

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

**TEKNISK-EKONOMISK
REDOGÖRELSE**

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1935

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015



TRAFIKVERKET

BANKAVARDIGENNA WERKSTÄMMAN 1935

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

**TEKNISK-EKONOMISK
REDOGÖRELSE**

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1935

Statens järnvägars från och med år 1924 utgivna publikationer.

- Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk. — Bihang. (Sektionsstatistik).
Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för tjänstebruk för åren 1930—1933.
Statens järnvägsbyggnaders lönestatistik m. m. (månatlig) t. o. m. år 1931.
Statens järnvägsbyggnaders berättelser för åren 1923—1934.
Banavdelningens berättelser för åren 1923—1931.
Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1935.
Maskinavdelningens, förrådsavdelningens och huvudverkstädernas berättelser för åren 1923—1931.
Trafikavdelningens berättelser för åren 1923—1931.
Drifttjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. åren 1932—1934.
Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1935 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m.
Överrevisorernas berättelser rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under åren 1923—1934.
Järnvägsstyrelsens utlåtande över överrevisorernas berättelser för åren 1923—1934.
Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens revisorers berättelser för tiden $\frac{1}{1}$ — $\frac{30}{6}$ 1923, $\frac{1}{7}$ 1923— $\frac{30}{6}$ 1924, $\frac{1}{7}$ 1924— $\frac{30}{6}$ 1925, $\frac{1}{7}$ 1925— $\frac{30}{6}$ 1926, $\frac{1}{7}$ 1926— $\frac{30}{6}$ 1927, $\frac{1}{7}$ 1927— $\frac{30}{6}$ 1928¹, $\frac{1}{7}$ 1929— $\frac{30}{6}$ 1930 och $\frac{1}{7}$ 1930— $\frac{30}{6}$ 1931.
1924: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Älvsby—Piteå.
1925: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande över statsbanekonomikkommissionens betänkande och förslag: Del. II.
2. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Ulriksfors—Volgsjön.
3. Elektrifieringen av statens järnvägar, två orienterande föreläsningar.
4. Järnvägsstyrelsens utlåtande över svensk-norska mellanriksbanekommissionens betänkande och förslag angående sammanknytning av de svenska och norska statsbanenäten över riksgränsen i norra Bohuslän.
5. Järnvägsstyrelsens utlåtande över järnvägstaxekommitténs förslag till taxa för transporter å statens järnvägar.
6. Bilagor A och B till järnvägsstyrelsens utlåtande över järnvägstaxekommitténs förslag till taxa för transporter å statens järnvägar.
1926: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande över järnvägstaxekommitténs förslag till förändrade bestämmelser i fråga om godssamtrafik.
1927: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för dubbelspårsanläggningen Tranås—Sävsjö.
2. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 april 1927 över Svenska järnvägsföreningens m. fl:s yttranden i fråga om järnvägsstyrelsens förslag till I. Förändrade bestämmelser för godssamtrafik.
II. Ny taxa för transporter å statens järnvägar.
3. Järnvägsstyrelsens utlåtande över socialiseringsnämndens förslag angående statens järnvägar såsom allmänt affärsverk.
4. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 november 1927 över Svenska järnvägsföreningens yttrande den 18 augusti 1927 i fråga om förändrade bestämmelser för godssamtrafik.

¹ Över motsvarande berättelse för tiden $\frac{1}{7}$ 1928— $\frac{30}{6}$ 1929 publicerades icke något utlåtande av järnvägsstyrelsen, enär revisionsberättelsen icke innehöll något uttalande, som speciellt berörde statens järnvägar.

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



TEKNISK-EKONOMISK *Aupb*
REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

X

ÅR

1935

Utkom från trycket den 10 sept. 1935

STOCKHOLM 1936

A/B GUSTAF LINDSTRÖMS BOKTRYCKERI

1896

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

| | Sid. |
|--|------|
| <i>A. Bannätets indelning.</i> | |
| 1. Bansektionernas spårlängder, personalantal, kostnader m. m. | 4 |
| 2. Banmästaravdelningar och banvaktssträckor | 8 |
| 3. Bansektionsindelning | 27 |
| 4. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhållsområden m. m. | 28 |
| <i>B. Banarbetarnas löneförhållanden</i> | 33 |
| <i>C. Drift och underhåll.</i> | |
| 1. Kostnader för drift och underhåll per sektion och konto | 38 |
| 2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) per spårkm å olika bandelar och konton | 42 |
| 3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten | 48 |
| 4. Uppgifter rörande banunderhållet: | |
| a. Spårisolering | 59 |
| b. Sliprar: | |
| 1. Upptagna och nedlagda sliprar | 60 |
| 2. Impregnering av virke | 62 |
| 3. Sliprars livslängd | 64 |
| 4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper | 66 |
| c. Räler: | |
| 1. Räler av olika tillverkare | 67 |
| 2. Räler av olika modeller | 68 |
| 3. De olika rälsmodellernas förekomst å olika delar av statens järnvägar | 69 |
| 4. Rälsbrott | 70 |
| d. Ballast | 75 |
| e. Planteringar | 76 |
| f. Hägnad | 78 |
| g. Motordressiner | 79 |
| h. Anläggningar för elektrisk tågdrift | 80 |
| i. Elektriska belysningsanläggningar | 84 |
| j. Telegraf- och telefonanläggningar | 84 |
| k. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar: | |
| 1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan | 87 |
| 2. Växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas omfattning | 88 |
| 3. Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan | 89 |
| 4. Växel- o. signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar | 90 |
| <i>D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.</i> | |
| 1. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader | 92 |
| 2. Kostnader för nya byggnader och anläggningar m. m. | 94 |
| 3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten | 97 |
| <i>E. Redogörelse för verksamheten vid banavdelningens hjälpanläggningar</i> | 108 |
| <i>F. Redogörelse för försök</i> | 109 |

A. Bannätets

1. Bansektionernas spårlängder, personal-

| Bansektionernas | | Huvudort | Banlängd i medeltal under året | |
|-----------------------|---|--------------|--------------------------------|-------------------|
| nr | omfattning | | Totalt | Härav dubbel-spår |
| | | | km | km |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| I Distriktet | | | | |
| 1 | (Krylbo)—(Västberga) med sidol. till Värtan, (Stockh. Ö), Stockh. N och Stockh. S, Uppsala C—(Gävle C) med sidol. till Korsnäsverken, Söderfors, Strömsberg och Dannemora ... | Stockholm | 322.7 | 71.5 |
| 2 | (Järna)—Mjölby, Åby—(Katrineholm) | Norrköping | 235.8 | 86.5 |
| 3 | Krylbo—(Mjölby), Örebro S—(Svartå) | Örebro | 302.1 | 24.8 |
| 4 | Västberga—(Hallsberg) med sidol. till Liljeholmen och Södertälje C, Södertälje S—Nybybruk med sidol. till Mariefred, Strängnäs och Skebokvarn | Stockholm | 329.0 | 41.0 |
| Summa | | | 1 189.6 | 223.8 |
| II Distriktet | | | | |
| 5 | (Falköping C)—Göteborg C, Olskroken—Göteborg-Tingstad | Göteborg | 115.9 | 45.0 |
| 6 | (Laxå)—Charlottenberg—gränsen, Kil—Fryksta | Kristinehamn | 212.3 | — |
| 7 | (Kristinehamn)—Mora med sidol. till Finnshyttan och Särna | Kristinehamn | 399.9 | — |
| 8 | Falköping C—(Hallsberg), Falköping C—(Näs-sjö), Skövde—Karlsborg | Falköping | 300.8 | 19.0 |
| 9 | (Göteborg C)—(Halmstad C), (Göteborg-Tingstad)—Strömstad | Göteborg | 326.8 | — |
| Summa | | | 1 355.7 | 64.0 |
| III Distriktet | | | | |
| 10 | Trälleborg F—Hässleholm, Arlov—Kävlinge, Barsebäckshamn—(Sjöbo) | Malmö | 195.0 | 83.3 |
| 11 | (Hässleholm)—(Mjölby) | Nässjö | 273.6 | 80.5 |
| 12 | (Kävlinge)—Halmstad C med sidol. till Landskrona, Hälsingborg F och Mölle, Veinge—(Hässleholm) | Hälsingborg | 282.8 | — |
| Summa | | | 751.4 | 163.8 |

indelning.

antal, kostnader m. m. år 1935.

| Spårlängd vid årets slut | | Antal anställd personal i medeltal under året | | Bokförda kostnader (tkr) | | | Antal (vid årets slut) | | | | | |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------------------------|---|---|---------------|------------------------|---|------------------|---|--------------------------|-------------------------------------|
| Totalt km | Härv elektrifierade spår km | Totalt | Härv för drift och underhåll | Drift- underhåll samt hyres- verksamhet | Förändrings- o. ny- bygg- nads- arbeten | Totalt | bm- avdelningar | spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika | meter bro- längd | eldstäm- der i S. J. och Äpk bostä- der | före- nings- sta- tioner | anslu- tande en- skilda järn- vägar |
| | | | | | | | | | | | | |
| 668.8 | 360.1 | 648 | 489 | 2 679 | 2 427 | 5 106 | 11 | 1 752 | 2 641 | 1 939 | 9 | 10 |
| 438.5 | 517.7 | 300 | 260 | 1 162 | 649 | 1 811 | 8 | 672 | 831 | 1 208 | 4 | 6 |
| 531.0 | 369.7 | 424 | 268 | 1 231 | 2 154 | 3 385 | 8 | 1 012 | 1 168 | 1 503 | 11 | 13 |
| 493.9 | 332.4 | 536 | 357 | 1 462 | 1 679 | 3 141 | 9 | 821 | 1 113 | 1 189 | 3 | 3 |
| 2 132.2 | 1 579.9 | 1 908 | 1 374 | 6 534 | 6 909 | 13 443 | 36 | 4 257 | 5 753 | 5 839 | 27 | 32 |
| 305.6 | 226.5 | 339 | 246 | 1 091 | 1 289 | 2 380 | 6 | 993 | 1 602 | 777 | 3 | 6 |
| 313.7 | — | 362 | 147 | 763 | 1 374 | 2 137 | 6 | 548 | 1 406 | 911 | 6 | 7 |
| 473.8 | — | 223 | 192 | 661 | 284 | 945 | 8 | 355 | 854 | 639 | 3 | 3 |
| 430.5 | 373.0 | 330 | 255 | 967 | 926 | 1 893 | 8 | 632 | 967 | 1 164 | 7 | 8 |
| 395.1 | — | 376 | 239 | 979 | 2 020 | 2 999 | 9 | 369 | 2 106 | 916 | 6 | 6 |
| 1 918.7 | 599.5 | 1 630 | 1 079 | 4 461 | 5 893 | 10 354 | 37 | 2 897 | 6 935 | 4 407 | 25 | 30 |
| 483.4 | 395.3 | 488 | 376 | 1 610 | 1 144 | 2 754 | 6 | 1 287 | 702 | 893 | 7 | 13 |
| 480.1 | 476.9 | 409 | 285 | 1 114 | 1 378 | 2 492 | 9 | 799 | 568 | 1 091 | 6 | 10 |
| 400.0 | 277.7 | 568 | 268 | 1 022 | 1 943 | 2 965 | 9 | 720 | 1 245 | 890 | 3 | 3 |
| 1 363.5 | 1 149.9 | 1 465 | 929 | 3 746 | 4 465 | 8 211 | 24 | 2 806 | 2 515 | 2 874 | 16 | 26 |

1. Bansektionernas spårlängder, personal-

| Bansektionernas | | Huvudort | Banlängd i medeltal under året | |
|----------------------|---|--------------|--------------------------------|---------------------|
| nr | omfattning | | Totalt km | Härav dubbelspår km |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| IV Distriktet | | | | |
| 13 | (Bräcke)—Storlien—gränsen, Östersund C—(Hoting) med sidol. till Hammerdal och Strömsund | Östersund | 417.5 | — |
| 14 | (Ljusdal)—Långsele, Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall) med sidol. till Bergsjö | Sundsvall | 467.3 | — |
| 15 | (Krylbo)—Ljusdal, Gävle C—Hudiksvall—Ljusdal, Kilafors—Stugsund | Storvik | 457.4 | — |
| 16 | (Mora)—(Brunflo) med sidol. till Hede, (Bollnäs)—Orsa med sidol. till Dalfors | Orsa | 500.4 | — |
| 17 | (Sundsvall C)—Härnösand—(Långsele), (Forsmo)—(Storuman) | Sollefteå | 449.7 | — |
| | Summa | | 2 292.3 | — |
| V Distriktet | | | | |
| 18 | Luleå—(Gällivare)—Jokkmokk | Luleå | 304.1 | — |
| 19 | Gällivare—Vassijaure—gränsen med sidol. till Malmberget och Koskullskulle | Kiruna | 245.5 | — |
| 20 | Jörn—Haparanda—gränsen med sidol. till Piteå och Övertorneå | Boden | 409.0 | — |
| 21 | Vännäs—(Jörn) med sidol. till Holmsund och Skelleftehamns nedre | Umeå | 255.3 | — |
| 22 | (Långsele)—(Vännäs) med sidol. till Örnsköldsvik C | Örnsköldsvik | 239.9 | — |
| 23 | (Hällnäs)—Storuman—Arvidsjaur—(Jörn) | Storuman | 403.3 | — |
| | Summa | | 1 857.1 | — |
| | Summa för hela statsbanenätet | | 7 446.1 | 451.6 |

¹ Härtill kommer 165 man vid elektrifieringsarbetena, lydande under arbetschefen,

Ang. specifikation å antalet anställd och använd personal, se Drifttjänststatistik för Ang. personalantalets fördelning på olika månader av året, se Månadsstatistik för

antal, kostnader m. m. år 1935 (forts.).

| Spårlängd vid årets slut | | Antal anställd personal i medeltal under året | | Bokförda kostnader (tkr) | | | Antal (vid årets slut) | | | | | |
|--------------------------|------------------------------|---|-------------------------------|---|-----------------------------------|---------------|------------------------|-------------------------------------|-----------------|-------------------------------------|--------------------|-------------------------------|
| Totalt km | Härav elektrifierade spår km | Totalt | Härav för drift och underhåll | Drift- och underhåll samt hyresverksamhet | Förändrings- o. nybyggnadsarbeten | Totalt | bm-avdelningar | spårväxlar uttryckta i enkla dylika | meter bro-längd | eldständer i S. J. och Åpk bostäder | föreningsstationer | anslutande enskilda järnvägar |
| 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 |
| 496.3 | — | 258 | 240 | 962 | 174 | 1 136 | 9 | 387 | 2 066 | 880 | 1 | 1 |
| 588.2 | — | 420 | 286 | 1 183 | 1 302 | 2 485 | 11 | 592 | 1 420 | 1 259 | 2 | 2 |
| 628.5 | 230.8 | 605 | 361 | 1 410 | 1 876 | 3 286 | 12 | 842 | 2 347 | 1 605 | 4 | 4 |
| 556.0 | — | 191 | 182 | 738 | 60 | 798 | 9 | 309 | 1 150 | 587 | — | — |
| 500.3 | — | 313 | 264 | 1 072 | 514 | 1 586 | 9 | 287 | 1 938 | 410 | — | — |
| 2 769.8 | 230.8 | 1 787 | 1 333 | 5 365 | 3 926 | 9 291 | 50 | 2 417 | 8 921 | 4 741 | 7 | 7 |
| 387.9 | 284.6 | 372 | 308 | 1 460 | 799 | 2 259 | 9 | 437 | 762 | 907 | — | — |
| 319.1 | 310.3 | 300 | 275 | 1 448 | 347 | 1 795 | 10 | 337 | 785 | 1 549 | — | — |
| 497.9 | — | 252 | 227 | 1 071 | 472 | 1 543 | 9 | 410 | 1 957 | 749 | — | — |
| 310.2 | — | 217 | 173 | 774 | 367 | 1 141 | 7 | 241 | 1 098 | 618 | — | — |
| 275.8 | — | 177 | 166 | 641 | 146 | 787 | 6 | 150 | 1 482 | 430 | — | — |
| 434.3 | — | 177 | 137 | 524 | 157 | 681 | 9 | 153 | 1 254 | 350 | — | — |
| 2 225.2 | 594.9 | 1 495 | 1 286 | 5 918 | 2 288 | 8 206 | 50 | 1 728 | 7 338 | 4 603 | — | — |
| 10 408.9 | 4 155.0 | 8 285 | 6 001 | 26 024 | 23 481 | 49 505 | 197 | 14 105 | 31 462 | 22 464 | 75 | 95 |

Nässjö.

år 1935.
tjänstebruk.

2. Banmästaravdelningar och ban-

| Banmästaravdelningarnas | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------------|---|------------------|------------------|-------------|------------------|------------------|--------------------------|----------------|--------------------------------------|
| Bansektioner | omfattning | | | huvudspårs-längd | | sidospårs-längd | | in-spek-tion-er utfö-ras | före-stån-dare | före-stån-darens ställ-före-trä-dare |
| | nr | (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör avdelningen ifråga) | huvudort | dub-bel-spår | en-kel-spår | S. J. till-hörig | ensk. till-hörig | | | |
| | | | | km | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| | | A-linjer.¹ | | | | | | | | |
| 1 | 102 | Stockholm C—(Västberga) .. | Stockholm C ... | 7.3 | — | 48.2 | 2.1 | dagl. | öbm | bm |
| 4 | 104 | Västberga—Uttran | Huddinge | 19.2 | 2.2 | 22.4 | 12.3 | » | öbm | bm |
| | 105 | (Uttran)—Järna och Södertälje S—Södertälje C | Södertälje S ... | 21.7 | 3.3 | 23.6 | 3.5 | » | öbm | bm |
| 2 | 130 | (Järna)—(Tystberga) | Vagnhärad | — | 36.9 | 5.9 | — | » | fbm | bfm |
| | 131 | Tystberga—(Jönåker) | Nyköping C ... | — | 35.1 | 12.6 | 0.3 | » | fbm | bfm |
| | 132 | Jönåker—(Åby) | Ålberga | — | 35.8 | 6.6 | — | » | fbm | bfm |
| | 111 | (Katrineholm) — (Graversfors) | Strångsjö | — | 35.8 | 5.5 | 0.1 | » | fbm | bfm |
| | 133 | Graversfors—Åby—Eksund | Norrköping C | 16.4 | 4.1 | 38.5 | 22.6 | » | öbm | bm |
| | 134 | (Eksund)—(Linghem) | Kimstad | 26.8 | — | 9.9 | — | » | fbm | bfm |
| | 135 | Linghem—(Vikingstad) | Linköping C ... | 23.2 | — | 14.4 | 6.2 | » | fbm | bfm |
| | 136 | Vikingstad—Mjölby | Mjölby | 20.5 | 0.5 | 16.2 | 0.1 | » | fbm | bfm |
| 11 | 319 | (Mjölby)—(Tranås) | Boxholm | — | 35.3 | 9.7 | 1.3 | » | fbm | bfm |
| | 318 | Tranås—Aneby | Tranås | 29.6 | 0.1 | 6.9 | — | » | fbm | bfm |
| | 316 | (Aneby)—Nässjö—(Grimstorp) | Nässjö | 33.4 | 2.5 | 40.3 | 1.2 | » | öbm | bm |
| | 315 | Grimstorp—(Stockaryd) | Sävsjö | 18.3 | 10.0 | 6.9 | 0.3 | » | fbm | bfm |
| | 314 | Stockaryd—(Lidnäs) | Lamhult | — | 28.0 | 5.9 | 1.2 | » | fbm | bfm |
| | 313 | Lidnäs—(Blädinge) | Alvesta | — | 26.2 | 17.2 | 0.1 | » | fbm | bfm |
| | 312 | Blädinge—Diö | Vislanda | — | 30.9 | 9.7 | — | » | fbm | bfm |
| | 311 | (Diö)—(Osby) | Ålmhult | — | 30.9 | 15.0 | 1.4 | » | fbm | bfm |
| | 310 | Osby—(Hässleholm) | Hästveda | — | 28.4 | 7.5 | 0.1 | » | fbm | bfm |
| 10 | 309 | Hässleholm—Tjörnarp | Hässleholm | 22.0 | 1.5 | 23.1 | 0.5 | » | öbm | bfm |
| | 307 | (Tjörnarp)—Eslöv | Eslöv | 29.4 | — | 21.4 | 4.3 | » | öbm | bfm |
| | 306 | (Eslöv)—(Arlöv) | Lund C | 27.7 | — | 19.3 | 1.2 | » | öbm | bm |
| | 301 | Arlöv—Malmö C—Lundaväg. | Malmö C | 5.5 | 3.2 | 84.6 | — | » | öbm | bm |
| | 337 | (Lundavägen)—Trälleborg F | Trälleborg F ... | — | 28.8 | 20.6 | 0.6 | » | fbm | bfm |
| 4 | 106 | (Järna)—Björnlunda | Gnesta | — | 26.9 | 8.2 | — | » | fbm | bfm |
| | 107 | (Björnlunda)—Skebokvarn—Malmköping ² | Sparreholm | — | 37.2 | 8.0 | 0.3 | » ² | fbm | bfm |
| | 108 | (Skebokvarn)—Katrineholm | Katrineholm ... | — | 31.8 | 23.2 | 3.2 | » | öbm | bfm |
| | 109 | (Katrineholm)—Högsjö | Vingåker | — | 29.6 | 4.9 | 0.5 | » | fbm | bfm |
| | 110 | (Högsjö)—(Hallsberg) | Pålsboda | — | 34.9 | 4.2 | — | » | fbm | bfm |

vaktsträckor vid årets slut.

| Banvakssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvakssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkingar |
|--------------------|----------------------|--------------|----------------------------|----------------------|----------------------|--------------|--|-----------|---|-------|-----------------------|----------------------|-------------------|---|
| antal | medellängd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medellängd huvudspår | | banförmän | banvakter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dubbel-spår km | enkelspår km | | | dubbel-spår km | enkelspår km | | | vägkorsningar | andra | banvakter | annanmanlig personal | kvinnlig personal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| 5 | 1.5 | — | 1 | 2 | 3.7 | — | 2 | 3 | — | — | — | — | — | ¹ Härtill sträckorna Hallsberg—gränsen mot II dist. (se under B-linjer, bm.-avd. nr 119). ² Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9.2 km, räknas till C-linjer och inspekteras varan vardag och varje sön- och helgdag. Sträckan (Malmköping)—Stålboga (se under C-linjer, bm.-avd. nr 138). |
| 8 | 2.4 | — | 1 | 3 | 6.4 | — | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 10 | 2.4 | 3.3 | 1 | 4 | 6.2 | 3.3 | — | 10 | — | 1 | 1 | — | — | |
| 9 | — | 4.1 | 1 | 3 | — | 12.0 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 10 | — | 3.9 | 1 | 3 | — | 12.0 | 1 | 9 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 12.0 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 12.0 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 9 | 2.5 | 2.0 | 1 | 3 | 7.5 | 6.0 | — | 9 | 1 | — | 2 | — | — | |
| 9 | 3.0 | — | 1 | 3 | 8.9 | — | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 8 | 2.9 | — | 1 | 3 | 7.7 | — | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | 2.6 | 0.5 | 1 | 3 | 6.8 | 0.5 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.9 | 1 | 3 | — | 11.8 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 11 | 2.7 | — | 1 | 3 | 9.9 | — | 1 | 10 | — | — | — | — | — | |
| 13 | 2.8 | 2.8 | 1 | 4 | 9.0 | — | — | 13 | — | — | — | — | — | |
| 9 | 2.8 | 3.9 | 1 | 3 | 8.4 | 11.6 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.0 | 1 | 2 | — | 14.0 | 1 | 6 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 3.8 | 1 | 2 | — | 13.1 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 3.9 | 1 | 2 | — | 15.5 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 3.9 | 1 | 2 | — | 15.5 | 1 | 7 | 1 | — | — | 2 | — | |
| 7 | — | 4.0 | 1 | 2 | — | 14.2 | 1 | 6 | — | — | — | — | — | |
| 8 | 2.8 | — | 1 | 3 | 7.5 | — | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 11 | 2.7 | — | 1 | 4 | 7.4 | — | 1 | 10 | — | — | — | — | — | |
| 10 | 2.8 | — | 1 | 4 | 6.9 | — | 1 | 9 | — | — | — | — | — | |
| 4 | 2.8 | 2.4 | 1 | 2 | 5.5 | 4.8 | — | 4 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.1 | 1 | 3 | — | 9.7 | 1 | 6 | 3 | — | — | 1 | 5 | |
| 8 | — | 3.4 | 1 | 3 | — | 8.9 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 10 | — | 3.7 | 1 | 4 | — | 9.3 | — | 10 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.5 | 1 | 3 | — | 10.6 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.3 | 1 | 3 | — | 9.8 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 10 | — | 3.5 | 1 | 4 | — | 8.8 | — | 10 | — | — | — | — | — | |

| Banmästaravdelningarnas | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|------------|---|------------------|-------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|--|------------------------|--|
| Ban- sek- tioner | omfattning | | | huvudort | huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utför- ras | före- stän- dare | före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare |
| | nr | (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | | | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | |
| | nr | | | | km | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| 8 | 214 | (Hallsberg) ¹ —Laxå—(Berg- mossen) | Laxå | ² 24.5 | 6.0 | 13.8 | — | dagl. | fbm | bfm | |
| | 213 | Bergmossen—Slätte | Gårdsjö | — | 32.0 | 10.4 | — | » | fbm | bfm | |
| | 212 | (Slätte)—Väring | Töreboda | — | 32.0 | 11.8 | — | » | fbm | bfm | |
| | 211 | (Väring)—Skövde—Stens- torp | Skövde | — | 32.0 | 12.7 | 3.7 | » | fbm | bfm | |
| | 207 | (Stenstorp)—Falköping C— Sandhem ³ | Falköping C ... | — | ³ 38.8 | 28.1 | 6.7 | » | öbm | bm | |
| 5 | 205 | (Falköping C)—Fåglavik | Floby | — | 27.6 | 6.1 | — | » | fbm | bfm | |
| | 204 | (Fåglavik)—Lagmansholm .. | Herrljunga | — | 27.4 | 9.9 | 0.9 | » | fbm | bfm | |
| | 203 | (Lagmansholm)—Norsesund | Alingsås | 12.0 | 13.0 | 7.1 | 0.1 | » | fbm | bfm | |
| | 202 | (Norsesund)—Partille | Lerum | 25.2 | — | 10.8 | 0.8 | » | fbm | bfm | |
| | 201 | (Partille)—Göteborg C | Göteborg C ... | 8.1 | — | 65.8 | 4.2 | » | öbm | bm | |
| 9 | 229 | (Göteborg C)—(Kungsbacka) och (Göteborg Bs)—Gub- bero skiljestation | Mölnadal nedre | — | 28.0 | 8.5 | 3.8 | » | fbm | bfm | |
| | 230 | Kungsbacka—Väröbacka | Fjärås | — | 32.5 | 12.8 | 0.1 | » | fbm | bfm | |
| | 231 | (Väröbacka)—Tvååker | Varberg | — | 32.4 | 3.8 | — | » | fbm | bfm | |
| | 232 | (Tvååker)—Heberg | Falkenberg | — | 24.8 | 7.4 | — | » | fbm | bfm | |
| | 233 | (Heberg)—(Halmstad C) | Harplinge | — | 32.3 | 7.7 | — | » | fbm | bfm | |
| 12 | 330 | (Halmstad C) ⁵ —Veinge—La- holm | Veinge | — | 25.6 | 21.3 | 1.9 | » | fbm | bfm | |
| | 329 | (Laholm)—Vejbyslätt | Bästad | — | 32.5 | 9.1 | 0.4 | » | fbm | bfm | |
| | 328 | (Vejbyslätt)—(Åstorp) och Ängelholm C—(Kattarp) ⁶ | Ängelholm C... | — | 34.8 | 19.2 | 5.2 | » | öbm | bm | |
| | 304 | (Åstorp)—Billesholms gr.— (Landskrona) ⁷ | Billesholms gr. | — | 34.8 | 8.0 | 9.0 | ⁷ » | fbm | bfm | |
| | 303 | (Billesholms gruva)—(Käv- linge) | Svalöv | — | 33.4 | 11.4 | 0.8 | » | fbm | bfm | |
| | 302 | Kävlinge—(Arlöv) och Bar- sebäckshamn—(Kävlinge) ⁸ | Kävlinge | — | 35.3 | 18.0 | 3.8 | » | fbm | bfm | |
| 3 | 118 | Örebro C—Örebro S—(Halls- berg) | Örebro C | 24.2 | ⁹ 1.7 | 33.7 | 5.3 | » | öbm | bm | |
| 1 | 101 | (Stockholm C)—Ulriksdal ... | Tomtebodå | 6.1 | — | 60.2 | — | » | öbm | bm | |
| | 112 | (Ulriksdal)—Rosersberg | Rotebro | 24.5 | — | 9.9 | 1.1 | » | fbm | bfm | |
| | 113 | (Rosersberg)—(Uppsala C) | Märsta | 32.3 | — | 7.0 | 0.2 | » | fbm | bfm | |
| | 114 | Uppsala C—Järlåsa | Uppsala C | 1.6 | 26.2 | 22.1 | 2.9 | » | fbm | bfm | |
| | 115 | (Järlåsa)—(Sala) | Heby | — | 35.5 | 7.3 | 0.4 | » | fbm | bfm | |
| | 116 | Sala—(Krylbo) | Sala | — | 32.5 | 11.6 | 1.0 | » | fbm | bfm | |

vakssträckor vid årets slut (forts.).

| Banvakssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvakssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkningar |
|--------------------|-----------------------|----------------|----------------------------|----------------------|-----------------------|----------------|--|-------------|---|--------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--|
| antal | medel-längd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medel-längd huvudspår | | ban-för-män | ban-vak-ter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dub-bel-spår km | en-kel-spår km | | | dub-bel-spår km | en-kel-spår km | | | väg-kors-nin-gar | and-ra | ban-vak-ter | annan-man-lig per-sonal | kvinn-lig per-sonal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 9 | 3.3 | 3.7 | 1 | 3 | 9.9 | 11.1 | — | 9 | — | — | — | — | — | ¹ Sträckan Hallsberg — gränsen mot II distr., 5.1 km (se under B-linjer, bm.-avd. nr 119). ² Härav sträckan Hallsberg — Östansjö, 2 865 m, trafikerad som enkelspår. ³ Sträckan (Falköping C) — Sandhem, 26.8 km, räknas till B-linjer. ⁴ Å sträckan Partille — Frändtorp 2 besiktningar. |
| 8 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 10.7 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 10.7 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 10.7 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 4.3 | 1 | 3 | — | 12.9 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 3.9 | 1 | 3 | — | 9.2 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 3.9 | 1 | 3 | — | 9.1 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | 2.6 | 3.9 | 1 | 3 | 8.5 | 7.9 | — | 8 | 1 | — | — | — | 2 | |
| 10 | 2.5 | — | 2 | 4 | 6.3 | — | — | 10 | — | — | — | — | — | |
| 3 | 2.7 | — | 4 | 1 | 8.1 | — | — | 3 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 9.3 | — | 7 | 1 | — | — | — | 3 | |
| 8 | — | 4.1 | 1 | 4 | — | 8.1 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.1 | 1 | 4 | — | 8.1 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 4.1 | 1 | 2 | — | 12.4 | — | 6 | 1 | — | — | 1 | 1 | |
| 8 | — | 4.1 | 1 | 3 | — | 10.7 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 3.5 | 1 | 3 | — | 8.1 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.6 | 1 | 4 | — | 8.1 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.9 | 1 | 4 | — | 8.7 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 5.0 | 1 | 3 | — | 11.6 | — | 7 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 9 | — | 3.7 | 1 | 4 | — | 8.4 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 7.0 | 1 | 3 | — | 12.0 | 1 | 6 | 4 | — | — | — | 5 | |
| 7 | 3.7 | — | 1 | 3 | 8.6 | — | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 6 | 1.0 | — | 1 | 2 | 3.0 | — | — | 6 | — | — | — | — | — | |
| 9 | 2.7 | — | 1 | 3 | 8.2 | — | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 11 | 2.9 | — | 1 | 4 | 8.1 | — | — | 11 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.1 | 1 | 3 | — | 9.3 | — | 7 | 2 | — | 3 | — | 1 | |
| 9 | — | 4.0 | 1 | 3 | — | 11.9 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.1 | 1 | 3 | — | 10.8 | — | 8 | — | — | — | — | — | |

| Banmästaravdelningarnas | | | | | | | | | | |
|------------------------------|------------|--|------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---|------------------------|--|
| Ban- sek- tioner | omfattning | | | huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utför- ras | före- stän- dare | före- stän- da- rens ställ- före- trå- dare |
| | nr | (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | huvudort | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | |
| nr | | | km | km | km | km | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 15 | 401 | (Krylbo)—Dalgränsen | Fors | — | 33.0 | 17.3 | 2.6 | dagl. | fbm | bfm |
| | 403 | (Dalgränsen)—Åshammar ... | Storvik | — | 32.6 | 16.7 | 0.1 | » | öbm | bfm |
| | 404 | (Åshammar)—(Hedsjön) | Ockelbo | — | 37.8 | 12.0 | 0.1 | » | fbm | bfm |
| | 405 | Hedsjön—Kilafors | Kilafors | — | 36.2 | 14.4 | 2.7 | » | fbm | bfm |
| | 407 | (Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå) | Bollnäs | — | 30.5 | 19.0 | 1.3 | » | öbm | bm |
| | 408 | Arbrå—(Skåstra) | Arbrå | — | 36.2 | 11.9 | 0.2 | » | fbm | bfm |
| | 409 | Skåstra — Ljusdal —(Lång- backa) ¹ | Ljusdal | — | 33.9 | 14.6 | 3.0 | » | fbm | bfm |
| 18 | 551 | Svartön—Notviken | Svartön | — | 5.3 | 54.1 | 3.1 | » | öbm | bm |
| | 552 | (Notviken)—(Boden C) | Gammelstad ... | — | 29.0 | 5.5 | 6.8 | » | fbm | bfm |
| | 553 | (Boden C)—Gransjö | Boden | — | 33.8 | 3.7 | — | » | fbm | bfm |
| | 555 | (Gransjö)—(Näsberg) | Lakaträsk | — | 35.2 | 5.1 | — | » | fbm | bfm |
| | 556 | Näsberg—Polcirkeln | Murjek | — | 33.5 | 5.3 | — | » | fbm | bfm |
| | 557 | (Polcirkeln)—(Nuortikon) ... | Nattavara | — | 33.0 | 5.2 | — | » | fbm | bfm |
| | 558 | Nuortikon—(Gällivare) | Ripats | — | 30.9 | 3.5 | — | » | fbm | bfm |
| 19 | 562 | (Gällivare)—Risbäck | Risbäck | — | 33.4 | 2.4 | — | » | bm | bfm |
| | 563 | (Risbäck)—(Lappberg) | Fjällåsen | — | 30.7 | 1.3 | — | » | bm | bfm |
| | 564 | Lappberg—(Kiruna C) | Kalixfors | — | 34.6 | 2.2 | 0.7 | » | bm | bv |
| | 565 | Kiruna C—(Krokvik) | Kiruna C | — | 4.8 | 18.7 | 9.5 | » | öbm | bm |
| | 566 | Krokvik—Rensjön | Rautas | — | 28.3 | 3.4 | — | » | fbm | bfm |
| | 567 | (Rensjön)—(Stenbacken) ... | Bergfors | — | 28.3 | 2.3 | — | » | fbm | bfm |
| | 568 | Stenbacken—(Abisko) | Stenbacken | — | 31.9 | 3.0 | — | » | fbm | bfm |
| | 569 | Abisko—(Kopparåsen) | Abisko | — | 18.7 | 6.4 | — | » | fbm | bfm |
| | 570 | Kopparåsen — gränsen mot Norge | Kopparåsen ... | — | 18.5 | 2.3 | — | » | fbm | bfm |
| B-linjer.² | | | | | | | | | | |
| 5 | 200 | (Olskroken) — Göteborg- Tingstad — Sannegården, Göteborgs frihamn och Gö- teborg S. J. hamnbana ... | Göteborg C ... | — | 2.4 | 39.1 | 39.1 | dagl. | fbm | bfm |
| 1 | 140 | (Uppsala C)—(Örbyhus) ... | Uppsala C | — | 42.7 | 7.0 | 2.4 | » | fbm | bv |
| | 141 | Örbyhus—Orrskog samt (Örbyhus)—Dannemora, } ³ (Orrskog)—Söderfors o. } | Tierp | — | 26.9 | 14.7 | 2.0 | » | fbm | bfm |
| | | (Tierp)—Strömsberg ⁴ | | — | ³ 18.3 | 5.1 | 3.7 | varan- vardag o. Sob en g. i veckan | — | — |
| | 142 | (Orrskog)—(Gävle C) | Gävle C | — | 49.8 | 2.6 | 1.5 | dagl. | fbm | bfm |
| | | | | — | 43.3 | 13.3 | 17.9 | | | |

vaktsträckor vid årets slut (forts.).

| Banvakssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvakssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkningar |
|--------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------|--|---------------------|--|------------|-----------------------|--|--------------------------------|--|
| antal | medellängd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medellängd huvudspår | | banför- män | ban- vak- ter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dub- bel- spår km | en- kel- spår km | | | dub- bel- spår km | en- kel- spår km | | | väg- kors- nin- gar | and- ra | ban- vak- ter | annan- man- lig perso- nal | kvinn- lig perso- nal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 7 | — | 4.7 | 1 | 3 | — | 11.0 | — | 7 | 1 | — | — | — | 2 | |
| 7 | — | 4.7 | 1 | 3 | — | 10.9 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.7 | 1 | 3 | — | 12.6 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.5 | 1 | 3 | — | 12.1 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.4 | 1 | 3 | — | 10.2 | — | 7 | 2 | — | — | — | 4 | |
| 8 | — | 4.5 | 1 | 3 | — | 12.1 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 11.3 | — | 7 | 3 | — | — | — | 7 | ¹ Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20.6 km, räknas till B-linjer. Sträckan Långbacka—Hudiksvall (se under B-linjer, bm.-avd. nr 410). |
| 7 | — | 0.7 | 1 | 3 | — | 1.8 | — | 7 | 1 | — | — | — | 2 | |
| 8 | — | 3.6 | 1 | 4 | — | 7.2 | 1 | 7 | 1 | — | — | — | 2 | |
| 8 | — | 4.2 | 1 | 4 | — | 8.4 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.4 | 1 | 4 | — | 8.8 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.2 | 1 | 4 | — | 8.4 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.1 | 1 | 4 | — | 8.2 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 3.9 | 1 | 4 | — | 7.8 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.7 | 1 | 3 | — | 11.1 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 3.8 | 1 | 4 | — | 7.7 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.8 | 1 | 3 | — | 11.5 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 2 | — | 2.4 | 1 | 1 | — | 4.8 | — | 2 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 3.5 | 1 | 4 | — | 7.1 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.1 | 1 | 3 | — | 9.4 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 10 | — | 3.2 | 1 | 4 | — | 8.0 | 1 | 9 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 3.1 | 1 | 3 | — | 6.2 | — | 6 | — | — | — | — | — | ² Härtill sträckorna (Falköping C)—Sandhem (se under A-linjer, bm.-avd. nr 207), Ängelholm C—(Kattarp) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 328), (Ljusdal)—Långbacka (se under A-linjer, bm.-avd. nr 409) o. Anundsjö—Mellansel (se under C-linjer, bm.-avd. nr 503). |
| 6 | — | 3.1 | 1 | 3 | — | 6.2 | — | 6 | — | — | — | — | — | |
| 2 | — | 3.1 | 1 | 1 | — | 6.1 | — | 2 | 1 | 2 | 5 | 1 | — | ³ Sträckorna (Örbyhus)—Dannemora och (Orrskog)—Söderfors räknas till C-linjer och inspekt. varannan dag, växelvis av banmästaren och resp. banvakt. |
| 8 | — | 5.3 | 1 | 3 | — | 14.2 | — | 8 | 4 | — | — | — | 4 | |
| 5 | — | 5.4 | 1 | 2 | — | 13.5 | — | 5 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 2 | — | 9.2 | ³ 1 | 2 | — | 9.2 | — | 2 | 3 | — | — | — | 3 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 14.4 | — | 9 | 2 | — | — | — | 2 | ⁴ Sträck. (Tierp)—Strömsberg räknas till C-linjer. |

| Banmästaravdelningarna | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----|---|-----------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---|------------------------|---|
| Ban-sektioner | | | | | | | | | | |
| | nr | omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | huvudort | Huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utfö- ras | före- stän- dare | före- stän- darens ställ- före- trä- dare |
| | | | | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | |
| nr | | | | km | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 15 | 402 | (Gävle C)—(Axmarsbruk)... | Hamrångefjärden | — | 47.5 | 8.1 | — | varje vard. | fbm | bv |
| | 411 | Axmarsbruk —(Stugsund o. (Söderhamn V)—Norråla | Söderhamn V | — | 42.6 | 4.0 | 2.1 | » | fbm | bv |
| | 423 | (Norråla)—(Hudiksvall) | Lindefallet | — | 49.3 | 7.3 | 2.7 | » | fbm | bv |
| 14 | 418 | (Hudiksvall)—Harmånger o. | Hudiksvall | — | 24.2 | 3.9 | 4.1 | varan. vard. | bm | bv |
| | | Harmånger—Bergsjö ¹ | | — | 19.5 | 4.0 | — | varan. vardag v. Soh | — | — |
| | 417 | (Harmånger)—Njurunda ² ... | Njurunda | — | 48.5 | 4.8 | — | varan. vard. | bm | bv |
| 17 | 424 | (Sundsvall V)—(Hussjöby) | Selånger | — | 41.6 | 5.6 | — | varan. vardag v. Soh | bm | bv |
| | 425 | Hussjöby—(Veda) | Härnösand | — | 49.4 | 8.8 | — | » | fbm | bvm |
| 14 | 412 | (Ljusdal)—Ramsjö | Ljusdal | — | 49.6 | 9.2 | 0.1 | varje vard. | fbm | bvm |
| | 413 | (Ramsjö)—Alby | Östavall | — | 44.8 | 11.1 | 0.3 | » | fbm | bvm |
| | 414 | (Alby)—Ånge—Fränsta ³ | Ånge | — | 38.8 | 22.5 | — | » | öbm | bvm |
| | 419 | (Ånge)—Bräcke —(Grö- tingen) | Bräcke | — | 44.1 | 8.4 | — | » | fbm | bvm |
| | 420 | Nyhem—Kälarne | Nyhem | — | 43.0 | 7.4 | — | var- annan | fbm | bvm |
| | 421 | (Kälarne)—Bispgården | Bispgården | — | 38.8 | 5.2 | — | » | fbm | bvm |
| | 422 | (Bispgården)—Långsele | Långsele | — | 37.5 | 12.4 | 0.4 | vard. | fbm | bvm |
| 15 | 406 | (Kilafors)—Söderhamn C— Stugsund | Söderhamn V | — | 35.6 | 25.9 | 10.5 | dagl. | fbm | bvm |
| | 410 | Långbacka ⁴ —Hudiksvall | Hudiksvall | — | 40.7 | 18.4 | 3.9 | » | fbm | bvm |
| 14 | 415 | (Fränsta) ⁵ —Hällsjö | Torpshammar | — | 43.6 | 6.6 | 0.1 | var- annan | fbm | bvm |
| | 416 | (Hällsjö)—Sundsvall C— (Njurunda) | Sundsvall C ... | — | 38.0 | 23.2 | 1.9 | vard. | öbm | bvm |
| 13 | 426 | (Bräcke)—Pilgrimstad | Bräcke | — | 37.9 | 7.7 | 0.6 | varan. vard. | fbm | bvm |
| | 427 | (Pilgrimstad)—Brunflo—Ös- tersund V | Östersund C ... | — | 35.8 | 24.0 | 0.2 | varje vard. v. Soh. | öbm | bm |
| | 428 | (Östersund V)—(Trångsvi- ken) | Krokom | — | 44.2 | 4.6 | 0.3 | » | fbm | bvm |
| | 429 | Trångsviken—(Undersåker) | Mörsil | — | 45.0 | 9.7 | 5.6 | » | fbm | bvm |
| | 430 | Undersåker—(Ånn) | Duved | — | 45.0 | 4.1 | — | » | fbm | bvm |
| | 431 | Ånn—gränsen mot Norge ... | Storlien | — | 28.8 | 6.1 | — | » | fbm | bvm |
| 22 | 501 | (Långsele)—Forsmo— (Aspeå) | Selsjön | — | ⁶ 43.0 | 4.5 | — | » | fbm | bvm |
| | 502 | Aspeå—Anundsjö ⁷ | Anundsjö | — | 39.7 | 4.3 | — | » | fbm | bvm |

vaktsträckor vid årets slut (forts.).

