 663	11·20	339 187	3 749 588	11·05	112 061	1 087 446	9·70

Anm. Sliprar för VI och VIII distrikten ingå i uppgifterna för II och III resp. I 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.

Anm. till tab. 9 D1 och 9 E

I dessa tabeller upptagna underhållskostnader innefatta direkta avlönings- och materialkostnader vid såväl huvud- som driftverkstäder (tjk. 73-77 och konto 7899), gemensamma verkstadsomkostnader (vid hvst tjk. 72 och dvst tjk. 48) samt andel av underhållskostnader för verkstadsbyggnader (konto 35, 3646). Avsättning till värdeminskningsskonto ingår beträffande huvudverkstäder men ej vad beträffar driftverkstäder.

Varken kostnader för personalens pensionering eller någon beräknad räntekostnad för objekt, för vilka avsättning till värdeminskningsskonto verkställas, ingå.

Tab. 9 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

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

Fordonsslåg		Medel- antal fordon i tjänst	Kostnader				
littera- gruppnr (= art- kontonr)	littera		Totala, tusental kr.		Per 100 fordonskm, kr.		Underhåll pr 1 000 brutto- tonkm i tåg- tjänst, kr. ² 10 × k. 7 k. 28 s. 65
			Smörj- medel ²	Underhåll	Smörj- medel 100 × k. 4 k. 21 s. 65	Underhåll 100 × k. 5 k. 20 s. 65	
1	2	3	4	5	6	7	8
Elektrolok							
69	Bg, Bs.....	10·0	4·2	282·7	0·39	25·90	1·07
75	Bk.....	21·0	7·4	754·0	0·34	33·35	0·52
76	Da.....	4·0	0·8	41·8	0·22	11·20	0·49
51, 55, 58	Df, Dg, Dg2, Dk, Dk2, Dr2, Ds	332·0	367·4	10 588·2	0·77	21·97	0·59
65	F.....	24·0	0·9	1 227·2	0·02	19·97	0·46
64	Ha, Hb.....	60·0	6·9	916·7	0·18	22·23	1·49
70	Hc.....	12·0	1·1	239·5	0·09	18·57	0·87
71	Hd.....	4·0	0·8	123·8	0·29	41·79	2·04
74	Hg, Hg2.....	65·0	4·9	1 611·7	0·08	24·71	0·94
73	M.....	17·0	3·4	2 032·3	0·11	67·78	0·96
52	Oa, b ⁴	14·0	31·1	814·8	3·49	85·12	0·65
53	Oc.....	1·0	0·2	12·5	0·70	28·40	·
54	Od.....	10·0	14·7	479·1	2·67	74·69	2·60
68	Of, Of2 ⁴	21·0	64·7	1 493·1	3·46	78·02	0·56
56	Pa.....	2·0	1·6	51·2	1·65	52·13	12·48
57	Pb.....	4·0	4·2	103·0	1·20	28·97	2·35
59	Ua.....	3·0	1·4	33·2	1·33	18·84	·
60	Ub ⁵	92·0	32·7	1 286·8	1·00	24·82	0·93
62	Uc.....	1·0	0·2	5·8	0·74	16·65	·
66	Öa.....	2·0	0·0	17·1	0·14	69·93	·
61	Öb.....	8·0	0·2	20·6	0·31	16·61	4·98
63	Öc.....	12·0	0·9	267·8	0·63	114·51	10·95
72	Öd.....	24·0	0·7	454·5	0·16	62·38	6·84
Summa elektrolok		743·0	550·4	22 857·4	0·69	27·27	0·67
Elektromotorvagnar							
01	Xa 1, 3, 4, Xoa2, XFa1 ..	6·0	0·3	89·4	0·09	32·38	9·59
07	Xoa3.....	6·0	0·6	114·2	0·12	25·45	3·72
02	Xoa4.....	11·0	0·5	309·1	0·04	24·59	3·95
03	Xoa5.....	6·0	0·1	604·6	0·01	54·93	5·23
05	Xoa7.....	26·0	2·2	480·7	0·07	16·31	2·67
06	Xoa8.....	2·0	0·1	287·8	0·03	71·12	5·19
S:a normalspår		57·0	3·8	1 885·8	0·06	29·31	4·00
09	Xa1p, Xoa1p, XFa1p ..	5·0	0·4	202·6	0·15	66·87	14·19
S:a smalspår 0·891 m		5·0	0·4	202·6	0·15	66·87	14·19
Summa el-motv.		62·0	4·2	2 088·4	0·06	31·00	4·30
Elektrorälsbussar							
99	Yoa1p (smalspår 0·891 m)	2·0	0·0	110·9	0·01	88·79	64·70
95	Asea, provkörning (normal- spår).....	1·0	0·2	·	0·29	·	·

¹ Uppgifter rörande elektrolokens och elektromotorvagnarnas energiförbrukning per loktyp saknas. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 134—135. — 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 och rälsbussar är så stor del, som svarar mot 1 axel, räknad som tonkm av lok. — ⁴ Se not 2 sid. 64. — ⁵ Härav 2·0 tillhörande TGOJ.

Anm. Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 128.

Tab. 9 D 1 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel.

Fordonsslag		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning							Per 100 lokkm kg 100xk.8 k.21 s.67	Per 1000 bruttoton- km i tåg- tjänst kg ² 10 x k.9 k.28 sid.67
littera- grupp- nr (= art- konto- nr)	littera		Ut- ländska stenkol	Bri- ketter	Lok- torv	Eld- nings- olja	S:a efter evalv. till utl. kol ¹	Per 100 lokkm	Per 1000 bruttoton- km i tåg- tjänst kg ² 10 x k.9		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10		
Ånglok											
01	A, A2.....	6.5	3 925	—	—	—	3 925	1 499	95		
02	A3, 5-8.....	41.1	25 807	—	11	—	25 812	1 443	94		
04	B.....	93.8	48 035	13	11	7 725	59 796	1 639	67		
05	B3.....	—	—	—	—	—	—	—	—		
06	B4.....	0.3	56	—	—	—	56	1 817	51		
07	C.....	—	—	—	—	—	—	—	—		
08	C3, 7-10.....	4.7	651	—	28	—	665	1 337	219		
09	E, E2.....	127.2	61 075	—	679	—	61 414	1 627	68		
10	E3-9, 11.....	50.7	25 109	87	1 223	—	25 808	1 758	58		
11	E10.....	10.0	4 088	—	—	3 710	9 726	1 730	69		
12	G2, 4-10.....	38.5	17 783	—	—	—	17 783	2 215	53		
14	J.....	45.5	19 305	—	7	—	19 309	1 230	114		
16	KA.....	19.5	3 264	61	8	—	3 330	1 917	99		
17	K2-4.....	62.0	10 531	235	6 334	—	13 934	2 149	209		
18	KA2-4, 6-8.....	3.0	408	—	—	—	408	1 572	195		
19	K5, 7, 9, 20, 24-26..	11.3	2 418	—	268	—	2 552	1 283	140		
21	L.....	35.4	18 145	—	329	—	18 309	1 178	119		
22	L 4-7, 11, 12, 14-16, 18, 21, 23-31....	48.3	18 557	—	269	82	18 816	1 284	96		
25	N.....	41.3	11 999	946	965	—	13 427	2 445	150		
26	N2, 4-7.....	10.0	4 597	—	—	—	4 597	1 955	47		
27	N3.....	2.0	901	—	—	—	901	1 764	84		
29	Q.....	—	—	—	—	—	—	—	—		
31	R.....	2.5	1 362	—	—	—	1 362	2 102	50		
32	S1.....	3.6	1 916	—	3	—	1 917	890	53		
33	S2.....	5.0	3 621	—	—	—	3 621	1 272	117		
34	S, S5, 7.....	67.8	30 808	—	6	—	30 811	1 332	110		
35	S3, 6, 8-15.....	35.9	14 107	38	162	—	14 226	1 360	125		
37	T, T2.....	1.0	114	—	—	—	114	2 446	109		
38	W, W2.....	6.7	1 774	—	—	—	1 774	1 144	141		
	S:a normalspår	773.6	330 356	1 380	10 303	11 517	354 393	1 547	81		
40	Bp, B2p-4p, C2p, G2p, L8p, 12p, 14p- 19p.....	37.8	12 146	—	—	—	12 146	883	91		
41	Kp, K2p-5p, Np, 2p- 7p, S2p-20p, 22p- 24p, 26p, 27p, Wp, W2p-5p.....	79.7	14 472	—	86	—	14 515	984	97		
42	Gp.....	11.0	6 611	—	—	—	6 611	1 318	74		
	S:a 0 ⁸⁰¹ m.....	128.5	33 229	—	86	—	33 272	992	89		
43	Gt.....	5.0	1 866	—	619	—	2 175	1 288	85		
44	G2t, L2t, 3t.....	8.0	3 631	—	986	—	4 124	1 169	102		
45	Kt, K2t, 3t, St, S2t- 11t, Wt, W2t-6t, 8t S:a 1 ⁰⁶⁷ m.....	32.8	8 704	—	297	—	8 852	878	96		
	S:a 1 ⁰⁶⁷ m.....	45.8	14 201	—	1 902	—	15 151	990	96		
39	f. d. KURJ (1 ⁰⁶³ m)	2.4	416	—	—	—	416	970	68		
	S:a smalspår	176.7	47 846	—	1 988	—	48 839	992	91		
	Summa SJ ånglok	950.3	378 202	1 380	12 291	11 517	406 482	1 460	83		
48	Från SRJ inlån.	1.3	563	—	—	—	563	919	127		
49	» TGOJ »	1.0	377	—	—	—	377	2 558	154		

¹ Loktorv, eldningsolja och ved (slipers- 25 743, osort. 2 463 m³) evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0.50, 1.52, 0.11, 0.17. —
² Bränslemängder och bränslekostnader inkludera mängder och kostnader, som hänföra sig till växlings-tjänst, ehuru bruttotonkm svarande mot dylik tjänst icke beräknats. —
³ Beräknade efter den förbrukade

smörjmedel och underhåll med fördelning på olika dragkraftstyper

K o s t n a d e r								Fordonslag, littera
Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tågtjänst, kr. ²		
Bränsle ³	Smörj- medel ³	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll	
			100 × k.11 k.21 sid. 67	100 × k.12 k.21 sid. 67	100 × k.13 k.20 sid. 67	10 × k.14 k.28 sid. 67	10 × k.16 k.28 sid. 67	
11	12	13	14	15	16	17	18	19
								Ånglok
436.6	4.8	278.7	166.76	1.82	104.72	10.58	6.64	A, A2
2 866.1	25.5	1 429.7	160.26	1.43	80.45	10.39	5.22	A3, 5—8
6 830.1	52.4	3 045.5	187.23	1.44	81.17	7.60	3.30	B
—	—	2.3	—	—	—	—	—	B3
7.3	0.1	6.2	236.17	1.98	162.25	6.67	4.58	B4
—	—	0.7	—	—	—	—	—	C
75.7	0.9	81.1	152.26	1.82	148.42	24.94	24.32	C3, 7—10
6 839.2	68.5	3 230.5	181.14	1.81	76.86	7.63	3.24	E, E 2
2 886.4	26.6	1 475.7	196.56	1.81	85.13	6.49	2.81	E3—9, 11
1 183.3	12.1	302.5	210.45	2.16	51.28	8.39	2.04	E10
1 990.1	16.8	1 168.5	247.91	2.09	124.64	5.88	2.96	G2, 4—10
2 139.6	27.8	954.7	136.32	1.77	57.07	12.68	5.31	J
378.8	2.6	391.4	218.10	1.52	125.46	11.30	6.50	KA
1 593.8	13.5	887.9	245.79	2.08	69.64	23.89	6.77	K2—4
47.3	0.5	14.0	182.13	1.83	28.77	22.58	3.57	KA2—4, 6—8
284.2	2.7	149.6	142.91	1.35	54.66	15.59	5.96	K5, 7 m. fl.
2 054.8	23.5	915.3	132.17	1.51	57.31	13.31	5.77	L
2 116.9	25.9	1 039.1	144.49	1.77	66.53	10.76	4.95	L 4 m. fl.
1 525.5	11.9	787.7	277.79	2.16	72.00	16.99	4.40	N
514.6	6.0	267.5	218.88	2.55	81.83	5.28	1.98	N2, 4—7
100.2	1.7	13.5	196.22	3.40	23.35	9.39	1.12	N3
—	—	—	—	—	—	—	—	Q
145.2	1.9	52.0	224.12	2.98	76.91	5.32	1.83	R
187.8	2.2	23.8	87.10	1.00	10.77	5.20	0.64	S1
404.8	3.4	101.5	142.19	1.20	34.60	13.04	3.17	S2
3 400.0	36.6	1 552.1	146.94	1.58	60.85	12.15	5.03	S, S5, 7
1 577.7	15.9	576.2	150.86	1.52	50.85	13.81	4.66	S3, 6, 8—15
13.5	0.2	17.5	289.55	3.20	232.54	12.89	10.35	T, T2
196.0	2.3	66.6	126.44	1.49	39.00	15.62	4.82	W, W2
39 795.7	386.3	18 831.8	173.66	1.69	72.48	9.06	3.78	S:a normalsp.
1 351.2	18.3	1 264.3	98.17	1.33	87.03	10.07	8.93	Bp, B2p—4p, C2pm.fl.
1 619.3	26.2	1 419.5	109.81	1.78	81.15	10.86	8.02	Kp, K2p—5p, Np m.fl.
741.4	9.8	367.6	147.84	1.95	68.74	8.30	3.86	Gp
3 711.9	54.3	3 051.4	110.72	1.62	81.66	9.91	7.31	S:a 0 ⁵⁹¹ m
246.4	2.0	126.1	145.82	1.16	68.44	9.60	4.50	Gt
458.5	3.6	188.0	129.95	1.03	50.18	11.33	4.38	G2t, L2t, 3t
985.2	11.0	651.4	97.74	1.10	59.62	10.66	6.50	Kt, K2t, 3t m. fl.
1 690.1	16.6	965.5	110.48	1.09	58.46	10.66	5.64	S:a 1 ⁰⁰⁷ m
41.6	0.8	28.8	96.99	1.81	51.63	6.78	3.61	S:a 1 ⁰⁰³ m
5 443.6	71.7	4 045.7	110.53	1.46	74.32	10.11	6.80	S:a smalsp.
45 239.3	458.0	22 877.5	162.49	1.65	72.80	9.22	4.13	Summa
61.3	1.6	111.2	100.22	2.55	179.46	13.90	24.89	SRJ inlån.
41.1	0.4	22.5	278.39	2.79	83.45	16.75	5.02	TGOJ

mängden av bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ⁴ Härav 28 206 m³ ved (huvudsakligen använd för elduggöring å lok); kostnad cirka 455 tkr. Fördelning på loktyper ej uppgiven.

Anm. Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 128.

Tab. 9 D 1 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel,

Fordonsslag		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning		
littera- gruppnr (= art- kontonr)	littera		Motor- bränn- olja	Etyl- bensin	Bentyl
			tusental liter		
1	2	3	4	5	6
Förbränningsmotorvagnar					
11	X1, Xo4, 5, XF1	8·7	362·8	0·2	—
12	Xo6	3·0	—	206·0	5·8
	S:a normalspår	11·7	362·8	206·2	5·8
13	X1p, 2p, XG1p	3·0	—	74·3	—
14	Xo2p-6p, XFop	8·6	287·1	—	—
	S:a smalspår (0·891 m)	11·6	287·1	74·3	—
	Summa SJ förbr.-motv.	23·3	649·9	280·5	5·8
Rälsbussar					
21	YCo4	4·0	138·4	—	—
31	Y, YTi	56·6	0·4	651·0	26·2
32	Yo, Yo1, Yo1s	179·6	4 316·8	1 819·1	21·8
37	Yo2, 3	9·2	309·6	0·4	—
	S:a normalspår	249·4	4 765·2	2 470·5	48·0
26	YCo4p	14·0	270·4	1·8	—
27	YCo5p	1·5	49·8	—	—
33	Yp, YGp	4·8	—	65·0	—
34	Yop, Yo1p	78·7	949·7	1 435·5	1·0
38	Yo2p, 3p	7·0	207·8	—	—
	S:a smalspår (0·891 m)	106·0	1 477·7	1 502·3	1·0
29	YCo4t	14·0	317·8	0·1	—
35	Yt	—	—	—	—
36	Yot, Yo1t	12·9	220·9	63·1	—
	S:a smalspår (1·067 m)	26·9	538·7	63·2	—
	S:a smalspår	132·9	2 016·4	1 565·5	1·0
	Summa SJ rälsbussar	382·3	6 781·6	4 036·0	49·0
39	Från TGOJ inlånade Yo	2·9	10·8	41·2	—
Lokomotorer					
61	Z	43·3	2·9	129·8	25·9
62	Z2, 3	30·9	8·8	264·1	14·7
63	Z4	101·0	501·9	1 126·6	241·3
64	Z5	15·0	18·7	179·7	37·6
65	Z6	11·8	231·7	193·0	—
	S:a normalspår	202·0	764·0	1 893·2	319·5
66	Zp	9·3	—	34·4	—
67	Z2p, Z4p	22·8	307·5	43·8	—
	S:a smalspår (0·891 m)	32·1	307·5	78·2	—
68	Zt, Z4t smalspår (1·067 m)	11·6	105·5	24·8	5·4
	S:a smalspår	43·7	413·0	103·0	5·4
	Summa SJ lokomotorer	245·7	1 177·0	1 996·2	324·9
Motorlok					
81	Ä1	1·0	—	—	—
82	Ä2	1·0	62·5	—	—
85	V3	14·1	817·6	—	—
	Summa SJ motorlok	16·1	880·1	—	—
Diesel-ellok					
83	V1	2·0	70·8	—	—

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 fordonsskm, kr.			Per 1000 bruttoton- km i tåg tjänst, kr.			
Bränsle ¹	Smörj- medel ¹	Underhåll	Bränsle	Smörj- medel	Underhåll	Bränsle	Underhåll		
			100 × k.7	100 × k.8	100 × k.9	10 × k. 10	10 × k. 12		
7	8	9	k.21 s. 69	k.21 s. 69	k.20 s. 69	k.28 s. 69	k.28 s. 69	15	
Förbr.-motv.									
70·1	8·2	322·2	13·73	1·60	63·63	3·02	14·02	XI, Xo4, 5, XF1	
51·3	3·1	86·9	26·21	1·57	43·74	9·16	15·28	Xo6	
121·4	11·3	409·1	17·19	1·60	58·02	4·21	14·21	S:a normalspår	
17·8	1·3	32·4	17·21	1·27	31·42	6·59	12·04	X1p, 2p, XG1p	
55·0	7·3	456·3	11·41	1·52	94·53	3·64	30·19	Xo2p-6p, XFop	
72·8	8·6	488·7	12·43	1·48	83·41	4·09	27·43	S:a smalsp. (0·891 m)	
194·2	19·9	897·8	15·03	1·54	69·54	4·17	19·28	Summa	
Rälsbussar									
26·6	1·8	84·0	5·30	0·37	16·74	5·28	16·68	YCo4	
165·8	7·5	634·7	10·12	0·46	38·99	11·97	46·12	Y, YTi	
1 275·4	82·9	7 126·1	7·72	0·50	43·34	6·91	38·76	Yo, Yo1, Yo1s	
59·4	6·1	337·7	10·21	1·04	58·40	5·15	29·42	Yo2, 3	
1 527·2	98·3	8 182·5	7·94	0·51	42·73	7·10	38·21	Normalspår	
52·4	7·4	493·9	6·09	0·86	58·12	2·97	28·38	YCo4p	
9·2	0·8	14·5	5·72	0·48	9·08	3·76	5·96	YCo5p	
15·6	1·1	50·4	8·98	0·61	29·57	8·43	27·76	Yp, YGp	
530·4	30·0	2 793·9	9·38	0·53	49·51	7·68	40·55	Yop, Yo1p	
40·0	4·7	265·6	9·21	1·09	61·40	5·29	35·26	Yo2p, 3p	
647·6	44·0	3 618·3	8·89	0·60	49·87	6·57	36·86	Smalspår (0·891 m)	
61·1	11·9	586·1	6·82	1·33	66·24	3·02	29·29	YCo4t	
—	—	0·0	—	—	—	—	—	Yt	
57·5	5·7	412·8	6·97	0·69	50·29	5·52	39·80	Yot, Yo1t	
118·6	17·6	998·9	6·90	1·02	58·57	3·87	32·88	Smalspår (1·067 m)	
766·2	61·6	4 617·2	8·51	0·68	51·53	5·93	35·91	Smalspår	
2 293·4	159·9	12 799·7	8·12	0·57	45·53	6·66	37·36	Summa	
12·2	0·3	86·0	7·54	0·18	53·66	7·85	55·91	TGOJ inlän.	
Per tjänstgöringstimme²									
			1000×k.7	1000×k.8	1000×k.9				
			k.21 s. 71	k.21 s. 71	k.20 s. 71				
40·1	2·6	161·6	0·91	0·06	3·66	·	·	Lokomotorer	
70·0	4·2	148·0	1·48	0·09	3·14	·	·	Z	
447·2	29·2	992·2	1·83	0·12	4·10	·	·	Z2, 3	
59·3	2·8	168·1	1·67	0·08	4·73	·	·	Z4	
91·0	7·8	168·5	2·57	0·22	4·98	·	·	Z5	
707·6	46·6	1 638·4	1·74	0·12	4·07	·	·	Z6	
8·4	0·7	35·4	0·85	0·07	3·59	·	·	S:a normalspår	
69·2	6·8	153·5	0·97	0·10	2·25	·	·	Zp	
77·6	7·5	188·9	0·96	0·09	2·42	·	·	Z2p, Z4p	
27·8	3·9	67·5	0·80	0·11	1·96	·	·	S:a smalspår (0·891 m)	
105·4	11·4	256·4	0·91	0·10	2·28	·	·	Zt, Z4t (1·067 m)	
813·0	58·0	1 894·8	1·56	0·11	3·68	·	·	S:a smalspår	
Motorlok									
—	—	5·9	—	—	·	·	·	Summa	
12·1	2·7	17·2	3·91	0·88	5·55	·	·	Å1	
154·2	46·5	174·9	3·04	0·92	3·45	·	·	Å2	
166·3	49·2	198·0	3·09	0·91	3·68	·	·	V3	
Diesel-ellok									
13·9	0·6	45·7	2·24	0·09	7·33	·	·	Summa	
VI									

enär dessa dragkraftstyper huvudsakligen utföra växlingstjänst.

Anm. Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 128.

D 2. Elektrisk

Förbrukningsändamål resp. kostnadens art	Leverans till SJ utom			
	Statens Vattenfalls- verk		Sydsvenska Kraft AB	
	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.
	<i>Energiförbrukning</i>			
Levererad totalmängd	922·5	+ 3·5	207·7	— 0·6
Häruv använd för:				
tåg-tjänsten				
inkl. förluster	872·2	— 1·3	195·8	— 1·5
exkl. förluster	726·3	+ 3·4	162·7	— 1·1
varav				
försålt till NKIJ och TGOJ	2·8	— 0·1	—	—
förbrukat av SJ	723·5	+ 3·5	162·7	— 1·1
varav				
för stationär tåguppvärmning	30·6	+ 3·8	6·7	+ 0·8
omformad för belysning och kraft vid Svartön	—	—	—	—
belysning å bangårdar m. m.	43·5	+ 3·9	9·8	+ 0·9
drift av vissa verkstäder	6·8	+ 0·9	2·1	—
uppvärmning av vissa lokaler vid malm-banan	—	—	—	—
Förbrukning per lokkm ²				
år 1952, kWh .....	.	.	.	.
1951, " .....	.	.	.	.
1950, " .....	.	.	.	.
1949, " .....	.	.	.	.
1948, " .....	.	.	.	.
	<i>Energikostnad</i>			
Fast avgift (exkl. elskatt)	1 020·7	+ 77·0	475·1	+ 7·3
Rörlig " (" ")	22 933·3	+ 1 698·8	3 645·2	— 7·0
Summa	23 954·0	+ 1 775·8	4 120·3	+ 0·3
Elskatt	1 203·0	+ 108·0	203·6	+ 1·3
	<i>Medelkostnad</i>			
Fast avgift	0·111	+ 0·008	0·229	+ 0·005
Rörlig "	2·486	+ 0·176	1·755	+ 0·001
Summa	2·597	+ 0·184	1·984	+ 0·006

¹ Av andra leverantörer (kommunala elektricitetsverk m. fl.) till vissa verkstäder och reparationsplatser vid SJ ävensom för belysningsändamål m. m. till driftplatser vid ej elektrifierade bandelar levererade mängder elektrisk energi, vilka ej finnas medtagna här, kunna för år 1952 uppskattningsvis beräknas ha uppgått till ca 2 % av den i tabellen angivna totalförbrukningen.

² Beräknad på grundval av ovan angiven förbrukning för tåg-tjänst, inklusive förluster men exklusive försåld energimängd, samt antal lokkilometer för elektrolok, elektromotorvagnar och elektrorålsbussar enligt uppgift å sid. 65 och 67, kol. 21.

och underhåll m. m.

energi

malmbanan från						Leverans till malmbanan från Statens Vattenfallsverk				Totalsumma ¹	
Stora Kopparbergs Bergslag AB		Motala Ströms Kraft AB		Summa		Till transformatorstationerna	Till omformstationerna	Summa		År 1952	+ — mot f. å.
År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.		

i miljoner kWh

35·2	—	1·2	1·3	—	0·1	1 166·7	+	1·6	71·6	63·1	134·7	+	10·1	1 301·4	+	11·7
35·2	—	1·2	1·3	—	0·1	1 104·5	—	4·1	56·7	58·6	115·3	+	7·6	1 219·8	+	3·5
29·8	—	1·2	1·3	—	0·1	920·1	+	1·0	50·4	49·9	100·3	+	5·4	1 020·4	+	6·4
—	—	—	—	—	—	2·8	—	0·1	—	—	—	—	—	2·8	—	0·1
29·8	—	1·2	1·3	—	0·1	917·3	+	1·1	50·4	49·9	100·3	+	5·4	1 017·6	+	6·5
0·2	+	0·2	—	—	—	37·5	+	4·8	—	4·5	4·5	+	1·3	42·0	+	6·1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0·1	0·1	—	0·5	0·1	—	0·5
—	—	—	—	—	—	53·3	+	4·8	3·9	4·5	8·4	+	1·3	61·7	+	6·1
—	—	—	—	—	—	8·9	+	0·9	4·2	—	4·2	+	0·7	13·1	+	1·6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	6·8	—	6·8	+	0·5	6·8	+	0·5
.	.	.	.	.	.	13·9	+	0·2	.	.	19·3	+	0·1	14·3	+	0·2
.	.	.	.	.	.	13·7	+	0·1	.	.	19·2	—	0·9	14·1	+	0·1
.	.	.	.	.	.	13·6	+	0·2	.	.	20·1	+	0·2	14·0	+	0·2
.	.	.	.	.	.	13·4	—	0·3	.	.	19·9	+	1·2	13·8	—	0·2
.	.	.	.	.	.	13·7	—	0·4	.	.	18·7	+	2·2	14·0	—	0·3

i tusental kronor

18·1	+	1·4	0·8	+	0·1	1 514·7	+	85·8	.	.	1 163·3	+	1·8	2 678·0	+	87·6
1 330·9	+	70·2	80·2	—	1·3	27 989·6	+	1 760·7	.	.	748·0	+	75·9	28 737·6	+	1 836·6
1 349·0	+	71·6	81·0	—	1·2	29 504·3	+	1 846·5	.	.	1 911·3	+	77·7	31 415·6	+	1 924·2
71·7	+	6·4	4·0	+	0·2	1 482·3	+	115·9	.	.	95·7	+	5·0	1 578·0	+	120·9

per kWh (exkl. elskatt), öre

0·052	+	0·006	0·060	+	0·011	0·130	+	0·007	.	.	0·864	—	0·068	0·206	+	0·005
3·782	+	0·315	6·336	+	0·600	2·399	+	0·148	.	.	0·555	+	0·016	2·208	+	0·122
3·834	+	0·321	6·396	+	0·611	2·529	+	0·155	.	.	1·419	—	0·052	2·414	+	0·127

Tab. 9 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

D 3. Stenkol, loktorv och lokved m. m.

År	Ut- ländska stenkol	Sten- kols- briketter	Svenska stenkol	Lok- torv	Eld- nings- olja	Lokved	Slipers- ved	Osorte- rad ved och pannved	S:a ved
	T o n					m ³			
1952.....	379 142	1 380	—	12 294	11 517	—	25 743	2 463	28 206
1951.....	439 784	234	—	6 320	9 994	—	30 125	2 414	32 539
1950.....	470 269	4 360	—	1 183	3 938	1 306	16 335	916	18 557
1949.....	429 959	65	308	104 246	2 522	2 573	22 805	268	25 646
1948.....	379 294	933	79	132 464	17 590	78 868	28 539	144	107 551

	Kostnad (exkl. transportkostnader å SJ) samt förbrukningspris, medeltal för året					
	Per ton utländska stenkol		Per ton loktorv		Per m ³ ved	
	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Kostnad.....	111.93	— 8.19	.	.	.	.
Medelförbrukningspris....	110.83	— 10.42	61.25	— 3.75	1 15.17	+ 3.92

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 ¹	
	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.	År 1952	+ — mot f. å.
	ton	ton	kg	kg	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Ånglok.....	407 422	— 54 670	1 459	— 30	45 341.7	— 9 662.4	162.41	— 14.81	111.29	— 7.74

Loktorv, eldningsolja, slipers- och osorterad ved äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0.50, 1.52, 0.11 och 0.17; jfr not 1 å sid. 130.

Bränsleförbrukning och kostnad per lok av olika littera framgå av tabell å sid. 130—131.

¹ För slipersved (ca 90 % av ovan angivna totala vedmängd). För mindre partier osorterad ved m. m. ha särskilda förbrukningspriser gällt.

Tab. 9 (forts.). Förbrukning och underhåll m. m.

D 4. Oljebränsle

Bränsleslag Fordonsslag	Förbrukad mängd		K o s t n a d ¹						Medelförbrukningspris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 120)	
	S u m m a				Medelkostnad per liter		Ar 1952		Ar 1952	
	Ar 1952	+ — mot f. å.	Ar 1952	+ — mot f. å.	Ar 1952	+ — mot f. å.				
	tusental liter		tusental kronor		öre		öre pr liter ²			
<i>Etylbensin och bentyl:</i>										
Motorvagnar ..	286.3	+	34.9	69.2	+	3.1	24.2	—	2.1	} etyl- bens. 24.1 — 0.6 bent. 32.4 + 0.5
Motorlok	—		—	—		—	—		—	
Rälsbussar	4 126.2	+	54.5	1 000.7	—	59.8	24.3	—	1.7	
Lokomotorer ..	2 321.1	—	95.1	585.4	—	73.0	25.2	—	2.1	
Summa	6 733.6	—	5.7	1 655.3	—	129.8	24.6	—	1.9	
<i>Motorbrännolja:</i>										
Motorvagnar ..	649.9	+	90.6	125.0	+	16.0	19.2	—	0.3	} 19.3 — 0.2
Motorlok	950.9	+	738.9	180.2	+	138.9	19.0	—	0.5	
Rälsbussar	6 792.4	+	349.5	1 304.9	+	48.5	19.2	—	0.3	
Lokomotorer ..	1 177.0	+	600.8	227.6	+	115.5	19.3	—	0.2	
Summa	9 570.2	+	1 779.8	1 837.7	+	318.9	19.2	—	0.3	

Oljebränsleförbrukning samt kostnad per fordon av olika littera framgå av tabellerna å sid. 132—133.

¹ Exklusive transportkostnader å SJ och den skatt å bensin och bentyl, 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 under år 1952 huvudsakligen ifrågakommit.

E. Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar

Vagnslag och littera	N o r m a l s p å r						S m a l s p å r			
	Vagnaxelkm av SJ vagnar i tusental ²		Vagnaxelkm i medeltal per axel		Underhållskostnad ³ per 1 000 vagnaxelkm		Antal vagnar i medeltal under året ¹	Vagnaxelkm av SJ vagnar i medeltal per axel	Underhållskostnad ³ per 1 000 vagnaxelkm	
	A. SJ	A. frammande järnvägar	Summa	kronor	kronor	kronor			Summa	kronor	kr.
	A. S. J	A. frammande järnvägar	Summa	kronor	kronor	kronor	Summa	kronor	kr.	
<i>Personvagnar</i>										
2-axliga: C, EC, BC.....	1 660	114	49 332	29 718	3 512 977	240	13 733	499 937	91-60	
CD, EGD, ECDF.....	8	—	156	19 500	54-60	20	30 700	—	—	
CF, ECF.....	388	0	14 751	38 018	600 431	40	38 700	—	—	
4-axliga: CC2.....	212	—	17 563	82 844	4 113 408	—	—	—	—	
Summa	2 268	114	81 802	36 068	4 113 408	300	18 193	499 937	91-60	
<i>4-axliga: Aa.....</i>	240	620	19 610	81 708	3 132 591	—	—	—	—	
ABCo.....	40	29	10 294	257 350	31-96	—	—	—	—	
ACo.....	356	1 717	68 102	191 298	—	—	—	—	—	
Bo.....	400	1 522	30 652	76 630	—	—	—	—	—	
BCo, EBCo.....	2 028	4 925	226 598	111 735	6 663 797	64	54 844	78 756	22-44	
BFO.....	60	1	6 992	116 533	—	—	—	—	—	
EBDo.....	4	—	229	57 250	—	—	—	—	—	
Co, ECo.....	4 800	6 010	517 008	107 710	—	620	21 869	—	—	
CDo, ECDo.....	36	1	1 364	37 889	12 309 883	8	573	909 322	37-99	
CDFo, ECDFo.....	8	—	624	78 000	22-84	4	404	101 000	—	
CFo.....	216	1 445	20 078	92 954	654 860	24	1 089	45 375	—	
Ro.....	160	604	22 531	140 819	29-06	—	—	—	—	
RCo.....	20	—	3 858	192 900	13-40	—	—	—	—	
Summa	8 368	16 874	927 940	110 891	22 812 811	720	27 445	988 078	36-00	
<i>Post- och resgodsvagnar</i>										
2-axliga: D.....	22	—	1 389	63 136	123 159	10	90	25 566	138-95	
DF, EDF.....	66	21	2 354	35 667	2 059 918	10	94	171 897	20-89	
F, EF.....	1 560	1 239	158 039	101 307	13-03	254	8 228	32 394	—	
Summa	1 648	1 260	161 702	98 169	2 183 077	274	8 412	30 701	23-17	

Förbrukning och underhåll m. m.

4-axliga: Do, EDo,.....	100	11 546	—	11 546	115 460	1 013 320	14-58	—	—	—	—	—
DFo, EDFo,.....	548	57 247	721	57 968	105 781	382 119	9-03	20	1 111	55 550	24 123	9-85
Fo, Efo,.....	352	42 068	227	42 295	120 156	—	—	16	1 339	83 688	—	—
Summa	1 000	110 861	948	111 809	111 809	1 395 439	12-48	36	2 450	68 056	24 123	9-85
Summa person-, post- och resgods- vagnar.....	13 284	1 264 137	19 196	1 283 333	96 607	30 504 735	23-77	1 330	43 765	32 906	1 709 601	39-06
<i>Rälsbussläppvagnar</i>												
2-axliga: UCF, UF,.....	126	7 881	—	7 881	62 548	149 197	18-93	68	2 221	32 662	—	—
4-axliga: UCo, UCDFo, UCFo, UDFo, Ufo, UCDo, UDo	292	17 816	—	17 816	61 014	756 394	42-46	324	20 639	63 701	793 352	34-70
Summa rälsbussläppvagnar	418	25 697	—	25 697	61 476	905 591	35-24	392	22 860	58 316	793 352	34-70
<i>Stutna godsvaror</i>												
2-axliga: G, H,.....	23 650	736 435	4 23 885	760 320	32 149	7 308 809	9-61	2 545	20 760	8 157	571 427	27-53
<i>Öppna gods- och specialvagnar</i>												
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q; 3-axliga: Ia, M, Q 12, 34, Sa; 4-, 6- och 10-axliga: Ib, Mb, Ob, Q, Sb, d.	58 069	992 444	4 29 193	1 021 637	17 594	12 488 929	6-13-54	11 027	50 803	4 607	2 222 093	6-43-85
<i>Malmvagnar (å malmb.) 3-axl.: M...</i>	11 331	290 374	45 035	335 409	29 601	3 866 040	11-53	—	—	—	—	—
<i>Trafikpresenningar.....</i>	—	—	—	—	—	64 185 033	7-1-30	—	—	—	—	—

¹ Inklusivt 5 681 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvaror med olika ägare, vilka vagnars vagnaxeltem icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxeltem av SJ vagnar. Därmed ingår icke 338 vagnaxlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhörande Luossavaara—Kirunaavara AB, vilkas vagnaxeltem icke ingår i antalet vagnaxeltem av SJ vagnar.

² Inklusivt det icke kända antalet vagnaxeltem av 1 mot 1 omformålade 5 681 vagnaxlar men exklusive antalet vagnaxeltem av Luossavaara—Kirunaavara AB, som framkommit vid vagnnyreberäkningen, 110 117 000 km, samt av slutna och öppna godsvaror, approximativt beräknade efter antalet vagnaxeltem, som framkommit vid vagnnyreberäkningen, 110 117 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kirunaavara AB, 80 749 000 km. Icke heller ingår här av SJ och frammande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utifrån vagnaxeltem. För dessa fordon räknas endast vlokens (se sid. 64—71), emedan underhållskostnader för de delar av motorvagnar resp. rälsbuss, som motsvara person-, post- och resgodsavdelningar, svarligen kunna särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagnar resp. rälsbuss. ³ I del av antalet motorvagns- resp. rälsbusskm och ⁴ hela underhållskostnaden ingår därför i föregående tabeller över lökjänsen m. m. och kostnader resp. beräknade efter antalet redovisade vagnaxeltem. ⁵ Samtliga SJ trafikpresenningar. ⁶ Exklusivt kostnad för trafikpresenningar. Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxeltem minskats med ett mot 1 mot 1 omformålade, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxeltem för normal- resp. snålspariga vagnar. ⁷ Vid beräkning av detta medeltal ha samtliga vagnaxeltem för öppna vagnar minskats med 1 mot 6 omformålade vagnaxeltem.

Ann. Beträffande underhållskostnader, se ann. på sid. 128.

Tab. 10. Reparationer och revisioner
Översikt över utförda reparationer och revisioner

	Repara- tioner	Revi- sioner	Vid årets början befintliga objekt	Repara- tioner	Revi- sioner
	Antal			Procent ¹	
Elektrolok	663	375	737	89·96	50·88
Ånglok	309	436	1 109	27·86	39·31
Lokpannor	432	—	1 109	² 38·95	—
Motorvagnar	64	57	85	75·29	67·06
Rälsbussar	85	252	394	21·57	63·96
Rälsbussläpvagnar	21	123	251	8·37	49·00
Lokomotorer	56	72	247	22·67	29·15
Person-, post- och resgodsvagnar:					
Fyraxliga, mindre revisioner	—	2 930	2 508	—	116·83
» större »	—	427		—	17·03
Tvåaxliga, mindre »	—	1 324	2 279	—	58·10
» större »	—	298		—	13·08
Godsvagnar:					
Slutna, mindre revisioner	—	2 901	13 123	—	22·11
» större »	—	1 006		—	7·67
Öppna, mindre »	—	5 784	29 138	—	19·85
» större »	—	2 918		—	10·01
Malmvagnar, mindre revisioner	—	572	3 954	—	14·47
» större »	—	297		—	7·51

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision». Under treårsperioden 1950—1952 undergingo 1 258 boggivagnar och 939 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

¹ Beräknat på vid årets början befintliga fordon m. m.

² Per i ånglok inlagda pannor, alltså fränsett antalet befintliga reservlokpannor.

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

Elektrolok

Littera	Huvudverkstäder												Drift- vst.
	Örebro			Malmö			Notviken			Samtliga			
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
Bk	4	8	3	—	—	—	—	—	—	4	8	3	—
Bg, Bs	3	—	1	—	—	—	—	—	—	3	—	1	15
D	—	—	10	213	1	169	—	—	2	213	1	181	51
F	13	—	13	—	—	—	—	—	—	13	—	13	—
Ha, Hb	15	—	34	—	—	2	—	—	—	15	—	36	5
Hc	6	—	9	—	—	—	—	—	—	6	—	9	—
Hd	2	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	1	1
Hg, Hg2	23	—	34	—	—	—	—	—	—	23	—	34	22
M	—	—	1	—	—	—	10	9	57	10	9	58	6
Oa, Ob	—	—	—	—	—	—	4	—	17	4	—	17	40
Od	—	—	—	—	—	—	4	—	6	4	—	6	14
Of, Of2	1	—	—	—	—	—	11	—	16	12	—	16	49
Pa	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Pb	—	—	—	2	—	9	—	—	—	2	—	9	—
Ua	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—
Ub	8	—	23	23	—	9	1	—	1	32	—	33	19
Uc	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Öb	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Öc	4	—	3	—	—	—	—	—	—	4	—	3	3
Öd	8	—	12	—	—	—	—	—	2	8	—	14	2
Summa	87	8	146	238	1	189	32	9	101	357	18	436	227

Tab. 10 (forts.). Reparationer och revisioner

Ånglok

Littera	Huvudverkstäder																					Drift- verk- städer	Kalmar Verkst. AB												
	Örebro			Borås			Tillberga			Malmö			Ystad			Ronneby			Östersund					Åmål			Samtliga								
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C			A	B	C	A	B	C						
A	8	—	1	4	2	2	2	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	10	5	—	—	—	—	—	—				
B	22	1	5	1	3	—	—	5	5	20	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	9	26	—	—	—	—	—	—				
C	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
E	16	—	2	5	6	4	—	3	3	5	—	7	7	—	—	—	—	15	16	—	—	—	49	35	11	—	—	—	—	—	—	—			
G	2	—	1	—	—	—	—	9	5	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	2	—	—	—	—	—	—	—	—			
J	2	—	2	—	2	—	—	1	—	—	—	6	3	—	—	—	4	3	—	—	—	—	13	8	2	—	—	—	—	—	—	—			
K	4	1	3	7	3	3	—	1	—	—	—	9	2	—	—	—	6	—	—	—	—	—	13	8	4	—	—	—	—	—	—	—			
L	5	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—	12	5	—	—	—	11	1	—	—	—	—	27	6	7	—	—	—	—	—	—	—			
N	4	1	—	2	4	1	—	—	—	—	—	1	3	—	—	2	—	—	—	—	—	—	12	8	1	—	—	—	—	—	—	—	—		
Q	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
R	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	8	—	1	2	—	4	—	1	—	2	—	7	17	—	—	—	4	2	1	—	—	—	25	22	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
T	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	
W	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Snalsp.	—	—	—	10	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	72	3	16	31	23	17	—	22	17	32	1	42	38	—	—	—	42	22	1	15	12	2	237	122	70	1	45	237	19	12	2	—	—	—	

Tab. 10 (forts.). Reparationer och revisioner

Motorvagnar

Littera	Huvudverkstäder												Kalmar Verkstads AB						
	Örebro			Malmö			Notvikten			Amäl				Samtliga	Drift- verk- städer				
	Reparationsklass																		
	A	C	A	B	C	A	C	A	B	C	A	B			C	A	B	C	
Xa, Xoa2, XFa1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	
Xoa3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Xoa4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Xoa5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Xoa7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Xoa8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
X1, Xa4, XF1	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Xo6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Smalspår	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	4	1	4	1	1	2	1	1	1	13	27	35	22	28	39	3	1	9	3

Lokomotorer

Littera	Huvudverkstäder												Drift- verkstäder					
	Örebro			Finspång			Malmö			Samtliga				Drift- verkstäder				
	Reparationsklass																	
	A	C	A	C	A	C	A	C	A	C	A	B			C			
Z	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z4	16	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z5	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z6	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smalspår	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	26	12	1	1	40	14	66	27	5	1	66	27	5	1	29	5	1	29

Tab. 10 (forts.). Reparationer och revisioner

Rälsbussar

Littera	Huvudverkstäder												Kälmar Verkstads AB	AB Eksjö- verken								
	Örebro			Finspång			Malmö			Samtliga					Drift- verkstäder							
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C				A	B	C				
	Reparationsklass																					
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	
Normalspår																						
Y	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yo, Yo1, Yo1S	37	42	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yo2, Yo3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	37	42	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smalspår																						
YCo1p	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yp, YGp	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yop, Yo1p	13	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yo2p, Yo3p	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
YCo4t	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yot, Yo1t	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yoa1p	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	16	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa sm	53	54	6	3	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Tab. 10 (forts.). Reparationer och revisioner

Rälsbussläpvagnar

Littera	Huvudverkstäder												Drift- verkstäder																			
	Örebro			Finspång			Tillberga			Malmö			Ronneby			Östersund			Notvikens			Amål			Samtliga							
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C		
Normalspår																																
Tvåaxliga	—	—	—	14	10	1	5	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	
Fyraaxliga	1	1	—	—	—	—	13	3	3	—	—	—	—	—	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8		
Summa	1	1	—	14	10	1	18	3	3	—	—	—	—	25	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9			
Smalspår																																
Tvåaxliga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Fyraaxliga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa sm	1	1	—	14	10	1	27	3	3	—	—	—	—	25	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		

Tab. 10 (forts.). Reparationer och revisioner

Lokpannon

Littera	Huvudverkstäder																	Kalmars Verkstads AB	
	Örebro		Borås		Tillberga		Ystad		Ronneby		Östersund		Åmål		Samtliga				Drift- verkstäder
	II	III	III	IV, V	III	IV, V	III	IV, V	III	IV, V	III	IV, V	III	IV, V	II	III	IV, V		
	Reparationsklass																		
A.....	4	3	3	1	2	4	—	—	—	—	—	—	2	5	3	6	13	9	—
B.....	4	20	1	3	1	15	—	—	—	—	—	—	—	1	—	5	25	20	—
C.....	1	—	—	—	2	3	7	7	—	—	13	18	—	2	4	14	35	40	1
E.....	12	8	3	7	2	9	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	14	7	2
G.....	—	3	1	—	2	5	—	2	—	—	1	3	—	1	—	2	7	8	—
J.....	2	4	—	2	—	—	5	2	—	—	—	—	—	—	—	5	22	8	—
K.....	4	4	6	4	—	—	9	2	—	—	3	1	—	—	—	2	22	11	—
L.....	1	2	—	3	1	—	12	6	—	—	8	1	—	—	—	1	22	8	—
N.....	1	4	2	4	—	1	2	2	—	—	1	4	—	2	4	1	11	30	—
S.....	7	3	2	2	—	—	8	18	—	—	4	5	—	1	2	4	20	30	1
T.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
W.....	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—
Smalsp.	—	—	5	1	—	—	—	—	10	7	—	—	5	2	—	5	17	8	1
Summa	36	48	22	27	7	28	44	38	10	7	30	27	8	16	14	51	187	152	6

Tab. 10 (forts.). Reparationer och revisioner

Vagnar

	Person-, post- och resgodsvagnar				Godsvagnar					
	Boggivagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malmvagnar	
	Revisionsbeteckningar ¹									
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR
<i>Huvudverkstäder</i>										
Normalspår										
Örebro	5	177	—	—	—	—	—	—	—	—
Tomtebodå.....	1 450	—	279	—	15	—	—	—	—	—
Tillberga.....	570	—	247	7	—	2	106	17	42	5
Göteborg	—	—	296	56	1 556	425	1 976	719	—	12
Hälsingborg	—	—	—	—	460	150	1 157	417	—	—
Varberg	302	—	23	4	—	—	—	—	—	—
Malmö	4	212	—	1	—	—	—	—	—	—
Östersund	164	—	63	26	—	—	—	—	—	—
Bollnäs	—	—	56	29	540	161	1 185	445	—	—
Gävle	—	—	48	—	312	66	1 122	448	—	—
Notvikén	103	1	85	—	13	—	223	93	530	280
Åmål	207	6	132	130	—	3	—	—	—	—
Summa	2 805	396	1 229	253	2 896	807	5 769	2 139	572	297
Smalspår										
Göteborg	—	—	10	1	—	36	5	127	—	—
Varberg	40	16	4	5	—	—	—	—	—	—
Ronneby	62	9	60	20	—	32	—	206	—	—
Västervik	—	—	—	4	—	57	—	253	—	—
Summa	102	25	74	30	—	125	5	586	—	—
<i>Driktverkstäder</i>										
Normalspår	—	—	—	—	—	4	—	27	—	—
Smalspår.....	—	—	—	—	5	11	10	6	—	—
<i>Kalmar Verkstads AB</i>										
Smalspår.....	23	6	21	15	—	59	—	160	—	—
Antal vid årets början befintliga ²	2 508		2 279		13 123		29 138		3 954	

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. Å smalspåriga godsvagnar utföres endast en slags revision vart femte år.

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

Tab. 11. Utgifter

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

Distrikt m.m.	Ledningsunderhålls- rådets elektrifierade spårängd i medeltal	K o n t o n u m m e r							Summa	Härav tjänst- konto 36
		32, 33		35, 36				78 58		
		Elek- triska driften	byggn. för energiens omformning o. el. utrustn. av stationer	överföringsledningar	kontaktledningar	småkraft- ledning m. m.	övriga anordningar				revisionsvagnar
								31, 32		
Km		T k r								
I	1 817·0	1 058·4	306·9	—	741·4	312·9	25·8	4·6	2 450·0	10·0
II	1 703·8	908·1	191·8	—	698·2	364·2	34·0	11·0	2 207·3	20·1
III	1 552·9	510·2	97·4	—	551·0	179·8	34·2	3·6	1 376·3	5·0
IV	1 103·5	614·1	78·8	—	231·9	92·8	12·5	3·1	1 033·2	—
V utom MB.....	623·6	471·3	56·6	—	274·2	64·2	13·8	1·1	881·2	17·1
VI	274·0	5·2	—	—	33·5	12·0	0·2	—	50·9	—
VII.....	1 128·2	389·4	110·2	—	357·2	84·1	10·6	—	951·5	6·6
VIII	509·1	125·2	28·8	—	93·4	14·7	—	3·5	253·6	—
Summa	8 712·1	4 081·9	870·5	—	2 980·7	1 124·8	119·0	26·9	9 203·9	58·9
Utgifter per elektrif. spårkm	—	469	100	—	342	129	14	3	1 056	7
Malmbanan	584·1	660·4	82·3	16·8	218·0	109·3	5·4	20·3	1 112·6	1·9
Utgifter per elektrif. spårkm kr	—	1 131	141	29	373	187	9	35	1 905	3

A 2. Utgifter för drift och underhåll (exkl. anläggningar)

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter						
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör avdelningen ifråga) Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32			U n			
							11—27	32—59	S:a	Banvallen	Broar	Vägar, vägbroar	
							Drift						
Personalkostn.	Sakt. kostn.				km	tkr.							
3	A	118	Ervalla—(Kumla)	111·6	50·7	1 065·9	857	350	1 207	180	78	70	
		119	Kumla—Hallsberg	96·5	27·5	747·4	815	158	973	383	16	66	
		B	120 (Hallsberg)—(Karlsby)	65·8	53·8	351·6	758	75	833	730	27	58	
		121	Karlsby—(Mjölby)	60·5	40·8	393·4	992	55	1 047	274	213	58	
		126	(Skinskatteberg)—(Ervalla)	83·8	58·6	501·7	680	80	760	372	34	22	
		129	Krylbo—(Fagersta C)—Skinskatteberg ...	97·4	58·3	699·6	686	123	809	362	30	23	
		C	123 (Örebro S)—(Svartå)	56·0	48·4	322·9	761	102	864	280	47	74	
	4	A	104	(Älvsjö)—Uttran	43·6	34·0	429·7	1 993	600	2 593	236	68	40
			105	(Uttran)—Järna o. Södertälje S—Södertälje C	70·4	47·5	533·6	1 207	167	1 374	230	903	53
			106	(Järna)—(Stjärnhov)	78·2	70·3	262·4	675	76	752	132	32	46
			107	Stjärnhov—(Flen) och Skebokvarn—Malmköping	51·4	43·4	183·9	893	63	956	790	13	15
			108	Flen—(Baggetorp)	2168·6	127·0	985·7	813	162	975	142	30	49
109			Baggetorp—(Hallsberg)										
		C	137 (Södertälje S)—Åkers styckebruk—Strängnäs och Läggesta—Mariefred	69·8	57·1	279·1	1 107	59	1 166	223	118	122	
		138	(Åkers styckebruk)—(Eskilstuna C)—Nybybruk och Stålboga—(Malmköping)	78·2	63·5	432·3	807	46	853	256	211	46	
24		A	100	Stockholm C—(Tomteboda), (Tomteboda)—Värtan, Albano—(Stockholm Ö) och (Karlberg)—Stockholm N	2180·0	30·3	2 630·4	1 840	1 228	3 068	73	246	40
	103		(Stockholm C)—Älvsjö och Liljeholmen—Västberga										
	101		(Stockholm C)—Ulriksdal, Tomteboda—Huvudsta, Huvudsta—Spånga, Spånga—Lövsta och Sundbyberg N—Ulvunda ..										
	112		(Ulriksdal)—Märsta										
	114		(Märsta)—Uppsala C, Uppsala C—(Brunna), Uppsala C—(Storvreta) och Uppsala N—Ekebybruk										
	115		Brunna—Heby										
	116		(Heby)—(Krylbo)										
	31		C	150										(Spånga)—(Krägga) .....	50·7	40·9	353·6	834	129	963	596	51	50
151		Krägga—(Tillberga)		65·7	48·4	456·5	1 025	225	1 250	706	168	4	
152		Tillberga—(Sala)		49·7	29·5	460·6	775	190	965	324	188	12	
153		(Tillberga)—Ramnäs o. (Kolbäck)—Ramnäs		64·7	54·6	417·3	759	64	823	771	149	2	
154		(Ramnäs)—(Fagersta C) och Ängelsberg—(Snyten)—Kärgruvan		69·8	50·4	533·0	1 028	64	1 091	527	1221	15	
155		Fagersta C—(Ludvika)		74·2	51·5	618·3	1 073	83	1 156	1 503	143	32	
158		(Tillberga)—Västerås V		32·7	12·8	399·4	2 840	382	3 221	270	146	12	
159		(Västerås V)—Köping		49·2	32·7	239·6	668	105	773	249	41	2	
160		Köping—Riddarhyttan ¹		35·7	23·3	60·3	221	16	237	30	—	5	
		160		(Ekebybruk)—(Enköping) och (Enköping)—(Heby)	82·9	76·7	253·4	496	42	538	355	134	3

Utgifter

för elektrisk tågdrift) per spårkilometer

per spårkilometer, kr.

