STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

1955

Endast för tjänstebruk

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK 1955

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

1955

Endast för tjänstebruk

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

1955

Endast för tjänstebruk

Förord

Föreliggande 24:e årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik ansluter sig med avseende på uppställning i stort sett till närmast föregående upplaga. Uppgifterna om personal (tab. 5 år 1954), konstituerad personal (tab. 6 år 1951) och sjukstatistik (tab. 7 år 1954) har dock uteslutits och utgives i begränsad omfattning separat i form av kontorstryck.

Översikten »Upptagna och nedlagda impregnerade sliprar på vissa provsträckor» (tab. 9 C2 år 1954) har tills vidare utgått, emedan underlag för fullgod statistik inom detta område för närvarande saknas.

Tabellen över »Värdeminskningskonto» avser budgetåret 1 juli 1955—30 juni 1956.

En redogörelse från SJ järnvägsmuseum har intagits i föreliggande årgång.

Den närmaste ledningen av arbetet med drifttjänststatistiken har inom kontoret handhafts av förste byråsekreteraren J. Carlsson och byråassistenten E. Hollsten.

Stockholm i december 1956.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR

Olof Carlsson

Innehållsförteckning

[1] Tabellerna publiceras i kontorstryck.
[2] Tabellen ingår ej i föreliggande årgång.

Teckenförklaring

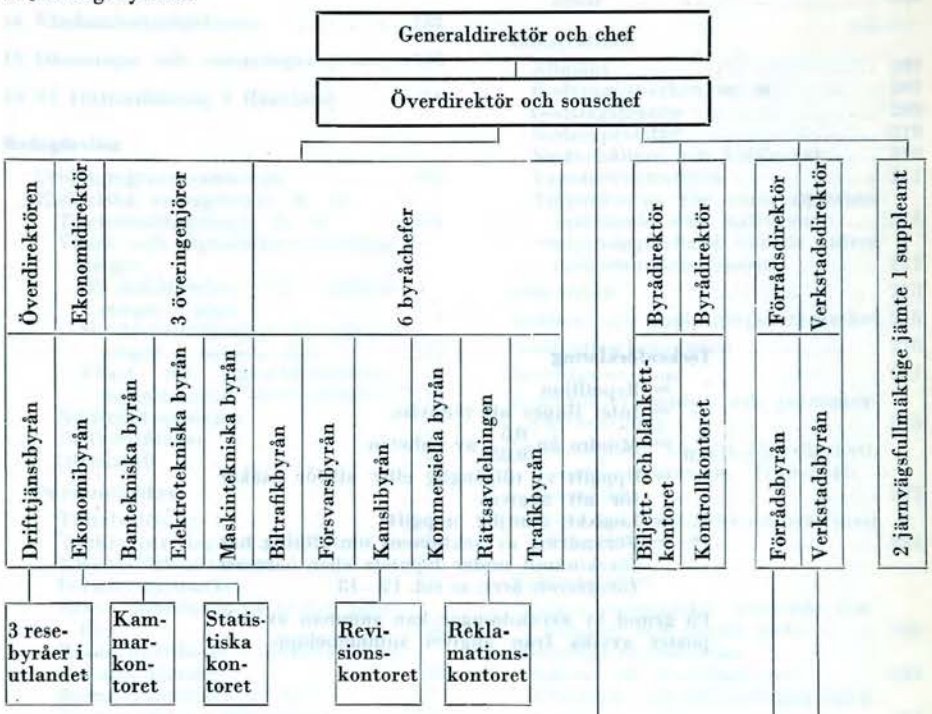
" = Repetition
— = Intet finnes att redovisa
0 / 0,0 = Mindre än 0,5 / 0,05 av enheten
•• = Uppgift ej tillgänglig eller alltför osäker för att angivas
· = Logiskt omöjlig uppgift
** = Förändring av sektionens omfattning har förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 12—13

På grund av avrundningar kan summan av delposter avvika från angivet summabelopp.

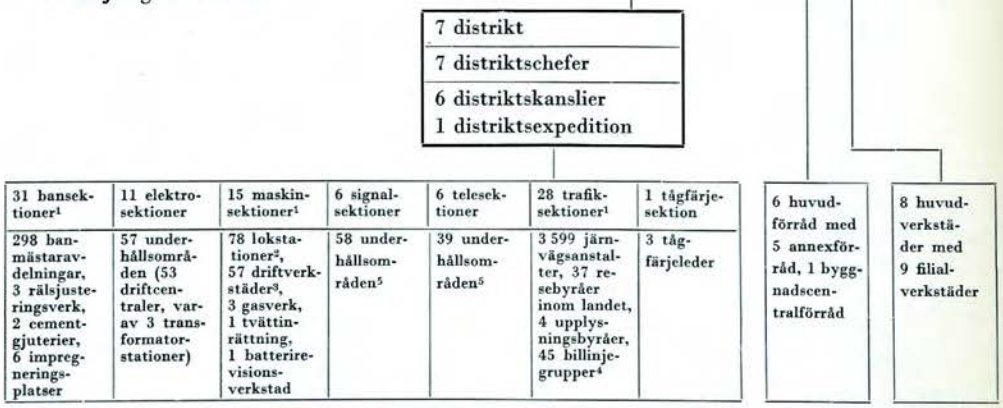
Förvaltningsindelning

Tab. 1 A. Statens järnvägars organisation vid årets slut

I. Järnvägsstyrelsen



II. Linjeorganisationen



¹ Härtill kommer 37 driftsektionen, Visby.
² Häri inräknat endast sådana lokstationer, som förestås av tjänsteman i lägst lgd Ca 17.
³ Med driftverkstad avses reparationsplats med minst 10 arbetare.
⁴ Härav 29 direkt underställda distriktschef.
⁵ Härtill kommer inom 37 driftsektionen i Visby ett underhållsområde, som är gemensamt för signal- och teleanläggningar.

Tab. 1 B. Statens järnvägars elektrifierade linjer

Sträckor	Öppnades för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1955	Sträckor	Öppnades för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1955
Klockrike—Borensberg[1]	15/3 1908	7,6	Bollnäs—Krylbo	28/11 1935	156,5
Vassijaure—Kiruna C	19/1 1915	129,9	Veinge—Hässleholm	14/12 1935	72,0
Fågelsta—Linköping C[1]	31/7 1915	39,4	Ånge—Bollnäs	2/4 1936	169,3
Fornåsa—Motala C[1]	31/7 1915	14,6	Almedal—Borås C[2]	18/6 1936	67,5
Kiruna C—Gällivare	12/3 1920	100,1	Göteborg C—Halmstad C	6/10 1936	150,9
Gällivare—Ripats	8/2 1921	20,4	Södertälje S—Eskilstuna C		
Ripats—Kilvo	1/8 1921	17,6	med sidolinjer	20/11 1936	99,6
Kilvo—Nattavara	1/10 1921	9,5	Stålboga—Skebokvarn	3/12 1936	23,4
Fågelsta—Vadstena[1]	24/12 1921	9,7	Ängelholm—Hälsingborg F	8/1 1937	26,4
Nattavara—Boden C	20/3 1922	120,8	Kil—Laxå	18/1 1937	120,1
Boden C—Luleå	21/6 1922	35,6	Charlottenberg—Kil	24/4 1937	82,7
Gällivare—Malmberget	10/2 1923	6,7	Åstorp—Mölle	21/5 1937	37,1
Gällivare—Koskullskulle	26/3 1923	8,8	Kil—Fryksta	15/6 1937	2,9
Katrineholm—Falköping C	15/3 1926	209,7	Örebro S—Svartå	6/9 1937	49,0
Södertälje S—Katrineholm	30/4 1926	97,4	Tomteboda—Albano	10/11 1937	2,6
Falköping C—Göteborg C	10/5 1926	113,7	Skövde—Karlsborg	13/11 1937	43,9
Stockholm C—Södertälje S			Gävle C—Uppsala C	7/12 1937	114,2
och C	15/5 1926	43,4	Göteborg N—Åmål[3]	20/3 1939	164,5
Hagalund—Stockholm C	15/5 1926	5,2	Östersund C—Bräcke	28/4 1939	71,0
Karlberg—Stockholm N	15/5 1926	1,4	Långsele—Bräcke—Ånge	28/4 1939	161,5
Örebro C—Hallsberg	2/7 1932	24,9	Uddevalla—Olskroken	5/5 1939	86,6
Krokek—Norrköping C	27/7 1932	19,5	Albano—Värtan	1/6 1939	3,1
Åby—Katrineholm	27/7 1932	40,7	Gränsen mot Norge—		
Järna—Krokek	9/8 1932	96,6	Mellerud[3]	15/9 1939	63,6
Mullsjö—Forserum	27/11 1932	58,8	Albano—Stockholm Ö	9/5 1940	1,3
Forserum—Nässjö	16/12 1932	16,2	Mellansel—Forsmo—		
Falköping C—Mullsjö	16/12 1932	37,7	Långsele	26/9 1940	90,9
Norrköping C—Mjölby	18/12 1932	78,8	Åmål—Kil[3]	11/11 1940	67,6
Hallsberg—Mjölby	12/1 1933	95,9	Vännäs—Mellansel	1/2 1941	120,0
Mjölby—Nässjö	2/4 1933	88,6	Bastuträsk—Vännäs	1/8 1941	111,2
Eslöv—Malmö C	4/4 1933	33,9	Jörn—Bastuträsk	1/9 1941	33,3
Lomma—Arlöv	4/4 1933	4,7	Kil—Daglösen[3]	11/11 1941	61,5
Nässjö—Alvesta	23/7 1933	86,9	Boden C—Boden S	15/12 1941	3,3
Hässleholm—Eslöv	2/9 1933	49,3	Boden S—Jörn	1/3 1942	139,4
Alvesta—Hässleholm	1/10 1933	98,1	Ockelbo—Gävle C	10/6 1942	38,4
Malmö C—Trelleborg F	4/12 1933	32,3	Ånge—Sundsvall C	1/11 1942	94,5
Lomma kyrka—Lomma	15/5 1934	1,7	Gävle C—Falun C[3]	1/10 1943	91,7
Krylbo—Örebro C	1/10 1934	132,3	Hässleholm—Hälsingborg C	1/11 1943	77,3
Ängelholm—Lomma kyrka	1/12 1934	70,7	Ramlösa—Eslöv	1/2 1944	45,3
Uppsala C—Hagalund	12/12 1934	60,6	Falun C—Ludvika[3]	10/10 1944	70,1
Krylbo—Uppsala C	16/12 1934	94,8	Östersund—Järpen	13/2 1945	79,4
Halmstad C—Ängelholm	2/7 1935	65,3	Järpen—Storlien	29/9 1945	82,8

[1] 1/7 1950 övertagen elektrifierad bandel.
[2] 1/7 1940 » » »
[3] 1/7 1948 » » »

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

Sträckor	Öppnades för elektrisk drift	Längd i km 31/12 1955
Ludvika—Daglösen[3]	18/2 1946	114,5
Tomteboda—Kungsängen	3/6 1946	25,2
Kungsängen—Västerås	15/1 1947	83,0
Västerås—Köping	7/6 1947	34,7
Kävlinge—Lund C	1/2 1948	11,3
Borlänge—Krylbo[3]	9/5 1948	64,3
Kävlinge—Landskrona—Billeberga	1/1 1949	31,0
Varberg—Borås C	1/1 1949	84,3
Borås C—Herrljunga	1/6 1949	42,6
Herrljunga—Uddevalla C	15/12 1949	90,4
Strömstad—Uddevalla C	10/6 1950	92,0
Smedberg—Lysekil	10/6 1950	34,8
Gränsen mot Norge—Charlottenberg	15/6 1951	6,6
Fagersta C—Fagersta bruk	1/11 1951	2,2
Gävle C—Söderhamn—Kilafors	23/3 1953	115,3
Alvesta—Växjö	1/6 1954	17,8
Växjö—Karlskrona	1/4 1955	113,4
Emmaboda—Kalmar	1/4 1955	56,9
Hässleholm—Kristianstad	10/6 1955	29,8
Sala—Tillberga	10/6 1955	28,2
Söderhamn—Hudiksvall	28/11 1955	61,7
Summa	1908—1955	6 396,2
Härav		
Vassijaure—Luleå med sidolinjer	1915—1923	449,4
Boden C—Ånge	1939—1942	659,6
Storlien—Bräcke	1939—1945	233,2
Ånge—Sundsvall C	1942	94,5
Ånge—Stockholm C	1926—1936	486,6
Hudiksvall—Söderhamn—Gävle och Kilafors—Söderhamn	1953—1955	177,0
Ockelbo—Gävle C	1942	38,4
Gävle C—Uppsala	1937	114,2
Gävle C—Göteborg C[3]	1939—1946	569,9
Borlänge—Krylbo[3]	1948	64,3
Krylbo—Örebro C—Mjölby	1932—1934	253,1
Fagersta C—Fagersta bruk	1951	2,2
Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Laxå med sidolinje	1937—1951	212,3
Tomteboda och Karlberg—Värtan med sidolinje	1937—1940	8,2
Tomteboda—Köping och Sala—Tillberga	1946—1955	171,1
Stockholm C—Hallsberg med sidolinjer	1926	205,1
Eskilstuna C—Södertälje S med sidolinjer	1936	99,6
Stålboga—Skebokvarn	1936	23,4
Örebro S—Svartå	1937	49,0
Järna—Trelleborg F	1932—1933	584,0
Katrineholm—Åby	1932	40,7
Hallsberg—Göteborg C med sidolinjer	1926	259,1
Gränsen mot Norge—Mellerud[3]	1939	63,6
Strömstad—Olskroken med sidolinje	1939—1950	213,4
Karlsborg—Skövde	1937	43,9
Motala C—Fornåsa[1]	1915	14,6
Borensberg—Klockrike[1]	1908	7,6
Linköping C—Vadstena[1]	1915—1921	49,1
Uddevalla C—Borås C—Varberg	1949	217,3
Falköping C—Nässjö	1932	112,7
Alvesta—Karlskrona och Emmaboda—Kalmar	1954—1955	188,1
Göteborg C—Malmö C (Arlöv) med sidolinjer	1933—1937	356,8
Borås C—Almedal[2]	1936	67,5
Veinge—Hässleholm—Kristianstad C	1935—1955	101,8
Hässleholm—Hälsingborg C	1943	77,3
Ramlösa—Eslöv	1944	45,3
Billeberga—Landskrona—Lund C	1948—1949	42,3

[1] 1/7 1950 övertagen elektrifierad bandel.
[2] 1/7 1940 » » »
[3] 1/7 1948 » » »

Tab. 1 C. Statens järnvägars dubbelspårslinjer

Sträckor	Öppnades för dubbelspårstrafik	Längd i km 31/12 1955
Arlöv—Malmö C	1896	5,2
Lund C—Arlöv	1900	11,2
Eslöv—Lund C	1901	17,5
Huddinge—Rönninge	1903	15,1
Hässleholm—Eslöv	1904	49,4
Tomteboda—Stockholm C	1904	2,9
Rotebro—Ulriksdal	1905	12,0
Märsta—Rotebro	1906	17,7
Älvsjö—Huddinge	1908	5,0
Uppsala C—Märsta	1908	29,1
Olskroken—Göteborg C	1908	1,9
Stockholm C—Älvsjö	1909	7,7
Ulriksdal—Tomteboda	1911	4,1
Jonsereds fabr.—Olskroken	1912	12,6
Ström—Järna	1913	8,6
Lerum—Jonsereds fabr.	1914	5,4
Örebro C—Örebro S	1914	1,1
Rönninge—Östertälje	1915	5,8
Floda—Lerum	1915	7,1
Åby—Norrköping C	1915	7,5
Vikingstad—Mantorp	1915	9,4
Alingsås—Floda	1916	18,0
Mantorp—Mjölby	1916	10,1
Linköping C—Vikingstad	1916	12,8
Norrköping C—Fiskeby	1917	5,8
Linghem—Linköping C	1917	10,2
Säbylund—Hallsberg	1919	11,0
Gistad—Linghem	1919	7,2
Mosås—Säbylund	1920	4,3
Eksund—Okna	1920	5,8
Nässjö—Grimstorp	1920	10,7
Östertälje—Ström	1921	4,5
Örebro S—Mosås	1921	8,4
Fiskeby—Eksund	1921	2,5
Okna—Norsholm	1921	8,3
Aneby—Nässjö	1921	23,5
Grimstorp—Bodafors	1921	6,1
Norsholm—Gistad	1922	6,7
Bodafors—Sävsjö	1923	11,7
Vretstorp—Laxå	1924	15,0
Frinnaryd—Aneby	1926	11,7
Gripenberg—Frinnaryd	1931	6,4
Tranås—Gripenberg	1932	10,4
Östansjö—Vretstorp	1935	7,1
Sävenäs—Olskroken	1936	0,4
Gubbero—Almedal	1939	2,6
Ramlösa—Hälsingborg C	1940 (1906)	3,1
Ballingslöv—Hässleholm	1942	8,4
Sköldinge—Katrineholm	1942	14,6
Flen—Sköldinge	1943	8,6
Skebokvarn—Flen	1943	7,5
Hallsberg—Östansjö	1943	7,9
Laxå—Gårdsjö	1943	22,7
Stenstorp—Falköping C	1944	14,7
Pålsboda—Hallsberg	1945	13,7
Skövde—Stenstorp	1945	15,8
Tomteboda—Spånga	1945 (1908)	8,9
Järna—Mölnbo	1946	10,3
Gårdsjö—Älgarås	1947	8,0
Tranås—Boxholm	1949	20,0
Älgarås—Slätte	1949	6,3
Mölnbo—Björnlunda	1950	16,2
Slätte—Moholm	1950	19,9
Boxholm—Strålsnäs	1950	5,4
Skövde—Ulvåker	1950	10,5
Björnlunda—Stjärnhov	1951	9,4
Mjölby—Strålsnäs	1951	11,0
Ulvåker—Moholm	1951	16,2
Falköping C—Källeryd	1952	22,7
Alvesta—Vislanda	1952	14,0
Sävsjö—Stockaryd	1953	10,8
Moheda—Alvesta	1953	12,0
Stjärnhov—Lövåsen	1953	10,4
Sparreholm—Skebokvarn	1953	7,2
Källeryd—Herrljunga	1953	11,1
Lövåsen—Sparreholm	1953	1,2
Moheda—Lidnäs	1953	7,7
Stockaryd—Rörvik	1953	8,9
Katrineholm—Baggetorp	1954	8,3
Herrljunga—Vårgårda	1954	13,7
Lidnäs—Lammhult	1954	11,6
Lammhult—Rörvik	1954	7,4
Vårgårda—Lagmansholm	1954	7,2
Baggetorp—Vingåker	1955	12,4
Torp—Lagmansholm	1955	7,2
Hästveda—Ballingslöv	1955	9,9
Örebro C—Hovsta	1955	7,7
Malmö C—Lundavägen	1955	2,1
Osby—Hästveda	1955	11,3
Vislanda—Eneryda	1955	11,2
Hovsta—Ervalla	1955	8,2
Summa	1896—1955	940,8
Härav		
Uppsala C—Stockholm C	1904—1911	65,8
Tomteboda—Spånga	1908	8,9
Stockholm C—Vingåker	1903—1955	152,8
Ervalla—Hallsberg	1914—1955	40,7
Pålsboda—Torp	1924—1955	219,7
Alingsås—Göteborg C	1908—1916	45,0
Sävenäs—Olskroken	1936	0,4
Gubbero—Almedal	1939	2,6
Åby—Eneryda	1915—1955	286,8
Osby—Malmö C—Lundavägen	1896—1955	115,0
Ramlösa—Hälsingborg C	1906	3,1

Tab. 1 D. Organisationsförändringar m. m.

Datum	Km	Bandelar[1]	Sektion nr Bs	Ms	Ts
Förändringar i sektionernas omfattning:					
1/1 54	84,8	(Uddevalla C) - (Herrljunga)			
		frånskildes	25	—	—
		tillfördes	36	—	—
1/4 54	11,3	(Uddevalla C)—(Ryr)			
		frånskildes	36	—	—
		tillfördes	9	—	—
1/4 54	19,2	Ryr—(Öxnered)—Vargön			
		frånskildes	36	—	—
		tillfördes	33	—	—
20/5 54	29,4	Forshem—(Lidköping)[2]	36	5	5
1/6 54	16,5	(S:t Olof)—(Tomelilla)[3]	28	28	28
1/7 54	8,9	Huddinge—(Älvsjö)			
		frånskildes	4	—	—
		tillfördes	24	—	—
1/7 54	6,9	Sjömarken—(Borås)			
		frånskildes	9	5	9
		tillfördes	25	25	25
1/7 54	783,3	(Eslöv) — Ystad — Södervärn—Malmö V; (Lund C) —Svedala—Trelleborg C; (Lundavägen) — Simrishamn; Dalby—Bjärsjölagård; 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			
		frånskildes	—	28	—
		tillfördes	—	10	—
1/9 54	60,8	Kristianstad C—Karlshamn C[2]	29	27	29
1/10 54	—	Alvesta			
		frånskildes	—	10	—
		tillfördes	—	27	—
1/1 55	3,5	Lillhagen—(Göteborg-Tingstad)			
		frånskildes	9	—	—
		tillfördes	5	—	—
1/1 55	23,3	(Everöd)—Brösarp			
		frånskildes	30	—	—
		tillfördes	28	—	—
1/1 55	25,6	Barsebäckshamn—(Kävlinge)—(Örtofta)			
		frånskildes	28	—	—
		tillfördes	10	—	—
1/5 55	9,1	(Källby)—Kinne-Kleva[3] (Spårvidd 0,891 m)	36	5	5
10/6 55	3,4	Malmö V—(Södervärn)[3]	10	10	10
1/7 55	342,9	(Brunflo)—Sveg—(Orsa); Sveg—Hede			
		frånskildes	16	—	—
		tillfördes	13	—	—
1/7 55	132,9	(Ånge)—Ljusdal—Delsbo			
		frånskildes	15	—	—
		tillfördes	14	—	—
1/7 55	154,6	(Bollnäs)—Orsa—(Mora); Göringen—Dalfors			
		frånskildes	16	—	—
		tillfördes	15	—	—
1/7 55	86,5	(Mora)—(Falun N)			
		frånskildes	34	—	—
		tillfördes	15	—	—
1/7 55	59,2	Falun N—(Storvik); Falun C—(Hinsnoret); Falun C —(Aspeboda)			
		frånskildes	35	—	—
		tillfördes	15	—	—
1/7 55	1,8	Gullhögen—(Skövde) (Spårvidd 0,891 m)			
		frånskildes	36	—	—
		tillfördes	8	—	—
1/7 55	70,7	(Mora)—Vansbro			
		frånskildes	6	6	6
		tillfördes	34	35	34
1/7 55	172,1	Särna—Vansbro			
		frånskildes	—	6	—
		tillfördes	—	35	—
1/7 55	638,1	(Herrhult) — (Kil) — (Öxnered) — (Lärje rbg); (Arvika) — Billingsfors—Mellerud; Beted—Skillingsfors; Årjäng—Åmål; Kornsjö—Mellerud; Daglösen—Filipstad V; Alvhem—Lilla Edet			
		frånskildes	—	33	—
		tillfördes	—	6	—

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

[2] Ombyggd till normalspår.

[3] Driften nedlagd.

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

Datum		Km	Bandelar[1]	Sektion nr Bs	Ms	Ts
1/7	55	303,5	Strömstad—(Göteborg-Tingstad); Smedberg—Lysekil; (Herrljunga)—Öxnered—Uddevalla C—Uddevalla H			
			fränskildes	—	33	—
			tillfördes	—	5	—
1/7	55	89,0	Bengtsfors V—(Billingsfors)—Uddevalla H (Spårvidd 0,891 m)			
			fränskildes	—	33	—
			tillfördes	—	5	—
1/7	55	148,5	Nässjö—Oskarshamn			
			fränskildes	—	10	—
			tillfördes	—	27	—
1/7	55	34,6	Eksjö—Österbymo (Spårvidd 0,891 m)			
			fränskildes	—	10	—
			tillfördes	—	27	—
Nyelektrifierade linjer:						
1/6	54	17,8	(Alvesta)—Växjö	26	27	26
1/4	55	113,4	Växjö—Karlskrona C	26	27	26
1/4	55	56,9	Emmaboda—Kalmar C	26	27	26
10/6	55	28,2	(Sala)—(Tillberga)	31	31	1
Utökning av dubbelspårslinjer:						
29/4	54	2,1	(Stockholm S)—(Riddarholmen)[2]	24	1	24
10/6	54	8,3	(Katrineholm)—Baggetorp	4	1	4
10/6	54	13,7	(Herrljunga)—Vårgårda	5	5	8
1/10	54	11,6	(Lidnäs)—Lammhult	11	10	11
11/10	54	7,4	(Lammhult)—(Rörvik)	11	10	11
8/11	54	7,2	(Vårgårda)—Lagmansholm	5	5	8
10/6	55	7,7	(Örebro C)—Hovsta	3	31	3
Tågfärjeleder:						
1/1	54	91,7	Trelleborg—Odra Port			
			nedlagd	—	10	10

Datum		Km	Bandelar[1]	Sektion nr Bs	Ms	Ts
1/7	55	463,9	(Eslöv)—Ystad—(Lundavägen); Barsebäckshamn—(Kävlinge) — (Örtofta)—Sjöbo; (Lundavägen)—Simrishamn; Dalby—Bjärsjölagård; (Lund) — (Trelleborg C); Rydsgård — (Trelleborg C); Börringe—Smygehamn; (Södervärn) — (Trelleborg Ö); Vellinge—Falsterbo			
			fränskildes	—	—	28
			tillfördes	—	—	10
1/7	55	55,1	(Brösarp)—(Gärsnäs)—(Köpingebro)			
			fränskildes	—	—	28
			tillfördes	—	—	30
10/6	55	29,8	(Hässleholm)—Kristianstad C	30	10	30
28/11	55	61,7	Söderhamn—Hudiksvall	35	15	35
10/6	55	12,4	(Baggetorp)—Vingåker	4	1	4
10/6	55	7,2	(Lagmansholm)—Torp	5	5	8
10/6	55	9,9	Hästveda—(Ballingslöv)	11	10	11
10/6	55	2,1	(Malmö C)—Lundavägen	10	10	10
15/8	55	11,3	Osby—(Hästveda)	11	10	11
17/10	55	11,2	(Vislanda)—Eneryda	11	10	11
1/12	55	8,2	(Hovsta)—Ervalla	3	31	3
1/6	54	253,4	Trelleborg—Travemünde[3]	—	10	10
1/6	55	230,8	Trelleborg—Travemünde[3]	—	10	10

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

[2] Uppspåret öppnades för trafik den 22 april 1954. Stockholms stad har övertagit större delen av den gamla spårförbindelsen, som var 2,3 km.

[3] Trafikerades under tiden 1/6—13/9 1954 och 1/6—11/9 1955.

Tab. 1 E. Bansektionernas omfattning vid årets slut

Bansektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav dubbelspår
			Km	
1	2	3	4	5
	I Distriktet	**Stockholm**		
3	**Krylbo—(Fagersta C)—(Mjölby); Örebro S—(Svartå)**..	Örebro	307,7	46,3
4	**(Huddinge)—Järna—Katrineholm—(Hallsberg)** med **Södertälje S—Södertälje C; Södertälje S—(Eskilstuna C)**—Nybybruk med **Läggesta—Mariefred** och **Åkers styckebruk—Strängnäs; Stålboga—Skebokvarn**.....	Stockholm	315,4	149,6
24	**(Krylbo)—Uppsala C—Stockholm C—Huddinge** med Uppsala C—(Storvreta), Uppsala N—(Ekebybruk), **Tomteboda—Värtan, Albano—(Stockholm Ö), Karlberg—Stockholm N** och **Älvsjö—Liljeholmen; Tomteboda—Spånga**	Stockholm	218,8	91,8
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)		45,7	—
37	Lärbo—Burgsvik (spårvidd 0,891 m).....	Visby	116,1	—
	Summa		1 398,9	287,8
	II Distriktet	**Göteborg**		
5	**Lillhagen—Göteborg C—Almedal; Lärje rbg—Göteborg N; (Falköping C)—Göteborg C**.....	Göteborg	138,3	107,2
	Lärje—Göteborg Västgöta (spårvidd 0,891 m).....		10,2	—
6	**Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Kristinehamn—Svartå—(Laxå)** med **Kil—Fryksta; Herrhult—Kil**; Daglösen—Filipstad V; Torsby—Kil; (Vansbro)—Kristinehamn med Nyhyttan—Finnshyttan.....	Kristinehamn	530,6	—
8	**(Hallsberg)—Laxå—Falköping C—(Nässjö); Skövde—Karlsborg**; Jönköping C—Jordbron; Vartofta—(Tidaholm)	Falköping	322,1	140,4
	Skövde—Gullhögen (spårvidd 0,891 m).....		1,8	—
9	**Strömstad—Uddevalla C—(Lillhagen); Smedberg—Lysekil; Uddevalla C—(Ryr)**; Uddevalla C—Uddevalla hamn; **(Almedal)—Söndrum; (Almedal)—(Sjömarken)**	Göteborg	424,4	—
	Bengtsfors V—(Bäckefors)—Uddevalla hamn (spårvidd 0,891 m)		89,0	—
33	**(Kil)—(Lärje rbg); Ryr—Vargön**; Alvhem—Lilla Edet; **(Kornsjö)—Mellerud**; (Arvika)—Billingsfors—Mellerud; Beted—Skillingsfors; Årjäng—Åmål.....	Göteborg	568,3	—
36	**(Vargön)—(Herrljunga)**; Forshem—Håkantorp.....	Lidköping	112,5	—
	(Gårdsjö)—Skara—Vara—(Lärje); (Gullspång)—Torved; Mariestad—(Moholm); Lidköping—(Stenstorp)—Hjo; Axvall—(Gullhögen); Svensbro—Tidaholm; (Trollhättan)—Nossebro (spårvidd 0,891 m).....		407,5	—
	Summa		2 604,7	247,6
	III Distriktet	**Malmö**		
10	**Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F**; Trelleborg C—Trelleborg Ö; Södervärn; Östervärn; **(Raus)—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Landskrona—Kävlinge—Lund C; Teckomatorp—Arlöv**; Barsebäckshamn—Örtofta	Malmö	275,1	87,1

[1] Inkl. Stockholms stad tillhöriga spår (22,0 km), se not 1 sid. 18.
[2] » Göteborgs » » » (89,3 »), » » 1 » 18.

Spårlängd				Antal			
Huvudspår	Sidospår		Totalt	Bmavdelningar	Bevakningssträckor	Spårväxlar utryckta i enkla dylika	Meter brolängd
	Permanenta	Icke permanenta					
Km							
6	7	8	9	10	11	12	13
354,0	218,7	4,7	577,4	7	30	1 261	1 386
464,4	107,7	7,1	579,2	6	30	834	1 216
303,3	[1]327,5	4,4	[1]635,2	7	24	2 126	2 682
395,2	145,4	3,4	544,0	9	39	836	1 022
45,7	26,9	—	72,6		5	120	41
116,1	114,0	0,9	231,0	2	6	250	181
1 678,7	[1]940,1	20,5	[1]2 639,3	31	134	5 427	6 527
245,6	[2]311,0	5,0	[2]561,6	7	15	1 801	3 142
10,2	14,4	—	24,5			97	472
530,6	186,0	12,0	728,6	11	47	1 070	2 787
462,4	125,6	4,4	592,4	7	48	863	1 258
1,8	1,7	—	3,5			13	42
424,4	136,0	5,0	565,4	12	55	756	1 670
89,0	13,7	—	102,6	1	6	110	204
567,3	149,1	1,9	718,3	10	55	865	2 112
112,5	25,9	1,0	139,3	2	10	149	750
407,5	68,8	4,6	480,9	8	39	516	258
2 851,3	[2]1 032,0	33,9	[2]3 917,2	58	275	6 240	12 695
362,2	244,0	4,0	610,2	7	27	1 728	1 895

Tab. 1 E (forts.). Bansektionernas omfattning vid årets slut

Bansektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav dubbelspår
			Km	
1	2	3	4	5
11	**(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm);** Nässjö—Oskarshamn	Nässjö	426,5	227,9
	Eksjö—Österbymo (spårvidd 0,891 m)		34,6	—
12	**(Halmstad rbg)—(Teckomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Hälsingborg C—(Hässleholm)** med **Ramlösa—Raus;** Klippan—(Eslöv); Billesholm—(Landskrona); (Värnamo)—Kärreberga	Hälsingborg	535,6	3,1
28	(Eslöv)—Ystad—(Lundavägen); (Lund C)—Svedala—(Trelleborg C); (Lundavägen)—Simrishamn; (Lundavägen)—(Östervärn); Dalby—Bjärsjölagård; (Örtofta)—Sjöbo; (Södervärn)—(Trelleborg Ö); (Trelleborg C)—Rydsgård; Vellinge—Falsterbo; Börringe—Smygehamn; (Everöd)—Gärsnäs—Köpingebro	Ystad	498,0	—
30	**(Hässleholm)—Kristianstad C—**Åhus; (Älmhult)—Kristianstad C; Kristianstad C—(Eslöv); Långebro—Everöd; (Hästveda)—Karpalund; (Älmhult)—(Sölvesborg)	Kristianstad	304,2	—
	Summa		2 074,0	318,2
	IV Distriktet	**Gävle**		
13	Gränsen mot Norge—**Storlien—Östersund C—Brunflo—(Bräcke);** (Hoting)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; Brunflo—(Orsa); Sveg—Hede	Östersund	759,5	—
14	**Långsele—Bräcke—Ånge—Ljusdal; Ånge—Sundsvall C;** Långsele—Härnösand—Via; Ljusdal—Delsbo	Sundsvall	654,9	—
	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0,891 m)		19,5	—
15	**(Ljusdal)-(Krylbo); Kilafors-Marmaverken; Ockelbo—(Strömsbro);** Bollnäs—Orsa—(Mora) med Dalfors—Göringen; (Mora)—Storvik; (Aspeboda)—Falun C; **(Hinsnoret)—Falun C**	Storvik	570,7	—
34	Älvdalen—Mora—Vansbro; **Hinsnoret—Ludvika—(Ställdalen)—(Herrhult);** (Rättvik)—**Borlänge—(Krylbo);** Särna—(Vansbro)—Björbo—Aspeboda; Björbo—Ludvika	Borlänge	736,0	—
35	(Via)—**Hudiksvall—Söderhamn C—Gävle C—Storvreta** med Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Dannemora; (Delsbo)—Hudiksvall; **(Marmaverken)—Söderhamn C; Strömsbro—Gävle C; (Storvik)—Gävle C/N** med Gävle C—Gävle Ö; Hagaström—(Sala)	Gävle	471,3	—
	Summa		3 211,9	—
	V Distriktet	**Luleå**		
18	**(Gällivare)—(Boden C)—Luleå**	Luleå	200,6	—
19	**Gränsen mot Norge—Riksgränsen—Gällivare** med **Gällivare—Malmberget** och **Gällivare—Koskullskulle**	Kiruna	246,0	—
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—**Boden C—(Bastuträsk);** Karungi—Övertorneå; Älvsbyn—Piteå; (Gällivare)—(Storuman); Jörn—Arvidsjaur	Boden	957,6	—

Spårlängd				Antal			
Huvudspår	Sidospår		Totalt	Bm-avdelningar	Bevakningssträckor	Spårväxlar utryckta i enkla dylika	Meter brolängd
	Permanenta	Icke permanenta					
Km							
6	7	8	9	10	11	12	13
654,5	177,7	5,1	837,2	11	41	1 197	762
34,6	4,8	—	39,4			39	19
538,8	208,4	4,4	751,6	11	54	1 319	1 719
498,0	152,4	4,3	654,7	8	39	942	817
304,2	84,2	6,1	394,4	5	28	577	530
2 392,2	871,6	23,8	3 287,6	42	189	5 802	5 742
759,5	123,7	6,0	889,2	15	74	607	2 651
654,9	193,8	18,8	867,6	13	81	985	2 232
19,5	4,0	—	23,5		2	29	53
570,7	189,9	8,5	769,1	11	63	1 002	2 127
736,0	173,8	3,4	913,2	14	90	972	2 532
471,3	204,9	8,5	684,7	9	44	1 070	2 678
3 211,9	890,2	45,2	4 147,3	62	354	4 665	12 273
200,6	87,6	5,4	293,6	5	23	453	340
246,0	80,0	3,2	329,2	6	29	401	692
954,9	142,5	17,1	1 114,5	16	81	774	3 512

Tab. 1 E (forts.). Bansektionernas omfattning vid årets slut

Bansektioner		Huvudort	Trafikerad banlängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav dubbelspår
			Km	
1	2	3	4	5
21	**Bastuträsk—Hällnäs—Forsmo—(Långsele);** Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Storuman—Hällnäs; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik C; Storuman—Hoting—Forsmo	Umeå	897,4	—
	Summa		2 301,5	—
	VI Distriktet	**Borås**		
25	Borås C—(Värnamo)—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Ulricehamn)—(Jönköping C); **(Herrljunga)—Borås C—(Varberg); Borås C—Sjömarken**	Borås	393,9	—
	Limmared—(Ullared)—(Falkenberg) (spårv. 0,891 m)		102,1	—
26	(Nässjö)—Nybro; **Kalmar C—Emmaboda; (Alvesta)—(Växjö)—Karlskrona C** och N	Kalmar	323,5	—
	Kalmar V—Kalmar C (spårvidd 0,891 m)		1,9	—
27	(Räppe)—(Duvetorp) (spårvidd 1,435 m)	Växjö	1,4	—
	(Bramstorp)—Växjö (spårvidd 1,067 m)		0,2	—
	(Hultsfred)—(Åseda)—Växjö; (Oskarshamn)—(Sävsjöström)—Brittatorp; (Berga)—(Kalmar V)—(Torsås); Ljungbyholm—Påryd; Mönsterås—Fagerhult; (Sävsjö)—(Vetlanda)—(Målilla); Böda—Ottenby (spårvidd 0,891 m)		665,0	—
29	Karlshamn C—(Kristianstad C) (spårvidd 1,435 m)	Karlshamn	59,6	—
	Bergkvara—Torsås—(Gullberna); (Karlskrona N)—(Gullberna)—Karlshamn C; Ronneby C—Ronneby H; Bredåkra—(Växjö); Kvarnamåla—Norraryd; (Halmstad Ö)—(Ljungby)—(Vislanda)—Karlshamn C; Sölvesborg—Hörviken (spårvidd 1,067 m)		430,7	—
32	Halmstad C—Värnamo—(Nässjö); Vaggeryd—(Jordbron); Reftele—(Hestra); Landeryd—(Limmared)—(Falköping S); Kinnared—(Varberg); Torup—Hyltebruk; **(Söndrum)—Halmstad rbg**	Halmstad	480,6	—
	Halmstad Ö (spårvidd 1,067 m)		2,5	—
	Summa		2 461,3	—
	VIII Distriktet	**Norrköping**		
2	**(Järna)—Mjölby;** Mjölby—(Hästholmen); **Åby—(Katrineholm);** Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—(Åtvidaberg)	Norrköping	406,7	87,2
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 med Bränninge—(Skänninge); **Klockrike—Borensberg; Fornåsa—(Motala C)** (spårvidd 0,891 m)	Norrköping	588,9	—
	Summa		995,6	87,2
	Summa för hela SJ		15 047,8	940,8

[1] Härav 84,9 km inom verkstadsområden belägna spår, vilkas underhåll icke bekostas av banavdelningen. Vidare ingår vissa SJ ej tillhöriga men av banavdelningen underhållna spår, nämligen 22,0 km av Stockholms stad och 89,3 km av Göteborgs stad tillhöriga industri- och hamnspår. I längden av permanenta sidospår ingår 549,1 km industri- och hamnspår tillhörande SJ men däremot icke en del andra spår av samma slag i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 1 529,5 km, vilka trafikerades och till större delen underhöllos av SJ.

[2] Härav 10 176,7 km elektrifierade spår.

Spårlängd				Antal			
Huvudspår	Sidospår		Totalt	Bm-avdelningar	Bevakningssträckor	Spårväxlar uttryckta i enkla dylika	Meter brolängd
	Permanenta	Icke permanenta					
Km							
6	7	8	9	10	11	12	13
897,4	152,7	13,8	1 063,9	16	68	760	4 608
2 298,8	462,9	39,5	2 801,2	43	201	2 388	9 150
393,9	91,4	5,3	490,7	10	34	561	1 036
102,1	9,4	0,2	111,8	1	8	93	225
323,5	100,0	3,1	426,5	7	35	633	746
1,9	10,7	—	12,6			50	
1,4	10,3	—	11,6			79	40
0,2	2,3	—	2,5			17	40
				10	53		
665,0	97,8	6,2	769,0			876	1 048
59,6	16,7	—	76,3	2	7		
						730	1 164
430,7	78,0	5,0	513,7	7	36		
480,6	114,3	2,8	597,6	9	56	770	1 056
2,5	6,8	—	9,2			28	
2 461,3	537,6	22,6	3 021,6	46	229	3 837	5 355
493,9	145,6	5,9	645,4	9	45	939	1 198
588,9	128,9	3,6	721,4	7	66	951	1 342
1 082,8	274,5	9,5	1 366,8	16	111	1 890	2 540
15 976,9	[1]5 009,0	195,1	[2]21 181,0	298	1 493	30 249	54 282

Tab. 1 F. Maskinsektionernas omfattning vid årets slut

Maskinsektioner		Huvudort	Trafikerad väglängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierad
			Km	
	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	467
	Köping—Riddarhyttan (spårvidd 1,093 m)		46	—
37	Lärbro—Burgsvik (spårvidd 0,891 m)	Visby	116	—
	Summa		1 385	974
	II Distriktet	**Göteborg**		
5	**Strömstad—Göteborg C; Smedberg—Lysekil; Lärje rbg—Göteborg N; Göteborg C—Almedal—(Varberg)—(Falkenberg)—Söndrum; Almedal—(Sjömarken); (Hallsberg)—(Laxå)—Göteborg C; Skövde—Karlsborg; Falköping C—(Nässjö); Herrljunga—Öxnered—Uddevalla C**—Uddevalla H; Vartofta—Tidaholm; Forshem—Håkantorp	Göteborg	[4]1 012	928
	Gårdsjö—Skara—Vara—Lärje—Göteborg Västgöta; (Gullspång)—Torved; Mariestad—Moholm; (Trollhättan)—Nossebro; Lidköping—Skövde; Axvall—Stenstorp—Hjo med Svensbro—Tidaholm; Bengtsfors V—(Billingsfors)—(Bäckefors)—Uddevalla H (spårvidd 0,891 m)		507	—
6	**Gränsen mot Norge—Charlottenberg—Laxå** med **Kil—Fryksta;** Torsby—Kil; (Vansbro)—Herrhult—Kristinehamn med Nyhyttan—Finnshyttan; **Herrhult—(Öxnered)—(Lärje rbg);** Daglösen—Filipstad V; Alvhem—Lilla Edet; **(Kornsjö)—Mellerud;** Arvika—Billingsfors—Mellerud med Beted—Skillingsfors; Åmål—Årjäng	Kristinehamn	1 085	577
	Summa		2 603	1 505

[1] Härtill Spånga—Lövsta och Sundbyberg—Ulvsundasjöns järnvägar, 7 km (tillhörande Stockholms stad).
[2] Härtill Nyboda—Stockholms slakthus med Årsta växel—Östberga växel, 5 km.
[3] Härtill Örebro S—Skebäck, 5 km.
[4] Härtill Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5 km (tillhörande Göteborgs stad).

Tab. 1 F (forts.). Maskinsektionernas omfattning vid årets slut

Maskinsektioner		Huvudort	Trafikerad väglängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierad
			Km	
	III Distriktet	**Malmö**		
10	**(Mjölby)—(Nässjö)—(Alvesta)—Malmö C—Trelleborg F; (Halmstad rbg)—Arlöv; Veinge—Hässleholm; Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Hässleholm—Hälsingborg C;** Klippan—Eslöv; Billesholm—Landskrona; **Ramlösa—Eslöv; Billeberga—Landskrona—Lund C;** (Värnamo)—Kärreberga; Eslöv—Ystad—Lundavägen; Lund C—Svedala—Trelleborg C; Lundavägen—Simrishamn; Dalby—Bjärsjölagård; 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; färjelederna Trelleborgs färjestation—(Sassnitz Hafen) (hela sträckan 107 km), Malmö färjestation—(Köpenhamn) och Hälsingborgs färjestation—(Helsingör) (halva sträckorna 15 resp. 2 km)	Malmö	1 945	860
	Summa		1 945	860
	IV Distriktet	**Gävle**		
13	(Hoting)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; gränsen mot Norge—**Storlien—Östersund C;** Brunflo—Mora; Sveg—Hede; Mora—Mora-Noret	Östersund	727	162
14	**(Östersund C)—(Brunflo)—Ånge—Sundsvall C; Långsele—Bräcke;** Långsele—Härnösand—(Hudiksvall).	Ånge	598	327
	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0,891 m)		19	—
15	**(Ånge)—(Krylbo);** Ljusdal—**Hudiksvall—Söderhamn C; Kilafors—Söderhamn C—(Gävle C);** Bollnäs—(Orsa) med Göringen—Dalfors.....	Bollnäs	687	503
35	**Gävle C/N—(Storvik)—Falun C—Ludvika—(Ställdalen)—(Herrhult)** med Gävle C—Gävle Ö; Älvdalen—(Mora)—Vansbro; (Mora-Noret)—Falun C; Falun C—Björbo; Särna—Ludvika; Rättvik—**Borlänge—(Krylbo); (Ockelbo)—Gävle C; Gävle C—(Uppsala C)** med Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Dannemora; Hagaström—(Sala)	Gävle	1 194	481
	Summa		3 225	1 473

Tab. 1 F (forts.). Maskinsektionernas omfattning vid årets slut

Maskinsektioner		Huvudort	Trafikerad väglängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierad
			Km	
	V Distriktet	**Luleå**		
19	**Gränsen mot Norge—Riksgränsen—(Boden C)—Luleå** med **Gällivare—Malmberget** och **Gällivare—Koskullskulle**	Kiruna	449	449
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—**Boden C—(Bastuträsk);** (Gällivare)—(Storuman); Karungi—Övertorneå; Älvsbyn—Piteå; Arvidsjaur—Jörn	Boden	955	176
21	**Bastuträsk—(Långsele);** Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Storuman—Hällnäs; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik C; Storuman—Hoting—Forsmo	Vännäs	[1]896	322
	Summa		2 300	948
	VI Distriktet	**Borås**		
25	Borås C—Värnamo—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Jönköping C); **(Herrljunga)—Borås C—Varberg; Borås C—Sjömarken;** (Nässjö)—Värnamo—Halmstad C[2]; Vaggeryd—Jönköpings hamn; Hestra—Reftele; (Falköping S)—Limmared—Landeryd; Kinnared—Varberg; Torup—Hyltebruk; **(Söndrum)—Halmstad rbg**	Borås	888	142
	Limmared—Ullared—Falkenberg (spårvidd 0,891 m.)		102	—
27	Nässjö—Nybro; **Emmaboda—Kalmar S—Kalmar C; Alvesta—Karlskrona C** och N; (Älmhult)—Sölvesborg; Karlshamn C—(Kristianstad C); Nässjö—Oskarshamn	Växjö	607	188
	Hultsfred—Åseda—Växjö; Oskarshamn—Brittatorp; Berga—Kalmar V—Torsås; Mönsterås—Fagerhult; (Sävsjö)—Målilla; Kalmar V—Kalmar C; Ljungbyholm—Påryd; Böda—Ottenby; Eksjö—Österbymo (spårvidd 0,891 m)		707	—
	Bergkvara—Torsås—Gullberna; Karlskrona N—Gullberna—Karlshamn C; Växjö—Bredåkra; Kvarnamåla—Norraryd; (Halmstad Ö)—(Ljungby)—(Vislanda)—Karlshamn C; Sölvesborg—Hörviken (spårvidd 1,067 m)		433	—
	Summa		2 737	330
	VIII Distriktet	**Norrköping**		
2	**Järna—Mjölby**—Hästholmen; **Åby—(Katrineholm);** Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—Åtvidaberg	Norrköping	409	236
	(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); **Klockrike—Borensberg; Fornåsa—(Motala C)** (spårvidd 0,891 m)		588	72
	Summa		996	307
	Summa för hela SJ		[3]15 173	[4]6 397

[1] Härtill Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25 km.
[2] Inklusive Halmstad Ö lokstation.
[3] Efter avdrag av 20 km för dubbelräknade sträckor vid grenstationer.
[4] Härav 4 km dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

Tab. 1 G. Trafiksektionernas omfattning vid årets slut

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad väglängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierad
			Km	
	I Distriktet	**Stockholm**		
1	**(Krylbo)**—**(Ulriksdal)**; Uppsala N—Enköping; (Ludvika)—**Tillberga**—**(Spånga)**; **Sala**—**Tillberga**—**Köping**; Heby—Enköping; Ramnäs—Kolbäck; Kärrgruvan—(Snyten)—Ängelsberg	Stockholm	552	318
	Köping—Riddarhyttan (spårvidd 1,093 m)		46	—
3	**Krylbo**—**(Fagersta C)**—**(Mjölby)**; **Örebro S**—**(Svartå)**	Örebro	[1]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 **Tomteboda**—**Värtan**, **Albano**—**(Stockholm Ö)**, **Karlberg**—**Stockholm N** och **Älvsjö**—**Liljeholmen**; **Tomteboda**—**Spånga**[2]	Stockholm	[3]45	[3]38
37	Lärbro—Burgsvik (spårvidd 0,891 m)	Visby	116	—
	Summa		1 385	974
	II Distriktet	**Göteborg**		
5	**Göteborg-Tingstad**—**Göteborg C**—**Almedal**; **Lärje rbg**—**Göteborg N**; **Frändtorp blp**—**Göteborg C**; Forshem—(Håkantorp)	Göteborg	[4]75	18
	(Gårdsjö)—Skara—(Vara)—Göteborg Västgöta; (Gullspång)—Torved; Mariestad—(Moholm); (Trollhättan)—Nossebro; Lidköping—(Skövde); Axvall—(Stenstorp)—Hjo med Svensbro—Tidaholm (samtliga bandelar smalspåriga, 0,891 m)		418	—
6	**Gränsen mot Norge**—**Charlottenberg**—**(Laxå)** med **Kil**—**Fryksta**; Torsby—Kil; (Vansbro)—Kristinehamn med Nyhyttan—Finnshyttan	Kristinehamn	452	212
8	**(Hallsberg)**—**Falköping C**—**(Frändtorp blp)**; **Skövde**—**Karlsborg**; **Falköping C**—**(Nässjö)**; Vartofta—(Tidaholm); Jönköping C—Jordbron	Falköping	434	409
9	**Strömstad**—**(Göteborg-Tingstad)**; **Smedberg**—**Lysekil**; **(Almedal)**—**Söndrum**; **(Almedal)**—**(Sjömarken)**	Göteborg	411	411
	Bengtsfors V—(Bäckefors)—Uddevalla hamn (spårvidd 0,891 m)		89	—
33	**(Herrhult)**—**(Kil)**—**(Lärje rbg)**; Daglösen—Filipstad V; Alvhem—Lilla Edet; **(Kornsjö)**—**Mellerud**; (Gilserud)—(Billingsfors)—Mellerud med Beted—Skillingsfors; Åmål—Årjäng; **(Herrljunga)**—**Öxnered**—**(Uddevalla C)**—(Uddevalla H)	Göteborg	725	455
	Summa		2 605	1 505

[1] Härtill Örebro S—Skebäck, 5 km.
[2] Härtill Spånga—Lövsta och Sundbyberg—Ulvsundasjöns järnvägar, 7 km (tillhörande Stockholms stad).
[3] Härtill Nyboda—Stockholms slakthus med Årsta växel—Östberga växel, 5 km.
[4] Härtill Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5 km (tillhörande Göteborgs stad).

Tab. 1 G (forts.). Trafiksektionernas omfattning vid årets slut

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad väglängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierad
			Km	
	III Distriktet	**Malmö**		
10	**Hässleholm—Malmö C—Trelleborg F;** Östervärn; **(Raus)—Eslöv; Billeberga—Landskrona—Lund C; Teckomatorp—Arlöv;** Eslöv—Ystad—Lundavägen; Lund C—Svedala—Trelleborg C; Lundavägen—Simrishamn; Barsebäckshamn—Sjöbo; Dalby—Bjärsjölagård; Södervärn—Trelleborgs övre—Trelleborg C—Rydsgård; Vellinge—Falsterbo; Börringe—Smygehamn; färjelederna Trelleborg F—(Sassnitz Hafen) (hela sträckan 107 km) och Malmö F—(Köpenhamn) (halva sträckan 15 km)	Malmö	813	229
11	**(Mjölby)—(Hässleholm);** Nässjö—Oskarshamn	Nässjö	422	274
	Eksjö—Österbymo (spårvidd 0,891 m)		35	—
12	**(Halmstad rbg)—(Teckomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; (Hässleholm)—Hälsingborg C** med **Ramlösa—Raus;** Klippan—(Eslöv); Billesholm—(Landskrona); (Värnamo)—Kärreberga; färjeleden Hälsingborg F—(Helsingör) (halva sträckan, 2 km)	Hälsingborg	544	328
30	**(Hässleholm)—Kristianstad C**—Åhus; (Älmhult)—Kristianstad C; Kristianstad C—(Eslöv); Långebro—(Gärsnäs)—(Köpingebro); (Hästveda)—Karpalund; (Älmhult)—(Sölvesborg)	Kristianstad	386	30
	Summa		2 200	860
	IV Distriktet	**Gävle**		
13	(Hoting)—Östersund C med Ulriksfors—Strömsund och Jämtlands Sikås—Hammerdal; gränsen mot Norge—**Storlien—(Bräcke);** Brunflo—(Mora); Sveg—Hede	Östersund	796	233
14	Långsele—Härnösand—(Hudiksvall); **Långsele—Bräcke—Ånge—Sundsvall C**	Ånge	527	256
	Harmånger—Bergsjö (spårvidd 0,891 m)		19	—
15	**(Ånge)—(Krylbo);** Ljusdal—(Hudiksvall); **Kilafors—(Söderhamn V)—(Söderhamn C);** Bollnäs—(Orsa) med Göringen—Dalfors	Bollnäs	542	359
34	Älvdalen—Falun C; **Falun C—(Ställdalen)—(Herrhult);** Rättvik—**Borlänge—(Krylbo);** Särna—Vansbro—Ludvika; Björbo—Falun C; Mora—Vansbro	Falun	829	238
35	**Hudiksvall—Söderhamn C—Gävle C; Gävle C/N—(Storvik)—(Falun C)** med Gävle C—Gävle Ö; **(Ockelbo)—Gävle C; Gävle C—(Uppsala C)** med Orrskog—Söderfors och Örbyhus—Dannemora; Hagaström—(Sala)	Gävle	512	387
	Summa		3 225	1 473
	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—(Bastuträsk);** (Gällivare)—(Storuman); Karungi—Övertorneå; Älvsbyn—Piteå; Arvidsjaur—Jörn	Boden	955	176

Tab. 1 G (forts.). Trafiksektionernas omfattning vid årets slut

Trafiksektioner		Huvudort	Trafikerad väglängd	
Nr	Omfattning (Parentes omkring stationsnamn angiver, att stationen icke tillhörde sektionen ifråga. Med fetstil angivna sträckor var elektrifierade.)		Totalt	Härav elektrifierad
			Km	
21	**Bastuträsk—(Långsele);** Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Storuman—Hällnäs; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik C; Storuman—Hoting—Forsmo	Umeå	[1]896	322
	Summa		2 300	948
	VI Distriktet	**Borås**		
25	Borås C—(Värnamo)—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Gånghester—(Ulricehamn)—(Jönköping C); **(Herrljunga)—Borås C—(Varberg); Borås C—Sjömarken**..	Borås	405	134
	Limmared—(Ullared)—(Falkenberg) (spårv. 0,891 m)		102	—
26	(Nässjö)—Nybro; **Emmaboda—Kalmar S—Kalmar C; (Alvesta)—Växjö—Karlskrona C** och N	Växjö	326	188
27	(Hultsfred)—(Åseda)—(Växjö); (Oskarshamn)—(Sävsjöström)—Brittatorp; (Berga)—Kalmar V—(Torsås); Mönsterås—Fagerhult; Kalmar C—Kalmar V; Kalmar S; Ljungbyholm—Påryd; (Sävsjö)—(Vetlanda)—(Målilla); Böda—Ottenby (spårvidd 0,891 m)	Kalmar	672	—
29	Karlshamn C—(Kristianstad C)	Ronneby	61	—
	Bergkvara—Torsås—(Gullberna); (Karlskrona N)—(Gullberna)—Karlshamn C; (Växjö)—Bredåkra; Kvarnamåla—Norraryd; (Halmstad Ö)—(Ljungby)—(Vislanda)—Karlshamn C; Sölvesborg—Hörviken (samtliga bandelar smalspåriga, 1,067 m)		433	—
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		2 481	330
	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); **Klockrike—Borensberg; Fornåsa—(Motala C)** (samtliga bandelar smalspåriga, 0,891 m)	Norrköping	588	72
	Summa		996	307
	Summa för hela SJ		[2]15 173	[3]6 397

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

[2] Efter avdrag av 20 km för dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

[3] Härav 4 km dubbelräknade sträckor vid grenstationer.

Tab. 1 H. Antal järnvägsanstalter vid årets slut

Trafiksektion nr	Stationer, som förestås av stationsinspektor i lönegrad Ca 32	31	29	27	25	23	20	17	Summa klassificerade stationer	Expeditionsställen	Trafikplatser	Håll- och lastplatser	Hållplatser	Lastplatser	Hållplatser för rälsbussar	Summa järnvägsanstalter
	Antal															
1	—	—	2	3	3	7	11	11	37	6	23	20	17	18	44	165
3	—	2	1	2	1	3	5	12	26	2	7	12	22	3	5	77
4	—	—	1	1	1	6	13	9	31	4	5	7	10	3	—	60
24	2	1	—	3	—	1	—	—	7	10	—	—	3	3	—	23
37	—	—	—	—	—	1	1	2	4	1	6	31	6	4	3	55
I D	2	3	4	9	5	18	30	34	105	23	41	70	58	31	52	380
5	1	2	—	—	4	1	6	6	20	3	33	32	63	9	2	162
6	—	—	2	1	2	3	13	5	26	2	17	15	13	5	15	93
8	—	—	2	3	1	3	14	15	38	3	15	4	49	10	—	119
9	—	—	1	1	2	6	22	15	47	2	22	9	30	5	10	125
33	—	—	—	2	3	5	19	12	41	1	21	26	36	12	13	150
II D	1	2	5	7	12	18	74	53	172	11	108	86	191	41	40	649
10	1	—	2	4	1	9	13	24	54	10	41	33	17	13	—	168
11	—	1	1	—	5	6	13	13	39	—	7	9	5	12	2	74
12	—	1	—	2	2	9	24	17	55	7	15	23	12	3	—	115
30	—	—	1	—	—	1	6	21	29	2	20	33	15	12	—	111
III D	1	2	4	6	8	25	56	75	177	19	83	98	49	40	2	468
13	—	—	1	—	—	5	11	13	30	2	7	48	50	4	19	160
14	—	1	1	2	—	3	13	15	35	3	14	18	58	7	29	164
15	—	—	—	2	1	3	18	16	40	—	21	9	30	4	8	112
34	—	—	2	2	2	6	11	15	38	4	22	37	24	9	23	157
35	—	—	2	—	4	3	9	7	25	6	18	14	32	12	—	107
IV D	—	1	6	6	7	20	62	66	168	15	82	126	194	36	79	700
19	—	—	3	—	—	—	6	5	14	2	23	4	15	6	—	64
20	—	—	1	—	4	2	7	5	19	—	11	79	42	13	24	188
21	—	—	—	4	3	4	8	14	33	2	14	45	65	6	42	207
V D	—	—	4	4	7	6	21	24	66	4	48	128	122	25	66	459
25	—	1	—	—	1	1	16	16	35	—	15	27	23	2	22	124
26	—	—	1	1	3	1	9	14	29	3	5	14	13	2	—	66
27	—	—	1	—	—	—	10	22	33	2	25	81	20	5	37	203
29	—	—	—	1	2	1	5	22	31	2	29	32	29	7	7	137
32	—	—	1	1	1	5	13	15	36	3	12	27	3	11	23	115
VI D	—	1	3	3	7	8	53	89	164	10	86	181	88	27	89	645
2	—	1	2	2	—	2	13	12	32	2	15	18	19	2	14	102
38	—	—	—	—	2	4	9	11	26	1	28	48	23	7	51	184
VIII D	—	1	2	2	2	6	22	23	58	3	43	66	42	9	65	286
Hela SJ	4	10	28	37	48	101	318	364	910	85	491	755	744	209	393	[1] 3 587

[1] Härtill 12 järnvägsanstalter vid av SJ trafikerade enskilda järnvägar.

Tab. 1 I. Biltrafiken. Linjegrupperna vid årets slut

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

Linjegrupp	Väglängd, km	
	Koncessionerad, vid årets slut	Trafikerad, i medeltal för året
I Distriktet		
Sala	196	179
Sigtuna	143	140
Solna	400	297
Västerås	577	479
Ludvika	93	90
Köpings	296	290
Örebro	511	509
Katrineholms	220	193
Huddinge	209	163
Gotlands	1 229	894
Summa	3 875	3 234
II Distriktet		
Arvika	343	311
Skaraborgs vägbussar	972	844
Skaraborgs lastbilar	21	21
Älvsborgs vägbussar	527	524
Älvsborgs lastbilar	36	36
Göteborgs	364	361
Uddevalla	717	657
Dingle	387	319
Strömstads	309	289
Halmstads	414	365
Summa	4 091	3 726
III Distriktet		
Malmö	1 466	1 289
Kristianstads	748	550
Vislanda	424	381
Nässjö	502	586
Hälsingborgs	1 695	1 559
Ystads	450	348
Summa	5 283	4 712
IV Distriktet		
Jämtlands	920	848
Medelpads	564	500
Hälsinge	1 693	1 683
Hede	279	271
Svegs	555	533
Tierps	903	841
Kramfors	419	342
Summa	5 333	5 018
V Distriktet		
Övertorneå	116	116
Skellefteå	121	121
Umeå	840	812
Örnsköldsviks	69	69
Summa	1 146	1 118
VI Distriktet		
Växjö	1 313	1 337
Blekinge	1 101	1 076
Borås	1 553	1 534
Kalmars	783	812
Oskarströms	1 086	1 007
Jönköpings	859	642
Ölands	290	262
Summa	6 986	6 670
VIII Distriktet		
Mjölby	568	567
Norrköpings	1 274	1 165
Västerviks	313	285
Summa	2 155	2 017
Summa (inkl. Övertorneå-linjen)	28 868	26 494

Tab. 1 J. Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	2	118	Ervalla—(Kumla)	Örebro C.....	32,9	[1]0,8	60,8	13,2	öbm	bm
		119	Kumla—Hallsberg	Hallsberg	[2]13,4	0,7	72,6	1,9	»	»
		120	(Hallsberg)—(Karlsby)	Mariedam	—	53,8	12,4	10,8	bm	bfm
		121	Karlsby—(Mjölby)	Motala V.....	—	40,8	19,6	3,6	öbm	bm
		126	(Skinnskatteberg)—(Ervalla)	Frövi	—	58,6	25,3	2,6	»	»
		129	Krylbo—(Fagersta C)—Skinnskatteberg.....	Krylbo	—	58,3	40,1	1,0	»	»
	4	123	(Örebro S)—(Svartå)[3]	Fjugesta	—	48,5	7,6	0,6	bm	bfm
4	1	105	(Huddinge)—Järna;	Södertälje S ...	30,2	1,4	19,0	—	öbm	bm
			Södertälje S—Södertälje C[4]		—	1,9	8,4	6,1		
		106	(Järna)—Skebokvarn	Gnesta	54,7	0,3	16,3	0,5	»	»
		108	(Skebokvarn)—(Baggetorp).	Katrineholm....	38,1	1,4	30,0	8,4	»	»
		109	Baggetorp—(Hallsberg)	Vingåker.....	26,2	31,0	12,0	0,1	»	»
	3	137	(Södertälje S)—Åkers styckebruk;	Nykvarn	—	39,1	7,5	7,4	»	bfm
			Åkers styckebruk—Strängnäs och Läggesta—Mariefred[4]		—	18,0	4,7	0,4		
		138	(Åkers styckebruk)—Eskilstuna S;	Eskilstuna S ..	—	41,7	11,0	3,7	»	bm
			(Eskilstuna)—Nybybruk och Stålboga—(Skebokvarn)[4].		—	30,8	4,9	2,3		
24	1	100	Stockholm C—(Tomeboda); (Tomteboda)—Värtan, Albano—(Stockholm Ö) och (Karlberg)—Stockholm N	Stockholm C...	2,7	—	25,3	0,8	»	»
					—	7,1	60,9	19,0		
		101	(Karlberg)—Ulriksdal;	Tomteboda	5,0	—	75,9	4,7	»	»
			Tomteboda Ö—Spånga,[8] Spånga—Lövsta och Sundbyberg N—Ulvsunda[4] ...		8,6	1,0	13,8	25,4		
		103	(Stockholm C)—Älvsjö och Liljeholmen—Västberga;	Stockholm S ..	7,7	2,2	65,6	24,0	»	»
			Älvsjö—Huddinge.....		8,9	—	2,9	—		
		112	(Ulriksdal)—Märsta	Rotebro.....	29,8	—	10,3	2,1	»	»
		114	(Märsta)—Uppsala C;.....	Uppsala.....	28,7	—	22,8	4,4	»	»
			Uppsala C—(Brunna)[8];		—	3,5	1,1	0,3		
			Uppsala C—(Storvreta)[8]; ..		—	11,5	1,7	1,5		
			Uppsala N—Ekebybruk[4]...		—	3,1	0,7	0,4		
	2	115	Brunna—Heby	Heby	—	44,2	12,1	0,2	bm	bfm
		116	(Heby)—(Krylbo)	Sala	—	47,6	12,9	1,9	öbm	»

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som föreståes av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	8,2	0,2	2	—	4	—	—	—	—	—	[1] Härav tillhör 0,5 km från Örebro S mot Svartå bangrupp 4.
2	6,7	0,4	2	—	2	—	—	—	—	—	
5	—	10,7	2	—	5	—	—	—	—	—	[2] Härav tillhör sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5,1 km, och Hallsberg—gränsen mot 4bs, 0,1 km, bangrupp 1.
4	—	10,2	2	—	4	—	1	2	—	—	
5	—	11,7	2	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	9,7	2	—	6	—	—	—	—	—	[3] 0,5 km från Örebro S mot Svartå tillhör bmavd nr 118.
4	—	12,1	2	—	4	—	—	—	—	—	[4] Tillhör bangrupp 4.
5	6,0	0,7	3	—	5	—	1	1	—	—	[5] Järna—Stjärnhov endast 2.
5	10,9	—	[5]3	—	5	—	—	—	—	—	[6] Pålsboda—(Hallsberg) endast 2.
4	9,0	—	2	—	5	—	—	—	—	—	[7] Besiktigas vid behov.
1	2,1	1,4									[8] Tillhör bangrupp 2.
5	12,4	10,2	[6]3	—	5	—	—	—	—	—	[9] Spånga—Lövsta och Sundbyberg N—Ulvsunda endast 2.
3	—	14,1	2	—	3	—	—	—	—	—	[10] Liljeholmen—Västberga besiktigas vid behov.
1	—	15,0	1	—	1	1	—	—	—	1	
3	—	13,9	2	—	3	1	—	—	—	1	
3	—	10,2	1	—	3	—	—	—	—	—	
1	2,6	—	7	—	1	—	—	—	—	—	
—	—	—	[7]—	—	—	—	—	—	—	—	
1	5,0	—	7	—	1	—	—	—	—	—	
3	4,3	7,5	[9]7	—	3	—	—	—	—	—	
2	3,8	—	[10]7	—	2	—	—	—	—	—	
1	8,9	—	3	—	1	—	—	—	—	—	
3	9,9	—	3	—	3	—	—	—	—	—	
3	9,6	—	2	—	3	—	—	—	—	—	
1	—	3,3	2	—	1	—	—	—	—	—	
1	—	11,5	2	—	1	—	—	—	—	—	
—	—	—	1	—	—	2	—	—	—	2	
4	—	11,1	2	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11,9	2	—	4	—	—	—	—	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
31	2	150	(Spånga)—(Krägga)	Bålsta	—	40,9	8,7	—	bm	bfm
		151	Krägga—(Tillberga)	Enköping	—	48,4	17,4	1,0	öbm	bm
		153	(Tillberga)—Ramnäs;	Ramnäs	—	28,8	6,4	4,7	bm	bfm
			(Kolbäck)—Ramnäs[1]		—	25,8	3,5	8,1		
		154	(Ramnäs)—(Fagersta C);	Ängelsberg	—	33,4	7,1	2,8	öbm	»
			Ängelsberg—(Snyten)—Kärrgruvan[1]		—	17,0	[2]13,3	5,0		
		155	Fagersta C—(Ludvika)	Fagersta C	—	51,5	24,1	20,7	»	bm
		158	(Tillberga)—Västerås V	Västerås C	—	14,1	21,3	35,5	»	»
		159	(Västerås V)—Köping;	Köping	—	31,3	16,5	1,0	»	»
			Köping—Riddarhyttan[1]		—	45,7	26,9	3,3		
	4	152	Tillberga—(Sala)	Tillberga	—	29,5	20,9	0,5	»	bfm
		160	(Ekebybruk)—(Enköping) och (Enköping)—(Heby)	Enköping	—	74,4	6,2	—	bm	»
37	4	161	Lärbro—Visby—(Romakloster)	Visby	—	57,6	10,5	5,7	»	bv
		162	Romakloster—Burgsvik	Viklau	—	58,5	102,1	6,9	»	»
5	1	201	Almedal—Göteborg C—(Partille), Olskroken—Gubbero och Göteborg Västgöta—Olskroken[3]	Göteborg C	10,3	[4]8,9	[5]94,1	4,9	öbm	bm
		202	Partille—(Norsesund)	Lerum	25,2	—	10,2	0,8	»	bfm
		203	Norsesund—(Lagmansholm)	Alingsås	17,7	7,3	7,6	0,2	»	»
		204	Lagmansholm—(Fåglavik);	Herrljunga	27,4	—	14,9	1,2	»	bm
			(Vedum)—Herrljunga—(Ljung)[6]		—	5,7	—	—		
		205	Fåglavik—(Falköping C)	Floby	26,7	—	7,5	0,2	bm	bfm
	2	200	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad—Sannegården—Ryahamnen, Göteborgs frihamn och Göteborgs västra	Sannegården	—	6,4	48,8	102,6	öbm	bm
		206	(Olskroken)—Lärje—Göteborg N[3]	Göteborg N	—	7,3	11,0	2,3	»	»
			Lärje rbg—(Olskroken)—Göteborg N		—	5,7	41,4	16,2		
6	2	217	(Laxå)—(Björneborg)	Degerfors	—	47,7	12,8	14,3	»	bfm
		218	Björneborg—Rydsberg;	Kristinehamn	—	24,2	33,1	7,0	»	bm
			Kristinehamn—(Herrhult)[6]		—	42,7	11,0	10,9		
		219	(Rydsberg)—Skåre	Karlstad Ö	—	36,4	25,5	12,0	»	»

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
5	—	8,2	2	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	9,7	2	—	5	1	—	—	—	—	
3	—	9,6	2	—	3	—	—	—	—	—	[1] Tillhör bangrupp 4.
3	—	8,6	2	—	3	—	—	—	—	—	
3	—	11,1	2	—	3	—	—	—	—	—	
2	—	8,5	2	—	2	2	—	—	—	4	[2] Inklusive Norberg—Klackberg, 4,3 km.
5	—	10,6	2	—	5	1	1	1	—	2	
1	—	14,1	2	—	1	1	—	—	2	1	
3	—	10,7	2	—	3	—	—	—	—	—	
5	—	9,1	1	—	5	3	1	—	1	2	Spårvidd 1,093 m.
3	—	9,8	1	—	3	—	—	—	—	—	
6	—	12,4	1	—	6	—	—	—	—	—	
3	—	19,2	1	—	3	6	—	—	—	3	Spårvidd 0,891 m.
3	—	19,5	1	—	3	5	—	—	1	3	
2	8,1	6,8	6	—	2	3	—	—	—	3	[3] Spårvidd 0,891 m.
2	12,6	—	3	—	2	—	—	—	—	—	[4] Härav 2,8 km smalspår.
2	8,9	3,6	3	—	2	—	—	—	—	—	[5] Härav 3,3 km smalspår.
2	13,7	—	3	—	2	—	—	—	—	—	[6] Tillhör bangrupp 3.
1	—	5,7	3	—	1	—	—	—	—	—	
2	13,3	—	3	—	2	—	—	—	—	—	
2	—	6,4	6	—	2	—	1	3	—	—	
1	—	7,3	3	—	1	—	—	—	—	—	
1	—	5,7	3	—	1	—	—	—	—	—	
4	—	11,9	3	—	4	—	—	—	—	—	
6	—	11,1	3	—	6	—	—	—	—	—	
3	—	12,1	3	—	3	—	—	—	—	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår (Km)	Huvudspår Enkelspår (Km)	Sidospår SJ tillhörig (Km)	Sidospår Ensk. tillhörig (Km)	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
6	2	220	(Skåre)—(Högboda);	Kil	—	27,3	16,5	0,6	öbm	bm
			Kil—Bäckebron[1];		—	20,7	4,5	0,4		
			Kil—Fryksta[1]		—	2,8	1,5	0,1		
		221	Högboda—Ottebol	Arvika	—	42,2	12,3	4,0	bm	bfm
		222	(Ottebol)—Charlottenberg—gränsen mot Norge	Charlottenberg..	—	31,3	9,0	0,3	»	»
		243	Lindfors—(Kil)	Molkom	—	38,8	11,4	7,0	»	»
		244	Herrhult—(Lindfors);.....	Filipstad V....	—	33,1	11,0	—	öbm	»
			Daglösen—Filipstad V[1]; ...		—	8,5	4,1	—		
			Herrhult—(Nyhyttan)[3]		—	10,1	1,5	—		
	3	238	Nyhyttan—Rämmen;	Nyhyttan	—	40,6	11,6	6,7	bm	»
			Nyhyttan—Finnshyttan[1]...		—	7,1	1,1	0,4		
		240	(Rämmen)—(Vansbro)	Sågen.....	—	55,5	7,0	0,4	»	»
	4	242	(Bäckebron)—Torsby	V:a Ämtervik ..	—	61,6	12,0	1,9	öbm	»
8	1	207	(Stenstorp)—Falköping C—(Odensberg);	Falköping C ...	15,5	—	25,1	4,8	»	bm
			Falköping C—Vartofta[4]; ...		—	12,1	5,0	—		
			Vartofta—Tidaholm[1]		—	[5]25,4	4,3	3,3		
		211	Stenstorp—Skövde—(Väring);	Skövde	30,5	[6]0,7	15,5	6,0	»	»
			Skövde—Gullhögen[1].....		—	1,8	1,7	2,5		
		212	Gårdsjö—Väring	Töreboda	47,5	—	16,8	1,9	»	»
		214	(Hallsberg)—(Gårdsjö)	Laxå	46,9	[7]0,4	14,4	13,7	»	»
	2	208	(Vartofta)—Bankeryd	Mullsjö	—	47,1	8,7	0,4	bm	bfm
		209	(Bankeryd)—(Nässjö);	Jönköping C ..	—	51,1	18,9	16,1	öbm	bm
			Jönköping H—(Hovslätt)[3] .		—	1,6	6,6	3,3		
	4	215	(Skövde)—Karlsborg	Tibro	—	43,2	10,4	0,6	bm	bfm
9	2	229	(Almedal)—(Kungsbacka) ..	Mölndals nedre .	—	21,9	7,4	3,3	»	»
		230	Kungsbacka—Väröbacka...	Kungsbacka ...	—	32,6	8,4	0,1	»	»
		231	(Väröbacka)—(Himle)	Varberg	—	26,1	21,4	1,9	öbm	»
			Varberg—(Torpa)		—	[8]5,1	—	—		
		232	Himle—Heberg	Falkenberg	—	31,7	15,8	2,0	»	»
		233	(Heberg)—Söndrum	Harplinge	—	26,7	8,2	—	bm	»
		225	(Lillhagen)—(Stenungsund) .	Ytterby	—	38,0	6,6	—	»	»
		226	Stenungsund—(Uddevalla C)	Ljungskile.....	—	39,1	5,7	—	»	»
	3	227	(Grohed)—Hällevadsholm ..	Uddevalla C ..	—	41,1	25,4	13,5	öbm	bm
			Uddevalla H—(Ryr)		—	[9]14,9	1,0	—		
		228	(Hällevadsholm)—Strömstad	Skee	—	53,9	12,3	—	»	bfm
		247	(Almedal)—Hindås	Landvetter	—	31,5	11,3	1,5	bm	»
		248	(Hindås)—(Sjömarken)	Bollebygd	—	27,9	7,3	0,5	»	»

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	—	12,0	[2]3	—	4	—	—	—	—	—	[1] Tillhör bangrupp 4. [2] Kil—Fryksta besiktigas vid behov.
4	—	10,6	3	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	10,4	3	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	9,7	3	—	4	—	—	—	—	—	
5	—	10,3	3	—	5	—	—	—	—	—	[3] Tillhör bangrupp 3.
4	—	11,9	3	—	4	1	—	—	—	1	
5	—	11,1	3	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	12,3	3	—	5	—	—	—	—	—	
3	5,2	—	3	—	3	—	—	—	—	—	[4] Tillhör bangrupp 2. [5] Häri ingår 1,5 km av sträckan Falköping C—(Slutarp).
2	—	6,0	2	—	2	—	—	—	—	—	[6] Sträckan Skövde—(Igelstorp).
2	—	12,0	1	—	2	2	—	—	—	2	
6	5,1	—	3	—	6	—	—	—	—	—	
—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	Spårvidd 0,891 m.
7	6,8	—	3	—	7	—	—	—	—	—	
7	6,8	—	3	—	7	—	—	—	—	—	[7] Sträckan Laxå—(Porla).
8	—	5,9	2	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	5,9	2	—	9	—	—	—	—	—	
—	—	1,6	2	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	10,9	1	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	7,3	6	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	8,2	6	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	10,4	6	—	3	—	—	—	—	—	[8] Häri ingår 0,6 km av sträckan Varberg—Träslöv.
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	8,0	6	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	9,0	6	—	3	—	—	—	—	—	
5	—	7,6	3	—	5	—	1	1	—	—	
6	—	6,5	3	—	6	1	—	—	—	3	
6	—	6,8	2	—	6	1	—	—	1	1	
1	—	11,3	2	—	1	—	—	—	—	—	[9] Häri ingår av sträckorna Uddevalla H—(Lane), 0,7 km, och Smedberg—(Håbygård), 0,3 km.
8	—	6,7	2	—	8	—	—	—	—	—	
5	—	6,5	6	—	5	—	—	—	—	—	
4	—	7,0	6	—	4	—	—	—	—	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning								
Nummer			Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Dubbelspår	Enkelspår	SJ tillhörig	Ensk. tillhörig		
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
9	4	235	(Smedberg)—Lysekil	Lysekil	—	34,5	8,6	1,8	bm	bfm
		249	(Uddevalla H)—Bengtsfors V	Högsäter	—	88,3	10,1	0,8	öbm	»
33	2	710	(Kil)—Värmlands Bro	Värmlands Bro .	—	42,4	15,0	13,6	bm	»
		711	(Värmlands Bro)—(Ånimskog)	Åmål	—	44,8	30,1	3,2	öbm	bm
			Åmål—Svanskog[2]		—	25,1	1,6	0,9	»	»
		712	Ånimskog—(Brålanda)	Mellerud	—	[3]39,3	15,5	0,5	»	bfm
		713	Brålanda—Trollhättan	Öxnered	—	34,1	31,5	7,4	»	bm
			Ryr—Vargön[4]		—	19,2	7,1	9,1		
		714	(Trollhättan)—(Alvhem); ..	Trollhättan ...	—	35,2	7,1	0,4	bm	bfm
			(Alvhem)—Lilla Edet[2]		—	15,0	1,8	3,7		
		716	Alvhem—(Lärje rbg)	Bohus	—	30,2	14,5	3,7	»	»
		726	(Mellerud)—gränsen mot Norge	Mellerud	—	63,0	9,4	—	öbm	»
	4	721	(Mellerud)—(Kråkviken) ...	Mellerud	—	59,1	6,6	2,9	bm	»
		722	Kråkviken—(Vännacka) ...	Årjäng	—	54,5	4,6	—	»	»
		724	Vännacka—(Gilserud);	Beted	—	44,7	3,8	1,0	»	»
			Beted—Skillingsfors		—	18,8	0,7	—		
36	3	621	(Vargön)—(Håkantorp)—Vedum	Vara	—	54,3	7,5	0,5	»	»
	4	258	Håkantorp—Forshem.....	Lidköping.....	—	58,2	18,4	9,1	öbm	bfm
		251	(Lärje)—Sollebrunn	Gråbo	—	57,7	8,5	0,2	»	»
		253	(Sollebrunn)—Tumleberg och Trollhättan—Nossebro	Nossebro	—	54,4	6,9	0,2	bm	»
		254	(Tumleberg)—Skara	Skara	—	44,9	13,4	1,6	öbm	»
		255	(Skara)—(Lidköping) och (Skara)—(Forshem)	Skara	—	50,2	3,5	0,7	bm	»
		256	(Forshem)—Mariestad och Moholm—Mariestad	Mariestad	—	44,0	8,5	4,2	»	»
		257	(Mariestad)—Gårdsjö och Torved—Gullspång.....	Lyrestad	—	57,9	8,9	1,1	»	»
		259	(Gullhögen)—(Skara) och Stenstorp—Axvall.....	Axvall	—	47,4	8,6	0,9	»	»
		260	(Stenstorp)—Hjo och Svensbro—Tidaholm	Hjo	—	54,3	7,1	0,8	»	»
10	1	301	Arlöv—Malmö C—Lundavägen;	Malmö C	6,8	[7]2,2	98,7	79,4	öbm	bm
			Lundavägen—(Sege)—Östervärn[2]		—	0,9	7,0	4,7		

evakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
ntal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Bankvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
3	—	11,5	3	—	3	—	—	—	—	—	
6	—	14,7	1	—	6	4	—	—	—	4	Spårvidd 0,891 m.
6	—	7,0	3	—	6	2	1	—	3	—	
5	—	8,9	[1]6	—	5	—	1	—	3	—	[1] Åmål—(Ånimskog) endast 3.
3	—	8,4	2	—	3	—	—	—	—	—	[2] Tillhör bangrupp 4.
4	—	9,5	6	—	4	—	—	—	—	—	[3] Häri ingår av sträckorna Mellerud
3	—	11,3	3	—	3	—	1	—	3	—	mot Kornsjö, 0,6 km, och Mellerud
2	—	9,6	3	—	2	—	1	2	—	—	mot Arvika, 0,6 km.
5	—	7,0	6	—	5	—	—	—	—	—	
1	—	15,0	1	—	1	—	—	—	—	—	[4] Tillhör bangrupp 3.
3	—	10,0	7	—	3	—	—	—	—	—	
7	—	9,0	3	—	7	—	—	—	—	—	
5	—	11,8	3	—	5	—	3	—	4	—	
5	—	10,9	2	—	5	—	—	—	—	—	
4	—	11,1	2	—	4	—	—	—	—	—	
2	—	9,4	1	—	2	—	—	—	—	—	
5	—	10,9	2	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	11,6	2	—	5	1	—	—	—	1	
6	—	9,6	3	—	6	1	—	—	—	1	
5	—	10,9	2	—	5	3	—	—	—	3	
4	—	11,2	2	—	4	2	—	—	1	2	[5] Skara—Lidköping endast 1.
5	—	10,0	[5]2	—	5	5	—	—	1	7	Spårvidd 0,891 m.
4	—	11,0	[6]2	—	4	3	—	—	—	3	[6] Moholm—Mariestad endast 1.
6	—	9,6	1	—	6	3	—	—	—	3	
5	—	9,5	1	—	5	7	—	—	2	9	
4	—	13,6	1	—	4	7	—	—	1	4	
2	5,8	4,8	[8]3	—	2	—	—	—	—	—	[7] Häri ingår 0,2 km av sträckan Södervärn—(Kulladal).
—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	[8] Malmö C—Lundavägen endast 2.