| Banvaks- sträckornas | | | | Bevaknings- gruppernas | | | Antal banvaks sträckor, som före- ställs av | | Fasta tjänstgöringsplat- ser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkingar |
|-------------------------|--------------------------------|---------------------------|--|---------------------------|--------------------------------|---------------------------|---|---------------------|--|------------|--------------------------|--|--------------------------------|---|
| an- tal | medel- längd hu- vudspår | | antal be- sikt- nin- gar pr dygn | an- tal | medel- längd hu- vudspår | | ban- för- män | ban- vak- ter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dub- bel- spår km | en- kel- spår km | | | dub- bel- spår km | en- kel- spår km | | | väg- kors- nin- gar | and- ra | ban- vak- ter | annan- man- lig perso- nal | kvinn- lig perso- nal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| 9 | — | 5.3 | 1 | 5 | — | 9.5 | — | 9 | 4 | — | — | — | 4 | |
| 8 | — | 5.3 | 1 | 4 | — | 10.7 | — | 8 | 3 | — | — | — | 3 | |
| 9 | — | 5.5 | 1 | 5 | — | 9.9 | — | 9 | 5 | — | — | — | 5 | |
| 5 | — | 4.8 | 1 | 2 | — | 12.1 | — | 5 | 3 | 1 | 1 | — | 3 | |
| 2 | — | 9.7 | 1 | 1 | — | 19.5 | — | 2 | 1 | — | — | — | 1 | ¹ Sträckan (Harmånger)— Bergsjö, spårvidd 0.891 m, räknas till C-linjer. |
| 10 | — | 4.8 | 1 | 4 | — | 12.1 | — | 10 | 2 | — | — | — | 2 | ² Sträckan (Njurunda)— (Sundsvall C) (se under B-linjer, bm.-avd. nr 416). |
| 7 | — | 5.9 | 1 | 3 | — | 13.9 | — | 7 | 6 | — | — | 1 | 5 | |
| 7 | — | 7.1 | 1 | 4 | — | 12.4 | 1 | 6 | 4 | 1 | — | 4 | 1 | |
| 9 | — | 4.9 | 1 | 4 | — | 12.4 | 1 | 9 | — | 2 | 2 | — | — | |
| 9 | — | 5.0 | 1 | 3 | — | 14.9 | 1 | 8 | — | 1 | 1 | — | — | |
| 8 | — | 4.9 | 1 | 3 | — | 14.5 | — | 8 | 2 | 1 | 1 | — | 5 | ³ Sträckan (Fränsta)— (Sundsvall C) (se under B-linjer, bm.-avd. nr 415 och 416). |
| 9 | — | 4.9 | 1 | 3 | — | 14.7 | 1 | 8 | 1 | — | — | — | 3 | |
| 9 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 14.3 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 12.9 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.7 | 1 | 3 | — | 12.5 | 1 | 7 | 1 | 1 | 1 | — | 2 | |
| 7 | — | 5.1 | 1 | 3 | — | 11.9 | — | 7 | 2 | — | — | — | 3 | |
| 8 | — | 5.1 | 1 | 3 | — | 13.6 | — | 8 | — | — | — | — | — | ⁴ Sträckan (Ljusdal)— (Långbacka) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 409). |
| 9 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 14.5 | 1 | 8 | 2 | — | — | — | 4 | ⁵ Sträckan Ånge—Fränsta (se under B-linjer, bm.- avd. nr 414). |
| 8 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 12.7 | — | 8 | 5 | — | — | 1 | 8 | |
| 8 | — | 4.7 | 1 | 4 | — | 9.4 | 1 | 7 | 1 | — | — | — | 2 | |
| 8 | — | 4.8 | 1 | 4 | — | 9.6 | 1 | 7 | 5 | — | — | 1 | 2 | |
| 9 | — | 4.9 | 1 | 3 | — | 14.7 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 5.0 | 1 | 3 | — | 15.0 | 1 | 8 | 2 | — | — | 1 | 1 | |
| 9 | — | 5.0 | 1 | 4 | — | 11.0 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 4.8 | 1 | 3 | — | 9.6 | 1 | 5 | — | — | — | — | — | ⁶ Häri ingå 0.3 km huvud- spår å sträckan Forsmo— Tågsjöberg. |
| 10 | — | 4.3 | 1 | 5 | — | 8.5 | 1 | 9 | 2 | — | — | — | 3 | ⁷ Sträckan (Anundsjö)— Mellansel (se under C-lin- jer, bm.-avd. nr 503). |
| 10 | — | 4.0 | 1 | 5 | — | 7.9 | 1 | 9 | — | — | — | — | — | |

| Banmästaravdelningarnas | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|-----|---|------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---|------------------------|--|-----|
| Ban- sek- tioner | nr | omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | huvudort | Huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utfö- ras | före- stän- dare | före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare | |
| | | | | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | | |
| nr | | | | km | km | km | km | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| | 504 | (Mellansel)—Långviksmon .. | Gottne | — | 36.3 | 4.0 | — | varan- vard. varje Soh | fbm | bfm | |
| | 505 | (Långviksmon)—Nyåker | Nyåker | — | 45.2 | 4.6 | — | | fbm | bfm | |
| | 506 | (Nyåker)—(Vännäs) | Hörnsjö | — | 38.1 | 2.7 | — | | fbm | bfm | |
| 21 | 512 | Vännäs—(Vindeln) | Vännäs | — | 35.4 | 7.6 | — | » | fbm | bfm | |
| | 513 | Vindeln—Hällnäs—(Ek- träsk) | Hällnäs | — | 139.7 | 6.5 | — | » | fbm | bfm | |
| | 514 | Ekträsk—(Bastuträsk) | Åsträsk | — | 37.0 | 2.9 | — | » | fbm | bfm | |
| | 517 | Bastuträsk—(Jörn) | Bastuträsk | — | 33.8 | 8.1 | — | » | fbm | bfm | |
| 20 | 521 | Jörn—(Långträsk) | Jörn | — | 42.8 | 7.2 | 0.2 | » | fbm | bfm | |
| | 522 | Långträsk—(Korsträsk) | Långträsk | — | 47.2 | 4.2 | — | » | fbm | bfm | |
| | 523 | Korsträsk—(Hednoret) | Älvsby | — | 44.0 | 6.9 | — | » | fbm | bfm | |
| | 525 | Hednoret—Boden C—Deger- selet ² | Boden C | — | 38.8 | 26.8 | 2.6 | » | öbm | bm | |
| 3 | 129 | Krylbo—Västanfors | Krylbo | — | 37.2 | 32.6 | 1.3 | » | fbm | bfm | |
| | 127 | (Västanfors) — (Spannar- boda) | Krampen | — | 54.1 | 8.7 | 0.2 | » | fbm | bfm | |
| | 126 | Spannarboda—(Örebro C) ³ | Frövi | — | 41.2 | 20.2 | 2.5 | » | fbm | bfm | |
| | 119 | Hallsberg ⁴ —(Rönneshytta) | Hallsberg | 0.6 | 24.5 | 60.4 | 1.5 | » ⁴ | öbm | bm | |
| | 120 | Rönneshytta—(Björka) | Mariedam | — | 41.4 | 8.4 | 1.6 | » | fbm | bfm | |
| | 121 | Björka—(Mjölby) | Motala V | — | 35.0 | 12.4 | 2.1 | » | fbm | bfm | |
| 8 | 208 | (Sandhem) ⁵ —(Jönköping C) | Mullsjö | — | 42.3 | 6.4 | — | dagl. | fbm | bfm | |
| | 209 | Jönköping C—(Nässjö) | Jönköping C | — | 41.8 | 16.5 | 0.3 | » | fbm | bfm | |
| 6 | 217 | (Laxå)—Svartå—Strömtorp | Degerfors | — | 37.4 | 12.5 | 10.5 | » | fbm | bfm | |
| | 218 | (Strömtorp)—Kristinehamn —(Väse) | Kristinehamn | — | 39.7 | 28.6 | 1.8 | » | öbm | bfm | |
| | 219 | Väse—Skåre | Karlstad Ö | — | 31.2 | 23.7 | 4.8 | » | öbm | bfm | |
| | 220 | (Skåre)—(Brunsberg) o. Kil —Fryksta | Kil | — | 40.8 | 16.0 | 0.5 | » | fbm | bfm | |
| | 221 | Brunsberg—Ottebol | Arvika | — | 32.1 | 10.2 | 3.4 | » | fbm | bfm | |
| | 222 | (Ottebol)—gräns. mot Norge | Charlottenberg | — | 31.1 | 8.5 | 0.2 | » | fbm | bfm | |
| 9 | 225 | (Göteborg-Tingstad) ⁶ — (Stenungsund) | Kungälv's Yt- terby | — | 41.6 | 5.2 | — | 4 vard. i veck. o. Soh | fbm | bfm | |
| | 226 | Stenungsund—(Uddevalla) | Ljungskile | — | 40.4 | 5.1 | — | | » | fbm | bfm |
| | 227 | Uddevalla—(Rabbalshede) | Uddevalla | — | 42.0 | 11.8 | 0.2 | | » | fbm | bfm |
| | 228 | Rabbalshede—Strömstad | Skee | — | 51.7 | 6.3 | — | | » | fbm | bv |
| 12 | 327 | Kattarp ⁷ —Hälsingborg F o. (Åstorp)—Mölle ⁸ | Hälsingborg F | — | 50.9 | 35.8 | 14.6 | » ⁸ dagl. | öbm | bm | |

vakssträckor vid årets slut (forts.).

| Banvaktssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvaktssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkningar |
|---------------------|----------------------|---------------|----------------------------|----------------------|----------------------|---------------|---|-----------|---|-------|-----------------------|-----------------------|--------------------|---|
| antal | medellängd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medellängd huvudspår | | banförmän | banvakter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dubbel-spår km | enkel-spår km | | | dubbel-spår km | enkel-spår km | | | vägkorsningar | andra | banvakter | annan manlig personal | kvinnl.ig personal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | |
| 8 | — | 4.5 | 1 | 4 | — | 9.0 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 12 | — | 3.8 | 1 | 6 | — | 7.5 | 1 | 11 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.8 | 1 | 4 | — | 9.5 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 5.0 | 1 | 4 | — | 8.8 | 1 | 6 | 1 | — | — | 1 | 1 | |
| 8 | — | 4.9 | 1 | 4 | — | 9.9 | 1 | 7 | 1 | — | — | — | 2 | ¹ Häri ingå 0.6 km huvudspår å sträckan Hällnäs—Gladaberg. |
| 7 | — | 5.2 | 1 | 4 | — | 9.2 | 1 | 6 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.8 | 1 | 4 | — | 8.4 | 1 | 6 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 5.3 | 1 | 4 | — | 10.7 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 5.2 | 1 | 4 | — | 11.8 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 5.5 | 1 | 4 | — | 11.0 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 6.5 | 1 | 3 | — | 13.0 | — | 6 | 1 | — | — | 1 | 1 | ² Sträckan (Boden C)—Degerslet, 26.0 km, räknas till C-linjer. |
| 9 | — | 4.1 | 1 | 3 | — | 12.4 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 13 | — | 4.2 | 1 | 5 | — | 10.8 | — | 13 | — | — | — | — | — | |
| 11 | — | 3.7 | 1 | 5 | — | 8.2 | — | 11 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 3.6 | — | 3 | — | 8.4 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 10 | — | 4.1 | 1 | 5 | — | 8.3 | — | 10 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 3.9 | 1 | 3 | — | 11.7 | — | 9 | — | 1 | 2 | — | — | ³ 1.3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm.-avd. nr 118. Sträckan Örebro C—(Hallsberg) (se under A-linje, bm.-avd. nr 118). |
| 9 | — | 4.7 | 1 | 3 | — | 14.1 | — | 9 | — | — | — | — | — | ⁴ Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag. |
| 9 | — | 4.6 | 1 | 3 | — | 13.9 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.5 | 1 | 3 | — | 12.5 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 4.4 | 1 | 3 | — | 13.2 | — | 9 | 1 | — | — | — | 2 | ⁵ Sträckan (Falköping C)—Sandhem (se under A-linjer, bm.-avd. nr 207). |
| 7 | — | 4.5 | 1 | 3 | — | 10.4 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 5.1 | 1 | 3 | — | 13.6 | — | 8 | — | — | — | — | — | |
| 7 | — | 4.6 | 1 | 3 | — | 10.7 | — | 7 | — | 2 | 2 | — | — | |
| 7 | — | 4.4 | 1 | 3 | — | 10.4 | — | 7 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 4.6 | 1 | 4 | — | 10.4 | — | 9 | 2 | 1 | 2 | 1 | 2 | ⁶ Sträckan (Olskroken)—Göteborg-Tingstad (se under B-linjer, bm.-avd. nr 200). |
| 9 | — | 4.5 | 1 | 4 | — | 10.0 | — | 9 | 5 | — | — | — | 6 | ⁷ Sträckan Ängelholm C—(Kattarp) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 328). |
| 9 | — | 4.7 | 1 | 4 | — | 10.5 | — | 9 | 4 | — | 1 | — | 3 | |
| 11 | — | 4.7 | 1 | 5 | — | 10.3 | — | 11 | 2 | — | — | — | 2 | ⁸ Sträckan (Ästorp)—Mölle räknas till C-linjer och inspekteras varannan dag. |
| 11 | — | 4.6 | 1 | 5 | — | 10.1 | 1 | 10 | 3 | — | — | — | 4 | |

| Banmästaravdelningarna | | | | | | | | | | | |
|------------------------|------------|---|------------------|----------|----------------------|---------------------|-------------------------|---------------------------------|---|------------------------|--|
| Ban- sek- tioner | omfattning | | | huvudort | huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utför- as | före- stän- dare | före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare |
| | nr | (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | nr | | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | |
| | | | | | km | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| | | C-linjer.¹ | | | | | | | | | |
| 1 | 100 | (Tomteboda)—Värtan, Alba- no—Stockholm Ö o. (Karl- berg)—Stockholm N | Värtan | — | 7.4 | 58.7 | 13.2 | dagl. | öbm | bm | |
| 4 | 137 | (Södertälje S)—Åkers Styc- kebruk—Strängnäs o. Läg- gesta—Mariefred | Nykvarn | — | 57.1 | 9.8 | 3.5 | varan. vard. varje Soh | fbm | bfm | |
| | 138 | (Åkers Styckebruk)—Nyby- bruk o. Stålboga—(Malm- köping) ² | Eskilstuna S ... | — | 63.7 | 15.8 | 5.1 | » | fbm | bfm | |
| 3 | 123 | (Örebro S) ³ —(Svartå) | Fjugesta | — | 48.5 | 8.7 | 0.5 | » | fbm | bfm | |
| 8 | 215 | (Skövde)—Karlsborg | Tibro | — | 43.5 | 12.0 | — | varan. vard. o. Soh | bm | bv | |
| 7 | 237 | (Kristinehamn)—Gammal- kroppa | Nässundet | — | 47.3 | 12.1 | 4.7 | » | fbm | bv | |
| | 238 | (Gammalkroppa)—(Lesjö- fors) o. Nyhyttan—Finns- hyttan | Nyhyttan | — | 43.3 | 10.1 | 5.0 | » | fbm | bv | |
| | 240 | Lesjöfors—(Vakern) | Sågen | — | 42.4 | 8.0 | 1.9 | » | bm | bv | |
| | 241 | Vakern—Vansbro—Brintbo- darne | Vansbro | — | 49.7 | 15.4 | 3.6 | » | fbm | bfm | |
| | 243 | (Brintbodarne)—Mora | Mora | — | 45.8 | 10.9 | 0.7 | » | fbm | bfm | |
| | 244 | (Vansbro)—(Megrinn) | Malung | — | 58.8 | 4.4 | — | varan. vard. varje Soh | bm | bv | |
| | 245 | Megrinn—Högstrand | Lima | — | 57.6 | 5.0 | — | » | bm | bv | |
| | 246 | (Högstrand)—Särna | Öjvallberget ... | — | 55.3 | 8.2 | — | » | bm | bv | |
| 10 | 308 | (Kävlinge) ⁵ —(Sjöbo) | Harlösa | — | 44.7 | 13.7 | 0.1 | » | bm | bv | |
| 12 | 331 | (Veinge)—Markaryd | Markaryd | — | 35.0 | 5.5 | — | varan. vard. o. Soh | fbm | bfm | |
| | 332 | (Markaryd)—(Hässleholm) | Vittsjö | — | 35.4 | 5.0 | 0.1 | » | fbm | bfm | |
| 16 | 444 | (Mora)—Storstupet och Orsa —Skattungbyn ⁶ | Orsa | — | 51.8 | 7.4 | — | varan. vard. varje Soh | fbm | bfm | |
| | 445 | (Storstupet)—Tandsjöborg .. | Lillhamra | — | 59.8 | 5.3 | — | » | bm | bv | |
| | 446 | (Tandsjöborg)—Sveg—(Yt- terbergsbyn) | Sveg | — | 52.0 | 9.2 | — | » | fbm | bv | |
| | 447 | Ytterbergsbyn—Sörtjärn ... | Ytterhogdal ... | — | 59.8 | 5.6 | — | » | bm | bv | |
| | 433 | (Sörtjärn)—Svenstavik | Svenstavik | — | 51.0 | 5.5 | — | » | bm | bv | |

aktssträckor vid årets slut (forts.).

| Banvaktssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvaktssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkingar |
|---------------------|-----------------------|----------------|----------------------------|----------------------|-----------------------|----------------|---|------------|--|--------|-----------------------|-------------------------|---------------------|--|
| antal | medel-längd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medel-längd huvudspår | | banför-män | banvak-ter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dub-bel-spår km | en-kel-spår km | | | dub-bel-spår km | en-kel-spår km | | | väg-kors-nin-gar | and-ra | ban-vak-ter | annan-man-lig per-sonal | kvinn-lig per-sonal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 4 | — | 1.9 | 1 | 4 | — | 1.9 | — | 4 | — | — | — | — | — | ¹ Härtill sträckorna (Skebokvarn)—Malmköping (se under A-linjer, bm.-avd. nr 107), (Billesholms gr.)—Landskrona (se under A-linj., bm.-avd. 304), Barsebäckshamn—(Kävlinge) (se und. A-linj., bm.-avd. 302), (Örbyhus)—Dannemora, (Tierp)—Strömsberg samt (Orrskog)—Söderfors (se under B-linjer, bm.-avd. nr 141), (Harmånger)—Bergsjö (se under B-linjer, bm.-avd. nr 418), (Boden C)—Degerselet (se under B-linjer, bm.-avd. nr 525) och (Åstorp)—Mölle (se under B-linjer, bm.-avd. nr 327). ² Sträckan Malmköping—Skebokvarn (se under A-linjer, bm.-avd. nr 107). ³ 0.4 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.-avd. nr 118. ⁴ Sträckorna besiktigas varannan dag av bv. Inspektion verkställs varannan vardag samt sön- och helgdag av banmästaren och varannan vardag av sträckvakten. ⁵ Sträckan Barsebäckshamn—(Kävlinge) se under A-linjer bm.-avd. nr 302. A linjen Barsebäckshamn—(Kävlinge)—(Sjöbo) inspekter. sträckorna å sön- och helgdagar endast av banmästaren. ⁶ Sträckan (Skattungbyn)—(Bollnäs) (se under C-linjer, bm.-avd. 453 o. 452). Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren. |
| 12 | — | 4.8 | 1 | 4 | — | 14.8 | — | 12 | 2 | — | — | — | 3 | |
| 12 | — | 4.6 | 1 | 4 | — | 13.9 | — | 12 | 2 | — | — | — | 2 | |
| 10 | — | 4.9 | 1 | 5 | — | 9.7 | — | 10 | — | — | — | — | — | |
| 2 | — | 21.7 | *1 | 2 | — | 21.7 | — | 2 | — | — | — | — | — | |
| 9 | — | 5.3 | 1 | 3 | — | 15.9 | — | 9 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 5.3 | 1 | 3 | — | 14.4 | — | 8 | 6 | — | — | — | 6 | |
| 8 | — | 5.3 | 1 | 3 | — | 14.1 | — | 8 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 9 | — | 5.5 | 1 | 3 | — | 16.6 | 1 | 8 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 5.7 | 1 | 3 | — | 15.3 | 1 | 7 | 2 | 1 | 1 | — | 2 | |
| 6 | — | 9.8 | — | 6 | — | 9.8 | — | 6 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 6 | — | 9.6 | — | 6 | — | 9.6 | — | 6 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 6 | — | 9.2 | — | 6 | — | 9.2 | — | 6 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 6 | — | 7.5 | ⁵ — | 3 | — | 15.0 | — | 6 | 3 | — | — | — | 3 | |
| 6 | — | 5.8 | 1 | 3 | — | 11.7 | — | 6 | 4 | — | — | — | 4 | |
| 6 | — | 5.9 | 1 | 3 | — | 11.8 | — | 6 | 3 | — | — | 1 | 2 | |
| 5 | — | 10.4 | 1 | 5 | — | 10.4 | — | 5 | 5 | — | — | — | 5 | |
| 6 | — | 10.0 | 1 | 6 | — | 10.0 | — | 6 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 5 | — | 10.4 | 1 | 5 | — | 10.4 | — | 5 | 1 | 1 | — | 1 | 1 | |
| 6 | — | 10.0 | 1 | 6 | — | 10.0 | — | 6 | — | — | — | — | — | |
| 5 | — | 10.2 | 1 | 5 | — | 10.2 | — | 5 | 1 | — | — | — | 1 | |

| Banmästaravdelningarnas | | | | | | | | | | | |
|-------------------------|----------------------------|--|--------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|--|------------------------|--|----|
| Ban- sek- tioner | nr | omfattning (Parentes omkring orsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | huvudort | huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utför- ras | före- stän- dare | före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare | |
| | | | | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | | |
| | | | | km | km | km | km | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | |
| 13 | 432 | (Svenstavik)—(Brunflo) | Brunflo | — | 51.0 | 5.2 | — | varan- vard. varje Soh. | bm | bv | |
| | 453 | (Skattungbyn) ¹ —Voxna och Göringen—Dalfors | Voxna | — | 50.8 | 5.9 | — | | bm | bv | |
| | 452 | (Voxna)—(Bollnäs) | Bollnäs | — | 49.4 | 7.1 | 0.6 | | » | bm | bv |
| | 449 | (Sveg)—Hede | Hede | — | 71.8 | 5.0 | — | | » | bm | bv |
| | 436 | (Östersund V)—(Munkflohö- gen) | Lit | — | 59.0 | 6.5 | 0.3 | | » | bm | bv |
| | 437 | Munkflohögen—Tännviken o- Jämtlands Sikås — Ham- merdal | Jämtl. Sikås ... | — | 59.2 | 8.0 | — | | » | bm | bv |
| | 438 | (Tännviken)—(Hoting) och Ulriksfors—Strömsund | Lövberga | — | 59.5 | 11.3 | 1.9 | | » | bm | bv |
| 17 | 456 | Veda—Nyland | Nyland | — | 37.1 | 6.0 | — | » | bm | bv | |
| | 455 | (Nyland)—(Långsele) | Sollefteå | — | 52.7 | 5.2 | — | » | fbm | bfm | |
| | 451 | (Forsmo)—(Tågsjöberg) | Ådalsliden | — | 54.8 | 5.1 | — | » | bm | bv | |
| | 450 | Tågsjöberg—(Bosundet) | Backe | — | 54.9 | 4.4 | — | » | bm | bv | |
| | 440 | Bosundet—Hoting—(Gran- berget) | Dorotea | — | 46.9 | 6.4 | — | » | bm | bv | |
| | 441 | Granberget—Aronsjölid | Vilhelmina | — | 56.3 | 4.3 | — | » | bm | bv | |
| 442 | (Aronsjölid)—(Storuman) .. | Storuman | — | 53.0 | 3.4 | — | » | bm | bv | | |
| 22 | 503 | (Anundsjö)—Mellansel ² — Örnsköldsvik C | Mellansel | — | ² 37.8 | 16.5 | — | » | fbm | bfm | |
| 21 | 511 | (Vännäs)—Holmsund | Umeå | — | ³ 46.1 | 13.8 | 0.3 | » | fbm | bfm | |
| 23 | 541 | (Hällnäs)—Arvån | Åmsele | — | 48.4 | 2.5 | — | » | bm | bv | |
| | 542 | (Arvån)—(Kattisavan) | Lycksele | — | 44.6 | 4.0 | — | » | fbm | bv | |
| | 543 | Kattisavan—(Barsele) | Åskilje | — | 54.4 | 2.4 | — | » | bm | bv | |
| | 544 | Barsele—Storuman—Gubb- berget | Storuman | — | 44.3 | 5.5 | — | » | fbm | bfm | |
| | 545 | (Gubberget)—Sorsele | Sorsele | — | 47.4 | 3.9 | — | » | bm | bv | |
| | 546 | (Sorsele)—Järvtandberget .. | Slagnäs | — | 43.9 | 2.4 | — | » | bm | bv | |
| | 547 | (Järvtandberget)—(Arvids- jaur) | Avaviken | — | 43.7 | 2.2 | — | » | bm | bv | |
| | 548 | Arvidsjaur—Saltmyran | Arvidsjaur | — | 27.8 | 4.3 | — | » | fbm | bfm | |
| 549 | (Saltmyran)—(Jörn) | Glommersträsk .. | — | 47.3 | 2.6 | — | » | bm | bv | | |
| 21 | 515 | (Bastuträsk)—(Slind) | Krångfors | — | 34.3 | 2.3 | — | » | bm | bv | |
| | 516 | Slind—Skelleftehamns nedre | Skellefteå stad .. | — | ⁴ 29.6 | 13.6 | 32.9 | » | öbm | bfm | |

aktsträckor vid årets slut (forts.).

| Banvaktssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvaktssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkningar |
|---------------------|----------------------------|---------------------------|----------------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------|---|---------------------|---|------------|-----------------------|--|--------------------------------|--|
| antal | medellängd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medellängd huvudspår | | banför- män | ban- vak- ter | antal platser | | antal använd personal | | | |
| | dub- bel- spår km | en- kel- spår km | | | dub- bel- spår km | en- kel- spår km | | | väg- kors- nin- gar | and- ra | ban- vak- ter | annan- man- lig perso- nal | kvinn- lig perso- nal | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 |
| 5 | — | 10.2 | 1 | 5 | — | 10.2 | — | 5 | 4 | — | — | — | 4 | ¹ Sträckan (Orsa)—Skattungbyn (se under C-linjer, bm.-avd. nr 444). Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren. |
| 5 | — | 10.2 | 1 | 5 | — | 10.2 | — | 5 | 3 | — | — | — | 3 | |
| 5 | — | 9.9 | 1 | 5 | — | 9.9 | — | 5 | 6 | — | — | — | 6 | |
| 5 | — | 14.4 | 1 | 5 | — | 14.4 | — | 5 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 9.8 | 1 | 3 | — | 19.8 | — | 6 | 3 | — | — | — | 3 | |
| 6 | — | 9.9 | 1 | 3 | — | 19.8 | — | 6 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 9.9 | 1 | 3 | — | 19.8 | — | 6 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 6 | — | 6.2 | 1 | 3 | — | 12.4 | — | 6 | 10 | — | — | — | 10 | |
| 7 | — | 7.5 | 1 | 4 | — | 13.2 | 1 | 6 | 7 | — | — | 1 | 6 | |
| 6 | — | 9.1 | 1 | 6 | — | 9.1 | — | 6 | 3 | — | — | 1 | 2 | |
| 6 | — | 9.1 | 1 | 3 | — | 18.3 | — | 6 | — | — | — | — | — | ² Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren. |
| 5 | — | 9.4 | 1 | 5 | — | 9.4 | — | 5 | 2 | — | — | 1 | 2 | |
| 6 | — | 9.4 | 1 | 6 | — | 9.4 | — | 6 | — | — | — | — | — | |
| 6 | — | 8.8 | 1 | 3 | — | 17.6 | — | 6 | — | — | — | — | — | |
| 8 | — | 4.7 | 1 | 4 | — | 9.4 | 2 | 6 | 2 | — | — | 1 | 2 | ³ Sträckan Anundsjö—Melansel, 8.3 km, räknas till B-linjer. |
| 8 | — | ³ 5.9 | 1 | 4 | — | ³ 11.8 | — | 8 | 5 | — | — | 3 | 5 | |
| 6 | — | 8.1 | 1 | 3 | — | 16.2 | — | 6 | — | — | — | — | — | ⁴ Spåret Holmsund—Holmsundshamn, 1.4 km, medräknat. |
| 5 | — | 8.9 | 1 | 3 | — | 14.9 | — | 5 | 1 | — | — | — | 1 | |
| 6 | — | 9.1 | 1 | 3 | — | 18.1 | — | 6 | 2 | — | — | — | 2 | |
| 5 | — | 8.9 | 1 | 3 | — | 14.8 | — | 5 | 2 | — | — | — | 2 | Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren. |
| 5 | — | 9.5 | 1 | 3 | — | 15.8 | — | 5 | — | — | — | — | — | |
| 5 | — | 8.8 | 1 | 3 | — | 14.6 | — | 5 | — | — | — | — | — | |
| 5 | — | 8.7 | 1 | 3 | — | 14.6 | — | 5 | — | — | — | — | — | |
| 3 | — | 9.3 | 1 | 2 | — | 13.9 | — | 3 | 1 | — | — | — | 1 | ⁴ Industrispåren Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär medräknade. |
| 5 | — | 9.5 | 1 | 3 | — | 15.8 | — | 5 | — | — | — | — | — | |
| 5 | — | 6.9 | 1 | 3 | — | 11.4 | — | 5 | 1 | — | — | — | 2 | |
| 11 | — | ⁴ 5.0 | 1 | 7 | — | ⁴ 7.9 | — | 11 | 6 | 1 | — | 1 | 9 | |

| Banmästaravdelningarna | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----|---|------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------|---|------------------------|---|
| Ban- sek- tioner | nr | omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga) | huvudort | Huvudspårs- längd | | sidospårs- längd | | in- spek- tio- ner utfö- ras | före- stän- dare | före- stän- darens ställ- före- trä- dare |
| | | | | dub- bel- spår | en- kel- spår | S. J. till- hörig | ensk. till- hörig | | | |
| nr | | | | km | km | km | km | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 |
| 20 | 524 | (Älvsby)—Piteå | Piteå | — | 51.8 | 9.1 | — | varan- vard. varje Soh | fbm | bfm |
| 19 | 561 | Gällivare — Malmberget — Tingvallskulle och Gälliva- re—Koskullskulle | Gällivare | — | 22.1 | 23.3 | 9.4 | » | öbm | bfm |
| 18 | 559 | (Gällivare)—Porjus | Porjus | — | 52.5 | 3.2 | 1.5 | varan- vard. o. Soh » | bm | bv |
| | 560 | (Porjus)—Jokkmokk | Porjus | — | 47.2 | 1.9 | 1.2 | | bm | bv |
| 20 | 527 | (Degerslet)¹—Morjärv | Morjärv | — | 47.0 | 7.0 | — | » | bm | bfm |
| | 528 | (Morjärv)—Lapträsk | Vitvattnet | — | 45.9 | 3.8 | — | » | bm | bv |
| | 529 | (Lapträsk)—Karungi—Ha- paranda—gräns. mot Fin- land | Haparanda | — | 47.4 | 12.5 | — | » | fbm | bfm |
| | 530 | (Karungi)—Övertorneå | Hedenäset | — | 46.5 | 3.0 | — | » | fbm | bfm |

vaktsträckor vid årets slut (forts.).

| Banvaktssträckornas | | | | Bevakningsgruppernas | | | | Antal banvaktssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | | Anmärkningar |
|-----------------------|--------------|----------------------------|-------|-----------------------|--------------|-----------|-----------|---|-------|---|-----------------------|-------------------|----|---|--------------|
| medel-längd huvudspår | | antal besiktningar pr dygn | antal | medel-längd huvudspår | | banförmän | banvakter | antal platser | | antal använd personal | | | | | |
| dubbel-spår km | enkelspår km | | | dubbel-spår km | enkelspår km | | | vägkorsningar | andra | banvakter | annan manlig personal | kvinnlig personal | | | |
| 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | |
| 5 | — | 10.4 | 1 | 3 | — | 17.3 | 1 | 4 | — | — | — | — | — | | |
| 7 | — | 3.2 | 1 | 3 | — | 7.4 | 1 | 6 | — | — | — | — | — | | |
| 6 | — | 8.8 | 1 | 4 | — | 13.1 | — | 6 | — | — | — | — | — | | |
| 6 | — | 7.9 | 1 | 3 | — | 15.7 | — | 6 | 1 | 1 | — | 1 | 1 | | |
| 7 | — | 6.7 | 1 | 3 | — | 15.7 | 1 | 6 | — | — | — | — | — | | |
| 7 | — | 6.5 | 1 | 3 | — | 15.3 | — | 7 | 2 | — | — | — | — | ¹ Sträckan (Boden C)—De-gersselet (se under B-lin-jer, bm.-avd. nr 525). | |
| 7 | — | 6.8 | 1 | 3 | — | 15.8 | 1 | 6 | 1 | 1 | 1 | — | — | | |
| 8 | — | 5.8 | 1 | 4 | — | 11.6 | 1 | 7 | — | — | — | — | — | | |

Sammanställning av banmästaravdelningar

| Distrikt | Banmästaravdelningarnas | | | |
|--------------------|-------------------------|------------------------------|---------------------|--------------|
| | antal | medelspårängder | | |
| | | huvudspår ¹ km | sido- spår km | totalt km |
| A-linjer. | | | | |
| I distriktet | 23 | 37.3 | 20.3 | 57.6 |
| II » | 15 | 33.2 | 15.8 | 49.0 |
| III » | 20 | 37.7 | 20.5 | 58.2 |
| IV » | 7 | 34.3 | 16.6 | 50.9 |
| V » | 16 | 26.9 | 9.0 | 35.9 |
| Summa | 81 | 34.3 | 16.9 | 51.2 |
| B-linjer. | | | | |
| I distriktet | 9 | 41.6 | 24.7 | 66.3 |
| II » | 13 | 36.5 | 19.3 | 55.8 |
| III » | 1 | 50.9 | 50.4 | 101.3 |
| IV » | 24 | 42.2 | 11.9 | 54.1 |
| V » | 13 | 40.1 | 7.2 | 47.3 |
| Summa | 60 | 40.6 | 15.0 | 55.6 |
| C-linjer. | | | | |
| I distriktet | 4 | 44.2 | 28.8 | 73.0 |
| II » | 9 | 49.3 | 11.3 | 60.6 |
| III » | 3 | 38.4 | 8.1 | 46.5 |
| IV » | 19 | 54.3 | 6.3 | 60.6 |
| V » | 21 | 43.3 | 8.8 | 52.1 |
| Summa | 56 | 47.8 | 9.8 | 57.6 |
| Summa summarum | 197 | 40.0 | 14.3 | 54.3 |

¹ Banlängden, ökad med längden av dubbelspåriga sträckor.

och banvaktssträckor vid årets slut.

| Banvaktssträckornas | | | Bevakningsgruppernas | | | Antal banvaktssträckor, som förestås av | | Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna | | | | |
|---------------------|----------------------|--------------|----------------------|----------------------|--------------|---|--------------|---|-----------|-----------------------|-----------------------|-------------------|
| antal | medellängd huvudspår | | antal | medellängd huvudspår | | banförmän | banvakter | antal platser | | antal använd personal | | |
| | dubbel-spår km | enkelspår km | | dubbel-spår km | enkelspår km | | | vägkorsningar | andra | banvakter | annan manlig personal | kvinnlig personal |
| 197 | 2.6 | 3.7 | 71 | 7.2 | 10.2 | 6 | 191 | 3 | 1 | 6 | — | 1 |
| 114 | 2.8 | 4.0 | 45 | 7.8 | 10.0 | — | 114 | 3 | — | — | 1 | 6 |
| 167 | 2.7 | 3.9 | 60 | 7.9 | 10.8 | 12 | 153 | 9 | — | — | 3 | 11 |
| 52 | — | 4.6 | 21 | — | 11.4 | — | 52 | 6 | — | — | — | 13 |
| 122 | — | 3.5 | 55 | — | 7.8 | 11 | 111 | 2 | — | — | — | 4 |
| 652 | 2.7 | 3.9 | 252 | 7.5 | 9.7 | 29 | 621 | 23 | 1 | 6 | 4 | 35 |
| 83 | — | 4.4 | 34 | — | 10.7 | — | 83 | 10 | 1 | 2 | — | 10 |
| 104 | — | 4.6 | 42 | — | 11.3 | — | 104 | 15 | 5 | 9 | 2 | 15 |
| 11 | — | 4.6 | 5 | — | 10.2 | 1 | 10 | 3 | — | — | — | 4 |
| 199 | — | 5.1 | 83 | — | 12.2 | 14 | 180 | 52 | 7 | 6 | 8 | 58 |
| 108 | — | 4.8 | 55 | — | 9.5 | 12 | 96 | 5 | — | — | 2 | 7 |
| 505 | — | 4.8 | 219 | — | 11.1 | 27 | 473 | 85 | 13 | 17 | 12 | 94 |
| 38 | — | 4.7 | 17 | — | 10.4 | — | 38 | 4 | — | — | — | 5 |
| 62 | — | 7.2 | 35 | — | 12.7 | 2 | 60 | 12 | 1 | 1 | — | 19 |
| 18 | — | 6.4 | 9 | — | 12.8 | — | 18 | 10 | — | — | 3 | 2 |
| 107 | — | 9.6 | 86 | — | 12.0 | 1 | 111 | 44 | — | — | 4 | 46 |
| 130 | — | 7.0 | 70 | — | 13.0 | 7 | 123 | 24 | 3 | 1 | 6 | 28 |
| 355 | — | 7.5 | 217 | — | 12.3 | 10 | 350 | 94 | 4 | 2 | 13 | 100 |
| 1 512 | — | — | 688 | 7.5 | 11.1 | 66 | 1 444 | 202 | 18 | 25 | 29 | 229 |

Uppgift å bannmästaravdelningarnas och banvakssträckornas antal och medellängder för samtliga distrikt vid slutet av åren 1925, 1928, 1931, 1934 och 1935.

| | År | Bannmästar- avdelningar | | Banvakssträckor | | | |
|----------------|------|----------------------------|-----------------------|---------------------------|-----------------------|--------------------------|-----------------------|
| | | antal | medel- längd km | å dubbelspåriga linjer | | å enkelspåriga linjer | |
| | | | | antal | medel- längd km | antal | medel- längd km |
| A-linjer | 1925 | 72 | 25.7 | 188 | 2.3 | 434 | 3.3 |
| » | 1928 | 72 | 25.7 | 190 | 2.3 | 427 | 3.3 |
| » | 1931 | 71 | 26.1 | 181 | 2.4 | 421 | 3.4 |
| » | 1934 | 82 | 28.1 | 173 | 2.6 | 482 | 3.8 |
| » | 1935 | 81 | 28.6 | 172 | 2.7 | 480 | 3.9 |
| B-linjer | 1925 | 63 | 35.2 | — | — | 631 | 3.5 |
| » | 1928 | 60 | 36.9 | — | — | 597 | 3.7 |
| » | 1931 | 63 | 36.8 | — | — | 580 | 4.0 |
| » | 1934 | 59 | 40.8 | — | — | 497 | 4.8 |
| » | 1935 | 60 | 40.6 | — | — | 505 | 4.8 |
| C-linjer | 1925 | 43 | 45.0 | — | — | 326 | 5.9 |
| » | 1928 | 54 | 44.4 | — | — | 362 | 6.6 |
| » | 1931 | 59 | 44.0 | — | — | 338 | 7.7 |
| » | 1934 | 56 | 48.5 | — | — | 357 | 7.6 |
| » | 1935 | 56 | 47.8 | — | — | 355 | 7.5 |

3. Bansektionsindelning.

Bansektioner.

Huvudstation för:

I Distriktet Stockholm C.

- 1 ös.
2 " Norrköping C.
3 " Örebro C.
4 " Stockholm C.

II Distriktet Göteborg C.

- 5 ös.
6 " Kristinehamn
7 "
8 " Falköping C.
9 " Göteborg C.

III Distriktet Malmö C.

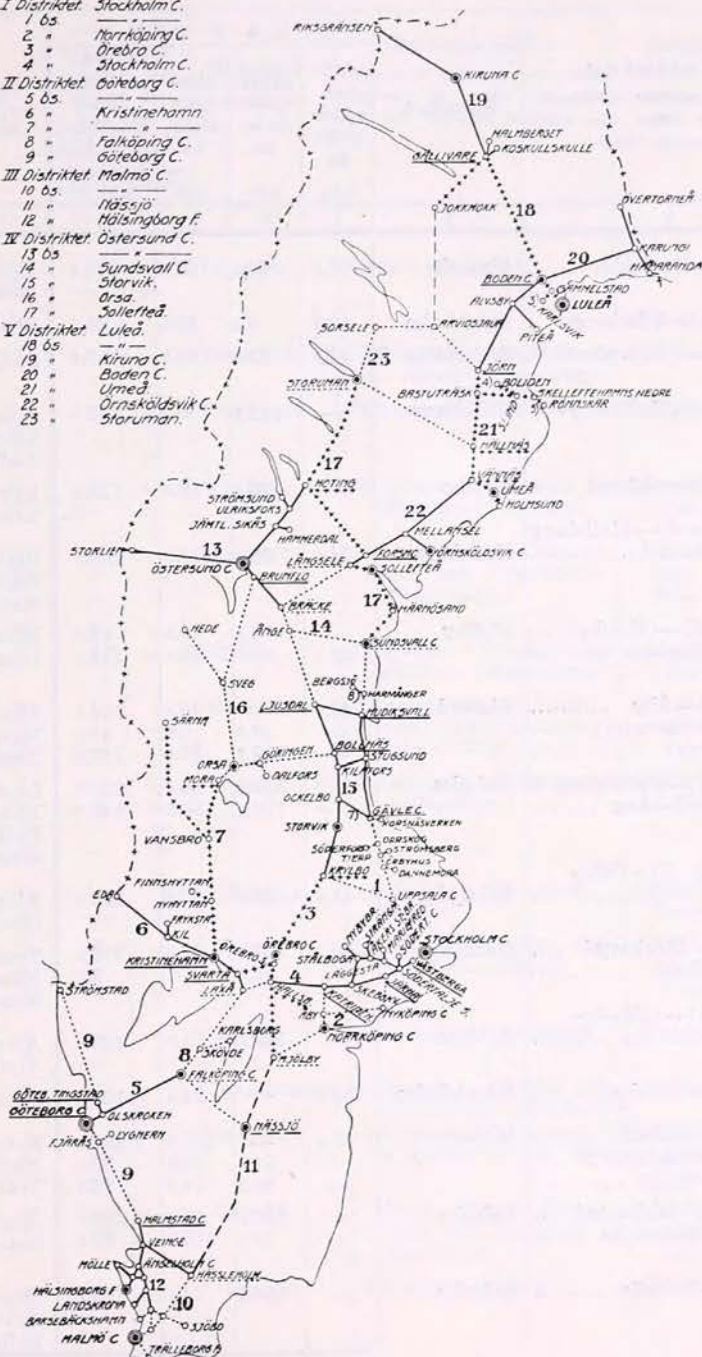
- 10 ös.
11 " Nässjö
12 " Hålsingsborg F.

IV Distriktet Östersund C.

- 13 ös.
14 " Sundsvall C.
15 " Storvik.
16 " Orsa.
17 " Sollefteå.

V Distriktet

- 18 ös. Luleå.
19 " Kiruna C.
20 " Boden C.
21 " Umeå.
22 " Ornsköldsvik C.
23 " Storuman.



4. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhålls- samt mat-

| Ban- sek- tion | Ledningsunderhållsområdets | | | | | | Lednings- | |
|--------------------------------|---|--------------|--|--|---------------------------------------|---|---------------------------------------|--------------------------------|
| | omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör området ifråga) | huvudort | l ä n g d | | | | Statione- ringsort | Led- nings- mäs- tare |
| | | | dub- bel- spårs- sträc- ka km | enkel- spårs- sträc- ka km | sido- spårs- sträc- ka km | summa elektri- fierad spårlängd (kol. 4×2 + kol. 5+ kol. 6) | | |
| nr | | | | | | | | |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 1 | (Krylbo)—Ulriksdal | Uppsala | 58.8 | 94.9 | 60.9 | 273.4 | Uppsala Heby | 1 — |
| | (Ulriksdal)—Västberga ... | Stockholm | 12.7 | 2.2 | 59.1 | 86.7 | Stockholm | — |
| 4 | Västberga—(Stjärnhov) .. | Södertälje S | 41.0 | 42.2 | 56.2 | 180.4 | Södertälje S | 1 |
| | Stjärnhov—(Hallsberg) .. | Sköldinge | — | 115.1 | 36.9 | 152.0 | Stjärnhov Sköldinge Katrineholm | — 1 — |
| 3 | Krylbo—Näverkärret | Krylbo | — | 79.8 | 39.6 | 119.4 | Krylbo Krampen | 1 — |
| | (Näverkärret)—Hallsberg —Mariedam | Hallsberg | 24.8 | 82.4 | 118.3 | 250.3 | Örebro Hallsberg Mariedam | — 1 — |
| 3 | (Mariedam)—(Mjölby) ... | Mjölby | — | 66.1 | 16.9 | 83.0 | Mjölby | 1 |
| | Mjölby—Linghem | | 42.5 | — | 28.1 | 113.1 | Linköping | — |
| 2 | (Linghem)—Åby | Eksund | 44.0 | — | 46.5 | 134.5 | Eksund | 1 |
| | Åby—(Katrineholm) | | — | 40.6 | 6.6 | 47.2 | Norrköping | — |
| | Åby—(Järna) | | — | 108.7 | 31.2 | 139.9 | Enstaberga | — |
| 8 | (Hallsberg)—Falköping C | Moholm | 21.7 | 122.5 | 66.7 | 232.6 | Laxå | — |
| | Falköping C—Ång | | — | 110.2 | 30.2 | 140.4 | Moholm Falköping C Jönköping C | 1 — — |
| 5 | (Falköping C)—Göte- borg C | Alingsås | 45.0 | 68.7 | 67.8 | 226.5 | Alingsås Göteborg | 1 — |
| 11 | (Mjölby)—Stockaryd | Nässjö | 80.5 | 47.3 | 67.5 | 275.8 | Tranås | — |
| | (Ång)—Nässjö | | — | 2.5 | — | 2.5 | Nässjö Stockaryd | 1 — |
| | (Stockaryd)—(Hässl- holm) | Alvesta | — | 145.8 | 52.8 | 198.6 | Alvesta Älmhult | 1 — |
| 10 | Hässlholm—Stehag | Hässlholm | 39.9 | — | 24.4 | 104.2 | Hässlholm | 1 |
| | (Stehag)—Malmö | Malmö | 43.4 | — | 121.0 | 207.8 | Eslöv | — |
| | Malmö—Trälleborg F | | — | 31.8 | 18.6 | 50.4 | Malmö | 1 |
| | Arlöv—Kävlinge | | — | 18.9 | 14.0 | 32.9 | Trälleborg | — |
| 12 | (Kävlinge)—Halmstad ... | Laholm | — | 123.5 | 77.4 | 200.9 | Ängelholm | — |
| | Veinge—Hässlholm | | — | 72.0 | 10.8 | 82.8 | Laholm | 1 |
| 15 | (Krylbo)—Bollnäs | Ockelbo | — | 156.5 | 74.3 | 230.8 | Storvik Ockelbo Bollnäs | — 1 — |
| Summa för S. J. utom malmbanan | | | 454.3 | 1 531.7 | 1 125.8 | 3 566.1 | | 15 |

Anm.: se sid. 30.