Tjänstkontonummer 35, 36														Tjänstkontonummer 71	Tjänstkontonummer 78	S:a s:m	Av-gårkonto 300, 308	Saldo ut-gifter		
21	22	23	24	25	41—47	48	51	53—54	55—59	71	73	75	77							
e r h å l l														S:a	Hjälpanl.	U nderh. av invest. inventarier	S:a s:m	Inkomster	Saldo ut-gifter	
Råler	Spårväxlar	Sliprar	Riktning	Ballast	Husbyggn. f. t.j.-bruk	Planteringar	Stationsplaner m. m.	Utv. ledningar	Övriga bang-anordn.	Telegraf- o. telefonanl.	Signal- o. säkerhetsanl.	Stängsel	Snöröjning							
511	623	920	956	1 351	1 110	1 048	430	67	72	—	386	144	327	8 272	—	119	9 597	44	9 554	
529	434	2 888	490	80	983	126	76	158	112	—	289	66	93	6 789	—	0	7 763	15	7 747	
614	210	526	1 234	129	302	68	40	72	161	—	99	105	61	4 437	—	79	5 349	6	5 343	
285	135	544	932	95	806	124	458	47	90	—	1 244	43	112	5 459	—	16	6 523	17	6 506	
605	381	929	1 467	155	261	81	95	128	59	—	462	168	37	5 257	—	39	6 057	71	5 985	
394	368	2 782	709	239	617	68	52	145	32	—	404	126	39	6 393	—	10	7 212	32	7 180	
335	84	1 323	692	796	208	90	28	44	17	—	260	192	435	4 906	—	25	5 795	30	5 765	
406	—	8 1 403	863	313	751	293	490	129	130	—	1 285	341	77	6 820	—	462	9 874	20	9 854	
514	190	1 612	691	95	476	145	58	133	62	—	811	112	84	6 168	—	70	7 612	33	7 579	
89	43	306	987	173	332	53	44	39	35	—	131	101	38	2 583	—	40	3 375	20	3 355	
280	—	117 146	664	150	87	98	27	43	21	—	133	255	20	2 624	—	14	3 593	18	3 576	
354	116	781	661	234	397	97	159	67	51	—	1 566	146	29	4 879	—	29	5 883	36	5 847	
317	20	621	445	50	238	68	46	117	24	—	236	171	41	2 856	—	39	4 061	62	3 999	
265	157	1 279	724	581	563	50	98	26	15	—	136	195	78	4 682	—	32	5 566	38	5 528	
091	839	1 240	487	300	4 831	152	329	192	193	—	541	131	79	10 764	1 020	103	14 956	344	14 611	
316	1 128	1 805	426	308	2 052	75	272	476	95	0	392	257	60	9 000	520	117	11 283	63	11 220	
118	186	2 886	656	89	343	117	651	206	70	—	683	320	91	7 748	—	12	8 854	129	8 725	
369	271	1 419	483	216	778	166	100	111	82	—	568	211	132	5 400	—	150	6 956	71	6 885	
520	133	1 005	644	46	182	130	170	48	21	—	331	236	129	4 243	—	28	5 214	17	5 197	
690	451	2 294	891	481	365	124	28	51	11	—	283	269	41	6 649	—	38	8 061	6	8 055	
290	1 082	932	694	284	435	77	435	151	23	—	663	289	19	6 080	—	33	7 076	102	6 973	
486	701	1 652	664	678	497	48	265	90	29	—	334	262	73	6 698	—	46	7 994	1 047	6 947	
142	1 714	2 016	965	271	521	85	—	13	24	127	—	370	293	140	8 289	—	64	9 318	48	9 271
104	208	418	763	686	961	22	130	65	14	—	152	122	59	5 653	—	29	6 505	58	6 447	
497	201	1 445	491	239	1 159	8	39	85	33	—	122	210	90	6 518	—	39	7 648	8	7 640	
681	243	809	970	353	674	62	679	91	59	—	284	248	80	7 205	—	33	8 394	57	8 337	
075	445	2 398	836	886	1 893	329	60	144	222	—	167	128	123	9 243	—	106	12 570	355	12 216	
691	243	1 021	633	307	254	42	31	48	78	—	120	257	53	4 090	—	18	4 882	8	4 874	
97	3	575	236	123	113	—	27	25	9	—	43	4	75	1 417	—	48	1 701	14	1 688	
319	59	200	247	192	485	40	55	19	—	—	134	154	56	2 486	—	40	3 064	6	3 058	

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter						
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga) Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32			11	12	13	
							11—27	32—59	S:a				
				km	tkr.								
37	C	161	Lärbro—Visby—(Romakloster)	68·3	57·6	262·2	784	100	883	162	50	43	
		162	Romakloster—Burgsvik	71·1	58·5	270·4	423	20	443	55	1	22	
		163	Slite—(Romakloster)—Habblingbo	91·8	82·4	128·4	255	12	267	27	—	19	
5	A	201	Almedal—Göteborg C—(Partille), Gubbero—Olskroken och Olskroken—Göteborg Västgöta	121·5	29·6	1 538·6	1 138	417	1 555	250	201	72	
		202	Partille—(Norsesund)	60·5	50·3	337·1	801	164	966	806	77	188	
		203	Norsesund—(Lagmansholm)	49·2	36·6	571·5	1 004	423	1 427	770	53	39	
		204	Lagmansholm—(Fåglavik)	42·0	28·2	338·7	966	224	1 189	318	34	96	
		205	Fåglavik—(Falköping C)	54·5	47·4	555·0	623	168	791	871	46	38	
B	200	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad—Sannegården—Ryahammen, Göteborgs frihamn och Göteborgs västra		128·3	2·8	666·4	771	293	1 064	36	595	17	
		C	206	(Olskroken)—Lärje skiljestation, Lärje skiljestation—Marieholms rbg—Göteborg N och Lärje rbg—(Olskroken)—Göteborg N		67·2	13·1	792·4	993	509	1 502	74	243	43
6	B			217	(Laxå)—Svarlå—Strömtorp	51·9	37·5	311·1	715	274	989	403	164	55
		218	(Strömtorp)—Kristinehamn—(Väse)	76·0	41·9	685·3	1 185	707	1 892	294	86	374	
		219	Väse—Skåre	56·4	31·5	470·8	1 008	142	1 150	417	191	107	
		220	(Skåre)—(Högboda), Kil—Bäckebron och Kil—Fryksta	74·6	50·9	520·3	796	216	1 012	196	434	76	
		221	Högboda—Ottebol	54·4	42·2	491·1	880	193	1 073	650	210	303	
		222	(Ottebol)—Charlottenberg—gränsen mot Norge	40·1	31·3	273·2	989	129	1 118	571	191	112	
C	237	(Kristinehamn)—(Herrhult)—(Nyhyttan)		60·7	49·2	318·1	844	144	988	313	238	61	
		238	Nyhyttan—Rämmen och Nyhyttan—Finnsnyttan		60·4	47·7	220·4	704	130	834	217	15	32
			(Rämmen)—(Vansbro)		67·5	56·1	261·6	666	99	765	351	70	69
			Vansbro—(Megrinn)		77·9	61·7	439·0	754	251	1 005	348	19	64
			(Bäckebron)—Torsby		76·2	61·6	412·1	746	66	812	290	69	77
			Megrinn—Högstrand		62·7	57·6	259·7	673	102	774	313	34	81
			(Högstrand)—Särna		62·3	55·3	251·7	679	58	737	312	6	14
8	A	207	Vartofta—Falköping C—(Stenstorp) och Vartofta—(Tidaholm)	98·8	68·6	812·6	1 363	423	1 786	94	88	43	
		211	Stenstorp—Skövde—(Väring)	76·7	61·8	501·6	809	111	920	140	119	27	
		212	Väring—(Älgarås)	88·9	76·6	615·7	791	142	932	182	164	143	
		213	Älgarås—(Laxå)	67·8	60·9	428·5	770	149	918	697	782	44	
		214	Laxå—(Hallsberg)	65·4	51·6	562·3	805	119	924	184	44	204	
B	208	(Vartofta)—Bankeryd		56·9	47·1	717·0	954	164	1 118	600	225	540	
		209	(Bankeryd)—(Nässjö) och Jönköping H—Jordbron	79·0	52·8	1 445·7	974	249	1 223	1 837	710	297	
C	215	(Skövde)—Karlsborg	54·2	43·2	255·4	688	132	821	389	54	84		
9	A	229	(Almedal)—(Kungsbacka)	29·3	21·9	394·0	1 396	769	2 165	670	297	161	
		230	Kungsbacka—Väröbacka	46·1	32·6	721·0	1 170	738	1 908	668	253	73	
		231	(Väröbacka)—(Himle)	48·6	27·6	495·1	1 042	270	1 312	413	168	109	
		232	Himle—Heberg	47·3	31·7	499·5	1 136	153	1 290	374	250	470	
		233	(Heberg)—Söndrum	34·9	26·7	289·7	1 301	245	1 546	169	84	363	
B	225	(Göteborg-Tingstad)—(Stenungsund)		49·0	41·6	363·2	1 167	202	1 370	367	143	134	
		226	Stenungsund—(Uddevallå C)	44·8	39·1	434·3	1 648	114	1 761	2 176	75	48	

ör drift och underhåll etc.

er spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35, 36															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:a s:m	Av- gå- 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					
158	74	236	449	231	563	74	47	31	41	341	210	108	107	2 924	—	36	3 844	6	3 838
104	30	541	334	92	465	25	26	12	103	995	289	169	69	3 332	—	35	3 809	6	3 803
-20	3	253	216	72	240	3	61	8	33	21	22	89	66	1 113	—	20	1 401	2	1 399
726	886	2 587	473	362	3 254	83	494	131	154	233	817	353	69	11 144	2	37	12 738	80	12 658
181	28	1 272	178	658	438	50	264	29	45	10	297	77	18	4 613	—	23	5 602	36	5 573
881	112	2 760	1 473	879	238	1 850	164	51	119	54	374	302	27	10 147	—	109	11 682	66	11 616
416	404	1 621	1 484	257	813	41	168	121	122	135	455	324	59	6 866	—	68	8 123	59	8 064
468	-317	3 373	1 139	3 249	92	17	15	7	5	42	83	152	6	9 286	—	164	10 240	55	10 185
887	634	1 193	234	221	225	0	43	12	66	8	22	32	6	4 231	—	—	5 296	103	5 193
1 439	851	2 245	936	252	3 047	70	93	252	248	89	182	309	8	10 380	—	2	11 883	84	11 799
702	185	1 398	593	214	289	61	121	137	25	40	141	206	18	4 751	—	265	6 005	12	5 993
29	91	808	873	509	1 212	231	671	342	250	224	175	517	45	6 731	—	407	9 031	12	9 018
851	730	1 482	622	559	1 250	71	168	70	123	68	257	167	31	7 164	—	55	8 369	26	8 343
189	248	2 019	561	734	426	56	179	91	78	76	94	312	119	5 888	—	76	6 976	2	6 975
652	637	2 359	658	760	282	47	602	4	60	95	279	280	47	7 924	—	27	9 023	1	9 022
584	219	1 299	800	201	496	63	436	262	68	60	126	225	12	5 724	—	49	6 891	82	6 809
397	95	500	553	557	280	47	217	221	17	117	130	246	205	4 194	—	61	5 243	1	5 242
294	120	503	377	57	259	78	129	7	17	110	127	250	168	2 759	—	68	3 661	11	3 650
268	94	570	554	135	192	36	35	40	25	137	96	208	198	3 077	—	36	3 878	2	3 876
90	-75	635	538	104	987	131	778	126	74	174	163	182	241	4 580	—	60	5 645	6	5 638
312	-32	1 213	1 007	187	483	59	73	47	29	19	127	633	21	4 611	—	25	5 449	43	5 406
318	36	664	440	99	215	39	83	77	18	28	239	331	327	3 342	—	35	4 151	11	4 140
53	0	1 575	539	23	125	52	64	7	15	24	44	274	171	3 298	—	5	4 039	0	4 039
726	281	945	491	371	1 094	205	376	98	491	334	348	150	193	6 329	—	139	8 253	25	8 228
412	90	1 147	1 156	336	1 669	82	71	74	107	80	262	197	23	5 993	—	21	6 933	390	6 544
375	278	475	1 518	682	230	82	1 169	104	29	40	254	219	44	5 987	—	24	6 943	17	6 926
249	154	408	1 731	296	72	20	109	56	100	24	234	264	152	5 392	—	13	6 323	4	6 320
147	181	2 702	1 484	838	409	151	497	98	73	100	270	173	159	7 713	—	5	8 642	50	8 592
402	85	1 105	972	998	526	48	4 500	520	32	23	316	338	224	11 453	—	37	12 608	16	12 592
3 581	515	2 218	626	3 806	1 424	84	725	62	109	63	530	427	102	17 115	—	77	18 415	110	18 305
463	221	875	633	137	287	42	11	47	20	15	162	303	120	3 862	—	57	4 739	24	4 715
974	107	4 094	1 236	420	881	59	647	636	59	37	364	445	17	11 107	—	202	13 474	20	13 454
867	109	3 935	959	4 076	827	61	734	238	55	65	246	308	92	13 567	—	179	15 655	9	15 646
616	36	2 664	523	1 288	1 102	58	333	220	184	168	540	409	21	8 853	—	29	10 194	16	10 178
451	246	2 073	1 517	944	818	191	469	91	78	43	651	504	59	9 230	—	49	10 569	12	10 557
859	110	534	679	294	1 159	62	993	360	95	46	370	458	54	6 689	—	61	8 296	4	8 293
524	149	1 172	1 059	331	398	60	488	134	67	70	440	329	63	5 930	—	132	7 431	16	7 415
379	50	1 833	987	722	478	66	156	132	18	61	318	359	92	7 949	—	1	9 711	11	9 700

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter						
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga) Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvud-spår		Tjänstkonto 32			11	12	13	
							11—27	32—59	S:a				
													km	tkr.
9	C	227	Uddevalla C—Hällevadsholm.....	67.9	44.3	593.1	1 102	257	1 359	752	397	144	
		228	(Hällevadsholm)—Strömstad.....	62.4	54.3	552.2	1 001	283	1 284	829	415	118	
		235	(Smedberg)—Lysekil.....	42.2	34.5	299.1	842	122	965	432	50	80	
		247	(Almedal)—Hindås.....	42.8	31.5	533.6	1 005	221	1 227	4 668	166	38	
		248	(Hindås)—(Borås C).....	41.9	34.0	446.0	1 172	232	1 404	1 641	347	79	
		249	(Uddevalla hamn)—Tängelanda.....	48.8	43.8	368.1	1 021	429	1 449	511	133	106	
		250	(Tängelanda)—Bengtfors V.....	52.1	44.5	279.8	808	118	927	337	46	69	
36	C	251	(Lärje)—Sollebrunn.....	68.6	57.7	307.9	760	108	869	159	285	66	
		253	(Sollebrunn)—Tumleberg—Håkantorp och Trollhättan—Nossebro.....	77.8	66.7	326.1	866	130	996	190	148	85	
		254	(Tumleberg)—Skara.....	56.8	44.1	432.5	985	602	1 587	90	152	138	
		255	(Skara)—(Lidköping) och (Skara)—Forshem	61.5	51.1	334.7	1 226	87	1 313	207	159	57	
		256	(Blomberg)—(Forshem)—Mariestad och Moholm—Mariestad.....	70.0	59.5	333.9	867	42	909	212	241	23	
		257	(Mariestad)—Gårdsjö o. Torved—Gullspång	68.5	57.9	404.2	803	69	873	175	80	57	
		258	(Håkantorp)—Blomberg och Källby—Kinne-Kleva.....	60.1	49.2	369.2	828	321	1 149	3 390	5	35	
		259	Skövde—(Skara) och Stenstorp—Axvall ..	64.8	49.7	331.5	1 347	104	1 450	158	164	64	
		260	(Stenstorp)—Hjo och Svensbro—Tidaholm.	62.0	54.3	355.1	1 254	103	1 357	285	80	45	
		10	A	301	Arlöv—Malmö C—Lundavägen, Malmö V—Södervärn och Malmö C—Östervärn.....	124.2	20.7	1 385.4	1 444	317	1 761	31	178	142
302	Teckomatorp—(Arlöv).....			55.3	32.4	485.6	1 326	272	1 598	726	404	181	
306	(Arlöv)—(Eslöv) och Lund C—Kävlinge ..			88.5	66.7	640.7	1 031	154	1 185	156	171	109	
307	Eslöv—(Tjörnarp) o. (Teckomatorp)—Eslöv			99.6	75.5	610.0	1 117	130	1 248	449	73	116	
309	Tjörnarp—Hässleholm.....			72.6	46.8	607.5	1 033	270	1 303	348	94	108	
337	(Lundavägen)—Trelleborg F och Trelleborg C—Trelleborg Ö.....			58.4	32.4	641.9	1 786	436	2 222	486	92	361	
C	335			(Raus)—(Teckomatorp) och Billeberga—Landskrona—(Kävlinge).....	78.6	57.7	661.5	1 531	109	1 640	399	210	111
11	A		310	(Hässleholm)—Osby.....	44.8	35.5	169.7	815	99	914	222	46	82
			311	(Osby)—(Diö).....	48.6	32.3	239.1	835	83	918	254	32	23
			312	Diö—Blädinge.....	52.7	39.1	164.3	722	132	854	98	4	14
		313	(Blädinge)—Lidnäs.....	50.5	33.3	214.6	883	250	1 133	44	—	2	
		314	(Lidnäs)—(Sävsjö).....	45.3	37.8	114.5	935	66	1 001	215	16	26	
		315	Sävsjö—(Nässjö).....	66.1	56.6	167.0	540	106	646	397	8	9	
		316	Nässjö—(Aneby).....	98.9	51.2	1 144.9	1 110	236	1 346	250	67	34	
		318	Aneby—Tranås.....	69.3	59.4	442.8	718	153	871	316	34	3	
		319	(Tranås)—(Mjölby).....	85.0	70.3	650.8	831	180	1 010	305	40	79	
		C	349	(Nässjö)—Eksjö—(Ingatorp).....	57.9	48.7	342.0	1 066	129	1 195	620	71	160
	Eksjö—Österbymo.....		39.4	34.6	23.8	107	3	109	13	—	—		
350	Ingatorp—Hultsfred—Målilla—(Rosenfors).		64.9	48.8	337.8	811	159	970	256	90	48		
351	Rosenfors—Berga—Oskarshamn.....	60.2	50.3	348.2	974	129	1 103	609	14	75			
12	A	304	(Teckomatorp)—Billesholm—(Åstorp) och Billesholm—(Landskrona).....	77.7	59.4	396.8	997	178	1 175	173	15	75	
		328	Åstorp—Ängelholm C—(Vejbyslätt).....	52.5	24.8	426.3	1 340	681	2 021	349	75	39	
		329	Vejbyslätt—(Laholm).....	41.3	32.5	252.1	1 228	193	1 421	589	74	141	
		330	(Halmstad rbg)—Veinge—Laholm och Veinge—Knäred.....	51.7	36.4	326.7	1 143	222	1 365	392	322	54	
		B	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsingborg C—Raus.....	81.0	36.1	538.9	1 181	717	1 898	202	61	146

för drift och underhåll etc.

per spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35, 36

Tjänstkonton 35, 36														S:a	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							
311	291	1 238	870	342	1 099	254	331	127	108	162	575	211	159	7 371	—	27	8 756	21	8 736	
373	253	2 250	709	390	893	57	304	142	74	34	202	285	107	7 435	—	160	8 878	24	8 854	
445	290	2 468	452	313	740	64	157	94	37	73	87	369	9	6 159	—	31	7 155	60	7 095	
1 136	297	1 577	788	423	818	100	395	216	21	55	147	396	45	11 287	—	60	12 573	98	12 476	
1 002	46	1 952	903	278	1 097	281	202	305	21	43	438	438	83	9 155	—	107	10 666	15	10 651	
567	82	1 982	719	280	742	17	133	156	9	39	70	303	149	5 999	—	93	7 541	5	7 536	
436	—	21 1 329	568	100	511	45	29	102	22	29	39	390	420	4 454	—	5	5 386	18	5 369	
205	16	972	537	180	246	45	37	73	13	30	301	340	124	3 628	—	21	4 519	32	4 487	
172	64	785	466	206	432	16	30	68	29	51	75	301	92	3 209	—	9	4 214	24	4 191	
417	196	1 090	398	221	1 369	41	334	307	101	170	614	243	131	6 012	—	23	7 622	10	7 612	
349	—	40 1 075	732	198	246	18	124	62	20	78	253	378	203	4 118	—	16	5 446	8	5 439	
130	46	408	569	168	741	18	459	79	26	93	250	236	175	3 872	—	7	4 787	15	4 772	
217	38	938	667	1 622	394	70	33	49	15	42	119	345	126	4 988	—	37	5 898	2	5 896	
56	24	134	254	143	403	68	9	48	32	21	69	95	95	4 881	—	130	6 160	13	6 147	
499	460	796	511	235	223	7	117	52	57	20	71	374	243	3 722	—	12	5 185	67	5 118	
180	57	1 133	598	184	760	11	164	82	45	27	116	356	218	4 341	—	27	5 726	1	5 725	
1 196	1 228	1 641	335	421	1 832	194	134	216	211	342	471	151	0	8 724	451	258	11 195	38	11 156	
623	568	695	1 079	514	885	205	274	27	192	56	393	217	69	7 109	—	102	8 808	30	8 778	
415	310	1 847	1 009	418	454	96	81	18	98	61	459	142	156	5 999	—	81	7 265	25	7 240	
463	259	886	654	353	563	101	156	30	92	72	395	149	72	4 882	—	14	6 144	21	6 123	
447	173	1 334	427	314	1 013	1 686	146	116	109	170	398	134	36	7 054	—	36	8 393	29	8 364	
1 099	133	2 545	554	515	1 185	155	311	78	283	94	576	200	115	8 783	—	32	11 037	38	10 999	
378	227	2 319	1 025	670	493	146	57	33	142	14	172	255	107	6 758	—	42	8 440	29	8 411	
386	139	470	632	111	115	24	205	35	15	—	3	220	104	26	2 828	—	54	3 796	5	3 791
423	142	379	1 160	203	616	38	44	162	41	36	284	121	22	3 980	—	27	4 925	7	4 918	
246	130	481	457	39	169	22	30	146	83	26	167	89	50	2 244	—	23	3 120	4	3 116	
255	170	582	480	34	481	95	59	37	41	223	497	81	13	3 095	—	27	4 255	6	4 249	
279	33	72	252	14	113	31	18	73	14	53	70	135	19	1 434	—	95	2 530	3	2 527	
224	45	48	417	11	85	31	125	170	10	9	171	62	23	1 844	—	39	2 529	3	2 525	
943	545	3 236	496	2 418	885	155	40	82	96	351	345	93	110	10 147	—	97	11 590	16	11 574	
245	588	1 127	876	559	81	76	262	26	20	8	1 153	121	4	5 500	—	24	6 396	9	6 387	
255	37	2 046	1 388	2 071	118	9	63	53	12	15	51	45	15	6 601	—	55	7 666	10	7 656	
412	376	1 081	416	260	613	43	10	145	19	20	296	117	23	4 680	—	37	5 912	8	5 904	
—	77	22 196	168	27	83	—	9	2	3	—	5	36	31	517	—	4	630	27	603	
323	340	1 458	412	84	352	56	27	222	50	9	268	134	32	4 161	—	82	5 213	7	5 206	
226	224	1 012	332	331	494	20	28	802	190	12	143	70	32	4 615	—	79	5 796	8	5 789	
236	91	1 187	444	612	185	82	19	176	70	18	230	140	174	3 928	—	79	5 182	72	5 110	
85	663	1 542	452	218	1 222	356	28	108	126	172	587	41	35	6 097	—	113	8 231	115	8 116	
541	72	1 152	735	217	279	114	133	41	141	42	153	220	86	4 730	—	45	6 196	87	6 109	
531	162	787	820	93	644	224	163	55	31	70	335	174	82	4 938	—	110	6 414	90	6 324	
367	793	640	262	123	847	64	132	109	151	128	499	102	29	4 657	—	0	195	6 750	95	6 655

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter							
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga) Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32			11	12	13		
						km	tkr.	11—27	32—59				S:a	
12	C	320	Ö:a Ljungby—Kärreberga—(Åstorp)—(Ramlösa).....	44·7	31·1	352·6	1 263	93	1 356	490	616	44		
		321	(Markaryd)—(Ö:a Ljungby).....	52·3	46·2	371·6	1 498	110	1 608	653	99	92		
		322	(Ljungby)—(Markaryd).....	58·9	48·7	296·6	1 004	325	1 329	282	99	46		
		323	(Värnamo)—Ljungby.....	49·7	42·7	267·0	1 271	53	1 324	993	2	28		
		326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle.....	53·3	36·0	230·1	951	65	1 016	170	27	110		
		331	(Knäred)—(Hässleholm).....	66·1	55·5	357·7	1 453	92	1 545	376	91	38		
		333	(Hässleholm)—Klippan—(Kärreberga).....	64·1	50·8	537·7	1 156	103	1 259	400	55	187		
		334	(Klippan)—(Eslöv).....	45·8	38·9	242·6	928	105	1 033	591	380	46		
		28	C	308	Barsebäckshamn—(Sjöbo).....	75·8	59·2	290·7	978	38	1 016	312	58	53
				317	(Södervärn)—(Trelleborg Ö) och Vellinge—Falsterbo.....	61·0	45·6	477·3	1 248	195	1 443	367	54	220
324	(Östervärn)—Sjöbo och Dalby—(Harlösa).....			77·4	59·3	491·4	1 401	61	1 462	405	32	117		
325	(Sjöbo)—Sinnrishamn.....			58·8	46·5	406·3	1 222	79	1 301	330	121	84		
336	(Lund)—(Trelleborg C) och (Trelleborg C)—(Klagstorp).....			67·2	53·8	432·4	1 373	102	1 475	341	171	207		
338	(Södervärn)—Böringe och Böringe—Smygehamn.....			60·2	46·3	529·3	1 786	151	1 937	910	30	150		
339	(Böringe)—(Ystad) och (Klagstorp)—Ryds-gård.....			65·9	52·1	420·7	1 773	93	1 865	321	26	57		
340	Åsperöd—Ystad och Onslunda—Tome-lilla.....			2202·4	158·3	1 391·7	1 415	166	1 581	414	64	121		
341	(Brösarp)—(Gärsnäs)—(Köpingebro) och (Onslunda)—S:t Olof.....													
342	(Eslöv)—(Åsperöd) och (Harlösa)—Bjär-sjölagård.....													
30	C	343	Tollarp—(Eslöv).....	62·8	48·0	376·7	1 356	103	1 459	465	40	54		
		344	Långebro—(Tollarp) och Långebro—Brösarp.....	69·3	56·0	608·7	1 351	56	1 407	295	294	213		
		345	(Karpalund)—Åhus och Balsby—Kristianstad C—(Långebro).....	53·1	29·4	624·9	1 961	504	2 466	—	61	159 862		
		346	(Hässleholm)—Karpalund och (Hästveda)—Karpalund.....	84·0	61·8	322·3	932	49	981	321	110	50		
		347	(Älmhult)—(Balsby).....	70·2	61·6	379·6	878	104	982	441	13	—43		
		348	(Älmhult)—(Sölvesborg).....	82·7	70·9	539·9	906	109	1 015	535	98	33		
		13	B	426	(Bräcke)—Pilgrimstad.....	46·3	37·9	328·4	889	101	990	395	458	125
427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V.....			69·8	39·8	756·8	1 999	521	2 520	469	40	75		
428	(Östersund V)—(Trångsviken).....			50·0	44·2	310·0	711	149	860	612	162	281		
429	Trångsviken—(Undersåker).....			54·1	44·9	449·1	689	125	813	540	633	143		
430	Undersåker—(Änn).....			52·5	45·0	407·5	797	143	940	559	142	94		
431	Änn—Storlien—gränsen mot Norge.....			35·7	28·9	303·8	1 464	435	1 899	140	18	50		
C	436			(Östersund V)—(Munkflohögen).....	64·6	57·8	260·9	857	57	914	308	70	47	
	437		Munkflohögen—Tännviken och Jämtlands Sikås—Hammerdal.....	67·5	59·2	324·6	593	106	699	834	31	12		
	438		(Tännviken)—(Hoting) och Ulriksfors—Strömsund.....	66·8	58·9	365·3	803	155	958	461	39	75		
14	B		412	(Ljusdal)—Ramsjö.....	58·4	47·9	283·2	624	61	685	405	68	135	
		413	(Ramsjö)—Alby.....	63·5	44·5	287·1	663	221	883	465	213	10		
		414	(Alby)—Ånge—(Fränsta).....	76·3	41·6	640·6	707	156	863	415	251	144		
		415	Fränsta—Nedansjö.....	2121·7	82·8	1 124·9	1 125	315	1 440	2 053	283	194		
		416	(Nedansjö)—Sundsvall C—(Njurunda).....											
		417	Njurunda—(Harmånger).....											
		418	Harmånger—(Hudiksvall) och Harmånger—Bergsjö.....	51·7	43·7	305·6	828	110	938	432	159	62		
		419	(Ånge)—Bräcke—(Gröttingen).....	52·9	44·0	364·0	1 212	215	1 427	1 101	4	19		
		420	Gröttingen—Kälarne.....	51·0	43·0	302·9	862	81	943	862	262	24		
		421	(Kälarne)—Bispgården.....	43·9	37·5	373·5	1 133	137	1 269	555	78	63		
422	(Bispgården)—Långsele.....	53·3	38·8	358·1	772	128	900	776	—	206 74				

för drift och underhåll etc.

per spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35, 36															Tjänstkonton 71 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					
981	232	1 309	834	465	790	115	21	18	113	58	244	232	19	6 584	—	60	7 999	112	7 888
624	— 35	1 294	677	1 013	234	79	34	136	11	48	146	367	83	5 553	—	47	7 208	101	7 108
376	45	855	259	108	854	64	23	199	15	38	165	248	65	3 742	—	33	5 104	71	5 033
152	8	1 207	513	125	334	199	35	34	4	17	101	196	124	4 071	—	54	5 449	76	5 373
270	136	707	461	147	482	118	98	44	266	26	106	123	42	3 334	—	27	4 377	61	4 316
576	121	652	841	102	169	168	51	16	37	69	190	333	78	3 907	—	35	5 487	77	5 411
444	236	1 633	1 371	1 383	299	162	56	38	25	15	345	480	75	7 205	—	49	8 513	119	8 394
126	49	826	648	433	188	185	103	19	17	12	378	200	112	4 315	—	28	5 377	75	5 302
283	17	510	395	172	357	23	63	91	192	20	116	12	130	2 805	—	22	3 843	8	3 835
389	89	1 635	808	400	554	177	157	358	154	84	376	406	126	6 353	—	61	7 857	26	7 831
428	266	927	874	179	490	42	146	178	132	74	233	240	126	4 889	—	58	6 409	63	6 347
357	80	1 576	715	267	561	164	71	169	194	87	136	422	195	5 529	—	80	6 910	2	6 909
317	187	1 284	599	234	411	33	143	50	196	52	341	251	99	4 917	—	56	6 448	11	6 437
285	325	1 067	443	208	1 997	182	149	130	288	84	347	146	75	6 816	—	52	8 805	9	8 796
479	93	887	817	293	202	33	109	87	162	51	275	459	132	4 482	—	38	6 385	4	6 381
440	120	891	759	108	1 002	81	235	110	167	56	364	175	114	5 221	—	81	6 882	5	6 877
238	180	1 240	529	247	692	51	58	124	108	29	287	172	44	4 559	—	16	6 034	37	5 996
427	963	2 168	794	236	682	94	94	137	104	22	496	251	101	7 370	—	21	8 799	14	8 785
750	527	2 023	500	406	1 458	428	202	342	431	476	290	386	68	9 249	—	170	11 885	114	11 771
— 60	115	427	467	365	117	44	78	214	14	85	365	139	55	2 905	—	17	3 904	69	3 835
328	171	983	681	368	542	37	113	119	28	129	184	214	79	4 386	—	48	5 416	7	5 409
256	201	1 408	703	766	477	96	58	91	48	31	146	327	173	5 447	—	79	6 541	11	6 530
384	65	556	1 824	770	437	36	20	78	11	—	7 386	580	6 131	—	8	7 129	39	7 090	
613	319	836	1 126	572	1 860	1 149	108	183	132	2	1 53	434	7 974	—	425	10 919	78	10 841	
692	156	574	1 476	73	268	18	99	132	21	—	310	437	5 309	—	33	6 202	8	6 195	
447	335	1 043	1 920	424	808	29	195	271	23	1	3 395	252	7 463	—	28	8 304	5	8 299	
395	27	1 828	1 417	1 110	259	48	87	83	32	2	— 155	550	6 786	—	40	7 766	2	7 765	
360	228	400	1 481	708	1 018	43	109	106	137	2	14 221	1 564	6 598	—	19	8 516	4	8 512	
397	62	305	1 182	137	119	36	71	57	13	—	11 94	170	3 079	—	47	4 040	2	4 039	
568	38	426	914	440	262	10	44	6	11	0	6 156	337	4 095	—	16	4 810	—	4 810	
670	115	375	781	847	436	17	52	64	35	—	18 249	281	4 516	—	20	5 494	28	5 466	
361	43	905	1 358	231	378	5	4	89	2	—	0 99	78	4 161	—	0	4 846	—	4 846	
490	57	190	1 235	532	141	11	33	3	8	—	— 86	144	3 618	—	29	4 531	12	4 519	
745	833	588	1 157	1 114	1 665	64	38	251	25	—	3 144	86	7 522	—	15	8 400	1	8 399	
709	218	579	1 174	661	796	175	152	121	80	— 6	— 5 112	392	7 688	—	142	9 270	30	9 240	
328	4	1 095	1 337	211	224	18	44	80	1	—	— 7 354	322	5 496	—	39	6 445	6	6 439	
297	17	1 941	859	55	278	25	131	14	7	—	— 356	304	4 937	—	38	5 912	0	5 912	
834	167	252	1 510	526	242	— 14	372	21	59	—	— 71	263	5 425	—	42	6 893	15	6 879	
573	134	495	1 591	136	120	10	123	22	15	—	— 340	290	4 996	—	16	5 954	11	5 943	
647	1 315	927	1 420	1 150	268	12	126	5	8	—	— 385	220	7 177	—	77	8 523	6	8 517	
447	1 523	615	1 610	251	607	57	166	118	53	—	0 23	172	6 287	—	67	7 254	531	6 723	

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga) Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32			11	12	13
							11—27	32—59	S:a			
				km			tkr.					
15	A	401	(Krylbo)—Dalgränsen	51·0	33·0	395·1	947	571	1 518	431	110	100
		403	(Dalgränsen)—Åshammar	54·0	33·9	590·2	1 439	226	1 665	292	468	405
		404	(Åshammar)—Hedsjön	55·0	41·5	353·4	938	59	997	569	40	47
		405	(Hedsjön)—Kilafors	46·1	32·4	315·9	954	126	1 079	379	345	27
		407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)	53·3	31·2	589·8	1 062	520	1 582	746	53	72
		408	Arbrå—(Skästra)	49·2	36·3	327·6	947	108	1 055	496	128	178
	B	409	Skästra—Ljusdal—(Långbacka)	48·1	33·9	345·0	708	231	938	640	78	68
		402	Hilleby—(Axmarsbruk)	51·2	43·4	420·1	1 057	193	1 250	2 761	4	26
		406	(Kilafors)—Söderhamn C—Stugsund	65·0	37·2	302·2	1 016	70	1 087	123	25	6
		410	Långbacka—Hudiksvall	59·2	41·6	492·8	958	130	1 088	563	225	125
		411	Axmarsbruk—(Stugsund) o. (Söderhamn V) —Norråla	49·6	42·6	234·6	1 192	89	1 281	261	49	9
		423	(Norråla)—(Hudiksvall)	56·6	49·3	365·6	1 074	72	1 147	629	125	42
16	C	243	(Vansbro)—Mora	82·8	70·9	372·7	798	109	906	504	24	36
		432	(Brunflo)—(Svenstavik)	55·2	51·4	411·6	878	195	1 073	740	76	166
		433	Svenstavik—(Sörtjärn)	63·1	56·5	307·0	728	75	803	485	25	41
		444	(Mora)—Storstupet och Orsa—Skattungbyn	64·0	54·7	488·5	1 226	752	1 978	335	34	129
		445	(Storstupet)—Tandsjöborg	60·0	54·5	279·4	846	62	908	139	30	81
		446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytterbergsbyn)	65·3	54·8	341·3	702	266	968	497	32	172
		447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn	60·8	53·9	384·4	676	203	879	811	13	13
		449	(Sveg)—Hede	76·2	71·8	441·3	698	52	750	162	28	27
		452	(Bollnäs)—(Voxna)	58·3	50·4	375·8	754	149	903	636	139	75
		453	Voxna—(Skattungbyn)	55·0	49·4	358·7	944	301	1 245	476	105	10
17	B	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)	51·5	41·6	377·7	1 428	236	1 664	1 930	221	—81
		425	Hussjöby—(Veda)	58·8	49·6	400·6	933	208	1 141	2 455	76	17
	C	440	Bosundet—Hoting—(Granberget)	55·1	46·9	267·3	957	161	1 118	233	50	62
		441	Granberget—(Aronsjölid)	60·0	55·8	349·2	900	145	1 045	469	264	124
		442	Aronsjölid—(Storuman)	58·5	53·5	338·2	897	95	992	1 107	40	76
		450	(Bosundet)—Tågsjöberg	59·6	54·9	330·6	703	62	765	930	17	3
		451	(Tågsjöberg)—(Forsmo)	59·3	54·8	314·1	857	66	923	513	—8	74
		455	(Långsele)—(Nyland)	60·9	52·7	474·8	1 686	428	2 113	846	356	—34
		456	Nyland—Veda	47·7	36·9	527·8	1 721	114	1 835	3 032	218	200
		18	A	551	Luleå—Notviken	63·7	5·3	887·2	1 949	784	2 733	113	219	28
552	(Notviken)—(Boden C)			36·4	29·0	371·9	1 540	109	1 649	1 669	48	101
553	(Boden C)—Gransjö			37·4	33·8	275·4	1 374	57	1 431	370	89	56
555	(Gransjö)—(Näsberg)			40·5	35·2	363·5	1 316	122	1 437	421	123	44
556	Näsberg—(Koskivara)			39·3	33·5	273·1	1 302	141	1 443	556	262	20
557	Koskivara—(Nuortikon)			38·5	33·0	272·1	1 270	86	1 356	223	38	14
19	A	558	Nuortikon—(Gällivare)	34·8	30·8	284·7	1 518	152	1 670	565	150	—
		562	(Gällivare)—Harrå	49·8	46·9	325·9	1 181	90	1 270	754	61	—
		563	(Harrå)—Kalixfors	45·2	39·9	305·8	1 354	78	1 432	245	98	—
		565	(Kalixfors)—(Krokvik)	35·8	16·7	753·2	3 540	1 180	4 720	761	25	661
		566	Krokvik—Rensjön	32·1	28·3	324·3	1 403	212	1 614	1 220	7	—
		567	(Rensjön)—(Stenbacken)	30·9	28·3	279·8	1 563	218	1 781	960	24	—
		568	Stenbacken—(Abisko Ö)	35·2	31·9	259·1	1 716	109	1 825	430	13	—
		569	Abisko Ö—(Kopparåsen)	26·2	18·7	415·8	2 915	206	3 121	781	21	166
		570	Kopparåsen—gränsen mot Norge	21·4	18·5	368·6	2 806	214	3 020	1 772	16	18
		C	561	(Harrträsk)—Gällivare, Gällivare—Malmberget—Tingvallskulle och Gällivare—Koskullskulle	43·2	17·4	673·2	1 958	846	2 804	1 060	101	227
20	B	521	Jörn—(Långträsk)	55·6	43·9	432·5	1 101	98	1 200	400	112	10
		522	Långträsk—(Korstråk)	53·0	47·2	537·4	1 219	83	1 302	4 176	89	12
		523	Korstråk—(Hednoret)	56·6	44·7	365·2	1 615	166	1 782	376	222	47
		525	Hednoret—Boden C—Degerslet	72·0	38·9	1 164·7	2 466	745	3 211	1 104	164	58

för drift och underhåll etc.

per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35, 36															Tjänst- konto	Tjänst- konto	S:a	Av- går konto	Saldo
21	22	23	24	25	41- 47	48	51	53- 54	55- 59	71	73	75	77	S:a	71	78	s:m	300, 308	ut- gifter
346	405	756	1 069	1 134	1 181	37	49	48	10	—	1 243	306	6 227	—	37	7 782	30	7 752	
1 029	504	1 168	1 249	256	2 786	85	118	82	120	8	4 248	354	9 177	—	97	10 938	12	10 926	
526	110	1 167	1 156	999	329	84	48	22	29	—	186	121	5 432	—	0	6 429	6	6 423	
593	148	1 041	1 337	334	458	47	524	114	53	—	3 280	61	5 743	—	26	6 849	0	6 848	
1 281	483	1 338	2 052	380	864	251	77	837	151	—	329	277	9 191	—	308	11 082	11	11 071	
706	153	564	1 590	516	303	87	259	182	65	—	4 163	209	5 603	—	16	6 673	17	6 657	
613	155	1 329	1 205	336	777	51	56	36	25	—	0 433	399	6 203	—	36	7 176	6	7 170	
409	—	5 168	739	482	457	37	60	9	16	—	1 146	169	6 992	—	-27	8 215	2	8 212	
300	85	1 836	483	126	304	20	13	16	31	—	114	92	3 573	—	33	4 693	41	4 651	
660	254	1 864	1 237	601	758	54	127	89	142	—	215	272	7 184	—	58	8 330	3	8 327	
116	—	22 1 729	869	76	114	92	11	6	6	—	25	109	3 450	—	—	4 731	6	4 725	
309	32	1 881	1 091	192	263	22	211	23	12	—	1 239	245	5 318	—	5	6 469	7	6 463	
224	45	539	575	565	173	29	307	177	57	-1	19 111	192	3 577	—	22	4 506	6	4 499	
366	46	1 236	1 256	881	196	18	436	23	19	-2	0 201	706	6 365	—	27	7 465	2	7 462	
91	46	485	1 014	564	462	32	293	69	9	-1	50	383	4 045	—	23	4 870	6	4 864	
468	424	1 191	803	110	1 047	358	100	109	58	-2	7 68	216	5 455	—	227	7 661	29	7 632	
292	8	925	458	849	434	3	15	26	12	-1	128	476	3 875	—	30	4 814	156	4 657	
328	68	960	795	97	561	4	94	180	18	-1	106	307	4 218	—	39	5 225	0	5 225	
393	16	1 525	922	818	211	15	5	4	1	-2	189	500	5 434	—	11	6 324	—	6 324	
550	3	1 689	1 155	639	161	7	60	70	5	-2	2 22	399	4 978	—	68	5 796	1	5 795	
282	57	718	1 009	477	1 155	-40	336	80	17	-2	4 196	289	5 509	—	33	6 444	4	6 440	
284	7	1 619	957	880	85	1	132	153	8	-2	314	248	5 276	—	39	6 560	34	6 526	
62	279	755	1 125	76	555	61	210	12	19	—	1 69	577	5 872	—	232	7 768	440	7 328	
26	319	324	919	81	526	26	112	21	2	—	275	471	5 650	—	22	6 813	2	6 811	
567	164	478	813	271	483	40	67	71	156	—	1 25	197	3 678	—	53	4 849	3	4 846	
256	152	643	1 152	655	435	23	32	62	0	—	0 84	469	4 821	—	18	5 885	63	5 822	
275	43	318	1 203	947	173	22	40	22	1	—	8 475	4 750	—	41	5 783	5	5 778		
473	43	918	1 424	219	144	6	94	20	13	—	4 262	190	4 760	—	26	5 551	4	5 547	
457	48	1 119	1 121	206	144	50	26	70	28	—	104	404	4 356	—	41	5 320	26	5 294	
418	20	355	1 442	157	988	207	93	30	26	-8	1 291	346	5 535	—	154	7 803	9	7 794	
701	445	823	1 666	290	921	71	284	57	95	—	6 102	648	9 560	—	54	11 449	382	11 067	
787	479	1 632	473	87	1 096	257	168	205	1 895	—	-3 60	3 265	10 762	—	498	13 993	71	13 922	
614	98	2 374	1 925	1 004	208	20	69	45	17	—	18 106	233	8 513	—	79	10 241	21	10 220	
743	64	2 078	1 327	361	119	24	334	10	—	—	62	328	5 964	—	23	7 418	64	7 354	
661	128	1 391	1 178	2 829	125	33	152	167	39	—	1 121	229	7 642	—	25	9 104	121	8 983	
803	61	1 702	1 406	291	123	14	19	15	11	—	86	183	5 554	—	15	7 013	58	6 955	
674	20	1 459	1 584	1 119	82	6	180	6	18	—	9	264	5 697	—	38	7 091	18	7 074	
705	342	1 519	1 696	940	125	41	2	1	—	—	46	382	6 512	—	10	8 192	14	8 178	
515	205	1 135	1 620	126	136	30	1	32	—	—	8	527	5 150	—	118	6 538	0	6 538	
593	43	1 110	1 647	591	51	5	1	68	—	—	—	600	5 051	—	285	6 768	10	6 758	
428	1 001	1 176	1 326	120	3 201	378	122	1 531	249	—	15 4	991	15 986	—	680	21 386	321	21 065	
1 531	66	1 626	2 943	51	495	4	—	159	1	—	—	257	8 359	—	143	10 117	0	10 117	
1 092	87	659	2 254	23	1 225	31	14	173	7	—	—	653	7 202	—	80	9 063	1	9 062	
313	560	550	2 349	199	591	14	12	46	—	—	—	433	5 510	—	20	7 355	1	7 353	
1 054	528	2 573	2 596	426	880	49	93	487	58	—	—	2 715	12 426	—	340	15 887	1	15 886	
692	193	1 222	1 407	979	746	83	28	315	89	—	—	1 6685	14 246	—	-75	17 191	2	17 189	
384	506	1 173	1 034	668	1 240	166	96	195	164	349	321	121	4 690	12 495	—	554	15 854	266	15 588
543	115	1 399	828	908	457	63	82	138	28	—	—	83	1 217	6 384	—	189	7 773	0	7 773
264	38	930	1 027	1 597	117	4	21	34	11	—	—	74	468	8 793	—	46	10 141	1	10 140
308	22	774	914	158	164	18	61	94	42	—	—	191	1 174	4 565	—	108	6 455	3	6 452
410	124	1 520	1 079	672	1 401	1 377	134	-167	285	361	479	131	3 371	12 504	—	498	16 214	31	16 183

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga). Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32			11	12	13
							km	tkr.	11—27				32—59	S:a
20	C	524	(Älvsbyn)—Piteå.....	61·9	51·8	398·2	831	177	1 007	579	75	55
		527	(Degerselet)—Morjärv.....	55·0	47·0	436·7	1 072	60	1 133	1 224	315	16
		528	(Morjärv)—Lappträsk.....	51·7	45·9	337·2	1 269	75	1 344	131	39	4
		529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—grän- sen mot Finland.....	67·0	48·7	514·2	1 039	78	1 117	349	79	23
		530	(Karungi)—Övertorneå.....	50·9	46·1	304·4	1 169	148	1 316	272	140	225
21	B	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå).....	49·5	43·2	426·5	1 079	118	1 197	146	1 925	41
		502	Aspeå—Anundsjö.....	45·3	39·8	315·3	1 281	157	1 438	648	65	30
		504	(Mellansel)—(Trehörningsjö).....	56·6	49·3	471·1	1 654	115	1 769	1 959	296	46
		505	Trehörningsjö—(Hörnsjö).....	53·9	46·9	477·0	1 126	97	1 223	1 981	1 395	25
		512	Hörnsjö—(Vindeln).....	75·8	58·3	813·5	1 586	688	2 273	3 441	176	85
		513	Vindeln—Hällnäs—Lubboträsk.....	60·2	50·3	370·4	1 186	75	1 261	1 336	129	65
		514	(Lubboträsk)—(Bastuträsk) och (Bastu- träsk)—(Slind).....	65·0	60·7	365·6	867	197	1 064	346	52	50
	517	Bastuträsk—(Jörn).....	45·1	33·6	314·8	1 720	502	2 223	196	65	39	
	C	503	(Anundsjö)—Mellansel—Örnsköldsvik C....	60·9	37·4	397·7	1 211	275	1 486	281	332	61
		511	(Vännäs)—Holmsund.....	60·5	46·1	401·1	1 163	254	1 417	261	48	119
516		Boliden—Slind—Rönnskär ^a	45·5	29·6	404·2	1 863	392	2 255	143	32	77	
23	C	531	(Jörn)—(Saltmyran).....	50·1	47·3	205·7	822	102	925	185	14	31
		532	Saltmyran—Utterträsk och Avaviken— Arvidsjaur.....	2 155·3	141·3	699·6	832	133	965	241	45	49
		546	(Sorsole)—(Avaviken).....	58·7	54·0	221·3	748	86	834	228	81	29
		533	(Utterträsk)—Varjisträsk.....	51·3	48·1	203·2	723	116	838	109	16	57
		534	(Varjisträsk)—Rahanåive.....	55·6	46·5	209·3	681	63	744	189	47	45
		535	(Jokkmokk)—Jokkmokk.....	104·6	98·8	446·1	687	80	768	128	21	10
		536	(Jokkmokk)—Porjus—(Gällivare).....	51·8	48·4	245·9	759	78	837	188	57	23
		541	(Hällnäs)—Arvån.....	48·9	44·6	259·2	814	63	877	243	35	34
		542	(Arvån)—Kattisavan.....	56·9	54·4	287·7	800	101	901	357	343	39
		543	(Kattisavan)—(Barsele).....	51·6	44·7	351·7	1 265	457	1 722	193	24	97
		544	Barsele—Storuman—Gubberget.....	52·8	47·4	268·5	859	86	945	406	99	129
25	C	600	(Gånghester)—(Galtåsen).....	51·1	47·5	215·6	726	65	790	313	9	26
		601	Galtåsen—(Jönköping C).....	53·5	47·2	169·4	682	90	772	280	91	12
		602	(Borås C)—Hillared och Hillared—(Axel- fors).....	54·2	44·7	270·4	1 092	71	1 163	470	49	56
		603	(Hillared)—Hestra.....	50·4	38·4	375·3	977	104	1 081	1 179	16	5
		604	(Hestra)—(Värnamo).....	46·7	40·3	363·5	1 398	124	1 521	786	14	56
		605	(Värnamo)—(Alvesta).....	53·1	46·9	443·6	904	91	994	2 106	53	112
		607	(Varberg)—(Björketorp).....	46·6	39·4	241·6	1 209	110	1 319	324	79	48
		608	Björketorp—(Borås C).....	54·4	42·1	386·7	1 150	285	1 434	317	522	97
		609	Borås C—Borås övre.....	29·2	5·0	852·3	2 167	2 162	4 329	1 409	183	430
		610	(Borås övre)—(Herrljunga).....	48·1	41·3	243·3	837	68	905	372	9	146
		620	(Uddevalla C)—(Salstad).....	52·4	42·2	475·4	1 202	173	1 375	1 209	77	41
		621	Salstad—(Herrljunga).....	55·0	46·3	623·7	1 215	127	1 342	1 001	19	64
		606	(Falkenberg)—(Limnared).....	114·3	102·1	396·6	705	44	750	121	23	7
		26	C	611	(Nässjö)—(Österkorsberga).....	60·8	51·2	354·3	1 052	42	1 094	316	95	45
612	Österkorsberga—(Målerås).....			65·8	56·8	344·9	835	57	892	483	14	29
613	Målerås—Nybro—(Emmaboda).....			66·8	56·7	322·1	1 010	31	1 041	708	118	35
614	(Nybro)—Kalmar C—Kalmar V.....			60·2	30·8	666·4	1 069	390	1 459	798	93	71
619	(Alvesta)—(Växjö)—Lessebo.....			63·1	50·2	573·2	809	65	874	2 401	159	38
622	(Lessebo)—Holmsjö.....			59·8	48·4	319·8	815	91	906	694	122	18
623	(Holmsjö)—Karlskrona C.....			44·5	31·3	390·6	2 292	111	2 403	646	—	5 30
27	C	615	(Kalmar V)—Berga.....	94·0	76·3	365·3	665	31	696	365	13	76
		616	Mönsterås—Fagerhult.....	76·2	68·0	288·8	600	47	648	160	47	30
		617	Oskarshamn—Skoghult.....	63·9	56·7	279·6	683	33	716	322	109	47

or drift och underhåll etc.

er spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35, 36															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					
321	93	906	547	238	209	56	710	65	19	—	—	109	1 385	5 369	—	59	6 434	6	6 428
434	28	1 582	1 075	550	24	— 22	354	180	2	—	—	49	950	6 762	—	41	7 935	—	7 935
356	20	1 718	964	751	82	6	221	9	20	—	—	104	712	5 136	—	36	6 516	0	6 516
168	22	905	753	927	384	62	— 63	41	82	—	—	142	1 769	5 642	731	194	7 684	7	7 677
362	29	475	1 011	11	318	15	50	88	11	—	—	342	1 282	4 631	—	38	5 985	5	5 980
1 013	93	1 128	1 462	542	188	48	21	219	17	—	—	64	443	7 352	—	73	8 622	—	8 622
488	107	934	1 574	799	68	50	71	54	5	—	—	161	455	5 509	—	9	6 956	1	6 955
346	24	1 067	1 374	685	128	80	14	40	25	—	—	85	302	6 472	—	104	8 345	26	8 319
529	57	727	1 263	487	177	32	46	81	9	—	—	107	676	7 592	—	61	8 875	21	8 855
77	191	755	732	602	517	93	140	71	23	—	—	77	1 325	8 305	—	217	10 796	58	10 738
626	53	358	575	149	186	27	192	193	8	—	—	83	838	4 819	—	79	6 158	3	6 155
533	47	1 245	824	566	146	31	51	28	13	—	—	121	437	4 491	—	69	5 624	1	5 623
304	152	606	594	729	385	35	46	83	31	—	—	89	1 127	4 481	—	293	6 997	11	6 986
259	125	1 076	941	192	599	131	60	60	47	—	—	158	1 087	5 407	—	199	7 092	566	6 526
245	114	171	913	725	670	228	98	244	7	—	—	5	1 255	5 104	—	226	6 747	110	6 637
-125	385	1 094	1 078	889	1 218	139	487	77	67	—	—	59	1 675	7 294	—	106	9 654	766	8 888
-155	10	683	698	812	196	40	36	3	16	—	—	153	449	3 170	—	10	4 105	1	4 103
234	13	635	804	358	227	65	41	43	25	-4	—	147	535	3 457	—	110	4 532	27	4 505
272	1	631	964	230	44	39	15	1	3	—	—	57	328	2 922	—	18	3 774	4	3 769
284	7	1 118	737	178	35	37	67	35	2	—	—	62	359	3 102	—	18	3 959	1	3 958
132	— 34	719	815	256	244	80	49	19	19	—	—	0	398	2 978	—	44	3 766	—	3 766
361	36	488	1 142	697	121	38	29	5	5	—	-0	6	644	3 730	—	27	4 524	259	4 266
343	—	1 220	986	399	114	38	25	31	10	—	-3	37	422	3 890	—	28	4 754	5	4 750
457	76	708	1 697	188	239	56	45	1	5	—	—	133	520	4 438	—	13	5 328	29	5 299
249	3	1 107	1 176	77	98	21	75	4	5	—	—	329	302	4 185	—	66	5 151	93	5 058
498	60	1 230	894	192	479	271	57	26	22	-12	—	16	844	4 890	—	250	6 862	50	6 813
453	9	772	844	411	217	34	226	222	9	—	—	55	290	4 175	—	24	5 144	53	5 091
325	79	1 235	469	200	254	7	62	34	23	54	79	191	62	3 424	—	34	4 248	28	4 221
98	35	611	350	183	92	9	82	30	19	69	26	141	68	2 196	—	221	3 189	21	3 168
216	117	1 182	716	225	143	75	143	32	12	29	221	115	57	3 858	—	5	5 025	33	4 992
306	669	1 480	442	1 092	603	7	11	105	21	54	133	76	49	6 247	—	173	7 502	49	7 452
460	137	761	612	868	1 363	7	684	176	2	24	30	216	67	6 264	—	56	7 841	52	7 789
185	65	1 496	950	559	914	28	406	9	1	129	112	191	74	7 393	—	27	8 415	55	8 359
188	81	1 376	521	361	68	34	116	34	13	93	237	187	68	3 828	—	68	5 215	34	5 181
194	150	1 540	380	321	945	36	522	61	52	49	287	198	35	5 706	—	20	7 160	47	7 113
623	99	2 864	521	2 335	10 148	2 582	199	235	162	457	506	210	222	24 085	—	977	29 392	193	29 198
144	21	1 398	493	360	435	8	21	20	-19	47	259	346	64	4 124	—	60	5 089	33	5 056
64	87	1 915	730	1 133	626	57	1 109	51	44	57	345	126	50	7 721	—	44	9 139	60	9 079
443	302	2 876	678	1 968	895	159	561	35	210	111	267	344	127	10 060	—	17	11 418	75	11 343
89	48	922	362	78	643	11	24	39	16	41	79	125	87	2 715	—	15	3 480	9	3 471
508	110	1 404	610	238	433	44	30	58	69	168	232	293	53	4 708	—	28	5 830	2	5 828
357	55	1 226	536	262	282	78	30	76	63	303	108	337	81	4 320	—	30	5 243	1	5 243
215	87	1 167	639	312	-187	87	25	55	16	113	170	130	68	3 758	—	24	4 822	2	4 821
1 305	1 005	2 230	641	650	685	232	320	101	405	57	357	269	41	9 261	—	364	11 083	22	11 061
830	72	2 263	514	1 182	71	18	46	33	39	129	188	169	48	8 201	—	44	9 119	36	9 083
440	109	1 222	450	561	106	52	17	89	27	48	175	263	28	4 421	—	25	5 352	4	5 348
460	151	1 281	623	768	1 421	131	152	109	88	139	109	271	38	6 414	—	36	8 853	80	8 772
101	81	994	440	199	307	50	30	49	43	59	166	180	30	3 184	—	9	3 889	3	3 886
125	68	1 545	302	255	102	31	59	29	17	58	75	178	48	3 129	—	20	3 797	7	3 790
231	72	1 287	466	199	309	34	4	33	26	35	149	265	53	3 641	—	29	4 386	8	4 378

Bansektion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter					
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör avdelningen ifråga) Anm. och noter, se sid. 162—163	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32					
							11—27	32—59	S:a	11	12	13
				km	tkr.							
27	C	624	(Sävsjö)—(Målilla)	91·6	80·7	421·1	740	16	757	225	78	52
		625	(Hultsfred)—(Åseda)	63·9	55·5	259·8	708	28	736	346	66	141
		626	(Åseda)—Växjö	84·2	61·2	707·9	793	448	1 242	752	121	55
		627	(Brittatorp)—(Skoghult)	68·1	61·2	259·9	604	47	651	286	10	9
		628	(Kalmar V)—Torsås och Ljungbyholm—Påryd	65·2	57·0	259·5	746	53	798	265	107	61
		629	Runsten—Böda	88·2	76·8	357·0	538	38	576	222	21	106
		630	(Lundtorp)—(Runsten) och Färjestaden—Ottensby	88·1	73·7	322·9	546	52	599	121	65	93
		635	Karlskrona N—Ronneby—(Bredåkra)	63·0	36·2	646·6	1 037	196	1 232	3 663	254	149
		636	(Vermanshult)—Bredåkra—(Karlshamn)	65·9	54·4	556·1	1 130	98	1 227	2 978	180	41
		637	Karlshamn—(Sölvesborg)	41·6	31·2	662·4	1 664	343	2 008	4 823	1550	25
29	C	638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken	64·6	45·9	622·2	1 060	123	1 183	2 912	179	85
		639	(Växjö)—Vermanshult	72·5	63·7	349·3	756	51	807	1 154	72	38
		640	(Gullberna)—Torsås—Bergkvara	56·9	49·6	349·7	996	63	1 059	700	34	79
		641	(Karlshamn)—Ulvö och Norraryd—(Kvarnåmålå)	80·4	72·0	527·5	812	88	900	1 797	68	92
		642	(Ulvö)—Bolmen	90·1	77·6	361·2	824	75	900	764	77	18
		643	(Bolmen)—Skedalahed	66·2	61·2	333·8	907	95	1 002	444	27	29
		645	(Söndrum)—Halmstad rbg, Halmstad C—Oskarström och (Skedalahed)—(Halmstad Ö)	67·5	32·1	636·0	940	365	1 305	129	189	101
		646	(Oskarström)—(Landeryd) och Kilan—Hyltebruk	60·4	50·1	246·8	791	39	830	172	40	169
32	C	647	Landeryd—(Limmared)	67·6	55·1	391·9	1 116	56	1 173	233	123	68
		648	(Landeryd)—Reftele—(Hestra)	69·5	59·2	440·6	920	46	966	394	154	244
		649	(Reftele)—Klevshult	65·9	50·5	381·2	862	550	1 412	480	112	108
		650	Vaggeryd—(Nässjö)	51·8	44·1	250·5	1 255	62	1 317	441	5	17
		651	(Klevshult)—(Vaggeryd)—(Jordbron)	58·1	50·2	338·1	970	57	1 027	252	16	51
		653	(Limmared)—(Falköping C)	86·9	75·8	419·0	1 127	60	1 186	299	42	41
		654	(Varberg)—(Kinnared)	74·4	65·7	312·2	970	38	1 008	212	9	102
		710	(Kil)—Värmlands Bro	57·5	42·4	550·8	1 545	98	1 643	719	91	207
		711	(Värmlands Bro)—(Änimskog)	75·0	45·4	1 200·2	2 999	289	2 288	733	171	91
		33	C	712	Änimskog—(Brålanda)	55·4	39·8	392·3	995	121	1 116	189	141	95
713	Brålanda—Trollhättan			65·8	34·8	609·9	1 579	132	1 711	464	143	73
714	(Trollhättan)—(Alvhem) o. (Alvhem)—Lilla Edet			59·1	50·2	376·3	645	70	715	263	20	27
716	Alvhem—(Lärje rbg)			48·9	30·2	445·6	1 285	184	1 469	236	106	—16
721	(Mellerud)—(Kråkviken)			65·1	59·1	589·7	1 928	113	2 042	404	205	99
722	Kråkviken—(Vännacka)											
724	Vännacka—(Gilsrud) och Beted—Skilingsfors			2129·9	118·1	788·8	809	83	892	414	116	78
725	(Åmål)—(Årjäng)			73·1	68·0	245·1	404	32	437	383	71	27
726	(Mellerud)—gränsen mot Norge			72·6	63·0	468·6	838	65	903	421	16	12
34	C			701	(Falun)—Borlänge—(Repbäcken)							
		742	(Repbäcken)—(Rättvik) och Knippboheden—Insjöns hamn	2119·8	86·9	1 032·4	1 315	199	1 514	367	118	80
		702	(Borlänge)—Gräsberg och Rämshyttan—Idkerberget	62·4	38·0	540·1	895	96	991	459	47	45
		703	(Gräsberg)—(Grängsberg)	36·7	22·8	364·8	1 375	270	1 646	308	41	162
		704	Grängsberg—Bredsjö	58·0	41·7	250·3	665	61	726	224	31	51
		705	(Bredsjö)—Loka	50·3	37·3	424·9	1 049	83	1 133	633	200	337
		706	(Loka)—Geijersdal och Daglösen—Filipstad V	59·8	43·8	461·8	951	198	1 149	342	108	30
		708	(Geijersdal)—(Kil)	59·1	46·3	415·1	997	126	1 123	593	192	362
		735	(Falun N)—Rättvik	61·8	49·3	491·1	1 213	108	1 321	213	88	118

drift och underhåll etc.

er spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35, 36															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					
142	42	1 495	246	241	381	40	175	84	18	58	222	267	57	3 821	—	28	4 605	8	4 598
130	54	1 097	436	211	151	80	85	3	21	68	82	228	116	3 315	—	17	4 067	4	4 063
454	487	1 405	386	776	1 006	82	683	117	297	166	87	147	60	7 082	—	94	8 418	12	8 406
177	86	1 224	275	283	163	45	27	16	14	63	208	190	47	3 122	—	44	3 817	1	3 816
136	18	1 332	289	295	116	79	4	68	9	25	68	190	125	3 185	—	13	3 996	13	3 983
183	48	1 003	415	240	291	35	32	38	148	251	123	188	84	3 429	—	60	4 066	15	4 050
184	90	916	308	173	311	38	49	27	132	223	84	180	39	3 033	—	36	3 667	2	3 665
476	336	1 093	506	601	844	86	136	130	80	169	144	297	70	9 034	—	36	10 303	44	10 259
297	13	1 248	540	970	208	62	51	35	18	41	63	370	57	7 172	—	55	8 455	11	8 444
482	373	1 336	856	655	1 520	281	242	262	25	249	502	448	157	13 786	—	153	15 947	24	15 923
487	246	1 677	517	462	780	136	37	134	53	173	155	312	99	8 443	—	14	9 640	13	9 626
242	110	1 164	434	233	76	41	13	24	14	32	165	103	92	4 004	—	10	4 821	3	4 818
315	50	1 674	407	332	326	84	130	43	31	41	100	595	95	5 035	—	54	6 149	4	6 145
527	73	1 420	518	183	303	41	44	38	22	69	120	273	61	5 649	—	29	6 578	14	6 564
196	57	555	426	298	105	39	90	50	29	76	30	194	81	3 086	—	24	4 010	2	4 008
170	10	1 411	387	274	223	137	49	25	1	258	99	230	251	4 026	—	19	5 047	4	5 044
520	1 222	866	474	153	2 403	212	67	240	220	439	460	341	27	8 062	—	78	9 444	29	9 415
211	141	844	669	248	158	74	139	55	39	84	62	65	78	3 246	—	20	4 097	13	4 084
316	294	1 116	325	1 075	177	19	115	66	7	165	205	134	62	4 498	—	143	5 814	18	5 796
178	43	715	426	1 254	738	149	577	97	14	73	76	29	194	5 354	—	38	6 357	20	6 338
503	176	578	348	139	593	126	245	141	71	232	212	172	60	4 297	—	98	5 807	18	5 789
132	75	1 101	184	185	556	65	100	164	22	53	248	88	80	3 516	—	19	4 851	15	4 836
112	148	1 442	323	294	275	41	79	30	15	96	325	184	102	4 786	—	28	5 841	18	5 823
157	125	1 101	352	272	271	32	47	66	11	133	465	129	85	3 628	—	21	4 835	15	4 820
294	33	1 090	371	424	123	13	58	64	4	27	57	200	63	3 145	—	56	4 209	13	4 196
351	305	2 695	1 540	290	255	12	112	137	39	—	—	246	41	8 041	—	-12	9 672	97	9 575
654	322	2 602	1 067	6 470	859	1 248	178	105	73	—	—	194	22	13 476	—	232	15 996	—	15 996
861	234	524	934	1 706	547	41	177	144	120	—	—	1 126	95	5 934	—	46	7 095	19	7 076
948	443	1 646	628	1 990	605	40	112	150	55	—	—	186	26	7 509	—	56	9 276	6	9 271
868	117	1 456	1 225	812	359	50	10	165	38	0	—	175	24	5 611	—	61	6 387	19	6 368
707	278	3 299	1 087	936	267	59	160	272	22	—	—	221	21	7 657	—	5	9 131	9	9 122
501	232	2 028	478	1 234	713	18	362	26	17	—	—	264	256	6 838	—	175	9 055	0	9 054
383	31	1 665	713	851	391	11	51	24	86	0	1 215	144	5 175	—	13	6 080	6	6 074	
157	9	918	397	60	415	16	24	8	79	—	—	202	104	2 870	—	51	3 358	6	3 352
940	22	2 528	792	83	240	13	23	6	31	—	—	213	142	5 482	—	69	6 454	4	6 450
415	428	1 174	1 408	2 004	331	37	200	66	58	—	—	262	103	7 049	—	62	8 625	4	8 621
226	113	1 629	1 400	536	225	20	54	160	280	—	—	3 262	191	7 645	—	26	8 662	7	8 655
228	562	1 243	1 589	898	1 041	79	103	86	404	71	95	283	108	8 300	—	8	9 954	17	9 937
811	145	888	847	135	61	20	17	33	10	7	80	137	87	3 585	—	6	4 317	1	4 315
897	651	1 059	1 575	936	213	34	92	26	22	—	—	494	77	7 247	—	71	8 450	5	8 445
596	144	1 484	1 395	285	376	87	139	23	71	17	2 367	62	6 526	—	47	7 722	1	7 721	
302	242	1 012	1 862	645	173	37	74	11	14	48	—	6 235	80	5 876	—	43	7 042	18	7 024
758	69	1 661	1 525	1 429	343	28	149	120	26	—	—	1 53	57	6 639	—	7	7 966	17	7 949

Bansktion nr	Linjegrupp	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda utgifter	Utgifter								
		Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	S:a	Härav huvudspår		Tjänstkonto 32								
							km	tkr.	11—27	32—59	S:a	11	12	13	
34	C	736	(Rättvik)—(Mora)—Älvdalen	91·9	78·9	438·4	817	76	893	194	87	58			
		737	(Falun C)—(Björbo)	76·8	69·7	495·3	778	25	803	315	179	55			
		741	(Krylbo)—Borlänge, Kullsveden—Bispberg och Ovangårdarna—Säters Sjukhus	84·0	63·3	865·3	2 006	99	2 105	785	854	177			
		156	(Ludvika)—(Vansbro)	95·1	84·4	398·8	860	52	912	386	39	93			
35	C	731	Gävle bangårdar	92·0	8·7	818·4	919	573	1 492	397	13	161			
		732	(Gävle)—Forsbacka, (Gävle C)—(Hilleby) och (Gävle)—Ockelbo	74·5	59·7	416·8	795	63	858	225	4	133			
		733	(Forsbacka)—Hofors	53·8	36·6	678·7	1 128	334	1 462	349	116	178			
		734	(Hofors)—Falun N	66·7	38·1	818·2	1 309	399	1 708	531	157	84			
		141	Storvreta—Tierp och Örbyhus—Danne-mora	81·1	59·8	487·5	864	171	1 034	286	11	91			
		142	(Tierp)—(Gävle C) och Orrskog—Söderfors	77·8	59·8	654·1	1 368	144	1 511	464	560	82			
		143	(Hagaström)—Gysinge	55·4	49·2	243·6	822	92	913	202	406	79			
		144	(Gysinge)—(Sala)	56·6	49·5	210·9	1 067	65	1 131	207	2	15			
2	A	111	(Katrineholm)—(Åby)	45·1	38·8	261·5	982	68	1 049	1 085	57	30			
		130	(Järna)—(Tystberga)	42·7	36·7	404·4	1 219	104	1 324	2 685	80	152			
		131	Tystberga—(Jönåker)	51·4	34·9	397·1	1 144	408	1 552	636	439	39			
		132	Jönåker—(Åby)	42·9	35·8	276·8	951	130	1 081	642	81	43			
		133	Åby—Eksund	73·1	34·0	717·3	950	472	1 422	394	47	160			
		134	(Eksund)—(Linghem)	64·0	54·1	845·3	981	85	1 065	305	63	116			
		135	Linghem—(Vikingstad) och Linköping C—Tannefors	66·2	48·0	568·2	965	234	1 199	187	202	405			
136	Vikingstad—Mjölby o. Mjölby—Hästholmen	95·4	73·6	678·4	901	109	1 010	168	38	55					
2	C	146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby—(Åtvidaberg)	52·1	44·8	254·9	701	101	802	393	40	50			
		147	(Brokind)—(Björkhult)	54·2	47·0	300·6	806	167	973	376	184	73			
		148	Björkhult—(Hultsfred)	53·9	46·1	250·5	792	63	855	—204	20	86			
38	C	192	Örebro S—(Sonstorp)	91·1	78·1	351·1	619	67	686	134	70	31			
		196	Sonstorp—(Norrköping Ö) och Kimstad—(Norsholm)	68·0	53·6	327·3	539	53	592	227	7	40			
		197	Norrköping Ö—Valdemarsvik och Kummelby—Arkösund	128·4	101·6	539·7	493	106	599	198	44	70			
		198	Linköping—Fornåsa, Linköping—(Rings-torp), Klockrike—Borensberg, Fornåsa—Motala och Bränninge—Skänninge	129·5	97·6	564·5	624	115	739	164	86	122			
		199	(Fornåsa)—Ödeshög	63·7	53·7	241·7	719	49	768	211	22	55			
		139	Norsholm—(Nelhammar)	81·5	67·8	480·1	913	86	999	237	69	111			
		140	Nelhammar—Västervik	66·0	51·9	394·7	952	173	1 125	122	58	129			
		631	Hultsfred—(Jenny) och Spängenäs—Vimmerby	98·3	83·9	395·8	725	47	772	209	1	65			
Summa SJ				20 927·7	15 903·3	146 332·1	1 022	187	1 208	542	134	80			

Anm. I de fall, då banmästaravdelning omfattar linjer, tillhörande skilda linjegrupper, har avdelningen i sin helhet redovisats under den grupp, till vilken densamma huvudsakligen hör. På grund av att kostnader vad beträffar telefon-, signal- och belysningsunderhållsområden från och med 1950 delvis bokförts på särskild kalkylnummer (tidigare på banmästaravdelningarnas) äro utgifterna särskilt under konto 3571 och 3572 icke direkt jämförbara med tidigare års.

Fr. o. m. 1/2 1952 föres normalt underhåll av bana och byggnader på konto 35 och extra ordinarie underhåll på konto 36.

I utgifterna under tjänstkonto 35, 3611 och 25 ingå även regleringskostnader för grus avseende åren 1948—1950

ör drift och underhåll etc.

er spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35, 36															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						
313	135	1 276	869	342	207	9	206	5	7	5	9	12	168	3 902	—	4	4 799	30	4 769	
317	77	1 617	914	688	1 065	20	48	20	27	3	7	179	79	5 610	—	64	6 477	25	6 452	
655	8	1 492	1 351	2 035	292	28	67	17	59	—	1	233	101	8 155	—	40	10 300	5	10 295	
264	49	858	380	418	217	15	46	73	3	—	0	285	154	3 281	—	10	4 202	9	4 193	
726	754	932	312	824	2 458	27	9	493	127	58	1	52	42	7 386	—	79	8 957	58	8 899	
590	30	1 850	690	482	256	51	37	15	12	—	1	109	214	4 700	—	49	5 606	9	5 598	
1 962	459	3 366	1 234	2 666	353	52	21	3	147	—	2	133	87	11 129	—	19	12 610	2	12 608	
802	307	3 315	1 128	122	2 224	192	1 169	329	61	—	0	25	77	10 523	—	108	12 338	66	12 273	
497	181	1 950	697	169	341	90	227	78	59	1	3	233	48	4 962	—	16	6 012	4	6 008	
416	276	2 382	490	1 246	520	99	23	25	49	—	1	146	193	6 973	—	10	8 495	89	8 406	
372	84	836	382	308	286	24	60	67	8	—	—	176	174	3 464	—	20	4 397	1	4 396	
370	12	1 070	442	102	72	43	—	25	17	—	—	193	59	2 630	—	21	3 782	56	3 726	
509	99	885	1 094	121	243	15	38	182	15	—	141	147	51	4 710	—	50	5 810	15	5 795	
311	54	1 482	1 304	694	448	47	269	32	40	—	219	190	30	8 037	—	112	9 473	1	9 472	
525	107	1 278	732	584	755	140	296	12	143	—	257	179	29	6 153	—	30	7 735	7	7 728	
901	100	1 133	918	272	419	45	95	89	73	—	283	199	58	5 351	—	43	6 475	17	6 458	
580	427	1 413	712	369	2 615	102	217	315	163	—	666	127	11	8 318	—	94	9 834	19	9 815	
931	99	4 755	1 130	3 817	119	16	33	108	—	6	—	452	120	32	12 088	—	56	13 209	1	13 208
429	225	1 712	1 331	860	871	55	239	35	70	—	466	311	19	7 417	—	40	8 656	77	8 579	
327	243	1 369	672	1 803	605	72	17	87	66	—	303	177	67	6 070	—	32	7 112	2	7 110	
251	56	1 408	475	556	150	69	27	86	42	—	1	270	122	57	4 052	—	55	4 909	13	4 896
228	58	1 653	278	326	555	72	43	65	56	—	331	164	51	4 512	—	63	5 548	7	5 541	
281	54	1 451	590	282	122	76	273	111	19	—	297	247	82	3 786	—	20	4 661	11	4 650	
139	38	1 364	483	168	286	12	20	33	5	—	41	180	131	3 136	—	33	3 855	1	3 854	
360	95	1 517	464	380	450	19	15	42	52	—	349	121	43	4 180	—	50	4 823	7	4 816	
263	153	1 263	330	107	263	96	43	73	28	—	318	154	110	3 521	—	97	4 217	14	4 203	
254	14	966	365	215	675	89	15	46	42	—	101	250	158	3 563	—	63	4 365	6	4 359	
255	40	906	439	227	283	18	40	40	77	1	43	177	165	3 000	—	30	3 798	6	5 792	
389	203	1 452	641	445	501	141	64	149	10	—	0	371	51	70	4 906	—	30	5 935	44	5 891
189	151	1 811	440	469	486	124	105	127	48	—	197	211	86	4 753	—	125	6 003	24	5 979	
195	42	1 579	447	60	102	46	56	45	27	1	149	190	41	3 252	—	5	4 020	2	4 027	
465	213	1 254	791	538	617	102	164	99	70	49	186	191	238	5 740	17	68	7 034	42	6 992	

Införlivades den 1/7 1952. Utgifterna avse tiden 1/7—31/12, varför spårlängden har angivits till hälften av den totala. Enär banmästaravdelningarnas gränser ändrats under året har uppdelning på avdelningar ej kunnat ske. Uppgifterna avse endast sträckan Slind—Skelleftehamns nedre.

A 3. Utgifter för drift och underhåll

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o							
			31	32	33	35, 36				
	Summa	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Linje- tjänst	Anlägg- n. för elektr. tågdrift ¹	Ban- vallen	Broar, vågportar och trummor	Vägar, vågbroar o. gång- banor	Räler med till- behör	Spårväxlar och kors- ningar med tillbehör
3	5 368·8	+ 708·6	265·9	537·9	482·0	203·8	33·4	29·7	273·5	205·8
**4	6 471·9	+ 2 108·5	233·1	923·2	378·4	134·5	99·6	30·2	177·9	43·8
**24	6 958·4	+ 1 783·7	253·6	1 132·7	159·1	119·1	85·7	56·2	562·7	380·2
**31 ³	4 013·8	+ 204·3	213·0	582·0	38·1	341·3	146·3	56·5	355·7	263·0
**31 ⁴	60·7	+ 60·7	—	8·5	—	1·1	—	2·0	3·5	0·1
37 ⁵	670·4	— 23·3	34·5	116·4	—	17·4	3·4	6·2	16·3	7·4
I D	23 544·1	+ 2 700·0	1 000·1	3 300·5	1 057·6	817·2	368·5	180·8	1 389·6	900·4
**5	6 389·4	+ 1 787·4	243·9	731·7	124·4	187·4	128·4	33·2	395·8	253·1
**6	5 890·8	+ 2 298·5	292·7	834·7	267·7	284·1	106·5	91·0	273·7	133·0
**8	5 811·8	+ 1 801·3	261·9	657·1	87·0	295·7	160·1	94·1	493·7	139·1
9 ³	6 840·0	+ 1 853·1	265·6	800·1	427·5	598·8	130·2	82·4	346·1	97·3
9 ⁵	670·7	+ 122·2	—	120·0	—	42·6	8·9	8·8	50·4	2·9
36 ⁵	3 342·1	+ 321·8	147·1	674·1	—	302·0	66·5	37·0	143·4	55·4
II D	28 944·7	+ 7 155·4	1 211·1	3 817·7	906·5	1 710·6	600·6	346·5	1 703·0	680·8
10	7 385·9	+ 2 060·1	212·8	1 057·8	279·4	187·5	62·2	86·5	392·2	275·5
**11 ³	4 949·0	+ 555·4	286·5	753·6	160·3	227·4	27·9	34·7	281·5	188·2
11 ⁵	24·8	— 57·1	—	4·3	—	0·5	—	—	—3·0	0·9
12	4 985·6	+ 254·4	214·0	1 054·5	72·7	301·3	96·8	61·7	295·2	161·8
28	4 587·8	+ 377·6	148·0	1 013·3	—	279·3	45·3	82·6	258·3	94·6
30	2 973·2	+ 130·9	120·7	555·4	—	148·5	49·6	67·8	123·5	144·3
III D	24 906·3	+ 3 321·3	982·0	4 438·9	512·4	1 144·6	281·8	333·3	1 347·6	865·2
13	6 417·8	+ 1 304·0	163·5	899·0	541·8	252·2	83·7	45·2	261·7	75·9
14	4 585·5	+ 871·4	199·6	667·8	— 0·0	583·8	97·0	64·0	353·7	251·7
**15	5 062·1	+ 409·7	172·0	788·1	83·5	412·4	86·5	58·6	364·7	122·5
**16	3 888·8	+ 372·6	128·7	660·9	—	300·3	30·7	46·8	211·3	46·2
17	3 532·2	+ 376·8	151·9	652·0	—	631·7	69·4	24·2	181·7	81·8
IV D	23 486·3	+ 3 334·5	815·6	3 667·7	625·2	2 180·3	367·2	238·7	1 373·0	578·1
18	5 271·6	+ 992·9	215·5	931·1	343·0	148·9	41·0	10·8	209·1	56·8
19	4 683·0	+ 490·9	263·4	733·4	406·7	264·0	14·9	38·2	220·7	112·3
20	4 564·5	+ 592·2	185·2	756·5	—	491·6	71·8	25·6	183·0	29·9
21	5 776·2	+ 76·9	327·8	992·0	384·9	666·1	242·0	37·2	238·0	73·4
23	3 541·5	+ 456·9	144·2	686·1	—	162·8	48·8	34·1	207·1	12·4
V D	23 836·8	+ 2 609·7	1 136·1	4 099·1	1 134·6	1 733·4	418·4	145·9	1 057·9	284·8
25 ³	5 742·4	+ 2 078·5	253·6	879·6	5·0	474·1	55·2	46·8	152·4	119·0
25 ⁵	390·2	+ 96·7	—	85·9	—	13·8	2·6	0·9	10·1	5·5
26	3 165·7	+ 618·7	176·2	499·9	—	368·2	37·3	16·1	246·5	94·4
27 ⁵	3 671·7	+ 768·5	141·7	581·7	—	240·1	48·5	52·9	146·6	84·9
29 ⁶	4 578·2	+ 349·2	147·5	658·3	—	1 186·3	125·3	36·7	207·8	75·9
32	3 590·4	+ 287·5	173·2	683·6	0·2	173·0	47·1	60·7	221·6	151·3
VI D	21 138·7	+ 4 199·2	892·2	3 388·9	5·2	2 455·4	316·0	214·1	985·0	531·1
33	8 520·6	+ 1 706·3	248·7	1 039·4	389·7	303·1	76·5	49·1	386·8	125·7
**34	6 349·4	+ 2 780·4	214·8	1 026·7	— 0·2	342·0	147·0	101·9	619·6	171·0
**35	4 530·6	+ 1 262·4	212·1	709·9	— 0·2	189·6	90·7	58·9	383·6	158·2
VII D	19 400·5	+ 5 749·0	675·6	2 775·9	389·3	834·7	314·2	209·9	1 390·1	454·9
2	5 199·2	+ 663·4	—	718·4	124·7	330·5	69·6	74·0	304·0	101·2
38 ⁵	3 303·4	+ 618·2	—	555·5	0·4	135·4	34·6	58·2	183·4	64·6
VIII D	8 502·5	+ 1 281·5	—	1 273·9	125·1	466·0	104·2	132·2	487·3	165·7
Hela SJ	173 759·9	+ 30 350·6	6 712·8	26 762·7	4 755·9	11 342·2	2 770·9	1 801·6	9 733·7	4 460·9

Ann. Fr. o. m. ¹/₂; 1952 föres normalt underhåll av bana och byggnader på konto 35 och extra ordinärt underhåll på konto 36.

I utgifterna under tjänstkonto 35, 36¹¹ och 25 ingå även regleringskostnader för grus avseende åren 1948—51.

¹ Utom underhåll; jfr K:o 35, 36³¹—³⁶. — ² Underhåll; jfr K:o 33. — ³ Normalspår. — ⁴ Köping—Uttersberg—Riddarhyttan (spårvidd 1·003 m). Intörlivades den ¹/₂; 1952, varför här redovisade utgifter endast avse andra halvåret. — ⁵ Smalspår (spårvidd 0·891 m). — ⁶ Smalspår (spårvidd 1·067 m).

Jtgifter

tusental kronor: Bansektioner

a u m m e r										Sektions- nr
35, 36							78	71	300, 308	
23	24, 25	31—36	41—48	51—75	77	11—77				
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elektr. tågdrift ²	Husbygg- nader	Övriga anlägg- stängsel m. m. ut. snöskydd	Snöröjning inkl. snö- skyddsan- ordningar	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inven- tarier och effekter	Hjälp- anlägg- ningar	Inkomster	
871·9	775·9	416·3	541·1	620·7	87·6	4 059·6	41·9	—	18·5	3
481·1	526·6	392·5	281·8	2 711·8	27·2	4 906·9	51·9	0·2	21·8	**4
1 011·5	486·8	216·3	1 361·8	854·1	51·8	5 186·4	59·9	254·7	88·1	**24
589·0	581·0	23·7	422·2	436·2	40·3	3 255·2	23·1	—	97·4	**31 ³
20·5	12·8	—	4·0	4·3	2·7	51·0	1·7	—	0·5	**31 ⁴
77·8	103·3	0·0	100·7	187·9	—	520·6	—	—	1·1	37 ⁵
3 051·9	2 486·3	1 048·8	2 711·7	4 815·0	209·5	17 979·7	178·5	254·9	227·3	I D
1 084·4	718·2	97·0	818·3	1 567·4	14·9	5 298·0	31·7	—	40·3	**5
929·6	777·3	328·0	490·2	897·9	105·7	4 417·1	91·8	—	13·0	**6
711·9	1 188·3	97·6	504·0	1 058·0	72·9	4 815·4	38·7	—	48·3	**8
1 164·7	947·9	367·4	544·1	977·3	40·9	5 297·1	64·4	—	14·8	9 ³
166·1	83·6	—	66·0	88·8	29·1	547·1	4·8	—	1·2	9 ⁵
478·6	523·0	—	331·6	485·7	91·5	2 514·6	17·7	—	11·3	36 ⁵
4 535·3	4 238·3	890·0	2 754·2	5 075·0	354·9	22 889·2	249·0	—	128·9	II D
921·8	658·3	454·9	785·0	1 853·9	42·5	5 720·4	77·5	56·0	17·9	10
890·9	985·1	132·7	311·3	600·7	25·7	3 706·0	48·4	—	5·9	**11 ³
7·7	7·7	—	3·3	2·1	1·2	20·4	0·2	—	—	11 ⁵
772·9	755·2	60·8	477·4	606·0	58·3	3 647·4	62·1	—0·0	65·1	12
692·1	599·7	—	552·8	709·6	81·6	3 396·0	40·3	—	9·7	28
556·8	433·1	—	302·1	427·1	37·9	2 290·8	22·9	—	16·6	30
3 842·2	3 439·0	648·5	2 431·9	4 199·5	247·3	18 780·9	251·4	56·0	115·2	III D
353·0	939·2	258·6	405·0	1 853·7	231·5	4 759·8	67·7	—	14·0	13
451·0	1 139·1	0·1	377·2	257·0	148·5	3 723·0	30·0	—	34·8	14
884·8	1 029·2	52·7	499·8	344·4	138·4	3 993·9	33·2	—	8·6	**15
690·1	937·0	—	314·1	270·9	232·7	3 080·0	33·6	—	14·4	**16
323·5	782·1	—	272·6	161·8	211·6	2 740·3	35·7	—	47·6	17
2 702·4	4 826·6	311·4	1 868·7	2 887·8	962·7	18 297·0	200·1	—	119·4	IV D
500·3	630·0	191·7	121·3	1 562·1	279·9	3 751·7	60·2	—	29·9	18
384·9	699·8	237·6	318·9	219·1	696·9	3 207·0	101·2	—	28·6	19
597·3	813·6	—0·0	313·5	214·6	760·2	3 501·1	76·2	49·0	3·6	20
510·3	969·8	218·9	290·1	270·3	544·9	4 060·9	94·7	—	84·1	21
583·2	982·5	—	181·4	142·0	356·1	2 710·6	44·7	—	44·0	23
2 576·0	4 095·7	648·1	1 225·1	2 408·0	2 638·0	17 231·3	377·0	49·0	190·2	V D
906·4	786·7	31·9	728·1	1 221·2	43·6	4 565·5	69·6	—	30·9	25 ³
105·4	50·3	—	66·8	38·7	9·9	303·9	1·4	—	0·9	25 ⁵
651·3	474·8	—	185·4	368·3	22·0	2 464·3	33·1	—	7·7	26
958·1	504·8	—	297·0	543·4	49·8	2 926·0	28·1	—	5·7	27 ⁵
752·9	551·1	—	302·6	456·3	62·1	3 757·1	22·7	—	7·4	29 ⁶
589·6	509·5	1·6	399·8	505·4	50·4	2 710·1	33·8	—	10·5	32
3 963·6	2 877·4	33·5	1 979·8	3 133·2	237·8	16 726·9	188·6	—	63·1	VI D
1 334·0	1 620·1	469·2	438·4	1 925·8	66·5	6 795·3	63·5	—	15·9	33
1 092·1	1 829·4	—0·3	331·4	361·7	93·7	5 089·5	28·6	—	9·9	**34
1 076·5	759·7	—0·6	542·0	285·6	61·9	3 606·1	23·5	—	20·8	**35
3 502·6	4 209·2	468·4	1 311·8	2 573·1	222·1	15 490·9	115·6	—	46·7	VII D
1 110·2	1 169·1	114·7	487·7	538·2	28·5	4 327·6	39·4	—	10·9	2
965·5	488·9	7·6	330·6	371·8	75·4	2 716·0	40·3	—	8·8	38 ⁵
2 075·7	1 658·0	122·2	818·3	910·0	103·9	7 043·6	79·7	—	19·7	VIII D
26 249·7	27 830·4	4 170·9	15 101·5	26 001·5	4 976·3	134 439·5	1 639·8	359·9	910·6	Hela SJ

Tab. 11 (forts.). Utgifter

B. Maskinsektioner

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o n u m m e r											
	Summa	+ - mot f. å.	41	42	42 31	42	43	43 35	43	43	44	45		
			Sek- tions- ledning	Personal- utgifter för ångloktj.	Lok- bränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj.	Personal- utgifter för elektroloktj. ¹	Elektrisk energi för tågrörelsen ²	Övr. sakl. utgifter för elektrolokt- tjänst ¹	Stall- tjänst, ångdrift	Stall- tjänst, el-drift			
**1	30 516.1	+	3 722.5	626.3	1 112.3	10.3	8 161.3	4 802.8	153.0	315.5	852.3			
**31 4	15 188.7	+	613.1	820.9	1 848.0	19.8	4 312.9	2 770.8	45.7	668.0	625.6			
**31 5	176.2	+	176.2	42.8	44.6	1.7	—	—	—	21.8	—			
37 6	656.4	-	17.9	35.3	50.6	1.8	—	—	—	—	—			
I D	46 537.4	+	4 493.8	1 541.6	3 055.6	33.6	12 474.2	7 573.6	198.7	1 005.3	1 477.9			
**5 4	20 097.8	+	1 163.7	1 237.4	1 212.1	14.4	5 706.4	4 864.4	63.8	482.5	566.5			
5 6	605.1	-	17.4	117.3	109.6	3.4	—	—	—	80.1	0.1			
**6	9 722.5	+	806.5	1 392.7	2 037.5	30.5	1 491.2	1 046.8	16.4	676.7	267.7			
36 6	7 325.6	+	640.9	1 682.0	1 943.8	35.1	—	—	—	716.6	—			
II D	37 751.0	+	2 593.8	4 429.3	5 303.0	83.4	7 197.6	5 911.1	30.2	1 955.9	834.3			
**10 4	26 805.4	+	2 398.1	1 496.3	2 833.1	28.0	7 220.5	5 941.9	87.2	1 399.9	1 026.6			
10 6	56.7	+	5.2	20.2	27.5	0.2	—	—	—	1.9	—			
28	10 760.4	+	252.3	2 595.1	4 602.2	77.1	—	—	—	1 349.3	—			
III D	37 622.3	+	2 150.9	4 111.5	7 462.8	105.3	7 220.5	5 941.9	37.2	2 751.1	1 026.6			
**13	7 844.5	+	861.5	1 063.1	2 622.6	33.7	953.3	338.7	8.7	898.0	201.9			
14	10 473.7	+	687.1	1 436.8	2 525.9	26.1	1 638.5	1 323.8	28.5	731.6	581.3			
**15	9 020.4	+	830.6	899.8	1 237.9	15.3	2 599.6	2 001.2	37.0	605.2	257.0			
IV D	27 338.6	+	2 379.2	3 399.6	6 386.4	75.1	5 191.4	3 663.7	74.3	2 234.8	1 040.2			
19	12 772.9	+	2 261.4	158.3	338.1	2.1	4 928.9	2 000.2	108.2	16.1	950.8			
20	9 221.9	+	1 313.2	1 255.1	2 267.3	29.4	747.6	461.8	10.0	988.0	127.8			
21	11 040.3	+	1 268.6	1 432.4	2 481.6	23.9	1 789.2	1 293.1	10.3	797.6	185.4			
V D	33 035.0	+	4 843.2	2 845.7	5 086.9	55.5	7 465.7	3 755.0	128.5	1 801.8	1 263.9			
25 4	13 281.3	+	46.2	2 361.3	4 070.8	34.1	1 056.2	769.7	7.2	1 042.1	152.1			
25 6	573.4	+	167.9	80.8	55.2	0.5	—	—	—	52.6	—			
27 4	8 128.1	+	303.1	1 722.4	3 860.6	41.7	—	—	—	708.6	—			
27 6	10 104.5	+	650.7	2 362.4	2 679.2	35.6	—	—	—	1 157.9	—			
VI D	32 007.3	+	1 167.9	6 526.9	10 665.8	111.9	1 056.2	769.7	7.2	2 961.3	152.1			
33	10 087.2	+	225.6	1 278.2	1 396.9	61.4	2 342.6	1 939.6	31.3	420.8	269.3			
**35	17 077.0	+	636.7	3 042.4	5 576.0	62.2	1 759.1	1 416.2	15.9	1 312.5	268.7			
VII D	27 144.2	+	862.2	4 320.6	6 972.9	123.6	4 101.7	3 355.8	47.2	1 733.3	537.9			
2 4	8 296.5	+	968.0	686.6	1 088.6	1.7	2 325.8	1 662.5	12.1	328.7	262.2			
2 6	5 617.0	+	43.6	1 042.5	929.6	24.7	83.5	153.9	0.3	457.0	— 0.0			
VIII D	13 913.5	+	1 011.6	1 729.2	2 018.2	26.4	2 409.3	1 816.4	12.4	785.7	262.2			
Hela SJ	255 459.6	+	19 502.7	28 904.5	46 951.6	614.8	47 116.6	32 787.3	635.7	15 259.0	6 595.2			

Tab. 11 (forts.). Utgifter

Sektions- nr	K o n t o n u m m e r											
	46 11—19, 27	46 32	46 33, 39, 40, 41, 59	47	48 minus 408	73—75	76	77	78	35	71	400, 410—451
	Personal- utgifter för förbr.- motorv.tj.	Motorv.- rålöss- o. loko- motor- bränsle	Övr. sakt. utgifter för förbr.- motorv.tj. ²	Vagn- tjänst	Verkstads- gemens. om- kostnader	Underhåll av vagnar m. m.	Underhåll av rålössar, motorvagn- nar m. m.	Underhåll av ång- och ellok	Underhåll av inven- turer o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m.	Hjälp- anlägg- ningar	Inkomster
**1	—	69.0	6.5	5 719.6	347.4	3 358.8	197.0	2 147.7	38.5	187.4	2 121.4	24.9
**31 4	54.5	251.6	41.0	1 607.4	137.7	441.6	315.3	708.6	34.2	38.3	291.8	13.2
**31 5	—	—	—	6.0	10.2	24.8	—	23.8	0.4	—	—	—
**31 6	—	—	—	—	192.4	43.0	304.9	4.6	—	—	—	18.5
I D	54.5	320.6	47.6	7 332.9	687.7	3 868.3	817.3	2 875.3	73.2	225.6	2 413.2	56.6
**5 4	474.7	216.0	72.6	1 519.3	152.8	1 446.2	227.8	1 263.6	64.6	64.8	218.8	8.3
5 6	—	31.5	6.3	25.5	31.7	97.9	66.2	28.3	0.7	6.6	—	—
**6	22.8	132.7	37.4	792.0	121.9	355.5	138.3	657.3	8.7	28.8	336.6	6.2
36 6	424.6	154.7	30.5	249.0	364.8	482.9	461.9	623.6	6.9	25.2	—	4.9
II D	922.0	534.8	146.8	2 585.8	671.2	2 362.4	894.1	2 572.7	30.8	125.4	555.4	19.5
**10 4	0.1	276.0	42.7	2 517.6	223.7	1 216.9	448.0	1 614.6	96.1	29.1	62.2	3.1
10 6	—	—	—	1.1	0.1	—	—	5.8	—	—	—	—
28	3.3	132.4	34.0	404.9	114.3	146.2	256.5	907.7	2.9	12.7	—	6.9
III D	3.4	408.4	76.7	2 923.6	338.1	1 363.1	703.5	2 528.0	98.9	41.8	62.2	10.0
**13	—	149.9	27.1	463.0	93.1	125.0	200.4	428.7	3.7	50.9	55.5	9.9
14	—	50.8	8.3	653.0	92.8	257.9	81.7	852.7	18.5	40.6	—	4.2
**15	—	117.6	9.6	263.2	72.6	127.3	179.1	418.2	10.7	61.6	—	0.9
IV D	—	318.3	45.0	1 379.2	258.5	510.2	461.1	1 699.6	32.9	153.0	55.5	15.0
19	10.2	3.1	3.9	1 073.7	87.6	1 192.0	11.5	1 422.5	24.4	93.5	154.0	2.6
20	0.2	209.5	68.9	650.6	155.5	411.3	521.8	776.4	9.1	112.9	263.0	3.1
21	0.4	184.6	24.4	644.3	168.2	315.8	444.1	702.5	79.8	105.9	182.3	0.1
V D	10.8	397.2	97.2	2 368.5	411.4	1 919.1	977.4	2 901.5	113.2	312.3	599.3	5.8
25 4	199.6	386.3	89.4	920.7	250.2	280.8	626.6	794.0	8.0	15.8	63.3	3.9
25 6	146.6	41.3	26.1	20.5	38.0	37.3	58.4	15.3	0.5	0.3	0.0	—
27 4	160.8	89.6	18.0	465.6	55.6	114.7	143.3	438.7	3.5	27.7	62.5	5.8
27 6	803.9	338.5	106.6	628.0	181.3	278.4	974.5	476.5	7.7	75.3	3.7	5.1
VI D	1 310.9	355.7	240.2	2 034.8	525.2	711.2	1 802.8	1 724.6	19.8	119.2	129.5	14.7
33	348.5	132.5	26.0	371.5	72.4	218.3	241.0	761.0	5.1	18.6	—	1.0
**35	384.3	158.7	42.3	1 029.8	84.4	392.3	200.7	1 117.7	13.4	42.1	—	1.4
VII D	732.8	291.2	68.3	1 401.4	156.9	610.6	441.7	1 878.8	18.5	60.8	—	2.4
2 4	0.6	106.8	15.7	715.2	48.4	408.3	119.3	437.3	7.2	16.8	56.0	3.3
2 6	890.8	378.5	106.5	232.0	68.0	108.3	774.5	201.7	1.2	57.5	98.7	0.6
VIII D	891.4	435.3	122.3	947.2	116.4	576.8	893.8	639.0	3.4	22.5	154.6	3.9
Hele SJ	3 925.8	3 611.5	844.1	20 973.5	3 165.4	11 941.7	6 992.7	16 819.5	445.7	1 060.7	3 969.8	127.9

1 Inklusive elektromotortjänst. — 2 Kostnaderna bokföres i sin helhet i styrelsen och äro här fördelade på de olika sektionerna i proportion till inom varje sektion utförd antal loktkilometer. — 3 Inklusive en del av övriga sakliga utgifter för rålöss- och lokomotortjänst; jfr not 2 och 3 å nästa sida. — 4 Normalpar. — 5 Kopping—Uttersberg—Rödånhyttan (sparvild 1 000 m). Införlivades den 1/5 1952, vartför här redovisade utgifter endast avse andra halvåret. — 6 Smalspar.

Tab. 11 (forts.). Utgifter
C. Trafiksektioner¹

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo)		K o n t o n u m m e r										500, 510
			51	52	53	44	45	46	47	35	71	78	
	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	
**1 ⁴	12 172·7	+ 5 636·4	404·5	9 218·1	2 031·8	0·1	—	390·6	4·6	56·3	0·1	75·5	8·9
**1 ⁵	128·9	+ 128·9	—	109·9	17·9	—	—	—	—	1·2	—	0·0	—
3	14 679·4	+ 1 938·8	263·9	13 128·2	1 133·8	—	—	—	—	76·7	—	110·4	33·6
**4	7 718·4	+ 1 084·4	306·4	5 469·7	1 873·8	—	—	10·7	1·0	52·6	—	19·0	14·8
**24	28 321·7	+ 4 100·5	383·8	27 371·6	49·0	—	—	—	10·4	217·7	—	326·3	37·1
37 ⁶	1 470·4	+ 211·8	60·4	890·8	78·3	41·5	—	342·4	31·9	18·3	—	10·2	3·5
I D	64 491·5	+ 7 533·2	1 419·1	56 188·3	5 184·6	41·6	—	743·7	47·9	422·7	0·1	541·3	97·9
5	17 655·3	+ 2 350·9	266·1	15 505·2	0·2	—	—	—	1 698·1	67·8	—	118·0	—
**6	10 403·0	+ 3 560·1	274·5	8 455·1	1 088·9	30·4	—	301·8	209·1	53·6	—	51·6	61·9
**8	12 654·0	+ 1 672·4	296·4	9 962·5	1 987·4	—	—	—	268·6	89·0	—	50·2	0·0
9 ⁴	9 426·5	+ 1 525·5	246·3	6 953·5	1 983·5	—	—	74·0	134·1	10·8	—	24·2	—
9 ⁶	515·1	+ 58·5	—	365·9	22·6	—	—	122·7	0·2	3·7	—	0·0	—
36 ⁶	4 621·6	+ 696·7	171·4	3 867·8	503·3	0·0	—	15·1	51·3	10·4	—	2·3	—
II D	55 275·4	+ 7 514·4	1 254·6	45 110·0	5 585·7	30·4	—	513·7	2 361·4	235·3	—	246·3	61·9
10	18 221·2	+ 3 268·3	320·0	15 313·7	1 521·0	—	—	0·3	917·7	30·8	—	120·1	1·7
**11 ⁴	11 517·8	+ 1 551·9	252·8	10 036·5	900·4	—	—	73·8	132·5	64·0	—	57·9	—
11 ⁶	69·2	+ 13·7	—	57·1	12·1	—	—	—	—	0·1	—	—	—
12	11 693·6	+ 2 183·9	278·5	9 558·5	1 319·2	0·2	—	172·0	327·7	20·4	—	36·5	19·4
28	5 559·3	+ 887·9	198·8	4 373·3	758·5	—	—	160·9	38·4	6·5	—	22·8	—
30	4 523·2	+ 712·2	176·1	3 574·9	519·5	—	—	140·2	90·7	10·0	—	11·8	—
III D	51 584·3	+ 8 618·0	1 226·2	42 914·1	5 030·6	0·2	—	546·6	1 507·0	131·8	—	249·1	21·2
13	5 835·4	+ 1 048·1	209·9	3 976·5	866·2	60·2	—	310·7	159·7	236·6	—	15·9	0·3
14	11 311·9	+ 1 634·9	296·7	9 179·1	992·4	—	—	198·4	265·3	343·6	—	36·5	0·1
**15	8 325·9	+ 1 005·7	231·3	6 758·8	624·8	—	—	308·2	257·0	126·1	—	19·7	0·1
**16	2 565·4	+ 687·1	111·3	2 122·3	117·9	—	—	136·9	33·7	40·8	—	2·8	0·4
IV D	28 038·6	+ 4 375·9	849·2	22 036·6	2 601·4	60·2	—	954·3	715·7	747·0	—	74·9	0·9
19	7 310·5	+ 1 732·8	208·5	6 304·7	469·3	—	—	33·3	—	277·1	—	18·4	0·9
20	6 441·8	+ 1 226·8	225·4	4 740·9	513·3	—	—	687·0	0·2	234·6	—	48·6	8·1
21	7 634·2	+ 1 482·1	267·4	5 851·1	732·2	—	—	625·2	0·2	132·6	—	26·0	0·5
V D	21 386·5	+ 4 441·6	701·3	16 896·7	1 714·8	—	—	1 345·6	0·3	644·3	—	93·0	9·5
25 ⁴	7 853·0	+ 1 089·4	213·4	6 319·9	967·9	—	—	297·6	0·5	24·5	—	29·1	—
25 ⁶	397·8	+ 32·1	—	371·2	23·8	—	—	0·0	—	2·7	—	—	—
26	5 901·0	+ 1 000·6	204·8	5 000·3	648·9	—	—	0·1	0·4	26·7	—	19·9	—
27 ⁶	4 415·2	+ 675·2	226·4	3 598·3	453·5	—	—	105·4	0·3	19·5	—	11·9	—
29 ⁷	4 578·4	+ 874·2	187·4	3 836·1	535·7	—	—	—	0·7	11·3	—	7·2	—
32	6 487·3	+ 981·2	200·2	5 395·9	488·7	—	—	347·6	2·6	24·9	—	27·4	—
VI D	29 632·6	+ 4 652·6	1 032·3	24 521·7	3 118·5	—	—	750·6	4·5	109·6	—	95·3	—
33	7 002·9	+ 689·6	258·8	5 769·6	916·2	—	—	25·5	—	12·3	—	21·1	0·7
**34	9 502·9	+ 4 255·0	274·8	8 269·0	862·4	—	—	0·1	—	96·0	—	47·1	46·3
**35	6 365·9	+ 1 110·4	249·7	5 309·7	582·1	—	—	0·0	—	208·7	—	30·0	14·3
VII D	22 871·7	+ 3 834·2	783·4	19 348·3	2 360·7	—	—	25·4	—	317·0	—	98·2	61·2
2	10 388·5	+ 1 670·1	—	9 046·9	1 098·7	—	—	153·0	2·7	18·9	—	72·2	3·9
**38 ⁶	3 996·4	+ 580·0	—	3 594·9	391·5	—	—	0·1	0·0	8·6	—	1·4	—
VIII D	14 384·9	+ 2 250·1	—	12 641·8	1 490·2	—	—	152·9	2·8	27·5	—	73·6	3·9
Hela													
SJ	287 665·6	+ 43 220·0	7 266·1	239 657·4	27 086·5	132·5	—	5 032·8	4 639·6	2 635·3	0·1	1 471·8	256·5

¹ Exkl. bilinjer. (Se tabell 10 i den officiella publikationen Statens Järnvägar). — ² Inklusiv lokomotorväxlings-tjänst. Kostn aden för lok- och motorvagnväxlingstjänst ingår däremot i maskinsektionernas utgifter å kontona 42 och 43 m. fl. — ³ Kostnaderna för lokomotorväxlingstjänsten ingå i konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden m. m., som bokförts å maskinsektioner; jfr konto nr 46 32, 33 m. fl. å sid. 167. — ⁴ Normalspår. — ⁵ Köping—Uttersberg—Riddarhyttan (spårvidd 1·003 m). Införlivades den 1/1, 1952, varför här redovisade utgifter endast avse andra halvåret. — ⁶ Smalspår (spårvidd 0·891 m). — ⁷ Smalspår (spårvidd 1·067 m).