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndaren ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
10	1	306	(Eslöv)—(Arlöv);	Lund	27,7	—	[1]29,9	16,2	öbm	bm
			Lund C—(Kävlinge)[2]		—	10,9	1,4	0,8		
		307	Eslöv—(Tjörnarp);	Eslöv	29,4	—	21,4	5,9	»	»
			(Teckomatorp)—Eslöv[3]		—	16,7	2,6	—		
		309	Tjörnarp—Hässleholm	Hässleholm	22,4	2,1	23,1	5,6	»	»
	2	302	Teckomatorp—(Arlöv)	Kävlinge	—	31,3	[4]43,0	6,7	»	»
	3	335	(Raus)—(Teckomatorp), Billeberga—Landskrona och Landskrona—(Kävlinge)	Landskrona	—	57,7	20,9	24,1	»	»
		337	(Lundavägen)—Trelleborg F;	Trelleborg	—	28,8	26,0	10,3	»	»
			Trelleborg C—Trelleborg Ö[5];		—	8,4	—	—		
			Lönngatan—(Hindby)[5].....		—	0,5	—	—		
11	1	310	(Hässleholm)—Osby	Hästveda	27,5	1,3	7,5	—	bm	bfm
		311	(Osby)—(Diö)	Älmhult	—	32,3	16,6	1,6	öbm	»
		312	Diö—Blädinge	Vislanda	18,8	12,3	14,9	1,3	»	»
		313	(Blädinge)—(Lammhult) ...	Alvesta	36,8	1,2	18,3	0,2	»	bm
		315	Lammhult—(Nässjö)	Sävsjö	55,7	—	14,6	2,2	»	»
		316	Nässjö—(Aneby)	Nässjö	23,4	4,4	48,2	2,4	»	»
		318	Aneby—Tranås	Tranås	29,7	—	9,9	0,1	»	bfm
		319	(Tranås)—(Mjölby)	Boxholm	35,2	—	13,2	2,9	»	bm
	3	349	(Nässjö)—Eksjö—(Ingatorp);.....	Eksjö	—	48,7	9,5	4,4	»	»
			Eksjö—Österbymo[5]		—	34,6	4,8	0,4		
		350	Ingatorp—Hultsfred—Målilla—(Rosenfors)	Hultsfred	—	48,8	16,4	4,7	»	bfm
		351	Rosenfors—Berga—Oskarshamn.....	Berga.....	—	50,3	9,4	7,2	bm	»
12	2	304	(Teckomatorp)—Billesholm—(Åstorp);	Billesholm.....	—	34,1	15,0	4,0	öbm	bm
			Billesholm—(Landskrona)[5] .		—	25,3	3,2	4,6	»	»
		320	Kärreberga—(Åstorp)—(Ramlösa);	Bjuv	—	22,6	11,3	9,7	bm	bfm
			Ö:a Ljungby—Kärreberga[5].		—	8,5	2,1	0,1		
		327	(Ängelholm)—Hälsingborg F;.....	Hälsingborg ...	—	27,2	21,1	5,0	öbm	bm
			Hälsingborg C—Raus[3]		3,1	6,2	37,7	23,9		
		328	Åstorp—Ängelholm C—(Vejbyslätt)	Ängelholm C ...	—	24,8	27,8	8,6	»	»
		329	Vejbyslätt—(Laholm).....	Båstad.....	—	32,5	8,6	0,3	bm	bfm
		330	(Halmstad rbg)—Laholm;..	Veinge	—	20,8	13,1	1,7	öbm	»
			Veinge—Knäred[3]		—	15,6	1,4	—		
		333	(Hässleholm)—Klippan—(Kärreberga)	Klippan.....	—	49,8	13,3	7,7	»	bm
			(Klippan)—(Eslöv)[5]		—	39,7	5,7	0,3		

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	6,9	—	3	—	4	—	—	—	—	—	[1] Härav sträckan (Kävlinge)—Örtofta, 10,1 km.
1	—	10,9	2	—	1	—	—	—	—	—	
3	8,0	—	3	—	3	—	—	—	—	—	[2] Tillhör bangrupp 2.
2	—	11,3	2	—	2	2	—	—	—	2	[3] Tillhör bangrupp 3.
3	7,5	—	3	—	3	—	—	—	—	—	[4] Härav sträckan Barsebäckshamn—Kävlinge, 19,2 km.
3	—	10,4	3	—	3	2	—	—	2	2	
5	—	11,3	2	—	5	3	—	—	1	2	[5] Tillhör bangrupp 4.
4	—	9,4	2	—	4	8	—	—	2	12	
3	9,4	—	3	—	3	—	—	—	—	—	
3	—	10,2	3	—	3	—	—	—	—	—	
3	10,3	10,3	3	—	3	—	—	—	—	—	
4	9,0	—	3	—	4	1	—	—	—	1	
6	9,3	—	3	—	6	—	—	—	—	—	
3	9,0	—	3	—	3	—	—	—	—	—	
3	9,9	—	3	—	3	—	—	—	—	—	
4	8,8	—	3	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	12,2	2	—	4	2	—	—	—	3	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Spårvidd 0,891 m.
4	—	12,2	2	—	4	1	—	—	—	1	
4	—	12,6	2	—	4	2	—	—	—	2	
3	—	11,2	2	—	3	—	—	—	—	—	
2	—	12,5	2	—	2	—	—	—	—	—	
3	—	10,4	2	—	3	—	—	—	—	—	
3	—	8,9	2	—	3	—	—	—	—	—	
1	3,1	3,1	2	—	1	—	—	—	—	—	
3	—	8,3	2	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	8,1	2	—	4	—	—	—	—	—	
2	—	10,4	2	—	2	—	—	—	—	—	
2	—	7,8	2	—	2	1	—	—	1	1	
5	—	10,1	2	—	5	—	—	—	—	—	
4	—	9,7	2	—	4	1	—	—	—	2	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	3	326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle	Höganäs	—	35,6	17,3	13,6	öbm	bfm
		331	(Knäred)—(Hässleholm); ..	Markaryd	—	55,5	9,3	0,1	»	bm
			(Traryd)—Markaryd[1]		—	17,2	4,8	5,0		
	4	321	(Markaryd)—(Ö:a Ljungby).	Örkelljunga	—	46,2	5,9	2,6	bm	bfm
		323	(Värnamo)—Traryd	Ljungby	—	74,1	10,8	0,2	öbm	bm
28	4	317	(Södervärn)—(Trelleborg Ö) och Vellinge—Falsterbo ..	Vellinge	—	43,3	15,1	4,0	»	bfm
		324	(Lundavägen)—Sjöbo, Dalby—Harlösa[2] och Harlösa—Sjöbo[2]	Östervärn	—	45,5	56,3	6,3	»	bm
		325	(Sjöbo)—Simrishamn och Lövestad—(Köpingebro) .	Tomelilla.....	—	70,6	35,0	3,7	»	»
		338	(Lönngatan)—Börringe och (Lund C)—(Trelleborg C) .	Svedala	—	61,9	19,5	8,4	»	»
		339	(Börringe)—Rydsgård, (Börringe)—Smygehamn och (Trelleborg C)—Rydsgård	Skurup	—	70,3	18,1	6,6	»	»
		340	(Rydsgård)—Ystad, (Gärsnäs)—Köpingebro och Köpingebro—Ystad..	Ystad	—	53,9	24,9	18,8	»	»
		341	(Everöd)—(Gärsnäs).....	S:t Olof	—	50,1	9,6	0,2	bm	bfm
		342	(Eslöv)—(Lövestad), (Harlösa)—Bjärsjölagård[2] och (Örtofta)—(Harlösa)[2]	Löberöd	—	43,1	40,4	0,2	öbm	»
30	4	343	(Långebro)—(Eslöv)	Hörby	—	64,2	10,4	—	»	bm
		345	Kristianstad—Åhus och Rödaled—Brösarp;.....	Kristianstad C	—	35,6	14,4	13,1	»	»
			Kristianstad C och gbg[3] ...		—	4,5	20,6	3,8		
		346	Karpalund—(Hästveda);...	Karpalund	—	36,5	9,7	2,1	»	»
			(Hässleholm)—(Kristianstad)[3].....		—	28,3	9,5	4,6		
		347	(Älmhult)—(Rödaled).....	Glimåkra.....	—	64,3	7,9	0,2	»	bfm
		348	(Älmhult)—(Sölvesborg) ...	Olofström	—	70,8	11,8	5,6	»	bm
13	2	426	(Bräcke)—Pilgrimstad	Bräcke.....	—	37,9	8,0	2,7	bm	bfm
		427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V	Östersund C	—	39,8	30,4	2,9	öbm	bm
	3	428	(Östersund V)—(Trångsviken)	Krokom	—	44,2	6,0	0,4	bm	bfm
		429	Trångsviken—(Undersåker).	Mörsil	—	44,9	9,1	6,5	»	»
		430	Undersåker—(Ånn)	Duved	—	45,0	6,5	—	»	»

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som föreståes av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	—	9,0	2	—	4	—	—	—	—	—	
7	—	11,1	2	—	7	4	—	—	—	8	[1] Tillhör bangrupp 4.
4	—	11,6	2	—	4	9	—	—	1	9	
7	—	10,7	2	—	7	5	—	—	1	4	
4	—	10,8	1	—	4	4	—	—	4	4	
4	—	11,4	1	—	4	4	—	—	1	4	[2] Här redovisad som sidospår.
6	—	11,8	1	—	6	8	—	—	4	7	
5	—	12,4	1	—	5	13	—	—	1	17	
6	—	11,7	1	—	6	10	—	—	2	9	
5	—	10,8	1	—	5	9	—	—	6	8	
5	—	10,0	1	—	5	6	—	—	1	6	
4	—	10,8	1	—	4	12	—	—	2	10	
6	—	10,7	2	—	6	9	—	—	1	9	
4	—	8,8	2	—	4	4	—	—	3	3	[3] Tillhör bangrupp 3.
1	—	4,5	2	—	1	—	—	—	—	—	
3	—	10,8	1	—	3	2	—	—	2	—	
3	—	10,8	2	—	3	—	—	—	—	—	
5	—	12,8	2	—	5	1	—	—	—	1	
6	—	11,8	2	—	6	3	—	—	—	4	
4	—	9,5	2	—	4	[4]1	—	—	—	2	[4] Bevakades under tiden 14/3—20/6.
4	—	9,9	2	—	4	[5]1	—	—	—	2	[5] » » » 1/1—1/7.
4	—	11,0	2	—	4	—	—	—	—	—	
5	—	9,0	2	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	9,0	2	—	5	—	—	—	—	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår: Dubbelspår (Km)	Huvudspår: Enkelspår (Km)	Sidospår: SJ tillhörig (Km)	Sidospår: Ensk. tillhörig (Km)	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
13	3	431	Ånn—Storlien—gränsen mot Norge	Storlien	—	28,9	7,1	—	bm	bfm
	4	436	(Östersund V)—(Munkflohögen)	Lit	—	57,8	7,1	0,3	»	»
		437	Munkflohögen—Tännviken och Jämtlands Sikås—Hammerdal	Jämtl. Sikås	—	59,2	7,9	—	»	»
		438	(Tännviken)—(Hoting) och Ulriksfors—Strömsund	Ulriksfors	—	58,9	7,9	1,0	»	»
		432	(Brunflo)—(Svenstavik)	Brunflo	—	51,4	3,8	—	»	»
		433	Svenstavik—(Sörtjärn)	Svenstavik	—	56,5	6,2	—	»	»
		447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn	Ytterhogdal	—	53,9	5,3	—	»	»
		446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytterbergsbyn)	Sveg	—	54,8	9,3	—	»	»
		445	(Storstupet)—Tandsjöborg	Lillhamra	—	54,5	5,4	—	»	»
		449	(Sveg)—Hede	Hede	—	71,8	3,8	—	»	»
14	2	409	Ljusdal—Hennan;	Ljusdal	—	31,8	14,2	—	öbm	bm
			Delsbo—Ljusdal[1]		—	27,3	5,5	—		
		413	(Hennan)—(Ånge)	Östavall	—	73,7	14,6	0,3	»	»
		419	(Ånge)—Bräcke—(Grötingen)	Bräcke	—	44,0	9,9	—	»	bfm
		420	Grötingen—Kälarne	Nyhem	—	43,0	7,8	0,2	bm	»
		421	(Kälarne)—Bispgården	Bispgården	—	37,4	6,3	0,6	»	»
		422	(Bispgården)—Långsele	Långsele	—	38,8	13,8	0,4	öbm	»
	3	414	(Alby)—Ånge—(Fränsta)	Ånge	—	33,0	39,3	0,4	»	bm
		415	Fränsta—Nedansjö	Torpshammar	—	41,1	8,6	0,3	bm	bfm
		416	(Nedansjö)—Sundsvall C—(Njurunda)	Sundsvall C	—	41,7	31,1	17,6	öbm	bm
		417	Njurunda—(Via);	Njurunda	—	62,3	9,4	—	»	bfm
			Harmånger—Bergsjö[2]		—	19,5	4,0	—		
		455	(Väja)—(Långsele)	Sollefteå	—	62,1	9,7	4,4	»	»
	4	424	(Sundsvall V)—Hällenyland	Selånger	—	58,1	8,5	12,3	»	»
		425	(Hällenyland)—Väja	Härnösand	—	60,6	15,3	9,8	»	bm
15	2	401	(Krylbo)—Dalgränsen	Fors	—	33,0	16,3	31,7	bm	bfm
		403	(Dalgränsen)—Åshammar	Storvik	—	33,9	19,7	12,3	öbm	bm
		404	(Åshammar)—(Lingbo);	Ockelbo	—	46,8	12,8	0,1	»	»
			(Strömsbro)—(Ockelbo)[3]		—	33,2	2,1	—		
		405	Lingbo—Kilafors;	Kilafors	—	26,8	11,9	1,6	»	»
			Kilafors—Marmaverken[3]		—	20,6	9,5	8,8		
		407	(Kilafors)—(Arbrå)	Bollnäs	—	31,2	22,1	1,4	»	»
		408	Arbrå—(Ljusdal)	Arbrå	—	45,0	14,9	—	»	bfm
		734	(Storvik)—Falun N och Falun C—(Hinsnoret);	Falun	—	57,5	36,8	29,5	»	bm
			Falun C—(Aspeboda)[1]		—	1,7	—	—		

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	—	7,2	2	—	4	—	—	—	—	—	
5	—	11,5	1	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	9,9	1	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	9,8	1	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	10,3	1	—	5	1	—	—	—	1	
5	—	11,3	1	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	10,8	1	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	10,9	1	—	5	1	—	—	—	2	
5	—	10,9	1	—	5	1	—	—	1	1	
6	—	12,0	1	—	6	1	—	—	—	1	
5	—	11,8	2	—	5	—	—	—	—	—	[1] Tillhör bangrupp 4.
7	—	10,5	2	—	7	—	—	—	—	—	
6	—	7,3	2	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	8,6	2	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	7,5	2	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	7,7	2	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	5,5	2	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	8,2	2	—	5	—	—	—	—	—	
7	—	5,9	2	—	7	1	—	—	—	2	
7	—	8,9	2	—	7	—	—	—	—	—	
2	—	9,8	2	—	2	1	—	—	—	1	[2] Sträckan Harmånger—Bergsjö, spårvidd 0,891 m, räknas till bangrupp 4.
7	—	8,8	2	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	7,3	2	—	8	2	—	—	—	6	
8	—	7,6	2	—	8	3	—	—	—	5	
3	—	11,0	2	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	8,5	2	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11,7	2	—	4	—	—	—	—	—	[3] Tillhör bangrupp 3.
3	—	11,1	2	—	3	—	—	—	—	—	
2	—	13,4	2	—	2	—	—	—	—	—	
2	—	10,3	1	—	2	—	—	—	—	—	
4	—	7,8	2	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11,3	2	—	4	[4]1	—	—	—	1	[4] Bevakades under tiden 1/8—30/9.
8	—	7,5	6	—	8	1	—	1	1	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	3	735	(Falun N)—(Mora)	Rättvik	—	86,5	20,8	6,3	öbm	bm
	4	444	(Mora)—(Emådalen) och (Skattungbyn)—(Orsa)	Orsa	—	54,7	8,9	0,4	bm	bfm
		452	(Bollnäs)—(Voxna)	Bollnäs	—	50,4	8,2	—	»	»
		453	Voxna—(Skattungbyn) och Göringen—Dalfors	Voxna	—	49,4	5,9	0,8	»	»
34	2	701	(Tisken)—Borlänge	Borlänge	—	21,6	19,2	17,5	öbm	bm
		702	(Borlänge)—Gräsberg	Rämshyttan	—	38,0	24,9	2,2	bm	bfm
		703	(Gräsberg)—(Grängesberg)	Ludvika	—	22,8	13,9	8,2	öbm	bm
		704	Grängesberg—Bredsjö	Ställdalen	—	40,9	13,2	2,7	bm	bfm
		705	(Bredsjö)—(Herrhult)	Hällefors	—	47,2	12,9	8,0	öbm	»
		741	(Krylbo)—(Säter)	Hedemora	—	37,9	12,1	22,3	bm	»
		742	Djurmo—(Rättvik)	Leksand	—	49,7	11,0	1,5	öbm	»
		743	Säter—(Djurmo)	Borlänge	—	39,6	7,5	0,8	bm	»
	4	737	(Falun C)—(Björbo)	Falun C	—	67,4	5,8	2,8	»	»
		736	(Vimo)—Mora—Älvdalen	Mora	—	68,7	11,9	0,6	öbm	bm
		157	Vansbro—Vimo	Vansbro	—	46,9	16,4	1,9	»	»
		156	(Ludvika)—(Vansbro)	Ludvika	—	84,4	9,3	1,9	»	bfm
		245	(Vansbro)—Fiskarheden	Malung	—	96,4	9,1	0,3	»	bm
		246	(Fiskarheden)—Särna	Särna	—	74,5	6,7	—	bm	bfm
35	2	141	(Gamla Uppsala)—Tierp;	Tierp	—	51,0	15,7	1,0	öbm	bm
			Örbyhus—Dannemora		—	8,8	3,7	2,3		
		142	(Tierp)—(Gävle C);	Gävle C	—	50,6	13,9	25,5	»	»
			Orrskog—Söderfors		—	9,2	1,6	3,6		
		731	Gävle bangårdar	Gävle N	—	8,7	82,5	14,6	»	»
		732	(Gävle C/N)—(Storvik)	Sandviken	—	38,8	19,2	30,5	»	bfm
	3	402	(Gävle C)—(Åbyggeby);	Hamrångefjärden	—	4,0	1,1	—	bm	»
			(Gävle C)—(Axmarsbruk)		—	47,5	7,7	—		
		411	Axmarsbruk—Lindefallet;	Söderhamn C	—	63,1	26,0	38,6	öbm	bm
			(Marmaverken)—Söderhamn C		—	11,9	1,0	—		
		423	(Lindefallet)—(Via);	Hudiksvall	—	45,2	15,9	6,5	»	»
			(Delsbo)—Hudiksvall[6]		—	34,1	3,0	0,5		
	4	143	Gysinge—(Hagaström)	Södra Valbo	—	49,2	6,2	1,7	bm	bfm
		144	(Sala)—(Gysinge)	Runhällen	—	49,5	6,7	0,8	»	»
18	2	551	Luleå—Notviken	Luleå	—	5,3	60,2	41,7	öbm	bm
		552	(Notviken)—(Boden C)	Gammelstad	—	29,0	6,5	5,3	bm	bfm
		553	(Boden C)—Gransjö	Boden C	—	33,8	3,7	—	»	»
		555	(Gransjö)—(Koskivara)	Lakaträsk	—	68,7	9,8	—	öbm	bm
		557	Koskivara—(Gällivare)	Nattavara	—	63,8	7,4	0,2	»	»

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
14	—	6,2	[1]6	—	14	3	—	—	1	5	[1] Rättvik—Mora endast 3.
5	—	10,9	1	—	5	1	—	—	—	1	
5	—	10,1	1	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	9,9	1	—	5	2	—	—	—	2	
4	—	5,4	14	—	4	—	—	—	—	—	
6	—	6,3	7	—	6	—	—	—	—	—	
4	—	5,7	7	—	4	—	—	—	—	—	
6	—	6,8	7	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	7,8	7	—	6	1	—	—	—	1	
5	—	7,6	14	—	5	1	—	—	2	—	
7	—	7,1	7	—	7	1	—	1	1	—	
5	—	7,9	[2]14	—	5	6	—	1	6	5	[2] Borlänge—Djurmo endast 7.
9	—	7,4	3	—	9	—	—	—	—	—	
7	—	9,8	1	—	7	1	1	—	—	2	
4	—	11,7	1	—	4	—	—	—	—	—	
9	—	9,3	3	—	9	1	—	—	—	1	
10	—	9,6	[3]3	—	10	1	—	—	—	1	[3] Malung—Särna endast 1.
8	—	9,3	[3]3	—	8	—	—	—	—	—	
5	—	10,2	2	—	5	—	—	—	—	—	
1	—	8,5	[4]—	—	1	—	—	—	—	—	[4] Behovsinspektion.
5	—	10,1	2	—	5	—	—	—	—	—	
1	—	9,2	2	—	1	2	—	—	—	2	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
5	—	7,7	3	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	10,3	[5]6	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	10,5	[5]6	—	6	1	—	—	—	2	[5] 3 besiktningar per vecka under tiden 1/6—30/11.
1	—	11,9	[5]6	—	1	—	—	—	—	—	
4	—	11,3	[5]6	—	4	1	—	—	—	2	
3	—	11,4	[5]6	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	12,3	2	—	4	2	—	—	—	2	[6] Tillhör bangrupp 4.
4	—	12,4	2	—	4	1	—	—	—	2	
5	—	1,1	3	—	5	—	—	—	—	—	
3	—	9,7	3	—	3	1	—	—	—	1	
3	—	11,3	3	—	3	—	—	—	—	—	
6	—	11,5	3	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	10,6	3	—	6	—	—	—	—	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
19	1	567	Krokvik—Torneträsk	Bergfors	—	47,8	8,0	—	öbm	bfm
		569	(Torneträsk)—(Björkliden) .	Abisko Ö.....	—	50,0	10,7	—	»	bm
		570	Björkliden—gränsen mot Norge.....	Vassijaure.....	—	28,0	5,5	—	»	»
	3	561	Gällivare—(Sikträsk)[1];	Gällivare.....	—	12,3	13,5	2,2	»	»
			Gällivare—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle ...		—	14,1	13,7	14,5		
		562	Sikträsk—Lappberg	Håmojåkk	—	57,7	4,5	—	»	bfm
		565	(Lappberg)—Kiruna och Kiruna—(Krokvik)[2]	Kiruna C.....	—	36,1	24,3	10,8	»	bm
20	2	521	(Bastuträsk)—Storträsk ...	Jörn	—	44,5	9,7	0,2	»	»
			Jörn—Hålbergsliden[3]		—	35,8	2,4	—		
		522	(Storträsk)—(Storsund)	Långträsk.....	—	59,9	6,7	—	bm	bfm
		523	Storsund—Brännberg[4]	Älvsbyn	—	44,7	10,3	—	»	»
		525	(Brännberg)—Boden C	Boden C	—	[5]29,7	29,3	—	öbm	bm
			Boden C—Degerselet[3]		—	[6]28,3	2,4	—		
	4	524	(Älvsbyn)—Piteå.....	Piteå	—	51,8	10,4	3,6	bm	bfm
		526	(Degerselet)—Morjärv	Morjärv	—	47,0	7,3	—	»	»
		527	(Morjärv)—Lappträsk	Vitvattnet	—	45,9	5,3	—	»	»
		528	(Lappträsk)—Haparanda[7]..	Haparanda	—	47,9	18,5	—	öbm	bm
		529	(Karungi)—Övertorneå	Hedenäset.....	—	46,5	4,8	—	bm	bfm
		530	(Storuman)—Sorsele.....	Sorsele	—	71,7	6,3	—	»	»
		531	(Sorsele)—(Dunliden)	Slagnäs	—	70,6	4,3	—	»	»
		532	(Hålbergsliden)—Utterträsk	Arvidsjaur	—	65,1	6,5	0,7	öbm	»
			Dunliden—Arvidsjaur		—	17,0	1,8	—		
		533	(Utterträsk)—Kuri	Moskosel	—	61,8	4,3	—	bm	bfm
		534	(Kuri)—(Tårajaur)	Kåbdalis	—	59,3	2,8	—	»	»
		535	Tårajaur—Pakkoselet.....	Jokkmokk	—	58,0	5,3	—	»	»
		536	Pakkoselet—Gällivare	Porjus	—	68,3	4,2	11,4	»	»
21	2	501	(Långsele)—(Aspeå)	Selsjön.....	—	42,5	5,0	0,4	»	»
			Forsmo—(Tängstamon)[3] ...		—	14,0	0,5	—	»	»
		502	Aspeå—(Mellansel)	Anundsjö	—	47,3	5,5	—	»	»
		504	Mellansel—(Trehörningsjö)[8].	Mellansel	—	50,9	11,4	0,4	öbm	»
		505	Trehörningsjö—(Hörnsjö) ..	Nyåker	—	46,8	7,0	—	bm	»
		512	Hörnsjö—Tvärålund[9].....	Vännäs	—	47,2	18,2	0,6	öbm	bm

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
5	—	9,6	3	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	8,3	3	—	6	—	—	—	—	—	
3	—	9,3	3	—	3	—	—	—	—	—	[1] Gällivare stn tillhör bangrupp 2.
2	—	6,7	2	—	2	—	—	—	—	—	
3	—	4,6	2	—	3	—	—	—	—	—	
6	—	9,6	2	—	6	—	—	—	—	—	
4	—	6,1	[2]2	—	4	—	—	—	—	—	[2] Kiruna—Krokvik tillhör bangrupp1. Besiktigas minst 3 ggr per vecka.
3	—	14,8	2	—	3	—	—	—	—	—	[3] Tillhör bangrupp 4.
3	—	11,9	1	—	3	1	—	—	1	—	[4] Häri ingår 0,7 km från Älvsbyn mot
4	—	15,0	2	—	4	—	—	—	—	—	Piteå, bangrupp 4.
3	—	14,9	2	—	3	—	—	—	—	—	[5] Häri ingår av sträckorna Boden C
2	—	14,9	2	—	2	—	—	—	—	—	mot Luleå, 1,3 km, och Boden C
4	—	7,1	2	—	4	—	—	—	—	—	mot Gällivare, 1,2 km.
3	—	17,3	2	—	3	—	—	—	—	—	[6] Häri ingår malmtågsspåret förbi
3	—	15,7	2	—	3	—	—	—	—	—	Boden C, 2,1 km.
3	—	15,3	2	—	3	—	—	—	—	—	[7] Häri ingår 0,5 km från Karungi mot
3	—	16,0	2	—	3	—	1	1	—	—	Övertorneå.
3	—	15,5	1	—	3	—	—	—	—	—	
7	—	10,2	1	—	7	1	—	—	—	1	
7	—	10,8	1	—	7	—	—	—	—	—	
6	—	10,3	1	—	6	—	—	—	—	—	
2	—	10,3	1	—	2	—	—	—	—	—	
6	—	10,3	1	—	6	1	—	—	—	2	
6	—	9,9	1	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	9,7	1	—	6	—	—	—	—	—	
7	—	9,8	1	—	7	2	—	—	—	4	
3	—	14,4	2	—	3	—	—	—	—	—	
1	—	13,3	1	—	1	—	—	—	—	—	
3	—	15,8	2	—	3	—	—	—	—	—	[8] Häri ingår 0,5 km av sträckan Mel-
3	—	17,0	2	—	3	—	—	—	—	—	lansel—Örnsköldsvik, bangrupp 4.
3	—	15,7	2	—	3	—	—	—	—	—	[9] Häri ingår 1,0 km av sträckan Vän-
4	—	11,8	2	—	4	—	—	—	—	—	näs—Holmsund, bangrupp 4.

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår (Km)	Huvudspår Enkelspår (Km)	Sidospår SJ tillhörig (Km)	Sidospår Ensk. tillhörig (Km)	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
21	2	513	(Tvärålund)—(Ekträsk) ...	Hällnäs	—	50,4	5,7	—	öbm	bfm
			Hällnäs — (Åmsele)[1]		—	27,0	1,0	—		
		517	Ekträsk—Bastuträsk	Bastuträsk	—	38,9	9,1	—	»	bm
			Bastuträsk—(Slind)[1].....		—	34,7	2,8	—		
	4	503	(Mellansel) — Örnsköldsvik .	Örnsköldsvik ...	—	28,3	16,7	1,4	bm	bfm
		507	Tängstamon—(Jansjön)....	Ådalsliden.....	—	68,7	6,6	0,5	»	»
		508	Jansjön—(Saxvattnet)	Hoting.....	—	68,6	7,8	—	»	»
		509	Saxvattnet—(Vojmån).....	Vilhelmina	—	72,5	5,8	—	»	»
		510	Vojmån—Storuman och Barsele—Storuman.....	Storuman	—	64,2	8,2	0,3	öbm	bm
		511	(Vännäs)—Holmsund	Umeå.....	—	45,8	16,0	3,1	»	bfm
		514	Åmsele—Umgransele	Lycksele	—	58,8	6,3	1,4	bm	»
		515	(Umgransele)—(Barsele) ...	Åskilje	—	61,2	2,8	—	»	»
		516	Boliden—Slind—Rönnskär[3]	Skellefteå	—	55,1	16,2	17,2	öbm	bm
25	3	602	(Borås C)—Hillared;.....	Hillared.....	—	20,6	5,4	0,1	bm	bfm
			Hillared—(Axelfors)[1]		—	24,0	3,8	1,2		
		603	(Hillared)—Hestra	Limmared	—	38,4	11,7	1,3	öbm	»
		604	(Hestra)—(Värnamo)	Gnosjö	—	40,3	7,0	—	bm	»
		605	(Värnamo)—(Alvesta)	Smål. Rydaholm	—	46,9	5,6	—	»	»
		607	(Varberg)—(Björketorp) ...	Varberg	—	35,8	4,6	—	»	»
		608	Björketorp—(Borås C)	Björketorp	—	42,1	12,2	0,2	öbm	»
		609	Borås C—Borås övre	Borås C.....	—	5,0	24,4	2,8	»	bm
		610	(Borås övre)—(Herrljunga) .	Borås C.....	—	39,9	6,2	—	bm	bfm
			Sjömarken—(Borås C)		—	6,2	0,8	—		
	4	600	(Gånghester)—(Galtåsen) ..	Ulricehamn.....	—	47,5	3,7	—	»	»
		601	Galtåsen—(Jönköping C)...	Bottnaryd.....	—	47,2	6,0	1,7	»	»
		606	(Falkenberg)—Limmared...	Älvsered	—	102,1	9,4	—	öbm	»
26	3	619	(Alvesta)—(Växjö)—Lessebo	Växjö	—	50,2	14,9	6,2	»	»
		622	(Lessebo)—Holmsjö	Emmaboda	—	48,4	15,0	0,3	»	»
		623	(Holmsjö)—Karlskrona C ..	Karlskrona C ...	—	31,3	14,3	6,5	bm	»
	4	611	(Nässjö)—(Milletorp)	Vetlanda.....	—	51,5	10,3	3,2	»	»
		612	Milletorp—(Gullaskruv) ...	Åseda	—	60,9	9,5	0,4	»	»
		613	Gullaskruv—(Västrakulla) och (Emmaboda)—Nybro.	Nybro	—	57,2	10,8	1,2	öbm	»
		614	Västrakulla—Kalmar C; ...	Kalmar	—	24,0	25,1	1,6	»	bm
			Kalmar C—Kalmar V[4].....		—	1,9	10,7	0,2		
27	4	615	(Kalmar V)—Berga	(Kalmar V) Ålem	—	76,3	16,6	1,9	»	»
		616	Mönsterås—Fagerhult	Mönsterås	—	68,0	7,2	0,6	bm	bfm
		617	Oskarshamn—(Ruda)—Skogshult	Oskarshamn ...	—	56,7	6,4	2,1	»	»
		624	(Sävsjö)—(Målilla)	Vetlanda.....	—	80,7	11,1	8,8	öbm	»
		625	(Hultsfred)—(Gårdveda)—(Åseda)	Åseda	—	54,8	7,6	0,1	bm	»

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	—	12,8	2	—	4	1	—	—	—	2	
2	—	13,3	1	—	2	—	—	—	—	—	[1] Tillhör bangrupp 4.
3	—	13,1	2	—	3	—	—	—	—	—	
2	—	17,2	1	—	2	—	—	—	—	—	
2	—	14,2	1	—	2	—	—	—	—	—	
5	—	13,7	[2]2	—	5	—	—	—	—	—	[2] Tågsjöberg—Backe endast 1.
5	—	13,7	1	—	5	—	—	—	—	—	
6	—	12,1	1	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	12,8	1	—	5	—	—	—	—	—	
3	—	15,3	1	—	3	—	—	—	—	—	
5	—	11,8	1	—	5	—	—	—	—	—	[3] Industrispåren Skelleftehamns nedre —Rönnskär och Slind—Boliden, 25,5 km, medräknade.
5	—	12,2	1	—	5	3	—	—	—	3	
4	—	13,8	1	—	4	—	—	—	—	—	
2	—	10,3	2	—	2	—	—	—	—	—	
2	—	12,0	1	—	2	—	—	—	—	—	
3	—	12,8	2	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	10,1	2	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	11,7	2	—	4	1	—	—	—	2	
3	—	11,9	2	—	3	—	—	—	—	—	
4	—	10,5	2	—	4	—	—	—	—	—	
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
4	—	10,0	2	—	4	—	—	—	—	—	
1	—	6,2	6	—	1	—	—	—	—	—	
4	—	11,9	1	—	4	—	—	—	—	—	
3	—	15,7	1	—	3	5	—	—	1	—	
8	—	12,8	1	—	8	12	—	—	2	8	Spårvidd 0,891 m.
6	—	8,4	2	—	6	—	—	—	—	—	
5	—	9,7	2	—	5	—	—	—	—	—	
5	—	6,3	3	—	5	5	—	—	1	9	
5	—	10,3	2	—	5	1	—	—	—	1	
6	—	10,1	2	—	6	3	—	—	—	3	
5	—	11,4	2	—	5	2	—	—	—	3	
3	—	8,6	3	—	3	—	—	—	—	—	[4] Spårvidd 0,891 m.
6	—	12,7	1	—	6	3	—	—	—	3	
6	—	11,3	1	—	6	2	—	—	—	2	
5	—	11,3	1	—	5	1	—	—	—	1	Spårvidd 0,891 m.
7	—	11,5	1	—	7	7	—	—	—	8	
5	—	11,1	1	—	5	3	—	—	—	3	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning								
Nummer			Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår		Sidospår		Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Dubbelspår	Enkelspår	SJ tillhörig	Ensk. tillhörig		
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27	4	626	(Åseda)—Växjö;	Växjö	—	59,7	11,3	10,0	öbm	bm
			Växjö[1] (spårvidd 1,435 m); .		—	1,4	10,3	1,6		
			» (» 1,067 m)..		—	0,2	2,3	—		
		627	(Brittatorp)—(Skoghult) ...	Lenhovda	—	61,2	6,9	0,3	bm	bfm
		628	(Kalmar V)—Torsås;	Kalmar V	—	38,7	5,5	0,5	»	»
			Ljungbyholm—Påryd.....		—	18,3	1,4	0,1		
		629	Runsten—Böda	Borgholm	—	76,8	10,3	1,4	»	»
		630	(Lundtorp)—(Runsten);....	Mörbylånga ...	—	20,1	2,0	—	öbm	»
			Färjestaden—Ottenby		—	53,5	11,6	6,3		
29	4	637	Karlshamn—(Sölvesborg) ..	Karlshamn	—	[2]29,6 [3]1,9	[2]5,4 [3]2,4	[2]4,9 —	bm	»
		638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken	Sölvesborg	—	[2]30,1 [3]14,4	[2]11,3 [3]1,3	[2]4,1 —	öbm	bm
		635	Karlskrona N—Ronneby—(Bredåkra)	Ronneby	—	36,0	26,5	5,6	»	»
		636	(Vermanshult)—Bredåkra—(Karlshamn)	Bräkne-Hoby...	—	54,4	7,7	0,3	bm	bfm
		639	(Växjö)—Vermanshult	Tingsryd	—	63,7	8,6	0,7	»	»
		640	(Gullberna)—Torsås—Bergkvara	Torsås	—	49,6	7,3	0,2	»	»
		641	(Karlshamn)—Ulvö och Norraryd—(Kvarnamåla);	Ålshult	—	72,0	8,4	0,3	»	»
		642	(Ulvö)—Bolmen	Ljungby	—	77,6	11,5	0,3	»	»
		643	(Bolmen)—Skedalahed	Lidhult	—	61,2	4,4	0,5	»	»
32	3	645	(Söndrum)—(Trönninge),[7] Halmstad C—Oskarsström och (Skedalahed)—Halmstad Ö[8]	Halmstad C	—	32,1	37,6	21,8	öbm	bm
		646	(Oskarsström)—(Landeryd);	Fröslida.....	—	38,6	6,3	—	bm	bfm
			Kilan—Hyltebruk[9]		—	11,5	3,6	3,4		
		648	(Landeryd)—Reftele;	Reftele	—	25,2	4,0	0,5	»	»
			(Hestra)—Reftele[9]		—	34,0	5,8	1,3		
		649	(Reftele)—Klevshult.....	Värnamo	—	50,7	16,3	—	öbm	»
		650	Vaggeryd—(Nässjö)	Nässjö	—	44,1	8,7	0,1	bm	»
		651	(Klevshult)—(Vaggeryd)—(Jordbron)	Jordbron	—	50,2	7,3	3,1	»	»
	4	647	Landeryd—(Limmared)[12] ..	Landeryd	—	55,1	12,2	—	öbm	bm
		653	(Limmared)—(Falköping) ..	Ulricehamn.....	—	75,8	11,2	—	»	»
		654	(Varberg)—(Kinnared).....	Kinnared	—	65,7	8,1	1,8	bm	bfm
2	1	133	Åby—(Norsholm)	Norrköping C...	29,2	1,1	44,2	29,0	öbm	bm
		135	Norsholm—Malmslätt;	Linköping C ..	32,5	—	23,4	8,3	»	»
			(Linköping)—Hjulsbro[9]		—	6,8	3,1	4,8		

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
5	—	12,0	1	—	5	1	—	—	1	—	Spårvidd 0,891 m.
1	—	1,6	1	—	1	—	—	—	—	—	[1] Tillhör bangrupp 3.
5	—	12,2	1	—	5	2	—	—	—	2	
5	—	11,4	1	—	5	3	—	—	2	1	
						1	—	—	—	1	Spårvidd 0,891 m.
4	—	19,2	1	—	4	4	—	—	—	3	
1	—	20,1	1	—	1	—	—	—	—	—	
3	—	17,9	1	—	3	—	—	—	—	—	
3	—	10,5	2	—	3	2	—	—	2	1	[2] Normalspår.
4	—	11,1	[4]6	—	4	4	—	—	—	4	[3] Spårvidd 1,067 m.
4	—	9,0	2	—	4	2	—	—	2	—	[4] Sölvesborg—Kristianstad endast 2.
5	—	10,9	2	—	5	4	—	—	1	4	
6	—	10,6	2	—	6	2	—	—	—	1	
4	—	12,4	1	—	4	5	—	—	1	4	Spårvidd 1,067 m.
6	—	12,0	[5]2	—	6	2	—	—	—	3	[5] Norraryd—Kvarnamåla endast 1.
6	—	12,9	[6]2	—	6	7	—	—	—	7	[6] Vislanda—Bolmen endast 1.
5	—	12,2	1	—	5	3	—	—	—	3	
											[7] Tillhör bangrupp 2.
											[8] Spårvidd 1,067 m. Tillhör bangrupp 4.
5	—	6,4	2	—	5	1	—	—	—	1	[9] Tillhör bangrupp 4.
6	—	8,4	[10]2	—	6	1	—	—	—	1	[10] Torup—Hyltebruk endast 1.
7	—	8,5	[11]2	—	7	6	—	—	1	4	[11] Hestra—Reftele endast 1.
6	—	8,4	2	—	6	2	—	—	—	2	
6	—	7,4	2	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	8,4	2	—	6	1	—	—	1	1	
6	—	9,2	2	—	6	7	—	—	1	6	[12] Landeryd stn tillhör bangrupp 3.
8	—	9,5	2	—	8	7	—	—	—	6	
6	—	11,0	1	—	6	4	—	—	1	3	
5	5,8	0,8	3	—	5	—	—	—	—	—	
5	6,5	—	3	—	5	—	—	—	—	—	
1	—	6,8	2	—	1	—	—	—	—	—	

Tab. 1 J (forts.). Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid årets slut

Bansektion	Bangrupp	Banmästaravdelning Nummer	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	Huvudort	Huvudspår Dubbelspår	Huvudspår Enkelspår	Sidospår SJ tillhörig	Sidospår Ensk. tillhörig	Föreståndare	Föreståndarens ställföreträdare
					Km					
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
2	1	136	(Malmslätt)—Mjölby;	Mjölby;	25,4	0,7	16,5	0,1	öbm	bm
			Mjölby—Hästholmen[1]		—	31,5	5,4	0,1		
	2	111	(Katrineholm)—(Åby)	Strångsjö	—	38,8	6,2	0,3	bm	bfm
		130	(Järna)—(Tystberga)	Vagnhärad	—	36,7	6,2	—	»	»
		131	Tystberga—(Jönåker).....	Nyköping C	—	34,9	14,8	0,5	öbm	bm
		132	Jönåker—(Åby)	Ålberga	—	35,8	7,3	—	bm	bfm
	4	146	(Hjulsbro)—Kölefors och Bjärka-Säby—(Åtvidaberg)	Bjärka-Säby ...	—	65,7	9,5	—	öbm	»
		147	(Kölefors)—(Hultsfred)	Kisa	—	67,5	10,9	3,7	»	»
38	4	139	Norsholm—(Almvik)	Åtvidaberg	—	102,5	19,0	8,6	»	bm
		140	Almvik—Västervik, Jenny—Hultsfred och Spångenäs—Vimmerby	Västervik	—	101,7	23,0	14,9	»	»
		192	Örebro S—(Sonstorp)	Pålsboda	—	78,1	12,2	—	bm	bfm
		196	Sonstorp—(Norrköping Ö) och Kimstad—(Norsholm)	Finspång	—	53,6	13,4	24,9	öbm	»
		197	Norrköping Ö—Valdemarsvik och Kummelby—Arkösund	Norrköping Ö...	—	101,6	24,5	8,9	»	bm
		198	Linköping—Fornåsa, Linköping—(Ringstorp), Klockrike—Borensberg, Fornåsa—Motala och Bränninge—Skänninge	Linköping	—	97,6	25,7	4,8	»	»
		199	(Fornåsa)—Ödeshög	Vadstena.....	—	53,7	10,1	0,7	bm	bfm

Bevakningssträckor				Antal bevakningssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakter					Anmärkningar
Antal	Medellängd huvudspår		Antal besiktningar per vecka	Banförmän	Banbiträden	Antal platser		Antal använd personal			
	Dubbelspår	Enkelspår				Vägkorsningar	Andra	Banvakter	Annan manlig personal	Kvinnlig personal	
	Km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23
4	6,4	—	3	—	4	—	—	—	—	—	
2	—	15,8	2	—	2	2	—	—	—	2	[1] Tillhör bangrupp 4.
4	—	9,7	3	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	9,2	3	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	8,7	3	—	4	—	—	—	—	—	
4	—	9,0	3	—	4	—	—	—	—	—	
6	—	11,0	2	—	6	—	—	—	—	—	
6	—	11,3	2	—	6	1	—	—	—	1	
11	—	9,3	2	—	11	3	—	—	1	3	
11	—	9,2	2	—	11	7	—	—	—	7	
8	—	9,8	2	—	8	4	—	—	—	4	
8	—	6,7	2	—	8	—	—	—	—	—	Spårvidd 0,891 m.
11	—	9,2	2	—	11	1	1	1	1	1	
11	—	8,9	2	—	11	2	1	1	1	2	
6	—	9,0	2	—	6	2	—	—	1	1	

Tab. 1 K. Banmästaravdelningar och bevakningssträckor vid slutet av angivna år

Bangrupp nr	År	Banmästaravdelningar		Bevakningssträckor			
		Antal	Medellängd km	Dubbelspår		Enkelspår	
				Antal	Medellängd km	Antal	Medellängd km
1	1955	36	35,2	111	8,0	23	10,6
	1954	38	32,6	109	7,6	27	9,9
	1953	40	31,1	108	7,3	27	11,7
2	1955	96	44,2	6	8,3	392	9,4
	1954	95	42,4	6	5,6	377	9,4
	1953	96	40,8	6	5,6	382	9,3
3	1955	49	48,1	1	3,1	258	9,0
	1954	56	46,8	1	3,1	283	9,0
	1953	58	45,6	1	3,1	281	9,0
4	1955	81	57,4	—	—	478	10,9
	1954	83	56,5	—	—	479	10,9
	1953	86	55,6	—	—	496	10,6
4 smalsp..	1955	36	66,3	—	—	224	11,2
	1954	36	66,4	—	—	225	11,2
	1953	40	63,3	—	—	235	11,3
Summa SJ	1955	298	50,0	118	8,0	1 375	10,2
	1954	308	48,6	116	7,5	1 391	10,1
	1953	320	47,3	115	7,1	1 421	10,1

Tab. 2. Femårsöversikt

		1955	1954	1953	1952	1951
Förvaltningsindelning vid årets slut						
Järnvägsstyrelsen:						
byråer[1]	antal	13	13	13	15	15
kontor	»	6	6	6	6	6
resebyråer i utlandet	»	3	3	3	3	2
Distrikten:						
distrikt	antal	7	7	7	8	8
bansektioner[2]	»	31	32	32	34	34
banmästaravdelningar	»	298	308	320	331	336
bevakningssträckor	»	1 493	1 507	1 536	1 555	2 149
maskinsektioner[2]	»	15	16	17	18	18
driftverkstäder	»	57	52	59	59	59
lokstationer, som förestås av tjänsteman i lägst lgd Ca 17	»	78	78	79	81	80
trafiksektioner[2]	»	28	29	29	31	31
stationer	»	3 599	3 621	3 653	3 684	3 667
resebyråer inom landet	»	37	34	33	32	28
billinjegrupper	»	45	45	47	57	59
elektrosektioner	»	11	11	11	11	12
transformator- och omformarstationer	»	53	52	52	52	52
signalsektioner	»	6	6	6	7	..
telesektioner	»	6	6	6	7	..
tågfärjeleder	»	3	3	4	4	4
Förrådsområden	»	6	6	6	6	6
Huvudverkstäder	»	8	8	8	8	8
Nätets omfattning vid årets slut						
Järnvägsdrift:						
Trafikerad banlängd	km	15 048	15 073	15 090	15 186	15 138
härav dubbelspår	»	941	871	823	753	717
Ägande spårlängd i						
huvudspår	»	15 977	15 932	15 901	15 927	15 843
sidospår, permanenta	»	4 898	4 881	4 832	4 730	4 687
» icke permanenta	»	195	200	212	200	206
Total spårlängd	»	21 070	21 013	20 945	20 857	20 736
härav elektrifierade spår	»	10 177	9 687	9 564	9 320	9 251
Bildrift:						
Trafikerad väglängd	km	26 575	26 129	25 448	24 531	23 269
Koncessionerad väglängd	»	28 868	28 370	27 674	26 885	25 554
Personal i medeltal						
Järnvägsstyrelsen:						
anställd personal	antal	2 016	2 041	2 055	2 001	1 924
tillgänglig »	»	2 090	2 096	2 099	2 044	1 955
totalt arbete	antal man	1 795	1 780	1 789	1 760	1 678
tjänstefri personal	proc.	15,6	16,1	15,9	15,3	15,4
Distriktskanslier:						
anställd personal	antal	427	431	494	533	493
tillgänglig »	»	443	447	513	552	514
totalt arbete	antal man	392	389	448	486	450
tjänstefri personal	proc.	11,9	13,9	13,2	12,6	13,4

[1] Inklusive Rättsavdelningen.

[2] Härtill kommer 37 driftsektionen, Visby.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1955	1954	1953	1952	1951
Förrådsområden:					
anställd personal ..... antal	437	430	443	451	435
tillgänglig » ..... »	458	446	462	465	449
totalt arbete ..... antal man	404	392	405	409	393
tjänstefri personal ..... proc.	12,5	12,5	13,0	12,4	12,6
Huvudverkstäder:					
anställd personal ..... antal	5 166	5 359	5 655	5 729	5 615
tillgänglig » ..... »	5 146	5 332	5 630	5 700	5 574
totalt arbete ..... antal man	4 478	4 523	4 828	5 021	4 895
tjänstefri personal ..... proc.	14,4	16,1	15,2	13,3	14,1
Bansektioner[1]:					
för drift och underhåll:					
anställd personal ..... antal	10 199	10 571	11 319	..	..
tillgänglig » ..... »	9 486	10 014	10 741	..	..
totalt arbete ..... antal man	8 363	8 777	9 510	..	..
tjänstefri personal ..... proc.	12,0	12,6	11,8	..	..
för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten:					
anställd personal ..... antal	2 231	2 552	2 760	..	..
tillgänglig » ..... »	2 171	2 498	2 738	..	..
för elektrifieringsarbeten:					
anställd personal ..... antal	414	333	326	323	268
tillgänglig » ..... »	420	293	264	270	237
Elektrosektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal ..... antal	941	971	933	..	..
tillgänglig » ..... »	879	905	868	..	..
totalt arbete ..... antal man	754	775	746	..	..
tjänstefri personal ..... proc.	13,9	13,7	13,5	..	..
för förändrings- och nybyggnadsarbeten:					
anställd personal ..... antal	196	173	212	..	..
tillgänglig » ..... »	117	127	147	..	..
Signalsektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal ..... antal	734	713	672	..	..
tillgänglig » ..... »	808	794	772	..	..
totalt arbete ..... antal man	715	701	689	..	..
tjänstefri personal ..... proc.	13,0	13,3	12,6	..	..
för förändrings- och nybyggnadsarbeten:					
anställd personal ..... antal	254	224	183	..	..
tillgänglig » ..... »	312	303	263	..	..

[1] Fr. o. m. 1954 redovisas elektro-, signal- och telesektionerna separat. För att få jämförelsedata har motsvarande uppdelning utarbetats för år 1953.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1955	1954	1953	1952	1951
Telesektioner:					
för drift och underhåll:					
anställd personal ..... antal	324	332	323	..	..
tillgänglig » ..... »	337	410	331	..	..
totalt arbete ..... antal man	294	366	291	..	..
tjänstefri personal ..... proc.	13,2	13,4	12,4	..	..
för förändrings- och nybyggnadsarbeten:					
anställd personal ..... antal	59	55	60	..	..
tillgänglig » ..... »	51	54	61	..	..
Maskinsektioner och färjor:					
anställd personal ..... antal	14 548	14 867	15 364	15 798	15 730
tillgänglig » ..... »	14 519	14 810	15 346	15 841	15 808
totalt arbete (antal man)					
åkande..... antal	6 077	5 966	6 029	6 289	6 488
stationär ..... »	6 393	6 430	6 873	7 147	6 918
tjänstefri personal ..... proc.	14,2	16,3	16,0	15,4	15,5
Trafiksektioner:					
anställd personal ..... antal	26 840	27 085	28 456	29 459	29 983
tillgänglig » ..... »	27 293	27 379	28 776	29 741	30 582
totalt arbete ..... antal man	23 714	23 367	24 474	25 414	26 245
varav i					
Te-tjänst ..... antal man	462	458	469	470	467
stationstjänst ..... » »	20 791	20 283	20 960	21 705	22 461
vagntjänst ..... » »	405	459	524	566	580
tågtjänst ..... » »	2 056	2 167	2 521	2 673	2 737
tjänstefri personal ..... proc.	13,8	15,2	15,3	15,0	15,1
Billinjer:					
anställd personal ..... antal	3 146	3 037	2 958	2 870	2 788
tillgänglig » ..... »	3 146	3 040	2 973	2 888	2 803
totalt arbete ..... antal man	2 941	2 834	2 774	2 705	2 640
tjänstefri personal ..... proc.	8,7	9,0	8,5	8,2	7,8
Avlöningstillägg till tjänstemän ..... proc.	[1]69	[2]55	[2]55	[2]55	[3]33
Genomsnittliga löneinkomster för banarbetare					
A. Tidlönsarbete[4]					
Löneinkomst i medeltal ..... öre/tim	336	312	309	305	249
Medeltal anställda arbetare	4 269	4 587	5 330	5 813	6 197
B. Premieackordsarbete					
Löneinkomst i medeltal ..... öre/tim	449	420	403	393	..
Medeltal anställda arbetare	98	105	151	151	..
C. Övrigt ackordsarbete					
Löneinkomst i medeltal ..... öre/tim	477	451	434	416	352
Medeltal anställda arbetare	2 627	2 881	3 088	3 001	2 748
D. Total genomsnittlig löneinkomst för tidlöns- och ackordsarbete ..... öre/tim	390	366	356	344	281

[1] Enligt Kungl. Maj:ts kungörelse nr 189 den 12 maj 1955.

[2] Enligt Kungl. Maj:ts kungörelse nr 65 den 14 mars 1952.

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

[4] Inklusive ackordskompensation samt under år 1951 även premieackordsarbete.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1955	1954	1953	1952	1951
Förbrukningspris på vissa materialier					
Stenkol, utländska ..... kr per ton	93,75	86,25	93,75	110,83	121,25
Loktorv ..... » » »	40,00	40,00	47,50	61,25	65,00
Koks ..... » » »	125,42	122,33	128,75	146,23	133,25
Slipersved ..... » » m³	5,00	6,25	10,33	15,17	11,25
Björkved ..... » » »	20,00	20,25	25,25	29,27	..
Barrved ..... » » »	18,00	18,25	22,50	25,73	..
Pannved ..... » » »	16,00	16,08	18,67	23,73	..
Bensin[1] i fat ..... » » hl	23,67	23,83	29,50	30,83	31,33
» i cisternvagn ..... » » »	18,67	17,33	22,50	24,17	24,67
» i tankbil ..... » » »	18,67	17,83	23,50	25,17	25,67
Lättbentyl[1] i fat ..... » » »	30,92	31,58	39,42	39,33	37,67
» i cisternvagn ..... » » »	24,92	25,42	31,42	32,17	31,67
» i tankbil ..... » » »	24,92	25,50	32,42	32,67	31,67
Putsfotogen i fat ..... » » »	23,33	22,00	23,50	25,67	22,33
Motorbrännolja[1] i fat ..... » » »	20,17	20,08	23,00	22,92	22,50
» i cisternvagn .. » » »	15,17	15,08	18,00	19,25	19,50
» i tankbil ..... » » »	17,17	15,92	19,00	19,92	20,17
Eldningsolja nr 2 för lok ..... » » m³	139,33	144,17	150,00	168,33	160,83
» » 3 » » ..... » » »	116,00	122,00	130,00	151,67	128,33
Lokolja ..... » » ton	293,33	300,00	343,33	466,67	534,17
Vagnsolja ..... » » »	230,00	275,00	300,00	423,33	520,00
Räler, nya, svenska ..... » » »	547,50	516,67	595,00	568,92	406,67
» använda, brukbara ..... » » »	417,08	335,83	375,00	362,08	226,67
Sliprar:					
oimpregn., 2,6 m, typ 1 ..... kr per styck	16,50	16,54	18,50	20,18	14,65
» » » » 2 ..... » » »	16,13	15,54	17,50	19,18	14,00
» » » » 3 ..... » » »	14,50	14,54	16,75	18,64	13,50
» » » » 4 ..... » » »	13,00	13,00	14,00	15,18	12,80
» » » tvåsågade .. » » »	15,00	15,08	17,50	19,14	13,60
» 2,5 » » ... » » »	13,50	13,58	15,50	16,33	13,00
impregn., 2,6 » typ 1 ..... » » »	20,00	20,00	21,50	23,23	17,20
» » » » 2 ..... » » »	19,33	18,54	20,50	22,23	16,50
» » » » 3 ..... » » »	17,42	17,08	19,75	21,68	15,90
» » » » 4 ..... » » »	16,00	16,00	17,50	19,14	15,00
» » » tvåsågade .. » » »	18,50	18,54	20,50	22,00	16,50
» 2,5 » » .. » » »	16,58	17,04	18,50	19,33	15,50
Upptagna och nedlagda sliprar					
Upptagna, oimpr. 1 000-tal	1 301	1 406	1 286	1 039	1 229
» impr. ..... »	207	211	214	151	150
Nedlagda, oimpr. ..... »	[4]12	[2]24	69	309	580
» impr. ..... »	1 626	1 646	1 577	947	864
I spår vid årets slut:					
oimpr. 1 000-tal	[5]15 727	[3]17 074	18 476	19 675	20 278
impr. ..... »	14 773	13 364	11 935	10 578	9 801
Anskaffningskostnaden per sliper					
Sliprar av 2,5 m längd:					
antal inköpta ..... 1 000 st	71	334	269	121	70
kostnad, totalt ..... 1 000 kr	964	4 268	3 503	1 966	858
i medeltal per inköpt sliper ..... kr	13,62	12,78	13,04	16,23	12,19

[1] Exkl. skatt.
[2] Härav 4 tusen betongsliprar.
[3] » 8 » »
[4] » 2 » »
[5] » 10 » »

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

	1955	1954	1953	1952	1951
Sliprar av 2,6 m längd:					
antal inköpta ..... 1 000 st	1 660	1 861	1 287	2 043	656
kostnad, totalt ..... 1 000 kr	24 532	27 668	20 338	41 483	9 531
i medeltal per inköpt sliper ..... kr	14,78	14,87	15,81	20,30	14,53
Dragkraftsenheternas arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och bränsle samt kostnader för drivmedel					
Elektrolok:					
medelantal lok i tjänst ..... antal	809,6	784,0	771,2	741,0	723,3
lokkm per lok[1] 1 000-tal	110,4	109,1	109,1	113,1	115,5
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst .. antal	406	400	401	406	406
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm ..... kr	0,36	0,39	0,45	0,69	0,81
underhåll » 100 » ..... »	25,79	27,02	29,02	27,27	22,45
» » 1 000 bruttoton-kilometer i tågtjänst ..... »	0,64	0,68	0,72	0,67	0,55
Elektromotorvagnar:					
medelantal lok i tjänst ..... antal	59,5	59,0	60,7	62,0	61,0
lokkm per lok[1] 1 000-tal	119,8	120,0	115,3	108,7	107,3
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst . antal	73	73	72	72	71
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm ..... kr	0,04	0,04	0,05	0,06	0,08
underhåll » 100 » ..... »	29,21	30,40	29,88	31,00	32,43
» » 1 000 bruttoton-kilometer i tågtjänst ..... »	4,02	4,15	4,13	4,30	4,57
Elektrisk energiförbrukning per lok-kilometer:					
SJ utom malmbanan ..... kWh	13,9	13,9	13,5	13,7	13,7
malmbanan ..... »	21,7	21,0	19,7	19,0	18,4
medelkostnad per kWh förbrukad energi:					
SJ utom malmbanan ..... öre	2,73	2,67	2,61	2,53	2,37
malmbanan ..... »	1,76	1,65	1,45	1,42	1,47
Ånglok:					
medelantal lok i tjänst ..... antal	660,6	717,7	866,0	950,3	1 003,1
lokkm per lok[1] 1 000-tal	28,7	30,9	31,6	33,1	35,4
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst .. antal	199	191	176	176	172
stenkolsförbrukning per 100 lokkm .. kg	1 585	1 507	1 435	1 460	1 488
bränslekostnad per 100 lokkm ..... kr	148,20	131,28	135,87	162,49	177,16
medelkostnad per ton lokbränsle inkl. transportkostnader ..... »	93,28	86,96	94,64	112,41	119,47
smörjmedels- och underhållskostnad:					
smörjmedel per 100 lokkm ..... kr	1,13	1,24	1,35	1,65	1,87
underhåll » 100 » ..... »	63,93	65,08	76,45	72,80	55,70
» » 1 000 bruttoton-kilometer i tågtjänst ..... »	3,21	3,41	4,35	4,13	3,23
Förbränningsmotorvagnar:					
medelantal lok i tjänst ..... antal	8,5	17,8	22,6	23,3	23,2
lokkm per lok[1] 1 000-tal	42,5	41,4	52,5	55,4	51,4
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst .. antal	37	37	36	36	33

[1] Enligt tab. 3 C, kol. 20.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

		1955	1954	1953	1952	1951
smörjmedels- och underhållskostnad:						
smörjmedel per 100 lokkm	kr	0,72	1,14	1,39	1,54	1,43
underhåll » 100 »	»	50,28	74,52	72,52	69,54	51,69
» » 1 000 bruttoton-kilometer i tågtjänst.....	»	13,58	20,19	20,23	19,28	15,72
Rälsbussar:						
medelantal lok i tjänst	antal	533,0	495,7	421,1	382,3	379,1
lokkm per lok[1].....	1 000-tal	75,8	74,6	73,1	73,5	71,8
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst..	antal	16	15	13	12	12
smörjmedels- och underhållskostnad:						
smörjmedel per 100 lokkm	kr	0,36	0,39	0,46	0,57	0,61
underhåll » 100 »	»	37,30	37,79	41,48	45,53	39,62
» » 1 000 bruttoton-kilometer i tågtjänst.....	»	23,41	25,14	31,96	37,36	33,07
Lokomotorer:						
medelantal lok i tjänst	antal	307,6	299,2	280,5	245,7	212,5
tjänstgöringstimmar per lok[1]	1 000-tal	2,2	2,2	2,2	2,1	2,0
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst..	antal	73	73	69	79	75
smörjmedels- och underhållskostnad:						
smörjmedel per tjänstgöringstim..	kr	0,08	0,09	0,09	0,11	0,11
underhåll » » .	»	4,21	3,98	3,42	3,68	3,23
Motorlok:						
medelantal lok i tjänst	antal	91,4	66,8	31,8	18,1	3,0
tjänstgöringstimmar per lok[1]	1 000-tal	4,5	4,2	3,3	3,3	4,5
bruttotonkm per lokkm i tågtjänst..	antal	127	118	337	367	87
smörjmedels- och underhållskostnad:						
smörjmedel per tjänstgöringstim..	kr	0,39	0,48	0,86	0,83	0,16
underhåll » » .	»	4,80	4,79	8,45	4,06	2,97
Antal vid verkstäderna utförda klassificerade reparationer och revisioner av lok och vagnar						
Elektrolok	antal	1 168	1 124	1 242	1 038	1 006
ånglok	»	532	520	744	745	642
lokpannor.....	»	208	274	382	432	401
motorvagnar	»	123	172	130	121	150
rälsbussar	»	556	480	360	337	300
rälsbussläpvagnar	»	173	142	153	144	..
lokomotorer	»	237	174	161	128	..
motorlok	»	57	32	..	..	..
person-, post- och resgodsvagnar:						
fyraxliga, mindre revisioner	antal	2 828	2 798	2 945	2 930	2 701
» större »	»	391	366	401	427	422
tvåaxliga, mindre revisioner	»	1 222	1 266	1 296	1 324	1 337
» större »	»	186	235	285	298	327
godsvagnar:						
slutna, mindre revisioner.....	antal	1 996	2 421	2 859	2 901	2 687
» större »	»	1 413	1 516	1 292	1 006	945
öppna, mindre revisioner.....	»	4 273	4 208	5 401	5 784	5 008
» större »	»	2 983	2 468	2 606	2 918	2 600
malmvagnar mindre revisioner.....	»	397	707	710	572	591
» större »	»	426	419	351	297	300

[1] Enligt tab. 3 C, kol. 20.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

		1955	1954	1953	1952	1951
Antal klassificerade reparationer och revisioner per 100 fordon av vid årets början befintliga						
Elektrolok	antal	148	142	165	141	142
ånglok	»	52	49	68	67	57
lokpannor	»	20	26	35	39	36
motorvagnar	»	148	205	151	142	183
rälsbussar	»	100	97	90	86	77
rälsbussläpvagnar	»	44	50	61	57	..
lokomotorer	»	74	56	61	52	..
motorlok	»	72	68	..	..	..
person-, post- och resgodsvagnar:						
fyraxliga, mindre revisioner	antal	111	110	116	117	110
» större »	»	15	14	16	17	17
tvåaxliga, mindre revisioner	»	58	58	58	58	57
» större »	»	9	11	13	13	14
godsvagnar:						
slutna, mindre revisioner	antal	15	18	22	22	21
» större »	»	11	12	10	8	7
öppna, mindre revisioner	»	14	14	18	20	17
» större »	»	10	8	9	10	9
malmvagnar, mindre revisioner	»	8	14	16	14	14
» större »	»	8	8	8	8	7
Bokförda utgifter för drift och underhåll				1/7–31/12 1953		
Bansektioner[1]:						
sektionsledning	1 000 kr	7 256	6 777	3 426	..	..
linjetjänst	»	23 969	23 769	12 211	..	..
banvallen	»	9 737	9 134	4 068	..	..
broar, trummor m. m.	»	3 429	3 131	1 366	..	..
vägar m. m.	»	1 820	1 712	953	..	..
stängsel	»	2 747	3 161	759	..	..
räler med tillbehör	»	10 480	10 956	4 770	..	..
spårväxlar och korsningar med tillbehör	»	5 220	5 562	2 726	..	..
sliprar	»	30 152	31 720	9 372	..	..
riktning, kilning och ballast	»	27 327	26 802	17 402	..	..
husbyggnader och planteringar	»	14 527	15 596	6 679	..	..
diverse stationsanordningar	»	4 656	5 084	2 792	..	..
snöröjning inkl. snöskyddsanordningar	»	5 319	4 138	814	..	..
summa underhåll av bana och byggnader	»	115 414	116 996	51 701	..	..
hjälpanläggningar	»	330	316	136	..	..
underhåll av investeringsinventarier	»	1 737	1 798	745	..	..
inkomster	»	1 273	1 295	542	..	..
bokförda utgifter (saldo)	»	147 432	148 361	67 677	..	..
Elektrosektioner[1]:						
sektionsledning	1 000 kr	994	913	442	..	..
linjetjänst	»	5 371	5 002	2 567	..	..
byggnader samt elektrisk utrustning	»	1 968	1 034	483	..	..

[1] Se anm. sid. 136.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

		1955	1954	1/7–31/12 1953	1952	1951
kontakt-, hjälpkraft- och överförings-ledningar	1 000 kr	5 023	3 873	2 882	..	..
utvändiga elinst., fasta tågvärme-anläggningar samt övriga anordningar	»	1 772	1 508	857	..	..
hjälpanläggningar	»	20	..	..	..	..
underhåll av investeringsinventarier	»	260	248	85	..	..
inkomster	»	51	24	5	..	..
bokförda utgifter (saldo)	»	15 357	12 554	7 310	..	..
Signalsektioner[1]:						
sektionsledning	1 000 kr	780	650	286	..	..
linjetjänst	»	2 177	1 966	1 037	..	..
järnvägssignalanläggningar samt övriga anordningar	»	6 862	6 470	3 029	..	..
vägskyddsanläggningar	»	3 021	2 445	1 221	..	..
underhåll av investeringsinventarier	»	109	68	37	..	..
inkomster	»	284	180	9	..	..
bokförda utgifter (saldo)	»	12 665	11 419	5 602	..	..
Telesektioner[1]:						
sektionsledning	1 000 kr	507	486	244	..	..
linjetjänst	»	1 185	1 105	533	..	..
kabel- och blanklinjeanläggningar	»	1 304	1 211	426	..	..
stationsanläggningar	»	2 285	2 304	1 064	..	..
transmissions- och övriga teletekniska anläggningar m. m.	»	423	427	191	..	..
hjälpanläggningar	»	800	776	—	..	..
underhåll av investeringsinventarier	»	57	47	21	..	..
inkomster	»	273	161	23	..	..
bokförda utgifter (saldo)	»	6 287	6 194	2 457	..	..
				1953		
Maskinsektioner:						
sektionsledning	1 000 kr	3 143	2 913	3 086	2 972	2 451
ångdrift						
personalutgifter	»	19 569	20 615	25 741	28 905	26 504
bränsle utom för motorer	»	25 912	26 710	34 474	46 952	56 794
övriga sakliga utgifter	»	310	367	453	615	736
stalltjänst	»	11 130	11 026	13 567	15 229	12 499
elektrisk drift						
personalutgifter	»	52 682	48 234	48 722	47 117	39 115
elektrisk energi	»	37 016	34 457	32 086	32 787	30 890
övriga sakliga utgifter	»	441	413	500	636	733
stalltjänst	»	7 234	6 690	6 944	6 595	5 330
motorvagntjänst[2]						
personalutgifter	»	12 065	9 715	5 300	3 926	2 440
bränsle för motorer	»	3 765	3 575	3 343	3 612	3 235
övriga sakliga utgifter	»	810	918	858	844	632
motorloktjänst[2]						
personalutgifter	»	3 817	1 442	..	..	..
bränsle för motorer	»	1 087	360	..	..	..
övriga sakliga utgifter	»	223	73	..	..	..
vagntjänst	»	21 094	19 775	20 922	20 974	16 458
verkstadstjänst, gemensamma omkostnader	»	3 540	3 221	3 267	3 165	2 418
underhåll[3] av vagnar m. m.	»	11 547	11 121	11 250	11 942	10 425
» » rälsbussar, motv. m.m.	»	10 167	8 882	7 248	6 993	5 931
» » ång- och ellok	»	14 082	13 982	16 768	16 820	15 352
» » inventarier o. effekter	»	606	534	522	446	331

[1] Se anm. sid. 136.
[2] Se not 2 sid. 142.
[3] Exklusive huvudverkstädernas kostnader.

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

		1955	1954	1953	1952	1951
underhåll av byggnader m. m.	1 000 kr	515	800	1 297	1 061	924
hjälpanläggningar	»	4 401	4 175	4 163	3 970	2 836
inkomster	»	189	186	151	128	106
bokförda utgifter (saldo)	»	244 967	229 812	240 359	255 430	235 927
Trafiksektioner:						
sektionsledning	1 000 kr	8 259	7 273	7 378	7 266	6 235
stationstjänst	»	254 890	233 271	236 527	239 657	199 490
tågtjänst	»	27 426	25 763	26 518	27 087	23 446
stalltjänst, ångdrift	»	62	55	96	133	142
förbränningsmotorvagntjänst	»	49	1 391	4 854	5 033	4 175
vagntjänst	»	3 779	3 887	4 509	4 640	3 938
snöröjning	»	5 523	4 180	4 584	2 635	6 024
hjälpanläggningar	»	851	— 1	1	0	0
underhåll av inventarier och effekter	»	3 352	3 321	3 179	1 472	1 271
inkomster	»	239	195	219	257	277
bokförda utgifter (saldo)	»	303 951	278 945	287 426	287 666	244 446
Hyresverksamheten						
Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästar- och banvaktsstugor:						
eldstäder	antal	9 905	10 059	10 217	10 272	10 243
utgifter för						
lån för förvärv av bostadslägenhet	1 000 kr	348	209	32	—	—
underhåll o. förändringar	»	2 903	3 095	3 219	2 973	2 771
skötsel, renhållning m. m.	»	541	542	522	491	424
värme m. m.	»	857	806	831	910	743
skatter	»	155	197	215	185	144
summa utgifter	»	4 804	4 849	4 819	4 559	4 082
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar	kr	293	308	315	289	271
Övriga hyreshus inkl. banmästar- och banvaktsstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.:						
eldstäder	antal	23 228	23 492	23 613	23 446	23 363
utgifter för						
underhåll och förändringar	1 000 kr	6 261	6 998	7 718	7 746	6 406
skötsel, renhållning m. m.	»	361	354	343	305	271
värme m. m.	»	922	834	982	928	640
skatter	»	70	73	87	75	37
summa utgifter	»	7 614	8 258	9 129	9 054	7 354
kostnad per eldstad för underhåll och förändringar	kr	270	298	327	330	274
Hyreshus, tillsammans:						
inkomster	1 000 kr	9 446	8 997	8 175	6 947	6 281
direkta utgifter	»	12 417	13 107	13 948	13 614	11 435
avsättning till värdeminskningskontot	»	2 146	2 097	1 835	1 762	1 633
summa utgifter	»	14 563	15 204	15 783	15 376	13 068
driftöverskott	»	—5 118	—6 208	—7 608	—8 429	—6 787
» per eldstad	kr	— 154	— 185	— 225	— 250	— 202
Hotell och restauranger, summa utgifter	1 000 kr	711	962	930	906	705

Tab. 2 (forts.). Femårsöversikt

		1955	1954	1953	1952	1951
Olyckshändelser vid vägkorsningar i banans plan						
Befintliga korsningar	antal	37 140	36 051	35 987	38 601	38 446
Sammanstötningar mellan tåg och motorfordon	antal	148	173	122	152	136
hästskjutsar	»	10	12	9	10	14
moped, cykel, sparkstötting eller gående	»	36	27	21	34	31
Påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning	antal	378	383	358	415	389
Summa olyckshändelser	»	572	595	510	611	570
Härav vid dagsljus	»	377	383	294	386	359
» i mörker	»	195	212	216	225	211
Förolyckade personer (vid sammanstötningar)						
Skadade	»	58	51	25	22	25
Dödade	»	42	54	56	63	56

Dragkraftsenheterna och deras arbetsprestationer

Tab. 3 A. Medelantal befintliga och i tjänst varande lok

A = Avställda på grund av god tillgång, i väntan på slopning eller skrotning eller enligt särskild order.
Ö = Överliggande på grund av sön- eller helgdag, inställda tåg o. d.
a = Avställda i väntan på reparation eller revision.

Lokslag	Befintliga	Avställda (A)[1]	I tjänst	Härav i aktiv tjänst[2]	Härav överliggande (Ö)	Härav avställda (a)	Härav under rep. eller rev.[3] Dvst	Härav under rep. eller rev.[3] Hvst	Av antalet lok i tjänst voro i aktiv tjänst[2]	Av antalet lok i tjänst voro överliggande (Ö)	Av antalet lok i tjänst voro avställda (a)	Av antalet lok i tjänst voro under rep. eller rev.[3]
	Antal								Procent			
Elektrolok												
Enkellok												
Bg, Bs	10,0	—	10,0	8,5	0,2	0,1	0,5	0,7	85,0	2,0	1,0	12,0
Bk	21,0	—	21,0	19,2	0,1	0,0	0,4	1,3	91,4	0,5	0,0	8,1
Da	42,1	0,9	41,2	36,2	0,2	0,1	0,6	4,1	87,9	0,5	0,2	11,4
Dg, Dg2	140,0	—	140,0	129,4	0,2	0,2	3,7	6,5	92,4	0,1	0,1	7,4
Df, Dk, Dk2, Dr2	106,4	—	106,4	96,4	0,1	0,2	4,7	5,0	90,6	0,1	0,2	9,1
Ds	22,7	—	22,7	21,3	—	0,0	0,6	0,8	93,8	—	0,0	6,2
Du	62,6	—	62,6	57,8	0,1	0,1	2,5	2,1	92,3	0,1	0,2	7,4
F	24,0	—	24,0	18,6	0,0	0,0	0,9	4,5	77,5	0,0	0,0	22,5
Ha, Hb	60,0	—	60,0	54,9	1,1	0,3	1,1	2,6	91,5	1,9	0,5	6,1
Hc	12,0	—	12,0	10,8	0,2	0,0	0,1	0,9	90,0	1,7	0,0	8,3
Hd	4,0	—	4,0	3,5	0,1	0,0	0,1	0,3	87,5	2,4	0,2	9,9
Hg, Hg2	65,0	—	65,0	58,8	1,4	0,2	1,7	2,9	90,5	2,1	0,4	7,0
M	17,0	—	17,0	14,7	0,1	0,3	0,4	1,5	86,5	0,5	1,9	11,1
Ma	20,8	0,3	20,5	18,8	—	0,1	0,1	1,5	91,7	—	0,5	7,8
Oc	1,0	—	1,0	0,8	0,2	—	0,0	—	80,0	18,0	—	2,0
Od	10,0	0,9	9,1	6,7	1,0	0,2	0,7	0,5	73,6	11,0	2,2	13,2
Pa	2,0	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Pb	4,0	—	4,0	3,4	—	—	0,1	0,5	85,0	—	—	15,0
Ra	1,5	—	1,5	1,0	0,0	—	0,4	0,1	66,7	0,0	—	33,3
Ua	3,0	—	3,0	2,4	0,4	0,0	0,1	0,1	80,0	13,3	0,1	6,6
Ub	90,0	—	90,0	80,4	2,0	0,2	2,4	5,0	89,3	2,2	0,2	8,3
Uc	1,0	—	1,0	1,0	—	0,0	0,0	—	98,0	—	0,0	2,0
Ud	9,5	0,6	8,9	8,0	0,5	0,0	0,3	0,1	89,9	5,6	0,0	4,5
Öa	2,0	—	2,0	1,5	0,3	0,1	0,1	0,0	75,0	15,0	5,0	5,0
Öb	8,0	—	8,0	4,9	2,2	0,0	0,1	0,8	61,3	27,4	0,0	11,3
Öc	12,0	—	12,0	8,2	3,3	0,0	0,2	0,3	68,3	27,5	0,0	4,2
Öd	24,0	—	24,0	18,7	2,8	0,1	0,7	1,7	77,9	11,7	0,4	10,0
Inlånade: TGOJ	3,2	0,6	2,6	2,4	0,0	—	0,1	0,1	92,3	0,0	—	7,7
Summa	778,8	5,3	773,5	688,3	16,5	2,2	22,6	43,9	89,0	2,1	0,3	8,6
Dubbellok												
Dm	6,0	—	6,0	3,8	0,5	0,4	0,2	1,1	63,3	8,4	6,7	21,6
Oa, Ob	12,0	0,3	11,7	7,4	1,8	0,4	0,8	1,3	63,3	15,4	3,4	17,9
Of, Of2, Of3	21,0	—	21,0	13,5	2,4	0,5	1,1	3,5	64,3	11,4	2,4	21,9
Summa	39,0	0,3	38,7	24,7	4,7	1,3	2,1	5,9	63,8	12,1	3,4	20,7
Elektrorälsbussar												
YCoa6	6,8	1,8	5,0	3,9	0,3	0,2	0,2	0,4	78,0	6,0	4,0	12,0
Yoa1	1,0	—	1,0	0,2	—	0,2	0,1	0,5	20,0	—	20,0	60,0
Yoa1p... (0,891 m)	2,0	—	2,0	1,6	0,0	0,1	0,0	0,3	80,0	0,0	5,0	15,0
Elektromotorvagnar												
Xa1, 3, 4, Xoa2	5,0	1,2	3,8	2,9	0,2	—	0,1	0,6	76,3	5,3	—	18,4
Xoa3	6,0	0,0	6,0	5,0	—	0,0	0,2	0,8	83,4	—	0,0	16,6
Xoa4	11,0	—	11,0	9,7	0,0	0,0	0,2	1,1	88,2	0,0	0,0	11,8
Xoa5	6,0	—	6,0	4,6	—	0,0	0,2	1,2	76,7	—	0,0	23,3
Xoa7	26,0	0,0	26,0	23,8	0,2	0,0	0,3	1,7	91,5	0,7	0,1	7,7
Xoa8	2,0	0,3	1,7	1,3	0,0	0,0	0,1	0,3	76,5	0,0	0,0	23,5
S:a normalspår	56,0	1,5	54,5	47,3	0,4	0,0	1,1	5,7	86,8	0,7	0,0	12,5
Xa1p, Xoa1p, XFoa1p (0,891 m)	5,0	—	5,0	4,4	0,1	0,0	0,1	0,4	88,0	2,0	0,0	10,0

[1—3] Se sid. 65.

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

Lokslag	Befintliga	Avställda (A)[1]	I tjänst	Härav i aktiv tjänst[2]	Härav överliggande (Ö)	Härav avställda (a)	Härav under rep. eller rev.[3] Dvst	Härav under rep. eller rev.[3] Hvst	Av antalet lok i tjänst voro i aktiv tjänst[2]	Av antalet lok i tjänst voro överliggande (Ö)	Av antalet lok i tjänst voro avställda (a)	Av antalet lok i tjänst voro under rep. eller rev.[3]
	Antal								Procent			
Elektrolokomotorer												
Za	3,0	0,1	2,9	1,5	0,2	0,2	0,2	0,8	51,7	6,9	6,9	34,5
Ånglok												
A, A2	8,0	8,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
A3, 5—8	42,0	12,6	29,4	19,1	0,4	1,3	4,2	4,4	65,0	1,4	4,4	29,2
B	98,0	16,0	82,0	54,8	3,6	6,0	9,1	8,5	66,8	4,4	7,3	21,5
B3	1,0	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B4	4,0	4,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B5	7,0	6,7	0,3	0,2	—	0,0	0,1	—	96,3	—	0,0	3,7
C	3,0	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C3, 7, 9, 10	7,0	6,6	0,4	0,0	—	0,2	0,0	0,2	4,4	—	46,7	48,9
E, E2	130,0	6,0	124,0	85,1	11,9	6,7	11,0	9,3	68,6	9,6	5,4	16,4
E3—9, 11	55,0	12,0	43,0	25,7	3,7	4,4	4,6	4,6	59,8	8,6	10,2	21,4
E10	10,0	0,7	9,3	5,4	0,4	0,4	1,3	1,8	58,0	4,4	4,3	33,3
G2, 4—10	41,0	12,1	28,9	16,5	2,2	2,7	4,5	3,0	57,1	7,6	9,3	26,0
G11	2,0	0,1	1,9	0,7	0,3	0,1	0,6	0,2	36,8	15,8	5,3	42,1
J	46,0	14,5	31,5	23,1	1,2	1,5	4,5	1,2	73,4	3,8	4,7	18,1
KA	25,0	13,9	11,1	7,8	2,1	0,1	0,7	0,4	70,2	19,0	0,9	9,9
K2—4	63,7	27,1	36,6	23,9	4,1	5,1	2,6	0,9	65,3	11,2	13,9	9,6
KA2—4, 7, 8	10,0	10,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K5, 7, 9, 20, 24—26	10,0	3,6	6,4	3,7	0,4	1,8	0,3	0,2	57,9	6,3	28,0	7,8
L	47,0	41,8	5,2	2,7	0,2	1,5	0,3	0,5	51,9	3,8	28,9	15,4
L4—7, 11, 12, 14—16, 18, 21, 23—31	67,6	43,3	24,3	14,2	1,7	3,0	2,8	2,6	58,4	7,0	12,4	22,2
N	42,0	10,5	31,5	21,2	4,4	1,7	2,8	1,4	67,3	14,0	5,4	13,3
N2, 4—7	10,0	4,8	5,2	2,8	0,3	0,8	0,6	0,7	53,8	5,8	15,4	25,0
N3	2,0	0,0	2,0	1,5	0,3	0,0	0,1	0,1	75,0	15,0	0,0	10,0
Q	2,0	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
R	4,0	3,1	0,9	0,7	0,0	0,1	0,1	—	77,8	0,0	11,1	11,1
S1	20,0	0,7	19,3	14,6	0,5	0,4	2,1	1,7	75,6	2,6	2,1	19,7
S2	5,0	—	5,0	3,4	0,1	0,4	0,4	0,7	68,0	2,0	8,0	22,0
S, S5, 7	69,0	11,0	58,0	41,0	3,1	3,3	7,5	3,1	70,7	5,4	5,7	18,2
S3, 6, 8—13	33,5	8,1	25,4	17,6	1,7	1,5	2,7	1,9	69,3	6,7	5,9	18,1
W, W2	7,0	6,3	0,7	0,3	0,0	0,0	0,2	0,2	42,9	0,0	2,3	54,8
Inlånat: TGOJ	0,1	—	0,1	—	—	—	—	0,1	—	—	—	100,0
S:a normalspår	871,8	289,5	582,3	386,0	42,6	43,0	63,1	47,6	66,3	7,3	7,4	19,0
B2p—4p, G2p, L8p, 12p, 14p—19p	22,4	15,7	6,7	3,6	0,6	1,7	0,5	0,3	53,7	8,9	25,4	12,0
Kp, K4p, Np, N2p—7p, S2p—20p, 22p—24p, 26p, 27p, Wp	59,9	30,9	29,0	16,6	4,3	2,5	2,9	2,7	57,3	14,8	8,6	19,3
Gp	11,0	2,7	8,3	5,2	1,3	0,2	1,1	0,5	62,7	15,6	2,4	19,3
Inlånat: SRJ	0,1	—	0,1	—	—	0,1	—	—	—	—	100,0	—
S:a 0,891 m	93,3	49,3	44,0	25,4	6,2	4,4	4,5	3,5	57,7	14,1	10,0	18,2
Gt	5,0	—	5,0	3,6	0,5	0,1	0,5	0,3	72,0	10,0	2,0	16,0
G2t, L2t, 3t	8,0	0,0	8,0	5,1	0,6	0,1	1,0	1,2	63,8	7,4	1,3	27,5
K3t, St, S2t—11t, W3t, 4t	23,0	5,0	18,0	12,6	1,0	0,6	2,4	1,4	70,0	5,6	3,3	21,1
S:a 1,067 m	36,0	5,0	31,0	21,3	2,1	0,8	3,9	2,9	68,7	6,8	2,6	21,9
f.d. KURJ (1,093 m)	7,0	3,7	3,3	2,1	—	—	1,2	—	63,6	—	—	36,4

[1—3] Se sid. 65.

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

Lokslag	Befintliga	Avställda (A)[1]	I tjänst	Härav i aktiv tjänst[2]	Härav överliggande (Ö)	Härav avställda (a)	Härav under rep. eller rev.[3] Dvst	Härav under rep. eller rev.[3] Hvst	Av antalet lok i tjänst voro i aktiv tjänst[2]	Av antalet lok i tjänst voro överliggande (Ö)	Av antalet lok i tjänst voro avställda (a)	Av antalet lok i tjänst voro under rep. eller rev.[3]
	Antal								Procent			
Förbränningsmotorvagnar												
X1, X04, 5, XF1...	6,3	3,4	2,9	1,2	0,0	1,4	0,2	0,1	41,4	0,0	48,3	10,3
X06	0,3	0,3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S:a normalspår	6,6	3,7	2,9	1,2	0,0	1,4	0,2	0,1	41,4	0,0	48,3	10,3
X1p, 2p, XG1p	2,0	1,9	0,1	0,1	—	—	—	—	100,0	—	—	—
X02p—6p, XF0p...	7,0	1,5	5,5	2,8	0,6	0,5	0,6	1,0	50,9	10,9	9,1	29,1
S:a smalspår	9.0	3,4	5,6	2,9	0,6	0,5	0,6	1,0	51,8	10,7	8,9	28,6
Rälsbussar												
YC04	4,0	—	4,0	2,4	—	0,1	0,2	1,3	60,0	—	2,5	37,5
YC06, YC08	164,1	1,9	162,2	130,6	0,7	2,5	13,5	14,9	80,5	0,4	1,6	17,5
Y, YTi.....	50,0	27,5	22,5	15,4	1,8	3,2	2,0	0,1	68,5	8,0	14,2	9,3
Y0, Y01, Y01s	179,0	1,5	177,5	148,2	2,7	1,5	12,0	13,1	83,5	1,5	0,8	14,2
Y02, 3	10,0	0,2	9,8	7,2	0,0	0,3	1,2	1,1	73,5	0,0	3,1	23,4
Y0 (TGOJ inlån.) ..	2,0	—	2,0	1,6	—	0,0	0,2	0,2	80,0	—	0,0	20,0
S:a normalspår	409,1	31,1	378,0	305,4	5,2	7,6	29,1	30,7	80,8	1,4	2,0	15,8
YC04p	14,0	—	14,0	8,9	0,0	0,7	1,3	3,1	63,6	0,0	5,0	31,4
YC05p, YF05p.....	45,8	0,9	44,9	40,9	0,3	0,4	3,0	0,3	91,0	0,7	0,9	7,4
Yp	3,0	1,0	2,0	1,6	0,0	0,2	0,2	—	80,0	0,0	10,0	10,0
Y0p, Y01p	69,0	5,6	63,4	50,1	0,9	3,7	5,4	3,3	79,0	1,4	5,8	13,8
Y02p, 3p	7,0	0,1	6,9	3,6	—	1,5	0,7	1,1	52,2	—	21,7	26,1
S:a 0,891 m	138,8	7,6	131,2	105,1	1,2	6,5	10,6	7,8	80,1	0,9	5,0	14,0
YC04t	14,0	—	14,0	11,9	—	0,1	2,0	—	85,0	—	0,7	14,3
Y0t, Y01t	13,0	1,2	11,8	9,6	—	0,4	0,5	1,3	81,4	—	3,4	15,2
S:a 1,067 m	27,0	1,2	25,8	21,5	—	0,5	2,5	1,3	83,3	—	1,9	14,8
Lokomotorer												
Z.....	46,0	6,9	39,1	27,3	5,6	2,1	1,8	2,3	69,8	14,3	5,4	10,5
Z2, 3	32,0	0,5	31,5	21,7	4,5	1,2	2,5	1,6	68,9	14,3	3,8	13,0
Z4, 5	158,0	2,0	156,0	114,2	16,4	3,8	8,9	12,7	73,2	10,5	2,4	13,9
Z6.....	22,3	0,8	21,5	13,6	1,8	1,0	1,9	3,2	63,3	8,4	4,6	23,7
S:a normalspår	258,3	10,2	248,1	176,8	28,3	8,1	15,1	19,8	71,3	11,4	3,3	14,0
Zp	10,0	0,7	9,3	6,0	1,8	0,8	0,7	0,0	64,5	19,4	8,6	7,5
Z2p, 4p	40,0	0,7	39,3	28,6	5,1	0,7	2,1	2,8	72,8	13,0	1,8	12,4
S:a 0,891 m	50,0	1,4	48,6	34,6	6,9	1,5	2,8	2,8	71,2	14,2	3,1	11,5
Zt, Z4t.. (1,067 m)	13,0	2,1	10,9	8,0	0,7	0,7	0,9	0,6	73,4	6,4	6,4	13,8
Motorlok												
Ä1	1,0	—	1,0	—	—	—	—	1,0	—	—	—	100,0
V1	2,0	—	2,0	1,6	0,2	0,2	0,0	—	80,0	10,0	10,0	0,0
V2	1,0	—	1,0	0,4	0,1	0,0	0,1	0,4	40,0	10,0	0,0	50,0
V3	50,0	—	50,0	39,4	3,0	0,2	4,0	3,4	78,8	6,0	0,4	14,8
T1	0,9	0,1	0,8	0,4	0,0	—	0,2	0,2	50,0	0,0	—	50,0
T2	12,3	0,6	11,7	9,5	1,0	0,0	0,7	0,5	81,2	8,5	0,0	10,3
Summa	67,2	0,7	66,5	51,3	4,3	0,4	5,0	5,5	77,1	6,5	0,6	15,8
Tp..... (0,891 m)	25,0	0,1	24,9	20,7	0,9	0,3	1,8	1,2	83,2	3,6	1,2	12,0

[1] Inklusive uthyrda lok och värmelok.
[2] Inklusive reservtjänstlok under ånga, elektrolok för linjeunderhåll samt fordon under putsning.
[3] Inklusive fordon under gång till och från samt i väntan uppställda på reparations- eller revisionsplats.