Personal- och inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut.

| Personal | | | | | Matningsstation | Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör området ifråga) | Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör området ifråga) |
|--------------------|-------------|----------------|---|----------------|-----------------|---|--|
| Förste reparatörer | Reparatörer | Ledningsvakter | Ban- och byggnadsarbetare i medeltal under året | | | | |
| | | | i passnings-tjänst | i annan tjänst | | | |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| 1 | 1 | 5 | — | 1 | Uppsala | Heby—Ulriksdal | Heby—Ulriksdal |
| — | — | 1 | — | — | | | (Ulriksdal)—Västberga |
| 1 | 1 | 5 | — | 1 | | | (Ulriksdal)—Stjärnhov |
| 1 | 1 | 9 | — | — | Södertälje S | (Ulriksdal)—(Stjärnhov) o. Järna—Enstaberga | (Ulriksdal)—Stjärnhov |
| — | — | 1 | — | — | Sköldinge | Stjärnhov—Vingåker | Stjärnhov—Vingåker |
| 1 | 1 | 5 | — | — | | | |
| — | 1 | 1 | — | — | | | |
| 1 | 1 | 6 | — | — | Krylbo | Näverkärret—Krylbo o. (Heby)—(Torsåker) | Näverkärret—Krylbo—(Heby) |
| — | — | 2 | — | — | | | |
| — | — | 1 | — | — | Hallsberg | (Näverkärret)—Mariedam och Vingåker—(Finnerödja) | (Näverkärret)—Mariedam och Vingåker—Hallsberg |
| 1 | 1 | 6 | 2 | 4 | | | |
| — | — | 1 | — | — | | | |
| 1 | 1 | 4 | 1 | — | Mjölby | Linghem—(Tranås) och Mjölby—(Mariedam) | Linghem—Mjölby—(Mariedam) |
| — | — | 2 | 1 | — | | | |
| 1 | 1 | 6 | 1 | — | Eksund | (Enstaberga)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby | (Järna)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby |
| — | 1 | — | — | — | | | |
| — | — | 2 | — | — | Moholm | Finnerödja—Falköping C—(Sandhem) | (Hallsberg)—Falköping C—distriktsgränsen |
| — | 1 | 2 | — | — | | | |
| 1 | 2 | 8 | — | — | | | |
| 1 | 1 | 3 | — | 11 | | | |
| — | 1 | 2 | — | — | | | |
| 1 | 2 | 6 | — | 8 | Alingsås | (Falköping C)—Göteborg C | (Falköping C)—Göteborg C |
| — | 2 | 4 | — | 11 | | | |
| — | — | 2 | — | — | Nässjö | Tranås—Stockaryd och Sandhem—Nässjö | (Mjölby)—Lidnäs och distriktsgränsen—Nässjö |
| — | 1 | 6 | — | — | | | |
| — | — | 2 | — | — | | | |
| 1 | 1 | 4 | — | — | Alvesta | (Stockaryd)—Älmhult | (Lidnäs)—Osby |
| — | — | 2 | — | — | | | |
| 1 | 1 | 5 | 1 | 1 | Hässleholm | (Älmhult)—Stehag och Hässleholm—Markaryd | (Osby)—Höör |
| — | 1 | 2 | — | — | Malmö | (Stehag)—Trälleborg F o. Arlov—Norra Vram | (Höör)—Trälleborg och Arlov—Kävlinge |
| — | 1 | 6 | 1 | 4 | | | |
| — | — | 2 | — | — | | | |
| — | 1 | 2 | — | — | Laholm | (Norra Vram)—Halmstad och Veinge—Markaryd | (Kävlinge)—Halmstad och Veinge—(Hässleholm) |
| — | 1 | 5 | 1 | — | | | |
| — | — | 2 | — | — | Ockelbo | Torsåker—Bollnäs | (Krylbo)—Bollnäs |
| 1 | 1 | 5 | — | — | | | |
| — | — | 2 | — | — | | | |
| 16 | 27 | 129 | 8 | 41 | | | |

4. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhålls- samt matnings-

| Ban- sek- tion | Ledningsunderhållsområdet | | | | | | Lednings- | |
|----------------------|---|------------|---|---------------------------------------|--------------------------------------|---|-----------------------|--------------------------------|
| | omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör området ifråga) | huvudort | l ä n g d | | | | Statione- ringsort | Led- nings- mäs- tare |
| | | | dub- bel- spårs- strä- ka km | enkel- spårs- strä- ka km | sido- spårs- strä- ka km | summa elektri- fierad spårlängd (kol. 4×2 + kol. 5+ kol. 6) | | |
| nr | | | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 18 | Luleå—(Norra Sunderbyn) | Notviken | — | 19.3 | 49.7 | 69.0 | Luleå Notviken | — 1 |
| | Norra Sunderbyn—(Ljuså) | Boden | — | 34.6 | ² 9.5 | 44.1 | Boden | — |
| | Ljuså—(Gullträsk) | Gransjö | — | 31.5 | 4.3 | 35.8 | Gransjö | — |
| | Gullträsk—(Murjek) | Lakaträsk | — | 37.2 | 4.7 | 41.9 | Lakaträsk | — |
| | Murjek—(Nattavara) | Polcirkeln | — | 33.8 | 4.6 | 38.4 | Polcirkeln | — |
| | Nattavara—(Harrträsk) .. | Nuortikon | — | 34.6 | 7.4 | 42.0 | Nuortikon | — |
| | (Gällivare)—Porjus, Kuo- sakåbbå—(Linaälv) | Kuosakåbbå | — | — | — | — | Kuosakåbbå | — |
| 19 | Harrträsk—Linaälv | Gällivare | — | 36.4 | 10.6 | 47.0 | Gällivare | 1 |
| | Gällivare—Malmberget— Tingvallskulle | | — | 6.7 | 13.7 | 20.4 | | |
| | Gällivare—Koskullskulle | | — | 8.8 | 2.1 | 10.9 | | |
| | (Linaälv)—(Lappberg) .. | Risbäck | — | 44.2 | 2.1 | 46.3 | Risbäck | — |
| | Lappberg—(Rensjön) | Kiruna | — | 64.1 | 22.4 | 86.5 | Kiruna | 1 |
| | Rensjön—Kaisepakte | Torneträsk | — | 39.0 | 5.1 | 44.1 | Torneträsk | — |
| | (Kaisepakte)—Björkliden | Abisko | — | 31.6 | 7.2 | 38.8 | Abisko | — |
| | (Björkliden)—Riksgränsen | Vassijaure | — | 27.6 | 2.1 | 29.7 | Vassijaure | — |
| | Summa för malmbanan | | — | 449.4 | 145.5 | 594.9 | | 3 |
| | Summa för hela S. J. | | 454.3 | 1981.1 | 1271.8 | 4 161.0 | | 18 |

¹ Vakant.² Häri ingår malmtågsspåret i Boden.³ Personalen tillhör 19 bs.⁴ För tillsyn och underhåll av överföringsledningen.

Angivna huvudspårslängder äro räknade till resp. stationshus mitt.

och inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut (forts.).

| Personal | | | | | Matningsstation | Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör området ifråga) | Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör området ifråga) |
|--------------------|----------------|----------------|---|----------------|-----------------|---|--|
| Förste reparatörer | Reparatörer | Ledningsvakter | Ban- och byggnadsarbetare i medeltal under året | | | | |
| | | | i passnings-tjänst | i annan tjänst | | | |
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 |
| — | 1 | 3 | — | 3 | Notviken | Luleå—(Norra Sunderbyn) | Luleå—(Norra Sunderbyn) |
| — | 1 | 5 | 1 | 1 | | | |
| 1 | 1 | 2 | — | 2 | Boden | Norra Sunderbyn—(Ljuså) | Norra Sunderbyn—(Ljuså) |
| 1 | ³ 1 | — | 1 | 1 | Gransjö | Ljuså—(Gullträsk) | Ljuså—(Gullträsk) |
| 1 | 1 | 1 | 1 | 1 | Lakaträsk | Gullträsk—(Murjek) | Gullträsk—(Murjek) |
| 1 | 1 | 1 | 1 | 3 | Polcirkeln | Murjek—(Nattavara) | Murjek—(Nattavara) |
| 1 | 1 | 2 | — | 1 | Nuortikon | Nattavara—(Harrträsk) | Nattavara—(Harrträsk) |
| — | ⁴ 1 | — | — | — | — | — | — |
| — | 1 | 5 | — | 1 | Gällivare | Harrträsk—Linaälv och sidolinjer till Malmberget och Tingvalls-kulle samt Koskullskulle | Harrträsk—Linaälv och sidolinjer till Malmberget och Tingvalls-kulle samt Koskullskulle |
| 1 | 1 | 2 | — | 1 | Risbäck | (Linaälv)—(Lappberg) | (Linaälv)—(Lappberg) |
| — | 3 | 9 | — | 2 | Kiruna | Lappberg—(Rensjön) | Lappberg—(Rensjön) |
| 1 | 1 | 2 | — | 1 | Torneträsk | Rensjön—Kaisepakte | Rensjön—Kaisepakte |
| 1 | 1 | 2 | — | 1 | Abisko | (Kaisepakte)—Björkliden | (Kaisepakte)—Björkliden |
| 1 | 1 | 2 | — | 1 | Vassijaure | (Björkliden)—Riksgränsen | (Björkliden)—Riksgränsen |
| 9 | 16 | 36 | 4 | 19 | | | |
| 25 | 43 | 165 | 12 | 60 | | | |

1872-73 års årsberättelse för Svenska Järnvägsstyrelsen

| Svenska Järnvägarna | | Svenska Järnvägsstyrelsen | | Svenska Järnvägsstyrelsen | |
|---------------------|-------|---------------------------|-------|---------------------------|-------|
| År | Antal | Antal | Antal | Antal | Antal |
| 1872 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1873 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1874 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1875 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1876 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1877 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1878 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1879 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1880 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1881 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1882 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1883 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1884 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1885 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1886 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1887 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1888 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1889 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1890 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1891 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1892 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1893 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1894 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1895 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1896 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1897 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1898 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1899 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1900 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1901 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1902 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1903 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1904 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1905 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1906 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1907 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1908 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1909 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1910 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1911 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1912 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1913 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1914 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1915 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1916 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1917 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1918 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1919 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1920 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1921 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1922 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1923 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1924 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1925 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1926 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1927 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1928 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1929 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1930 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1931 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1932 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1933 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1934 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1935 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1936 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1937 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1938 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1939 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1940 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1941 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1942 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1943 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1944 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1945 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1946 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1947 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1948 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1949 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1950 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1951 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1952 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1953 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1954 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1955 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1956 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1957 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1958 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1959 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1960 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1961 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1962 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1963 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1964 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1965 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1966 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1967 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1968 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1969 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1970 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1971 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1972 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1973 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1974 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1975 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1976 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1977 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1978 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1979 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1980 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1981 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1982 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1983 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1984 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1985 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1986 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1987 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1988 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1989 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1990 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1991 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1992 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1993 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1994 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1995 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1996 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1997 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1998 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 1999 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2000 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2001 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2002 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2003 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2004 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2005 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2006 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2007 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2008 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2009 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2010 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2011 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2012 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2013 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2014 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2015 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2016 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2017 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2018 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2019 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2020 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2021 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2022 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2023 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2024 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2025 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2026 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2027 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2028 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2029 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |
| 2030 | 1 | 1 | 1 | 1 | 1 |

År 1872-73 års årsberättelse för Svenska Järnvägsstyrelsen
 Utgiven af Svenska Järnvägsstyrelsen
 Stockholm 1873

B. Banarbetarnas löneförhållanden.

Såsom i föregående års redogörelse meddelades, träffades den 14 april 1934 mellan styrelsen, å ena sidan, samt Svenska Järnvägsmannaförbundet och Svenska Väg- och Vattenbyggnadsarbetareförbundet, å andra sidan, nytt kollektivavtal angående avlöningsbestämmelser m. m. för ban- och byggnadsarbetarna. Detta avtal har varit gällande även under år 1935, men det uppsades av båda parterna till upphörande med årets utgång. Icke heller i fråga om avlöningsvillkoren för de stadigvarande banarbetarna hava några ändringar under året företagits, utan hava för dem tillämpats de timpenningar, som fastställts att gälla fr. o. m. den 1 juli 1934.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis över de av arbetarna uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under året dels vid arbete å ordinarie tid, dels vid arbete å övertid.

Såsom av tabellen framgår har arbetarnas löneinkomst vid arbete å ordinarie tid utgjort i genomsnitt per arbetare och timme: vid drift och underhåll 104 öre (år 1934 105 öre) samt vid förändrings- och nybyggnadsarbeten 113 öre (år 1934 116 öre).

Av vid drift och underhåll anställda arbetare voro omkring 27 procent (1934 26 procent) sysselsatta med ackordsarbeten. Vid förändrings- och nybyggnadsarbeten utgjorde motsvarande procenttal 49 (år 1934 47 procent).

Arbete å övertid har under året förekommit i avsevärt mindre omfattning än under de närmast föregående åren. Nedgången gentemot år 1934 utgör sålunda omkring 24 procent. Samtidigt har löneinkomsten per övertidstimme nedgått med c:a 3 procent från föregående år.

Semester- och sjukavlöningskostnader samt utgifter för läkarvård och begravningshjälp m. m. åt arbetare vid banavdelningen under året.

| | I medeltal anställda arbetare | Kostnad, kr | |
|---------------------------------|-------------------------------------|----------------|-----------------|
| | | Summa | Per arbetare |
| Stadigvarande banarbetare | 209 | 45 698 | 219 |
| Ban- och byggnadsarbetare | 4 638 | 485 626 | 105 |
| Samtliga arbetare | 4 847 | 531 324 | 110 |

Härförutom har i sjukavlöning till sådana ålderstigna stadigvarande banarbetare — 145 st. — vilka äro varaktigt oförmögna till arbete, för januari månad 1935 utbetalts 9 864 kr. Fr. o. m. följande månad äro dessa arbetare överförda till pensionstagare.

| Bansektion nr | Antal arb. i effekt. tjänst i medel- tal ¹ | Vid arbete mot timlön å ordinarie tid | | | | | | | | | | | | | | | | | | Antal arb. i effekt. tjänst i medel- tal ¹ |
|-------------------------|--|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--|----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|----------------|-----|--|
| | | Grupp I (arb. utan särskild yrkes- kunnighet) ² | | | | | | | | Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbe- tare) ³ | | | | | | | | Grupp I—III | | |
| | | A | B | C | D | E | F | G | Sthlm | A | B | C | D | E | F | G | Sthlm | | | |
| <i>a. Stadigvarand</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 19 | — | — | 71 | 77 | — | — | — | 136 | — | — | — | 111 | 123 | 133 | — | 145 | 136 | 1 | |
| 2 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 102 | — | 120 | 130 | — | — | 118 | |
| 3 | 4 | 81 | — | 96 | 103 | — | — | 119 | — | — | — | — | 103 | 108 | — | 132 | — | — | 106 | |
| 4 | 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 116 | 123 | 133 | — | — | 124 | |
| 5 | 15 | 83 | — | — | — | — | — | — | 131 | — | — | — | — | 112 | — | — | 145 | — | 133 | |
| 6 | 5 | — | 89 | 96 | 102 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 122 | 132 | — | — | 111 | |
| 7 | 4 | — | 88 | 96 | 102 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 97 | |
| 8 | 5 | 83 | 89 | 96 | 102 | 109 | — | — | — | — | — | 99 | 106 | 112 | — | — | — | — | 97 | |
| 9 | 3 | 83 | 89 | — | — | — | — | 119 | — | — | — | 97 | — | — | — | — | — | — | 101 | |
| 10 | 9 | 83 | — | 96 | 102 | — | — | 120 | — | — | — | — | 106 | — | — | 133 | — | — | 113 | |
| 11 | 11 | 83 | 89 | 96 | 102 | — | — | — | — | — | — | 92 | — | 115 | — | — | — | — | 98 | |
| 12 | 3 | — | — | — | 102 | 109 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 105 | |
| 13 | 10 | — | 89 | 98 | 105 | 114 | — | 129 | — | — | — | — | — | — | — | — | 142 | — | 118 | |
| 14 | 9 | — | — | — | 102 | 109 | 119 | — | — | — | — | — | — | 112 | 119 | 129 | 139 | — | 117 | |
| 15 | 4 | — | 89 | 96 | — | 109 | 119 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 97 | |
| 16 | 3 | — | 89 | — | — | — | 119 | — | — | — | — | 89 | 110 | 116 | — | — | — | — | 105 | |
| 17 | 5 | — | — | 100 | 106 | — | 119 | 129 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 106 | |
| 18 | 16 | — | — | — | — | — | — | 139 | — | — | — | — | — | — | — | — | 143 | — | 141 | |
| 19 | 34 | — | — | — | — | — | — | 131 | 139 | — | — | — | — | — | — | 144 | 152 | — | 140 | |
| 20 | 6 | — | — | — | — | — | — | 135 | — | — | — | — | — | — | — | — | 140 | — | 138 | |
| 21 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| 22 | 4 | — | 92 | 97 | — | 124 | — | — | — | — | — | — | 113 | — | 124 | 134 | — | — | 106 | |
| 23 | 1 | — | — | 100 | 106 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 103 | |
| I medeltal | — | 83 | 89 | 96 | 103 | 110 | 126 | 136 | 136 | 93 | 98 | 106 | 114 | 122 | 132 | 146 | 145 | 123 | — | |
| Antal arb. | 178 | 5 | 9 | 13 | 13 | 7 | 18 | 36 | 12 | 4 | 1 | 6 | 6 | 6 | 9 | 27 | 6 | — | 14 | |
| <i>b. Ban- och bygg</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 143 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | 136 | 89 | 93 | 100 | 108 | 114 | 123 | — | 140 | 116 | 43 | |
| 2 | 61 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | — | 81 | 85 | 96 | — | 110 | 119 | — | — | 88 | 10 | |
| 3 | 84 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | 111 | — | — | 88 | 94 | 105 | 105 | — | 122 | — | — | 92 | 11 | |
| 4 | 116 | 73 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | 127 | — | 93 | 95 | 104 | 112 | 123 | — | 137 | 91 | 24 | |
| 5 | 44 | 74 | 81 | 87 | 96 | — | — | 121 | — | 86 | 96 | 103 | 110 | — | — | 146 | — | 110 | 40 | |
| 6 | 53 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | — | 87 | 94 | 99 | 106 | 115 | 123 | — | — | 98 | 9 | |
| 7 | 55 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | — | — | — | 84 | 90 | 97 | 105 | 113 | 121 | — | — | 87 | 23 | |
| 8 | 70 | 79 | 81 | 88 | 94 | 101 | — | — | — | 83 | 91 | 98 | 107 | 115 | — | — | — | 87 | 19 | |
| 9 | 57 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | 111 | 122 | — | 88 | 93 | 97 | 105 | — | 125 | 136 | — | 86 | 20 | |
| 10 | 121 | 76 | 81 | 87 | 94 | — | 111 | — | — | 81 | 91 | 99 | 112 | — | 123 | — | — | 94 | 77 | |
| 11 | 76 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | — | — | — | 81 | 94 | — | 103 | — | — | — | — | 81 | 13 | |
| 12 | 108 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | — | — | — | 87 | 90 | 98 | 108 | — | — | — | — | 81 | 17 | |
| 13 | 72 | — | 78 | 88 | 97 | 106 | — | 122 | — | — | — | — | 92 | 106 | 119 | — | 134 | 101 | 39 | |
| 14 | 66 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 110 | 120 | — | — | — | — | 107 | 115 | 125 | 136 | — | 90 | 37 | |
| 15 | 88 | 74 | 79 | 85 | 94 | 100 | 111 | — | — | — | 88 | 96 | — | 109 | 121 | — | — | 90 | 96 | |
| 16 | 54 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | — | 88 | 95 | 106 | 109 | 109 | 125 | — | — | 91 | 31 | |
| 17 | 76 | — | 81 | 88 | 96 | 103 | 110 | 122 | — | — | 97 | 95 | 110 | 114 | 124 | 133 | — | 97 | 68 | |
| 18 | 119 | — | — | — | 101 | 109 | 121 | 130 | — | — | — | — | — | 109 | 116 | — | 138 | 120 | 31 | |
| 19 | 78 | — | — | — | — | — | 120 | 131 | — | — | — | — | — | — | — | 132 | 146 | 125 | 20 | |
| 20 | 71 | — | — | 93 | 100 | 107 | 116 | 125 | — | — | — | — | — | — | — | 139 | — | 106 | 31 | |
| 21 | 54 | — | 84 | 91 | 97 | 104 | 115 | 125 | — | — | — | — | — | 115 | 123 | 139 | — | 97 | 11 | |
| 22 | 48 | 77 | 85 | 89 | 95 | 104 | 114 | — | — | — | 93 | 100 | — | — | 118 | 128 | — | 88 | 23 | |
| 23 | 52 | — | — | 91 | 99 | 105 | 116 | 128 | — | — | — | — | 115 | 119 | — | — | — | 101 | 9 | |
| I medeltal | — | 75 | 81 | 88 | 96 | 104 | 114 | 128 | 136 | 86 | 92 | 99 | 106 | 114 | 123 | 141 | 139 | 98 | — | |
| Antal arb. | 1 766 | 223 | 291 | 270 | 253 | 161 | 170 | 120 | 68 | 17 | 21 | 32 | 35 | 25 | 27 | 33 | 20 | — | 702 | |
| Grupp a+b | — | 75 | 81 | 88 | 96 | 104 | 115 | 129 | 136 | 87 | 92 | 100 | 107 | 115 | 125 | 143 | 140 | 100 | — | |
| Antal arb. | 1 944 | 228 | 300 | 283 | 266 | 168 | 188 | 156 | 80 | 21 | 22 | 38 | 41 | 31 | 36 | 60 | 26 | — | 716 | |

¹ Beräknat på grundval av antalet arbetstimmar. — ² Vid timlönsarb.: normaltillön. —

Arbetare vid banavdelningen under året.
Inklusive hyresverksamheten.

| Vid arbete å ackord eller enligt arbetsavtal å ordinarie tid | | | | | | | | | | | | | Grupp I—III | Totalt | Vid arbete å tid öfver ordinarie arbetstid | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|--------|--|--------------|-------------------------------------|--------|--------|-----|
| Grupp I (arb. utan särskild yrkeskunnighet) ² | | | | | | | Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbetare) ³ | | | | | | | | Avlöningsbelopp kr. | Antal timmar | Genomsnittlig löneinkomst öre pr t. | | | |
| A | B | C | D | E | F | G | Sthlm | A | B | C | D | E | F | G | | | | Sthlm | | |
| <i>anarbetare.</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| — | — | — | — | — | — | — | 191 | — | — | — | — | — | — | — | 196 | 191 | 139 | 3 308 | 1 333 | 248 |
| 16 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 116 | 107 | 428 | 185 | 231 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 186 | 130 | 72 | 40 | 180 |
| 17 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 185 | 191 | — | — | 186 | 130 | 15 | 8 | 188 |
| — | 100 | 96 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 185 | — | 165 | 139 | 336 | 157 | 214 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 97 | 111 | 682 | 309 | 221 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 97 | 10 | 5 | 200 |
| 95 | 99 | 95 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 97 | 97 | 97 | 58 | 167 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 101 | — | — | — |
| 96 | — | — | 124 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 118 | 114 | 446 | 222 | 201 |
| 05 | — | 120 | — | — | — | — | — | 113 | — | — | 137 | — | — | — | — | 119 | 99 | 115 | 74 | 155 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 105 | — | — | — |
| — | 113 | 104 | 119 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 106 | 118 | 293 | 140 | 209 |
| — | — | — | 114 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 114 | 117 | 195 | 86 | 227 |
| — | 107 | 91 | — | 121 | 104 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 110 | 98 | 22 | 16 | 138 |
| — | — | — | — | — | 129 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 129 | 106 | 662 | 443 | 149 |
| — | — | 107 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 107 | 106 | 36 | 20 | 180 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 146 | — | — | — | 147 | 142 | 734 | 338 | 217 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 182 | — | — | 147 | 142 | 734 | 338 | 217 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 192 | 143 | 3 368 | 1 559 | 216 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 138 | 487 | 221 | 220 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 106 | 23 | — | 13 | 177 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 103 | 24 | — | 15 | 160 |
| 07 | 102 | 107 | 122 | 121 | 149 | 171 | 191 | 113 | 132 | — | 137 | 152 | 191 | 193 | 196 | 152 | 125 | 11 353 | 5 242 | 217 |
| 2 | 1 | 1 | — | — | 1 | 4 | 1 | — | — | — | 1 | 2 | — | 1 | — | — | — | — | — | — |
| <i>adsarbetare.</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 04 | 108 | 107 | 118 | 126 | 133 | — | 176 | 118 | — | — | — | — | — | — | 190 | 132 | 120 | 16 768 | 8 373 | 200 |
| 98 | 102 | 114 | 122 | 123 | 143 | — | — | — | 103 | — | — | — | — | — | — | 113 | 91 | 236 | 136 | 173 |
| 11 | 114 | 110 | 116 | — | 155 | — | — | — | — | 123 | 111 | — | — | — | — | 113 | 94 | 1 099 | 663 | 166 |
| 12 | 107 | 128 | 134 | 149 | 155 | — | — | — | — | 175 | — | 152 | 148 | 162 | — | 132 | 98 | 4 302 | 2 411 | 178 |
| 99 | 107 | 115 | 126 | — | 146 | 159 | — | 118 | 138 | — | 148 | — | — | 180 | — | 142 | 123 | 2 037 | 954 | 214 |
| 10 | 118 | 122 | 143 | — | 152 | — | — | — | — | — | 129 | — | — | — | — | 124 | 102 | 2 634 | 1 412 | 187 |
| 01 | 106 | 110 | 111 | — | — | — | — | 112 | 113 | — | 129 | — | — | — | — | 107 | 93 | 211 | 149 | 142 |
| 03 | 101 | 101 | 114 | 123 | — | — | — | — | — | — | 132 | — | — | — | — | 104 | 91 | 2 188 | 1 394 | 157 |
| 97 | 100 | 106 | 113 | — | 127 | 128 | — | — | 201 | — | — | — | — | — | — | 100 | 90 | 828 | 519 | 160 |
| 00 | 99 | 107 | 119 | — | 132 | — | — | — | — | 126 | 134 | 147 | — | 155 | — | 107 | 99 | 14 031 | 7 938 | 177 |
| 04 | 102 | 123 | 114 | — | — | — | — | — | — | 159 | — | 141 | — | — | — | 106 | 85 | 644 | 392 | 164 |
| 99 | 102 | 110 | 117 | 115 | — | — | — | 129 | — | 138 | — | — | — | — | — | 103 | 85 | 1 973 | 1 395 | 141 |
| — | 94 | 103 | 113 | 118 | — | 155 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 106 | 103 | 377 | 187 | 202 |
| 88 | 97 | 111 | 117 | 127 | 134 | 131 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 110 | 98 | 643 | 328 | 196 |
| 96 | 106 | 107 | 107 | 114 | 116 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 107 | 99 | 1 194 | 826 | 145 |
| 97 | 101 | 108 | 112 | 124 | 126 | — | — | — | — | 97 | 109 | — | — | — | — | 108 | 98 | 683 | 424 | 161 |
| — | 99 | 110 | 118 | 124 | 130 | 130 | — | — | — | — | — | — | 137 | 147 | — | 115 | 106 | 400 | 241 | 166 |
| — | — | — | 131 | 131 | — | 162 | — | — | — | — | 151 | 150 | — | 156 | — | 139 | 124 | 6 344 | 3 199 | 198 |
| — | — | — | — | — | 160 | 176 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 162 | 132 | 10 493 | 4 637 | 226 |
| — | — | 109 | 115 | 122 | 131 | 142 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 115 | 109 | 3 749 | 1 916 | 196 |
| — | 107 | 115 | 114 | 113 | 129 | 167 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 114 | 100 | 1 130 | 687 | 164 |
| 07 | 115 | 119 | — | 133 | 142 | — | — | — | 110 | — | — | — | — | — | — | 114 | 97 | 812 | 512 | 159 |
| — | — | 103 | 120 | 119 | 139 | 145 | — | — | — | — | — | 147 | — | — | — | 117 | 103 | 1 038 | 601 | 173 |
| 01 | 106 | 109 | 120 | 124 | 142 | 159 | 176 | 123 | 131 | 122 | 147 | 150 | 144 | 161 | 190 | 116 | 103 | 73 814 | 39 294 | 188 |
| 14 | 165 | 155 | 107 | 56 | 46 | 26 | 12 | — | 2 | 1 | 7 | 4 | 1 | 4 | 2 | — | — | — | — | — |
| 01 | 106 | 109 | 120 | 124 | 142 | 161 | 177 | 119 | 131 | 122 | 146 | 151 | 147 | 166 | 190 | 117 | 104 | 85 167 | 44 536 | 191 |
| 16 | 166 | 156 | 107 | 56 | 47 | 30 | 13 | — | 2 | 1 | 8 | 6 | 1 | 5 | 2 | — | — | — | — | — |

³ Vid timlönsarb.: normaltimplön förhöjd med 1—14 öre.

| Bansektion nr | Antal arb. i effekt. tjänst i medel- tal ¹ | Vid arbete mot timlön å ordinarie tid | | | | | | | | | | | | | | | | Antal arb. i effekt. tjänst i medel- tal ¹ | |
|-------------------------|--|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|--|----------------|
| | | Grupp I (arb. utan särskild yrkes- kunnighet) ² | | | | | | | | Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbe- tare) ³ | | | | | | | | | Grupp I—III |
| | | A | B | C | D | E | F | G | Sthlm | A | B | C | D | E | F | G | Sthlm | | |
| <i>a. Stadigvarand</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 2 | — | — | 71 | 104 | — | — | — | 138 | — | — | 102 | — | 122 | 133 | — | 147 | 137 | — |
| 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 100 | — | 123 | 132 | — | — | 125 | — |
| 3 | 1 | 83 | — | 96 | 100 | — | 119 | — | — | — | — | 103 | — | — | — | — | — | 103 | — |
| 4 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 117 | 122 | 132 | — | — | 121 | — |
| 5 | 1 | 83 | — | — | — | — | — | 118 | — | — | — | — | — | — | — | 143 | — | 117 | 1 |
| 6 | 2 | — | 89 | 96 | 102 | — | — | — | — | — | — | — | — | 121 | 130 | — | — | 119 | — |
| 7 | 1 | — | 89 | 96 | 102 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 98 | — |
| 8 | — | 83 | 89 | 94 | 102 | 109 | — | — | — | — | — | 106 | 111 | — | — | — | — | 101 | — |
| 9 | — | — | 89 | — | — | — | 118 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 91 | — |
| 10 | 1 | — | — | 94 | — | — | 118 | — | — | — | — | 109 | 133 | — | 133 | — | — | 112 | — |
| 11 | 1 | 83 | 89 | 88 | 102 | — | — | — | — | 93 | — | 113 | 116 | — | — | — | — | 98 | — |
| 12 | 1 | — | — | — | 103 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 103 | — |
| 13 | 1 | — | — | — | — | 115 | — | 140 | — | — | — | — | — | 121 | — | 143 | — | 128 | — |
| 14 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 15 | — | — | 90 | 96 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 91 | — |
| 16 | — | — | 82 | — | — | — | 120 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 113 | — |
| 17 | — | — | — | — | — | — | 125 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 125 | — |
| 18 | 3 | — | — | — | — | — | — | 136 | — | — | — | — | — | — | — | 143 | — | 139 | 2 |
| 19 | — | — | — | — | — | — | 131 | 139 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 134 | — |
| 20 | — | — | — | — | — | — | 135 | — | — | — | — | — | — | — | — | 145 | — | 141 | — |
| 21 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 22 | — | — | 92 | 99 | — | 120 | — | — | — | — | — | 113 | — | 125 | 134 | — | — | 118 | — |
| 23 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| I medeltal | — | 83 | 89 | 94 | 103 | 114 | 123 | 128 | 138 | 93 | — | 107 | 116 | 121 | 131 | 143 | 147 | 122 | — |
| Antal arb. | 14 | — | 1 | 1 | 2 | — | — | 3 | 1 | — | — | 1 | — | 1 | 1 | 2 | 1 | — | 3 |
| <i>b. Ban- och bygg</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 1 | 68 | 74 | 80 | 94 | 97 | 109 | 111 | — | 159 | 85 | 94 | 98 | 108 | 111 | 124 | — | 140 | 122 | 64 |
| 2 | 13 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | — | — | 85 | 94 | — | 111 | 119 | — | — | 89 | 20 |
| 3 | 119 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | 111 | — | — | 88 | 94 | 96 | 108 | — | 122 | — | — | 93 | 13 |
| 4 | 52 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | 128 | — | 93 | 96 | 107 | 112 | 122 | — | 141 | 83 | 107 |
| 5 | 26 | 74 | 87 | 87 | 94 | — | — | 122 | — | 88 | 93 | 100 | 108 | — | — | 137 | — | 115 | 45 |
| 6 | 110 | 74 | 80 | 87 | 94 | 99 | 110 | — | — | 84 | 93 | 116 | 126 | 136 | 140 | — | — | 99 | 80 |
| 7 | 19 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | — | — | — | 82 | 92 | 100 | 104 | — | 121 | 136 | — | 90 | 9 |
| 8 | 25 | 77 | 80 | 88 | 95 | 101 | — | — | — | 86 | 88 | 100 | 107 | 116 | — | — | — | 85 | 37 |
| 9 | 49 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | 111 | 122 | — | 86 | 92 | 101 | 107 | — | 125 | 136 | — | 86 | 70 |
| 10 | 50 | 74 | 80 | 87 | 94 | — | 110 | — | — | 81 | 89 | 99 | 108 | — | 129 | — | — | 102 | 70 |
| 11 | 153 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | 122 | — | 82 | 153 | 101 | 109 | 115 | 125 | 136 | — | 95 | 78 |
| 12 | 133 | 76 | 82 | 94 | 94 | 101 | — | — | — | 89 | 96 | 98 | 108 | — | — | — | — | 84 | 141 |
| 13 | 15 | — | 82 | 88 | 97 | 106 | — | 122 | — | — | — | 93 | — | 121 | — | 136 | — | 96 | 1 |
| 14 | 41 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | 122 | — | — | 100 | — | 102 | 114 | 123 | — | — | 95 | 89 |
| 15 | 84 | 74 | 80 | 95 | 94 | 102 | 110 | — | — | — | 87 | 98 | 115 | 111 | 122 | — | — | 91 | 149 |
| 16 | 8 | 74 | 80 | 87 | 94 | 101 | 111 | — | — | — | 94 | 107 | 113 | 109 | 125 | — | — | 88 | — |
| 17 | 13 | — | 80 | 88 | 95 | 101 | 111 | 122 | — | — | 94 | 93 | 110 | 117 | 125 | 137 | — | 96 | 33 |
| 18 | 26 | — | — | — | 100 | 110 | 121 | 130 | — | — | — | — | — | 115 | — | 137 | — | 128 | 31 |
| 19 | 16 | — | — | — | — | — | 121 | 131 | — | — | — | — | — | — | — | 146 | — | 127 | 5 |
| 20 | 16 | — | — | 93 | 100 | 107 | 115 | 128 | — | — | — | — | — | — | — | 142 | — | 107 | 5 |
| 21 | 29 | — | 85 | 91 | 99 | 104 | 115 | 125 | — | — | — | — | 118 | 120 | — | — | — | 103 | 10 |
| 22 | 6 | 77 | 85 | 88 | — | 104 | 114 | — | — | — | 92 | — | — | 118 | 128 | — | — | 88 | 3 |
| 23 | 22 | — | — | 91 | 100 | 107 | 116 | 128 | — | — | — | — | 114 | 119 | — | — | — | 103 | 17 |
| I medeltal | — | 75 | 81 | 90 | 95 | 103 | 112 | 127 | 159 | 86 | 94 | 99 | 111 | 122 | 130 | 137 | 140 | 97 | — |
| Antal arb. | 1 093 | 154 | 177 | 173 | 165 | 73 | 105 | 52 | 22 | 7 | 11 | 55 | 46 | 12 | 22 | 10 | 9 | — | 1 077 |
| Grupp a+b | — | 75 | 81 | 90 | 95 | 103 | 112 | 127 | 158 | 86 | 94 | 100 | 111 | 122 | 130 | 138 | 141 | 97 | — |
| Antal arb. | 1 107 | 154 | 178 | 174 | 167 | 73 | 105 | 55 | 23 | 7 | 11 | 56 | 46 | 13 | 23 | 12 | 10 | — | 1 080 |

¹ Beräknat på grundval av antalet arbetstimmar. — ² Vid timlönsarb.: normaltillön. —

Byggnadsarbeten.

| Vid arbete å ackord eller enligt arbetsavtal å ordinarie tid | | | | | | | | | | | | | | Grupp I—III | Totalt | Vid arbete å tid utöver ordinarie arbetstid | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------------|--------|---|--------------|-------------------------------------|--------|-------|--|
| Grupp I (arb. utan särskild yrkeskunnighet) ² | | | | | | | Grupp II och III (särskilt yrkeskunniga arbetare) ³ | | | | | | | | | Avlöningsbelopp kr | Antal timmar | Genomsnittlig löneinkomst öre pr t. | | | |
| A | B | C | D | E | F | G | Sthlm | A | B | C | D | E | F | | | | | | G | Sthlm | |
| <i>anarbetare.</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 137 | 503 | 239 | 210 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | 125 | | | | | |
| 22 | | 97 | | | | | | | | | | | | | | 118 | 106 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | 198 | | | 198 | 147 | | | | |
| 17 | | | | | | | 164 | | | | | | | 173 | | 156 | 128 | 16 | 8 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 119 | 427 | 241 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 98 | | | | |
| 00 | 95 | | | 109 | | | | | | | | | | | | 99 | 100 | 114 | 70 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 91 | | | | |
| | | | | | | | | 144 | 143 | 141 | | | | | | 143 | 120 | 48 | 28 | | |
| 12 | | 122 | | 150 | | | | | | | 150 | | | | | 119 | 103 | 30 | 16 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 103 | | | | |
| | | | 110 | | | | | | | | | | | | | 110 | 128 | 22 | 11 | | |
| | | | | 101 | | | | | | | | | 115 | | | 106 | 106 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 91 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 113 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 125 | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | 157 | | 157 | 145 | | | | |
| | | | | | | 192 | 199 | | | | | | | | | 199 | 152 | 29 | 14 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 141 | 72 | 36 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | 118 | | | | |
| 114 | 95 | 119 | 110 | 104 | 192 | 171 | | 144 | 143 | 141 | 150 | 166 | | 159 | | 146 | 126 | 1 261 | 663 | 190 | |
| 1 | | | | | | 1 | | | | | | | | 1 | | | | | | | |
| <i>adsarbetare.</i> | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| 110 | 122 | 165 | 134 | 133 | 132 | | 177 | | | | | | | | 191 | 164 | 142 | 9 862 | 4 336 | 227 | |
| 105 | 109 | 115 | 128 | 133 | 126 | | | | | 112 | | | | | | 116 | 105 | | | | |
| 115 | 115 | 113 | 144 | | 159 | | | | | 112 | 120 | | | | | 126 | 97 | 1 672 | 965 | 173 | |
| 117 | 143 | 144 | 132 | 151 | 160 | | | | 159 | 182 | | | 154 | | | 141 | 122 | 2 904 | 2 217 | 131 | |
| 95 | 107 | 113 | 127 | | 136 | 162 | | | | | 134 | | | 172 | | 152 | 138 | 9 316 | 4 154 | 224 | |
| 110 | 119 | 138 | 123 | 122 | 121 | | | | | | 123 | 194 | | | | 136 | 115 | 1 018 | 617 | 165 | |
| | 113 | 110 | 116 | | | | | | | 101 | | | | | | 114 | 98 | 109 | 80 | 136 | |
| 99 | 106 | 102 | 115 | 115 | | | | | | 94 | 121 | 140 | | | | 102 | 95 | 931 | 590 | 158 | |
| 99 | 102 | 137 | 117 | | 143 | 150 | | 107 | | 107 | 200 | | | 154 | | 121 | 107 | 221 | 158 | 140 | |
| 102 | 112 | 108 | 118 | | 135 | | | | 126 | 124 | 145 | | 135 | | | 112 | 108 | 8 315 | 4 761 | 175 | |
| 111 | 120 | 139 | 129 | | 135 | 141 | | 160 | 159 | 141 | 140 | | 142 | 153 | | 127 | 106 | 3 862 | 2 332 | 166 | |
| 103 | 114 | 151 | 109 | 132 | | | | 126 | 126 | 140 | | | | | | 122 | 103 | 2 009 | 1 464 | 137 | |
| | | 105 | 119 | 108 | | | | | | | | | | | | 112 | 97 | 259 | 158 | 164 | |
| | 89 | 111 | 118 | 127 | 131 | | | | | | | | | | | 112 | 107 | 545 | 407 | 134 | |
| 90 | 107 | 155 | 119 | 115 | 133 | | | | | 136 | | 157 | | | | 137 | 121 | 1 045 | 858 | 122 | |
| | 98 | 78 | 90 | | | | | | | | | | | | | 86 | 88 | | | | |
| | 99 | 113 | 116 | 126 | 131 | 152 | | | 134 | 128 | | | | | | 126 | 118 | 272 | 139 | 196 | |
| | | | 126 | 134 | | 158 | | | | | 177 | 141 | | 179 | | 158 | 142 | 399 | 169 | 236 | |
| | | | | | | 171 | 176 | | | | | | | | | 172 | 138 | 1 037 | 568 | 183 | |
| | | 126 | 135 | | 128 | 164 | | | | | | | | | | 132 | 114 | 295 | 142 | 208 | |
| | 126 | 120 | 114 | 109 | 124 | | | | | | | 116 | | | | 120 | 107 | 3 | 2 | 150 | |
| 102 | 117 | 115 | | | | | | | 120 | | | | | | | 111 | 96 | 19 | 12 | 158 | |
| | | 94 | 133 | 121 | | 130 | | | | | 124 | | | | | 133 | 116 | 26 | 18 | 144 | |
| 104 | 120 | 141 | 125 | 126 | 137 | 159 | 177 | 158 | 143 | 131 | 144 | 174 | 140 | 169 | 191 | 130 | 113 | 44 119 | 24 147 | 183 | |
| 192 | 197 | 332 | 120 | 45 | 46 | 59 | 29 | 2 | 14 | 16 | 8 | 1 | 1 | 6 | 9 | | | | | | |
| 104 | 119 | 141 | 125 | 126 | 137 | 159 | 177 | 158 | 143 | 131 | 144 | 174 | 140 | 166 | 191 | 130 | 113 | 45 380 | 24 810 | 183 | |
| 193 | 197 | 332 | 120 | 45 | 46 | 60 | 29 | 2 | 14 | 16 | 8 | 1 | 1 | 7 | 9 | | | | | | |

³ Vid timlönsarb.: normaltillön förhöjd med 1—14 öre.