Tab. 11 (forts.). Utgifter

D. Förrådsområden (förrådsintendentkontor samt huvud- och annexförråd)

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

Konto		Samtliga förrådsområden		Härav bokförda utgifter vid förrådsområdet i					
		Bokf. utgifter	+ — mot f. å.	Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå	Åmål
Personalutgifter									
39 11	Avlöning till tjänstemän	2 212.5	+ 312.2	577.8	369.3	357.6	305.6	300.9	301.3
13	» » övrig personal	9.6	+ 2.3	—	—	9.0	—	0.6	—
15—17, 27	Extra löneförmåner, beklädnad	37.9	+ 6.0	11.0	8.4	5.5	3.8	5.0	4.1
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning	53.6	— 3.9	15.7	6.4	13.0	4.9	9.3	4.3
21	Läkarvård m. m.	33.9	+ 4.3	9.1	9.0	4.6	5.3	2.9	3.0
	Summa	2 347.4	+ 320.9	613.6	393.1	389.7	319.6	318.7	312.7
Sakliga utgifter									
39 01	Avsättning till värdeminskningsskonto..	215.9	+ 55.6	75.2	54.7	42.5	28.1	14.2	1.2
05	Andel av förrådsbyråns driftskostnader	586.6	+ 97.6	221.2	121.0	104.4	48.4	50.4	41.2
35, 38, 41	Diverse	73.2	+ 23.1	17.5	25.5	7.0	3.1	5.4	14.7
39, 40	Driftsinventarier	23.9	— 10.5	6.2	4.4	1.6	4.0	5.1	2.6
48	Förpackningsmaterialier	49.6	+ 5.4	19.1	7.8	10.7	3.1	5.1	3.8
51, 55—59	Lokaler och anordningar	324.4	+ 30.4	122.1	35.9	33.4	54.8	50.1	28.1
61, 63	Underhåll av byggnader och kolbås ..	340.4	+ 83.9	115.1	41.9	71.7	22.6	36.4	52.7
64	» och drift av kolkrananord. . .	85.9	+ 31.3	—	—	—	28.1	57.8	—
68	» och drift av övriga investeringsinventarier	64.6	+ 2.6	20.3	23.4	15.4	1.4	0.7	3.4
71—78	Lastning, lossning m. m. av diverse för- rådseffekter	1 804.8	+ 378.0	652.8	268.5	298.9	199.9	206.1	178.6
81	Lastning och lossning av lokstenkol ..	26.3	+ 4.2	13.7	6.2	—	—	6.4	—
52	Hyror för kolupplagsplatser	45.0	— 11.4	2.0	14.2	27.2	1.6	—	—
80	Färgrivning	2.4	—	—	2.4	—	—	—	—
91—94	Transportkostnader	770.0	+ 217.6	247.0	151.2	99.0	69.3	136.8	66.7
	Summa	4 413.0	+ 907.8	1 512.2	757.1	711.8	464.4	574.5	393.0
	Summa personal- och sakliga utgifter	6 760.4	+ 1 228.7	2 125.8	1 150.2	1 101.5	784.0	893.2	705.7
6 52 64	Summa inkomster	67.8	+ 20.3	11.2	—	—	33.6	23.0	—
	Summa utgifter (saldo)	6 692.6	+ 1 208.4	2 114.6	1 150.2	1 101.5	750.4	870.2	705.7

E. Huvud-

Konto	Utgifter inklusive nedan angivna gemensamma omkostnader: <i>Underhåll av rullande materiel</i>	Samtliga huvudverkstäder	
		Bokförda utgifter	+ - mot f. å.
76 00—09	Elektromotorvagnar	1 446·1	— 163·0
10—14	Förbränningsmotorvagnar	546·0	+ 219·6
20—39, } 90—99 }	Rälsbussar	7 798·3	+ 1 747·8
40—49	Rälsbussläpvagnar	1 292·9	+ 609·2
60—71	Lokomotorer	1 045·8	+ 243·6
80—85	Motorlok	60·4	+ 51·7
77 00—48	Ånglok	13 805·7	+ 2 075·8
50—77	Elektrolok	13 592·7	+ 3 393·3
	Summa	39 587·9	+ 8 178·0
73 00, 75 00	Person-, post- och resgodsvagnar	26 597·4	+ 3 241·0
74 00, 75 00 {	Godsvagnar	16 534·8	+ 4 098·8
	Malmvagnar	2 672·0	+ 1 214·7
	Summa	45 804·2	+ 8 554·5
78 99	Underhåll av trafikpresenningar	3 968·5	+ 917·8
	Summa underhåll	89 360·6	+ 17 650·3
	<i>Arbeten, bestridda med investeringsmedel</i>		
4 } 5 }	Fasta anläggningar	1 807·0	+ 874·7
8	Rullande materiel m. m.	8 620·2	+ 1 490·8
	Summa	10 427·2	+ 2 365·5
3	<i>Under året balanserade utgifter....</i>	20 577·4	+ 1 724·1
	Summa utgifter vid verkstäderna	120 365·2	+ 21 739·9
	Krediteringar under året å konto 3.	21 918·3	+ 2 710·3
	<i>Gemensamma omkostnader (Ingå i ovanstående utgifter)</i>		
72 01—13	Administration	7 049·5	+ 1 198·6
21—35	Välfärdsanordningar	4 781·7	+ 717·3
41—43	Driftskostnader	3 917·1	+ 434·8
51—58	Underhållskostnader	7 083·5	+ 1 829·4
61—84	Övriga kostnader	3 013·3	+ 379·2
91	Skatter	150·6	+ 29·5
92	Avsättning till värdeminskningsskonto	2 363·6	+ 539·9
	Summa	28 359·3	+ 5 128·7

Utgifter

verkstäder

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro— Borås— Finspång	Tomtebodå— Tillberga— Västervik	Göteborg— Hälsingborg— Varberg	Malmö— Ystad— Ronneby	Östersund	Bollnäs —Gävle	Notviken	Åmål
165·0	—	—	6·5	—	—	24·4	1 250·2
349·9	0·2	0·3	166·1	—	—	—	29·5
5 022·8	1·2	0·2	1 367·9	—	—	7·3	1 398·9
374·5	43·6	—	473·8	366·5	—	24·9	9·6
554·8	1·5	1·0	455·5	—	1·1	28·7	3·2
60·0	—	—	0·4	—	—	—	—
6 915·3	1 513·0	6·6	2 290·5	1 810·7	2·9	45·1	1 221·6
4 666·3	0·2	2·5	5 218·1	10·3	2·0	3 671·9	21·4
18 108·6	1 559·7	10·6	9 978·8	2 187·5	6·0	3 802·3	3 934·4
7 622·2	5 986·5	2 353·1	6 445·2	824·1	352·6	489·1	2 524·6
713·7	1 008·5	9 009·8	587·8	17·8	4 732·6	334·9	129·7
10·8	—	—	—	—	—	2 661·2	—
8 346·7	6 995·0	11 362·9	7 033·0	841·9	5 085·2	3 485·2	2 654·3
3 913·6	—	—	—	54·9	—	—	—
30 368·9	8 554·7	11 373·5	17 011·8	3 084·3	5 091·2	7 287·5	6 588·7
588·8	152·2	89·7	328·0	66·5	276·3	208·7	96·8
1 045·5	389·6	3 972·9	1 217·3	94·9	124·7	1 342·9	432·4
1 634·3	541·8	4 062·6	1 545·3	161·4	401·0	1 551·6	529·2
11 288·0	828·9	3 391·3	1 303·2	212·3	1 502·8	1 049·1	1 001·8
43 291·2	9 925·4	18 827·4	19 860·3	3 458·0	6 995·0	9 888·2	8 119·7
10 929·0	961·9	3 844·9	2 115·4	318·3	1 539·6	1 439·4	769·8
1 904·0	923·9	1 025·6	1 142·5	338·3	569·0	563·8	582·4
1 454·4	492·4	683·2	896·7	190·1	256·0	469·3	339·6
1 153·6	446·4	511·9	578·6	174·0	370·9	409·8	271·9
2 627·0	690·8	744·5	1 241·1	202·0	503·9	631·0	443·2
865·0	332·6	406·4	589·4	121·2	197·1	279·0	222·6
46·7	15·1	16·9	15·6	5·2	5·2	26·2	19·7
770·8	224·0	300·2	478·3	71·7	109·8	255·2	153·6
8 821·5	3 125·2	3 688·7	4 942·2	1 102·5	2 011·9	2 634·3	2 033·0

Verzeichnis

Objekt-Nr.	Beschreibung	Material	Fundort	Jahr	Museum	Höhe	Länge
1000
1001
1002
1003
1004
1005
1006
1007
1008
1009
1010
1011
1012
1013
1014
1015
1016
1017
1018
1019
1020

Tab. 12. Hyresverksamheten

A. Driftresultatet för bostadslägenheter

	Totalt	
	± mot f. å.	
Tusental kronor		
Inkomster (konto 810, 811, 820, 821)	6 946·9	+ 665·5
Härav för hyreshus i städer etc. (konto 810, 811)	2 927·3	+ 269·9
Direkta utgifter (se efterfölj. tab.) (konto 81, 82)	13 613·5	+ 2 178·1
Härav för hyreshus i städer etc. (konto 81)	4 559·2	+ 477·2
Avsättning till värdeminskningsskontot	1 762·4	+ 129·4
Summa utgifter	15 375·9	+ 2 307·5
Driftöverskott	— 8 429·0	— 1 642·0
K r o n o r		
I medeltal:		
Driftöverskott per eldstad	— 250	— 48

Anm. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för budgetåret 1952/53 är den normala avsättningen till värdeminskningsskontot beräknad efter samma procent som motsvarande för närmast föregående år, nämligen till 1·5 % av det i *bostadshus* den 1/1 1951 investerade kapitalet, 78 523 tkr (medeltalet av byggnadskostnaden den 1/1 1950 77 238 tkr och den 1/1 1951 79 807 tkr, jämlikt fr. o. m. den 1/1 1951 tillämpade grunder = byggnadskostnad exkl. fullt avskrivna värden). Utöver å denna byggnadskostnad belöpande avsättning, 1 177·8 tkr, har enligt ovannämnda kostnadsstater beräknats eftersläpande avsättning med 50·6 tkr och avsättning till riskkonto 159·3 tkr (beräknad å återanskaffningsvärdet), eller sammanlagt 1 387·7 tkr. För *husbyggnader av annat slag än bostadshus (stationshus m. fl.)* och därmed för bostadslägenheter i sådana hus var avsättningen till värdeminskningsskontot visserligen enligt ovannämnda kostnadsstat 2 %, men då värdet av dessa bostadslägenheter icke utan omfattande utredningsarbete kan särskiljas från värdet av övriga lokaler, har avsättningsprocenttalet 1·5 här använts för ifrågakvarande bostadslägenheter. Sistnämnda värde beräknas utgöra 22·1 mkr och belöpande avsättning 330·8 tkr, vartill kommer avsättning till riskkonto 43·9 mkr (beräknad å återanskaffningsvärdet) eller sammanlagt 374·7 tkr. Extra avsättning — utöver normal avsättning — till prisregleringskonto för ifrågakvarande objektgrupper, verkställd i ovannämnda kostnadsstat, är här icke medräknad.

Sektionsnummer	Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästare- och banvaktsstugor											
	Antal eldstäder		Summa utgifter (Konto 81 ⁰² , 57, 58, 59, 61)	+ — mot f. å.	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 81 ⁰⁰ , 61)			
	som svara mot utgifterna för året	varav med centralvärme ²			Underhåll m. m. (K. 81 ⁰⁰ , 61)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 81 ⁵⁹)	Värme (K. 81 ⁵⁷)	Skatter (K. 81 ⁰²)	Kronor	+ — mot f. å. kronor		
	Tusental kronor											
3	513	230	202.5	+	58.7	136.2	10.6	48.5	7.3	265.43	+	90.64
4	431	127	150.2	+	4.5	99.4	18.3	26.7	5.7	230.55	—	25.92
**24	1 297	409	388.8	+	49.4	199.4	71.1	93.6	24.7	153.73	—	4.89
**31³	192	58	94.2	+	5.6	72.5	7.4	11.0	3.2	377.55	—	8.32
**31⁴	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
37⁵	5	5	7.7	+	6.1	6.3	0.8	0.2	0.3	1 251.96	+	1 210.14
I D	2 438	829	843.3	+	97.8	513.7	108.2	180.1	41.3	210.69	+	13.11
5	463	45	90.6	—	5.4	58.6	15.2	11.6	5.2	126.54	—	31.28
**6	566	224	257.4	+	41.2	184.9	23.6	38.7	10.3	326.70	+	32.91
8	633	34	220.4	+	44.5	189.3	14.5	8.4	8.3	298.97	+	54.98
9³	143	79	59.3	—	24.8	39.2	3.5	16.1	0.5	274.41	—	217.46
9⁵	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
36⁵	18	—	2.5	—	2.3	2.2	0.3	—	0.1	120.97	—	127.67
II D	1 823	382	630.4	—	13.7	474.2	57.2	74.7	24.3	260.10	—	12.88
10	334	161	142.9	+	29.9	97.3	11.9	29.3	4.5	291.19	+	67.25
11³	431	77	126.5	+	16.7	94.1	11.3	15.2	5.9	218.38	+	21.76
11⁵	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	178	95	101.5	+	46.3	66.3	12.4	19.5	3.3	372.36	+	179.17
28	16	—	5.4	—	10.1	4.9	0.3	0.0	0.2	303.67	—	874.72
30	3	—	0.4	—	0.3	0.4	—	—	—	128.20	—	96.77
III D	962	333	376.8	+	82.6	262.9	35.8	64.0	14.0	273.29	+	54.04
13	82	33	70.0	—	12.2	49.3	2.0	16.9	1.8	600.66	+	237.45
14	393	115	200.9	+	55.7	149.3	20.3	24.3	7.0	379.85	+	84.19
**15	436	173	171.6	—	90.7	94.1	25.8	44.4	7.3	215.83	—	176.61
**16	154	48	90.5	+	68.6	67.6	7.0	13.1	2.8	438.70	+	359.69
17	60	48	38.2	+	5.4	26.8	1.9	8.2	1.3	446.36	+	102.30
IV D	1 125	417	571.1	+	26.8	387.0	56.9	106.9	20.3	343.98	—	10.03
18	333	233	228.3	+	57.0	132.8	25.6	62.7	7.2	398.84	+	149.38
19	933	418	550.0	—	64.8	314.4	87.3	120.0	28.3	336.97	—	126.11
20	296	242	178.2	+	26.9	76.5	15.1	80.8	5.8	258.52	—	12.18
21	321	103	172.3	+	31.8	110.2	7.5	49.6	5.0	343.35	+	14.62
23	173	141	113.5	+	44.5	71.9	5.9	32.1	3.7	415.53	+	233.73
V D	2 056	1 137	1 242.3	+	95.4	705.8	141.3	345.2	49.9	343.30	—	8.72
25³	67	50	30.3	—	23.6	11.9	4.8	10.7	3.0	177.34	—	403.37
25⁵	6	—	4.6	+	4.4	4.5	0.1	—	0.0	745.94	+	739.13
26	48	—	24.8	+	6.2	21.0	1.9	1.3	0.6	436.70	+	139.18
27⁵	51	8	15.8	—	15.9	8.9	1.2	4.1	1.5	175.34	—	364.74
29⁶	33	—	14.2	+	8.3	13.4	0.4	—	0.4	407.40	+	245.44
32	26	—	6.0	+	5.3	5.0	0.5	—	0.4	193.34	+	187.53
VI D	231	58	95.7	—	15.2	64.7	9.0	16.1	5.9	280.23	—	95.49
33	226	45	180.0	+	103.8	146.9	14.9	12.1	6.1	650.21	+	454.86
**34	497	126	269.5	+	99.3	199.4	30.5	30.8	8.8	401.22	+	158.11
**35	315	160	97.8	—	65.8	46.5	14.3	31.2	5.9	147.47	—	180.70
VII D	1 038	331	547.3	+	137.3	392.8	59.7	74.1	20.7	378.42	+	119.89
2	475	193	199.7	+	64.2	132.0	19.5	41.1	7.2	277.91	+	116.43
38⁵	124	30	52.5	+	2.0	39.9	3.0	7.9	1.6	321.92	—	54.02
VIII D	599	223	252.3	+	66.3	171.9	22.5	49.0	8.8	287.02	+	83.51
Hela SJ	10 272	3 710	4 559.2	+	477.2	2 973.0	490.7	910.2	185.3	289.43	+	18.87

¹ Avsättning till värdeminskningsskonto och ränta å byggnadskapital ej inräknade. — ² För vilka SJ bekostat bränslet. För centraluppvärmda lägenheter beräknas en eldstad för varje rum (kök) med värmeclement. — ³ Normal-spår. — ⁴ Köping—Uttersberg—Riddarhyttan (1.093 m spårvidd). Införälvades den 1/7 1952, varför här redovisade utgifter endast avse andra halvåret. — ⁵ Smalspår (0.891 m spårvidd). — ⁶ Smalspår (1.067 m spårvidd).

id 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, 60, 61)	+ — mot f. å.	H ä r a v				Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 8260, 61)	Summa utgifter (Konto 8402, 57, 58, 60, 61)	+ — mot f. å.						
			Underhåll m. m. (K. 8260, 61)	Skötselrenhålln. m. m. (K. 8258)	Värme (K. 8257)	Skatter (K. 8202)									
som svarar mot utifternas för året	varav med centralvärme ²	Tusental kronor						Kronor	+ — mot f. å. kronor	Tusental kronor					
665	137	201·2	+	27·5	172·0	6·6	21·1	1·5	258·66	+	34·66	16·0	—	26·8	3
721	183	235·0	+	75·4	192·4	10·0	29·9	2·7	266·88	+	83·42	3·9	—	1·1	4
485	165	105·7	+	28·9	92·8	6·5	5·6	0·7	191·41	—	28·82	80·7	+	43·4	**24
918	205	274·7	—	51·4	221·5	17·4	31·1	4·7	241·31	—	58·86	6·2	—	11·4	**31 ³
53	13	2·1	+	2·1	1·1	0·3	0·2	0·6	20·11	+	20·11	—	—	—	**31 ⁴
174	48	40·5	+	1·9	35·6	2·8	1·6	0·5	204·43	+	12·87	—	—	—	37 ⁵
3 016	751	859·2	+	53·9	715·4	43·6	89·5	10·7	237·21	+	24·36	106·9	+	3·4	I D
420	48	109·4	+	15·5	94·4	10·3	3·0	1·7	224·82	+	25·57	16·4	+	5·4	5
959	259	323·2	+	117·6	279·5	10·8	29·1	3·8	291·43	+	37·91	54·0	+	23·3	**6
553	138	225·8	+	14·8	195·4	9·2	18·3	3·0	353·27	+	12·32	14·4	+	5·2	8
1 008	265	468·5	+	125·8	410·1	9·3	44·6	4·5	406·84	+	99·03	25·4	+	8·5	9 ³
101	3	64·0	+	30·2	62·8	0·4	0·5	0·3	621·73	+	287·94	—	—	—	9 ⁵
500	277	241·8	+	70·8	215·4	3·7	22·0	0·7	430·79	+	119·82	4·5	+	0·9	36 ⁶
3 541	990	1 432·7	+	325·7	1 257·5	43·6	117·5	14·0	355·14	+	75·49	114·8	+	42·2	II D
544	136	194·2	—	82·7	165·8	5·7	19·7	3·0	304·87	—	166·31	15·5	+	5·7	10
685	113	135·0	+	29·4	114·8	5·9	12·3	2·0	167·61	+	39·96	39·0	+	30·3	11 ³
27	—	1·1	—	3·2	0·9	0·2	—	—	32·71	—	137·37	—	—	—	11 ⁵
1 058	208	326·4	+	94·5	288·2	9·6	24·4	4·2	272·37	+	81·54	21·3	+	13·5	12
804	20	415·4	+	148·9	401·3	5·1	8·1	0·8	499·15	+	177·19	—	—	—	28
453	84	119·2	+	37·9	111·8	1·6	5·6	0·1	246·70	+	72·04	1·0	+	0·1	30
3 571	561	1 191·2	+	224·7	1 082·8	28·1	70·1	10·2	303·22	+	54·52	76·9	+	49·8	III D
748	169	327·6	+	102·0	269·8	13·0	40·2	4·5	360·65	+	131·54	46·5	+	32·0	13
831	181	297·2	+	18·4	258·1	9·0	27·1	3·0	310·54	+	14·32	10·0	—	13·6	14
1 097	163	398·7	+	2·3	348·9	12·3	32·9	4·6	318·01	+	5·41	81·5	+	50·1	**15
529	74	228·9	+	74·9	212·2	6·0	9·4	1·3	401·15	+	127·85	40·6	+	3·7	**16
365	136	198·9	+	81·3	166·7	5·6	25·6	1·1	456·60	+	181·94	—	—	—	17
3 570	723	1 451·2	+	278·7	1 255·6	45·9	135·2	14·6	351·70	+	69·90	178·5	+	72·1	IV D
404	72	138·4	+	39·8	94·7	16·2	26·1	1·4	234·30	+	74·03	0·1	+	0·1	18
655	175	353·7	—	39·7	277·7	24·9	49·7	1·4	423·94	—	128·53	214·1	+	16·3	19
417	181	183·2	—	30·4	119·8	12·4	50·2	0·8	287·37	—	123·88	40·8	+	12·4	20
684	241	358·6	+	64·5	254·9	11·7	91·1	0·9	372·67	+	29·27	9·5	—	4·6	21
377	164	152·9	+	4·1	114·9	5·2	32·3	0·5	304·88	+	14·28	25·2	+	19·7	23
2 537	833	1 186·8	+	38·4	862·0	70·5	249·4	5·0	339·78	—	29·44	289·6	+	43·8	V D
626	228	237·8	+	100·9	205·4	6·3	25·2	0·9	328·15	+	147·38	7·2	+	1·9	25 ³
112	11	35·6	+	16·5	33·9	0·7	0·9	0·1	302·84	+	144·71	—	—	—	25 ⁵
442	58	111·5	+	33·2	101·9	3·3	6·1	0·3	230·54	+	66·65	3·1	—	26·9	26
693	64	134·5	+	49·6	123·2	4·3	5·8	1·1	177·79	+	64·41	—	—	—	27 ⁵
669	143	242·3	+	9·1	227·3	2·8	11·5	0·7	339·69	—	2·66	38·7	+	22·0	29 ⁶
672	208	210·3	+	58·0	177·3	6·5	23·4	3·1	263·83	+	71·69	11·8	+	2·0	32
3 214	712	972·0	+	267·2	869·0	23·9	72·9	6·2	270·38	+	72·03	60·9	—	0·8	VI D
694	254	405·4	+	107·6	357·9	7·9	37·6	2·1	515·67	+	128·22	50·0	—	1·9	33
974	292	669·6	+	122·0	597·1	12·9	57·5	2·1	613·06	—	51·92	2·1	+	0·1	**34
584	150	186·2	—	19·0	156·1	9·4	17·2	3·5	267·26	—	43·82	16·6	—	16·6	**35
2 252	696	1 261·3	+	210·8	1 111·1	30·1	112·3	7·8	493·37	+	22·81	68·7	—	18·4	VII D
948	278	374·0	+	151·4	300·5	13·2	55·4	4·9	316·97	+	129·14	9·3	+	8·4	2
797	294	326·0	+	150·2	292·1	6·1	25·9	1·9	366·47	+	173·78	—	—	—	38 ⁵
1 745	572	700·0	+	301·6	592·6	19·3	81·3	6·8	339·58	+	149·52	9·3	+	8·4	VIII D
23 446	5 838	9 054·4	+	1 700·9	7 746·0	305·0	928·2	75·2	330·37	+	56·17	905·8	+	200·8	Hela S J

Tab. 13. Värdeinskningskonto

	Ingående balans 1/7 1952	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1952—1953				Kontot tillförda belopp	
						Avsättning	
						I anslutning till fastställd kostnadsstat	
						Grundavsättning	
		Anläggnings-el. anskaffningskostnader intill den 1/7 1951 (för biltrafiken 1/7 1952) exkl. fullt avskrivna värden	Skillnaden mellan anläggningsvärdena enl. kol. 2 och dessas återanskaffningsvärden den 1/7 1952		Avsättningsprocent	å under tiden 1/7 1950—30/6 1951 fullbordad investering = viss eftersläpning	å underlag enligt kol. 2
Kronor	Tkr	%	Tkr	Kronor		5	6
	1	2	3	4	5	6	
Konto för slopning							
Bana och byggnader							
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för hillinjer	103 565 395	164 996	100	263 994	2-0	3 299 900	176 600
Verkstadsbyggnader	19 154 280	37 460	150	56 190	2-0	749 200	35 800
Bostadshus	41 273 075	79 807	170	135 672	1-5	1 197 100	43 000
Räler och växlar med tillbehör:							
Linjer med stark trafik	42 084 645	84 845	260	220 597	3-0	2 545 200	91 000
Övriga linjer och alla sidospår	116 931 889	239 472	190	454 997	1-8	4 310 300	155 000
Broar m. m.	53 087 108	138 026	200	276 052	1-3	1 794 300	27 100
Bangårdsmaskinerier m. m.	40 159 596	78 039	100	78 039	2-5	1 951 000	72 800
Kollossningskranar och oljecisterner	1 921 355	2 478	80	1 982	5-0	123 900	—
Signalsäkerhetsanläggningar	37 435 262	70 232	140	98 325	3-0	2 107 000	163 900
Telegraf- och telefonanläggningar	27 003 596	77 145	140	108 003	3-0	2 314 300	120 300
Anläggningar för elektrisk tågdrift:							
1. Överföringsledningar:							
a. Kopparledningar	288 702	1 200	140	1 680	1-5	18 000	—
b. Övriga detaljer	1 975 113	2 000	140	2 800	2-5	50 000	—
2. Kontaktledningar	46 497 973	140 535	140	196 749	2-5	3 513 400	32 000
3. Husbyggnader	2 647 011	21 190	70	14 833	2-0	423 800	102 900
4. Maskinella anordningar	31 189 612	51 574	90	46 417	5-0	2 578 700	139 100
5. Rullande materiel för ledningsrevision	969 495	1 096	100	1 096	5-0	54 800	—
Tågfärjelägen	1 402 295	1 945	300	5 835	2-0	38 900	4 600
Äre berg- och linbana (inkl. rullande materiel)	74 800	—	—	—	—	48 000	—
Reglering	—	—	—	—	—	—23 036	—
Summa för bana och byggnader	568 561 202	1 192 040	—	1 963 261	—	27 094 764	1 164 100
Rullande materiel							
Ånglok	87 644 176	42 927	110	47 220	3-0	1 287 800	6 200
Elektrolok, motorlok och elektromotorvagnar	99 756 271	189 150	160	302 640	4-0	7 566 000	237 200
Övriga motorvagnar	4 192 899	154	100	246	10-0	15 400	—
Rälsbussar	23 585 748	12 432	180	22 378	15-0	1 864 800	310 100
Lokomotorer	10 068 016	2 652	160	4 243	15-0	397 800	154 000
Personvagnar och rälsbussläpvagnar	110 048 504	156 662	100	156 662	3-0	4 699 900	387 100
Postvagnar	8 839 822	9 439	120	11 327	6-0	566 303	119 800
Resgodsvagnar	11 480 726	18 425	120	22 110	3-0	552 800	17 800
Godsvagnar, slutna	56 870 673	103 871	110	114 258	2-5	2 596 800	152 600
a öppna	70 405 481	150 660	170	256 122	2-0	3 013 200	22 000
Malmvagnar	27 698 223	22 240	80	17 792	3-0	667 200	164 200
Övriga specialvagnar	2 946 358	4 853	100	4 853	3-0	145 600	20 000
Reglering	—	—	—	—	—	—	—
Summa för rullande materiel	514 136 897	713 465	—	959 851	—	23 373 600	1 591 000
Transport	1 082 098 099	1 905 505	—	2 923 112	—	59 468 364	2 755 100

udgetåret 1/7 1952—30/6 1953

Kontot tillförda belopp						Från kontot avförda belopp					Utgående balans 30/6 1953
Avsättning						Ombyggnad					
I anslutning till fastställd kostnadsstat			För över- tagna en- skilda järnvägar m. m., be- löpande på tiden före över- tagandet	Inkomst vid för- säljning i samband med ut- rangering	Regle- ring i sam- band med överfö- ring mellan anlägg- nings- kontona samt regle- ring i övrigt	Kostnad- er i följd av olycks- händelser	Ombygg- nad som icke för- anlett värdeök- ning	Parti- ell ut- range- ring i sam- band med om- bygg- nad	Utrange- ring		
Extra avsättning (tillförd konto för prisreglering)	25 % å grundav- sättning enligt kol. 6	Avsätt- ning till riskkonto, 5 % å av- sättning enligt kol. 5—8									
i underlag- nligt kol. 3											
K r o n o r											
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	
5 279 800	44 200	440 100	200 040	45 726	— 27 462	54 646	482 408	227 846	177 413	106 757 991	
1 123 800	9 000	95 900	47 947	—	4 206	—	410	—	64 300	20 022 623	
2 035 100	10 800	164 300	112 701	23 710	15 664	6 296	153 428	86 232	347 673	42 235 921	
6 617 700	22 800	463 800	—	1 174 819	—39 218	55 064	882	—	1 296 400	45 867 900	
8 189 700	38 800	634 700	288 733	2 853 970	18 700	65 067	11 125	42	2 384 600	122 732 458	
3 588 600	6 800	270 800	21 468	13 414	—	—	6 381	37 000	152 000	55 018 809	
1 951 000	18 200	199 600	71 046	18 555	10 668	11 798	132 633	32 148	174 000	42 132 686	
99 100	—	11 100	—	—	—	—	—	—	—	2 056 355	
2 949 800	41 000	263 100	45 904	68 896	304	13 397	106 156	53 387	127 928	39 783 498	
3 240 000	30 100	285 200	14 423	4 069	2 288	16 197	19 714	4 300	133 260	29 570 705	
25 200	—	2 200	—	—	—	—	—	—	—	308 902	
70 000	—	6 000	—	—	—	—	—	—	—	2 031 113	
4 919 600	7 200	423 600	—	200 095	69	42 865	33 386	35 000	175 400	50 380 492	
296 700	25 700	42 400	—	16 000	3 148	—	15 237	5 000	—	3 215 022	
2 320 800	34 800	253 700	—	26 200	—7 823	—	30 967	—	8 000	34 140 522	
54 800	—	5 500	—	—	—	—	—	—	—	1 029 795	
116 700	1 200	8 100	—	—	—	—	321	1 000	—	1 452 574	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122 800	
—	—	—	—	—	15 876	—	—	—	—	—7 160	
42 878 400	290 600	3 570 100	802 262	4 445 454	—3 580	265 330	993 037	481 955	5 040 974	598 853 006	
1 416 600	1 600	135 600	246 365	24 846	—	77 495	—	—	706 102	88 561 390	
12 105 600	59 300	998 400	—	28 911	—	925 172	—	—	—	107 661 610	
24 600	—	2 000	—	—	—	1 990	—	—	64 184	4 144 125	
3 356 600	77 500	280 500	—	—	—	84 516	—	—	44 319	25 912 013	
636 500	38 500	61 300	—	—	—	9 145	—	—	16 226	11 255 745	
4 699 900	96 800	494 200	119 405	22 575	—	201 175	—	—	1 451 201	114 119 398	
679 600	30 000	69 800	13 676	—	—	—	—	—	172 193	9 437 205	
663 400	4 500	61 900	—	—	—	30 856	—	—	42 027	12 040 343	
2 856 500	38 200	282 200	45 355	32 980	—	151 537	—	—	319 320	59 509 751	
5 122 400	5 500	408 200	531 260	160 774	—	120 003	—	—	582 924	73 837 988	
533 800	41 100	70 300	—	19 018	—	50 220	—	—	406 422	28 162 299	
145 600	5 000	15 800	—	—	—	48 002	—	—	—	3 079 756	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
32 241 100	398 000	2 880 200	956 061	289 104	—	1 700 411	—	—	3 804 918	537 721 533	
75 119 500	688 600	6 450 300	1 758 323	4 734 558	—3 580	1 965 741	993 037	481 955	8 845 892	1 136 574 539	

	Ingående balans 1/2 1952	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1952—1953				Kontot tillförda belopp	
		Anläggnings- el- anskaffnings- kostnader intill den 1/2 1951 (för biltrafik den 1/2 1952) exkl. fullt av- skrivna värden	Skillnaden mellan an- läggnings- värdena enl. kol. 2 och dessas åter- anskaffnings- värden den 1/2 1952		Avsätt- ningspro- cent	Avsättning	
						I anslutning till fastställd kost- nadsstat	
						Grundavsättning	
Kronor	Tkr	%	Tkr		Kronor		
1	2	3	4		5	6	
Transport							
Investeringsinventarier	1 082 608 099	1 905 505	—	2 923 112	—	50 468 964	2 755 100
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken)	1 227 766	2 390	50	1 195	10-0	239 000	82 100
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna	6 086 646	4 989	50	2 495	10-0	498 900	114 100
Biljettmaskiner	1 021 600	685	60	411	10-0	68 500	12 100
Kontorsmaskiner	293 185	727	60	436	10-0	72 700	8 300
Tryckeri- och bokbindermaskiner	104 022	398	60	236	10-0	39 300	19 300
Verkstadsmaskiner	15 663 185	12 089	50	10 880	5-0	604 400	102 900
Snöplogar litt A, B, C	1 901 992	1 918	80	1 534	5-0	95 900	5 200
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap	1 020 985	1 451	80	1 161	5-0	72 500	13 200
Justeringsvagnar litt Q3 samt ballastjusteringsmaskiner	340 995	155	90	140	5-0	7 800	—
Axel- och gastransporthvagnar	644 835	556	100	556	5-0	27 800	—
Grustransporthvagnar	3 718 012	6 028	80	4 822	5-0	301 400	400
Gaffeltruckar och mobilkranar	—	—	—	—	10-0	—	—
Övriga investeringsinventarier	—	—	—	—	10-0	—	—
Reglering	—	—	—	—	—	—	—
Summa för investeringsinventarier	32 113 223	31 381	—	23 866	—	2 028 200	357 600
Sjöfartsmateriel							
Tågfärjor m. m.	7 853 797	10 679	140	14 951	3-0	320 400	300
Anläggningar och materiel för biltrafik							
Fasta anläggningar:							
Garage och magasin m. m.	2 022 965	9 236	50	4 587	2-0	184 700	—
Oljeanläggningar	453 691	964	—	—	5-0	48 200	—
Vägbussar	34 351 502	58 823	22	12 042	11-1	5 974 400	—
Personbilar	81 112	116	24	28	11-1	12 900	—
Lastbilar	2 123 634	2 766	25	684	14-3	395 500	—
Släpvagnar	660 855	1 364	30	406	10-0—11-1	138 600	—
Inventarier	14 945	107	—	—	10-0	10 700	—
Reglering	—	—	—	—	—	—	—
Summa för biltrafik	39 708 704	68 376	—	17 747	—	6 765 000	—
Summa Konto för sloping	1 162 373 823	2 015 941	—	2 979 676	—	59 581 964	3 113 000
Konto för prisreglering	213 372 900	—	—	—	—	—	—
Konto för värde reglering							
För järnvägstrafikens anläggningar m. m.	448 912 503	—	—	—	—	—	—
• biltrafikens	—	—	—	—	—	—	—
Avskrivningsmedel från riksstaten	—	—	—	—	—	—	—
Värde reglering för övertagna enskilda järnvägar m. m.	—	—	—	—	—	—	—
För diverse värdeobjekt	1 536 539	—	—	—	—	—	—
Konto för pensionsförpliktelser	489 682 535	—	—	—	—	18 985 048	—
Summa summorum	2 315 878 300	2 015 941	—	2 979 676	—	78 567 012	3 113 000

¹ Resp. cirka 7, 8, 10 o. 2 %.

Budgetåret 1/7 1952—30/6 1953

Kontot tillförda belopp						Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1953
Avsättning						Ombyggnad				
I anslutning till fastställd kostnadsstat		För övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpnande på tiden före övertagandet	Inkomst vid försäljning i samband med utrangering	Reglering i samband med överföring mellan anläggningskontona samt reglering i övrigt	Kostnader i följd av olycks-händelser	Ombyggnad som icke för-änlett värdeökning	Partiell ut-rangering i samband med om-byggnad	Utrange-ring		
Extra avsättning (tillförd konto för prisreglering)	25 % å grundavsättning enligt kol. 6								Avsättning till riskkonto, 5 % å avsättning enligt kol. 5—8	
underlag enligt kol. 3										
K r o n o r										
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
75 119 500	688 600	6 450 300	1 758 823	4 734 558	—3 580	1 905 741	993 037	481 955	8 845 892	1 136 574 539
119 500	20 500	23 100	—	11 000	65 165	—	—	—	7 000	1 641 131
249 500	28 500	44 500	3 150	339	—	15 120	—	—	20 200	6 712 315
41 100	3 000	6 200	—	—	—	—	—	—	—	1 108 400
43 600	2 100	6 300	—	—	—	—	—	—	—	380 485
23 600	4 800	4 400	—	—	—	—	—	—	—	167 022
544 000	25 700	63 800	—	10 982	—4 605	—	—	—	95 486	16 345 176
76 700	1 300	9 000	—	—	—	—	—	—	3 400	2 068 692
58 000	3 300	7 300	—	215	—	—	—	—	—	1 114 200
7 000	—	700	—	—	—	178 000	—	—	—	171 405
27 800	—	2 800	—	—	—	—	—	—	—	675 435
241 100	100	27 200	—	—	—	—	—	—	—	4 047 012
—	—	—	2 070	—	4 605	—	—	—	—	6 675
—	—	—	73 400	—	—	3 470	—	—	—	69 930
—	—	—	—	—	—130 330	—	—	—	—	—130 330
1 431 900	89 300	195 300	78 620	22 536	—65 165	196 590	—	—	126 086	34 407 638
448 600	100	38 400	—	—	—	874 082	—	—	—	7 338 815
91 000	—	—	27 260	1 000	—	—	113	—	—	2 235 812
—	—	—	—	—	—3 580	—	—	—	—	498 311
1 445 000	—	484 175	445 000	122 642	—25 815	93 721	16 108	—	2 422 820	38 819 315
3 000	—	1 300	—	15 000	—	—	—	—	5 500	104 812
103 000	—	48 200	8 150	801	—34 850	—	—	—	266 625	2 274 810
43 880	—	4 200	3 000	13 245	—4 500	—	—	—	23 900	791 500
—	—	—	—	—	—	—	3	—	21 680	3 932
—	—	—	—	—	137 490	—	—	—	—	137 490
1 685 880	—	1 537 875	483 470	152 688	68 745	93 721	16 224	—	2 740 525	44 866 012
—	—	7 221 875	2 320 413	4 909 782	—	3 130 134	1 009 261	481 955	11 712 503	1 223 187 004
8 685 880	778 000	—	—	—	—	—	—	—	—	292 836 780
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
8 685 880	778 000	7 221 875	2 320 413	8 698 214	—	3 130 134	1 009 261	481 955	11 712 503	2 478 928 841

Övriga kontot tillförda belopp kr.

2 751 230

992 720

44 473

Organisationsavdelningen

Arbetsstudier och undersökningar av större omfattning

1. Banavdelningen

Centrala ackordsförhandlingar m m

Den tidigare av avdelningen uppgjorda ackordsprislistan utökades och utkom efter årets centrala ackordsförhandlingar i tryckt form. Avdelningen biträdde även vid flera sektionsförhandlingar, varvid avdelningens samlade studiemateriel kom till användning. Under året har på avdelningen uppbyggts ett system för ackordsstatistik. Systemet är grundat på de från sektionerna inkommande statistikuppgifterna, vilka bearbetas årligen.

Slipersutbyte

Arbetsstudier vid utbyte av växel och bangårdssliprar genomfördes. Manuellt slipersutbyte i makadamballast klass II arbetsstuderades även. Försök med maskinellt slipersutbyte genomfördes under hösten, varvid jämförande prov med de olika typerna av slipersbytare gjordes. Den ekonomiska och kvalitativa jämförelsen innefattade jämväl de manuellt använda metoderna för slipersutbyte. Proven omfattade sålunda: rent manuellt byte, byte i samband med sliperssåg, byte med slipersbytare modell »Åkerborg» i kombination med sliperssåg, byte med slipersbytare modell »Hedbäck» samt byte med slipersbytare modell »Öland». Förslag framlades om en första anskaffning av maskinella slipersbytare.

Spårjustering

Mekanisering inom stoppningsarbetet fortsatte. Antalet ballaststoppmaskiner utökades under året. Vid 1952 års utgång fanns sammanlagt 40 ballaststoppmaskiner förutom ett antal äldre tryckluftaggregat. Undersökningar i syfte att använda maskinella stoppmaskiner i grusballast påbörjades. De tidigare på två bansektioner upplagda jämförande provsträckorna med olika förekommande typer av justeringsmetoder, häri även inbegripet underskyfflingsmetoden, fortgick.

Höglyft

Planering för och arbetsstudier vid höglyft och makadamisering med ballasteringsapparat, typ Fogelberg, genomfördes under året vid ett flertal arbetsplatser. Denna nya metod studerades närmare, och resultaten bekantgjordes i ett särskilt meddelande till bansektionerna. I vissa fall framlades ackordsförslag. Under året voro inalles 15 ballasteringsapparater samt 3 urgrävningsplogar i arbete.

Rälsutbyten m m

I anslutning till den tidigare träffade överenskommelsen om centrala ackordspriser för rälsutbyte vid normalspår utfördes kompletterande arbetsstudier vid rälsutbyten på smalspåriga bandelar. Vissa övriga kompletteringar av arbetsstudier utfördes vid rälsutbyte av mer speciell karaktär. Avdelningen har inom detta område även varit engagerad i en del lokala förhandlingar beträffande olika typer av rälsutbyten med därmed sammanhängande övriga arbeten. Prov på övriga maskinella anordningar för lastning av räler pågick under året.

Arbetsstudier genomfördes vid uppbockning av rälskarvar med hänsyn till vissa förbättringar, som genomförts på apparaturen såväl beträffande domkraften som den till apparaten hörande transporttrallan.

Breddningsarbetena på linjen Håkantorps—Lidköping

Vid de under året påbörjade arbetena med breddning av smalspårslinjen Håkantorps—Lidköping på 36 bansektionen biträdde avdelningen med arbetsplanering och arbetsstudier. Ackords- och metodstudier bedrevs på ett flertal arbetsobjekt såsom höglyft med ballasteringsapparat, slipersutbyte i frilagt spår, större baxning m m. Förslag till arbetsorganisation samt ackordsförslag för de skilda arbetsobjekten utarbetades och genomfördes även under året. Den genomförda arbetsorganisationen blev avgjort mera ekonomisk.

Slipershantering

För att förbilliga hanteringsförfarandet med sliprar anskaffades ett flertal olika maskinella hjälpmedel, och prov igångsattes. Sålunda provades lastning av nya sliprar till järnvägsvagn med hjälp av rullbanor, olika typer av remtransportörer, timmerhäst samt gaffeltruck. Berörda redskap provades även vid lossning av nya sliprar ävensom vid lastning och lossning av gamla, utbytta sliprar. Dylka maskinella hjälpmedel syntes kunna medföra en icke obetydlig ekonomisk vinst.

Cementgjuteriet i Motala

Det under föregående år framlagda ändringsförslaget till omläggning av driften vid cementgjuteriet genomfördes under året. Silosanläggning för cement och stenmaterial uppfördes. Anläggning för cementuppföring från specialvagn för cement till silo installerades. Gaffeltruckar insattes i driften m m. Efter denna omläggning påbörjades ackords- och metodstudier på tillverkningen av de skilda objekten för införande av ackordsarbete vid gjuteriet.

Elektrifieringsarbeten

Ackords- och metodstudier pågick för stolpsättningsarbeten vid nyelektrifieringsarbeten av bandelar. Vissa försök med central gjutning av fundament genomfördes.

Belastningsprov med ett antal nya typer av fundament till kontaktledningsstolpar utfördes. Avsikten var här att komma fram till en mera ekonomisk fundamenttyp med minimum av betong- och järnåtgång. Ytterligare prov äro planerade. Under året bedrevs även arbetsstudier på vissa arbeten i samband med kabelnedläggning med kabeltåg. Framlagt förslag om mekanisk återfyllning av kabelgraven genomfördes, ävensom vissa andra ändringar i samband med arbetena för kabelnedläggningen. De genomförda ändringarna medförde en icke oväsentlig kostnadsbesparing.

Övriga undersökningar

Förutom under särskild rubrik nämnda arbetsuppgifter gjordes försök med nya typer samt förbättrade utföranden av olika redskap och handverktyg. Vissa nya typer av spårdomkrafter provades. Prov med nytt utförande av kofot pågår. Arbetet beträffande svensk standard för handredskap pågår fortfarande inom Sveriges Standardiseringskommission under medverkan av bl a organisationsavdelningen.

I syfte att erhålla kännedom om våra transportfordon, såväl deras konstruktionsduglighet som utnyttjningsgrad, äro genom avdelningens försorg ett antal typer av transportfordon föremål för studier.

2. Maskinavdelningen

Föreskrifter för klargöring och avsyning av lok och motorfordon

Ellok: De prov med nya föreskrifter för klargöring och avsyning, som tidigare igångsatts inom VII distriktet, ha utvidgats till att jämväl omfatta V distriktet. Nya föreskrifter ha fördenskull utfärdats för lok litt M, Oa, Ob, Of och Of2. Föreskrifter ha uppgjorts för de under året levererade Da-loken.

Ånglok: De prov, som tidigare igångsatts inom 28 maskinsektionen, ha utvidgats, och de nya föreskrifterna tillämpas vid årets utgång inom hela III och V distrikten.

Motorfordon: Studier ha utförts på rälsbussar och motorlok. Sälunda ha föreskrifter under året utfärdats för fordon litt YCo5p och V3. Motsvarande bestämmelser för rälsbuss litt YCo6 äro under utarbetande.

Motorfordonsunderhåll

Erforderliga föreskrifter ha uppgjorts för under årets nylevererade fordon (litt V3, YCo5p).

Revision klass B av rälsbuss litt YCo4 har på försök utförts på linjen.

Under året ha riktlinjer utarbetats i syfte att åstadkomma en enhetlig verkstadsutrustning vid maskinavdelningens motorverkstäder.

Verkstadsplanering

Planeringsarbetet har under året bedrivits i ökad omfattning. Bland annat ha följande arbetsobjekt behandlats: Lokstationerna i Kiruna, Borås, Kristianstad, Nässjö, vagnverkstäderna i Hallsberg, Sävenäs och batterirevisionsverkstaden i Hagalunds övre.

Vagntjänsten

En provanläggning för den utvändiga rengöringen av personvagnar i Hagalunds övre har tagits i bruk. Rengöringen, som äger rum medan tågen passerar infartsspåret till uppställningsbangården för ankommande tåg, sker genom påsprutning av tvättmedel och efterföljande avspolning med kallvatten under högt tryck.

De under föregående år påbörjade proven med nya bestämmelser för den invändiga vagnstädningen ha avslutats, och de nya bestämmelserna införas nu successivt över hela landet.

Förberedande arbetsstudier på den dagliga avsyningen av person- och godsvagnar ha påbörjats.

Studier ha utförts på godsvagnsreparationer vid maskinavdelningens verkstäder i syfte att åstadkomma bättre verkstadsutrustning och enhetliga principer för reservdelsförråden. Möjligheterna för införande av ackordsarbete ha undersökts.

3. Trafikavdelningen

Organisationsavdelningen har genomfört rationaliseringsundersökningar på flera stationer. Organisationsombuden ha medverkat i en del av dessa och ha dessutom självständigt genomfört rationaliseringar på andra tjänsteställen inom resp distrikt.

Rationalisering av godsmagasin

Rationalisering av arbetet i godsmagasin har utförts i Gävle N, Halmstad och Hässleholm. Den konsulterande verksamheten har varit omfattande och bl a

bestått i rådgivning beträffande arbetsorganisation, val av redskap, granskning av ritningar till om- och nybyggnader m m.

Vissa undersökningar ha gjorts för att utröna omfattningen av pallanvändningen m m.

Växlingstjänst

Separata studier av växlingstjänsten ha gjorts i Halmstad, Linköping och Visby. Dessa studier ha resulterat i olika förslag till rationalisering.

Stationsundersökningar

Stationsundersökningarna ha fortsatt, och under året ha följande stationer studerats: Arvika, Bollnäs, Falkenberg, Gävle C, Mellerud, Storvik, Trollhättan, Vansbro och Älmhult. Undersökningarna ha lett till ändringar i arbetsuppläggning och turlistor, vilka ha medfört besparingar av olika slag.

Med erfarenheterna från de gjorda stationsundersökningarna som underlag har ett »inventeringsinstrument för stationsundersökningar» utarbetats. Detta är ett systematiskt uppställt frågeformulär, där de viktigaste av de uppgifter, man i allmänhet måste känna till vid en stationsundersökning, noteras. Detta »inventeringsinstrument» har även använts av organisationsombud och vissa stationsföreståndare.

Utredning angående CTC (Central Traffic Control)

En utredning om förutsättningarna för införande av CTC på linjerna Ängelholm—Hälsingborg F och Åstorp—Mölle har gjorts. Utredningen gav till resultat, att några besparingar på dessa linjer ej skulle kunna göras genom införande av CTC.

Omlastning av vagnslastgods

Arbetsstudier för ackordssättning av vagnslastgodsomlastning har utförts vid vissa stationer i anledning av nytillkomna godsslag, ändrade arbetsförhållanden etc.

Omlastningen av träspån, som i relativt stora kvantiteter förekommer i Berga och Gårdsjö, har genom maskinella anordningar (pneumatisk anordning resp elevator) rationaliserats.

Omlastningen av vagnslastgods vid Uppsala Ö har varit föremål för undersökning. Rationaliseringsförslag har framlagts.

Sedan erforderlig bangårdsombyggnad i Finnshyttan utförts, har en 6 tons mobilkran med gott resultat insatts i omlastningsarbete vid stationen.

En »mellantralla», avsedd att underlätta trafiken med överföringsvagnar, har levererats och provats vid vissa stationer, som ha trafik med överföringsvagnar. Trallan är under vissa förhållanden tids- och arbetsbesparande men torde endast i begränsad omfattning kunna komma till användning. Prov med nya stångkoppel planeras.

Godsskyddsanordningar

Fortsatta prov ha utförts med godsskyddsanordningar. Godsskyddande »motor» av icke brukbara bromsledningsslangar ha konstruerats och med gott resultat provats. Ett större antal dylika godsskydd ha beställts.

Vagnbjörnstrafiken

Under året har ny vagnbjörnstrafik igångsatts i Kungälv och Hälsingborg. Trafiken i Hälsingborg är av betydande omfattning och har tillfört SJ ny trafik.

På övriga platser har trafiken ökat med motsvarande bättre ekonomiskt resultat som följd.

Lastapparater för massaved o d

Tio lastapparater för överföring av kolnings- och massaved i buntar från bil till järnvägsvagn ha inköpts. Med ledning av erfarenheterna vid de försök, som gjordes under föregående år, har konstruktionen i vissa avseenden förbättrats.

Behållaretrafik

Ytterligare ett antal småbehållare med 1 och 2 m³ rymd ha anskaffats. Olika konstruktionsändringar ha utförts, bl a för att behållarna skola kunna hanteras med gaffeltruckar. Prov ha vidare gjorts med från Tyskland inlånade specialfordon för terminaltransporterna av småbehållare.

Av tidigare i Tyskland beställda 40 öppna storbehållare ha under året samtliga levererats. Med dessa ha provtransporter av kalk m fl godsslag företagits med gott resultat. Proven med de från Tyskland tidigare levererade slutna storbehållarna samt de svensktillverkade lastflaken ha även fortgått med transporter av porslin, glas, taktegel och limläder.

Den planerade ombyggnaden av den svensktillverkade bilsläpvagnen för transport av storbehållare har påbörjats.

Från Deutsche Bundesbahn har inlånats ett specialfordon (typ Ackerman) för terminaltransporter av storbehållare. Prov och demonstrationer ha ägt rum med detta fordon på olika platser. Fordonet visade sig under proven synnerligen användbart, varför anbud på 3 sådana infordrats.

För att underlätta lastning och lossning av råa hudar ha försök gjorts med transport av dessa i lastnät. Näten ha visat sig mycket lämpliga för detta slag av gods.

Lastpallar

Jämförande prov med lastpallar av olika konstruktion inklusive den vanliga träpallen ha påbörjats.

Förslag till lastpallsutbyte mellan trafikanterna och järnvägen i avsikt att minska tomsändningen av lastpallar har utarbetats, och försöken beräknas bli påbörjade under år 1953.

Gaffeltruckar i kajtjänst

Två 5-tons gaffeltruckar ha levererats och placerats vid resp Malmö C och Sundsvall C. Dessa truckar skola i första hand mot viss avgift ställas till trafikantens förfogande att användas vid lastning och lossning av vagnslastgods.

Transport av spannmål

Transporterna av lös spannmål i slutna vagnar ha studerats. En redogörelse häröver med vissa förslag till förbättringar av de härför använda vagnarna har uppgjorts.

Ett antal vagnar med förbättrad utrustning beräknas kunna färdigställas under 1953.

Reklam, kundtjänst

Även under det gångna året har organisationsavdelningen medverkat vid demonstrationer av modeller av den nya materiel, som anskaffats för rationalisering av godstransporterna. I samarbete med trafikombuden ha besök ägt rum hos trafikanter för planering av transporter.

4. Expeditioner och kontor

Expeditionsarbetet på stationerna

Undersökningen berörande arbetsorganisationen på tåg-, biljett- och gods-expeditioner har verkställts vid ett antal större stationer, bland andra Hälsingborg F, Landskrona och Gävle C samt vid ankommande och avgående fraktgods-

expeditionerna och tullexpeditionen Stockholms norra. Vid godsexpeditionen i Värtan ha verkställts undersökningar i samband med införandet av nya redovisningssystemet i godstrafik i och för samordning av kassatjänsten vid Stockholms Frihamn och Värtan. Biträde har även lämnats vid undersökningar, verkställda av distriktens organisationsombud. Därför ha råd lämnats dem vid omläggning av arbetsrutiner o d.