Tab. 3 B. Antal lok vid årets slut fördelade på stationeringsorter

Stationeringsort	Antal					
	El-lok	El-motor-vagnar	Ång-lok	Räls-buss-ar	Loko-moto-rer	Mo-tor-lok
Eskilstuna C	—	—	1	—	—	—
Hagalunds Ö	182	6	20	1	2	9
Heby	—	—	—	—	2	—
Katrineholm	1	—	2	—	3	—
Knivsta	—	—	2	—	—	—
Liljeholmen	—	—	—	—	1	—
Mariefred	—	2	1	—	—	—
Sköldinge	1	—	—	—	—	—
Stockholm C	1	—	—	—	—	—
Stockholm S	—	—	—	—	1	—
Sundbyberg	—	—	5	1	3	—
Södertälje S	1	—	—	1	—	—
Uppsala C	1	—	5	—	1	—
Åkers styckebruk	—	—	—	—	1	—
1 ms	187	8	36	3	14	9
Enköping	—	—	—	2	2	—
Fagersta C	—	—	—	—	1	—
Hallsberg	27	—	2	—	1	—
Kolbäck	—	—	—	—	2	—
Krylbo	5	—	2	—	3	—
Köping[2]	—	—	7	—	—	—
Motala C	—	—	—	—	1	—
Sala	—	—	—	—	1	—
Skinnskatteberg	—	—	—	—	1	—
Tillberga	—	—	—	—	1	—
Västerås	2	—	32	16	4	3
Ängelsberg	—	—	—	1	—	—
Örebro C	5	—	10	—	4	—
Örebro S[1]	—	—	—	—	1	—
31 ms	39	—	53	19	22	3
Visby och 37 drs[1]	—	—	4	7	5	—
Alingsås	1	—	—	—	—	—
Falköping C	11	—	20	—	—	—
Forserum	—	—	—	—	1	—
Forshem	—	—	—	—	1	—
Gårdsjö	—	—	—	—	2	—
Gårdsjö[1]	—	—	—	—	1	—
Göteborg	98	—	14	—	—	30
Göteborg N	—	15	9	—	—	—
Göteborg V[1]	—	—	6	—	2	16
Håkantorp	—	—	—	—	1	—
Jönköping C	1	—	—	—	—	—
Karlsborg	—	—	—	—	1	—
Kungsbacka	—	—	—	—	1	—
Lidköping	—	—	—	6	1	—
Lysekil	—	—	—	—	1	—
Mariestad[1]	—	—	4	2	1	—
Moholm	1	—	—	—	—	—
Mölndal Ö	—	—	—	—	1	—
Nossebro[1]	—	—	—	—	1	—
Skara[1]	—	—	10	28	3	—
Solberga	—	—	—	—	1	—

Stationeringsort	Antal					
	El-lok	El-motor-vagnar	Ång-lok	Räls-buss-ar	Loko-moto-rer	Mo-tor-lok
Stenstorp	—	—	—	—	1	—
Stenstorp[1]	—	—	—	—	1	—
Sävenäs lokst.	—	—	—	—	3	—
Tidaholm	—	—	—	3	—	—
Töreboda	—	—	—	—	1	—
Uddevalla	—	—	7	5	1	—
Uddevalla[1]	—	—	3	7	3	—
Vara	—	—	—	—	1	—
Vara[1]	—	—	—	—	1	—
Vårgårda	—	—	—	—	1	—
Vänersborg	—	—	—	—	1	—
5 ms	112	15	73	51	33	46
Alvhem	—	—	—	—	1	—
Arvika	—	—	—	—	1	—
Daglösen	—	—	1	—	—	—
Deje	—	—	—	—	1	—
Ed	—	—	—	—	1	—
Finnshyttan	—	—	—	—	3	—
Karlstad C	2	—	—	—	2	—
Kil	1	—	4	3	2	—
Kristinehamn	26	—	21	18	3	—
Mellerud	1	2	6	—	—	—
Nykroppa	—	—	—	—	1	—
Skåre	—	—	—	—	1	—
Storfors	—	—	—	—	1	—
Sunne	—	—	—	—	1	—
Åmotfors	—	—	—	—	1	—
Åmål	45	1	26	12	7	—
Årjäng	—	—	1	2	1	—
6 ms	75	3	59	35	27	—
Billesholm	—	—	—	—	1	—
Bjuv	—	—	—	—	1	—
Bjärsjölagård	—	—	2	—	—	—
Boxholm	—	—	—	—	1	—
Eslöv	—	—	2	—	2	—
Hanaskog	—	—	—	—	1	—
Harlösa	—	—	—	1	1	—
Hälsingborg C	4	—	—	—	4	—
Hästveda	—	—	—	—	1	—
Hässleholm	2	—	—	—	2	—
Hörby	—	—	—	—	1	—
Klippan	—	—	2	2	1	—
Kristianstad C	—	—	4	6	6	1
Kävlinge	—	—	3	—	1	—
Laholm	1	—	—	—	—	—
Landskrona	—	—	—	2	1	—
Ljungby	—	—	—	—	3	—
Lund	—	—	1	—	1	—
Malmö C	126	22	18	4	13	—
Markaryd	—	—	—	—	1	—
Perstorp	—	—	—	—	1	—
Simrishamn	—	—	—	2	1	—
Sjöbo	—	—	1	—	—	—

[1] Spårvidd 0,891 m.
[2] Spårvidd 1,093 m.

Tab. 3 B (forts.). Antal lok vid årets slut fördelade på stationeringsorter

Stationeringsort	Antal					
	El-lok	El-motor-vagnar	Ång-lok	Räls-buss-ar	Loko-moto-rer	Mo-tor-lok
Smygehamn	—	—	3	—	—	—
Strömsnäsbruk	—	—	—	—	1	—
Svalöv	—	—	—	—	1	—
Teckomatorp	—	—	—	—	1	—
Tomelilla	—	—	—	—	1	—
Tranås	—	—	—	—	1	—
Trelleborg F	1	—	1	—	—	—
Trelleborg Ö	—	—	—	1	3	—
Vankiva	—	—	3	—	—	—
Vislanda	—	—	—	—	1	—
Ystad	—	—	88	58	3	—
Åstorp	1	—	—	—	1	—
Älmhult	—	—	5	—	1	—
Ängelholm	3	—	6	—	1	—
Östervärn	—	—	9	—	—	—
10 ms	138	22	148	76	59	1
Brunflo	—	—	10	—	—	—
Hammerdal	—	—	—	1	1	—
Hoting	—	—	—	—	1	—
Jämtl. Sikås	—	—	—	1	—	—
Järpen	—	—	—	—	2	—
Lit	—	—	1	—	—	—
Mora	—	—	—	—	1	—
Orsa	—	—	2	—	1	—
Sveg	—	—	—	1	1	—
Ulriksfors	—	—	—	—	1	—
Östersund C	2	—	31	27	5	—
13 ms	2	—	44	30	13	—
Bispgården	1	—	—	—	1	—
Bräcke	—	—	4	—	1	—
Harmånger	—	—	—	—	1	—
Harmånger[1]	—	—	—	—	2	—
Härnösand	—	—	2	—	2	—
Långsele	1	—	8	5	—	—
Nyland	—	—	—	—	1	—
Sollefteå	—	—	—	—	1	—
Sundsvall C	1	—	47	2	3	—
Ånge	56	—	2	—	1	—
14 ms	59	—	63	7	13	—
Bollnäs	50	—	30	22	3	—
Hudiksvall	—	—	—	—	1	—
Ockelbo	—	—	—	—	1	—
Söderhamn	—	—	—	—	3	—
15 ms	50	—	30	22	8	—
Björbo	—	—	3	—	—	—
Borlänge	2	—	—	—	1	—
Dannemora	—	—	—	—	1	—
Falun C	3	—	42	7	3	—
Gävle C	28	—	23	13	3	9
Gävle Hvst	—	—	—	—	1	—
Hedemora	—	—	—	—	1	—

Stationeringsort	Antal					
	El-lok	El-motor-vagnar	Ång-lok	Räls-buss-ar	Loko-moto-rer	Mo-tor-lok
Hofors	—	—	3	—	—	—
Hällefors	—	—	—	—	1	—
Ludvika	1	—	11	—	—	—
Runhällen	—	—	1	—	1	—
Rättvik	—	—	2	—	1	—
Skutskär	—	—	—	—	1	—
Söderfors	—	—	—	2	1	—
Tierp	—	—	1	2	1	—
Vansbro	—	—	8	—	2	—
Älvkarleö	—	—	1	—	1	—
35 ms	34	—	95	24	19	9
Gällivare	5	2	6	—	—	—
Kiruna	41	—	1	1	—	—
Luleå	32	—	10	—	1	2
19 ms	78	2	17	1	1	2
Arvidsjaur	—	—	8	—	1	—
Boden C	2	—	39	41	1	—
Jörn	—	—	1	—	—	—
Piteå	—	—	—	—	1	—
Älvsbyn	1	—	—	—	—	—
20 ms	3	—	48	41	3	—
Bastuträsk	1	—	—	—	—	—
Lycksele	—	—	—	—	1	—
Mellansel	1	—	8	—	—	—
Skellefteå	—	—	—	—	1	—
Skellefteh. Ö	—	—	19	—	—	—
Umeå	—	—	—	31	1	—
Vännäs	30	—	19	—	2	—
Örnsköldsvik	—	—	—	—	1	—
21 ms	32	—	46	31	6	—
Borås C	13	6	33	13	1	2
Falkenberg	—	—	—	—	1	—
Falkenberg[1]	—	—	3	6	1	—
Gislaved	—	—	—	3	4	—
Halmstad C	—	—	26	27	2	12
Halmstad Ö[2]	—	—	—	4	1	—
Jönköpings H	—	—	10	6	—	—
Kinna	—	—	—	—	1	—
Landeryd	—	—	6	—	1	—
Limmared	—	—	—	—	3	—
Norrahammar	—	—	—	—	1	—
Svenljunga	—	—	—	2	2	—
Ulricehamn	—	—	—	1	1	—
Vaggeryd	—	—	—	—	1	—
Varberg	—	—	3	6	3	—
Värnamo	—	—	—	—	1	—
25 ms	13	6	81	68	24	14
Alvesta	2	—	—	7	—	—
Berga	—	—	—	—	1	—
Borgholm[1]	—	—	1	7	5	—

[1] Spårvidd 0,891 m.
[2] Spårvidd 1,067 m.

Tab. 3 B (forts.). Antal lok vid årets slut fördelade på stationeringsorter

Stationeringsort	Antal					
	El-lok	El-motor-vagnar	Ång-lok	Räls-buss-ar	Loko-motor-er	Mo-tor-lok
Eksjö	—	—	2	—	—	—
Eksjö[1]	—	—	1	—	2	—
Emmaboda	—	—	—	1	1	—
Färjestaden[1]	—	—	5	—	1	—
Hultsfred	—	—	1	—	1	—
Kalmar S	—	—	25	15	3	—
Kalmar S[1]	—	—	—	—	—	6
Kalmar V[1]	—	—	7	7	4	—
Karlshamn	—	—	—	—	2	—
Karlshamn[2]	—	—	—	23	12	—
Karlskrona C	—	—	20	—	2	—
Lessebo	—	—	—	—	1	—
Mönsterås[1]	—	—	1	—	—	—
Nybro	—	—	—	—	1	—
Nässjö	4	—	17	—	6	—
Oskarshamn	—	—	—	—	1	—
Oskarshamn[1]	—	—	—	—	1	—
Ronneby[2]	—	—	36	—	—	—
Sävsjöström	—	—	—	—	1	—
Sölvesborg	—	—	1	4	1	—
Vetlanda	—	—	—	—	1	—
Vetlanda[1]	—	—	1	4	—	—
Växjö	—	—	6	—	3	—
Växjö[1]	—	—	13	16	3	3
27 ms	6	—	137	84	53	9
Ankarsrum[1]	—	—	—	—	1	—
Borensberg[1]	—	1	—	—	—	—
Finspång[1]	—	—	—	—	2	—
Gistad	—	—	2	—	—	—
Holmsbruk[1]	—	—	—	—	1	—
Hästholmen	—	—	2	—	—	—
Kimstad	—	—	—	—	1	—
Kisa	—	—	—	—	1	—
Linköping C	1	—	14	15	3	—
Linköping C[1]	—	4	4	16	1	—
Mantorp	—	—	2	—	—	—
Mjölby	2	—	4	6	1	—
Norrköping C	5	—	7	—	—	2
Norrköping Ö[1]	—	—	14	21	2	—
Norsholm	—	—	—	—	1	—
Nyköping C	1	—	—	—	2	—
Strångsjö	—	—	2	—	—	—
Tystberga	—	—	—	—	1	—
Vadstena[1]	—	—	—	—	1	—
Valdemarsvik[1]	—	—	2	—	—	—
Vimmerby	—	—	—	—	1	—
Västervik[1]	—	—	9	18	3	—
Överum[1]	—	—	—	—	1	—
Åtvidaberg	—	—	1	—	—	—
2 ms	9	5	63	76	23	2
Hvst	—	—	5	—	3	—
Summa	837	61	1 002	575	326	95

Stationeringsort	Antal		
	El-lo-komo-torer	El-räls-bussar	Förbr.-motor-vagnar
Flen	1	—	—
Hagalund Ö	1	—	—
1 ms	2	—	—
Enköping	—	1	—
Västerås	—	1	—
31 ms	—	2	—
Falköping C	—	—	3
Nossebro[1]	—	—	1
Skara[1]	—	—	1
5 ms	—	—	5
Gällö	1	—	—
Östersund C	—	12	—
13 ms	1	12	—
Gävle C och 35 ms	—	5	—
Halmstad C	—	—	1
Landeryd	—	—	2
25 ms	—	—	3
Växjö	—	7	—
Växjö[1]	—	—	3
27 ms	—	7	3
Linköping C[1]	—	2	—
Norrköping Ö[1]	—	—	1
2 ms	—	2	1
Summa	3	28	12

[1] Spårvidd 0,891 m.
[2] Spårvidd 1,067 m.

Tab. 3 C. Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera

Anmärkning

Summa lokkm (sid. 71—77) resp. tjänstgöringstimmar (sid. 79) vid sammanställning med driv- och smörjmedelsförbrukning (kol. 18) resp. underhållskostnad (kol. 19) beräknas enligt nedanstående schema.

A. Vid sammanställning med driv- och smörjmedelsförbrukning (kol. 18).

Lokslag	Lokkm	Tjänstgöringstimmar	
	Tågtjänst och ensamt lok	Växlingstjänst	Stations- och reservtjänst
	multipliceras med		
Ellok ..... Elrälsb. ..... Elmotv	1	6	2
Ånglok..... Rälsb. ..... Förbr. motv.	1	5	2
Lokomotorer Motorlok ...	0,1	1	1

B. Vid sammanställning med underhållskostnad (kol. 19).

Lokslag	Lokkm	Tjänstgöringstimmar	
	Tågtjänst och ensamt lok	Växlingstjänst	Stations- och reservtjänst
	multipliceras med		
Ellok ..... Elrälsb. ..... Elmotv..... Ånglok..... Rälsb. ..... Förbr. motv.	1	10	0
Lokomotorer Motorlok ...	0,1	1	0

Tab. 3 C (forts.). Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera

Anm. Se sid. 69.

Lokslag: Artkonto nr	Lokslag: Littera	Antal lok vid årets slut	Medeltal lok i tjänst under året	Lokkilometer, Tågtjänst: Snäll- och expresståg	Person-tåg	Blandade och militärtåg	Fjärrgodståg	Lokalgodståg	Malmtåg	Tjänstetåg	Summa	En-samt lok	Tjänst-Växtjänst: Ta
				Tusental									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Elektrolok													
69	Bg, Bs	10	10,0	9,0	794,3	15,1	175,6	24,4	—	10,8	1 029,2	13,7	5,3
75	Bk	21	21,0	1,0	185,9	0,6	1 877,5	109,5	—	32,1	2 206,7	29,0	22,5
76	Da	56	41,2	879,3	3 202,3	335,9	646,4	94,7	0,4	15,1	5 174,3	41,8	22,6
51, 55, 58, 81	Df, Dg, Dg2, Dk, Dk2, Dr2, Ds, Du	332	331,7	4 487,0	22 849,9	759,1	14 927,4	1 062,3	0,1	344,7	44 430,5	363,8	203,3
78	Dm[2]	6	6,0	—	8,1	4.3	1 8	1,4	383,4	0,4	399,3	3,7	2,1
65	F	24	24,0	4 568,1	514,4	—	213,2	0,1	—	51,0	5 346,7	19,0	7,3
64	Ha, Hb	60	60,0	21,6	2 269,7	46,5	63,3	870,4	—	9,6	3 281,0	30,3	82,4
70	Hc	12	12,0	14,7	762,7	80,8	112,3	149,1	—	11,5	1 131,2	12,1	13,3
71	Hd	4	4,0	0,4	84,1	3,8	27,6	109,9	—	0,4	226,3	3,7	5,7
74	Hg, Hg2	65	65,0	23,5	2 233,6	44,1	770,2	1 490,8	—	57,2	4 619,5	52,9	85,9
73	M	17	17,0	12,7	144,2	24,0	1 658,2	10,4	277,0	11,8	2 138,4	7,5	8,6
77	Ma	22	20,5	1 743,6	156,9	4,5	2 303,5	4,5	6,1	11,8	4 231,0	5,0	11,7
52	Oa, Ob[2]	12	11,7	—	0,2	—	18,0	13,0	288,9	19,0	339,1	44,2	11,9
53	Oc	1	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3,0
54	Od	10	9,1	—	32,6	1,4	3,7	266,2	1,4	1,7	307,0	3,1	11,1
68	Of, Of2, Of3[2]	18	21,0	—	0,9	0,2	30,1	8,3	1 156,1	5,2	1 200,8	9,1	12,1
56	Pa	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
57	Pb	4	4,0	4,0	296,1	0,0	0,2	1,3	—	—	301,7	0,5	2,4
79	Ra	2	1,5	182,8	24,3	—	0,2	—	—	6,4	213,7	2,4	0,2
59	Ua	3	3,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14,8
60	Ub	90	90,0	0,3	11,0	0,1	5,1	82,8	—	6,0	105,3	27,3	475,1
62	Uc	1	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,4
82	Ud	19	8,9	0,1	0,5	—	8,7	211,7	—	2,6	223,6	6,1	25,5
66	Öa	2	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,0
61	Öb	8	8,0	—	0,1	—	0,0	0,1	—	3,2	3,4	0,2	0,1
63	Öc	12	12,0	—	0,9	—	0,2	0,1	—	0,1	1,3	0,3	2,6
72	Öd	24	24,0	0,1	9,1	0,7	0,4	0,8	0,2	0,5	11,9	13,2	39,3
Summa SJ elektrolok		837	809,6	[3]11 948,2	33 582,1	1 321,2	22 843,6	4 511,7	2 113,7	601,2	76 921,8	688,9	1 076,1
Härav:													
på Luleå—Rgn		78	76,3	49,1	1 015,1	564,9	220,2	274,2	1 861,9	27,9	4 013,2	68,8	85,6
» övriga SJ		759	733,3	11 819,9	32 272,3	756,3	22 576,7	4 188,2	—	572,8	72 186,2	618,2	989,3
» TGOJ[4]		..	..	9,8	198,1	—	46,7	26,5	—	—	281,1	0,5	1,2
» NSB[5]		..	..	69,5	96,6	—	—	22,9	251,8	0,6	441,3	1,4	0,0
Inlånade: TGOJ		—	2,6	99,1	75,5	0,0	143,7	26,6	—	2,1	347,1	2,6	2,5
TGOJ lok på SJ		..	..	0,0	65,2	0,1	50,9	9,0	—	—	125,2	..	..
NSB lok på SJ		..	..	107,0	14,2	—	8,3	8,4	295,2	0,0	433,1	1,7	1,1
Elektrorälsbussar													
91	Y0a1	1	1,0	—	6,4	—	—	—	—	0,1	6,6	—	—
92	YC0a6	25	5,0	70,8	211,8	—	—	—	—	13,1	295,8	—	0,0
S:a normalspår		26	6,0	70,8	218,3	—	—	—	—	13,2	302,3	—	0,0
99	Y0a1p (0,891 m)	2	2,0	—	120,6	—	—	—	—	0,1	120,7	—	0,0
Summa SJ el-rälsb.		28	8,0	70,8	338,9	—	—	—	—	13,4	423,1	—	0,0

[1] Se not 1 sid. 90.

[2] Lokenheterna av littera Dm, Oa, Ob, Of och Of2 består av två och Of3 av tre sammankopplade lokdelar. Varje sådan lokenhet räknas här som ett lok.

[3] Härav 664,8 i expresståg.

[4] Köping—Frövi.

[5] Kornsjö—Oslo och Riksgränsen—Narvik.

...ngs- ...a, ...a ... fl.	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	Summa lokkm vid sammanställning med: driv- o. smörjmedelsförbrukning	Summa lokkm vid sammanställning med: underhållskostnad, Totalt	Summa lokkm vid sammanställning med: underhållskostnad, Per lok i tjänst	Bruttotonkilometer i tågtjänst (exkl. lok)[1]: Miljontal	Härav i procent: Snäll- och expresståg	Härav i procent: Persontåg	Härav i procent: Blandade och militärtåg	Härav i procent: Fjärrgodståg	Härav i procent: Lokalgodståg	Härav i procent: Malmtåg	Härav i procent: Tjänstetåg	Per lok-km i tågtjänst	Lokslag, littera
...usental															
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
															El-lok
0,5	6,1	0,3	1 090,3	1 100,6	110,1	266,8	0,4	48,9	1,3	45,9	1,8	—	1,8	259	Bg, Bs
0,9	14,5	0,0	2 404,0	2 467,7	117,5	1 561,2	0,0	1,7	0,0	94,2	3,0	—	1,1	707	Bk
1,0	25,2	0,1	5 408,1	5 452,0	132,3	1 294,4	22,7	47,8	5,5	21,0	2,7	0,0	0,3	250	Da
8,6	218,0	6,2	46 513,8	46 913,1	141,4	16 406,3	8,8	27,0	1,1	60,1	2,2	0,0	0,9	369	Df m. fl.
0,5	2,4	0,0	423,3	428,8	71,5	693,7	—	0,2	0,1	0,1	0,0	99,5	0,0	1 737	Dm[2]
0,0	12,8	0,0	5 434,9	5 438,4	226,6	2 336,6	90,7	5,4	—	3,1	0,0	—	0,8	437	F
2,9	34,0	0,1	3 890,9	4 163,9	69,4	492,3	0,5	52,6	1,2	4,2	40,9	—	0,5	150	Ha, Hb
0,3	8,2	—	1 241,7	1 279,8	106,7	247,6	1,2	44,2	6,7	26,7	19,3	—	1,8	219	Hc
0,2	2,3	—	269,8	288,6	72,2	52,5	0,1	20,8	0,7	24,7	53,5	—	0,1	232	Hd
4,1	42,0	0,4	5 297,5	5 572,7	85,7	1 215,6	0,4	28,0	0,6	35,5	34,0	—	1,6	263	Hg, Hg2
0,9	11,3	0,1	2 225,8	2 241,2	131,8	1 647,1	0,3	1,2	0,4	68,7	0,1	29,0	0,3	770	M
0,4	15,3	0,1	4 339,8	4 357,3	212,6	2 491,9	35,2	0,8	0,1	63,3	0,0	0,4	0,2	589	Ma
2,5	3,2	0,0	475,9	526,8	45,0	435,7	—	0,0	—	2,0	0,4	95,7	1,9	1 285	Oa, Ob[2]
0,1	—	—	18,9	31,5	31,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Oc
3,8	2,8	0,0	405,2	459,2	50,5	66,8	—	3,1	0,4	2,4	92,2	1,4	0,5	218	Od
5,4	7,6	0,0	1 329,7	1 384,2	65,9	1 876,2	—	0,0	0,0	0,9	0,1	98,9	0,1	1 562	Of, Of2, Of3[2]
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Pa
0,0	2,4	0,0	321,5	326,5	81,6	33,9	3,7	95,6	0,0	0,1	0,6	—	—	112	Pb
0,0	0,5	—	218,4	218,2	145,5	41,8	85,6	11,1	—	0,2	—	—	3,0	196	Ra
0,2	—	—	90,1	150,2	50,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ua
4,5	1,4	0,0	3 012,9	4 928,2	54,8	28,8	0,2	3,0	0,1	8,2	84,3	—	4,2	273	Ub
0,1	—	—	45,0	75,1	75,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Uc
1,6	3,6	0,0	399,4	500,5	56,2	46,2	0,1	0,2	—	8,7	89,4	—	1,6	207	Ud
3,1	—	—	18,9	31,6	15,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Öa
13,6	—	—	85,6	140,3	17,5	0,1	—	6,5	—	0,0	8,1	—	85,4	36	Öb
19,8	0,1	—	136,8	226,5	18,9	0,2	—	56,8	—	33,3	7,9	—	2,0	129	Öc
23,2	0,3	—	400,7	650,1	27,1	0,9	7,1	49,4	9,6	12,3	9,4	4,7	7,6	78	Öd
98,1	414,2	7,3	85 499,2	89 353,0	110,4	31 236,5	15,4	19,6	0,9	48,2	4,1	11,1	0,8	406	Summa
20,6	24,8	0,2	4 769,3	5 144,2	67,4	3 602,3	0,4	6,6	3,2	3,5	1,8	84,2	0,3	898	Le-Rgn
77,5	388,7	7,1	79 996,8	83 472,2	113,8	27 099,1	17,6	21,5	0,6	55,0	4,4	—	0,8	375	Övr. SJ
0,0	0,4	0,0	289,7	293,7	..	80,4	2,5	46,0	—	39,8	11,7	—	—	286	TGOJ[4]
0,0	0,2	0,0	443,4	443,0	..	454,7	2,7	4,3	—	—	0,8	92,2	0,0	1 030	NSB[5]
0,1	1,7	0,0	368,3	375,1	144,3	168,5	29,0	8,1	0,0	58,3	4,0	—	0,5	486	Inlånade
..	..	..	..	..	..	40,1	0,0	22,4	0,0	66,8	10,7	—	—	320	EJ på SJ
—	2,2	—	445,7	445,8	..	574,8	6,8	0,4	—	0,6	0,6	91,5	0,0	1 327	NSB på SJ
															El-rbs
—	—	—	6,6	6,6	6,6	0,1	—	98,0	—	—	—	—	2,0	12	Y0a1
0,0	1,6	—	299,1	295,9	59,2	5,2	21,4	74,6	—	—	—	—	4,0	18	YC0a6
0,0	1,6	—	305,7	302,5	50,4	5,3	21,1	75,0	—	—	—	—	4,0	18	Normalsp.
—	1,2	—	123,2	120,8	60,4	1,7	—	99,9	—	—	—	—	0,1	14	Y0a1p
0,0	2,9	—	428,9	423,3	52,9	7,0	15,9	81,1	—	—	—	—	3,0	17	Summa

Tab. 3 C (forts.). Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera

Anm. Se sid. 69.

Lokslag		Antal lok vid årets slut	Medeltal lok i tjänst under året	Lokkilometer									Tjänst
				Tågtjänst								En-samt lok	Växtjänst
Artkonto nr	Littera			Snäll- och express-tåg	Person-tåg	Blandade och militärtåg	Fjärr-godståg	Lokal-godståg	Malmtåg	Tjänstetåg	Summa		Ta
				Tusental									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Elektromotorvagnar													
01	Xa1, 3, 4, Xoa2	5	3,8	—	101,6	0,0	—	8,6	—	0,1	110,3	—	0,
07	Xoa3	6	6,0	—	628,9	—	—	—	—	0,2	629,1	—	1,
02	Xoa4	11	11,0	0,1	1 430,9	—	—	—	—	2,0	1 433,0	—	4,
03	Xoa5	6	6,0	1 120,9	36,7	—	—	—	—	3,2	1 160,8	—	0,
05	Xoa7	26	26,0	314,1	2 668,0	—	—	—	—	1,4	2 983,4	—	6,
06	Xoa8	2	1,7	353,6	2,1	—	—	—	—	1,4	357,1	—	-
	S:a normalspår	56	54,5	[2]1 788,6	4 868,1	0,0	—	8,6	—	8,3	6 673,7	—	13,
09	Xa1p, Xoa1p, XFoa1p (0,891 m)	5	5,0	—	238,5	14,5	—	39,7	—	0,1	292,9	—	2,
Summa SJ el-motv.		61	59,5	[2]1 788,6	5 106,6	14,6	—	48,3	—	8,4	6 966,5	—	16,
Härav:													
på SJ		..	..	1 711,7	5 106,6	14,6	—	48,3	—	8,4	6 889,5	—	16,
» TGOJ[3]		..	..	23,9	—	—	—	—	—	—	23,9	—	-
» NSB[4]		..	..	53,1	—	—	—	—	—	—	53,1	—	-
NSB el-motv. på SJ.		..	..	—	1,0	—	—	—	—	—	1,0	—	-
Ånglok													
01	A, A2	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
02	A3, 5—8	42	29,4	69,0	843,7	28,9	14,7	9,7	—	5,7	971,8	9,5	4,
04	B	98	82,0	164,5	1 469,5	40,7	727,0	311,1	—	35,5	2 748,3	32,6	24,
05	B3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
06	B4	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
37	B5	7	0,3	—	—	—	—	0,0	—	—	0,0	0,0	0,
07	C	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
08	C3, 7, 9, 10	7	0,4	—	—	—	—	0,0	—	—	0,0	0,5	0,
09	E, E2	130	124,0	2,8	175,0	5,5	530,6	1 762,6	—	130,2	2 606,8	50,5	69,
10	E3—9, 11	55	43,0	0,3	28,8	0,2	152,4	538,1	—	58,8	778,6	24,7	29,
11	E10	10	9,3	7,5	7,5	0,2	2,3	296,8	—	47,4	361,6	6,2	5,
12	G2, 4—10	41	28,9	—	1,9	0,1	264,6	194,8	—	31,4	492,8	15,2	13,
13	G11	2	1,9	—	—	—	49,0	3,7	—	0,4	53,1	0,7	0,
14	J	46	31,5	0,1	507,6	33,5	16,0	168,2	—	20,2	745,7	10,7	15,
16	KA	25	11,1	—	0,1	—	0,1	2,4	—	0,4	2,9	2,7	8,
17	K2—4	64	36,6	—	0,4	—	0,0	2,1	—	—	2,5	3,2	51,
18	KA2—4, 7, 8 ..	10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	-
19	K5, 7, 9, 20, 24—26	10	6,4	—	7,7	—	—	20,2	—	0,2	28,1	0,3	3,
21	L	47	5,2	—	2,0	0,1	0,7	9,6	—	1,5	13,7	0,7	0,
22	L4—7, 11, 12, 14—16, 18, 21, 23—31	67	24,3	11,5	375,9	0,2	22,6	98,7	—	2,1	511,0	3,9	6,

[1] Se not 1 sid. 90.
[2] Härav 1 472,0 i expresståg.
[3] Köping—Frövi.
[4] Kornsjö—Oslo.

›ringstimmar			Summa lokkm vid sammanställning med			Bruttotonkilometer i tågtjänst (exkl. lok)[1]									Lokslag, littera
ngs- ›a, fa ı. fl.	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	driv- o. smörj-medels-förbrukning	underhålls-kostnad		Miljon-tal	Härav i procent							Per lok-km i tåg-tjänst	
							Snäll- och ex-press-tåg	Per-son-tåg	Blan-dade och mili-tär-tåg	Fjärr-gods-tåg	Lo-kal-gods-tåg	Malm-tåg	Tjäns-tetåg		
			Totalt		Per lok i tjänst										
'usental															
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
															El-motv.
0,0	1,5	—	118,7	119,3	31,4	3,7	—	88,0	0,1	—	11,8	—	0,1	33	Xa1 m. fl.
0,0	3,7	0,0	647,1	646,5	107,8	42,8	—	100,0	—	—	—	—	0,0	68	Xoa3
—	7,7	0,0	1 476,0	1 479,0	134,5	90,7	0,0	99,9	—	—	—	—	0,1	63	Xoa4
—	1,9	—	1 166,8	1 164,5	194,1	121,9	96,6	3,2	—	—	—	—	0,3	105	Xoa5
0,0	18,8	0,0	3 057,9	3 044,8	117,1	183,4	11,1	88,8	—	—	—	—	0,0	61	Xoa7
0,0	0,4	—	357,8	357,1	210,1	48,9	99,0	0,6	—	—	—	—	0,4	137	Xoa8
0,0	34,0	0,0	6 824,2	6 811,2	125,0	491,4	38,0	61,8	0,0	—	0,1	—	0,1	74	Normalsp.
0,0	2,5	—	314,0	319,8	64,0	14,3	—	76,8	4,7	—	18,5	—	0,0	49	Smalsp.
0,0	36,5	0,0	7 138,2	7 131,0	119,8	505,6	36,9	62,2	0,1	—	0,6	—	0,1	73	Summa
0,0	36,3	0,0	7 060,9	7 054,0	..	497,5	35,9	63,2	0,1	—	0,6	—	0,1	72	På SJ
—	—	—	23,9	23,9	..	2,5	100,0	—	—	—	—	—	—	105	» TGOJ[3]
—	0,2	—	53,4	53,1	..	5,7	100,0	—	—	—	—	—	—	107	» NSB[4]
—	—	—	1,0	1,0	..	0,1	—	100,0	—	—	—	—	—	72	NSB på SJ
															Ånglok
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	A, A2
1,8	5,2	5,0	1 033,8	1 045,4	35,6	146,7	9,2	83,7	2,9	1,9	1,5	—	0,9	151	A3 m. fl.
7,9	16,6	21,9	3 021,0	3 107,0	37,9	659,6	6,1	34,6	1,1	44,1	12,4	—	1,7	240	B
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	B3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	B4
0,1	0,0	0,3	1,0	0,9	3,0	0,0	—	—	—	—	100,0	—	—	125	B5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	C
0,0	0,0	—	0,9	1,3	3,2	0,0	—	—	—	—	100,0	—	—	59	C3 m. fl.
22,4	25,1	16,2	3 200,0	3 577,7	28,9	665,6	0,1	3,1	0,2	26,8	64,6	—	5,2	255	E, E2
5,9	8,8	3,5	1 004,6	1 156,9	26,9	230,7	0,0	1,6	0,0	26,5	62,3	—	9,6	296	E3 m. fl.
1,4	4,2	2,2	415,9	438,2	47,1	96,9	2,2	1,3	0,0	1,0	76,4	—	19,0	268	E10
4,3	4,7	0,6	605,9	682,6	23,6	230,0	—	0,2	0,0	59,8	34,2	—	5,8	467	G2 m. fl.
0,0	0,4	0,3	57,5	58,6	30,8	25,1	—	—	—	94,9	4,5	—	0,6	473	G11
2,5	5,6	3,5	864,8	936,5	29,7	85,2	0,0	58,7	4,0	3,1	30,8	—	3,4	114	J
3,6	0,1	0,7	66,5	124,4	11,2	0,4	—	1,4	—	6,2	83,0	—	9,5	151	KA
6,0	0,1	5,8	305,6	582,1	15,9	0,3	—	8,4	—	0,4	91,2	—	—	98	K2—4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	KA2 m. fl.
1,9	0,2	0,0	55,4	81,6	12,8	2,3	—	26,6	—	—	73,2	—	0,2	82	K5 m. fl.
2,2	0,3	3,0	35,1	42,4	8,1	1,9	—	10,0	1,1	6,0	77,7	—	5,3	139	L
2,2	3,7	0,4	566,0	601,0	24,7	58,8	3,5	63,7	0,0	4,7	27,7	—	0,4	115	L4 m. fl.

Tab. 3 C (forts.). Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera

Anm. Se sid. 69.

Lokslag		Antal lok vid årets slut	Medeltal lok i tjänst under året	Lokkilometer									Tjänst	
				Tågtjänst								Ensamt lok	Växtjänst	
Artkonto nr	Littera			Snälltåg	Persontåg	Blandade och militärtåg	Fjärrgodståg	Lokalgodståg	Malmtåg	Tjänstetåg	Summa		Ta	
				Tusental										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
25	N	42	31,5	—	0,1	—	0,2	1,3	—	0,3	1,8	1,7	44,	4.
26	N2, 4—7	10	5,2	—	0,5	0,2	72,9	9,2	—	0,2	83,1	0,9	4,	0.
27	N3	2	2,0	—	3,7	3,1	41,1	6,3	—	0,1	54,2	0,1	1,	0.
29	Q	2	0,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	0,	-
31	R	4	0,9	—	—	—	—	0,0	—	0,1	0,1	0,1	0,	0.
32	S1.....	20	19,3	124,1	651,2	8,3	15,2	69,9	—	5,5	874,2	6,0	6,	1.
33	S2.....	5	5,0	—	158,5	1,4	0,9	0,2	—	0,5	161,4	1,1	1,	0.
34	S, S5, 7	69	58,0	1,3	1 105,5	2,4	27,3	142,7	—	9,5	1 288,6	18,5	33,	5.
35	S3, 6, 8—13 ...	33	25,4	1,8	541,3	2,3	10,1	60,3	—	2,5	618,3	9,7	12,	1.
38	W, W2	7	0,7	—	7,0	—	—	—	—	—	7,0	—	0,	0.
	S:a normalspår	871	582,3	382,9	5 887,7	127,1	1 947,6	3 707,9	—	352,5	12 405,6	199,6	338,	75.
40	B2p—4p, G2p, L8p, 12p, 14p—19p	22	6,7	—	35,1	0,1	7,7	73,2	—	1,7	117,7	1,5	1,	0.
41	Kp, K4p, Np, N2p—7p, S2p—20p, 22p—24p, 26p, 27p, Wp.....	55	29,0	—	76,9	7,8	3,6	269,4	—	11,0	368,6	6,6	20,	1.
42	Gp	11	8,3	—	0,5	—	104,5	138,7	—	8,4	252,0	2,1	4,	0.
	S:a 0,891 m ...	88	44,0	—	112,4	7,8	115,7	481,2	—	21,0	738,2	10,2	27,	3.
43	Gt	5	5,0	—	40,3	—	40,5	51,6	—	17,2	149,7	0,3	2,	2.
44	G2t, L2t, 3t ...	8	8,0	—	177,2	0,0	47,3	45,5	—	1,7	271,6	0,9	2,	1.
45	K3t, St, S2t—11t, W3t, 4t ..	23	18,0	—	397,5	2,9	3,4	62,3	—	9,8	475,8	3,1	6,	1.
	S:a 1,067 m	36	31,0	—	615,0	2,9	91,2	159,3	—	28,7	897,1	4,3	11,	5.
39	f. d. KURJ (1,093 m)	7	3,3	—	—	—	—	42,5	—	—	42,5	0,7	3,	0.
	S:a smalspår	131	78,3	—	727,4	10,8	206,9	683,0	—	49,7	1 677,8	15,3	42,	8.
Summa SJ ånglok ..		1 002	660,6	382,9	6 615,2	137,8	2 154,5	4 390,9	—	402,2	14 083,4	214,9	381,3	83.
Härav: på SJ		1 002	660,6	382,9	6 615,2	137,8	2 154,3	4 390,8	—	402,2	14 083,2	214,1	381,2	83.
» fr. jvg ..		..	..	—	—	—	0,1	0,1	—	—	0,2	0,7	0,1	.
Inlånade: TGOJ ...		—	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
SRJ		—	0,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
EJ lok på SJ		..	..	—	0,1	—	—	—	—	—	0,1	..	..	
NSB lok på SJ.....		..	..	—	6,0	—	—	2,5	—	0,1	8,7	..	..	

[1] Se not 1 sid. 90.

›ringstimmar			Summa lokkm vid sammanställning med			Bruttotonkilometer i tågtjänst (exkl. lok)[1]									Lokslag, littera
ıgs- a, a . fl.	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	driv- o. smörj-medels-förbruk-ning	underhålls-kostnad		Miljon-tal	Härav i procent							Per lok-km i tåg-tjänst	
				Totalt	Per lok i tjänst		Snäll-tåg	Per-son-tåg	Blan-dade och mili-tär-tåg	Fjärr-gods-tåg	Lo-kal-gods-tåg	Malm-tåg	Tjäns-tetåg		
ısental															
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
4,1	0,1	0,9	247,7	487,8	15,5	0,2	—	6,2	—	8,0	60,4	—	25,4	124	N
0,3	0,6	1,1	108,9	126,8	24,4	36,1	—	0,1	0,2	91,3	8,2	—	0,1	435	N2 m. fl.
0,0	0,7	—	62,8	68,6	34,3	19,1	—	1,8	6,2	86,9	4,9	—	0,2	352	N3
—	0,0	—	0,2	0,4	12,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Q
0,9	0,0	—	5,3	10,3	11,4	0,0	—	—	—	—	6,4	—	93,6	121	R
1,2	4,6	2,9	935,2	960,2	49,7	106,6	14,9	68,9	0,8	2,5	12,5	—	0,3	122	S1
0,1	1,0	0,0	172,3	178,0	35,6	18,0	—	96,2	1,0	1,8	0,3	—	0,7	112	S2
5,3	10,3	21,0	1 563,3	1 694,0	29,2	159,5	0,1	77,8	0,4	4,7	16,1	—	0,9	124	S m. fl.
1,1	5,5	3,2	714,9	767,1	30,2	67,4	0,3	78,9	0,4	3,8	16,3	—	0,3	109	S3 m. fl.
0,0	0,1	—	9,8	12,2	17,5	0,5	—	100,0	—	—	—	—	—	69	W, W2
75,2	97,9	92,5	15 054,3	16 741,9	28,8	2 611,2	2,9	28,1	0,7	29,3	34,9	—	4,1	210	Normalsp.
0,6	1,1	0,2	134,0	143,5	21,4	12,6	—	12,9	0,0	9,2	77,3	—	0,6	107	B2p m. fl.
1,7	4,5	1,2	499,6	601,3	20,7	44,7	—	8,0	0,8	1,1	87,9	—	2,2	121	Kp m. fl.
0,9	2,0	0,0	287,2	312,1	37,6	43,1	—	0,1	—	48,2	48,0	—	3,7	171	Gp
3,2	7,7	1,4	920,8	1 056,9	24,0	100,4	—	5,2	0,3	22,4	69,4	—	2,7	136	S:a 0,891 m
2,7	0,2	0,1	175,4	200,0	40,0	21,4	—	15,0	—	30,7	35,5	—	18,8	143	Gt
1,1	0,3	0,4	291,9	308,4	38,6	24,7	—	47,1	0,0	31,6	20,8	—	0,4	91	G2t m. fl.
1,4	1,0	1,1	522,3	557,5	31,0	37,7	—	77,0	0,4	1,5	18,8	—	2,4	79	K3t m. fl.
5,1	1,5	1,5	989,6	1 065,9	34,4	83,8	—	52,4	0,2	17,8	23,6	—	6,0	93	S:a 1,067 m
0,1	0,0	—	63,2	83,2	25,2	7,5	—	—	—	—	100,0	—	—	175	S:a 1,093 m
8,4	9,1	2,9	1 973,6	2 206,0	28,2	191,6	—	25,6	0,3	19,5	50,6	—	4,0	114	Smalsp.
83,6	107,0	95,4	17 027,9	18 947,8	28,7	2 802,8	2,7	27,9	0,7	28,6	36,0	—	4,1	199	Summa
83,6	106,8	95,4	17 025,9	18 945,4	28,7	2 802,8	2,7	27,9	0,7	28,6	36,0	—	4,1	199	På SJ
0,0	0,2	—	2,0	2,4	..	0,0	—	—	—	54,3	45,7	—	—	229	» fr. jvg
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Inlånade
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	»
..	..	..	..	..	..	0,0	—	100,0	—	—	—	—	—	151	EJ på SJ
..	..	..	..	..	..	1,7	—	50,9	—	—	47,3	—	1,8	202	NSB på SJ

Tab. 3 C (forts.). Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera

Anm. Se sid. 69.

Lokslag		Antal lok vid årets slut	Medeltal lok i tjänst under året	Lokkilometer									Tjänst-
				Tågtjänst								En-samt lok	Växt-jänst
Artkonto nr	Littera			Snäll-tåg	Person-tåg	Blan-dade och mili-tärtåg	Fjärr-gods-tåg	Lokal-gods-tåg	Malm-tåg	Tjäns-tetåg	Summa		Ta
				Tusental									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Förbrännings-motorvagnar													
11	X1, X04, 5, XF1	6	2,9	—	114,9	—	23,5	0,1	—	0,2	138,7	—	0,2
12	X06	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	S:a normalspår	6	2,9	—	114,9	—	23,5	0,1	—	0,2	138,7	—	0,2
13	X1p, 2p, XG1p.	—	0,1	—	0,5	—	—	4,2	—	—	4,7	—	0,1
14	X02p—6p, XF0p.....	6	5,5	—	213,9	—	—	13,8	—	0,5	228,2	—	0,4
	S:a smalspår	6	5,6	—	214,4	—	—	18,0	—	0,5	232,9	—	0,4
S:a SJ förbr.-motv..		12	8,5	—	329,3	—	23,5	18,1	—	0,7	371,6	—	0,7
EJ motv. på SJ ...		..	..	—	90,9	—	—	—	—	—	90,9	—	..
NSB motv. på SJ ..		..	..	—	4,1	—	—	—	—	0,0	4,1	—	..
Rälsbussar													
21	YC04	4	4,0	—	283,1	—	—	—	—	0,1	283,1	—	—
23	YC06, YC08 ..	169	162,2	993,7	13 750,5	—	0,1	—	—	47,5	14 791,9	—	0,1
31	Y, YTi	45	22,5	0,1	331,2	—	51,5	14,3	—	11,7	408,9	—	—
32	Y0, Y01, Y01s.	179	177,5	39,9	13 798,8	—	50,7	19,3	—	37,6	13 946,4	—	0,0
37	Y02, 3	10	9,8	494,2	308,7	—	—	—	—	2,1	805,0	—	0,0
	S:a normalspår	407	376,0	1 527,9	28 472,4	—	102,4	33,6	—	98,9	30 235,3	—	0,1
26	YC04p	14	14,0	—	751,9	—	2,4	—	—	1,2	755,5	—	—
27	YC05p, YF05p.	56	44,9	—	3 965,2	—	2,6	12,3	—	8,1	3 988,1	—	0,0
33	Yp	3	2,0	—	28,1	—	—	—	—	0,8	28,9	—	—
34	Y0p, Y01p	59	63,4	—	3 334,6	—	—	—	—	12,1	3 346,6	—	1,6
38	Y02p, 3p	7	6,9	—	245,1	—	—	—	—	0,2	245,3	—	—
	S:a 0,891 m	139	131,2	—	8 324,8	—	5,0	12,3	—	22,3	8 364,4	—	1,6
29	YC04t	14	14,0	—	990,0	—	—	—	—	2,6	992,6	—	—
36	Y0t, Y01t.....	13	11,8	—	795,0	—	0,5	—	—	4,2	799,7	—	—
	S:a 1,067 m	27	25,8	—	1 785,0	—	0,5	—	—	6,8	1 792,3	—	—
	S:a smalspår	166	157,0	—	10 109,8	—	5,5	12,3	—	29,2	10 156,7	—	1,6
S:a SJ rälsbussar		573	533,0	1 527,9	38 582,2	—	107,9	45,9	—	128,1	40 392,0	—	1,7
Härav: på SJ		573	533,0	1 527,9	38 581,8	—	107,9	45,9	—	128,1	40 391,6	—	1,7
» TGOJ...		..	..	—	0,4	—	—	—	—	—	0,4	—	—
Inlånade: TGOJ ...		2	2,0	—	91,8	—	—	—	—	0,3	92,1	—	—
EJ rälsbussar på SJ.		..	..	—	200,7	—	—	—	—	0,0	200,8	—	..

[1] Se not 1 sid. 90.

ringstimmar			Summa lokkm vid sammanställning med			Bruttotonkilometer i tågtjänst (exkl. lok)[1]									Lokslag, littera
ıgs- ı, a . fl.	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	driv- o. smörj-medels-förbrukning	underhålls-kostnad		Miljon-tal	Härav i procent							Per lok-km i tåg-tjänst	
				Totalt	Per lok i tjänst		Snäll-tåg	Per-son-tåg	Blan-dade och mili-tär-tåg	Fjärr-gods-tåg	Lo-kal-gods-tåg	Malm-tåg	Tjäns-tetåg		
ısental															
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
															Förbr.-m.
—	0,7	—	141,2	140,9	48,6	6,6	—	81,5	—	18,3	0,1	—	0,1	47	X 1 m. fl.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	X 06
—	0,7	—	141,2	140,9	48,6	6,6	—	81,5	—	18,3	0,1	—	0,1	47	Normalsp.
—	0,0	—	5,3	5,6	55,9	0,2	—	11,7	—	—	88,3	—	—	32	X 1p m. fl.
0,0	0,6	—	231,1	231,7	42,1	7,0	—	92,6	—	—	7,3	—	0,1	31	X 02p m. fl.
0,0	0,6	—	236,4	237,3	42,4	7,2	—	90,8	—	—	9,0	—	0,1	31	Smalsp.
0,0	1,4	—	377,6	378,2	42,5	13,8	—	86,4	—	8,7	4,7	—	0,1	37	Summa
..	..	..	..	..	..	5,3	—	100,0	—	—	—	—	—	58	EJ på SJ
..	..	..	..	..	..	0,1	—	99,6	—	—	—	—	0,4	27	NSB på SJ
															Rälsb.
—	—	—	283,1	283,1	70,8	3,2	—	100,0	—	—	—	—	0,0	11	YC 04
0,0	33,2	0,0	14 858,7	14 792,8	91,2	287,1	6,5	93,2	—	0,0	—	—	0,3	19	YC 06
0,0	2,3	0,0	413,5	408,9	18,2	3,3	0,0	80,6	—	13,1	3,7	—	2,6	8	Y, YTi
0,0	61,2	0,0	14 069,0	13 946,8	78,6	168,6	0,2	99,1	—	0,3	0,1	—	0,2	12	Y 0 m. fl.
0,0	3,3	0,0	811,6	805,1	82,2	16,7	56,0	43,8	—	—	—	—	0,2	21	Y 02, 3
0,0	100,0	0,1	30 435,9	30 236,8	80,4	478,9	5,9	93,5	—	0,2	0,1	—	0,3	16	Normalsp.
—	6,0	0,0	767,6	755,5	54,0	15,5	—	99,5	—	0,4	—	—	0,1	20	YC 04p
0,0	22,9	0,0	4 033,9	3 988,1	88,8	69,2	—	99,4	—	0,1	0,4	—	0,2	17	YC 05p
—	0,5	—	30,0	28,9	14,5	0,2	—	97,5	—	—	—	—	2,5	8	Yp
0,0	21,7	0,0	3 398,1	3 362,8	53,0	41,5	—	99,7	—	—	—	—	0,3	12	Y 0p m. fl.
—	1,2	0,0	247,7	245,3	35,5	5,1	—	99,9	—	—	—	—	0,1	21	Y 02p, 3p
0,0	52,3	0,0	8 477,2	8 380,6	63,9	131,4	—	99,5	—	0,1	0,2	—	0,2	16	S:a 0,891 m
—	6,4	0,0	1 005,5	992,6	70,9	22,3	—	99,8	—	—	—	—	0,2	22	YC 04t
—	2,8	—	805,2	799,7	67,8	10,9	—	99,5	—	0,1	—	—	0,4	14	Y 0t m. fl.
—	9,2	0,0	1 810,8	1 792,3	69,5	33,2	—	99,7	—	0,0	—	—	0,3	19	S:a 1,067 m
0,0	61,5	0,1	10 287,9	10 172,9	64,8	164,7	—	99,6	—	0,1	0,2	—	0,2	16	Smalspår
0,1	161,4	0,1	40 723,9	40 409,7	75,8	643,6	4,4	95,1	—	0,2	0,1	—	0,3	16	S:a SJ
0,1	161,4	0,1	40 723,5	40 409,3	75,8	643,6	4,4	95,1	—	0,2	0,1	—	0,3	16	På SJ
—	—	—	0,4	0,4	..	0,0	—	100,0	—	—	—	—	—	12	» TGOJ
—	0,5	—	93,1	92,1	46,1	0,8	—	99,7	—	—	—	—	0,3	8	Inlånade
..	..	..	..	..	..	3,9	—	100,0	—	—	—	—	0,0	19	EJ på SJ

Tab. 3 C (forts.). Dragkraftsenheternas arbetsprestation per littera

Anm. Se sid. 69.

Lokslag		Antal lok vid årets slut	Medeltal lok i tjänst under året	Lokkilometer									Tjänst-
				Tågtjänst								En-samt lok	Växt-jänst
Artkonto nr	Littera			Snäll-tåg	Person-tåg	Blan-dade och mili-tärtåg	Fjärr-gods-tåg	Lokal-gods-tåg	Malm-tåg	Tjäns-tetåg	Summa		Ta
				Tusental									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Lokomotorer													
Elektro-													
71	Za	3	2,9	—	—	—	—	2,5	—	0,2	2,7	0,5	3,1
Förbrännings-													
61	Z	46	39,1	—	—	—	—	—	—	—	—	0,1	24,5
62	Z2, 3	32	31,5	—	0,0	—	—	0,4	—	0,0	0,5	1,4	35,9
63	Z4, 5	158	156,0	—	2,1	—	0,7	180,5	—	0,9	184,2	31,5	336,2
65	Z6	27	21,5	—	11,8	—	2,7	177,6	—	1,0	193,2	6,1	39,7
	S:a normalspår	263	248,1	—	13,9	—	3,4	358,6	—	2,0	377,9	39,2	436,2
66	Zp	10	9,3	—	—	—	—	—	—	0,0	0,0	0,1	8,1
67	Z2p, 4p	40	39,3	—	31,7	28,8	29,5	365,8	—	2,6	458,3	7,0	59,8
	S:a 0,891 m	50	48,6	—	31,7	28,8	29,5	365,8	—	2,6	458,4	7,1	67,9
68	Zt, Z4t (1,067 m)	13	10,9	—	6,8	3,7	0,8	30,4	—	0,9	42,6	0,9	16,8
	S:a smalspår	63	59,5	—	38,6	32,5	30,2	396,2	—	3,5	501,0	8,0	84,7
S:a SJ förbr.lmot. .		326	307,6	—	52,5	32,5	33,6	754,8	—	5,4	878,9	47,1	520,9
Motorlok													
81	Ä1	1	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
83	V1	2	2,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7,4
84	V2	1	1,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1,8
85	V3	50	50,0	—	1,8	—	0,4	9,9	—	0,8	13,0	7,5	196,0
86	T1	1	0,8	—	48,6	—	1,0	0,1	—	0,8	50,5	1,0	0,1
88	T2	15	11,7	0,0	59,1	—	39,0	134,5	—	5,7	238,4	2,8	27,6
	S:a normalspår	70	66,5	0,0	109,5	—	40,5	144,6	—	7,3	301,9	11,3	232,9
87	Tp (0,891 m)	25	24,9	—	915,6	29,9	27,1	294,9	—	19,5	1 287,0	18,6	14,4
S:a SJ motorlok ...		95	91,4	0,0	1 025,0	29,9	67,6	439,5	—	26,9	1 588,9	30,0	247,2
Främ. motorlok på SJ		..	..	—	46,1	1,9	25,2	7,0	—	0,1	80,3	..	..

[1] Se not 1 sid. 90.

ringstimmar			Summa tjg.tim. vid sammanställning med			Bruttotonkilometer i tågtjänst (exkl. lok)[1]									Lokslag, littera
gs- ı, ı fl.	Stations-tjänst	Reserv-tjänst	driv- o. smörj-medels-förbruk-ning	underhålls-kostnad		Miljon-tal	Härav i procent							Per lok-km i tåg-tjänst	
			Totalt		Per lok i tjänst		Snäll-tåg	Per-son-tåg	Blan-dade och mili-tär-tåg	Fjärr-gods-tåg	Lo-kal-gods-tåg	Malm-tåg	Tjäns-tetåg		
ısental															
15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30
															Lokomot.
0,4	0,0	—	3,8	3,8	1,3	0,1	—	—	—	—	96,3	—	3,7	53	Elektro-Za
16,7	0,1	—	41,3	41,1	1,1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Förbr.-Z
9,4	—	—	45,4	45,4	1,4	0,0	—	4,4	—	—	92,6	—	3,0	44	Z2, 3
31,6	3,1	0,0	392,4	389,3	2,5	14,7	—	0,8	—	0,4	98,7	—	0,2	80	Z4, 5
1,4	1,8	0,0	62,9	61,1	2,8	20,0	—	4,3	—	1,2	94,3	—	0,2	103	Z6
59,1	5,1	0,0	542,1	537,0	2,2	34,7	—	2,8	—	0,8	96,1	—	0,2	92	Normalsp.
0,5	0,0	—	8,6	8,6	0,9	0,0	—	—	—	—	—	—	100,0	8	Zp
1,5	3,6	0,0	111,3	107,8	2,7	27,6	—	4,1	4,3	7,3	84,2	—	0,2	60	Z2p, 4p
1,9	3,6	0,0	119,9	116,4	2,4	27,6	—	4,1	4,3	7,3	84,2	—	0,2	60	S:a 0,891 m
0,3	0,0	—	21,6	21,4	2,0	2,1	—	11,4	5,1	3,0	80,0	—	0,5	50	Zt (1,067m)
2,2	3,6	0,0	141,4	137,8	2,3	29,7	—	4,6	4,3	6,9	83,9	—	0,2	59	Smalspår
61,3	8,7	0,0	683,5	674,8	2,2	64,4	—	3,6	2,0	3,7	90,5	—	0,2	73	Summa
															Motorlok
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Ä1
0,2	—	—	7,6	7,6	3,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	V1
—	—	—	1,8	1,8	1,8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	V2
1,0	0,3	0,0	199,4	199,1	4,0	3,6	—	2,8	—	4,1	88,9	—	4,2	278	V3
0,0	0,3	—	5,5	5,2	6,5	9,4	—	93,2	—	5,1	0,5	—	1,2	185	T1
0,5	3,1	0,0	55,4	52,3	4,5	59,8	0,0	8,8	—	24,0	63,9	—	3,4	251	T2
1,8	3,6	0,0	269,6	266,0	4,0	72,8	0,0	19,3	—	20,5	57,0	—	3,2	241	Normalsp.
2,1	5,1	0,0	152,2	147,1	5,9	129,3	—	48,6	2,2	4,4	40,6	—	4,1	100	Tp(0,891m)
3,9	8,7	0,1	421,8	413,0	4,5	202,1	0,0	38,1	1,4	10,2	46,5	—	3,8	127	Summa
..	..	..	..	..	..	16,8	—	36,2	4,6	53,1	6,1	—	0,0	209	Fr. på SJ

Tab. 4. Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete på särskilda bandelar

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågkilometer i trafiktåg, tusental						
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	Krylbo—Stockholm C*	160,6	701	1 886	42	89	107	675	3 500
	Uppsala C—Enköping	44,3	—	24	162	14	13	—	213
	La—Fgb, Fgb—Fgc*, Fgc—Tb	111,9	0	288	268	40	98	198	892
	Tillberga—Stockholm C*	100,8	75	1 337	125	36	97	119	1 789
	Tillberga—Köping*	45,0	33	324	160	0	71	89	677
	Sl—Tb, Rm—Kbä, Spå—Häv 1/1—3/6	26,5	0	41	163	0	25	13	242
	Sala—Tillberga* 4/6—31/12	15,8	—	52	46	—	8	22	128
	Rm—Kbä, Spå—Häv 4/6—31/12	18,2	—	52	126	—	22	0	201
	Heby—Enköping	36,7	—	—	129	—	11	—	140
	Kärrgruvan—Ängelsberg	17,9	0	0	79	—	14	0	93
	Riddarh.—Köping (Krn) (1,093 m)	45,7	—	—	—	—	38	—	38
3	Krylbo—Hallsberg*	157,2	288	915	52	2	212	1 270	2 739
	Hallsberg—Mjölby*	95,9	144	527	77	20	77	579	1 423
	Örebro S—Svartå*	49,0	36	319	—	0	30	0	386
4	Stockholm C—Hallsberg (Sst, Se)*	200,8	1 688	2 461	112	6	205	1 454	5 927
	Södertälje S—Eskilstuna C (Mfd, Sgs, Skv)*	123,0	—	709	25	39	95	55	922
24	Ulriksdal—Älvsjö, Tomteboda—Spånga*[2]		..	..	..	..	..	..	..
37	Lärbro-Burgsvik (Visby h.) (0,891 m)	116,5	—	11	343	—	64	—	419
	Summa I distriktet	1 358,9	2 966	8 946	1 909	246	1 187	4 475	19 729
	Härav normalspår	1 196,7	2 966	8 935	1 566	246	1 085	4 475	19 273
	smalspår (1,093 m)	45,7	—	—	—	—	38	—	38
	» (0,891 m)	116,5	—	11	343	—	64	—	419
5	Göteborg[3] (normalspår)		..	..	..	..	..	..	..
	Gårdsjö—Göteborg Vg (Gsp) (0,891 m)	246,0	—	600	476	6	156	38	1 276
	Mariestad—Moholm (0,891 m)	17,7	—	—	114	—	—	—	114
	Forshem—Håkantorp	57,3	—	1	347	—	33	41	423
	Lidköping—Skövde (0,891 m)	50,7	—	43	309	—	0	5	357
	Axvall—Stenstorp (0,891 m)	20,5	—	0	57	—	0	12	70
	Hjo—Stenstorp (Td) (0,891 m)	54,5	—	—	173	—	24	—	197
	Trollhättan—Nossebro (0,891 m)	32,7	—	8	103	—	—	—	110
6	Charlottenberg gränsen—Kil*	89,3	131	374	9	44	58	105	721
	Kil—Laxå (Fry)*	123,0	281	728	65	125	163	331	1 693
	Torsby—Kil	82,3	—	5	352	—	71	0	428
	Vansbro—Kristinehamn (Fhn)	157,1	—	110	671	0	148	86	1 015
8	Hallsberg—Falköping C*	144,2	751	703	51	118	151	1 305	3 079
	Falköping C—Göteborg C*	113,6	653	1 158	13	2	98	1 018	2 941
	Skövde—Karlsborg*	43,9	—	254	10	13	27	0	304
	Falköping C—Nässjö*	112,7	82	905	95	0	74	262	1 418
	Vartofta—Tidaholm	24,0	—	1	136	—	14	0	152

[1] Omfattar även elektrorälsbussar, elektromotorvagnar och av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.

[2] Tåg- och vagnrörelsen m. m. å angivna sträckor inom 24 ts ingår i 1 och 4 ts uppgifter. Tomvagnståg å sträckan Cst—Hagalunds övre ävensom tågtjänsten å linjen Tomteboda—Värtan m. fl. bispår inom 24 ts redovisas icke.

[3] Tåg- och vagnrörelsen m. m. ingår i uppgifterna för 8, 9 resp. 33 ts.

Härav elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa	Härav i elektrisk drift		
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)							
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1
3 443	59,7	36,6	25 917	48 485	173	3 144	3 388	46 970	128 077	127 775	797	1
—	13,2	7,9	—	258	1 207	131	82	—	1 678	—	38	
2	21,8	24,3	6	5 743	922	764	3 650	10 565	21 650	76	193	
1 648	48,6	25,5	953	31 987	433	1 265	2 689	8 323	45 650	44 442	453	
484	41,2	21,0	415	5 922	1 013	0	2 766	4 123	14 239	12 615	316	
—	25,0	12,2	1	267	1 069	2	776	830	2 945	—	111	
77	22,2	17,7	—	608	357	—	116	1 189	2 270	1 776	144	
—	30,3	8,8	—	315	642	—	798	16	1 771	—	97	
—	10,4	4,0	—	—	485	—	74	—	559	—	15	
—	14,3	10,6	0	1	285	—	704	4	994	—	56	
—	2,3	37,1	—	—	—	—	1 402	—	1 402	—	31	
2 686	47,7	51,6	9 030	20 301	153	165	10 233	101 533	141 415	141 243	900	3
1 346	40,6	44,4	4 197	10 129	249	713	2 136	45 733	63 157	62 906	659	
386	21,6	13,6	327	4 394	—	11	493	15	5 240	5 240	107	
5 783	80,9	37,3	59 954	59 806	755	358	6 976	93 441	221 290	220 106	1 102	4
897	20,5	17,3	—	10 933	76	486	2 008	2 457	15 960	15 884	130	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	24
—	9,8	11,5	—	142	2 694	—	1 992	—	4 828	—	41	37
16 752	39,8	34,1	100 800	199 291	10 513	7 039	40 283	315 199	673 125	632 063	495	
16 752	44,1	34,6	100 800	199 149	7 819	7 039	36 889	315 199	666 895	632 063	557	
—	2,3	37,1	—	—	—	—	1 402	—	1 402	—	31	
—	9,8	11,5	—	142	2 694	—	1 992	—	4 828	—	41	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	..	5
—	14,2	16,1	—	9 720	4 022	202	5 925	619	20 488	—	83	
—	17,7	4,4	—	—	498	—	—	—	498	—	28	
—	20,2	12,0	—	27	2 128	—	960	1 951	5 066	—	88	
—	19,3	8,7	—	621	2 253	—	3	227	3 104	—	61	
—	9,3	12,8	—	1	318	—	6	569	894	—	44	
—	9,9	6,7	—	—	918	—	401	—	1 319	—	24	
—	9,2	4,3	—	47	423	—	—	—	470	—	14	
712	22,1	30,6	4 601	7 241	34	1 253	2 268	6 680	22 077	22 015	247	6
1 625	37,7	32,6	7 380	13 096	211	3 072	7 716	23 775	55 250	54 903	449	
—	14,2	12,6	—	92	2 549	—	2 736	15	5 392	—	66	
—	17,7	14,2	—	1 515	4 074	6	5 304	3 513	14 412	—	92	
3 028	58,5	46,0	25 453	15 544	153	1 807	7 018	91 816	141 791	141 634	983	8
2 927	70,9	38,0	18 678	22 152	37	128	3 367	67 303	111 665	111 606	983	
295	19,0	18,9	—	4 092	30	442	1 174	8	5 746	5 715	131	
1 316	34,5	27,7	828	16 837	317	25	2 787	18 497	39 291	38 673	349	
—	17,4	7,0	—	15	495	—	551	8	1 069	—	45	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågkilometer i trafiktåg, tusental						
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
9	Strömstad—Göteborg*	180,4	—	1 263	90	0	108	87	1 548
	Munkedal—Lysekil*	38,6	—	230	0	—	24	1	255
	Uddevalla h.—Bengtsfors V (0,891 m)	89,0	—	1	413	—	46	0	459
	Göteborg C—Halmstad C*	151,7	567	1 030	—	14	101	622	2 333
	Göteborg C—Borås C*	72,2	27	801	6	22	29	126	1 011
33	Herrljunga —Uddevalla C*	90,4	—	558	82	1	122	41	804
	Herrhult—Kil*	72,0	53	268	0	0	66	177	565
	Daglösen—Filipstad V	8,1	—	41	0	—	10	—	51
	Kil—Göteborg C* 1/1—30/6	115,1	222	784	0	0	96	439	1 543
	Kil—Mellerud* 1/7—31/12	54,9	40	286	9	0	56	174	566
	Mellerud—Göteborg C* 1/7—31/12	62,1	182	540	—	—	45	251	1 018
	Lilla Edet—Alvhem	14,9	—	—	—	—	17	—	17
	Arvika—Mellerud	163,3	—	4	638	—	162	1	804
	Beted—Skillingsfors	18,9	—	—	55	—	—	—	55
	Svanskog—Åmål	24,8	—	1	72	—	20	—	93
	Kornsjö—Mellerud*	64,6	145	203	—	0	12	84	444
	Summa II distriktet	2 571,4	3 136	10 901	4 345	346	1 934	5 205	25 867
	Härav normalsp.	2 061,4	3 136	10 250	2 700	339	1 708	5 150	23 284
	smalsp. (0,891 m)	510,0	—	651	1 645	6	226	55	2 583
10	Hässleholm—Malmö C*	83,2	438	1 566	1	0	67	598	2 670
	Malmö C—Trelleborg F*	32,3	11	313	—	—	13	54	391
	Teckomatorp—Malmö C*	33,4	37	428	0	—	32	64	560
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk)*	59,1	—	605	7	—	52	20	684
	Landskrona—Lund C*	31,7	27	299	0	—	2	3	332
	Lund C—Trelleborg C	42,7	—	137	0	0	7	—	144
	Malmö C—Ystad	63,2	—	204	85	—	43	8	341
	Börringe—Smygehamn	22,0	—	2	63	—	4	—	69
	Ystad—Eslöv	75,8	—	108	178	0	51	—	337
	Ystad—Köpingebro[2]	7,9	—	7	18	0	6	0	30
	Malmö C—Simrishamn	96,0	—	258	248	—	64	19	589
	Dalby—Bjärsjölagård 1/1—9/6	19,2	—	5	27	0	2	—	34
	Södervärn—Trelleborg Ö (Fo)	49,7	—	120	162	5	12	—	300
	Trelleborg Ö—Rydsgård	34,9	—	11	67	—	12	0	90
11	Mjölby—Hässleholm*	273,6	1 604	1 244	129	21	287	2 563	5 848
	Nässjö—Oskarshamn	148,5	224	6	506	0	92	190	1 018
	Eksjö—Österbymo (0,891 m)	34,6	—	—	—	—	17	—	17
12	Halmstad C—Teckomatorp*	114,2	386	745	21	5	130	396	1 683
	Veinge—Hässleholm*	72,0	13	329	1	42	43	46	474
	Ängelholm C—Hälsingborg F*	26,4	53	293	0	—	19	62	427
	Hässleholm—Hälsingborg C*	77,3	53	595	17	0	58	234	957
	Åstorp—Värnamo	149,9	—	15	609	—	107	0	732
	Åstorp—Höganäs*	26,9	11	157	22	—	22	4	216
	Höganäs—Mölle*	10,3	—	57	—	—	0	—	57
	Klippan—Eslöv	40,3	—	15	196	—	12	—	223
	Billesholm—Landskrona	26,2	—	0	96	—	9	—	105

[1] Omfattar även elektrorälsbussar, elektromotorvagnar och av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.
[2] Exkl. trafiken i riktning Eslöv.

Härav elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa	Härav i elektrisk drift		
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)							
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1
1 457	23,5	22,8	—	27 260	473	4	2 641	4 971	35 349	34 869	196	9
255	18,1	14,4	—	2 880	0	—	776	18	3 674	3 674	95	
—	14,1	6,6	—	7	2 212	—	792	1	3 012	—	34	
2 326	42,2	37,8	18 217	21 723	—	233	3 256	44 780	88 209	87 956	581	
1 004	38,4	23,8	393	15 086	17	610	734	7 218	24 058	24 029	333	
681	24,4	19,2	—	8 865	412	60	4 366	1 766	15 469	13 445	171	33
562	21,5	41,7	690	6 035	2	15	2 100	14 720	23 562	23 486	327	
—	17,4	12,4	—	361	0	—	277	—	638	—	79	
1 542	36,7	39,2	5 238	15 351	0	4	3 747	36 097	60 437	60 433	525	
555	28,2	42,7	530	6 744	29	2	2 345	14 478	24 128	24 039	439	
1 018	44,9	35,5	5 096	10 274	—	—	1 683	19 096	36 149	36 142	582	
—	3,2	20,4	—	—	—	—	349	—	349	—	23	
—	13,5	10,7	—	44	4 305	—	4 188	44	8 581	—	53	
—	8,0	3,4	—	—	190	—	—	—	190	—	10	
—	10,3	7,5	—	2	217	—	478	—	697	—	28	
443	18,8	24,7	4 163	1 103	—	2	573	5 124	10 965	10 956	170	
19 746	27,6	29,5	91 267	206 735	26 317	7 865	68 521	363 294	763 999	693 575	297	
19 746	30,9	31,5	91 267	196 339	15 673	7 663	61 394	361 878	734 214	693 575	356	
—	13,9	11,5	—	10 396	10 644	202	7 127	1 416	29 785	—	58	
2 660	87,9	30,2	15 638	27 385	9	13	1 775	35 951	80 771	80 593	971	10
390	33,1	22,9	268	4 225	—	—	571	3 879	8 943	8 927	277	
549	45,9	20,2	625	5 401	0	—	793	4 481	11 300	11 115	338	
675	31,7	15,5	—	7 544	36	—	1 587	1 406	10 573	10 499	179	
331	28,7	11,4	501	3 186	0	—	35	69	3 791	3 788	120	
—	9,2	10,1	—	1 329	1	4	119	—	1 453	—	34	
—	14,8	19,4	—	3 784	862	—	1 596	372	6 614	—	105	
—	8,5	7,3	—	8	443	—	47	—	498	—	23	
—	12,2	14,0	—	1 326	1 957	17	1 428	—	4 728	—	62	
—	10,5	14,1	—	101	221	0	106	1	429	—	54	
—	16,8	15,0	—	3 992	1 416	—	2 322	1 112	8 842	—	92	
—	4,8	4,3	—	35	96	1	11	—	143	—	7	
—	16,5	12,5	—	1 487	2 029	38	178	—	3 732	—	75	
—	7,1	6,7	—	66	316	—	220	3	605	—	17	
5 716	58,6	51,6	64 945	30 190	507	700	11 932	193 595	301 869	301 307	1 103	11
—	18,8	19,8	1 300	114	7 155	10	2 894	8 697	20 170	—	136	
—	1,4	11,3	—	—	—	—	197	—	197	—	6	
1 661	40,4	31,8	10 195	14 293	71	121	4 160	24 689	53 529	53 441	469	12
473	18,0	22,6	280	5 799	2	910	1 133	2 612	10 736	10 733	149	
427	44,3	22,2	991	4 747	1	—	425	3 322	9 486	9 483	359	
939	33,9	30,1	997	11 437	53	4	1 500	14 822	28 813	28 750	373	
—	13,4	10,0	—	176	4 201	—	2 959	3	7 339	—	49	
194	22,0	13,2	204	1 569	96	—	869	102	2 840	2 741	106	
57	15,3	10,8	—	619	—	—	0	—	619	619	60	
—	15,2	5,9	—	167	1 041	—	100	—	1 308	—	32	
—	11,0	6,5	—	1	569	—	108	—	678	—	26	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågkilometer i trafiktåg, tusental						
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
30	Älmhult—Sölvesborg	71,8	—	63	211	—	67	0	341
	Hässleholm—Åhus 1/1—15/5	16,5	—	87	40	2	8	19	156
	Hässleholm—Kristianstad C 16/5—31/12	18,8	—	170	34	—	12	40	256
	Kristianstad C—Åhus 16/5—31/12	10,8	—	41	24	3	3	3	75
	Älmhult—Kristianstad C	69,5	—	76	149	—	42	—	268
	Eslöv—Kristianstad C	67,1	—	211	48	—	40	0	299
	Hästveda—Brösarp	77,4	—	81	243	0	50	0	375
	Köpingebro—Brösarp	55,1	—	49	156	0	38	0	243
	Summa III distriktet	2 006,1	2 856	8 297	3 359	80	1 423	4 325	20 341
	Härav normalsp.	1 971,5	2 856	8 297	3 359	80	1 405	4 325	20 323
	smalsp. (0,891 m)	34,6	—	—	—	—	17	—	17
13	Storlien gränsen—Östersund C*	165,9	10	684	122	15	151	7	989
	Östersund C—Bräcke*	71,0	64	309	113	1	53	119	659
	Hoting—Östersund C	166,9	—	125	548	0	103	1	777
	Jämtlands Sikås—Hammerdal	9,4	—	0	51	—	5	—	57
	Ulriksfors—Strömsund	4,3	—	7	33	—	5	0	45
	Brunflo—Mora	306,5	15	71	757	0	193	0	1 036
	Sveg—Hede	72,2	8	2	123	0	22	—	155
14	Långsele—Bräcke*	130,8	272	225	208	1	79	788	1 572
	Bräcke—Ånge*	30,7	91	166	0	1	37	238	533
	Ånge—Sundsvall C*	94,5	1	455	1	—	63	233	752
	Långsele—Härnösand	115,8	29	484	182	0	70	49	815
	Härnösand—Sundsvall C	67,4	17	165	163	0	62	95	503
	Sundsvall C—Hudiksvall	87,8	104	131	205	0	52	126	619
	Harmånger—Bergsjö (0,891 m)	19,5	—	—	—	17	14	—	32
15	Ånge—Ljusdal*	106,2	472	155	35	1	47	909	1 620
	Ljusdal—Krylbo*	219,6	850	614	147	12	188	1 939	3 751
	Ljusdal—Hudiksvall	61,3	0	90	256	—	37	5	388
	Kilafors—Söderhamn C*	32,9	0	50	170	24	29	23	295
	Orsa—Bollnäs	118,5	0	1	529	—	77	1	608
	Göringen—Dalfors	3,2	—	0	12	—	2	—	14
34	Mora—Vansbro	70,7	—	1	210	—	26	—	238
	Särna—Vansbro	172,1	—	137	385	16	73	0	611
	Vansbro—Ludvika	85,2	—	158	126	31	57	0	372
	Falun C—Ludvika*	70,1	63	436	85	0	31	312	928
	Ludvika—Herrhult*	104,0	76	311	1	0	71	275	734
	Älvdalen—Mora	40,7	—	0	30	—	25	0	55
	Mora—Falun C	91,2	27	267	167	0	60	74	596
	Falun C—Björbo	70,4	—	3	221	—	23	0	247
	Rättvik—Borlänge	64,1	26	218	173	—	81	2	500
	Borlänge—Krylbo*	64,3	60	266	21	—	49	135	531
35	Hudiksvall—Söderhamn C*[2]	61,7	72	133	45	—	37	92	380
	Söderhamn C—Gävle C*	83,5	99	290	1	0	59	99	548
	Gävle C—Uppsala C*	114,2	269	581	49	42	79	315	1 335
	Örbyhus—Dannemora och Orrskog—Söderfors	18,0	—	—	55	—	21	—	76
	Gävle C—Falun C*	91,7	1	760	1	0	51	363	1 176

[1] Omfattar även elektrorälsbussar, elektromotorvagnar och av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.
[2] Öppnad för elektrisk drift den 23 november 1955.

Härav elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa	Härav i elektrisk drift		
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)							
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1
—	13,0	11,3	—	832	1 379	—	1 641	4	3 856	—	54	30
—	26,0	21,1	—	1 443	299	95	213	1 243	3 293	—	200	
206	37,4	22,2	—	3 108	240	—	254	2 092	5 694	4 774	303	
—	19,0	13,2	—	502	181	142	32	131	988	—	91	
—	10,5	8,9	—	760	966	—	654	—	2 380	—	34	
—	12,2	12,4	—	2 681	427	—	591	1	3 700	—	55	
—	13,3	11,0	—	943	2 074	10	1 080	3	4 110	—	53	
—	12,1	11,7	—	676	1 462	3	707	8	2 856	—	52	
14 279	27,8	29,8	95 944	139 926	28 110	2 068	42 237	298 598	606 883	526 770	303	
14 279	28,2	29,9	95 944	139 926	28 110	2 068	42 040	298 598	606 686	526 770	308	
—	1,4	11,3	—	—	—	—	197	—	197	—	6	
856	16,3	19,9	433	12 595	422	528	5 447	225	19 650	18 978	118	13
531	25,4	29,8	2 657	6 278	511	68	1 868	8 277	19 659	18 771	277	
—	12,8	10,8	—	1 294	3 310	4	3 706	58	8 372	—	50	
—	16,6	2,4	—	0	103	—	34	—	137	—	15	
—	28,4	5,3	—	68	119	—	48	0	235	—	55	
—	9,3	11,9	194	951	5 320	4	5 822	19	12 310	—	40	
—	5,9	8,0	102	34	727	2	378	—	1 243	—	17	
1 365	32,9	53,0	12 595	4 454	669	71	2 232	63 283	83 304	82 634	637	14
533	47,6	51,9	4 122	3 532	0	42	1 390	18 546	27 632	27 632	900	
752	21,8	32,6	23	6 321	1	—	1 755	16 433	24 533	24 532	260	
—	19,3	14,0	205	7 210	619	18	2 022	1 301	11 375	—	98	
—	20,4	16,4	131	2 662	755	12	1 420	3 254	8 234	—	122	
—	19,3	14,9	2 547	2 041	902	3	1 745	1 998	9 236	—	105	
—	4,4	9,1	—	—	—	125	161	—	286	—	15	
1 585	41,8	59,3	20 352	3 448	107	99	960	71 013	95 979	95 870	904	15
3 602	46,8	56,6	36 608	11 208	796	323	6 506	156 788	212 229	211 394	966	
—	17,3	12,1	15	1 221	1 269	—	1 928	267	4 700	—	77	
115	24,6	14,0	1	516	926	306	1 352	1 034	4 135	2 779	126	
—	14,0	9,9	1	19	3 016	—	2 949	46	6 031	—	51	
—	11,6	8,9	—	0	60	—	60	—	120	—	38	
—	9,2	9,4	—	18	1 274	—	942	—	2 234	—	32	34
—	9,7	9,8	—	1 851	2 005	222	1 886	3	5 967	—	35	
—	12,0	14,4	—	1 952	818	594	1 963	18	5 345	—	63	
826	36,3	36,0	819	7 971	399	14	1 968	22 208	33 379	32 595	476	
725	19,3	44,5	995	7 722	2	14	3 184	20 772	32 689	32 446	314	
—	3,7	11,3	—	5	141	—	471	4	621	—	15	
—	17,9	20,6	461	4 258	964	2	2 707	3 901	12 293	—	135	
—	9,6	7,6	—	31	1 430	—	405	11	1 877	—	27	
—	21,4	16,9	495	4 013	1 040	—	2 869	23	8 440	—	132	
491	22,6	32,2	1 268	5 498	142	—	2 143	8 054	17 105	16 574	266	
25	16,9	20,1	1 766	2 348	200	—	1 686	1 630	7 630	575	124	35
518	18,0	22,7	2 419	4 524	4	2	2 845	2 651	12 445	12 036	149	
1 286	32,0	34,2	11 237	11 826	142	1 060	3 854	17 531	45 650	45 496	400	
—	11,6	5,0	—	—	139	—	238	—	377	—	21	
1 171	35,1	39,1	49	13 881	1	10	2 451	29 556	45 948	45 806	501	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågkilometer i trafiktåg, tusental						
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Gävle C—Sala	104,7	—	0	343	—	69	0	412
	Ockelbo—Gävle C*	38,4	50	152	0	0	—	38	241
	Summa IV distriktet	3 221,6	2 677	7 449	5 569	163	2 101	6 241	24 200
	Härav normalsp.	3 202,1	2 677	7 449	5 569	146	2 086	6 241	24 169
	smalsp. (0,891 m)	19,5	—	—	—	17	14	—	32
20	Haparanda gränsen—Boden C	169,9	—	100	556	—	104	124	884
	Karungi—Övertorneå	46,6	—	1	174	—	29	0	204
	Boden C—Bastuträsk*	176,0	381	172	272	3	65	611	1 504
	Älvsbyn—Piteå	52,5	—	0	237	—	31	11	279
	Gällivare—Jokkmokk	100,2	—	1	372	0	59	0	432
	Jokkmokk—Arvidsjaur	173,4	—	2	291	0	45	0	339
	Arvidsjaur—Storuman	160,5	—	8	362	0	86	0	456
	Jörn—Arvidsjaur	75,5	—	4	255	0	48	4	311
21	Storuman—Hoting	145,5	—	47	277	0	87	0	412
	Forsmo—Hoting	121,0	—	7	346	—	107	13	471
	Bastuträsk—Långsele*	322,2	729	392	484	5	209	1 721	3 540
	Bastuträsk—Skelleftehamns nedre	64,0	—	170	253	0	41	90	554
	Hällnäs—Storuman	167,2	—	1	706	—	101	14	822
	Vännäs—Holmsund	46,7	—	48	365	10	34	41	497
	Mellansel—Örnsköldsvik C	28,8	—	22	227	—	17	28	294
	Summa V distriktet utom malmbanan, normalsp.	1 850,0	1 110	974	5 177	19	1 064	2 657	11 000
19	Vassijaure gränsen—Kiruna C*	129,9	1	249	18	95	79	1	443
	d:o, d:o i malmtåg	—	—	—	—	—	—	—	1 129
	Kiruna C—Gällivare*	100,1	18	190	42	187	61	14	511
	d:o, d:o i malmtåg	—	—	—	—	—	—	—	150
	Gällivare—Luleå (Mbg, Kos)*	219,4	30	585	393	260	131	200	1 599
	d:o, d:o i malmtåg	—	—	—	—	—	—	—	823
	Summa malmbanan, normalsp.	449,4	49	1 024	453	542	270	215	4 654
25	Borås C—Alvesta	148,8	108	357	464	0	145	80	1 155
	Hillared—Axelfors	24,0	—	4	139	—	16	—	159
	Falkenberg—Limmared (0,891 m)	102,1	—	0	361	—	31	—	392
	Borås C—Jönköping C	105,1	—	23	454	0	37	—	515
	Varberg—Herrljunga*	126,9	1	976	1	1	80	25	1 084
26	Nässjö—Nybro	137,6	115	22	331	—	83	89	640
	Nybro—Kalmar C*[2]	29,4	46	135	117	—	17	53	368
	Nybro—Emmaboda*[2]	27,5	20	114	28	—	—	38	200
	Alvesta—Växjö* 1/1—31/3	4,4	3	31	14	0	3	11	63
	Växjö—Karlskrona C 1/1—31/3	28,0	20	135	25	—	17	38	235
	Alvesta—Karlskrona C* 1/4—31/12	98,8	72	569	44	0	59	154	899
27	Sävsjö—Målilla (0,891 m)	80,4	—	0	284	—	48	0	333
	Växjö—Hultsfred (0,891 m)	116,1	—	157	250	—	85	0	493
	Kalmar C—Berga (0,891 m)	76,5	—	144	259	23	47	2	476
	Mönsterås—Fagerhult (0,891 m)	69,1	—	7	191	—	41	—	239
	Brittatorp—Oskarshamn (0,891 m)	121,8	—	—	386	—	73	—	460
	Kalmar C—Torsås (0,891 m)	40,3	—	59	118	8	28	0	213
	Ljungbyholm—Påryd (0,891 m)	18,4	—	0	53	11	—	—	65
	Böda—Ottenby (0,891 m)	150,8	—	1	248	—	67	2	318
29	Växjö—Ronneby (1,067 m)	92,5	—	228	138	—	34	55	455

[1] Omfattar även elektrorälsbussar, elektromotorvagnar och av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.
[2] Öppnad för elektrisk drift den 1 april 1955.