C. Drift och

1. Kostnader för drift och underhåll

| K o n t o | | B a n s e k- | | | | | | | | | |
|-----------|-----------------------|---|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | |
| 31 | 11—59 | <i>Sektionsledning</i> | 80.3 | 56.0 | 51.6 | 71.8 | 69.6 | 35.7 | 37.4 | 60.5 | 68.8 |
| 32 | | <i>Linjetjänst:</i> | | | | | | | | | |
| | 11 | Avlöning till ord. tjänstemän | 248.7 | 172.0 | 136.6 | 161.1 | 105.3 | 82.7 | 101.1 | 132.0 | 147.3 |
| | 12 | Avlöning till icke ord. tjänstemän | 7.5 | 1.1 | 3.1 | 0.7 | 2.0 | 2.6 | 4.1 | 1.6 | 1.6 |
| | 13 | Avlöning till arbetarpersonal | 25.4 | 1.3 | 1.8 | 4.6 | 7.9 | 6.3 | 8.2 | 0.8 | 18.7 |
| | 17 | Extra löneförmåner | 3.5 | 0.6 | 1.5 | 1.0 | 1.2 | 0.9 | 0.6 | 0.3 | 0.4 |
| | 18 | Resekostnads- och traktementsersättning | 15.4 | 7.2 | 10.3 | 10.8 | 5.0 | 8.4 | 9.1 | 8.3 | 15.2 |
| | 32 | Brännolja för motorer | 4.3 | 1.1 | 2.2 | 1.5 | 1.3 | 0.9 | 2.0 | 0.5 | 2.3 |
| | 16, 27, 31 33—93 } | Övriga kostnader | 77.5 | 6.7 | 13.1 | 8.8 | 22.5 | 4.2 | 3.5 | 4.3 | 5.8 |
| | | Summa tj.-konto 32 | 382.3 | 190.0 | 168.6 | 188.5 | 145.2 | 106.0 | 128.6 | 147.8 | 191.3 |
| 33 | | <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i> | | | | | | | | | |
| | 11 | Avlöning till ord. tjänstemän | 24.3 | 35.5 | 27.5 | 23.5 | 20.3 | — | — | 22.4 | — |
| | 12 | Avlöning till icke ord. tjänstemän | — | 1.9 | 3.6 | 6.3 | 3.7 | — | — | 2.7 | — |
| | 13 | Avlöning till arbetarpersonal | 1.1 | 4.3 | 2.8 | 2.5 | 2.8 | — | — | 0.5 | — |
| | 17 | Extra löneförmåner | 0.6 | 0.1 | 0.3 | 0.4 | 0.8 | — | — | 0.3 | — |
| | 18 | Resekostnads- och traktementsersättning | 2.0 | 2.1 | 2.7 | 3.9 | 2.8 | — | — | 2.8 | — |
| | 32 | Brännolja för motorer | — | 0.4 | 0.4 | 0.2 | 0.6 | — | — | 0.6 | — |
| | 27, 33 —59 } | Övriga kostnader | 1.0 | 0.2 | 1.3 | 1.1 | 1.1 | — | — | 0.1 | — |
| | | Summa tj.-konto 33 | 29.0 | 44.5 | 38.6 | 37.9 | 32.1 | — | — | 29.4 | — |
| 35 | | <i>Underhåll av bana och byggnader:</i> | | | | | | | | | |
| | 11 | Banvallen | 90.2 | 30.7 | 27.7 | 52.8 | 31.5 | 32.7 | 45.4 | 33.0 | 44.4 |
| | 12 | Broar, vägportar och trummor | 42.9 | 14.1 | 17.1 | 22.7 | 14.6 | 11.8 | 8.7 | 14.3 | 14.8 |
| | 13 | Vägar, vägbroar och gångbroar | 31.5 | 10.4 | 9.2 | 9.9 | 3.7 | 5.0 | 5.4 | 5.0 | 7.8 |
| | 21 | Råler med tillbehör | 122.3 | 36.4 | 52.2 | 51.9 | 80.6 | 26.6 | 26.6 | 31.1 | 35.4 |
| | 22 | Spärväxlar och korsningar med tillbehör | 84.6 | 29.3 | 36.7 | 62.5 | 41.7 | 23.4 | 13.9 | 33.7 | 19.1 |
| | 23 | Sliprar | 265.1 | 159.6 | 146.5 | 210.8 | 113.0 | 117.5 | 107.0 | 103.4 | 148.3 |
| | 24 | Riktning och ballast | 320.6 | 182.0 | 218.1 | 326.7 | 154.5 | 126.0 | 112.9 | 172.5 | 185.0 |
| | 31 | Byggnader för energiens omformning | 0.2 | 0.4 | 1.5 | 3.1 | 2.3 | — | — | 0.7 | — |
| | 32 | Elektrisk utrustning av stationer | 2.5 | 3.5 | 7.2 | 18.3 | 8.4 | — | — | 3.5 | — |
| | 33 | Överföringsledning, stolpar | — | — | — | — | — | — | — | — | — |

nderhåll.

tusental kronor per bansektion och konto.

| i o n n u m m e r | | | | | | | | | | | | | | |
|-------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---------|
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | Summa |
| 69.6 | 52.7 | 54.5 | 40.3 | 47.0 | 50.5 | 34.3 | 44.7 | 65.2 | 71.4 | 50.2 | 44.9 | 31.3 | 34.2 | 1 222.5 |
| 132.0 | 124.2 | 118.3 | 115.4 | 159.7 | 177.0 | 100.7 | 109.4 | 157.4 | 157.6 | 125.9 | 106.8 | 88.2 | 97.3 | 3 056.7 |
| 5.2 | 3.0 | 3.9 | 1.5 | 2.1 | 2.5 | 5.5 | 2.5 | 9.5 | 8.3 | 3.3 | 0.2 | 0.3 | 5.4 | 77.5 |
| 23.0 | 2.9 | 13.9 | 11.0 | 28.5 | 24.9 | 14.2 | 31.8 | 19.3 | 13.9 | 10.5 | 16.5 | 2.9 | 6.6 | 294.9 |
| 2.0 | 0.7 | 0.8 | 0.5 | 0.8 | 0.9 | 0.3 | 0.4 | 0.9 | 4.3 | 0.3 | 0.6 | 0.1 | 0.1 | 22.7 |
| 11.7 | 14.3 | 9.7 | 10.1 | 12.3 | 14.4 | 11.8 | 11.7 | 12.1 | 9.8 | 13.1 | 7.7 | 9.0 | 8.3 | 245.7 |
| 1.9 | 2.2 | 1.6 | 1.9 | 1.9 | 2.9 | 2.5 | 2.2 | 3.3 | 1.4 | 1.0 | 1.7 | 1.3 | 2.5 | 44.4 |
| 13.2 | 5.7 | 33.4 | 7.0 | 11.3 | 7.4 | 5.3 | 5.7 | 9.5 | 7.0 | 8.3 | 7.0 | 3.5 | 6.2 | 276.9 |
| 189.0 | 153.0 | 181.6 | 147.4 | 216.6 | 230.0 | 140.3 | 163.7 | 212.0 | 202.3 | 162.4 | 140.5 | 105.3 | 126.4 | 4 018.8 |
| 35.8 | 36.0 | 6.6 | — | — | 2.6 | — | — | 70.4 | 77.7 | — | — | — | — | 382.6 |
| 1.3 | 2.1 | 2.3 | — | — | 0.6 | — | — | 7.5 | 8.8 | — | — | — | — | 40.8 |
| 5.6 | 0.6 | 0.5 | — | — | — | — | — | 12.5 | 7.3 | — | — | — | — | 40.5 |
| 1.9 | 0.1 | 0.5 | — | — | — | — | — | 0.2 | 1.2 | — | — | — | — | 6.4 |
| 4.0 | 2.1 | 1.6 | — | — | 1.3 | — | — | 3.7 | 2.3 | — | — | — | — | 31.3 |
| 0.3 | 0.3 | 0.2 | — | — | 0.1 | — | — | 0.3 | 0.3 | — | — | — | — | 3.7 |
| 2.2 | 0.8 | 0.6 | — | — | 0.3 | — | — | 2.5 | 5.1 | — | — | — | — | 16.3 |
| 51.1 | 42.0 | 12.3 | — | — | 4.9 | — | — | 97.1 | 102.7 | — | — | — | — | 521.6 |
| 93.0 | 31.1 | 38.9 | 66.6 | 85.3 | 143.7 | 40.3 | 132.3 | 91.6 | 60.0 | 86.0 | 49.0 | 59.7 | 40.4 | 1 406.3 |
| 11.3 | 7.2 | 4.8 | 10.5 | 9.1 | 10.3 | 10.7 | 18.8 | 45.7 | 5.4 | 21.7 | 14.8 | 12.8 | 4.5 | 348.6 |
| 15.6 | 6.0 | 16.8 | 5.6 | 9.4 | 11.4 | 6.0 | 9.2 | 7.4 | 7.5 | 12.4 | 8.2 | 5.2 | 3.6 | 212.2 |
| 75.5 | 59.2 | 48.3 | 39.6 | 32.5 | 23.8 | 32.7 | 35.2 | 29.7 | 46.2 | 33.8 | 26.2 | 19.2 | 17.4 | 982.4 |
| 88.7 | 32.5 | 26.0 | 8.2 | 32.0 | 22.2 | 5.8 | 7.8 | 22.6 | 29.5 | 12.7 | 13.7 | 4.0 | 2.4 | 653.0 |
| 179.7 | 149.6 | 132.6 | 105.5 | 186.8 | 228.2 | 148.0 | 206.5 | 140.9 | 112.0 | 180.0 | 120.2 | 119.1 | 71.2 | 3 451.5 |
| 305.5 | 225.1 | 205.5 | 196.5 | 265.3 | 312.7 | 149.3 | 227.5 | 223.8 | 209.6 | 179.0 | 131.3 | 163.8 | 120.3 | 4 713.5 |
| 4.9 | 4.0 | 0.2 | — | — | — | — | — | 3.9 | 5.7 | — | — | — | — | 26.9 |
| 6.3 | 3.1 | 5.1 | — | — | 3.9 | — | — | 4.0 | 8.1 | — | — | — | — | 73.9 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 14.2 | 5.2 | — | — | — | — | 19.4 |

1. Kostnader för drift och underhåll

| K o n t o | | B a n s e k | | | | | | | | |
|-----------|-----------------|---|---------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|-------|
| | | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
| 35 | 34 | | | | | | | | | |
| | | Överföringsledningar, övriga delar | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | 35 | Kontaktledningar, stolpar | 17,1 | 1,4 | 8,5 | 21,8 | 21,1 | — | — | 14,2 |
| | 36 | » övriga delar | 41,2 | 17,7 | 28,5 | 22,2 | 32,2 | — | — | 20,4 |
| | 37 | Revisionsvagnar | 1,0 | 1,6 | 1,9 | 0,8 | 0,2 | — | — | 7,0 |
| | 41 | Byggnader för allmän förvaltning | 94,2 | — | 0,9 | — | — | 0,4 | — | 0,4 |
| | 42 | Byggnader för trafik-tjänst | 104,1 | 39,1 | 44,0 | 24,2 | 39,1 | 16,3 | 15,4 | 28,1 |
| | 43—47 | Övriga husbyggnader | 33,4 | 15,2 | 15,5 | 14,2 | 10,9 | 5,6 | 7,0 | 12,9 |
| | 48 | Planteringar | 64,6 | 11,8 | 16,1 | 17,1 | 36,6 | 8,9 | 10,1 | 16,9 |
| | 51 | Stationsplaner m. m. ... | 79,0 | 22,1 | 22,1 | 27,8 | 15,0 | 9,6 | 7,0 | 10,2 |
| | 52 | Hamnanläggningar | — | — | — | — | — | — | 0,8 | 0,3 |
| | 53—54 | Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar | 49,9 | 20,2 | 24,8 | 19,6 | 26,0 | 8,1 | 6,3 | 14,8 |
| | 55 | Maskinella anordningar | 4,3 | 2,7 | 2,3 | 3,2 | 2,6 | 2,0 | 1,7 | 2,6 |
| | 57 | Brandväsendet | 2,8 | 0,3 | 0,7 | 0,7 | 0,7 | 0,4 | 0,8 | 0,7 |
| | 59 | Övriga anordningar | 4,2 | 1,8 | 0,6 | 2,4 | 6,6 | 0,5 | 0,3 | 5,1 |
| | 71 | Telegraf- och telefonanläggningar | 32,3 | 15,9 | 13,8 | 11,4 | 12,3 | 5,6 | 7,9 | 10,2 |
| | 73 | Signal- och säkerhetsanläggningar | 115,2 | 67,1 | 68,3 | 75,9 | 64,1 | 35,3 | 24,0 | 58,8 |
| | 75 | Stängsel | 42,6 | 34,1 | 30,2 | 46,0 | 15,2 | 21,1 | 22,7 | 33,9 |
| | 77 | Snöröjning | 14,7 | 5,0 | 7,4 | 10,2 | 8,8 | 5,8 | 27,4 | 11,9 |
| | | Summa tj.-konto 35 | 1 660,5 | 722,4 | 801,8 | 1 056,2 | 741,7 | 462,6 | 451,3 | 645,6 |
| 71 | 10 | } Hjälp-anläggningar | 59,1 | — | — | — | 13,4 | 2,7 | — | — |
| 73 | 10 | | | | | | | | | |
| 78 | | <i>Underhåll av inventarier och effekter:</i> | | | | | | | | |
| | 42 | Dressiner | 12,8 | 10,0 | 13,2 | 14,6 | 16,6 | 10,7 | 8,1 | 12,3 |
| | 43 | Snöplogar och dylikt | 0,1 | 0,1 | 0,9 | 0,1 | — | 0,3 | 0,2 | 0,1 |
| | 45, 46, } 49 | Diverse fordon på spår ... | 2,5 | 1,0 | 0,3 | 0,1 | 2,4 | 1,8 | 2,3 | 1,8 |
| | 51 | Automobiler | 2,9 | — | — | — | 1,3 | — | — | — |
| | 66 | Övriga kostnader | 11,0 | 1,6 | 2,7 | 3,0 | 2,7 | 1,5 | 1,1 | 1,3 |
| | | Summa tj.-konto 78 | 29,3 | 12,7 | 17,1 | 17,8 | 23,0 | 14,3 | 11,7 | 15,5 |
| | | Summa tj.-konton 31—33, 35, 71, 73, 78 | 2 240,5 | 1 025,6 | 1 077,7 | 1 372,2 | 1 025,0 | 621,3 | 629,0 | 898,8 |
| 300, 308 | | Avgår: inkomster | 29,1 | 2,4 | 13,5 | 8,2 | 10,7 | 2,1 | 1,3 | 7,9 |
| | | Återstår | 2 211,4 | 1 023,2 | 1 064,2 | 1 364,0 | 1 014,3 | 619,2 | 627,7 | 890,9 |
| | | Motsvarande år 1934 | 2 064,9 | 1 031,4 | 1 005,5 | 1 285,4 | 993,7 | 589,3 | 621,5 | 960,8 |

Ang. uppgift å ändrade förhållanden, som påverka jämförelsen med föregående år
Ang. uppgift rörande det ekonomiska utfallet av hyresverksamheten, se Drifttjänst-

tusental kronor per bansektion och konto (forts.).

| i o n n u m m e r | | | | | | | | | | | | | | Summa |
|-------------------|----------------|--------------|--------------|----------------|----------------|--------------|----------------|----------------|----------------|--------------|--------------|--------------|--------------|-----------------|
| 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 | 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 4.6 | 10.2 | — | — | — | — | 14.8 |
| 3.2 | 1.4 | 0.8 | — | — | — | — | — | 33.1 | 16.7 | — | — | — | — | 138.8 |
| 24.4 | 14.8 | 10.1 | — | — | 1.0 | — | — | 15.5 | 31.4 | — | — | — | — | 259.4 |
| 0.1 | 8.5 | — | — | — | — | — | — | 9.6 | 5.2 | — | — | — | — | 35.9 |
| 2.6 | — | — | 2.7 | — | 0.3 | 0.2 | 0.3 | 4.8 | — | — | — | — | — | 106.8 |
| 102.2 | 40.3 | 35.6 | 28.5 | 30.3 | 34.9 | 13.6 | 30.3 | 19.8 | 8.6 | 21.0 | 25.4 | 7.6 | 5.2 | 745.0 |
| 9.0 | 15.9 | 7.5 | 12.0 | 13.0 | 6.9 | 10.3 | 12.8 | 19.6 | 28.5 | 9.2 | 17.4 | 5.5 | 5.3 | 294.7 |
| 43.0 | 14.3 | 21.5 | 42.2 | 12.0 | 17.7 | 8.0 | 23.3 | 17.3 | 16.7 | 27.1 | 8.1 | 4.4 | 10.2 | 461.8 |
| 46.6 | 21.6 | 33.1 | 10.5 | 16.1 | 14.6 | 12.6 | 13.1 | 14.1 | 4.4 | 12.7 | 14.3 | 2.6 | 2.4 | 428.3 |
| — | — | — | — | — | 3.3 | — | — | 0.7 | — | — | — | — | — | 5.2 |
| 16.6 | 13.2 | 14.3 | 9.0 | 8.7 | 15.8 | 6.7 | 11.7 | 11.0 | 25.3 | 18.7 | 10.6 | 2.3 | 3.8 | 354.0 |
| 5.7 | 4.6 | 2.1 | 4.8 | 4.3 | 4.0 | 2.5 | 1.0 | 32.9 | 2.3 | 1.0 | 1.0 | 0.3 | 0.3 | 89.0 |
| 0.6 | 0.9 | 3.1 | 1.1 | 0.3 | 1.0 | 0.1 | 0.4 | 0.8 | 2.4 | 2.0 | 0.5 | 0.4 | 1.1 | 22.6 |
| 3.7 | 1.7 | 1.5 | 1.4 | 0.8 | 1.1 | 0.6 | 1.3 | 1.4 | 0.8 | 2.2 | 0.3 | 0.7 | 1.2 | 41.5 |
| 22.7 | 16.0 | 7.7 | 23.0 | 19.8 | 21.6 | 15.4 | 5.9 | 26.5 | 21.9 | 19.4 | 19.8 | 9.2 | 6.4 | 362.1 |
| 94.2 | 61.7 | 54.3 | 31.6 | 47.0 | 80.7 | 18.4 | 20.6 | 38.0 | 15.6 | 29.9 | 21.5 | 18.4 | 4.6 | 1 125.5 |
| 26.4 | 32.7 | 20.7 | 28.0 | 26.7 | 33.0 | 16.0 | 24.6 | 11.8 | 7.2 | 36.0 | 21.4 | 18.9 | 5.1 | 596.7 |
| 11.5 | 1.0 | 3.6 | 62.2 | 19.5 | 6.8 | 19.7 | 20.8 | 81.4 | 189.0 | 44.4 | 22.2 | 11.9 | 25.3 | 613.7 |
| 1 193.0 | 766.4 | 693.6 | 689.5 | 818.9 | 998.9 | 516.9 | 803.4 | 926.7 | 875.4 | 749.2 | 525.9 | 466.0 | 330.7 | 17 583.5 |
| 7.1 | — | — | 2.1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 84.4 |
| 17.7 | 11.4 | 11.2 | 10.1 | 11.1 | 17.5 | 7.4 | 9.8 | 12.9 | 8.9 | 11.1 | 7.6 | 5.8 | 6.8 | 256.0 |
| 0.3 | 0.3 | — | 1.6 | 0.8 | 0.3 | 3.0 | 2.0 | 1.1 | 7.8 | 3.2 | 0.8 | 0.5 | 1.0 | 24.6 |
| 11.6 | 2.8 | 2.6 | 3.1 | 2.9 | 3.0 | 4.4 | 3.9 | 1.4 | 4.0 | 1.6 | 0.5 | 3.2 | 1.3 | 61.1 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | 1.9 | 0.9 | — | — | — | — | 7.0 |
| 1.4 | 1.2 | 2.2 | 1.0 | 0.5 | 1.2 | 1.1 | 1.2 | 3.2 | 2.5 | 1.4 | 1.8 | 0.8 | 0.7 | 47.1 |
| 31.0 | 15.7 | 16.0 | 15.8 | 15.3 | 22.0 | 15.9 | 16.9 | 20.5 | 24.1 | 17.3 | 10.7 | 10.3 | 9.8 | 395.8 |
| 1 540.8 | 1 029.8 | 958.0 | 895.1 | 1 097.8 | 1 306.3 | 707.4 | 1 028.7 | 1 321.5 | 1 275.9 | 979.1 | 722.0 | 612.9 | 501.1 | 23 826.6 |
| 2.7 | 5.7 | 0.9 | 1.8 | 1.5 | +5.9 | +0.5 | 5.5 | 2.2 | 7.5 | +2.5 | 3.7 | 2.4 | 3.1 | 138.3 |
| 1 538.1 | 1 024.1 | 957.1 | 893.3 | 1 096.3 | 1 312.2 | 707.9 | 1 023.2 | 1 319.3 | 1 268.4 | 981.6 | 718.3 | 610.5 | 498.0 | 23 688.3 |
| 1 320.5 | 1 033.2 | 956.5 | 909.2 | 1 038.3 | 1 147.2 | 613.6 | 1 026.0 | 1 251.0 | 1 180.9 | 952.0 | 679.4 | 593.3 | 483.6 | 22 701.2 |

se Drifttjänststatistik för år 1935.
statistik för år 1935.

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

A-

| K o n t o | | Väst-berga —Ul-riks- dal | Väst-berga —Järna | Järna- Halls- berg | Ul-riks- dal- Upp- sala C | Upp- sala C — Kryl- bo | Öre- bro S — Halls- berg | Järna —Ny- köping —Åby —Ka- trine- holm | Åby — Mjöl- by |
|---------------------|---|--------------------------------|----------------------|--------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|--------------------------------------|---|-------------------------|
| 31 11—59 | <i>Sektionsledning</i> | 201 | 213 | 142 | 88 | 129 | 66 | 119 | 134 |
| 32 | <i>Linjetjänst:</i> | | | | | | | | |
| 11 | Avlöning till ord. tjänstemän | 594 | 375 | 347 | 225 | 389 | 194 | 409 | 380 |
| 12 | » » icke ord. » | 36 | — | 7 | — | 1 | 1 | 5 | 1 |
| 13 | » » arbetarpersonal | 54 | 1 | 2 | 3 | 20 | — | 6 | — |
| 17 | Extra löneförmåner | 11 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 1 |
| 18 | Resekostnads- och traktamentsers. | 10 | 18 | 19 | 25 | 33 | 11 | 22 | 13 |
| 32 | Brännolja för motorer | 15 | 1 | 4 | 2 | 4 | 6 | 4 | 1 |
| 16,27,31 33—93 } | Övriga kostnader | 312 | 27 | 17 | 13 | 47 | 4 | 7 | 21 |
| | Summa tj.-konto 32 | 1 032 | 425 | 399 | 271 | 497 | 218 | 455 | 417 |
| 35 | <i>Underhåll av bana och byggnader:</i> | | | | | | | | |
| 11 | Banvallen | 326 | 92 | 68 | 44 | 63 | 10 | 128 | 27 |
| 12 | Broar, vägportar och trummor ... | 200 | 145 | 9 | 5 | 8 | 3 | 6 | 52 |
| 13 | Vägar, vägbroar och gångbroar ... | 99 | 21 | 25 | 18 | 40 | 22 | 7 | 36 |
| 21 | Råler med tillbehör | 314 | 169 | 107 | 129 | 240 | 143 | 65 | 97 |
| 22 | Spärväxlar och korsningar med tillbehör | 270 | 292 | 123 | 104 | 116 | 25 | 33 | 91 |
| 23 | Sliprar | 400 | 539 | 392 | 501 | 417 | 260 | 372 | 354 |
| 24 | Riktning och ballast | 502 | 981 | 650 | 552 | 548 | 276 | 467 | 377 |
| 41 | Byggnader för allmän förvaltning | 467 | — | — | — | — | 2 | — | — |
| 42 | » » trafik tjänst | 272 | 57 | 56 | 73 | 230 | 29 | 36 | 128 |
| 43—47 | Övriga husbyggnader | 80 | 39 | 46 | 5 | 66 | 1 | 4 | 57 |
| 48 | Planteringar | 236 | 24 | 54 | 24 | 50 | 16 | 26 | 27 |
| 51 | Stationsplaner m. m. | 114 | 85 | 34 | 29 | 338 | 6 | 29 | 66 |
| 52 | Hamnanläggningar | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 53—54 | Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar | 132 | 56 | 47 | 34 | 119 | 31 | 27 | 61 |
| 55 | Maskinella anordningar | 18 | 5 | 8 | — | 3 | 2 | 6 | 6 |
| 57 | Brandväsendet | 12 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
| 59 | Övriga anordningar | 9 | 15 | 1 | 10 | 5 | 2 | 2 | 6 |
| 71 | Telegraf- och telefonanläggningar | 94 | 26 | 35 | 9 | 51 | 12 | 23 | 46 |
| 73 | Signal- och säkerhetsanläggningar | 212 | 276 | 134 | 239 | 133 | 96 | 136 | 166 |
| 75 | Stängsel | 34 | 99 | 87 | 72 | 67 | 43 | 78 | 77 |
| 77 | Snöröjning | 9 | 32 | 15 | 15 | 30 | 13 | 9 | 13 |
| | Summa tj.-konto 35 | 3 800 | 2 956 | 1 892 | 1 864 | 2 525 | 994 | 1 455 | 1 688 |
| 71 10 73 10 } | <i>Hjälpanläggningar</i> | 293 | — | — | — | — | — | — | — |
| 78 | <i>Underhåll av inventarier o. effekter:</i> | | | | | | | | |
| 42 | Dressiner | 11 | 26 | 33 | 25 | 23 | 34 | 26 | 20 |
| 43 | Snöplogar och dylikt | — | — | 1 | — | — | 1 | — | — |
| 45, 46, 49 | Diverse fordon på spår | — | — | — | 17 | 1 | — | 3 | 2 |
| 51 | Automobiler | 15 | — | — | — | — | — | — | — |
| 66 | Övriga kostnader | 49 | 11 | 4 | 1 | 6 | — | 4 | 4 |
| | Summa tj.-konto 78 | 75 | 37 | 38 | 43 | 30 | 35 | 33 | 26 |
| 300, 308 | Summa tj.-konton 31, 32, 35, 71, 73, 78 | 5 401 | 3 631 | 2 471 | 2 266 | 3 181 | 1 313 | 2 062 | 2 265 |
| | <i>Avgår: inkomster</i> | 122 | 37 | 13 | 7 | 13 | 18 | 5 | 5 |
| | Återstår | 5 279 | 3 594 | 2 458 | 2 259 | 3 168 | 1 295 | 2 057 | 2 260 |
| | Motsvarande år 1934 | 4 779 | 2 841 | 2 604 | 2 594 | 2 838 | 1 638 | 1 965 | 2 322 |

kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton.

njer.

| Halls- erg- Falkö- ng C | Falkö- ping C— Alings- ås | Alings- ås — Par- tille | Partille —Göte- borg C o. Öls- kroken —Göte- borg- Ting- stad | Göte- borg — Halm- stad C | Mjöl- by— Säv- sjö | Säv- sjö— Häss- le- holm | Häss- le- holm —Ar- löv | Arlöv — Mal- mō C — Lun- davä- gen | Lun- davä- gen— Träl- le- borg F | Arlöv — Halm- stad C | Kryl- bo— Ljus- dal | Luleå — Gälli- vare | Gälli- vare —Ki- runa C | Kiru- na C — Vassi- jaure — grän- sen | Samt- liga band- delar |
|----------------------------------|---------------------------------------|-------------------------------------|---|---------------------------------------|-----------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|---|--|-------------------------------|------------------------------|------------------------------|-------------------------------------|--|---------------------------------|
| 144 | 184 | 219 | 211 | 189 | 96 | 127 | 154 | 196 | 143 | 169 | 85 | 209 | 159 | 283 | 156 |
| 318 | 284 | 318 | 323 | 383 | 231 | 289 | 322 | 259 | 296 | 330 | 329 | 455 | 409 | 573 | 359 |
| 6 | — | — | 13 | 5 | 4 | 9 | 7 | 27 | 3 | 9 | 7 | 28 | 18 | 33 | 10 |
| 2 | 27 | 3 | 33 | 39 | 1 | 12 | 29 | 78 | 98 | 23 | 38 | 57 | 30 | 56 | 24 |
| 1 | 2 | 1 | 6 | 1 | 1 | 2 | 5 | 6 | 2 | 3 | 2 | 3 | 2 | 24 | 4 |
| 17 | 14 | 20 | 14 | 41 | 30 | 30 | 30 | 10 | 22 | 28 | 26 | 39 | 28 | 33 | 24 |
| 2 | 3 | 2 | 5 | 11 | 5 | 4 | 3 | 3 | 5 | 7 | 6 | 10 | 3 | 5 | 5 |
| 13 | 8 | 36 | 117 | 20 | 15 | 8 | 27 | 54 | 27 | 121 | 15 | 26 | 15 | 28 | 45 |
| 359 | 338 | 380 | 511 | 500 | 287 | 354 | 423 | 437 | 453 | 521 | 423 | 618 | 505 | 752 | 471 |
| 53 | 47 | 141 | 92 | 118 | 37 | 98 | 356 | 29 | 40 | 87 | 203 | 300 | 137 | 236 | 133 |
| 32 | 14 | 10 | 79 | 45 | 9 | 22 | 38 | 7 | 11 | 16 | 42 | 163 | 12 | 21 | 47 |
| 11 | 8 | 21 | 7 | 26 | 4 | 23 | 30 | 10 | 60 | 63 | 9 | 25 | 4 | 41 | 27 |
| 71 | 165 | 63 | 378 | 75 | 102 | 147 | 135 | 297 | 166 | 148 | 31 | 92 | 84 | 201 | 137 |
| 95 | 43 | 74 | 198 | 57 | 51 | 89 | 129 | 393 | 358 | 98 | 43 | 79 | 49 | 132 | 112 |
| 234 | 362 | 363 | 301 | 377 | 272 | 360 | 383 | 433 | 383 | 350 | 289 | 398 | 325 | 375 | 360 |
| 305 | 710 | 396 | 345 | 577 | 419 | 529 | 896 | 455 | 457 | 655 | 540 | 674 | 470 | 829 | 558 |
| 1 | — | — | — | — | — | — | 3 | 19 | 2 | — | 1 | 6 | — | — | 24 |
| 58 | 42 | 143 | 142 | 77 | 89 | 78 | 84 | 671 | 265 | 117 | 63 | 67 | 12 | 41 | 106 |
| 44 | 7 | 4 | 63 | 8 | 40 | 24 | 13 | 49 | 8 | 29 | 13 | 67 | 35 | 139 | 40 |
| 49 | 27 | 303 | 44 | 35 | 36 | 23 | 124 | 102 | 66 | 61 | 29 | 58 | 45 | 59 | 61 |
| 23 | 89 | 28 | 28 | 26 | 35 | 58 | 26 | 62 | 59 | 217 | 22 | 46 | 22 | 6 | 64 |
| 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | — | — | — |
| 51 | 22 | 97 | 97 | 56 | 18 | 40 | 25 | 77 | 47 | 47 | 27 | 38 | 40 | 116 | 54 |
| 5 | 2 | 5 | 12 | 2 | 11 | 8 | 9 | 35 | 3 | 4 | 6 | 119 | 1 | 13 | 15 |
| 2 | 1 | 2 | 3 | 2 | 1 | 2 | 2 | 2 | — | 8 | 2 | 3 | 4 | 10 | 3 |
| 10 | 1 | 17 | 31 | 5 | 2 | 5 | 3 | 25 | 14 | 4 | 2 | 5 | 3 | 2 | 6 |
| 36 | 14 | 23 | 57 | 30 | 40 | 26 | 35 | 132 | 20 | 25 | 50 | 81 | 64 | 73 | 45 |
| 148 | 179 | 218 | 179 | 224 | 122 | 134 | 210 | 250 | 279 | 206 | 186 | 135 | 35 | 62 | 166 |
| 70 | 99 | 35 | 20 | 128 | 55 | 84 | 56 | 54 | 70 | 54 | 43 | 40 | 23 | 22 | 61 |
| 38 | 10 | 12 | 44 | 8 | 2 | 3 | 18 | 1 | 59 | 15 | 13 | 250 | 312 | 850 | 76 |
| 1 337 | 1 842 | 1 955 | 2 120 | 1 876 | 1 345 | 1 753 | 2 575 | 3 103 | 2 367 | 2 204 | 1 614 | 2 648 | 1 677 | 3 228 | 2 095 |
| — | 7 | — | 82 | — | — | — | 3 | 74 | — | — | — | — | — | — | 19 |
| 35 | 28 | 37 | 61 | 22 | 24 | 23 | 40 | 41 | 44 | 35 | 38 | 40 | 26 | 30 | 31 |
| 1 | — | — | — | — | 1 | — | — | 1 | 2 | — | — | 3 | 16 | 32 | 2 |
| 4 | 3 | 7 | 10 | 9 | 5 | 7 | 24 | 41 | 22 | 10 | 5 | 5 | — | 24 | 7 |
| — | — | — | 8 | — | — | — | — | — | — | — | — | 7 | — | 6 | 2 |
| 4 | 8 | 11 | 6 | 7 | 3 | 3 | 1 | 5 | 7 | 9 | 3 | 11 | 1 | 13 | 8 |
| 44 | 39 | 55 | 85 | 38 | 33 | 33 | 65 | 88 | 75 | 54 | 46 | 66 | 43 | 105 | 50 |
| 1 884 | 2 410 | 2 609 | 3 009 | 2 603 | 1 761 | 2 267 | 3 220 | 3 898 | 3 038 | 2 948 | 2 168 | 3 541 | 2 384 | 4 368 | 2 791 |
| 20 | 28 | 30 | 35 | 61 | 10 | 14 | 6 | 7 | 6 | 3 | +9 | 4 | 6 | 39 | 19 |
| 1 864 | 2 382 | 2 579 | 2 974 | 2 542 | 1 751 | 2 253 | 3 214 | 3 891 | 3 032 | 2 945 | 2 177 | 3 537 | 2 378 | 4 329 | 2 772 |
| 2 052 | 2 391 | 2 767 | 2 625 | 2 826 | 1 818 | 2 239 | 2 343 | 3 348 | 3 303 | 2 743 | 2 023 | 3 316 | 2 070 | 4 150 | 2 645 |

2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektr. tågdrift)

B-

| K o n t o | | Kryl- bo— Örebro S | Halls- berg— Mjöl- by | Upp- sala C — Gävle C | Falkö- ping C — Nässjö | Göte- borg— Ting- stad— Ström- stad |
|------------------------|--|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------------|---------------------------------|--|
| 31 11—59 | <i>Sektionsledning</i> | 100 | 97 | 58 | 160 | 160 |
| 32 | <i>Linjetjänst:</i> | | | | | |
| 11 | Avlöning till ord. tjänstemän | 270 | 346 | 221 | 325 | 363 |
| 12 | » » icke ord. » | 5 | 1 | 1 | 1 | 4 |
| 13 | » » arbetarpersonal | 4 | 1 | 57 | 2 | 54 |
| 17 | Extra löneförmåner | 3 | 2 | 3 | — | 1 |
| 18 | Resekostnads- och traktamentsersättning | 18 | 26 | 32 | 22 | 36 |
| 32 | Brännolja för motorer | 5 | 4 | 3 | — | 1 |
| 16,27,31, } 33—93 } | Övriga kostnader | 48 | 9 | 34 | 7 | 10 |
| | Summa tj.-konto 32 | 353 | 389 | 351 | 357 | 469 |
| 35 | <i>Underhåll av bana och byggnader:</i> | | | | | |
| 11 | Banvallen | 72 | 80 | 45 | 121 | 107 |
| 12 | Broar, vägportar och trummor | 20 | 31 | 6 | 33 | 30 |
| 13 | Vägar, vägbroar och gångbroar | 23 | 8 | 14 | 14 | 14 |
| 21 | Råler med tillbehör | 75 | 115 | 31 | 88 | 103 |
| 22 | Spårväxlar och korsningar med tillbehör | 51 | 57 | 22 | 69 | 40 |
| 23 | Sliprar | 281 | 203 | 305 | 284 | 374 |
| 24 | Riktning och ballast | 472 | 590 | 308 | 680 | 366 |
| 41 | Byggnader för allmän förvaltning | 4 | — | 1 | 1 | — |
| 42 | » » trafiktjänst | 86 | 67 | 32 | 92 | 82 |
| 43—47 | Övriga husbyggnader | 25 | 2 | 48 | 16 | 28 |
| 48 | Planteringar | 26 | 21 | 38 | 32 | 35 |
| 51 | Stationsplaner m. m. | 32 | 35 | 26 | 28 | 58 |
| 52 | Hamnanläggningar | — | — | — | — | — |
| 53—54 | Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar ... | 53 | 18 | 15 | 15 | 29 |
| 55 | Maskinella anordningar | 7 | 2 | 2 | 9 | 2 |
| 57 | Brandväsendet | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 59 | Övriga anordningar | 2 | 1 | 2 | 16 | 1 |
| 71 | Telegraf- och telefonanläggningar | 17 | 13 | 33 | 8 | 57 |
| 73 | Signal- och säkerhetsanläggningar | 142 | 147 | 109 | 159 | 184 |
| 75 | Stängsel | 68 | 77 | 88 | 96 | 88 |
| 77 | Snöröjning | 13 | 15 | 32 | 18 | 9 |
| | Summa tj.-konto 35 | 1 470 | 1 483 | 1 158 | 1 780 | 1 609 |
| 71 10 } 73 10 } | <i>Hjälpanläggningar</i> | — | — | — | — | — |
| 78 | <i>Underhåll av inventarier och effekter:</i> | | | | | |
| 42 | Dressiner | 31 | 27 | 19 | 27 | 21 |
| 43 | Snöplogar och dylikt | 4 | — | — | — | — |
| 45, 46, 49 | Diverse fordon på spår | 1 | 1 | 1 | 5 | 4 |
| 66 | Övriga kostnader | 9 | 4 | — | 2 | 3 |
| | Summa tj.-konto 78 | 45 | 30 | 20 | 34 | 28 |
| | Summa tj.-konton 31, 32, 35, 71, 73, 78 | 1 968 | 1 999 | 1 587 | 2 331 | 2 266 |
| 300, 308 | <i>Avgår: inkomster</i> | 27 | 65 | 12 | 19 | 114 |
| | Återstår | 1 941 | 1 934 | 1 575 | 2 312 | 2 152 |
| | Motsvarande år 1934 | 1 839 | 1 901 | 1 468 | 2 555 | 2 080 |

¹ Inkomstsaldo.

kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton (forts.).

Injer.

| Laxå — Char- lotten- berg- grän- sen | Ljus- dal— Bräcke | Bräcke — Lång- sele | Kila- fors— Stug- sund | Ljus- dal— Hu- dik- s- vall | Ånge — Sunds- vall C | Bräcke — Brun- flo | Brun- flo— Öster- sund V | Öster- sund V — Stor- lien— grän- sen | Sunds- vall C — Gävle C | Härnö- sand— Sunds- vall C | Lång- sele— Jörn | Jörn— Boden C | Samtliga bandelar |
|--|-------------------------|------------------------------|---------------------------------|--|-------------------------------|-----------------------------|-----------------------------------|---|-------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|---------------------|----------------------|
| 114 | 76 | 81 | 91 | 81 | 98 | 77 | 156 | 91 | 71 | 92 | 133 | 100 | 104 |
| 264 | 253 | 296 | 266 | 305 | 306 | 317 | 247 | 282 | 211 | 229 | 342 | 271 | 286 |
| 8 | 4 | 6 | — | — | — | — | 3 | 2 | 3 | — | 1 | 10 | 3 |
| 20 | 35 | 11 | 59 | 12 | 98 | 30 | 96 | 18 | 60 | 96 | 22 | 27 | 34 |
| 3 | 1 | — | — | — | 1 | 2 | 3 | 1 | 3 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| 27 | 16 | 26 | 17 | 32 | 19 | 32 | 16 | 24 | 18 | 38 | 33 | 31 | 26 |
| 3 | 4 | 5 | 5 | 6 | 1 | 2 | 8 | 5 | 2 | 1 | 5 | 2 | 3 |
| 13 | 12 | 12 | 24 | 6 | 52 | 5 | 95 | 10 | 5 | 9 | 12 | 23 | 18 |
| 338 | 325 | 356 | 371 | 361 | 477 | 388 | 468 | 342 | 302 | 374 | 416 | 365 | 372 |
| 104 | 99 | 245 | 148 | 347 | 167 | 97 | 85 | 148 | 185 | 149 | 223 | 114 | 142 |
| 38 | 3 | 29 | 25 | 14 | 15 | 7 | 2 | 23 | 13 | 7 | 49 | 13 | 24 |
| 16 | 2 | 6 | 84 | 24 | 55 | 6 | 14 | 19 | 10 | 42 | 19 | 19 | 18 |
| 85 | 73 | 46 | 73 | 28 | 66 | 101 | 65 | 93 | 38 | 68 | 84 | 65 | 73 |
| 74 | 130 | 47 | 114 | 23 | 12 | 7 | 78 | 21 | 3 | 3 | 37 | 29 | 44 |
| 375 | 254 | 287 | 454 | 280 | 319 | 205 | 209 | 214 | 522 | 487 | 440 | 358 | 345 |
| 402 | 490 | 405 | 447 | 552 | 551 | 493 | 245 | 465 | 398 | 441 | 536 | 402 | 458 |
| 1 | — | — | — | — | — | — | 68 | — | — | — | — | — | 1 |
| 52 | 40 | 83 | 109 | 43 | 57 | 26 | 150 | 91 | 26 | 45 | 44 | 28 | 58 |
| 18 | 38 | 20 | 21 | 10 | 12 | 6 | 154 | 16 | 7 | 14 | 31 | 19 | 23 |
| 28 | 9 | 16 | 12 | 24 | 43 | 10 | 905 | 28 | 32 | 117 | 16 | 22 | 38 |
| 31 | 9 | 39 | 50 | 28 | 61 | 8 | 62 | 31 | 10 | 27 | 23 | 19 | 29 |
| — | — | — | 27 | 20 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 |
| 26 | 17 | 16 | 24 | 46 | 20 | 1 | 101 | 23 | 9 | 9 | 20 | 50 | 25 |
| 7 | 9 | 4 | 16 | 14 | 6 | 7 | 42 | 9 | 5 | — | 1 | 3 | 6 |
| 1 | — | — | 4 | 1 | 1 | — | 6 | 3 | — | — | 1 | 7 | 2 |
| 1 | 2 | 1 | 4 | 1 | 2 | 1 | 8 | 3 | — | 2 | 1 | 5 | 3 |
| 18 | 34 | 46 | 30 | 28 | 32 | 72 | 230 | 20 | 14 | 11 | 56 | 46 | 35 |
| 112 | 62 | 63 | 97 | 93 | 169 | 99 | 194 | 73 | 45 | 99 | 82 | 98 | 106 |
| 67 | 41 | 47 | 106 | 44 | 58 | 44 | 68 | 71 | 50 | 31 | 63 | 58 | 65 |
| 18 | 19 | 36 | 10 | 9 | 51 | 43 | 30 | 217 | 18 | 53 | 43 | 81 | 41 |
| 1 474 | 1 331 | 1 436 | 1 855 | 1 629 | 1 697 | 1 233 | 2 716 | 1 568 | 1 379 | 1 605 | 1 769 | 1 436 | 1 537 |
| 8 | 11 | — | — | — | — | 4 | 9 | 16 | — | — | — | — | 1 |
| 34 | 26 | 19 | 44 | 22 | 17 | 17 | 103 | 14 | 12 | 12 | 22 | 25 | 24 |
| 1 | 2 | 3 | — | — | — | — | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 11 | 2 |
| 6 | — | — | 5 | 5 | — | 6 | 14 | 7 | 3 | 7 | 8 | 4 | 4 |
| 5 | 1 | 1 | 4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 4 | — | 1 | 2 | 6 | 3 |
| 46 | 29 | 23 | 53 | 28 | 18 | 24 | 122 | 29 | 16 | 22 | 35 | 46 | 33 |
| 1 980 | 1 772 | 1 896 | 2 370 | 2 099 | 2 290 | 1 726 | 3 471 | 2 024 | 1 768 | 2 093 | 2 353 | 1 947 | 2 047 |
| 7 | 2 | 2 | +11 | +10 | 3 | 4 | 7 | 4 | +4 | 2 | +8 | — | 13 |
| 1 973 | 1 770 | 1 894 | 2 381 | 2 109 | 2 287 | 1 722 | 3 464 | 2 020 | 1 772 | 2 091 | 2 361 | 1 947 | 2 034 |
| 1 873 | 1 655 | 1 910 | 2 012 | 1 944 | 2 166 | 1 621 | 3 761 | 2 077 | 1 371 | 1 918 | 2 247 | 2 040 | 1 949 |

2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektr. tågdrift)

C-

| K o n t o | | Öre- bro S — Svart- å | Sö- der- tälje C— Nyby bruk | Stål- boga — Ske- bo- kvarn | Sköv- de— Karls- borg | Kris- tine- hamn — Mora | Vans- bro— Särna | Barse- bäcks- hamn — Sjöbo | Billes- holms gruva — Lands- krona o. As- torp— Mölle | Vein- ge— Mar- karyd — Häss- le- holm |
|----------------------|---|-----------------------------------|--|--|--------------------------------|-------------------------------------|------------------------|--|---|--|
| 31 11—59 | <i>Sektionsledning</i> | 69 | 95 | 67 | 69 | 96 | 54 | 65 | 86 | 92 |
| 32 | <i>Linjetjänst:</i> | | | | | | | | | |
| 11 | Avlöning till ord. tjänstemän | 213 | 220 | 132 | 219 | 268 | 131 | 174 | 196 | 265 |
| 12 | » » icke ord. » | 1 | — | 28 | — | 5 | 13 | 12 | 7 | 13 |
| 13 | » » arbetarpersonal | 7 | 32 | 2 | — | 21 | 11 | 30 | 40 | 83 |
| 17 | Extra löneförmäner | 3 | — | — | — | 2 | — | 2 | — | 2 |
| 18 | Resekostn.- o. traktamentsers. | 19 | 26 | 13 | 17 | 22 | 15 | 29 | 16 | 17 |
| 32 | Brännolja för motorer | 6 | 3 | 2 | 4 | 7 | 1 | 5 | — | — |
| 16,27,31, 33—93 | Övriga kostnader | 6 | 11 | 1 | 3 | 11 | 2 | 9 | 6 | 10 |
| | Summa tj.-konto 32 | 255 | 292 | 178 | 243 | 336 | 173 | 261 | 265 | 390 |
| 35 | <i>Underhåll av bana o. byggnader:</i> | | | | | | | | | |
| 11 | Banvallen | 38 | 163 | 72 | 63 | 144 | 24 | 61 | 45 | 192 |
| 12 | Broar, vägportar o. trummor | 16 | 7 | 2 | 37 | 20 | 15 | 12 | 10 | 6 |
| 13 | Vägar, vägbroar o. gångbroar | 8 | 19 | 3 | 5 | 15 | 6 | 23 | 20 | 18 |
| 21 | Räler med tillbehör | 90 | 58 | 57 | 47 | 84 | 15 | 62 | 69 | 106 |
| 22 | Spårväxlar o. korsningar med tillbehör | 10 | 20 | 5 | 25 | 45 | 7 | 10 | 46 | 25 |
| 23 | Sliprar | 300 | 403 | 378 | 178 | 254 | 183 | 305 | 327 | 298 |
| 24 | Riktning och ballast | 212 | 320 | 194 | 148 | 241 | 235 | 313 | 296 | 273 |
| 41 | Byggnader för allm. förvalt. | — | — | — | — | — | — | 1 | — | — |
| 42 | » trafikjänst ... | 79 | 70 | 57 | 21 | 42 | 18 | 78 | 57 | 52 |
| 43—47 | Övriga husbyggnader | 2 | 27 | 4 | 5 | 23 | 3 | 6 | 4 | 2 |
| 48 | Planteringar | 30 | 32 | 7 | 15 | 31 | 6 | 14 | 47 | 36 |
| 51 | Stationsplaner m. m. | 41 | 58 | 33 | 12 | 18 | 10 | 25 | 43 | 19 |
| 52 | Hamnanläggningar | — | — | — | 2 | 3 | — | — | — | — |
| 53—54 | Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar | 47 | 30 | 8 | 11 | 18 | 6 | 5 | 28 | 8 |
| 55 | Maskinella anordningar | 1 | 1 | 24 | 3 | 5 | 1 | 1 | 16 | — |
| 57 | Brandväsendet | — | 1 | — | — | 2 | 1 | — | 8 | 4 |
| 59 | Övriga anordningar | — | 2 | — | 8 | 1 | — | 2 | 5 | 1 |
| 71 | Telegraf- och telefonanlägg. | 52 | 12 | 5 | 14 | 23 | 7 | 24 | 9 | 5 |
| 73 | Signal- och säkerhetsanlägg. | 111 | 88 | 65 | 30 | 72 | 19 | 31 | 77 | 14 |
| 75 | Stängsel | 47 | 68 | 76 | 69 | 64 | 24 | 63 | 36 | 48 |
| 77 | Snöröjning | 29 | 16 | 17 | 7 | 37 | 88 | 39 | 8 | 4 |
| | Summa tj.-konto 35 | 1 113 | 1 395 | 1 007 | 700 | 1 142 | 668 | 1 075 | 1 151 | 1 111 |
| 71 10 73 10 78 | <i>Hjälpanläggningar</i> | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| | <i>Underhåll av invent. o. effekter:</i> | | | | | | | | | |
| 42 | Dressiner | 13 | 27 | 6 | 4 | 21 | 10 | 21 | 15 | 25 |
| 43 | Snöplogar och dylikt | — | — | — | — | 1 | — | — | — | — |
| 45, 46, 49 | Diverse fordon på spår | 1 | 1 | — | 2 | 8 | 1 | 10 | 4 | 4 |
| 66 | Övriga kostnader | 1 | 5 | — | 1 | 3 | 1 | — | — | 2 |
| | Summa tj.-konto 78 | 15 | 33 | 6 | 7 | 33 | 12 | 31 | 19 | 31 |
| | Summa tj.-konton 31, 32, 35, 78 | 1 452 | 1 815 | 1 258 | 1 019 | 1 607 | 907 | 1 432 | 1 521 | 1 624 |
| 300, 308 | <i>Avgår: inkomster</i> | 20 | 12 | 6 | 8 | 4 | 2 | 3 | 2 | 1 |
| | Återstår | 1 432 | 1 803 | 1 252 | 1 011 | 1 603 | 905 | 1 429 | 1 519 | 1 623 |
| | Motsvarande år 1934 | 1 247 | 1 903 | 1 116 | 1 172 | 1 549 | 1 008 | 1 260 | 1 514 | 2 543 |