Lokalplanering på stationer

Vid ny- och ombyggnader av olika expeditiionslokaler har förslag utarbetats till möblering och övrig inredning, bl a för stins- och biljettexpeditionerna i Linköping C nya stationshus.

Blankettarbeten

Organisationsavdelningen har utarbetat ett stort antal blanketter samt även lämnat råd och anvisningar beträffande utformningen av dylika.

Hålkortsarbeten

Förundersökningarna för omläggning till hålkortsmässigt utförande av avlöningsarbetet och pensionsutbetalningen vid SJ ha resulterat i att styrelsen funnit lämpligt teckna avtal med LM Ericssons Driftkontrollaktiebolag angående erforderligt antal maskiner för ifrågavarande arbeten. Organisationsundersökningar på olika avlöningsställen och styrelsens kanslibyrå ha under senare delen av året påbörjats. Utarbetandet av slutliga organisationsplaner för de synnerligen omfattande arbetsomläggningar, som övergången till hålkortsmässigt utförande medför, beräknas kräva hela nästföljande år.

Fjärrskrift

Förbindelsen med resebyrån Köpenhamn (DSB-kontinentens järnvägsförvaltningar) har under 1952 tagits i bruk. Arbetet med förbindelsen Stockholm—Kristinehamn—Oslo pågår. I samarbete med elektrotekniska byrån ha nya fjärrskriftförbindelser planerats.

Övriga ärenden

Detaljarbetena med de tidigare upprättade förslagen till tjänstenumrering, tjänstledighetsredovisning samt avlöningsstat och eo-rulla ha under året avslutats, och ifrågavarande arbeten från och med 1 januari 1953 omlagts i enlighet med förslagen. Även förslaget om centralkassa för inkassering av förbundsavgifter och försäkringspremier m m, till vilket organisationsavdelningen medverkat, har genomförts fr o m samma datum.

Utvecklingen av de pågående proven vid I distriktet med centraliserat tillhandahållande av uniforms- och skyddsbeklädnad, övergång till konfektionssydda uniformer m m har följts.

Det prov, som utförts vid I distriktet med förenklat system för debitering av försäld elektrisk ström har utfallit gynnsamt, och systemet har under året införts vid hela SJ.

Utbildningsverksamheten läsåret 1952/53

Utbildningens omfattning

Omfattningen av utbildningsverksamheten vid SJ läsåret 1952/53 framgår av tabellerna 1 och 3. Däri lämnas uppgift över de muntliga kurser och korrespondenskurser, som anordnats under nämnda tid. I anslutning till kurserna har praktisk utbildning bedrivits enligt gällande bestämmelser.

Utöver vad som framgår av tabellerna må följande anföras.

Fackutbildningen

Rationaliseringen av undervisningsväsendet har fortsatt. Vissa av de befintliga kursplanerna ha ändrats, och i några fall ha helt nya planer utarbetats. Några viktigare nyheter skall närmare beröras.

Vid SJ har sedan en tid bedrivits försök med en ny utbildningsmetod, benämnd »Systematiserad utbildning». Försöken ha slagit väl ut, och avsikten är nu att införa metoden, som är en tillämpning av bl a TIF-metoden. Det erforderliga analyseringsarbetet har påbörjats inom maskinavdelningen och de elektrotekniska avdelningarna.

Styrelsen har under året fattat principbeslut om en effektivisering av arbetsledarutbildningen. Utbildningen är avsedd omfatta fyra olika program, nämligen instruktionsmetodik, personalbehandling, arbetsförenkling och konferensledning.

Med anledning av den ökade motoriseringen av tåg-tjänsten ha särskilda omskolningskurser för lok- och reparatörspersonal upplagts.

Fr o m hösten 1952 ingår undervisning i engelska i konduktörs- och kontoristkurserna vid trafikavdelningen.

På försök anordnas f n en kompletterande utbildning av ett fåtal ingenjörer (en motsvarighet till högre trafik kursen).

Sammanlagt ha de muntliga kurserna under läsåret krävt närmare 70 000 dagsverken. Detta innebär, att i medeltal per dag under året ungefär 225 man deltagit i sådan kurs, d v s cirka 0·32 % av SJ samlade personalstyrka. Motsvarande siffror närmast föregående läsår voro 75 000 dagsverken, 250 man och 0·40 %.

Språkutbildningen

De frivilliga språkkurserna ha, som tabell 1 visar, utnyttjats flitigt. Konversationskurser anordnas numera förutom i engelska även i tyska och franska.

Till tjänstemän inom vissa personalgrupper har verket lämnat ekonomiskt bidrag till språkkurser, anordnade utom verket.

Under året ha 28 tjänstemän erhållit stipendium för språkstudier i utlandet och 8 resebyrå-tjänstemän stipendium för studier av turistförhållanden i utlandet.

Övrig utbildning

Genom Försvarsbyråns försorg har anordnats verksskydds- och driftvärnsutbildning.

Nya bestämmelser för utbildning inom luftskyddet ha utfärdats.

Några kurser ha anordnats i internatform. Erfarenheterna härav äro goda.

Ett antal tjänstemän ha på verkets bekostnad genomgått kurser hos andra företag.

Utbildningskostnader

Av tabell 2 framgå de kostnader, som under läsåret bokförts på konto 1282 för olika slag av utbildning. De totala kostnaderna utgör cirka 3·5 miljoner kronor. I tablan nedan göres en jämförelse med tidigare år.

År	Utbildningskostnad, m kr	% av totala drift- och underhållskostnaderna
1947	2·1	0·35
1948	2·3	0·33
1949	2·5	0·32
1950	2·2	0·28
1951	2·4	0·24
1951/52	3·2	0·29
1952/53	3·5	0·27

Kurslitteratur samt undervisningsmateriel i övrigt

Flera av de kursböcker, som nu användas, äro avsedda att ersättas med nya eller att överarbetas och kompletteras. Arbetet härmed pågår. Under läsåret ha utkommit »Arbetsledningen vid SJ» och »Godstrafikvärvning».

Som undervisningsmateriel i övrigt användes åskådnings- och laboratoriemateriel av olika slag. En del nyanskaffningar ha gjorts under året.

Några undervisningsfilmer och en hel del bildband ha under året anskaffats. Dessutom ha ett flertal filmer förhyrts för enstaka kurser.

1. Vissa muntliga kurser och korrespondenskurser, som anordnats under tiden 1/7 52—30/6 53

K u r s e r	Kursernas omfattning (antal timmar, om ej annat anges)	A n t a l	
		kurser	deltagare
1	2	3	4
Faekkurser			
<i>Banavdelningen</i>			
Banförmanskurs:			
matematikdelen	12 brev	1	27
Banmästarkurs	570	1	28
Kurvmätarkurs:			
Nalenz' evolventmetod	54	2	48
precisionsmetoden	34	1	15
		5	118
<i>De elektrotekniska avdelningarna</i>			
Reparatörskurs:			
elektroavdelningen	510	2	29
signalavdelningen	475	1	13
teleavdelningen	580	1	13
Kurs för utbildning av reservpersonal i ledningsreparationstjänst	115	8	118
Kurs för förare av ackumulatorlok och revisionsvagn	75	4	40
		16	213
<i>Maskinavdelningen</i>			
Lokbiträdeskurs	65	3	34
Lokförarkurs:			
vanlig	200	12	276
kompletterande	145	2	51
Instruktionsförarkurs:			
ellok	75	1	16
motorlok	100	1	12
rälsbuss och lokomotorer	100	1	12
Kurs för arbetsinstruktörer i motorrepara- tionstjänst	170	1	12
Reparatörskurs:			
ellok	12 brev	2	50
ånglok	12 brev	1	35
motorfordon	12 brev	2	70
vagn	12 brev	3	67
Vagnelektrikerkurs	12 brev	1	44
Kurs för kompletterande el-utbildning av vagnreparatörer	32	7	62
Motorkurs för ingenjörer	60	1	12
		38	753
<i>Trafikavdelningen</i>			
Högre trafik kurs:			
förberedande delen	Självstudier och ten- tamen i 12 järnvägs- ämnen och 2 främ- mande språk	1	28
Trafikelevkurs:			
utomverkare	675	1	23
inomverkare	525	1	28
Stationskarlsaspirantkurs	75	75	922
Kurs för kvinnlig personal	35	1	6
Tågklararakurs	85	30	386
Kontoristkurs	300	14	349
Stationsförmanskurs	180	1	26

1. (forts.). Vissa muntliga kurser och korrespondenskurser, som anordnats under tiden 1/7 52—30/6 53

K u r s e r	Kursernas omfattning (antal timmar, om ej annat anges)	A n t a l	
		kurser	deltagare
1	2	3	4
Konduktörskurs.....	220	1	30
Rälsbuss- och lokomotorförarkurs.....	{Motorutb. 50 } {Trafikutb. 70 }	9	47
Resebyråkurs.....	190	2	58
Kurs för trafikombud.....	20	2	44
		138	1 947
<i>Övrigt</i>			
Kompletterande utbildning för vissa ingenjörer: förberedande delen	Självstudier och tentamen i 2 järnvägsämnen och 2 främmande språk	1	8
Kurs för utbildning av tränare i arbetsinstruktion.....	10 dagar	1	11
		2	19
Språkkurser			
Korrespondenskurs, engelsk.....		1	22
Konversationskurs:			
engelsk.....	50	2	28
».....	20	21	290
tysk.....	50	1	11
».....	20	1	14
fransk.....	50	2	15
Filmkurs:			
engelsk.....	48	42	820
fransk.....	48	11	153
		81	1 353
Samaritkurser			
		95	2 887
Summa		375	7 290

2. På konto 1282 läsåret 1952—53 bokförda kostnader

Kalkyl- nummer	Slag av utbildning	Kostnad	Summa kostnad
		k r o n o r	
100	Utbildningsväsendets centrala ledning.....	123 733	
150	Framställning av undervisningsfilm.....	220	
151	Undervisningsmateriel i övrigt.....	17 407	
200	Samaritkurser.....	41 195	
201	Utbildning av arbetsledare och instruktörer....	30 521	
299	Övriga kostnader (oberoende av avdelning).....	42 600	255 676
	<i>Banavdelningen</i>		
310	Ingenjörsutbildning.....	894	
311	Kontorsskrivarutbildning.....	17 092	
320	Banförmansutbildning.....	46 890	
321	Banmästarutbildning.....	98 738	
322	Kurvmätarutbildning.....	10 286	
349	Övrig utbildning.....	33 308	207 208
	<i>De elektrotekniska avdelningarna</i>		
350	Reparatörsutbildning.....	129 414	
351	Utbildning av förare på ackumulatorlok och revisionsvagnar.....	12 963	
352	Kontaktledningskurser.....	10 061	
359	Övrig utbildning.....	39 657	192 095
	<i>Maskinavdelningen</i>		
410	Ingenjörsutbildning.....	5 885	
411	Kontorsskrivarutbildning.....	8 806	
420	Lokbiträdesutbildning.....	52 613	
	Lokförarutbildning:		
421	huvudverkstadsutbildning.....	432 206	
422	övrig utbildning.....	490 132	
423	Instruktionsförarutbildning.....	16 967	
470	Vagnskötarutbildning.....	3 362	
	Reparatörsutbildning:		
480	huvudverkstadsutbildning.....	626 362	
481	övrig utbildning.....	104 658	
499	Övrig utbildning.....	46 564	1 787 555
	<i>Trafikavdelningen</i>		
510	Högre trafikkurs.....	11 826	
511	Stationsskrivarutbildning (utomverkare).....	160 403	
512	Stationsskrivarutbildning (inomverkare).....	142 004	
520	Stationskarlaspirantutbildning.....	92 397	
521	Utbildning av kvinnlig personal.....	110	
522	Tågklararerutbildning.....	125 880	
523	Kontoristutbildning.....	345 874	
524	Stationsförmansutbildning.....	9 763	
530	Konduktörsutbildning.....	24 792	
531	Rälsbuss- och lokomotorförarutbildning.....	109 880	
540	Utbildning av resebyråpersonal.....	26 358	
	Språkkurser:		
550	Konversations.....	8 365	
551	Korrespondens.....	80	
552	Film.....	19 917	
553	Ekonomiskt bidrag till.....	742	
554	Övriga.....	3 465	
599	Övrig utbildning.....	19 299	1 101 155
	Summa kr.		3 543 689

3. Antalet deltagare i kurser, som anordnats under tiden 1/7 52—30/6 53

Kurser	Antal deltagare i kurser, anordnade av styrelsen			Antal deltagare i muntliga kurser anordnade av distrikten							Summa deltagare
	Muntliga kurser	Korrespondenskurser	Summa	I	II	III	IV	V	VI	VIII	
Fackkurser:											
Banavdelningen	91	27	118	—	—	—	—	—	—	—	118
De elektrotekniska avdelningarna ...	173	—	173	10	20	—	—	5	—	5	213
Maskinavdelningen ..	453	266	719	12	8	—	14	—	—	—	753
Trafikavdelningen ..	181	—	181	390	399	310	224	112	182	149	1 947
Övrigt	19	—	19	—	—	—	—	—	—	—	19
Summa	917	293	1 210	412	427	310	238	117	182	154	3 050
Språkkurser	109	—	109	188	278	223	145	104	230	76	1 353
Samaritkurser	—	—	—	266	375	626	311	670	129	510	2 887
Summa	1 026	293	1 319	866	1 080	1 159	694	891	541	740	7 290

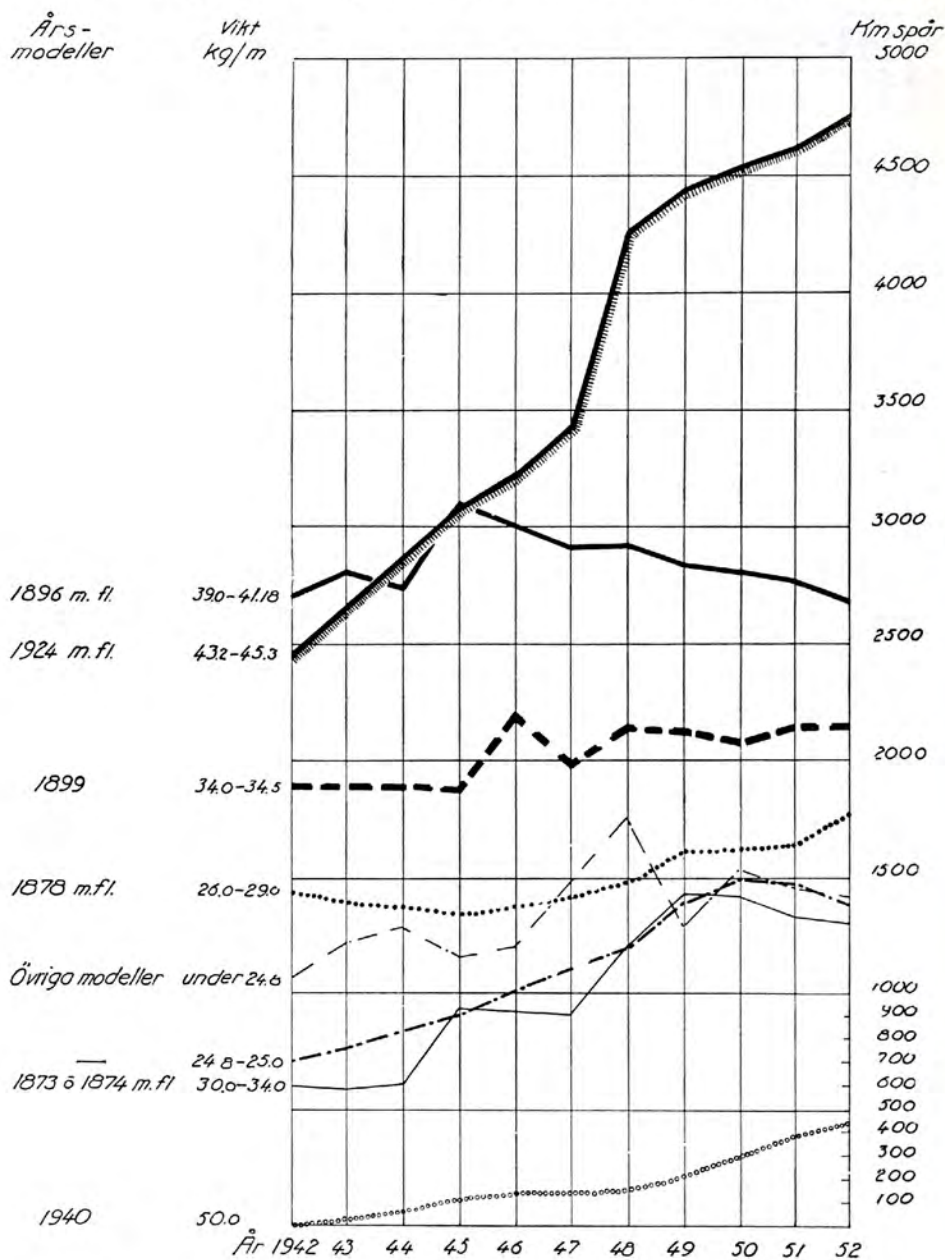
Råler och rålsbrott

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

Tillverkare	Be- teck- ning	Distrikt								Summa	I % av hela an- an- talet
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII		
		Meter råler									
<i>Sverige</i>											
Domnarfvat	Dm	1 661 586	1 567 342	1 332 452	1 280 154	1 935 467	257 412	581 836	605 112	9 221 361	29.0
Smedjebacken	S	—	20	—	—	554	—	2 268	—	2 842	0.0
<i>Frankrike</i>											
Creuzot	C	26	1 548	—	—	218	—	—	—	1 792	0.0
H de Wendel	HW	50 108	70 404	25 598	—	—	73 216	—	604	219 930	0.7
Rombos	—	—	—	—	—	—	57 068	—	—	57 068	0.2
<i>Tyskland</i>											
Bochumer Verein (Bochum eller BV G)	B	253 188	585 444	420 856	1 205 474	788 631	702 434	360 149	184 354	4 500 530	14.1
Gutehoffnungshütte	GH	4 072	105 602	33 414	142	18	171 924	—	26 052	341 224	1.1
Krupp	K	171 446	307 584	698 435	458 135	152 316	468 798	762 201	123 668	3 142 583	9.9
Rheinische Stahlwerke	RS	2 703	51 910	496 432	201 400	6 434	89 248	40 032	2 134	890 293	2.8
Thyssenhütte (28)	Th	72 592	242 036	180 152	44 805	1 352	462 366	58 884	11 466	1 073 653	3.4
Union	U	—	—	—	2 358	—	—	—	666	3 024	0.0
<i>Luxemburg</i>											
Düdelingen	Dü	—	—	1 602	74	28 472	—	—	—	30 148	0.1
Gelsenkirchen (Esch)	G	17 556	804	162	33 706	90	—	103 310	18 430	174 058	0.5
(G B V A)	Ro	368	52 686	104 652	—	—	5 382	—	77 424	240 512	0.7
Ougrée (Rodange)	TR	4 673	92 742	33 958	41 182	27 874	146 600	228 347	3 606	578 982	1.8

<i>England</i>											
Barrow.....	Ba	176 480	162 616	94 101	320 760	362 655	328 776	101 692	139 550	1 686 630	5·3
Blenavon.....	Bl	14	6 408	—	31 342	1 862	30 118	18 016	27 150	114 910	0·4
Botckow Vaughan & Comp	BV	5 030	32 908	1 641	66 904	54 700	1 236	142 574	5 632	310 625	1·0
Brown, Bayley & Dixon....	BB	—	—	—	—	46	640	—	—	686	0·0
Cammel.....	Cam	290 171	520 674	432 656	478 492	204 920	871 570	530 924	207 338	3 536 745	11·1
Dowlais.....	D	55 215	127 452	51 936	31 439	36 204	—	11 180	47 854	622 278	1·9
Ebbw Vale.....	EV	—	42 050	—	53 596	—	—	—	16 434	112 080	0·4
Moss Bay.....	MB	16 473	9 118	9 543	11 665	30 782	81 780	—	30 606	189 967	0·6
Pantey.....	P	—	92	—	—	3 110	—	—	—	3 202	0·0
Rhymney.....	R	33 536	22 686	27 116	176 211	114 230	150 168	33 106	24 462	581 515	1·8
<i>Belgien</i>											
Cockerill.....	Co	412 658	392 716	525 010	45 583	101 021	338 158	37 124	285 508	2 137 778	6·7
<i>Amerika</i>											
Carnegie Steel Works.....	CSW	—	13 784	—	5 984	2 006	—	—	—	21 774	0·1
American Railway Engineering Association.....	ARAB	—	—	—	220 542	—	—	—	—	220 542	0·7
Cambria.....	—	—	—	—	—	—	25 318	—	—	25 318	0·1
Råler av äldre, huvudsakligen tysk och engelsk tillverkning, överflyttade till inlandsbanan från andra linjer		—	—	—	—	—	—	—	—	202 872	0·6
Råler av andra slag.....		184 103	177 820	166 356	11 080	8 386	577 776	137 749	326 202	1 589 472	5·0
Summa		3 411 998	4 586 446	4 636 072	4 721 028	4 064 220	5 100 986	3 149 392	2 164 252	31 434 394	100·0

2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1942—1952



Råler och rålsbrott (forts.)

3. Antal rålsbrott 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	—	—	1	—	2	14	17
	2	—	—	—	—	—	13	13
	3	—	—	—	—	—	10	10
	4	—	—	1	—	2	21	24
	Summa	—	—	2	—	4	58	64
II	1	—	—	—	—	3	34	37
	2	—	—	—	1	—	20	21
	3	—	—	—	—	—	10	10
	4	—	—	—	2	1	25	28
	Summa	—	—	—	3	4	89	96
III	1	2	—	—	—	6	19	27
	2	—	—	—	—	—	10	10
	3	—	—	—	—	—	8	8
	4	2	—	—	—	—	18	20
	Summa	4	—	—	—	6	55	65
IV	1	3	—	1	1	—	58	63
	2	—	—	—	9	—	62	71
	3	1	—	—	2	—	12	15
	4	—	—	—	3	1	65	69
	Summa	4	—	1	15	1	197	218
V	1	9	—	—	3	13	39	64
	2	22	1	—	4	2	39	68
	3	31	1	—	4	1	15	52
	4	11	1	—	1	—	9	22
	Summa	73	3	—	12	16	102	206
VI	1	1	—	—	—	3	53	57
	2	—	—	—	—	—	178	178
	3	—	—	—	—	—	10	10
	4	—	—	—	—	1	26	27
	Summa	1	—	—	—	4	267	272
VII	1	—	—	—	—	4	47	51
	2	—	—	2	—	—	11	13
	3	—	—	—	—	—	15	15
	4	1	—	4	—	—	34	39
	Summa	1	—	6	—	4	107	118
VIII	1	—	—	1	—	—	10	11
	2	—	—	—	2	—	9	11
	3	—	—	—	—	—	6	6
	4	—	—	—	—	1	10	11
	Summa	—	—	1	2	1	35	39
Samtliga	1	15	—	3	4	31	274	327
	2	22	1	2	16	2	342	385
	3	32	1	—	6	1	86	126
	4	14	1	5	6	6	208	240
	Summa	83	3	10	32	40	910	1 078

Råler och rålsbrott (forts.)
 4. Antal rålsbrott under åren 1881—1952
 (exklusive brott i svetskarv, fotbrott och brott genom åverkan)

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rålsbrott år										Summa rålsbrott	Råler i huvudspår vid 1952 års utgång km	Antal rålsbrott per 100 km råler i huvudspår		
			81—90	91—00	01—10	11—20	21—30	31—40	41—45	46—50	51	52					
<i>Sverige</i>	Sur Bessemer . . .	74	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Bas. Martin 1908 . . .	80	4	40	45	99	64	159	99	64	10	18	602	—	—	—	—
	» » 1912-1913 . . .	08	—	—	—	34	22	15	7	6	1	—	85	—	—	—	—
	» Bessemer 1912 . . .	12	—	—	—	—	7	18	7	3	—	2	37	—	—	—	—
	Elektrostål	27	—	—	—	—	1	2	11	1	—	16	754	—	—	—	1-618
	El. manganstål	31	—	—	—	—	2	42	157	375	82	96	316	—	—	—	—
	1940 å. r. Elektro-stål	41	—	—	—	—	—	—	28	129	91	32	36	—	—	—	—
	Sur Bessemer	73	—	—	—	—	—	—	—	—	2	12	14	—	—	—	—
	Smedjebacken	74	51	44	8	7	2	2	2	2	3	—	120	—	—	—	35-186
	<i>Frankrike</i>	Creuzot	82	1	3	—	2	2	—	12	85	50	16	9	—	—	—
H de Wendel		26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	236	—	—	—	10-158
<i>Tyskland</i>	Bochumer Verein	84	—	1	5	475	289	573	601	239	47	42	2 272	—	—	—	1-122
	Gutehoffnungshütte	18	—	—	—	37	53	128	178	113	27	22	558	—	—	—	0-586
	Krupp	80	269	142	62	65	91	118	118	67	21	38	991	—	—	—	3-564
	Rheinische Stahlwerke	26	—	—	—	—	—	—	12	57	115	22	23	229	—	—	—
	August Thyssenhütte	24	—	—	—	—	—	—	2	17	59	10	4	108	—	—	—
	Union	84	13	15	18	3	7	3	1	43	22	3	70	—	—	—	0-562
	Bochumer Verein	13	—	—	—	—	—	—	—	166	491	394	139	1 263	—	—	—
	Gutehoffnungshütte	18	—	—	—	—	—	—	—	7	26	—	1	109	—	—	—
	Krupp	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	Rheinische Stahlwerke	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

<i>Luxemburg</i>												
Düdelingen												30.1
Gelsenkirchen (Esch)(GBVA)	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	9.767
Ougrée (Rodange)	16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	174.1
Terres Rouges (Belval)	25	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	240.5
	27	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	579.0
<i>England</i>												
Barrow	92	—	22	76	261	356	347	385	168	31	42	1 686.6
Blaenavon (Wales)	77	7	20	11	30	12	23	26	50	19	10	8.702
Bolckow Vaughan & Comp.	83	11	64	13	22	35	26	61	12	18	1	310.6
Cammel	93	—	59	224	533	809	825	940	556	76	105	0.322
Dowlais	77	21	21	6	15	10	25	22	80	24	244	2.969
Ebbw Vale (Wales)	—	—	—	—	—	133	19	10	37	5	—	39.211
Moss Bay	98	—	6	41	51	54	41	31	15	—	3	1.579
North Eastern Steel Co	77	5	3	1	—	—	—	—	—	—	2	190.0
Pantey (Wales)	79	24	69	76	210	166	556	275	98	20	63	—
Rhymney	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10.834
<i>Belgien</i>												
Cockerill	92	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	98	—	3	6	22	37	38	98	91	6	8	0.468
	25	—	—	—	—	2	28	44	13	6	2	—
<i>Amerika</i>												
Carnegie Steel Works	20	—	—	—	—	3	2	3	1	—	1	21.8
<i>Råler av andra slag eller okänd tillverkare</i>												
	—	1	9	5	26	30	278	131	62	30	20	2 096.0
Summa	422	536	600	1 936	2 524	4 476	4 782	2 779	641	910	19 606	31 334.4
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.050
	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2.859

Impregnering av virke år 1952

Under år 1952 har impregneringsverksamheten vid statens järnvägar omfattat sammanlagt 80 489·86 m³ sliprar och virke, varav 58 866·83 m³ impregnerats med kreosotolja och 21 623·03 m³ med en blandning av kreosot- och kvarntorpsolja. Kostnader och fördelning framgå av nedanstående tablå.

Impregneringen verkställd vid		Sliprar, beräknade som 2·7 m				Annat virke				Summa kostnad
Distr.	Station	Antal st.	Impregneringslösning kg/st.	Kostnad kr.		Mängd m ³	Impregneringslösning kg/m ³	Kostnad kr.		kr.
				Summa	Per st.			Summa	Per m ³	
I	Katrineholm	184 119	5·3	555 122·86	3·02	42·0	65·4	1 424·00	33·90	556 546·86
	Krylbo	232 280	5·9	742 473·10	3·20	468·0	65·6	16 939·67	36·20	759 412·77
III	Hässleholm .	122 379	6·0	346 661·34	2·83	—	—	—	—	346 661·34
VI	Limmared . .	258 414	5·9	859 035·37	3·32	260·7	67·0	9 445·01	36·23	868 480·38
	Summa	797 192	5·8	2 503 292·67	3·14	770·7	62·4	27 808·68	36·08	2 531 101·35
	D:o år 1951 ¹	575 712		1 663 502·61		2 264·5		69 300·51		1 732 803·12
	» » 1950 ²	606 608		1 137 283·48		2 641·0		59 739·40		1 197 022·88
	» » 1949 ³	1 086 662		2 122 756·55		2 205·1		54 925·15		2 177 681·70
	» » 1948 ⁴	1 177 410		2 109 682·48		3 849·6		84 995·50		2 194 677·98

¹ Impregneringsmedel: Kreosotolja.

² » » Bolidensalt och kreosotolja.

³ » » » , kreosot- och kvarntorpsolja.

⁴ » » » »

Elektriska anläggningar

Telefonanläggningar m m

Telefonkabelanläggningar

Under året har en med Telegrafverket gemensam huvudtelefonkabel anordnats på sträckan Kiruna—Abisko. Vidare har den tidigare påbörjade telefonkabelanläggningen Gävle—Söderhamn—Kilafors—Bollnäs färdigställt. Kabeln är gemensam med Telegrafverket på sträckan Söderhamn—Kilafors—Bollnäs.

En telefonkabel har anordnats från Åre station till Mörvikshummeln.

Bärfrekvensförbindelser

Bärfrekvensförbindelserna Kiruna—Vassijaure och Bollnäs—Gävle ha slopats. Bärfrekvensförbindelse medelst 1-kanalssystem har etablerats mellan Hudiksvall och Söderhamn direktkopplad med ledning till Bollnäs. Totala längden av bärfrekvensförbindelserna utgör 13 449 km, fördelade sålunda:

1-kanalssystem	1 644	km
3- »	501	»
8- »	11 304	»

Selektortelefonanläggningar

Under året har utförts selektering av ban-, kraft- och linjetelefonförbindelser på sträckan Mjölby—Hässleholm, bantelefonförbindelse på sträckan Jörn—Arvidsjaur, linjetelefonförbindelser på sträckorna Sollefteå—Härnösand, Falun—Björbo och Mellerud—Göteborg samt krafttelefonförbindelse på sträckan Alvhem—Göteborg.

Telefonväxlar

En ny automatisk telefonväxel av typ OS har tagits i bruk i Halmstad. OS-växlarna i Bollnäs, Gävle C, Ånge och Östersund ha kompletterats.

Automatiska telefonväxlar av typ OL 45 ha installerats i Tranås och Hoting.

Radioanläggningar

Trafiken med SJ radiostationer i Trelleborg och ombord på tåg färjorna har under 1952 fortgått som tidigare. Antalet expedierade telegram och telefonsamtal ha omfattat:

- 159 privata telegram över Trelleborg Radio
 - 5 625 tjänstetelegram och tjänstesamtal över Trelleborg Radio och mellan färjorna
 - 1 581 tjänstetelegram och tjänstesamtal över Ringsted Radio
 - 10 d:o över Lyngby Radio
 - 71 d:o » Rügen Radio
 - 2 547 privata telefonsamtal över svenska telegrafverkets kuststationer
 - 564 d:o över danska post- och telegrafväsendets kuststationer
- I Trelleborg har en ny radiofyranläggning uppsatts.

Högtalaranläggningar

Nya högtalaranläggningar ha tagits i bruk i Krampen, Rosersberg, Floda, Göteborg C (bangården), Kungälv-Ytterby, Sävenäs lokstation, Kävlinge, Karungi, Vetlanda, Sölvesborg, Deje och Daglösen.

Vid årets slut funnos 210 högtalaranläggningar med 332 mikrofonställen och 2 839 högtalare.

Eluranläggningar

Under år 1952 ha nya eluranläggningar tagits i bruk i Pålsboda, Bromsten, Mariestad, Sannegården, Vårgårda, Ystad, Ängelholm, Bastuträsk, Edsbyn, Hällnäs, Jörn, Lycksele, Mellansel, Skellefteå, Storuman, Vetlanda, Vänersborg, Gävle och Skutskär.

Vid årets slut funnos 202 eluranläggningar med 191 huvudur, 2 680 sekundärur och 13 stämpelur.

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
							8-kanal- system	1-kanal- system	3-kanal- system	
Kilometer										
I	19 103	864	19 967	3 172	—	3 172	2 352	—	—	2 352
II	17 728	2 575	20 303	432	—	432	2 048	—	—	2 048
III	11 924	3 420	15 344	1 420	—	1 420	2 816	95	—	2 911
IV	16 607	5 968	22 575	2 744	126	2 870	—	320	—	320
V	11 812	5 361	17 173	2 162	—	2 162	—	870	—	870
VI	3 271	7 764	11 035	42	—	42	—	359	501	860
VII	9 388	2 150	11 538	836	—	836	984	—	—	984
VIII	3 731	1 639	5 370	451	—	451	3 104	—	—	3 104
Huvudverkstäderna	231	2	233	—	—	—	—	—	—	—
Förrådsavdelningen	114	—	114	—	—	—	—	—	—	—
Summa	93 909	29 743	123 652	11 259	126	11 385	11 304	1 644	501	13 449

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.	För LME- centr.	Utan finger- skiva	Med finger- skiva	
Antal											
I	21	21	42	957	2 670	184	1 196	65	341	61	5 474
II	28	7	35	1 247	444	431	1 092	7	93	64	3 378
III	10	7	17	1 446	102	460	1 120	4	215	50	3 397
IV	4	16	20	1 219	375	794	727	—	187	66	3 368
V	17	7	24	1 513	398	311	560	—	403	73	3 258
VI	1	9	10	771	751	—	990	—	38	78	2 628
VII	8	7	15	1 092	413	60	509	—	52	40	2 166
VIII	7	3	10	275	260	—	178	—	66	14	793
Hvst ..	1	1	1	48	174	—	—	—	—	—	222
Fda ..	1	1	1	18	32	—	—	—	—	—	50
Summa	96	77	173	8 586	5 619	2 240	6 372	76	1 395	446	24 734

¹ Upptagna under resp. distrikt.

Telefonledningar utan selektorer

Distrikt m. m.	Samtliga utom lokaltelefon				Lokaltelefon			
	Kabelledning		Blankledning		Kabelledning (dubbel)		Blankledning (dubbel)	
	Par- och stamledning	Fantomledning	Par- och stamledning	Fantomledning	Manuell	Automatisk	Manuell	Automatisk
I	9 177	3 172	546	—	354	6	10	—
II	8 276	432	1 289	—	127	1	12	—
III	7 191	1 420	1 068	—	276	5	11	—
IV	11 262	2 744	3 249	126	584	—	11	—
V	6 628	2 162	3 444	—	296	15	65	—
VI	—	982	42	—	576	4	40	—
VII	3 942	836	980	—	27	—	6	—
VIII	1 728	451	717	—	24	—	—	—
Huvudverkstäderna	—	—	—	—	—	2	—	—
Förrädsavdelningarna	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	49 186	11 259	13 630	126	1 342	33	155	—

Kilometer

Telefonledningar med selektorer

Distrikt	LME decentr. system				LME centr. system				Western Electric system				Summa				
	Ledning		Ledn.- ut- rustn.	Selek- torer	Ledning		Ledn.- ut- rustn.	Selek- torer	Ledning		Ledn.- ut- rustn.	Selek- torer	Ledning		LME- Selek- torer	WE	
	i kabel	blank	Km	Antal	i kabel	blank	Km	Antal	i kabel	blank	Km	Antal	i kabel	blank	Km	Huvudst.- app.	Selek- torer
I	8 038	302	285	1 759	134	—	2	27	—	—	—	—	8 172	302	287	—	—
II	6 825	767	150	1 337	427	—	26	73	1 502	505	6	—	8 754	1 272	176	1 410	6
III	2 813	1 549	176	1 827	370	187	7	112	981	602	24	104	4 164	2 338	183	1 939	24
IV	3 987	2 624	165	1 201	—	—	—	—	595	84	3	69	4 582	2 708	165	1 201	3
V	4 064	583	66	862	—	—	—	—	536	1 254	6	150	4 600	1 837	66	862	6
VI	1 653	5 239	186	1 536	1	95	—	24	—	48	—	7	1 654	5 382	186	1 560	7
VII	5 334	1 164	190	990	—	—	—	—	—	—	—	—	5 334	1 164	190	990	—
VIII	—	922	63	578	—	—	—	—	—	—	—	—	1 973	922	63	—	—
Summa	34 637	13 150	1 281	10 090	932	292	35	236	3 614	2 493	39	598	39 233	15 925	1 316	10 326	39

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar

1. Olyckshändelser under år 1952 vid vägkorsningar i plan

Antal befintliga korsningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal sammanstötningar mellan tåg och			Antal förolyckade personer		Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg)	Summa antal olyckshändelser	
		motorfordon	hästskjuts	cykel, sparkstötting eller gående	skadade	dödade		vid dagsljus	i mörker
	A. Väggkorsningar å huvudspår								
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>								
2 508	Bevakade grindar eller bommar	13	—	7	3	6	406	238	188
154	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—
55	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	1	—	1	—	1	—
808	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	22	1	4	1	8	—	21	6
215	Kryssmärken, fri sikt	17	—	—	2	6	—	13	4
122	” fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	—	—
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna</i>								
106	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	1	1	—
42	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	2	—	—	1	1	—	2	—
3	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	2	—	—	1	—	—	2	—
49	Kryssmärken, fri sikt	5	—	—	1	2	—	5	—
1 141	” fri sikt saknas	27	1	4	5	9	—	27	5
32 580	Skyddsanordningar saknas . . .	59	8	17	7	30	—	69	15
37 740	Summa	147	10	33	21	63	407	379	218
	B. Väggkorsningar å hamn-, industri- och grusgropsspår								
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar</i>								
113	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	8	2	6
3	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—
4	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	—	—	1	1	—	—	1	—
21	Kryssmärken, fri sikt	1	—	—	—	—	—	1	—
534	” fri sikt saknas	1	—	—	—	—	—	—	1
186	Skyddsanordningar saknas . . .	3	—	—	—	—	—	3	—
861	Summa	5	—	1	1	—	8	7	7

¹ Fyra korsningar bevakas vid tågrörelse. Vid 18 vägar stanna tågen, innan vägen passeras.

2. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid 1952 års slut

Distrikt	Bevakade grindar	Fällbommar, vilka normalt skötas av		Automatiska anläggningar med			Kryssmärken		Skyddsanordning saknas	Summa
				enbart		såväl ringklockor som ljussignaler	fri sikt	fri sikt saknas		
		stationspersonal	särskild vägvakt	ringklockor	ljussignaler					
A. Korsningar mellan huvudspår och allmänna eller allmänt befarna vägar										
I.....	16	163	26	11	1	137	14	—	—	368
II.....	37	265	38	42	3	148	33	¹ 5	—	571
III.....	72	² 476	126	12	2	124	35	—	—	847
IV.....	20	155	16	19	5	119	27	—	—	361
V.....	6	² 74	6	1	—	83	21	—	—	191
VI.....	124	³ 458	43	13	10	59	⁴ 53	—	—	760
VII.....	21	158	32	2	32	95	12	⁵ 17	—	369
VIII.....	15	133	28	54	2	43	20	—	—	295
Hela SJ	311	1 882	315	154	55	808	215	22	—	3 762
B. Korsningar mellan huvudspår och vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna										
I.....	—	5	—	6	—	6	4	151	2 515	2 687
II.....	—	13	—	6	1	11	14	162	4 823	5 030
III.....	5	25	1	6	—	2	3	233	4 145	4 420
IV.....	6	11	2	3	1	17	12	123	5 319	5 494
V.....	1	3	—	—	—	1	8	87	3 560	3 660
VI.....	3	14	1	8	1	6	2	186	6 219	6 440
VII.....	—	11	—	2	—	7	2	87	3 949	4 058
VIII.....	1	4	—	11	—	7	4	112	2 050	2 189
Hela SJ	16	86	4	42	3	57	49	1 141	32 580	33 978
C. Korsningar mellan hamn-, industri-, grusgröps- eller andra därmed jämförliga spår och gator, allmänna eller allmänt befarna vägar										
I.....	3	9	23	—	—	1	3	154	27	220
II.....	—	—	3	—	—	—	11	120	37	171
III.....	4	19	12	—	1	—	—	34	52	122
IV.....	9	1	3	—	1	—	—	41	12	67
V.....	2	1	4	—	—	1	3	38	9	58
VI.....	3	1	4	—	1	—	1	45	36	91
VII.....	1	8	—	—	—	2	2	31	7	51
VIII.....	—	—	3	—	—	—	1	71	6	81
Hela SJ	22	39	52	—	3	4	21	534	186	861

¹ Tågen stanna, innan korsningarna passeras.² Vid 2 fällbomsanläggningar fällas och höjas bommarna automatiskt.³ * 1 fällbomsanläggning * * *⁴ Vid 1 vägkorsning är största tåg hastigheten 45 km/tim och vid 2 är den 20 km/tim. En korsning bevakas vid tågrörelse.⁵ Fyra korsningar bevakas vid tågrörelse. Vid 13 vägar stanna tågen, innan vägen passeras.

3. Växel- och signalsäkerhets-

(Exkl. anläggningar vid

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävstångs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-bockar		Signal-vevar å 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- stäng.	tåg- vägs- häv- stäng.	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl- ve- var	tåg- vägs- häv- stäng.	antal ställ- bock- ar	antal ve- var	
I	21	704	3	19	296	131	123	984	458	31	47	59
II	15	509	—	20	215	51	180	1 325	574	22	32	24
III	30	739	20	14	182	47	162	1 027	427	133	238	93
IV	18	114	2	6	111	34	146	955	469	55	106	99
V	19	269	2	4	8	3	109	663	372	32	46	136
VI	22	191	4	4	35	10	103	588	287	117	218	66
VII	22	223	3	46	662	154	79	537	214	41	68	42
VIII	7	230	15	7	148	29	48	368	135	36	57	58
Summa	154	2 979	49	120	1 657	459	950	6 447	2 936	467	812	577
± mot f. å.	+5	—21	+2	—	—	—	—	+8	+1	—7	—9	—6
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	kont- roll- lås- för- reg- ling	kont- roll- lås utan för- regl.	för- reg- lings- hjul	elektr. för- reg- ling	kont- roll- lås- för- reg- ling	kont- roll- lås utan för- regl.
I	456	590	13	34	533	138	229	163	251	58	136	75
II	505	388	6	19	551	126	348	70	369	64	174	61
III	327	507	12	42	786	153	368	76	321	72	222	65
IV	357	122	9	11	334	49	504	192	199	22	324	178
V	251	202	—	11	206	18	298	229	106	11	184	212
VI	168	92	11	8	552	74	332	448	216	44	172	283
VII	324	102	5	3	550	60	140	145	242	27	78	80
VIII	159	137	2	15	166	47	293	99	80	22	154	78
Summa	2 547	2 140	58	143	3 678	665	2 512	1 422	1 784	320	1 444	1 032
± mot f. å.	+7	+35	—1	+7	+9	+14	+24	+10	+2	+6	+ 2	+5

anläggningarnas beståndsdelar år 1952

vägkorsningar i banans plan)

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tågvägs-utlösningsskåp	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
91	301	34	33	338	—	426	19	—	265	6	—	949
73	180	51	11	437	—	337	18	—	419	5	—	430
35	170	—	87	598	19	394	163	—	264	12	2	508
29	140	3	—	461	2	165	22	—	260	3	—	147
19	52	1	4	302	—	227	1	—	204	—	—	107
19	18	—	10	372	—	302	83	—	146	54	—	34
18	18	12	53	294	—	154	50	—	241	1	—	220
41	199	64	—	281	8	92	26	—	88	—	—	75
325	1 078	165	198	3 083	29	2 097	382	—	1 887	81	2	2 470
+3	+5	+1	—	—35	—	+79	—3	—	+16	+9	—	+39
Rörliga broar	Elektr. vingkopp- lingar	Räls- kon- taker	Isolerad räl				Mek. spärr- skenor	Elektr. växel- spärr- rar	Signal- kontroll	Tåg- an- konst- tele- fon	Annan tåg- an- komst- signa- lering	
			inkopp- ling med räls- kont.	inkopp- ling med fot- kont.	vil- ström	ar- bets- ström						
13	—	61	3	4	1 118	—	11	375	183	3	128	
7	—	80	6	7	614	—	24	429	264	1	106	
1	—	76	45	52	688	12	—	258	113	—	77	
1	—	8	1	—	191	8	1	313	152	5	105	
1	—	29	—	32	147	—	—	241	59	14	60	
2	—	40	9	—	197	40	—	161	73	1	71	
9	2	38	—	—	189	87	66	242	70	43	140	
5	35	76	32	21	144	—	1	83	30	—	46	
39	37	408	96	116	3 288	147	103	2 102	944	67	733	
—	—	+2	—	—	+78	+3	—8	+6	+5	—	+28	

Nödfrånkopplingar

Sträckor	1. Nödfrånkoppling, utförd för att hejda tåg						2. Nödfrånkoppling, utförd för att åstadkomma spänningslöshet						3. Oavsiktliga nödfrånkopplingar				Summa		
	11. Feliaktigheter på tåget		12. Felexpediering av tåg		13. Feliaktigheter på banan		22. Ingridande för arbeten invid kontaktleddning		31. Fel i drift-central		32. Fel i box eller station		Olikanda orsaker	Summa					
	Varmgång	Bromsfel	Lastförskjutning	Ovrigt	Annat tåg på banan	Småfordon på banan	Ovrigt	Rälsbrott	Kontaktskadorna	Ovrigt	Ingridande vid olycksfall	Eldsvåda			Tågolycka	Ovrigt		Felmanöver	Ovrigt	Vid arbete	Ovrigt
Trelleborg—Malmö	6	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10
Malmö—Hässleholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Arlöv—Åstorp, Eslöv—Teckomatorp—Ramlösa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—Hälsingborg—Åstorp, Billeberga—Landskrona—Lund	2	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5
Hässleholm—Veinge, Laholm—Varberg—Borås	5	13	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	23
Åstorp—Hässleholm	—	2	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Åstorp—Mölle, Hälsingborg—Ängelholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Åstorp—Laholm	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Hässleholm—Alvesta	6	23	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	31
Alvesta—Nässjö	12	32	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	49
Nässjö—Mjölby	16	7	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	27
Varberg—Göteborg, Göteborg—Alingsås, Uddevalla—Olskroken, Almedal—Borås	5	29	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	48
Alingsås—Falköping	1	9	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Falköping—Nässjö	4	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	13
Falköping—Moholm, Skövde—Karlsborg	14	14	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	33
Moholm—Hallsberg, Laxå—Kristinehamn	15	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	37
Kil—Kristinehamn	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3
Kil—Charlottenberg	—	7	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Mjölby—Hallsberg—Sköldinge	14	39	1	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	75
Hallsberg—Frövi, Örebro S—Svartå	15	24	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	41
Frövi—Krylbo	11	14	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	43
Sköldinge—Södertälje S, Skebokvarn—Stålboga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Driftstörningar och olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna

Driftstörningar

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

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 (= motsva- rande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter	Summa	Per 100 km spår- längd (= motsva- rande ledningslängd) ¹	Per 100 km banlängd för eldrift	% av hela antalet störningsfall	Medelvaraktighet per fall, minuter
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	675	7.3	11.5	2.0	19.0	110	52.0	64.1	3.8	32.3
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotrivagnar..	1 731	18.8	29.5	5.2	1.0	36	17.0	21.0	1.2	0.1
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, saltbeläggning etc.....	226	2.5	3.9	0.7	0.6	—	—	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde o. d.	1 038	11.3	17.7	3.1	0.7	6	2.8	3.5	0.2	0.6
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	993	10.9	17.0	3.0	1.7	36	17.0	21.0	1.2	0.1
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	803	8.7	13.7	2.5	5.9	14	6.6	8.2	0.5	41.7
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	110	1.2	1.9	0.3	2.1	—	—	—	—	—
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	105	1.1	1.8	0.3	2.2	—	—	—	—	—
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	219	2.4	3.7	0.7	6.1	12	5.7	7.0	0.4	24.9
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	43	0.5	0.7	0.1	17.7	—	—	—	—	—
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar..	41	0.4	0.7	0.1	1.7	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycks- händelser såsom urspår- ringar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	93	1.0	1.6	0.3	2.9	—	—	—	—	—
13. Opppgiven orsak.....	27 167	295.5	463.0	81.7	0.2	2 726	1 289.5	1 588.6	92.7	0.2
Summa år 1952	33 249	361.6	566.7	100.0	0.9	2 940	1 390.6	1 713.4	100.0	1.7
” ” 1951	36 626	407.6	643.8	—	0.7	1 128	483.2	608.0	—	1.7
” ” 1950	42 729	473.9	735.4	—	1.2	1 285	534.2	671.4	—	4.5
” ” 1949	30 038	383.9	608.5	—	1.2	1 097	454.8	573.1	—	1.6
” ” 1948	27 781	369.0	589.0	—	1.0	2 252	360.5	491.2	—	1.9

¹ Ledningslängden är icke identisk men dock tämligen nära sammanfallande med spår- resp. banlängd använda längden avser årets slut.

Efterföljande sammanställning visar driftstörningarnas fördelning inom orsaksgrupperna 1—12.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille under olika månader 1952												Summa störningsfall pro mille, år				
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1952	1951	1950	1949	1948
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören.....	11	7	4	23	1	28	25	8	8	5	3	2	125	76	151	139	121
2. Fel eller felmanöver på lok eller elektromotorvagnar....	30	15	24	27	26	17	15	19	17	38	15	38	281	252	225	198	189
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, saltbeläggning etc.	22	—	—	—	1	—	—	11	—	—	1	—	35	51	6	76	236
4. Jordslutning genom lok vid lastområde o. d. fel.....	14	19	10	12	12	15	9	20	16	13	16	14	170	145	118	85	81
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna.....	13	17	12	12	10	21	18	16	11	12	12	12	166	252	301	298	186
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott.....	21	14	11	6	6	8	13	10	10	6	10	12	127	117	109	95	86
7. Jordslutning genom fåglar eller andra djur.....	—	1	1	3	1	1	2	2	3	1	1	—	16	12	19	14	18
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar.....	—	—	—	1	1	2	4	6	5	—	—	—	19	14	22	22	31
9. Isolatorbrott på kontaktledningen.....	3	3	1	2	—	2	10	5	1	6	1	3	37	47	26	32	36
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	—	—	—	—	1	—	1	—	1	1	1	—	5	15	10	13	5
11. Jordslutning, våldad av fallande träd och grenar.....	2	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	5	12	2	9	4
12. Jordslutning genom olycksfall såsom urspåringar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	1	—	1	—	1	1	4	2	1	2	1	—	14	7	11	19	7
Summa år 1952	117	76	64	86	60	95	101	99	74	85	61	82	1000	—	—	—	—
» » 1951	95	87	109	87	49	72	72	72	55	80	95	127	—	1000	—	—	—
» » 1950	90	78	66	64	65	114	129	98	74	74	52	96	—	—	1000	—	—
» » 1949	60	111	50	50	47	111	135	89	73	83	75	116	—	—	—	1000	—
» » 1948	75	62	73	41	44	68	106	79	136	206	55	55	—	—	—	—	1000

Nedanstående sammanställning visar den procentuella relationen i avrundade tal mellan antalen störningar av olika varaktighet under åren 1948—1952.

	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 1952.....	95	4	1	—	
	» 1951.....	96	3	1	—
	» 1950.....	95	3	2	—
	» 1949.....	95	3	2	—
	» 1948.....	95	3	2	—
Linjer med transformator drift: år 1952.....	95	3	1	1	
	» 1951.....	97	—	3	—
	» 1950.....	95	1	2	2
	» 1949.....	96	2	2	—
	» 1948.....	95	3	1	1

På överföringsledningen mellan Porjus kraftverk och transformatorstationerna på linjen Fjällåsen—Riksgränsen ha under år 1952 inträffat 10 driftavbrott (f å 7). Det längsta avbrottet, som varade 512 minuter, var beordrat på grund av isbarksbildning. De längsta oavsiktliga avbrotten hade en varaktighet av 78 (maximalutlösning) resp 77 minuter (åskslag) samt två om 59 minuter (maximalutlösning resp jordfel).

Olycksfall förorsakade av elektrisk ström

Under år 1952 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift och vid statens järnvägars lågspänningsnät sammanlagt 31 (f å 27) genom elektrisk ström förorsakade olycksfall, varav 8 (f å 5) med dödlig utgång.

Lokpersonal

Den 29 mars på Kiruna tunnelbangård. På grund av lokfel hade strömavtagaren på ett Ob-lok tagits ned, men då kontaktledningen på olycksplatsen ligger lågt, hade strömavtagaren förmodligen ej släppt kontaktledningen. Lokbiträdet, som gick in i maskinrummet, halkade och kom därvid i beröring med en nedledning, varvid han erhöll allvarliga brännskador på bröst och armar. Återställd.

Den 17 juli på Borlänge bangård. Vid igångsättning av ett Bk-lok utanför en infartssignal erhöll lokföraren ingen uppkoppling. Då han skulle kontrollera en kontaktor, bröt denna plötsligt, och en ljusbåge träffade föraren i ansiktet, varvid brännskador uppstod. Återställd.

Den 6 augusti vid Adolfsbergs hpl. Då ett lokbiträde skulle justera en bromsventil på ett Hb-lok, tappade han taget om en hävarm, som därvid kom i beröring med en spänningsförande skena. Brännskador på vänster underarm. Återställd.

Den 22 oktober på linjen Västerås—Tillberga. En lokförare erhöll ström genom kroppen, då han kom i beröring med en tidtabellampa på ett elektriskt växlingslok. Lampan var vid tillfället felinkopplad och spänningsförande. Föraren förlamades partiellt i ansiktet. Återställd.

Den 19 november på Osby bangård. En lokeldare hängde en jordstång på spänningsförande kontaktledning utan att först jordförbinda stängen. Han erhöll svåra ytliga och inre brännskador. Avled.