Härav elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa	Härav i elektrisk drift		
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)							
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1
—	10,8	11,2	—	0	2 818	—	1 799	2	4 619	—	44	
241	17,2	30,1	2 279	2 314	0	7	—	2 655	7 255	7 255	189	
14 620	20,6	32,8	101 774	132 064	31 151	3 530	73 194	451 561	793 274	675 373	246	
14 620	20,7	32,8	101 774	132 064	31 151	3 405	73 033	451 561	792 988	675 373	248	
—	4,4	9,1	—	—	—	125	161	—	286	—	15	
—	14,2	15,1	—	1 736	4 799	—	2 393	4 399	13 327	—	78	20
—	12,0	7,2	—	15	793	—	649	4	1 461	—	31	
1 230	23,4	40,9	16 033	3 380	1 109	169	1 420	39 438	61 549	60 412	350	
—	14,6	9,1	—	5	1 154	—	1 068	307	2 534	—	48	
—	11,8	5,4	—	11	1 365	2	936	8	2 322	—	23	
—	5,4	4,6	—	16	1 017	4	507	1	1 545	—	9	
—	7,8	6,3	—	49	1 310	4	1 482	13	2 858	—	18	
—	11,3	11,0	—	24	1 135	5	2 151	106	3 421	—	45	
—	7,8	10,0	—	348	1 868	3	1 872	13	4 104	—	28	21
—	10,7	10,5	—	69	1 509	—	3 023	335	4 936	—	41	
3 027	30,1	46,9	31 294	8 080	1 979	355	5 556	118 811	166 075	163 233	515	
—	23,7	20,5	—	2 322	1 189	6	2 351	5 479	11 347	—	177	
—	13,5	9,4	—	12	3 213	—	4 043	439	7 707	—	46	
—	29,2	12,1	—	747	2 471	128	1 075	1 584	6 005	—	129	
—	27,9	14,0	—	350	1 001	—	963	1 801	4 115	—	143	
4 257	16,3	26,7	47 327	17 164	25 912	676	29 489	172 738	293 306	223 645	159	
425	9,3	19,6	52	4 881	37	2 050	1 648	22	8 690	8 653	67	19
1 129	23,8	170,3	—	—	—	—	—	—	192 248	192 248	1 480	
469	14,0	27,0	421	5 202	179	4 524	2 755	682	13 763	13 584	137	
150	4,1	137,2	—	—	—	—	—	—	20 634	20 634	206	
1 204	20,0	25,0	754	13 665	1 467	7 024	3 688	13 432	40 030	38 493	182	
823	10,3	171,1	—	—	—	—	—	—	140 795	140 795	642	
4 199	28,4	89,4	1 227	23 748	1 683	13 598	8 091	14 136	416 160	414 407	926	
—	21,3	16,3	1 503	5 962	2 476	11	4 788	4 028	18 768	—	126	25
—	18,2	4,1	—	47	471	—	136	—	654	—	27	
—	10,5	6,6	—	3	2 182	—	419	—	2 604	—	26	
—	13,4	6,7	—	309	2 703	2	424	—	3 438	—	33	
1 083	23,4	17,4	44	14 895	1	45	2 816	1 019	18 820	18 809	148	
—	12,7	16,9	1 190	416	4 337	—	2 454	2 419	10 816	—	79	26
134	34,3	17,3	507	2 214	1 247	—	355	2 045	6 368	2 765	217	
126	19,9	23,2	225	1 920	155	—	—	2 333	4 633	2 943	168	
11	38,9	24,7	39	585	57	3	118	744	1 546	175	351	
0	23,0	22,0	147	2 584	80	—	449	1 919	5 179	2	185	
752	24,9	23,6	785	10 338	159	21	1 641	8 291	21 235	17 308	215	
—	11,4	8,1	—	0	1 304	—	1 383	5	2 692	—	33	27
—	11,6	12,2	—	1 552	1 563	—	2 907	7	6 029	—	52	
—	17,0	14,3	—	2 238	1 920	512	2 063	84	6 817	—	89	
—	9,5	6,7	—	41	846	—	721	—	1 608	—	23	
—	10,3	10,8	—	—	2 645	—	2 339	—	4 984	—	41	
—	14,4	12,9	—	928	1 196	100	514	0	2 738	—	68	
—	9,6	7,8	—	4	369	128	—	—	501	—	27	
—	5,8	13,3	—	15	1 998	—	2 174	37	4 224	—	28	
—	13,5	14,6	—	2 994	1 047	—	723	1 885	6 649	—	72	29

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Trafikerad banlängd i medeltal för året Km	Tågkilometer i trafiktåg, tusental						
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	Kristianstad C—Karlshamn C.....	60,8	—	228	166	—	37	71	502
	Karlshamn C—Karlskrona N (1,067 m)	69,6	—	219	236	—	45	24	524
	Sölvesborg—Hörviken ... (1,067 m)	15,4	—	—	82	—	—	1	82
	Karlskrona N—Torsås (Bgk) (1,067m)	53,8	—	6	186	4	14	—	210
	Halmstad Ö—Vislanda .. (1,067 m)	115,1	—	16	355	—	36	1	408
	Vislanda—Karlshamn C.. (1,067 m)	77,8	—	144	164	3	49	11	371
	Norraryd—Kvarnamåla . (1,067 m)	20,8	—	0	48	—	11	0	59
32	Nässjö—Halmstad C.....	195,9	375	312	571	0	155	172	1 586
	Falköping C—Landeryd	131,1	95	189	278	0	79	6	647
	Jönköping C—Vaggeryd	34,9	24	77	190	0	26	2	319
	Hestra—Reftele	34,6	—	—	169	—	42	—	211
	Kinnared—Varberg.....	66,6	—	1	293	—	20	—	313
	Torup—Hyltebruk	11,8	—	0	18	—	13	0	31
	Summa VI distriktet	2 458,2	880	4 155	6 662	51	1 440	837	14 025
	Härav normalsp.	1 257,2	880	3 172	3 302	2	831	740	8 928
	smalsp. ..... (1,067 m)	433,3	—	613	1 209	7	188	92	2 109
	» ..... (0,891 m)	767,7	—	369	2 151	43	421	4	2 988
2	Järna—Mjölby*	194,9	1 140	1 575	35	14	145	870	3 778
	Åby—Katrineholm*	40,7	51	319	29	31	12	136	578
	Linköping C—Hultsfred (Åvg)	141,2	172	3	556	—	97	75	903
	Mjölby—Hästholmen	31,4	—	0	129	0	20	—	149
38	Norsholm—Västervik ... (0,891 m)	118,8	—	0	761	—	95	75	931
	Jenny—Hultsfred ..... (0,891 m)	66,2	—	1	256	—	40	38	334
	Spångenäs—Vimmerby .. (0,891 m)	17,8	—	0	41	—	—	0	41
	Örebro S—Finspång ..... (0,891 m)	88,0	—	0	375	—	57	0	432
	Finspång-Norrk. Ö (Nh) . (0,891 m)	44,8	—	8	322	—	82	2	414
	Norrk. Ö—Valdemarsvik . (0,891 m)	54,9	—	—	360	—	35	0	396
	Kummelby—Arkösund... (0,891 m)	46,2	—	—	199	—	14	—	213
	Ringstorp—Linköping C . (0,891 m)	20,7	—	—	130	—	12	—	142
	Linköping C—Vadstena* . (0,891 m)	49,0	—	226	123	—	45	—	393
	Vadstena—Ödeshög ..... (0,891 m)	32,4	—	1	166	—	18	—	185
	Bränninge—Skänninge ... (0,891 m)	27,1	—	—	149	—	1	—	149
	Klockrike—Borensberg* . (0,891 m)	7,6	—	50	19	—	5	—	74
	Fornåsa—Motala C* ..... (0,891 m)	14,6	—	82	4	15	—	—	100
	Summa VIII distriktet	995,4	1 362	2 265	3 651	59	679	1 197	9 214
	Härav normalsp.	407,3	1 362	1 897	748	45	275	1 081	5 408
	smalsp. ..... (0,891 m)	588,1	—	368	2 903	15	404	116	3 805
	Summa i tågdrift på statens järnvägar	[2]14911,0	15 036	44 011	31 125	1 506	10 097	25 151	129 029
	normalsp.	12395,6	15 036	41 999	22 874	1 419	8 724	24 884	117 038
	smalsp. ..... (1,093 m)	45,7	—	—	—	—	38	—	38
	» ..... (1,067 m)	433,3	—	613	1 209	7	188	92	2 109
	» ..... (0,891 m)	2 036,4	—	1 399	7 042	81	1 147	175	9 844
	Härav i malmtåg	—	—	—	—	—	—	—	2 102

[1] Omfattar även elektrorälsbussar, elektromotorvagnar och av lokomotorer och motorlok dragna persontåg.

[2] Summa efter avdrag för dubbelräknade sträckor. För att erhålla SJ hela banlängd skall härtill läggas 142,8 km, varpå tågrörelsen betraktas som växlingstjänst, nämligen: Gävle C—Gävle Ö 5,5 km, Älvsjö—Liljeholmen 4,3 km, Eskilstuna C—Nybybruk 8,4 km, Tomteboda—Värtan och Albano—Stockholm Ö 7,0 km, Karlberg—Stockholm N 1,4 km, Hästholmen—Hästholmens hamn 0,6 km, Hässelby vst—Lövsta 1,9 km, Uddevalla C—Uddevalla hamn 1,8 km, Åhus—Åhus villastad 1,0 km, Källby—Kinne-Kleva (1/1—30/4) 3,1 km, Barsebäckshamn—Sjöbo 61,1 km, Årjäng—Svanskog 44,5 km och Harlösa—Bjärsjölagård (10/6—31/12) 6,2 km, sammanlagt 146,8 km, varav 4,0 km utgör dubbelräknade sträckor.

Härav elektrisk drift	Tågkm per dag och bankm	Tågens storlek Antal axlar	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental								Vagnaxelkm per bankm, tusental	Trafiksektioner
			Express- och snälltåg	Persontåg		Bland. och militärtåg	Lokalgodståg	Fjärrgodståg	Summa	Härav i elektrisk drift		
				El- och ångtåg[1]	Rälsb.- och motorv.-tåg (ej Ya, Xa)							
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	1
—	22,6	16,8	—	3 617	1 548	—	809	2 447	8 421	—	139	
—	20,6	15,5	—	4 044	2 448	—	988	669	8 149	—	117	
—	14,7	6,7	—	—	552	—	—	3	555	—	36	
—	10,7	11,1	—	49	2 023	25	242	—	2 339	—	43	
—	9,7	8,7	—	195	2 282	—	1 043	25	3 545	—	31	
—	13,1	15,4	—	2 360	1 274	36	1 820	233	5 723	—	74	
—	7,8	6,9	—	0	292	—	119	0	411	—	20	
—	22,2	14,3	1 551	5 579	3 268	11	5 082	7 172	22 663	—	116	32
—	13,5	10,8	305	2 012	1 387	0	3 246	52	7 002	—	53	
—	25,1	9,9	78	820	943	4	1 254	51	3 150	—	90	
—	16,7	6,2	—	—	798	—	504	—	1 302	—	38	
—	12,9	4,2	—	9	1 071	—	226	—	1 306	—	20	
—	7,2	12,0	—	2	59	—	312	0	373	—	32	
2 106	15,6	13,9	6 374	65 732	44 701	898	42 069	35 468	195 242	42 002	79	
2 106	19,5	15,2	6 374	51 309	20 760	97	24 614	32 520	135 674	42 002	108	
—	13,3	13,0	—	9 642	9 918	61	4 935	2 815	27 371	—	63	
—	10,7	10,8	—	4 781	14 023	740	12 520	133	32 197	—	42	
3 722	53,1	37,2	44 118	34 835	126	344	4 452	56 687	140 562	140 349	721	2
549	38,9	31,8	1 723	5 245	265	429	883	9 811	18 356	18 091	451	
—	17,5	12,4	1 029	47	5 469	—	2 202	2 495	11 242	—	80	
—	13,0	5,3	—	2	513	3	278	—	796	—	25	
—	21,5	13,5	—	4	5 263	—	3 227	4 041	12 535	—	106	38
—	13,8	14,9	—	12	2 153	—	1 825	985	4 975	—	75	
—	6,3	2,7	—	0	108	—	—	3	111	—	6	
—	13,5	10,7	—	1	2 573	—	2 042	7	4 623	—	53	
—	25,3	14,8	—	112	2 245	—	3 717	73	6 147	—	137	
—	19,7	10,2	—	—	2 964	—	1 039	19	4 022	—	73	
—	12,6	7,6	—	—	1 484	—	146	—	1 630	—	35	
—	18,8	7,0	—	—	708	—	286	—	994	—	48	
258	22,0	9,6	—	2 164	678	—	947	—	3 789	2 811	77	
—	15,6	6,6	—	13	910	—	304	—	1 227	—	38	
—	15,1	5,0	—	—	740	—	2	—	742	—	27	
55	26,7	3,6	—	183	63	—	24	—	270	207	36	
97	18,8	6,6	—	482	13	164	—	—	659	646	45	
4 681	25,4	23,1	46 870	43 100	26 275	940	21 374	74 121	212 680	162 104	214	
4 271	36,4	31,6	46 870	40 129	6 373	776	7 815	68 993	170 956	158 440	420	
410	17,7	11,0	—	2 971	19 902	164	13 559	5 128	41 724	3 664	71	
80 640	23,7	30,6	491 583	827 760	194 662	36 614	325 258	1 725 115	3 954 669	3 369 939	265	
80 230	25,9	32,6	491 583	799 828	137 481	35 322	283 365	1 715 623	3 816 879	3 366 275	308	
—	2,3	37,1	—	—	—	—	1 402	—	1 402	—	31	
—	13,3	13,0	—	9 642	9 918	61	4 935	2 815	27 371	—	63	
410	13,2	11,1	—	18 290	47 263	1 231	35 556	6 677	109 017	3 664	54	
2 102	12,8	168,3	—	—	—	—	—	—	353 677	353 677	787	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental						
		Person-, post- o. resgods-vagnar	Godsvagnar					Summa vagn-axel-kilo-meter
			Slutna		Öppna		Summa	
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
	1	22	23	24	25	26	27	28
1	Krylbo—Stockholm C*	77 112	14 880	2 803	27 485	5 797	50 965	128 077
	Uppsala C—Enköping	1 595	41	5	25	12	83	1 678
	La—Fgb, Fgb—Fgc*, Fgc—Tb	7 391	1 844	178	8 956	3 281	14 259	21 650
	Tillberga—Stockholm C*	34 946	2 711	407	6 215	1 371	10 704	45 650
	Tillberga—Köping*	7 709	1 801	355	3 486	888	6 530	14 239
	Sl—Tb, Rm—Kbä, Spå—Häv 1/1—3/6	1 377	298	42	909	319	1 568	2 945
	Sala—Tillberga* 4/6—31/12	974	357	37	714	188	1 296	2 270
	Rm—Kbä, Spå—Häv 4/6—31/12	981	78	10	472	230	790	1 771
	Heby—Enköping	485	28	4	23	19	74	559
	Kärrgruvan—Ängelsberg	286	11	5	408	284	708	994
	Riddarhyttan-Köping(Krn)(1,093 m)	0	23	80	749	550	1 402	1 402
3	Krylbo—Hallsberg*	29 641	38 946	16 163	49 648	7 017	111 774	141 415
	Hallsberg—Mjölby*	14 797	18 931	8 179	18 515	2 735	48 360	63 157
	Örebro S—Svartå*	4 702	295	27	145	71	538	5 240
4	Stockholm C—Hallsberg (Sst, Se)*	122 690	44 879	5 331	38 909	9 481	98 600	221 290
	Södertälje S—Eskilstuna C (Mfd, Sgs, Skv)*	11 644	1 498	205	2 189	424	4 316	15 960
24	Ulriksdal—Älvsjö, Tomteboda—Spånga*[2]	..	..	..	..	..	..	..
37	Lärbro—Burgsvik (Visby h.) (0,891 m)	3 067	441	284	641	395	1 761	4 828
	Summa I distriktet	319 397	127 062	34 115	159 489	33 062	353 728	673 125
	Härav normalsp.	316 330	126 598	33 751	158 099	32 117	350 565	666 895
	smalsp. (1,093 m)	0	23	80	749	550	1 402	1 402
	» (0,891 m)	3 067	441	284	641	395	1 761	4 828
5	Göteborg[3] (normalsp.)	..	..	..	..	..	..	..
	Gårdsjö—GöteborgVg (Gsp) (0,891 m)	13 810	1 297	554	3 375	1 452	6 678	20 488
	Mariestad—Moholm (0,891 m)	498	—	—	—	—	—	498
	Forshem—Håkantorp	2 220	468	43	1 503	832	2 846	5 066
	Lidköping—Skövde (0,891 m)	2 874	15	14	180	21	230	3 104
	Axvall—Stenstorp (0,891 m)	319	36	28	456	55	575	894
	Hjo—Stenstorp (Td) (0,891 m)	918	78	34	204	85	401	1 319
	Trollhättan—Nossebro (0,891 m)	464	0	0	4	2	6	470
6	Charlottenberg gränsen—Kil*	12 444	2 428	453	4 113	2 639	9 633	22 077
	Kil—Laxå (Fry)*	22 926	9 681	1 536	16 621	4 486	32 324	55 250
	Torsby—Kil	2 839	433	218	1 180	722	2 553	5 392
	Vansbro—Kristinehamn (Fhn)	5 536	1 606	311	4 977	1 982	8 876	14 412
8	Hallsberg—Falköping C*	43 014	37 142	6 125	45 295	10 215	98 777	141 791
	Falköping C—Göteborg C*	41 474	24 292	2 865	35 394	7 640	70 191	111 665
	Skövde—Karlsborg*	4 642	483	102	325	194	1 104	5 746
	Falköping C—Nässjö*	17 547	8 626	1 559	9 798	1 761	21 744	39 291
	Vartofta—Tidaholm	555	210	87	156	61	514	1 069

[1] Exkl. nettotonkm av resande, resgods, post, lik, styckegods och levande djur.
[2] Se not 2 på sid. 80.
[3] Se not 3 på sid. 80.

om- örnings- ocent, ds- ıgnar	Bruttotonkilometer i trafiktåg (exkl. lok)[1], tusental						Tågens tyngd ton	Brutto-tonkm i trafiktåg per bankm (exkl. lok)[1], tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Person-tåg	Bland. och militär-tåg	Lokal-godståg	Fjärr-godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
16,9	270 292	414 799	27 983	24 862	444 935	1 182 871	338	7 365	1
20,5	—	5 294	1 147	566	—	7 007	33	158	
24,3	75	55 376	6 879	30 728	106 631	199 689	224	1 785	
16,6	10 310	272 540	11 435	18 300	78 838	391 423	219	3 883	
19,0	4 503	56 398	1	24 836	36 953	122 691	181	2 726	
23,0	8	4 847	17	6 418	7 733	19 023	79	718	
17,4	—	6 164	—	940	11 074	18 178	142	1 151	
30,4	—	4 092	—	6 470	175	10 737	53	590	
31,1	—	1 299	—	616	—	1 915	14	52	
40,8	5	767	—	6 446	40	7 258	78	405	
44,9	—	—	—	7 451	—	7 451	197	163	
20,7	95 454	186 700	1 261	86 783	966 402	1 336 600	488	8 503	3
22,6	44 301	94 484	6 419	14 782	418 486	578 472	407	6 032	
18,2	3 808	35 853	75	3 695	157	43 588	113	890	
15,0	628 798	520 358	2 986	52 162	822 778	2 027 082	342	10 095	4
14,6	—	97 039	4 138	15 521	22 005	138 703	150	1 128	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	24
38,6	—	6 324	—	7 274	—	13 598	32	117	37
19,0	1 057 554	1 762 334	62 341	307 850	2 916 207	6 106 286	310	4 494	
18,8	1 057 554	1 756 010	62 341	293 125	2 916 207	6 085 237	316	5 085	
44,9	—	—	—	7 451	—	7 451	197	163	
38,6	—	6 324	—	7 274	—	13 598	32	117	
..	..	..	..	..	..	..	..	..	5
30,0	—	55 610	722	26 863	3 671	86 866	68	353	
—	—	1 232	—	—	—	1 232	11	70	
30,7	—	5 595	—	8 907	19 472	33 974	80	593	
15,2	—	8 424	—	24	1 068	9 516	27	188	
14,4	—	797	—	30	2 664	3 491	50	170	
29,7	—	2 270	—	1 612	—	3 882	20	71	
33,3	—	2 500	—	—	—	2 500	23	76	
32,1	45 739	66 769	11 449	18 104	60 110	202 171	280	2 264	6
18,6	73 711	118 926	27 502	71 122	220 226	511 487	302	4 158	
36,8	—	7 238	—	23 876	106	31 220	73	379	
25,8	—	24 406	46	47 316	34 296	106 064	104	675	
16,5	267 249	148 236	15 377	58 812	846 738	1 336 412	434	9 268	8
15,0	195 515	197 507	951	23 624	641 977	1 059 574	360	9 327	
26,8	—	33 123	3 839	9 206	94	46 262	152	1 054	
15,3	7 889	161 704	224	19 869	166 421	356 107	251	3 160	
28,8	—	1 406	—	4 366	74	5 846	38	244	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental						
		Person-, post- o. resgods-vagnar	Godsvagnar					Summa vagn-axel-kilo-meter
			Slutna		Öppna		Summa	
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
	1	22	23	24	25	26	27	28
9	Strömstad—Göteborg*	27 084	3 430	694	3 378	763	8 265	35 349
	Munkedal—Lysekil*	2 663	436	185	264	126	1 011	3 674
	Uddevalla h.—Bengtsfors V (0,891 m)	2 232	76	46	421	237	780	3 012
	Göteborg C—Halmstad C*	41 068	20 169	3 968	18 985	4 019	47 141	88 209
	Göteborg C—Borås C*	15 870	2 531	276	3 761	1 620	8 188	24 058
33	Herrljunga—Uddevalla C*	9 234	2 076	180	2 998	981	6 235	15 469
	Herrhult—Kil*	6 322	3 108	847	8 907	4 378	17 240	23 562
	Daglösen—Filipstad V	359	154	55	47	23	279	638
	Kil—Göteborg C* 1/1—30/6	19 872	9 659	1 747	22 944	6 215	40 565	60 437
	Kil—Mellerud* 1/7—31/12	6 966	3 539	895	9 594	3 134	17 162	24 128
	Mellerud—Göteborg C* 1/7—31/12	15 043	6 213	1 407	11 140	2 346	21 106	36 149
	Lilla Edet—Alvhem	—	29	8	200	112	349	349
	Arvika—Mellerud	4 552	998	402	1 924	705	4 029	8 581
	Beted—Skillingsfors	190	—	—	—	—	—	190
	Svanskog—Åmål	219	8	5	271	194	478	697
	Kornsjö—Mellerud*	5 250	1 874	871	1 832	1 138	5 715	10 965
	Summa II distriktet	329 004	141 095	25 515	210 247	58 138	434 995	763 999
	Härav normalsp.	307 889	139 593	24 839	205 607	56 286	426 325	734 214
	smalsp. (0,891 m)	21 115	1 502	676	4 640	1 852	8 670	29 785
10	Hässleholm—Malmö C*	43 725	16 881	3 502	13 710	2 953	37 046	80 771
	Malmö C—Trelleborg F*	4 390	2 078	498	1 423	554	4 553	8 943
	Teckomatorp—Malmö C*	6 006	2 303	618	1 654	719	5 294	11 300
	Hälsingborg C—Eslöv (Lk)*	7 403	1 036	294	1 118	722	3 170	10 573
	Landskrona—Lund C*	3 669	75	8	21	18	122	3 791
	Lund C—Trelleborg C	1 331	0	1	80	41	122	1 453
	Malmö C—Ystad	4 525	714	170	922	283	2 089	6 614
	Börringe—Smygehamn	457	0	0	26	15	41	498
	Ystad—Eslöv	3 359	418	131	641	179	1 369	4 728
	Ystad—Köpingebro[2]	318	35	3	47	26	111	429
	Malmö C—Simrishamn	5 105	1 001	348	1 453	935	3 737	8 842
	Dalby—Bjärsjölagård 1/1—9/6	131	4	1	6	1	12	143
	Södervärn—Trelleborg Ö (Fo)	3 566	21	15	72	58	166	3 732
	Trelleborg Ö—Rydsgård	399	16	14	98	78	206	605
11	Mjölby—Hässleholm*	97 931	94 542	26 464	72 223	10 709	203 938	301 869
	Nässjö—Oskarshamn	8 826	3 605	664	5 977	1 098	11 344	20 170
	Eksjö—Österbymo (0,891 m)	—	52	9	80	56	197	197
12	Halmstad C—Teckomatorp*	24 959	12 029	2 615	10 410	3 516	28 570	53 529
	Veinge—Hässleholm*	6 415	1 636	238	2 064	383	4 321	10 736
	Ängelholm C—Hälsingborg F*	5 621	1 379	487	1 509	490	3 865	9 486
	Hässleholm—Hälsingborg C*	12 402	6 395	2 290	6 386	1 340	16 411	28 813
	Åstorp—Värnamo	4 585	928	193	1 113	520	2 754	7 339
	Åstorp—Höganäs*	1 902	153	81	482	222	938	2 840
	Höganäs—Mölle*	619	0	0	0	0	0	619
	Klippan—Eslöv	1 207	33	3	43	22	101	1 308
	Billesholm—Landskrona	570	11	1	59	37	108	678

[1] Exkl. nettotonkm av resande, resgods, post, lik, styckegods och levande djur.
[2] Exkl. trafiken i riktning Eslöv.

om- örnings- rocent, ods- agnar	Bruttotonkilometer i trafiktåg (exkl. lok)[1], tusental						Tågens tyngd ton	Brutto-tonkm i trafiktåg per bankm (exkl. lok)[1], tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Person-tåg	Bland. och militär-tåg	Lokal-godståg	Fjärr-godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
17,6	—	241 711	285	22 053	46 649	310 698	201	1 722	9
30,8	—	23 792	—	6 304	186	30 282	119	785	
36,3	—	5 311	—	2 969	3	8 283	18	93	
16,9	188 539	190 381	1 912	20 563	408 589	809 984	347	5 339	
23,2	3 950	124 548	4 918	5 124	68 052	206 592	204	2 861	
18,6	—	77 697	408	38 049	16 839	132 993	165	1 471	33
30,3	7 268	56 831	116	19 459	138 183	221 857	393	3 081	
28,0	—	3 101	—	2 290	—	5 391	105	666	
19,6	54 472	142 196	38	32 963	373 258	602 927	391	5 238	
23,5	5 573	62 523	12	20 353	147 748	236 209	418	4 303	
17,8	53 536	91 673	—	14 117	192 169	351 495	345	5 660	
34,4	—	—	—	3 368	—	3 368	196	226	
27,5	—	10 991	—	37 245	444	48 680	61	298	
—	—	472	—	—	—	472	9	25	
41,6	—	605	—	4 361	—	4 966	53	200	
35,2	43 547	11 103	15	4 161	44 262	103 088	232	1 596	
19,2	946 988	1 878 678	67 814	547 110	3 433 299	6 873 889	266	2 673	
19,0	946 988	1 802 534	67 092	515 612	3 425 893	6 758 119	290	3 278	
29,2	—	76 144	722	31 498	7 406	115 770	45	227	
17,4	166 684	254 070	101	12 339	335 588	768 782	288	9 240	10
23,1	2 658	38 155	—	4 810	36 371	81 994	210	2 539	
25,3	6 497	49 369	—	5 649	39 842	101 357	181	3 035	
32,1	—	67 667	—	11 134	11 766	90 567	132	1 532	
21,3	5 167	30 944	—	298	619	37 028	112	1 168	
34,4	—	10 017	37	1 048	—	11 102	77	260	
21,7	—	32 861	—	12 884	3 439	49 184	144	778	
36,6	—	1 832	—	414	—	2 246	33	102	
22,6	—	17 293	109	11 699	—	29 101	86	384	
26,1	—	1 638	2	827	5	2 472	81	313	
34,3	—	38 106	—	18 918	10 399	67 423	114	702	
16,7	—	850	4	79	—	933	28	49	
44,0	—	19 252	273	1 522	—	21 047	70	423	
44,7	—	2 411	—	1 764	29	4 204	47	120	
18,2	695 383	288 298	5 345	87 926	1 786 026	2 862 978	490	10 464	11
15,5	5 297	29 988	93	21 042	79 597	136 017	134	916	
33,0	—	—	—	695	—	695	40	20	
21,5	105 918	128 307	1 070	31 167	223 094	489 556	291	4 287	12
14,4	2 867	51 517	8 315	7 393	21 489	91 581	193	1 272	
25,3	10 429	43 188	—	3 611	30 123	87 351	204	3 309	
22,1	10 805	103 634	27	11 047	137 595	263 108	275	3 404	
25,9	—	11 771	—	20 437	24	32 232	44	215	
32,3	2 250	13 501	—	7 319	966	24 036	111	894	
36,2	—	5 267	—	3	—	5 270	92	512	
24,8	—	3 851	—	738	—	4 589	21	114	
35,2	—	1 445	—	984	—	2 429	23	93	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental						
		Person-, post- o. resgods-vagnar	Godsvagnar					Summa vagn-axel-kilo-meter
			Slutna		Öppna		Summa	
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
	1	22	23	24	25	26	27	28
30	Älmhult—Sölvesborg	2 287	257	43	858	411	1 569	3 856
	Hässleholm—Åhus 1/1—15/5	1 700	585	129	748	131	1 593	3 293
	Hässleholm—Kristianstad C 16/5—31/12	3 305	889	198	1 061	241	2 389	5 694
	Kristianstad C—Åhus 16/5—31/12	686	85	49	130	38	302	988
	Älmhult—Kristanstad C	1 806	245	46	160	123	574	2 380
	Eslöv—Kristianstad C	3 124	278	56	187	55	576	3 700
	Hästveda—Brösarp	3 057	355	103	409	186	1 053	4 110
	Köpingebro—Brösarp	2 135	189	46	307	179	721	2 856
	Summa III distriktet	267 521	148 228	39 318	125 477	26 339	339 362	606 883
	Härav normalsp.	267 521	148 176	39 309	125 397	26 283	339 165	606 686
	smalsp. (0,891 m)	—	52	9	80	56	197	197
13	Storlien gränsen—Östersund C*	13 629	1 869	466	2 539	1 147	6 021	19 650
	Östersund C—Bräcke*	9 251	3 322	1 200	4 629	1 257	10 408	19 659
	Hoting—Östersund C	4 656	1 714	480	1 069	453	3 716	8 372
	Jämtlands Sikås—Hammerdal	103	14	0	13	7	34	137
	Ulriksfors—Strömsund	179	20	12	15	9	56	235
	Brunflo—Mora	6 924	1 534	438	2 142	1 272	5 386	12 310
	Sveg—Hede	910	90	40	132	71	333	1 243
14	Långsele—Bräcke*	19 958	19 491	10 391	27 099	6 365	63 346	83 304
	Bräcke—Ånge*	8 078	6 068	2 996	8 458	2 032	19 554	27 632
	Ånge—Sundsvall C*	6 026	6 270	1 424	8 415	2 398	18 507	24 533
	Långsele—Härnösand	7 632	1 629	442	1 287	385	3 743	11 375
	Härnösand—Sundsvall C	4 013	1 714	404	1 526	577	4 221	8 234
	Sundsvall C—Hudiksvall	6 747	1 230	121	799	339	2 489	9 236
	Harmånger—Bergsjö (0,891 m)	119	46	21	39	61	167	286
15	Ånge—Ljusdal*	23 922	24 447	10 352	29 961	7 297	72 057	95 979
	Ljusdal—Krylbo*	48 765	53 639	23 163	68 318	18 344	163 464	212 229
	Ljusdal—Hudiksvall	2 419	860	191	889	341	2 281	4 700
	Kilafors—Söderhamn C*	1 736	518	297	1 022	562	2 399	4 135
	Orsa—Bollnäs	3 178	563	130	1 304	856	2 853	6 031
	Göringen—Dalfors	60	9	0	12	39	60	120
34	Mora—Vansbro	1 335	141	20	481	257	899	2 234
	Särna—Vansbro	3 871	598	217	884	397	2 096	5 967
	Vansbro—Ludvika	3 139	642	68	989	507	2 206	5 345
	Falun C—Ludvika*	8 731	3 062	794	12 825	7 967	24 648	33 379
	Ludvika—Herrhult*	7 951	4 008	1 485	12 724	6 521	24 738	32 689
	Älvdalen—Mora	194	60	59	194	114	427	621
	Mora—Falun C	5 342	1 320	541	3 409	1 681	6 951	12 293
	Falun C—Björbo	1 461	12	5	300	99	416	1 877
	Rättvik—Borlänge	5 389	421	149	1 455	1 026	3 051	8 440
	Borlänge—Krylbo*	6 817	2 613	541	5 994	1 140	10 288	17 105
35	Hudiksvall—Söderhamn C*[2]	5 075	990	166	822	577	2 555	7 630
	Söderhamn C—Gävle C*	8 204	1 622	246	1 520	853	4 241	12 445
	Gävle C—Uppsala C*	26 607	7 839	701	8 704	1 799	19 043	45 650
	Örbyhus—Dannemora och Orrskog—Söderfors	139	64	24	103	47	238	377
	Gävle C—Falun C*	13 314	3 415	427	19 486	9 306	32 634	45 948
	Gävle C—Sala	2 944	388	46	669	572	1 675	4 619
	Ockelbo—Gävle C*	4 544	1 331	57	1 278	45	2 711	7 255
	Summa IV distriktet	273 362	153 573	58 114	231 505	76 720	519 912	793 274
	Härav normalsp.	273 243	153 527	58 093	231 466	76 659	519 745	792 988
	smalsp. (0,891 m)	119	46	21	39	61	167	286

[1] Exkl. nettotonkm av resande, resgods, post, lik, styckegods och levande djur.
[2] Öppnad för elektrisk drift den 28 november 1955.

om- örnings- rocent, ods- agnar	Bruttotonkilometer i trafiktåg (exkl. lok)[1], tusental						Tågens tyngd ton	Brutto-tonkm i trafiktåg per bankm (exkl. lok)[1], tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Person-tåg	Bland. och militär-tåg	Lokal-godståg	Fjärr-godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
28,9	—	10 419	—	12 385	42	22 846	67	318	30
16,3	—	12 669	806	1 735	10 462	25 672	164	1 556	
18,4	—	27 480	—	1 996	17 794	47 270	184	2 514	
28,8	—	4 471	1 164	265	964	6 864	91	636	
29,4	—	8 999	—	4 177	—	13 176	49	190	
19,3	—	23 459	—	3 871	10	27 340	92	407	
27,4	—	13 961	78	8 127	42	22 208	59	287	
31,2	—	10 581	27	5 475	50	16 133	66	293	
19,3	1 013 955	1 357 271	17 451	313 778	2 746 336	5 448 791	268	2 716	
19,3	1 013 955	1 357 271	17 451	313 083	2 746 336	5 448 096	268	2 763	
33,0	—	—	—	695	—	695	40	20	
26,8	4 654	122 880	5 683	48 637	2 500	184 354	186	1 111	13
23,6	27 807	61 136	535	15 704	78 891	184 073	279	2 593	
25,1	—	21 506	40	29 001	587	51 134	66	306	
20,6	—	362	—	270	—	632	11	67	
37,5	—	915	—	402	2	1 319	30	307	
31,7	1 872	27 764	31	45 172	142	74 981	72	245	
33,3	997	3 123	17	3 032	—	7 169	46	99	
26,5	135 687	46 779	530	15 445	585 066	783 507	498	5 990	14
25,7	44 064	34 104	342	11 303	172 596	262 409	492	8 548	
20,7	255	54 670	—	13 715	160 220	228 860	304	2 422	
22,1	1 060	67 409	131	15 893	12 515	97 008	119	838	
23,2	692	27 382	95	11 595	28 953	68 717	137	1 020	
18,5	23 988	20 878	31	14 182	17 765	76 844	124	875	
49,1	—	—	596	818	—	1 414	45	73	
24,5	215 690	29 671	788	6 433	658 833	911 415	563	8 582	15
25,4	387 170	100 870	2 651	53 068	1 447 007	1 990 766	531	9 065	
23,3	166	13 105	—	16 733	2 585	32 589	84	532	
35,8	15	6 863	2 674	10 811	9 153	29 516	100	897	
34,6	14	7 590	—	23 893	421	31 918	53	269	
65,0	—	148	—	375	—	523	39	163	
30,8	—	4 362	—	8 046	—	12 408	52	176	34
29,3	—	21 316	1 913	14 757	20	38 006	62	221	
26,1	—	20 113	4 585	16 745	146	41 589	112	488	
35,5	8 590	73 207	114	11 037	219 978	312 926	337	4 464	
32,4	10 467	72 117	119	27 387	196 725	306 815	418	2 950	
40,5	—	551	—	3 839	27	4 417	80	109	
32,0	4 536	41 230	19	23 047	37 667	106 499	179	1 168	
25,0	—	3 800	—	3 878	120	7 798	32	111	
38,5	4 912	40 918	—	27 137	187	73 154	146	1 141	
16,3	12 454	52 345	—	20 096	79 665	164 560	310	2 559	
29,1	16 522	21 401	—	13 599	14 203	65 725	173	1 065	35
25,9	22 704	39 946	15	24 611	23 842	111 118	203	1 331	
13,1	117 447	107 490	8 669	30 480	167 697	431 783	323	3 781	
29,8	—	419	—	1 935	—	2 354	31	131	
29,8	508	124 616	84	23 065	285 727	434 000	369	4 733	
36,9	—	7 129	—	14 162	12	21 303	52	203	
3,8	24 383	19 693	58	—	26 131	70 265	292	1 830	
25,9	1 066 654	1 297 808	29 720	600 303	4 229 383	7 223 868	299	2 242	
25,9	1 066 654	1 297 808	29 124	599 485	4 229 383	7 222 454	299	2 256	
49,1	—	—	596	818	—	1 414	45	73	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental						
		Person-, post- o. resgods-vagnar	Godsvagnar					Summa vagn-axel-kilo-meter
			Slutna		Öppna		Summa	
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
	1	22	23	24	25	26	27	28
20	Haparanda gränsen—Boden C	6 866	1 976	907	2 711	867	6 461	13 327
	Karungi—Övertorneå	866	222	95	211	67	595	1 461
	Boden C—Bastuträsk*	23 416	12 108	5 594	16 216	4 215	38 133	61 549
	Älvsbyn—Piteå	1 219	411	174	562	168	1 315	2 534
	Gällivare—Jokkmokk	1 482	304	85	289	162	840	2 322
	Jokkmokk—Arvidsjaur	1 129	113	33	153	117	416	1 545
	Arvidsjaur—Storuman	1 525	297	100	558	378	1 333	2 858
	Jörn—Arvidsjaur	1 254	391	260	952	564	2 167	3 421
21	Storuman—Hoting	2 398	752	234	489	231	1 706	4 104
	Forsmo—Hoting	1 811	689	607	1 209	620	3 125	4 936
	Bastuträsk—Långsele*	46 587	37 957	18 089	52 475	10 967	119 488	166 075
	Bastuträsk—Skelleftehamns nedre	3 402	1 390	504	3 948	2 103	7 945	11 347
	Hällnäs—Storuman	3 435	1 219	608	1 715	730	4 272	7 707
	Vännäs—Holmsund	3 299	1 055	241	981	429	2 706	6 005
	Mellansel—Örnsköldsvik C	1 328	690	213	1 287	597	2 787	4 115
	Summa V distriktet utom malmbanan, normalsp.	100 017	59 574	27 744	83 756	22 215	193 289	293 306
19	Vassijaure gränsen—Kiruna C*	6 939	493	426	519	435	1 873	8 812
	d:o, d:o i malmtrafik	—	—	—	[2]96 060	[2]96 066	[2]192 126	[2]192 126
	Kiruna C—Gällivare*	8 507	1 387	863	1 792	1 209	5 251	13 758
	d:o, d:o i malmtrafik	—	—	—	[2]12 434	[2]8 205	[2]20 639	[2]20 639
	Gällivare—Luleå (Mbg, Kos)*	19 564	5 855	2 799	7 473	4 083	20 210	39 774
	d:o, d:o i malmtrafik	—	—	—	[2]69 790	[2]71 261	[2]141 051	[2]141 051
	Summa malmbanan, normalsp.	35 010	7 735	4 088	188 068	181 259	381 150	416 160
25	Borås C—Alvesta	9 953	3 852	362	3 578	1 023	8 815	18 768
	Hillared—Axelfors	518	50	6	52	28	136	654
	Falkenberg—Limmared .. (0,891 m)	2 192	105	33	191	83	412	2 604
	Borås C—Jönköping C	3 086	76	9	178	89	352	3 438
	Varberg—Herrljunga*	14 527	2 288	216	1 231	558	4 293	18 820
26	Nässjö—Nybro	6 152	2 928	234	1 171	331	4 664	10 816
	Nybro—Kalmar C*[4]	3 915	998	234	907	314	2 453	6 368
	Nybro—Emmaboda*[4]	2 215	922	326	863	307	2 418	4 633
	Alvesta—Växjö* 1/1—31/3	620	372	54	373	127	926	1 546
	Växjö—Karlskrona C 1/1—31/3	2 622	1 186	201	842	328	2 557	5 179
	Alvesta—Karlskrona C* 1/4—31/12	10 579	4 736	994	3 691	1 235	10 656	21 235
27	Sävsjö—Målilla (0,891 m)	1 416	424	39	530	283	1 276	2 692
	Växjö—Hultsfred (0,891 m)	3 334	1 061	51	1 189	394	2 695	6 029
	Kalmar C—Berga (0,891 m)	4 567	753	55	1 040	402	2 250	6 817
	Mönsterås—Fagerhult (0,891 m)	939	220	17	283	149	669	1 608
	Brittatorp—Oskarshamn (0,891 m)	2 823	616	33	1 071	441	2 161	4 984
	Kalmar C—Torsås (0,891 m)	2 281	73	10	285	89	457	2 738
	Ljungbyholm—Påryd (0,891 m)	441	26	0	24	10	60	501
	Böda—Ottenby (0,891 m)	2 131	262	53	1 294	484	2 093	4 224

[1] Exkl. nettotonkm av resande, resgods, post, lik, styckegods och levande djur.
[2] Vagnaxelkm av malmvagnar.
[3] I malmtåg.
[4] Öppnad för elektrisk drift den 1 april 1955.

om- ärnings- rocent, ids- agnar	Bruttotonkilometer i trafiktåg (exkl. lok)[1], tusental						Tågens tyngd ton	Brutto-tonkm i trafiktåg per bankm (exkl. lok)[1], tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Person-tåg	Bland. och militär-tåg	Lokal-godståg	Fjärr-godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
27,5	—	32 811	—	19 815	40 710	93 336	106	549	20
27,2	—	3 403	—	5 426	30	8 859	43	190	
25,7	172 338	37 074	1 421	9 516	368 663	589 012	392	3 347	
26,0	—	4 413	—	9 027	3 171	16 611	59	316	
29,4	—	5 293	26	7 558	55	12 932	30	129	
36,1	—	4 161	42	3 905	13	8 121	24	47	
35,9	—	5 676	39	11 899	96	17 710	39	110	
38,0	—	4 553	44	17 546	1 042	23 185	74	307	
27,3	—	10 257	35	14 051	97	24 440	59	168	21
39,3	—	6 916	—	23 442	3 439	33 797	72	279	
24,3	335 802	88 340	2 710	40 083	1 119 728	1 586 663	448	4 924	
32,8	—	25 160	58	20 369	54 249	99 836	180	1 560	
31,3	—	12 150	—	31 952	4 384	48 486	59	290	
24,8	—	17 141	991	8 761	14 452	41 345	83	885	
29,1	—	7 558	—	9 280	16 093	32 931	112	1 143	
25,8	508 140	264 906	5 366	232 630	1 626 222	2 637 264	240	1 426	
46,0	578	49 285	18 376	12 604	170	81 013	183	624	19
50,0	—	—	—	—	—	[3]1 918 418	1 700	14 768	
39,5	4 469	54 449	39 681	22 419	6 107	127 125	249	1 270	
39,8	—	—	—	—	—	[3]231 515	1 539	2 313	
34,1	8 030	143 145	59 764	28 844	120 484	360 267	225	1 642	
50,5	—	—	—	—	—	[3]1 409 614	1 713	6 425	
48,6	13 077	246 879	117 821	63 867	126 761	4 127 952	887	9 185	
15,7	14 410	56 892	85	35 464	35 329	142 180	123	956	25
25,0	—	1 572	—	1 002	—	2 574	16	107	
28,2	—	4 790	—	1 420	—	6 210	16	61	
27,8	—	9 328	17	3 355	—	12 700	25	121	
18,0	468	126 557	363	21 443	7 665	156 496	144	1 233	
12,1	8 061	20 626	—	15 772	20 230	64 689	101	470	26
22,3	4 055	23 481	—	2 370	18 135	48 041	131	1 634	
26,2	2 113	16 761	—	—	19 685	38 559	193	1 402	
19,5	356	5 389	24	875	6 515	13 159	210	2 991	
20,7	1 223	23 467	—	2 994	16 306	43 990	187	1 571	
20,9	7 200	92 410	174	11 042	70 455	181 281	202	1 835	
25,2	—	3 061	—	5 175	21	8 257	25	103	27
16,5	—	14 050	—	14 707	45	28 802	58	248	
20,3	—	15 913	2 122	8 698	374	27 107	57	354	
24,8	—	2 056	—	2 538	—	4 594	19	66	
21,9	—	8 296	—	9 765	—	18 061	39	148	
21,7	—	7 672	413	2 505	3	10 593	50	263	
16,7	—	1 162	516	—	—	1 678	26	91	
25,7	—	4 618	—	10 287	213	15 118	48	100	

Tab. 4 (forts.). Tåg- och vagnrörelse samt transportarbete

Trafiksektioner	Bandelar * = elektrifierad bandel	Vagnaxelkilometer i trafiktåg, tusental						
		Person-, post- o. resgodsvagnar	Godsvagnar					Summa vagnaxelkilometer
			Slutna		Öppna		Summa	
			Lastade	Tomma	Lastade	Tomma		
	1	22	23	24	25	26	27	28
29	Växjö—Ronneby ..... (1,067 m)	4 111	862	116	1 236	324	2 538	6 649
	Kristianstad C—Karlshamn C	5 182	951	171	1 765	352	3 239	8 42[illegible]
	Karlshamn C—Karlskrona N (1,067 m)	6 554	517	75	755	248	1 595	8 149
	Sölvesborg—Hörviken ... (1,067 m)	555	—	—	—	—	—	55[illegible]
	Karlskrona N—Torsås (Bgk) (1,067 m)	2 114	42	33	105	45	225	2 339
	Halmstad Ö—Vislanda... (1,067 m)	2 617	36	31	502	359	928	3 54[illegible]
	Vislanda—Karlshamn C . (1,067 m)	3 768	631	76	950	298	1 955	5 72[illegible]
	Norraryd—Kvarnamåla .. (1,067 m)	333	13	10	31	24	78	41[illegible]
32	Nässjö—Halmstad C.....	10 797	4 319	1 090	4 998	1 459	11 866	22 66[illegible]
	Falköping C—Landeryd	3 592	1 511	123	1 468	308	3 410	7 00[illegible]
	Jönköping C—Vaggeryd	1 878	273	76	554	369	1 272	3 15[illegible]
	Hestra—Reftele	798	329	41	86	48	504	1 30[illegible]
	Kinnared—Varberg.....	1 115	20	13	106	52	191	1 30[illegible]
	Torup—Hyltebruk	75	41	6	179	72	298	37[illegible]
	Summa VI distriktet	117 800	30 493	4 788	31 528	10 633	77 442	195 24[illegible]
	Härav normalsp.....	77 624	24 852	4 156	22 042	7 000	58 050	135 674
	smalsp..... (1,067 m)	20 052	2 101	341	3 579	1 298	7 319	27 371
	» ..... (0,891 m)	20 124	3 540	291	5 907	2 335	12 073	32 197
2	Järna—Mjölby*.....	79 870	31 858	4 396	18 785	5 653	60 692	140 562
	Åby—Katrineholm*	7 248	4 317	788	5 232	771	11 108	18 356
	Linköping C—Hultsfred (Åvg)	6 746	1 493	292	1 854	857	4 496	11 242
	Mjölby—Hästholmen	553	96	13	88	46	243	796
38	Norsholm—Västervik ... (0,891 m)	5 542	1 832	317	3 146	1 698	6 993	12 535
	Jenny—Hultsfred ..... (0,891 m)	2 271	791	162	1 337	414	2 704	4 975
	Spångenäs—Vimmerby .. (0,891 m)	108	—	—	1	2	3	111
	Örebro S—Finspång ..... (0,891 m)	2 642	426	56	844	655	1 981	4 623
	Finspång—Norrk. Ö (Nh) . (0,891 m)	2 359	737	104	1 790	1 157	3 788	6 147
	Norrk. Ö—Valdemarsvik (0,891 m)	3 059	464	43	321	135	963	4 022
	Kummelby—Arkösund... (0,891 m)	1 509	47	4	38	32	121	1 630
	Ringstorp—Linköping C . (0,891 m)	710	129	19	79	57	284	994
	Linköping C—Vadstena* . (0,891 m)	3 052	415	52	168	102	737	3 789
	Vadstena—Ödeshög ..... (0,891 m)	958	130	8	87	44	269	1 227
	Bränninge—Skänninge... (0,891 m)	740	0	0	0	2	2	742
	Klockrike—Borensberg* . (0,891 m)	241	24	0	5	0	29	270
	Fornåsa—Motala C*..... (0,891 m)	571	42	9	25	12	88	659
	Summa VIII distriktet	118 179	42 801	6 263	33 800	11 637	94 501	212 680
	Härav normalsp.....	94 417	37 764	5 489	25 959	7 327	76 539	170 956
	smalsp..... (0,891 m)	23 762	5 037	774	7 841	4 310	17 962	41 724
	Summa i tågdrift på statens järnvägar	1 560 290	710 561	199 945	1 063 870	420 003	2 394 379	3 954 669
	normalsp.....	1 472 051	697 819	197 469	1 040 394	409 146	2 344 828	3 816 879
	smalsp..... (1,093 m)	0	23	80	749	550	1 402	1 402
	» ..... (1,067 m)	20 052	2 101	341	3 579	1 298	7 319	27 371
	» ..... (0,891 m)	68 187	10 618	2 055	19 148	9 009	40 830	109 017
	Härav i malmtrafik	—	—	—	[2]178 284	[2]175 532	[2]353 816	[2]353 816

[1] Exkl. nettotonkm av resande, resgods, post, lik, styckegods och levande djur.
[2] Vagnaxelkm av malmvagnar.
[3] I malmtåg.

om- örnings- rocent, ods- agnar	Bruttotonkilometer i trafiktåg (exkl. lok)[1], tusental						Tågens tyngd ton	Brutto-tonkm i trafiktåg per bankm (exkl. lok)[1], tusental	Trafiksektioner
	Express- och snälltåg	Person-tåg	Bland. och militär-tåg	Lokal-godståg	Fjärr-godståg	Summa			
29	30	31	32	33	34	35	36	37	1
17,3	—	16 486	—	3 262	9 913	29 661	65	321	29
16,1	—	36 526	—	5 962	21 479	63 967	127	1 052	
20,3	—	28 245	—	4 565	3 778	36 588	70	526	
—	—	1 292	—	—	9	1 301	16	84	
34,7	—	8 292	108	941	—	9 341	44	174	
42,0	—	7 023	—	4 395	149	11 567	28	100	
19,1	—	15 177	150	7 875	1 140	24 342	66	313	
43,6	—	736	—	473	2	1 211	20	58	
21,5	9 055	59 279	90	37 421	64 031	169 876	107	867	32
12,6	1 851	22 243	1	27 898	431	52 424	81	400	
35,0	230	9 099	45	10 396	559	20 329	64	582	
17,7	—	1 963	—	3 316	—	5 279	25	153	
34,0	—	3 058	—	1 697	—	4 755	15	71	
26,2	—	216	—	3 032	3	3 251	105	276	
19,9	49 022	647 736	4 108	260 645	296 470	1 257 981	90	512	
19,2	49 022	508 867	799	184 039	280 823	1 023 550	115	814	
22,4	—	77 251	258	21 511	14 991	114 011	54	263	
21,8	—	61 618	3 051	55 095	656	120 420	40	157	
16,6	472 168	317 648	2 993	34 282	491 463	1 318 554	349	6 765	2
14,0	18 608	46 573	3 644	8 416	91 714	168 955	292	4 151	
25,6	4 135	22 062	—	17 407	20 049	63 653	70	451	
24,3	—	1 331	20	1 983	—	3 334	22	106	
28,8	—	16 604	—	11 076	14 917	42 597	46	359	38
21,3	—	7 686	—	6 991	6 904	21 581	65	326	
49,2	—	350	—	—	10	360	9	20	
35,9	—	7 898	—	7 445	27	15 370	36	175	
33,3	—	7 364	—	17 393	296	25 053	61	559	
18,5	—	9 054	—	4 313	79	13 446	34	245	
29,8	—	4 509	—	498	—	5 007	23	108	
26,8	—	2 083	—	967	—	3 050	21	147	
20,9	—	11 916	—	3 574	—	15 490	39	316	
19,3	—	2 487	—	1 282	—	3 769	20	116	
48,5	—	2 137	—	13	—	2 150	14	79	
18,0	—	772	—	86	—	858	12	113	
23,9	—	2 318	678	—	—	2 996	30	205	
18,9	494 911	462 792	7 335	115 726	625 459	1 706 223	185	1 714	
16,7	494 911	387 614	6 657	62 088	603 226	1 554 496	287	3 817	
28,3	—	75 178	678	53 638	22 233	151 727	40	258	
25,9	5 150 301	7 918 404	311 956	2 441 909	16 000 137	35 382 254	274	2 373	
25,9	5 150 301	7 621 889	306 651	2 263 929	15 954 851	34 857 168	298	2 812	
44,9	—	—	—	7 451	—	7 451	197	163	
22,4	—	77 251	258	21 511	14 991	114 011	54	263	
27,1	—	219 264	5 047	149 018	30 295	403 624	41	198	
49,6	—	—	—	—	—	[3] 3 559 547	1 693	7 921	

Lönestatistik

Tab. 8 A Avlöning till tjänstemän

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

År 1951 utgjorde motsvarande förhöjning på grundlönen 33 procent av de första 500 kronorna och 32 procent av överskjutande belopp till och med 1 200 kronor. Sistnämnda belopp höjdes den 1 juli 1951 till 1 600 kronor.

Från och med den 1 januari 1952 har nya grunder för avlöningstillägg till tjänstemän fastställts att gälla enligt Kungl. Maj:ts kungörelse nr 65 den 14 mars 1952. Härigenom höjdes då utgående avlöningstillägg till tjänstemän om ungefär 33 procent på grundlönen till omkring 55 procent.

Härjämte genomfördes från och med den 1 juli 1952 de lönegradsuppflyttningar, som föreslagits av 1949 års tjänsteförteckningskommitté och som godkänts av riksdagen.

Från och med den 1 juni 1955 höjdes tjänstemännens löner ytterligare från cirka 55 procent på grundlönen till omkring 69 procent enligt Kungl. Maj:ts kungörelse nr 189 den 12 maj 1955.

Retroaktivt lönetillägg utgick för tiden januari—maj 1955. Härutöver utgick kompensationstillägg för sjukförsäkringsavgifter.

Tab. 8 B. Banarbetarnas löneförhållanden

Banarbetarnas anställnings- och lönevillkor har under året reglerats genom huvudavtal av den 8 januari och genom specialavtal av den 6 april 1955.

För de olika ortsgrupperna har under året följande timlöner varit gällande för grovarbetare vid arbete mot tidlön:

Ortsgrupp	2	3	4	5
Timlön, öre	280	292	305	318

Då arbetare ej kunnat beredas arbete mot ackord har därjämte ackordskompensation utgått med 10—35 öre per timme alltefter antalet ackordstimmar per månad. Såsom särskild helgdagskompensation har för varje fullgjord ordinarie arbetstimme utbetalts 11 öre.

Till särskilt yrkeskunniga arbetare har tillägg till ovanstående löner utgått med högst 25 öre/tim. i den lägre och med högst 40 öre/tim. i den högre yrkesgruppen.

I efterföljande tabeller lämnas uppgifter om de uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under år 1955 samt vissa uppgifter om utfört arbete på övertid och förskjuten arbetstid.

Såsom framgår av tabell 8 B 3 utgjorde löneinkomsten år 1955 i genomsnitt per arbetare och timme 390 öre. Lägges därtill helgdagskompensationen om 11 öre blir ökningen av löneinkomsten 35 öre per timme jämfört med år 1954.

Under året var 6 994 man (f. å. 7 573) anställda. Av den totala arbetstiden utgjorde ackordsvolymen, d. v. s. tiden för ackordsarbeten inkl. premieackordsarbeten, liksom föregående år 39 procent.

Arbete på övertid och förskjuten arbetstid ökade något i jämförelse med föregående år (416 190 tim. mot f. å. 394 018).

SJ utgifter för banarbetarnas förmåner i form av semester- och sjuklön, sjukvård samt begravningshjälp har under året uppgått till 45 öre per arbetstimme, vari ingår kompensation för sjukförsäkringsavgifter samt SJ avgifter till allmänna sjukförsäkringen.

Lägges därtill SJ kostnader för arbetarnas pensionering, uppskattningsvis 70 öre per arbetstimme, blir den totala kostnaden för sociala förmåner 115 öre per arbetstimme.

Banarbetarnas löneförhållanden

Tab. 8 B 1. Genomsnittliga löneinkomster vid tidlönsarbete

Bansektion, dubbelspår och elektrifieringsarbeten	Antal anställda arbetare i medeltal	Löneinkomst, öre per timme (inkl. ackordskompensation)												Medeltal
		Ej yrkeskunniga				Yrkeskunniga								
						Lägre yrkestillägg				Högre yrkestillägg				
		Ortsgrupp												
		2	3	4	5	2	3	4	5	2	3	4	5	
3	101	—	319	—	—	—	343	—	—	—	353	—	—	325
4	76	—	319	326	—	—	352	362	—	—	358	374	—	327
24	95	—	320	337	344	—	349	338	369	—	364	377	377	339
31	97	—	320	339	—	—	349	—	—	—	365	—	—	325
37 drs	15	—	325	—	—	—	350	—	—	—	365	—	—	334
5	92	307	323	329	—	330	349	357	—	—	365	370	—	326
6	131	320	327	336	—	344	355	370	—	—	371	390	—	337
8	109	307	321	—	—	344	354	—	—	365	390	—	—	321
9	199	309	323	332	—	335	350	362	—	349	363	364	—	324
33	147	313	322	—	—	337	349	—	—	353	361	—	—	323
36	90	306	320	330	—	345	353	—	—	357	365	—	—	315
10	190	309	322	—	—	335	350	—	—	347	361	—	—	326
11	105	309	322	—	—	—	350	—	—	349	375	—	—	331
12	157	310	321	—	—	336	347	—	—	350	365	—	—	321
28	130	310	323	—	—	339	351	—	—	354	366	—	—	315
30	84	310	324	—	—	329	351	—	—	355	367	—	—	321
13	193	—	316	335	353	—	—	361	381	—	366	379	393	356
14	183	—	312	331	345	—	348	358	371	—	362	378	389	340
15	151	—	323	335	—	—	349	—	—	—	359	376	—	333
16	64	—	324	340	350	—	349	364	381	—	368	378	389	342
34	167	—	323	—	—	—	349	—	—	—	366	—	—	329
35	138	—	318	—	—	—	343	360	373	—	363	—	—	324
18	125	—	—	346	365	—	—	370	393	—	—	384	409	373
19	240	—	—	—	380	—	—	—	407	—	—	—	420	385
20	239	—	—	—	363	—	—	—	391	—	—	—	411	369
21	220	—	—	340	356	—	—	368	384	—	—	381	401	348
25	84	305	320	—	—	336	350	—	—	352	366	—	—	314
26	64	308	319	—	—	337	351	—	—	344	361	—	—	315
27	88	308	323	—	—	339	347	—	—	355	366	—	—	315
29	79	306	318	—	—	338	346	—	—	356	365	—	—	323
32	98	311	323	—	—	340	349	—	—	350	365	—	—	318
2	108	311	320	—	—	—	349	—	—	355	366	—	—	330
38	100	310	323	—	—	321	350	—	—	354	367	—	—	326
Bansektioner:														
Löneinkomst i medeltal	—	309	323	336	365	337	349	362	390	352	365	378	404	336
Antal arbetare	4 159	917	1 389	363	712	82	150	27	74	65	239	59	82	—
Dubbelspårsbyggnader:														
Örebro—Frövi	1	—	311	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	311
Järna—Pålsboda	4	—	311	—	—	—	347	—	—	—	371	—	—	339
Herrljunga—Alingsås	3	303	300	—	—	—	300	—	—	336	—	—	—	316
Sävsjö—Ballingslöv	9	317	—	—	—	334	—	—	—	347	—	—	—	331
Elektrifiering, centrala arbetsledningen:														
Montagearbeten	62	313	325	339	353	331	348	355	368	354	426	—	—	332
Övriga arbeten	31	292	321	338	351	—	342	—	—	—	347	—	—	327
Dsp. och elektrifieringsarbeten:														
Löneinkomst i medeltal	—	312	321	339	352	332	345	355	368	350	395	—	—	330
Antal arbetare	110	22	43	5	7	10	16	1	1	2	3	—	—	—
Totalt:														
Löneinkomst i medeltal	—	309	322	338	365	337	349	362	390	352	366	378	404	336
Antal arbetare	4 269	939	1 432	368	719	92	166	28	75	67	242	59	82	—

anarbetarnas löneförhållanden

ab. 8 B 2. **Genomsnittliga löneinkomster vid premieackordsarbete**

ansektion, dubbelspår ch elektrifieringsarbeten	Antal anställda arbetare i medeltal	Löneinkomst, öre per timme												Medeltal
		Ej yrkeskunniga				Yrkeskunniga								
						Lägre yrkestillägg				Högre yrkestillägg				
		Ortsgrupp												
		2	3	4	5	2	3	4	5	2	3	4	5	
3	11	—	426	—	—	—	—	—	—	—	436	—	—	432
4	8	—	434	—	—	—	595	—	—	—	577	—	—	479
4	1	—	386	382	—	—	385	—	—	—	—	441	—	390
1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7 drs	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	2	371	373	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	371
6	3	—	444	605	—	—	—	—	—	—	534	553	—	498
8	3	351	383	—	—	—	357	—	—	406	—	—	—	383
9	4	460	415	—	—	—	440	—	—	378	477	—	—	431
33	3	396	507	—	—	388	—	—	—	415	512	—	—	440
36	3	377	379	370	—	450	397	—	—	461	—	—	—	398
10	4	354	343	—	—	—	—	—	—	493	555	—	—	414
11	4	382	407	—	—	—	—	—	—	430	450	—	—	400
12	1	383	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	383
28	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
30	2	314	325	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	318
13	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	5	—	—	451	—	—	—	425	—	—	—	489	—	453
15	3	—	399	—	—	—	400	—	—	—	429	597	—	414
16	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
35	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18	0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	522	522
19	1	—	—	—	457	—	—	—	—	—	—	—	—	457
20	1	—	—	—	489	—	—	—	—	—	—	—	—	489
21	3	—	—	390	477	—	—	433	—	—	—	513	—	435
25	0	343	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	343
26	1	339	—	—	—	—	—	—	—	554	—	—	—	480
27	3	369	460	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	385
29	7	447	428	—	—	—	515	—	—	—	—	—	—	433
32	2	387	359	—	—	360	—	—	—	415	—	—	—	392
2	7	—	493	—	—	—	—	—	—	—	617	—	—	505
38	1	391	401	—	—	—	446	—	—	—	—	—	—	402
Bansektioner:														
Löneinkomst i medeltal	—	371	434	438	473	397	455	426	—	446	490	540	522	435
Antal arbetare	83	17	35	6	2	1	2	0	—	6	12	2	0	—
Dubbelspårsbyggnader:														
Örebro—Frövi	1	—	488	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	488
Järna—Pålsboda	1	—	431	—	—	—	—	—	—	—	588	—	—	433
Herrljunga—Alingsås	5	363	582	—	—	—	496	—	—	541	546	—	—	506
Sävsjö—Ballingslöv	8	—	—	—	—	—	—	—	—	589	—	—	—	589
Elektrifiering, centrala arbetsledningen:														
Montagearbeten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Övriga arbeten	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dsp. och elektrifieringsarbeten:														
Löneinkomst i medeltal	—	363	453	—	—	—	496	—	—	578	547	—	—	535
Antal arbetare	15	2	1	—	—	—	1	—	—	8	3	—	—	—
Totalt:														
Löneinkomst i medeltal	—	371	435	438	473	397	471	426	—	520	499	540	522	449
Antal arbetare	98	19	36	6	2	1	3	0	—	14	15	2	0	—

Tab. 8 B 3. Genomsnittliga löneinkomster vid övrigt ackordsarbete

Bansektion, dubbelspår och elektrifieringsarbeten	Antal anställda arbetare i medeltal	Löneinkomst, öre per timme							
		Ej yrkeskunniga				Yrkeskunniga			
						Lägre yrkestillägg			
		Ortsgrupp							
		2	3	4	5	2	3	4	5
3	164	—	454	—	—	—	458	—	—
4	51	—	435	483	—	—	468	523	—
24	126	—	462	506	546	—	500	—	536
31	54	—	472	491	—	—	462	—	—
37 drs	2	—	444	—	—	—	768	—	—
5	99	449	484	511	—	461	468	494	—
6	107	—	445	452	—	—	464	—	—
8	92	429	435	—	—	445	433	—	—
9	91	427	444	448	—	431	470	407	—
33	59	446	477	—	—	464	495	—	—
36	53	416	432	440	—	380	450	—	—
10	63	423	434	—	—	434	489	—	—
11	46	434	469	—	—	—	412	—	—
12	48	425	456	—	—	445	469	—	—
28	37	405	406	—	—	417	496	—	—
30	24	432	479	—	—	—	—	—	—
13	73	—	602	526	531	—	—	488	540
14	208	—	484	520	549	—	488	535	552
15	111	—	481	416	—	—	481	—	—
16	19	—	485	469	494	—	—	469	—
34	91	—	458	—	—	—	478	—	—
35	131	—	451	—	—	—	423	—	—
18	44	—	—	—	491	—	—	—	481
19	31	—	—	—	536	—	—	—	557
20	58	—	—	—	520	—	—	—	600
21	67	—	—	495	527	—	—	488	577
25	50	442	446	—	—	449	458	—	—
26	66	415	419	—	—	—	392	—	—
27	33	425	471	—	—	—	—	—	—
29	134	437	507	—	—	547	491	—	—
32	21	449	456	—	—	447	—	—	—
2	60	414	457	—	—	—	488	—	—
38	25	428	441	—	—	—	429	—	—
Bansektioner:									
Löneinkomst i medeltal	—	429	461	506	529	436	469	505	522
Antal arbetare	2 338	477	1 064	311	281	5	22	6	13
Dubbelspårsbyggnader:									
Örebro—Frövi	28	—	498	—	—	—	—	—	—
Järna—Pålsboda	42	—	502	—	—	—	—	—	—
Herrljunga—Alingsås	55	553	581	—	—	—	599	—	—
Sävsjö—Ballingslöv	55	493	—	—	—	—	—	—	—
Elektrifiering, centrala arbetsledningen:									
Montagearbeten	4	440	501	—	—	458	—	—	—
Övriga arbeten	105	496	527	—	639	—	416	—	—
Dubbelspår och elektrifieringsarbeten:									
Löneinkomst i medeltal	—	516	520	—	639	458	516	—	—
Antal arbetare	289	99	159	—	11	—	10	—	—
Totalt:									
Löneinkomst i medeltal	—	443	468	506	532	436	483	505	522
Antal arbetare	2 627	576	1 223	311	292	5	32	6	13

Löneinkomst, öre per timme					Total genomsnittlig löneinkomst, öre per tim. för tidlöns-, premieack.- och övriga ack.-arbetare	Tillägg och antal timmar för arbete på övertid och förskjuten tid		
Yrkeskunniga				Medeltal		Procent-tillägg, kr	Antal timmar	Genomsnittligt tillägg, öre per timme
Högre yrkestillägg								
Ortsgrupp								
2	3	4	5					
—	455	—	—	454	406	32 460	25 291	128
—	478	521	—	449	382	21 688	9 670	224
—	493	558	578	540	454	68 974	29 502	234
—	506	—	—	473	377	9 225	4 668	198
—	684	—	—	480	347	1 725	810	213
—	591	520	—	492	412	33 869	13 430	252
—	499	512	—	452	390	6 089	2 623	232
538	551	—	—	434	373	23 286	9 880	236
474	494	476	—	440	361	17 057	8 309	205
610	512	—	—	471	366	9 742	4 201	232
446	458	—	—	419	355	15 029	7 293	206
483	450	—	—	433	354	53 615	24 187	222
—	485	—	—	445	367	16 478	11 290	146
358	476	—	—	431	347	13 810	6 245	221
—	—	—	—	406	335	30 895	14 446	214
—	—	—	—	444	348	3 914	2 121	185
—	683	625	535	537	406	19 847	8 792	226
—	518	554	613	520	436	37 476	14 124	265
—	529	—	—	484	397	28 275	11 733	241
—	651	745	460	489	377	3 393	1 456	233
—	445	—	—	458	374	43 703	19 841	220
—	461	—	—	450	386	23 164	8 135	285
—	—	—	495	491	404	43 157	22 517	192
—	—	—	539	537	402	116 501	51 143	228
—	—	—	647	520	399	47 473	24 079	197
—	—	560	530	503	385	49 483	22 267	222
482	—	—	—	442	362	9 772	7 264	135
465	431	—	—	419	369	8 407	4 316	195
—	—	—	—	434	348	6 075	2 882	211
—	556	—	—	496	432	21 572	13 649	160
515	—	—	—	451	343	8 502	3 822	222
425	505	—	—	455	380	10 379	4 319	240
425	457	—	—	438	349	4 982	3 856	129
492	477	538	565	472	386	840 017	398 161	211
7	95	25	32	—	—	—	—	—
—	—	—	—	498	490	3 585	2 316	155
—	511	—	—	502	494	4 027	1 771	227
510	594	—	—	566	559	1 190	714	167
484	—	—	—	492	489	1 759	1 026	171
—	—	—	—	483	342	21 002	8 935	235
—	447	—	—	526	483	7 472	3 267	229
485	556	—	—	523	473	39 035	18 029	217
3	7	—	—	—	—	—	—	—
490	482	538	565	477	390	879 052	416 190	211
10	102	25	32	—	—	—	—	—

Förbrukning och underhåll m. m.

Tab. 9 A. Förbrukningspriser på vissa materialier

Medeltal av tillämpade à-priser

		Januari—december		
		1955	+ — mot f. å.	
Stenkol, utländska	kr per ton	93,75	+	7,50
Loktorv	» » »	40,00		—
Koks	» » »	125,42	+	3,09
Slipersved	» » m³	5,00	—	1,25
Björkved	» » »	20,00	—	0,25
Barrved	» » »	18,00	—	0,25
Pannved	» » »	16,00	—	0,08
Bensin[1] i cisternvagn	» » hl	18,67	+	1,34
Bensin[1] i tankbil	» » »	18,67	+	0,84
Bensin[1] i fat	» » »	23,67	—	0,16
Lättbentyl[1] i cisternvagn	» » »	24,92	—	0,50
Lättbentyl[1] i tankbil	» » »	24,92	—	0,58
Lättbentyl[1] i fat	» » »	30,92	—	0,66
Motorbrännolja[1] i cisternvagn	» » »	15,17	+	0,09
Motorbrännolja[1] i tankbil	» » »	17,17	+	1,25
Motorbrännolja[1] i fat	» » »	20,17	+	0,09
Putsfotogen i fat	» » »	23,33	+	1,33
Eldningsolja nr 2 för lok	» » m³	139,33	—	4,84
» » 3 » »	» » »	116,00	—	6,00
» » 4 » tågfärjor	» » »	103,33	—	1,00
Lokolja	» » ton	293,33	—	6,67
Vagnsolja	» » »	230,00	—	45,00
Räler, nya, svenska	» » »	547,50	+	30,83
» använda, brukbara	» » »	417,08	+	81,25
Sliprar[2], oimpr., 2,6 m, typ 1	» » st	16,50	—	0,04
» » 2,6 m, » 2	» » »	16,13	+	0,59
» » 2,6 m, » 3	» » »	14,50	—	0,04
» » 2,6 m, » 4	» » »	13,00		—
» » 2,6 m, tvåsågade	» » »	15,00	—	0,08
» » 2,5 m, »	» » »	13,50	—	0,08
» impr., 2,6 m, typ 1	» » »	20,00		—
» » 2,6 m, » 2	» » »	19,33	+	0,79
» » 2,6 m, » 3	» » »	17,42	+	0,34
» » 2,6 m, » 4	» » »	16,00		—
» » 2,6 m, tvåsågade	» » »	18,50	—	0,04
» » 2,5 m, »	» » »	16,58	—	0,46

[1] För järnvägsdrift. Bildrift: för bensin och motorbrännolja tillkommer 32 öre och för lättbentyl cirka 25 öre per liter i skatt och tullavgift.

[2] Beträffande anskaffningskostnad i medeltal per sliper, se tab. 9 C 4 sid. 113.

Januari—mars		April—juni		Juli—september		Oktober—december	
1955	+ − mot f. å.	1955	+ − mot f. å.	1955	+ − mot f. å.	1955	+ − mot f. å.
85,00	− 5,00	95,00	+ 5,00	95,00	+ 15,00	100,00	+ 15,00
40,00	—	40,00	—	40,00	—	40,00	—
117,00	− 8,00	117,00	− 8,00	127,67	+ 5,34	140,00	+ 23,00
5,00	− 2,33	5,00	− 2,00	5,00	− 0,67	5,00	—
20,00	− 1,00	20,00	—	20,00	—	20,00	—
18,00	− 1,00	18,00	—	18,00	—	18,00	—
16,00	− 0,33	16,00	—	16,00	—	16,00	—
18,00	− 1,33	18,00	+ 2,00	18,67	+ 1,67	20,00	+ 3,00
18,00	− 2,33	18,00	+ 1,00	18,67	+ 1,67	20,00	+ 3,00
23,00	− 3,33	23,00	—	23,67	+ 0,67	25,00	+ 2,00
24,67	− 3,00	25,00	+ 1,00	25,00	—	25,00	—
24,67	− 3,33	25,00	+ 1,00	25,00	—	25,00	—
30,67	− 3,66	31,00	+ 1,00	31,00	—	31,00	—
15,00	− 1,00	15,00	—	15,00	+ 0,67	15,67	+ 0,67
17,00	—	17,00	+ 1,00	17,00	+ 2,00	17,67	+ 2,00
20,00	− 1,00	20,00	—	20,00	+ 0,67	20,67	+ 0,67
24,00	+ 3,00	24,00	+ 3,00	24,00	+ 2,00	21,33	− 2,67
138,00	− 8,00	138,00	− 10,00	138,00	− 6,67	143,33	+ 5,33
116,00	− 9,00	116,00	− 9,00	116,00	− 6,00	116,00	—
103,00	—	101,00	− 2,00	101,00	− 3,33	108,33	+ 1,33
300,00	—	300,00	—	300,00	—	273,33	− 26,67
230,00	− 70,00	230,00	− 70,00	230,00	− 20,00	230,00	− 20,00
515,00	− 20,00	535,00	+ 30,00	570,00	+ 58,33	570,00	+ 55,00
335,00	− 10,00	373,33	+ 43,33	480,00	+ 146,67	480,00	+ 145,00
16,50	− 0,17	16,50	—	16,50	—	16,50	—
15,75	+ 0,08	16,25	+ 0,75	16,25	+ 0,75	16,25	+ 0,75
14,50	− 0,17	14,50	—	14,50	—	14,50	—
13,00	—	13,00	—	13,00	—	13,00	—
15,00	− 0,33	15,00	—	15,00	—	15,00	—
13,50	− 0,33	13,50	—	13,50	—	13,50	—
20,00	—	20,00	—	20,00	—	20,00	—
18,83	+ 0,16	19,50	+ 1,00	19,50	+ 1,00	19,50	+ 1,00
17,17	− 0,16	17,50	+ 0,50	17,50	+ 0,50	17,50	+ 0,50
16,00	—	16,00	—	16,00	—	16,00	—
18,50	− 0,17	18,50	—	18,50	—	18,50	—
16,83	− 0,34	16,50	− 0,50	16,50	− 0,50	16,50	− 0,50

Tab. 9 B. Totala förbrukningen under året av vissa viktigare förrådseffekter

	Effekter	Enhet	Förbrukad mängd	+ − mot f. å.
			Tusental	
1	Bensin	liter	10 227,3	− 1 141,3
2	Bomullstrassel	kg	126,7	− 2,5
3	Bromsblock	st	442,8	− 18,2
4	Bräder och plankor	m³	18,5	+ 0,2
5	Bufferthylsor	st	0,3	—
6	Buffertstämplar	»	2,2	+ 0,6
7	Dragkrokar, vagns-	»	1,0	+ 0,1
8	Eldstadsplåtar av koppar	kg	44,4	+ 11,3
9	Fjädrar, snäck-, för lok och vagnar	st	13,9	− 1,5
10	Gummirör, tryckluftbroms-	»	18,2	− 4,6
11	» värmelednings-	»	5,1	+ 2,8
12	Hjulringar, lok-	kg	1 279,2	+ 270,6
13	» vagns-	»	2 280,1	+ 508,4
14	Järn och stål, valsprofiler	»	2 791,8	− 226,6
15	Järnplåt	»	1 503,3	− 212,3
16	Kalciumkarbid	»	843,2	+ 8,8
17	Kopparbult	»	21,6	− 6,5
18	Lagerboxhus till vagnar	st	8,6	+ 1,1
19	Lagerboxlock till vagnar	»	0,5	− 0,3
20	Lättbentyl	liter	184,3	− 168,6
21	Olja, cylinder-	kg	53,5	− 1,7
22	» » överhettnings-	»	188,2	− 3,7
23	» eldnings- nr 1	m³	6,0	+ 1,2
24	» » » 2 för lok	»	6,3	− 0,4
25	» » » 2 övrig	»	1,9	+ 0,3
26	» » » 3 för lok	»	0,1	− 2,7
27	» » » 3 övrig	»	2,5	+ 0,9
28	» » » 4 och Bunker C för tågfärjedrift	»	34,5	+ 5,2
29	» fotogen-	liter	1 046,8	+ 129,8
30	» kreosot-	kg	8 954,9	+ 2 701,6
31	» kuggväxel-	»	75,3	+ 18,2
32	» lin-, kokt	»	66,4	− 4,3
33	» lok-	»	592,8	+ 112,0
34	» motorbränn-	liter	44 634,2	+ 4 967,0
35	» vagns-	kg	1 356,3	− 37,5
36	Presenningsväv	m	272,8	+ 24,1
37	Räler, brukbara	»	371,6	− 234,3
38	» nya	»	787,8	+ 47,9
39	Rälsskarvbultar	st	767,4	− 75,1
40	Rälsspik	»	7 178,3	+ 874,9
41	» (fjäderspik)	»	966,8	− 324,4
42	Segelduk till tak	m	48,7	+ 1,9
43	Skruvkoppel	st	1,4	+ 0,4
44	Sliprar (evalverade till 2,6 m)	»	1 597,8	− 126,9
45	Spik, ek-	»	100,9	− 56,0
46	» furu-	»	14 105,5	− 357,9
47	Standardbabbits »S»	kg	154,2	+ 16,1
48	Stenkol, lok-, utländska	ton	282,7	− 15,7
49	Stål, fjäder-	kg	185,8	+ 63,3
50	Såpa	»	92,4	− 16,9
51	Tork- och skurdukar	st	863,0	+ 35,2
52	Tuber, ångpanne-	»	5,8	− 1,9
53	Underläggsplattor	»	1 739,5	− 64,5

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

vid de olika förrådsområdena[1]

Härav vid förrådsområdet i						
Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå	Gävle	
Tusental						
2 808,6	2 419,2	3 147,4	645,3	590,3	616,5	1
26,7	28,1	29,5	11,1	11,0	20,3	2
170,0	74,1	62,0	36,6	71,3	28,8	3
2,6	5,4	3,0	4,6	2,0	0,9	4
0,1	0,1	—	—	—	0,1	5
0,9	0,3	0,1	—	0,1	0,8	6
0,1	0,2	0,2	0,1	0,3	0,1	7
43,0	—	—	—	—	1,4	8
5,6	2,0	1,2	1,2	2,9	1,0	9
8,0	2,7	2,9	1,5	2,0	1,1	10
4,5	—	0,3	0,2	—	0,1	11
518,0	92,7	391,1	61,6	139,8	76,0	12
697,0	646,2	258,2	261,2	317,1	100,4	13
1 345,0	539,0	306,8	155,9	276,8	168,3	14
616,5	258,3	221,0	97,7	218,1	91,7	15
302,0	525,8	15,4	—	—	—	16
14,5	2,3	3,4	0,9	0,2	0,3	17
0,3	8,0	0,1	0,1	0,1	—	18
0,1	0,2	—	0,1	0,1	—	19
184,2	0,1	—	—	—	—	20
5,7	6,5	27,1	0,4	6,1	7,7	21
21,2	31,3	55,0	38,1	18,6	24,0	22
1,5	1,3	0,7	0,8	0,6	1,1	23
—	—	2,9	3,4	—	—	24
0,8	0,7	0,2	—	0,1	0,1	25
—	—	0,1	—	—	—	26
0,2	0,6	0,3	—	1,2	0,2	27
2,6	0,5	31,4	—	—	—	28
86,6	137,7	291,4	207,7	226,7	96,7	29
1 245,0	4 539,4	3 170,5	—	—	—	30
16,5	19,7	11,3	4,5	16,4	6,9	31
7,6	38,8	8,2	4,0	2,3	5,5	32
187,1	67,9	91,0	46,0	181,6	19,2	33
8 073,1	12 432,0	11 841,9	5 357,5	4 197,0	2 732,7	34
342,9	262,2	356,4	128,1	152,6	114,1	35
265,8	1,3	3,3	1,5	0,3	0,6	36
167,0	47,9	57,6	75,4	23,7	—	37
181,5	159,4	172,5	74,9	49,4	150,1	38
138,0	166,9	180,2	76,5	66,1	139,7	39
1 154,5	1 428,8	1 460,1	1 255,8	680,6	1 198,5	40
290,0	385,6	291,2	—	—	—	41
0,4	0,7	1,6	1,3	0,6	44,1	42
0,3	0,2	0,3	—	0,2	0,4	43
298,6	334,5	388,9	156,1	214,2	205,5	44
20,5	17,7	38,6	0,9	6,7	16,5	45
2 868,0	3 403,8	2 467,5	2 041,8	1 898,8	1 425,6	46
35,0	23,9	46,1	18,3	17,0	13,9	47
35,7	47,3	77,6	50,7	39,3	32,1	48
108,0	3,6	41,9	1,5	17,5	13,3	49
19,8	18,9	20,0	9,8	16,3	7,6	50
287,2	156,8	195,7	91,9	73,7	57,7	51
4,2	0,3	0,9	0,1	0,3	—	52
317,0	516,7	341,4	154,2	158,2	252,0	53

Tab. 9 C 1. Upptagna och nedlagda sliprar under år 1955

Anm. Fördelningen per distrikt redovisas här som om alla förändringar i distriktens omfattning ägt rum vid årets början. Oöverensstämmelsen mot i föregående årgång redovisade sliprar vid årets slut beror härpå samt på kontrollräkningar. Dessutom ha överföringar skett mellan huvud- och sidospår.

Distrikt	I spår vid årets början			Upptagna				
				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavstånden		Summa
	Oimpregnerade	Impregnerade	Summa	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	
	Tusental							
Huvudspår								
I	996,4	1 513,6	2 510,0	71,3	30,0	0,7	1,3	103,3
II	1 742,1	2 432,9	4 175,0	169,4	53,6	0,9	0,2	224,0
III	974,2	2 480,4	3 454,6	105,6	32,2	3,4	2,2	143,4
IV	3 444,2	1 267,3	4 711,5	246,4	5,8	11,5	—	263,7
V	3 115,2	264,9	3 380,1	154,5	0,1	1,5	—	156,1
VI	1 629,4	1 796,8	3 426,2	169,8	17,5	6,2	0,0	193,5
VIII	888,1	714,2	1 602,3	70,7	9,5	3,9	—	84,2
Summa	12 789,6	10 470,1	23 259,7	987,7	148,7	28,1	3,8	1 168,2
Härav smalsp.	2 449,3	1 190,8	3 640,1	207,1	2,9	9,7	—	219,7
Sidospår								
I	695,2	589,1	1 284,3	38,0	12,7	1,6	5,5	57,8
II	745,9	634,3	1 380,2	52,2	11,0	27,5	3,3	94,1
III	404,9	800,1	1 205,1	27,5	11,3	12,9	4,6	56,1
IV	1 062,3	281,2	1 343,5	47,3	0,7	1,7	—	49,6
V	660,6	52,2	712,8	25,0	—	1,6	—	26,6
VI	400,6	378,8	779,5	27,1	1,8	4,5	0,9	34,3
VIII	256,9	147,1	404,0	15,8	2,1	2,9	0,3	21,1
Summa	4 226,4	2 882,9	7 109,3	232,8	39,6	52,7	14,5	339,6
Härav smalsp.	752,6	175,1	927,8	34,6	0,7	33,0	2,6	71,0
Summa i huvud- och sidospår	17 016,0	13 353,0	30 369,0	1 220,5	188,4	80,7	18,2	1 507,9
Härav smalsp.	3 201,9	1 365,9	4 567,8	241,7	3,7	42,7	2,6	290,7

[1] Betongsliprar.
[2] Härav 6,8 tusen betongsliprar.
[3] » 1,3 » »
[4] » 2,9 » »
[5] » 9,6 » »

Nedlagda							I spår vid årets slut		
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa			
Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade		Oimpregnerade	Impregnerade	Summa
Tusental									
2,6	98,6	—	0,5	0,0	45,1	146,9	927,1	1 627,7	2 554,7
—	223,0	—	4,3	—	13,4	240,7	1 571,9	2 619,8	4 191,7
—	129,5	0,4	8,3	—	53,3	191,6	865,7	2 637,1	3 502,8
0,2	249,3	—	5,2	—	—	254,7	3 186,6	1 516,0	4 702,5
1,8	152,8	—	1,9	—	—	156,6	2 961,0	419,6	3 380,6
—	152,0	—	40,8	—	1,1	193,8	1 452,7	1 972,8	3 425,4
—	80,3	—	0,1	0,1	—	80,5	813,6	785,0	1 598,6
4,7	1 085,5	[1]0,4	61,2	0,1	112,8	1 264,8	[2]11 778,4	11 577,9	[2]23 356,3
2,6	172,1	—	35,3	—	—	210,0	2 235,1	1 395,2	3 630,4
3,0	47,8	—	—	0,7	16,4	67,8	659,3	634,1	1 293,4
0,7	62,6	—	—	0,0	10,8	74,1	666,8	693,3	1 360,2
—	38,7	—	5,9	—	41,3	85,9	364,6	870,3	1 234,8
0,1	43,5	—	4,3	0,7	8,7	57,4	1 014,1	337,1	1 351,3
0,8	24,2	—	—	0,6	8,1	33,8	635,4	84,5	719,9
—	28,9	—	0,0	0,3	4,6	33,8	370,1	409,9	780,0
0,2	17,8	—	—	—	3,1	21,1	238,4	165,5	403,9
[3]4,7	263,4	—	10,2	2,4	93,0	373,8	[4]3 948,7	3 194,8	[4]7 143,5
2,9	32,4	—	—	0,1	2,5	38,0	688,1	206,7	894,8
[3]9,4	1 348,9	[1]0,4	71,4	2,5	205,8	1 638,5	[5]15 727,1	14 772,7	[5]30 499,8
5,6	204,5	—	35,3	0,1	2,5	248,0	2 923,2	1 601,9	4 525,2

Tab. 9 C 3. Impregnering av virke år 1955

Under år 1955 har impregneringsverksamheten vid statens järnvägar omfattat sammanlagt 110 942 m³ sliprar och virke impregnerat med kreosotolja. Kostnader och fördelning framgår av nedanstående tablå.