1 Inkomstsaldo.

Anm. 1. Utgifterna för sektionsledningen, vilka vid bokföringen ej fördelas på olika bandelar, hava här uppde-
Anm. 2. Utgifterna för växtdepåerna kvarligga i regel å de bandelar, å vilka depåerna äro belägna, vilket
Anm. 3. Stationsnamn med kursiv stil anger, att stationen tillhör bandelen ifråga.

kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton (forts.).

njer.

| Orsa run flo | Orsa Boll- näs | Ös- ter- sund V— Ho- ting | Ho- ting — Stor- u- man | Ho- ting — Fors- mo | Lång- sele — Här- nösand | Harm- ån- ger — Berg- sjö | Bo- den C — Hapa- randa — grän- sen | Mel- lansel — Örn- skölds vik | Vän- näs— Holm- sund | Häll- näs— Stor- uman | Bas- tu- träsk — Skel- lefte- hamn | Jörn- — Ar- vids- jaur | Älvs- by— Pitted | Stor- uman — Ar- vids- jaur | Gälli- vare — Jokk- mokk | Samt- liga band- elar |
|--------------------|----------------------|--|--|---------------------------------|--------------------------------------|--|--|--|-------------------------------|--------------------------------|--|------------------------------------|------------------------|--|--------------------------------------|--------------------------------|
| 55 | 84 | 58 | 56 | 67 | 149 | 36 | 109 | 94 | 141 | 91 | 126 | 86 | 74 | 63 | 69 | 81 |
| 181 | 183 | 156 | 196 | 194 | 265 | 153 | 248 | 262 | 332 | 215 | 324 | 246 | 222 | 222 | 299 | 216 |
| 13 | — | 5 | 13 | 4 | — | — | 5 | 1 | — | 10 | — | 7 | 1 | 17 | 17 | 8 |
| 20 | 44 | 10 | 15 | 19 | 145 | 25 | 19 | 1 | 69 | 16 | 77 | 22 | 10 | 12 | 33 | 29 |
| — | — | 1 | 1 | — | 1 | — | — | — | 6 | — | 1 | — | — | — | — | 1 |
| 18 | 32 | 16 | 10 | 12 | 39 | 14 | 25 | 11 | 8 | 18 | 27 | 21 | 18 | 19 | 13 | 20 |
| 5 | 2 | 3 | 4 | 6 | 5 | — | 2 | 3 | 9 | 6 | 4 | 6 | 2 | 6 | 6 | 4 |
| 10 | 7 | 6 | 6 | 6 | 23 | — | 14 | 29 | 38 | 12 | 29 | 11 | 9 | 18 | 22 | 11 |
| 247 | 268 | 197 | 245 | 241 | 478 | 192 | 313 | 307 | 462 | 277 | 462 | 313 | 262 | 294 | 390 | 289 |
| 42 | 166 | 141 | 71 | 53 | 753 | 31 | 232 | 70 | 167 | 124 | 66 | 108 | 121 | 55 | 81 | 131 |
| 19 | 19 | 27 | 52 | 13 | 63 | 28 | 76 | 32 | 33 | 10 | 58 | 11 | 10 | 10 | 5 | 26 |
| 9 | 15 | 6 | 3 | 12 | 29 | 4 | 33 | 37 | 37 | 10 | 27 | 5 | 13 | 9 | 5 | 14 |
| 50 | 85 | 63 | 48 | 58 | 110 | 31 | 71 | 118 | 88 | 48 | 17 | 28 | 63 | 38 | 39 | 60 |
| 4 | 29 | 5 | 6 | 11 | 36 | 2 | 27 | 33 | 10 | 6 | 11 | 2 | 10 | 6 | 6 | 16 |
| 250 | 318 | 218 | 331 | 579 | 307 | 180 | 351 | 358 | 343 | 326 | 322 | 110 | 419 | 27 | 291 | 283 |
| 212 | 445 | 329 | 329 | 310 | 750 | 237 | 367 | 377 | 367 | 254 | 507 | 406 | 203 | 242 | 353 | 312 |
| — | — | — | — | 2 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 29 | 1 |
| 21 | 36 | 20 | 17 | 35 | 142 | 33 | 60 | 38 | 133 | 15 | 73 | 17 | 19 | 7 | 12 | 40 |
| 22 | 9 | 15 | 6 | 3 | 74 | — | 22 | 41 | 39 | 8 | 78 | 5 | 1 | 19 | 11 | 18 |
| 15 | 11 | 9 | 12 | 12 | 79 | — | 87 | 40 | 41 | 23 | 25 | 17 | 26 | 27 | 12 | 28 |
| 18 | 39 | 9 | 8 | 23 | 49 | 1 | 30 | 21 | 88 | 4 | 19 | 3 | 28 | 8 | 12 | 22 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 13 | 10 | 5 | 3 | 7 | 70 | — | 34 | 12 | 12 | 9 | 42 | 16 | 16 | 5 | 5 | 17 |
| 5 | 5 | 5 | — | — | 7 | 2 | 2 | 6 | 2 | 1 | 5 | — | — | 1 | — | 3 |
| — | — | 1 | — | 1 | 2 | — | 2 | 7 | 2 | 1 | 2 | — | 1 | 5 | 1 | 2 |
| 1 | 2 | 2 | — | 3 | 5 | — | 5 | 6 | 2 | 3 | 1 | 4 | — | 2 | — | 2 |
| 31 | 16 | 29 | 2 | 2 | 32 | 2 | 41 | 8 | 13 | 18 | 64 | 6 | 11 | 15 | 40 | 22 |
| 18 | 83 | 24 | 4 | 17 | 68 | 1 | 43 | 13 | 26 | 12 | 54 | 3 | 9 | 13 | 5 | 35 |
| 25 | 39 | 44 | 24 | 36 | 96 | 69 | 88 | 88 | 64 | 22 | 90 | 11 | 59 | 2 | 8 | 45 |
| 39 | 24 | 93 | 36 | 24 | 43 | 25 | 101 | 85 | 120 | 43 | 76 | 82 | 70 | 63 | 118 | 54 |
| 794 | 1 351 | 1 045 | 952 | 1 199 | 2 717 | 643 | 1 672 | 1 390 | 1 587 | 937 | 1 537 | 834 | 1 080 | 554 | 1 033 | 1 131 |
| — | — | 3 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 13 | 14 | 12 | 16 | 13 | 34 | 3 | 22 | 25 | 21 | 15 | 25 | 15 | 15 | 16 | 17 | 17 |
| 6 | 3 | 2 | 8 | 2 | 5 | — | 3 | 1 | — | 1 | — | 3 | 6 | 4 | 1 | 3 |
| 8 | 8 | 4 | 4 | 5 | 36 | — | 3 | 6 | 5 | 2 | 1 | 2 | — | 5 | — | 6 |
| 2 | 2 | 1 | 1 | 2 | 5 | — | 1 | 3 | 4 | — | 16 | 1 | — | 3 | 2 | 2 |
| 29 | 27 | 19 | 29 | 22 | 80 | 3 | 29 | 35 | 30 | 18 | 42 | 21 | 21 | 28 | 20 | 28 |
| 125 | 1 730 | 1 322 | 1 282 | 1 529 | 3 424 | 874 | 2 123 | 1 826 | 2 220 | 1 323 | 2 167 | 1 254 | 1 437 | 939 | 1 512 | 1 529 |
| +1 | +1 | 2 | 2 | 2 | 4 | 1 | +9 | +3 | +29 | 1 | 142 | 1 | +5 | 16 | 10 | 5 |
| 126 | 1 731 | 1 320 | 1 280 | 1 527 | 3 420 | 873 | 2 132 | 1 829 | 2 249 | 1 322 | 2 025 | 1 253 | 1 442 | 923 | 1 502 | 1 524 |
| 973 | 1 514 | 1 289 | 1 187 | 1 251 | 3 846 | 687 | 1 979 | 1 926 | 2 140 | 1 236 | 1 971 | 1 289 | 1 299 | 911 | 1 353 | 1 493 |

ats på grundval av summa bokförda övriga utgifter å resp. bandelar.
örklarar den höga kostnaden för planteringar å dessa bandelar.

3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten.

Kompletteringsarbeten.

Linjen Södertälje S—Eskilstuna.

De under år 1933 påbörjade arbetena med breddning av bergskärningar, komplettering och utflyttning av ballastmurar samt utläggning av tryckbankar ha fortgått även under år 1935.

Kostnaden för resp. arbeten fördelar sig sålunda:

Utflyttning av ballastmurar, 753 m = 3 012 kr, eller 4.— kr per m mur.
Breddning av bergskärningar, 422 m = 2 933 kr, vilket gör 6.95 kr per m.

För tryckbankar har utförts, lossats och utplanerats sammanlagt 2 751 kbm sten, grus och fyllning, vilket dragit följande kostnad:

| | |
|--|---|
| Lastning av fyllnadsmateriel | 2 283.33 kr = 0.83 kr pr kbm |
| Transport av d:o | 2 781.66 » = 1.01 » » » |
| Lossning och utplanering av d:o | 3 659.80 » = 1.33 » » » |
| Andel i kostnader för grusspår, lastbryggor, röjning m. m. | 82.53 » = 0.03 » » » |
| | <u>Summa 8 807.32 kr = 3.20 kr pr kbm</u> |

Den sammanlagda kostnaden för årets arbeten utgör 14 752 kr.

Linjerna Sundsvall C—Ånge—Långsele.

Arten och omfattningen av samt kostnaderna för de kompletteringsarbeten, som under året utförts å ovan angivna linjer, framgår av följande tablå.

| A r b e t e | En- het | Å linjen Ånge—Långsele | | | Å linjen Ånge—Sundsvall C | | |
|--|------------|---------------------------|------------------|---------------|------------------------------|------------------|---------------|
| | | Mängd | Medel- å-pris | Kostnad kr | Mängd | Medel- å-pris | Kostnad kr |
| | | | | | | | |
| Schaktning av nya slänter och diken i slänter | kbm | 2 642 | 2.03 | 5 369.05 | 2 312 | 2.02 | 4 662.10 |
| Schaktning av släntskärning | lm | 2 065 | 1.26 | 2 595.00 | 1 589 | 1.39 | 2 214.00 |
| Rasjord vid d:o | kbm | 480 | 1.60 | 770.70 | 20 | 1.50 | 30.00 |
| Stensprängning, jordsten, översten | » | 331 | 3.30 | 1 091.15 | 114 | 3.50 | 398.50 |
| D:o av översten | st. | 310 | 1.90 | 589.00 | 165 | 1.83 | 302.00 |
| Bortschaktning av överblivet grus från krönkant med grusets utfö- rande i bank | kbm | — | — | — | 301 | 1.40 | 420.00 |
| Putsning av slänter | kvm | 14 110 | 0.10 | 1 411.00 | 6 450 | 0.10 | 645.00 |
| Torvtagning med transport och på- läggning å slänter och diken | » | 6 825 | 0.28 | 1 893.78 | 3 759 | 0.30 | 1 127.85 |
| Matjordsbeklädnad av diken o. slänter | » | 7 382 | 0.26 | 1 931.85 | 4 377 | 0.29 | 1 256.40 |
| Anordnande av bandiken för utlopp från skärningar | » | 102 | 3.00 | 306.00 | — | — | — |
| Grävning och stenfyllning för drä- neringsdike | lm | 1 940 | 2.18 | 4 233.50 | — | — | — |

| A r b e t e | En- het | Å linjen Ånge—Långsele | | | Å linjen Ånge—Sundsvall C | | |
|---|------------|---------------------------|------------------|------------------|------------------------------|------------------|------------------|
| | | Mängd | Medel- å-pris | Kostnad kr | Mängd | Medel- å-pris | Kostnad kr |
| Läggning av glacismur i slänt | kvm | 694 | 2.95 | 2 049.50 | 38 | 3.24 | 123.00 |
| Rivning av d:o | » | 558 | 1.10 | 618.00 | — | — | — |
| Rivning av gammal dränering | lm | 860 | 0.71 | 608.00 | 190 | 0.40 | 76.00 |
| Reparation av stenmur | » | 167 | 1.00 | 167.00 | — | — | — |
| Rivning och bortkörning av sten i gamla skärningar och diken | » | 210 | 1.00 | 210.00 | — | — | — |
| Stenfyllning å slänt i skärningar ... | » | 357 | 1.76 | 627.50 | 77 | 1.50 | 115.50 |
| Grävning av bandiken | » | 175 | 1.89 | 331.00 | 338 | 1.27 | 429.00 |
| Omläggning av stentrummor | st. | 9 | 23.88 | 215.00 | 15 | 36.73 | 551.00 |
| Nedschaktning av krönkant | lm | 6 324 | 0.18 | 1 162.65 | 3 546 | 0.26 | 927.50 |
| Rensning av diken | » | 1 313 | 0.75 | 989.75 | 662 | 0.54 | 359.80 |
| Lyftning och baxning av huvudspår | » | 2 190 | 0.09 | 201.40 | 270 | 0.25 | 67.50 |
| Röjning av buskar | » | 7 377 | 0.07 | 511.11 | 339 | 0.08 | 294.93 |
| Diverse transporter, arbeten samt arbetsledning | — | — | — | 2 811.80 | — | — | 654.19 |
| Summa | | | | 30 693.74 | | | 14 654.27 |

Linjerna Krylbo—Ljusdal, Kilafors—Stugsund, Ljusdal—Hudiksvall och Gävle—Hudiksvall.

Utförda arbetskvantiteter och kostnader framgå av följande tablå.

| A r b e t s k v a n t i t e t e r | Enhetspris i medeltal kr | Kostnad kr |
|--|--------------------------------|------------------|
| Jordschaktning i skärningar, 10 658 kbm | 2.16 | 23 043.97 |
| Sprängning av jord- och översten | — | 4 008.40 |
| Släntbeklädning, 30 403 kvm | 0.27 | 8 079.47 |
| Bankettschaktning, 12 629 lm | 0.21 | 2 712.40 |
| Dikesomgrävning och rensning, 3 984 lm | 0.62 | 2 450.20 |
| Dräneringar, 3 735 lm | 4.01 | 14 982.49 |
| Omläggning av vägtrummor vid omdikning, 30 st. | 42.97 | 1 289.36 |
| Utgrävningar, 754 lm | 19.10 | 14 402.83 |
| Arbetsledning och diverse kostnader | — | 3 572.08 |
| Summa | | 74 541.20 |
| Kostnaderna fördela sig på de olika linjesträckorna sålunda: | | |
| Linjen Krylbo—Ljusdal | | 36 028.91 |
| » Kilafors—Stugsund | | 6 890.04 |
| » Ljusdal—Hudiksvall | | 23 450.72 |
| » Gävle—Hudiksvall | | 8 171.50 |
| Summa | | 74 541.20 |

Linjen Härnösand—Sollefteå.

Omgrävning av bandiken, inklusive torvbeklädning och torvanskaffning, har utförts till en sammanlagd längd av 7 660 m för en medelkostnad av 2.26 kr per m.

Anordnande av djupdränage. Täckta djupdränage ha utförts till en sammanlagd längd av 1 260 m och hava lagts till ett djup av minst 1.70 m under

räls underkant. Till dränering ha använts 2 à 3 st. 3" tegelrör eller 6" cementrör med dagbrunnar.

Medelpriset för utförd dränage inklusive dräneringsrör, virke och isolering har uppgått till 4.35 kr per m.

Släntförstärkning har utförts medelst dy- och matjordsbeklädning samt torvvallar.

Under året hava sålunda 1 609 kvm slänter beklänts med ett 10—15 cm tjockt dy- eller matjordslager till ett pris av 0.49 kr per kvm färdig beklädning inklusive dy- och matjordsanskaffning.

Torvvallar ha utförts till en längd av 2 596 m för ett medelpris av 6.57 kr per m dike. Torvåtgången har här i medeltal utgjort 0.8 kbm per m dike och är kostnaden för torvens anskaffning inräknad i angivna à-pris.

Ballast- och spårisolering arbeten. För komplettering av ballasten ha utförts 6 751 kbm grus. Av denna kvantitet togos 654 kbm från Stavrevikens grusgrop för grusning å sträckan Härnösand—Oringen och 6 097 kbm från Gårdnäs grusgrop för grusning å sträckan Oringen—Sollefteå.

För spårisolering — höglyft och utgrävningar — utkördes sammanlagt 8 346 kbm grus, varav 2 667 kbm från Stavrevikens grusgrop och 5 679 kbm från Gårdnäs grusgrop. Höglyft verkställdes å en sammanlagd längd av 3 484 m till ett pris av 2.30 kr per m och utfördes utgrävning av tjälskjutande jord samt återfyllning med grus till en längd av 727 m, varvid kostnaderna uppgingo till 18.19 kr per m.

Kostnaderna per kbm för grusets åtkomst, lastning, transport m. m. framgå av nedanstående tabell.

| Arbete m. m. | Kostnad, kronor, per kbm uttaget grus från | | A n m. |
|---|--|-------------------|--|
| | Gårdnäs | Stavreviken | |
| Grusets åtkomst | 0.20 ¹ | — ³ | ¹ Medelpris Bycf 0.25 kr/kbm. |
| Gropspår, lastbryggor, röjning m. m. | 0.30 | — | Enskild person 0.12 kr/kbm. |
| Lastningskostnader | 0.70 ² | 0.87 ² | ² Handlastning. |
| Transport till användningsplatser | 0.43 | 2.08 | ³ 17 bs grusgrop. |
| Lossning samt lyft av spår | 0.60 | 0.60 | |

Inläggning av makadamballast.

Linjen Stockholm—Södertälje S.

För arbetets utförande hava gällt följande föreskrifter:

P. M. angående utbyte av grusballast mot makadam vid 4 bansektionen.

Å vissa sträckor är spårets höjdläge fixerat. Detta gäller framför allt å bangårdarna, genom förreglingsanordningar vid växlar, plattformar m. m., men så är även förhållandet å linjen vid vägbroar, i tunnlar och vid sektionspunkter m. fl. platser. På sådana ställen måste den gamla grusballasten bortgrävas till erforderligt djup och ersättas med makadam. Å övriga sträckor är avsett att endast avlägsna gruset till sliprarnas underkant, varefter spåret lyftes i erforderlig grad för att få det nödvändiga ballastdjupet av makadam.

På grund av tågtätheten å denna linje blir det nödvändigt att förlägga arbetet till nätterna. Arbetet beräknas därför att utföras under månaderna maj, juni och juli och böra sålunda 4 skenlängder om 15 m utbytas per natt.

Om spåret icke kan höjas i samband med ballastutbytet, skall arbetet utföras på följande sätt. Först bortschaktas grusballasten mellan sliprarna, vilket kan ske under det att trafiken ännu pågår. Sedan det sista tåget passerat, fortsättes utgrävningen av grusballasten till det djup, till vilket utgrävningen skall ske. Rälerna få sålunda ligga kvar i sitt läge, vilket är av särskild vikt med hänsyn till förefintliga skarvförbindningar för linjeblockeringen, ringverk m. m. Den utgrävda grusballasten lägges i upplag vid sidan om spåret för att sedan bortköras eller också utskottas den direkt å bankslänten, där detta kan ske. Den del av ballasten, som bortgräves, är nämligen så förbrukad och så förorenad, att den icke kan användas annat än som fyllning. Grussträngen mellan de båda dubbelspårerna utschaktas och ersättes med makadam till samma djup som i själva spåret för att ingen inblandning av grus skall kunna ske från detta håll. Makadamen tippas från Ibö-vagnar direkt i spåret och utplaneras. Spåret lyftes och instoppningen sker för hand. En efterstoppning med maskin är avsedd att utföras till hösten, då ett särskilt kompressoraggregat härför kommer att anskaffas från Atlas-Diesel.

Om spåret kan lyftas i samband med utbytet, blir arbetet lättare att utföra. Grusballasten avlägsnas till ett djup lika med sliprarnas underkant på samma sätt som ovan angivits och spåret lyftes medelst makadam till erforderlig höjd. Kontaktledningen justeras i höjddled. Skulle det på någon plats visa sig, att grusballasten vid sliprarnas underkant icke är av det slag, att makadam lämpligen kan påfyllas direkt, måste man tillgripa ytterligare utgrävning enligt samma metod som när spåret icke kunnat höjas. På dessa platser blir makadamballasten således något djupare än på linjen i övrigt.

Delvis utgrävning och delvis lyftning måste utföras vid övergången från den ena metoden till den andra.

Makadambädden under sliperns underkant skall hålla ett djup av minst 20 cm. Vid inläggningen skall användas två makadamstorlekar av egen tillverkning från Uttrans grusgrop. Den grövre innehåller stenstorlekar mellan 25—60 mm, den finare mellan 15—25 mm. Allt finare gods än 15 mm är helt frånskjutet och användes för andra ändamål än ballast. Makadaminläggningen i spåret beräknas att utföras dels med enbart det grövre slaget, dels med den grövre makadamen intill sliprarnas underkant och den finare sorten mellan sliprarna.

Sedan utbytet skett, skall varje sträckvakt (och dennes vikarie) föra noggranna anteckningar över alla åtgärder i fråga om lyftning och riktning, som företages å den makadamiserade sträckan. Han skall för ändamålet tilldelas en särskild anteckningsbok, i vilken erforderliga anteckningar införas. Vid varje avlöningsperiods utgång intagas dessa böcker till överbanmästarexpeditionen i Huddinge, där sammanställning av vakternas uppgifter sker å formulär A, vilket sedan insändes till baningenjörsexpeditionen. På samma sätt insändes månatliga uppgifter å formulär B för en 2 km lång sträcka med grusballast å linjen Rönninge—Östertälje. Det är viktigt, att banvakternas anteckningar göras i samband med arbetenas utförande. Anteckningar efteråt bliva i regel mer eller mindre ofullständiga.

Under året har grusballasten utbytt mot makadamballast i sammanlagt 4 330 m enkelspår, vartill åtgått 4 951 kbm makadam.

Arbetet ifråga har dragit en kostnad av 57 093.45 kr, fördelat på resp. arbetsposter sålunda:

| | |
|--|--------------------------------|
| Tillverkning av makadam, inkl. alla kostnader för stenkross och motorer samt andra anordningar i grusgropen | 25 299.61 kr = 5.11 kr per kbm |
| Lastning av makadam | 5 941.20 » = 1.20 » » » |
| Frakter och arbetståg | 4 951.00 » = 1.00 » » » |
| Utgrävning av grusballasten och inläggning av makadamballast, inkl. lossning | 12 663.00 » = 2.56 » » » |
| Upplastning, lossning och utplanering av gammal grusballast från Älvsjö bangård och bergskärningar = 2 055 kbm | 4 020.15 » = 1.96 » » » |
| Lyftning och justering av spår = 4 330 m | 4 037.27 » = 0.93 » »spårm |
| Diverse underhåll av verktyg och redskap .. | 181.22 » |
| Summa | 57 093.45 kr. |

Medelkostnad per kbm inlagd makadam = 11.53 kr
 » » m spår = 13.19 »

Makadambädden i spåren har inlagts till ett djup av minst 35 cm.

För makadamballastens stoppning användes å Älvsjö bangård en liten ballaststoppare, typ A.H.W.-II R, motor nr 166, med 2 slagverktyg, märkta 8227 B 2 c. från Hässleholms Mek. Verkstad, men denna maskin var allt för liten för ernående av ett gott resultat, varför resten av den makadambelagda sträckan stoppades för hand.

Ett från Aktiebolaget Atlas-Diesel av järnvägsstyrelsen enligt skrivelse av den 4 juli 1935 inköpt transportabelt dieselmotordrivet kompressoraggregat jämte 4 st. ballaststoppningsmaskiner med tillbehör levererades först i oktober månad, då själva makadaminläggningen var avslutad, varför detta aggregat endast kom till användning för en del efterstoppning.

Linjen Arlöv—Halmstad.

Ballastutbyte har verkställt på en 500 m lång sträcka å linjen Teckomatorp—Svalöv i kurva med 300 m radie. Kostnaderna framgå av nedanstående tablå.

| Utförda arbeten | Kostnad kr | Kostnad per spår- meter kr | A n m. |
|---|---------------|-------------------------------------|-----------------------|
| Utbyte av försliten ballast mot makadam (sortering 30—0 mm) inkl. bortschaktning av det gamla gruset till sliperns u. k., delvis utgrävning till 0.25 m under sliperns u. k., lossning av makadam, lyftning och stoppning av spåret | 1 462.90 | 2.95 | |
| Inköp av makadam 1 197 ton å 2.60 = 798 kbm å 3.90 | 3 112.20 | 6.27 | 1.60 kbm per spårm |
| Frakt för d:o 1 197 ton å 1.00 | 1 197.00 | 2.41 | Kågeröd— Svalöv |
| Planering av slänter, diken och banketter samt torvsättning | 329.60 | 0.66 | |
| Arbetsledning 1 ord. bv 1¼ mån. | 280.00 | 0.56 | |
| Summa | 6 381.70 | 12.85 | |

Å en sträcka av 120 m har den gamla ballasten kunnat utplaneras å ena bankslänten, å resterande del har den måst borttransporteras och läggas i särskilt upplag.

Ballastutbyte å linjen Hässleholm—Malmö.

I samband med rälsutbyte utfördes under året även ballastutbyte, dikesrensningar, utgrävningar och nedskärning av banketterna i nedspåret å sträckan Hässleholm—Tjörnarp.

Under arbetet var enkelspårsdrift anordnad mellan tvenne stationer eller hållplatser. För att inskränka tiden för enkelspårsdriften bedrevos arbetena i tvenne skift. Varje skift uppdelades i tre lag, av vilka ett lag på c:a 60 man utförde utgrävningarna på linjen, ett lag på 25 man utförde gruslastningen i grusgropen (Sandåkra) samt ett lag på 12 å 15 man utförde tippningen av de utgrävda massor, som ej kunde läggas å bankar eller å banketter mellan diken och stängsel å linjen.

Arbetena å linjen bedrevos på följande sätt.

Varje skift färdigställde en sträcka om c:a 250 m, varvid arbetena utfördes i etapper å en sträcka av 750 meters längd. Därvid utlämpades försliten ballast från spåret å 250 m, upplastades förut utlämpad ballast å 250 m samt tippades och inlangades grus å 250 m. Samtidigt härmed utgrävdes lera å de platser där tillräckligt ballastdjup ej kunde erhållas genom uppgrusning, även så borttogs bankettorv och uppressades diket.

För grus- och jordmassornas transporter under varje skift ställdes ett ånglok och 3 sätt om vardera 25 vagnar till förfogande, varvid samma lok transporterade å linjen lastat sätt till tipp, därifrån tomsätt till grusgropen och därifrån grussätt till linjen.

Vid utgrävningar längre sträckor beordrades det ena gruslastarelaget till hjälp härmed, då utgrävningarna i flera fall voro tidsödande på grund av en myckenhet sten i leran.

Ballasten bortgrävdes i regel till ett djup av 20 cm. Vid bortgrävning av den förslitna ballasten visade det sig, att ballasten under sliprarna bildade en hård sammanhängande kaka eller pelare, sammansatt av grus och lera eller matjord, till synes indränkt med olja samt impregneringsmedel från sliprarna. Denna pelare bortgrävdes även å de ställen, där ballasten för övrigt var av så god beskaffenhet, att endast ytlagret behöfde bytas ut.

Följande ackordspriser hava tillämpats.

Å linjen:

| | | | |
|---|-----|-------|---------|
| Bortgrävning av försliten ballast med uppläggning vid sidan om spåret, | | | |
| intill 0.10 m djup | per | spårm | 0.25 kr |
| » 0.20 » » | » | » | 0.50 » |
| Lastning av försliten ballast å järnvägsvagn | » | kbm | 0.75 » |
| Lossning av grus å linje och bangårdar inkl. inlangning, lyftning och spadstopning vid nya ballastens djup | | | |
| intill 0.20 m djup | » | spårm | 0.40 » |
| » 0.50 » » | » | » | 0.95 » |
| Utgrävning, uppläggning vid sidan av spåret samt upp- lastning å järnvägsvagn av lera | » | kbm | 2.30 » |
| Borttagning av bankettorv och dikesrensning | » | » | 0.65 » |
| » » » med upplastning å järn- vägsvagn | » | » | 1.50 » |

Å tippningsplatserna:

| | | | |
|---|-----|-----|--------|
| Lossning av gammal ballast inkl. lyftning och baxning av tippspår | per | kbm | 0.38 » |
| Lossning av lera inkl. lyftning och baxning av tippspår » | » | » | 0.50 » |

I grusgropen:

| | | | |
|---|---|---|--------|
| Lastning av grus direkt i vagn | » | » | 0.66 » |
| » » » , ändlastning | » | » | 1.15 » |
| Matjordsavtagning inkl. transporter | » | » | 1.60 » |

Arbetena utfördes på A- och C-ort, och uppgick arbetsförtjänsten i medeltal till 1.01 kr per timme.

Den iordningställda sträckans längd utgör 20.3 km.

Totala kostnaderna för iordningställandet hava uppgått till c:a 149 800 kr eller per spår till 7.38 kr.

Sänkning av spåren i tunneln under Södermalm i Stockholm.

Spårsänkning för att bereda plats för ny lastprofil med en höjd av 4 650 mm över räls överkant med ett spelrum mellan kontaktledningen och lastprofilens överkant av 350 mm har utförts i tunneln under Södermalm, under Sabbatsbergsbron vid Stockholm C, under Värtaviadukten i Tomtebodå samt under vägbron vid Bomsjön å linjen Karlberg—Stockholm N. Under Riddarholmsbron kunde spårsänkning undvikas genom erforderlig höjning av kontaktråden.

Kostnaderna hava uppgått till följande belopp:

| | | |
|---|----|--------|
| spårsänkning i tunneln under Södermalm | kr | 38 800 |
| » under Sabbatsbergsbron | » | 16 200 |
| » » Värtaviadukten o. under vägbron vid Bomsjön » | » | 10 000 |

Summa kr 65 000

Av dessa arbeten är sänkningen i tunneln under Södermalm av särskilt intresse och lämnas därför en kortare redogörelse härför.

Sänkningen av spåren i Södermalmstunneln påbörjades den 25 februari och avslutades den 3 april. Arbetet utfördes nattetid under bandisposition från kl. 22.45 till kl. 4.45. Arbetslaget bestod av 26 man, därav en för skötsel av luftkompressorn. För arbetsledning, signalering och bevakning voro avdelade en banförman och två banvakter, för biträde med sänkning av signaler, flyttning av signal- och telefonkablar samt skötsel av belysningen en man från belysningsavdelningen samt de nätter, då avsevärd sprängning förutsetts eller förekom, en man från elektriska driften.

Spåren voro ballasterade med makadam av 7 å 8 centimeters styckestorlek. Ballastdjupet utgjorde c:a 50 cm. Sänkningen utfördes till ett medeldjup av 20 cm, varigenom ballastdjupet sålunda minskades till c:a 30 cm. Härjämte bortschaktades större delen av den gamla makadamen och inlades i stället makadam med styckestorleken 1.5 å 3.5 cm. En mindre del av den gamla makadamen användes för utjämning i botten. Där så med hänsyn till det

minskade ballastdjupet erfordrades, bortsprängdes uppstående partier av berget i tunnelbotten.

Sänkningen företogs först i uppspåret och därefter i nedspåret och var indelad i två arbetsperioder omfattande tre nätter. Första natten förskaktades c:a 90 m spår till sliprarnas underkant, varvid den utschaktade makadamen först lämpades åt sidorna på där upplagda brädlämningar, varefter arbetståg infördes å spåret och makadamen upplastades. Sedan arbetståget undanförs, faststrävades spåret i sidled. Andra och tredje natten sänktes vardera natten 45 m spår till fullt djup + c:a 5 cm för ny singelballast under sliprarna samt 15 m spår med utspetsning i makadamballasten. Sedan 5 par rälsskarvar frigjorts från bult och skarvjärn, upprestes fyra rälspar medelst handkraft mot bergväggen, varefter massan schaktades åt sidan och upplades på förut nämnda brädlämningar.

Under tiden spårbädden utschaktades anlände arbetståget. Tåget backade ut till arbetsplatsen med luftkompressorn placerad å första vagnen, därefter tomvagnar för upplastningen samt närmast loket Ibö-vagnar, lastade med finmakadam för ballasteringen. Sedan de erforderliga sprängningarna för bergbottens avjämnande företagits och den nya spårbädden iordninggjorts, nedlades och hopskruvades spåret, varefter arbetståget fördes ut på den sänkta spårsträckan och den utschaktade massan upplastades. Därefter lossades finmakadamen, tåget undanförs och spåret justerades. Sedan sänkningen pågått till ungefär två tredjedelar av uppspåret, ändrades arbetssättet på så sätt, att utspetsningen utfördes medelst träpallning i stället för utspetsning i ballasten, varigenom antalet spårsm per tre nätter kunde ökas från 90 till 120 m.

Arbetet utfördes på ackord. Ackordspriset utgjorde 15 kr per m spår och innefattade spårets brytning, makadamballasten bortschaktning och upplastning i vagn, lossning och inläggning av ny makadamballast samt spårets återläggning. Ackordsförtjänst uppgick till 2.60 à 2.70 kr per tim. Allt arbete utfördes nattetid.

Totalkostnad per sänkt spårsm c:a 31.50 kr.

Ommålning av banhallarna i Malmö.

Under sista kvartalet av året verkställdes ommålning av de fyra banhallarna i Malmö, utförda enligt »Töreboda» konstruktion.

Arbetet omfattade träkonstruktionerna i sin helhet, all panel med åsar, bågar och takstolar samt allt järn, hängjärn, stag, bultar, järnfönster och stuprör. Allt trä luttvättades omsorgsfullt, bättrades och ströks 1 gång med slamfärg. Slamfärgen bestod av $\frac{1}{3}$ kokt linolja, $\frac{1}{3}$ rågmjölsklister och $\frac{1}{3}$ fotogén. Linoljan och rågmjölsklistret kokades var för sig och tillsattes därefter fotogéna under omsorgsfull omrörning. För takens benvita färg tillsattes till denna blandning zinkvitt, täckvitt, gulockra och kimrök i lämpliga proportioner; för bågars och panelers röda färg tillsattes engelskt rött. Den med denna slamfärg behandlade ytan utgjorde 24 300 kvm.

Järnet skrapades, borstades, bättrades och ströks 1 gång med oljefärg.

Hela arbetet utfördes på entreprenad och uppgick kostnaden till 35 500 kr.

Vid arbetets utförande kunde med hänsyn till den täta trafiken blott långsgående hälften av en hall disponeras vissa timmar under dagen, varför särskilda anordningar med ställningar och speciellt konstruerade strömbrytare för de elektriska kontaktledningarna måste vidtagas.

Plattformsbeläggningar.

Till komplettering av motsvarande uppgifter i 1934 års redogörelse hava i efterföljande tablå sammanställts kostnader för vissa utförda halvpermanenta beläggningar å plattformar och stationsplaner.

| Plats | Belagd yta, kvm | Beläggning | Utförande | Kostnad kr per kvm |
|--------------------------|-----------------|--|--|---|
| Partille | 835 | Indränkning med asfalt-emulsion, Bitumuls. | Gamla ytan avschaktades. Makadam, 35—50 mm, utlades i ett 8 cm tjockt lager, som vältades. Ytan avjämnades med kilsten, 15—20 mm, och vältades lätt. Makadambädden indränktes med asfalt-emulsion, 7 kg/kvm, ytan övergrusades med stenmaterial, 5—10 mm, varefter vältades. Efter en vecka ytbehandlades genom spridning av asfalt-emulsion, 2 kg/kvm och pågrus. 5—10 mm samt lätt vältning. | Totalkostnad, inkl. entreprenad 3.55 |
| Almedal | 1 254 | D:o | Liknande förfaringssätt som vid Partille, ehuru något kraftigare makadamlager. | Totalkostnad, inkl. entreprenad 4.72 |
| Kungsbacka Halmstad N | — | HK-beläggning. | På nya plattformar utlades vid fabrik färdigberedd beläggning-massa. | Entreprenad 4.85 |
| Uddevalla | 1 565 | Nytt ytlager av Bitumuls-makadam. | På gammal emulsionsbeläggning pålades ett nytt ytlager, 2 cm tjockt, av makadam, som indränktes och ytbehandlades med Bitumuls. | Entreprenad 3.00 |
| Ängelholm | 1 400 | Indränkning med asfalt-emulsion, Koldmex. Ytbehandl. med varm oljeasfalt, Spramex. | Gamla ytan avschaktades. Makadam, 30—50 mm, utlades i ett 8 cm tjockt lager, som vältades. Makadambädden indränktes med asfalt-emulsion, 3.5—4 kg/kvm, övergrusades med finmakadam och vältades. Efter någon tid ytbehandlades m. varm asfalt, 1.5—2 kg/kvm, pågrusades med ärtsingel och vältades. | Entreprenad 2.00 Makadam och grus 0.65 Summa 2.65 |
| Furulund | 163 | Indränkning med asfalt-emulsion, Akiemulsion. | Gamla ytan avschaktades. Makadam, cirka 20 mm, utlades i ett 4 cm tjockt lager och vältades. Makadambädden indränktes med asfalt-emulsion, 4.5—5 kg/kvm, vältades, avtäcktes med makadam, 6 mm, och vältades ånyo. Efter 2 dagar ytbehandlades med asfalt-emulsion, 1.5—2 kg/kvm, pågrus. | Totalkostnad, entreprenad 2.25 |
| Osby | — | Stenmjöl, indränkt m. asfalt-emulsion, Bitumuls. | Den befintliga kullerstensbeläggningen rengjordes, varefter harpat stenmjöl pålades i två lager 2 resp. 5 cm tjocka, vilka indränktes med asfalt-emulsion och vältades. | Totalkostnad 1.95 |

| Plats | Belagd yta, kvm | Beläggning | Utförande | Kostnad kr per kvm |
|-----------|-----------------|--|---|---|
| Karlberg | 900 | Sandasfalt. | Gamla ytan avschaktades och ett 3 cm tjockt lager sandasfalt inlades. | Totalkostnad exkl. schaktning 3.50 |
| Sollefteå | 40 | Indränkning med asfalt-emulsion, Colas. | Gamla ytan avschaktades. Makadam, 15—35 mm, utlades i ett 5 cm tjockt lager och vältades. Makadambädden indränktes med asfaltemulsion, 4 kg/kvm, varefter ytan avtäcktes med makadam, 5—15 mm. Därefter påfördes asfaltemulsion, 2 kg/kvm, och vältades. Sedan emulsionen hårdnat, utspreddes på ytan asfaltemulsion, 2.5 kg/kvm, makadam, 5—15 mm, påfördes och därpå ånyo asfaltemulsion, 1 kg/kvm. Ytan vältades. Efter ytterligare 4 dagar utspreddes asfaltemulsion, 1.5 kg/kvm, och makadam, 5—15 mm, samt slutligen asfaltemulsion, 1 kg/kvm, varefter ytan ånyo vältades. | Entreprenad. Schaktning o. justering 0.50 Makadam ... 1.25 Vältning ... 0.25 Emulsion ... 2.00 <hr/> Summa 4.00 |
| Härnösand | 1 030 | Indränkning med asfalt-emulsion. Ytlager av Essenasfalt. | Bärlager av makadam, indränkt m. asfaltemulsion av ungefär samma utförande som i Sollefteå. Ytlager av Essenasfalt. | Entreprenad. Schaktning 0.10 Makadam ... 1.00 Stenmjöl och grus 0.15 Emulsion ... 1.05 Essenasfalt 0.70 Vältning ... 0.15 Övr. arbete 0.35 <hr/> Summa 3.50 |

| Datum | Ort | Tåg | Märkning |
|-------|------|------|----------|
| 1871 | Svea | Svea | Svea |
| 1872 | Svea | Svea | Svea |
| 1873 | Svea | Svea | Svea |
| 1874 | Svea | Svea | Svea |
| 1875 | Svea | Svea | Svea |
| 1876 | Svea | Svea | Svea |
| 1877 | Svea | Svea | Svea |
| 1878 | Svea | Svea | Svea |
| 1879 | Svea | Svea | Svea |
| 1880 | Svea | Svea | Svea |
| 1881 | Svea | Svea | Svea |
| 1882 | Svea | Svea | Svea |
| 1883 | Svea | Svea | Svea |

4. Uppgifter rörande banunderhållet.

a. Under året utförd spårisolering.

| Di- strikt | Ban- sek- tion | Utgrävning av tjälskjutande jordarter och fyllning med | | | | | | | | | Isoleringslyft och fylln. med | | | Summa kostnad |
|---------------|----------------------|--|---|-----------------------------------|------------|---|-----------------------------------|--------------|---|-----------------------------------|----------------------------------|---|-----------------------------------|-------------------|
| | | dyjord | | | grus | | | kolaska | | | grus | | | |
| | | Spår | Ut- gräv- ning- ens djup un- der r.u.k. i me- deltal | Kost- nad per me- ter | Spår | Ut- gräv- ning- ens djup un- der r.u.k. i me- deltal | Kost- nad per me- ter | Spår | Ut- gräv- ning- ens djup un- der r.u.k. i me- deltal | Kost- nad per me- ter | Spår | Isole- rings- lyft- ens höjd i me- deltal | Kost- nad per me- ter | |
| nr | m | m | kr | m | m | kr | m | m | kr | m | m | kr | kr | |
| | 1 | — | — | — | — | — | — | 215 | 0.80 | 13.06 | — | — | — | 2 808.— |
| | 3 | — | — | — | 230 | 1.00 | 13.43 | 693 | 0.89 | 13.24 | — | — | — | 12 264.09 |
| I | | — | — | — | 230 | 1.00 | 13.43 | 908 | 0.87 | 13.20 | — | — | — | 15 072.09 |
| | 11 | — | — | — | — | — | — | 45 | 0.90 | 12.— | 1 820 | 0.20 | 3.09 | 6 165.— |
| | 12 | — | — | — | — | — | — | 20 | 0.80 | 15.80 | — | — | — | 316.— |
| III | | — | — | — | — | — | — | 65 | 0.85 | 13.17 | 1 820 | 0.20 | 3.09 | 6 481.— |
| | 13 | — | — | — | — | — | — | 151 | 1.20 | 17.46 | — | — | — | 2 636.— |
| | 15 | — | — | — | — | — | — | 754 | 1.19 | 19.10 | 2 301 | 0.26 | 4.15 | 23 942.33 |
| | 16 | — | — | — | — | — | — | 50 | 1.20 | 18.50 | — | — | — | 910.— |
| | 17 | 140 | 1.20 | 13.03 | 727 | 1.20 | 18.19 | 270 | 1.10 | 14.85 | 3 484 | 0.22 | 2.30 | 27 055.44 |
| IV | | 140 | 1.20 | 13.03 | 727 | 1.20 | 18.19 | 1 225 | 1.16 | 17.92 | 5 785 | 0.24 | 3.03 | 54 543.77 |
| | 18 | 2 291 | 1.20 | 25.— | — | — | — | 267 | 1.20 | 25.— | 3 900 | 0.27 | 4.87 | 82 940.28 |
| | 20 | — | — | — | 10 | 1.80 | 16.65 | 39 | 1.20 | 21.51 | 2 210 | 0.40 | 7.37 | 17 289.50 |
| | 21 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 460 | 0.31 | 4.75 | 16 452.— |
| | 22 | — | — | — | — | — | — | 692 | 0.98 | 21.98 | 11 613 | 0.35 | 3.75 | 58 703.93 |
| | 23 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 690 | 0.40 | 3.71 | 6 270.— |
| V | | 2 291 | 1.20 | 25.— | 10 | 1.80 | 16.65 | 998 | 1.05 | 22.76 | 22 873 | 0.31 | 4.44 | 181 655.71 |
| I—V | | 2 431 | 1.20 | 24.31 | 967 | 1.16 | 17.04 | 3 196 | 1.04 | 17.28 | 30 478 | 0.29 | 4.08 | 257 752.57 |

1. Uptagna och nedlagda

| | I spår vid årets början | | | U p p t a g n a | | | | Summa |
|-----------------------------|-------------------------|------------------|-------------------|-----------------|----------------|--|---------------|------------------|
| | | | | vid utbyte | | vid spårminskning eller reglering av sli-persavstånden | | |
| | Oim-preg-nerade | Impreg-nerade | Summa | Oim-preg-nerade | Impreg-nerade | Oim-preg-nerade | Impreg-nerade | |
| A n t a l | | | | | | | | |
| <i>Huvudspår:</i> | | | | | | | | |
| I distriktet | 997 382 | 1 048 199 | 2 045 581 | 94 087 | 48 703 | 2 256 | 3 | 145 049 |
| II » | 838 622 | 1 267 720 | 2 106 342 | 60 957 | 52 414 | 1 505 | — | 114 876 |
| III » | 446 485 | 925 367 | 1 371 852 | 34 176 | 48 952 | 503 | — | 83 631 |
| IV » | 3 248 394 | 154 398 | 3 402 792 | 256 789 | 3 702 | 3 346 | — | 263 837 |
| V » | 2 782 858 | 318 | 2 783 176 | 192 608 | — | 800 | — | 193 408 |
| Summa | 8 313 741 | 3 396 002 | 11 709 743 | 638 617 | 153 771 | 8 410 | 3 | 800 801 |
| <i>Sidospår:</i> | | | | | | | | |
| I distriktet | 563 477 | 401 090 | 964 567 | 43 940 | 9 456 | 1 714 | 324 | 55 434 |
| II » | 311 943 | 323 961 | 635 904 | 22 884 | 6 868 | 3 836 | 1 487 | 35 075 |
| III » | 197 609 | 413 642 | 611 251 | 12 268 | 15 675 | 3 902 | 3 145 | 34 990 |
| IV » | 688 177 | 7 533 | 695 710 | 39 613 | — | 10 470 | — | 50 083 |
| V » | 532 728 | 409 | 533 137 | 32 236 | — | 2 667 | — | 34 903 |
| Summa | 2 293 934 | 1 146 635 | 3 440 569 | 150 941 | 31 999 | 22 589 | 4 956 | 210 485 |
| Summa i huvud- och sidospår | 10 607 675 | 4 542 637 | 15 150 312 | 789 558 | 185 770 | 30 999 | 4 959 | 1 011 286 |

¹ Från sido- till huvudspår äro överflyttade 13 814 st. oimpregnerade och 1 912 st. im-Stålboga. — ² 3 879 st. oimpregnerade sliprar äro överförda från huvud- till sidospår. Vid per-jämte 100 st. felrapporterats för mycket år 1934. — ³ 4 129 st. impregnerade sliprar överförda

sliprar.

sliprar under året.

| N e d l a g d a | | | | | | | I spår vid årets slut | | |
|--------------------|-------------------|-------------------------------|-------------------|-------------------------|-------------------|------------------|-----------------------|-------------------|------------------------|
| vid utbyte | | för spårets för- stärkning | | i nya spår | | Summa | | | |
| Oimpreg- nerade | Impreg- nerade | Oimpreg- nerade | Impreg- nerade | Oim- preg- nerade | Impreg- nerade | | Oimpreg- nerade | Impreg- nerade | Summa |
| A n t a l | | | | | | | | | |
| 137 022 | 5 768 | 11 034 | 4 | — | — | 153 828 | 1 063 051 | 1 007 175 | ¹ 2 070 226 |
| 104 896 | 8 475 | 7 137 | 12 | 10 027 | — | 130 547 | 898 218 | 1 223 795 | 2 122 013 |
| 67 363 | 15 782 | 12 935 | 7 464 | — | — | 103 544 | 492 104 | 899 661 | 1 391 765 |
| 260 109 | 170 | 1 712 | — | 103 | — | 262 094 | 3 246 040 | 150 866 | ² 3 396 906 |
| 192 608 | — | 2 759 | — | — | — | 195 367 | 2 784 817 | 318 | 2 785 135 |
| 761 998 | 30 195 | 35 577 | 7 480 | 10 130 | — | 845 380 | 8 484 230 | 3 281 815 | 11 766 045 |
| 45 434 | 7 962 | 987 | 42 | 6 162 | 315 | 60 902 | 556 590 | 397 719 | ¹ 954 309 |
| 25 475 | 4 276 | 720 | — | 3 055 | 1 905 | 35 431 | 314 473 | 321 787 | 636 260 |
| 22 585 | 5 358 | 1 405 | 1 795 | 3 203 | 4 142 | 38 488 | 208 632 | 406 117 | 614 749 |
| 39 613 | — | — | — | 8 648 | — | 48 261 | 694 363 | 3 404 | ³ 697 767 |
| 32 236 | — | — | — | 1 664 | — | 33 900 | 531 725 | 409 | 532 134 |
| 165 343 | 17 596 | 3 112 | 1 837 | 22 732 | 6 362 | 216 982 | 2 305 783 | 1 129 436 | 3 435 219 |
| 927 341 | 47 791 | 38 689 | 9 317 | 32 862 | 6 362 | 1 062 362 | 10 790 013 | 4 411 251 | 15 201 264 |

pregnerade sliprar, dessutom tillkomma 140 st. oimpregnerade genom utflyttning av växel vid nanentlängdmätning har å 17 bs konstaterats minskning av 164 st. oimpregnerade sliprar, var- till oimpregnerade, enär de felfördes år 1934.