Den 23 december på Alvhems bangård. Då uppkopplingen av ett Bk-lok ej lyckades, skulle lokföraren försöka upptäcka felet. Vid undersökningen inträffade ett våldsamt överslag i en kontaktor, och lokföraren erhöll lättare brännskador på ena handen och i ansiktet. Återställd.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning

Den 2 februari på Ludvika bangård. En reparatör utförde reläreparation på ett D-lok. Då loket flyttades, verkade drivmotorerna som generatorer, vilket gjorde, att överslag inträffade, varvid reparatören erhöll brännskador på vänster pek- och långfinger. Återställd.

Den 9 februari i förutvarande driftcentralen i Boden. Ett tekniskt biträde kom med en linjal av trä för nära en transformators genomföring vid undersökning av ett 10 kV ställverk. Han erhöll obetydliga skador. Återställd.

Den 26 februari i Bodens driftcentral. Efter en kraftig utlösning i en oljebrytare skulle tjänstgörande driftvakten kontrollera, om brytaren kastat ut olja. Vid undersökningen hade han kommit för nära spänningsförande delar och förorsakat överslag. Han erhöll brännskador på högra handen och under fölterna. Bestående invaliditetsgrad 15 %.

Den 5 mars på Slöinge bangård. En reparatör från ledningsavdelningen tjänstgjorde för tillfället som förare av ett Öd-lok. Vid undersökning av ett relä slant en skruvmejsel, i vilken han höll, varvid han kom i beröring med spänningsförande delar. Han fick brännskador av 3:e graden på båda tummarna. Återställd.

Den 6 mars på bangården i Mellerud. En stationskarl hade kopplat värmekabeln till en vagn, och då lokföraren slog till huvudströmbrytaren, uppstod en kraftig ljusbåge på värmekabeln, som var trasig. Bländskador. Återställd.

Den 15 mars på Borås C. Ett maskinbiträde skulle lossa en kopplingspropp för tågvarmeström till en sovvagn. Han hade därvid glömt att slå ifrån brytaren i tågvarmeposten, och den ljusbåge, som uppstod i kopplingsproppen, brännskadade maskinbiträdet på vänstra handen. Återställd.

Den 20 mars på Ängelholm C. En banarbetare utförde kompletterande målningsarbeten på bangården. Då de olika ledningsgrupperna skulle fränkopplas, glömdes en grupp. Då dessutom denna grupp av misstag ej blev jordförbunden, upptäcktes ej att en grupp var spänningsförande. Under målningsarbetet kom banarbetaren i beröring med denna ledningsgrupp och erhöll brännskador på rygg, armar och bröst samt svår chock. Avled.

Den 17 maj på Barkarby stations lastkaj. En stationskarl skulle lasta en järnställning på gods-vagn. Av misstag var lastspårsledningen spänningsförande. Då stationskarlen med hjälp av två man skulle draga ställningen upp på vagnen, kom ställningen i beröring med kontaktledningen, och alla tre erhöilo brännskador på händer och fötter. Återställda.

Den 2 juli vid driftcentralen i Kil. En målare skulle utföra målningsarbete i en kontaktledningsstolpe. Den i stolpen upphängda kontaktledningen hade gjorts spänningslös och jordats, medan en i samma stolpe avspänd kontaktledning hade förbisetts. Då målaren skulle måla en kilklämma på denna ledning, inträffade ett överslag, och målaren föll till marken. Brännsår på övre delen av kroppen, armarna och ena foten. Återställd.

Den 25 juli utanför lokhallen i Hagalunds övre. En tillfällig stationskarl putsade fönster på ett Ub-lok, som klargjorts, och vars strömavtagare fällts upp. För att komma åt mittrutan hade han stigit upp på motorhuvuven och där förmodligen rest sig, varvid han berört ett stag på strömavtagaren. Brännskador intill 45 % av kroppen. Avled.

Den 7 augusti på Karlbergs bangård. En målare utförde målningsarbete på en kontaktledningsbrygga. På grund av något missförstånd hade målaren kommit ut på en spänningsförande utliggare och brändes svårt. Avled.

Den 3 september vid södra mynningen av Bränninge-tunneln strax söder om Södertälje. Vid arbete i en kabelomkastarstolpe kom ett banbiträde så högt, att han berörde ena fasen av den spänningsförande hjälpkraftledningen. Han föll med huvudet före mot en nedanför stående revisionsvagn. Mindre brännskador och mellangärdesskador. Den skadade är i november 1953 ännu ej fullt återställd.

Den 4 september på Herrhults bangård. Vid lossning av en 4·7 m lång båtshake av stålror ur en öppen O-vagn kom ena ändan av haken i beröring med en spänningsförande kontaktledning. Lossningen utfördes av en stationskarl, som erhöil 3: e gradens brännskador på båda händerna och ena foten. Återställd.

Den 22 september i Malmö lokstation. En stationskarl, som tydligen förbisett, att kontaktledningen var spänningsförande, klättrade upp på taket till ett lok för att rätta till en strömavtagare, som hakat upp sig på en svängbar kontaktledning. Han fick svåra brännskador på huvud och överkropp. Avled.

Den 14 november i SJ bostadshus 9 D i Boden. En banarbetare, som eldade i husets pannrum, kom i beröring med en oisolerad del av en spänningsförande gummisladd, som var upplindad på en krok på väggen. Han erhöil brännskador på vänstra handens tumme, pekfinger och långfinger och något lindrigare skador på samma fingrar på höger hand. Framtida men.

Den 20 december på Boden C. En lokreparatör, som kontrollerade värmereläerna på ett Of-lok, slant med en mejsel och berörde därvid en spänningsförande del. Den ljusbåge, som uppstod, bländade reparatören och brännskadade hans högra hand. Återställd.

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

Den 12 februari i Stockholm. En hantlangare kom med ett måttband av metallträdsnät i beröring med spänningsförande kontaktledning. Chockskada samt brännskada på vänster fot. Återställd.

Den 29 april på linjen Bankeryd—Jönköping. En stenarbetare skulle vid en bergsskärning samtidigt skjuta sju sprängskott med elektrisk tändning. Då skotten avlossades, slog tändledningen upp mot spänningsförande ledning, varvid stenarbetaren, som höll i tändapparaten, blev svårt brännskadad på höger kroppshalva. Avled.

Den 14 maj på Göteborgs norra station. En grovarbetare skulle laga några hål i brobanan på Götaälv-bron. Då han flyttade en stålstege, som användes vid arbetet under bron, kom stegen i beröring med en spänningsförande kontaktledning, varvid arbetaren erhöil brännskador på händer, fötter och i nacken samt hjärnskakning, förmodligen försakad av fall mot rälen. Återställd.

Den 5 juli på Tyringe bangård. En hjälparbetare lastade lådor på en öppen godsvagn. Då vagnen täcktes med en presenning, kom arbetaren i beröring med kontaktledningen, som var spänningsförande. Brännskador. Återställd.

Den 5 juli på Malmö C. En tillfällig arbetare skulle fylla is i en kylvagn, varvid han från vagnens tak kom i beröring med kontaktledningen, som var spänningsförande. Svåra brännskador. Återställd.

Utomstående personer: Obehöriga

Den 23 januari på Stockholms södra station. Ett kontorsbud, som klättrade över ett staket och via ett tak hoppade ned på en godsvagn, kom i beröring med en spänningsförande ledning. Svåra brännskador på vänstra sidan av huvudet samt på vänster ben och fot. Avled.

Den 9 november på Spånga station. En skolpojke, som under lek på bangården klättrade upp på en vagn och fattade tag i en kontaktledning, erhöll brännskador i huvudet, på nacken samt på vänster hand, arm och ben. Avled.

Dissousgas och stenkolsgas

A. SJ gasverk

Tillverkade kvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader

År	Dissousgasverket i	Tillverkad kvantitet Kg	Bokförda kostnader				Beräknade kostnader		Summa bokförda o. beräknade kostnader
			Driftkostnader		Underhållskostnader	Summa	Allmänna omkostnader ² (10 %)	Ränta o. amortering å anläggningskostnaden (9 %)	
			Personal-kostnader	Sakliga kostnader ¹					
K r o n o r									
1952	Västerås.....	108 011	57 228	237 112	25 437	319 777	5 723	17 211	342 711
	Laxå.....	167 012	91 096	314 045	16 783	421 924	9 110	10 825	441 859
	Boden.....	43 675	42 290	103 810	210	146 309	4 229	19 326	169 864
	Summa	318 698	190 614	654 967	42 430	888 010	19 062	47 362	954 434
1951	D:o	294 380	151 665	448 214	65 291	665 170	15 166	46 468	726 804

Medeltillverkningskostnader i öre per kg tillverkad dissousgas

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

År	Dissousgasverket i	Tillverkad kvantitet Kg	Direkta kostnader				Allmänna omkostnader	Summa driftkostnader	Ränta o. amortering å anläggningskostnaden	Summa tillverkningskostnader
			Driftkostnader		Underhållskostnader	Summa				
			Personal-kostnader	Sakliga kostnader ¹						
1952	Västerås	108 011	53·0	208·7	23·6	285·3	5·3	290·6	15·9	306·5
	Laxå	167 012	54·5	212·0	10·0	276·6	5·8	282·1	6·5	288·6
	Boden	43 675	96·8	233·6	0·5	330·9	9·7	340·6	44·2	384·8
	Samtliga gasverk	318 698	59·8	213·9	13·3	287·0	6·0	293·0	14·9	307·8
1951	Västerås	89 546	48·4	172·9	21·2	242·5	4·8	247·4	18·2	265·6
	Laxå	164 045	44·5	162·5	28·0	235·0	4·5	239·5	6·6	246·1
	Boden	40 789	86·5	176·1	1·0	263·6	8·7	272·3	47·4	319·6
	Samtliga gasverk	294 380	51·5	167·6	22·2	241·3	5·2	246·4	15·8	262·2

	Västerås	Laxå	Boden
Gasutbytet per kg använd karbid: År 1952, kg:	0·334	0·310	0·284
" 1951, " :	0·330	0·316	0·278
Antal personal i medeltal..... År 1952:	7·4	10·5	4·6
" 1951:	6·7	10·0	4·6

¹ Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnader, beroende på olika stora in- och utgående behållningar vid årsskiftena. — 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 korrigerig av felaktigt påförda utgifter o. d., vilka 'inkomster' givetvis frändragits utgifterna vid beräkning av medelkostnaderna. De icke frändragna, verkliga diverse inkomsterna utgjordes år 1952 av följande belopp:

	Vid gasverket i		
	Västerås	Laxå	Boden
Försålda eller återlämnade karbidtomkärl..... kr.	5 067	8 521	1 730
Försåld kalk	2 213	8 472	6
Diverse produkter	—	—	1 700

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

	Dissousgasverket i											
	Västerås				Laxå				Boden			
	Mängd		Kostnad kr.		Mängd		Kostnad kr.		Mängd		Kostnad kr.	
	1952	1951	1952	1951	1952	1951	1952	1951	1952	1951	1952	1951
Koks ton	21	8	3 144	1 200	11	12	1 349	1 641	13	—	2 134	—
Karbid kg	323 700	271 300	187 130	119 955	537 900	518 700	301 224	219 099	153 600	164 700	86 867	60 116
Aceton »	3 477	2 939	7 520	5 529	5 913	5 721	14 191	10 469	900	1 395	2 121	2 651
Agatol »	8 800	8 800	16 016	15 900	8 910	8 910	16 216	17 374	2 200	1 870	4 732	3 309
Klorkalcium . »	400	400	329	330	1 100	1 285	352	405	300	550	97	240
Ved m ³	—	—	—	—	5	1	60	14	73	101	1 976	2 080
Vatten »	3 129	2 282	782	571	—	—	—	—	885	900	—	—
El. energi kWh	25 000	25 000	750	750	42 287	41 944	3 383	3 356	13 725	15 075	—	—
Smörjoljor . . kg	—	355	—	298	122	95	61	53	—	20	—	20
Övriga material.	.	.	1 040	255	.	.	8 893	8 933	.	.	1 394	1 944
Transportkostn.	—	—	8 728	10 063	—	—	8 398	5 274	—	—	2 700	1 474
Summa			225 439	154 851			354 127	266 618			102 022	71 834

B. Privata gasverk

Förutom i det föregående angivna, vid SJ egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 55 362 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 13 459 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 50 701 kr. (medelkostnad 376·7 öre per kg) och 41 903 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 158 872 kr. (medelkostnad 379·1 öre per kg).

Härutöver förbrukades 35 293 kg dissousgas, som inköpts från andra privata gasverk för en kostnad av 141 274 kr. (medelkostnad 400·3 öre per kg).

Under år 1952 inköpta mängder stenkolsgas och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd m ³	Avläsningsperiod	Å-pris	Summa inköpskostnader för gasen ¹	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen ²			Summa kostnader	Kostnad per m ³
					Personal-kostnader	Engångs-kostnader för anordn.	Övriga sakliga kostnader		
K r o n o r									Öre
Stockholms Gasverk	132 659	⁴ / ₁₂ 51— ² / ₁ 53	0·11	14 809	9 458	—	155	24 422	18·4
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk	20 604	² / ₁ 52— ⁹ / ₁ 53	0·12	3 482	4 350	—	687	8 519	41·3
Göteborgs Stads Gasverk	78 050	⁶ / ₁₂ 51— ² / ₁₂ 52	0·14	10 939	4 960	—	964	16 863	21·6
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	46 350	²⁷ / ₁₁ 51— ⁸ / ₁₀ 52	0·11	5 639	8 760	—	225	14 624	31·6
Summa	277 663		0·12	34 869	27 528	—	2 031	64 428	23·2
D:o f. å.	289 770		0·11	31 810	31 087	753	1 449	65 099	22·5

¹ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (för Stockholm 240 kr., Örebro 950 kr., Göteborg 12 kr. och Malmö 540 kr. för året). — ² Inkl. kostnader för distribuering till gastransportvagnar och personvagnar.

SJ tvättinrättning i Hagalund

Tvättkvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader

År	Fintvätt	Grovtvätt			Bokförda kostnader				Beräknade kostn.		Summa bokförda och beräknade kostnader
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig	Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa	Allmänna omkostnader ¹ (10 %)	Ränta o. amort. å anläggning-kostn. (9 %)	
					Personal-kostn.	Sakliga kostn.					
Kg					K r o n o r						
1952	2 211 211	251 350	89 623	2 073	391 971	199 382	161 656	753 009	39 197	92 682	884 888
1951	2 002 606	169 298	60 701	1 174	359 027	266 886	97 845	723 758	35 903	71 253	830 914

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

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt

År	Tvättkvantitet kg	Direkta kostnader				Allmänna omkostnader	Summa driftkostnader	Ränta och amorteringskostnad	Summa tvättkostnader
		Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa				
		Personal-kostn.	Sakliga kostn.						
1952	2 554 257	15·3	7·8	6·3	29·5	1·5	31·0	3·6	34·6
1951	2 233 779	16·1	11·9	4·4	32·4	1·6	34·0	3·2	37·2

Antal personal i medeltal år 1952, 45·5 (f. å. 50·0).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

Material	Mängder		Kostnad kr.	
	År 1952	År 1951	År 1952	År 1951
Sytråd.....rullar	149	244	1 734	1 763
Byxförlängare..... st.	5 000	—	5 450	—
Tryckknappar..... »	—	43 200	—	864
Metasilikat..... kg	12 000	20 000	4 080	6 412
Tvättpulver, Hexametafosfat och Rexapon..... »	6 700	9 700	11 448	18 220
Vapon..... »	25 500	10 500	16 563	6 850
Beceanol och Sumal..... »	2 500	—	3 640	—
Ånga..... ton	4 922	7 367	142 209	214 581
Vatten..... m ³	2 444	1 104	611	243
Kaustik soda..... kg	—	3 900	—	2 338
Tvåfflor..... »	500	—	1 400	—
Hösalt..... »	5 000	9 000	344	510
Bomullsband..... »	1 500	—	191	—
Smörjolja..... »	75	107	98	145
Renolin..... l	—	4 095	—	1 031
Övriga materialier.....	·	·	5 669	7 116
Transportkostnader.....	—	—	5 945	6 813
Summa			199 382	266 886

Av ovannämnda tvättkvantitet för år 1952 utgjordes 2 026 438 kg (f. å. 1 866 456 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 597 624 kr. (f. å. 605 806 kr.) på personvagnstvätten.

Häruöver har tvätt utlämnats även till en del SJ icke tillhöriga tvättinrättningar. Kostnaderna härför uppgingo till 233 366 kr. (f. å. 323 817 kr.), varav för personvagnstvätt 46 491 kr. (f. å. 93 641 kr.).

Persontrafiken

Tidtabellen

Tidtabell nr 151

Vid 1952 års ingång gällande tidtabell, nr 151, tillämpades till och med den 14 juni 1952 med vissa ändringar, av vilka de viktigaste voro följande.

Den 8 januari 1952 insattes en 1, 2 och 3 klass sovagn Stockholm—Nässjö—Jönköping och åter i tågen 109-1202 resp 1207-110.

Den 1 mars 1952 blevo snälltågen nr 77 och 78 Krylbo—Mjölby—Krylbo, vilka 1 september 1951 indragits vardagar utom dag före sön- och helgdag, återigen dagliga. Redan 1 januari hade emellertid tåg 77 gjorts dagligt på sträckan Örebro—Hallsberg, där det utgör förbindelsetåg mellan expresståget »Mälardalen» från Stockholm och snälltåg 47 till Göteborg (cirk 737/51).

Tidtabell nr 152

Tidtabell nr 152 trädde i kraft den 15 juni 1952 och fastställdes att gälla t o m den 14 juni 1953, vilken tidpunkt sedermera blev ändrad till den 9 juni. För den nya tidtabellen redogjordes i stora drag i cirk 330/52 och mer i detalj i en av styrelsen utarbetad pressnotis, dnr Pbr Tk 22/52.

Sommartågplanen var i stort sett av samma omfattning och struktur som sin närmaste föregångare, vilket bl a innebar, att alla de den 1 september 1951 indragna tågen på något mindre viktigt undantag när återkommo. Även denna sommar indrogs en del sommartåg redan under loppet av augusti månad. En del nyheter äro dock att notera, och bland dem må särskilt nämnas följande.

Stockholm—Malmö

Dagsnälltågen nr 7 och 8 förvandlades från förmiddagståg till kvällståg med avgång från Stockholm C kl 16.00 och från Malmö C kl 15.45. Tågen medförde ej gods av något slag, gjorde kortast möjliga uppehåll på stationerna och benämndes ilsnälltåg. Tåg 8 kom även att ingå som ett led i den nya Nord-Västexpressen. Förutvarande tågens 7 och 8 sommar dubbleringar, 99 och 100, med direkta vagnar till Kalmar och Göteborg kvarlägo dock i sina gamla lägen.

Expresståget »Östergyllen» Stockholm—Mjölby—Stockholm försvann men ersattes på nordgång av ett nytt vardagssnälltåg nr 84.

Alvesta—^{Karlskrona} Kalmar

Genom en del omläggningar av eftermiddags- och kvällsförbindelserna samt inläggande av nya rälsbussnälltåg skapades mycket goda anslutningar till och från ilsnälltågen nr 7 och 8 på huvudlinjen.

Stockholm—Göteborg—Väst kustbanan

Sommarsnälltågen nr 63 och 64 mellan Hallsberg och Göteborg anordnades endast lördagar och söndagar.

Beträffande tågs 47 förbindelse i Göteborg med Svenska Lloyds båtar till London, se »Utlandsförbindelserna».

Snabbtågen nr 39 och 40 mellan Stockholm och Hälsingborg återfingo den förra sommaren indragna grenen till och från Malmö över Veinge—Hässleholm.

Nattsnälltågen nr 37 och 38 på västkustbanan dubblerades under sommaren på hela sträckan (Hälsingborg—)Ängelholm—Oslo. Förra sommarens dubbling på sträckan Göteborg—Ängelholm av dagsnälltågen nr 41 och 42 återkom icke.

*Stockholm—Dalarna
Norrländ*

Veckoslutstågen nr 42, 43, 44 och 49, »Midnattssolen», mellan Stockholm och Jämtland/övre Norrländ hade inte infriat de förhoppningar, man knutit vid desamma, och återkommo därför icke.

Snälltågen nr 9 och 10 mellan Krylbo och Mora återkommo under sommaren, tåg 9 dock i ett senare läge med anslutning till tåg 91 i stället för till tåg 95.

Övriga linjer

Mellan Västerås och Norrköping över Eskilstuna—Katrineholm inlades året runt ett nytt snabbgående rälsbusstågpar med anslutning i Norrköping till snälltåg nr 17 resp från snälltåg nr 6.

Förbindelserna mellan Värmland å ena och norra Mälardalen å andra sidan förbättrades avsevärt därigenom, att ett tågpar på linjen Svartå—Karlstad utdrogs till och från Örebro, där förbindelse erhöles med expresståget »Mälardalen».

Direkta sovvagnar insattes under sommaren Västerås—Göteborg över Flen samt Mjölby—Göteborg över Norrköping—Katrineholm.

Den 1 september 1952 skedde övergången till vintertågplan (cirk 330/52). Förra årets omfattande indragningar av även icke sommartåg behövde upprepas endast i mycket ringa skala, och vintertågplanen blev därför av i stort sett normal omfattning. Snälltågen 63Y och 62Y mellan Nässjö och Oskarshamn jämte anslutningståg till och från Västervik samt snälltågen nr 9 och 10 mellan Mora och Krylbo indrogos dock återigen. De sistnämnda ersattes emellertid liksom förra året med persontåg. Å andra sidan fingo snälltågen 51Y och 52Y mellan Falköping och Halmstad ligga kvar även under vintern, varjämte expresståget »Skandiapilen» fick förbli dagligt.

Den 1 september 1952 nedlades persontrafiken på den med SJ den 1 juli 1952 införlivade bandelen Köping—Riddarhyttan. Trafiken överflyttades till SJ biltrafik på nämnda sträcka.

Den 15 december 1952 öppnades bandelen Floby—Källeryd för dubbelspårtrafik, och i samband därmed vidtogos vissa justeringar av tidtabellen.

Tågföringen

Tågföringen var under året förhållandevis god och nästan genomgående bättre än föregående år. Den år 1951 införda centrala tågföringskontrollen bibehölls under hela året, och detsamma gäller den ovillkorliga företrädesrätten i tågledningshänseende för vissa viktigare tåg. Av efterföljande tabell framgår månad för månad hur många snälltåg, uttryckt i procent av hela antalet dylika tåg, som ankommit till slutstationen i rätt tid eller högst 5 minuter försenade. Siffrorna inom parentes avse år 1951.

Januari . . .	83·1 (50·9) procent	Maj	92·7 (79·9) procent	September .	82·5 (78·0) procent
Februari . . .	76·0 (67·4) *	Juni	77·6 (74·9) *	Oktober . . .	81·0 (84·7) *
Mars	85·8 (51·9) *	Juli	80·2 (80·1) *	November . .	83·9 (83·2) *
April	78·7 (70·4) *	Augusti . . .	80·2 (78·7) *	December . .	68·2 (70·7) *

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	gällande fr. o. m.	Trafik- kerad bana- längd km ²	Express- och snälltåg				Persontåg				Blandade tåg ¹				Per ban- km								
			El- lok	Ang- lok	För- br- motv.	Räls- buss	Sum- ma	Per ban- km	El- lok	Ang- lok	För- br- motv.	Räls- buss	Sum- ma	Per ban- km		El- lok	Ang- lok	För- br- motv.	Räls- buss	Sum- ma	Per ban- km		
139 s	15/6 39	8 001	23 003	2 88	1 683	17 380	89 218	11-15	.	.	.	1 138	0-14	113 359	14-17
139 v	1/9 39	8 064	20 551	2 55	1 966	16 965	87 630	10-87	.	.	.	1 142	0-14	109 323	13-56
140 s	1/7 40	9 678	13 048	1-35	4 154	9 667	81 324	8-40	.	.	.	897	0-09	95 269	9-84
140 v	2/6 40	9 678	13 454	1-39	4 129	10 101	81 988	8-47	.	.	.	896	0-09	96 338	9-95
141 s	10/6 41	10 284	18 120	1-76	1 447	14 268	94 691	9-21	.	.	.	1 070	0-10	113 881	11-07
141 v	1/6 41	10 284	16 181	1-57	1 322	15 237	95 594	9-30	.	.	.	1 206	0-12	112 981	10-99
142 s	15/6 42	10 457	19 285	1-84	2 136	16 375	100 248	9-59	.	.	.	1 202	0-11	120 735	11-54
142 v	15/6 42	10 457	14 974	1-43	2 310	16 689	98 821	9-45	.	.	.	1 191	0-11	114 986	10-99
143 s	1/6 43	10 877	18 896	.	.	.	19 611	1-80	715	56 823	29 206	1 958	16 978	104 965	9-65	353	691	1 044	0-10	125 620	11-55		
143 v	8/9 43	10 877	15 234	.	.	.	15 949	1-47	715	55 875	29 119	1 983	17 230	104 207	9-58	373	699	1 072	0-10	121 228	11-15		
144 s	5/6 44	11 195	24 229	.	.	.	25 278	2-26	1 049	64 005	32 757	1 593	23 517	121 872	10-89	323	590	913	0-08	148 063	13-23		
144 v	18/9 44	11 195	16 643	.	.	.	17 358	1-55	715	61 990	32 121	1 558	24 413	120 082	10-73	323	599	922	0-08	138 362	12-36		
145 s	11/6 45	12 077	24 792	.	.	.	392	26 120	2-16	66 513	39 482	1 83	29 167	138 345	11-45	320	644	964	0-08	165 429	13-70		
145 v	10/6 45	12 324	17 974	.	.	.	392	18 968	1-54	66 885	35 705	1 896	29 901	134 387	10-90	320	637	957	0-08	154 312	12-52		
146 s	3/6 46	12 324	27 953	.	.	.	1 587	30 476	2-47	73 699	40 157	2 205	37 926	153 987	12-49	430	559	989	0-08	185 452	15-05		
146 v	9/6 46	12 324	23 663	.	.	.	2 342	26 941	2-19	71 771	39 118	2 237	37 512	150 638	12-22	430	559	989	0-08	178 568	14-49		
147 s	9/6 47	12 539	31 566	.	.	.	3 372	36 340	2-90	78 772	39 906	2 195	44 134	165 007	13-16	517	616	1 133	0-09	202 480	16-15		
147 v	8/6 47	12 539	25 379	.	.	.	2 860	29 175	2-33	77 398	38 708	2 173	44 531	162 810	12-99	510	604	1 114	0-09	193 099	15-40		
148 s ³	9/6 48 ³	14 586	32 675	1 140	1 722	704	2 523	38 764	2-66	90 566	45 234	2 968	52 382	191 150	13-11	541	571	1 112	0-08	231 026	15-84		
148 v	1/6 48	14 586	24 905	2 052	1 256	704	1 617	30 534	2-09	88 820	43 201	3 322	52 883	188 226	12-90	528	579	1 125	0-08	219 885	15-08		
149 s	1/6 49	14 794	32 798	3 738	1 724	704	2 878	41 842	2-83	87 621	41 450	3 414	58 573	197 743	13-37	710	465	1 175	0-08	240 760	16-37		
149 v	1/6 49	14 794	25 112	3 996	1 258	704	1 526	32 596	2-20	84 902	40 059	3 414	58 869	194 298	13-13	630	418	1 048	0-07	227 942	15-41		
150 s	10/6 50	15 178	35 941	4 554	1 722	704	3 970	46 891	3-09	90 893	48 990	3 065	66 985	207 731	13-69	777	647	1 424	0-09	236 046	16-87		
150 v	28/6 50	15 178	25 112	4 568	1 256	704	1 822	33 462	2-20	88 074	48 897	3 636	63 434	202 654	13-35	738	657	1 395	0-09	237 511	15-65		
151 s	15/6 51	15 138	33 854	4 554	1 653	704	4 220	44 985	2-97	88 990	42 929	3 799	63 395	205 492	13-57	797	583	1 380	0-09	251 857	16-84		
151 v	1/6 51	15 138	21 500	3 996	602	704	1 638	28 440	1-88	84 975	48 586	3 278	62 784	198 153	13-09	758	508	1 266	0-08	227 859	15-05		
152 s	15/6 52	15 128	34 319	4 072	1 167	704	4 420	44 682	2-95	87 191	9 294	3 494	744	69 281	204 504	13-52	1 090	510	1 600	0-11	250 786	16-58	
152 v	1/6 52	15 185	24 827	4 072	578	704	2 108	32 349	2-13	83 830	9 122	31 572	4 319	68 734	197 577	13-01	1 039	528	1 567	0-10	231 493	15-24	

¹ Av totala antalet km av blandade tåg medtages här endast 1/3.

² Inbegripet bankäng för övertagna, enskilda järnvägar, även om övertagandet skett först någon tid efter tidtabellsperiodens början. I dylikt fall har i övriga kolumner 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.

Särskilda anordningar under vintersportsäsongen

Under vintersportsäsongen vidtogos som vanligt en del speciella tåg- och direktvagnsanordningar till och från de mer betydande vintersportområdena (cirk 680/51).

Sovvagn—vägbuss Stockholm—Ljusdal—Härjedalen

På begäran av Järnvägsutredningen Ljusdal—norska gränsen insattes vissa dagar under vintersportsäsongen och högsommaren en sovvagn Stockholm—Ljusdal—Stockholm, i anslutning från och till vilken anordnades snabba vägbussturer Ljusdal—Fjällnäs och åter. Syftet med anordningen var att utrona allmänhetens intresse för en förbindelse till och från Härjedalen över Ljusdal. Resultatet blev dåligt, och i flertalet fall måste förbindelsen inställas på grund av otillräckligt antal resande. (Cirk 125/52, 430/52.)

Cykeltransporterna

Även denna sommar föreskrevs 48 timmars förpolletteringstid för långväga persontågstaxerade cyklar, och bestämmelserna härom jämte erforderliga transportföreskrifter intogos som vanligt i Godstransportföreskrifter, del II. Antalet transporterade cyklar fortsatte att minska, även om nedgången detta år ej var lika kraftig som förra året.

Obegränsad förutbeställningstid för platsbiljetter

I augusti infördes obegränsad förutbeställningstid även för sittplatsbiljetter och i förekommande fall tågplatsbiljetter. Syftet härmed var i stort sett detsamma som syftet med den året före införda obegränsade förutbeställningstiden för sovplatser. Detta föranledde i Stockholm en sammanslagning av SJ Resebyrås sovplatsfördelning med Centralstationens sittplatsfördelning till en gemensam expedition sorterande under Centralstationen. (Cirk B 8/52 samt Bihang 1 till särtryck 231.)

Utlandsförbindelserna

Med England via Göteborg

Den 2 april 1952 blev snälltåg 47 Stockholm—Göteborg anslutningståg till Svenska Lloyds London-båtar i stället för tåg 27. Under tiden 31 maj—30 september dubblerades tåg 47 tis-, tors- och lördagar på sträckan Hallsberg—Göteborg genom anordnandet av tåg 71 före tåg 47. Under samma tid framfördes direkta vagnar Stockholm—londonpiren. I motsatt riktning förblev tåg 28 anslutningståg från Svenska Lloyds båtar, men i den mån båtarna voro rättidiga, erhöles anslutning även med expreståget »Göteborgaren». Under tiden 3 april—1 oktober framfördes direkta vagnar londonpiren—Stockholm i tåg 28 de dagar, båtarna ankommo till Göteborg. Tågen 47 och 28 benämndes fr o m 2 april »Londonpilen». (Cirk 257/52.)

Med kontinenten

I cirkulär nr 329/52 redogjordes för de viktigaste tidtabellsändringarna i Sveriges förbindelser med kontinenten från och med den 18 maj 1952.

a) *Via Trelleborg—Sassnitz* 1/1—4/10,

Via Trelleborg—Warnemünde fr o m 5/10

Trafiken upprätthölls till den 5 oktober i samma utsträckning som vid slutet av år 1951, och den då gällande tidtabellen tillämpades till 18 maj, då färje- och

tågförbindelsen Trelleborg—Sassnitz—Berlin tidigarelades, så att anslutning erhöles till nattåget Berlin—Sydtyskland. I samband härmed överflyttades sovvagnen Stockholm—Berlin från tåg 33 till tåg 1.

Den 5 oktober nedlades med kort varsel trafiken på färjeleden Trelleborg—Sassnitz och överflyttades till den nyöppnade, 60 km längre färjeleden Trelleborg—Warnemünde. Åtgärden föranleddes däruv, att de östtyska myndigheterna plötsligt och oväntat bestämt, att Sassnitz icke längre fick användas för den svensk-tyska färjetrafiken. Förbindelsen över Warnemünde upprätthölls från början enligt nedanstående annonserade tidtabell:

Onsdagar	{	23.25 från Stockholm C	till 8.10	} Torsdagar
		8.44 till Trelleborg F	från 21.15	
		9.20 från » »	till 20.50	
		17.15 till Warnemünde	från 12.55	
		23.39 » Berlin Ostbf	» 6.39	

Tiderna i Berlin undergingo dock sedermera en del smärre ändringar. Direkt sovvagn Stockholm—Berlin och åter framfördes även denna väg. (Se även cirk A 15/52 m fl.)

b) Via Trelleborg—Odra Port

Persontrafiken har hela året upprätthållits med en färjetur i veckan i vardera riktningen, med vilken framförts en 1, 2 och 3 klass sovvagn Stockholm—Warszawa och åter. Den 5 oktober omlades på svensk tillskyndan färjeturen i riktning från Trelleborg på så sätt, att båda turerna kunde utföras samma dag med en vändtid i Odra av endast cirka 3·5 timmar. Avgångstiden från Trelleborg blev kl 0.45 i stället för 9.10, och den direkta sovvagnen Stockholm—Warszawa överflyttades på sydgång från nattsnälltåg nr 33 till dagsnälltåg nr 7. (Se även cirk A 22/52.)

c) Via Danmark

Nordexpressen (NE)

Fr o m 18 maj ankom Nordexpressen till Paris ungefär en halvtimme tidigare än förut. Sovvagnen (WL) Oslo—Paris sattes åter i trafik under sommaren. Under tiden 7 juni—13 september dubblerades Nordexpressen på sträckan Köpenhamn—Paris med »Parisexpressen», i vilken medfördes direkta vagnar Nyborg—Paris, Nyborg—Lyon samt från 1 juli Nyborg—Wien.

Skandinavien—Hollandexpressen (SHE)

Tiderna mellan Köpenhamn och Hoek van Holland voro i stort sett oförändrade. Fr o m 1 juli t o m 15 augusti insattes en svensk sovvagn Hässleholm—Korsör och åter via Helsingör—Köpenhamn med anslutning i Hässleholm från tåg 87 på sydgång och till tåg 88 på nordgång.

Nord-Västexpressen (NVE)

Under tiden 15 juni—4 oktober anordnades på svenskt initiativ en ny express-tågförbindelse, »Nord-Västexpressen», mellan (Stockholm—)Köpenhamn och Hoek van Holland(—London). Nord-Västexpressen medförde sittvagnar Köpenhamn—Fredericia samt sov- och sittvagnar Fredericia—Hoek van Holland. Direkt sittvagn framfördes mellan Stockholm och Köpenhamn över Hässleholm—Helsingör i tågen 17-91-460 (1460) på sydgång och 435(1435)-2310-8 på nordgång med anslutning i Köpenhamn till och från Nord-Västexpressen. Till och från Göteborg och Oslo erhöles anslutning genom »Skandiapilen». Restiden mellan Stockholm och London var cirka 37 timmar, den ditintills snabbaste tåg-båtförbindelsen med London.

Skandinavien—Italienexpressen (SIE)

Tågets tider och direkta vagnar voro i stort sett oförändrade. Under tiden 7 juni—14 september kördes på sträckan Köpenhamn—Basel ett dubblingståg, »Baselexpressen», med direkta vagnar Nyborg—Basel och Nyborg—München—Rom.

Hamburgexpressen

Tågets tider och anslutningar voro i stort sett oförändrade.

Med Danmark

a) Via Malmö—Köpenhamn (cirk 329/52)

Färjetrafiken upprätthölls i samma utsträckning och med i stort sett samma tider som under år 1951. De under sommaren 1951 under vissa nätter anordnade turerna T och J återinlades dock icke, enär sovvagnen till och från Korsör denna sommar framfördes från och till Hässeholm över Hälsingborg—Helsingör.

Öresundsbolagets båtar utförde under året annonserade ordinarie turer per dag i ungefär följande utsträckning.

1/1—31/3	4	dubbelturer	15/6—31/8	12	dubbelturer
1/4—17/5	¹ 6	»	1/9—31/12	8	»
18/5—14/6	8	»			

Ökningen av antalet turer under senare delen av året jämfört med motsvarande tid föregående år föranleddes närmast därav, att passtvänget för de nordiska ländernas medborgare vid resor mellan resp länder slopats.

b) Via Hälsingborg—Helsingör

Seglingsplanen för sommarens högtrafik baserade sig på användning av färjorna Dan, Kärnan och Svea. Trafiken upprätthölls under dagen med 3 färjor, av vilka två utförde 45-minuterstrafik till och från bilfärjeläget, och under natten i mån av behov med 2 färjor. Inalles upptog sommarens seglingsplan 80 turer per dygn, av vilka ett 20-tal kördes i mån av behov för godsvagnar. Den 10 april härjades emellertid den nyligen ombyggda »Kärnan» av en våldsam brand och var sedan ur trafik till den 10 juli. Detta i förening med en icke förutsedd översyn av »Svea» 2 veckor i juli vållade ett visst avbräck för den hårt belastade färjeleden såtillvida, att ersättningsfärjorna Kronborg resp Glyngöre ha avsevärt mindre kapacitet, men trots detta avvecklades person- och biltrafiken i stort sett tillfredsställande.

Under året utfördes med vissa mindre avvikelser följande antal *annonserade* turer per dygn, däri inbegripet de turer, som expedierades vid bilfärjeläget.

	från Hälsingborg	till Hälsingborg
1/1 —25/4	² 15	² 16
26/4 —17/5	25	26
18/5 —14/6	25	24
15/6 —31/8	³ 30	28
1/9 —27/10	⁴ 23	⁴ 22
28/10—31/12	16	15

¹ Lördagar och söndagar ytterligare en dubbeltur.

² 9—15 april 23 turer i vardera riktningen.

³ 29 turer 16/8—31/8.

⁴ Dessutom 2 turer lördag och söndag samt fr o m 5 oktober ytterligare en daglig tur.

Med Norge

a) Via Kornsjö

Expresståget »Skandiapilen» mellan Oslo och $\frac{\text{Köpenhamn}}{\text{Malmö}}$ blev fr o m 1 september dagligt även under vintern. Nattsnälltågen 37 och 38 dubblerades under sommaren på sträckan Oslo—Hälsingborg(—Köpenhamn). Dubblerings-tågen 45 och 46 medförde sittvagnar Oslo—Hälsingborg samt sovvagnar Oslo—Köpenhamn.

Under tiden 26 januari—30 mars framfördes, liksom föregående år, lördagar på nordgång och söndagar på sydgång sporttåget »Skidlöparen» mellan Köpenhamn och Oslo.

b) Via Charlottenberg, Storlien och Riksgränsen

Förbindelserna med Norge via dessa gränsstationer undergingo inga nämnvärda förändringar under året. Tågen 92 och 91 utdrogos under sommaren som vanligt till och från Narvik. Veckoslutstågen »Midnattssolen» till och från Narvik, nr 42 och 49, framfördes icke under året.

Med Finland

Via Haparanda

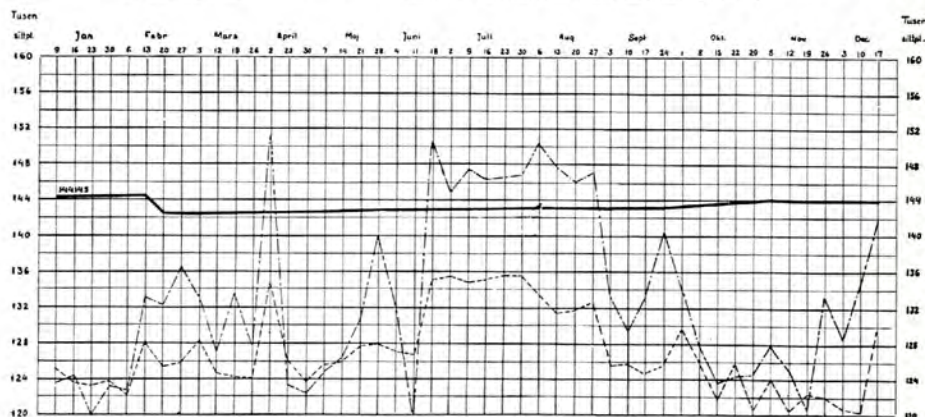
Trafiken mellan Haparanda och Torneå har under hela året upprätthållits med fyra tåg i vardera riktningen.

Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring

För trafik tillgängliga vagnar och deras användning

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

Vid **SJ** (utom »ESJ») befintligt antal 3 klass sittplatser i vagnar litt BCo, Co och C, därav tillgängliga för trafik och av trafikinspektörerna rekviderat antal år 1952



Medelantalet för revision och reparation avställda vagnar har för året i procent varit

av SJ-märkta vagnar: 12·9 % av 4-axliga, 10·2 % av 2-axliga,
15·7 % av CC2 och 7·3 % av U-vagnar,
av »ESJ»-märkta vagnar: 10·0 % av 4-axliga och 3·3 % av 2-axliga.

Förändringar av vagnparken

Under året levererades 7 rälsbussar, 3 rälsbussläpvagnar och 91 person- och resgodsvagnar, nämligen

rälsbussar: 1 YCo4, 1 YCo6, 5 YCo5p
rälsbussläpvagnar: 3 UCFo3p
person- och resgodsvagnar: 7 Ao5, 12 ACo5, 3 BCo7b, 28 Co8f, 41 F5a

YCo6-vagnen är den första av de nya normalspåriga rälsbussarna i stålkonstruktion med 53 sittplatser (max 90 platser). Den är utrustad med en 8-cylindrig Scania-Vabis motor om 200 hkr och har en maximihastighet av 110 km/tim. Dess totallängd är 17·8 m, korglängd 16·5 m och vikt 17·4 ton. Rälsbussen har varmluftsuppvärmning och anordning för multipelkörning.

F5a äro utförda i lättviktskonstruktion men i övrigt i stort sett lika med F5.

Under året uttrangerades 2 motorvagnar, 2 rälsbussar, 2 rälsbussläpvagnar och 89 person-, post- och resgodsvagnar, nämligen

motorvagnar: 2 Xp (f d TÖJ nr 4 och 403)
rälsbussar: 1Y, 1 Yp
rälsbussläpvagnar: 1 UF2, 1 UCFo8p
person-, post- och
resgodsvagnar: 1 Ao3, 2 BCo3, 2 BCo5c, 1 BCo7a, 1 BCo8,
1 Co1, 1 Co2, 1 Co5, 1 DFo29,
1 C3e, 1 C3e, 36 C4, 1 CD9, 1 CF1, 1 CF4, 1 DF9,
1 EC1, 7 EC3a, 4 EC3c, 1 ECDo 14, 1 ECD9, 1 EDF9, 1 EDF10,
1 EF1,
5 Cop, 5 Cp, 1 CDp, 1 CD9p, 2 CD10 p, 5 Fp

Vagnarna uttrangerades med ett par undantag p g a sin dåliga beskaffenhet. En EDF14-vagn överfördes till TGOJ.

I samband med statsinlösen av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg överfördes denna järnväg tillhöriga 17 personvagnar till SJ personvagnpark. Vagnarna voro 1 BCo, 3 Co, 1 B, 4 BC, 1 C, 2 CD och 5 F. Av desamma behölls endast 1 BCo, 1 Co och 1 BC, vilka efter erforderliga ändringar med hänsyn till den smalare spårvidden överfördes till 1·067 m-nätet och samtidigt omlittererades till Cot resp Ct. Övriga vagnar slopades eller avställdes för eventuell ombyggnad till godsvagnar.

I samband med större revision ombyggdes och omlittererades följande normalspåriga vagnar.

Antal	Tidigare litt	Ny litt	Antal	Tidigare litt	Ny litt
2	XD1	X1	1	CDo16	DFo20
1	UCDFo1	UCDFo9	1	DFo13	Fo8
1	UDFo2	UDFo4	3	DFo15a	Fo8
2	BCo7b	BCo11b	4	C4	CF2
2	Co8d	Co8b	2	CF4	CF2
2	CDo9	Co9a	1	ECDo15	DFo20
			1	ECDo16	DFo20

Härutöver ombyggdes och omlittererades ett antal smalspåriga motorvagnar, rälsbussläpvagnar och personvagnar. Omlittereringen bestod huvudsakligen i att golvytans storlek i postavdelningarna angavs i litteran på samma sätt som i de normalspåriga vagnarna.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den in- och utländska personvagnsamtrafiken framgår av till tidtabellerna 151 och 152 hörande normalplaner.

Uppgift om naturautjämningsresultatet kan erhållas på trafikbyrån.

Logivagnar

Uthyrning av sovvagnar för logiändamål förekom under året. Närmare uppgift härom kan erhållas på trafikbyrån.

Resor anordnade på privat initiativ

Skolungdomens allmänna fjällfärd

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

Fjällfärden uppdelades i 6 resor. Första fjällresan ägde rum under jullovet 1951—1952, andra—sjätte fjällresorna under tiden 15 februari—30 mars. Totala antalet deltagare var 8 698 mot 5 631 under 1951. För resorna anordnades 31 extratåg, varav 5 tomtåg. I viss utsträckning användes även ordinarie tåglägenheter.

Sveriges Förenade Studentkårers fjällfärd

anordnades till och från Västerbotten och Jämtland den 6—18 april. Västerbottenresan, som företogs med ordinarie tåg till och från Östersund och med extratåg Östersund—Vilhelmina—Östersund, hade 209 deltagare. Jämtlandsresan, som företogs med ordinarie tåg till och från Enafors, hade 51 deltagare.

Vinterolympiaden i Oslo 14—25 februari

Anordningar med dubblingståg för resande till Vinterolympiaden behövde icke vidtagas, då resorna i denna riktning voro fördelade på ett flertal dagar och på grund därav kunde ske genom reservering av ordinarie och extra utrymme i de ordinarie tågen.

För återresorna däremot insattes förutom förstärkningsvagnar i de ordinarie tågen i samarbete med NSB två extratåg Oslo—Stockholm natten 24—25 februari för cirka 400 sovresande och cirka 700 sittresande.

De polska deltagarna i Olympiaden färdades i extra Orbis-sovvagnar direkt från Warszawa till Oslo och åter. Ifrågavarande vagnar framfördes från och till Odra Port med ordinarie färja och tåg.

K Maj:t medgav på framställning från Sveriges Olympiska Kommitté, att aktiva svenska deltagare vid resa i grupp eller vid enskild färd på SJ fingo åtnjuta nedsättning med 50 % på färdbiljettpriset i 2 och 3 klass med persontåg.

Med anledning av Vinterolympiaden anordnades i samarbete med Svenska Turistföreningen en tåghemsresa från Stockholm till Oslo under tiden 19—27 februari med 78 deltagare. Tåghemmet var uppställt på Grefsen station 7 km från Oslo.

Föreningen Nordens skolungdomsresor till Norge 16 februari—9 mars

I samband med Vinterolympiaden i Oslo anordnades vintersportresor för skolungdom till Norge i samarbete med Föreningen Norden och Norges Statsbaner. För dessa transporter framfördes ett extratåg Stockholm—Oslo och åter för cirka 500 deltagare och ett extratåg Göteborg—Oslo och åter för cirka 400.

För i resorna deltagande skolungdom och för medföljande lärare till ett antal av en för varje påbörjat niotal skolungdom medgavs på svensk sträcka till och från Charlottenberg gränsen resp Kornsjö gränsen nedsättning till 37·5 % av 3 klass avgift för vuxen person för vardera riktningen. Snälltågstilläggsavgifter erlades till fullt pris.

Resor i samband med Cigré-kongressen 12—19 juni

På framställning från Kungl Vattenfallsstyrelsen anordnades för cirka 60 deltagare i Cigré-kongressen i Paris en studieresa i abonnerade sovvagnar från Stockholm till Västerås, Ludvika, Gävle, Bispgården, Långsele, Gällivare, Bollnäs och åter till Stockholm. Vagnarna framfördes huvudsakligast i ordinarie tåg. SJ inkomster utgjorde omkring 26 200 kr.

RMS »Caronias» kryssningsresor med besök i Göteborg och Oslo i maj och juli

I samarbete med Cook's Resebureau resp American Express Company resebyrå ordnades rundturer för passagerarna (amerikanare) från RMS »Caronias» kryssningsresa sålunda:

den 25—28 maj

extratåg Göteborg—Malmö och Hälsingborg—Stockholm med sex sovvagnar för 25 resande i 1 klass och 74 i 2 klass,

två reserverade 2 klass salongvagnar i ordinarie tåg Göteborg—Stockholm för 55 resande samt

extratåg Stockholm—Charlottenberg (—Oslo) med 10 sovvagnar för 50 resande i 1 klass och 104 i 2 klass.

Sammanlagda inkomsterna för resan utgjorde cirka 36 500 kr.

den 16—19 juli

extratåg (Oslo—)Charlottenberg—Stockholm och Stockholm—Malmö med 12 sovvagnar samt Hälsingborg—Göteborg (Stigbergskajen) med sju 2 klass sittvagnar för 240 resande.

Sammanlagda inkomsterna för resan utgjorde cirka 53 600 kr.

Resor med anledning av invigningen av Harsprångets kraftstation den 14—17 juni

På framställning av Kungl Vattenfallsstyrelsen anordnades för resor till invigningen av Harsprångets kraftstation extratåg Stockholm—Porjus och åter, två i vardera riktningen. Ett av extratågen utnyttjades på framresan även för resande till invigningen av linbanan i Riksgränsen. På återresan framfördes vagnarna delvis i ordinarie tåg.

Resor till Andra Nordiska Arbetarsångfesten i Göteborg den 28—30 juni

För de finska deltagarna vidtogos följande anordningar:

extratåg Stockholm—Göteborg 27—28 juni	för cirka 700 personer
» Göteborg—Stockholm 30 juni—1 juli	» » 340 »
» Göteborg—Hälsingborg 30 juni	» » 330 »

reservering av utrymme i ordinarie tåg Malmö—Stockholm 2—3 juli och 4—5 juli för 100 resp 225 personer.

För de norska deltagarna vidtogos följande anordningar:

extratåg Oslo—Göteborg 27 juni för cirka 320 personer jämte reservering av utrymme i ordinarie tåg 26—28 juni.

För återresorna Göteborg—Oslo reserverades 1 juli utrymme för 275 personer dels i ordinarie tåg, dels i för annat ändamål anordnat extratåg. För omkring 135 deltagare från Narvik reserverades sov- och sittplatser i ordinarie tåg i båda riktningarna.

I enlighet med bestämmelserna i nordiska personsamtrafikstaxan medgavs icke nedsättning i biljettpriset för resor, som inföllo under tiden 18 juni—2 juli.

Sommarolympiaden i Helsingfors 19 juli—3 augusti

För att inom Sverige samordna de olika trafikföretagens åtgärder och för att söka kontakt med övriga berörda myndigheter och intresserade bildades på initiativ av Statens järnvägar i början av år 1952 ett arbetsutskott med en representant för vardera SJ, De Samseglande Rederierna och SAS. Kontakt söktes med bl a Tullverket, Luftfartsstyrelsen, olika myndigheter inom Stockholms stad (Hamnförvaltningen och Spårvägen), KAK, Svenska Resebyråföreningen och Organisationskommittén för Olympiaden i Helsingfors.

Enligt nämnda kommittés slutuppgift väntades till Olympiaden cirka 43 000 utländska besökare, varav bl a från Sverige 14 700, USA 4 700, Danmark och Frankrike vardera 4 000, England och Tyskland vardera 3 000, Norge 1 500, Italien 1 300 och Nederländerna 1 000. Härtill kom de olika ländernas aktiva olympiaddeltagare, officiella representanter m fl, beräknade till omkring 8 500.

De resande färdades i huvudsak enskilt eller i smärre resgrupper. Styrelsen uppgjorde emellertid resplaner för 12 större grupper, omfattande sammanlagt cirka 3 000 resande (italienare, tyskar, fransmän, danskar och norrmän). För flertalet av dessa grupper kunde plats reserveras i de på sträckan Malmö—Stockholm i förväg anordnade dubbleringstågen till ordinarie nattsnälltågen 2 och 1. Därutöver anordnades endast två extratåg Malmö—Stockholm, två Stockholm—Hälsingborg och ett extratåg (Oslo—)Charlottenberg—Stockholm.

För att göra resorna över Stockholm bekvämare framfördes vid två tillfällen extratågen till och från Masthamnskajen. Dessutom anordnades i SJ regi direkt bussanslutning från vissa snälltåg söderifrån till finlandsbåtarnas avgångskaj och i motsatt riktning från Skeppsbron till Centralstationen för resande, som ankommit på morgonen med finlandsbåt från Åbo och som skulle fortsätta från Stockholm med tåg. Hamnstyrelsen i Stockholm hade utarbetat ett vikblad för de resandes orientering beträffande bl a båtarnas tilläggsplatser, kommunikationerna mellan Centralstationen och vederbörande båtplats m m. Vikbladet utdelades bl a på samtliga snälltåg väster- och söderifrån till Stockholm.

K Maj:t medgav på framställning av Sveriges Olympiska Kommité, att svenska deltagare i Olympiska spelen i Helsingfors fingo åtnjuta 50 % nedsättning på färdbiljettpriset vid resor till och från svensk gränsstation. Besökare av olympiska spelen åtnjoto sällskapsresenedsättning på svenska järnvägssträckor.

Resor till SSU-kongressen i Stockholm 9—15 augusti

På framställning av Sveriges Socialdemokratiska Ungdomsförbund anordnades extratåg från Boden till Stockholm för 517 deltagare. Från Malmö och södra Sverige färdades 247 deltagare med för annat ändamål anordnat extratåg Malmö—Stockholm. Från Göteborg och västra Sverige färdades 337 deltagare med ordinarie tåg till Stockholm. Åtterresorna företogs med valfria ordinarie tåg. Sammanlagt befordrades 1 100 personer till Stockholm och åter mot ungefär enkelt biljettpris.