Härutöver har 588 tusen sliprar legoimpregnerats.

Impregneringen verkställd vid		Sliprar, beräknade som 2,6 m				Annat virke				Summa kostnad kr
Distr.	Station	Antal st	Impregneringslösning kg/st	Kostnad kr Summa	Kostnad kr Per st	Mängd m³	Impregneringslösning kg/m³	Kostnad kr Summa	Kostnad kr Per m³	
I	Krylbo.....	258 583	6,3	592 691	2,29	43	73,4	1 249	29,04	593 940
	Katrineholm	161 207	7,4	443 437	2,75	100	78,5	3 252	32,52	446 689
III	Hässleholm..	69 376	8,2	203 272	2,93	—	—	—	—	203 272
	Hässleholm..	[1]24 163	20,3	208 270	[2]8,62	—	—	—	—	208 270
	Nässjö.....	324 861	7,7	816 025	2,51	325	67,2	7 969	24,52	823 994
IV	Vansbro.....	145 606	6,5	284 082	1,95	220	74,6	6 270	28,50	290 352
VI	Limmared...	228 996	5,7	507 657	2,22	—	—	—	—	507 657
	Summa.....	1 212 792	7,1	3 055 434	2,52	688	71,6	18 740	27,24	3 074 174
	Härav sliprar av furu...	1 188 629	6,8	2 847 164	2,40	—	—	—	—	—
	S:a år 1954[3].	1 164 996	6,0	2 701 575	2,32	1 666	69,8	43 989	26,40	2 745 564
	» » 1953[3].	1 887 323	6,4	4 659 962	2,47	4 076	74,0	115 165	28,25	4 775 127
	» » 1952[3].	797 192	5,8	2 503 292	3,14	771	62,4	27 809	36,08	2 531 101
	» » 1951[4].	575 712	5,9	1 663 503	2,89	2 265	62,5	69 300	30,60	1 732 893

[1] Sliprar av bok.
[2] Inklusive kostnader för bandning, 19,1 öre per sliper.
[3] Impregneringsmedel: Kreosotolja samt kreosot- och kvarntorpsolja.
[4] Impregneringsmedel: Kreosotolja.

Tab. 9 C 4. Under år 1955 inköpta sliprar

Sliprar för VI och VIII distrikten ingår i uppgifterna för II och III resp. I förrådsområdet. Sliprar i längder 2,75 m och däröver är evalverade till 2,6 m längd och inräknade i antalet sliprar av denna längd.

Förrådsområde	Antal inköpta	Kostnad		Antal inköpta	Kostnad		Antal inköpta	Kostnad	
		Totalt	i medeltal per inköpt sliper		Totalt	i medeltal per inköpt sliper		Totalt	i medeltal per inköpt sliper
	St	Kr		St	Kr		St	Kr	
	Sliprar av 2,5 m längd			Sliprar av 2,6 m längd			Summa		
I	22 949	297 517	12,96	438 600	6 608 801	15,07	461 549	6 906 318	14,96
II	2 177	26 858	12,34	379 527	5 593 070	14,74	381 704	5 619 928	14,72
III	9 332	116 958	12,53	315 877	4 611 804	14,60	325 209	4 728 762	14,54
IV	17 366	217 832	12,54	259 887	3 832 086	14,75	277 253	4 049 918	14,61
V	17 477	285 436	16,33	238 091	3 480 551	14,62	255 568	3 765 987	14,74
VI	1 496	19 518	13,05	27 835	405 965	14,58	29 331	425 483	14,51
S:a	70 797	964 119	13,62	1 659 817	24 532 277	14,78	1 730 614	25 496 396	14,73
	Sliprar av 1,9 m längd			Sliprar av 2,0 m längd			Sliprar av 2,1 m längd		
I	91 012	708 825	7,79	—	—	—	63	535	8,50
II	77 883	615 305	7,90	510	4 131	8,10	—	—	—
III	65 976	524 298	7,95	—	—	—	—	—	—
IV	8 752	69 878	7,98	—	—	—	442	3 978	9,00
V	1 708	16 914	9,90	—	—	—	—	—	—
VI	1 316	11 078	8,42	—	—	—	—	—	—
S:a	246 647	1 946 298	7,89	510	4 131	8,10	505	4 513	8,94

Anm. till tabellerna 9 D 4 och 9 E

I dessa tabeller upptagna underhållskostnader avser direkta avlönings- och materialkostnader vid såväl huvud- som driftverkstäder (tjk 73—77 och konto 7899) samt gemensamma verkstadsomkostnader (vid hvst tjk 72 och dvst tjk 48). Avsättning till värdeminskningskonto ingår för huvudverkstäder men ej för driftverkstäder.

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

Tab. 9 D 1. Elektrisk energi

Förbrukningsändamål resp. kostnadens art	Leverans till SJ utom malmbanan från					
	Statens Vattenfallsverk		Sydsvenska Kraft AB		Stora Kopparbergs Bergslag AB	
	År 1955	+ − mot f. å.	År 1955	+ − mot f. å.	År 1955	+ − mot f. å.
Energiförbrukning i miljoner kWh						
Levererad totalmängd	1 045,6	+ 56,9	240,5	+ 18,8	31,6	− 8,1
Härav använd för:						
tågtjänsten						
inkl. förluster	979,0	+ 51,5	225,7	+ 17,5	31,6	− 8,1
exkl. »	832,1	+ 46,8	185,2	+ 13,8	25,9	− 8,1
varav						
försålt till NKlJ och TGOJ	19,0	+ 6,5	—	—	—	—
förbrukat av SJ	813,1	+ 40,3	185,2	+ 13,8	25,9	− 8,1
varav						
för stationär tåguppvärmning	33,8	+ 2,3	8,3	+ 0,6	0,6	—
belysning å bangårdar m. m.	59,1	+ 4,8	12,2	+ 1,2	—	—
drift av vissa verkstäder	7,6	+ 0,8	2,5	—	—	—
uppvärmning av vissa lokaler vid malmbanan	—	—	—	—	—	—
Förbrukning per lokkm[2]						
år 1955, kWh	..	..	..	..	..	..
1954, »	..	..	..	..	..	..
1953, »	..	..	..	..	..	..
1952, »	..	..	..	..	..	..
1951, »	..	..	..	..	..	..
Energikostnad i tusental kronor						
Fast avgift	1 365,9	+ 40,3	3 651,5	+ 161,1	18,6	+ 0,4
Rörlig »	26 363,8	+ 1 792,4	3 310,6	+ 882,7	1 224,2	− 283,3
Summa	27 729,7	+ 1 832,7	6 962,1	+ 1 043,8	1 242,8	− 282,9
Medelkostnad per kWh, öre						
Fast avgift	0,131	− 0,003	1,519	− 0,056	0,058	+ 0,012
Rörlig »	2,521	+ 0,036	1,377	+ 0,282	3,873	+ 0,076
Summa	2,652	+ 0,033	2,896	+ 0,226	3,931	+ 0,088

[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 1955 uppskattningsvis beräknas ha uppgått till ca 2 % av den i tabellen angivna totalförbrukningen.

[2] Beräknad på grundval av ovan angivna förbrukning för tågtjänst, inklusive förluster men exklusive försåld energimängd, samt antal lokkilometer i elektrisk drift enligt uppgift på sid. 71 och 73, kol. 18.

Leverans till SJ utom malmbanan från				Leverans till malmbanan från Statens Vattenfallsverk				Totalsumma[1]	
Motala Ströms Kraft AB		Summa		Till transformatorstationerna	Till omformarstationerna	Summa			
År 1955	+ − mot f. å.	År 1955	+ − mot f. å.			År 1955	+ − mot f. å.	År 1955	+ − mot f. å.
1,4	—	1 319,1	+ 67,6	53,7	84,8	138,5	+ 18,0	1 457,6	+ 85,6
1,4	—	1 237,7	+ 60,9	40,9	77,4	118,3	+ 15,6	1 356,0	+ 76,5
1,4	—	1 044,6	+ 52,5	34,7	62,8	97,5	+ 14,1	1 142,1	+ 66,6
—	—	19,0	+ 6,5	—	—	—	—	19,0	+ 6,5
1,4	—	1 025,6	+ 46,0	34,7	62,8	97,5	+ 14,1	1 123,1	+ 60,1
—	—	42,7	+ 2,9	—	4,9	4,9	+ 1,9	47,6	+ 4,8
—	—	71,3	+ 6,0	2,2	7,3	9,5	+ 1,6	80,8	+ 7,6
—	—	10,1	+ 0,8	4,8	—	4,8	+ 0,5	14,9	+ 1,3
—	—	—	—	5,7	—	5,7	+ 0,2	5,7	+ 0,2
..	..	13,9	—	..	..	21,7	+ 0,7	14,4	+ 0,1
..	..	13,9	+ 0,4	..	..	21,0	+ 1,3	14,3	+ 0,4
..	..	13,5	— 0,2	..	..	19,7	+ 0,7	13,9	— 0,1
..	..	13,7	—	..	..	19,0	+ 0,6	14,0	— 0,1
..	..	13,7	+ 0,1	..	..	18,4	— 0,2	14,1	+ 0,2
3,7	+ 2,9	5 039,7	+ 204,7	..	..	1 399,9	+ 56,4	6 439,6	+ 261,1
88,1	— 1,0	30 986,7	+2 390,8	..	..	1 042,9	+ 395,8	32 029,6	+2 786,6
91,8	+ 1,9	36 026,4	+2 595,5	..	..	2 442,8	+ 452,2	38 469,2	+3 047,7
0,257	+ 0,204	0,382	— 0,004	..	..	1,011	— 0,104	0,442	— 0,008
6,124	— 0,066	2,349	+ 0,064	..	..	0,753	+ 0,216	2,197	+ 0,066
6,381	+ 0,138	2,731	+ 0,060	..	..	1,764	+ 0,112	2,639	+ 0,058

Tab. 9 D 2. Stenkol, loktorv och lokved m. m.

Bränsleförbrukning och kostnad per lok av olika littera framgår av tabell på sid. 118—119.

År	Utländska stenkol	Stenkols-briketter	Svenska stenkol	Loktorv	Eldnings-olja	Ved	Summa efter evalvering till utländska kol[1]
	ton					m³	ton
1955.....	257 087	—	6 178	353	5 427	13 341	271 361
1954.....	288 835	—	1 322	4 598	8 654	18 443	307 287
1953.....	335 326	—	—	5 681	10 885	24 484	357 476
1952.....	379 142	1 380	—	12 294	11 517	28 206	407 422
1951.....	439 784	234	—	6 320	9 994	32 539	462 092

[1] Svenska stenkol, loktorv, eldningsolja, slipers- och osorterad ved är evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med respektive 0,70, 0,50, 1,52, 0,11 och 0,17.

Tab. 9 D 3. Oljebränslen

Oljebränsleförbrukning samt kostnad per fordon av olika littera framgår av tab. på sid. 120—121.

Bränsleslag Fordonsslag	Förbrukad mängd		Kostnad[1]				Medelförbruknings-pris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 106)	
	Summa				Medelkostnad per liter			
	År 1955	+ — mot f. å.	År 1955	+ — mot f. å.	År 1955	+ — mot f. å.	År 1955	+ — mot f. å.
	Tusental liter		Tusental kronor		Öre		Öre per liter[2]	
Bensin och bentyl								
Motorvagnar....	5,4	— 87,5	1,0	— 15,0	18,6	+ 1,4	bens. 18,7	+ 1,4
Rälsbussar	2 013,9	— 746,4	375,6	— 109,4	18,7	+ 1,1	bent. 24,9	— 0,5
Lokomotorer ...	2 334,1	— 51,8	440,4	+ 17,4	18,9	+ 1,2		
Summa	4 353,5	— 885,6	817,0	— 107,0	18,8	+ 1,2		
Motorbrännolja								
Motorvagnar....	247,1	— 196,4	37,4	— 29,7	15,1	—		
Motorlok	6 754,1	+ 2 269,1	1 025,7	+ 355,0	15,2	+ 0,2		
Rälsbussar	14 125,3	+ 2 366,9	2 144,8	+ 374,0	15,2	+ 0,1	15,2	+ 0,1
Lokomotorer ...	2 107,2	+ 153,2	320,5	+ 25,7	15,2	+ 0,1		
Summa	23 233,8	+ 4 592,9	3 528,5	+ 725,0	15,2	+ 0,2		
Fotogen								
Rälsbussar	63,9	..	13,8	..	21,6	..		
Lokomotorer ...	0,9	..	0,2	..	21,5	..	23,3	+ 1,3
Summa	64,9	..	14,0	..	21,5	..		

[1] Exklusive transportkostnader på SJ och den skatt på 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 1955 huvudsakligen ifrågakommit.

Tab. 9 D 4. Förbrukning av drivmedel[1] samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och underhåll av lok m. m.

Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 113.

Lokslag		Medeltal lok i tjänst under året	Kostnader				
			Totala, tusental kr		Per 100 lokkm, kr		Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst, kr[3]
Artkonto nr	Littera		Smörjmedel[2]	Underhåll[5]	Smörjmedel 100×k. 4 / k. 18 s.71	Underhåll 100×k. 5 / k. 19 s.71	10×k. 7 / k. 29 s. 71
1	2	3	4	5	6	7	8
Elektrolok							
69	Bg, Bs	10,0	2,8	359,1	0,26	32,63	1,26
75	Bk	21,0	4,7	882,4	0,19	35,76	0,51
76	Da	41,2	8,9	1 025,9	0,16	18,82	0,75
51, 55, 58, 81	Df, Dg, Dg2, Dk, Dk2, Dr2, Ds, Du	331,7	187,8	10 158,1	0,40	21,65	0,59
78	Dm[4]	6,0	3,6	387,6	0,86	90,39	0,52
65	F	24,0	0,5	1 206,7	0,01	22,19	0,51
64	Ha, Hb	60,0	5,0	772,4	0,13	18,55	1,24
70	Hc	12,0	1,0	277,1	0,08	21,65	0,99
71	Hd	4,0	0,7	87,7	0,25	30,40	1,31
74	Hg, Hg2	65,0	3,5	1 434,0	0,07	25,73	0,98
73	M	17,0	2,7	973,1	0,12	43,42	0,56
77	Ma	20,5	2,6	857,3	0,06	19,68	0,33
52	Oa, Ob[4]	11,7	10,2	494,1	2,15	93,80	0,73
53	Oc	1,0	0,1	7,6	0,70	24,22	.
54	Od	9,1	8,7	331,4	2,14	72,16	3,32
68	Of, Of2, Of3[4]	21,0	39,0	1 801,7	2,94	130,16	0,83
56	Pa	—	—	1,9	—	.	.
57	Pb	4,0	5,2	140,1	1,61	42,92	3,82
79	Ra	1,5	0,0	17,9	0,01	8,18	0,42
59	Ua	3,0	1,1	15,4	1,26	10,28	.
60	Ub	90,0	18,3	1 281,4	0,61	26,00	0,95
62	Uc	1,0	0,2	3,9	0,54	5,13	.
82	Ud	8,9	0,2	20,5	0,04	4,10	0,20
66	Öa	2,0	0,0	9,7	0,14	30,58	.
61	Öb	8,0	0,1	64,2	0,14	45,72	12,66
63	Öc	12,0	0,6	68,1	0,40	30,05	2,32
72	Öd	24,0	1,1	369,4	0,27	56,83	7,24
	Summa elektrolok	809,6	308,7	23 048,5	0,36	25,79	0,64
Elektrorälsbussar							
91	Y0a1	1,0	0,0	4,3	0,00	66,02	54,56
92	YC0a6	5,0	0,4	12,0	0,12	4,06	2,31
	S:a normalspår	6,0	0,4	16,4	0,12	5,41	3,09
99	Y0a1p (0,891 m)	2,0	0,0	22,0	0,03	18,18	12,69
	S:a elektrorälsbussar	8,0	0,4	38,3	0,09	9,06	5,46
Elektromotorvagnar							
01	Xa1, 3, 4, X0a2	3,8	0,1	39,9	0,05	33,44	10,03
07	X0a3	6,0	0,9	172,9	0,14	26,74	3,93
02	X0a4	11,0	0,2	295,2	0,01	19,96	3,16
03	X0a5	6,0	0,2	684,9	0,02	58,82	5,60
05	X0a7	26,0	1,0	637,0	0,03	20,92	3,40
06	X0a8	1,7	0,3	132,0	0,07	36,96	2,70
	S:a normalspår	54,5	2,7	1 962,0	0,04	28,80	3,91
09	Xa1p, X0a1p, XF0a1p (0,891 m)	5,0	0,3	120,7	0,11	37,75	7,74
	Summa el-motv.	59,5	3,0	2 082,7	0,04	29,21	4,02

[1] Uppgifter om de elektriska dragkrafternas energiförbrukning per loktyp saknas. Totalförbrukning och totalkostnad angives emellertid på sid. 114—115.

[2] Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris.

[3] I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkmtalen ingår icke tonkm av lok.

[4] Se not 2 sid. 70.

[5] Fr. o. m. 1955 exkl. hvst kostnader för reservdelar och förändringsarbeten.

Tab. 9 D 4 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 113.

Lokslag		Medeltal lok i tjänst under året	Drivmedelsförbrukning						
Artkonto nr	Littera		Utländska stenkol	Svenska stenkol	Loktorv	Eldningsolja	S:a efter evalv. till utl. kol[1]	Per 100 lokkm kg	Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst kg[2]
								100 × k. 7	10 × k. 8
			Ton					k. 18 s. 73	k. 29 s. 7
1	2	3	4	4a	5	6	7	8	9
Ånglok									
01	A, A2	—	—	—	—	—	—	—	—
02	A3, 5—8	29,4	14 751	432	—	—	15 054	1 456	96
04	B	82,0	47 425	297	—	2 407	51 291	1 698	71
05	B3	—	—	—	—	—	—	—	—
06	B4	—	—	—	—	—	—	—	—
37	B5	0,3	43	—	—	—	43	4 110	329
07	C	—	—	—	—	—	—	—	—
08	C3, 7, 9, 10	0,4	31	—	—	—	31	3 375	574
09	E, E2	124,0	53 863	2 068	—	—	55 311	1 728	68
10	E3—9, 11	43,0	19 108	247	—	—	19 281	1 919	65
11	E10	9,3	3 194	—	—	3 021	7 785	1 872	70
12	G2, 4—10	28,9	12 666	95	—	—	12 732	2 101	45
13	G11	1,9	988	20	—	—	1 002	1 742	37
14	J	31,5	11 792	340	—	—	12 030	1 391	122
16	KA	11,1	1 615	58	—	—	1 655	2 490	165
17	K2—4	36,6	5 208	1 394	321	—	6 345	2 076	211
18	KA2—4, 7, 8	—	—	—	—	—	—	—	—
19	K5, 7, 9, 20, 24—26	6,4	890	8	—	—	896	1 616	196
21	L	5,2	786	10	—	—	793	2 262	163
22	L4—7, 11, 12, 14—16, 18, 21, 23—31	24,3	7 438	229	—	—	7 598	1 342	117
25	N	31,5	7 320	—	—	—	7 320	2 955	238
26	N2, 4—7	5,2	2 262	99	—	—	2 332	2 141	49
27	N3	2,0	1 098	1	—	—	1 099	1 749	50
29	Q	0,0	4	—	—	—	4	2 111	—
31	R	0,9	208	—	—	—	208	3 944	325
32	S1	19,3	11 958	130	—	—	12 049	1 288	106
33	S2	5,0	2 434	—	—	—	2 434	1 413	127
34	S, S5, 7	58,0	22 168	431	—	—	22 469	1 437	116
35	S3, 6, 8—13	25,4	9 503	237	—	—	9 669	1 353	124
38	W, W2	0,7	118	1	—	—	119	1 222	176
	S:a normalspår	582,3	236 872	6 097	321	5 427	249 550	1 658	79
40	B2p—4p, G2p, L8p, 12p, 14p—19p	6,7	1 091	4	—	—	1 094	816	76
41	Kp, K4p, Np, 2p—7p, S2p—20p, 22p—24p, 26p, 27p, Wp	29,0	5 824	14	—	—	5 834	1 168	96
42	Gp	8,3	3 180	9	—	—	3 186	1 109	65
	S:a 0,891 m	44,0	10 096	27	—	—	10 115	1 098	81
43	Gt	5,0	2 112	33	7	—	2 139	1 219	85
44	G2t, L2t, 3t	8,0	2 635	14	8	—	2 649	908	100
45	K3t, St, S2t—11t, W3t, 4t	18,0	4 706	7	16	—	4 719	904	114
	S:a 1,067 m	31,0	9 454	54	32	—	9 508	961	103
39	f. d. KURJ (1,093 m)	3,3	665	—	—	—	665	1 052	60
	S:a smalspår	78,3	20 214	81	32	—	20 287	1 028	90
	Summa SJ ånglok	660,6	257 087	6 178	353	5 427	[4]269 837	1 585	80
49	Inlånade: TGOJ	0,1	—	—	—	—	—	—	—
48	SRJ	0,1	—	—	—	—	—	—	—

[1] Svenska stenkol, loktorv, eldningsolja och ved (slipersved 12 415 m³, övrig 926 m³) evalverade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0,70, 0,50, 1,52, 0,11, 0,17.

[2] Inklusive mängder resp. kostnader, som hänföra si

underhåll av lok m. m.

Kostnader								Lokslag, littera
Totala, tusental kr			Per 100 lokkm, kr			Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst, kr[2]		
Bränsle[3]	Smörjmedel[3]	Underhåll	Bränsle 100 × k. 10 k. 18 s. 73	Smörjmedel 100 × k. 11 k. 18 s. 73	Underhåll 100 × k. 12 k. 19 s. 73	Bränsle 10 × k. 13 k. 29 s. 73	Underhåll 10 × k. 15 k. 29 s. 73	
10	11	12	13	14	15	16	17	18
								Ånglok
—	—	3,1	—	—	.	—	.	A, A2
1 398,8	11,5	768,7	135,30	1,11	73,53	8,96	4,87	A3, 5—8
4 812,7	30,6	2 243,8	159,31	1,01	72,22	6,64	3,01	B
—	—	0,1	—	—	.	—	.	B3
—	—	0,1	—	—	.	—	.	B4
4,0	0,0	0,7	390,52	2,32	80,76	31,24	6,46	B5
—	—	3,8	—	—	.	—	.	C
2,8	0,0	37,5	306,32	5,12	2 934,69	52,07	498,89	C3, 7, 9, 10
5 162,5	37,1	2 361,8	161,33	1,16	66,01	6,32	2,59	E, E2
1 800,1	13,6	1 006,6	179,19	1,35	87,01	6,05	2,94	E3—9, 11
777,8	5,6	380,7	187,01	1,35	86,87	6,98	3,24	E10
1 195,3	8,2	466,9	197,28	1,35	68,39	4,23	1,47	G2, 4—10
93,2	0,6	26,1	162,03	0,99	44,50	3,43	0,94	G11
1 114,9	11,2	409,8	128,93	1,30	43,75	11,28	3,83	J
156,1	0,8	86,1	234,94	1,21	69,24	15,59	4,60	KA
581,6	4,2	149,3	190,28	1,38	25,65	19,38	2,61	K2—4
—	—	0,4	—	—	.	—	.	KA2—4, 7, 8
83,6	0,7	25,9	150,70	1,17	31,73	18,29	3,85	K5, 7 m. fl.
73,9	0,6	15,6	210,69	1,68	36,72	15,17	2,64	L
705,8	6,4	472,8	124,69	1,14	78,68	10,84	6,84	L4 m. fl.
680,4	5,1	241,6	274,73	2,06	49,53	22,09	3,98	N
217,2	1,8	152,1	199,37	1,62	119,93	4,58	2,76	N2, 4—7
102,7	0,9	25,7	163,54	1,41	37,54	4,65	1,07	N3
0,3	0,0	—	189,44	1,67	—	.	—	Q
18,9	0,2	5,2	358,62	4,06	50,19	29,58	4,14	R
1 123,3	11,5	465,9	120,12	1,22	48,52	9,85	3,98	S1
227,1	1,8	89,4	131,82	1,03	50,26	11,81	4,50	S2
2 091,8	14,9	852,3	133,81	0,95	50,31	10,81	4,06	S, S5, 7
902,9	7,1	450,9	126,30	0,99	58,78	11,58	5,39	S3, 6, 8—13
10,5	0,1	6,5	107,79	1,00	52,77	15,51	7,59	W, W2
23 338,3	174,5	10 749,3	155,03	1,16	64,21	7,37	3,05	S:a normalsp.
100,2	1,0	42,4	74,73	0,75	29,53	7,00	2,76	B2p—4p m. fl.
542,9	5,0	537,7	108,67	1,00	89,42	8,96	7,37	Kp m. fl.
299,3	2,3	139,3	104,20	0,82	44,61	6,09	2,61	Gp
942,3	8,3	719,3	102,34	0,90	68,05	7,52	5,00	S:a 0,891 m
202,0	2,1	119,8	115,12	1,17	59,89	8,07	4,20	Gt
248,6	2,6	179,1	85,16	0,90	58,07	9,36	6,38	G2t, L2t, 3t
442,3	5,1	296,4	84,68	0,98	53,16	10,69	6,71	K3t, St m. fl.
892,8	9,8	595,2	90,22	0,99	55,84	9,66	5,98	S:a 1,067 m
62,8	0,5	48,7	99,39	0,72	58,58	5,66	3,34	S:a 1,093 m
1 897,9	18,5	1 363,3	96,17	0,94	61,80	8,42	5,41	S:a smalsp.
25 236,2	193,1	12 112,6	148,20	1,13	63,93	7,45	3,21	Summa
—	—	12,3	—	—	.	—	.	Inlånade
—	—	2,8	—	—	.	—	.	»

till växlingstjänst, ehuru bruttotonkm svarande mot dylik tjänst icke beräknats.

[3] Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris.

[4] Härtill 13 341 m³ ved (huvudsakligen använd för elduppgöring å lok); kostnad cirka 77 tkr. Fördelning på loktyper ej uppgiven.

[5] Se not 5 sid. 117.

Tab. 9 D 4 (forts.). Förbrukning av drivmedel samt kostnader för drivmedel, smörjmedel och Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 113.

Lokslag		Medeltal lok i tjänst under året	Drivmedelsförbrukning		
Art-konto nr	Littera		Motor-brännolja	Bensin	Bentyl
			Tusental liter		
1	2	3	4	5	6
Förbränningsmotorvagnar					
11	X1, X04, 5, XF1	2,9	121,3	—	—
12	X06	—	—	—	—
	S:a normalspår	2,9	121,3	—	—
13	X1p, 2p, XG1p	0,1	—	5,4	—
14	X02p—6p, XF0p	5,5	125,8	—	—
	S:a smalspår	5,6	125,8	5,4	—
	Summa SJ förbr.-motv.	8,5	247,1	5,4	—
Rälsbussar					
21	YC04	4,0	59,6	—	—
23	YC06, YC08	162,2	[3]6 358,2	—	—
31	Y, YTi	22,5	—	196,8	4,2
32	Y0, Y01, Y01s	177,5	3 717,1	1 472,8	14,3
37	Y02, 3	9,8	374,0	—	—
	S:a normalspår	376,0	[3]10 508,9	1 669,6	18,5
26	YC04p	14,0	310,4	—	—
27	YC05p, YF05p	44,9	1 595,6	—	—
33	Yp	2,0	—	14,7	—
34	Y0p, Y01p	63,4	1 012,1	252,4	0,0
38	Y02p, 3p	6,9	126,1	—	—
	S:a 0,891 m	131,2	3 044,1	267,1	0,0
29	YC04t	14,0	400,5	—	—
36	Y0t, Y01t	11,8	235,7	24,3	—
	S:a 1,067 m	25,8	636,3	24,3	—
	S:a smalspår	157,0	3 680,4	291,3	0,0
	Summa SJ rälsbussar	533,0	[3]14 189,2	1 960,9	18,5
39	Inlånade: TGOJ	2,0	—	34,5	—
Lokomotorer					
Elektro-					
71	Za	2,9	—	—	—
Förbr.-					
61	Z	39,1	—	154,7	0,7
62	Z2, 3	31,5	—	273,2	6,0
63	Z4, 5	156,0	1 110,6	1 556,6	73,7
65	Z6	21,5	413,6	207,3	—
	S:a normalspår	248,1	1 524,1	2 191,7	80,4
66	Zp	9,3	—	30,6	—
67	Z2p, Z4p	39,3	507,5	21,4	0,1
	S:a 0,891 m	48,6	507,5	52,1	0,1
68	Zt, Z4t (1,067 m)	10,9	76,5	9,9	—
	S:a smalspår	59,5	584,0	62,0	0,1
	Summa SJ förbr.lokomotorer	307,6	2 108,2	2 253,7	80,4
Motorlok					
81	Ä1	1,0	—	—	—
83	V1	2,0	79,6	—	—
84	V2	1,0	53,8	—	—
85	V3	50,0	3 274,5	—	—
86	T1	0,8	160,9	—	—
88	T2	11,7	1 049,8	—	—
	S:a normalspår	66,5	4 618,5	—	—
87	Tp (0,891 m)	24,9	2 135,6	—	—
	Summa SJ motorlok	91,4	6 754,1	—	—

[1] Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle resp. smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris.

[2] För lokomotorer och motorlok har icke kostnadsmedeltal per 1 000 bruttotonkm beräknats,

underhåll av lok m. m.

Kostnader								Lokslag, littera
Totala, tusental kr			Per 100 lokkm, kr			Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst, kr		
Bränsle[1]	Smörjmedel[1]	Underhåll[4]	Bränsle 100 × k. 7	Smörjmedel 100 × k. 8	Underhåll 100 × k. 9	Bränsle 10 × k. 10	Underhåll 10 × k. 12	
			k. 18 s. 77	k. 18 s. 77	k. 19 s. 77	k. 29 s. 77	k. 29 s. 77	
7	8	9	10	11	12	13	14	15
								Förbränningsmotorv.
18,3	1,1	24,1	12,96	0,78	17,12	2,74	3,62	X1, X04, 5, XF1
—	—	0,2	—	—	.	—	.	X06
18,3	1,1	24,3	12,96	0,78	17,26	2,74	3,65	Normalspår
1,0	0,1	3,0	19,16	1,43	54,44	5,91	16,78	X1p, 2p, XG1p
19,1	1,5	162,8	8,27	0,67	70,25	2,68	22,76	X02p—6p, XF0p
20,1	1,6	165,8	8,51	0,68	69,87	2,76	22,62	Smalspår
38,4	2,7	190,1	10,18	0,72	50,28	2,75	13,58	Summa
								Rälsbussar
9,0	0,7	106,3	3,18	0,26	37,53	2,81	33,11	YC04
969,9	59,5	5 521,4	6,53	0,40	37,32	3,36	19,23	YC06, YC08
37,6	1,6	145,3	9,08	0,38	35,53	11,26	44,04	Y, YTi
842,2	44,1	5 408,6	5,99	0,31	38,78	4,95	32,08	Y0, Y01, Y01s
56,7	3,0	425,2	6,98	0,37	52,81	3,37	25,47	Y02, 3
1 915,3	109,0	11 606,7	6,29	0,36	38,39	3,97	24,24	Normalspår
47,0	3,6	413,4	6,13	0,47	54,72	2,99	26,71	YC04p
242,8	12,6	852,8	6,02	0,31	21,38	3,47	12,33	YC05p, YF05p
2,7	0,2	11,4	9,08	0,62	39,36	10,72	46,44	Yp
199,9	12,1	1 277,4	5,88	0,36	37,99	4,75	30,64	Y0p, Y01p
19,2	2,7	189,5	7,76	1,08	77,26	3,75	37,31	Y02p, 3p
511,7	31,2	2 744,5	6,04	0,37	32,75	3,84	20,84	S:a 0,891 m
60,7	5,1	432,0	6,04	0,51	43,52	2,69	19,37	YC04t
40,2	3,0	288,5	4,99	0,37	36,07	3,65	26,40	Y0t, Y01t
100,9	8,2	720,5	5,57	0,45	40,20	3,01	21,68	S:a 1,067 m
612,6	39,4	3 465,0	5,95	0,38	34,06	3,67	21,01	Smalspår
2 527,9	148,4	15 071,7	6,21	0,36	37,30	3,90	23,41	Summa
6,3	0,3	27,1	6,81	0,37	29,44	8,20	35,44	Inlånade
			Per tjänstgöringstimme[2]					
			k. 7	k. 8	k. 9			
			k. 18 s. 79	k. 18 s. 79	k. 19 s. 79			**Lokomotorer**
								Elektro-
..	0,1	3,4	..	0,00	0,09	.	.	Za
								Förbr.-
29,2	1,8	200,7	0,71	0,04	4,88	.	.	Z
52,3	2,6	163,7	1,15	0,06	3,60	.	.	Z2, 3
477,3	29,9	1 606,5	1,22	0,08	4,13	.	.	Z4, 5
101,9	13,1	323,5	1,62	0,21	5,29	.	.	Z6
660,6	47,4	2 294,4	1,22	0,09	4,27	.	.	Normalspår
5,7	0,4	65,0	0,67	0,05	7,57	.	.	Zp
81,3	7,3	377,3	0,73	0,07	3,50	.	.	Z2p, Z4p
87,0	7,7	442,4	0,73	0,06	3,80	.	.	S:a 0,891 m
13,5	1,9	104,8	0,63	0,09	4,89	.	.	Zt, Z4t (1,067 m)
100,5	9,6	547,2	0,71	0,07	3,97	.	.	Smalspår
761,1	56,9	2 841,5	1,11	0,08	4,21	.	.	Summa
								Motorlok
—	—	0,2	—	—	.	.	.	Ä1
12,1	0,5	8,5	1,59	0,07	1,11	.	.	V1
8,3	1,0	31,2	4,47	0,52	16,90	.	.	V2
496,6	74,4	1 340,4	2,49	0,37	6,73	.	.	V3
24,6	6,5	16,1	4,51	1,19	3,09	.	.	T1
160,3	38,6	146,2	2,89	0,70	2,80	.	.	T2
701,8	121,0	1 542,5	2,60	0,45	5,80	.	.	Normalspår
323,9	42,7	438,6	2,13	0,28	2,98	.	.	Tp (0,891 m)
1 025,7	163,7	1 981,1	2,43	0,39	4,80	.	.	Summa

enär dessa dragkraftstyper huvudsakligen utföra växlingstjänst.

[3] Härav 63,9 tusen liter fotogen.

[4] Se not 5 sid. 117.

Tab. 9 E. Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar

Beträffande underhållskostnader, se anm. på sid. 113.

Vagnslag och littera	Normalspår			
	Vagnaxlar i medeltal under året[1]	Vagnaxelkm av SJ vagnar i tusental[2]		
		På SJ	På främmande järnvägar	Summa
Personvagnar				
2-axliga: C, EC	1 550	36 532	134	36 666
CD	4	57	—	57
CF, ECF	388	13 442	6	13 448
4-axliga: CC2	212	15 175	—	15 175
Summa	2 154	65 206	140	65 346
4-axliga: A0	276	21 597	1 705	23 302
ABC0	40	13 212	—	13 212
AC0	420	74 821	2 278	77 099
B0	356	31 378	1 384	32 762
BC0, EBC0	1 968	221 404	5 695	227 099
BF0	60	4 680	—	4 680
C0, EC0	4 904	521 220	8 095	529 315
CD0	16	755	—	755
CDF0	4	207	341	548
CF0	216	25 723	723	26 446
R0	184	25 342	588	25 930
RC0	20	3 635	—	3 635
Summa	8 464	943 974	20 809	964 783
Post- och resgodsvagnar				
2-axliga: D	20	1 322	—	1 322
DF, EDF	48	1 878	34	1 912
F, EF	1 570	147 286	1 499	148 785
Summa	1 638	150 486	1 533	152 019
4-axliga: D0	100	7 282	191	7 473
DF0, EDF0	576	55 160	368	55 528
F0, EF0	368	47 997	383	48 380
Summa	1 044	110 439	942	111 381
Summa person-, post- o. resgodsvagnar	13 300	1 270 105	23 424	1 293 529
Rälsbussläpvagnar				
2-axliga: UF	126	6 532	—	6 532
4-axliga: UC0, UCDF0, UCF0, UDF0, UF0, UCD0, UD0	896	45 513	—	45 513
Summa rälsbussläpvagnar	1 022	52 045	—	52 045
Slutna godsvagnar				
2-axliga: G, H	25 595	845 429	[4]31 363	876 792
Öppna gods- och specialvagnar				
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q; 3-axliga: Ia, M, Q, Sa; 4-, 6- och 10-axliga: Ib, Ob, Q, Sb, d.	61 525	1 067 160	[4]38 332	1 105 492
Malmvagnar (å malmb.) 3-axl.: M	13 263	287 224	47 508	334 732
Trafikpresenningar	—	—	—	—

[1] Häri ingår 6 587 axlar avseende i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga godsvagnar med olika ägare. Deras vagnaxelkm kan icke särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingår icke 300 vagnaxlar avseende i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, som äges av Luossavaara—Kiirunavaara AB och vars vagnaxelkm icke ingår i antalet vagnaxelkm av SJ vagnar.

[2] Inklusive vagnaxelkm av i not 1 nämnda 6 587 vagnaxlar men exklusive vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar på SJ, nämligen: person-, post- och resgodsvagnar 24 633 tusen km; godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagndygn enligt vagnhyresberäkningen 111 871 tusen km; malmvagnar ägda av norska statsbanorna resp. Luossavaara—Kiirunavaara AB 66 592 tusen km. Icke heller ingår här vagnaxelkm av SJ

Normalspår			Smalspår				
Vagn-axelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad[3] Kronor	Per 1 000 vagn-axelkm kr	Vagnaxlar i medeltal under året[1]	Vagnaxel-km av SJ vagnar i tusental[2] Summa	Vagn-axelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad[3] Kronor	Per 1 000 vagn-axelkm kr
23 655			154	1 054	6 844		
14 250	2 746 620	54,75	12	95	7 917	194 640	76,72
34 660			58	1 388	23 931		
71 580	370 710	24,43	—	—	—	—	—
30 337	3 117 330	47,70	224	2 537	11 326	194 640	76,72
84 428							
330 300	3 063 360	26,96	—	—	—	—	—
183 569							
92 028			—	—	—	—	—
115 396	5 826 130	22,02	48	2 213	46 104	36 185	16,35
78 000			—	—	—	—	—
107 935			584	17 194	29 442		
47 188	13 626 780	24,46	8	460	57 500	534 065	28,41
137 000			4	314	78 500		
122 435			24	828	34 500		
140 924	918 290	35,41	—	—	—	—	—
181 750	156 340	43,01	—	—	—	—	—
113 987	23 590 900	24,45	668	21 009	31 451	570 250	27,14
66 100	68 820	21,28	8	—	—	11 465	69,91
39 833			10	164	16 400		
94 768	2 101 590	14,13	182	4 608	25 319	89 475	19,42
92 808	2 170 410	14,28	200	4 772	23 860	100 940	21,15
74 730	947 900	15,05	—	—	—	—	—
96 403			28	1 675	59 821	5 610	3,35
131 467	1 032 912	21,35	16	755	47 188	20 069	26,58
106 687	1 980 812	17,78	44	2 430	55 227	25 679	10,57
97 258	30 859 452	23,86	1 136	30 748	27 067	891 509	28,99
51 841	234 206	35,85	50	1 829	36 580	64 319	35,17
50 796	970 945	21,33	456	24 131	52 919	503 083	20,85
50 925	1 205 151	23,16	506	25 960	51 304	567 402	21,86
34 256	8 475 885	9,67	2 564	15 231	5 940	473 656	31,10
17 968	10 417 239	[6]10,55	11 232	36 863	3 282	1 600 548	[6]43,45
25 238	3 367 179	10,06	—	—	—	—	—
—	[5]3 234 215	[7]3,16	—	—	—	..	..

och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar.

[3] För SJ och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnader för övriga i SJ vagnpark inregistrerade vagnar.

[4] Approximativt beräknade efter antalet redovisade vagndygn.

[5] Samtliga SJ trafikpresenningar.

[6] Exklusive kostnad för trafikpresenningar. Vid beräkning av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett för de i not 1 nämnda 6 587 vagnaxlarna beräknat antal vagnaxelkm på normal- resp. smalspår.

[7] Vid beräkning av detta medeltal har samtliga vagnaxelkm för öppna vagnar minskats med i not 6 nämnda vagnaxelkm.

Reparationer och revisioner

Tab. 10 A. Översikt över utförda reparationer och revisioner

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision». Under treårsperioden 1953—1955 undergingo 1 158 boggivagnar och 705 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

Angående innebörden av beteckningarna för reparationsklasser se SJ särtryck nr 264.

	Vid årets början befintliga objekt	Reparationer	Revisioner	Reparationer	Revisioner
	Antal			Procent[1]	
Elektrolok	791	791	377	100,00	47,66
Ånglok	1 020	339	193	33,24	18,92
Lokpannor	1 020	208	—	[2]20,39	—
Motorvagnar	83	84	39	101,20	46,99
Rälsbussar	556	303	253	54,50	45,50
Rälsbussläpvagnar	392	62	111	15,82	28,32
Lokomotorer	319	150	87	47,02	27,27
Motorlok	79	39	18	49,37	22,78
Person-, post- och resgodsvagnar[3]:					
Fyraxliga, mindre revisioner	2 551	—	2 828	—	110,86
» större »		—	391	—	15,33
Tvåaxliga, mindre »	2 123	—	1 222	—	57,56
» större »		—	186	—	8,76
Godsvagnar:					
Slutna, mindre revisioner	13 422	—	1 996	—	14,87
» större »		—	1 413	—	10,53
Öppna, mindre »	30 792	—	4 273	—	13,88
» större »		—	2 983	—	9,69
Malmvagnar, mindre revisioner	5 039	—	397	—	7,88
» större »		—	426	—	8,45

[1] Beräknad på vid årets början befintliga fordon m. m.

[2] Avser endast i ånglok inlagda pannor, alltså ej reservlokpannor.

[3] Se not 2 sid. 130.

Tab. 10 B. Elektrolok och motorlok

Littera	Huvudverkstäder														Drift-vst.
	Örebro			Borås	Till-berga	Malmö			Notviken			Samtliga			
	Reparationsklass														
	A	B	C	C	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	C
Elektrolok															
Bg, Bs	4	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	1	12
Bk	4	8	2	—	—	—	—		—	—	—	4	8	2	185
D	—	—	16	—	1	209	—	177	—	—	—	209	—	194	3
Da	—	—	—	—	—	6	13	12	—	—	—	6	13	12	—
Dm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	—	7	—
F	14	—	33	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	33	25
Ha, Hb	12	—	32	—	—	—	—	1	—	—	—	12	—	33	1
Hc	7	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	7	—	13	—
Hd	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	1
Hg2	28	—	10	—	—	—	—	2	—	—	—	28	—	12	12
M	—	—	2	—	—	—	—	—	5	6	31	5	6	33	—
Ma	—	—	—	—	—	—	—	—	8	6	21	8	6	21	1
Oa, Ob	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	7	2	—	7	23
Od	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3	1	—	3	14
Of, Of2	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	7	14	—	7	15
Of3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	3	—
Pb	—	—	—	—	—	2	—	8	—	—	—	2	—	8	—
Ra	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	14
Ub	5	—	13	—	—	13	—	19	—	—	—	18	—	32	23
Öa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
Öb	2	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	3	3
Öc	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	2	2
Öd	5	—	17	—	—	—	—	—	—	—	1	5	—	18	6
Summa	84	8	149	—	1	230	13	219	30	12	81	344	33	450	341
Motorlok															
V1	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	1
V2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
V3	14	2	20	—	—	—	—	—	—	—	—	14	2	20	1
Tp (smalspår)	2	—	13	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	13	—
Summa	16	2	34	2	—	—	—	—	—	—	1	16	2	37	2

Tab. 10 C. Ånglok, rälsbussar och motorvagnar

Littera	Huvudverkstäder														
	Örebro			Borås			Finspång			Tillberga			Malmö		
	Reparationsklass														
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
Ånglok															
A	3	2	1	1	2	1	—	—	—	1	3	4	—	—	—
B	2	2	1	—	2	3	—	—	—	8	8	13	—	—	—
E	5	3	3	7	9	9	—	—	—	8	3	5	—	—	—
G	—	1	3	—	—	1	—	—	—	—	2	4	—	—	—
J	1	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
K	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L	1	—	—	—	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N	1	—	—	1	3	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—
S	4	—	1	4	—	6	—	—	—	1	1	2	—	—	—
Smalspår	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	17	8	11	13	20	28	—	—	—	18	17	28	—	—	—
Rälsbussar															
Yoa1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
YCo4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
YCo6	3	58	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
YCo8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Y	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
Yo, Yo1, Yo1s	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	32	28	1
Yo2, Yo3	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Summa	9	62	5	—	—	—	—	—	—	—	—	1	32	29	5
Smalspår															
Yoa1p	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
YCo4p	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
YCo5p	—	—	—	—	—	—	—	10	2	—	—	—	—	—	—
YCo4t	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yp, YGp	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yop, Yo1p	—	—	—	—	—	—	16	1	3	—	—	—	—	—	—
Yo2p, Yo3p	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yot, Yo1t	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	5	1	—	—	—	—	16	13	5	—	—	—	—	—	—
Summa s:m	14	63	5	—	—	—	16	13	5	—	—	1	32	29	5
Motorvagnar															
Xa, Xoa2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xoa3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xoa4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Xoa5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xoa7	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Xoa8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Smalspår	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
Summa	1	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1

Huvudverkstäder															Drift-verk-städer			Kalmar Verkst. AB		
Ystad			Ronneby			Östersund			Åmål			Samtliga								
Reparationsklass																				
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	7	6	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	7	—	3	—	—	—	17	12	20	—	—	3	—	—	—
2	6	2	—	—	—	9	9	5	—	—	—	31	30	24	—	5	58	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	8	—	—	23	—	—	—
1	1	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	2	4	—	1	7	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	63	—	—	—
1	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	2	—	—	13	—	—	—
—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	5	6	—	—	16	—	—	—
7	14	7	—	—	—	2	6	1	—	—	—	18	21	17	—	—	47	—	—	—
—	—	—	2	3	4	—	—	—	—	—	—	2	3	4	—	—	14	13	6	2
11	25	13	2	3	4	18	16	9	—	—	—	79	89	93	—	6	244	13	6	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	4	—	—	—	3	58	9	—	18	148	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	1	—	—	17	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	17	20	—	53	49	1	—	—	80	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	4	—	—	3	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	5	17	20	—	58	111	16	—	18	249	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	1	5	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10	2	—	4	12	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	14	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	—	18	5	3	1	2	2	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	2	—	5	3	—	—	1	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	8	7	—	29	21	5	2	14	33	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	5	25	27	—	87	132	21	2	32	282	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	4	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	12	1	2	12	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	5	10	4	5	11	—	—	10	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	10	3	4	10	—	—	4	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	11	15	7	11	16	—	—	4	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	11	—	1	11	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	15	23	59	16	23	62	—	—	22	—	—	—

Tab. 10 D. Rälsbussläpvagnar

Littera	Huvudverkstäder					
	Finspång		Malmö		Ronneby	
	Reparationsklass					
	SR	MR	SR	Rep	MR	Rep
Normalspår						
Tvåaxliga	—	—	1	—	—	—
Fyraxliga	—	—	—	3	—	—
Summa	—	—	1	3	—	—
Smalspår						
Tvåaxliga	6	—	—	—	—	—
Fyraxliga	12	8	—	—	3	3
Summa	18	8	—	—	3	3
Summa s:m	18	8	1	3	3	3

Tab. 10 E. Lokpannor

Littera	Huvudverkstäder								
	Örebro			Borås		Tillberga			Ronneby
	Reparationsklass								
	II	III	IV, V	III	IV, V	II	III	IV, V	IV, V
A	—	3	3	1	2	—	1	3	—
B	1	5	3	—	4	—	4	9	—
E	3	3	4	7	10	—	8	3	—
G	—	1	3	—	—	1	—	6	—
J	1	—	—	—	—	—	—	—	—
K	—	—	—	—	—	—	—	—	—
L	1	—	—	—	4	—	—	—	—
N	—	1	—	1	3	—	—	—	—
S	3	1	—	4	2	—	1	2	—
Smalspår	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Summa	10	14	13	13	25	1	14	23	1

Huvudverkstäder									
Östersund			Åmål		Samtliga			Drift-verkstäder	
Reparationsklass									
SR	MR	Rep	SR	Rep	SR	MR	Rep	MR	Rep
21	6	—	—	—	22	6	—	—	2
28	12	7	1	1	29	12	11	2	36
49	18	7	1	1	51	18	11	2	38
—	—	—	2	—	8	—	—	2	5
—	—	—	1	—	13	11	3	6	5
—	—	—	3	—	21	11	3	8	10
49	18	7	4	1	72	29	14	10	48

Huvudverkstäder										
Ystad			Östersund		Samtliga			Kalmar Verkstads AB		
Reparationsklass										
II	III	IV, V	III	IV, V	II	III	IV, V	II	III	IV, V
—	—	—	—	—	—	5	8	—	—	—
—	—	—	3	1	1	12	17	—	—	—
—	2	5	5	15	3	25	37	—	—	—
—	—	—	—	—	1	1	9	—	—	—
—	—	2	—	1	1	—	3	—	—	—
—	—	1	—	—	—	—	1	—	—	—
—	2	4	—	—	1	2	8	—	—	—
—	—	2	—	—	—	2	5	—	—	—
—	5	14	3	5	3	14	23	—	—	—
2	3	—	—	—	3	3	1	1	12	6
2	12	28	11	22	13	64	112	1	12	6

Tab. 10 F. Lokomotorer

Littera	Huvudverkstäder								Driftverkstäder
	Örebro	Finspång		Malmö		Notviken	Samtliga		
	Reparationsklass								
	A	A	C	A	C	C	A	C	C
Z	—	—	—	11	—	—	11	—	16
Z2, 3	—	—	—	6	1	—	6	1	11
Z4, 5	29	—	—	21	3	1	50	4	106
Z6	6	—	—	—	—	1	6	1	2
Summa	35	—	—	38	4	2	73	6	135
Smalspår									
Zp	—	—	1	—	—	—	—	1	1
Z2p, 4p	3	6	2	2	—	—	11	2	3
Zt, 4t	—	—	—	3	—	—	3	—	2
Summa	3	6	3	5	—	—	14	3	6
Summa s:m	38	6	3	43	4	2	87	9	141

Tab. 10 G. Vagnar

	Person-, post- och resgodsvagnar				Godsvagnar					
	Boggivagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malmvagnar	
	Revisionsbeteckningar[1]									
	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR
Huvudverkstäder										
Normalspår										
Örebro	1	156	—	—	—	—	—	—	—	—
Tomteboda	1 323	—	253	—	7	—	—	—	—	—
Tillberga	565	—	255	1	5	—	116	26	—	—
Göteborg	—	—	15	9	1 137	661	1 528	826	—	—
Hälsingborg	—	—	4	3	267	154	653	323	—	—
Varberg	370	—	42	28	—	—	—	—	—	—
Malmö	3	188	3	—	—	—	—	—	—	—
Ystad	2	1	3	—	—	—	—	—	—	—
Östersund	152	—	69	3	—	—	—	—	—	—
Bollnäs	—	—	93	27	373	293	1 004	560	—	—
Gävle	—	—	74	—	199	133	738	356	—	—
Notviken	110	—	93	—	8	1	217	119	397	426
Åmål	211	36	248	98	—	—	—	—	—	—
Summa	2 737	381	1 152	169	1 996	1 242	4 256	2 210	397	426
Smalspår										
Göteborg	—	—	—	—	—	48	17	98	—	—
Varberg	38	—	26	—	—	—	—	—	—	—
Ronneby	35	—	31	—	—	20	—	111	—	—
Västervik	—	—	—	—	—	72	—	370	—	—
Summa	73	—	57	—	—	140	17	579	—	—
Driftverkstäder										
Smalspår	—	—	—	—	—	8	—	38	—	—
Kalmar Verkstads AB										
Smalspår	18	10	13	17	—	23	—	156	—	—
Antal vid årets början befintliga[2]	2 551		2 123		13 422		30 792		5 039	

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

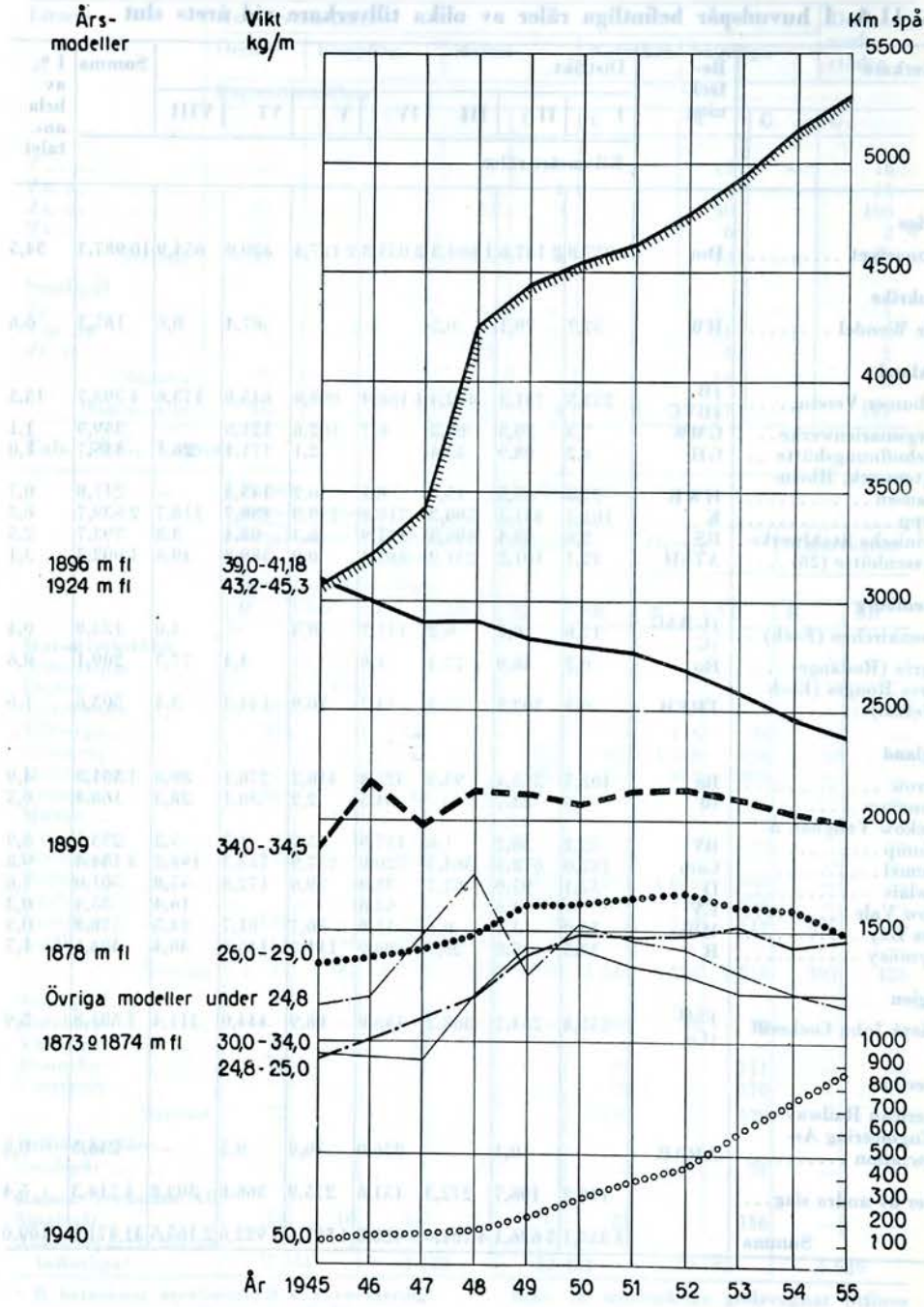
[2] De 4-axliga s. k. Jakobsvagnarna (litt CC2, 53 befintliga) har evalverats till och ingår bland 2-axliga vagnar.

Räler och rälsbrott

Tab. 11 A. I huvudspår befintliga räler av olika tillverkare vid årets slut

Tillverkare	Beteckning	Distrikt I	II	III	IV	V	VI	VIII	Summa	I % av hela antalet
		Kilometer räler								
Sverige										
Domnarfvet	Dm	1 977,8	2 147,6	1 604,3	2 055,3	2 127,4	420,0	654,9	10 987,3	34,5
Frankrike										
H de Wendel	HW	37,7	79,1	0,5	—	—	67,4	0,6	185,3	0,6
Tyskland										
Bochumer Verein	B. BVG	253,5	741,3	412,4	1 168,4	898,8	645,8	173,6	4 293,7	13,5
Georgsmarienwerke	GMW	7,3	29,5	82,2	6,7	102,6	121,6	—	349,9	1,1
Gutehoffnungshütte	GH	4,2	98,9	33,4	—	2,1	171,1	26,1	335,7	1,0
Hüttenwerk, Rheinhausen	HWR	27,0	25,5	19,6	0,1	0,2	145,3	—	217,8	0,7
Krupp	K	161,5	431,3	590,3	719,8	179,3	438,7	118,7	2 639,7	8,3
Rheinische Stahlwerke	RS	2,6	23,4	495,3	171,9	5,7	91,4	3,3	793,7	2,5
Thyssenhütte (28)	AThH	42,1	101,2	231,2	187,4	0,9	389,8	49,8	1 002,3	3,1
Luxemburg										
Gelsenkirchen (Esch)	GBAG G	17,6	0,1	0,2	111,7	0,3	—	4,0	133,9	0,4
Ougrée (Rodange)	Ro	0,2	48,9	77,4	1,0	—	4,4	77,3	209,1	0,6
Terres Rouges (Esch Belval)	TREB	0,3	302,5	27,5	14,7	10,9	144,4	3,4	503,6	1,6
England										
Barrow	Ba	102,5	255,4	94,5	325,8	416,2	276,1	80,8	1 551,3	4,9
Blœnavon	Bl	0,0	23,7	—	84,5	2,2	30,1	28,3	168,8	0,5
Bolckow Vaughan & Comp	BV	53,2	38,2	1,6	117,9	55,7	1,2	5,2	273,1	0,9
Cammel	Cam	182,0	678,5	364,5	720,0	237,9	753,3	198,2	3 134,4	9,8
Dowlais	D	32,1	95,0	67,7	38,0	39,6	172,8	55,8	501,0	1,6
Ebbw Vale	EV	—	4,4	—	64,6	—	—	16,4	85,4	0,3
Moss Bay	MB	16,0	4,4	9,1	11,9	30,7	81,7	24,5	178,3	0,5
Rhymney	R	33,5	35,8	28,7	98,0	111,3	146,9	30,4	484,6	1,5
Belgien										
Societé John Cockerill	SJC Co	255,8	264,7	368,2	148,8	88,9	444,0	311,4	1 881,8	5,9
Amerika										
American Railway Engineering Association	ARAB	—	0,1	—	226,0	10,9	9,5	—	246,5	0,8
Räler av andra slag		148,2	196,7	272,3	151,6	275,9	366,8	302,8	1 714,3	5,4
Summa		3 355,1	5 626,1	4 781,0	6 423,8	4 597,6	4 922,6	2 165,5	31 871,6	100,0

Tab. 11 B. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1945—1955



Tab. 11 C. Antal rälsbrott under året

Distrikt	Kvartal	Brott i			Fotbrott	Brott genom åverkan e. d.	Övriga brott	Summa
		gassvets	termit-svets	elektro-svets				
I	1	—	—	—	—	—	28	28
	2	3	—	—	1	—	28	32
	3	—	—	—	—	—	16	16
	4	—	—	—	1	—	19	20
	Summa	3	—	—	2	—	91	96
II	1	—	—	—	1	—	72	73
	2	—	—	1	—	—	26	27
	3	—	—	—	—	1	22	23
	4	—	1	1	—	—	39	41
	Summa	—	1	2	1	1	159	164
III	1	1	—	—	—	—	5	6
	2	—	1	—	—	—	9	10
	3	—	—	—	1	1	10	12
	4	—	—	1	—	1	15	17
	Summa	1	1	1	1	2	39	45
IV	1	—	—	—	2	15	93	110
	2	—	—	—	4	—	96	100
	3	—	—	—	1	—	11	12
	4	—	—	2	3	—	80	85
	Summa	—	—	2	10	15	280	307
V	1	—	—	—	3	—	42	45
	2	—	—	—	5	6	58	69
	3	2	—	—	1	—	7	10
	4	1	—	—	4	60	15	80
	Summa	3	—	—	13	66	122	204
VI	1	2	—	—	—	1	14	17
	2	—	—	—	2	—	21	23
	3	—	—	—	1	—	6	7
	4	—	—	—	—	—	4	4
	Summa	2	—	—	3	1	45	51
VIII	1	—	—	—	—	—	6	6
	2	—	—	—	—	—	3	3
	3	—	—	—	—	1	—	1
	4	—	—	1	—	1	3	5
	Summa	—	—	1	—	2	12	15
Samtliga	1	3	—	—	6	16	260	285
	2	3	1	1	12	6	241	264
	3	2	—	—	4	3	72	81
	4	1	1	5	8	62	175	252
	Summa	9	2	6	30	87	748	882

Tab. 11 D. Antal rälsbrott under åren 1881—1955

(exklusive brott i svetsskarv, fotbrott och brott genom åverkan)

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rälsbrott år			
			81—90	91—00	01—10	11—20
Sverige		74	—	—	—	—
	Sur Bessemer	80	4	40	45	99
	Bas. Martin 1908	08	—	—	—	34
Domnarfvet	» » 1912—1913	12	—	—	—	7
	» Bessemer 1912	12	—	—	—	1
	Elektrostål	27	—	—	—	—
	El. manganstål	31	—	—	—	—
	1940 å. r. Elektrostål	41	—	—	—	—
Motala	Sur Bessemer	73	12	8	—	—
Smedjebacken	Järn	74	51	44	8	7
Frankrike						
Creuzot		82	1	3	—	2
H de Wendel		26	—	—	—	—
Tyskland						
Bochumer Verein	Sur Bessemer	84	—	1	5	475
	» Martin	13	—	—	—	37
Gutehoffnungshütte	Bas. Bessemer	18	—	—	—	—
Krupp	Sur »	80	269	142	62	65
	Bas. »	16	—	—	—	33
	» Martin	26	—	—	—	—
Rheinische Stahlwerke	Sur Bessemer	86	3	7	3	1
	Bas. Martin	26	—	—	—	—
August Thyssenhütte	» Bessemer	24	—	—	—	—
Union	» »	84	13	15	18	3
Luxemburg						
Düdelingen	Bas. Bessemer	25	—	—	—	—
Gelsenkirchen (Esch)	» »	16	—	—	—	1
Ougrée (Rodange)	» »	25	—	—	—	—
Terres Rouges (Esch Belval)	» »	27	—	—	—	—
England						
Barrow	Sur Bessemer	92	—	22	76	261
Blœnavon (Wales)	» »	77	7	20	11	30
Bolckow Vaughan & Comp.	» »	83	11	64	13	22
Cammel	» »	93	—	59	224	533
Dowlais	» »	77	21	21	6	15
Ebbw Vale (Wales)		—	—	—	—	—
Moss Bay	Sur Bessemer	98	—	6	41	51
North Eastern Steel Co.		—	—	—	—	—
Pantey (Wales)	Sur Bessemer	77	5	3	1	1
Rhymney	» »	79	24	69	76	210
Belgien		92	—	—	—	—
Société John Cockerill	Sur Bessemer	98	—	3	6	22
	Bas. »	25	—	—	—	—
Amerika						
Carnegie Steel Works	Bas. Martin	20	—	—	—	—
Räler av andra slag eller okänd tillverkare		—	1	9	5	26
	Summa	—	422	536	600	1 936

Antal rälsbrott år									Summa räls-brott	Räler i huvudspår vid 1955 års utgång km	Antal räls-brott 1955 per 100 km räler i huvudspår
21—30	31—40	41—45	46—50	51	52	53	54	55			
—	—	3	1	—	—	—	—	—	4		
64	159	99	64	10	18	34	24	53	713		
22	15	7	6	1	—	—	—	—	85		
—	18	7	3	—	2	—	—	—	37	10 987,3	1,67
1	2	11	1	—	—	1	—	—	17		
2	42	157	375	82	96	78	73	95	1 000		
—	28	129	91	32	36	22	23	36	397		
—	—	2	12	—	—	2	2	—	18		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	20	..	—
2	2	2	3	—	1	—	—	1	121	..	..
2	—	1	—	—	—	—	—	—	9	..	—
12	85	50	50	16	23	11	33	18	298	185,3	9,71
289	573	601	239	47	42	35	20	33	2 360	4 293,7	1,28
53	128	178	113	27	22	12	19	22	611		
1	18	52	18	1	2	—	2	1	95	335,7	0,30
91	118	118	67	21	38	15	14	23	1 043		
134	247	500	121	41	51	39	37	50	1 253	2 639,7	3,71
—	12	57	115	22	23	29	26	25	309		
2	2	17	59	10	4	17	8	14	147	793,7	1,76
1	43	22	3	—	1	—	2	—	72		
166	491	394	139	53	20	41	25	21	1 350	1 002,2	2,10
7	26	22	4	—	1	—	1	—	110	..	—
—	4	3	1	—	—	—	—	—	8	..	—
1	14	4	38	2	17	11	1	4	93	133,9	2,99
8	224	288	40	24	12	22	11	9	638	209,1	4,30
19	13	16	13	12	—	8	10	19	110	503,6	3,77
356	347	385	168	34	42	67	39	42	1 839	1 551,3	2,71
12	23	26	50	19	10	19	12	17	256	168,8	10,07
35	26	61	12	18	1	23	—	4	290	273,1	1,46
809	825	940	556	76	105	92	55	158	4 432	3 134,4	5,04
10	25	22	80	24	244	69	12	16	565	501,0	3,19
133	19	10	37	5	—	2	7	14	227	85,4	16,93
54	41	31	15	—	3	9	2	2	255	178,3	1,12
—	—	—	12	2	2	4	7	10	37	..	..
—	4	4	—	—	—	—	—	—	18	..	—
166	556	275	98	20	63	43	21	21	1 642	484,6	4,33
—	—	12	8	—	—	—	1	4	25		
37	38	98	91	6	8	8	5	5	327	1 881,8	0,58
2	28	44	13	6	2	—	1	2	98		
3	2	3	1	—	1	1	—	1	12	..	..
30	278	131	62	30	20	32	21	28	673	2 528,5	1,11
2 524	4 476	4 782	2 779	641	910	746	514	748	21 614	31 871,6	2,35

Utgifter

Tab. 12 A. Bansektioner

Utgifter för drift och underhåll i tusental kronor

Anm. till tabellerna på sid. 136—141

Den 1 juli 1953 trädde nya bestämmelser i kraft avseende bantjänstens bokföring. Dessa inneburo bl. a. att elektro-, signal- och telesektionerna erhöllo egna tjänsteställenummer och utbrötos ur banavdelningens bokföring, samt att vissa artkonton fingo ökad omfattning och att andra fingo helt ändrat innehåll.

Fr. o. m. 1/7 1952 föres normalt underhåll av bana och byggnader på konto 35 och extra ordinärt underhåll på konto 36.

Sektion nr	Bokförda utgifter (saldo)	Kontonummer							
		31	32	35	36	35	36	35	36
				11		12—14		15	
		Sektionsledning	Linjetjänst	Banvallen		Broar, trummor m. m.		Vägar m. m.	
3	5 114,3	223,5	573,2	115,5	75,0	50,5	17,5	55,4	16,3
** 4	2 750,5	238,6	465,0	80,1	85,3	17,7	20,4	19,7	6,9
**24	5 817,5	326,6	1 013,4	86,1	60,4	81,7	8,7	47,7	7,4
31	3 792,2	263,0	608,8	108,4	216,6	51,3	43,4	39,6	26,5
37	336,8	26,1	80,1	4,1	—	0,5	—	7,9	—
I D	17 811,3	1 077,8	2 740,5	394,2	437,2	201,7	90,0	170,2	57,0
** 5	5 670,7	277,7	665,6	117,7	57,0	89,7	787,2	26,9	16,4
** 6	5 898,4	284,6	841,4	234,8	263,0	102,1	21,3	60,6	—
** 8	4 151,9	254,5	615,1	105,0	95,1	35,2	63,3	29,9	8,3
** 9	6 353,7	265,1	838,7	326,8	193,1	73,0	39,4	52,2	9,4
**33	5 775,4	282,6	791,8	142,1	303,4	69,4	89,7	81,5	21,9
**36	3 713,9	168,2	656,7	117,2	94,6	68,7	14,7	49,4	—
II D	31 564,0	1 532,7	4 409,2	1 043,6	1 006,2	438,0	1 015,6	300,5	56,0
**10	4 613,5	274,4	833,2	108,8	14,7	30,3	17,2	66,1	8,4
11	4 067,1	271,3	700,1	107,8	42,5	18,8	32,8	25,4	16,6
12	4 343,9	239,2	932,1	236,7	91,6	54,9	9,8	47,7	13,2
**28	4 298,9	180,0	1 041,8	132,5	—	27,4	14,6	69,7	0,1
**30	2 611,7	149,4	457,8	78,3	17,7	5,6	65,7	20,8	5,9
III D	19 935,1	1 114,3	3 965,0	664,2	166,5	137,0	140,1	229,6	44,2
**13	4 914,0	235,2	839,1	282,4	23,9	73,0	33,9	38,4	1,2
**14	7 978,0	320,7	984,6	328,4	955,8	115,3	0,2	60,1	—
**15	5 834,5	225,4	808,4	233,8	326,9	71,4	36,5	45,5	—
**16[1]	2 077,4	67,3	354,8	90,1	49,5	26,2	19,1	20,0	2,5
**34	6 584,6	277,8	1 121,0	263,3	576,3	108,3	74,6	76,0	5,1
**35	5 791,6	291,2	871,6	190,8	256,9	71,4	36,1	56,2	10,9
IV D	33 180,2	1 417,6	4 979,4	1 388,8	2 189,3	465,7	200,4	296,3	19,7
18	3 254,5	239,0	543,0	88,5	128,9	7,2	22,1	17,6	3,2
19	4 177,3	229,8	702,6	112,8	80,3	12,1	10,3	44,3	86,5
20	6 463,4	312,8	1 189,1	156,1	57,7	53,8	55,7	54,7	5,6
21	7 256,1	347,2	1 201,8	148,1	237,8	58,7	123,5	61,0	3,5
V D	21 151,3	1 128,7	3 636,5	505,5	504,8	131,8	211,6	177,6	98,9
**25	3 251,0	250,2	576,7	118,7	110,3	20,9	57,9	19,7	28,2
26	3 106,2	184,7	486,7	81,9	63,0	16,7	16,3	29,5	27,5
27	3 362,0	180,3	562,4	145,6	44,7	25,7	13,1	42,0	5,2
**29	2 939,8	162,8	630,1	166,2	7,8	17,6	14,8	28,2	33,1
32	3 791,7	206,7	637,3	121,3	77,2	56,0	30,0	48,7	29,2
VI D	16 450,7	984,6	2 893,2	633,6	303,1	136,9	132,2	168,0	123,1
2	4 270,0	0,2	706,7	124,1	148,9	29,5	36,7	30,6	3,9
38	3 069,9	— 0,2	638,9	96,4	130,3	16,0	45,3	42,5	1,9
VIII D	7 339,9	0,0	1 345,6	220,5	279,2	45,5	82,0	73,0	5,8
Hela SJ	147 432,4	7 255,8	23 969,4	4 850,4	4 886,2	1 556,7	1 871,9	1 415,3	404,7
D:o f. å.	148 360,9	6 777,0	23 769,0	5 001,9	4 131,8	1 415,3	1 715,5	1 429,5	282,6

[1] Indrogs den 1/7 1955, varför här redovisade utgifter avser endast första halvåret.

Kontonummer										Sektion nr
35	36	35	36	35	36	35	36	35	36	
16		21		22		23		24—26		
Stängsel		Räler med tillbehör		Spårväxlar och korsningar med tillbehör		Sliprar		Riktning, kilning och ballast		
63,4	0,3	337,2	50,3	127,6	27,2	534,7	580,3	650,4	623,6	3
50,1	—	155,9	— 3,5	53,8	20,7	634,1	30,6	487,4	105,7	** 4
79,5	20,9	342,8	63,9	244,1	190,1	1 039,6	3,6	301,5	51,0	**24
105,6	3,7	230,3	91,9	50,1	85,4	676,1	75,4	408,8	208,1	31
9,0	—	6,1	—	4,6	—	60,3	—	51,7	—	37
307,5	24,9	1 072,3	202,6	480,2	323,4	2 944,8	689,9	1 899,8	988,5	I D
41,9	—	292,2	229,8	171,5	206,1	1 244,4	21,7	552,9	263,3	** 5
137,0	3,3	281,5	75,2	88,8	135,0	1 226,3	105,4	683,1	439,6	** 6
99,8	11,8	164,2	77,1	90,3	120,2	891,5	65,2	624,4	75,8	** 8
145,8	1,5	418,5	160,9	115,8	110,3	1 266,2	10,2	832,6	585,0	** 9
117,0	2,1	340,9	90,8	123,6	47,4	1 151,5	69,2	720,0	567,5	**33
97,0	1,3	146,0	411,9	70,7	52,6	641,0	—	417,0	276,3	**36
638,6	20,0	1 643,4	1 045,6	660,8	671,6	6 420,8	271,7	3 830,0	2 207,5	II D
85,4	—	286,6	133,7	240,1	24,2	791,5	0,0	371,9	20,6	**10
61,7	2,9	347,6	106,7	88,1	91,6	625,9	259,5	396,2	245,4	11
125,7	0,4	251,0	8,1	184,5	6,8	817,3	67,8	414,5	76,5	12
104,4	—	180,4	33,0	84,0	45,2	830,1	4,4	454,2	192,9	**28
55,0	0,7	157,8	20,1	64,4	50,5	688,1	20,4	327,6	45,5	**30
432,2	4,0	1 223,3	301,7	661,1	218,3	3 752,9	352,1	1 964,4	580,9	III D
88,9	—	282,9	4,0	75,8	44,2	546,3	—	1 128,3	187,9	**13
107,6	—	343,3	340,2	90,4	12,0	1 418,1	52,2	1 396,0	418,9	**14
93,9	2,6	436,4	63,4	99,3	33,1	1 059,8	—	929,3	547,0	**15
41,5	—	89,4	5,0	12,3	3,7	551,8	—	272,7	0,4	**16[1]
142,7	0,2	512,7	61,4	69,9	105,2	1 228,3	28,0	1 060,2	253,7	**34
42,2	— 0,7	298,7	139,6	93,0	80,4	1 541,3	35,9	843,1	376,5	**35
516,8	2,1	1 963,5	613,6	440,7	278,7	6 345,6	116,0	5 629,5	1 784,5	IV D
27,2	—	182,8	18,6	80,5	173,3	503,3	—	437,9	87,7	18
1,6	0,1	192,4	5,8	97,4	21,9	338,0	20,8	810,4	21,3	19
52,4	2,5	296,0	0,7	63,8	20,0	1 485,5	—	1 144,8	59,8	20
73,2	1,1	335,8	13,5	83,9	39,5	1 619,6	25,2	1 296,1	161,3	21
154,5	3,8	1 007,1	38,6	325,5	254,8	3 946,4	46,0	3 689,1	330,1	V D
78,4	0,0	122,9	20,1	50,1	25,7	601,8	42,0	459,6	220,6	**25
57,6	22,7	98,9	74,6	63,2	84,4	442,0	130,3	276,6	462,5	26
127,4	0,1	118,6	— 9,4	54,3	89,5	884,6	9,0	384,8	63,4	27
73,7	1,1	118,0	50,1	67,9	78,8	545,1	0,6	347,0	63,4	**29
78,6	21,2	154,6	104,7	58,5	52,3	694,6	90,3	376,9	153,7	32
415,6	45,1	613,0	240,1	294,0	330,7	3 168,1	272,1	1 844,9	963,7	VI D
83,9	—	212,4	136,7	68,3	61,0	930,4	113,2	531,6	525,4	2
95,2	2,8	171,9	— 5,8	60,8	90,3	777,0	5,1	459,4	97,9	38
179,1	2,8	384,3	130,9	129,1	151,3	1 707,4	118,3	991,1	623,3	VIII D
2 644,4	102,7	7 906,8	2 573,2	2 991,4	2 228,8	28 286,0	1 866,1	19 848,8	7 478,4	Hela SJ
2 946,6	214,2	8 391,1	2 564,9	2 959,8	2 602,1	30 713,4	1 006,9	19 522,4	7 279,5	D:o f. å.

Tab. 12 A (forts.). Bansektioner

Sektion nr	Kontonummer 35	36	35	36	35	36	35	36	71	78	300, 308
	41—48		51, 53, 59		77		11—77				
	Husbyggnader och planteringar		Diverse stations-anordningar		Snöröjning inkl. snöskydds-anordningar		Summa underhåll av bana och byggnader		Hjälp-anlägg-ningar	Under-håll av investe-ringsin-ventarier	In-komster
3	507,0	246,5	111,7	30,3	79,3	1,3	2 632,6	1 668,6	—	30,4	14,
** 4	167,7	47,1	54,0	4,8	45,6	0,1	1 766,2	318,0	—	31,7	69,
**24	1 222,9	112,6	255,7	54,8	48,1	225,5	3 749,7	798,8	228,2	27,0	326,
31	315,7	27,3	89,5	38,2	48,9	9,1	2 124,2	825,6	—	23,1	52,
37	51,4	— 0,5	10,4	5,4	21,7	—	227,6	4,9	—	—	1,
I D	2 264,6	432,9	521,4	133,6	243,6	236,0	10 500,3	3 615,9	228,2	112,3	463,
** 5	514,2	0,0	106,2	28,5	24,2	—	3 181,7	1 610,0	—	23,3	87,
** 6	487,6	38,7	226,8	20,1	85,3	—	3 614,0	1 101,7	—	95,9	39,
** 8	296,9	136,6	85,6	87,3	85,8	11,4	2 508,6	752,1	—	35,5	13,
** 9	458,2	79,1	185,2	21,9	107,8	—	3 982,2	1 210,7	—	70,2	13,
**33	253,6	187,5	88,9	128,6	80,8	3,1	3 169,4	1 511,3	—	43,2	22
**36	198,6	20,1	80,9	23,7	71,5	14,3	1 958,0	909,4	—	30,1	8
II D	2 209,2	462,0	773,5	310,2	455,4	28,8	18 413,8	7 095,2	—	298,1	185
**10	808,6	146,8	134,2	19,1	119,3	7,5	3 042,8	392,3	60,1	49,7	38
11	321,9	139,7	77,0	35,2	44,9	—	2 115,3	972,9	—	46,5	39
12	479,5	72,6	107,2	—	137,8	—	2 856,8	346,8	—	34,8	65
**28	430,9	17,0	76,2	2,5	311,1	29,8	2 700,8	339,4	—	47,9	10
**30	234,6	16,8	49,2	4,8	57,8	—	1 739,3	248,1	—	32,7	15
III D	2 275,6	392,8	443,6	61,5	671,0	37,3	12 454,9	2 299,4	60,1	211,6	170
**13	313,5	145,1	198,5	17,4	331,0	0,6	3 359,0	458,2	1,3	47,2	26
**14	386,7	75,6	147,2	10,5	379,2	—	4 772,4	1 865,3	—	62,1	27
**15	287,4	124,4	159,7	54,7	116,7	—	3 533,1	1 188,6	—	84,8	5
**16 [1]	168,2	27,2	43,8	35,5	166,9	—	1 483,0	143,0	—	31,2	1
**34	201,0	21,8	191,5	10,1	143,6	— 4,9	3 997,5	1 131,6	—	88,3	31
**35	263,0	30,4	75,8	— 3,9	149,6	—	3 625,2	962,1	—	76,0	34
IV D	1 619,8	424,5	816,4	124,3	1 287,0	— 4,3	20 770,2	5 748,7	1,3	389,7	126
18	185,3	92,8	170,3	45,3	139,6	—	1 840,2	571,9	—	68,7	8
19	323,8	315,9	123,6	32,6	481,6	86,2	2 537,9	681,7	—	79,0	53
20	379,4	59,7	185,2	55,8	632,0	—	4 503,8	317,6	40,1	134,6	34
21	574,2	142,8	108,9	62,6	480,5	7,3	4 840,2	818,2	—	148,8	100
V D	1 462,7	611,1	588,0	196,3	1 733,7	93,6	13 722,1	2 389,5	40,1	431,2	196
**25	205,8	67,2	33,4	17,7	82,6	—	1 793,8	589,8	—	69,4	28
26	210,4	106,8	82,4	33,7	40,7	—	1 399,9	1 021,8	—	30,2	17
27	251,6	168,9	38,6	38,4	97,3	7,7	2 170,4	430,6	—	39,3	20
**29	257,0	76,1	49,8	20,7	110,2	7,4	1 780,6	354,1	—	25,2	13
32	293,0	249,8	95,6	67,7	72,2	—	2 049,9	876,1	—	42,2	20
VI D	1 217,8	668,9	299,8	178,2	403,0	15,2	9 194,6	3 272,4	—	206,3	100
2	281,3	17,9	98,5	49,5	45,7	—	2 436,3	1 093,2	—	56,7	23
38	145,8	40,3	35,0	26,2	72,7	—	1 972,7	434,4	—	30,6	6
VIII D	427,1	58,3	133,5	75,7	118,4	—	4 409,1	1 527,6	—	87,3	29
Hela SJ	11 476,7	3 050,5	3 576,3	1 079,7	4 912,1	406,5	89 465,0	25 948,7	329,6	1 736,5	1 272
D:o f. å.	12 111,0	3 484,8	3 622,6	1 461,4	3 843,2	295,0	91 956,8	25 038,8	316,4	1 797,6	1 294

[1] Indrogs den 1/7 1955, varför här redovisade utgifter avser endast första halvåret.