2. Impregnering av virke år 1935.

Med statens järnvägars impregneringsverk hava under år 1935 impregnerats sammanlagt 21 331.99 kbm virke, varav för statens järnvägars räkning 719.55 kbm plankor och annat virke men inga sliprar. Återstoden av den totala mängden impregnerat virke, 20 612.44 kbm, utgöres av stolpar, bräder m. m., som impregnerats för telegrafverket (12 790.10 kbm) och statens vattenfallsverk (7 822.34 kbm).

Som impregneringsmedel har för statens järnvägars och telegrafverkets räkning använts kreosotolja å samtliga platser undantagandes Åsbro, varest impregnerats med estnisk skifferolja och kreosotolja i blandning 1:2.

Impregneringen har under året utförts endast med impregneringsverk nr 2:

| | | |
|-----------|-------|--------------------------------|
| i Älmhult | tiden | $\frac{2}{4} - \frac{9}{5}$ |
| » Nässjö | » | $\frac{16}{5} - \frac{18}{6}$ |
| » Krylbo | » | $\frac{1}{7} - \frac{6}{9}$ |
| » Åsbro | » | $\frac{17}{9} - \frac{22}{10}$ |

Impregneringen har å samtliga platser bedrivits med dubbla skift.

Impregneringen har under året utförts endast med impregneringsverk nr 2:

| Impregneringen verkställd vid | | V i r k e | | | |
|-------------------------------|----------|-----------|-------------------------------------|-----------|------------|
| | | Kbm | Använd mängd kreosotolja per kbm kg | Kostnad | |
| distrikt | station | | | Summa kr | per kbm kr |
| I | Krylbo | 380.96 | 96.86 | 6 981.20 | 18.32 |
| I | Åsbro | 61.90 | 93.69 | 1 084.28 | 17.51 |
| III | Älmhult | 50.70 | 165.68 | 1 827.12 | 36.03 |
| III | Nässjö | 225.99 | 103.54 | 4 939.48 | 21.85 |
| | Summa | 719.55 | — | 14 832.08 | — |
| | Medeltal | — | 103.53 | — | 20.61 |

För statens järnvägars egen impregnering har förbrukats 72 567 kg kreosotolja och 1 933 kg skifferolja, som å impregneringsplatsen betingat ett pris av respektive 13.84 och 7.30 kr per 100 kg.

Ovan nämnd virkesimpregnering för telegrafverket och statens vattenfallsverk har omfattat:

| | | |
|------------|----------|--------------------------------------|
| i Älmhult: | 5 176.17 | kbm stolpar och |
| | 0.96 | » annat virke för telegrafverket, |
| » Nässjö: | 3 681.47 | » stolpar och |
| | 173.91 | » annat virke för telegrafverket, |
| » Krylbo: | 3 300.87 | » stolpar och |
| | 456.72 | » annat virke för telegrafverket, |
| | 3 553.60 | » stolpar för vattenfallsverket, |
| » Åsbro: | 1 944.39 | » stolpar, |
| | 153.50 | » sliprar och |
| | 2 170.85 | » annat virke för vattenfallsverket. |

Summa 20 612.44 kbm.

3. Sliprars livslängd.

Av nedanstående tabell framgår huru lång tid de *impregnerade* sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1917—1935.

| Å r | Upptagna ur | | | | | | | |
|--|------------------|-----------------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|----------------|-----------------------|
| | huvudspår | | | | sidospår | | | |
| | impregnerade med | | | | | | | |
| | kreosotolja | | kresolkalcium | | kreosotolja | | kresolkalcium | |
| | Antal upptagna | Livs-längd i medeltal | Antal upptagna | Livs-längd i medeltal | Antal upptagna | Livs-längd i medeltal | Antal upptagna | Livs-längd i medeltal |
| st. | år | st. | år | st. | år | st. | år | |
| 1917 | 14 947 | 12.48 | 881 | 6.16 | 2 213 | 11.57 | 9 | 7.00 |
| 1918 | 15 842 | 13.15 | 428 | 6.84 | 3 772 | 12.23 | — | — |
| 1919 | 25 290 | 13.55 | 2 689 | 7.93 | 8 307 | 10.45 | 457 | 7.31 |
| 1920 | 42 324 | 14.10 | 8 060 | 8.09 | 11 887 | 13.58 | 3 061 | 8.84 |
| 1921 | 31 859 | 14.10 | 12 654 | 8.90 | 7 187 | 14.13 | 4 537 | 9.16 |
| 1922 | 44 304 | 14.88 | 17 213 | 9.33 | 10 358 | 14.05 | 4 958 | 9.35 |
| 1923 | 57 644 | 15.40 | 34 755 | 10.20 | 17 683 | 15.02 | 12 791 | 10.06 |
| 1924 | 67 291 | 16.29 | 29 167 | 11.16 | 19 833 | 15.27 | 12 292 | 10.88 |
| 1925 | 70 965 | 16.29 | 31 700 | 11.79 | 19 177 | 15.48 | 15 443 | 11.78 |
| 1926 | 76 339 | 17.70 | 37 139 | 13.02 | 21 236 | 17.46 | 12 165 | 13.54 |
| 1927 | 73 327 | 18.44 | 46 783 | 13.65 | 20 179 | 17.83 | 12 218 | 13.77 |
| 1928 | 83 504 | 19.44 | 48 801 | 14.18 | 25 745 | 18.90 | 9 623 | 14.76 |
| 1929 | 85 625 | 20.29 | 46 314 | 15.51 | 36 075 | 18.44 | 11 069 | 15.31 |
| 1930 | 90 940 | 21.19 | 47 859 | 16.24 | 30 778 | 20.15 | 9 947 | 15.32 |
| 1931 | 100 409 | 22.37 | 52 142 | 17.22 | 27 292 | 20.72 | 9 219 | 17.06 |
| 1932 | 97 636 | 23.11 | 45 380 | 17.64 | 21 150 | 21.88 | 9 810 | 18.42 |
| 1933 | 79 225 | 23.89 | 31 611 | 18.44 | 17 099 | 22.79 | 8 439 | 18.02 |
| 1934 | 94 915 | 24.89 | 39 368 | 19.18 | 21 806 | 24.49 | 10 576 | 17.65 |
| 1935 | 100 937 | 26.11 | 37 273 | 20.16 | 21 340 | 22.63 | 9 756 | 18.62 |
| Medeltal för under åren 1917—1935 upptagna sliprar | — | 19.74 | — | 14.67 | — | 18.22 | — | 14.38 |

Anm. I antalet upptagna sliprar ingå omkring 20 procent, vilkas livslängd är obekant. Dessa sliprar äro givetvis icke medräknade vid uträknandet av medellivslängden.

I föregående års berättelse, sid. 63—64, lämnades redogörelse för resultatet av verkställd, åren 1914—1934 omfattande undersökning rörande de *oimpregnerade* sliprarnas livslängd. Denna undersökning har nu kompletterats med 1935 års siffror, och framgår resultatet för perioden 1914—1935 av nedanstående tabell.

| Bandelar | Brutto- ton-km. Medelt. per huvud- spårskm åren 1929-1934 | Oimpregnerade sliprar | | | | Medel- livslängd i år |
|--|--|--|---|-----------------------------------|-----------------------------|-----------------------------|
| | | Antal sliprar i spår i medel- tal per år 1914-1935 | Utbytta sliprar i medeltal per år 1914-1935 | | Medel- livslängd i år | |
| | | | Antal st. | % av an- tal sliprar i spår | | |
| <i>I huvudspår:</i> | | | | | | |
| Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby | 1 614 573 | 262 898 | 24 292 | 9.2 | | 10.9 |
| Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C | 3 434 859 | 103 039 | 10 012 | 9.7 | | 10.3 |
| Laxå—Charlottenberg | 1 087 277 | 105 043 | 13 201 | 12.6 | | 7.9 |
| Falköping C—Nässjö | 1 183 197 | 21 135 | 3 448 | 16.3 | | 6.1 |
| Göteborg—Halmstad | 1 782 229 | 25 135 | 2 414 | 9.6 | | 10.4 |
| Mjölby—Hässleholm | 2 332 575 | 177 375 | 15 528 | 8.8 | 9.9 | 11.4 |
| Bräcke—Storlien—gränsen | 620 598 | 338 790 | 19 195 | 5.7 | | 17.5 |
| Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sunds- vall | 1 405 552 | 355 035 | 24 017 | 6.8 | | 14.7 |
| Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik | 926 589 | 385 958 | 27 909 | 7.2 | | 13.9 |
| Luleå—Gällivare | 3 100 198 | 313 201 | 23 190 | 7.4 | | 13.5 |
| Boden—Karungi—Övertorneå | 181 841 | 282 059 | 20 938 | 7.4 | 6.9 | 13.5 |
| Medeltal | | | | | 7.8 | 12.8 |
| <i>I sidospår:</i> | | | | | | |
| Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby | | 96 258 | 7 148 | 7.4 | | 13.5 |
| Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C | | 73 003 | 5 766 | 7.9 | | 12.7 |
| Laxå—Charlottenberg | | 87 808 | 6 842 | 7.8 | | 12.8 |
| Falköping C—Nässjö | | 19 572 | 1 902 | 9.7 | | 10.3 |
| Göteborg—Halmstad | | 14 505 | 1 463 | 10.1 | | 9.9 |
| Mjölby—Hässleholm | | 74 498 | 6 632 | 8.9 | 8.1 | 11.2 |
| Bräcke—Storlien—gränsen | | 63 312 | 2 621 | 4.1 | | 24.4 |
| Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sunds- vall | | 107 420 | 5 016 | 4.7 | | 21.3 |
| Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik | | 46 134 | 3 089 | 6.7 | | 14.9 |
| Luleå—Gällivare | | 112 295 | 6 843 | 6.1 | | 16.4 |
| Boden—Karungi—Övertorneå | | 48 838 | 2 701 | 5.5 | 5.4 | 18.2 |
| Medeltal | | | | | 6.7 | 14.9 |

4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1935.

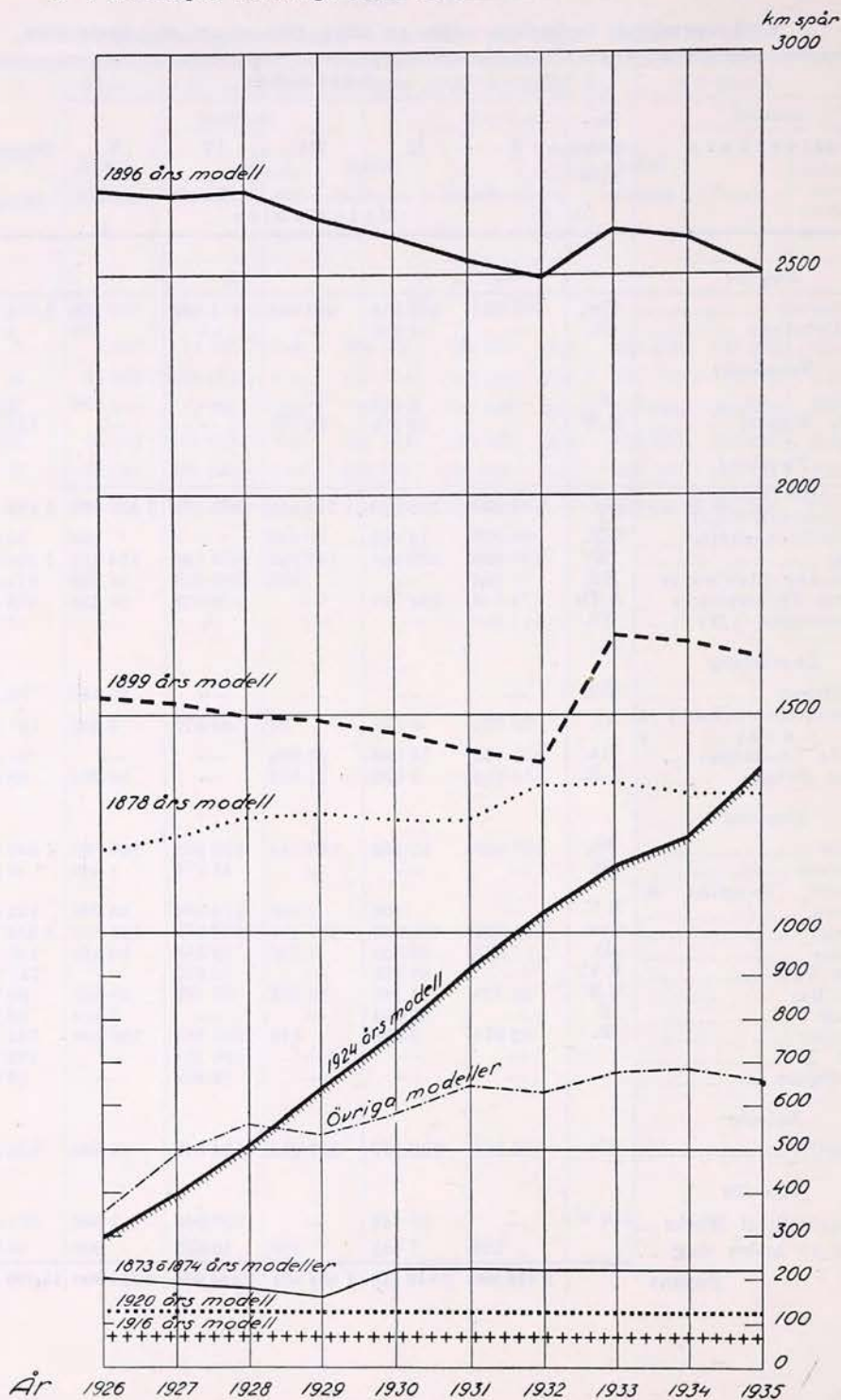
| Di- strikt | Sliprar av 2.5 m längd | | | Sliprar av 2.7 m längd | | | S u m m a | | |
|---------------|-------------------------|---------|--|-------------------------|-----------|--|-------------------------|-----------|--|
| | Antal inköpta st. | Kostnad | | Antal inköpta st. | Kostnad | | Antal inköpta st. | Kostnad | |
| | | Totalt | i me- deltal per inköpt sliper | | Totalt | i me- deltal per inköpt sliper | | Totalt | i me- deltal per inköpt sliper |
| | | | Kr | | | Kr | | | Kr |
| I ... | 6 904 | 17 165 | 2.49 | 278 704 | 751 155 | 2.70 | 285 608 | 768 320 | 2.69 |
| II ... | 69 969 | 163 073 | 2.33 | 317 786 | 853 142 | 2.68 | 387 755 | 1 016 215 | 2.62 |
| III ... | 5 807 | 14 768 | 2.54 | 123 183 | 375 858 | 3.05 | 128 990 | 390 626 | 3.03 |
| IV ... | 28 202 | 58 528 | 2.08 | 101 334 | 276 097 | 2.72 | 129 536 | 334 625 | 2.58 |
| V ... | 182 183 | 363 962 | 2.00 | 338 585 | 781 760 | 2.31 | 520 768 | 1 145 722 | 2.20 |
| S:a | 293 065 | 617 496 | 2.11 | 1 159 592 | 3 038 012 | 2.62 | 1 452 657 | 3 655 508 | 2.52 |

c. Råler.

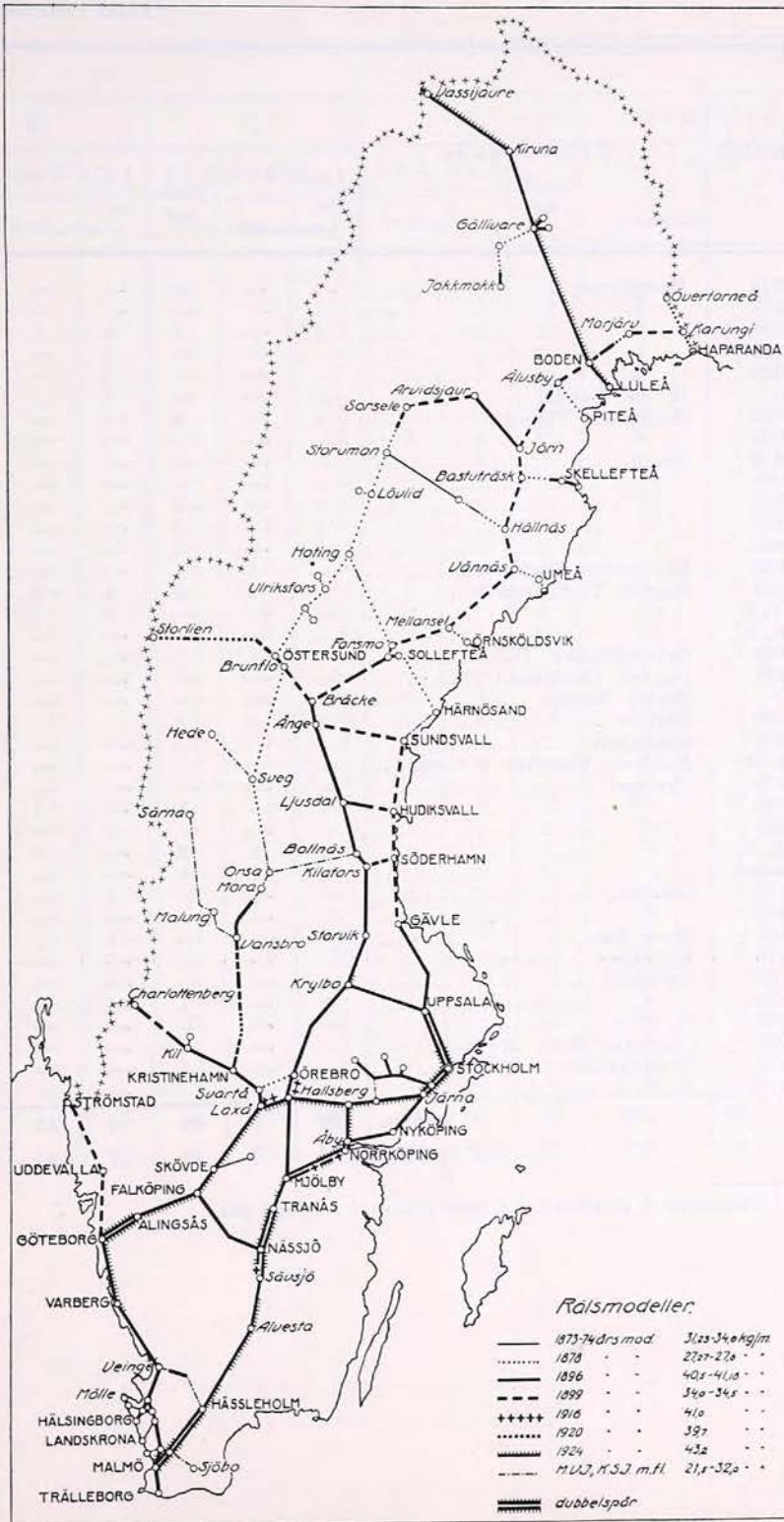
1. I huvudspår befintliga råler av olika tillverkare vid årets slut.

| Tillverkare | Be- teck- ning | Distrikt | | | | | Summa | I % av hela anta- let |
|--|----------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|-----------------------------------|
| | | I | II | III | IV | V | | |
| | | Meter råler | | | | | | |
| <i>Sverige</i> | | | | | | | | |
| Domnarvet | Dm. | 517 544 | 537 010 | 483 344 | 214 490 | 859 898 | 2 612 286 | 16.53 |
| Smedjebacken | S. | — | 4 082 | — | — | 576 | 4 658 | 0.03 |
| <i>Frankrike</i> | | | | | | | | |
| Creuzot | C. | — | 2 486 | — | — | 256 | 2 742 | 0.02 |
| H. de Wendel | H.W. | — | 32 438 | 96 798 | — | — | 129 236 | 0.82 |
| <i>Tyskland</i> | | | | | | | | |
| Bochumer Verein) (Bochum eller B. V. G.) | B. | 708 456 | 729 194 | 275 418 | 977 478 | 1 467 872 | 4 158 418 | 26.32 |
| Gutehoffnungshütte | G.H. | 60 370 | 13 622 | 20 160 | — | 198 | 94 350 | 0.60 |
| Krupp | K. | 130 850 | 359 906 | 146 386 | 478 136 | 134 818 | 1 250 096 | 7.91 |
| Rheinische Stahlwerke... | R.S. | 28 954 | — | 552 | 223 618 | 18 250 | 271 374 | 1.72 |
| August Thyssenhütte ... | A.Th. | 72 548 | 194 760 | — | 129 668 | 66 428 | 463 404 | 2.93 |
| Thyssenhütte (28) | Th. | 17 980 | — | — | — | — | 17 980 | 0.11 |
| <i>Luxemburg</i> | | | | | | | | |
| Düdelingen | Dü. | — | — | — | — | 29 340 | 29 340 | 0.19 |
| Gelsenkirchen (Esch)) (G.B.V.A.) | G. | 38 852 | 6 352 | 28 | 49 572 | 6 492 | 101 296 | 0.64 |
| Ougrée (Rodange) | Ro. | 11 152 | 56 986 | 22 894 | — | — | 91 032 | 0.58 |
| Terres Rouges | T.R. | 14 154 | 3 252 | 11 342 | — | 56 664 | 85 412 | 0.54 |
| <i>England</i> | | | | | | | | |
| Barrow | Ba. | 227 208 | 51 966 | 106 344 | 552 302 | 509 168 | 1 446 988 | 9.16 |
| Blænavon | Bl. | — | — | — | 46 170 | 1 882 | 48 052 | 0.30 |
| Bolckow, Vaughan & Comp. | B.V. | — | 106 | 9 866 | 116 664 | 56 264 | 182 900 | 1.16 |
| Cammel | Cam. | 751 826 | 421 600 | 407 136 | 637 572 | 196 590 | 2 414 724 | 15.28 |
| Dowlais | D. | 17 964 | 28 340 | 3 792 | 63 868 | 84 524 | 198 488 | 1.26 |
| Ebbw Vale | E.V. | — | 89 168 | — | 54 072 | — | 143 240 | 0.91 |
| Moss Bay | M.B. | 20 426 | 14 182 | 12 788 | 20 766 | 28 820 | 96 982 | 0.61 |
| Pantey | P. | — | 17 654 | — | — | 3 114 | 20 768 | 0.13 |
| Rhymney | R. | 22 974 | 2 318 | 146 | 485 952 | 130 108 | 641 498 | 4.06 |
| N. E. S. | — | — | — | — | 160 184 | — | 160 184 | 1.01 |
| Workington | — | — | — | — | 19 852 | — | 19 852 | 0.13 |
| <i>Belgien</i> | | | | | | | | |
| Cockerill | Co. | 175 418 | 252 492 | 237 282 | 114 848 | 60 608 | 840 648 | 5.32 |
| <i>Amerika</i> | | | | | | | | |
| Carnegie Steel Works ... | C.S.W. | — | 23 746 | — | 227 940 | 1 998 | 253 684 | 1.61 |
| Råler av andra slag ... | — | 232 | 7 488 | 258 | 10 892 | 940 | 19 810 | 0.12 |
| Summa | | 2 816 908 | 2 849 148 | 1 834 534 | 4 584 044 | 3 714 808 | 15 799 442 | 100.00 |

2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1926—1935.



3. De olika rälsmodellernas förekomst å olika delar av statens järnvägar.



4. Räls-

Antal rälsbrott under

| Rälsmodell | Tillverkare | D i- | | | | | |
|------------|------------------------------|-----------|--------|-------|-----------|--------|-------|
| | | I | | | II | | |
| | | 1 o. 4 | 2 o. 3 | Summa | 1 o. 4 | 2 o. 3 | Summa |
| | | kvartalen | | | kvartalen | | |
| 1874 | Domnarvet | — | — | — | — | — | — |
| 1878 | » | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | » | 2 | — | 2 | 4 | 1 | 5 |
| 1899 | » | — | — | — | 1 | — | 1 |
| 1924 | » | — | — | — | 1 | — | 1 |
| » | H. de Wendel | — | — | — | 1 | 1 | 2 |
| 1896 | Bochumer Verein | 4 | — | 4 | 3 | — | 3 |
| 1899 | » | — | — | — | — | — | — |
| 1873 | Krupp | — | — | — | — | — | — |
| 1878 | » | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | » | 1 | — | 1 | — | — | — |
| 1899 | » | 1 | — | 1 | — | — | — |
| 1924 | » | 1 | — | 1 | — | — | — |
| 1899 | Rheinische Stahlwerke | — | 1 | 1 | — | — | — |
| 1924 | August Thyssenhütte | 3 | 1 | 4 | 4 | 1 | 5 |
| M. V. J. | » | — | — | — | 2 | 7 | 9 |
| O. K. B. | » | — | — | — | — | — | — |
| 1899 | Gelsenkirchen (Esch) | — | 1 | 1 | — | — | — |
| 1924 | Ougrée (Rodange) | — | — | — | — | — | — |
| » | Terres Rouges | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | Barrow | 2 | — | 2 | — | — | — |
| 1878 | Blénavon | — | — | — | — | — | — |
| G. V. B. | Bolckow, Vaughan & Comp. ... | — | — | — | — | — | — |
| 1878 | Cammel | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | » | 4 | — | 4 | — | 1 | 1 |
| 1899 | » | — | — | — | 1 | — | 1 |
| N. S. J. | » | 3 | 3 | 6 | — | — | — |
| Så-banan | » | — | 1 | 1 | — | — | — |
| 1873 | Dowlais | — | — | — | 1 | — | 1 |
| 1878 | » | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | Moss Bay | — | — | — | 1 | — | 1 |
| 1878 | Rhymney | — | — | — | — | — | — |
| 1896 | Cockerill | — | — | — | — | — | — |
| 1924 | » | 1 | — | 1 | — | 1 | 1 |
| 1878 | N. E. S. | — | — | — | — | — | — |
| 1920 | Carnegie Steel Works | — | — | — | — | — | — |
| 1878 | Workington | — | — | — | — | — | — |
| G. V. B. | S. N. J. | — | — | — | — | — | — |
| | Summa | 22 | 7 | 29 | 19 | 12 | 31 |
| | D:o år 1934 | 27 | 8 | 35 | 16 | 14 | 30 |

¹ Dessutom 8 rälsbrott vid svetsstället å svetsad räl.

brott.

året (inklusive fotbrott).

| s t r i k t | | | | | | | | | | | |
|-------------|--------|------------|-----------|--------|------------|-----------|--------|------------|-----------|--------|------------|
| III | | | IV | | | V | | | Samtliga | | |
| 1 o. 4 | 2 o. 3 | Sum- ma | 1 o. 4 | 2 o. 3 | Sum- ma | 1 o. 4 | 2 o. 3 | Sum- ma | 1 o. 4 | 2 o. 3 | Sum- ma |
| kvartalen | | | kvartalen | | | kvartalen | | | kvartalen | | |
| — | — | — | — | 1 | 1 | — | — | — | — | 1 | 1 |
| — | — | — | 2 | 2 | 4 | 6 | — | 6 | 8 | 2 | 10 |
| — | — | — | 1 | — | 1 | — | — | — | 7 | 1 | 8 |
| — | — | — | 2 | — | 2 | — | — | — | 3 | — | 3 |
| — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 1 | 2 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | 2 |
| 1 | — | 1 | — | 1 | 1 | — | — | — | 8 | 1 | 9 |
| — | — | — | 6 | 2 | 8 | 51 | 4 | 55 | 57 | 6 | 63 |
| — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | — | 1 | 1 |
| — | — | — | 1 | 1 | 2 | — | — | — | 1 | 1 | 2 |
| 1 | — | 1 | 1 | 1 | 2 | — | — | — | 3 | — | 3 |
| — | — | — | 1 | 1 | 2 | — | — | — | 2 | 1 | 3 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| — | — | — | 3 | 2 | 5 | — | — | — | 3 | 3 | 6 |
| — | — | — | — | — | — | 5 | — | 5 | 12 | 2 | 14 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 2 | 7 | 9 |
| — | — | — | 3 | 2 | 5 | — | — | — | 3 | 2 | 5 |
| — | — | — | 1 | 1 | 2 | — | — | — | 1 | 2 | 3 |
| 1 | — | 1 | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | — | 1 | 1 |
| — | 1 | 1 | 5 | 1 | 6 | 3 | 1 | 4 | 10 | 3 | 13 |
| — | — | — | 1 | 1 | 2 | — | — | — | 1 | 1 | 2 |
| — | — | — | 2 | — | 2 | — | — | — | 2 | — | 2 |
| — | — | — | 1 | 1 | 2 | — | — | — | 1 | 1 | 2 |
| 3 | 1 | 4 | 16 | 8 | 24 | — | 2 | 2 | 23 | 12 | 35 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 3 | 3 | 6 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 1 | — | 1 |
| — | — | — | 1 | — | 1 | 1 | 1 | 2 | 3 | 1 | 4 |
| — | — | — | 14 | 16 | 30 | — | — | — | 14 | 16 | 30 |
| — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | 1 | — | 1 |
| — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | 2 |
| — | — | — | 21 | 17 | 38 | — | — | — | 21 | 17 | 38 |
| — | — | — | 1 | — | 1 | — | — | — | 1 | — | 1 |
| — | — | — | 1 | — | 1 | — | — | — | 1 | — | 1 |
| — | — | — | 2 | — | 2 | — | — | — | 2 | — | 2 |
| 6 | 2 | 8 | 86 | 57 | 143 | 68 | 11 | 79 | 201 | 89 | 290 |
| 35 | 4 | 39 | 66 | 58 | 124 | 19 | 29 | 48 | 163 | 113 | 276 |

| Tillverkare | Stålsort | Första leveransår | Antal rälsbrott år | | | | | | | | | | | Sum- ma räls- brott |
|---|------------------------|----------------------|--------------------|-------|-------|-------|-------|-----|-----|-----|-----|-----|-------|------------------------------|
| | | | 81-90 | 91-00 | 01-10 | 11-20 | 21-30 | 31 | 32 | 33 | 34 | 35 | | |
| | | | | | | | | | | | | | | |
| <i>Sverige</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Domnarvet | Sur Bessemer | 80 | 4 | 40 | 45 | 99 | 64 | 9 | 19 | 12 | 2 | 11 | 305 | |
| | Bas. Martin 1908 | 08 | — | — | — | 34 | 22 | 3 | 2 | 2 | 1 | 3 | 67 | |
| | » » 1912-1913 | 12 | — | — | — | 7 | — | 1 | 2 | 1 | 1 | — | 12 | |
| | » Bessemer 1912 | 12 | — | — | — | 1 | 1 | — | — | 1 | — | — | 3 | |
| | » Elektrostål | 27 | — | — | — | — | 2 | 2 | 3 | 1 | — | 3 | 11 | |
| Motala | » El. manganstål | 31 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — | 1 | |
| | Sur Bessemer | 73 | 12 | 8 | — | — | — | — | — | — | — | — | 20 | |
| Smedjebacken | Järn | 74 | 51 | 44 | 8 | 7 | 2 | — | — | — | — | — | 112 | |
| <i>Frankrike</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Creuzot | Sur Bessemer | 82 | 1 | 3 | — | 2 | 2 | — | — | — | — | — | 8 | |
| H. de Vendel | Bas. » | 26 | — | — | — | — | 12 | 16 | — | — | — | 2 | 30 | |
| <i>Tyskland</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Bochumer Verein | Sur Bessemer | 84 | — | 1 | 5 | 475 | 289 | 72 | 11 | 24 | 22 | 58 | 957 | |
| | » Martin | 13 | — | — | — | 37 | 53 | 7 | 2 | 10 | 4 | 14 | 127 | |
| | » Bessemer | 80 | 269 | 142 | 62 | 65 | 91 | 7 | 8 | 8 | 7 | 4 | 663 | |
| Krupp | Bas. » | 16 | — | — | — | 33 | 134 | 12 | 8 | 11 | 6 | 4 | 208 | |
| | » Martin | 26 | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Gutehoffnungshütte | » Bessemer | 18 | — | — | — | — | 1 | 2 | 1 | 1 | 1 | — | 6 | |
| Rheinische Stahlwerke | Sur » | 86 | 3 | 7 | 3 | 1 | 2 | 1 | — | — | — | — | 17 | |
| | Bas. Martin | 26 | — | — | — | — | 1 | — | — | 3 | 3 | 6 | 13 | |
| Union | » Bessemer | 84 | 13 | 15 | 18 | 3 | 7 | — | 1 | — | 3 | — | 60 | |
| August Thyssenhütte | » » | 24 | — | — | — | — | 166 | 17 | 19 | 16 | 18 | 26 | 262 | |
| <i>Luxemburg</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Gelsenkirchen (Esch) | Bas. Bessemer | 16 | — | — | — | 1 | 1 | 1 | 2 | — | 1 | 3 | 9 | |
| Düdelingen | » » | 20 | — | — | — | — | — | 1 | — | 2 | — | — | 3 | |
| Ougrée (Rodange) | » » | 25 | — | — | — | — | 8 | 3 | 2 | — | 2 | 1 | 16 | |
| Terres Rouges (Belval) | » » | 27 | — | — | — | — | 19 | 1 | 2 | 1 | 2 | — | 25 | |
| <i>England</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Barrow | Sur Bessemer | 92 | — | 22 | 76 | 261 | 356 | 22 | 10 | 10 | 13 | 8 | 778 | |
| Blænavon (Wales) | » » | 77 | 7 | 20 | 11 | 30 | 12 | 1 | 2 | 1 | 1 | 2 | 87 | |
| Bolchow, Vaughan & Co. | » » | 83 | 11 | 64 | 13 | 22 | 35 | — | 2 | 1 | 1 | 2 | 151 | |
| Cammel | » » | 93 | — | 59 | 224 | 533 | 809 | 60 | 30 | 29 | 64 | 48 | 1 856 | |
| Dowlais | » » | 77 | 21 | 21 | 6 | 15 | 10 | — | 1 | 2 | 1 | 2 | 79 | |
| Moss Bay | » » | 98 | — | 6 | 41 | 51 | 54 | 2 | 3 | 2 | 3 | 4 | 166 | |
| Pantey (Wales) | » » | 77 | 5 | 3 | 1 | 1 | — | — | — | — | — | — | 10 | |
| Rhymney | » » | 79 | 24 | 69 | 76 | 210 | 166 | 28 | 23 | 28 | 38 | 30 | 692 | |
| <i>Belgien</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Cockerill | Sur Bessemer | 98 | — | 3 | 6 | 22 | 37 | 4 | 3 | 5 | 1 | 2 | 83 | |
| | Bas. » | 25 | — | — | — | — | 2 | — | 2 | 1 | 2 | 2 | 9 | |
| <i>Amerika</i> | | | | | | | | | | | | | | |
| Carnegie Steel Works | Bas. Martin | 20 | — | — | — | — | 3 | — | — | — | — | 1 | 4 | |
| Råler av andra slag ell. okänd tillverkare | | — | 1 | 9 | 5 | 26 | 30 | 1 | 1 | — | 2 | 2 | 77 | |
| Råler å en del av S. J. övertagna ensk. järn- vägar | | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | |
| Ebbw Vale (Wales) | Sur Bessemer | — | — | — | — | — | 133 | — | — | 1 | 3 | — | 138 | |
| N. E. S. Co. Mbro | » » | — | — | — | — | — | — | 1 | 13 | 29 | 38 | 38 | 118 | |
| Workington | » » | — | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | 1 | 2 | |
| Summa | | | 422 | 536 | 600 | 1936 | 2524 | 274 | 172 | 202 | 242 | 277 | 7 185 | |

¹ Exklusive till O. K. B. levererade råler. — ² Exklusive till U. G. J. och N. S. J. le-

(exklusive fotbrott och svetsade råler).

| Antal leverade råler | Antal rälsbrott per 10 000 levererade råler | | Råler i huvudspår vid 1935 års utgång m | Antal rälsbrott 1935 per 100 000 m råler i huvudspår | Kem. analys vid tillverkningen (medeltal) | | | | | |
|----------------------|---|---------------|---|--|---|---------|----------|----------|-------|------|
| | totalt | per år i bruk | | | Kol % | Kisel % | Fosfor % | Mangan % | | |
| 170 200 | 17.93 | 0.326 | 530 440 | 2.073 | 0.33 | 0.05 | 0.070 | 0.58 | | |
| 23 678 | 28.30 | 1.048 | 161 062 | 1.862 | 0.50 | 0.11 | 0.042 | 0.50 | | |
| 6 298 | 19.05 | 0.828 | 90 798 | — | 0.50 | 0.25 | 0.038 | 0.78 | | |
| 331 | 90.63 | 3.941 | | — | 0.45 | 0.11 | 0.062 | 0.73 | | |
| 131 137 | 0.84 | 0.105 | | 1 663 116 | 0.180 | 0.60 | 0.20 | 0.030 | 0.97 | |
| 15 877 | 0.63 | 0.157 | 166 870 | — | 0.55 | 0.20 | 0.030 | 1.60 | | |
| 8 830 | 24.92 | 0.402 | — | — | — | — | — | — | | |
| 27 070 | 41.37 | 0.679 | 4 658 | — | — | — | — | — | | |
| 2 250 | 35.56 | 0.671 | 2 742 | — | — | — | — | — | | |
| 10 877 | 27.59 | 3.066 | 129 236 | 1.547 | 0.44 | 0.08 | 0.060 | 0.97 | | |
| 240 684 | 39.77 | 0.780 | 4 158 418 | 1.731 | 0.42 | 0.30 | 0.065 | 0.75 | | |
| 224 795 | 5.65 | 0.257 | | | 0.55 | 0.33 | 0.015 | 0.65 | | |
| 161 692 | 41.01 | 0.746 | 1 250 096 | 0.640 | 0.28 | 0.19 | 0.090 | 0.69 | | |
| 76 901 ¹ | 27.05 | 1.424 | | | 0.47 | 0.18 | 0.060 | 0.92 | | |
| 1 922 | — | — | | | 0.55 | 0.13 | 0.030 | 0.90 | | |
| 5 875 | 10.21 | 0.601 | | | 94 350 | — | 0.46 | 0.03 | 0.057 | 0.75 |
| 9 879 | 17.21 | 0.351 | | | 271 374 | 2.211 | 0.31 | 0.12 | 0.088 | 0.68 |
| 22 378 | 0.58 | 0.062 | 0.50 | 0.25 | | | 0.070 | 0.68 | | |
| 4 730 | 126.85 | 2.487 | — | 0.32 | | | 0.10 | 0.076 | 0.48 | |
| 50 813 | 51.57 | 4.688 | 481 384 | 5.401 | 0.50 | 0.15 | 0.065 | 0.95 | | |
| 17 584 | 5.12 | 0.270 | 101 296 | 2.961 | 0.42 | 0.18 | 0.065 | 0.90 | | |
| 5 036 | 5.96 | 0.397 | 29 340 | — | 0.40 | 0.06 | 0.070 | 0.80 | | |
| 6 176 | 25.91 | 2.591 | 91 032 | 1.098 | 0.51 | 0.12 | 0.055 | 0.95 | | |
| 7 949 | 31.45 | 3.931 | 85 412 | — | 0.50 | 0.12 | 0.055 | 0.95 | | |
| 170 593 ² | 45.61 | 1.061 | 1 446 988 | 0.553 | 0.45 | 0.08 | 0.066 | 0.90 | | |
| 12 070 | 72.08 | 1.249 | 48 052 | 4.162 | 0.40 | 0.07 | 0.084 | 0.99 | | |
| 52 500 | 30.29 | 0.582 | 182 900 | 1.094 | 0.36 | 0.08 | 0.070 | — | | |
| 277 483 ² | 66.89 | 1.593 | 2 414 724 | 1.987 | 0.47 | 0.09 | 0.062 | 0.95 | | |
| 58 086 | 13.60 | 0.235 | 198 488 | 1.008 | 0.41 | 0.04 | 0.049 | 1.02 | | |
| 14 150 | 117.33 | 3.171 | 96 982 | 4.125 | 0.46 | 0.06 | 0.062 | 0.89 | | |
| 20 006 | 5.00 | 0.086 | 20 768 | — | — | — | — | — | | |
| 127 600 | 54.23 | 0.968 | 641 498 | 4.882 | 0.42 | 0.09 | 0.069 | 0.69 | | |
| 52 597 | 15.78 | 0.427 | 840 648 | 0.476 | 0.42 | 0.09 | 0.070 | 0.77 | | |
| 9 422 | 9.55 | 0.955 | | | 0.51 | 0.12 | 0.058 | 0.95 | | |
| 25 579 | 1.56 | 0.104 | 253 684 | 0.394 | 0.58 | 0.15 | 0.027 | 0.74 | | |
| — | — | — | 19 810 | 10.095 | — | — | — | — | | |
| 71 651 | 19.26 | — | 143 240 | — | — | — | — | — | | |
| — | — | — | 160 184 | 23.722 | — | — | — | — | | |
| — | — | — | 19 852 | 5.037 | — | — | — | — | | |
| 2 124 699 | 33.82 | — | 15 799 442 | 1.690 | | | | | | |

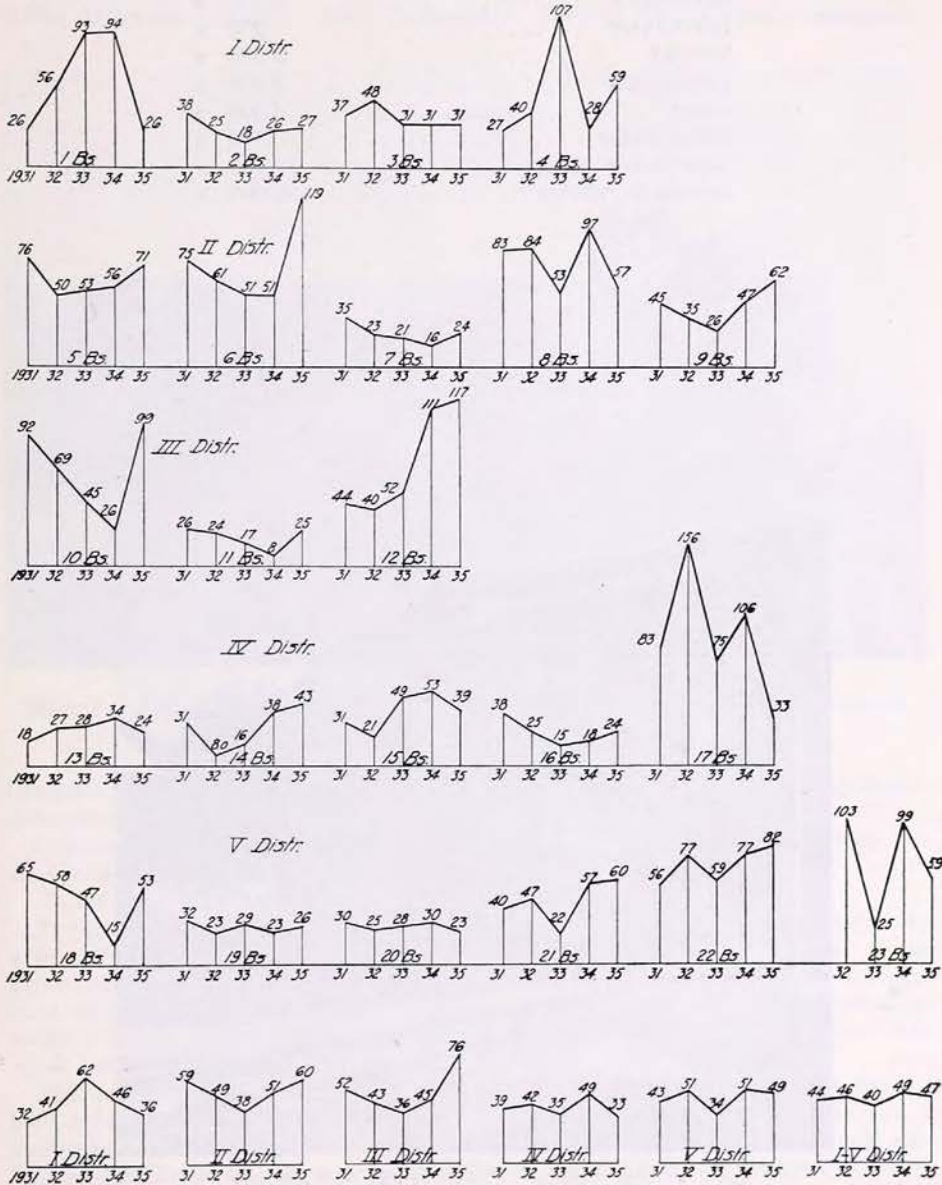
vererade råler.