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

Resor till Vasaloppet den 2 mars

I samarbete med Skidfrämjandet anordnades extratåg Stockholm—Mora och åter den 2 mars för 311 resande. Biljettinkomsten uppgick till 6 699 kr.

I samarbete med Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning anordnades extratåg med sov- och sittvagnar Göteborg—Mora 1—2 mars och åter 2—3 mars för 624 resande. Biljettinkomsten uppgick till 17 184 kr.

I samarbete med Borås Tidning och Jönköpings-Posten anordnades extratåg med sov- och sittvagnar Borås—Mora 1—2 mars och åter 2—3 mars samt i anslutning till detta tåg extratåg Norrköping—Hallsberg och åter för sammanlagt 720 resande. Biljettinkomsten uppgick till 19 129 kr.

I SJ egen regi anordnades dessutom extratåg till Mora från Kristinehamn, Sälen, Vansbro, Östanvik, Krylbo, Gävle, Falun och Ludvika. Antalet resande i dessa extratåg uppgick till 3 389 och biljettinkomsten till 24 522 kr.

Resor till Holmenkollen-tävlingarna den 9 mars

Planerade extratåg Göteborg—Oslo i samarbete med Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning och Stockholm—Oslo i SJ egen regi blevo på grund av dålig tillslutning inställda. Från Göteborg färdades 84 resande i reserverad vagn i ordinarie tåg. SJ inkomst för dessa resande utgjorde cirka 2 400 kr.

Tåghemsresor

I samarbete med Svenska Turistföreningen anordnades i likhet med föregående år tåghemsresor till Jämtland, Lappland och Skåne—Västkusten. Som nyheter för året anordnades två tåghemsresor till Dalarna och Värmland under mars samt en tåghemsresa Västkusten—Småland—Östergötland i september.

Tåg hem framfördes för såväl vuxna som skolungdom således:

i *Jämtland* under tiden 16/2—18/4 (9 veckoresor)

och 21/5—6/9 (15 veckoresor) på sträckan Östersund—Storlien—Östersund;

i *Lappland* under tiden 22/3—10/5 (7 veckoresor)

och 31/5—13/9 (15 veckoresor). Vintertåg hemmets sov- och sittvagnar framfördes på sträckan Långsele—Narvik—Långsele, övriga vagnar Kiruna—Narvik—Kiruna; sommartåg hemmets sov- och sittvagnar Vännäs—Luleå—Narvik—Vännäs, övriga vagnar på sträckan Luleå—Narvik—Boden;

till *Skåne—Västkusten* under tiden 4/5—17/5 (2 veckoresor) på sträckorna Hässleholm—Kristianstad—Ystad—Malmö—Lund—Landskrona—Hälsingborg—Göteborg och omvänt.

Antalet deltagare under året samt under 1950 och 1951 framgår av sammanställning på sid 228.

Större billighetsresor

I likhet med föregående år anordnades billighetsresor i samarbete med tidningsföretag och privata resebyråer m fl enligt förut för dylika resor tillämpade bestämmelser.

Inalles anordnades ett 30-tal större sådana resor med tillsammans 15 151 deltagare och en inkomst av omkring 591 450 kr.

	Antal deltagare			
	vuxna	ungdom	summa	medeltal per vecka
<i>Jämtlandståghemmet</i>				
Vintern 1952	214	221	435	48
» 1951	242	158	400	57
» 1950	270	167	437	48
Sommaren 1952	613	435	1 048	70
» 1951	615	540	1 155	82
» 1950	624	516	1 140	81
<i>Laplandståghemmet</i>				
Vintern 1952	336	39	375	54
» 1951	423	55	478	60
» 1950	317	—	317	45
Sommaren 1952	846	406	1 252	83
» 1951	727	476	1 203	86
» 1950	774	429	1 203	86
<i>Tåghemmet Skåne—Västkusten</i>				
Våren 1952	58	73	131	65
» 1951	152	47	199	66
<i>Tåghemmet Dalarna—Värmland</i>				
Vintern 1952	80	—	80	40
<i>Tåghemmet Västkusten—Småland— Östergötland</i>				
Hösten 1952	37	—	37	37
Summa år 1952 {vintern o. våren	688	333	1 021	—
{sommaren o. hösten	1 496	841	2 337	—
» » 1951 {vintern o. våren	817	260	1 077	—
{sommaren	1 342	1 016	2 358	—
» » 1950 {vintern	587	167	754	—
{sommaren	1 398	945	2 343	—

»Mystiska tåg»

I samarbete med tidningsföretag och främmande järnvägsförvaltningar anordnades 12 extratåg med reducerade biljettpreiser till för de resande okänt mål. Med dessa tåg färdades sammanlagt 6 443 resande, vilka tillförde SJ en inkomst av cirka 108 600 kr.

Resor anordnade av statens järnvägar

Invigning av linbanan i Åre 5 april

För deltagare i invigningen framfördes 4 extra sov- och en extra sittvagn Stockholm—Åre natten 4—5 april och Åre—Stockholm natten 5—6 april i extratåg, som anordnats även för andra ändamål.

Resor i samband med AIC-kongressen i Stockholm 9—11 juni

För utländska deltagares resor till Stockholm anordnades extratåg Hälsingborg—Hässleholm—Stockholm den 7—8 juni. Dessutom färdades en del deltagare i ordinarie tåg till Stockholm. Efter kongressen anordnades dels studieresa med extratåg Stockholm—Hofors den 12 juni med återresa Falun—Stockholm den 13 juni för cirka 200 deltagare, dels exkursionsresor i ordinarie tåg från Stockholm till Narvik, Trondheim, Oslo och Haparanda, de tre förstnämnda med återresor över Kornsjö—Göteborg—Hälsingborg.

Övriga återresor från Stockholm skedde dels i extratåg Stockholm—Hälsingborg 13—14 juni, dels i extra sovvagnar i ordinarie tåg.

Den 11 juni besökte deltagarna en utställning av rullande materiel vid Stockholm S (Fatbursbangården).

Invigning av linbanan i Riksgränsen 16 juni och av turiststationen i Abisko 17 juni

I extratåg natten 14—15 juni, anordnat med anledning av resor till invigningen av Harsprångets kraftstation, framfördes extra sovvagnar för deltagare i invigningen av linbanan i Riksgränsen.

Till invigningen av turiststationen i Abisko befordrades deltagarna natten 16—17 juni i extra sitt- och sovvagnar i ordinarie tåg.

Åtterresorna ägde rum med ordinarie tåg under tiden 18—19 juni.

Resor för att »Hälsa på släkt och vänner»

Dylika resor anordnades mellan olika landsdelar under såväl april och maj som september, oktober och november. Framresorna företogs med valfria ordinarie tåg under två på varandra följande dagar. Enkelt biljettpris i resp klass gällde för fram- och återresa jämte en särskild tilläggsavgift av kr 1: 50 (bidrag till reklam) och vanlig snälltågstilläggsavgift i förekommande fall. Expresståg voro ej upplättna för dessa resor.

Inalles anordnades 28 resor, som tillförde SJ omkring 250 000 kr efter avdrag av reklamkostnaderna. Antalet resande uppgick till 8 352.

»Järnvägens billiga dag» den 26 oktober

I samråd med Svenska Järnvägsföreningen medgavs, att resor, som ägde rum den 26 oktober i ordinarie tåg från och till samtliga SJ och i svensk personsamtrafik deltagande EJ (utom GSJ) stationer, fingo ske i 1, 2 eller 3 klass mot enkelt biljettpris, under förutsättning att återresan anträdde samma dag som framresan eller enligt trafikinspektörens bedömning med tåg, som avgick strax efter midnatt. Familjenedsättning fick tillämpas, och rabattkort gällde vid köp av ifrågakarande biljetter. Snälltågstilläggsavgift erlades med halvt ordinarie pris, men sittplatsbiljetter betalades till fullt pris.

Totala antalet försålda biljetter till dessa resor uppgick till 114 908, och SJ inkomst härav utgjorde cirka 437 350 kr. År 1951 voro motsvarande siffror 105 940 resp 320 300. Reklamkostnaderna utgjorde 17 550 kr år 1952 och 10 430 kr år 1951.

Utflyktståg

Utflyktståg anordnades enligt samma principer som under föregående år. Omfattningen av denna trafik i jämförelse med 1951 framgår av följande sammanställning.

	A n t a l			SJ brutto- inkomst kr
	utflyktståg	tågakilometer	resande	
Summa år 1952	33	16 479	22 806	293 977
» » 1951	13	6 038	7 913	95 210

		1952	1951
Medelantalet resande per utflyktståg var.....		691	609
Medelinkomsten » » »	kr 8 908	7 324	
» » » »	» 18	16	

På grund av den under 1951 starkt ökade godstrafiken och därav följande behov av dragkraft kunde utflyktståg endast i begränsad omfattning anordnas nämnda år.

Resor i samband med utställningen »Mexikansk konst» i Stockholm 5 september—16 november

Under tiden för ovannämnda utställning anordnades av styrelsen och trafikinspektörerna ett 40-tal resor, som gävo resenärerna tillfälle till besök på utställningen.

I allt beräknades cirka 23 000 resande ha färdats till Stockholm, och statens järnvägars biljettinkomst härför uppskattades till omkring 550 000 kr.

Publikresor

Enligt från trafikinspektörerna inkomna rapporter hade 96 577 resande (f å 58 866) deltagit i resor, anordnade enligt styrelsens skrivelse 16 mars 1950, dnr Pxbr 108 (enkelt biljettpris för resa fram och åter). Det erfordrades 23 extratåg (f å 65) inklusive rälsbusståg för dessa resor, som anordnats med anledning av utställningar, mässor, marknader, speciella »dagar» samt olika idrottsevenemang.

Transporter av utlänningar

Utbytesresor för skolor

förekommo i samarbete med Föreningen Norden, Centralnämnden för skolungdomsutbytet med utlandet samt Järnvägsmännens Stödskommitté.

Transporter av flyktingar

På begäran av Svenska Röda Korset resp International Refugee Organization (IRO) transporterades till Sverige och Norge flyktingar från internationellt läger i Grekland jämte anhöriga och vårdpersonal. För transporten, som företogs med ambulanståg, sammansatt av utländska förvaltningars vagnar och en svensk sovagn, anordnades extratåg Hälsingborg—Kornsjö—Oslo. Den svenska sovagnen framfördes över Göteborg till Lysekil. För återtransporten av ambulanståget anordnades extra tomtåg (Oslo—)Kornsjö—Hälsingborg. SJ sammanlagda inkomster för denna transport av 105 personer (31 sjuka och 24 vårdare) utgjorde 10 827 kr.

På begäran av Medicinalstyrelsen ombesörjdes transport av tbc-sjuka flyktingar från Tyskland i 2 WL-vagnar Köpenhamn/Malmö—Målilla och från Italien i en italienska järnvägarna tillhörig vagn Hälsingborg—Falkenberg. SJ sammanlagda inkomster för dessa transporter (34 sjuka, 11 anhöriga och 10 vårdare) utgjorde 3 441 kr.

Transporter i sjukvagnar

Under året utfördes 2 927 transporter i SJ sjukvagnar, varav fyra i andra klass. Av transporterna i tredje klass utfördes 46 i smalspåriga sjukvagnar. I 262 fall verkställdes smittrening efter utförd transport.

SJ billiga rundturer

Bestämmelser om rundturstrafik inom Sverige gällande fr o m den 1 maj 1952 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär 348/1952.

I turerna A, C, D och F tillkom möjligheten att mot erläggande av tilläggsavgift företaga resan Malmö—Kalmar med SJ snabbuss.

Nya lokala rundturer nr 6, 27, 28 och 44 inrättades, medan turerna 56 och 58 slopades. I övrigt gjordes endast en del mindre ändringar av turerna. I samband med taxehöjningen den 1 april 1952 prisändrades så gott som samtliga turer.

Som reklam för SJ billiga rundturer trycktes en 64-sidig broschyr i en upplaga av 75 000 exemplar (f å 100 000) och ett vikblad, upptagande huvudturerna, i 125 000 exemplar (f å 100 000). Vikblad över huvudturerna trycktes på engelska i 6 000, på franska i 7 000 och på tyska i 6 000 exemplar för distribution i England, Holland, Belgien, Frankrike, Schweiz, Tyskland och Österrike. Affisch (enbart på svenska) trycktes i olika format i en upplaga av totalt 6 000 exemplar.

Antal försålda biljetter, antal resor och personkilometer framgå av efterföljande tabeller. Vid beräkning av antalet resor har varje rundtur räknats som en resa. Den tidigare minskningen av antalet försålda rundtursbiljetter, vilken år 1951 uppgick till 4 procent, förbyttes i en ökning om drygt 5 procent. Inkomsten av under året försålda biljetter ökade med närmare 350 000 kr, d v s med 13,5 procent.

Antal försålda biljetter till de olika huvudturerna

Tur litt	B e n ä m n i n g	Antal försålda biljetter		Tur litt	B e n ä m n i n g	Antal försålda biljetter	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Östra Götalandsturen	8	752	T	Stockholm—Visbyturen	255	3 486
B	Västra Götalandsturen	7	1 463	U	Svealandsturen	22	614
C	Södra Götalandsturen	12	1 783	V	Stockholm—Västerbottens- turen	13	642
D	Stockholm—Götalandsturen ..	292	3 233	X	Dala—Bergslagsturen	4	543
E	Storstadsturen	330	2 425	Y	Dala—Hälsingeturen	1	329
F	Skåne—Visbyturen	137	1 461	Z	Stockholm—Härjedalsturen ..	12	1 371
G	Göta- och Svealandsturen	132	1 856	Å	Stockholm—Nedre Norrlands- turen	78	859
H	Skåne—Nedre Norrlandsturen	67	711	Ä	Stockholm—Övre Norrlands- turen	107	679
J	Storsvenska turen	142	760	Ö	Nordsvenska turen	9	155
K	Göteborg—Värmlandsturen ..	8	436		Summa	1 980	31 326
L	Väner—Vätterturen	15	1 908		D:o år 1951	1 881	30 957
M	Göteborg—Visbyturen	54	1 150		» » 1950	2 615	31 711
N	GHT-resan	81	901		» » 1949	3 092	40 634
O	Göteborg—Värmland—Dala- turen	—	446		» » 1948	2 840	37 423
P	Göteborg—Svealandsturen	102	1 820				
Q	Göteborg—Härjedalsturen	6	532				
R	Göteborg—Nedre Norrlands- turen	29	580				
S	Göteborg—Övre Norrlands- turen	57	431				

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 år 1952</i>	33 306	—	4 732	28 574	57 007	+ 4·8
Härav: i 2 klass	1 980	—	267	1 713	4 173	+ 9·3
i 3 klass	31 326	—	4 465	26 861	52 834	+ 4·4
Summa år 1951	32 838	—	6 874	25 964	54 414	— 1·9
Härav: i 2 klass	1 881	—	308	1 573	3 818	— 20·0
i 3 klass	30 957	—	6 566	24 391	50 596	— 0·2
Summa år 1950	34 326	—	6 609	27 717	55 462	— 20·5
» » 1949	43 726	—	7 950	35 776	69 727	+ 11·3
» » 1948	40 263	—	7 905	32 358	62 645	+ 38·1
<i>Lokala rundturer:</i>						
i 2 klass	5	5	—	—	2	—
i 3 klass	10 687	8 484	2 203	—	2 650	+ 7·7
<i>Tilläggsturer:</i>						
i 2 klass	80	80	—	—	33	— 5·7
i 3 klass	2 714	2 714	—	—	452	+ 20·5
<i>Anslutningsturer:</i>						
i 2 klass .....	.	.	.	.	.	.
i 3 klass .....	.	.	.	.	.	.
<i>Cykelrundturer:</i>						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 klass	253	23	114	116	201	— 28·5
<i>Vandringsrundturer:</i>						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 klass	332	8	—	324	443	— 7·3
<i>Fryksdalturer:</i>						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 klass	634	634	—	—	79	— 27·5
<i>Rundresor i samarbete med tidningar:</i>						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 klass	1 186	1 186	—	—	91	— 47·1
<i>Billiga Bohusturer:</i>						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 klass	46	46	—	—	5	.

SJ inkomster (exkl trafikskatt) av den svenska rundturstrafiken voro:
av resor i 2 klass 259 525 kr (218 697 kr år 1951)
» » » 3 » 2 598 440 » (2 284 652 » » »)
per personkm i 2 klass 6·17 öre (5·67 öre år 1951)
» » » 3 » 4·58 » (4·19 » » »)

Nordiska rundturer

Bestämmelser om den nordiska rundturstrafiken för tiden 1 april—31 oktober 1952 meddelades genom ny upplaga av rundturstan med nytt särtrycksnummer 91 c.

Tre nya huvudturer, Nord C, Nord S och Nord Y 4 samt en tilläggstur, Nord 5, inrättades. Vissa utländska resebyråer bereddes tillfälle att sälja de nordiska rundturerna.

Reklamen för rundturerna omfattade tryckning av broschyren »Billiga rundturer i Norden», vikblad med engelsk text och en affisch samt annonsering.

Såsom framgår av efterföljande tabeller ökade försäljningen av rundturerna väsentligt i jämförelse med närmast föregående år.

SJ inkomster exkl reklamkostnad av den nordiska rundturstrafiken voro:

av resor i 2 klass	202 663 kr	(128 802 kr år 1951)
» » » 3 »	1 194 721 »	(782 342 » » »)
per personkm i 2 klass	7·63 öre	(7·24 öre år 1951)
» » » 3 »	4·99 »	(4·78 » » »)

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>Nordiska rundturer år 1952</i>	23 591	7 463	351	15 777	26 571	+ 47·0
Härav: i 2 klass	2 274	545	58	1 671	2 655	+ 49·9
i 3 klass	21 317	6 918	293	14 106	23 916	+ 46·6
Summa år 1951	15 293	4 010	272	11 011	18 081	+ 85·4
Härav: i 2 klass	1 490	325	61	1 104	1 771	+ 35·4
i 3 klass	13 803	3 685	211	9 907	16 310	+ 93·1
Summa år 1950	7 809	1 225	136	6 448	9 755	+ 270·4
» » 1949	1 978	—	—	1 978	2 510	+ 3 821·9
» » 1948	51	—	—	51	64	
<i>Tilläggsturer:</i>						
i 2 klass	53	53	—	—	3	— 57·1
3 klass	1 081	1 081	—	—	41	— 18·0

Antal försålda biljetter till de nordiska rundturerna

Rund- tur litt	B e n ä m n i n g	Antal försålda biljetter									
		i Sverige		i Danmark		i Norge		i Finland		Summa	
		2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.
H u v u d t u r e r N o r d											
A 1	Norra triangelturen	97	1 100	—	—	82	862	2	56	181	2 018
A 2	Göteborg—Norra triangelturen ...	75	707	—	—	20	552	—	37	95	1 296
C	Fjord- och fjällturen	22	232	—	—	—	17	4	65	26	314
D 1	Till midnattssolens land	10	147	—	—	5	214	—	1	15	362
D 2	Göteborg till midnattssolens land	11	149	—	—	8	68	—	4	19	221
D 3	Köbenhavn till midnattssolens land	9	80	35	205	1	108	—	15	45	408
E	Svensk—norska fjällturen	—	18	—	—	—	8	—	25	—	51
F	Svensk—danska storstadsturen ...	313	1 732	116	952	—	1	29	294	458	2 979
G	Svensk—danska kustturen	206	1 653	123	1 229	—	—	—	—	329	2 882
H 1	Huvudstadsturen	67	439	261	606	106	1 177	—	4	434	2 226
H 2	Nordens fyra huvudstäder	1	2	3	29	—	8	21	156	25	195
H 4	Huvudstadsturen över Trondheim	71	594	73	780	44	1 339	21	72	209	2 785
J	Huvudstadsturen över Kattegatt .	9	114	5	201	15	175	9	63	38	553
K 2	Kattegatt—Skageracturen	13	101	32	489	66	1 531	—	—	111	2 121
K 4	Kattegatt—Skagerack—Jyllandturen	2	26	10	223	24	1 092	—	—	36	1 341
L 1	Danmark—Värmland—Dalarna— Stockholm	19	110	51	396	—	—	—	10	70	516
N	Svensk—finska turen	23	110	—	—	—	—	8	37	31	147
O	Runt Bottenviken	2	21	—	—	—	—	1	20	3	41
P 1	Dansk—finska turen	3	—	11	30	—	—	6	35	20	65
P 2	Finsk—danska turen	—	—	—	—	—	—	46	122	46	122
S	Syd norge—Kattegatt runt	6	54	11	219	6	179	—	—	23	452
Y 1	Runt Bottenhavet	18	76	—	—	—	—	17	60	35	136
Y 4	Svensk—norsk—finska turen över Vasa och Åbo	—	12	—	—	2	22	23	52	25	86
	Summa	977	7 477	731	5 359	379	7 353	187	1 128	2 274	21 317
	S:a s:m	8 454	6 090	7 732	1 315	23 591					
	D:o år 1951	4 842	3 981	5 083	1 387	15 293					
	» » 1950	4 187	2 820	—	802	7 809					
	» » 1949	1 531	447	—	—	1 978					
	» » 1948	51	—	—	—	51					
T i l l ä g g s t u r e r N o r d											
1	.....	—	—	4	28	3	59	1	23	8	110
2	.....	—	—	11	118	—	—	—	—	11	118
3	.....	—	—	2	41	2	52	—	—	4	93
4	.....	18	55	—	—	6	31	—	—	24	86
5	.....	—	8	—	2	—	25	—	—	—	35
7	.....	—	28	—	—	—	5	—	—	—	33
8	.....	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6
9	.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
12	.....	—	8	—	—	—	2	—	—	—	10
13	.....	—	—	—	2	—	4	—	—	—	6
14	.....	6	26	—	—	—	14	—	—	6	40
15	.....	—	16	—	—	—	13	—	—	—	29
16	.....	—	88	—	30	—	1	—	—	—	119
17	.....	—	187	—	77	—	—	—	—	—	264
18	.....	—	120	—	—	—	12	—	—	—	132
	Summa	24	542	17	298	11	218	1	23	53	1 081
	S:a s:m	566	315	229	24	1 134					
	D:o år 1951	476	151	66	50	743					
	» » 1950	158	14	—	23	195					
	» » 1949	.	.	—	—	.					
	» » 1948	.	—	—	—	.					

Bruttoinkomstens fördelning

Rund- tur litt	B r u t t o i n k o m s t t i l l f a l l a n d e							
	Sverige		Danmark		Norge		Finland	
	svenska kronor		danska kronor		norska kronor		finska mark	
	2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.	2 kl.	3 kl.
H u v u d t u r e r N o r d								
A 1 .	17 118·00	125 817·30	—	—	19 890·10	123 240·80	—	—
A 2 .	9 898·20	90 816·80	—	—	9 588·00	73 089·60	—	—
C ...	2 472·60	19 812·50	—	—	6 448·00	52 906·70	—	—
D 1 .	1 788·75	28 421·25	—	—	3 049·50	48 799·20	—	—
D 2 .	2 459·55	19 020·55	—	—	3 701·20	28 733·00	—	—
D 3 .	6 347·25	38 550·00	382·50	2 436·00	8 766·00	53 389·20	—	—
E ...	—	3 282·50	—	—	—	3 383·60	—	—
F ...	46 250·90	211 195·15	19 565·00	84 182·40	—	—	—	—
G ...	12 521·40	85 549·70	14 203·00	82 865·80	—	—	—	—
H 1 .	56 376·60	193 812·10	3 676·40	13 236·00	20 760·00	59 784·60	—	—
H 2 .	3 820·35	21 263·90	212·50	1 155·00	1 200·00	5 217·00	168 300	966 140
H 4 .	24 419·40	217 645·30	1 768·10	16 488·00	21 216·00	156 914·50	—	—
J ...	4 631·30	48 267·80	1 612·50	15 868·80	1 800·00	14 932·30	—	—
K 2 .	4 521·10	58 616·30	10 065·10	126 743·10	3 124·00	33 493·50	—	—
K 4 .	1 418·10	37 041·00	1 535·40	39 064·35	3 712·20	93 940·80	—	—
L 1 .	10 069·50	50 680·60	595·00	3 084·00	—	—	—	—
N ...	3 741·95	12 806·95	—	—	—	—	154 215	494 130
O ...	163·35	1 470·15	—	—	—	—	8 940	98 820
P 1 .	1 957·80	3 644·90	3 264·00	4 351·20	—	—	90 000	309 330
P 2 .	2 406·95	4 829·65	1 956·50	3 499·20	—	—	524 160	946 485
S ...	940·70	12 625·45	1 023·50	13 410·15	4 413·70	61 041·90	—	—
Y 1 .	3 272·60	9 263·60	—	—	—	—	182 840	536 631
Y 4 .	2 290·30	6 928·20	—	—	2 707·30	5 340·60	161 378	380 956
Summa	218 886·65	1301 361·65	59 859·50	406 384·00	110376·00	814 207·30	1 289 833	3 732 492
S:a s:m	1 520 248·30		466 243·50		924 583·30		5 022 325	
1951	976 404·95		263 608·40		506 957·10		3 925 450	
1950	469 488·30		110 657·20		210 200·10		1 208 630	
1949	121 279·90		16 080·25		71 143·40		—	
1948	.		.		.		—	
T i l l ä g g s t u r e r N o r d								
1 ...	352·80	3 124·95	—	—	—	—	—	—
2 ...	—	—	—	—	—	—	—	—
3 ...	—	—	—192·00	—2 896·00	198·80	3 565·70	—	—
4 ...	—	—	372·00	1 033·20	—	—	—	—
5 ...	—	—983·50	—	26·25	—	1 463·00	—	—
7 ...	—	347·75	—	—	—	516·80	—	—
8 ...	—	—	—	—	—	—	—	4 500
9 ...	—	—	—	—	—	—	—	—
12 ...	—	82·70	—	162·45	—	—	—	—
13 ...	—	34·20	—	139·20	—	—	—	—
14 ...	—	—	195·00	1 014·00	—	—	—	—
15 ...	—	—	—	678·60	—	—	—	—
16 ...	—	—	—	—	—	4 141·20	—	—
17 ...	—	—	—	—	—	5 898·60	—	—
18 ...	—	—	—	1 966·40	—	—	—	—
Summa	352·80	2 606·10	375·00	2 124·10	198·80	15 585·30	—	4 500
S:a s:m	2 958·90		2 499·10		15 784·10		4 500	
1951	4 209·55		666·00		12 379·00		11 790	
1950	1 000·50		862·90		2 019·50		2 442	
1949	.		.		.		.
1948	.		.		.		.

Billiga vinter- och sensommarresor

Bestämmelser om SJ billiga vinterresor 1952 återfinnas i cirkulär 713/1951 (på grund av förlängning av nedsättningsperioden och taxehöjning kompletterat med cirkulär 241/1952) och om SJ billiga sensommarresor i cirkulär R 1/52.

Perioden för de billiga vinterresorna fastställdes till 8/1—17/2 för resor till Medelpad, Hälsingland, Dalarna, Värmland, Jämtland och Härjedalen (till de båda sistnämnda landskapen och nordvästra Dalarna jämväl under tiden 15—30/4, som förlängdes till och med den 12/5) och till 1/2—15/3 och 1—31/5 för resor till Lappland.

De billiga sensommarresorna anordnades under tiden 10/8—30/9 till Bohuslän, Skåne, Blekinge, Öland och Gotland och under tiden 20/8—30/9 till Lappland, Ångermanland, Jämtland, Härjedalen, Medelpad, Dalarna, Värmland, Östergötland och Småland.

För resorna gällde samma villkor som föregående år.

Antalet försålda biljetter till resorna och fördelningen på olika landskap framgår av efterföljande tabell. Såväl vinter- som sensommarresorna visa minskning, de förra med 14 procent och de senare med 24 procent. Taxehöjningarna 1951 och 1952 torde delvis ha orsakat minskningen, men beträffande sensommarresorna kunna orsakerna dessutom sökas i semesterbiljetterna och i även denna sommars dåliga väderlek.

Inkomsten av under året sålda vinterresebiljetter var kr 323 000 (f å 318 000) och av sensommarresebiljetter kr 395 000 (f å 513 000).

SJ billiga juniresor slopades på grund av ringa försäljning.

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

Landskap	Antal försålda biljetter									Summa år 1951
	under vintern ($\frac{8}{1}$ — $\frac{17}{2}$, $\frac{1}{2}$ — $\frac{15}{3}$, $\frac{15}{4}$ — $\frac{30}{4}$ ($\frac{12}{5}$), $\frac{1}{1}$ — $\frac{31}{5}$)			under sensommaren ($\frac{10}{8}$ — $\frac{30}{9}$)			Summa			
	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	
Lappland	88	971	1 059	128	789	917	216	1 760	1 976	2 044
Norrbottn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	221
Jämtland	315	2 170	2 485	134	1 066	1 200	449	3 236	3 685	4 451
Ångermanland	—	—	—	5	101	106	5	101	106	298
Härjedalen	26	543	569	14	271	285	40	814	854	925
Medelpad	5	103	108	5	128	133	10	231	241	251
Hälsingland	6	47	53	—	—	—	6	47	53	219
Dalarna	216	577	793	45	385	430	261	962	1 223	1 551
Värmland	12	58	70	9	166	175	21	224	245	259
Dalsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29
Bohuslän	—	—	—	62	947	1 009	62	947	1 009	1 407
Västergötland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	38
Östergötland	—	—	—	—	21	21	—	21	21	39
Halland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	439
Småland	—	—	—	1	55	56	1	55	56	84
Öland	—	—	—	13	209	222	13	209	222	305
Blekinge	—	—	—	16	195	211	16	195	211	251
Gotland	—	—	—	14	234	248	14	234	248	216
Skåne	—	—	—	65	1 133	1 198	65	1 133	1 198	1 409
Summa	668	4 469	5 137	511	5 700	6 211	1 179	10 169	11 348	14 436

8-dagarskort

8-dagarskorten för resor på Gotland och i Skåne under månaderna maj—september såldes enligt samma bestämmelser (cirk 338/1952) som föregående år. Priset sänktes fr o m 15/6 (cirk 399/1952) till kr 20: — resp 40: — (f å kr 25: — resp 47: 50). Antalet försålda kort ökade kraftigt, beträffande Gotland från 499 till 960 (92 %) och Skåne från 48 till 146 (204 %). Härtill torde pris-sänkningen ha bidragit mest.

Veckoresor med buss

Sommaren 1952 anordnades liksom under 1951 i samarbete med Svenska Turistföreningen veckoresor med buss i Härjedalen under namn »Härjedalen runt på 8 dagar», i Västerbottens fjälltrakter och Norge under namn »På fjällvägar i Västerbotten och Norge» och, en nyhet för året, i Jämtland och Norge under namn »Med buss och tåg genom Jämtland och Norge». Bestämmelserna om turerna voro sammanförda till ett cirkulär, nr 397/1952. Resorna gingo enligt samma program som tidigare.

Av resorna »Härjedalen runt på 8 dagar», där avgiften var kr 175: —, anordnades 12 turer med tillsammans 179 deltagare (f å 15 turer med 246 deltagare). Turerna »På fjällvägar i Västerbotten och Norge», där avgiften var kr 195: —, anordnades 4 gånger med ett deltagarantal av sammanlagt 62 (f å 6 resor med 89 deltagare). Nedgången av resandeantalet torde till största delen bero på den dåliga väderleken.

I resorna »Med buss och tåg genom Jämtland och Norge», där avgiften var kr 230: —, färdades man varannan tur (udda nummer) med buss Östersund—Trondheim via Åre—Skalstugan—Levanger och med tåg Trondheim—Östersund och varannan tur (jämnt nummer) i omvänd riktning med tåg Östersund—Trondheim och med buss Trondheim—Östersund. Sex turer anordnades med tillsammans 132 deltagare.

Liksom tidigare är erhölet deltagarna 25 procent rabatt på enkelt biljettpreis för vardera riktningen på SJ linjer för resan till och från turens utgångs- resp slutstation.

Campingturer med buss

Liksom föregående år anordnades sommaren 1952 i samarbete med Svenska Turistföreningen campingturer med buss på Nordkalotten på samma sätt och enligt samma program som 1951 (cirk 405/1952). Av fyra turer, varav tre omfattade 14 dagar med en deltagaravgift av kr 516: — (f å kr 382: 50) och en 8 dagar med en deltagaravgift av kr 298: — (f å kr 217: —), kördes endast en 14-dagars tur med ett deltagarantal av 15.

Mot företeende av deltagarbevis erhölet deltagarna $33\frac{1}{3}$ procent nedsättning på enkelt biljettpreis för vardera riktningen för resan till och från turens utgångs- resp slutstation.

Det kraftigt höjda priset — beroende på ändrade bussavgifter — jämte den kalla och regniga väderleken ha gemensamt bidragit till det mindre goda resultatet.

Godstrafiken

Uppgifter om godsvagnparken

Godsvagnparkens storlek, lastförmåga m m

Godsvagnparkens storlek, sammanlagda lastförmåga och med den utfört transportarbete under åren 1943—1952 framgå av nedanstående sammanställning.

År	För lastning tillgängligt antal trafikvagnar ¹	Antal lastade vagnar ²		SJ vagnars sammanlagda lastförmåga i ton vid årets slut ³	Miljoner godstonkm, exklusive tonkm av lapplandsmalm m m	
		inalles	av trafikant		inalles	härav i vagnslaster
1952.....	4 9 376	10 412	5 926	724 843	6 912	6 290
1951.....	5 8 122	10 905	6 484	693 778	7 366	6 771
1950.....	6 8 712	10 797	6 175	688 966	6 347	5 733
1949.....	7 10 200	10 190	5 772	680 232	5 853	5 306
1948.....	8 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	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

¹ Exklusive malmvagnar på malmbanan, för särskilda ändamål avskilda vagnar, samt cisternvagnar. Utöver angivna antal ha i viss omfattning revisions- och reparationsmässiga vagnar samt tjänstevagnar använts i fraktbelagd trafik. Dessa vagnar, som uppgivas tillgängliga i särskild ordning och därför icke medräknas i dagliga tillgången, äro dock, med undantag för malmvagnarna på malmbanan, inräknade i antalet lastade vagnar.

² Exklusive malmvagnar på malmbanan.

³ Exklusive malm- och överföringsvagnar, Q 12-, tjänste- och byggnadscentralförrådet tillhöriga vagnar samt t o m 1951 Q 15-vagnar.

⁴ Härav omkring 1 725 smalspåriga (1:sta halvåret 1 620, 2:dra halvåret 1 825).

⁵ Härav omkring 1 350 smalspåriga (1:sta halvåret 1 325, 2:dra halvåret 1 375).

⁶ Härav omkring 1 330 smalspåriga (1:sta halvåret 1 285, 2:dra halvåret 1 375).

⁷ Härav omkring 1 300 smalspåriga (1:sta halvåret 1 225, 2:dra halvåret 1 375).

⁸ Härav omkring 975 smalspåriga (1:sta halvåret 840, 2:dra halvåret 1 110).

⁹ Bärigheten sänktes under året med 3 ton per vagn för cirka 6 000 vagnar av vissa littera för att minska varmgångsrisken.

Förändringar inom godsvagnparken

Under året levererades 1961 nya normalspåriga godsvagnar, varav 48 Grf, 25 Hz, 1 305 Ou, 573 Mas och 10 Q14. Dessutom levererades 30 överföringsvagnar litt Q37p och 10 Q37t.

Av normalspåriga vagnar ha 2 G ombyggts till Grfu för järnvägsfryseriet.

Av smalspåriga vagnar ha 5 Fp överförts från personvagnparken. Härav ha 1 ombyggts till Gmp och 4 till Gsp. Tio Osp-vagnar ha ombyggts till Q14p för cement.

Under året skrotades, försåldes eller ombyggdes till bangårds- eller tjänstevagnar följande antal vagnar.

Normalspåriga 658, varav 559 SJ-märkta

Smalspåriga 54 »

Dessutom ha

2 överföringsvagnar, litt Q36p, under året slopats.

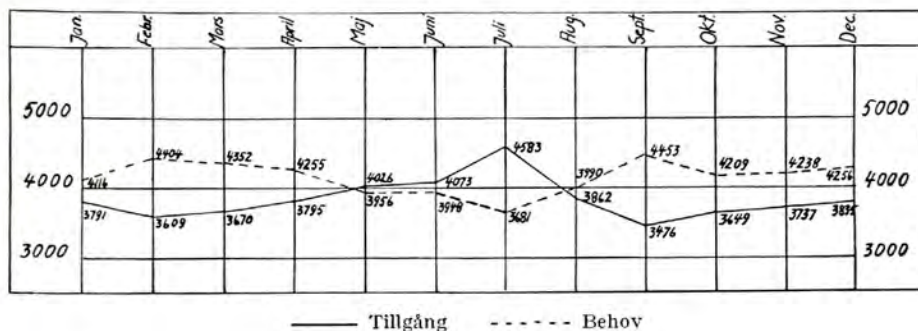
I samband med statsinlösen av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, spårvidd 1-093 m, fick SJ övertaga 337 vagnar, varav 15 slutna och 322 öppna. Dessa ha ej försetts med SJ ägarmärke.

Tillgång på och behov av vagnar

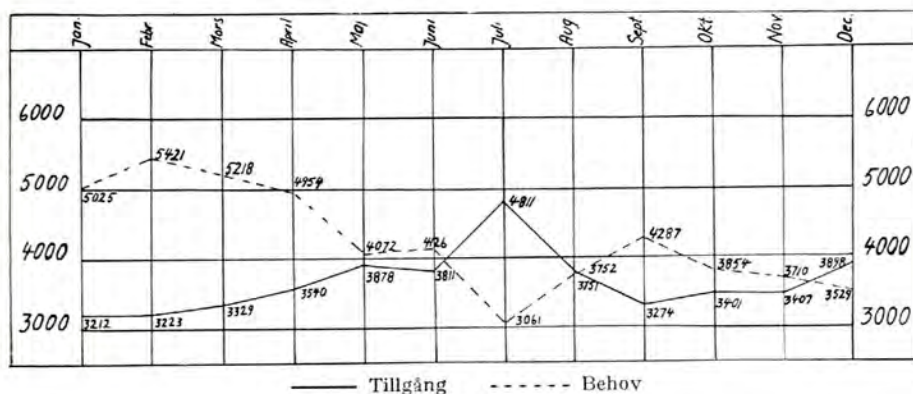
Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande fyra grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

A. Normalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)

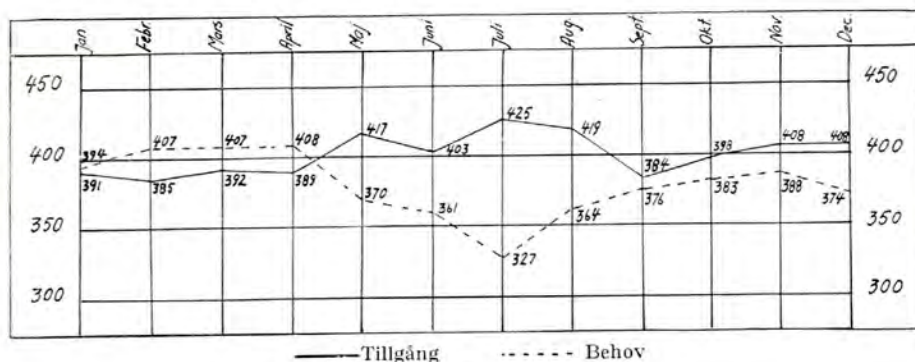


b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)

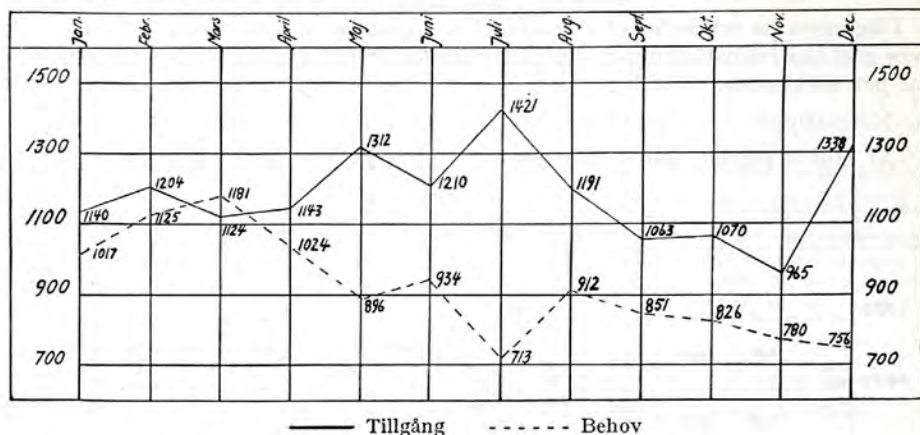


B. Smalspår

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar)



b) Öppna vagnar (utom L-vagnar)



Anm. I talen för smalspår ingå icke uppgifter för 1 ts (f d KURJ), 9 ts (f d ULB) och 37 drs (f d GJ m fl).

I medeltal per söckendag uppgick behovet av *normalspåriga slutna* vagnar till 4 153 (f å 4 563) och av *normalspåriga öppna* vagnar till 4 245 (f å 6 408). Av *smalspåriga* vagnar var behovet i medeltal per söckendag 379 *slutna* och 917 *öppna* vagnar (f å 414 resp 1 171).

På normalspåriga bandelar rådde brist på vagnar under hela året med undantag av tiden för industrisemestern. Bristen var dock ej så allvarlig som under föregående år. På smalspåriga bandelar var det i regel överskott på vagnar. Även tjänstevagnar samt revisions- och reparationsmässiga vagnar ha i viss utsträckning tagits i bruk för tillgodoseende av vagnbehoven.

Godsvagnssamtrafik

Det inländska godsvagnssamtrafiksavtalet av år 1924 (SVS) förlängdes att gälla även under år 1952 med de enligt Kungl. Maj:ts beslut den 30 mars 1951 förhöjda hyresbeloppen.

Mellan SJ och vissa i den allmänna vagnsamtrafiken icke deltagande småbanor träffades separata avtal angående samtrafikshyrorna.

Godsvagnssamtrafiken med utlandet förlöpte normalt, men tidvis rådde brist på vagnar för trävaror till Danmark. Tågfärjeleden Trelleborg—Sassnitz nedlades den 5 oktober 1952, och trafiken överflyttades till den samtidigt nyöppnade tågfärjeleden Trelleborg—Warnemünde.

Godstrafikens omfattning

Den allmänna konjunkturedgången påverkade även järnvägstransporterna. Till följd av nedgång i exporten av pappersmassa, papp och papper samt fiberplattor minskade transporterna av dessa varuslag.

Importen av stenkol och koks var av mindre omfattning än föregående år.

Transporterna inom landet av fodervaror, jordbrukskalk, gödning och torv minskade, medan transporterna av bränsleved ökade.

Den under år 1952 befördade godsmängden (exklusive lapplandsmalm) uppgick till omkring 27·5 (f å omkring 29·6) milj ton.

Under år 1952 befördades 12·67 (f å 11·79) milj ton lapplandsmalm.

Vitbetstrafiken började inom de olika sockerfabriksområdena tidigast den 6 oktober och pågick längst till den 27 december. Minskad betskörd och framför allt starkt ökade landsvägstransporter gjorde, att den med järnväg transporterade vikt mängden blev betydligt mindre än år 1951. Särskilt kraftigt minskade transporterna av betmassa. På järnväg transporterades sålunda endast hälften så mycket betmassa som under föregående år. Betorna från Västergötland sändes även år 1952 till sockerfabriken i Linköping. För bearbetning vid svenska sockerfabriker infördes omkring 7 700 ton danska betor med tågfärjor (på SJ vagnar) över Häl-singborg för vidare befordran till Säbyholm och med båtar omkring 53 000 ton över Malmö för vidare befordran till Arlöv.

För transporter av betor till och betmassa från sockerfabrikerna inom 10, 12, 28 och 30 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 200 SJ vagnar avdelade, varav omkring 750 småbäriga.

För transporter till och från sockerfabrikerna inom 27, 29 och 38 trafiksektionerna samt 37 driftsektionen voro sammanlagt omkring 800 smalspåriga SJ vagnar avdelade.

Träkolstrafiken visade en kraftig ökning i jämförelse med föregående år. Totalt lastades sålunda omkring 11 600 vagnar mot 8 500 år 1951. Transporterna koncentrerades särskilt till senare delen av året. På grund härav uppstod en besvärande brist på träkolvagnar under årets sista månader.

Uppgifter om godstrafiken

Godstågsplan 151

Godstågsplan 151 gällde fr o m den 15 juni 1951 t o m den 14 juni 1952. I densamma gjordes under år 1952 inga andra ändringar av allmänt intresse än de, som sammanhänge med strävandena att minska söndagsarbetet.

Ändrade bestämmelser om personalens arbetstid och veckovila samt om ersättning för söndagsarbete inneburo nämligen en ekonomisk belastning för SJ, som borde mötas med inskränkningar av söndagsarbetet i all den utsträckning så kunde ske, utan att trafikanternas krav på service blev så illa tillgodosett, att de därför överflyttade sina transporter från järnväg till andra trafikmedel. För godsvagnsrörelsens del var det naturligt, att man i första hand tog sikte på och undersökte arbetet på de stora rangerbangårdarna.

Resultatet blev, att arbetet på rangerbangården i Hallsberg fr o m den 20 april kraftigt inskränktes mellan kl 13 och 21 och i Nässjö inställdes mellan kl 13.30 och 22, vilket möjliggjordes genom följande tidtabellsändringar:

Tåg 4352 inställdes Hallsberg—Ånge natt efter sön- och helgdag (avg Hallsberg 17.33, ank Ånge 6.05) och 6056 Ånge—Boden dag efter sön- och helgdag (avg Ånge 8.15). Som ersättning för nyssnämnda tåg anordnades tåg 4362 Hallsberg—Krylbo natt efter sön- och helgdag (avg Hallsberg 2.56, ank Krylbo 6.16)

och tåg 4202 Krylbo—Ånge dag efter sön- och helgdag (avg Krylbo 5.52, ank Ånge 13.22). Som ersättning för det inställda tåg 6056 Ånge—Boden anordnades tåg 6058 Ånge—Vännäs dag efter sön- och helgdag (avg Ånge 18.00, ank Vännäs 3.16). På sträckan Vännäs—Boden anordnades intet ordinarie tåg, utan extratåg anordnades i mån av behov.

Tåg 4736 Sävenäs—Hallsberg (ank 13.54) inställdes sön- och helgdag. I dess ställe anordnades sön- och helgdag tåg 4056 Sävenäs—Hallsberg (ank 11.22).

Tåg 4725 Hallsberg—Sävenäs (avg Hallsberg 18.28) inställdes sön- och helgdag. I dess ställe anordnades tåg 4357 Hallsberg—Sävenäs natt efter sön- och helgdag (avg Hallsberg 3.12).

Tåg 5081—4782 Charlottenberg—Laxå—Hallsberg (ank 20.23) inställdes, och i dess ställe anordnades tåg 5061—4762 (ank Hallsberg 23.18).

Tåg 4053 Tomteboda—Hallsberg (ank 19.18) inställdes, och i dess ställe anordnades tåg 4043 (ank Hallsberg 22.46).

Tåg 4355 Hallsberg—Nässjö (fr Hallsberg 16.59, till Nässjö 21.17) inställdes sön- och helgdag.

Tåg 4397 Hallsberg—Malmö (fr Hallsberg 16.30, till Nässjö 20.38, från Nässjö 20.51) inställdes natt efter sön- och helgdag.

I tågens 4355 och 4397 ställe anordnades tåg 4391 Hallsberg—Nässjö natt efter sön- och helgdag (avg Hallsberg 0.07), tåg 4405 Hallsberg—Nässjö natt efter sön- och helgdag (avg Hallsberg 22.00) samt tåg 4001 Nässjö—Malmö dag efter sön- och helgdag (avg Nässjö 8.37).

Tåg 4651 Norrköping—Nässjö (ank 20.57) inställdes sön- och helgdag. I dess ställe anordnades tåg 4005 Norrköping—Nässjö (ank 5.24).

Tåg 4702 Nässjö—Falköping (avg Nässjö 23.17) inställdes natt efter sön- och helgdag. I dess ställe anordnades tåg 4710 Nässjö—Falköping (avg Nässjö 20.38) sön- och helgdag. Tåget sammanväxlades på förmiddagen.

Efter det ovan skildrade tidtabellsändringar genomförts, mottogs på Hallsbergs rangerbangård på söndagseftermiddagar t o m kl 21.00 endast följande tåg:

4398 från Malmö	ank 12.47
4361 » Krylbo	» 13.24
4355 » Boden	» 14.14
4352 » Nässjö	» 16.04

Inga godståg avgingo mellan kl 13.00 och 21.00, under vilken tid endast två man från trafikavdelningen och en man från maskinavdelningen voro i tjänst på rangerbangården.

I Nässjö var mellan kl 13.30 och 22.00 ingen personal i tjänst på rangerbangården, men följande godståg expedierades på personbangården:

4351 från Hallsberg	ank 13.45
4389 » »	» 15.25 och avgick 18.21 som 4351
4008 » Hässleholm	» 19.53 och avgick 21.13
4004 » Malmö	» 20.12

Tåg 4400 till Hallsberg sammanväxlades före kl 13.30 men avgick från Nässjö först kl 17.33 och ankom till Hallsberg kl 22.20, alltså efter det arbetet på rangerbangården där återupptagits efter söndagseftermiddagsuppehållet.

Godstågsplan 152

Tågplan 152 tillämpades fr o m den 15 juni 1952. En grafisk framställning av de viktigaste godstågsförbindelserna enligt denna tågplan finnes i slutet av denna publikation.

De betydelsefullaste ändringarna i godstågsplan 152, jämfört med närmast föregående, voro följande:

Ett antal extra godståg, som under de närmast föregående tågplanperioderna framförts regelbundet vissa veckodagar, gjordes i tågplan 152 till ordinarie tåg dessa dagar.

På sträckan *Hallsberg—Nässjö* inlades sålunda tågen 4399 och 4406 att gå natt mot onsdag—söndag fr o m den 1 september och på sträckan *Nässjö—Hässleholm* likaledes fr o m den 1 september tågen 5471 och 5752 natt mot onsdag—lördag resp dagligen utom dag efter sön- och helgdag.

På sträckan *Krylbo—Ånge* inlades tågen 4203, 4212 och 6258 att gå onsdagar—söndagar och tåg 6259 att gå dagligen utom dag efter sön- och helgdag, på sträckan *Tomteboda—Krylbo* tåg 4212 måndagar—fredagar räknat vid Tomteboda och tåg 4227 tisdagar—lördagar samt på linjen *Hallsberg—Krylbo* tåg 4378 söndagar—lördagar räknat vid Hallsberg och tågen 4369 och 4379 onsdagar—tisdagar, tåg 4379 dock först fr o m den 1 september.

På sträckan *Kil—Kristinehamn* anordnades tåg 5065 vardag utom dag efter sön- och helgdag.

På sträckan *Kristinehamn—Laxå—Hallsberg* anordnades tågen 5071—4772 och 4769—5070 vardag utom dag efter sön- och helgdag.

På sträckan *Ånge—Boden C* inlades slutligen tåg 6052 dagligen utom dag efter sön- och helgdag räknat vid Ånge och tåg 6059 dagligen. Sistnämnda tåg inlades som ordinarie tåg, bl a med hänsyn till att Norrbottens Järnverk anmält betydande utlastning av tackjärn under året, vilket beräknades medföra avsevärd trafikökning.

Enär försöket att *sön- och helgdagar minska arbetet på rangerbangårdarna i Hallsberg och Nässjö*, vilket som ovan angivits prövats under tågplan 151, slog väl ut, genomfördes åtgärderna definitivt fr o m tågplan 152. För att lätta på belastningen på Hallsbergs bangård under förnatten vidtogs vidare den åtgärden, att tåg 4353 dagligen utom dag efter sön- och helgdag i första hand avsågs för vagnar från Ånge till Nässjö. De dagar, tåget vid ankomsten till Hallsberg endast eller till huvudsaklig del bestod av vagnar till Nässjö och bortom, fortsatte det från Hallsberg utan omrangering eller efter endast obetydlig sådan såsom tåg 4399 eller 4391.

För att bereda *Tomteboda* vissa lättnader i växlingstjänsten sön- och helgdagar framfördes dessa dagar de vagnar till Uppsala, Krylbo och bortom samt till Tillberga och bortom, som under tågplan 151 framförts i tågen 4204 (avg 17.34) och 5468 (avg 18.57), i stället med tidigare tåg, nämligen 4228 (avg 14.35) resp 5466 (avg 15.40).

För att bereda *växlingspersonalen i Tillberga* bättre tjänstgöringsförhållanden sön- och helgdagar anordnades på sträckan *Tomteboda—Tillberga* tågen 5454 (ank Tillberga 7.11) och 5469 (avg Tillberga 20.21) sön- och helgdagar i stället för tågen 5452 (ank Tillberga 4.35) resp 5451 (avg Tillberga 22.25). Härigenom undvek man tidig och sen växlingstjänst på stationen dessa dagar.

För att förbättra *godstågsförbindelserna mellan å ena sidan Norge och å andra sidan Danmark, Tyskland och Polen samt länder därbortom* över Kornsjö—Hälsingborg/Trelleborg framfördes tågen 4851 och 4852 hela sträckan Kornsjö—Göteborg i stället för som tidigare endast Kornsjö—Mellerud. Genom att norska statsbanorna samtidigt tidigarelade sitt tåg 5151 Oslo—Kornsjö, kunde tåg

4851 läggas med så tidig ankomst till Göteborg, att anslutning där erhöles till tåg 5157, vilket dessutom inlades att gå även Malmö—Trelleborg.

De genomgående godstågslägenheterna före och efter tidtabellsskiftet framgå av efterföljande tabell.