Tab. 12 B. Elektrosektioner

Utgifter för drift och underhåll i tusental kronor

Se anm. sid. 136

Sektion nr	Bokförda utgifter (saldo)	Kontonummer 31	32	35	36	35	36	35	36	71	78	300, 308
				31—32		35		54 55, 59, 77				
		Sektionsledning	Linjetjänst	Byggnader samt elektrisk utrustning		Kontakt-, hjälpkraft- och överföringsledningar		Utvändiga elinst., fasta tågvärmeanläggn. samt övriga anordn.		Hjälpanläggningar	Underhåll av investeringsinventarier	Inkomster
351	3 396,5	109,0	614,9	100,8	970,9	322,4	971,4	186,5	88,6	19,9	25,1	13,0
361	1 409,7	106,4	535,8	73,4	10,6	291,6	209,0	120,6	— 2,9	—	68,9	3,7
I D	4 806,2	215,4	1 150,6	174,2	981,5	614,0	1 180,4	307,2	85,7	19,9	94,0	16,7
352	1 666,3	122,7	626,2	92,9	45,7	352,2	276,0	120,3	5,3	—	28,3	3,2
362	1 302,0	69,6	434,2	57,5	24,5	397,8	186,8	72,7	39,8	—	20,5	1,5
II D	2 968,3	192,3	1 060,4	150,5	70,2	750,0	462,7	193,0	45,1	—	48,8	4,7
353	1 045,7	77,1	399,4	50,7	7,5	193,8	117,6	142,3	41,6	—	20,7	5,0
III D	1 045,7	77,1	399,4	50,7	7,5	193,8	117,6	142,3	41,6	—	20,7	5,0
354	1 323,7	75,0	524,2	57,4	— 0,4	296,4	101,7	146,7	107,5	—	15,7	0,6
364	1 199,6	105,9	600,5	100,1	— 3,5	225,2	19,6	84,7	52,4	0,0	16,7	1,9
IV D	2 523,3	180,8	1 124,7	157,6	— 3,8	521,6	121,3	231,4	159,8	0,0	32,4	2,6
355	291,4	25,4	119,0	13,9	— 1,1	51,2	23,6	45,6	10,6	—	3,5	0,2
357	484,5	40,1	257,0	31,7	— 1,0	81,5	48,7	23,8	2,3	—	5,4	5,1
365	909,7	69,6	416,0	43,0	— 8,6	123,9	142,1	72,6	32,3	—	20,5	1,7
368	0,1	—	—	—	—	—	—	0,1	—	—	—	—
369	1 004,4	81,0	423,8	67,6	109,2	159,9	52,3	69,2	46,8	—	7,8	13,3
V D	2 690,2	216,1	1 215,8	156,2	98,5	416,6	266,7	211,3	92,0	—	37,2	20,3
356	1 323,1	112,6	420,0	59,2	65,7	234,5	143,9	126,7	135,7	—	26,8	1,9
VI D	1 323,1	112,6	420,0	59,2	65,7	234,5	143,9	126,7	135,7	—	26,8	1,9
Hela SJ	15 356,8	994,3	5 370,9	748,4	1 219,6	2 730,5	2 292,7	1 212,0	559,8	19,9	260,0	51,2
D:o f. å.	12 554,2	912,6	5 002,3	639,6	394,7	2 424,2	1 448,6	1 275,9	232,1	—	248,1	23,8

Tab. 12 C. Signalsektioner

Utgifter för drift och underhåll i tusental kronor

Se anm. sid. 136

Sektion nr	Bokförda utgifter (saldo)	Kontonummer							
		31	32	35	36	35	36	78	300, 308
				59, 73		74			
		Sektionsledning	Linjetjänst	Järnvägssignalanläggn. samt övriga anordn.		Vägskyddsanläggningar		Underhåll av investeringsinventarier	Inkomster
371	3 217,6	186,9	561,2	1 971,5	33,4	360,6	111,6	25,4	33,2
372	2 481,5	141,3	346,7	1 451,4	29,3	313,6	225,2	19,3	45,3
373	2 642,3	184,1	405,2	1 059,5	42,8	594,2	403,4	11,7	58,5
374	1 880,9	94,8	358,9	1 138,2	8,2	319,4	24,2	18,7	81,4
375	751,0	59,6	152,4	387,0	13,3	124,3	20,5	15,5	21,5
377	405,7	34,1	106,2	223,0	16,9	18,6	5,6	5,4	4,0
376	1 286,1	79,1	246,2	378,3	109,3	203,6	296,6	13,0	40,1
Hela SJ	12 665,1	780,0	2 176,8	6 609,0	253,2	1 934,1	1 087,1	108,8	283,9
D:o f. å.	11 419,0	649,5	1 966,0	6 150,6	319,5	2 048,7	396,6	68,2	180,1

Tab. 12 D. Telesektioner

Utgifter för drift och underhåll i tusental kronor

Se anm. sid. 136

Sektion nr	Bokförda utgifter (saldo)	Kontonummer 31	32	35	36	35	36	35	36	71	78	300,308
				61		62		59, 63, 64				
		Sektionsledning	Linjetjänst	Kabel- och blanklinjeanläggningar		Stationsanläggningar		Transmissions- och övriga teletekniska anl. m. m.		Hjälpanläggningar	Underhåll av investeringsinventarier	Inkomster
381	1 276,3	118,3	263,9	108,9	56,2	400,2	38,1	93,7	4,3	290,0	12,5	109,9
382	1 149,0	79,5	189,3	131,9	70,0	364,4	92,4	54,9	12,0	192,6	13,6	51,7
383	874,3	67,7	122,2	159,8	48,4	261,7	35,9	91,7	10,2	106,3	3,2	32,8
384	1 157,5	90,0	223,6	211,4	13,5	462,6	19,9	71,0	4,0	80,5	14,9	33,9
385	600,7	59,9	153,9	88,4	63,7	161,4	3,6	22,7	—	42,8	8,9	4,6
387	269,4	20,2	82,6	37,0	7,1	104,7	7,1	14,8	—	30,5	0,2	34,8
386	959,5	71,7	149,2	240,2	67,4	260,1	72,4	34,7	9,1	56,8	3,5	5,7
Hela SJ	6 286,6	507,2	1 184,9	977,7	326,3	2 015,1	269,4	383,5	39,7	799,5	56,8	273,3
D:o f. å.	6 193,9	485,6	1 105,0	970,9	240,0	2 090,2	214,0	387,1	39,4	775,6	47,1	161,0

Tab. 12 E. Maskinsektioner

Utgifter för drift och underhåll i tusental kronor

Sektion nr	Bokförda utgifter (saldo)		Kontonummer					
			41	42 11—19, 27	42 31	42 33, 59, 40, 41	43 11—19, 27	43 35 minus 135
	Summa	+ — mot f. å.	Sektionsledning	Ångdrift			Elektrisk drift	
				Personalutgifter	Bränsle utom för motorer	Övriga sakliga utgifter	Personalutgifter	Elektrisk energi[1]
1	32 400,2	+ 1 753,0	377,4	953,3	513,3	4,4	8 568,4	5 017,9
31	15 997,4	+ 1 118,2	173,8	716,5	1 605,6	14,8	4 798,6	2 941,5
37	570,2	+ 2,8	26,9	—	1,5	—	—	—
I D	48 967,8	+ 2 874,0	578,1	1 669,8	2 120,4	19,2	13 367,0	7 959,4
** 5	26 513,9	..	330,1	747,1	978,8	16,5	7 161,6	5 536,9
** 6	11 964,4	..	174,9	986,5	1 333,0	27,3	2 716,4	2 145,6
**33[3]	4 919,3	..	64,9	312,7	429,8	5,9	1 292,4	1 384,2
II D	43 397,6	..	569,9	2 046,2	2 741,5	49,8	11 170,4	9 066,7
**10	32 667,5	..	323,6	2 816,2	3 792,5	62,0	6 781,3	6 540,5
III D	32 667,5	..	323,6	2 816,2	3 792,5	62,0	6 781,3	6 540,5
13	7 299,6	+ 561,2	154,8	986,1	1 201,5	12,9	961,9	415,3
14	11 246,9	+ 813,3	150,9	1 275,3	2 241,5	19,9	1 804,6	1 418,8
15	9 542,2	+ 113,4	145,7	517,4	1 181,3	8,1	3 029,4	2 249,4
**35	15 124,9	..	181,4	1 804,3	2 180,3	22,3	2 823,1	2 076,4
IV D	43 213,7	..	632,7	4 583,1	6 804,6	63,2	8 618,9	6 159,8
19	12 578,3	+ 1 215,3	202,6	114,9	166,5	2,5	4 397,8	2 409,9
20	8 504,9	+ 656,1	173,1	973,2	1 284,6	12,9	807,1	588,3
21	11 084,0	+ 1 019,9	181,1	1 412,1	1 891,6	47,3	1 931,4	1 315,0
V D	32 167,2	+ 2 891,5	556,9	2 500,2	3 342,7	62,7	7 136,4	4313,2
**25	12 441,8	..	210,4	1 379,7	2 439,4	19,6	1 459,4	484,5
**27	19 004,0	..	266,2	3 277,0	3 563,5	34,0	1 525,6	519,1
VI D	31 445,8	..	476,6	4 656,7	6 002,9	53,6	2 985,0	1 003,6
2	13 107,5	+ 662,7	5,2	1 296,6	1 107,4	— 0,1	2 622,8	1 972,5
VIII D	13 107,5	+ 662,7	5,2	1 296,6	1 107,4	— 0,1	2 622,8	1 972,5
Hela SJ	244 967,2	+ 15 155,2	3 143,0	19 568,8	25 912,0	310,3	52 681,7	37 015,8
D:o f. å.	229 812,0	— 10 547,2	2 913,2	20 615,3	26 709,8	366,5	48 233,6	34 456,9

[1] Utgifterna bokföres i sin helhet i styrelsen och är här fördelade på de olika sektionerna i proportion till antal lokkilometer inom varje sektion.

[2] Nytt tjänstkonto 49 inrättades den 1 juli 1954. Utgifterna redovisades tidigare på tjänstkonto 46.

[3] Indrogs 1/7 1955, varför här redovisade utgifter avser endast första halvåret.

Kontonummer									Sektion nr
43 33, 39, 40, 41	44	45	46 11—19, 27	46 32	46 33, 39, 40, 41, 59	49 11—19, 27	49 32	49 33, 39, 40, 41, 59	
	Stall-tjänst, ångdrift	Stall-tjänst, el-drift	Motorvagnstjänst[2]			Motorloktjänst[2]			
Övriga sakliga utgifter			Personal-utgifter	Bränsle för motorer	Övriga sakliga utgifter	Personal-utgifter	Bränsle för motorer	Övriga sakliga utgifter	
105,4	174,4	834,2	13,0	43,3	6,7	455,5	90,3	9,4	1
23,1	452,1	743,3	528,6	216,9	23,7	86,9	22,0	2,3	31
—	6,2	—	165,6	47,7	37,2	—	—	—	37
128,4	632,7	1 577,5	707,2	307,9	67,6	542,4	112,2	11,7	I D
60,1	438,8	792,8	810,6	279,9	73,7	2 191,0	575,9	119,2	** 5
14,0	497,3	295,8	634,6	194,2	44,5	—	—	—	** 6
5,4	148,3	111,4	258,0	77,6	10,1	—	—	—	**33[3]
79,6	1 084,5	1 200,0	1 703,2	551,6	128,4	2 191,0	575,9	119,2	II D
66,4	1 745,1	988,6	1 152,3	564,7	91,4	—	—	—	**10
66,4	1 745,1	988,6	1 152,3	564,7	91,4	—	—	—	III D
8,2	736,0	213,3	640,9	169,9	43,0	—	—	—	13
20,3	738,2	662,6	422,5	81,4	12,2	—	—	—	14
9,0	382,2	292,1	386,6	121,9	11,4	—	—	—	15
13,0	1 162,6	384,4	695,4	147,5	27,9	328,0	85,0	35,6	**35
50,5	3 018,9	1 552,3	2 145,5	520,8	94,5	328,0	85,0	35,6	IV D
75,6	65,4	952,4	59,6	4,0	0,1	44,1	13,1	1,7	19
6,6	666,3	120,3	952,4	272,8	99,3	30,4	12,0	1,8	20
7,8	615,5	231,9	797,9	192,6	24,4	0,6	—	—	21
90,0	1 347,1	1 304,6	1 809,9	469,4	123,8	75,1	25,2	3,5	V D
6,0	827,7	145,8	1 058,3	311,5	109,7	354,5	160,7	37,3	**25
7,2	1 837,6	211,4	1 845,6	606,4	115,6	264,2	109,8	12,2	**27
13,2	2 665,3	357,1	2 904,0	917,9	225,3	618,7	270,5	49,5	VI D
12,4	636,4	253,9	1 643,0	432,7	79,1	61,7	18,5	3,2	2
12,4	636,4	253,9	1 643,0	432,7	79,1	61,7	18,5	3,2	VIII D
440,6	11 130,0	7 234,1	12 065,0	3 765,0	810,0	3 816,9	1 087,3	222,6	Hela SJ
413,0	11 025,9	6 690,0	9 715,4	3 574,6	917,8	1 442,0	360,0	73,3	D:o f. å.

Tab. 12 E (forts.). Maskinsektioner

Sektion nr	Kontonummer 47 Vagntjänst	48 minus 408 Verkstadstjänst, gemens. omkostnader	73—75 Underhåll av vagnar m. m.	76 Underhåll av rälsbussar, motorvagnar m. m.	77 Underhåll av ång- och ellok	78 Underhåll av inventarier o. effekter	35 Underhåll av byggnader m. m.	71 Hjälpanläggningar	400, 410—45 Inkomster
1	5 769,0	604,1	3 503,2	334,3	2 038,8	130,3	23,2	2 889,6	59
31	1 496,8	211,0	600,9	331,1	746,2	43,8	8,9	218,3	9
37	20,4	55,9	36,1	174,4	—	—	—	—	1
I D	7 286,2	871,0	4 140,2	839,8	2 785,0	174,2	32,2	3 107,8	70
** 5	1 608,1	383,4	1 340,0	1 463,5	1 373,7	87,0	14,3	139,5	8
** 6	902,1	128,6	495,4	397,0	690,7	9,7	4,6	289,7	17
**33[1]	258,2	38,8	125,0	131,6	280,3	2,1	4,0	—	21
II D	2 768,4	550,7	1 960,4	1 992,0	2 344,8	98,9	22,9	429,2	47
**10	2 816,6	314,2	1 401,9	1 223,2	1 787,0	101,3	53,9	52,1	7
III D	2 816,6	314,2	1 401,9	1 223,2	1 787,0	101,3	53,9	52,1	7
13	465,0	153,4	154,9	485,5	393,4	16,5	48,9	51,1	12
14	750,6	141,8	314,3	126,4	1 004,8	30,1	33,7	—	3
15	381,6	73,0	98,4	236,7	386,1	7,7	24,4	—	0
**35	1 093,3	107,5	421,1	575,8	870,7	20,3	77,1	—	7
IV D	2 690,4	475,6	988,7	1 424,4	2 655,0	74,6	184,1	51,1	23
19	972,0	147,6	1 219,1	10,1	1 461,2	42,0	66,9	159,6	10
20	546,8	192,9	304,7	620,3	521,9	3,9	79,2	239,4	5
21	613,7	172,0	273,3	437,3	705,8	77,9	43,1	112,8	1
V D	2 132,5	512,6	1 797,1	1 067,6	2 688,9	123,8	189,2	511,8	16
**25	1 001,9	324,7	358,1	1 074,2	616,9	12,6	3,2	53,2	7
**27	1 536,4	332,8	535,2	1 595,1	746,7	16,1	10,0	42,6	6
VI D	2 538,3	657,4	893,3	2 669,3	1 363,6	28,7	13,2	95,8	13
2	861,7	158,6	365,7	950,6	457,7	4,8	20,0	152,9	9
VIII D	861,7	158,6	365,7	950,6	457,7	4,8	20,0	152,9	9
Hela SJ	21 094,2	3 540,0	11 547,2	10 167,0	14 082,0	606,1	515,4	4 400,8	188
D:o f. å.	19 775,3	3 221,4	11 121,4	8 881,6	13 981,9	533,6	800,4	4 175,3	186

[1] Indrogs den 1/7 1955, varför här redovisade utgifter avser endast första halvåret.

'ab. 12 F. Trafiksektioner[1]. Utgifter för drift och underhåll i tusental kronor

ektion r	Bokförda utgifter (saldo)		Kontonummer									
			51	52	53	44	46	47	35	71	78	500, 510
	Summa	+ — mot f. å.	Sektionsledning	Stationstjänst[2]	Tågtjänst	Stalltj., ångdrift	Förbr.-motorvagnstjänst	Vagntjänst	Snöröjning	Hjälpanläggningar	Underhåll av inventarier och effekter	Inkomster
1	12 638,2	+ 670,6	432,3	9 943,3	2 073,1	—	0,0	2,5	66,3	—	123,4	2,6
3	15 894,9	+ 1 364,9	313,8	14 076,3	1 066,7	—	—	—	198,3	42,8	210,9	13,9
4	8 177,9	+ 703,0	320,8	5 709,3	1 984,3	—	—	0,0	111,7	—	57,7	5,9
24	30 952,6	+ 2 335,4	464,1	28 829,9	54,7	—	0,0	6,8	262,5	251,4	1 099,1	16,0
37	748,1	— 10,9	31,3	654,5	52,0	—	—	—	—	—	13,0	2,7
I D	68 411,7	+ 5 063,0	1 562,3	59 213,3	5 230,9	—	0,0	9,4	638,8	294,2	1 504,0	41,2
** 5	25 483,8	..	441,0	22 355,9	434,4	—	0,0	1 715,5	197,3	155,7	184,0	—
** 6	9 188,9	..	257,4	7 701,0	901,2	4,8	— 0,7	182,7	94,7	19,1	62,2	33,7
8	13 170,5	+ 981,8	325,6	10 225,6	2 075,1	—	—	302,4	154,0	17,7	70,0	—
** 9	10 240,1	..	334,0	7 574,7	2 054,0	—	—	127,9	114,2	—	35,4	—
33	9 671,6	+ 786,0	319,9	8 140,5	1 154,4	0,0	— 0,1	0,0	61,8	—	55,3	60,1
II D	67 754,9	..	1 677,9	55 997,6	6 619,1	4,8	— 0,8	2 328,6	622,0	192,4	406,9	93,5
**10	22 558,9	..	484,7	18 649,2	2 008,6	—	0,0	881,3	149,9	67,8	320,3	2,8
11	12 705,9	+ 1 037,0	323,2	11 091,8	935,0	—	—	20,9	183,1	18,2	133,9	0,3
12	12 564,4	+ 1 127,0	336,9	10 564,7	1 334,3	—	— 0,8	67,0	134,5	21,2	122,2	15,5
**28[3]	2 417,9	..	106,1	2 006,0	224,0	—	— 0,0	2,2	60,5	—	21,0	1,8
**30	4 644,5	..	225,9	3 851,9	483,3	—	— 0,0	2,6	47,2	10,6	22,9	—
III D	54 891,6	+ 4 365,5	1 476,9	46 163,5	4 985,2	—	— 0,8	974,0	575,3	117,8	620,3	20,5
13	6 526,3	+ 611,9	257,7	4 758,8	920,0	22,7	19,3	148,9	330,2	26,5	42,4	0,4
14	11 709,3	+ 1 334,0	351,3	9 525,1	1 102,2	0,0	7,6	246,6	285,6	19,7	171,3	0,1
15	6 717,3	+ 511,5	258,5	5 731,7	503,1	—	11,4	41,4	134,6	14,7	21,9	0,1
**34	10 501,0	..	334,1	9 093,0	896,3	34,2	—	21,4	73,3	9,0	68,8	29,2
35	8 871,6	+ 637,8	288,5	7 464,6	715,4	— 0,0	— 1,3	— 1,0	345,6	33,7	53,3	27,2
IV D	44 325,6	..	1 490,2	36 573,3	4 137,1	57,0	37,0	457,3	1 169,3	103,6	357,8	56,9
19	8 223,1	+ 1 061,8	257,2	6 525,5	532,6	—	— 0,4	—	830,6	27,1	50,4	—
20	6 354,4	+ 389,6	257,5	4 770,8	598,9	—	—	—	648,8	25,1	66,5	13,2
21	8 638,5	+ 617,0	339,3	6 850,5	758,4	0,2	0,0	— 0,0	620,7	13,3	56,3	0,3
V D	23 215,9	+ 2 068,3	854,1	18 146,8	1 889,9	0,2	— 0,3	— 0,0	2 100,2	65,4	173,2	13,5
**25	6 824,0	+ 520,2	240,8	5 639,5	782,4	—	13,8	—	60,7	27,6	59,2	0,0
26	6 434,0	+ 623,0	242,1	5 414,6	645,6	—	—	6,2	76,1	19,5	29,9	0,0
27	4 739,6	+ 476,8	233,7	3 964,1	465,7	—	—	0,6	46,4	5,0	24,1	—
**29	5 052,6	+ 443,6	222,6	4 274,9	500,4	—	—	1,5	48,5	—	5,3	0,7
32	6 907,2	+ 675,1	234,4	5 957,9	558,6	—	—	1,8	100,3	9,1	45,2	—
VI D	29 957,4	+ 2 738,8	1 173,5	25 251,0	2 952,8	—	13,8	10,2	332,0	61,1	163,8	0,7
2	11 248,6	+ 1 039,9	15,4	9 807,7	1 230,0	0,0	—	—	68,2	16,1	122,0	10,8
38	4 145,3	+ 247,6	8,6	3 736,9	380,9	—	—	— 0,2	17,3	—	3,5	1,7
VIII D	15 393,9	+ 1 287,5	24,0	13 544,5	1 610,9	0,0	—	— 0,2	85,5	16,1	125,6	12,6
Hela SJ	303 951,1	+25 005,9	8 258,7	254 889,9	27 425,8	62,1	48,9	3 779,2	5 523,1	850,7	3 351,5	238,9
:o f. å.	278 945,2	— 8 481,2	7 273,4	233 270,6	25 762,8	54,5	1 391,2	3 887,2	4 180,4	— 0,5	3 321,0	195,3

[1] Exklusive billinjer.
Inklusive växlingstjänst för lokomotorer. Utgifterna för dessa fordons bränsle och smörjmedel m. m. bokföres dock på maskinsektioner; jfr konto 46 32, 33 m. fl. på sid. 143.
Indrogs den 1/7 1955, varför här redovisade utgifter avser endast första halvåret.

Tab. 12 G. Huvudverkstäder

Utgifter i tusental kronor

Konto	Utgifter inklusive nedan angivna gemensamma verkstadsomkostnader:	Samtliga huvudverkstäder	
		Bokförda utgifter	+ — mot f. å.
	Underhåll av rullande materiel		
76 00—09	Elektromotorvagnar	1 448,5	— 32,8
10—14	Förbränningsmotorvagnar	98,7	— 261,8
20—39 / 90—99	Rälsbussar	8 665,1	+ 1 220,4
40—50	Rälsbussläpvagnar	1 217,4	+ 10,5
60—71	Lokomotorer	1 946,2	+ 316,3
80—89	Motorlok	1 007,4	+ 513,5
77 00—48	Ånglok	6 653,2	— 1 471,8
50—82	Elektrolok	15 136,7	+ 1 150,9
	Summa	36 173,2	+ 1 445,2
73 00, 75 00	Person-, post- och resgodsvagnar	26 294,2	+ 1 674,1
74 00, 75 00	Godsvagnar	15 148,0	+ 697,4
	Malmvagnar	2 109,0	— 523,8
	Summa	43 551,2	+ 1 847,7
78 99	Underhåll av trafikpresenningar	3 003,1	+ 472,4
	Summa underhåll	82 727,5	+ 3 765,3
	Arbeten, bestridda med investeringsmedel		
4	Fasta anläggningar	1 448,8	— 1 428,4
8	Rullande materiel och inventarier	12 112,2	— 1 890,9
	Summa	13 561,0	— 3 319,3
3	Under året balanserade utgifter	28 376,3	+ 10 933,9
	Summa utgifter vid verkstäderna	124 664,8	+ 11 379,9
	Krediteringar under året å konto 3	23 387,8	+ 3 101,0
	Gemensamma verkstadsomkostnader		
	(Ingå i ovanstående utgifter)		
72 01—13	Administration	7 997,4	+ 522,2
21—35	Välfärdsanordningar	6 335,9	+ 291,9
41—43	Driftskostnader	3 714,1	+ 344,9
51—58	Underhållskostnader	6 640,0	+ 202,9
61—84	Övriga kostnader	3 317,2	+ 264,0
91	Skatter	142,6	— 3,4
92	Avsättning till värdeminskningskonto	2 677,5	+ 72,0
	Summa	30 824,7	+ 1 694,5

Härav vid huvudverkstaden i

Örebro—Borås—Finspång	Tomteboda—Tillberga—Västervik	Göteborg—Hälsingborg—Varberg	Malmö—Ystad—Ronneby	Östersund	Bollnäs—Gävle	Notviken	Åmål
105,2	—	0,2	6,4	—	—	—	1 336,7
96,9	—	—	1,3	—	—	—	0,5
5 459,1	3,5	0,8	1 691,4	12,9	—	—	1 497,4
336,1	0,9	—	58,0	791,4	—	0,4	30,6
1 309,4	0,4	—	608,7	0,1	0,4	13,9	13,3
1 002,0	—	0,5	1,4	—	—	3,3	0,2
3 077,4	1 323,5	1,2	1 072,3	1 138,6	1,2	25,3	13,7
4 641,0	4,1	2,6	6 589,5	3,8	1,9	3 879,2	14,6
16 027,1	1 332,4	5,3	10 029,0	1 946,8	3,5	3 922,1	2 907,0
6 636,3	6 693,9	1 553,7	6 570,9	644,6	415,9	614,9	3 164,0
509,0	958,5	8 213,3	315,2	22,0	4 663,2	400,2	66,6
—	—	—	—	—	—	2 109,0	—
7 145,3	7 652,4	9 767,0	6 886,1	666,6	5 079,1	3 124,1	3 230,6
2 943,1	—	—	—	60,0	—	—	—
26 115,5	8 984,8	9 772,3	16 915,1	2 673,4	5 082,6	7 046,2	6 137,6
366,6	115,4	129,2	502,5	24,1	11,5	246,7	52,8
2 268,1	154,9	4 581,0	3 368,6	74,0	44,2	1 049,7	571,7
2 634,7	270,3	4 710,2	3 871,1	98,1	55,7	1 296,4	624,5
12 049,0	1 088,5	4 876,0	5 260,6	460,5	1 411,0	1 980,4	1 250,3
40 799,2	10 343,6	19 358,5	26 046,8	3 232,0	6 549,3	10 323,0	8 012,4
11 049,5	1 190,8	4 188,5	2 696,9	328,5	1 203,4	1 709,7	1 020,5
2 264,7	1 045,6	1 135,7	1 280,1	369,8	620,0	669,5	612,0
1 912,2	661,8	829,3	1 221,5	245,2	328,8	661,5	475,6
1 083,4	400,3	529,7	629,5	149,6	300,4	373,1	248,1
2 144,5	710,9	865,4	1 172,4	258,9	405,6	587,8	494,5
1 006,8	341,1	455,4	702,1	128,5	194,6	295,8	192,9
45,5	13,2	15,8	14,6	4,9	5,3	23,2	20,1
824,7	238,5	331,8	529,4	75,4	139,2	369,0	169,5
9 281,8	3 411,4	4 163,1	5 549,6	1 232,3	1 993,9	2 979,9	2 212,7

Tab. 12 H. Förrådsområden (förrådsintendentkontor samt huvud- och annexförråd)

Dessa uppgifter ingår i tidigare angivna utgifter för drift och underhåll i form av omkostnader för förbrukade materialier.

Konto		Samtliga förrådsområden		Härav vid förrådsområdet i					
		Bokf. utgift.	+ — mot f.å.	Örebro	Göteborg	Malmö	Östersund	Luleå	Gävle
		Tusental kronor							
	Personalutgifter								
69 11	Avlöning till tjänstemän	2 449,0	+ 236,7	727,2	397,2	395,1	321,1	322,3	286,1
13	» » övrig personal	8,5	— 0,9	—	—	8,1	—	0,4	—
15-17, 27	Extra löneförmåner, beklädnad	38,9	+ 3,1	10,5	6,3	5,4	4,4	6,9	5,4
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning	86,4	+ 31,4	11,9	11,6	12,3	11,5	14,4	24,7
20	Arbetsgivarbidrag till sjukförsäkring	24,8	+ 24,8	7,8	3,9	4,3	3,0	3,0	2,8
21	Läkarvård m. m.	23,5	— 12,1	6,7	5,9	3,5	3,4	1,3	2,7
	Summa	2 631,1	+ 283,0	764,1	424,9	428,7	343,4	348,3	321,7
	Sakliga utgifter								
69 01	Avsättning till värdeminskningskonto	243,8	+ 6,6	84,8	62,8	48,1	29,6	16,3	2,2
05	Andel av förrådsbyråns driftskostnader	697,8	+ 23,6	236,0	161,0	139,8	51,2	58,8	51,0
35, 38, 41	Diverse	92,9	+ 29,1	27,3	26,4	9,7	4,0	6,9	18,6
39, 40	Driftsinventarier	35,4	+ 3,3	10,6	2,3	9,2	3,4	1,4	8,5
48	Förpackningsmaterialier	39,9	— 9,9	17,7	6,4	6,3	3,0	3,7	2,8
51, 55-59	Lokaler och anordningar	345,9	+ 21,8	128,4	38,8	38,6	57,6	53,8	28,7
61, 63	Underhåll av byggnader och kolbås	177,9	— 137,3	60,5	26,3	41,9	19,7	21,1	8,4
64	Underhåll och drift av kolkrananordningar	72,4	+ 24,1	—	—	—	39,0	33,4	—
68	Underhåll och drift av övriga investeringsinventarier	103,8	+ 34,7	22,3	45,0	24,4	1,8	7,8	2,5
71-78	Lastning, lossning m.m. av diverse förrådseffekter	1 918,7	+ 134,6	711,5	260,0	317,4	231,2	202,6	196,0
81	Lastning och lossning av lokstenkol	27,3	+ 3,8	11,4	5,0	—	—	10,9	—
52	Hyror för kolupplagsplatser	75,8	+ 16,6	21,0	12,3	35,6	6,9	—	—
80	Färgrivning	2,4	—	—	2,4	—	—	—	—
91-94	Transportkostnader	670,3	— 88,3	177,2	139,0	108,8	58,5	124,4	62,4
	Summa	4 504,3	+ 62,7	1 508,7	787,7	779,8	505,9	541,1	381,1
	Summa personal- och sakliga utgifter	7 135,4	+ 345,7	2 272,8	1 212,6	1 208,5	849,3	889,4	702,8
6 52, 64	Summa inkomster	80,6	+ 38,0	39,0	—	—	26,7	14,9	—
	Summa utgifter (saldo)	7 054,8	+ 307,7	2 233,8	1 212,6	1 208,5	822,6	874,5	702,8

Hyresverksamheten

Tab. 13 A. Driftresultat för bostadslägenheter

I enlighet med kostnadsstaten för budgetåret 1955/56 är den normala avsättningen till värdeminskningskontot beräknad efter samma procent som föregående år, nämligen till 1,5 % av det i bostadshus den 1/1 1954 investerade kapitalet, 87 467 tkr (medeltalet av byggnadskostnaden den 1/7 1953, 85 804 tkr, och den 1/7 1954, 89 131 tkr, jämlikt fr. o. m. den 1/7 1951 tillämpade grunder = byggnadskostnad exkl. fullt avskrivna värden). Utöver grundavsättning för denna byggnadskostnad, 1 312 tkr, har beräknats eftersläpande avsättning med 243 tkr och avsättning till riskkonto 166 tkr (beräknad på återanskaffningsvärdet), eller sammanlagt 1 721 tkr. För husbyggnader av annat slag än bostadshus (stationshus m. fl.) och för bostadslägenheter i sådana hus var avsättningen till värdeminskningskontot visserligen enligt ovannämnda kostnadsstater 2 %, men då värdet av dessa bostadslägenheter icke kan särskiljas från värdet av övriga lokaler, har procenttalet 1,5 här använts för dessa lägenheter. Sistnämnda värde beräknas utgöra 25 mkr och belöpande grundavsättning 375 tkr, vartill kommer avsättning till riskkonto 50 tkr (beräknad på återanskaffningsvärdet) eller sammanlagt 425 tkr. Extra avsättning — utöver normal avsättning — till prisregleringskonto för dessa objektgrupper enligt kostnadsstaten 1955/56 är här icke medräknad.

	Totalt	± mot f. å.
	Tusental kronor	
Inkomster (konto 810, 811, 812, 820, 821)	9 445,7	+ 448,8
Härav för hyreshus i städer etc. (konto 810, 811, 812)	3 645,0	+ 151,3
Direkta utgifter (se efterfölj. tab.) (konto 81, 82)	12 417,2	— 690,2
Härav för hyreshus i städer etc. (konto 81)	4 803,6	— 45,6
Avsättning till värdeminskningskontot	2 146,0	+ 49,0
Summa utgifter	14 563,2	— 641,2
Driftöverskott	—5 117,5	+1 090,0
	Kronor	
I medeltal:		
Driftöverskott per eldstad	— 154	+ 31

Tab. 13 B. Direkta utgifter för hyresverksamheten[1]

Sektion nr	Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästar- och banvaktsstugor										
	Antal eldstäder		Summa utgifter Konto 81 02, 57, 58, 60, 61, 62	+ — mot f.å.	Härav					Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar Konto 81 60, 61	
	som svara mot utgifterna för året	varav med centralvärme[2]			Lån för förvärv av bostadslägenhet K 81 62	Underhåll m. m. K. 81 60, 61	Skötsel, renhålln. m. m. K. 81 58	Värme K. 81 57	Skatter K. 81 02		
			Tusental kronor							Kronor	+ — mot f. å. kronor
3	479	214	163,0	— 2,8	—	95,1	23,9	36,4	7,6	198,60	— 26,68
** 4	388	116	282,1	+ 35,2	62,4	176,2	17,7	19,6	6,1	454,11	+ 94,73
**24	1 266	401	558,5	+ 40,6	0,0	355,6	73,3	84,9	44,7	280,87	+ 23,94
31	175	68	59,5	— 44,1	—	39,9	8,6	8,4	2,7	227,86	— 248,84
37	13	13	12,5	+ 8,3	—	10,3	0,8	1,1	0,3	794,62	+ 608,98
I D	2 321	812	1 075,6	+ 37,2	62,5	677,1	124,3	150,3	61,4	291,73	+ 8,21
** 5	446	47	173,1	+ 37,3	71,0	75,6	16,1	5,7	4,8	169,50	+ 11,48
** 6	570	257	349,6	..	—	249,4	29,4	60,6	10,1	437,48	— 58,67
** 8	495	34	184,1	+ 15,2	—	155,0	17,7	5,0	6,3	313,14	+ 37,18
** 9	100	55	28,3	— 15,7	—	19,3	4,0	4,0	1,0	193,02	— 77,82
**33	259	92	82,3	..	—	51,4	11,3	13,8	5,8	198,39	— 87,75
**36	8	—	0,4	..	—	0,3	0,1	—	0,1	41,50	+ 37,72
II D	1 878	485	817,8	..	71,0	551,0	78,6	89,2	28,0	293,39	— 21,83
**10	350	189	244,8	..	49,1	150,6	10,7	30,0	4,4	430,40	+ 98,58
11	437	89	110,6	— 66,7	—	79,3	12,7	12,8	5,8	181,35	— 153,46
12	160	95	88,6	— 7,8	—	54,6	7,4	22,8	3,8	341,20	— 17,46
**28	21	—	0,5	..	—	0,5	—	—	—	25,53	— 288,99
**30	3	—	0,4	..	—	0,4	—	—	—	124,73	+ 88,90
III D	971	373	445,0	— 3,9	49,1	285,4	30,9	65,6	13,9	293,92	— 42,79
**13	142	33	39,6	..	—	23,8	4,2	10,8	0,8	167,54	— 103,57
**14	447	175	185,1	..	—	130,0	27,1	27,4	0,5	290,92	+ 90,56
**15	444	176	227,2	..	—	146,7	34,0	40,0	6,4	330,42	+ 55,09
**16[3]	49	5	19,7	..	—	11,7	4,0	4,0	—	237,95	— 199,23
**34	492	135	254,9	..	—	203,0	28,8	15,8	7,2	412,70	+ 110,36
**35	280	156	205,6	..	85,9	71,7	15,5	27,7	4,8	256,07	+ 124,58
IV D	1 854	680	932,0	..	85,9	586,9	113,6	125,8	19,7	316,58	+ 66,14
18	342	244	293,6	+ 100,3	—	198,2	35,8	53,3	6,4	579,49	+ 249,04
19	969	498	567,6	— 133,0	—	285,6	103,8	179,4	— 1,3	294,75	— 151,49
20	357	288	189,8	— 28,8	—	90,0	10,8	82,0	6,9	252,16	— 59,71
21	419	267	169,3	— 162,2	34,8	65,9	12,1	48,8	7,6	157,23	— 362,28
V D	2 087	1 297	1 220,2	— 223,7	34,8	639,7	162,6	363,6	19,6	306,52	— 114,66
**25	101	75	72,4	..	8,1	40,8	6,2	15,3	2,0	403,84	+ 16,96
26	59	11	19,1	+ 7,9	12,1	2,8	1,1	2,5	0,5	47,63	— 43,42
27	51	—	9,6	+ 3,6	1,5	5,0	1,4	—	1,7	97,97	+ 42,89
**29	33	—	12,8	— 3,3	—	12,1	0,4	—	0,3	365,31	+ 20,04
32	26	—	10,0	+ 6,9	2,7	6,3	0,8	—	0,2	241,10	+ 161,63
VI D	270	86	123,8	..	24,4	66,9	9,9	17,8	4,8	247,85	+ 26,22
2	401	209	147,3	+ 2,2	20,0	68,4	17,7	36,0	5,2	170,60	+ 20,17
38	123	30	41,9	+ 14,8	—	27,5	3,7	8,6	2,2	223,84	+ 93,36
VIII D	524	239	189,2	+ 17,0	20,0	95,9	21,4	44,6	7,3	183,10	+ 36,78
Hela SJ	9 905	3 972	4 803,6	— 45,6	347,6	2 903,0	541,2	857,0	154,8	293,08	— 14,57
D:o f. å.	10 059	3 927	4 849,2	+ 30,6	209,4	3 094,6	542,0	806,2	197,0	307,65	— 7,38

[1] Avsättning till värdeminskningskonto och ränta på byggnadskapital ej inräknade.
[2] För vilka SJ bekostat bränslet. För centraluppvärmda lägenheter beräknas en eldstad för varje rum (kök med värmeelement.
[3] Indrogs den 1/7 1955, varför här redovisade utgifter avser endast första halvåret.

Övriga hyreshus inkl. banmästar- och banvaktsstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.										Hotell och restauranger		Sektion nr
Antal eldstäder som svara mot utgifterna för året	varav med centralvärme[2]	Summa utgifter Konto 82 02, 57, 58, 60, 61	+ − mot f.å.	Härav Underhåll m. m. K. 82 60, 61	Skötsel, renhålln. m. m. K. 82 58	Värme K. 82 57	Skatter K. 82 02	Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar Konto 82 60, 61		Summa utgifter Konto 84 02, 57, 58, 60, 61	+ − mot f. å.	
		Tusental kronor						Kronor	+ − mot f.å. kronor	Tusental kronor		
655	133	209,8	− 29,7	181,0	8,3	19,2	1,3	276,32	− 38,63	60,2	+ 39,6	3
699	217	210,0	− 30,0	170,0	14,4	22,8	2,8	243,24	− 26,44	65,0	+ 63,6	** 4
531	186	205,9	+ 39,8	172,6	9,4	22,6	1,4	324,97	+ 49,18	45,6	− 87,9	**24
981	282	382,2	− 15,3	315,6	22,0	40,2	4,4	321,73	− 13,42	2,6	+ 1,4	31
160	39	47,2	+ 29,3	41,0	1,2	4,3	0,7	256,24	+ 170,33	—	—	37
3 026	857	1 055,1	− 5,8	880,2	55,2	109,0	10,7	290,87	− 1,25	173,5	+ 16,8	I D
355	57	77,4	− 18,9	64,7	5,6	5,8	1,3	182,32	− 43,00	13,2	− 39,0	** 5
975	286	389,3	..	332,6	16,8	36,5	3,4	341,13	+ 53,96	27,1	..	** 6
561	133	177,9	− 34,8	142,0	10,3	22,6	3,0	253,10	− 64,63	10,0	+ 2,0	** 8
1 092	285	452,5	− 57,4	400,5	13,8	34,1	4,1	366,77	− 44,82	23,3	− 3,7	** 9
717	282	166,7	..	134,8	7,1	23,1	1,7	188,06	− 78,77	13,4	..	**33
525	294	182,3	..	153,8	4,0	23,9	0,6	293,01	− 17,16	1,7	..	**36
4 225	1 337	1 446,1	..	1 228,5	57,5	146,0	14,1	290,77	− 26,52	88,6	..	II D
530	141	225,4	..	200,1	7,1	15,3	2,9	377,51	− 21,47	32,4	..	**10
654	101	170,2	+ 46,2	144,3	7,6	16,8	1,4	220,71	+ 63,04	18,7	− 10,5	11
996	230	290,6	− 22,9	242,3	10,6	34,1	3,6	243,25	− 15,76	15,4	− 2,7	12
794	77	214,4	..	195,3	9,0	9,5	0,7	245,96	− 166,34	—	..	**28
437	84	160,1	..	147,1	2,9	10,1	—	336,54	+ 50,00	—	..	**30
3 411	633	1 060,7	− 114,2	929,1	37,3	85,9	8,5	272,37	− 28,16	66,5	− 23,1	III D
1 096	250	320,5	..	252,4	15,9	44,5	7,8	230,27	− 115,26	44,7	..	**13
925	239	258,9	..	218,6	13,3	22,9	4,1	236,34	− 208,27	15,3	..	**14
1 037	172	444,8	..	399,2	18,2	23,5	4,0	384,94	+ 113,77	18,0	..	**15
246	42	94,6	..	78,8	3,7	12,1	—	320,28	+ 38,45	7,7	..	**16[3]
897	242	218,9	..	159,2	13,0	43,9	2,7	177,49	− 272,37	3,5	..	**34
849	164	131,1	..	96,5	12,2	18,9	3,5	113,72	− 45,24	6,1	..	**35
5 050	1 109	1 468,8	..	1 204,7	76,2	165,7	22,2	238,56	− 86,80	95,2	..	IV D
386	106	182,7	− 45,9	131,5	15,1	34,7	1,4	340,69	− 104,59	—	—	18
700	214	290,1	− 36,4	211,5	30,2	48,3	—	302,21	− 70,75	189,7	− 42,0	19
695	323	304,6	+ 10,7	225,5	16,0	62,3	0,7	324,51	+ 25,39	25,7	+ 6,2	20
971	429	259,6	− 111,6	108,3	18,4	131,7	1,3	111,54	− 167,12	3,7	− 15,6	21
2 752	1 072	1 037,0	− 183,2	676,9	79,8	277,0	3,3	245,96	− 85,37	219,1	− 51,4	V D
602	169	133,0	..	109,3	6,2	16,8	0,7	181,60	− 41,48	8,2	..	**25
435	88	168,6	+ 75,8	157,6	3,7	7,1	0,2	362,40	+ 187,54	10,4	+ 4,2	26
711	82	206,5	+ 33,5	192,4	6,6	6,6	1,0	270,59	+ 45,15	—	—	27
628	139	184,0	− 72,8	168,3	4,2	10,9	0,5	268,07	− 100,94	33,2	− 3,2	**29
693	214	238,9	+ 68,4	211,7	5,8	18,6	2,7	305,49	+ 94,73	9,5	+ 1,3	32
3 069	692	931,0	..	839,4	26,6	59,9	5,1	273,51	+ 29,01	61,3	..	VI D
924	312	275,9	+ 49,7	205,6	17,3	48,7	4,4	222,52	+ 47,30	5,6	+ 1,1	2
771	295	339,0	+ 86,1	296,9	11,3	29,6	1,3	385,04	+ 116,18	1,5	+ 1,0	38
1 695	607	614,9	+ 135,8	502,5	28,5	78,2	5,7	296,44	+ 78,65	7,1	+ 2,1	VIII D
23 228	6 307	7 613,6	− 644,6	6 261,2	361,0	921,8	69,5	269,56	− 28,32	711,3	− 250,4	Hela SJ
23 492	6 214	8 258,2	− 871,2	6 997,9	353,5	833,7	73,2	297,88	− 28,96	961,7	+ 32,2	D:o f.å.

Tab. 14. Värdeminskningskonto budgetåret 1/7 1955—30/6 1956

Konto för slopning	Ingående balans 1/7 1955	*Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1955—1956*				Kontot till- Avsättning I anslutning till Grundavsättning	
		Anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/7 1954 (för biltrafiken 1/7 1955) exkl. fullt avskrivna värden	*Skillnaden mellan anläggningsvärdena enl. kol. 2 och dessas återanskaffningsvärden den 1/7 1955*		*Avsättningsprocent*	å underlag enl. kol. 2	å under tiden 1/7 1953 30/6 195 fullbordad investering = viss eftersläpning
Bana och byggnader	Kronor	*Tkr*	%	*Tkr*		Kronor	
	1	2	3		4	5	6
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer	112 546 891	*196 564*	*100*	*196 564*	*2,0*	3 931 300	239 6
Verkstadsbyggnader	21 678 628	*43 703*	*100*	*43 703*	*2,0*	874 100	59 3
Bostadshus	44 423 210	*89 131*	*130*	*115 870*	*1,5*	1 337 000	62 7
Räler och växlar med tillbehör:							
Linjer med stark trafik	66 507 678	*150 634*	*180*	*271 141*	*3,0*	4 519 000	522 4
Övriga linjer och alla sidospår	123 401 055	*222 803*	*180*	*401 045*	*1,8*	4 010 400	315 9
Broar, viadukter, vägportar o. d.	59 728 966	*147 195*	*180*	*264 951*	*1,6*	2 355 100	87 1
Bangårdsmaskinerier m. m.	44 893 840	*89 616*	*70*	*62 731*	*2,0*	1 792 300	112 4
Kollossningskranar och oljecisterner	2 325 855	*2 478*	*70*	*1 735*	*5,0*	123 900	–
Signalsäkerhetsanläggningar	44 277 431	*80 004*	*80*	*64 003*	*3,5*	2 800 100	250 6
Telegraf- och telefonanläggningar	36 370 586	*97 256*	*50*	*48 628*	*3,5*	3 403 900	209 1
Anläggningar för elektrisk tågdrift:							
1. Överföringsledningar:							
a. Kopparledningar	349 002	*1 200*	*130*	*1 560*	*1,5*	18 000	–
b. Övriga detaljer	2 142 413	*2 000*	*130*	*2 600*	*2,5*	50 000	–
2. Kontaktledningar	56 847 939	*158 138*	*130*	*205 579*	*2,5*	3 953 400	185 1
3. Husbyggnader	4 205 328	*32 073*	*40*	*12 829*	*2,0*	641 500	111 5
4. Maskinella anordningar	34 704 030	*58 751*	*60*	*35 251*	*4,0*	2 350 000	463 9
5. Rullande materiel för ledningsrevision	1 092 995	*916*	*120*	*1 099*	*3,0*	27 500	1 9
Tåg- och bilfärjelägen	1 520 260	*2 199*	*190*	*4 178*	*2,0*	44 000	3 5
Åre fjällbana (inkl. rullande materiel)	236 800	—	—	—	—	57 000	–
Reglering	—	—	—	—	—	—	–
Summa för bana och byggnader	657 252 907	*1 374 661*	—	*1 733 467*	—	32 288 500	2 625 0
Rullande materiel							
Ånglok	86 428 789	*28 919*	*130*	*37 595*	*3,0*	867 600	22 4
Elektrolok	115 721 098	*225 335*	*170*	*383 070*	*3,0*	6 760 000	580 5
Motorvagnar, el-drivna och motorlok	6 027 469	*45 545*	*60*	*27 327*	*4,0*	1 821 800	742 6
» förbränningsmotordrivna	2 603 803	*198*	*60*	*119*	*5,0*	9 900	1
Rälsbussar	27 044 717	*54 640*	*70*	*38 248*	*7,0*	3 824 800	2 644 8
Lokomotorer	12 542 664	*12 970*	*120*	*15 564*	*7,0*	907 900	327 6
Personvagnar	121 262 565	*181 043*	*80*	*144 834*	*3,0*	5 431 300	374 3
Rälsbussläpvagnar	1 673 284	*10 987*	*160*	*17 579*	*7,0*	769 100	380 0
Postvagnar	10 133 822	*12 725*	*80*	*10 180*	*6,0*	763 500	233 9
Resgodsvagnar	12 725 331	*20 418*	*80*	*16 334*	*3,0*	612 500	7 9
Godsvagnar, slutna	65 541 739	*126 405*	*60*	*75 843*	*3,0*	3 792 200	457 0
» öppna	75 240 891	*194 565*	*100*	*194 565*	*2,5*	4 864 100	695 6
Malmvagnar	30 052 920	*48 259*	*50*	*24 130*	*3,0*	1 447 800	4 7
Övriga specialvagnar	3 399 598	*7 658*	*180*	*13 784*	*3,0*	229 700	92 2
Reglering	—	—	—	—	—	—	–
Summa för rullande materiel	570 398 690	*969 667*	—	*999 172*	—	32 102 200	6 563 6

förda belopp						Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1956
fastställd kostnadsstat			För övertagna bilföretag m.m., belöpande på tiden före övertagandet	Inkomst vid försäljning i samband med utrangering m. m.	Reglering i samband med överföring mellan anläggningskontona m. m.	Kostnader i följd av olyckshändelser	Ombyggnad		Utrangering (bana o. byggnader 1/7 1954—30/6 1955, övriga objektgrupper 1/7 1955-30/6 1956)	
Extra avsättning (tillförd konto för prisreglering)		Avsättning till riskkonto, 5 % å avsättning enligt kol. 5—8					Ombyggnad som icke föranlett värdeökning	Partiell utrangering i samband med ombyggnad		
å underlag enligt kol. 3	*3 % å underlag enl. kol. 6*									
Kronor										
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
3 931 300	*7 200*	405 500	39 800	31 544	—	64 363	493 771	334 411	715 213	115 586 877
874 100	*1 800*	90 400	—	—	—	—	16 452	—	—	22 685 976
1 738 100	*1 900*	157 000	—	700	—	—	70 678	41 700	858 995	45 009 237
8 134 200	*15 700*	659 600	—	2 401 133	—	156 345	488	41 000	1 806 300	72 605 678
7 218 800	*9 500*	577 700	—	7 969 739	—	121 451	149 911	21 317	4 143 794	131 838 321
4 239 200	*2 600*	334 200	—	12 768	—	51 014	8 280	154 500	1 048 929	61 255 411
1 254 600	*3 400*	158 100	—	48 582	—	17 546	211 453	31 745	123 300	46 621 178
86 800	—	10 500	—	—	—	2 138	—	—	—	2 458 117
2 240 100	*7 500*	264 900	—	—	—	47 728	78 193	15 570	121 850	47 329 690
1 702 000	*6 300*	266 000	—	—	—	31 190	39 154	13 857	45 500	40 119 885
23 400	—	2 100	—	—	—	—	—	—	—	369 102
65 000	—	5 700	—	—	—	—	—	—	—	2 198 113
5 139 500	*5 500*	464 200	—	—	—	25 546	26 651	—	87 000	61 311 442
256 600	*3 300*	50 600	—	—	—	—	97 288	5 500	—	4 906 140
1 410 000	*13 900*	211 900	—	3 724	—	7 189	10 378	94 000	—	37 621 987
33 000	—	3 100	—	—	—	—	—	—	—	1 125 495
83 600	*100*	6 600	—	—	—	—	3 767	—	—	1 570 593
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	293 800
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
38 430 300	*78 700*	3 668 100	39 800	10 468 190	—	524 510	1 206 464	753 600	8 950 881	694 907 042
1 127 800	*700*	100 900	—	26 140	—	36 710	—	—	440 604	86 968 515
11 492 100	*17 400*	942 500	—	3 442	—	343 093	145	—	—	123 664 302
1 093 100	*22 300*	184 000	—	—	—	— 2 252	—	—	417 660	8 360 461
6 000	—	800	—	140 000	—	15 465	—	—	339 340	2 399 798
2 677 400	*79 300*	461 300	—	16 895	—	810 347	—	—	935 540	32 246 625
1 089 500	*9 800*	116 700	—	—	—	24 063	—	—	—	13 870 801
4 345 000	*11 200*	508 100	—	1 343	—	281 598	30 894	—	3 274 658	123 990 458
1 230 500	*11 400*	119 600	—	1 500	—	44 901	—	—	274 242	2 624 341
610 800	*7 000*	80 800	—	340	—	93 015	—	—	21 000	11 098 347
490 000	*200*	55 500	—	—	—	19 149	11 000	—	272 545	13 098 537
2 275 300	*13 700*	326 900	—	143 590	—	157 618	623 130	—	543 226	68 937 455
4 864 100	*20 800*	522 200	—	535 822	—	352 852	4 785	—	1 499 148	80 001 828
723 900	*100*	108 800	—	13 440	—	142 738	—	—	533 717	30 951 205
413 500	*2 700*	36 900	—	—	—	168 932	—	—	2 970	3 586 496
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
32 439 000	*196 600*	3 565 000	—	882 512	—	2 488 229	669 954	—	8 554 650	601 799 169

Tab. 14 (forts.). Värdeminskningskonto budgetåret 1/7 1955—30/6 1956

	Ingående balans 1/7 1955	*Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för budgetåret 1955—1956*				Kontot till-	
						Avsättning	
						I anslutning till	
						Grundavsättning	
		Anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/7 1954 (för biltrafiken 1/7 1955) exkl. fullt avskrivna värden	*Skillnaden mellan anläggningsvärdena enl. kol. 2 och dessas återanskaffningsvärden den 1/7 1955*		*Avsättningsprocent*	å underlag enl. kol. 2	å under tiden 1/7 1953-30/6 1954 fullbordad investering = viss eftersläpning
Investeringsinventarier	Kronor	*Tkr*	%	*Tkr*		Kronor	
	1	2	3		4	5	6
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken)	2 988 917	*6 244*	—	—	*10,0*	624 400	159 80
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna	8 608 657	*6 602*	*10*	*660*	*15,0*	990 300	111 10
Gaffeltruckar och mobilkranar	300 475	*1 730*	—	—	*10,0*	173 000	61 10
Biljettmaskiner	1 857 900	*5 141*	—	—	*10,0*	514 100	193 60
Kontorsmaskiner	584 885	*927*	*30*	*278*	*10,0*	92 700	—
Tryckeri- och bokbinderimaskiner	273 822	*553*	*10*	*55*	*10,0*	55 300	6 00
Verkstadsmaskiner	17 737 959	*17 403*	*30*	*5 221*	*5,0*	870 200	89 80
Snöröjningsmaskiner	2 301 147	*3 669*	*20*	*734*	*3,0*	110 100	20 10
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap	1 214 660	*1 730*	*30*	*519*	*3,0*	51 900	10 80
Justeringsvagnar litt Q3 samt ballastjusteringsmaskiner	209 195	*455*	*20*	*91*	*3,0*	13 600	40
Axel- och gastransportvagnar	713 235	*607*	*100*	*607*	*3,0*	18 200	1 00
Grustransportvagnar	4 465 028	*6 590*	*60*	*3 954*	*3,0*	197 700	2 30
Övriga investeringsinventarier	242 913	*1 473*	—	—	*10,0*	147 300	70 00
Reglering	—	—	—	—	—	—	—
Summa för investeringsinventarier	41 498 793	*53 124*	—	*12 119*	—	3 858 800	726 00
Sjöfartsmateriel							
Tågfärjor m. m.	6 513 255	*12 850*	*130*	*16 705*	*3,0*	385 500	40
Anläggningar och materiel för biltrafik							
Fasta anläggningar:							
Garage och magasin m. m.	2 775 772	*13 820*	*44*	*6 000*	*2,0*	276 400	—
Oljeanläggningar	603 411	*772*	—	—	*5,0*	38 600	—
Vägbussar	49 944 674	*77 881*	*7*	*5 800*	*11,1*	8 644 800	—
Personbilar	96 622	*154*	*7*	*11*	*11,1*	17 100	—
Lastbilar	2 827 778	*2 906*	*6*	*182*	*14,3*	415 700	—
Släpvagnar	845 694	*1 332*	*20*	*247*	*10,0*	133 200	—
Inventarier	23 796	*74*	—	—	*10,0*	7 400	—
Reglering	—	—	—	—	—	—	—
Summa för biltrafik	57 117 747	*96 939*	—	*12 240*	—	9 533 200	—
Summa Konto för slopning	1 332 781 392	*2 507 241*	—	*2 773 703*	—	78 168 200	9 915 00
Konto för prisreglering	455 504 880	—	—	—	—	—	—
Härav för biltrafiken	(7 177 482)	—	—	—	—	—	—
Konto för värdereglering							
För järnvägstrafikens anläggningar m.m. » biltrafikens » » Avskrivningsmedel från riksstaten Värdereglering för övertagna enskilda järnvägar m. m.	488 478 981	—	—	—	—	—	—
För diverse värdeobjekt	1 536 539	—	—	—	—	—	—
Konto för pensionsförpliktelser	536 667 830	—	—	—	—	9 057 365	—
Härav för biltrafiken	(14 802 173)	—	—	—	—	(4 011 960)	—
Summa summarum	2 814 969 622	—	—	—	—	87 225 565	9 915 00

förda belopp						Från kontot avförda belopp				Utgående balans 30/6 1956
fastställd kostnadsstat			För övertagna bilföretag m. m., belöpande på tiden före övertagandet	Inkomst vid försäljning i samband med utrangering m. m.	Reglering i samband med överföring mellan anläggningskontona m. m.	Kostnader i följd av olyckshändelser	Ombyggnad		Utrangering (bana o. byggnader 1/7 1954—30/6 1955, övriga objektgrupper 1/7 1955-30/6 1956)	
Extra avsättning (tillförd konto för prisreglering)		Avsättning till riskkonto, 5 % (för biltrafiken ca 7 %) å avsättning enligt kol. 5—8					Ombyggnad som icke förlänlett värdeökning	Partiell utrangering i samband med ombyggnad		
å underlag enligt kol. 3	*3 % å underlag enl. kol. 6*									
Kronor										
7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
—	*4 800*	39 400	—	23 075	— 187 490	15 196	—	—	342 214	3 290 692
99 000	*3 300*	60 200	—	3 500	—	30 868	—	—	23 582	9 719 307
—	*1 800*	11 800	—	12 000	—	—	—	—	22 121	536 254
—	*5 800*	35 700	—	—	—	—	—	—	—	2 601 300
27 800	—	6 000	—	—	—	—	—	—	—	683 585
5 500	*200*	3 400	—	2 000	—	—	—	—	—	340 522
261 100	*2 700*	61 200	—	14 956	—	800	—	—	80 389	18 692 926
22 000	*600*	7 600	—	—	—	5 531	—	—	—	2 433 416
15 600	*300*	3 900	—	—	—	—	—	—	—	1 281 260
2 700	—	800	—	—	—	—	—	—	—	223 995
18 200	—	1 900	—	—	—	—	—	—	—	734 335
118 600	*100*	15 900	—	—	—	—	—	—	—	4 680 928
—	*2 100*	11 000	—	—	—	1 660	—	—	—	469 553
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
570 500	*21 700*	258 800	—	55 531	— 187 490	54 055	—	—	468 306	45 688 073
501 200	—	44 100	—	—	—	—198 330	—	—	—	7 141 585
120 000	—	29 300	58 448	— 4 090	—	—	8	—	54 560	3 081 262
—	—	2 900	—	—	—	—	—	—	—	644 911
650 100	—	687 400	909 280	53 027	187 490	103 137	28	—	3 020 965	57 302 541
1 200	—	1 400	—	2 843	—	—	218	—	17 700	100 047
26 100	—	32 700	46 350	97 809	—	—	69	—	185 170	3 235 098
24 900	—	11 712	5 400	1 575	—	—	19	—	89 925	907 637
—	—	500	—	100	—	—	—	—	—	31 796
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
822 300	—	765 912	1 019 478	151 264	187 490	103 137	342	—	3 368 320	65 303 292
—	—	8 301 912	1 059 278	11 557 497	—	2 971 601	1 876 760	753 600	21 342 157	1 414 839 161
72 763 300 / *15 403 135*	*297 000*	—	—	—	—	—	—	—	—	543 968 315
(1 134 835)	—	—	—	—	(456 400)	—	—	—	—	(8 768 717)
—	—	—	—	Övriga kontot tillförda belopp, kr. 2 983 134 — 9 925 977 — 7 531	—	—	—	—	—	501 380 561
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 536 539
—	—	—	—	230 000	—	—	—	—	—	545 955 195
—	—	—	—	(230 000)	—	—	—	—	—	(19 044 133)
88 166 435	*297 000*	8 301 912	1 059 278	24 689 077	—	2 971 601	1 876 760	753 600	21 342 157	3 007 679 771

Tab. 15. 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[1] (10 %)	Ränta o. amortering å anläggningskostnaden (9 %)	
			Personalkostnader	Sakliga kostnader					
			Kronor						
1955	Västerås .	99 338	62 674	186 922	2 096	251 692	6 267	17 211	275 170
	Laxå	171 033	95 277	289 156	8 578	393 011	9 528	10 825	413 364
	Boden ...	45 419	47 412	75 431	856	123 700	4 741	19 326	147 767
	Summa	315 790	205 363	551 509	11 530	768 403	20 536	47 362	836 301
1954	D:o	315 119	187 866	537 588	27 248	752 702	18 787	47 362	818 850

Medeltillverkningskostnader i öre per kg tillverkad dissousgas

Vid beräkning av dessa medelkostnader är krediterade, diverse inkomster ej avdragna[2]

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						
1955	Västerås.	99 338	63,1	192,8	2,1	258,0	6,3	264,4	17,3	281,7
	Laxå....	171 033	55,7	172,7	5,0	233,4	5,6	239,0	6,3	245,3
	Boden ..	45 419	104,4	176,9	1,9	283,1	10,4	293,6	42,6	336,1
	Samtliga gasverk	315 790	65,0	179,6	3,7	248,3	6,5	254,8	15,0	269,8
1954	Västerås.	104 136	55,5	180,3	4,8	240,6	5,5	246,2	16,5	262,7
	Laxå....	167 470	52,6	176,1	13,0	241,7	5,3	246,9	6,5	253,4
	Boden ..	43 513	96,7	177,7	1,1	275,4	9,7	285,1	44,4	329,5
	Samtliga gasverk	315 119	59,6	177,7	8,6	246,0	6,0	251,9	15,0	267,0

		Västerås	Laxå	Boden
Gasutbytet per kg använd karbid	År 1955, kg:	0,330	0,332	0,316
	» 1954, »	0,353	0,328	0,313
Antal personal i medeltal	År 1955:	6,6	10,0	4,4
	» 1954:	6,9	10,5	4,4

[1] Beräknade endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingår i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg.

[2] De icke frårdragna krediterade inkomsterna utgjordes år 1955 av följande belopp.

	Vid gasverket i		
	Västerås	Laxå	Boden
Försålda eller återlämnade karbidtomkärl ..... kr	2 424	—	3 250
Försåld kalk ..... »	—	6 965	—
Diverse produkter ..... »	—	17	—

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

	Dissousgasverket i											
	Västerås				Laxå				Boden			
	Mängd		Kostnad kr		Mängd		Kostnad kr		Mängd		Kostnad kr	
	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954	1955	1954
Karbid .. kg	301 200	294 900	150 600	147 450	515 700	510 300	257 850	255 150	143 700	138 900	66 964	63 894
Aceton ... »	3 681	2 847	8 467	6 549	5 580	3 848	11 160	8 312	1 524	1 662	2 896	3 773
Agatol ... »	8 800	8 800	16 016	16 016	9 240	8 910	16 632	16 394	3 025	2 750	5 505	5 005
El. energi kWh.....	25 000	25 000	1 250	1 500	42 680	40 903	3 414	3 272	20 036	18 238	—	—
Övriga materialier ...	.	.	3 458	5 426	.	.	6 199	4 959	.	.	2 806	2 507
Transportkostnader .	—	—	11 775	10 831	—	—	127	6 845	—	—	2 158	2 156
Summa			191 566	187 772			295 382	294 932			80 329	77 335

B. Privata gasverk

Förutom vid SJ egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 36 462 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 5 665 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 18 563 kr (medelkostnad 327,7 öre per kg) och 30 767 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 102 427 kr (medelkostnad 332,9 öre per kg).

Härutöver förbrukades 21 091 kg dissousgas, som inköpts från andra privata gasverk för en kostnad av 72 091 kr (medelkostnad 341,8 öre per kg).

Under år 1955 inköpta mängder stenkolsgas och kostnaderna för desamma framgår av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd m³	Avläsningsperiod	A-pris	Summa inköpskostnader för gasen[1]	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen[2]			Summa kostnader	Kostnad per m³
					Personalkostnader	Engångskostnader för anordn.	Övriga sakliga kostnader		
			Kronor						Öre
Stockholms Gasverk	89 700	26/11 54— 5/12 55	0,11	10 107	10 626	—	—	20 733	23,1
Örebro Stads Gas- o. Elektricitetsverk .	8 120	23/11 54—21/11 55	0,20	1 705	3 169	—	221	5 095	62,7
Göteborgs Stads Gasverk.....	66 996	1/10 54— 6/10 55	0,14	9 391	3 798	—	293	13 482	20,1
Malmö Stads Gas- o. Elektricitetsverk .	36 305	21/10 54—11/10 55	0,12	4 716	9 852	—	300	14 868	41,0
Summa	201 121		0,13	25 919	27 445	—	814	54 178	26,9
D:o f. å.	182 505		0,12	23 542	26 765	—	657	50 965	27,9

[1] Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter (för Stockholm 240 kr, Örebro 120 kr, Göteborg 12 kr och Malmö 270 kr).

[2] Inkl. kostnader för distribuering till gastransportvagnar och personvagnar.

Tab. 16. SJ tvättinrättning i Hagalund

Tvättkvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader

År	Fintvätt	Grovtvätt			Bokförda kostnader				Beräknade kostnader		Summa bokförda och beräknade kostnader
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig	Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa	Allmänna omkostnader[1] (10 %)	Ränta o. amorter. å anläggn.-kostn. (9 %)	
					Personalkostn.	Sakliga kostn.					
	Kg				Kronor						
1955	2 679 055	321 917	146 904	6 753	521 874	218 146	78 298	818 318	52 187	116 694	987 199
1954	2 732 638	315 137	128 250	1 916	491 656	174 851	127 417	793 924	49 166	108 639	951 729

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

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt

År	Tvättkvantitet kg	Direkta kostnader				Allmänna omkostnader	Summa driftkostnader	Ränta och amorteringskostnad	Summa tvättkostnader
		Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa				
		Personalkostn.	Sakliga kostn.						
1955	3 154 629	16,5	6,9	2,5	25,9	1,7	27,6	3,7	31,3
1954	3 177 941	15,5	5,5	4,0	25,0	1,5	26,5	3,4	29,9

Antal personal i medeltal år 1955: 54,0 (f. å. 55,0).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma

Material		Mängder		Kostnad kr	
		1955	1954	1955	1954
Vatten	m³	123 850	102 840	30 963	25 710
Ånga	ton	4 672	3 539	86 587	97 651
Salt	kg	6 000	2 000	366	116
Metasilikat	»	33 900	12 052	11 865	3 868
Vapon	»	22 400	28 000	15 256	17 600
Diverse tvättmedel		.	.	21 235	8 140
Övriga materialier		.	.	48 941	18 978
Transportkostnader		—	—	2 933	2 788
Summa				218 146	174 851

Av ovannämnda tvättkvantitet för år 1955 utgjordes 2 401 600 kg (f. å. 2 472 015 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 622 975 kr (f. å. 617 743 kr) på personvagnstvätten.

Härutöver har tvätt utlämnats även till en del SJ icke tillhöriga tvättinrättningar. Kostnaderna härför uppgingo till 122 913 kr (f. å. 125 056 kr), varav för personvagnstvätt 3 244 kr (f. å. 2 908 kr).

REDOGÖRELSER

Utbildningsverksamheten läsåret 1955—56

Utbildningens omfattning

Omfattningen av utbildningsverksamheten framgår av tabellerna A och C. Däri lämnas uppgift över utbildningskurser, som anordnats under nämnda tid. I anslutning till kurserna har praktisk utbildning bedrivits enligt gällande bestämmelser.

Utöver vad som framgår av tabellerna får följande anföras.

Fackutbildningen

Rationaliseringen av undervisningsväsendet har fortsatt under året. Vissa av de befintliga kursplanerna har ändrats, och några helt nya planer har utarbetats.

Som ersättning för särtryck 9, som är praktiskt taget helt inaktuellt, kommer utbildningsbestämmelserna tills vidare att utgivas i kontorsoffset A5. Under året har utkommit sammanställningar av föreskrifterna för ban- och trafikavdelningarna.

Systematiseringen av utbildningen, som påbörjades våren 1953 och nämnts i tidigare verksamhetsberättelser, fortskrider. Flera utbildningsprogram har tillkommit under året. Läget den 30/6 56 framgår av tabell D.

Vid SJ-skolan, Revingehed/Harlösa, har en installationsskola inrättats. SJ-skolan har alltså vid läsårets slut utbildning av reservpersonal inom elektro-, signal- och teleavdelningarna samt SJ-personal för kontaktledningsarbeten, elinstallationer och vägsignalmontage. Viss utbildning i allmänt verkstadsarbete sker också. Dessutom har skolan för övningsändamål fått en förnämlig modellbaneanläggning.

SJ-skolan, Ängelholm — verkstadsskola för utbildning i första hand av maskinavdelningens reparatörer — har under året börjat sin verksamhet. Utbildningen sker emellertid tills vidare under provisoriska förhållanden. De erforderliga ombyggnadsarbetena har ej hunnits med. Anläggningskostnaderna för skolan i dess första utbyggnad har beräknats till cirka en miljon kronor, varav hälften på byggnader och hälften på undervisningsmateriel.

Beslut har under året fattats om obligatoriskt krav fr. o. m. 1/7 56 på kunskaper i engelska eller tyska för att komma ifråga till kontorist- och konduktörskurser.

Sammanlagt har de muntliga fackkurserna, inklusive på tjänstetid meddelad arbetsledarutbildning, under läsåret krävt närmare 100 000 dagsverken. Detta innebär att i medeltal per dag ungefär 325 man deltagit i sådan kurs, d. v. s. 0,5 % av SJ:s samlade personalstyrka. Motsvarande siffror läsåret 1954/55 var 60 000 dagsverken, 200 man och 0,32 %.

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

Arbetsledarutbildningen

Arbetsledarutbildningen har också under detta år huvudsakligen omfattat instruktionsmetodik och personalbehandling.

I personalbehandling har i utbildningsavdelningens regi på VIII distriktet gjorts försök med ett särskilt utbildningsprogram. Programmet har tagits upp, då det bedömts angeläget att kombinera teorin i ämnet (boken »Arbetsledningen vid SJ») med någon form av praktisk utbildning och övning, som anknyter till arbetslivet vid SJ. Resultatet av verksamheten på VIII distriktet blir utslagsgivande för programmets framtid, d. v. s. om det även skall tillämpas på övriga distrikt.

Språkutbildningen

Den frivilliga språkutbildningen har fortgått i stort sett i samma utsträckning som föregående läsår.

Den i förra årets redogörelse nämnda, särskilt för SJ anpassade läroboken i engelska beräknas utkomma till hösten 1956.

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

Under året har ett 30-tal tjänstemän fått stipendium för språkstudier i utlandet.

Luftskyddsutbildningen

Fr. o. m. detta läsår tillämpas systematiserad plan för utbildningen av personal inom luftskyddet. Häri ingår den fredsmässiga utbildningen i samarittjänst, konstgjord andning och brandtjänst.

Samtidigt med de systematiserade planerna utkom bestämmelser om repetitionsutbildning inom luftskyddet.

Sammanlagt har luftskyddsutbildningen under läsåret krävt närmare 14 000 dagsverken. Detta innebär att i medeltal per dag ungefär 47 man deltagit i sådan utbildning.

Utbildningskostnader

Av tabell B framgår de kostnader, som under läsåret bokförts på konto 1282 för olika slag av utbildning. I tablån nedan göres en jämförelse med tidigare år.

År	Utbildningskostnader mkr	Utbildningskostnaderna i % av personalutgifter för drift och underhåll
1951/52	3,2	0,59
1952/53	3,5	0,60
1953/54	2,9	0,49
1954/55	2,2	0,36
1955/56	3,3	0,47

Tabell A. Vissa muntliga kurser och korrespondenskurser, som anordnats under tiden 1/7 55 —30/6 56

Kurser	Kursernas omfattning (ungefärligt antal timmar om ej annat angives)	Antal kurser	Antal deltagare
Fackutbildningen			
Banavdelningen			
Banförmanskurs:			
Korrespondenskurs, matematik	14 brev	1	27
Muntlig kurs	160	1	25
Banmästarkurs	586	1	29
Fortbildningskurs för banmästare	41	1	35
Kurvmätarkurs	54	1	20
Kurs för husbyggnadstekniker	37	1	29
Summa		6	165
Elektrotekniska avdelningarna			
Aspirantkurs:			
Elektroavdelningen:			
Allmän del, teori	172	1	16
Reparatörskurs:			
Elektroavdelningen:			
1954—56 års kurs:			
Muntlig del	510	1	17
1955—57 års kurs:			
Korrespondenskurs	14 brev	1	57
Allmän del, teori	172	1	30
Allmän del, praktisk utbildning	104	2	26
Installationsdel	262	3	40
Signalavdelningen:			
1954—56 års kurs:			
Muntlig del	489	1	15
1955—57 års kurs:			
Korrespondenskurs	14 brev	1	58
Teleavdelningen:			
1954—56 års kurs:			
Muntlig del	607	1	17
1955—57 års kurs:			
Korrespondenskurs	14 brev	1	24
Kurs för reservpersonal:			
Elektroavdelningen	398	2	31
Signalavdelningen	701	2	32
Teleavdelningen	513	2	32
Kompletteringskurs:			
Kontaktledningsmontage	156	4	72
Vägsignalmontage	180	4	49
Underhåll av fjärrskrivmaskiner	146	2	24
Instruktörskurs:			
Driftcentraler	116	1	12
Övriga	30	2	24
Kurs för förare av ackumulatorlok och revisionsvagn:			
Växlingstjänst	75	1	11
Tågtjänst	105	1	10
Summa		34	597

Tabell A (forts.). Vissa muntliga kurser och korrespondenskurser, som anordnats under tiden 1/7 55—30/6 56

Kurser	Kursernas omfattning (ungefärligt antal timmar om ej annat angives)	Antal kurser	Antal deltagare
Maskinavdelningen			
Utbildning av lokpersonal:			
Biträdeskurs:			
Ellokbiträden	294 (i vissa fall avkortat m.h.t. förkunskaper)	10	102
Ånglokbiträden	50	2	22
Förarkurs:			
Ellokförare	200	6	139
Ånglokförare			
Motorlokförare	75—105 beroende på loktyp och förkunskaper	18	246
Ånglokförare, kompletterande utbildning till ellokförare	105	1	25
Utbildning av motorfordonsförare:			
Förarkurs:			
Rälsbussförare	400—500 beroende av fordonsslag	7	34
Lokomotorförare	varierar m.h.t. fordonsslag och förkunskaper	6	19
Arbetsinstruktörskurs:			
Rälsbussförare	131	1	11
Rälsbussförare, kompletterande utbildning	35	2	24
Lokomotorförare	120	1	12
Omskolnings- och kompletteringsutbildningar	varierar m.h.t. slag av utbildning och förkunskaper	30	147
Reparatörsutbildning:			
Ellokreparatörer:			
Reparatörskurs (inkl komplettrande praktisk utbildning)	min. 405	1	19
Arbetsinstruktörskurs	160	1	10
Motorreparatörer:			
Reparatörskurs (inkl kompletterande praktisk utbildning)	298	1	25
Arbetsinstruktörskurs, kompletterande utbildning	42	2	24
Vagnreparatörer:			
Reparatörskurs (inkl kompletterande praktisk utbildning)	308	2	43
Ånglokreparatörer:			
Reparatörskurs	160	1	15
Omskolnings- och kompletteringsutbildningar	varierar m.h.t. slag av utbildning och förkunskaper	23	119
Vagntjänst:			
Utbildning i teknisk vagntjänst	varierar m.h.t. utbildningskategori	77	434
Arbetsinstruktörskurs	151	2	25
Summa		194	1 495

Tabell A (forts.). Vissa muntliga kurser och korrespondenskurser, som anordnats under tiden 1/7 55—30/6 56

Kurser	Kursernas omfattning (ungefärligt antal timmar om ej annat angives)	Antal kurser	Antal deltagare
Trafikavdelningen			
Stationsskrivarkurs:			
Inomverkare	541	1	22
Utomverkare	655	2	33
Kurs i trafikekonomi	113	1	23
Stationskarlsaspirantkurs	70	75	904
Speciell kurs för kvinnlig personal	35	1	10
Tågklarerarkurs	85	34	437
Kontoristkurs	300	9	246
Stationsförmanskurs	165	2	54
Konduktörskurs	200	4	97
Resebyråkurs	226	1	29
Summa		130	1 855
Övrigt			
Fortbildningskurs för intervjuare	21	1	25
Språkvårdskurs	10	4	76
Summa		5	101
Arbetsledarutbildningen (kurser anordnade utan samband med större utbildning)			
Kurs i TIF-arbetsinstruktion	10	63	410
Kurs i TIF-personalbehandling	19	32	250
Summa		95	660
Språkutbildningen			
Konversationskurs (fortsättningskurs):			
Engelsk	50	3	36
»	40	3	43
»	20	6	55
Fransk	50	1	9
Tysk	50	1	19
»	40	14	134
»	20	1	13
Filmkurs:			
Engelsk	48	37	407
Fransk	48	3	42
Nybörjarkurs i tyska	40	18	209
Engelska enligt Naturmetoden (pågår 2 läsår)		27	303
Summa		114	1 270
Luftskyddsutbildningen			
Utbildning av			
luftskyddsinstruktörer	3 veckor	1	23
» , repetitionsutbildning	36	3	53
luftskyddsledare	34	3	95
luftskyddspersonal	21	276	3 604
»	8—10	120	1 328
Summa		403	5 103
Summa s:m		981	11 246

Tab. B. På konto 1282 under tiden 1/7 55—30/6 56 bokförda kostnader

Kalkylnr	Slag av utbildning	Kostnad	Summa kostnad
		Kronor	
100	Utbildningsväsendets centrala ledning	208 554	
101	Kontors- och övrig materiel för den centrala kursledningen	24 826	
110	Trafikekonomisk kurs	12 597	
150	Framställning av undervisningsfilm	3 426	
151	Undervisningsmateriel i övrigt	307 047	
200	Samaritkurser	863	
201	Utbildning av arbetsledare och instruktörer	50 111	
210	Högre ingenjörsutbildning	2 059	
299	Övriga kostnader (oberoende av avdelning)	29 395	638 878
	Banavdelningen		
310	Ingenjörsutbildning	2 710	
311	Kontorsskrivarutbildning	—	
320	Banförmansutbildning	35 087	
321	Banmästarutbildning	80 814	
322	Kurvmätarutbildning	4 065	
349	Övrig utbildning	29 619	152 295
	De elektrotekniska avdelningarna		
350	Reparatörsutbildning	186 557	
351	Utbildning av förare på ackumulatorlok och revisionsvagn	6 217	
352	Kontaktledningskurser	258 147	
359	Övrig utbildning	71 874	522 795
	Maskinavdelningen		
410	Ingenjörsutbildning	11 027	
411	Kontorsskrivarutbildning	—	
420	Lokbiträdesutbildning	51 777	
	Lokförarutbildning:		
421	Huvudverkstadsutbildning	78 732	
422	Övrig utbildning	175 454	
423	Instruktionsförarutbildning	52 443	
470	Vagnskötarutbildning	4 191	
	Reparatörsutbildning:		
480	Huvudverkstadsutbildning	188 798	
481	Övrig utbildning	224 219	
499	Övrig utbildning	44 764	831 405
	Trafikavdelningen		
510	Högre trafikkurs	—	
	Stationsskrivarutbildning:		
511	Utomverkare	195 240	
512	Inomverkare	100 898	
520	Stationskarlsaspirantutbildning	72 930	
521	Utbildning av kvinnlig personal	1 527	
522	Tågklarerarutbildning	112 868	
523	Kontoristutbildning	259 257	
524	Stationsförmansutbildning	40 157	
530	Konduktörsutbildning	85 281	
531	Rälsbuss- och lokomotorförarutbildning	165 007	
540	Utbildning av resebyråpersonal	21 512	
	Språkkurser:		
550	Konversations-	31 728	
551	Korrespondens-	9 330	
552	Film-	16 878	
553	Ekonomiskt bidrag till	5 298	
554	Övriga	17 679	
599	Övrig utbildning	20 177	1 155 767
	Summa kronor		3 301 140

Tabell C. Antal deltagare i kurser som anordnats under tiden 1/7 55—30/6 56

Kurser	Utbildningskurser anordnade av styrelsen						Utbildningskurser anordnade av distrikten							Summa deltagare
	Vid järnvägsskolan Stockholm	Vid SJ-skolan Ängelholm	Vid SJ-skolan Revingehed/Harlösa	Per korrespondens	Övrig	Summa	I	II	III	IV	V	VI	VIII	
Fackutbildning:														
Banavdelningen . . .	74	—	—	27	64	165	—	—	—	—	—	—	—	165
Elektrotekniska avdelningarna[1] .	49	46	306	139	36	576	10	—	—	—	—	11	—	597
Maskinavdelningen	23	198	—	—	151	372	150	142	102	347	37	239	106	1 495
Trafikavdelningen .	84	—	—	—	23	107	526	338	269	254	146	137	78	1 855
Övrigt	76	—	—	—	25	101	—	—	—	—	—	—	—	101
Summa	306	244	306	166	299	1 321	686	480	371	601	183	387	184	4 213
Arbetsledarutbildning	48	—	—	—	250	298	124	88	17	82	16	24	11	660
Språkutbildning	127	—	—	—	—	127	127	283	238	172	69	175	79	1 270
Luftskyddsutbildning	—	—	—	—	171	171	213	762	1 580	1 984	—	216	177	5 103
Summa s:m	481	244	306	166	720	1 917	1 150	1 613	2 206	2 839	268	802	451	11 246

[1] Deltagarna i 1955—57 års reparatörskurs (62 st) ingår härinvid i vissa fall i flera kolumner med hänsyn till de olika utbildningsdelarnas förläggning.

Tabell D. Läget ifråga om utbildningens systematiserande den 30.6.56

Färdiga planer	Utarbetade planer under behandling i styrelsen	Planer under utarbetande
Luftskyddsutbildningen	Maskinavdelningens förmän och mästare	Kontoristkarriären på biljett- och blankettkontoret
Aspiranter och reparatörer vid elektroavdelningen (även kompletteringsutbildningar)	Förare på lokomotor litt. Za	Maskinskötare vid banavdelningen
Reservpersonal för elektro-, signal- och teleavdelningarna	Förare på rälsbuss litt. YBoa6	Aspiranter och reparatörer vid signalavdelningen
Montagepersonal för vägsignalanläggningar	Godshantering	Aspiranter och reparatörer vid teleavdelningen
Lokbiträden (ång och el)		Förare på lokomotor litt. Z6
Lokförare (ång och el)		Aspiranter vid trafikavdelningen
Motorlokförare (V3, Tp—T2—T3, T1 och T4)		Tågklarerare
Lokomotorförare		Konduktörer
Rälsbussförare (Go, Go1, Yo1s, YBo6)		Trafikelevernas tjänstgöring på trafikinspektörsexpedition
Ellokreparatörspersonal		Fjärrskriftpersonal
Motorreparatörspersonal		Truck- och traktorförare
Vagnreparatörspersonal		
Teknisk vagntjänst (samtliga personalgrupper som erhåller vagntjänstutbildning)		
Personal i stalltjänst		
Personal betr säkerhetsbestämmelser för fjärrblockeringen Ånge—Bräcke		

Elektriska anläggningar

Telefonanläggningar m. m.

Telefonkabelanläggningar

Sammanlagda längden av pupiniserad telefonhuvudkabel vid SJ utgjorde vid årets slut 6 707 km.

Med televerket gemensamma telefonkablar har under året nedlagts på sträckorna Söderhamn—Hudiksvall—Sundsvall, Boden — Murjek, Vara — Skara — Gudhem och Ramnäs—Ludvika. Arbetet på sistnämnda sträcka har dock icke hunnit helt slutföras under 1955. Kabelanläggningen på sträckan Söderhamn—Hudiksvall påbörjades redan 1954.

Under år 1955 har följande kabelanläggningar tagits i bruk: Hässleholm—Kristianstad (27 par), Göteborg—Vara (68 par för SJ) samt Söderhamn—Hudiksvall (52 par för SJ).

Telefonkabelanläggningarna på sträckorna Ramnäs—Ludvika, Boden—Murjek, Vara—Skara och Skara—Gudhem beräknas kunna tagas i bruk under 1956.

Lokala telefonkabelanläggningar har utförts mellan Stockholm C och Stockholm S samt på ett flertal bangårdar.

Blankledningar

På sträckan Mellansel—Örnsköldsvik har bantelefonledningen av 3 mm järn utbytts mot 3 mm kopparledning.

Ny kopparledning har upplagts på linjen Norraryd—Ulvö samt ny järnledning anordnats för bantelefon Slind—Skellefteå stad.

Mellan Oskarshamn och Berga har en kopparfyrskruv övertagits från televerket.

Dessutom har arbeten med stolpflyttning och trådbyte utförts på I, IV och VI distrikten.

Fjärrskrift- och faksimilanläggningar

Fjärrskriftförbindelsernas totala längd var vid årets slut 4 125 km och antalet fjärrskrivmaskiner 58.

Nya fjärrskriftförbindelser har anordnats mellan Göteborg N—Sävenäs rbg, Göteborg N—Olskroken och Göteborg N—Öxnered.

Fjärrskriftapparaturen å telegramexpeditionen vid Stockholm C har utökats samt telefaksimilanläggning anordnats i Göteborg mellan resebyrån Meeths och telegramexpeditionen.

Selektortelefonanläggningar

Ban-, kraft- och linjetelefon har selekterats på sträckan Laxå—Charlottenberg, ban- och krafttelefon på sträckorna Krylbo—Borlänge, Falun—Grängesberg, linjetelefon på sträckan Växjö—Ronneby, ban- och linjetelefon på sträckan Markaryd—Värnamo samt bantelefon på sträckorna Kil—Mellerud, Borås—Ulricehamn, Vaggeryd—Jönköping H och Hestra—Reftele.

I Mjölby har utrustningsstativen för selektorledningarna flyttats. Vidare har halvautomatiska ledningstagare installerats på tågexpeditionen i Växjö.

Telefonväxlar

Ny automatväxel för upplysningsexpeditionen har tagits i bruk vid Stockholm C. Automatväxlarna i Gävle och Ljusdal har utbyggts, varjämte förmedlingsbordet för automatväxeln i Borås ommonterats.

Nya selektorväxlar har installerats i Söderhamn, Karlstad C, Arvika och Charlottenberg.

Radioanläggningar

Trafiken med SJ radiostationer i Trelleborg och ombord på tågfärjorna har under 1955 fortgått som tidigare. Antalet expedierade telegram och telefonsamtal har omfattat:

346 privata telegram över Trelleborg Radio

10 837 tjänstetelegram och tjänstesamtal över Trelleborg Radio och mellan färjorna

823 privata telefonsamtal över danska, tyska och polska kustradiostationer
2 668 tjänstetelegram och tjänstesamtal över danska, tyska och polska kustradiostationer
4 028 privata telefonsamtal över svenska televerkets kustradiostationer.

Högtalaranläggningar

Nya högtalaranläggningar har anordnats i Stockholm C (plattform 7 och 8), Barkarby, Jakobsberg, Kallhäll, Stäket, Kungsängen, Huvudsta, Strängnäs, Göteborg (kodirigeringsanordning vid avg. fraktgodsmagasinet), Partille, Teckomatorp, Kristianstad, Malmö F (skivspelare), Hälsingborg F (skivspelare), Trelleborg F (skivspelare), Simrishamn H, Malmö C (skivspelare), Grängesberg, Sveg, Järvsö, Halmstad rbg, Norrköping Ö, Nyköping Ö, Kimstad och Åby.

Dessutom har 7 redan befintliga anläggningar utökats.

Fördelningen av anläggningarna per distrikt den 31/12 1955 framgår av följande tabell.

Distrikt	Anläggningar	Mikrofonställen	Högtalare
	Antal		
I	75	102	975
II	47	78	588
III	32	60	665
IV	33	66	463
V	36	71	306
VI	25	73	351
VIII	13	22	173
Summa	261	472	3 521
D:o f. å.	221	367	3 125

Godsprickningsanläggningar

Anläggningar för godsprickning har anordnats i Stockholm N, Göteborg (ank. fraktgodsmagasinet), Hälsingborg (godsbangården), Sundsvall och Skellefteå.

Signaltelefonanläggningar

Signaltelefoner för automatisk linjeblockering har anordnats på linjen Kiruna—Riksgränsen samt signal- och bangårdstelefon uppsatts i Kimstad.

Eluranläggningar

Nya eluranläggningar har anordnats i Stockholm C (plattform 7 och 8), Hovsta, Mölndals nedre, Gårdsjö, Mullsjö, Ljungby, Tomelilla, Malmö F, Kilafors, Kramfors, Ockelbo, Sveg och Kimstad.

Dessutom har 6 redan befintliga anläggningar utökats.

Fördelningen per distrikt m. m. den 31/12 1955 framgår av följande tabell.

Distrikt m. m.	Anläggningar	Huvudur	Sekundärur	Stämpelur
	Antal			
I	64	64	854	—
II	67	57	728	—
III	23	25	449	—
IV	41	40	724	—
V	17	18	298	—
VI	11	14	241	—
VIII	12	11	192	—
Vst	7	7	65	26
Summa	242	236	3 551	26
D:o f. å.	234	227	3 383	26

Bärfrekvensförbindelser

De båda 1-kanal bärfrekvenssystem för blankledningar, som tidigare använts på sträckorna Växjö—Karlskrona och Växjö—Kalmar, har efter telefonkabelns färdigställande frigjorts och användes nu för nya förbindelser mellan Karlskrona—Ronneby och Karlskrona—Karlshamn.

Lokaler

Nya telefonlokaler har iordningställts i Arvidsjaur, Övertorneå, Arvika och Charlottenberg.