Antalet rälsbrott under år 1935 har uppgått till 277 st. totalbrott mot 242 st. under år 1934. Ökningen, 35 st., motsvaras i det närmaste av den för rälér av surt bessemerstål från Bochumer Verein, senaste leveransår 1912. För dessa rälér har nämligen antalet rälsbrott stigit från 22 st. till 58 st., d. v. s. med 36 st. Det relativt största antalet rälsbrott uppvisa liksom under år 1934 rälérerna med märke N. E. S. & Co. Mbro på f. d. Härnösand—Sollefteå järnväg, nämligen 38 st. rälsbrott, motsvarande 23.722 st. per 100 000 m rälér i huvudspår mot 1.690 st. för statsbanorna i sin helhet.

För rälérerna av elektrostål, kolstål, från Domnarvet utgör motsvarande siffra 0.180 st. Å rälér av elektromanganstål har intet brott inträffat under året.

d. Ballast.

Efterföljande grafiska framställning anger det antal kbm grus per km huvudspår, som under vart och ett av åren 1931—1935 förbrukats å de olika bansektionerna och distrikten för ballastunderhållet, inberäknat högflyt och isolering.



e. Planteringar.

Under året hava utplanterats nedan angivet antal växter, av vilka största delen blivit uppdragna vid statens järnvägars egna växtdepåer:

| | |
|------------------------|-----------|
| fruktträd | 1 200 st. |
| bärbuskar | 2 700 » |
| barrväxter | 200 » |
| lövträd | 3 500 » |
| parkbuskar | 5 400 » |
| rosor | 5 000 » |
| klängväxter | 900 » |
| häckväxter m. m. | 13 700 » |
| örtartade växter | 480 000 » |

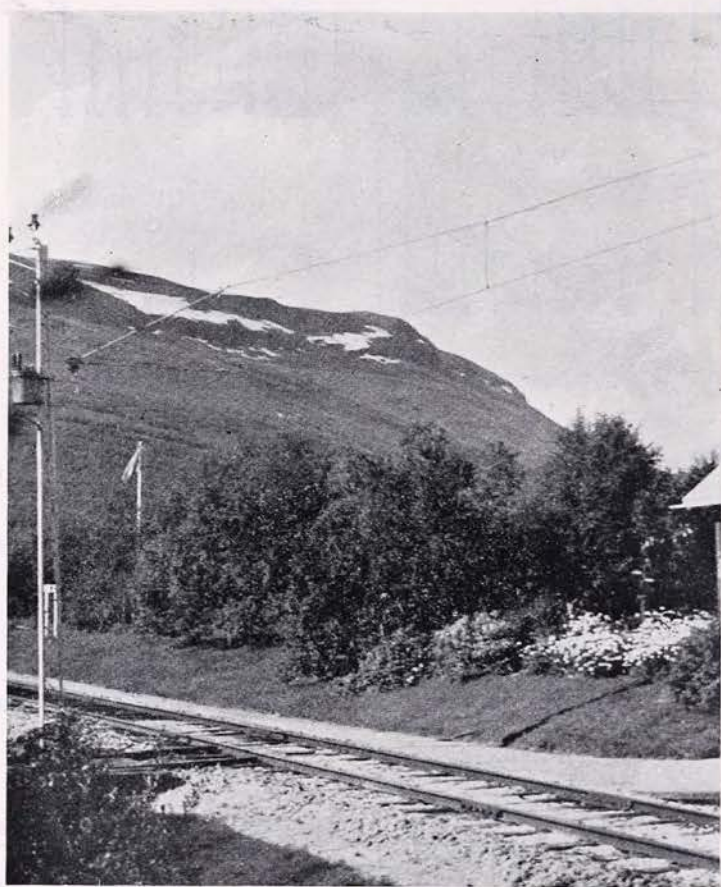


Bild 1. Sommarflor vid Abisko turiststation.

Av tidigare påbörjade och under året avslutade eller eljest under året utförda jämförelsevis större arbeten med nyanläggning m. m. må nämnas sådana vid stationerna Uppsala C, Uppsala N (omformarestationen), Eskilstuna S, vid trafikplatserna å linjen Vansbro—Malung, stationerna Halmstad N, Sösdala, Tjörnarps, Höör, Örtofta, Åkarp, Arlov, Malmö C, Boxholm, Sommen, Frinnaryd, Nässjö, Stockaryd, Lidnäs, Moheda, Alvesta, Möckeln, Hästveda, Ballingslöv, Veinge, Laholm (omformarestationen), Bjärnum, Spannarp, Svalöv, Ödåkra, Mölle, Höganäs, Storlien, Åre, Undersåker, Järpen, Trångsviken, Östersund,

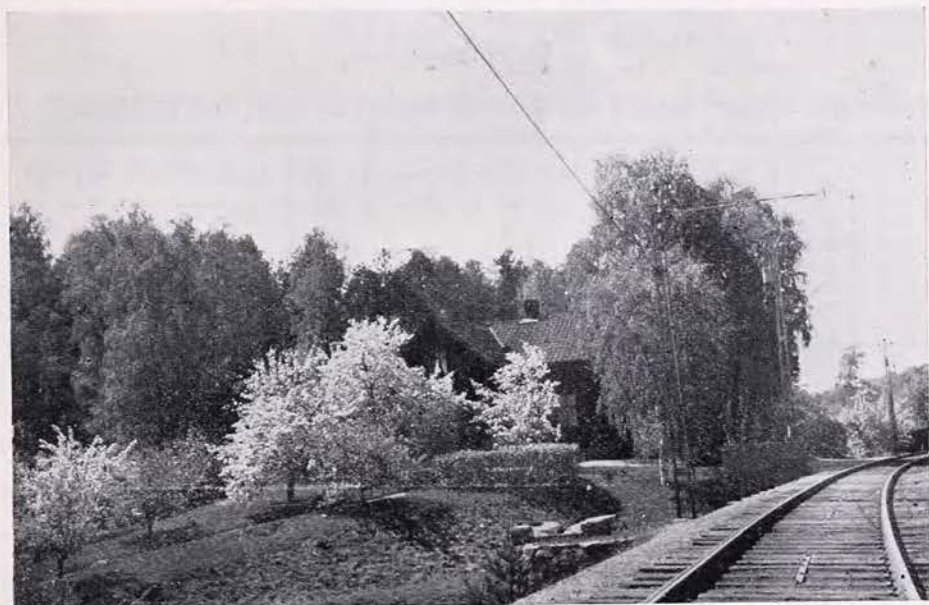


Bild 2. *Fruktträd i rik blomning vid banvaktstugan nr 136 Norsesund.*

Långsele, Bollnäs, Storsvik, Lusdal, Hudiksvall, Nyland, Älandsbro, Härnösand, Riksgränsen, Björkliden, Haparanda, Jörn och Piteå.

Liknande arbeten av mera begränsad omfattning hava utförts, förutom vid ett flertal bostadshus m. m., vid ett hundratal trafikplatser.

Under året hava uppsatts 2 090 fågelholkar.

Trots den nederbördsfattiga sommaren i många delar av landet redde sig gräsmattor och blommor bra, om ock torkan hårdast tog på de förra. Dessa grönskade dock snart upp efter de rikliga sensommar- och höstregnen. I Norrland med dess rikligare nederbörd under sommaren var grönskan och växtligheten ovanligt vacker, blomsterfloret måhända dock icke så framträdande som eljest brukar vara fallet här uppe.

Skörden av päron och plommon blev riklig, under det att skörden av äpplen blev ojämn och bärskörden väsentligt mindre än närmaste föregående år. I mellersta och södra delarna av landet blev utbytet av baljväxter, kål och rotfrukter jämförelsevis gott men potatisskörden något mindre än normalt. I Norrland blev skörden från trädgårdarna jämförelsevis bra, om ock sent utvecklad

och bärgad. Här blev i de fruktodlande trakterna fruktskörden obetydlig, odlade bär gav däremot god skörd. I översta Norrland lämnade grönsaker, kål och potatis mycket god skörd. Potatisen visade här, i motsats till vad fallet var i flera andra delar av landet, inga tecken till sjukdomar.

Kostnaderna för planteringsväsendet belöpte sig under året till i runt tal 462 000 kr.

f. Hägnad.

Under året uppsatt hägnad och befintlig hägnad av olika slag vid årets slut.

| Slag av hägnad | Under året uppsatt hägnad m | Antal meter hägnad av olika slag vid 1935 års slut | | | | | | | i % av hela hägnaden |
|--|--------------------------------|--|------------------|------------------|------------------|------------------|-------------------|---------------|----------------------|
| | | D i s t r i k t | | | | | Summa m | | |
| | | I | II | III | IV | V | | | |
| 3 slanor | 610 | 104 810 | 14 216 | 1 967 | 114 045 | 117 662 | 352 700 | 2.79 | |
| 4 » | — | 560 | 1 161 | 73 | 1 150 | 4 395 | 7 339 | 0.06 | |
| 1 slana och 2 järntrådar | 1 033 | 133 253 | 217 948 | 3 441 | 381 825 | 219 366 | 955 833 | 7.57 | |
| 1 slana och 3 järntrådar | 59 934 | 701 599 | 413 152 | 47 854 | 1 604 467 | 1 973 385 | 4 740 457 | 37.55 | |
| 1 slana och hopflätade järntrådar | — | 6 880 | — | 4 585 | — | 1 366 | 12 831 | 0.10 | |
| 3 järntrådar | 86 246 | 188 720 | 269 622 | 701 679 | 257 113 | 23 883 | 1 441 017 | 11.42 | |
| 4 » | 219 006 | 774 860 | 1 150 553 | 442 322 | 1 312 321 | 71 581 | 3 751 637 | 29.72 | |
| 5 » | 265 | 9 469 | 42 352 | 5 650 | 745 | — | 58 216 | 0.46 | |
| Hopflätade järntrådar | 1 863 | 8 680 | 24 106 | 7 264 | 2 133 | 5 699 | 47 882 | 0.38 | |
| Stenmurar | 241 | 106 624 | 243 587 | 157 560 | 27 104 | 9 939 | 544 814 | 4.32 | |
| Jordvallar | — | — | 62 166 | 3 672 | 87 | — | 65 925 | 0.52 | |
| Spjälör, spikade .. | 579 | 12 565 | 11 425 | 11 338 | 8 336 | 1 379 | 45 043 | 0.36 | |
| » hopflät. | 4 119 | 114 981 | 65 281 | 70 054 | 58 131 | 54 869 | 363 316 | 2.88 | |
| Permanent snöskärmar | 260 | 3 053 | 13 760 | 8 333 | 16 636 | 10 884 | 52 666 | 0.42 | |
| Häckar | 250 | 26 067 | 38 000 | 52 341 | 1 867 | 745 | 119 020 | 0.94 | |
| Ej ovan specificerad hägnad | 3 415 | 22 446 | 11 606 | 16 621 | 10 987 | 2 296 | 63 956 | 0.51 | |
| Summa | 377 821 | 2 214 567 | 2 578 935 | 1 534 754 | 3 796 947 | 2 497 449 | 12 622 652 | 100.00 | |
| Hägnad saknas å en sammanlagd längd av | — | 235 420 | 238 947 | 36 618 | 808 769 | 1 275 907 | 2 595 661 | — | |

g. Anskaffnings- och underhållskostnader för mindre motordressiner
under år 1935.

| Ban- sektion | Ant. motordressiner v. årets slut | | | | | Kostnader för | | | |
|-----------------------|-----------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|-----------------------------|------------|---|---|---------------------------|---------------------|
| | Motor- tral- lor | Övriga dressiner | | | Sum- ma | ersätt- nings- anskaff- ning (helt fordon) | nyan- skaffn. (ökning av dres- sinstoc- ken) | Reparation o. revision | |
| | | för ban- mäs- tare | för led- nings- pers. | för an- nan- pers. | | | | totalt | per dres- sin |
| | | Kr | Kr | Kr | | Kr | Kr | | |
| 1 | 17 | 9 | 6 | — | 32 | 1 500 | 1 500 | 5 097 | 159 |
| 2 | 8 | 5 | 8 | — | 21 | 2 695 | — | 3 120 | 149 |
| 3 | 10 | 9 | 8 | 5 | 32 | — | — | 6 004 | 188 |
| 4 | 15 | 10 | 3 | 2 | 30 | — | — | 8 769 | 292 |
| 5 | 7 | 5 | 7 | — | 19 | 1 460 | 2 550 | 3 592 | 189 |
| 6 | 8 | 6 | — | — | 14 | 1 500 | 1 500 | 4 361 | 312 |
| 7 | 7 | 9 | — | — | 16 | 1 460 | — | 3 303 | 206 |
| 8 | 16 | 10 | 4 | — | 30 | — | — | 6 404 | 213 |
| 9 | 9 | 9 | — | — | 18 | 5 880 | — | 3 364 | 187 |
| 10 | 7 | 7 | 8 | 1 | 23 | 1 460 | — | 5 892 | 256 |
| 11 | 10 | 9 | 10 | — | 29 | — | — | 3 238 | 112 |
| 12 | 8 | 7 | 4 | — | 19 | 1 175 | — | 2 769 | 146 |
| 13 | 8 | 10 | — | — | 18 | — | — | 2 218 | 123 |
| 14 | 10 | 11 | — | 1 | 22 | 1 460 | 1 500 | 5 048 | 229 |
| 15 | 11 | 13 | 6 | — | 30 | — | 9 290 | 5 783 | 193 |
| 16 | 11 | 10 | — | 2 | 23 | — | 5 920 | 3 378 | 147 |
| 17 | 8 | 10 | — | 2 | 20 | 4 380 | 1 460 | 4 394 | 220 |
| 18 | 16 | 12 | 1 | — | 29 | 5 920 | — | 6 630 | 229 |
| 19 | 15 | 7 | — | — | 22 | 1 460 | 2 920 | 2 880 | 131 |
| 20 | 7 | 9 | — | — | 16 | 4 460 | 4 500 | 4 174 | 261 |
| 21 | 7 | 10 | — | — | 17 | 2 960 | — | 2 820 | 166 |
| 22 | 6 | 7 | — | — | 13 | 1 460 | — | 1 315 | 101 |
| 23 | 8 | 9 | — | 1 | 18 | — | 1 500 | 3 705 | 206 |
| Elektrifie- ringen | 20 | — | 2 | 10 | 32 | 1 500 | 7 050 | 9 557 | 299 |
| Summa | 249 | 203 | 67 | 24 | 543 | 40 730 | 39 690 | 107 815 | 198 |
| D:o år 1934 | 237 | 199 | 59 | 20 | 515 | 23 110 | 31 560 | 115 870 | 225 |

h. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

I. Underhålls- m. fl. arbeten.

A. Transformator- och omformarestationer.

1. *Malmbanan.*

I transformatorstationerna vid malmbanan hava underhållsarbetena omfattat normal revision av oljebrytare, provning av olja i transformatorer och brytare, tillsyn av omformare och batterier, undersökning och justering av reläer m. m. Några särskilt anmärkningsvärda arbeten hava härutöver icke förekommit.

2. *Övriga linjer.*

Underhållsarbetena i omformarestationerna hava haft normal karaktär. De hava sålunda huvudsakligen omfattat lagerrevisioner å omformare, svarvning och slipning av strömsamlare och släpringar, rengöring och isolationsprovning av maskiner, putsning av kontakter i manöverorgan, regulatorer och reläer, provning, utbyte och rening av olja i brytare och transformatorer, tillsyn av akkumulatorbatterier etc.

Stationernas elektriska utrustning har i stort sett fungerat oklanderligt. Särskild justering av nylevererade snabbregulatorer har dock måst företagas, varjämte regulatorernas reläer visat svagheter, som måst avhjälpas.

Rotorn till omformare II i Södertälje S omformarestation har varit insänd till A.S.E.A. för grundlig tillsyn och reparation.

Linjebrytarnas inkopplingsanordningar hava successivt varit föremål för sådan ändring, att en första automatisk återinkoppling inträder redan 5 sekunder efter inträffad utlösning. Flertalet brytare fungera numera på detta sätt. Avbrottstiderna bliva härigenom avsevärt förkortade, vilket gynnsamt påverkat årets störningsstatistik.

Skjul för transportabelt reservaggregat har uppförts vid Hallsbergs och Malmö omformarestationer. Serviskablarna för 6 kV vid förstnämnda station hava blivit förstärkta, så att arean per fas uppgår till 600 kvmm i var och en av de båda kabelgrupperna. I samma station hava de båda transformatorerna för 20 kV-linjen mot Örebro blivit omplacerade och erhållit var och en sin egen brytare.

Under året hava tvenne nya omformarestationer tagits i drift, nämligen stationerna i Laholm och Ockelbo. Den förstnämnda igångsattes den 1 juli, den senare den 26 november. I samband med laholmsstationens tillkomst har den centrala, för Sydkraft gällande energiregistreringen, som tidigare varit förlagd till Malmö, blivit flyttad till Nässjö omformarestation.

B. Ledningsnätet.

På ledningsnätet förekommande underhållsarbeten hänföra sig till överförings- och kontaktledningarna samt till det lågspända ledningsnätet för belysning och småmotordrift. Såsom en följd härav tillkommer sedan den tillsyn, som måste ägnas dressiner, akkumulatorlokomotiv, revisionsvagnar samt beredskapsposternas depåer med dem tillhörande materiel och verktyg.

1. Överföringsledningarna i Norrland.

Bland objekten för de till ledningsnätet hörande underhållsarbetena intaga överföringsledningarna från Porjus till malmbanans transformatorstationer i viss mån en särställning. De påkalla därför särskild uppmärksamhet.

Varje år provas samtliga, till överföringsledningarna hörande hängisolatorer med s. k. mätstång, och utbytas alla påträffade felaktiga isolatorelement. Under år 1935 omfattade utbytet sammanlagt 454 st. isolatorer av äldre Hermsdorff-typ och 9 st. av Untratyp.

Under året hava 255 st. master blivit ommålade och 14 st. riktade. De sistnämnda masternas fundament hava härvid blivit reparerade och isolerade från omgivande jordlager. Till följd av snöskred har 1 km söder om Nuoljatuneln en mast blivit totalt spolierad och mast ersättas med en ny.

2. Kontaktledningen, samtliga linjer.

Kontaktledningens underhåll kräver i första hand rationellt bedrivna inspektioner. Sådana hava under året verkställt i normal omfattning. Då det är av största vikt, att personalen på omformarestationerna förvärvär och bevarar noggrann kännedom om ledningsnätet inom resp. stations hela matningsområde, är dess gränser, även om de avvika från underhållsområdet, i viss mån bestämmande för inspektionsverksamheten.

En väsentlig del av underhållsarbetet på kontaktledningsnätet utföres under de årligen återkommande storrevisionerna. Dessa omfatta undersökning av alla isolatorer samt utbyte av sådana, som äro felaktiga, kontroll och injustering av profiltrådens läge i höjd- och sidled, tillsyn av klämmor, avskiljare, jord- och skenförbindningar, underhåll av skyddsanordningar etc. Revisionen har under året krävt en arbetsprestation av i genomsnitt 2 å 3 dagsverken per spårkm. På helt nya anläggningsdelar har dock nedlagts mindre arbete.

Isolatorutbytet, som huvudsakligen skett i samband med revisionen har i stort sett haft den omfattning, som framgår av följande sammanställning:

| | Kasserade isolatorer av typ | | | | | | |
|-----------------------------|-----------------------------|------|------|-----|------|------|------|
| | K1. | K1b. | K1c. | K5. | K5b. | K5c. | K70. |
| Luleå—Gällivare | 232 | — | — | 130 | — | — | — |
| Gällivare—Riksgränsen | 572 | — | — | 76 | — | — | 28 |
| Övriga linjer | 515 | 149 | 2 | 32 | 37 | 1 | 15 |
| Summa | 1 319 | 149 | 2 | 238 | 37 | 1 | 43 |

I relation till förekomst är kassationen av typen K1 anmärkningsvärt stor. Den utgör på malmbanan c:a 2 å 3 %, på övriga linjer omkring 1 %. Då kassationen under senare år varit i tillväxt, synes här föreligga ett typiskt åldringsfenomen. De skiljaktiga resultaten på malmbanans och västra stambanans väsentligt yngre kraftöverföringsanläggning tala även härför. Andra faktorer, såsom modifikationer i den konstruktiva utformningen, torde emellertid även inverka. Vissa leveranser till linjen Stockholm—Göteborg hava sålunda visat sig särskilt ohållbara. Forcerat utbyte av isolatorer, hänförliga till dem, har därför blivit igångsatt.

Av övriga isolatorer visar sig den på malmbanan och västra stambanan såsom avspänningsisolator utnyttjade typen K5 påfallande svag. Den utbytes därför successivt mot typ K70. Denna har hittills verkat pålitlig. Årets re-

lativt stora kassation av typ K70 är att tillskriva brand i Gällivare lokstall och måste därför rubriceras såsom olyckshändelse.

Genomföringsisolatorerna i malmbanans sugtransformatorcurur har under året givit upphov till många driftstörningar.

Tidigare ofta besvärande isolationsfel till följd av saltstorm hava under året förekommit sparsamt. Detta beror delvis på gynnsamma klimatiska förhållanden, delvis på övergång till den kraftigare isolatortypen K1c.

På äldre anläggningsdelar hava under året bedrivits omfattande *ommålningsarbeten* av stolpar och övriga järnkonstruktioner. Arbetena hava huvudsakligen varit förlagda till 1, 4, 5, 8, 18 och 19 bansektionerna.

Riktning av tjälkskjutna stolpar har under året förekommit huvudsakligen inom 18 och 19 bansektionerna, där resp. 196 och 76 stolpar varit föremål för sådan tillsyn.

Profilrådets slitning har underkastats fortlöpande kontroll, dels på därför avsedda provsträckor, dels på enstaka ställen, där avnötningen är abnormt stor. Det har härvid kunnat konstateras, att senare års montagemetod med lägre profilrådshöjd å spannmitt än vid utliggarna, medfört ett jämnt och i stort sett ekonomiskt slitage.

Ledningsjusteringens beroende av strömavtagarnas reglering och beskaffenhet har under året varit föremål för ökad uppmärksamhet.

Utbyte av försliten profilråd har verkställt enligt det för II distriktet upprättade 10-årsprogrammet. Hela sträckan Göteborg—Västra Bodarne är därigenom försedd med ny tråd. Utbyte av såväl tråd som bärlina har dessutom skett på linjen Riksgränsen—Björkliden, där samtidigt montage med ökad dragspänning (1 100 kg) och ojämn, tät bärtrådsindelning för första gången introducerats på malmbanan. På I distriktet har trådutbyte förekommit om än i liten omfattning.

Åtgärder mot vertikalsvängningar och stor vindavdrift på kontaktledningsnätet hava vidtagits dels norr om Kiruna, där, förutom genom ovannämnda säkrare montagesystem, stabiliteten förbättrats med tillhjälp av sammanlagt 125 st. i kurvor vid spannmitt insatta avhållsstolpar. På skåneslätten har omjustering av kontaktledningen fortgått. Härvid har även förekommit utbyte av den normala, 8-formade profilråden mot rund sådan av s. k. svensk standardtyp. Denna har härvid i stort sett väl infriat de förhoppningar, vartill utförda vind-tunnelförsök givit upphov.

Ändrings- och nybyggnadsarbeten berörande kontaktledningsnätet har under året förekommit dels i samband med underhållsarbetet, dels såsom ett led i den pågående elektrifieringen av statsbananätet. De förstnämnda arbetena hava varit av tämligen liten omfattning, de senare så mycket mera framträdande. Sålunda utökades kraftöverföringsanläggningen till att, utöver tidigare elektrifierade bandelar, omfatta linjerna Ängelholm—Halmstad, Hässleholm—Veinge och Krylbo—Bollnäs. Göteborgs centralbangård blev under året fullständigt elektrifierad. Vid årets slut omfattade härigenom det i drift varande, statliga kontaktledningsnätet 2 435 bankm och 4 161 spårkm.

3. Lågspänningsledningarna.

Underhållsarbetet på ifrågavarande ledningsnät, som huvudsakligen består uti kontroll av ledningarnas isolationstillstånd, utbyte av bristfälliga ledningar och apparater samt komplettering av elektriska installationer i husbyggnader och på bangårdar, har gjort sig mest gällande på anläggningar, som icke för-

nyats eller reviderats i samband med senare års elektrifieringar. Då dessa anläggningar numera icke dominera, tillåta knappast erfarenheterna under år 1935 ett bedömande av den totala arbetsinsats, som kommer att krävas, när fortvarighetstillstånd en gång inträder.

4. *Underhållskostnader.*

Underhållskostnaderna för olika anläggningsdelar äro, bl. a. på grund av den stora åldersskillnaden dem emellan, icke direkt jämförbara. På bansektioner, där fortvarighetstillstånd tillnärmelsevis inträtt, varierade kostnaderna för överförings- och kontaktledningarnas samt transformator- och omformarestationernas tillsyn och underhåll under år 1935 mellan kr 250:— och kr 600:—, räknat per km elektrifierat spår. Den stora differensen illustrerar den inverkan, som utövas av klimatiska, konstruktiva och trafiktekniska förhållanden, ävensom av sporadiskt förekommande arbeten, vilka inom ett så litet område som en bansektion lätt vålla stora förskjutningar i kostnaderna år från år.

II. **Personal- och tjänstgöringsförhållanden.**

Personal- och tjänstgöringsförhållandena inom kraftöverföringsanläggningen hava under år 1935 icke undergått några särskilt anmärkningsvärda förändringar. I omformarestationer, där tjänstgöringstid, motsvarande 234 timmar per 30 dagar, icke tidigare blivit tillämpad, har i allmänhet denna tjänstgöringsform blivit genomförd, i vissa fall med någon kompensation i form av ökat antal fridagar.

Utbildning av ledningspersonal har fortgått dels vid elektrifieringsarbetena, dels per korrespondens.

i. Elektriska belysningsanläggningar.

Belysningsinstallationer hava utförts i de nya stationshusen vid Falköping C och Halmstad N, i tillbyggnaden av Nässjö stationshus samt i Jönköpings och Skelleftehamns stationshus. Därjämte har elektrisk belysning installerats vid en del mindre stationer, i ett större antal banvaktsstugor samt ett flertal tjänstelokaler och bostadslägenheter.

S. k. strålkastarebelysning har anordnats å bangårdarna vid en del större stationer.

För belysningsanläggning i Storlien har anordnats en reservkraftstation, bestående av dieselmotor, drivande en 210 kVA synkrogenerator.

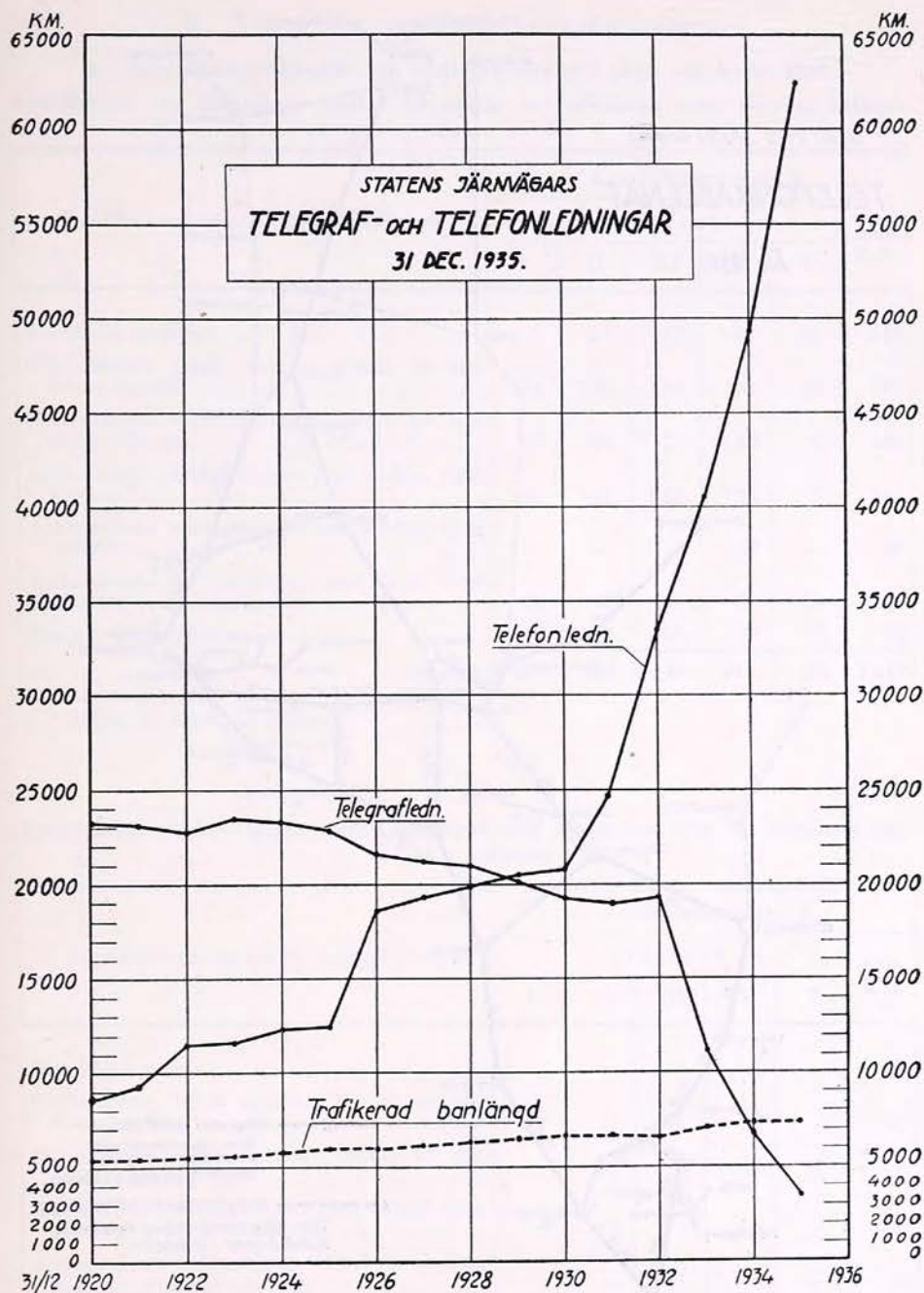
Vid 1935 års utgång var elektrisk belysning anordnad vid 679 stationer, 400 trafik-, håll- och lastplatser samt 1 861 banvakts- m. fl. stugor.

j. Telegraf- och telefonanläggningar.

Den tidigare beslutade övergången från telegraf till telefon har under år 1935 i det närmaste slutförts. Dels till följd härav och dels beroende på fortsatt elektrifiering av en del linjer har antalet km telefonledningar ytterligare ökats och antalet km telegrafledningar minskats. Sålunda funnos vid 1935 års slut 62 425 km telefonledningar och 3 536 km telegrafledningar. Förutom all lokal- och avgreningskabel var vid samma tidpunkt 2 713 km huvudkabel *nedlagd och installerad*. Av nedanstående grafiska framställningar framgår närmare telegraf- och telefonnätets omfattning samt i vilken utsträckning kabel finnes anordnad för statens järnvägars svagströmsledningar. Härvid är att märka, att angivna kablar å sträckorna Uppsala—Gävle och Åstorp—Mölle, inalles 153 km, nedlagts under år 1935 men ej hunnit inkopplas under året ävensom att kabeln längs sträckorna Stålboga—Skebokvarn, Örebro—Svartå och Skövde—Karlsborg nedlagts först under år 1936. Vid 1935 års slut fanns således 2 866 km huvudkabel för statens järnvägars svagströmsledningar nedlagd.

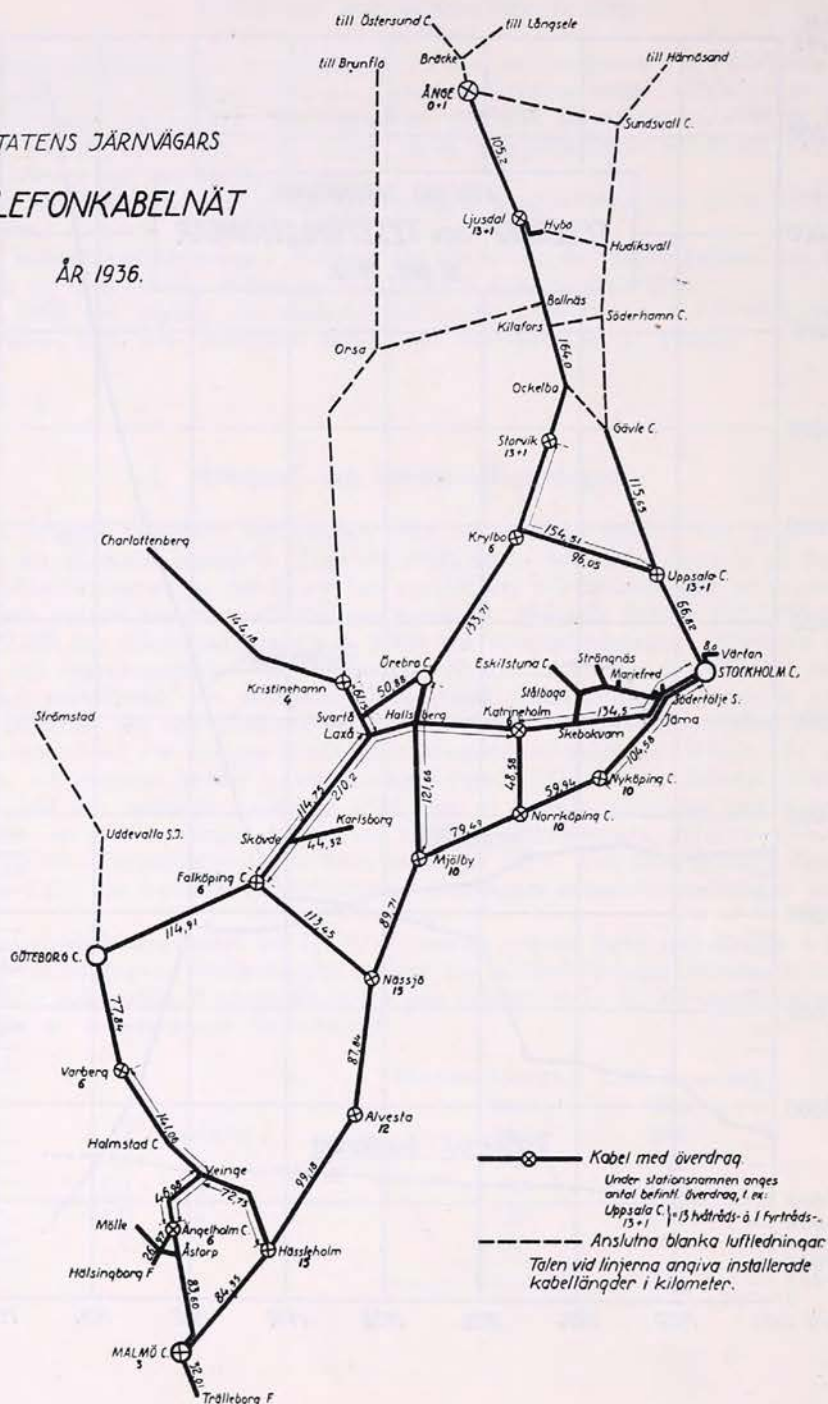
Sektionstelefonapparater av L. M. Ericssons system hava installerats å en del telefonledningar. Sammanlagda antalet km telefonledningar, utrustade med apparater dels enligt Western Electric's och dels enligt L. M. Ericssons system, framgår av nedanstående förteckning:

| | Western Electric's | L. M. Ericssons |
|--------------------|--------------------|-----------------|
| | km | km |
| I distriktet | 1 485 | 388 |
| II » | 1 854 | 172 |
| III » | 1 655 | 473 |
| IV » | 1 120 | 721 |
| V » | 2 409 | — |
| Summa | 8 523 | 1 754 |



STATENS JÄRNVÄGARS TELEFONKABELNÄT

ÅR 1936.



k. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan vid årets slut.

Anordningar vid korsningar mellan huvudspår och allmänna samt allmänt befarna vägar.

| Skyddsanordningarnas beskaffenhet | Antal korsningar å | | | | | |
|---|--------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----|---------------|
| | distrikt | | | | | hela S. J. |
| | I | II | III | IV | V | |
| Bevakade grindar | 5 | 21 | 12 | 87 | 23 | 148 |
| Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal | 124 | 140 | 132 | 134 | 57 | 587 |
| Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt | 20 | 22 | 17 | 40 | 7 | 106 |
| Automatiska anläggningar med endast ringklockor | 45 | ¹ 47 | ² 12 | ² 24 | 7 | 135 |
| Automatiska anläggningar med endast ljussignaler | — | — | — | 22 | — | 22 |
| Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler | 56 | 67 | 57 | 32 | 34 | 246 |
| Endast kryssmärken | 8 | 11 | 10 | 36 | 33 | 98 |
| Summa | 258 | 308 | 240 | 375 | 161 | 1342 |

¹ Härav 2 icke automatiska.² » 1 » automatisk.

Anordningar vid korsningar mellan huvudspår och vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna.

| Skyddsanordningarnas beskaffenhet | Antal korsningar å | | | | | |
|---|--------------------|----------------|-----|----------------|----|---------------|
| | distrikt | | | | | hela S. J. |
| | I | II | III | IV | V | |
| Bevakade grindar | — | — | 1 | 3 | — | 4 |
| Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal | 4 | 13 | 25 | 2 | 1 | 45 |
| Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt | — | 1 | — | — | — | 1 |
| Automatiska anläggningar med endast ringklockor | 6 | ¹ 7 | 3 | ² 2 | — | 18 |
| Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler | 1 | — | 1 | — | — | 2 |
| Endast kryssmärken | 155 | 101 | 105 | 102 | 56 | 519 |
| Summa | 166 | 122 | 135 | 109 | 57 | 589 |

¹ Härav 2 icke automatiska.² » 1 » automatisk.




Anordningar vid korsningar mellan hamn-, industri-, grusgrops- eller andra därmed jämförliga spår och allmänna samt allmänt befarna vägar.

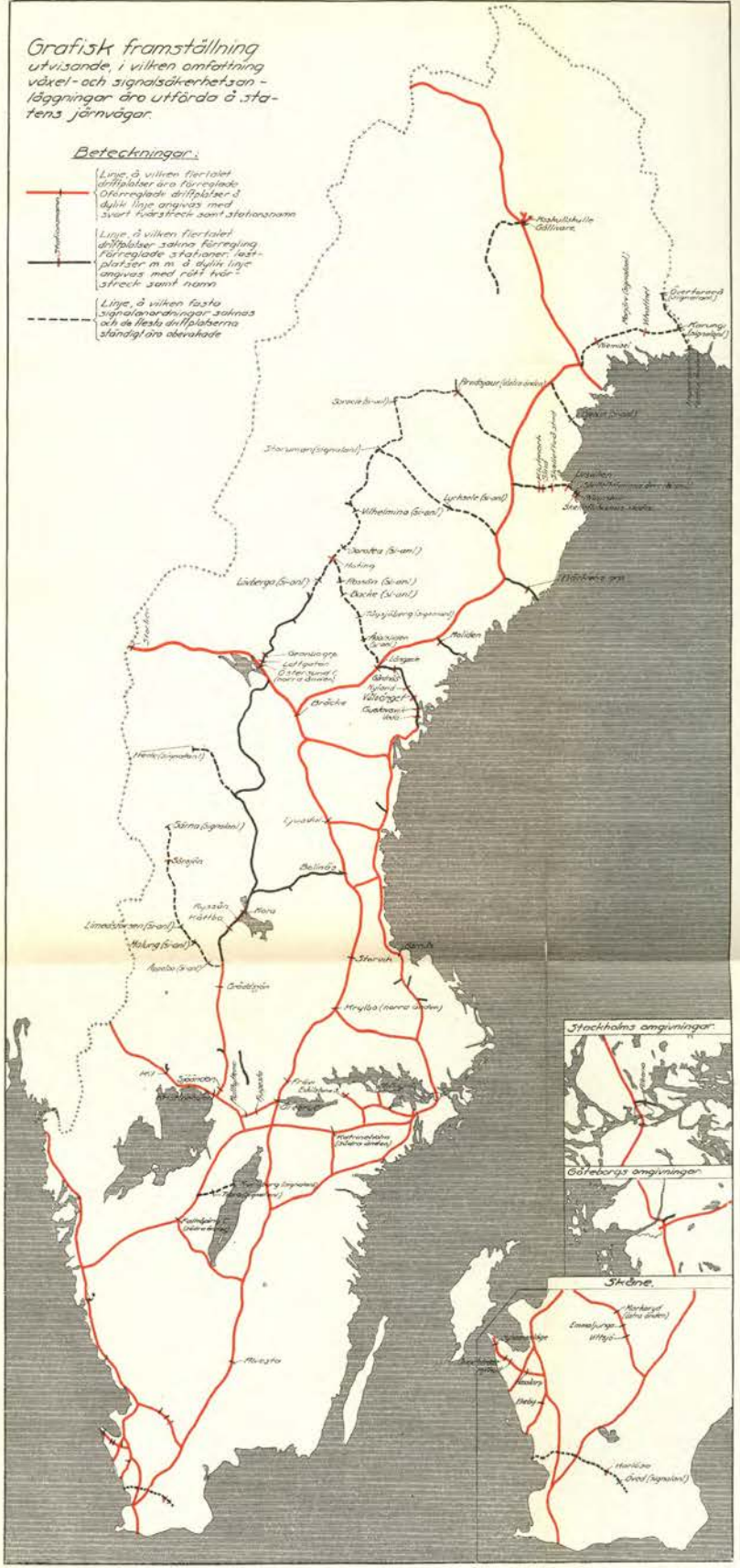
| Skyddsanordningarnas beskaffenhet | Antal korsningar å | | | | | hela S. J. |
|---|--------------------|----|-----|----|----|---------------|
| | distrikt | | | | | |
| | I | II | III | IV | V | |
| Bevakade grindar | 1 | 3 | — | 9 | — | 13 |
| Fällbommar | 22 | 3 | 1 | 5 | 4 | 35 |
| Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler | 3 | — | — | — | — | 3 |
| Endast kryssmärken | 149 | 29 | 2 | 27 | 23 | 230 |
| Summa | 175 | 35 | 3 | 41 | 27 | 281 |

| Antal | Distrikt | | | | |
|-------|----------|----|-----|----|---|
| | I | II | III | IV | V |
| 1 | — | 3 | — | — | — |
| 2 | — | — | — | — | — |
| 3 | — | — | — | — | — |
| 4 | — | — | — | — | — |
| 5 | — | — | — | — | — |
| 6 | — | — | — | — | — |
| 7 | — | — | — | — | — |
| 8 | — | — | — | — | — |
| 9 | — | — | — | — | — |
| 10 | — | — | — | — | — |
| 11 | — | — | — | — | — |
| 12 | — | — | — | — | — |
| 13 | — | — | — | — | — |
| 14 | — | — | — | — | — |
| 15 | — | — | — | — | — |
| 16 | — | — | — | — | — |
| 17 | — | — | — | — | — |
| 18 | — | — | — | — | — |
| 19 | — | — | — | — | — |
| 20 | — | — | — | — | — |
| 21 | — | — | — | — | — |
| 22 | — | — | — | — | — |
| 23 | — | — | — | — | — |
| 24 | — | — | — | — | — |
| 25 | — | — | — | — | — |
| 26 | — | — | — | — | — |
| 27 | — | — | — | — | — |
| 28 | — | — | — | — | — |
| 29 | — | — | — | — | — |
| 30 | — | — | — | — | — |
| 31 | — | — | — | — | — |
| 32 | — | — | — | — | — |
| 33 | — | — | — | — | — |
| 34 | — | — | — | — | — |
| 35 | — | — | — | — | — |
| 36 | — | — | — | — | — |
| 37 | — | — | — | — | — |
| 38 | — | — | — | — | — |
| 39 | — | — | — | — | — |
| 40 | — | — | — | — | — |
| 41 | — | — | — | — | — |
| 42 | — | — | — | — | — |
| 43 | — | — | — | — | — |
| 44 | — | — | — | — | — |
| 45 | — | — | — | — | — |
| 46 | — | — | — | — | — |
| 47 | — | — | — | — | — |
| 48 | — | — | — | — | — |
| 49 | — | — | — | — | — |
| 50 | — | — | — | — | — |
| 51 | — | — | — | — | — |
| 52 | — | — | — | — | — |
| 53 | — | — | — | — | — |
| 54 | — | — | — | — | — |
| 55 | — | — | — | — | — |
| 56 | — | — | — | — | — |
| 57 | — | — | — | — | — |
| 58 | — | — | — | — | — |
| 59 | — | — | — | — | — |
| 60 | — | — | — | — | — |
| 61 | — | — | — | — | — |
| 62 | — | — | — | — | — |
| 63 | — | — | — | — | — |
| 64 | — | — | — | — | — |
| 65 | — | — | — | — | — |
| 66 | — | — | — | — | — |
| 67 | — | — | — | — | — |
| 68 | — | — | — | — | — |
| 69 | — | — | — | — | — |
| 70 | — | — | — | — | — |
| 71 | — | — | — | — | — |
| 72 | — | — | — | — | — |
| 73 | — | — | — | — | — |
| 74 | — | — | — | — | — |
| 75 | — | — | — | — | — |
| 76 | — | — | — | — | — |
| 77 | — | — | — | — | — |
| 78 | — | — | — | — | — |
| 79 | — | — | — | — | — |
| 80 | — | — | — | — | — |
| 81 | — | — | — | — | — |
| 82 | — | — | — | — | — |
| 83 | — | — | — | — | — |
| 84 | — | — | — | — | — |
| 85 | — | — | — | — | — |
| 86 | — | — | — | — | — |
| 87 | — | — | — | — | — |
| 88 | — | — | — | — | — |
| 89 | — | — | — | — | — |
| 90 | — | — | — | — | — |
| 91 | — | — | — | — | — |
| 92 | — | — | — | — | — |
| 93 | — | — | — | — | — |
| 94 | — | — | — | — | — |
| 95 | — | — | — | — | — |
| 96 | — | — | — | — | — |
| 97 | — | — | — | — | — |
| 98 | — | — | — | — | — |
| 99 | — | — | — | — | — |
| 100 | — | — | — | — | — |

Grafisk framställning
 utvisande, i vilken omfattning
 växel- och signalsäkerhetsan-
 läggningar äro utförda å sta-
 tens järnvägar.