T o m 14/6 52		Fr o m 15/6 52				Fr o m 15/6 52		T o m 14/6 52	
5151		5151				5152		5152	
0.00		20.30		↑ Oslo		4.40		3.45	
5.50		2.00		Kornsjö		23.10		21.40	
4851		4851				4852		4852	
7.27		4.00		Kornsjö		19.33		18.54	
10.41		6.46		Mellerud		17.03		16.24	
4873								4876	
13.05		7.23		Mellerud		16.12		15.25	
16.35		10.45		Göteborg N		12.42		11.21	
5153	5151	5157				5154	5152	5154	5152
19.40	22.12	12.03		Sävenäs		4.32	5.50	4.32	5.41
2.31	3.29	17.44		↓ Ängelholm		22.34	23.20	22.34	23.59
		5159		↑ Ängelholm					
4.50		21.10		↓ Hälsingborg F		21.59		21.59	
5.25		21.52				21.25		21.25	
		3.55		↑ Ängelholm		23.06		23.06	
		5.35		Malmö godsb.		21.03		21.03	
		6.54		Malmö godsb.		19.40		20.07	
		7.43		↓ Trelleborg F		18.53		19.20	

Vagnar, som avgingo från Oslo dag I på kvällen, ankommo sålunda fr o m 15 juni till Hälsingborg och Trelleborg följande kväll och kunde överföras med nattfärjeturer, medan de före 15 juni kunnat överföras först med dagfärjeturer dag III.

Godsexpresstågen Skåne—Norrland framfördes i ungefär samma omfattning som föregående år. Tåg 4384 gick sålunda från Malmö varje tisdag fr o m den 17 juni t o m den 28 oktober och var under hela tiden väl utnyttjat, främst för vagnar med grönsaker, färsk potatis och färsk frukt. Under tiden 1 juli—16 september var tillströmningen av lättfördärliga livsmedel så stor, att dubblingståg måste köras Hässleholm—Änge t o m 26 augusti samt Hässleholm—Krylbo t o m den 16 september.

För att möta den allt starkare bilkonkurrensen på sträckan Malmö/Hälsingborg—Stockholm, där framför allt grönsakerna mer och mer transporterades med bil, anordnades *godsexpresståg 4582 Malmö—Stockholm*. Försök igångsattes redan under godstågsplan 151, då tåget framfördes fredagar från Malmö under tiden 23 maj—13 juni samt dessutom den 20 och 29 maj.

Under försökstiden framkom emellertid önskemål från trafikant håll om att tåget i stället skulle gå torsdagar från Malmö för att grönsakerna skulle kunna distribueras till detaljhandlarna i Stockholm under fredagsmorgnarna, vilket blev särskilt betydelsefullt under sommaren, då affärerna i Stockholm tillämpade tidigare lördagsstängning. Tåget anordnades därför torsdagar från Malmö under tiden 19 juni—28 augusti. Sedan det visat sig, att loktillgången medgav utökad körning, anordnades det måndagar, onsdagar, torsdagar och fredagar under tiden 30 juni—29 augusti samt måndagar, onsdagar och torsdagar 1—25 september.

Tåget avgick från Malmö godsbangård 18.38, från Eslöv 19.18, från Hässleholm 20.26 samt ankom till Norrköping 2.00, till Nyköping 3.16, till Södertälje S 4.28 och till Stockholm C 5.20. Från Hälsingborg C erhöles anslutning med persontåg 2312 (avg 17.18). Vid några tillfällen var godstillförelsen från linjen Hälsingborg—Klippan så stor, att extratåg måste anordnas Hälsingborg—Hässleholm. I tåg 4582 framfördes för stycke gods en vagn Malmö—Stockholm och en vagn Hälsingborg—Stockholm. I den mån stycke godset bestod av färsk frukt, färska bär och färska grönsaker, debiterades fraktgodsfraakt, för övrigt stycke gods ilgods-(paketgods-)frakt. För vagnslastgodset debiterades fraktgodsfraakt.

Den tidiga ankomsttiden till Stockholm innebar, att de livsmedel, som transporterats med tåget, i Stockholm kunde saluföras redan vid sex-tiden på morgonen. Tåget blev uppskattat av trafikanterna och var i allmänhet väl utnyttjat.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna
Antal dagsverken av använd personal samt antal lossade vagnar

Station	Antal dagsverken ¹ av				Utfört arbete	
	magasinspersonal			expeditionspersonal	antal lossade vagnar ²	
	verkliga använda dagsverken	av personalen genom ackord intjänad tid	summa		totalt	härav vagnar med mindre än 24 ⁵ / ₈ kvm golvyta
Ange.....	16 223	2 420	18 643	1 204	31 960	18 125
Krylbo.....	8 907	—	8 907	551	25 770	16 556
Hallsberg.....	41 870	7 675	49 545	1 841	74 178	37 166
Nässjö.....	36 829	182	37 011	1 430	61 998	36 368

¹ Antal dagsverken beräknas på sätt i GTF, del I art 46, mom 11, sista anm säges.

² Vagn, vars golvyta är minst 24⁵/₈ kvm, räknas som 2 vagnar.

Anm. Vid Nässjö har ackordsavtalet upphört fr o m februari månad och vid Ånge fr o m augusti månad 1952.

Antal dagsverken per lossad vagn m m

Station	Arbetsresultat av magasinarbetet i medeltal per lossad vagn			Övriga uppgifter		
	verkliga använda dagsverken	av personalen intjänade dagsverken	summa SJ dagsverks-åtgång	Antal vagnar under året	Antal verkliga arbetstimmar under året	Antal verkliga arbetstimmar under året för inlastning av »platsat» gods
				som ej omlastats till första lagenhet	vilkas omlastning fördröjts mer än 24 timmar	
Ange.....	0·51	0·08	0·59	3 109	2 184	4 780
Krylbo.....	0·35	—	0·35	1 009	164	—
Hallsberg.....	0·57	0·10	0·67	—	—	11 107
Nässjö.....	0·60	0·04	0·64	13 402	5 042	18 100

Biltrafiken

Statens järnvägar bedrev under år 1952 biltrafik dels i egen regi, SJ Biltrafik, dels genom dotterföretagen GDG Biltrafik AB och Svenska Lastbil AB samt Stockholms Läns Omnibus AB, dotterbolag till Roslagsbanorna.

SJ Biltrafik

Billinjenätet inkl Övertorneålinjen, som vid 1951 års slut inrymde en trafikerad väglängd av 23 269 km, ökades under år 1952 med 1 262 km och uppgick vid årets slut till 24 531 km. Av ökningen hänför sig 296 km till med Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg övertagen landsvägstrafik, 541 km till nyöppnad trafik och 425 km till trafik, som övertagits genom förvärv av privata bussföretag. Den trafikerade linjelängden steg under året från 29 409 till 31 474 km och antalet tillgänglig personal från 2 875 till 2 947.

Fordonsparkens förändringar under året framgå av följande tabell.

Fordonsslag	1/1 1952	Nylevererade	Övertagna	Slopade	31/12 1952
	A n t a l				
Vägbussar	1 440	190	39	120	1 549
Personbilar	17	1	—	3	15
Lastbilar	173	23	2	26	172
Personsläpvagnar.....	14	—	—	—	14
Godsläpvagnar	379	16	4	25	374
Summa	2 023	230	45	174	2 124

Buss- och lastbilsparkens 1 721 fordon fördela sig på följande fabrikat:

Scania-Vabis 688 vägbussar, 23 lastbilar

Volvo 841 » 123 »

övriga fabrikat 20 » 26 »

Antalet vägbussar i hela landet steg under året från 7 818 till 8 138.

Under året anskaffades ytterligare 57 portabla biljettmaskiner av fabrikat »Almex» samt 29 biljettmaskiner av fabrikat »National». Vid årets slut hade SJ Biltrafik sammanlagt 1 311 biljettmaskiner i bruk, varav 597 »National», 132 »L. M. Ericsson» och 582 »Almex».

Trafikarbetet under året uppgick till 71·9 (f å 68·6) milj bilkilometer, varav i linjetrafik 65·3 och i beställningstrafik 6·6 milj bilkilometer. Omkring 86 procent av trafiken utfördes med oljedrivna fordon.

Inkomsterna, som 1951 utgjorde 59·4 mkr, stego under 1952 med cirka 16 procent och uppgingo till 68·8 mkr. Driftresultatet har förbättrats dels på grund av vidtagna rationaliseringsåtgärder, dels på grund av under året genomförd taxehöjning. I medeltal låg 1952 års taxa cirka 12 procent över den, som tillämpades under närmast föregående år.

I likhet med föregående år anordnades under år 1952 ett hundratal turistbuss-turer enligt beskrivning i broschyren »SJ turistbussurer 1952». Detta reklamtryck utgavs också i engelsk/fransk-språkig upplaga.

Under sommaren öppnades turistlinjetrafik (snabbstrafik) på följande fyra sträckor, nämligen:

den 12 juli, Stockholm—Sundsvall, Stockholm—Karlstad och Stockholm—Malmö samt den 16 augusti, Stockholm—Göteborg. Med ett utfört trafikarbete av tillsammans 196 000 bilkilometer lämnade denna linjetrafik en inkomst av 212 000 kronor eller 108 öre per bilkilometer. Trafiken på dessa linjer inställdes vid september månads utgång.

Den 15 augusti öppnades i samarbete med Norges Statsbaner och AB Linjebuss en internationell busslinje Oslo—Göteborg—Hälsingborg—Malmö, varvid Norges Statsbaner trafikerade sträckan Oslo—Göteborg, AB Linjebuss sträckan Oslo—Hälsingborg och SJ hela sträckan Oslo—Malmö. Trafiken på denna turistlinje upprätthölls fram till den 1 oktober.

Vid årets utgång förfogade SJ Biltrafik över sammanlagt 61 revisions- och översynsgarage.

GDG Biltrafik AB

GDG Biltrafik AB hade vid årets slut en trafikerad väglängd av 9 883 km, innebärande en ökning sedan 1951 års slut med 146 km. Antalet anställd personal vid 1952 års slut var 1 747 man. Bolagets fordonspark omfattade vid samma tidpunkt 444 vägbussar, 239 lastbilar, 7 personbilar och 218 släpvagnar (f å resp 436, 236, 7 och 213).

Det totala trafikarbetet under året utgjorde 32·3 milj bilkilometer, varav 25·6 milj föll på busstrafiken och 6·7 milj på lastbilstrafiken.

Trafikinkomsterna uppgingo till 30·2 mkr, vilket i jämförelse med fjolårets resultat, 26·5 mkr, innebär en ökning med cirka 14 procent.

Stockholms Läns Omnibus AB

Bolagets trafikerade väglängd uppgick vid årets slut till 1 154 km. Vagnparken omfattade vid samma tidpunkt 106 vägbussar, 10 personbilar, 17 lastbilar, 4 personsläpvagnar och 43 godssläpvagnar (f å resp 106, 15, 17, 3 och 43). Antalet körda bilkilometer utgjorde 4·6 milj, varav för busstrafiken 4·3 och lastbilstrafiken 0·3 milj. Trafikinkomsterna belöpte sig till cirka 5·5 mkr.

Svenska Lastbil AB

Den huvudsakliga delen av SJ yrkesmässiga lastbilstrafik utfördes under året av dess dotterföretag, Svenska Lastbil AB, vars verksamhet omfattar beställningstrafik, godsforsling, kretskörning och linjetrafik.

Vid årets utgång disponerade bolaget över 488 lastbilar, 176 godssläpvagnar, 8 traktorer och 27 hästar. Den trafikerade linjelängden uppgick vid samma tidpunkt till 1 090 km, och antalet trafikillstånd för beställningstrafik var 431. Omkring 780 man voro vid denna tidpunkt anställda vid företaget.

Bolagets omsättning under året utgjorde 16·3 mkr. Häremot svarade ett trafikarbete om 10·2 milj bilkilometer. Driftöverskottet före avskrivningar m m steg från 7·1 procent av totalomslutningen år 1951 till 8·7 procent år 1952 eller med cirka 457 tkr.

Reklam- och upplysningsverksamheten

Reklam- och upplysningsverksamheten har under år 1952 — med hänsyn till den växande konkurrensen med andra trafikföretag — intensifierats.

Följande belopp stod under budgetåret 1952—1953 till verksamhetens förfogande:

Inländsk reklam: styrelsen	kr 826 000	
distrikten	» 50 000	876 000
Utländsk reklam	.....	251 000
	Summa	1 127 000

I beloppet för den utländska reklamen ingår även SJ bidrag, 150 000 kr, till Svenska Turisttrafikförbundets verksamhet.

Reklamtryck. Under året ha utgivits 334 olika trycksaker i en sammanlagd upplaga om cirka 2·5 milj exemplar. Av dessa ha

5	utgivits på tyska
24	» » engelska
12	» » franska
1	» » italienska
1	» » spanska
291	» » svenska.

Distributionen har skett dels genom trafikinspektörer, trafikombud, stationer och rese- och upplysningsbyråer i in- och utlandet, dels genom postverket direkt till trafikanterna i in- och utlandet. SJ trycksaker på utländska språk ha även distribuerats genom Svenska Turisttrafikförbundets försorg i olika länder.

Filmverksamheten har under året varit livlig. Arkivet har utökats med 14 nya filmer. Totala antalet filmer utgör nu 505, varav 18 äro undervisningsfilmer. Antalet utlånade filmkopior uppgick till 6 200, och åskådaranantalet var cirka 1 600 000. Till utlandet ha utlånats ett 80-tal filmkopior.

Annonseringen har omfattat praktiskt taget hela dagspressen (drygt 200 tidningar) samt ett 50-tal tidningar tillhörande fack- och populärpress. Annonser ha även införts i utländsk press.

Ett 20-tal större riksomfattande kampanjer ha genomförts, bl a för »Hälsa på släkt och vänner», »Järnvägens billiga dag», Semesterbiljetten, Sommarresorna, Billiga vinterresorna, »Tågkomforten», SJ resebyråer, SJ sällskapsresor (stjärnresor), SJ turistbussturer.

Totala antalet införda annonser var 1 509 st.

Under året ha cirka 1 000 *fönsterskyllningar* utförts med placering i SJ och privata resebyråer.

Deltagande har skett på 16 större utställningar och mässor i landet med *utställningsmontrar* och *reseavdelningar*.

En större *vandringsutställning*, kallad »Din semester i Sverige», har cirkulerat i de större städerna. Den har besökts av över 100 000 personer.

Godstrafikvärningen har understötts genom bl a en *rullande godsutställning*, kallad »Rationell transport», samt en avdelning på Svenska Mässans transportutställning. Sammanlagda antalet utställningsbesökare har under året varit omkring ½ miljon.

Största delen av skyltningarna och utställningarna har utförts på reklamateljén, som också svarat för diverse teckningar, affischer, original, silk-screentryck m m.

Bildarkivet har utökats dels genom inköp, dels genom egna tagningar. Arkivet har anlåtats av in- och utländska tidningar, tidskrifter, bokförlag, privata firmor, skolor, enskilda m fl.

Fotolaboratoriets verksamhet har väsentligt utökats.

Affischutbyte har som vanligt ägt rum med utländska trafikföretag. I trafikvärvande syfte ha även enskilda företag fått disponera affischutrymme på stationer och resebyråer. Affischerna ha mestadels varit reklam för utställningar, mässor, idrotts- och andra evenemang. SJ har i gengäld fått disponera annonsutrymme i tidningar, program, kataloger etc.

Genom medlemskap i ett 20-tal olika *lokala turistorganisationer* inom Sverige har reklamsamarbetet utökats.

Med *postverket*, särskilt postverkets reklamavdelning, har SJ utvidgat samarbetet, speciellt då genom trycksaks- och filmreklam.

Privat reklam har på prov uppsatts på olika platser vid Stockholm C, bl a i form av affischtavlor och skyltskåp. Utredningen angående privatreklam inom SJ områden har under året fullföljts.

Resebyråverksamhet och persontrafikvärvning

SJ resebyråorganisations verksamhet har under år 1952 ytterligare utbyggts såväl vad beträffar service- och kundvärvningsverksamheten som byråernas antal.

Lunds Stads Rese- och Turistbyrå inköptes och drives nu i SJ regi under namnet Lunds Resebyrå. Resebyran i Sundsvall flyttades till nya ändamålsenligare lokaler vid Rådhusgatan. Upplysningsbyran i Ystad inflyttade i nya lokaler och utvidgades i samband därmed till fullständig resebyrå.

På grund av det ökade turistutbytet med Tyskland öppnades en ny resebyrå, Schwedisches Reisebüro, vid Rathausmarkt i Hamburg. Byran kan anses som en ersättare för den år 1945 nedlagda svenska resebyran i Berlin.

Upplysningsbyran i Gällivare indrogs, och verksamheten överflyttades till resebyran i Kiruna.

Sammanlagt finnas vid årets utgång 40 rese- och upplysningsbyråer, varav 3 utanför Sverige.

Tillfälliga resebyråer voro anordnade i samband med Svenska Mässan i Göteborg den 17—25 maj, Europeiska radiokonferensen i Stockholm den 5—26 juni, Skänemässan i Malmö den 26 juli—3 augusti, Världsekumeniska kongressen i Lund den 14—29 augusti, St Eriksmässan i Stockholm den 23 augusti—7 september och i samband med utställningen »Din Semester» samt i riksdagshuset under de tider, då riksdagen sammanträdde.

I samarbete med de danska och norska statsbanorna öppnades ett gemensamt biljettkontor, Scandinavian Railways, vid Fifth Avenue i New York. Kontorets ändamål är dels att bland amerikanska företag inom reselivet sprida kännedom om skandinaviska förhållanden, speciellt avseende järnvägarnas verksamhetsområde, och dels att propagera för resor till och inom de skandinaviska länderna. Kontoret skall även vara till hjälp för de amerikanska resebyråföretagen vid uppgörande av resor i Skandinavien. I detta syfte tillhandahåller kontoret alla slags biljetter för resor till och inom Skandinavien inklusive Finland. En glädjande uppmärksamhet har visats kontorets verksamhet från de berörda företagens sida.

Under året ha nya avtal om samarbete träffats med in- och utländska resebyråer. Biljettförsäljningsrättigheter ha medgivits ett antal resebyråer både i Sverige och i utlandet.

För att stimulera försäljningen av svenska järnvägsbiljetter i utlandet har försäljningsprovisionen till så gott som samtliga utländska resebyråer under året höjts från 5 till 7·5 procent. Vidare ha de skandinaviska järnvägsförvaltningarna fr o m 1952 överenskommit att lämna en provision av 7·5 procent för biljetter sålda genom förvaltningarnas egna resebyråer.

SJ resebyråers möjligheter att utfärda biljetter, gällande på utländska trafikföretag, ha ytterligare utökats. Sålunda ha byråerna utrustats med järnvägsbiljetter för Irland, måltidskuponger till de tyska restaurangvagnarna samt sittplatsbiljetter till tyska tåg. SJ resebyråer ha nu möjligheter att utfärda originalbiljetter till samtliga järnvägar i Europa med undantag för Ryssland och Grekland samt även till järnvägarna i Marocko, Algeriet och Tunisien, sovplatsbiljetter till finska, norska och tyska sovvagnar samt till de internationella sovvagnsbolagen Wagons-Lits och Orbis, flygbiljetter för samtliga till IATA anslutna flygbolag och biljetter för ett stort antal båtbolag såväl i europeisk som transocean trafik.

I syfte att bli ena ernå ett bättre utnyttjande av resebyråernas erfarenhet och resurser ha arrangemangen för SJ turistbusstrafik fr o m detta år övertagits av resebyråorganisationen. Antalet turer har ökats, och en större försäljning genom utländska agenter ernåtts.

Samarbetet med Europabus, de europeiska järnvägarnas turistbussorganisation, har omhändertagits av resebyråavdelningen. SJ anslutning till denna organisation har medfört, att ett antal SJ turistbussturer upptagits i Europabus' tidtabeller och reklambroschyrer.

Ett samarbete har etablerats mellan SJ och Folkuniversitetet i fråga om studieresor och studiekurser av kvalificerad karaktär i Sverige och utlandet. Samarbetet bedrivs så, att Folkuniversitetets sektioner i Stockholm, Göteborg, Uppsala resp Lund svara för kursernas pedagogiska utformning samt anordningar på de platser, dit kurser förlagts, under det att SJ resebyråer ombesörja alla resetekniska arrangemang.

För att kunna erbjuda allmänheten ett bättre urval av välarrangerade sällskapsresor med en lämplig fördelning med avseende på såväl resmål som säsonger har avtal träffats mellan SJ resebyråorganisation, Nordisk Resebureau och Linjebuss att gemensamt planera sina sällskapsreseprogram och därefter utföra och försälja resorna under den gemensamma beteckningen »STJÄRNRESOR». Samarbetet har uppdragits på så sätt, att varje företag skall svara för arrangemangen beträffande de egna resorna, medan de gentemot allmänheten, i tidningsreklam och broschyrer publiceras och försäljas som gemensamma arrangemang. Härigenom ernås bl a fördelar ur kostnadssynpunkt och möjliggöres att resor kunna arrangeras till mindre eftersökta resmål. Dessutom undviks att resor av likartad karaktär anordnas vid samma tidpunkt.

Fr o m detta år har resebyråavdelningen övertagit generalrepresentationen för SNCF:s dotterföretag, Fransk Turist Service, som bl a anordnar sällskapsresor till och i Frankrike.

Förutom de rena beställningsresorna anordnade resebyråerna i ökad omfattning teaterresor, skolresor, mystiska tåg och andra liknande tågarrangemang av speciell karaktär inom och utom landet.

Sällskapsresor med tåg och buss arrangerades i stor utsträckning. Bland de viktigare resorna till utlandet kunna nämnas:

10 resor till Danmark	med 394 deltagare
11 » » Frankrike	» 292 »
8 » » Tyskland	» 282 »
13 » » Italien	» 443 »
20 » » Norge	» 578 »

Olympiaden i Oslo och Helsingfors fick inte den tillslutning, man i förväg väntat, och dominerade inte turistresorna. Ett avsevärt antal resor för individuella resenärer såväl som för grupper anordnades dock. SJ resebyråer tjänstgjorde som försäljningsställen även för entrébiljetter.

Ett antal ackordsresor för svensk publik anordnades till kända turisthotell i Sverige och Norge.

SJ kryssningståg, Sunlit Nights Land Cruises, framfördes 3 gånger med avgång från Stockholm den 27 juni samt den 7 och 17 juli.

För SJ resebyråers service för utländska turister — möte vid tåg, reservationer, sight-seeing, hyra av privatbilar och bussar etc — utgavs genom resebyråavdelningen en tariff, som distribuerades till resebyråer i utlandet.

En broschyr, upptagande ett antal inclusive-turer i Sverige, med sikte på försäljning i utlandet gavs samma spridning.

För att underlätta resebyråernas informationstjänst har resebyråavdelningen bl a införskaffat upplysningsmateriel av många slag från trafikföretag i in- och utlandet. Detta har sedan bearbetats och delgivits byråerna på olika sätt. SJ och privata resebyråer ha exempelvis försetts med följande informations- och rese-servicepublikationer:

- 848 meddelanden till SJ rese- och upplysningsbyråer, införda i 122 nummer av »Resebyråmeddelanden», serie A,
 357 meddelanden till privata svenska resebyråer, införda i 97 nummer av »Resebyråmeddelanden», serie B,
 5 upplagor av reseservicepublikationen »Tag tåget», som utgått i 374 000 ex,
 121 tablåer med biljettavgifter för europeiska järnvägslinjer och internationell sovvagnstrafik, ingående i referenspärmen »Specialtariffer för utlandet»,
 245 upplagor av meddelanden angående buss-, båt- och flygtrafik i Sverige och utlandet jämte broschyrer och andra trycksaker, tillhoppa cirka 60 000, avsedda att insättas i tidigare utsända referenspärmar.

I november månad hölls i Stockholm en två dagars konferens med föreståndarna för SJ resebyråer.

Under oktober och november anordnades en utbildningskurs för SJ resebyrå-tjänstemän med ett 30-tal deltagare.

I samarbete med Svenska Turisttrafikförbundet genomfördes ett antal studieresor för utländska resebyråmän. Bland dessa kunna nämnas en resa för 15 holländska och en för 15 tyska resebyråmän till ett flertal platser i Sverige under september månad.

Persontrafikvärningen har, i avvaktan på det förslag till omorganisation av verksamheten, som kan förväntas från den i slutet av 1951 tillsatta Resebyråutredningen, i huvudsak inriktats på att följa de under föregående år uppdragna riktlinjerna.

Speciell uppmärksamhet har ägnats åt de möjligheter till publikresor med järnväg, som evenemang i skilda delar av landet erbjuder. Ett intimt samarbete har därvid ägt rum mellan SJ resebyråer och tidningar, föreningar etc. I samband med resorna ha även inträdesbiljetter till evenemangen tillhandahållits genom SJ tjänsteställen, vilket i hög grad bidragit till att binda resenärerna vid järnvägen. I vissa fall, vid mera begärliga idrottsevenemang, ha sålunda samtliga biljetter till extratåg vunnit åtgång på ett par timmar.

I skolorna har verksamheten inriktats på att göra den s k 2-örestaxan mera känd bland lärarpersonalen för att stimulera till utflykter under lovdagarna. I samband med utställningar och evenemang av sådan art, att besök lämpligen kunnat inpassas i den pågående undervisningens ram, ha resebyråerna intresserat rektorer och överlärare för studieresor och varit skolorna behjälpliga med arrangemang i anslutning härtill. Resultatet har i allmänhet varit tillfredsställande. I synnerhet rönt den mexikanska konstutställningen i Stockholm under hösten livligt intresse från skolornas sida.

Större industrier, organisationer och teatersällskap ha intresserats för de fördelar, SJ kan erbjuda vid mera vittomfattande studieresor och turnéer, genom arrangemang med salongs- och sovvagnar. I ett flertal fall ha omedelbara resultat erhållits, sedan vagnmaterielen demonstrerats. Sålunda har i samarbete med trafikbyrån bl a större researrangemang genomförts för Vattenfallsstyrelsen, Sveriges Mekanförbund, Atlas Diesel och en grupp kinesiska artister.

Adress- och kundregister ha av resebyråerna flitigt anlitats för breveckvision. Sammanlagt ha för deras räkning iordningställts 211 825 försäljningsbrev och »Aktuellt från SJ Resebyrå», vilka utsänts till större industrier, affärsföretag, föreningar och yrkeskategorier över hela landet, dels centralt från resebyråavdelningen och dels lokalt från olika resebyråer. Brevens ha huvudsakligen innehållit uppgifter om SJ researrangemang av olika slag, tidtabellsändringar och tekniska nyheter etc. Till resebyråerna samt industrier och större affärsföretag ha även

distribuerats tre upplagor av »Förteckning över mässor, utställningar och kongresser i in- och utlandet».

Föreståndarna för SJ rese- och upplysningsbyråer ha erhållit direktiv för persontrafikvärvningen och informerats om aktuella värvningsobjekt genom »Resebyråmeddelanden», serie C, vilka utgått i 11 nr, omfattande 25 meddelanden.

Med utländska resebyråer och turistorganisationer har förts en omfattande korrespondens i syfte att presentera SJ researrangemang för utländska turister. I samband härmed ha utsänts 22 265 »News from Swedish State Railways» jämte sammanlagt cirka 135 000 broschyrer över Sunlit Nights Land Cruises, tåghem, SJ turistbussturer samt allmän upplysningslitteratur om Sverige. I viss utsträckning har denna distribution samordnats med Svenska Turisttrafikförbundets reklam i utlandet. Detta innebär en minskning jämfört med föregående år, beroende på att Swedish National Travel Office i New York numera ombesörjer tryckning och distribution av den amerikanska upplagan av ovannämnda »News from Swedish State Railways».

Ur rikspressen har till resebyråerna översänts 414 klipp rörande aktuella trafikvärvningsobjekt, vilka enligt inkomna rapporter tillfört SJ såväl nya kunder som betydande inkomster.

Ackvisionsavdelningen har i samarbete med resebyråerna anordnat 55 propagandaaftnar, i några fall även i samarbete med SAS. Publiken, som uppgått till 6 966 personer, har bjudits på resepropaganda i form av film, kåserier och underhållning. I samarbete med Värmlands Folkblad och Stadsbiblioteket i Karlstad anordnades en avgiftsbelagd föreläsningkurs, kallad »Vi reser i fantasi och verklighet». Två parallellkurser anordnades, vardera omfattande 6 föreläsningssaftnar med sammanlagt 150 deltagare.

Totaluppbörden vid SJ rese- och upplysningsbyråer var:

år 1952	kr	96 773 300
» 1951	»	76 971 000
» 1950	»	62 121 000
» 1949	»	153 217 000
» 1948	»	138 715 000

¹ Uppbörden från upplysningsbyråerna i Katrineholm och Luleå, vilka remitterat genom resp biljettextpedition, är icke medräknad.

SJ presstjänst och SJ-nytt

Kontakten mellan presstjänsten å ena sidan och dags-, vecko- och fackpressen samt nyhetsbyråer och Radiotjänst å den andra var under året minst lika intensiv som under föregående år. Tusentals förfrågningar besvarades, och intervjuer förmedlades. Tack vare utmärkt samarbete med pressombuden ute i landet kunde presstjänsten — centralt i Stockholm genom styrelsens presstjänst och lokalt ute i landet direkt genom pressombuden — dagligen lämna pressen snabba och korrekta besked om händelser, som inträffat vid SJ. Naturligt nog intog härvid i Stockholm TT den mest framskjutna positionen.

Många förfrågningar angående vårt företag kommo även från utlandet, och många initiativ togos för att förse den utländska pressen med nyheter om SJ. De nyhetsbyråer, som härvid medverkade, voro bl a United Press, Associated Press, Svensk-Internationella Pressbyrå och Svensk-Amerikanska Nyhetsbyrå. Även genom utrikesdepartementets pressbyrå sändes material i form av text och bilder till utlandet.

Material sändes även till utländsk fackpress.

Vid åtskilliga tillfällen medverkade avdelningen vid genomförandet av olika program i radio. Mest uppmärksammat blev »karusellparets» resa med SJ i april. Paret utsågs under ett karusellprogram i radio och reste under en vecka genom hela landet. Resan uppmärksammades i hela den svenska dagspressen. Kontakt med paret och med pressen hölls hela tiden av presstjänsten. Resan resulterade i för SJ välvilliga artiklar i över 12 milj tidningsexemplar. Vid ett flertal tillfällen medverkade avdelningen också i Dagens eko.

Även i Radiotjänsts utländska kortvägsprogram deltog presstjänsten bl a som förmedlare av intervjuer och material.

En mängd kollektiva resor för journalister ordnades under året. Bl a ordnades en resa till det nya »Thermotåget», som hade sin premiär i Finnerödja.

Resultatet av resan blev artiklar i nära 4 milj tidningsexemplar. Senare ha åtskilliga artiklar om tåget skrivits inte bara i svensk press utan även i utländsk press världen runt.

Bland övriga kollektiva journalistresor, som avdelningen anordnade under året, märkas:

informationsresa till Jämtland i samarbete med Jämtlands Turistförening i avsikt att popularisera SJ:s billiga vinterresor m m;

resa till invigningen av Åre fjällbana;

resa för i Sverige ackrediterade utrikeskorrespondenter till Göteborg, varvid avdelningen samarbetade med Utrikesdepartementets pressbyrå;

resa till premiären för snabbusslinjen Göteborg—Jönköping;

resa för utrikeskorrespondenter i samarbete med Jordbrukets upplysningsnämnd och Utrikesdepartementets pressbyrå till lantbruksindustrier m m i Småland;

propagandaresa för turismen vid smålandskusten och på Gotland i samarbete med Mellersta Kalmar läns Turisttrafikförening m fl.

Presstjänsten sände direkt till olika landsortstidningar ut ett 10-tal artiklar av reportagekaraktär med klichéer som bildmaterial.

Även en mängd individuella journalistresor företogs under året på SJ, vilka resulterade i ett stort antal artiklar av good-will-karaktär.

Avdelningen besöktes under året av cirka 250 utländska journalister, som fingo material till artiklar om Sverige och SJ. De allra flesta ha verifierat sina resor med klipp av artiklar, som i främsta hand tagit sikte på Sverige som turistland och SJ som det främsta kommunikationsmedlet.

Den år 1951 av presstjänsten igångsatta dagliga pressöversikten, »Järnvägsnytt», för intern information, kom ut tidigt varje arbetsdag under året. Sammanlagda antalet artikelreferat uppgick till drygt 7 200. Publikationen, som mötte fortsatt intresse av läsekretsen, gick ut i över 300 exemplar.

Personaltidningen SJ-nytt, redigerad på avdelningen, utkom under året med sex 20-sidiga nummer. Fr o m nr 5 övertogs tryckningen — som sedan 1944 ombesörjts av Statens Reproduktionsanstalt — av SJ eget tryckeri. Varje nummer föregicks av sammanträde med SJ-nytt's redaktionskommitté. Upplagan hade vid årets slut stigit till 72 000 bl a på grund av förstatligandet av Köping—Uttersberg—Riddarhyttans järnväg, och av att tidskriften fr o m nummer 4 sändes även till personalen vid SLAB. Antalet prenumeranter utom verket ökade.

Pressombudsmannens korrespondentskap i UIC Bulletin i Paris fortsatte planenligt under året.

Reklamationsverksamheten

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods

Omfattningen av under år 1952 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå.

År	Av järnvägsstyrelsen och stationerna avgjorda ersättningsanspråk								Statens järnvägars totala kostnad kronor ²
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	Förkommet gods %	Skadat gods %	Begärd ersättning kronor ¹	Antal	% av hela antalet	Begärd ersättning kronor ¹	% av hela beloppet	
1952	33 635	22	78	3 293 092	3 658	10	741 648	18	2 814 672
1951	40 153	20	80	4 805 413	4 353	10	998 168	21	3 353 564
1950	31 986	18	82	5 281 662	3 330	9	969 225	26	2 172 221
1949	31 789	21	79	6 335 924	2 850	8	1 097 430	25	2 761 108
1948	32 944	24	76	7 267 731	3 701	10	865 309	24	2 180 862

¹ Beloppen avse i fråga om samtrafiksändningar även å främmande järnvägar fallande belopp.

² Vid beräkning av dessa belopp har hänsyn tagits dels till de belopp, som genom avräkning debiterats och krediterats främmande järnvägar, dels till de belopp, som influerat genom försäljning och i form av inbetald gottgörelse.

³ Därav å konto 1278 (ersättningar på grund av järnvägsolyckor) kronor 188 455 samt å 1279 (skada genom brand) kronor 53 574.

⁴ Därav å konto 1278 kronor 383 650 samt å konto 1279 kronor 619.

⁵ " " " 1278 " 117 290 " " " 1279 " 39 900.

⁶ " " " 1278 " 151 382 " " " 1279 " 830 846.

⁷ " " " 1278 " 188 942 " " " 1279 " 538.

Av de under år 1952 (1951) avgjorda ersättningsanspråken avsågo 371 (365) förkommet och 342 (389) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 319 (355) och av de sistnämnda 291 (345) bifallna.

Under år 1952 (1951) prövades av skiljenämnder 2 (3) av styrelsen avgjorda ärenden. I 2 (2) av dessa fastställdes styrelsens beslut, och i 0 (1) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1952 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m m framgår av efterföljande sammanställning.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk	
		Antal	Begärd ersättning kronor	Antal	Begärd ersättning kronor
Förkommet gods.....	1952	6 234	906 069	100	34 647
	1951	7 917	1 040 356	88	43 181
Emballage (vid <i>bifall</i> tillräckligt emballage eller vållande) (vid <i>avslag</i> otillräckligt emballage och intet vållande)..	1952	3 304	303 635	991	95 231
	1951	3 576	329 339	1 215	106 897
Skada genom godsets naturliga beskaffenhet (vid <i>bifall</i> vållande) (vid <i>avslag</i> intet vållande)..	1952	1 265	114 662	1 494	136 793
	1951	1 393	115 644	1 567	162 603
Skada genom rangering	1952	2 059	613 699	22	34 898
	1951	2 392	685 414	16	53 454
Skada genom gaffeltruck	1952	47	10 273	1	398
	1951	15	3 652	—	—
Skada genom väta	1952	871	244 885	41	50 796
	1951	839	147 196	70	59 192
Skada genom åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft o. d.	1952	335	95 271	23	44 281
	1951	404	160 225	16	9 883
Skada genom brand	1952	159	227 582	10	23 757
	1951	107	262 599	12	27 903
Skada genom kyla.....	1952	132	33 806	86	14 048
	1951	234	55 193	251	54 398
Skada genom stöld.....	1952	579	65 544	50	17 687
	1951	876	137 254	54	92 894
Skada genom försening.....	1952	448	52 887	87	50 223
	1951	649	61 919	102	87 069
Skada av andra orsaker.....	1952	440	185 234	753	238 889
	1951	610	298 373	962	300 695
Summa	1952	15 873	2 853 545	3 658	741 648
	1951	19 012	3 297 165	4 353	998 168
Av stationerna avgjorda ersättningsanspråk för skadat gods. (Fördelning av dessa å skadegrupper har icke kunnat ske).....	1952	17 762	439 547	—	—
	1951	21 141	508 248	—	—
Totalsumma	1952	33 635	3 293 092	3 658	741 648
	1951	40 153	3 805 413	4 353	998 168

Godsregleringsärenden

Saknat och övertaligt gods

Under år 1952 (1951) inkommo till reklamationskontoret 28 394 (39 615) förlustrapporter, därav om resgods 1 482 (1 764) och 19 631 (24 299) tillöversrapporter, därav om resgods 6 578 (7 390). Genom kontorets egna åtgärder kunde 7 680 (10 334) förlustrapporter, därav om resgods 468 (482) och 6 222 (8 276) tillöversrapporter, därav om resgods 392 (411) 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 9 781 (14 199) förlustrapporter, därav om resgods 609 (873) och 8 689 (9 699) tillöversrapporter, därav om resgods 4 590 (5 252). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 67·4 (66·5) %.

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

År 1952.....	893 991 kronor
» 1951.....	988 700 »
» 1950.....	669 757 »
» 1949.....	706 679 »
» 1948.....	825 155 »

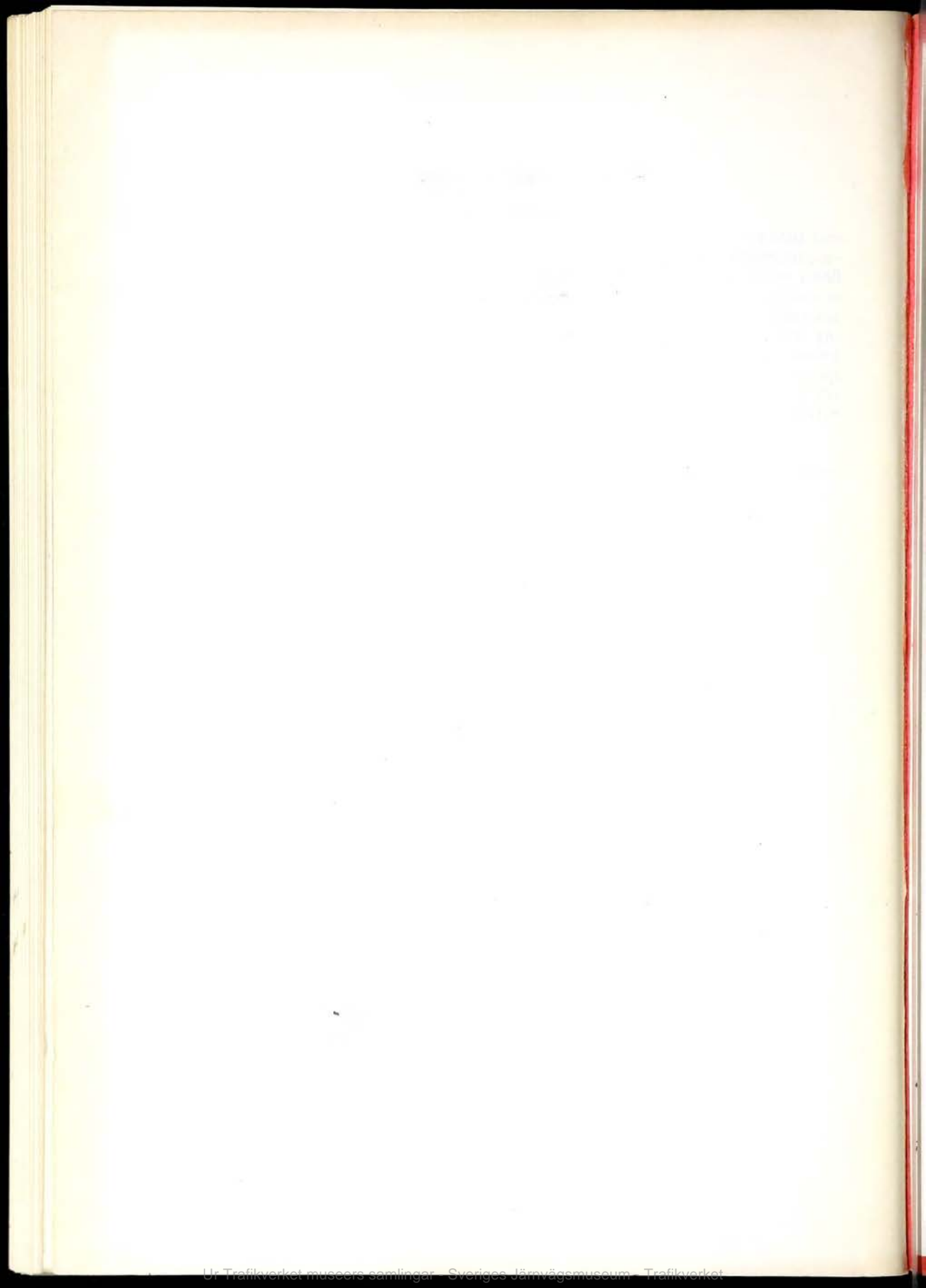
Förlorade och tillvaratagna effekter

Under år 1952 (1951) inkommo 12 654 (14 384) anmälningar angående förlorade och 39 700 (41 295) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 1942 (2 015) anmälningar angående förlorade och 1946 (2 017) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 136 (150) anmälningar angående förlorade och 5 456 (6 038) 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

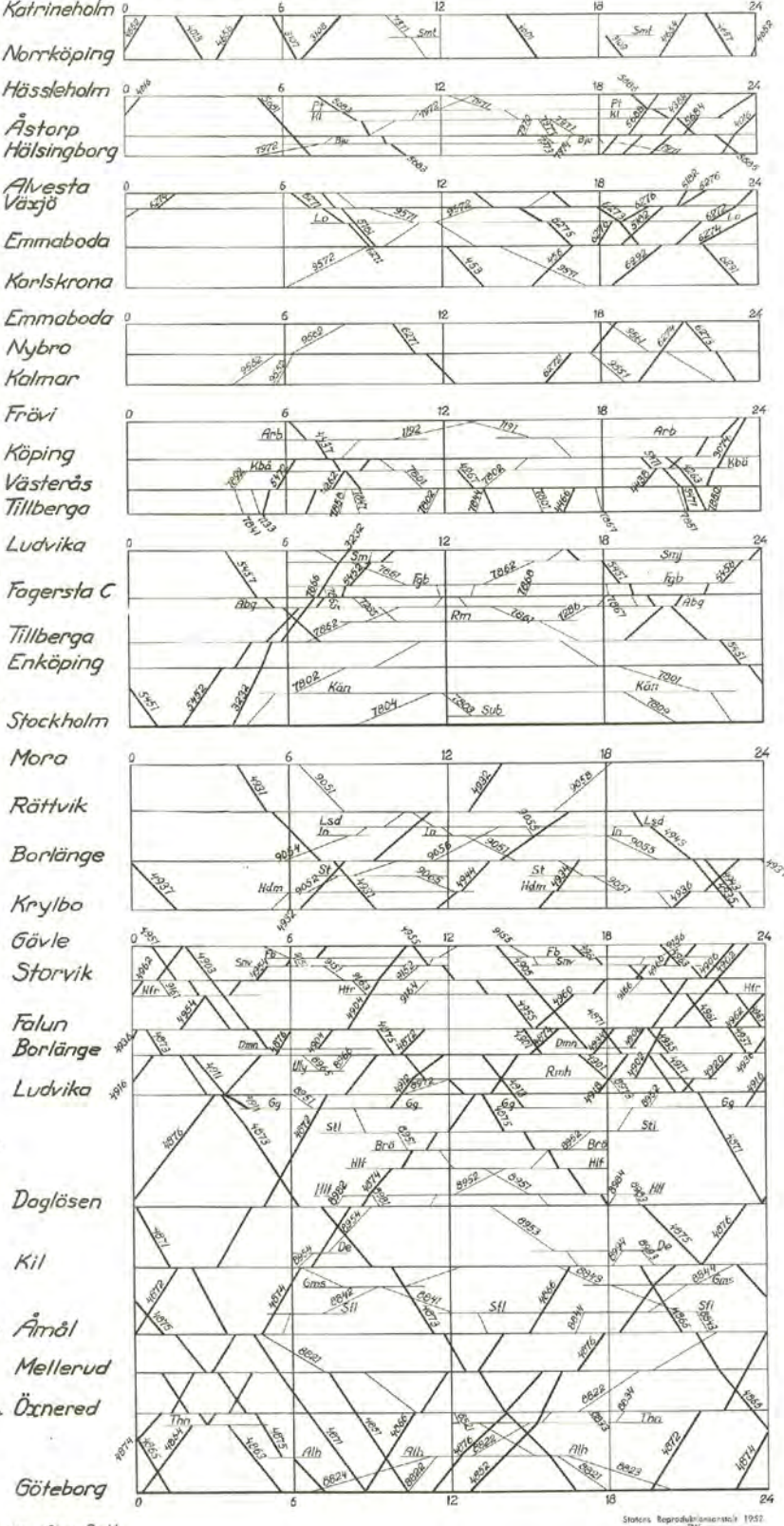
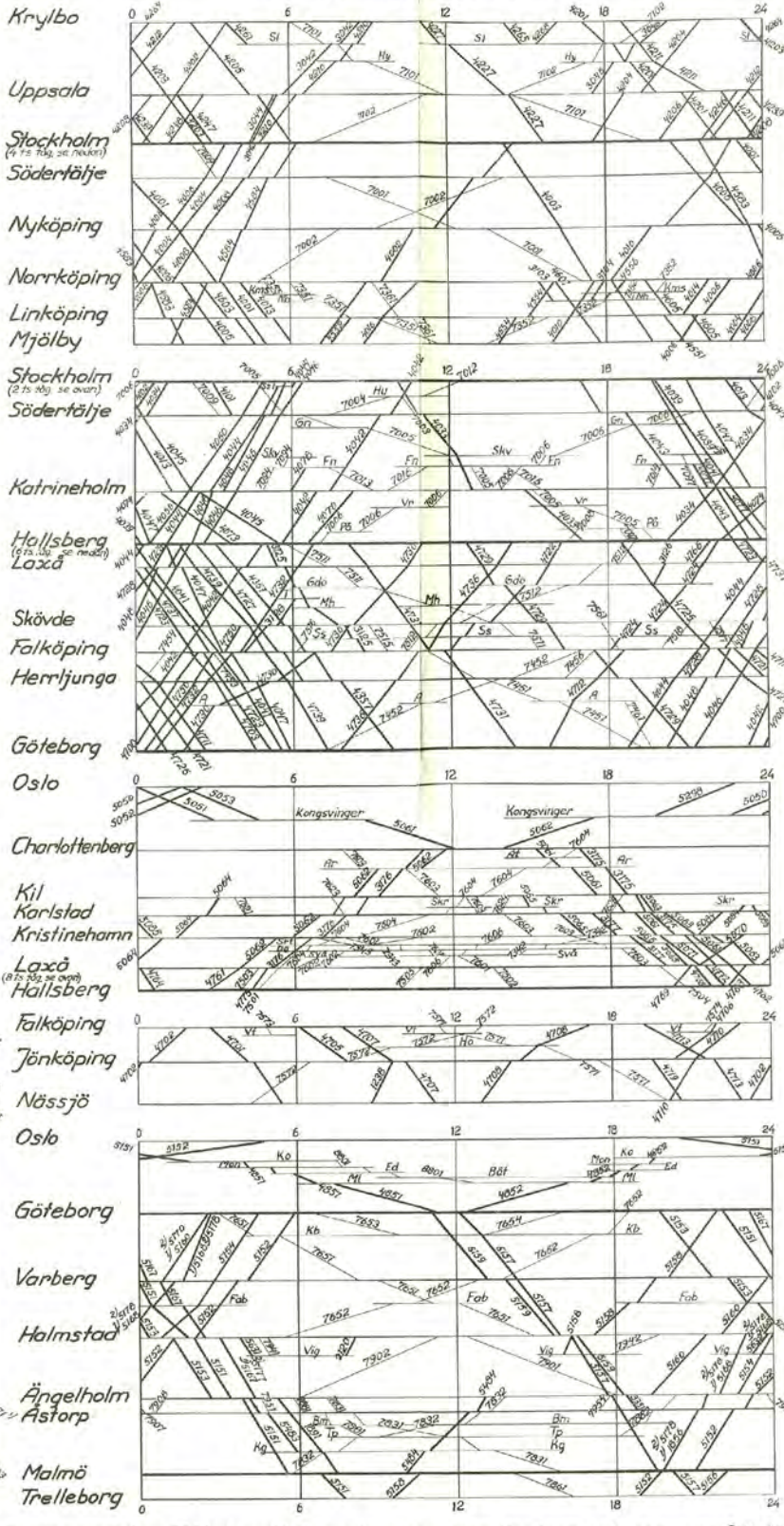
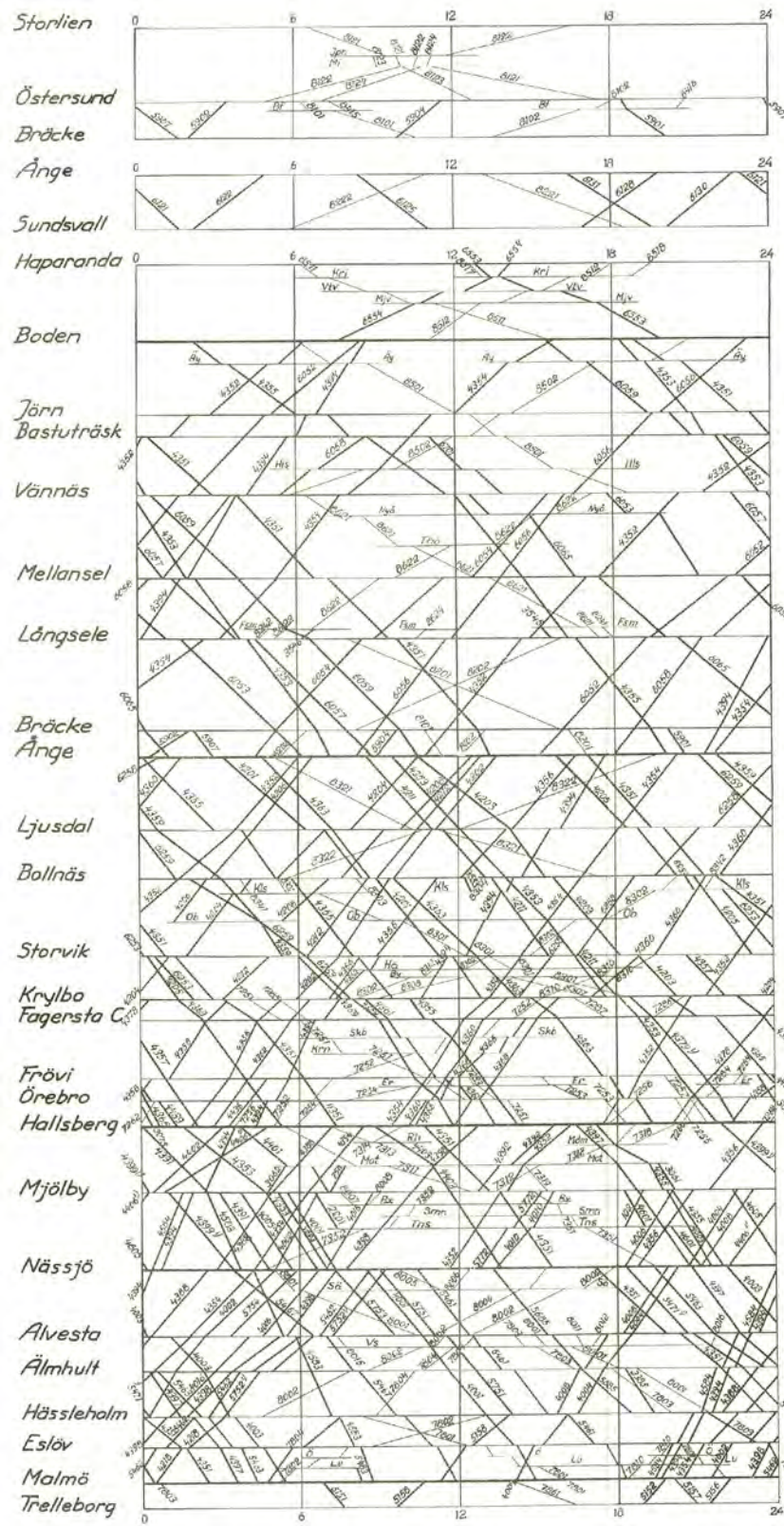
(In- och utländsk trafik)

Å r	Avgjorda biljettrestitutions- ärenden		Avgjorda fraktrestitutions- ärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1952	33 263	1 059 726	2 821	4 919 927
1951	33 836	959 439	2 372	2 369 969
1950	30 472	877 757	2 260	2 416 456
1949	29 505	880 398	1 809	1 880 543
1948	29 984	790 334	2 076	2 274 141



GODSTÅGSTIDTABELL n:r 152

De viktigare godstågsförbindelserna.



låg med nummer från 7001 och uppåt gå i regel vardagar, övriga låg gå i regel dagligen utom SöH eller dag efter SöH.
 Anm.: / From 1/6 2/15/6-31/6.
 Ur Trafikverket museers samlingar - Sveriges Järnvägsmuseum - Trafikverket

SÖDSTÄG

Handwritten notes and a table on the right side of the page. The text is very faint and difficult to read, but appears to be organized into a list or table structure. Some legible words include:

- nejhal
- brunnst
- sått
- 1871
- 1872
- 1873
- 1874
- 1875
- 1876
- 1877
- 1878
- 1879
- 1880
- 1881
- 1882
- 1883
- 1884
- 1885
- 1886
- 1887
- 1888
- 1889
- 1890

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

Angående tidigare publikationer, se drifttjänststatistiken för år 1939.

Statens järnvägars månadsstatistik.

Drifttjänststatistik för åren 1940—1952.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1940—1947. (Motsvarande uppgifter för åren 1948—1952 ingå i drifttjänststatistiken för dessa år.)

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1940—1953 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m.

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1940—1948.

Säkerhetstjänsten år 1953.

Utredningar m. m.

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

1943: 1. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstad-gan. 9.

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

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

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

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

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

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