Tab. A. Telefonledningar utan selektorer den 31/12 1955

Distrikt m. m.	Samtliga utom lokaltelefon			Lokaltelefon			
	Kabelledning		Blankledning	Kabelledning(dubbel)		Blankledning(dubbel)	
	Par- och stam-ledning	Fantom-ledning	Par- och stam-ledning	Automa-tisk	Manuell	Automa-tisk	Manuell
	Kilometer						
I.....	8 603	3 023	490	1 400	354	6	10
II.....	8 081	695	1 091	894	224	1	12
III.....	6 153	1 269	863	362	257	5	11
IV.....	14 450	3 180	3 023	849	176	2	17
V.....	6 800	2 162	6 329	480	163	15	27
VI.....	1 358	201	1 675	664	230	2	21
VIII.....	2 088	755	655	6	24	—	—
Hvst.....	—	—	—	11	1	—	—
Fda.....	—	—	—	112	—	—	—
Summa	47 533	11 285	14 126	4 778	1 429	31	98

Tab. B. Telefonledningar med selektorer den 31/12 1955

Distrikt	LME decentr. system				LME centr. system			Western Electric system			
	Ledning		Ledn.-ut-rustn.	Se-lek-torer	Ledn.	Ledn.-ut-rustn.	Se-lek-torer	Ledning		Hu-vudst.-app.	Se-lek-torer
	Kabel	Blank			Kabel			Kabel	Blank		
	Km		Antal		Km	Antal		Km		Antal	
I.....	8 858	467	288	1 793	—	—	—	—	—	—	—
II.....	8 380	1 009	198	2 035	1 056	14	—	1 039	162	2	180
III.....	7 395	2 350	270	2 578	—	—	—	—	—	—	—
IV.....	8 217	3 472	346	2 109	—	—	—	329	—	1	40
V.....	4 489	1 346	71	933	—	—	—	536	1 254	6	146
VI.....	2 468	4 765	228	1 754	24	—	7	48	—	—	7
VIII.....	1 973	984	65	595	—	—	—	—	—	—	—
Summa	41 780	14 393	1 466	11 797	1 080	14	7	1 952	1 416	9	373

Tab. C. Totala antalet km telefonförbindelser den 31/12 1955

Distrikt m. m.	Par- och stamledning			Fantom-ledning i kabel	Bärfrekvensförbindelser			
	i kabel	i blank-ledning	Summa		i kabel	i blankledning		Summa
					8-kanal-system	1-kanal-system	3-kanal-system	
	Kilometer							
I	19 215	973	20 188	3 073	2 352	—	—	2 352
II	19 674	2 275	21 949	695	3 013	—	—	3 013
III	14 167	3 229	17 396	1 269	2 816	65	—	2 881
IV	24 021	6 514	30 535	3 180	—	258	—	258
V	12 468	8 971	21 439	2 162	—	870	—	870
VI	4 792	6 463	11 255	201	—	384	167	551
VIII	4 091	1 639	5 730	755	3 104	—	—	3 104
Hvst	12	—	12	—	—	—	—	—
Fda	112	—	112	—	—	—	—	—
Summa	98 552	30 064	128 616	11 335	11 285	1 577	167	13 029

Tab. D. Totala antalet telefonväxlar och telefonapparater den 31/12 1955

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-decentr.	För LME-centr.	Utan finger-skiva	Med finger-skiva	
	Antal										
I	19	23	42	1 157	2 670	184	1 196	—	341	66	5 614
II	17	10	27	1 614	1 132	273	1 455	—	119	125	4 718
III	9	10	19	1 038	427	359	1 436	—	215	50	3 525
IV	5	29	34	1 447	1 046	1 014	1 389	—	293	146	5 335
V	14	10	24	1 583	687	340	604	—	499	157	3 870
VI	2	10	12	682	831	—	1 283	—	44	107	2 947
VIII	7	3	10	275	260	—	178	—	66	14	793
Summa	73	95	168	7 796	7 053	2 170	7 541	—	1 577	665	26 802

Växel- och signalsäkerhetsanläggningar

1. Olyckshändelser under år 1955 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	moped, cykel, sparkstötting eller gående	skadade	dödade		vid dagsljus	i mörker
	A. Vägkorsningar å huvudspår								
	1. Allmänna vägar								
2 159	Bevakade grindar eller bommar ..	27	—	3	21	8	362	226	166
868	Autom. anläggningar med både ringklockor och ljussignaler	28	1	2	7	8	—	23	8
72	Autom. anläggningar med enbart ringklockor.....	2	—	1	5	—	—	2	1
30	» ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—
148	Frisiktskorsning enl. SFS 469/33..	2	—	—	—	—	—	2	—
88	Annan korsning med kryssmärken	2	—	—	—	—	—	1	1
	2. Enskilda vägar								
407	Bevakade grindar eller bommar ..	1	—	1	1	—	15	15	2
307	Autom. anläggningar med både ringklockor och ljussignaler	1	—	2	—	2	—	3	—
66	Autom. anläggningar med enbart ringklockor.....	—	—	—	—	—	—	—	—
5	» ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—
66	Frisiktskorsning enl. SFS 469/33 .	4	—	1	—	1	—	5	—
1 159	Annan korsning med kryssmärken	14	—	6	3	9	—	15	5
30 200	» » utan »	51	9	19	20	14	—	70	9
35 575	Summa	132	10	35	57	42	377	362	192
	B. Vägkorsningar å hamn-, industri- och grusgropsspår								
	Allmänna vägar och med skyddsanordningar försedda enskilda vägar								
112	Bevakade grindar och bommar ..	—	—	—	—	—	1	—	1
7	Autom. anläggningar med både ringklockor och ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—
—	Autom. anläggningar med enbart ringklockor.....	—	—	—	—	—	—	—	—
—	» ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—
28	Frisiktskorsning enl. SFS 469/33 .	—	—	—	—	—	—	—	—
737	Annan korsning med kryssmärken	3	—	—	—	—	—	3	—
681	» » utan »	13	—	1	1	—	—	12	2
1 565	Summa	16	—	1	1	—	1	15	3

2. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid 1955 års slut

Distrikt	Bevakade grindar	Fällbommar, vilka normalt skötas av		Automatiska anläggningar med			Frisiktskorsning enligt SFS 469/33	Annan korsning		Summa
		stationspersonal	särskild vägvakt	både ringklockor och ljussignaler	enbart ringklockor	enbart ljussignaler		med kryssmärken	utan kryssmärken	
	A. Korsningar mellan huvudspår (tågspår på station) och allmänna vägar									
I	6	131	18	99	1	—	6	2	—	263
II	37	272	35	217	11	11	27	30	—	640
III	77	402	101	115	6	—	28	15	—	744
IV	25	269	33	201	13	14	16	—	—	571
V	2	82	4	108	1	—	27	35	—	259
VI	78	402	33	67	4	3	29	4	—	620
VIII	8	120	24	61	36	2	15	2	—	268
Hela SJ	233	1 678	248	868	72	30	148	88	—	3 365
	B. Korsningar mellan huvudspår (tågspår på station) och enskilda vägar									
I	3	50	2	58	12	1	6	146	1 993	2 271
II	8	53	9	86	14	1	20	152	5 539	5 882
III	15	78	12	38	6	—	3	242	3 663	4 057
IV	2	50	3	47	5	2	15	235	7 231	7 590
V	2	9	—	8	—	—	10	91	3 910	4 030
VI	14	74	10	44	12	1	5	181	5 955	6 296
VIII	—	13	—	26	17	—	7	112	1 909	2 084
Hela SJ	44	327	36	307	66	5	66	1 159	30 200	32 210
	C. Korsningar mellan hamn-, industri-, grusgrops- eller andra därmed jämförliga spår och gator, allmänna vägar samt enskilda vägar med skyddsanordningar									
I	3	8	28	1	—	—	7	237	71	355
II	1	1	7	—	—	—	11	154	181	355
III	1	3	21	—	—	—	1	101	200	327
IV	12	4	13	2	—	—	—	78	80	189
V	—	4	—	4	—	—	6	53	99	166
VI	2	—	—	—	—	—	2	43	28	75
VIII	—	—	4	—	—	—	1	71	22	98
Hela SJ	19	20	73	7	—	—	28	737	681	1 565

3. Växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar den 31/12 1955

Exkl. anläggningar vid vägkorsningar i banans plan

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävstångsställverk			Vevapparater			Signalställbockar		Signalvevar å semaformast
	antal ställverk	växel-, signal- o. förregl.-ställare	tågvägs- och medgiv.-ställare	antal ställverk	växel-, signal- o. förregl.-hävstäng.	tågvägshävstäng.	antal ställverk	växel-, signal- o. förregl.-vevar	tågvägshävstäng.	antal ställbockar	antal vevar	
I	26	801	10	19	296	131	117	951	428	29	43	54
II	38	587	18	43	573	123	202	1 736	617	39	55	52
III	36	776	35	12	146	30	163	1 016	449	123	219	60
IV	33	292	38	29	415	116	202	1 356	640	79	149	116
V	20	347	58	4	8	3	103	628	352	21	30	136
VI	28	313	48	3	19	5	95	527	262	99	185	51
VIII	7	240	15	7	147	29	56	397	139	58	95	129
Summa	188	3 356	222	117	1 604	437	938	6 611	2 887	448	776	598
± mot f. å. .	+ 20	+ 116	+ 97	— 1	— 23	— 13	— 19	— 156	— 61	— 23	— 38	— 12

Distrikt	Centralt omläggbara				Endast lokalt omläggbara							
	växlar		spårspärrar		växlar				spårspärrar			
	mek. drivanordning	kraftdrivanordning	mek. drivanordning	kraftdrivanordning	förreglingshjul	elektr. förregling	kontrollåsförregling	kontrollås utan förregling	förreglingshjul	elektr. förregling	kontrollåsförregling	kontrollås utan förregling
I	430	710	13	43	515	168	226	205	241	75	142	105
II	627	432	11	23	706	156	382	188	420	75	197	74
III	312	565	12	43	682	174	399	122	284	75	237	109
IV	566	228	9	15	721	92	715	247	392	43	475	303
V	242	276	—	16	198	49	296	214	104	28	186	219
VI	149	206	7	14	493	75	393	459	190	50	212	287
VIII	171	145	4	15	190	51	557	168	86	24	274	126
Summa	2 497	2 562	56	169	3 505	765	2 968	1 603	1 717	370	1 723	1 223
± mot f. å. .	— 40	+ 130	+ 2	+ 3	— 90	+ 26	+ 86	+ 46	— 43	+ 14	+ 39	+ 48

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- o. tågvägsutlösningsfält	Huvudsignaler			Försignaler			Manöversignaler		
antal skåp	stations- o. tågvägsförreglingsfält	linje blockfält		mek. drivanordning	kraftdrivanordning	ljussignaler	mek. drivanordning	kraftdrivanordning	ljussignaler	mek. drivanordning	kraftdrivanordning	ljussignaler
93	293	41	33	305	—	518	17	—	275	5	—	1 030
88	197	55	11	537	—	414	46	—	524	5	—	499
32	157	—	97	533	18	496	155	—	278	10	2	565
38	131	16	53	640	2	386	25	—	437	4	—	320
12	37	1	6	135	—	326	1	—	231	—	—	194
10	2	7	2	313	—	399	53	—	197	57	—	185
41	193	60	—	386	10	150	39	—	97	3	—	104
314	1 010	180	202	2 849	30	2 689	336	—	2 039	84	2	2 897
— 5	— 37	+ 3	+ 10	— 84	— 2	+ 200	— 36	—	+ 81	— 3	—	+ 104

Rörliga broar	Elektr. vingkopplingar	Rälskontakter	Isolerad räl				Mek. spärrskenor	Elektr. växelspärrar	Signalkontroll	Tågankomsttelefon	Annan tågankomstsignalering
			inkoppling med rälskont.	inkoppling med fotkont.	vilström	arbetsström					
12	—	60	2	4	1 270	—	—	365	165	3	154
15	1	118	6	7	820	81	76	506	298	46	171
—	—	80	45	52	877	37	—	255	100	—	86
3	1	13	1	—	429	14	5	487	184	5	221
1	—	27	—	16	293	—	—	243	95	22	141
1	—	41	12	4	383	—	—	147	71	1	122
7	38	80	30	21	180	—	—	93	33	—	82
39	40	419	96	104	4 252	132	81	2 096	946	77	977
—	—	+ 11	+ 1	— 2	+ 420	+ 24	— 22	— 1	— 24	+ 6	+ 103

Nödfrånkopplingar

Sträcka	1. Nödfrånkoppling, utförd för att hejda tåg											2. Nödfrånkoppling, utförd för att åstadkomma spänningslöshet				3. Oavsiktliga nödfrånkopplingar					Summa
	11. Felaktigheter på tåget				12. Felexpediering av tåg			13. Felaktigheter på banan					22. Ingripande för arbeten invid ktl.			31. Fel i driftcentral		32. Fel i box eller station			
	Varmgång	Bromsfel	Lastförskjutning	Övrigt	Annat tåg på banan	Småfordon på banan	Övrigt	Rälsbrott	Kontaktledningsskador	Övrigt	Av tågklarerare misstänkta fel	Ingripande vid olyckstfall	Eldsvåda	Tågolycka	Övrigt	Felmanöver	Övrigt	Vid arbete	Övrigt	Okända orsaker	
	111	112	113	114	121	122	123	131	132	133	14	21	221	222	223	311	312	321	323	333	
Trelleborg—Malmö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
Malmö—Hässleholm	1	14	—	—	—	—	1	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18
Arlöv—Åstorp, Eslöv—Teckomatorp—Ramlösa—Hälsingborg—Åstorp, Billeberga—Landskrona—Lund	1	20	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	24
Hässleholm—Veinge, Laholm—Varberg—Borås	1	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	14
Åstorp—Hässleholm	—	3	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	7
Åstorp—Mölle, Hälsingborg—Ängelholm	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Åstorp—Laholm	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	1	4
Hässleholm—Alvesta	8	29	—	7	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	47
Alvesta—Nässjö	2	12	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	2	19
Nässjö—Mjölby	3	13	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	20
Varberg—Göteborg—Alingsås, Uddevalla—Olskroken, Almedal—Sjömarken, Öxnered—Olskroken	9	69	2	2	1	—	1	—	—	2	1	—	—	—	—	1	—	1	1	6	96
Alingsås—Falköping	—	3	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	8
Falköping—Nässjö	—	18	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	21
Falköping—Moholm, Skövde—Karlsborg	6	9	—	2	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	22
Moholm—Hallsberg, Laxå—Kristinehamn	12	29	—	2	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	4	13	64
Kil—Kristinehamn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Kil—Charlottenberg	1	3	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	7
Mjölby—Hallsberg—Sköldinge, Hallsberg—Frövi, Örebro S—Svartå	6	55	1	1	1	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	1	14	82
Frövi—Krylbo	4	41	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	49
Sköldinge—Södertälje S, Skebokvarn—Stålboga—Eskilstuna	4	12	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	2	—	—	1	—	1	2	1	26
Mjölby—Eksund	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6	10
Eksund—Nyköping	[illegible]	[illegible]	—	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]	[illegible]

Mjölby—Eksund	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	10
Nyköping—Järna	3	11	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	18
Katrineholm—Åby (Eksund)	3	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	10
Södertälje S—Stålboga, Läggesta—Mariefred, Strängnäs—Åkers styckebruk	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	2	1	—	4
Södertälje S—Älvsjö	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	6
Älvsjö—Häggvik	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	8	13
Tomteboda—Tillberga	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	6
Häggvik—Uppsala	2	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	3	11
Uppsala—Älvkarleö	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	6
Uppsala—Krylbo, Krylbo—Borlänge	1	9	—	4	—	—	—	—	—	1	—	—	3	—	—	—	—	—	—	2	20
Älvkarleö—Ockelbo, Gävle—Storvik, Hudiksvall—Söderhamn—Gävle	3	9	—	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	20
Krylbo—Ockelbo, Falun—Storvik	3	17	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	27
Ockelbo—Ljusdal, Kilafors—Söderhamn	9	30	—	6	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	26	74
Ljusdal—Ånge	2	34	1	6	2	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	1	—	1	—	4	53
Ånge—Sundsvall	1	8	1	1	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	14
Ånge—Bispgården, Bräcke—Östersund	7	83	2	3	2	—	1	—	—	2	—	—	—	—	—	1	1	2	—	6	110
Östersund—Duved	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2	3
Duved—Storlien	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	3
Bispgården—Österås	4	40	2	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	55
Österås—Mellansel	5	38	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	4	50
Mellansel—Vännäs	—	34	1	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7	44
Vännäs—Bastuträsk	1	13	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	20
Bastuträsk—Älvsbyn	3	8	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	3	16
Älvsbyn—Boden	1	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4
Luleå—Riksgränsen	5	17	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	26
Falun—Grängesberg	1	12	3	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	17
Grängesberg—Kil	4	9	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	16
Kil—Mellerud	1	11	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	13
Mellerud—Öxnered	1	6	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	7
Mellerud—Kornsjö	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Tillberga—Frövi—Eskilstuna	—	9	1	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	9	23
Uddevalla—Strömstad, Smedberg—Lysekil	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
Uddevalla—Öxnered—Herrljunga—Sjömarken	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Eskilstuna—Oxelösund	—	12	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	13
Eskilstuna—Valskog, Rekarne—Kolbäck	1	6	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	7	16
Emmaboda—Karlskrona	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	3
Emmaboda—Kalmar C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	2
Emmaboda—Alvesta	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Summa år 1955	131	784	20	58	16	5	14	2	2	11	1	1	14	3	—	7	6	13	25	174	1 287
» » 1954	138	745	10	60	11	5	8	3	4	10	9	2	7	3	2	3	17	12	16	154	1 219
» » 1953	152	694	8	82	10	1	21	2	6	10	—	2	6	1	2	8	5	10	19	126	1 165
» » 1952	208	579	4	43	10	6	10	1	3	10	—	—	12	4	—	1	5	7	18	95	1 016
» » 1951	234	306	4	38	23	2	3	1	—	8	—	1	17	9	—	—	4	10	28	102	790

Driftstörningar och olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna

Driftstörningar

Störningsstatistiken har helt omlagts från och med år 1954. Tidigare har störningarnas antal beräknats som summan av antalet linjebrytarutlösningar oavsett störningstidens längd. På grund av samkörningen mellan driftcentralerna har i de flesta fallen en störning medfört att två eller flera linjebrytare löst ut och eftersom varje linjebrytarutlösning räknats, har statistiken kommit att ge en oriktig bild av störningsfrekvensen på kontaktledningarna. I den nya statistiken har därför varje störningsorsak räknats som förorsakande endast en störning, och vidare omfattar statistiken enbart störningar, vilkas varaktighet överstiger 5 minuter.

En ny enhet, störningstalet, är införd. Avsikten med detta är, att man härav skall få en, om än ofullständig, uppfattning om hur störningen inverkat på trafiken, enär störningstalet är produkten av störningstiden i minuter och det antal km huvudspår, som berörts av störningen. På bangårdar har räknats med en huvudspårslängd av 1 km.

Vissa typer av driftstörningar föranleda reducerad spänning på ledningarna. För sådana fall kunna ej störningstalen beräknas, enär ledningarna varit spänningsförande.

Tab. 1. Antal driftstörningar i elektriska tågdriften på huvudspår åren 1955—1951

Omfattar endast sådana störningar, vilka förorsakat helt spänningslösa kontaktledningar under längre tid än 5 minuter.

År	Störningstid 5—15 min						Störningstid 15—60 min						Störningstid över 60 min						Totalt
	Orsaksgrupp					Summa	Orsaksgrupp					Summa	Orsaksgrupp					Summa	
	A	B	C	D	E		A	B	C	D	E		A	B	C	D	E		
1955	22	27	20	36	6	111	40	23	58	24	9	154	65	2	112	19	5	203	468
1954	61	15	40	21	15	152	55	18	44	35	20	172	45	2	109	24	6	186	510
1953	49	38	56	15	9	167	25	16	104	24	7	176	47	2	103	21	5	178	521
1952	48	29	40	62	21	200	45	8	46	18	8	125	48	1	82	11	1	143	468
1951	56	27	34	35	21	173	40	13	35	14	14	116	47	2	92	13	3	157	446

I tab. 1 och 2 innebära beteckningarna under orsaksgrupp följande:

A = Orsaker, vilkas frekvens eller följder ej kunna begränsas genom åtgärder avseende konstruktion, underhåll, drift eller utnyttjande av SJ anordningar för elektrisk tågdrift.

B = Orsaker, vilkas frekvens eller följder kunna begränsas genom åtgärder avseende konstruktion, underhåll eller drift av SJ drift- eller kopplingscentraler.

C = Orsaker, vilkas frekvens eller följder kunna begränsas genom åtgärder avseende konstruktion, underhåll eller drift av kontaktledningen.

D = Orsaker, vilkas frekvens eller följder kunna begränsas genom åtgärder avseende utnyttjandet av kontaktledningen.

E = Orsaker, vilka icke kunnat fastställas.

Tab. 2. Antal driftstörningar år 1955

Omfattar samtliga störningar, vilka förorsakat att kontaktledningarna varit helt spänningslösa eller haft reducerad spänning mer än 5 minuter.

Orsaksgrupp	Med ledningsbrott eller ledningsnedfall			Utan ledningsbrott eller ledningsnedfall			Med eller utan ledningsbrott eller ledningsnedfall				
	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal störn. i % av totala antalet	Störningstal i % av totala störningstalet
A. 1. Avbrott i kraftleveransen till SJ driftcentraler											
a. Aviserat avbrott	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
b. Avbrott, som ej aviserats och som ej föranletts av SJ personal											
Totalstopp 7.2.55	—	—	—	1	47	159,40	1	47	159,40	0,2	22,5
Övriga	—	—	—	71	1 500	71,30	71	1 500	71,30	13,5	10,0
2. Sällsynta naturföreteelser											
a. Hård storm	—	—	—	5	555	23,91	5	555	23,91	0,9	3,4
b. Starkt snöfall eller regn, snöras	—	—	—	3	357	3,43	3	357	3,43	0,6	0,5
c. Stark kyla eller värme	5	891	12,10	2	29	0,21	7	920	12,31	1,3	1,7
d. Stark isbeläggning....	—	—	—	1	43	4,17	1	43	4,17	0,2	0,6
e. Saltstorm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
f. Jordskred	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Övrigt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3. Avsiktlig skadegörelse...	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
4. Oavsiktlig skadegörelse (sprängskott, trädavverkning etc.)	8	1 362	8,34	11	915	11,71	19	2 277	20,05	3,6	2,8
5. Brand i vagnar eller i upplag och byggnader nära kontaktledningen ..	2	865	4,48	12	679	8,07	14	1 544	12,55	2,7	1,8
6. Urspåringar och kollisioner.....	17	19 213	74,45	14	4 654	35,26	31	23 867	109,71	5,9	15,4
7. Överskridande av lastprofilen	6	1 454	7,49	7	917	2,88	13	2 371	10,37	2,4	1,4
8. Övrigt	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	38	23 785	106,86	127	9 696	320,34	165	33 481	427,20	31,3	60,1
B. 1. Avbrott i kraftleveransen till SJ driftcentral, som föranletts av SJ personal	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2. Avbrott i kraftutmatningen till kontaktledningen på grund av											
a. Felaktig brytar- eller frånskiljarmanöver ...	—	—	—	7	247	5,54	7	247	5,54	1,3	0,8
b. Felsäkring, felfasning, felaktig reläinställning eller fel i samband med ändrings- eller underhållsarbeten	—	—	—	9	93	6,51	9	93	6,51	1,7	0,9
c. Otillfredsställande inspektion eller underhåll	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Materialfel, förslitning eller utmattning i maskiner eller apparater.	—	—	—	17	263	16,47	17	263	16,47	3,2	2,3
e. Otillräcklig belastningsförmåga	—	—	—	21	367	25,25	21	367	25,25	4,0	3,6
f. Åsknedslag i driftcentral	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
g. Personliga olycksfall eller sjukdom	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
h. Övrigt	—	—	—	5	80	2,98	5	80	2,98	0,9	0,4

Tab. 2 (forts.). Antal driftstörningar år 1955

Orsaksgrupp	Med ledningsbrott eller ledningsnedfall			Utan ledningsbrott eller ledningsnedfall			Med eller utan ledningsbrott eller ledningsnedfall				
	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal störn. i % av totala antalet	Störningstal i % av totala störningstalet
3. Fel, felmanöver eller andra omständigheter i kopplingscentraler - även zongränsbrytare	—	—	—	8	151	4,11	8	151	4,11	1,6	0,6
4. Fel, felmanöver eller andra omständigheter avseende system för fjärrmanövrering av frånskiljare i kontaktledningen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	—	—	—	67	1 201	60,86	67	1 201	60,86	12,7	8,6
C. 1. Åsknedslag	—	—	—	15	2 232	29,90	15	2 232	29,90	2,8	4,2
2. Ljusbågar orsakade av											
a. Fåglar, grenar, skredvarningslinor eller andra främmande föremål	10	1 577	6,04	12	753	8,81	22	2 330	14,85	4,2	2,1
b. Spänningsdifferenser i kontaktledningsnätet .	4	301	3,13	—	—	—	4	301	3,13	0,8	0,4
c. Rök och ånga från ånglok	—	—	—	1	57	0,06	1	57	0,06	0,2	0,1
d. Lossnade bärtrådar ..	1	401	4,00	1	18	0,30	2	419	4,30	0,4	0,6
3. Utmattning i											
a. Bärlina	7	1 268	6,05	—	—	—	7	1 268	6,05	1,3	0,8
b. Övriga detaljer i kontaktledningen	1	109	0,40	2	211	0,88	3	320	1,28	0,6	0,1
4. Förslitning i förening med el. utan utmattning i											
a. Kontakttråden.....	4	907	5,16	—	—	—	4	907	5,16	0,8	0,7
b. Ledande detaljer	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Övriga detaljer i kontaktledningen	1	141	0,10	—	—	—	1	141	0,10	0,2	0,1
5. Isolatorfel i											
a. Avspänningsisolatorer, K-70	4	522	4,00	30	2 797	16,69	34	3 319	20,69	6,4	2,9
b. Stödisolatorer, K-1 ...	—	—	—	22	2 395	20,20	22	2 395	20,20	4,2	2,8
c. Återledningsisolatorer, K-60	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Stavisolatorer.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Korrosionsangrepp i											
a. Viktlinor, mångtrådiga	1	399	2,80	—	—	—	1	399	2,80	0,2	0,4
b. Avspänningslinor, sjutrådiga	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
c. Metalldetaljer, interkristalliniskt.....	4	170	0,18	2	101	0,14	6	271	0,32	1,1	0,1
d. Övriga detaljer i kontaktledningen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7. Kontaktfel i strömförande klämmor — även skarvklämmor — eller kabelskor.....	4	459	5,03	1	46	0,20	3	505	5,23	0,9	0,7
8. Stolpförskjutningar	1	9	0,10	2	62	0,30	5	71	0,40	0,6	0,1
9. Olämpligt eller bristfälligt montage	3	223	0,32	4	170	0,17	7	393	0,49	1,3	0,1
10. Kabelfel, åverkan, materialfel eller underdimensionering	—	—	—	7	613	3,32	7	613	3,32	1,3	0,4

Tab. 2 (forts.). Antal driftstörningar år 1955

Orsaksgrupp	Med ledningsbrott eller ledningsnedfall			Utan ledningsbrott eller ledningsnedfall			Med eller utan ledningsbrott eller ledningsnedfall				
	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal	Störningstid i min	Sötrningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal	Störningstid i min	Störningstal $\frac{\text{min} \times \text{km}}{1000}$	Antal störn. i % av totala antalet	Störningstal i % av totala störningstalet
11. Fel i kabelboxar, inre och yttre	—	—	—	11	1 468	6,86	11	1 468	6,86	2,1	0,9
12. Fel eller felmanöver i fasta tågvärmeanläggningar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13. Fel eller felmanöver i hjälpkraftledningen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14. Felaktiga åtgärder vid ändrings- eller underhållsarbeten i kontaktledning eller hjälpkraftledning, även personliga olycksfall	6	737	6,94	10	172	2,64	16	909	9,58	3,1	1,3
15. Felaktiga frånskiljarmanövrar av trafikavd. personal	2	158	1,97	3	113	2,82	5	271	4,79	0,9	0,9
16. Otillfredsställande inspektion eller underhåll	4	794	4,19	5	373	3,49	9	1 167	7,68	1,7	1,0
17. Materialfel i											
a. Bärlina eller kontakttråd	1	54	0,30	—	—	—	1	54	0,30	0,2	0,1
b. Bärande konstruktioner (stolpar, strävor och bryggor)	—	—	—	1	139	1,00	1	139	1,00	0,2	0,1
c. Upphängningsanordn. (utliggare)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
d. Avspänningsanordn. (linor, kilklämmor, avspänningsfjäder etc.)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
18. Övriga klarlagda orsaker	1	1 002	13,03	6	490	12,79	7	1 492	25,82	1,3	4,0
Summa	59	9 231	63,74	135	12 210	110,57	194	21 441	174,31	36,8	24,6
D. 1. Lok- eller motorvagnsfel (exkl. strömavtagarfel)	3	463	0,84	16	431	8,28	19	894	9,12	3,6	1,3
2. Strömavtagarfel (ej orsakat av kontaktledningsfel)	5	948	8,40	9	227	1,13	14	1 175	9,53	2,7	1,3
3. Felmanöver på lok eller motorvagn (obefogad jordning av strömavtagare)	4	400	0,72	25	442	6,26	29	842	6,98	5,5	1,0
4. Felmanöver med lok eller motorvagn (ingång på jordad lastspårsledning, uraktlåtenhet att nedkoppla loket vid passerande av urkopplad skyddssektion etc.)	3	639	5,04	9	309	1,88	12	948	6,92	2,3	1,0
5. Ändring av spårläget utan att kontakttråden justerats	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6. Övriga klarlagda orsaker	1	264	1,10	4	43	0,76	5	307	1,86	0,9	0,2
Summa	16	2 714	16,10	63	1 452	18,31	79	4 166	34,41	15,0	4,8
E. Orsaker, vilka icke kunnat fastställas	—	—	—	22	887	13,39	22	887	13,39	4,2	1,9
Samtliga	113	35 730	186,70	414	25 446	523,47	527	61 176	710,17	100,0	100,0

På överföringsledningen mellan Porjus kraftverk och transformatorstationerna vid linjen Torneträsk—Vassijaure har under år 1955 förekommit 4 oavsiktliga driftavbrott (f. å. 6). Det långvarigaste av dessa (205 min) förorsakades av hård storm, vilken medförde att linorna slog ut mot kontaktledningen.

Olycksfall förorsakade av elektrisk ström

Under år 1955 förorsakade den elektriska strömmen vid anläggningarna för elektrisk tågdrift och vid statens järnvägars lågspänningsnät 28 (f. å. 24) olycksfall, varav 4 (f. å. 3) med dödlig utgång.

Lokpersonal

Den 8 februari i Gällivare. Då en lokförare från loket skulle bryta tågvärmeströmmen uppstod överslag. Brännskador på ena handen och på handleden. Återställd.

Den 13 februari i Horndal. En lokförare försökte med hjälp av jordstång som ej jordförbundits skjuta upp en trög strömavtagare. Därvid uppstod kontakt med spänningsförande ledning. Brännskador på bägge armarna, hals och haka samt vänster häl. Chockskador. Återställd.

Den 7 april i Bohus. Då ett lokbiträde försökte att med ett borstskaft bryta upp en fastbränd kontaktor i ett lok uppstod en ljusbåge, som förorsakade brännskador i ansiktet och på höger arm. Återställd.

Den 11 maj i Vattholma. En lokförare försökte att slå in huvudreläet i ett lok för hand. Härvid uppstod en kraftig ljusbåge, som bländade lokföraren och förorsakade lätta brännskador i ansiktet. Återställd.

Den 24 maj i Södertälje. En lokförare skulle kontrollera säkringarna i lokets maskinrum. Vid byte av en trasig manöversäkring blev det överslag, varvid brännskador uppstod på vänster hand. Återställd.

Den 21 december i Hällefors. Ett lokbiträde befann sig för felsökning i maskinrummet. En kontaktor till en transformator bröt plötsligt, varvid en ljusbåge uppstod och brännskadade lokbiträdet. Återställd.

Ledningspersonal

Den 7 februari i Vännäs driftcentral. Under försök att starta en omformare inträffade kortslutning i en frånskiljare, varvid en reparatör, ett banbiträde och en ledningsförman brännskadades. Samtliga återställda.

Den 15 juni i Aspeå. En banvakt och ett banbiträde justerade kontaktledningen från en rälsgående bil i samband med spårarbeten genom banavdelningens försorg. Bilen backade in på en ledningssektion, som av misstag var spänningsförande. Båda kom därvid i beröring med den spänningsförande ledningen. Återställda.

Den 11 juli i Bodafors. En målare hade avslutat arbetet i en bryggstolpe och förflyttade sig därefter cirka 170 m därifrån samt klättrade upp i en stolpe med spänningsförande ledningar. Avled.

Den 15 september i Åby. Under revision av kontaktledningen kom en reparatör i beröring med den spänningsförande hjälpkraftledningen. Återställd.

Övrig SJ-personal i tjänsteutövning

Den 7 mars i Hallsberg. En kontorist tjänstgjorde som ställverksvakt. Han tog vid ett tillfälle bort säkringen för en motor till en växel på vars utrustning vissa reparationer utfördes. Säkringens ena stift fick kontakt med det jordade stativet, varvid en öppen ljusbåge uppstod, och han erhöll brännskador på högra handens tumme. Återställd.

Den 15 april i Skelleftehamns övre. Ett banbiträde vid teleavdelningen utförde felsökning på högtalarförstärkaren. Då han vid ett tillfälle tog ut en slutförstärkare, kom han i beröring med en oskyddad säkring. Han erhöll brännskador på höger pekfinger. Återställd.

Den 1 juli i Tillberga hvst. En verkstadsarbetare reparerade en kopplingspropp på en personvagn. En dag började han arbetet utan att först förvissa sig om att anläggningen var spänningslös. Han erhöll brännskador på händernas insidor. Återställd.

Den 13 juli på linjen Tillberga—Skultuna. En banarbetare utförde stolpsättningsarbeten för en ny skyddssektion.

Vid ett tillfälle gick han upp i en stolpe i avsikt att skruva loss strävans manschett. Han kom därvid i kontakt med den spänningsförande utliggaren och erhöll brännskador på 15 % av kroppsytan (höger axel, bröstet, buken, vänster sida samt ryggen). Återställd.

Den 25 juli i vagnverkstaden i Östersund. Ett maskinbiträde utförde felsökning på värmeanläggningen i en vagn. Då han skulle sätta fast säkringen för belysningstransformatorn, kom han i förbindelse med spänningsförande delar. Avled.

Den 5 augusti i Viala. En banarbetare klippte av en gummikabel i en ledningsbrygga. Då det var spänning på kabelns ena fas fick banarbetaren ström genom kroppen och föll till marken. Han erhöll mindre brännskador och fraktur på vänster axel. Återställd.

Den 23 augusti i Enånger. Under utdragning av återgångsledning hade en banarbetare lagt ledningen i ett utkörningshjul i en kontaktledningsstolpe. När han klättrade ned från stolpen, kom han i beröring med en spänningsförande ledning för belysning. Han föll till marken från 4 meters höjd. Lindriga brännskador och hjärnskakning. Återställd.

Den 3 november i Göteborgs hvst. Efter avslutad elsvetsning drog en järnarbetare ur motorkontakten, varvid kortslutning uppstod i stickproppen. Brännskador i ansiktet. Återställd.

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

Den 8 juni i Strålsnäs. En lastningsarbetare skulle ta spannmålsprov ur en taklucka på en Q_{15}-vagn. Han kom därvid i beröring med den spänningsförande kontaktledningen och föll till marken med svåra brännskador på höger ben, ryggen och vänster arm samt lindrigare brännskador på höger arm. Han erhöll dessutom krossår i pannan. Avled.

Den 18 oktober i Lammhult. Med en lyftkransförsedd lastbil höll en chaufför på med omlastning av slipers. Då ett knippe på 5—6 slipers svängdes in över vagnen inträffade överslag från kontaktledningen, varvid chauffören, som manövrerade kranen, erhöll mindre brännskador på händerna. Återställd.

Utomstående personer: Övriga

Den 25 juli i Skövde. En sjuårig pojke klättrade under lek upp på en s. k. träkolsvagn, varvid han troligen kom i beröring med spänningsförande kontaktledning. Han erhöll brännsår på överkroppen, bröst och i ansiktet (inemot 70 % av kroppsytan). Framtida men förmodas.

Den 14 augusti i Olskroken. En färgeriarbetare, som klättrade upp i en kontaktledningsstolpe, brännskadades av en ljusbåge, som uppstod genom överslag. Brännskador över cirka 50 % av kroppen. Återställd.

Den 29 september på linjen Frövi—Blixterboda. En banarbetare, som hade för avsikt att begå självmord, lindade en koppartråd kring sin vänstra handled och kastade den fria änden över kontaktledningen. Han erhöll 3:e grads brännskador på vänster hand och underarm, på höger underben samt i ryggslutet. Vänster arm amputerad.

Den 7 oktober i Loka. En skogsarbetare klättrade vid tågets avgång från stationen av okänd anledning upp på ett vagnstak, varvid han kom i beröring med den spänningsförande kontaktledningen och föll ned på banvallen. Avled.

Den 14 oktober på Solna-bron i Stockholm. En nioårig pojke stod på bron och höll i sin högra hand en kopparledning. Han kastade den fria änden över skyddsräcket, varvid den kom i beröring med den spänningsförande bärlinan. Han erhöll svåra brännskador på högra handens insida och ytliga brännskador på bröstet, båda armarna och vänster ben. Tre fingrar amputerade.

Persontrafiken

Tidtabellen

Tidtabell nr 153—154

Tidtabell 153—154, som gällde vid 1955 års ingång, tillämpades t. o. m. 9 juni 1955 med vissa ändringar, av vilka de viktigaste var följande:

Fr. o. m. 1 januari 1955 tillämpades ändrad tidtabell på sträckan Gävle—Sala, enär gångtiderna för den tidtabell med enbart rälsbussdrift, som gällt sedan 10 juni 1954, visat sig för snäva.

»Härjedalingen», en 3 klass specialrälsbuss — stålrälsbuss med 32 vilfåtöljer med arm- och nackstöd samt ställbar rygg — framfördes som snälltåg Stockholm — Krylbo — Falun — Mora — Hede och åter vissa dagar under tiden 18 december 1954—1 maj 1955 (återkom under sommartdt 155).

Elektrisk drift infördes på linjen Växjö—Karlskrona/Kalmar fr. o. m. 1 april 1955 (Alvesta—Växjö fr. o. m. 1 juni 1954). Tidtabellen anpassades dock efter denna nya driftsform först fr. o. m. 10 juni.

Snälltåg 92 Hälsingborg F—Hässleholm med förbindelse till tåg 18 åter-

Antalet kilometer av express-, snäll-, person- och blandade[1] tåg per dag under olika tidtabells-
Enligt den vid resp. perioders ingång gällande tidtabellen, om ej annat särskilt angives

Tidtabell		Trafikerad banlängd km[2]	Express- och snälltåg						
nr	gällande fr. o. m.		Ellok	El-motv.	Ånglok	Förbr.-motv.	Räls-buss	Summa	Per bankm
139 s	15/5 39	8 001	..	—	..	—	—	23 003	2,88
139 v	4/9 39	8 064	..	—	..	—	—	20 551	2,55
145 s	11/6 45	12 077	24 792	—	936	—	392	26 120	2,16
145 v	10/9 45	12 324	17 974	—	602	—	392	18 968	1,54
146 s	3/6 46	12 324	27 953	—	936	—	1 587	30 476	2,47
146 v	9/9 46	12 324	23 663	—	936	—	2 342	26 941	2,19
147 s	9/6 47	12 539	31 566	—	1 402	—	3 372	36 340	2,90
147 v	8/9 47	12 539	25 379	—	936	—	2 860	29 175	2,33
148 s[3]	9/5 48[3]	14 586	32 675	1 140	1 722	704	2 523	38 764	2,66
148 v	1/9 48	14 586	24 905	2 052	1 256	704	1 617	30 534	2,09
149 s	1/6 49	14 794	32 798	3 738	1 724	704	2 878	41 842	2,83
149 v	1/9 49	14 794	25 112	3 996	1 258	704	1 526	32 596	2,20
150 s	10/6 50	15 178	35 941	4 554	1 722	704	3 970	46 891	3,09
150 v	28/8 50	15 178	25 112	4 568	1 256	704	1 822	33 462	2,20
151 s	15/6 51	15 138	33 854	4 554	1 653	704	4 220	44 985	2,97
151 v	1/9 51	15 138	21 500	3 996	602	704	1 638	28 440	1,88
152 s	15/6 52	15 128	34 319	4 072	1 167	704	4 420	44 682	2,95
152 v	1/9 52	15 185	24 827	4 072	578	704	2 168	32 349	2,13
153 s	10/6 53	15 101	35 239	4 585	1 260	704	4 913	46 701	3,09
153 v	1/9 53	15 090	24 454	4 585	420	704	2 663	32 826	2,18
154 s	10/6 54	15 073	37 239	4 899	1 260	632	4 624	48 654	3,23
154 v	1/9 54	15 073	25 385	4 899	420	632	2 742	34 078	2,26
155 s	10/6 55	15 048	40 556	5 165	1 558	—	2 986	50 265	3,34
155 v	1/9 55	15 048	29 341	6 161	1 048	—	3 126	39 676	2,64

[1] Av totala antalet km av blandade tåg medtages här endast $^1/_3$.

[2] Inbegripet banlängd 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 tidtabellsskiftet ägt rum först 11 juni, då sommartågen insattes.

kom fr. o. m. 22 maj 1955, då sommartidtabellen på kontinenten trädde i kraft. Se även »Utlandsförbindelserna».

Tidtabell nr 155—156

Tidtabell nr 155—156 började tillämpas 10 juni 1955 och fastställdes att liksom föregående tidtabell gälla i två år, det vill säga t. o. m. 1 juni 1957, med övergång till vintertågplan 1 september 1955 och 1956 samt övergång till sommartågplan 3 juni 1956 (samtidigt med kontinenten).

Arbetet med den nya tidtabellens utformning hade inriktats på att dels skapa förutsättningar för en mer punktlig tågföring, dels att bygga ut och förbättra fjärrförbindelserna såväl med kontinenten som inom landet. Förstnämnda strävanden resulterade i att man i vissa fall bröt anslutningar, som visat sig utgöra en källa till upprepade förseningar, i andra fall underlät att skapa anslutningar, som var teoretiskt möjliga att åstadkomma, allt i syfte att få fram en i tågföringshänseende mindre känslig tidtabell än den tidigare gällande.

För den nya tidtabellen redogjordes i stora drag i cirk. A 56/55 och mera i detalj i en av styrelsen utarbetad pressnotis, dnr Tbr 51286 sgr 64200.

I den nya tågplanen återkom i stort

perioder

Persontåg							Blandade tåg[1]				Totalt	Per bankm
Ellok	El-motv.	Ånglok	Förbr.-motv., motorlok	Rälsbuss	Summa	Per bankm	Ellok	Ånglok, motorlok	S:a	Per bankm		
..	..	1 683	17 380	89 218	11,15	..	..	1 138	0,14	113 359	14,17
..	..	1 966	16 965	87 630	10,87	..	..	1 142	0,14	109 323	13,56
68 513	39 482	1 183	29 167	138 345	11,45	320	644	964	0,08	165 429	13,70
66 885	35 705	1 896	29 901	134 387	10,90	320	637	957	0,08	154 312	12,52
73 699	40 157	2 205	37 926	153 987	12,49	430	559	989	0,08	185 452	15,05
71 771	39 118	2 237	37 512	150 638	12,22	430	559	989	0,08	178 568	14,49
78 772	39 906	2 195	44 134	165 007	13,16	517	616	1 133	0,09	202 480	16,15
77 398	38 708	2 173	44 531	162 810	12,99	510	604	1 114	0,09	193 099	15,40
90 566	45 234	2 968	52 382	191 150	13,11	541	571	1 112	0,08	231 026	15,84
88 820	43 201	3 322	52 883	188 226	12,90	528	597	1 125	0,08	219 885	15,08
87 621	6 660	41 450	3 439	58 573	197 743	13,37	710	465	1 175	0,08	240 760	16,27
84 902	7 054	40 059	3 414	58 869	194 298	13,13	630	418	1 048	0,07	227 942	15,41
90 897	8 494	38 290	3 065	66 985	207 731	13,69	777	647	1 424	0,09	256 046	16,87
88 074	8 897	36 936	3 434	65 313	202 654	13,35	738	657	1 395	0,09	237 511	15,65
88 990	8 429	37 499	3 395	67 179	205 492	13,57	797	583	1 380	0,09	251 857	16,64
84 975	8 586	32 728	4 282	67 582	198 153	13,09	758	508	1 266	0,08	227 859	15,05
87 191	9 294	34 994	3 744	69 281	204 504	13,52	1 090	510	1 600	0,11	250 786	16,58
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
87 912	8 764	31 218	3 395	72 737	204 026	13,51	1 139	379	1 518	0,10	252 245	16,70
85 659	8 212	26 996	4 122	75 002	199 991	13,25	1 083	286	1 369	0,09	234 186	15,52
88 001	8 802	21 639	4 852	82 869	206 163	13,68	1 117	202	1 319	0,09	256 136	16,99
85 401	8 804	20 003	4 999	82 788	201 995	13,40	1 101	203	1 304	0,09	237 377	15,75
91 128	10 433	14 406	4 721	85 527	206 215	13,70	1 346	149	1 495	0,10	257 975	17,14
89 284	10 203	13 546	4 713	85 473	203 219	13,50	1 331	149	1 480	0,10	244 375	16,23

sett de sedvanliga »sommartågen» och dessutom är en del nyheter att anteckna, av vilka särskilt följande må nämnas:

Stockholm—Malmö/Hälsingborg

Den stora nyheten i trafiken söderut från Stockholm var expresståget »Skåningen», som tillkom dels för att avlasta nattsnälltågen, dels för att fylla ut tomrummet i eftermiddagsförbindelserna mellan Stockholm och Malmö. Tåg 45 gick från Stockholm C 16.40 och kom till Malmö C 23.05. I motsatt riktning gick tåg 46 från Malmö C 16.33 och kom till Stockholm C 23.15. Restiden Stockholm—Malmö blev endast 6 tim 25 min eller drygt 1 1/2 tim kortare än för det dittills snabbaste tåget. Tågen framfördes över Katrineholm och fick goda förbindelser bl. a. till och från Växjö, Kristianstad, Hälsingborg, Landskrona och Trelleborg samt till Köpenhamn under sommaren och därifrån dagligen året om (med anslutning från »Köpenhamnsexpressen»).

Snälltågen 7 och 8, som under vintern gått från Stockholm lördagar och från Malmö söndagar, blev dagliga under sommaren med direkt vagn till och från Köpenhamn över Hälsingborg samt till och från Kalmar över Nässjö.

Snabbpersontåget 1720 tidigarelades något, från Malmö C 16.38, och utdrogs till Nässjö med direkta vagnar till Jönköping.

Alla tåg mellan Hässleholm och Hälsingborg med direkta vagnar till och från Köpenhamn lades att gå över Kattarp, där det för undvikande av vändning anlagts ett triangelspår, i stället för över Bjuv (tågen 5 och 6 hade dock redan förut gått över Kattarp men med vändning). Därigenom slapp man för dessa förbindelser ifrån de besvärliga och tidsödande växlingsrörelserna mellan Hälsingborg C och Hälsingborg F.

Blekinge—Kristianstad—Malmö/Hälsingborg

På linjen Kristianstad—Hässleholm pålades tidtabell för elektrisk drift fr. o. m. 10 juni. I samband därmed vidtogs åtgärder för att i största möjliga utsträckning överflytta den genomgående trafiken mellan blekingestäderna och Kristianstad å ena sidan och Eslöv—Malmö å den andra från linjen över Hörby till den elektrifierade linjen över Hässleholm. Fyra nya snabbpersontåg inlades från Kristianstad till Malmö över Hässleholm och tre dylika tåg i motsatt riktning. I två av tågen i vardera riktningen framfördes direkta vagnar mellan Malmö och Karlshamn. Restiden Kristianstad—Malmö blev cirka 1 1/2 tim, vilket innebar en restidsförkortning av omkring 1 timme.

Även förbindelserna Hälsingborg—Kristianstad—Blekinge förbättrades i detta sammanhang.

Rälsbussdrift införes successivt på linjen Kristianstad—Hörby—Eslöv.

Övriga skånelinjer

Antalet snabbförbindelser mellan Malmö och Hälsingborg utökades med två från Malmö och en från Hälsingborg.

Förbindelserna mellan Malmö och Trelleborg utökades med två direkttåg i vardera riktningen samt ett nytt morgontåg från Trelleborg.

»Bornholmspilarna», snabbtågen mellan Malmö och Ystad/Simrishamn och mellan Kristianstad och Simrishamn i förbindelse med bornholmsbåtarna, återkom under sommaren med något utvidgad körning.

Trafiken på linjen Malmö—Falsterbo lades om till övervägande rälsbussdrift med flera tåg och kortare restider.

Malmö västra station lades ned. Ystadbanans tåg framfördes till och från Malmö C över Lönngatan—Lundavägen. Falsterbobanans tåg vände i Södervärn.

Alvesta—Karlskrona/Kalmar

Mellan Alvesta och Karlskrona/Kalmar igångsattes den elektriska driften 1 april 1955 (mellan Alvesta och Växjö 1 juni 1954) men tidtabell för elektrisk drift pålades först fr. o. m. 10 juni 1955. Mellan Kalmar och Emmaboda kunde dock av bantekniska skäl nämnvärda restids-

vinster inte göras, och även på övriga sträckor blev restidsvinsterna måttliga. Tidtabellen inriktades i första hand på att åstadkomma bättre tågföring.

Direkt vagn Göteborg—Karlskrona och omvänt insattes i tågen 79 och 80, som utbyttes mot loktåg.

Persontåg 502 med direkta vagnar till Stockholm och Göteborg lades att gå direkt till Emmaboda och kunde senareläggas 50 min från Karlskrona.

I lokaltrafiken mellan Växjö och Alvesta insattes SJ:s första elrälsbussar.

Sala—Västerås—Eskilstuna—Norrköping

I samarbete med TGOJ förbättrades förbindelserna på och över ovannämnda sträcka i samband med att elektrisk drift infördes Sala—Tillberga och Kolbäck—Eskilstuna. Morgontåget från Flen till Kolbäck utdrogs över Västerås till Sala för anslutning till snälltåg 92. Även i motsatt riktning blev det genomgående tåg Sala—Flen i anslutning från snälltåg 91. I Flen erhölls anslutning till nattsnälltåg mot Malmö och Göteborg.

Ett nytt direktvagnståg (821) med anslutning från Västerås inlades Kolbäck—Flen—Katrineholm—Norrköping med anslutning till snälltåg 9 i Katrineholm och till nedgående »Skåningen» i Norrköping. I motsatt riktning framfördes direkta vagnar Norrköping—Västerås i tåg 822 med förbindelse i Norrköping från snälltåg 18 och i Flen från snälltåg 10.

Stockholm—Göteborg

Expresståget »Göteborgaren» utbyttes mot loktåg och framfördes av de nya rapidloken. Från Jönköping och Falköping erhölls ny anslutning i Skövde genom att tåg 1214 utdrogs att gå även Falköping—Skövde. Restiden för expresstågen och dagsnälltågen förkortades, för vissa tåg upp till 25 min.

Sommarsnälltågen 39 och 40 återkom med direkta vagnar från Stockholm till Lysekil, Strömstad, Hälsingborg och Hässleholm samt från Göteborg till Kristianstad. Tågen framfördes endast till och från Hässleholm.

Oslo—Göteborg—Malmö/Hälsingborg

»Skandiapilen» utbyttes mot loktåg på hela sträckan Malmö—Oslo (tidigare motorvagnståg norr om Göteborg) med direkta sittvagnar från Oslo till Köpenhamn och Malmö samt byffévagn till Malmö. Tåget senarelades i båda riktningarna, från Köpenhamn 45 min, varigenom anslutning erhölls från Hamburg med Köpenhamnsexpressen.

Snälltåg 42 lades att gå över Hälsingborg. Genom slopade uppehåll och förkortade gångtider minskades restiden avsevärt. Tidsvinsten Köpenhamn—Oslo blev nära 1 1/2 timme.

Ett nytt snälltågspar, 62—61, inlades Malmö—Göteborg—Malmö för att dels kompensera slopade uppehåll för tåg 42, dels göra det möjligt att resa Malmö—Göteborg—Malmö på dagen med ett tillräckligt uppehåll i Göteborg. Tiderna blev: Malmö C avg. 7.25, Göteborg C ank. 11.50, avg. 18.00, Malmö C ank. 22.15.

För att avlasta tågen 37 och 38 anordnades sommartid Göteborg—Ängelholm—Göteborg snälltågen 65—66 och vintertid hänvisades en del persontrafik till ilgodstågen 5167 Göteborg—Malmö och 5168 Ängelholm—Göteborg.

Göteborg—Dalarna—Gävle

»GDG-expressen» återfick i princip den tidtabell, den hade före omläggningen sommaren 1953, dock att Falun blev utgångs- och slutstation i norr med förbindelse från och till Gävle. Falun C avg. 7.00, Göteborg C ank. 13.15, avg. 16.00, Falun C ank. 22.20.

Persontågen 105 Gävle—Mellerud och 164 Mellerud—Gävle utdrogs till och från Göteborg och framfördes som snabbtåg.

Dalarna—Stockholm

Mellan Falun och Stockholm inlades ett nytt ilsnälltågspar 41—42, »Dalpilen», från Falun C 6.50, till Stockholm C 10.25 och därifrån 18.05, till Falun C 21.44. I båda riktningarna erhölls goda anslutningar med bl. a. Orsa, Mora, Malung.

Snälltågen 10 och 9 Krylbo—Mora—Krylbo med förbindelse från tåg 92 resp. till tåg 91 återkom och blev dagliga hela året.

Stockholm—Norrland

För att åstadkomma dels bättre tågföring, dels bättre förbindelser med huvudstaden och mellan norrlandsstäderna inbördes blev tidtabellen föremål för en omfattande bearbetning.

Genom att största tillåtna hastigheten höjdes på sträckan Vännäs—Långsele och att vissa uppehåll för de nordgående tågen slopades på Riksgränsbanan kunde restiden för »Nordpilen», tågen 94 och 93, förkortas. Restidsvinsten mellan Stockholm och Kiruna blev drygt en timme i båda riktningarna.

Avlastningstågen 44 och 43 blev dagliga under hela sommaren.

Tågen 92 och 91 Stockholm—Storlien befriades från de trafikuppgifter på övre Norrland, som de haft under en följd av somrar. Tåg 92 senarelades en timme från Stockholm C (avg. 8.20, ank. Storlien 20.18) och tåg 91 50 min från Storlien (avg. 9.25, ank. Stockholm C 21.35). Restidsvinsterna, 35 resp. 49 min, blev möjliga genom att tågen fick karaktär av snabbpersontåg mellan Bräcke och Järpen. På denna sträcka inlades ett nytt rälsbusstågpar som utspridnings- resp. uppsamlingståg.

För trafiken på övre Norrland inlades under sommaren ett nytt tågpar, 72 och 71, över Gävle—Ockelbo. Tåg 72 avg. Stockholm C 7.50, ank. Boden C 23.43, (Luleå 0.30) och Narvik 9.10. I motsatt riktning gick tåg 71 från Narvik 21.20, Boden C 7.00 (Luleå 6.00) och ank. Stockholm C 22.50.

Sommarsnälltågen 74 och 73 mellan Stockholm och Sundsvall över Ostkustbanan återkom. Tåg 74, som tidigare avgått från Stockholm C 9.00, sammanslogs på sträckan Stockholm—Gävle med tåg 72 (avg. Stockholm C 7.50) och lades att avgå Gävle C 10.40 och att ankomma Sundsvall C 14.42 (15.43 sommaren 1954).

Tåg 73, som sommaren 1954 avgick Sundsvall C 9.33, lades att avgå 16.20 och att ankomma Gävle C 20.14. I Gävle sammanslogs tåget med tåg 71 från övre Norrland med ankomst till Stockholm C 22.50.

Vintertågplanen började tillämpas 1 september 1955, och de speciella sommartågen drogs in.

Tågen 72 och 71 fick dock ligga kvar i oförändrade lägen mellan Långsele och Boden (-Luleå) men ej som loktåg utan som rälsbusståg (elrälsbussar) och mellan Stockholm och Gävle (loktåg).

På sträckan Gävle—Sundsvall—Långsele inlades ett nytt ilsnälltågspar, 52 och 51 (dieselrälsbussar), som sammanbindningståg. Bussen från Luleå fortsatte från Långsele över Bräcke till Östersund, och bussen till Långsele—Luleå utgick från Östersund.

I samband med att dubbelspårstrafik infördes fr. o. m. 17 oktober 1955 på bandelarna Hästveda—Osby och Eneryda—Vislanda samt fr. o. m. 1 december 1955 på hela bandelen Örebro—Ervalla vidtogs justeringar av tidtabellen.

Fr. o. m. 1 december 1955 infördes elektrisk drift mellan Söderhamn och Hudiksvall, och i samband därmed vidtogs tidtabellsjusteringar på Ostkustbanan.

Ändringar i järnvägslinjerna

Den 10 juni 1955 nedlades persontrafiken på bandelen Dalby—Bjärsjölagård.

Dubbelspårstrafik infördes den 10 juni 1955 på bandelarna Örebro—Hovsta, Baggetorp—Vingåker, Lagmansholm—Torp, Hästveda—Ballingslöv och Malmö C—Lundavägen, den 15 augusti 1955 på bandelen Hästveda—Osby, den 17 oktober 1955 Eneryda—Vislanda och den 1 december 1955 Hovsta—Ervalla.

Om triangelspåret vid Kattarp och nedläggningen av Malmö västra har nämnts i annat sammanhang.

Tågföringen

Tågföringen, som sedan juni månad 1954 varit sämre än under motsvarand-

månader under tidigare år, uppvisade ej någon förbättring under de två första månaderna 1955. För mars månad redovisades ett resultat, som var likvärdigt med resultatet för mars månad 1954 och för april och maj månader ett något sämre resultat än för motsvarande månader 1954.

Under sommarmånaderna juni—augusti noterades obetydliga förbättringar jämfört med de låga resultat, som redovisats för dessa månader år 1954. Höstmånaderna september—november däremot uppvisade en betydlig förbättring av tågföringen.

De svåra väderleksförhållandena (snöstormar, stark kyla) i samband med jultrafiken vållade mycket stora förseningar över hela landet och påverkade månadens tågföringsresultat så starkt, att det blev det lägsta som redovisats under åren 1951—1955.

Efterföljande tabell visar månad för månad hur många viktigare express- och snälltåg, uttryckt i procent av hela antalet viktigare express- och snälltåg, som kommit till slutstationen i rätt tid eller högst 5 min försenade. Som jämförelse redovisas även månadsresultaten för åren 1953 och 1954:

Månad	1955	1954	1953
Januari	64,3	74,4	82,8
Februari	55,3	68,8	57,6
Mars	81,0	81,7	89,1
April	77,6	81,9	82,5
Maj	78,6	87,0	78,6
Juni	67,2	66,5	63,4
Juli	68,9	67,9	79,5
Augusti	75,2	72,5	80,6
September	80,6	54,7	83,8
Oktober	78,8	57,5	79,7
November	81,0	64,5	83,7
December	47,5	54,5	75,1
Årsresultat	71,4	69,4	78,0

Följande driftstörningar har inverkat särskilt ofördelaktigt på tågföringsresultatet:

Urspåring mellan Åsa och Frillesås den 21 juni kl 20.45. Totalt avbrott (med undantag för tågen 22 och 61 den 22 juni) till den 23 juni kl 3.00.

Urspåring Kopparåsen—Vassijaure den 5 juli kl 21.40. Totalt avbrott till den 6 juli kl 5.46.

Sammanstötning i Södertunneln vid Stockholm den 8 juli med svåra följdverkningar på tågföringen 3 dygn framåt.

Urspåring Båstad—Skottorp den 12 augusti kl 1.20. Totalt avbrott till den 13 augusti kl 10.00.

Den verksamhet för att förbättra tågföringen, som igångsattes under år 1954 såväl i järnvägsstyrelsen som ute på distrikten, har fortsatt under år 1955.

För att behandla de med rälsbussdriften sammanhängande problemen, främst driftstörningar på YC06, tillsattes under året en arbetsgrupp, vars arbete givit impulser till åtgärder för större driftsäkerhet. En arbetsgrupp har även tillsatts för att studera de med tågföringen sammanhängande frågorna om pallastning och behållartrafik i snäll-, person- och ilgodståg samt ilgodsvagnarnas utformning.

Den ovillkorliga företrädesrätten i tågledningshänseende för vissa viktigare tåg bibehölls även år 1955.

Cykeltransporterna

är numera inte av den omfattningen att det anses behövligt med särskild redogörelse härom i drifttjänststatistiken.

Utlandsförbindelserna

Med England via Göteborg

Under högsäsongen kördes tåg 71 Hallsberg—Göteborg som dubblering till tåg 47, »Londonpilen», de dagar båtanslutning fanns i Göteborg. Direkta vagnar framfördes liksom föregående somrar i tågen 47-71 och 28 Stockholm—Göteborg Londonpiren.

Med Kontinenten

a) Via Trelleborg—Sassnitz

1. Berlin- och Warszawa-förbindelserna

   Sovvagnen Stockholm—Berlin framfördes två gånger per vecka hela året samt under tiden 14 juni

—1 september ytterligare en gång per vecka. Förbindelsen med Warszawa ändrades inte.

2. Ny snabbförbindelse Stockholm—München (cirk. R 8/55)

Den gamla tanken på en snabbförbindelse till Sydeuropa över färjeleden Trelleborg — Sassnitz kunde realiseras till sommaren 1955. »Sassnitzexpressen» Stockholm—München insattes enligt följande tidtabell.

A			B		
18.45	fr	Stockholm C	t	11.22	
22.25	fr	Malmö C	t		6.51
3.55	fr	Trelleborg F	t	1.45	
8.40	t	Sassnitz H	fr	21.05	
9.12	fr	Sassnitz H	t	20.43	
22.59	t	München	fr	6.23	

A Från Stockholm och Malmö ons- och söndagar 12 juni—28 augusti.
B Från München tis- och fredagar 14 juni—30 augusti.

Direkta sovvagnar gick från Stockholm och Malmö till Sassnitz och vice versa. På tysk sida insattes ett motorvagnståg av Deutsche Reichsbahn. För att underlätta resor med denna nya förbindelse tillämpades förenklade viseringsbestämmelser för resan genom Öst-Tyskland.

b) Via Trelleborg—Travemünde[1] (cirk. R 15/55)

Genom att den dagliga förbindelsen utfördes såsom dagtur från Trelleborg och såsom nattur från Travemünde erhölls i sydlig riktning goda förbindelser till Sydtyskland och Österrike med direkta vagnar från Travemünde.

c) Via Danmark (cirk. Ta 69/55)

Sommartidtabellen på kontinenten trädde i kraft 23 maj och vintertidtabellen 2 oktober.

Nordexpressen (NE), Skandinavien—Parisexpressen (SPE)

Restiden med Nordexpressen mellan Köpenhamn och Paris förkortades med ungefär 1 timme i vardera riktningen fr. o. m. 23 maj. Det under föregående år inlagda dubbleringståget Parisexpressen i nära anslutning till Nordexpressen slopades och ersattes av ett fristående tåg över Gedser—Grossenbrode, Skandinavien—Parisexpressen i förbindelse med dagsnälltågen 17 och 18 över Hälsingborg. Med avresa från Stockholm 7.30 var man i Paris påföljande dag 18.05. I motsatt riktning kunde man resa från Paris 12.27 och komma till Stockholm påföljande dag 21.40. Skandinavien—Parisexpressen visade sig vara ett synnerligen uppskattat komplement till Nordexpressen.

Skandinavien—Hollandexpressen (SHE)

Tågets tidtabell ändrades ej nämnvärt.

Nord-Västexpressen (NWE)

Tåget återkom under sommartidtabellen med i stort sett samma tider som sommaren 1954..

Skandinavien—Italienexpressen (SIE)

Restiden avkortades fr. o. m. 23 maj med cirka 1 timme mellan Köpenhamn och Rom. Dubbleringståget

[1] Följande tidtabell tillämpades sommaren 1955.

b	13.15	c	23.20	fr	Stockholm C	t	d	8.40	f	16.00
	22.36		8.03	t	Trelleborg C/F	fr		23.06		6.22
	23.00		8.35	fr	Trelleborg F	t		22.25		5.40
	8.00		17.35	t	Travemünde	fr		13.10		20.15
b	10.43	c	19.55	t	Hamburg	fr	d	11.14	f	17.44

b) Lördagar 2 juli—20 aug från Stockholm
c) Dagligen 31 maj—10 sept » »
d) Söndagar 3 juli—21 aug » Hamburg
f) Dagligen 1 juni—11 sept » »

Baselexpressen anordnades under tiden 18 juni—18 september från Köpenhamn resp. Basel.

Hamburgexpressen (HE)

Under sommaren kördes tåget åter i båda riktningarna över Gedser—Grossenbrode. Fr. o. m. 2 oktober lades tåget i sydlig riktning att gå över Korsör—Nyborg i likhet med föregående vinter.

Adriaexpressen (ADE)

Sommarförbindelsen Adriaexpressen insattes även detta år. Som en nyhet för året framfördes från Grossenbrode direkta vagnar till växelvis Athen och Istanbul.

Alpexpressen (AE)

Liksom år 1954 kördes tåget under sommartidtabellen även Hamburg—Köpenhamn och åter med direkta sittvagnar från och till Rom och Venedig.

Köpenhamnsexpressen (KE)

Tåget erhöll fr. o. m. 10 juni på nordgång förbindelse med Skandiapilen och det nyinlagda expresståget »Skåningen», varigenom det blev möjligt att på dagen resa från Hamburg till Oslo och Stockholm (från Hamburg 6.39 till Stockholm 23.15).

Med Danmark

a) Via Malmö—Köpenhamn

Färjetur V tidigarelades fr. o. m. 10 juni, varigenom förbindelsen från tåg 17 bröts. I övrigt var tidtabellen med färjor och båtar över Malmö—Köpenhamn i stort sett oförändrad.

b) Via Hälsingborg

En ny tågfärja »Helsingör» insattes på färjeleden Hälsingborg—Helsingör fr. o. m. 10 juni. Antalet färjeturer kunde därför ökas. Tågen 17-2311 och 92-18 erhöll fr. o. m. 23 maj direkt sittvagn Stockholm—Köpenhamn och åter.

Med Norge

a) Via Kornsjö

Expresstågen 21 och 22, Skandiapilen, utgjordes fr. o. m. 10 juni av genomgående loktåg mellan Oslo och Köpenhamn, varjämte tågen senarelades. Restiden med dagsnälltåg 42 Köpenhamn—Oslo avkortades med cirka 1 1/2 timme fr. o. m. 10 juni. Ankomsten till Oslo blev 18.20 i stället för 19.45.

b) Via Charlottenberg, Storlien och Riksgränsen

Under tiden 10 juni—31 augusti erhöll tåg 91 Storlien—Stockholm en ny förbindelse från Trondheim. Över Riksgränsen ändrades tiderna i samband med den allmänna omarbetningen av Norrlands-tidtabellen. Förbindelserna över Charlottenberg var i stort sett oförändrade.

Med Finland

Trafiken mellan Haparanda och Torneå upprätthölls i oförändrad utsträckning.

Personvagnsparken

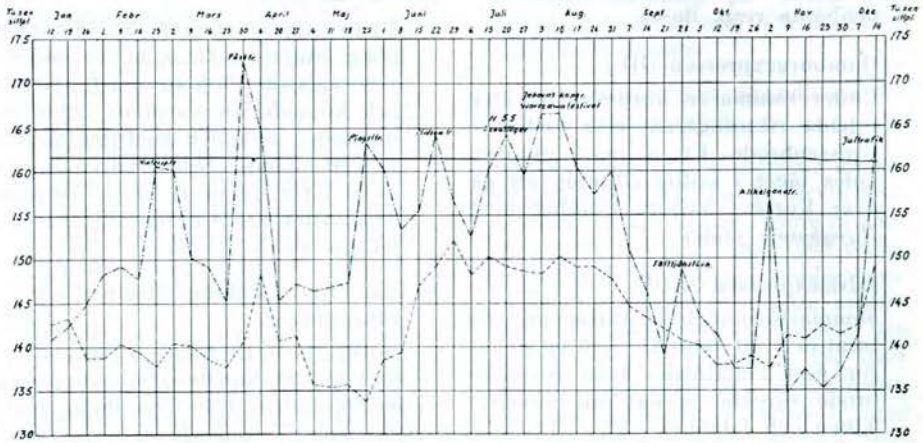
För trafik tillgängliga vagnar och deras användning

I tablå på sid. 192 visas grafiskt totaltillgång och totalbehov vid SJ av antalet sittplatser i 3 klass i de personvagnar, som förekommer i större antal, nämligen BCo, Co och C. Av tablån framgår dels platsantalet i ifrågavarande vagnar, dels den dagliga tillgången på sittplatser i vagnar av nämnda littera, sedan antalet sittplatser i vagnar under revision eller reparation dragits av samt slutligen det av trafikinspektörerna rekvirerade platsbehovet i 3 klass.

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

12,6 % av 4-axliga och 12,6 % av 2-axliga normalspåriga personvagnar, 10,9 % av CC2-vagnar, 4 % av 4-axliga och 7,2 % av 2-axliga rälsbussläpvagnar.

Antal 3 klass sittplatser år 1955 i SJ-vagnar (inkl. ESJ) litt. BC0, C0 och C



——————— Befintliga
- - - - - - - - - - - - - - - För trafik tillgängliga
—·—·—·—·— Av trafikinspektörerna rekvirerade

Förändringar av vagnparken

Under året levererades 16 sovvagnar, 70 rälsbussar och 74 rälsbussläpvagnar, nämligen:

Personvagnar
16 AC06

Rälsbussfordon
normalspåriga: 26 YC06, 18 YC0a6, 5 YC0a7, 15 UC06, 13 UCF06, 20 UCF06y, 9 UF06, 2 UCF07y.
smalspåriga: 20 YC05p, 1 YF05p, 11 UCF03yp, 1 UDF013p, 3 UF01p.

Under året utrangerades 100 person-, post- och resgodsvagnar, 10 motorvagnar, 27 rälsbussar och 11 rälsbussläpvagnar, nämligen:

Personvagnar
normalspåriga: 5 A01b[1], 1 A02a[1], 1 A04[1], 3 AC02a[1], 2 C016[1], 2 EBC03, 1 BC05a, 1 BC05b, 2 BC07a, 1 BC08, 1 BC011a, 1 B07, 1 C01, 1 EC02, 2 C05, 2 C08a, 1 C09a, 4 C3c, 3 EC3c, 4 C3d, 3 C7b, 2 CF4, 4 D22, 1 F1, 30 EF1, 1 EF3, 2 F4.
smalspåriga: 1 C0p, 5 Cp, 1 C10p, 1 CFp, 1 DFp, 7 Fp, 1 DF011t[2], 1 Ct.

Motorvagnar
normalspåriga: 1 X05[2], 3 X06, 3 X1.
smalspåriga: 1 XG1p, 1 X1p, 1 X2p.

Rälsbussar
normalspåriga: 1 YC06, 1 Y0, 13 Y.
smalspåriga: 12 Y0p, 3 UCF06p, 2 UDF02p, 6 UF2p.

Följande normalspåriga vagnar ombyggdes eller omlittererades:

Person-, post- och resgodsvagnar

2 BC03 — C02
1 BC05a — C02
1 BC05b — C02
1 BC05c — C02
2 EBC05 — C02
6 C04c — C04e (vilfåtöljvagnar)
1 EC05 — C07 (för modelljärnväg)
3 C08cr — C08cu
6 C08a — C08cal (ambulerande servering)
10 C08a — C08caå (ambulerande servering)
6 C08ca — C08d
5 C08d — C08b

[1] Av dessa vagnar iordningställdes 9 till logivagnar.
[2] Överförda till enskild järnväg.

1 C_4 — CF_{2b}
2 DF_{10} — F_4
1 DF_{10} — C_7 (mäsståget)
1 F_1 — F_{2f}
7 F_{5a} — F_{5b}

Rälsbussfordon
4 Y_{01s}[1] — Y_{01s}

Vid årets tidtabells- och vagnkonferens i Wiesbaden beslöts att de nuvarande klassbeteckningarna 1, 2 och 3 skall fr. o. m. tidtabellsskiftet den 3 juni 1956 ersättas med endast två klasser benämnda 1 och 2 och motsvara nuvarande 2 och 3 klass. I anledning härav beslöt styrelsen i slutet av året en omlitterering av personvagnsparken att gälla fr. o. m. 3 juni 1956. Arbetet med denna omlitterering skall påbörjas i början av april 1956. Närmare redogörelse för densamma lämnas i 1956 års drifttjänststatistik.

Logivagnar

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

Personvagnsamtrafik med naturautjämning

Omfattningen av den in- och utländska personvagnsamtrafiken framgår av till tidtabellerna 154 och 155 hörande normalplaner.

Uppgift om naturautjämningsresultaten 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 Lappland, Jämtland, Härjedalen och Dalarna. Resorna företogs i 3 klass.

Fjällfärden uppdelades i 6 resor. Första fjällresan, i vilken bl. a. 405 danska skolungdomar deltog, ägde rum under jullovet 1954—1955, andra—sjätte fjällresorna under tiden 13 februari —19 mars. Totala antalet deltagare var 7 077 mot 8 328 under 1954. För resorna anordnades 28 extratåg, varav 2 tomtåg. I viss utsträckning användes även ordinarie tåglägenheter.

Skolungdomsresor till Norge och Dalarna under februari

I samråd med Norges statsbaner anordnades extratåg dels Stockholm—Oslo 19—20 februari och åter 26—27 februari för cirka 450 deltagare från Stockholm, Värmland och Dalarna (Nordens Skolresetjänst och Atlas resebyrå), dels Göteborg—Oslo(—Ringebu resp. Ustaoset) 20 februari och åter från Lillehammer resp. Ustaoset 26 februari för cirka 1 200 deltagare (två extratåg i vardera riktningen) i samarbete med Skidfrämjandet i Göteborg. Statens järnvägar tillhandahöll 3 klass sittvagnar för extratågen från och till Stockholm och Norges statsbaner för extratågen från och till Göteborg.

För Atlas resebyrås skolungdomsresa till Sälen framfördes extratåg från Stockholm 20 februari och åter 27 februari för cirka 330 personer.

Sveriges Förenade Studentkårers fjällfärd

anordnades till och från Västerbotten och Jämtland 4—15 april. Västerbottenresan, som företogs med ordinarie tåg till och från Östersund och med extratåg Östersund—Vilhelmina—Östersund, hade 147 deltagare. I Jämtlandsresan till och från Enafors deltog 57 personer.

RMS »Caronias» kryssningsresor med besök i Oslo, Stockholm, Köpenhamn och Göteborg 20—23 juli

I samarbete med American Express Company resebyrå anordnades extratåg för passagerarna (amerikanare) från RMS »Caronias» kryssningsresa dels Oslo — Stockholm och Stockholm — Malmö med 13 sovvagnar för 15 resan-

[1] Omändrade från turiströlsbussar till vanliga Y_{01s}.

de i 1 klass och 230 i 2 klass, dels Hälsingborg—Göteborg för samma antal resande i sju 2 klass sittvagnar.

SJ inkomster för resorna utgjorde cirka 51 000 kronor.

Världsfestival i Warszawa 31 juli—14 augusti

Efter framställning från svenska och norska festivalkommittéerna ordnades resorna på svenska sträckor i likhet med tidigare år med såväl extra som ordinarie tåg och färjor.

Cirka 960 svenskar från olika delar av landet, sammanförda i tre större resgrupper, reste fram och åter över Sassnitz.

Cirka 150 norrmän från Narvik färdades på framresan över Gävle, Göteborg, Trelleborg, Sassnitz med återresa över Sassnitz, Trelleborg, Mjölby, Boden.

Cirka 300 personer från Oslo färdades på fram- och återresan över Göteborg, Trelleborg, Sassnitz.

För svenska deltagare medgavs 35 % nedsättning på tur- och returpriset, för de norska även 35 % nedsättning på tur- och returpriset på de svenska järnvägssträckorna samt på färjesträckan, under förutsättning att avgift erlades för minst 30 vuxna i varje grupp.

Bibel- och Traktatsällskapet Vakttornets (Jehovas vittnen) internationella konvent i Stockholm 17—21 augusti

För resorna anordnades 21 extratåg (därav 6 tomtåg) Hälsingborg—Stockholm—Hälsingborg och Stockholm—Göteborg för cirka 3 350 danskar, 2 000 amerikanare och 150 engelsmän samt från Oslo för cirka 2 000 norrmän. Omkring 2 500 svenska deltagare och en del av de utländska deltagarna färdades med ordinarie tåg.

De svenska deltagarna och cirka 300 danskar åtnjöt mötesnedsättning. På svenska sträckor färdades grupperna från Oslo fram och åter mot enkelt biljettpris, grupperna från Narvik och Trondheim erhöll sällskapsresenedsättning enligt nordiska personsamtrafiktaxan. Danska och amerikanska deltagare färdades Köpenhamn—Stockholm—Köpenhamn mot halvt enkelt pris i vardera riktningen. De amerikanare, som använde extratåget Stockholm—Göteborg, beviljades 35 % nedsättning. Snälltågstilläggsavgift togs inte ut. För engelsmännens resor beräknades sällskapsresenedsättning efter engelsk-nordiska taxan.

Mäsståg (Utställningståg)

I likhet med föregående år har ett s. k. mäsståg framförts under tiden 5 mars—22 april i mellersta och norra Sverige och under tiden 28 april—9 juni i mellersta Sverige. Under första perioden var tåget sammansatt av en vagn litt. C7 med dieselgeneratoraggregat, åtta utställningsvagnar litt. C07, A03 1366 (reception och kommissariat), två A0-sovvagnar samt en vagn litt. B07. Arrangör för mässtågen var Firma Mäsståget, Göteborg.

Mäsståget, under benämningen Utställningståg, framfördes även en tredje period under tiden 7 november—19 december i södra Sverige. Tåget var då sammansatt av en vagn litt. C7 med dieselgeneratoraggregat, fyra utställningsvagnar litt. C07, A03 1366 samt två A0-sovvagnar. För detta utställningståg var fru Helmi Leander, Göteborg, arrangör.

Medlemmars i »Moralisk upprustning» resor under besök i Sverige i november

För 258 personers resa Genève—Stockholm—Helsingfors anordnades extratåg Hälsingborg—Stockholm 1—2 november med åtta 3 klass sovvagnar och en genomgående WL-vagn samt en godsvagn Pw4ü för rekvisita och handbagage. Efter medlemmarnas resa genom Finland transporterades de i extratåg Haparanda—Boden—Kiruna—Luleå—Stockholm 13—18 november med sovvagnar för 64 personer i 2 klass och 184 i 3 klass samt godsutrymme. Från Luleå framfördes dessutom en restaurangvagn och i Bollnäs tillkopplades tre 2 och 3 klass sittvagnar.

Vidare anordnades extratåg Stock-

holm — Uppsala — Ludvika — Kil — Charlottenberg (— Oslo) 28—29 november för 68 personer i 2 klass och 219 i 3 klass sovvagnar samt (Oslo —) Kornsjö — Hälsingborg 6—7 december för 69 personer i 2 och 251 i 3 klass samt godsutrymme. En 2 klass sovvagn och godsvagnarna överfördes till Köpenhamn.

För resorna medgavs 35 % nedsättning på enkelt 2 och 3 klass pris. Sovplatsavgifter erlades till fullt pris.

Resor anordnade av statens järnvägar i samarbete med andra företag (tidningar, turistföreningar o. d.)

Resor till Vasaloppet den 6 mars

I samarbete med Borås Tidning, Jönköpings-Posten m.fl. anordnades extratåg med sov- och sittvagnar Borås—Mora och åter 5—7 mars för resande från Borås med omnejd, Ulricehamn, Jönköping, Lidköping, Skara m.fl. orter. Sammanlagda antalet resande uppgick till 411 och biljettintäkten till 12 322 kr.

I samarbete med Göteborgs Handels- och Sjöfartstidning anordnades extratåg med sov- och sittvagnar Göteborg—Mora och åter 5—7 mars för 217 resande. Biljettintäkten uppgick till 6 500 kr.

I samarbete med Norrköpings Tidningar och Reso anordnades extratåg med sittvagnar Norrköping—Mora och åter 5—7 mars för resande från Katrineholm, Norrköping, Linköping, Motala och Örebro m.fl. orter. Sammanlagda antalet resande uppgick till 210 och biljettintäkten till 4 980 kr.

I SJ egen regi anordnades dessutom extratåg den 6 mars från Kristinehamn, Rättvik, Falun, Ludvika, Borlänge och Gävle till Mora och åter samt billighetsresor med extra och ordinarie tåg från 15 trafiksektionens stationer. Sammanlagda antalet resande uppgick till cirka 3 400 och biljettintäkten till 18 380 kr.

Tåghemsresor

I samarbete med STF anordnades i likhet med föregående år tåghemsresor för såväl vuxna personer som skolungdom till Jämtland, Lappland, Skåne, Västkusten och Dalarna, mellan Göteborg och Stockholm samt mellan Trelleborg och Stockholm. Tåghemmen framfördes:

i *Jämtland* 20/2—16/4 — veckan 6—12/3 två tåghem — (9 veckoresor) och 5/6—10/9 (14 veckoresor) på sträckan Östersund—Storlien—Östersund;

i *Dalarna* 19/2—3/3 (2 veckoresor) på sträckan Stockholm—Krylbo—Leksand—Rättvik—Mora-Noret för skolungdom från Stockholm resp. Ludvika—Falun — Mora-Noret—Rättvik—Leksand —Krylbo för Svalövs folkhögskola;

i *Lappland* 20/3—8/5 (7 veckoresor) och 29/5—11/9 (15 veckoresor). Vintertåghemmets sovvagnar framfördes på sträckan Långsele—Narvik—Långsele, övriga vagnar Kiruna—Narvik—Kiruna, sommartåghemmets sovvagnar Långsele /Vännäs/Boden—Luleå—Narvik—Boden /Vännäs/Långsele, övriga vagnar på sträckan Luleå—Narvik—Luleå;

i *Skåne* 8—14/5 (två tåghem — 2 veckoresor) för Luleå Husmodersföreningar på sträckan Hässleholm—Kristianstad—Ystad—Malmö—Lund—Landskrona—Hälsingborg samt 15—21/5 (en veckoresa) för Blackebergs läroverk på sträckan Hässleholm—Kristianstad—Linderöd — Kristianstad—Simrishamn—Ystad — Lund — Hälsingborg — Mölle — Hälsingborg F;

Skåne—Västkusten 15—21/5 (en veckoresa) för Sandvikens Metallarbetareförbund samt 22—28/5 (en veckoresa) för »Pressens Rundtur» på sträckan Göteborg — Hälsingborg—Landskrona—Lund — Malmö — Ystad — Kristianstad—Hässleholm;

Göteborg—Värmland—Dalarna—Stockholm 29/5—17/9 (16 veckoresor) varvid tåghemmet utgick från Stockholm och Göteborg alternerande varannan vecka;

Skåne—Dalsland—Stockholm 19/6—27/8 (10 veckoresor), varvid tåghemmet utgick från Trelleborg och Stockholm alternerande varannan vecka.

Antalet deltagare under året samt under 1953 och 1954 framgår av sammanställning på sid. 196.

Antalet deltagare i tåghemsresor åren 1953—1955

		Antal deltagare			
		Vuxna	Ungdom	Summa	Medeltal per vecka
Jämtland					
Vintern	1955	310	301	611	68
	1954	274	236	510	51
	1953	281	245	526	66
Sommaren	1955	802	302	1 104	79
	1954	661	304	965	69
	1953	681	331	1 012	72
Lappland					
Vintern	1955	297	—	297	42
	1954	254	19	273	39
	1953	367	36	403	58
Sommaren	1955	1 195	552	1 747	116
	1954	950	606	1 556	104
	1953	760	519	1 279	85
Dalarna					
Vintern	1955	—	162	162	81
	1954	—	171	171	86
	1953	—	164	164	82
Skåne					
Våren	1955	131	76	207	69
Skåne—Västkusten					
Våren	1955	97	—	97	49
	1954	94	—	94	47
	1953	54	27	81	81
Göteborg—Värmland—Dalarna—Stockholm					
Sommaren	1955	823	65	888	56
	1954	777	67	844	53
	1953	871	30	901	60
Skåne—Dalsland—Stockholm					
Sommaren	1955	633	—	633	63
	1954	361	—	361	40
	1953	—	—	—	—
Summa år	1955 Vintern och våren	835	539	1 374	60
	1955 Sommaren	3 453	919	4 372	79
» »	1954 Vintern och våren	622	426	1 048	50
	1954 Sommaren	2 749	977	3 726	69
» »	1953 Vintern och våren	702	472	1 174	65
	1953 Sommaren	2 312	880	3 192	73

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 20-tal större sådana resor med tillsammans cirka 10 300 deltagare och en inkomst av omkring 353 200 kr.

»Mystiska tåg»

I samarbete med tidningsföretag och främmande järnvägsförvaltningar anordnades 29 extratåg (f. å. 19) med reducerade biljettpriser till för de resande okänt mål. Med dessa tåg färdades sammanlagt 12 026 resande (f. å. 9 163), vilka tillförde SJ en inkomst av 211 458 kr (f. å. 167 063 kr).

Resor anordnade av statens järnvägar

Resor till vår- och höstmässorna i Leipzig

För resande till mässan i Leipzig 25 februari—6 mars framfördes sex svenska sovvagnar, tre från Stockholm och tre från Malmö, till mässan 4—9 september två sovvagnar, en från Stockholm och en från Malmö. Samtliga vagnar vidarebefordrades över färjeleden Trelleborg—Sassnitz. Vagnarna användes som nattlogi under uppehållen i Leipzig och Berlin.

»De Gamlas Helgresa med järnväg» 28 december 1954—12 januari 1955

anordnades som ett riksomfattande researrangemang, varigenom alla folkpensionärer — d. v. s. personer födda år 1887 eller tidigare — fick resa till valfri ort med valfria tåg på SJ och EJ till en avgift motsvarande halvt tur- och returpris i 2 eller 3 klass.

Erbjudandet bekantgjordes i radio och press och blev föremål för så omfattande och goodwillskapande publicitet att några egentliga reklamåtgärder ej behövde vidtagas.

Det sammanlagda antalet försålda biljetter uppgick till 22 846, och bruttoinkomsten utgjorde 241 856 kr. (EJ försäljning utgjorde 552 biljetter till ett belopp av 6 601 kr).

Utflyktståg

Utflyktståg anordnades av trafikinspektörerna i den omfattning, som framgår av följande sammanställning.

År	Antal utflykts-tåg	Tågkm	Antal resande	SJ brutto-inkomst kr
1955	80	36 956	41 356	508 111
1954	163	54 263	62 036	797 642

	1955	1954
Medelantalet resande per utflyktståg	517	381
Medelinkomsten per utflyktståg kr	6 272	4 894
Medelinkomsten per tågkm kr	14	15

Publikresor

Enligt från trafikinspektörerna inkomna rapporter ha cirka 170 200 resande (f. å. cirka 215 900) deltagit i resor, där biljettpris motsvarande enkelt pris gällt för resa fram och åter.

109 extratåg (f. å. 115) inkl. rälsbusståg ha jämte förstärkning av ordinarie tåg erfordrats för dessa resor, som anordnats med anledning av utställningar, mässor, marknader, idrottsevenemang o. d.

Transporter av flyktingar

Ett antal transporter av flyktingbarn mellan Hälsingborg och Kornsjö(—Oslo) utfördes liksom även mellan Travemünde/Trelleborg och Jönköping.

På begäran av Medicinalstyrelsen ombesörjdes transporter i sovvagnar av ett hundratal tbc-sjuka flyktingar och anhöriga från Malmö till Tenhult, Mariannelund och Säter i oktober.

På begäran av Arbetsmarknadsstyrelsen ordnades transporter för cirka 260 flyktingar (från Salzburg) över Hälsingborg till Loka i oktober. Dessutom ankom vid olika tillfällen under hösten cirka 200 flyktingar från Salzburg till Malmö och vidarebefordrades därifrån till olika platser i landet.

Transporter i sjukvagnar

Under året transporterades 2 613 (f. å. 2 889) sjuka personer i SJ sjukvagnar.

I 172 (f. å. 160) fall verkställdes smittrening efter utförd transport.

I september 1955 uppdrogs åt en arbetsgrupp att utreda vissa frågor om sjuktransportrörelsen, bl. a.:

a) taxejusteringar i syfte att animera till begagnande av för SJ mindre förlustbringande transportsätt än för närvarande,

b) kupéer för astmasjuka,

c) framtidsprognos för nyanskaffning av sjukvagnar.

10-dagarskort

10-dagarskort för resor i Skåne och på Gotland såldes under månaderna maj—september enligt samma bestämmelser (cirk. R 19/55) som föregående år, med undantag för att giltighetstiden för resorna i Skåne utökades från 8 till 10 dagar och att priset samtidigt därmed höjdes från 40 till 50 kr.

Antalet försålda skånekort ökade från 449 till 590 (31 %) och gotlandskort från 1336 till 1384 (4 %).

Veckoresor med buss

Sommaren 1955 anordnades liksom under 1954 i samarbete med Svenska turistföreningen veckoresor med buss i S Lappland, Norge och Jämtland under namn »På fjällvägar i S Lappland, Norge och Jämtland» (f. å. »På fjällvägar i Västerbotten och Norge»), i Jämtland, Norge och Härjedalen under namn »Med buss genom Jämtland, Norge och Härjedalen». Turen »Härjedalen runt på 8 dagar» slopades. Bestämmelserna om turerna utfärdades i cirkulär R 34/55. Förstnämnda turen fick en delvis annan sträckning än föregående år med avslutning i Strömsund mot tidigare Vilhelmina. I övrigt gingo resorna enligt samma program som tidigare.

Turen »På fjällvägar i S Lappland, Norge och Jämtland», för vilken avgiften var 240 kr (f. å. 205 kr), anordnades 3 gånger med sammanlagt 54 deltagare (f. å. 1 resa med 11 deltagare).

Turen »Med buss genom Jämtland, Norge och Härjedalen», för vilken avgiften utgjorde 260 kr (f. å. 250 kr), anordnades 3 gånger med sammanlagt 63 deltagare (f. å. 6 resor med 133 deltagare).

Liksom tidigare år fingo deltagarna 25 % nedsättning på enkelt biljettpris i vardera riktningen på SJ linjer för resan till och från turens utgångs- resp. slutstation.

Campingturer med buss

Liksom föregående år anordnades sommaren 1955 i samarbete med Svenska turistföreningen campingturer med buss på Nordkalotten på samma sätt som 1954 (se cirk. R 35/55). Tre turer, vardera omfattande 10 dagar och med en deltagaravgift av 445 kr (f. å. 445 kr), anordnades med sammanlagt 76 deltagare (f. å. 3 turer med 81 deltagare).

För resan till Luleå och från Vassijaure gränsen fingo deltagarna 33 1/3 procent rabatt på enkelt biljettpris i vardera riktningen.

Nordiska rundturer

Bestämmelser om den nordiska rundturstrafiken för år 1955 finnes intagna i särtryck nr 91 c.

En ny huvudtur Nord B och en ny tilläggstur Nord 24 inrättades. Förutvarande tilläggstur Nord 17 uppdelades i två turer Nord 17 a—b.

Försäljningen av halvrundturer upphörde från och med år 1955.

Reklamen var av samma omfattning som föregående år.

Såsom framgår av efterföljande tabeller ökade försäljningen av såväl huvud- som tilläggsturer i jämförelse med föregående år.

SJ inkomster exkl. reklamkostnad av den nordiska rundturstrafiken var:

av resor i 2 klass 322 000 kr (261 070 kr år 1954)
av resor i 3 klass 1 531 465 kr (1 399 740 kr år 1954)
per personkm i 2 klass 7,4 öre (7,6 öre år 1954)
per personkm i 3 klass 4,9 öre (5,0 öre år 1954)

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer

	Antal resor				Antal personkilometer i tusental på SJ	
	Summa	Härav med en längd på SJ i kilometer av				
		intill 500	501—1 000	över 1 000	Summa	+ — mot f. å. %
Nordiska rundturer år 1955 ..	31 364	9 773	1 124	20 467	35 580	+ 14,0
Härav: i 2 klass.....	3 622	772	210	2 640	4 353	+ 29,1
i 3 »	27 742	9 001	914	17 827	31 227	+ 12,2
Summa år 1954	28 742	10 104	1 030	17 608	31 214	+ 2,2
Härav: i 2 klass.....	2 884	632	215	2 037	3 373	— 7,9
i 3 »	25 858	9 472	815	15 571	27 841	+ 3,6
Summa år 1953	28 341	9 533	784	18 024	30 535	+ 14,9
» » 1952	23 591	7 463	351	15 777	26 571	+ 47,0
» » 1951	15 293	4 010	272	11 011	18 081	+ 85,4
Tilläggsturer:						
i 2 klass	156	21	—	—	6	— 14,3
i 3 »	1 996	137	—	—	40	— 36,5

Antal försålda biljetter till de nordiska rundturerna samt bruttoinkomstens fördelning

A. Huvudturer

Rundtur Nord	Benämning	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.
A 1	Norra triangelturen	141	924	—	—	80	878	3	62	224	1 864
A 2	Göteborg—Norra triangelturen	131	696	—	—	29	450	2	29	162	1 175
B	Stockholm—Oslo—Göteborg	110	712	—	—	92	893	—	53	202	1 658
C	Fjord- och fjällturen	33	233	—	—	4	31	9	137	46	401
D 1	Till midnattssolens land	49	216	—	—	36	827	—	5	85	1 048
D 2	Göteborg till midnattssolens land	23	153	—	—	11	121	—	—	34	274
D 3	København till midnattssolens land	56	183	61	403	21	339	3	8	141	933
E	Svensk-norska fjällturen	5	37	—	—	—	14	5	37	10	88
F	Svensk-danska storstadsturen	384	1 618	76	781	—	4	17	197	477	2 600
G	Svensk-danska kustturen	305	2 368	134	1 110	4	28	—	—	443	3 506
H 1	Huvudstadsturen	102	682	413	990	153	1 346	3	23	671	3 041
H 2	Nordens fyra huvudstäder	11	11	12	56	5	68	43	269	71	404
H 4	Huvudstadsturen över Trondheim	89	597	71	730	76	1 341	7	64	243	2 732
J	Huvudstadsturen över Kattegatt	25	101	16	90	10	237	4	44	55	472
K 2	Kattegatt—Skagerackturen	7	100	57	593	107	1 705	—	—	171	2 398
K 3	Kattegatt runt	6	31	4	162	29	801	—	—	39	994
K 4	Kattegatt—Skagerack—Jyllandturen	3	34	10	171	32	1 242	—	—	45	1 447
L 1	Danmark—Värmland—Dalarna—Stockholm	20	144	45	247	—	—	—	5	65	396
M	Tröndelag—Södra Lapplandsturen	2	9	—	—	—	14	—	6	2	29
N	Svensk-finska turen	108	417	—	—	2	11	24	79	134	507
O	Runt Bottenviken	3	31	—	—	—	—	4	54	7	85
P 1	Dansk-finska turen	4	7	32	93	—	—	27	226	63	326
P 2	Finsk-danska turen	2	6	6	18	—	—	45	133	53	157
R	Dansk-svenska storstadsturen över Bornholm	6	41	—	5	—	—	—	6	6	52
S	Sydnorge—Kattegatt runt	6	58	13	235	2	204	—	2	21	499
Y 1	Runt Bottenhavet	93	231	—	—	—	4	35	151	128	386
Y 4	Svensk-norsk-finska turen över Vasa och Åbo	6	17	—	—	5	72	13	181	24	270
	Summa	1 730	9 657	950	5 684	698	10 630	244	1 771	3 622	27 742
	Avgår för mot tilläggsturer utbytta kuponger	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	S:a s:m 1955	11 387		6 634		11 328		2 015		31 364	
	» » 1954	10 424		6 817		9 440		2 061		28 742	
	» » 1953	11 301		6 649		7 841		2 550		28 341	
	» » 1952	8 454		6 090		7 732		1 315		23 591	
	» » 1951	4 842		3 981		5 083		1 387		15 293	

Bruttoinkomst tillfallande								Rundtur Nord
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.	
21 112	115 578	—	—	20 784	114 140	—	—	A 1
17 059	81 491	—	—	13 867	66 008	—	—	A 2
18 949	105 249	—	—	8 140	44 214	—	—	B
4 230	25 075	—	—	9 768	67 665	—	—	C
10 009	82 322	—	—	13 768	125 970	—	—	D 1
4 398	23 721	—	—	5 314	31 692	—	—	D 2
19 117	84 548	1 692	7 719	21 882	106 938	—	—	D 3
859	5 599	—	—	576	4 481	—	—	E
47 979	183 348	25 891	92 773	—	—	—	—	F
16 709	103 149	24 430	128 023	—	—	—	—	G
87 009	265 087	7 994	25 237	27 167	81 774	—	—	H 1
11 289	45 644	831	3 337	2 829	10 786	250 830	1 363 300	H 2
27 941	211 108	2 858	22 376	20 373	152 400	—	—	H 4
6 546	40 778	2 910	17 005	2 157	12 615	—	—	J
6 925	66 367	16 807	156 588	4 078	37 924	—	—	K 2
1 537	27 344	1 950	33 758	2 621	53 433	—	—	K 3
1 788	40 158	2 406	52 516	4 293	107 512	—	—	K 4
8 816	37 506	774	3 289	—	—	—	—	L 1
179	1 931	—	—	140	1 395	—	—	M
13 537	40 743	—	—	—	—	597 830	1 564 300	N
381	2 995	—	—	—	—	20 860	201 300	O
4 511	14 389	8 462	14 828	—	—	337 230	1 764 980	P 1
3 116	7 081	4 588	8 730	—	—	465 260	943 295	P 2
674	4 044	456	2 945	—	—	—	—	R
863	14 005	—	—	3 679	68 864	—	—	S
10 668	23 446	—	—	—	—	515 506	1 349 350	Y 1
2 546	19 234	—	—	2 236	16 674	112 156	1 108 836	Y 4
348 747	1 671 940	102 049	569 124	163 672	1 104 485	2 299 672	8 295 361	Summa
1 826	9 965	279	2 768	1 235	5 172	—	—	Avgår
2 008 896		667 939		1 261 750		10 595 033		1955
1 794 759		644 871		1 123 341		10 103 832		1954
1 809 165		560 471		1 105 236		11 669 091		1953
1 516 497		458 888		924 016		5 022 325		1952
976 405		263 608		506 957		3 925 450		1951

Antal försålda biljetter till de nordiska rundturerna samt bruttoinkomstens fördelning (forts.)

B. Tilläggsturer

Tilläggstur Nord	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.
1	—	22	6	24	8	34	5	37	19	117
2	—	1	1	7	—	—	—	—	1	8
3	25	38	—	—	12	35	—	1	37	74
4	29	41	8	42	—	23	2	2	39	108
5	3	9	—	2	—	29	—	—	3	40
6	7	19	—	—	—	85	—	—	7	104
7	2	14	—	—	—	4	—	5	2	23
8	4	6	—	—	—	—	—	4	4	10
9	—	—	—	—	—	—	5	196	5	196
10	6	4	—	—	—	—	2	3	8	7
11	—	2	—	4	—	7	1	2	1	15
12	—	7	—	1	—	—	—	—	—	8
13	1	2	1	5	—	5	—	—	2	12
14	9	9	—	9	—	12	—	2	9	32
15	—	25	—	14	—	3	—	11	—	53
16	—	57	—	38	—	69	—	10	—	174
17a	—	64	—	72	—	232	—	32	—	400
17b	—	19	—	10	—	55	—	18	—	102
18a	—	14	—	25	—	23	—	8	—	70
18b	—	2	—	6	—	—	—	—	—	8
18c	—	16	—	11	—	9	—	5	—	41
19	2	18	4	46	3	102	—	—	9	166
20	7	17	3	28	—	10	—	1	10	56
21	—	—	—	—	—	4	—	—	—	4
22	—	1	—	1	—	8	—	—	—	10
23	—	—	—	—	—	—	—	157	—	157
24	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Summa	95	408	23	345	23	749	15	494	156	1 996
S:a s:m 1955	503		368		772		509		2 152	
1954	384		275		705		520		1 884	
1953	576		500		1 130		554		2 760	
1952	566		315		229		24		1 134	
1951	476		151		66		50		743	

Bruttoinkomst tillfallande								Till-läggs-tur Nord
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.	
1 445	5 983	—	—	—	—	—	—	1
—	—	—	—	—	—	—	—	2
1 480	2 880	—	—	—	—	—	—	3
—	—	698	1 487	—	—	—	—	4
—	—	105	1 386	156	2 449	—	—	5
—	—	—	—	252	3 726	—	—	6
23	261	—	—	37	358	—	—	7
—	—	—	—	—	—	3 840	7 500	8
—	—	—	—	—	—	25 700	907 100	9
—	—	—	—	—	—	10 896	7 966	10
—	—	21	335	—	—	—	—	11
—	65	—	128	—	—	—	—	12
17	68	46	267	—	—	—	—	13
—	—	405	941	—	—	—	—	14
—	—	—	1 217	—	—	—	—	15
—	—	—	—	—	5 986	—	—	16
—	—	—	—	—	7 791	—	—	17a
—	—	—	—	—	2 832	—	—	17b
—	—	—	1 211	—	—	—	—	18a
—	—	—	54	—	—	—	—	18b
—	—	—	162	—	—	—	—	18c
—	—	868	10 497	—	—	—	—	19
135	756	484	1 814	—	—	—	—	20
—	144	—	—	—	—	—	—	21
—	800	—	—	—	—	—	—	22
—	—	—	—	—	—	—	589 000	23
—	—	—	—	—	—	—	1 358	24
3 100	10 957	2 627	19 499	445	23 142	40 436	1 512 924	Summa
14 057		22 126		23 587		1 553 360		1955
12 722		19 256		23 093		1 606 416		1954
12 182		22 925		47 415		2 006 920		1953
6 710		9 855		16 351		4 500		1952
4 210		666		12 379		11 790		1951

SJ billiga rundturer

Bestämmelser om SJ billiga rundturer gällande fr. o. m. den 1 maj 1955 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär R 16/55.

För turerna D, F, M, P tillkom möjligheten att mot tilläggsavgift resa Göteborg—Stockholm eller omvänt med båt på Göta kanal. För lokalturerna 15 och 16 tillkom möjligheten att mot tilläggsavgift färdas Linköping—Vadstena med buss/båt (AB Göta Kanal). Tur 16 fick därjämte på sträckan Linköping—Hultsfred alternativ giltighet över Västervik samtidigt som priset höjdes. För tur 27 ändrades sträckningen till endast Göteborg—Fjällbacka. Turens namn ändrades till Fjällbackaturen, och priset sänktes. Tur 51 gavs en annan sträckning, och namnet ändrades till Stora Dalaturen. Priset höjdes. Dessutom inrättades lokalturerna 11, 12 och 52 samt tilläggsturerna 109—115. Tilläggsturerna 1, 5, 6, 7, 9, 11, 16, 17, 23, 54, 55 och 77 slopades. Vidare tillkom i samarbete med AB Göta Kanal och Vretaklosters Omnibustrafik AB 7 nya turer under namn SJ billiga Östergyllen-Vätterturer. I övrigt gjordes endast vissa mindre justeringar av turerna.

Reklamen för SJ billiga rundturer omfattade tryckning av en 64-sidig broschyr i en upplaga av 200 000 exemplar (f. å. 175 000) och ett vikblad, upptagande huvudturerna, i 70 000 exemplar (f. å. 200 000). Under 1954 utgavs dessutom ett vikblad om de lokala rundturerna i en upplaga om 200 000 exemplar, fördelad på 4 editioner (Södra Sverige, Västra Sverige, Mellansverige och Norrland). Motsvarande vikblad slopades år 1955. Vikblad över huvudturerna trycktes på engelska i 40 000 (f. å. 37 000), på franska i 10 000 (f. å. 10 000) och på tyska i 50 000 (f. å. 47 000) exemplar för distribution i England, Holland, Belgien, Frankrike, Schweiz, Tyskland och Österrike. Affisch (enbart på svenska) trycktes i tre olika format i en upplaga av totalt 10 000 (f. å. 7 000) exemplar.

Antal försålda biljetter, antal resor och antal personkilometer framgår av efterföljande tabeller. Vid beräkning av antalet resor har varje rundtur räknats som en resa. Jämfört med föregående år ökande antalet försålda biljetter under 1955 med omkring 6 %.

Antal försålda biljetter till de olika huvudturerna

Tur litt.	Benämning	Antal försålda biljetter 2 kl.	Antal försålda biljetter 3 kl.	Tur litt.	Benämning	Antal försålda biljetter 2 kl.	Antal försålda biljetter 3 kl.
A	Östra Götalandsturen	25	524	S	Göteborg—Övre Norrlandsturen	76	275
B	Västra Götalandsturen ...	75	991	T	Stockholm—Visbyturen ..	279	4 060
C	Södra Götalandsturen ...	48	1 395	U	Svealandsturen	32	424
D	Stockholm-Götalandsturen	331	2 593	V	Stockholm—Västerbottensturen	52	322
E	Storstadsturen	300	1 678	X	Dala—Bergslagsturen	21	392
F	Skåne—Visbyturen	132	1 138	Y	Dala—Hälsingeturen	10	142
G	Göta- och Svealandsturen.	99	925	Z	Stockholm—Härjedalsturen	50	546
H	Skåne—Nedre Norrlandsturen	24	337	Å	Stockholm—Nedre Norrlandsturen	42	442
J	Storsvenska turen	110	451	Ä	Stockholm—Övre Norrlandsturen	85	420
K	Göteborg—Värmlandsturen	2	352	Ö	Nordsvenska turen	12	97
L	Väner—Vätterturen	123	961		Summa	2 198	22 149
M	Göteborg—Visbyturen ...	41	1 177		D:o år 1954	2 120	22 433
N	GHT-resan	57	643		» » 1953	2 133	27 315
O	Göteborg—Värmland—Dalaturen	23	249		» » 1952	1 980	31 326
P	Göteborg—Svealandsturen	77	1 135		» » 1951	1 881	30 957
Q	Göteborg—Härjedalsturen	62	252				
R	Göteborg—Nedre Norrlandsturen	10	228				

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer

	Antal resor				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av				
		intill 500	501—1 000	över 1 000	Summa	+ — mot f. å. %
Huvudturer år 1955	24 347	—	5 106	19 241	38 552	— 4,2
Härav: i 2 klass	2 198	—	302	1 896	4 169	— 0,9
i 3 »	22 149	—	4 804	17 345	34 383	— 4,6
Summa år 1954	24 553	—	4 649	19 904	40 258	— 17,8
Härav: i 2 klass	2 120	—	288	1 832	4 207	— 1,8
i 3 »	22 433	—	4 361	18 072	36 051	— 19,4
Summa år 1953	29 448	—	5 122	24 326	48 997	— 14,1
» » 1952	33 306	—	4 732	28 574	57 007	+ 4,8
» » 1951	32 838	—	6 874	25 964	54 414	— 1,9
Lokala rundturer:						
i 2 klass	21	13	8	—	10	— 8,4
i 3 »	9 701	7 613	2 088	—	2 563	+ 5,8
Cykelrundturer:						
i 2 klass	—	—	—	—	—	— 100,0
i 3 »	95	9	18	68	88	— 2,9
Vandringsrundturer:						
i 2 klass	4	—	—	4	5	.
i 3 »	233	2	—	231	316	— 1,1
Tilläggsturer:						
i 2 klass	72	72	—	—	27	.
i 3 »	3 095	3 085	10	—	410	+ 76,4
Bohusturer:						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 »	1 609	1 609	—	—	222	.
Fryksdalsturer:						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 »	462	462	—	—	51	— 28,0
Östergyllen—Vätterturer:						
i 2 klass	—	—	—	—	—	.
i 3 »	68	68	—	—	6	.
Rundturer i samarbete med tidningar:						
i 2 klass	—	—	—	—	—	—
i 3 »	988	988	—	—	72	— 0,1

SJ inkomster (exkl. trafikskatt) av den svenska rundturstrafiken var:

av resor i 2 klass 272 598 kr (269 754 kr år 1954)
av resor i 3 klass 1 771 102 kr (1 756 350 kr år 1954)
per personkm i 2 klass 6,5 öre (6,4 öre år 1954)
per personkm i 3 klass 4,6 öre (4,5 öre år 1954)

Billiga vinter- och sensommarresor samt majresor från mellersta och övre Norrland

Bestämmelser om SJ billiga vinterresor 1955 utfärdades i cirkulär R 39/54 och om SJ billiga sensommarresor i cirkulär R 37/55.

Perioden för de billiga vinterresorna fastställdes till tiden 9/1—15/2 för resor till Medelpad, Hälsingland, Dalarna och Värmland, till tiden 9/1—15/2 och 15/4—9/5 för resor till Jämtland, Härjedalen och nordvästra Dalarna samt till tiden 1/2—15/3 och 1/5—31/5 för resor till Lappland.

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

Med undantag för viss prishöjning i samband med allmän taxehöjning gällde för resorna samma villkor som föregående år.

Antalet försålda biljetter till resorna och fördelningen på olika landskap framgår av efterföljande tabell. Jämfört med föregående år har antalet försålda biljetter minskat med 7 % för vinterresorna och med 32 % för sensommarresorna, medan inkomsterna minskat med 10,5 % resp. 22 %. Den kraftiga minskningen beträffande sensommarresorna torde i huvudsak få tillskrivas den ökade försäljningen av semesterbiljetter.

Inkomsten av under året sålda vinterresebiljetter var 185 000 (f. å. 206 000) och av sensommarresebiljetter 273 000 (f. å. 346 000).

Bestämmelser för SJ majresor från mellersta och övre Norrland utfärdades i cirkulär R 9/55. Resorna anordnades under tiden 1 maj—2 juni från stationer belägna på samt norr och väster om järnvägslinjen Hede—Sveg—Brunflo—Sundsvall till valfri station söder om avresestationen. Minsta avgift och bestämmelserna i övrigt voro desamma som för SJ billiga vinterresor (se ovan).

Antalet försålda biljetter till majresorna minskade med drygt 4 %, medan inkomsten minskade med nära 3 %.

Inkomsten av under året sålda majresebiljetter var 174 000 (f. å. 180 000).

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

Landskap	Antal försålda biljetter									
	Under vintern (9/1—15/2, 1/2—15/3, 15/4—9/5, 1/5—31/5)			Under sensommaren (8/8—30/9)			Summa			Summa år 1954
	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	
Lappland	92	543	635	132	521	653	224	1 064	1 288	1 719
Jämtland	279	1 152	1 431	150	779	929	429	1 931	2 360	2 667
Ångermanland	—	—	—	5	71	76	5	71	76	72
Härjedalen	21	276	297	6	165	171	27	441	468	452
Medelpad	1	23	24	4	54	58	5	77	82	181
Hälsingland	4	80	84	6	50	56	10	130	140	125
Dalarna	85	419	504	36	235	271	121	654	775	950
Värmland	8	34	42	9	102	111	17	136	153	226
Dalsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohuslän	—	—	—	39	517	556	39	517	556	821
Västergötland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Östergötland	—	—	—	—	4	4	—	4	4	13
Halland	—	—	—	21	159	180	21	159	180	388
Småland	—	—	—	—	14	14	—	14	14	26
Öland	—	—	—	—	32	32	—	32	32	253
Blekinge	—	—	—	11	79	90	11	79	90	161
Gotland	—	—	—	2	98	100	2	98	100	181
Skåne	—	—	—	70	609	679	70	609	679	874
Summa	490	2 527	3 017	491	3 489	3 980	981	6 016	6 997	9 109

Godstrafiken

Allmänt

Den under år 1955 befordrade godsmängden (exkl. lapplandsmalmen) uppgick till omkring 28,1 (f. å. omkring 26,4) milj. ton. Under år 1955 befordrades 12,7 (f. å. 11,0) milj. ton lapplandsmalm.

Transporterna av järn, stål, oljor och malmer ökade, medan däremot transporterna av livsmedel minskade som följd av den dåliga skörden.

På normalspåriga bandelar rådde stor brist på såväl slutna som öppna vagnar under hela året med undantag av tiden för industrisemestrarna. Till den svåra vagnbristen bidrog under januari—mars och december sträng vinter med isläggning av Bottenviken och Bottenhavet. Veckorna före jul lamslogs trafiken genom häftiga snöstormar och sträng kyla.

För att i möjlig mån förbättra vagnsituationen förhyrdes godsvagnar från flera olika järnvägar. Från Norge förhyrdes februari—juni cirka 100 L-vagnar (motsvarande svenska Is) och cirka 25 T1-vagnar (motsvarande svenska Or/Os). Från Deutsche Reichsbahn förhyrdes mars—juli 300 slutna vagnar och från TGOJ under hösten omkring 40 M-vagnar. Hyresavtalet för de från Frankrike hösten 1954 förhyrda 200 slutna vagnarna utsträcktes dessutom att gälla hela 1955.

Vitbetstrafiken pågick från början av oktober till mitten av december. De sammanlagda järnvägstransporterna av vitbetor minskade med omkring 14 % i jämförelse med år 1954. Transporterna av betmassa minskade på Gotland och Öland med omkring 20 % men ökade i Skåne med 9 %, så att den på järnväg transporterade kvantiteten betmassa blev oförändrad.

Under året lades driften ned vid Linköpings, Kävlinge och Trelleborgs sockerbruk. Östgötabetorna sändes i direktgodståg från Mjölby till fabriken i Hasslarp. Skånebetorna delades upp på flera fabriker. Medeltransportlängden för betor steg från 27 till 30 km.

För betor till och betmassa från sockerfabrikerna inom 10, 12 och 30 trafiksektionerna var omkring 1 300 vagnar, varav 125 småbäriga, avdelade. Omkring 600 smalspåriga vagnar var avdelade för transporterna på Gotland och Öland.

Godsvagnsparken

Under år 1955 nylevererades 1 649 normalspåriga godsvagnar och slopades 532. Nyleverans skedde av en Q_{45}-vagn, 12-axlig boggivagn med 165 tons lastförmåga. Dessutom levererades bl. a. två nya Q_{19}-vagnar, 6-axliga boggivagnar, varav en med A-balkar och 76 tons lastförmåga och en med B-balkar och 65 tons lastförmåga.

På smalspårsnätet med 1 067 mm spårvidd slopades 82 vagnar och på 891 mm-nätet 35 vagnar.

Lastförmåga m m

Godsvagnsparkens sammanlagda lastförmåga och med den utfört transportarbete under åren 1946—1955 framgår av nedanstående sammanställning.

År	Antal lastade vagnar[1] på SJ i medeltal per vardag		SJ vagnars sammanlagda lastförmåga i ton vid årets slut[2]	Miljoner godstonkm, exkl. tonkm av lapplandsmalm m. m.	
	Inalles	Av trafikant		Inalles	Härav i vagnslaster
1955.....	9 991	5 730	800 960	7 579	7 004
1954.....	10 041	5 700	773 086	6 864	6 275
1953.....	10 082	5 521	744 325	6 381	5 779
1952.....	10 412	5 926	724 843	6 912	6 290
1951.....	10 905	6 484	693 778	7 366	6 771
1950.....	10 797	6 175	688 966	6 347	5 733
1949.....	10 190	5 772	680 232	5 853	5 306
1948.....	9 731	5 549	667 459	5 865	5 275
1947.....	9 145	5 197	549 108	6 017	5 434
1946.....	9 666	5 792	[3]542 613	6 397	5 808

[1] Exklusive malmvagnar på malmbanan.

[2] Exklusive malm- och överföringsvagnar, Q12-, tjänste- och byggnadscentralförrådet tillhöriga vagnar samt t. o. m. 1951 Q15-vagnar.

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

Lastningen

Antal lastade slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande två grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna anger medeltal per vardag.

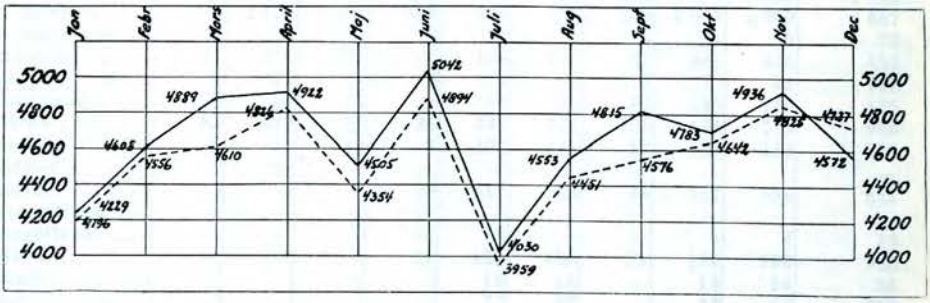
I medeltal per vardag uppgick antalet lastade slutna vagnar till 4 656 (f. å. 4 561) och öppna vagnar till 5 335 (f. å. 5 480).

Hyresutbytet

Godsvagnshyresutbytet gav för tiden november 1954—oktober 1955 ett utgiftssaldo av 1 969 698 kronor (motsvarande tid åren 1953—1954 1 638 872 kronor).

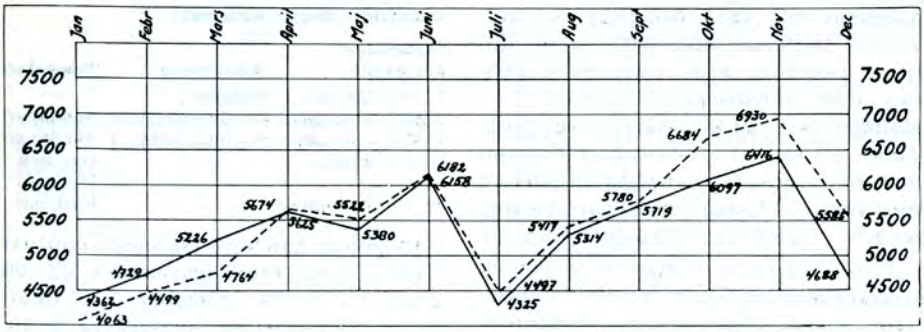
Presenningshyresutbytet gav för år 1955 en inkomst av 19 672 kronor (f. å. 15 888 kronor).

a) Slutna vagnar



——— 1955 — — — — 1954

b) Öppna vagnar



——— 1955 — — — — 1954

Godstågsplanen

I tågplan 155—156, gällande fr. o. m. den 10 juni 1955, vidtogs inga principiella ändringar av godstågstidtabellerna. Vissa detaljändringar genomfördes dock jämfört med tågplan 153—154, sådan den tillämpats fr. o. m. den 10 juni 1954, vilket framgår av följande redogörelse.

För lastade cisternvagnar från Göteborg—Sannegården inlades under tiden 1/9 1955—2/6 1956 vardagar utom dag före sön- och helgdag ett direktgodståg, 4746, till Hallsberg (Olskroken avg. 22.15, Hallsberg ank. 4.13) och vidare ett direktgodståg, 5183, till Borås C (Sävenäs rbg avg. 2.15, Borås C ank. 4.17). För de återgående tomma cisternvagnarna från Borås inlades ett direktgodståg, 5184, Borås C (avg. 23.22)—Olskroken (ank. 1.31). Genom inläggande av dessa tåg vanns en värdefull avlastning av Sävenäs rbg under nattimmarna.

Till följd av trafikökning på det den 1 september 1954 öppnade normalspåret Kristianstad C—Karlshamn C och för att förkorta befordringstiderna på bansträckan i fråga anordnades fjärrgodståg 6903 Kristanstad C (avg. 13.35)—Karlshamn C (ank. 16.15) och 6904 Karlshamn C (avg. 16.55)—Kristianstad C (ank. 19.31) vardag utom dag före sön- och helgdag.

För att förbättra befordringstiderna från Blekinge till göteborgsområdet lades ett nytt tåg 4206 in vardagar Kristianstad C (avg. 17.07)—Hässleholm (ank. 18.03) med förbindelse från tåg 6902 från Karlshamn C och Sölvesborg, vilket sistnämnda tåg i samband därmed nummerändrades till 4206 från Karlshamn C. I Hässleholm erhöll vagnar mot Göteborg anslutning till blandade tåget 3358 Hässleholm (avg. 18.43)—Halmstad C (ank. 20.47) och i Halmstad C till fjärrgodståget 5160 Halmstad C (avg. 22.03)—Sävenäs rbg (ank. 2.10).

För att trygga expedieringen i Hässleholm av de norrgående ilgodstågen 4394 och 4584 lades ett nytt ilgodståg, kallat 4212, in Sölvesborg (avg. 18.00)—Hässleholm (ank. 20.03) vardagar.

På bansträckorna Sävenäs rbg—Borås C och Sävenäs rbg—Ängelholm vidtogs vissa justeringar av godstågslägena. Tåg 5189 anordnades sålunda Sävenäs rbg (avg. 19.20)—Borås C (ank. 21.18) i stället för tåg 5187, och tåg 5165 anordnades Sävenäs rbg (avg. 3.06)—Ängelholm C (ank. 10.27) i stället för 5159.

På ett flertal linjer ändrades vissa under föregående tågplansperioder regelbundet anordnade extra fjärrgodståg till ordinarie tåg.

För att förbättra godstågsförbindelserna mellan Sverige och Norge över Kornsjö inlades ett nytt fjärrgodståg, 4854, Mellerud (avg. 3.40) — Kornsjö (ank. 5.27). Tåget erhöll i Mellerud för-

bindelse från tåg 4864, som nummerändrades till 4854 Göteborg N (avg. 23.57)—Mellerud (ank. 3.20), som i sin tur i Göteborg hade förbindelse från tåg 5158 Trelleborg F (avg. 9.13)—Malmö C (avg. 10.43)—Sävenäs rbg (ank. 21.50). På så sätt erhölls alltså förutom den förutvarande godstågsförbindelsen med tågen 5152-4852 ytterligare en förbindelse Trelleborg—Göteborg—Kornsjö.

Vissa ändringar vidtogs även för lokalgodstågen på några linjer. På sträckan Nässjö—Oskarshamn framfördes under tågplan 153—154 genomgående lokalgodståg, men fr. o. m. tågplan 155—156 bröts denna lokalgodstågssträcka i Hultsfred och inlades nya lokalgodståg 8079 Hultsfred (avg. 5.10)—Oskarshamn (ank. 9.25) och 8080 Oskarshamn (avg. 14.00)—Hultsfred (ank. 17.55). Samtidigt tidigarelades lokalgodståg 8072 Hultsfred (avg. 5.54) — Nässjö (ank. 15.25) i och med att tåget utgick från Hultsfred.

I samband med att kretstrafik infördes för fraktstyckegodset på vissa sträckor indrogs några lokalgodståg. På sträckan Mölndals övre—Borås indrogs lokalgodstågen 7671 och 7672 och ersattes på sträckan Borås—Rävlanda av tågen 7674 och 7675 (vardag före sön- och helgdag framfördes 7673 i stället för 7675), vilka tåg även medförde tomma personvagnar till tåg 561 Rävlanda—Borås och från tåg 566 (562) Borås—Rävlanda. Godsvagnar till och från vissa mellanstationer framfördes i stället med bandisposition.

På sträckan Eslöv—Malmö indrogs lokalgodstågen 7801 och 7802. Vagnar till och från Örtofta befordrades med lokalgodstågen 7815 och 7816 Eslöv—Örtofta—Eslöv. Vagnar till och från vissa mellanstationer befordrades i stället med bandisposition.

Godsexpresståg

Godsexpresståg 4384 Skåne—Norrland kördes under sommaren och hösten 1955 efter en på förhand fastställd plan liksom föregående år och i stort sett motsvarande dagar sålunda:

Avgångsdagar från Malmö	Malmö-Boden	Malmö-Ånge
14 och 28 juni	tisdagar	—
2 juli—31 augusti	tis- och lördagar	onsdagar
1—30 september	tis- och lördagar	onsdagar
1—31 oktober	—	tis- och lördagar
12—26 november	—	lördagar

Dessutom har tåg 4384 varit anordnat Malmö—Ånge måndagarna den 22, 29 augusti, 5, 12, 19 september, 3, 17 oktober, 7, 28 november, onsdagarna 5, 19, 26 oktober, torsdagarna den 22 september, 1, 8, 15 december och lördagen den 20 december samt Malmö—Krylbo måndagen den 21 november, tisdagarna den 8, 22 november, 6, 13 december, onsdagarna den 2, 9 november, 7 december och lördagen den 3 december (datum räknat vid Malmö). Tåget har som regel varit väl utnyttjat från Hässleholm.

Tåget dubblerades Hässleholm—Ånge lördagen den 9 juli, Hässleholm—Krylbo tisdagar och lördagar 2 augusti—27 september (utom tisdagen den 6 september) samt lördagarna 1, 8, 15, 22 oktober och 12 november.

Dessutom har dubbleringståget körts Hässleholm—Hallsberg onsdagen den 20, tisdagen den 26 samt lördagarna den 23 och 30 juli.

På grund av att belastningen i godsexpresståg 4582 Skåne—Stockholm varit så stor vissa dagar att alla vagnar inte kunnat medtas från Hässleholm inlades fr. o. m. den 10 juni 1955 dubbleringståg 4592 Mjölby (avg. 0.08)—Stockholm C (ank. 4.30). Till Mjölby framfördes vagnarna i godsexpresståg 4384. Tåg 4592 kördes tisdagen den 2 augusti, onsdagarna den 17 augusti och 21 december samt fredagarna den 15 juli och 5 augusti.

Småbehållare och köldboxar

Antalet per vecka lastade behållare var i slutet av år:

1955	1 400 A	och	800 B
1954	800 A	»	550 B
Ökning	600 A	»	250 B

Tablå över SJ behållare- och köldboxpark

	1/1 1955	Nyanskaffade	31/12 1955
	Antal		
A-behållare	2 176	500	2 676
B- »	1 133	0	1 133
Köldboxar	560	102	662

Beställda men ej levererade 1955:
200 A-behållare
500 B- »
898 köldboxar

Under större delen av året har brist rått på småbehållare. Bristen kulminerade i början av oktober, då den uppgick till cirka 350 A- och 250 B-behållare per dag.

Vagnbjörnstrafiken

Vagnbjörnstrafiken har under 1955 fortsatt att öka. Sålunda uppgick antalet transporterade lastade godsvagnar under året till 13 908, vilket innebär en ökning i jämförelse med 1954 med 27,9 %. Antalet transporterade nettoton utgjorde 190 042, en ökning i jämförelse med 1954 med 31,2 %.

Vagnbjörnstrafiken väcker allt större intresse hos trafikanterna. Ny trafik är planerad i Örebro, Linköping, Jönköping och Hjo.

Tidpunkterna för varmvagnarnas insättande och indragande vintern 1954—1955 m. m.

Alla kursvagnar för fraktstyckegods i vagn under värme sattes in samtidigt den 20 oktober 1954 och var i trafik till och med den 9 maj 1955.

Under tiden 31 januari—6 februari 1955 fördes statistiska uppgifter över kursvagnarnas belastning för att man skulle kunna bedöma om gällande transportplaner för fraktstyckegods i vagn under värme var ändamålsenliga. På grundval av dessa uppgifter omarbetades planerna delvis till följande varmvagnssäsong. En liknande statistik gjordes år 1950.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna

Antal dagsverken av använd personal samt antal lossade vagnar

År	Station	Antal dagsverken[1] av				Utfört arbete	
		magasinspersonal			expeditionspersonal	Antal lossade vagnar[2]	
		Verkligen använda dagsverken	Av personalen genom ackord intjänad tid	Summa		Totalt	Härav vagnar med mindre golvyta än 24,5 m²
1955	Ånge	15 663	—	15 663	1 143	36 291	18 683
	Krylbo.....	8 413	—	8 413	534	26 853	16 771
	Hallsberg ...	38 472	9 187	47 659	1 863	82 231	31 918
	Nässjö	35 761	—	35 761	1 443	60 889	32 660
1954	Ånge	15 967	—	15 967	1 127	34 767	19 614
	Krylbo.....	7 970	—	7 970	542	25 736	17 288
	Hallsberg ...	39 965	8 922	48 887	1 834	80 651	35 433
	Nässjö	35 519	—	35 519	1 403	61 395	35 536

[1] Antal dagsverken beräknas på sätt som anges i Gtf, del I art. 46, mom. 11, sista anm.
[2] Vagn, vars golvyta är minst 24,5 m², räknas som 2 vagnar.

Antal dagsverken per lossad vagn m. m.

År	Station	Arbetsresultat av magasinsarbetet i medeltal per lossad vagn			Övriga uppgifter		
					Antal vagnar under året		Antal verkliga arbetstimmar under året för inlastning av »platsat» gods
		Verkligen använda dagsverken	Av personalen intjänade dagsverken	Summa SJ dagsverksåtgång	som ej omlastats till första lägenhet	vilkas omlastning fördröjts mer än 24 tim.	
1955	Ånge	0,43	—	0,43	5 667	1 850	3 454
	Krylbo....	0,31	—	0,31	5 155	90	—
	Hallsberg .	0,47	0,11	0,58	—	—	8 032
	Nässjö	0,58	—	0,58	—	—	13 388
1954	Ånge	0,46	—	0,46	6 800	4 009	3 689
	Krylbo....	0,31	—	0,31	5 881	—	—
	Hallsberg .	0,49	0,11	0,60	—	—	11 941
	Nässjö	0,58	—	0,58	—	—	15 220

Biltrafiken

Statens järnvägar bedrev under år 1955 biltrafik dels i egen regi, dels genom dotterföretagen GDG Biltrafik AB och Svenska Lastbil AB samt dels genom ett dotterbolag till de SJ-ägda Roslagsbanorna, Stockholms Läns Omnibus AB.

SJ Biltrafik

Utbyggnaden av billinjenätet fortsatte även under år 1955. Den under senare åren märkbara sänkningen i expansionstakten förstärktes ytterligare. Ökningen av den koncessionerade väglängden stannade vid cirka 500 km eller 1,8 % av koncessionerade väglängden vid föregående års utgång. Av ökningen hänför sig cirka 80 % till under året förvärvade privata bussföretag, varav 200 km tillfördes genom Trafik AB Jönköping—Gränna—Ödeshög. Vid årets utgång omfattade den koncessionerade väglängden 28 868 km, varav 92 % trafikerades.

Antalet anställd personal ökades under året med i runt tal 100 man och utgjorde vid årets utgång 3 163 man, varav 90 % var anställda enligt kollektivavtalet och 10 % enligt statens allmänna lönereglemente.

Under året har träffats nytt kollektivavtal för arbetarpersonalen innebärande cirka 13 % ökade lönekostnader, motsvarande cirka 4,0 mkr.

Från och med årets ingång ökade skatten på brännolja från tidigare 23 öre per liter till 32 öre, vilket omräknat på SJ Biltrafiks genomsnittliga årsförbrukning, 20,0 miljoner liter, innebär en kostnadsökning med i runt tal 2,0 mkr.

Även fordonsskatterna ökade från årets ingång. Skattesatserna var icke likformigt höjda inom varje viktsintervall utan i stället utbyggda efter viss progressiv skala. För SJ Biltrafiks vidkommande beräknas kostnadsökningen totalt till i runt tal 1,0 mkr, vilket motsvarar 25 % ökning mot föregående år.

Fordonsparken omfattade vid årets utgång 2 197 enheter enligt följande tabell.

Fordonsslag	1/1 1955	Ny-lev.	Över-tagna	Slo-pade	31/12 1955	+— mot f. å
Vägbussar	1 576	98	37	92	1 619	+ 43
Personbilar	16	1	2	2	17	+ 1
Lastbilar	161	4	2	12	155	— 6
Släpfordon	408	3	9	23	397	— 11
Spec.fordon	8	1	1	1	9	+ 1
Summa	2 169	107	51	130	2 197	+ 28

Det totala trafikarbetet, 80,4 (f. å. 78,7) miljoner bilkm, fördelar sig med 76,6 miljoner bilkm på busstrafik och 3,8 miljoner bilkm på lastbilstrafik.

En minskning av lastbilstrafiken i förhållande till föregående år föreligger beroende på strävandena att begränsa SJ Biltrafiks lastbilsrörelse till att utgöra uteslutande ett komplement till busstrafikens service i fråga om godsbefordringen.

Den övervägande delen av busstrafiken, 93 %, utgjordes av reguljär linjetrafik. En viss avmattning i linjetrafikens utveckling är märkbar och har sin förklaring i den fortgående ökningen av konkurrensen från privatmotorismen.

Av busstrafiken utfördes cirka 96 % och av lastbilstrafiken cirka 89 % med brännoljedrivna fordon. Inom IV och V distrikten utfördes busstrafiken till 100 % med brännoljedrift.

Årets snabbusstrafik har i stort sett bedrivits efter samma program som under föregående år. Genom avkortning av trafikeringsperioden för snabbusslinjen Stockholm—Göteborg, nedläggning av linjerna Jönköping—Malmö, Karlstad—Göteborg, Örebro—Stockholm samt utglesning av turerna på vissa andra snabbbusslinjer har inträtt en minskning i trafikarbetet med cirka 100 000 bilkm, motsvarande omkring 0,1 mkr minskade inkomster för denna trafik i jämförelse med föregående år. Den sammanlagda inkomsten för snabbusstrafiken uppgick till 1 700 000 kronor.

I samarbete med SJ resebyråorganisation har arrangerats ett 100-tal turist-

turer i olika delar av landet, vilka sammanlagt utförts omkring 400 gånger med ett antal resande av 15 000 och en bruttoinkomst av 1 171 000 kronor, varav 340 000 kronor tillfördes SJ Biltrafik i busshyra.

SJ Biltrafik är ansluten som medlem till Svenska Lokaltrafikföreningen, Busstationernas Riksförening samt Europabus, som är en samarbetsorganisation i fråga om busstrafik för de europeiska järnvägarna. Vidare samarbetar SJ Biltrafik med Svenska Omnibusägareförbundet i alla frågor av gemensamt intresse.

GDG Biltrafik AB

Bolaget hade vid 1955 års slut en koncessionerad väglängd av 9 326 km (f. å. 9 356), varav 93 % trafikerades. Antalet anställd personal var vid samma tidpunkt 1 626 man. Fordonsparken omfattade 922 enheter, varav 446 vägbussar och 230 lastbilar (f. å. 926 resp. 449 och 233).

Under året utfördes ett trafikarbete om 31,7 miljoner bilkm, varav 24,4 miljoner föll på busstrafiken och 7,3 miljoner på lastbilstrafiken. Trafikinkomsterna uppgick till 34,0 miljoner kronor.

Affärsrörelsen, som omfattar kioskrörelse och försäljning av motorbränsle, hade under året en omsättning på 13,4 mkr (f. å. 10,9).

Svenska Lastbil AB

Bolaget, som ombesörjer huvudsakligaste delen av statens järnvägars yrkesmässiga lastbilstrafik, hade vid årets utgång en fordonspark på 479 lastbilar, varav 3 dragbilar inlånade från SJ, och 151 släpfordon inkl. 7 vagnbjörnar inlånade från SJ. Vid årets slut var 789 personer anställda i företaget. Trafikarbetet under året omfattade 10,9 miljoner bilkm, och inkomsterna utgjorde 20,3 mkr (f. å. 17,5).

Stockholms Läns Omnibus AB

Den trafikerade väglängden uppgick vid årets slut till 1 194 km och antalet anställda till 280 man. Fordonsparken omfattade 180 enheter, varav 109 vägbussar och 7 personbilar samt 18 lastbilar och 46 släpfordon. Trafikarbetet omfattade 4,9 miljoner bilkm, och inkomsterna uppgick till 5,7 mkr.

Reklam- och upplysningsverksamheten

Under budgetåret 1955—56 bokfördes följande kostnader:

Inländsk reklam:		
styrelsen	1 509 774	
distrikten	116 891	1 626 665
Utländsk reklam ..	373 360	373 360
Summa kronor		2 000 025

I beloppet för den utländska reklamen ingick även SJ bidrag, 150 000 kr, till Svenska Turisttrafikförbundets verksamhet samt 6 000 kr till Nordisk Transport & Spedition AB för godspropaganda i utlandet.

Under året utgavs 374 olika trycksaker i bok- och offsettryck i en sammanlagd upplaga om cirka 5,3 miljoner exemplar, varav

24 på engelska
19 » tyska
8 » franska
7 » danska
1 » italienska
1 » holländska
314 » svenska

Distributionen skedde genom rese- och transportkonsulenter, stationer, utställningar, rese- och upplysningsbyråer i in- och utlandet samt genom postverket. I vissa fall anlitades privata fackregister. Distributionen i utlandet skedde dessutom i samarbete med SAS och Svenska Turisttrafikförbundet.

Filmarkivet ökades med 41 nya filmer. Av dessa kan nämnas följande nio filmer, varav kopior även översändes till SJ resebyråer i utlandet: Semestertid, Dem Nordkap entgegen, Der Frühling, Urlaubszeit in Schweden, Till fjälls på räls, Året runt i Härjedalen, Firman kopplar av, Ett ljus skall skina klart. Ett flertal beskickningar och konsulat runt om i världen försågs med SJ-filmer. Totala antalet filmer vid årets slut utgjorde 600, och sammanlagt 7 515 filmkopior utlånades. Antalet åskådare av SJ-filmerna beräknas till närmare 14 miljoner, varav 12 miljoner genom TV-visning i USA.

Flera kampanjer för persontrafiken förekom. Den året förut genomförda vinterresekampanjen, kallad »Till fjälls på räls» upprepades, i vilken bl. a. ingick ett vikblad med samma namn som kampanjen samt ett om SJ billiga vinterresor. Andra större kampanjer gjordes dels för sommarresorna, dels för utlandsförbindelserna. Dessutom förekom flera separata kampanjer, t. ex. för majresorna, SJ billiga sensommarresor och Bornholmspilarna. Förutom trycksaker ingick i kampanjerna en omfattande annonsering i såväl dags- som veckopress, riksaffischering i Stockholm, Göteborg och Malmö, skyltning i resebyråernas fönster m. m.

En intern godsvårdskampanj under mottot »Följ John» påbörjades. I kampanjen ingick broschyrer, anslag, speciella godsvårdsblad m. m., och kampanjen var uppbyggd kring en tävling i tippningsform.

Reklamavdelningens ateljé utförde cirka 1 300 skyltningar för SJ och privata resebyråer och iordningställde material för ett flertal mässor och utställningar.

Fotolaboratoriet, som liksom tidigare år utförde arbeten för såväl styrelsen som distrikten, ökade sin verksamhet, och värdet av dess omsättning under året uppgick i runt tal till 100 000 kronor. Ansvaret för de fototekniska arrangemangen i »Sunlit Nights Land Cruises» påvilade laboratoriet.

Bildarkivet utökades under året med cirka 1 000 svart/vita foton och färgdiapositiv, som togs av avdelningens egna fotografer. För resekonsulenternas verksamhet sammanställdes och distribuerades två färgbildserier: »Semester i Sverige» och »Till fjälls». Flera serier planeras. SJ resebyråer i utlandet fick sina bildsamlingar förnyade. För försäljning i SNLC-tåget framställdes en

slides-serie omfattande tio olika motiv från platser, som tåget besöker. Färgaffischer anskaffades efter ett flertal av bildarkivets färgdiapositiv. Från utomstående företag och enskilda var efterfrågan på bildmaterial stor. Särskilt undervisningsväsendets bokförlag anlitade bildarkivet i betydande omfattning.

Goodwillverksamheten

Under år 1955 sammanträdde Goodwillnämnden en gång och Goodwillarbetsutskottet tre gånger. Vid GWN:s sammanträde behandlades bl. a.:

1. Jubileumsåtgärder.
2. Klagomålsundersökningar.
3. Kundtjänstförbättrande åtgärder.
4. Publicitetskampanj i samarbete med SJ leverantörer och trafikanter.

GWAU har till största delen kunnat fullfölja de under 1954 och 1955 fattade besluten om goodwillåtgärder samt i den mån GWAU icke själv ansett sig böra utföra åtgärden lämnat rekommendationer och bistånd. Kontakten med Centre d'information des chemins de fer européens (CICE) har uppehållits genom utförliga rapporter om goodwillverksamheten vid SJ. Följande frågor har bl. a. behandlats:

1. »Fakta om järnvägen och SJ» har tryckts i en upplaga av 13 000 exemplar. En ny upplaga förberedes.
2. Linjebeskrivningar över sträckorna Stockholm—Narvik och Stockholm—Trondheim är under utarbetning.
3. Samarbete med Stockholms stad för utställningen »Järnvägen kom till stan».
4. Medverkat till framställningen av SJ jubileumsfilm.
5. Samannonsering med SJ leverantörer.
6. Medverkat i SJ 100-års jubileumskommitté.

Järnvägsmuseum

Järnvägsmuseum, vars samlingar i sitt slag lär tillhöra de förnämsta i världen, räknade den 24 februari 1955 in sin 600 000:e besökare, och den 23 maj kunde det fira sin 40-åriga tillvaro.

Under dessa 40 år har museet genomlevt skiftande öden. Efter att från början ha varit inhyst i Klarabergsgatan 70, flyttades museet år 1933 till Vasagatan 3. Den 15 juni 1950 flyttades det åter efter en period av cirka 4½ år, under vilken tid museet varit nedlagt, in i nuvarande modellutställningslokal vid Torsgatan 19. Lokhallen i Tomteboda öppnades i oktober 1942 och utvidgades i maj 1945 med en vagnhall.

Antalet besökare är stort, trots att järnvägsmuseum är något av ett provisorium med sina på olika platser liggande utställningshallar, expedition, verkstad och förråd. Under år 1955 hade den s. k. Modellhallen, Torsgatan 19, 27 555 (f. å. 27 915) och Lok- och vagnhallen i Tomteboda 5 224 (f. å. 6 404) besökande, varav ett stort antal från skolor och studiegrupper.

Från penningautomaterna (utställda rörliga modeller) har under 1955 influtit sammanlagt 10 808 kronor.

Modellhallen har liksom tidigare varit öppen för allmänheten alla vardagar utom helgdagsaftnar samt söndagar, som ej tillika varit annan helgdag, klockan 13—15. Lok- och vagnhallen har varit öppen söndagar, som ej tillika varit annan helgdag, klockan 13—15 under tiden maj—oktober. Någon avgift uttages icke.

Järnvägsmuseum har under år 1955 deltagit med modeller m. m. på följande utställningar:

Köpenhamn (DSB, Hovedbanegaarden)
Göteborg, Modellexpo
Hälsingborg, H55
Kalmar
Stockholm, S:t Eriksmässan
Revingehed, Nya Järnvägsskolan
Stockholms Stadsmuseum, »När järnvägen kom till stan.»

Dessutom har modeller utställts i diverse skyltfönster och montrar i bl. a. resebyråer och bokaffärer.

I modellhallen har under året av firman Fleischman gratis uppsatts en modellbana i skala HO, som visserligen ej har mycket med svenskt järnvägs- eller museiväsen att göra, men som har väckt stort intresse bland de yngre besökarna.

Ett stort antal gåvor har under året influtit.

I den till modellhallen knutna modellverkstaden har under 1955 utförts ett flertal nybyggnads-, ombyggnads-, underhålls- och revisionsarbeten dels för museets och dels i ganska stor utsträckning för Reklamavdelningens räkning.

Expedition och arkiv har varit öppna för allmänheten i vanlig ordning. Uppgifter och bilder har tillhandahållits museets alltmera växande klientel, varjämte i övrigt registrerings- och katalogiseringsarbeten fullföljes och forskningsarbeten för såväl utomstående som andra institutioner vid SJ och även för eget behov utföres.

Samarbetet med andra museer, modellbyggar- och hobbyföreningar, industriella verk och andra institutioner har varit mycket gott och givande.

Resebyråverksamhet och persontrafikförsäljning

Omfattningen av SJ resebyråverksamhet har under år 1955 ytterligare ökat, såväl i fråga om antalet betjänade kunder som beträffande uppnådda försäljningssiffror.

Den regionala utbyggnaden av resebyråorganisationen inom Stor-Stockholm, som påbörjades 1954 i Vällingby, har 1955 fortsatt med öppnandet av en ny resebyrå i Hägersten, även här i postverkets lokal. Nya resebyråer har även öppnats i Borlänge och Nyköping. I sistnämnda stad drivs verksamheten i samarbete med TGOJ. I Luleå har större och modernt inredda lokaler tagits i bruk i det s. k. »Shoppingcenter», skapat efter moderna arkitektoniska och ekonomiska principer. Det samarbete med de större varuhusen, som sedan länge i Stockholm givit goda resultat, har under 1955 inletts också i Göteborg genom att SJ resebyrå på Basargatan flyttat till nya lokaler i varuhuset Hermann Meeths AB på Kungsgatan.

Vid årets slut hade SJ 44 auktoriserade rese- och upplysningsbyråer, varav 3 i utlandet.

»Scandinavian Railways» — SJ, DSB och NSB gemensamma biljettkontor i New York — har i hög grad utvecklat sin rörelse. Intäkterna har ökat med 75 %. Byrån har bl. a. verkat som generalagent för Skandinaviska Festspelen och allt oftare anlitats inte bara som försäljningsställe, utan även som informationskälla beträffande alla slag av resor i Skandinavien.

Tillfälliga rese- och upplysningsbyråer har i samband med mässor och utställningar anordnats i stor utsträckning. Följande förtjäna särskilt att nämnas:

Textilmässan, Stockholm (S:t Eriksmässans lokaler), 25—28/9 (tillsammans med SAS)

Riksmässan för småindustri, Jönköping, 30/4—8/5

Svenska Mässan, Göteborg (tillsammans med SAS), 14—22/5

Utställningen H55, Hälsingborg, 10/6—28/8

Nordiska Mässan, Ljusdal, 24/6—3/7

Utställningen Expo Norr, Östersund, 2—10/7

Svenska Lantbruksmässan, Linköping, 21—24/7

Skåne-Mässan, Malmö (tillsammans med SAS), 23—31/7

S:t Eriksmässan, Stockholm (tillsammans med SAS), 27/8—11/9

Utställningen Örebro-Expon 27/5—5/6

Kalmarsundsutställningen 17—26/6

Nordiska Mässan, Vårgårda, 29—31/7

Nya avtal om samarbete har träffats med flera trafik- och resebyråföretag i Sverige och utlandet. Särskilt bör framhållas, att försäljningsöverenskommelser slutits med bl. a. följande rederier: Empresa Insulana de Navegaçao (Madeira, Azorerna), Europa-Canada-Line, Nippon Yusen Kaisha Line (Europa—Japan och Japan—USA), Holland—Afrika Lijn och Arosa Line. För sistnämnda rederi har SJ erhållit generalagentur för Sverige. Försäljningen av biljetter i transocean båttrafik har fortsatt att öka. Flygets frammarsch som trafikmedel har avspeglat sig i en procentuellt sett ökad försäljning.

Resebyråavdelningen har varit kontaktorgan och svensk generalagent för Europabusorganisationen. Under Europabus namn har under året följande sträckor trafikerats: Stockholm—Hälsingborg—Malmö, Stockholm—Linköping—Göteborg, Stockholm—Örebro—Göteborg, Nordkapsturen (Luleå—Rovaniemi—Hammerfest—Nordkap—Tromsö—Narvik), Strömstad—Hälsingborg—Malmö.

Den centrala ledningen av SJ turistbussturer har skötts av resebyråavdelningen. Cirka 15 000 resande har befordrats med SJ turistbussturer. Turerna har under året rönt ett glädjande intresse, i synnerhet har detta gällt »Nordkapsturen» och »Sverige i ett nötskal».

Sunlit Nights Land Cruises har ytterligare uppmärksammats av den utländska pressen. För SJ har det varit ett ekonomiskt sett fördelaktigt arrangemang och för Sverige en i hög grad good-will-skapande attraktion. På de 6 kryssningståg, som under sommaren avgått medföljde 277 passagerare av 16 olika nationaliteter.

Samarbetet med Folkuniversitetet har fortsatt. 58 utlandskurser/resor har anordnats för cirka 1 700 personer. SJ svarade för 38 % av bokningarna. Inom Norden har 37 kurser/resor anordnats för cirka 2 100 personer.

Samarbete har även inletts med Centralnämnden för skolungdomsutbytet med utlandet, vilket för SJ resebyråorganisation betyder omhändertagande av de resetekniska problemen.

Samarbetet med AB Nordisk Resebureau och AB Linjebuss beträffande sällskapsresor, »Stjärnresor», till utlandet fortsatte efter samma riktlinjer som tidigare. Resebyråerna i Hälsingborg och Malmö svarade för 55 resor på vilka SJ resebyråer bokat in cirka 875 personer.

I samarbete med DSB Rejsebureautjeneste och Österreichisches Verkehrsbüro anordnades specialtåg, »Austropa-Expressen» från Grossenbrode till Salzburg med avgång från Grossenbrode i genomsnitt varannan vecka under sommaren.

»Tours and Transfer Service»-arbetet har fått allt större omfattning. Till byråernas vägledning utgavs liksom föregående år en tariffbroschyr med utförligt angivna avgifter.

I samarbete med SNCF-SCETA:s dotterföretag, Fransk Turist Service, har under året anordnats sällskapsresor till Paris och Rivieran för cirka 1 600 personer.

För att underlätta resebyråernas arbete med planeringen av resor till Sverige har cirka 700 exemplar av varje korrekturupplaga av Sveriges Kommunikationer distribuerats till in- och utländska resebyråer.

Anvisningar, direktiv och informationer har av resebyråavdelningen lämnats i form av »Resebyråmeddelande», som utkommit i 108 nummer.

Som ett led i propagandaverksamheten för tågresor har ett antal s. k. Tag Tåget-blad sammanställts och utgivits i 3 editioner om sammanlagt 18 olika blad, som distribuerats i omkring 320 000 exemplar. Bladen upptager våra utlandsförbindelser med angivande av direkta vagnar etc., ävensom en rad upplysningar av värde för resenären.

Det under 1954 på försök inledda samarbetet med KAK har fått fastare former och i hög grad utvecklats, varigenom SJ resebyråer i egenskap av »filialer» till KAK fungerar som serviceorgan för bilturister till utlandet.

Avtal har även träffats med Sveriges Biluthyrares Riksförbund om uthyrning av bilar i samband med järnvägsresor. Uthyrningen ombesörjes av SJ och privata resebyråer. Stationerna förmedlar beställning genom närmaste SJ resebyrå eller upplysningsbyrå. Till Sveriges Biluthyrares Riksförbund är ett 60-tal firmor på 52 platser i landet anslutna.

En stillfilm angående kundservice på resebyråerna har framställts. Den är avsedd att användas dels vid resebyråkurserna och dels vid lokal kundtjänstundervisning på byråerna.

En invignings- och studieresa för resebyråfolk och journalister med Sassnitzexpressen till München och Garmisch-Partenkirchen genomfördes under tiden 12—20 mars.

Resebyråföreståndarmöte anordnades på hösten varvid diskuterades säsongens erfarenheter samt frågor och problem angående resebyrådriften.

Det 1953 inledda samarbetet med de nordiska statsjärnvägarnas resebyråorganisationer fortsatte under 1955. Rent praktiskt har samarbetet inom organisationen Scandinavian Railways Travel Bureaux (SRTB) bl. a. tagit sig uttryck i utgivandet av en gemensam servicetariff för utländska agenter med uppgift om transfers, sightseeingturer, reservering av hotellrum o. s. v. (»General Tariff for services in Scandinavia 1955») samt en broschyr över inclusive tours avsedd för utländska agenter (»Scandinavia at her best»). Arbetet på ett omfattande gemensamt hotellkartotek har igångsatts. Vidare har initiativ tagits till ett utbyte av resebyråpersonal de nordiska länderna emellan.

Försäljningsorganisationen för persontrafik, som på försök varit i verksamhet under föregående år, har under 1955 med ledning av gjorda erfarenheter omorganiserats på ett par betydelsefulla områden. Inom styrelsen har sålunda resebyråavdelningens ackvisitionsdetalj ersatts med en byråchefen direkt underställd fristående försäljningsavdelning — persontrafikförsäljningen — med något utvidgade arbetsuppgifter. På distrikten har trafiksektionernas nyinrättade försäljningskollegier fått rycka upp som fältorganisationens aktiva planeringsorgan med trafikinspektören som närmast ansvarig försäljningsledare. Den samlade distriktskonferensen, som numera endast skall anordnas en gång varje år, får härigenom i stället karaktär av ett forum för resultatgranskning och planering i stora drag under distriktschefens överinseende. Persontrafikombudens tjänstebenämning har ändrats till resekonsulent, och stationernas rapportörer har i analogi härmed fått benämningen reseombud.

Verksamheten under året har i huvudsak inriktats på olika åtgärder i syfte att befrämja och underlätta stationernas medverkan i trafikvärvningen, främst med sikte på försäljning av SJ tjänster på den inhemska marknaden. Genom att försäljningskollegierna anordnats sektionsvis, har ett betydligt större antal stationsföreståndare och reseombud än tidigare kunnat beredas tillfälle till aktiv insats i planeringsarbetet, vilket inverkat stegrande på intresset. Cirka 400 reseombud har även preparerats för sina arbetsuppgifter genom kortare handledningskurser i försäljningsteknik och försäljningsmetodik. Kurserna har anordnats av distriktscheferna under medverkan av personal från styrelsens försäljningsavdelning. Som kursledare har resp. resekonsulenter fungerat. Efter handledningskursen har deltagarna fått tillfälle att under några dagar följa arbetet på en resebyrå. Till reseombudens förfogande har dessutom ställts ett vandringsbibliotek med utvald försäljningslitteratur för ytterligare förkovran genom självstudier.

Omkring 1 000 av trafikinspektörerna utvalda stationer har vidare utrustats med hjälpmedel för att kunna uppträda som ombud för SJ resebyråer och förmedla alla slag av resebyråtjänster till befolkningen på orter, där resebyrå saknas. Tidtabeller och informationsmateriel för in- och utländska trafikföretag har sålunda sammanställts i en försäljningshandbok, med vars hjälp stationerna kan besvara elementära förfrågningar och på egen hand göra upp utkast till resplaner, som senare bearbetas och fullständigas av resebyråerna. I anslutning till denna verksamhet har även en speciell beställningssedel med utförliga anvisningar iordningställts. Genom införandet av ett nytt avräkningssystem SJ tjänsteställen emellan, baserat på användning av »Kvitto på vissa avgifter i persontrafik», får varje station numera i egen uppbörd tillgodoräkna sig resultatet av en stegrad försäljningsaktivitet. Under 1955 förmedlade stationerna sålunda biljetter och övriga tjänster för resebyråernas räkning till ett belopp av 3 749 571 kronor. Som komplement till försäljningshand-

boken har från styrelsens försäljningsavdelning utsänts ett nyinrättat Försäljningsmeddelande serie C, som i huvudsak innehållit anvisningar på aktuella försäljningsobjekt och direktiv för komplettering av försäljningshandboken.

Styrelsens försäljningskonferens har varit samlad i januari, april, maj och november, varvid frågor rörande ändrade dispositioner för trafikvärvningen på grund av periodvis uppträdande lok- och vagnbrist samt från försäljningskollegierna inkomna förslag huvudsakligen behandlats. Genom distriktschefernas och trafikinspektörernas försorg har under året genomsnittligt avhållits en distriktskonferens resp. två försäljningskollegier per trafiksektion (vår- och höstkollegium). Den 20—21 april kallades samtliga resekonsulenter till ett informationsmöte i Stockholm med anledning av den förestående taxehöjningen och den inför sommarens högtrafik prekära vagnsituationen.

I samarbete med järnvägsskolan genomfördes under tiden 5—10 december en studiekonferens för resekonsulenterna. Representanter för Ekbr och det privata näringslivet gav 29 föreläsningar i företagsekonomiska och försäljningstekniska frågor. Kursen var i huvudsak utformad som en påbyggnad till tidigare genomförda utbildningskurser.

Samarbetet med SJ agenter i in- och utlandet har ytterligare intensifierats. Den 19 januari inbjöds ledande representanter för samtliga svenska resebyråer till en agentkonferens i Stockholm, varvid de fick tillfälle att framföra resebyråernas synpunkter på samarbetet med SJ och inkomma med förslag till önskvärda förbättringar. Personal från försäljningsavdelningen har även företagit kontaktbesök hos de mest betydande resebyråerna i Sydtyskland, Schweiz och Österrike. Till tjänst för de utländska resebyråerna inrättades under året »SJ Agent Bulletin» — en publikation, vari alla meddelanden rörande trafiken på SJ från styrelsens byråer och kontor till utländska agenter har samlats. Bland försäljningsfrämjande åtgärder kan även nämnas inrättandet av »Ticket Exchange Order», som möjliggör för utländska resebyråer att sälja bl. a. rundturer och tåghemsresor utan dyrbar och omständlig lagerhållning. För svenska resebyråer har försäljningsprovisionen för sittplatsbiljetter höjts till 20 %. Studieresor för sammanlagt 73 amerikanska, danska, engelska, franska, norska och tyska resebyråtjänstemän har genomförts i samarbete med Svenska Turisttrafikförbundet.

Direktiv för persontrafikvärvningen och instruktioner till SJ agenter har under året förmedlats i 12 nummer av Försäljningsmeddelande serie A (SJ rbr), 75 nummer av Försäljningsmeddelande serie B (privata rbr i Sverige), 5 nummer av Försäljningsmeddelande serie C (SJ stationer) samt 23 nummer av SJ Agent Bulletin (rbr i utlandet).

Propagandaverksamheten har varit livlig. Resebyråerna och stationerna har gemensamt anordnat 66 allmänna reseaftnar till vilka samlats 24 600 åhörare. Cirka 640 900 försäljningsbrev och försäljningscirkulär har iordningställts och distribuerats genom försäljningsställenas försorg. SJ resebyråer har vidare anordnat 6 avgiftsbelagda resekurser med genomsnittligt 200 à 300 deltagare i varje kurs.

Försäljningsavdelningens klipptjänst har förmedlat 991 tidningsnotiser angående aktuella värvningsobjekt.

SJ Presstjänst, SJ-nytt, Järnvägsnytt, Semester-Journalen, Transport-Journalen

Avdelningens arbetsuppgifter ökade betydligt under 1955 jämfört med tidigare år. I presstjänstens skiftande arbetsuppgifter ingick planenligt även detta år att ordna såväl enskilda journalistresor i syfte att popularisera företaget som pressresor i större eller mindre grupper.

De senare arrangerades alltid i samarbete med andra turist- och resebefrämjande organisationer och i en del fall tillsammans med främmande järnvägsförvaltningar. Sålunda ordnades under mars månad en pressresa för att introducera den nya Sassnitz-expressen Stockholm—München—Stockholm. Ett 20-tal journalister deltog från i huvudsak Stockholm, Göteborg och Malmö. Resultatet blev en omfattande publicitet i hela den svenska pressen. Till premiärturen för dagförbindelsen Hamburg—Stockholm hade Deutsche Bundesbahn tillsammans med SJ inbjudit ett 20-tal tidningsmän från norra Tyskland. I resan deltog även fem framträdande representanter för Deutsche Bundesbahn. På SJ företogs resan Malmö—Stockholm med vårt expresståg Skåningen, som samtidigt gjorde sin premiärfärd. På den svenska sträckan medföljde ett antal journalister från Skåne. Resultatet av resan blev en synnerligen omfattande och resebefrämjande publicitet i framför allt den nordtyska pressen men även i de svenska tidningarna.

Bland andra pressresor kan som exempel nämnas en sådan till Västergötland arrangerad i samarbete med Västergötlands Turisttrafikförening, en introduktionstur med Dalpilen Falun—Stockholm—Falun med deltagare i huvudsak från tidningarna i Dalarna. Journalisterna fick samtidigt tillfälle att i Stockholm besöka vissa järnvägsanläggningar, bl. a. Järnvägsmuseum, lok- och vagnhallen i Tomteboda och Stockholm C.

Många pressvisningar i eller utan samband med resor arrangerades under året av presstjänsten i samarbete med olika specialavdelningar inom SJ. Exempel: Dieselloket litt. T_2 förevisades för Stockholms-pressen på Stockholm C i början av året. Det s. k. Gotha-loket, litt. T_1, premiärvisades i Göteborg i samarbete med Götaverken. En rad stockholmsjournalister hade bjudits med på resan och göteborgspressen var talrikt företrädd på platsen. Resultatet blev en stor publicitet både i Sverige och utlandet. När fjärrblockeringen Ånge—Bräcke hade premiär vid tidtabellsskiftet den 10 juni arrangerades en resa till Ånge. Den nya säkerhetsanordningen rönte stort intresse från pressens sida, och publiciteten blev omfattande. Även till premiärturen med Ra-loket inbjöds pressen. Bland andra pressvisningar, i vilka avdelningen centralt deltog, kan nämnas nya bilar för thermotransport i Hälsingborg, vilfåtöljvagnar, en 70-tons transformator på Stockholm N och utställningen »När järnvägen kom till Stockholm» i samarbete med Stockholms Stadsmuseum.

Pressombuden ute i landet arrangerade var och en inom sitt område tillsammans med experter inom företaget en lång rad pressvisningar av skilda slag, vilka hade till resultat en mängd för SJ good-willskapande artiklar.

En rad förfrågningar från tidningsmän inom dags-, fack- och veckopress i Sverige och utlandet hade avdelningen tillfälle dagligen att besvara under året. Förfrågningarna gällde i stor utsträckning resetekniska spörsmål men även frågor angående ny rullande materiel, ekonomi, elektrifiering m. m. Över huvud taget förmärktes under året ett alltmer stegrat intresse från i första hand västtyska tidningar om möjligheterna att resa i Sverige och på SJ. Publiciteten om Sverige i allmänhet och SJ i synnerhet torde under året ha varit större än någonsin tidigare i Tyskland. Detta bidrog i stor utsträckning till det ökade

antal turister från Västtyskland, som besökte Sverige under 1955 och kommer säkert att inverka även på resorna till och i Sverige i fortsättningen.

Presstjänsten tog själv initiativet till en lång rad artiklar i olika ämnen till den svenska pressen. Artikelmaterialet sändes dels direkt till dagspressen enligt tidigare uppgjorda listor för avdelningens artikeltjänst, dels via olika nyhetsbyråer t. ex. Tidningarnas Telegrambyrå, Pressens Reportagebyrå, Arbetarpressens Stockholms-redaktion och Högerpressens Nyhetsbyrå. Bland raden av sålunda utsända artiklar skall här endast nämnas ett par såsom exempel: en om Järnvägsmuseums 40-årsjubileum publicerad i 2,6 milj. tidningsexemplar, en om det första spadtaget för järnvägsbygge i landet (2,1 milj. tidningsexemplar), en artikel baserad på en enkät i diverse dag- och nattåg (2,4 milj. tidningsexemplar). Vidare sändes från avdelningen en rad SJ-broschyrer till dags- och veckopress för anmälan.

SJ Presstjänst hade tillfälle att under året sända artikelmaterial till flera hundra tidningar runt om i världen, delvis genom Utrikesdepartementets Pressbyrå, Svensk-Internationella Pressbyrån och Svensk-Amerikanska Nyhetsbyrån. Även med Svenska Turisttrafikförbundet och Svenska Institutet hade avdelningen ett intimt samarbete.

Från in- och utländska tidningar av alla slag fick avdelningen under året ett mycket stort antal klipp som belägg för att det utsända materialet, såväl i form av textunderlag som bilder, kommit till användning.

Presstjänstens medverkan påkallades vid flera tillfällen för järnvägsartiklar i olika uppslagsböcker, särskilt kalendrar. Artikelmaterialet präglades i hög grad av det förestående 100-årsjubiléet.

Presstjänsten hade tillfälle att hjälpa enskilda journalister, framför allt utländska, till ett antal individuella resor på SJ. Resorna hade till syfte studium av SJ som det främsta kommunikationsmedlet. De flesta av de 243 utländska journalister som avdelningen hjälpte med resplaner, informationer, bilder och expertkontakter gjorde personliga besök på avdelningen.

Avdelningen hade som vanligt ett synnerligen livligt samarbete med Radiotjänst och medverkade direkt eller indirekt i flera program under året. Av rent nyhetsmässiga inslag i Dagens Eko må nämnas presentation av »De Gamlas Helgresa», Gotha-loket, Ra-loket samt intervju med stins Stockholm C angående påsktrafiken. Avdelningen medverkade direkt i ett 30 min. långt barnprogram om Järnvägsmuseum och Hagalund. Vidare hade en representant för avdelningen tillfälle att dels i den svenska kortvågsradion till utlandet och dels i den tyska kortvågen redogöra för sommarens reseprogram på SJ.

Personaltidningen SJ-nytt utkom med sju nummer under året, därav ett extranummer i avvaktan på att tidningen från och med 1956 skulle bli månadstidning. Totalupplagan var 72 000 exemplar per nummer.

Den interna pressöversikten Järnvägsnytt utkom varje arbetsdags morgon under året med 299 nummer, innehållande tillsammans 7 509 artikelreferat. Upplagan var närmare 500 exemplar.

Under året startades två kundtidningar, vilka båda redigeras på avdelningen. Semester-Journalen, avsedd för resenärerna, utkom med ett sommar- och ett vinternummer med en upplaga på 200 000 resp. 180 000 exemplar. För våra godstrafikanter utgavs under hösten det första exemplaret av Transport-Journalen, vars upplaga var 35 000 exemplar. Alla tre kundtidningarna fick ett synnerligen gott mottagande av press och allmänhet.

Pressombudsmannens korrespondentskap i UIC Bulletin, Paris, fortsatte planenligt.

Biljett- och blankettkontoret samt SJ tryckeri

Boktryckeriet har under året ytterligare kompletterats och moderniserats. Två mindre tryckpressar av år 1922 och 1939 har utbytts mot en ny snällpress av märket »Original Cylinder Heidelberg» med samma kapacitet som de båda äldre tillsammans. En tryckautomat av märket »Original Heidelberg» har anskaffats i stället för en liknande av äldre modell (1937). För tryckning av blanketter m. m. med relativt enkelt utförande men med jämförelsevis stora upplagor har inköpts en metallbladsduplikator till kontorsavdelningen. På adresstryckanläggningen har en äldre tryckmaskin och en präglingsmaskin ersatts av nyare och effektivare. Kontorsoffsetavdelningen har erhållit kompletterande apparater för sin verksamhet.

Under år 1955 (54) expedierades 33 499 (33 691) biljettrekvisitioner upptagande sammanlagt 78 526 (83 273) poster och 44 455 821 (49 218 262) biljetter. Anskaffade kuponger, blad- och rundtursbiljetter samt från främmande förvaltningar erhållna biljetter var 2 509 000 (5 743 000). Den alltjämt fortgående minskningen i antalet expedierade biljetter beror bl. a. dels på ökat utnyttjande av biljettmaskiner, dels på återhållsamhet inför klassändringen. Även blanko- och bussbiljetter visar för året en mindre minskning beroende på ökad konkurrens från övriga trafikmedel, främst den privata bilsimen.

Antalet expedierade rekvisitioner av blanketter, publikationer m. fl. trycksaker var 69 557 (63 783), upptagande 699 249 (673 546) poster. Tillverkningskostnaden för i egna boktryckeriet framställt tryck under året uppgick till 1 521 777 (1 481 550) och i kontorsoffsetavdelningen till 221 000 (177 355) kr. Hos privata tryckerier beställdes trycksaker för 1 904 886 (1448 090) kr. På adresstryckanläggningen har under året utförts 101 510 (52 215) präglingar och 3 815 650 (4 062 546) tryck.

Efterfrågan på tryckalster inom verket har visat stigande tendens, framför allt under senare delen av året. För framställning av tryck med kort varsel, t. ex. taxor, taxetillägg och resereklam med begränsade upplagor, har kontorsoffset varit ett bra komplement till boktrycket. Den egna tryckerirörelsen har likväl icke kunnat tillgodose verkets hela behov, utan privata leverantörer har även måst anlitas i stor utsträckning, som framgår av ovannämnda siffror.

På pappersmarknaden har priserna tenderat uppåt för trähaltiga kvaliteter, främst beroende på höjda framställningskostnader, men några anskaffningssvårigheter har icke förekommit.

Reklamationer

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods

Omfattningen av under år 1955 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå.

Av järnvägsstyrelsen och stationerna avgjorda ersättningsanspråk

	1955	1954	1953	1952	1951
Bifallna anspråk					
Antal	35 544	31 426	31 318	33 635	40 153
Förkommet gods ..... proc.	14	15	16	22	20
Skadat » ..... »	86	85	84	78	80
Utbetald ersättning[1] ..... kr	3 805 469	3 116 578	3 292 862	3 293 092	3 805 413
Härav på konto [2]1278 ..... »	343 988	190 276	415 402	188 455	383 650
[3]1279 ..... »	11 741	657	1 855	53 574	619
Avslagna anspråk					
Antal	3 955	3 319	3 738	3 658	4 353
I % av hela antalet	10	10	11	10	10
Begärd ersättning[1] ..... kr	1 061 282	748 486	806 890	741 648	998 168
I % av hela beloppet	22	19	20	18	21
Statens järnvägars totala kostnad[4] kr	3 372 870	2 657 168	2 908 932	2 814 672	3 353 564

[1] Beloppen avser i fråga om samtrafiksändningar även på främmande järnvägar fallande belopp.
[2] Ersättning på grund av järnvägsolyckor.
[3] Ersättning på grund av brandskador.
[4] Vid beräkning av dessa belopp har hänsyn tagits dels till de belopp, som genom avräkning debiterats och krediterats främmande järnvägar, dels till de belopp, som influtit genom försäljning och i form av inbetald gottgörelse.

Av de under år 1955 (1954) avgjorda ersättningsanspråken avsåg 225 (315) förkommet och 262 (255) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blev 224 (303) och av de sistnämnda 212 (208) bifallna.

Under år 1955 (1954) prövades av skiljenämnder 0 (2) av styrelsen avgjorda ärenden.

De under år 1955 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning.

Ersättningsanspråkens fördelning på skadegrupper m. m.

Skadegrupp	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk	
	Antal	Utbetald ersättning kronor	Antal	Begärd ersättning kronor
Förkommet gods	4 927	756 669	—	—
Skada genom: växling	2 338	846 864	—	—
gaffeltruck	86	19 262	—	—
väta	766	192 995	—	—
åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft o. d.	326	86 537	—	—
brand	36	32 948	—	—
kyla	185	66 734	—	—
stöld	593	77 319	—	—
försening	665	103 690	—	—
fall från lastpall	94	10 116	—	—
otillfredsställande stuvning	545	67 706	—	—
tågolyckor	154	343 988	—	—
andra orsaker	5 043	641 335	—	—
Summa	15 758	3 246 163	—	—
D:o f. å.	14 239	2 667 189	—	—
Av stationerna avgjorda ersättningsanspråk för skadat gods. (Fördelning av dessa på skadegrupper har icke kunnat ske)	19 786	559 306	—	—
D:o f. å.	17 187	449 389	—	—
Skada på grund av otillräckligt emballage	—	—	1 559	152 866
» genom godsets naturliga beskaffenhet	—	—	691	87 679
» på grund av otillfredsställande täckning av vagnslast	—	—	14	8 155
» på grund av otillfredsställande förstängning av vagnslast	—	—	105	58 919
» på grund av otillfredsställande stuvning av vagnslast	—	—	25	5 818
» av andra orsaker	—	—	1 516	702 246
Totalsumma	35 544	3 805 469	3 910	1 015 683
D:o f. å.	31 426	3 116 578	3 319	748 486

Godsregleringsärenden

Saknat och övertaligt gods

Under år 1955 (1954) inkom till reklamationskontoret 27 103 (25 847) förlustrapporter, därav om resgods 1 175 (1 271) och 17 954 (16 241) tillöversrapporter, därav om resgods 5 377 (5 273). Genom kontorets egna åtgärder kunde 7 616 (7 152) förlustrapporter, därav om resgods 412 (535) och 6 724 (5 912) tillöversrapporter, därav om resgods 861 (802) 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 8 799 (8 429) förlustrapporter, därav om resgods 414 (494) och 6 357 (5 689) tillöversrapporter, därav om resgods 2 709 (2 928). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet klarlagda dylika rapporter sålunda 65,5 (64,0) %.

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

År 1955	731 321	kronor
» 1954	659 348	»
» 1953	651 789	»
» 1952	893 991	»
» 1951	988 700	»

Förlorade och tillvaratagna effekter

Under år 1955 (1954) inkom 12 707 (12 543) anmälningar angående förlorade och 36 973 (36 815) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 1 804 (1 814) anmälningar angående förlorade och 1 767 (1 833) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 39 (79) anmälningar angående förlorade och 5 052 (4 666) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda, på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

Restitutioner av biljett- och fraktavgifter

In- och utländsk trafik

År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden			Avgjorda fraktrestitutionsärenden		
	Antal	Återbetalda belopp		Antal	Återbetalda belopp	
		Totalt	Härav SJ andel		Totalt	Härav SJ andel
		Kronor			Kronor	
1955.....	33 020	1 039 573	623 604	4 641	12 920 750	12 008 694
1954.....	33 515	1 068 099	597 674	4 684	8 723 899	8 222 129
1953.....	33 304	1 139 744	701 222	3 938	4 659 322	..
1952.....	33 263	1 059 726	712 916	2 821	4 919 927	..
1951.....	33 836	959 439	644 253	2 372	2 369 969	..

Utkom från trycket den 15 febr. 1957.

Stockholm 1957
STATENS REPRODUKTIONSANSTALT
294256

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

Angående tidigare publikationer, se drifttjänststatistiken för år 1939.
Statens järnvägars månadsstatistik.
Drifttjänststatistik för åren 1940—1955.
Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1940—1947. (Motsvarande uppgifter för åren 1948—1955 ingår i drifttjänststatistiken för dessa år.)
Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1940—1956 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m.
Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1940—1948.
Säkerhetstjänsten åren 1953—1955.

Utredningar m. m.

1941: 1. Kostnadsberäkningar och taxepolitik vid statens järnvägar. Promemoria, utarbetad på uppdrag av järnvägsstyrelsen av Tord Palander och Erik Lindahl med biträde av Arne Sjöberg.
1943: 1. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 9.
2. Betänkande angående utbyggnad och rationalisering av det statliga järnvägstelefonväsendet, avgivet den 30 mars 1943 av SJ telefonkommitté.
1944: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 mars 1944 med förslag till ny godstaxa för statens järnvägar m. m.
1945: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 februari 1945 angående ny godstaxa för statens järnvägar.
2. Taxa för befordring av gods m. m. på statens järnvägar, av Kungl. Maj:t fastställd den 22 juni 1945 att gälla tills vidare fr. o. m. den 1 januari 1946.
1947: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 20 september 1947 angående förhöjning av befordringsavgifterna för transporter å statens järnvägar.
1948: 1. Betänkande angående undervisningsväsendet och personalutbildningen vid statens järnvägar.

Stockholm 1956
STATENS REPRODUKTIONSANSTALT
294256