Beteckningar:

-  Linje å vilken flertalet driftplatser äro förräglade. Oförräglade driftplatser å dylika linje angivas med svart tvärstreck samt stationnamn.
-  Linje å vilken flertalet driftplatser sakna förräglade. Förräglade stationer, lastplatser m m å dylika linje angivas med rött tvärstreck samt namn.
-  Linje å vilken fasta signalaranordningar saknas och de flesta driftplatserna ständigt äro obebakade.



Stockholms omgivningar:



Göteborgs omgivningar:



Skåne:



STENOGRAFISKA FÖRELÄSNINGARNA

STENOGRAFISKA FÖRELÄSNINGARNA

STENOGRAFISKA FÖRELÄSNINGARNA

STENOGRAFISKA FÖRELÄSNINGARNA

1888

STENOGRAFISKA FÖRELÄSNINGARNA

3. Olyckshändelser under året vid å huvudspår belägna vägkorsningar i plan.

| Antal befutliga korsningar | Skyddsanordningarnas beskaffenhet | Antal sammanstötningar mellan vägfärdande och tåg | | | | Antal förolyckade personer | | Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg) av | | | Summa antal olyckshändelser | |
|----------------------------|--|---|---------------|----------|--------|----------------------------|--------|---|---------------|----------|-----------------------------|----------|
| | | Antal tilldragelser för | | | | skadade | dödade | motorfordon | hästskjut-sar | cyklande | vid dagsljus | i mörker |
| | | motorfordon | hästskjut-sar | cyklande | gående | | | | | | | |
| | <i>Allmänna och allmänt befarna vägar:</i> | | | | | | | | | | | |
| 841 | Bevakade grindar eller bommar | 2 | 1 | — | 1 | 2 | 1 | 188 | 7 | — | 126 | 73 |
| 135 | Automatiska anläggningar med endast ringklockor... | 1 | — | — | — | 3 | — | — | — | — | — | 1 |
| 268 | Automatiska anläggningar med ljussignaler | 11 | 1 | 1 | — | 2 | 6 | 9 | — | — | 22 | — |
| 98 | Kryssmärken | 1 | — | — | — | — | — | — | — | — | 1 | — |
| | <i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna:</i> | | | | | | | | | | | |
| 50 | Bevakade grindar eller bommar | 1 | 1 | — | — | 1 | — | 2 | — | — | 4 | — |
| 18 | Automatiska anläggningar med endast ringklockor... | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 2 | Automatiska anläggningar med ljussignaler | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| 519 | Kryssmärken | 3 | — | — | — | 1 | — | — | — | — | 2 | 1 |
| 1) | Oskyddade korsningar | 13 | 10 | 2 | 1 | 10 | 10 | — | — | — | 23 | 3 |
| | Summa | 32 | 13 | 3 | 2 | 19 | 17 | 199 | 7 | — | 178 | 78 |

1) Uppgift å antalet korsningar saknas.

4. Växel- och signalsäkerhets-

(exkl. anläggningar)

| Distrikt | Elektr. ställverk | | | Hävstångs-ställverk | | | Vevapparater | | | Signalställ-bockar | | Sig-nal-vev. å sema-for-mast |
|-----------------------|-----------------------|--|---------------------------------|------------------------|---|----------------------|---------------------------|-------------------------------------|---------------------|----------------------|---------------------------|------------------------------|
| | antal ställ- verk | växel-, sig-nal-o. för-regl.-stäl-lare | tåg-vägs-och med-giv.-stäl-lare | antal ställ- verk | växel-, sig-nal-o. för-regl.-häv-stäng. | tåg-vägs-häv-stäng. | antal ställ- verk | växel-, sig-nal-o. för-regl.-ve-var | tåg-vägs-häv-stäng. | antal ställ-boc-kar | antal ve-var | |
| I | 22 | 701 | 27 | 33 | 546 | 137 | 109 | 796 | 313 | 37 | 59 | 28 |
| ¹ II | 7 | 186 | 2 | 17 | 329 | 85 | 131 | 989 | 382 | 29 | 47 | 20 |
| III | 11 | 444 | 51 | 16 | 228 | 62 | 94 | 672 | 240 | 27 | 52 | 3 |
| IV | — | — | — | 7 | 139 | 38 | 118 | 815 | 375 | 76 | 137 | 140 |
| V | 16 | 239 | 2 | 2 | 4 | 1 | 70 | 407 | 195 | 26 | 41 | 94 |
| Summa | 56 | 1 570 | 82 | 75 | 1 246 | 323 | 522 | 3 679 | 1 505 | 195 | 336 | 285 |
| Distrikt | Centralt omläggbara | | | | Endast lokalt omläggbara | | | | | | | |
| | växlar | | spårspärrar | | växlar | | | | spårspärrar | | | |
| | mek. driv-an-ord-ning | kraft-driv-an-ord-ning | mek. driv-an-ord-ning | kraft-driv-an-ord-ning | för-reg-lings-hjul | elektr. för-reg-ling | kontroll-lås-för-reg-ling | kontroll-lås utan för-regl. | för-reg-lings-hjul | elektr. för-reg-ling | kontroll-lås-för-reg-ling | kontroll-lås utan för-regl. |
| I | 406 | 482 | 4 | 41 | 518 | 79 | 177 | 12 | 252 | 30 | 99 | 13 |
| ¹ II | 413 | 117 | 8 | 13 | 417 | 24 | 198 | 71 | 261 | 13 | 88 | 62 |
| III | 244 | 335 | 6 | 38 | 441 | 70 | 161 | 8 | 185 | 28 | 88 | 4 |
| IV | 304 | — | 11 | — | 356 | — | 352 | 210 | 177 | — | 213 | 183 |
| V | 129 | 141 | — | 4 | 148 | 14 | 202 | 193 | 95 | 9 | 102 | 170 |
| Summa | 1 496 | 1 075 | 29 | 96 | 1 880 | 187 | 1 090 | 494 | 970 | 80 | 590 | 432 |

¹ Häri ingå anläggningarna å Svartälvs järnväg.

anläggningarnas beståndsdelar.

för vägövergångar).

| Elektriska blockapparater | | | Elektr. frigivnings- och tåg-vägs-utlös-nings-fält | Huvudsignaler | | | Försignaler | | | Manöversignaler | | |
|---------------------------|---|------------------|--|---------------------------|------------------------|-------------------|------------------------|------------------------|-----------------------|----------------------------------|------------------------|----------------|
| antal skåp | sta-tions-o. tåg-vägs-förreg-lings-fält | linje-block-fält | | mek. driv-an-ord-ning | kraft-driv-an-ord-ning | ljus-sig-naler | mek. driv-an-ord-ning | kraft-driv-an-ord-ning | ljus-sig-naler | mek. driv-an-ord-ning | kraft-driv-an-ord-ning | ljus-sig-naler |
| 120 | 545 | 154 | 107 | 439 | 65 | 190 | 134 | 8 | 163 | 8 | 22 | 336 |
| 76 | 329 | 76 | 16 | 418 | 9 | 120 | 165 | 4 | 133 | 5 | 5 | 116 |
| 26 | 206 | — | 92 | 296 | 32 | 134 | 141 | 6 | 87 | 10 | 11 | 268 |
| 27 | 183 | — | — | 523 | — | 24 | 136 | — | 102 | 2 | — | 5 |
| 15 | 51 | 1 | 4 | 257 | — | 92 | 32 | — | 129 | — | — | 73 |
| 264 | 1 314 | 231 | 219 | 1 933 | 106 | 560 | 608 | 18 | 614 | 25 | 38 | 798 |
| Rör-liga broar | Elektr. v-ing-kopp-lingar | Räls-kon-takter | Isolerad räl | | | Mek. spärr-skenor | Elektr. växel-spär-rar | Signal-kon-troll | Tåg-an-komst-tele-fon | Annan tåg-an-komst-sig-na-lering | | |
| | | | inkopp-ling med räls-kont. | inkopp-ling med fot-kont. | vil-ström | | | | | | | |
| 8 | 59 | 170 | 74 | 27 | 511 | 117 | 107 | 95 | 63 | 25 | | |
| 9 | 21 | 61 | 23 | 13 | 170 | 103 | 192 | 44 | 23 | 16 | | |
| 1 | 3 | 41 | 25 | 37 | 249 | 99 | 101 | 30 | 26 | 1 | | |
| — | — | 3 | 1 | — | 2 | 32 | 182 | 44 | 55 | 17 | | |
| 1 | — | 2 | — | 26 | 54 | — | 126 | 10 | 20 | 10 | | |
| 19 | 83 | 277 | 123 | 103 | 986 | 351 | 708 | 223 | 187 | 69 | | |

D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.

1. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader år 1935.

| | Anslag för resp. arbeten | Bokförda kostnader | | |
|---|-----------------------------------|--|---|--|
| | | under år 1935 | | från resp. arbetens början t. o. m. år 1935 |
| | | för med årets ut- gång av- slutade arbeten | för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten | |
| T u s e n k r o n o r | | | | |
| <i>Spår och bangårdar med husbyggnader (utom huvudverkstäder):</i> | | | | |
| <i>Rälsutbyten i längre följd:</i> | | | | |
| utbyte av räler | 3 091 | 1 635 | 749 | 2 985 |
| justering av rälskarvar | 183 | 190 | — | 190 |
| Olskroken, ny godstågsförbindelse mellan västkustbanan o. Sävenäs rangerbangård | 1 200 | — | 227 | 1 149 |
| Sävenäs rangerbangård, spårförändringar i samband med västkustbanans elektrifiering | 280 | — | 106 | 142 |
| Falkenberg, linjeomläggning | 97 | — | 135 | 135 |
| Nässjö, förändring av rangerbangården ... | 105 | — | 70 | 70 |
| Uppsala C, förändring av stationshuset ... | 125 | — | — | 125 |
| Falköping C, uppförande av nytt stationshus | 239 | — | 50 | 240 |
| Nässjö, ändring och tillbyggnad av stationshuset | 260 | — | 126 | 254 |
| Malmö C, ombyggnad av lokomotivstationen | 650 | 1 | — | 649 |
| Riksgränsen, om- och tillbyggnad av turiststationen | 55 | — | 14 | 54 |
| Ombyggnad av bostadslägenheter för beredande av tvårumslägenheter | 114 | 55 | 43 | 101 |
| Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar | 2 767 | 1 126 | 715 | 2 458 |
| Summa | 9 166 | 3 007 | 2 235 | 8 552 |
| <i>Broar, viadukter, vägbroar och vägportar ...</i> | 680 | 210 | 109 | 399 |
| <i>Bangårdsmaskinerier:</i> | | | | |
| Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar | 252 | 91 | 47 | 177 |
| <i>Elektriska belysningsanläggningar:</i> | | | | |
| Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar | 56 | 14 | 20 | 54 |
| <i>Telegraf- och telefonanläggningar samt kabelarbeten:</i> | | | | |
| Omändring av telegrafledningar till telefonledningar m. m. | 331 | 73 | 10 | 308 |
| Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar | 210 | 9 | 77 | 118 |
| Summa | 541 | 82 | 87 | 426 |

| | Bokförda kostnader | | | |
|---|-----------------------------------|--|---|--|
| | Anslag för resp. arbeten | under år 1935 | | från resp. arbetens början t. o. m. år 1935 |
| | | för med årets ut- gång av- slutade arbeten | för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten | |
| Tusen kronor | | | | |
| <i>Signal- och säkerhetsanläggningar:</i> | | | | |
| Stockholm C, ombyggnad av säkerhetsanläggningen | 980 | — | 179 | 899 |
| Hagalund, ombyggnad av säkerhetsanläggning | 200 | 38 | — | 300 |
| Arlöv, ombyggnad av växel- och signalsäkerhetsanläggningar | 130 | 13 | — | 164 |
| Åkarp, ombyggnad av säkerhetsanläggning | 55 | 25 | — | 62 |
| Ockelbo, ändring av växelförregling | 50 | — | 36 | 45 |
| Olskroken, ny ställverksanläggning | 78 | — | 78 | 78 |
| Arlöv—Lund C, utbyte av linjeblockering... .. | 62 | 24 | — | 69 |
| Övriga arbeten | 543 | 159 | 118 | 435 |
| Summa | 2 098 | 259 | 153 | 2 052 |
| <i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i> | | | | |
| Porjus, ändring av generatorer i kraftverket | 470 | — | 2 | 462 |
| Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar | 277 | 85 | 145 | 275 |
| Summa | 747 | 85 | 147 | 737 |
| <i>Ängfjärjelägen och landningsbryggor</i> | 22 | 5 | 3 | 13 |
| <i>Automobillinjer</i> | 15 | 6 | 2 | 8 |
| <i>Revisionsvagnar</i> | 150 | — | 150 | 150 |
| <i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i> | | | | |
| Örebro, modernisering av huvudverkstaden | 300 | — | 105 | 255 |
| Örebro, anordnande av reparationsverkstad för motorfordon | 65 | — | 44 | 44 |
| Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar | 225 | 102 | 22 | 191 |
| Summa | 590 | 102 | 171 | 490 |
| <i>Anläggningar vid förrådsavdelningen</i> | 49 | 14 | 35 | 49 |
| Summa summarum | 14 366 | 3 875 | 3 159 | 13 107 |

¹ Inkomstsaldo.

Ang. förnyelsefondens ställning vid slutet av år 1935 m. m., se Drifttjänststatistik för år 1935.

2. Kostnader för nya byggnader och anläggningar, elektrifieringsarbeten, markförvärv samt arbeten för motverkande av arbetslöshet år 1935.

| | Anslag för resp. arbeten | Bokförda kostnader | | |
|--|--------------------------|--|---|---|
| | | under år 1935 | | från resp. arbetens början t. o. m. år 1935 |
| | | för med årets utgång avslutade arbeten | för vid årets utgång icke avslutade arbeten | |
| Tusen Kronor | | | | |
| Nya byggnader och anläggningar. | | | | |
| <i>Bangårdar:</i> | | | | |
| Nässjö, ombyggnad och utvidgning av rangerbangården | 200 | — | 194 | 202 |
| Örebro C, anordnande av gångrunnel | 50 | — | 40 | 40 |
| <i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar:</i> | | | | |
| Östansjö—Vretstorp, utläggning av dubbelspår | 480 | — | 153 | 394 |
| <i>Lokstations- och driftverkstadsanläggningar</i> | | | | |
| Bostadslån till personalen | 160 | ¹ 1 | ¹ 21 | 156 |
| <i>Skenfria vägkorsningar m. m.:</i> | | | | |
| Vägbroar (20 st.) | 346 | 318 | — | 331 |
| Vägportar (16 st.) | 239 | 128 | 13 | 152 |
| Vägomläggningar | 110 | 47 | — | 86 |
| <i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden:</i> | | | | |
| Inläggning av räler | 627 | 414 | 78 | 573 |
| Inläggning av underläggsplattor och rälsvandringshinder | 1 680 | 1 275 | 109 | 1 533 |
| <i>Telefonledningar och kabelarbeten (11 arbeten)</i> | | | | |
| | 186 | 32 | 68 | 145 |
| <i>Elektriska belysningsanläggningar (9 arbeten)</i> | | | | |
| | 118 | 58 | 4 | 85 |
| <i>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:</i> | | | | |
| Södertälje S—Åkers styckebruk, signal- och säkerhetsanläggning | 112 | 8 | — | 114 |
| Vännäs, växel- och signalsäkerhetsanläggning | 61 | ¹ 4 | — | 68 |
| Malmö rangerbangård, säkerhetsanläggning å ankomstgruppen | 50 | 13 | — | 53 |
| Frövi, växel- och signalsäkerhetsanläggning | 80 | — | 78 | 105 |
| Alvesta, växelförregling | 112 | — | 213 | 213 |
| Uppsala C, utvidgning av säkerhetsanläggning | 184 | — | 66 | 66 |
| Falköping C, växel- och signalsäkerhetsanläggning | 311 | — | 82 | 82 |
| Övriga arbeten (46 st.) | 538 | 152 | 184 | 445 |

¹ Inkomstsaldo.

| | Bokförda kostnader | | | från resp. arbetens början t. o. m. år 1935 |
|--|--|---|--------|--|
| | under år 1935 | | | |
| | för med årets ut- gång av- slutade arbeten | för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten | | |
| Anslag för resp. arbeten | Tusen kronor | | | |
| <i>Kompletteringsarbeten å inköpta enskilda järnvägar:</i> | | | | |
| Härnösandsbanan (2 arbeten) | 288 | 8 | 7 | 313 |
| <i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (162 arbeten)</i> | 1 146 | 496 | 206 | 945 |
| <i>Automobillinjer:</i> | | | | |
| Övertorneå—Pajala | 25 | 25 | — | 25 |
| <i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i> | | | | |
| Sanitära anordningar vid huvudverkstad ... | 34 | — | — | — |
| Örebro, tillbyggn. av huvudverkstaden | 800 | — | 270 | 792 |
| Örebro, reparationsverkstad för motorfordon | 80 | — | 1 | 1 |
| <i>Anläggningar vid förrådsavdelningen:</i> | | | | |
| Örebro, nybyggnad av huvudförråd och för- rådsintendentkontor | 425 | — | 19 | 19 |
| Summa | 8 511 | 2 969 | 1 764 | 6 997 |
| Elektrifieringsarbeten. | | | | |
| <i>Järna—Nyköping—Malmö m. fl. linjer:</i> | | | | |
| Ändringar av befintliga anläggningar | 47 260 | — | 135 | 12 327 |
| Nya anläggningar | | — | 133 | 26 613 |
| Övriga anordningar | | — | 202 | 6 762 |
| <i>Stockholm—Krylbo—Ånge o. Krylbo—Örebro:</i> | | | | |
| Ändringar av befintliga anläggningar | 36 900 | — | 1 426 | 10 005 |
| Nya anläggningar | | — | 4 704 | 15 273 |
| Övriga anordningar | | — | 1 894 | 4 150 |
| <i>Västkustbanan:</i> | | | | |
| Ändringar av befintliga anläggningar | 33 350 | — | 1 574 | 7 924 |
| Nya anläggningar | | — | 2 806 | 6 675 |
| Övriga anordningar | | — | 5 634 | 7 443 |
| <i>Laxå—Charlottenberg:</i> | | | | |
| Ändringar av befintliga anläggningar | | — | 1 931 | 2 929 |
| Nya anläggningar | | — | 1 710 | 2 770 |
| Övriga anordningar | | — | 1 013 | 2 615 |
| <i>Södertälje S—Eskilstuna:</i> | | | | |
| Ändringar av befintliga anläggningar | 22 000 | — | 632 | 803 |
| Nya anläggningar | | — | 675 | 929 |
| Övriga anordningar | | — | 207 | 209 |
| <i>Uppsala—Gävle:</i> | | | | |
| Ändringar av befintliga anläggningar | | — | 352 | 613 |
| Nya anläggningar | | — | 29 | 479 |
| Övriga anordningar | | — | 328 | 332 |
| Summa | 139 510 | — | 22 597 | 108 851 |

| | Anslag för resp. arbeten | Bokförda kostnader | | |
|---|-----------------------------------|--|---|--|
| | | under år 1935 | | |
| | | för med årets ut- gång av- slutade arbeten | för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten | från resp. arbetens början t. o. m. år 1935 |
| Tusen kronor | | | | |
| Markförvärv. | | | | |
| Gävle S, upptagning av spår | 1 16 | 1 13 | — | 1 16 |
| Gävle C och N, bidrag till kostnaderna för förändring och utvidgning av stationerna... | 296 | 296 | — | 296 |
| Gävle, anordnande av manskapslokaler | 15 | 1 27 | — | 15 |
| Gävle S, tillbyggnad av lokstallet | 69 | — | 61 | 61 |
| Inköp av mark | 213 | 19 | 3 | 122 |
| Försäljning av mark | 1 121 | 1 362 | 1 68 | 1 901 |
| Summa | 1 544 | 1 87 | 1 4 | 1 423 |
| Arbeten för motverkande av arbets- löshet. | | | | |
| Vägbroar (34 st.) | 3 140 | 50 | 794 | 2 451 |
| Vägportar (25 st.) | 3 143 | 30 | 1 076 | 2 424 |
| Falkenberg, linjeomläggning | 500 | — | 10 | 10 |
| Sollefteå—Härnösand, utvidgning av tunn- larna vid Oringen | 97 | 86 | — | 132 |
| Genevad—Veinge, linjeomläggning | 88 | 67 | — | 97 |
| Västkustbanan, linjeomläggning söder om Varberg | 255 | — | 128 | 141 |
| Övriga arbeten | 150 | 87 | 17 | 126 |
| Summa | 7 373 | 320 | 2 025 | 5 381 |
| Härav: | | | | |
| beredskapsarbeten | 930 | 25 | 1 1 | 804 |
| allmänna arbeten | 6 443 | 295 | 2 026 | 4 577 |
| Summa summarum | 154 850 | 3 202 | 26 382 | 120 806 |

¹ Inkomstsaldo.

3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten.

Vägport vid Jönåker.

Vägtrafiken vid Jönåker är synnerligen stark, och det hade länge varit ett önskemål att få denna trafik frilagd från järnvägstrafiken. Flera alternativ till skenfri korsning, innefattande såväl vägport som vägbro, uppjordes, men det visade sig, att betydande svårigheter förelågo med hänsyn till att grunden består av mäktig lös lera. Då banan här ligger på relativt låg bank, kunde detta för vägportsalternativ förutses medföra svårigheter för vägens nedschak-

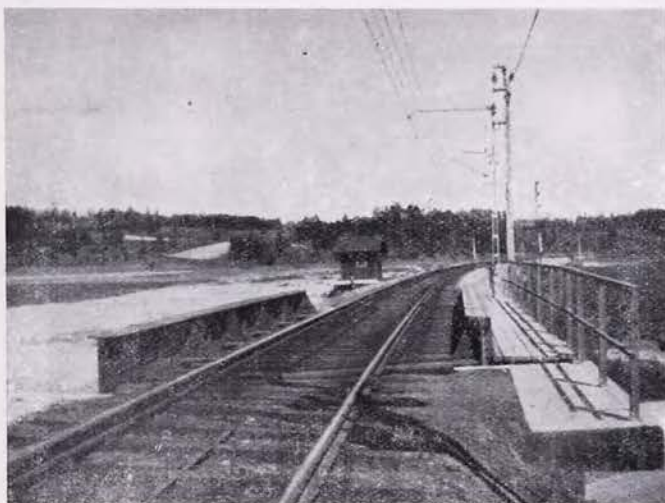


Bild 1. Jönåker-vägportens brobana, sedd österut.

tande. Därtill kom vid sådant alternativ, att en lång och dyrbar rörledning bleve erforderlig för vattnets avledande från vägbanan. Om däremot vägbro skulle anordnas, erfordrades en mycket lång viadukt. Den svaga grunden kunde nämligen icke förutsättas uppbära annat än mycket låga vägbankar, varför den eljest vanliga konstruktionen med endast en kort bro över själva banan här icke kunde ifrågakomma. Förslaget med vägbro innebar den ur byggnadsteknisk synpunkt enklaste lösningen, liksom även kostnaden i detta fall kunde på förhand säkrare bedömas. Den jämförande kostnadsberäkningen utföll emellertid till så avgjord förmån för vägport att, även om utförandet skulle bli avsevärt dyrare än beräkningen visade, likväl kunde förutses betydligt lägre anläggningskostnad. På grund härav beslöts också anläggandet av vägport.

Vägportens fria spann är 10.43 m, dess korsningsvinkel 50° , fria vägbredd 8.0 m och fria väghöjd 4.0 m. För att möjliggöra denna höjd och ändock erhålla tillräcklig vattenavledning höjdes banan c:a 1.4 m. Landfästena äro utförda av armerad betong och vila på sammanlagt 116 furupålar av 12 till 16 meters längd, nedslagna till fast botten. Kraftig snedpålning utfördes i lutning 5:1

för att motverka banktrycket. Järnöverbyggnaden, som utförts vid Centralverkstaden i Örebro, har såsom huvudreglar 2 st. 12,8 m långa plåtbalkar; farbanan vilar på tvär- och långbalkar. För vattenavledning från vägporten har utförts en täckt avloppsledning till Kilaån; ledningens längd c:a 650 m och rördiametern 45 cm.

Av hänsyn till den svaga jordgrunden under banan, 18 à 24 m lös lera, erfordrades grundförstärkning för järnvägsbanken, innan spåret höjdes till det nya läget. Sålunda har dels utlagts tryckbankar utmed banans norra sida, där marken har lägre höjd, dels utförts pålning i banken bakom båda landfästena. Härför användes 18 m långa pålar, av vilka endast några närmast landfästena nådde fast botten. Öster om vägporten nedslogos 127 st. pålar och väster

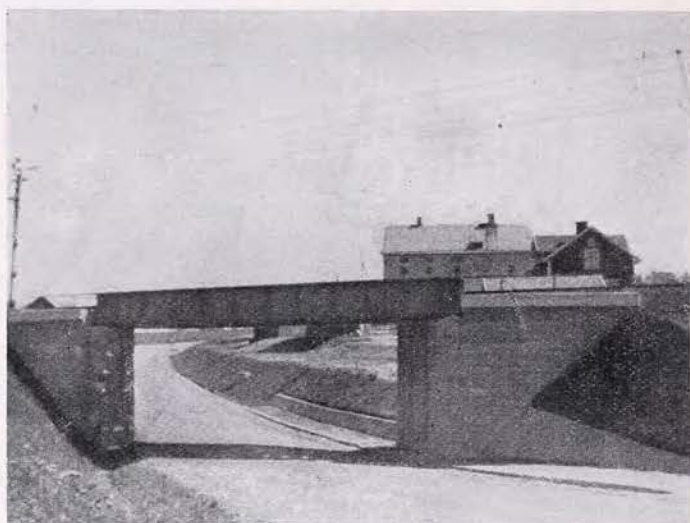


Bild 2. Jönåker-vägportens landfästen och stödjemur, sedda norrifrån.

därom 186 st. Pålarna placerades i rader med 6 pålar i varje, varav 3 st. i lutning 5:1. Pålarnas inbördes avstånd liksom avståndet mellan raderna är 1,5 m.

För att möjliggöra pålningsarbetet på den elektrifierade banan utlades en provisorisk bank 12 m norr om huvudspåret, där trafiken framfördes under arbetet. Även denna bank förstärktes med 80 st. 16-meters pålar för att minska sidotrycket i schaktet för landfästena. Detta schakt nedfördes inom 100 mm grov spåntplank stödd av 200 millimeters ramar på ett inbördes avstånd av 1 m. Sidotrycket i den lösa leran blev så stort, att den grova spånten delvis bågnade.

Förberedande arbeten med det provisoriska spåret påbörjades i december 1933. I slutet av mars 1934 omlades trafiken till detta spår, så att schaktningen för vägporten kunde börja. I början av augusti var den nya bron färdig, så att trafiken kunde flyttas i sitt rätta läge och arbetet med vägschaktningen börja. Schaktningen var i det närmaste nedförd till fullt djup, då det den 30 oktober 1934 inträffade ett skred i västra vägslänten på banans södra sida, varvid c:a 250 km lera trycktes ut i vägschaktet. Något tidigare

hade landfästena till bron börjat sakta skjuta mot varandra trots snedpålningen. Rörelsen uppgick dock endast till några centimeter.

För att hindra landfästernas vidare förskjutning anordnades nu en starkt armerad betongplatta mellan landfästernas framkanter med överkanten 1.2 m under blivande vägbana. I skredärret söder om banan nedslogos i två rader 26 st. 7—14 m furupålar, varjämte nedanför skredärret anlades en 24 m lång, låg stödmur av betong, gjuten på två rader 15 m pålar. Enär några mindre sprickbildningar i leran uppträtt invid landfästena, utfördes mot väglänterna även ytterligare två stödmurar på vardera 10 m längd, gjutna på 13—17 m pålar.

Landsvägen öppnades för trafik i mitten av maj 1935. Kostnaderna för arbetet hava utgjort 218 779 kr, vartill kommer c:a 1 000 kr för några justeringar år 1936.

Omläggning av södra ingångslinjen till Falkenberg.

Förslag till ändring av södra ingångslinjen i avsikt att erhålla bättre linjeföring uppgjordes år 1911, men förslaget kom ej längre än till utredningens stadium.

År 1933 upptogs denna fråga ånyo, då Falkenbergs stad hemställde hos Kungl. Maj:t om utförande av linjeomläggningen såsom beredskapsarbete för att i samband härmed kunna bliva i tillfälle att reglera de stora trafiklederna. Som en följd härav erhöll järnvägsstyrelsen i november 1934 Kungl. Maj:ts bemyndigande att i samband med västkustbanans elektrifiering utföra omläggning och rätning av statens järnvägars ingångslinje söderifrån till Falkenbergs station.

Det av järnvägsstyrelsen upprättade förslaget beräknades kosta, förutom marklösen, 1 025 000 kr, vilken kostnad genom utslutning av en i förslaget upptagen vägport till Falkenbergs idrottsplats nedbringades till 960 000 kr. För linjeomläggningen erforderliga markförvärv samt ändringar av vägar och gator skulle bekostas av Falkenbergs stad.

Den del av nuvarande ingångslinjen, se *bild 1*, som skall omläggas, innefattar tvenne S-formade kurvor med en sammanlagd längd av c:a 1 000 m, på vilken sträcka tåghastigheten är begränsad till 60 km per timme. Å nämnda sträcka ligger den nuvarande järnvägsbron över Ätran med vägport för Hamngatan. Dessutom korsas järnvägen här i plan av 4 gator och allmänna vägar. En av dessa är den starkt trafikerade västkustlandsvägen öster om järnvägsbron.

Sistnämnda plankorsning, belägen nära intill de befintliga järnvägs- och landsvägsbroarna över älven, skulle svårigen kunna, utan att medföra allt för stora kostnader, ombyggas till skenfri i befintlig linje. Strax söder om nämnda korsning skäres järnvägen ännu en gång av samma väg, varför ett borttagande av dessa båda plankorsningar var synnerligen önskvärt.

Den gamla järnvägsbron byggdes år 1885 och är utförd i två spann, vardera med en spännvidd av c:a 30 m. Landfästen och strömpelare äro utförda i granitmurverk. Överbyggnaden bestod från början av fackverksspänn, utformade som hängande parabelbalkar. Ny överbyggnad inlades emellertid år 1898 med samma spanntyp och förstärktes år 1912 för trafik med B-lok.

Den nya ingångslinjen (se *bild 1*) upptar förutom den c:a 185 m långa brobyggnaden över Ätran med anslutande viadukt även två vägportar och en gångtunnel.

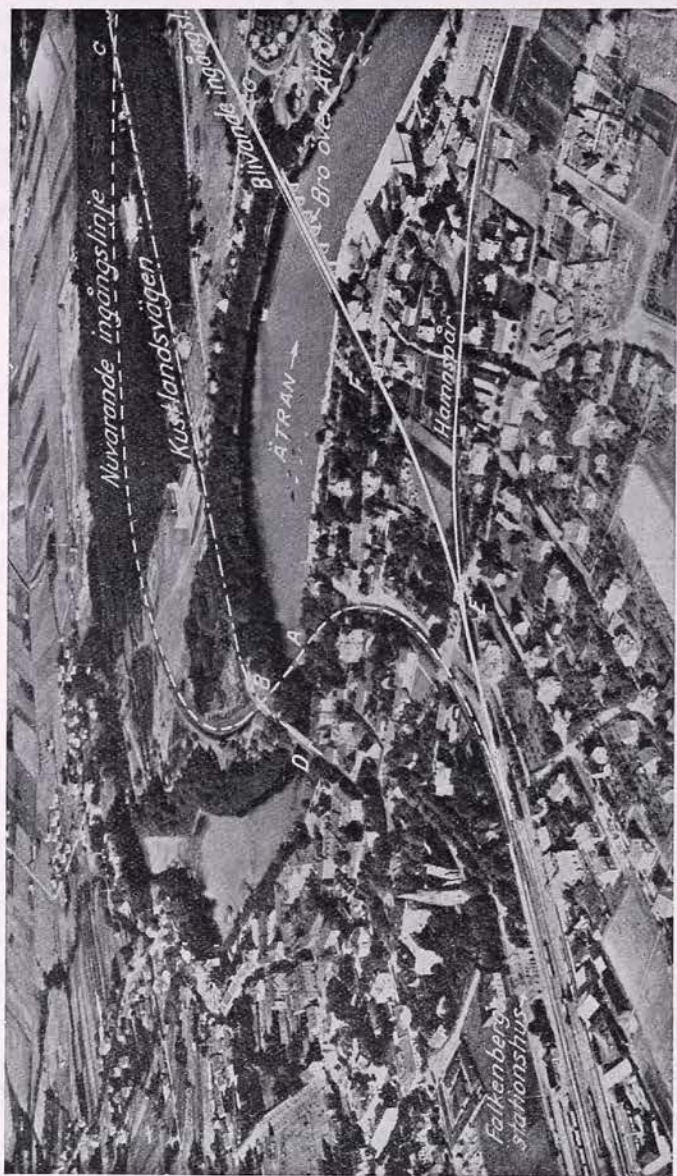


Bild 1. Falkenberg, den nuvarande ingångslinjen. Foto Aero Materiel nr H 1600.

Härtill kommer en år 1936 beslutad gångtunnel för Tegelbruksvägen, söder om älven.

Strax söder om stationen ligger *vägporten för Stora Nygatan*, byggd för två spår, dels huvudspår och dels hamnspår. Totala bredden för gatan är 14.0 m och fria höjden 4.0 m.

Söderut vidtar en omkring 200 m lång bank fram till *gångtunneln i Storgatan*, bild 2. Tunnelns bredd är 3.4 m och höjden 2.4 m.

Banan fortsätter sedan dels på bank och dels på *viadukt*, under vilken bl. a. Hamngatan framgår. Viaduktens överbyggnad är utförd i sju helvalsade balkspann jämte ett plåtbalkspann på landfäste och pelare av betong. Viaduktspannet över Hamngatan medgiver gatans breddning till 18.0 m med en fri höjd av 4.0 m.

Underbyggnaden för viadukten är utförd med betongplattor, som vila på fastare lerlager.

Från Hamngatan vidtager *bron över Ätran*, uppdelad i sex spann, vartdera med en teoretisk spännvid av 30.0 m.



Bild 2. Falkenberg, gångtunneln i Storgatan.

Utseendet av bron med anslutande viadukt framgår av bild 3. Södra landfästet för älvspannen och bropelarne äro utförda av betong på träpålar, nedslagna till fast botten. Samtliga pelare hava försetts med granitbeklädning upp till 50 cm över except. h.v.y., och bron medgiver en fri seglationshöjd av 6.0 m över m.v.y.

På spannet över Hamngatan och samtliga älvspann anordnas en för allmänheten avsedd 1.70 m bred gångbana med trappa till gatuplanet.

Den totala längden av bron över Ätran med anslutande viadukt är omkring 270 m.

Viaduktspannet över hamnbanan och de sex älvspannen äro utförda av två nitade plåtbalkar på 4.50 m inbördes avstånd med mellanliggande tvär- och långbalkar. För uppbärande av den förut nämnda gångbanan äro konsoler anordnade utanför de västra huvudbalkarna (nedströmssidan).

Söder om älven framgår linjen på bank med *tunnel i Tegelbruksvägen* och *vägport för Skreavägen*. Tunneln och vägporten hava samma dimensioner som tunneln i Storgatan resp. vägporten i Stora Nygatan.

Från Skreavägen fortsätter spåret på bank med anslutning till gamla spåret. Den nya linjen innebär en förkortning av 390 m och betydligt bättre kurvförhållanden, som medgiva en tåghastighet av 100 km per timme.

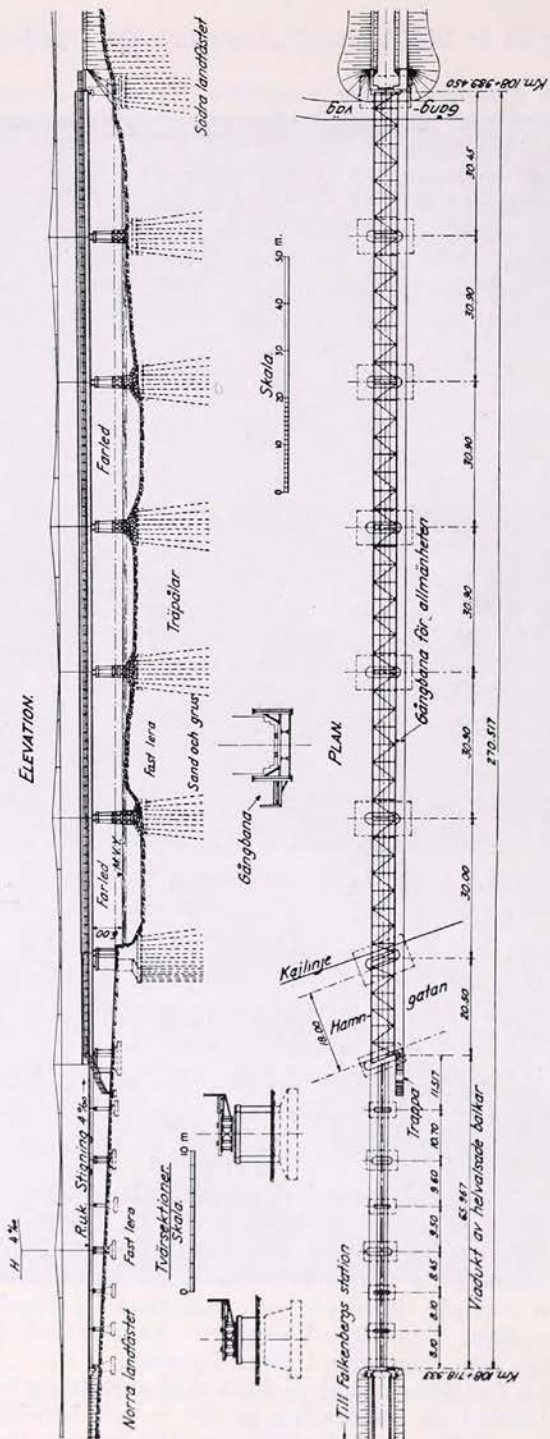


Bild 3. Falkenberg, bron över Ätran.

Samtliga broar äro beräknade i enlighet med 1931 års normalbestämmelser, varvid överbyggnaderna konstruerats för tågbelastning, typ B (18 tons lokaxeltryck) och underbyggnaderna för typ A (20 tons lokaxeltryck) och med en tåghastighet av 100 km per timme.

I samband med utredningsarbetet för den nya linjen verkställdes grundundersökning för anläggningens olika delar. Av denna undersökning har i avseende på jordgrundens beskaffenhet och lagerföljd i denna trakt framkommit en del geologiskt och geotekniskt intressanta data, över vilka nedan en kort redogörelse lämnas. Jordlagren över fasta botten, moränlagret, består underst av glacial lera, som är av ganska fast beskaffenhet, särskilt i övre delen, och har en största mäktighet av c:a 12 m. Under älven och på södra älvsidan ligger fasta botten 10 à 12 m under älvytans nivå. Från norra älvsidan höjer sig fasta botten successivt mot norr. Vid Stora Nygatan anträffades moränlagret och underliggande berg vid den nivå, dit vägportens fundament vid normalt grundläggningsdjup skulle nedföras. Över den glaciala leran vidtager ett lager gyttja intill 3 à 4 m mäktigt. Gyttjan visade sig vara av betydligt lösare beskaffenhet än den underliggande leran. Över gyttjan följer ett c:a 3 m mäktigt lager finkornig sand, som sträcker sig upp till markytan. Vid undersökningen framkom, att under gyttjan förefinnes ett bevarat markyte-lager med trästubbar och andra lämningar av markvegetation. Gyttjan och den överliggande sanden äro avsatta under den postglaciala transgressionen, under vilken havet sträckte sig in över landskapet till c:a 15 m över den nuvarande strandnivån. Innan denna transgression ägde rum, har sålunda förefunnits ett tidsskede, vilket kan dateras till c:a 9 000 år före vår tid, då landskapet var höjt över havet med stranden belägen vid en nivå sannolikt ett flertal meter lägre än i nuvarande tid. Under detta tidsskede, som omfattat en betydligt lång tidrymd, försiggick en uttorkning av den dåtida lermarken. En mycket fast torrskorpa utbildades sålunda till ett par meters djup, och en konsolidering till betydligt stor fasthet skedde även ned genom lerlagrets hela mäktighet. Den efterföljande nedsänkningen under havsytan har icke medfört någon upplösning av den fasthet, som leran på så sätt erhållit. Bärkraftigheten hos detta under den lösare gyttjan befintliga fasta lerlagret har kunnat tillgodogöras vid grundläggningen för ett flertal av de i den nya linjen ingående fundamenten. Genom undersökningen kunde sålunda angivas, att grunderna för vägporten vid Skreavägen, för gångtunnlarna vid Storgatan och Tegelbruksvägen samt för landfästet och pelarna 1—7 till viadukten kunde utföras å sulor, nedförda till det fasta lerlagret. Ytan av detta lager var beläget ungefär vid nivån för dessa fundament normals grundläggningsdjup. Endast vid Tegelbruksvägen erfordrades en extra bortgrävning av gyttjan till c:a 2 meters djup. I älvfåran är den övre delen av lagerföljden borteroderad ned under den glaciala lerans översta, mest bärkraftiga del. För brons fundament ansågs därför erforderligt föreskriva pålning. Grundförstärkning med pålning har även erfordrats för den höga anslutningsbanken på brons södra sida med hänsyn till det lösare gyttjelagret, som där ligger nära markytan.

Arbetena för linjeomläggningen igångsattes i augusti månad 1935 och började med vägporten för Stora Nygatan. Schaktningsarbetet utfördes härstädes med grävmaskin av rundsvängaretyp, och under tiden 1—26 augusti samt 15—22 oktober utschaktades omkring 5 000 kbm. Med den utschaktade massan utfylldes dels banken ned till viadukten och dels banken för nya hamnspåret. I början av september påbörjades betonggjutningen, och åtgick härtill 402 kbm betong. Detta arbete var klart den 11 oktober. Norra fästet jämte funda-

mentet för mittpelaren vila direkt på berg och södra fästet å ett på berg lig-gande 0.8 m tjockt pinnmolager. Överbyggnaden inlades i november månad, och hamnspåret överflyttades omedelbart därefter i sitt nya läge. Dessutom framdrogs huvudspåret till viadukten.

Gångtunneln i Storgatan utfördes under augusti och september månader.

Schaktningsarbetena för viadukten norr om älven utfördes under oktober månad, och betonggjutningen av pelarna slutfördes i november.

Arbetena för själva bron över Åtran påbörjades i oktober månad med pålning för en arbets- och transportbrygga. Denna jämte pålning för pelarna 8, 9 och 13 samt södra landfästet och för bankförstärkning bakom sagda land-fäste var färdig vid 1935 års slut.

Vägporten för Skreavägen påbörjades i slutet av augusti månad med schaktning för tillfartsvägen och landfästena, och härvid utschaktades omkring 5 000 kbm. Större delen av detta arbete utfördes med förut omtalade grävmaskin, och den 4 oktober hade arbetet fortskridit så långt, att betonggjutningen av landfästena kunde påbörjas. Gjutningen slutfördes på två veckor, och härtill åtgick omkring 230 kbm betong. Med den utschaktade jordmassan utfylldes resterande bank fram till anknypningen med gamla linjen. I medio av decem-ber månad 1935 var överbyggnaden inlagd och färdignitad.

Arbetet med gångtunneln vid Tegelbruksvägen har igångsatts först under år 1936.

Arbetena utföras i huvudsak på entreprenad, men omläggningen av själva banan utföres av statens järnvägars II distrikt, som även utövar kontroll av entreprenörernas arbeten på byggnadsplatsen. Konstruktionsarbetet handhaves av järnvägsstyrelsens bantekniska byrå, broavdelningen.

Undersökningen av bottenförhållandena och markens bärighet har utförts av sagda byrås geotekniska avdelning.

Anläggningen beräknas bliva färdig till den 1 oktober 1936, då elektriska driften på linjen skall igångsättas.

Husbyggnadsarbeten.

Beträffande arkitektavdelningens verksamhet under året må följande all-männa synpunkter anföras.

Moderniseringen av stationshusen, som utgör huvudparten av arbetet, avser huvudsakligen att åstadkomma en mera ändamåls- och tidsenlig disposition av lokalerna i avsikt att tillfredsställa fordringarna på att rationellt kunna utnyttja arbetskraft och anordningar. Som regel inskränkes moderniseringen till att omfatta endast byggnadernas inre, under det att exteriören om möjligt bibehålles i sin en gång givna karaktär. Rationaliseringen avser ofta att underlätta arbetet mellan bangårdens olika slag av anordningar. Förbindelse-leden mellan samhällets kommunikationsmedel (gångvägar, bil- och busshåll-platser) och tågen göres bekvämare, mera översiktlig, klar och följdriktig. Ökningen av busstrafiken mer eller mindre i direkt samtrafik med järnvägen medför behov av parkeringsplatser i direkt anslutning till stationshusens ut-och ingångsleder.

Vid ett flertal stationer har sammanslagning av stationshus och godsmaga-sin genomförts. Beträffande en följdriktig placering av allmänhetens lokaler inom stationshusen har som allmän regel tillämpats, att trafiken ordnas vänster-



Bild 1. Sala, parti av vestibulen.



Bild 2. Sala, biljettförsäljningen.

riktad, att den resande först når biljettexpeditionen, därefter i omedelbar närhet resgodsexpeditionen. I anslutning till biljettexpeditionen bör finnas plats för tidtabellstavlor och anslagstavlor. Finnas särskilda väntsalar, böra dessa ligga mot bangården. Toiletter för allmänheten böra ligga i anslutning till vestibulen — ej till väntsalar. Plats bör beredas för resereklam. Ut- och ingående trafikriktningar böra ej korsas varandra. Skyltar och anslag böra ordnas efter enhetligt system.

Bland arbeten, som under år 1935 färdigställdes, må som exempel nämnas stationshusen i Sala och Båstad, en hållplatskur av ny typ vid Hökälla samt ändring av godsexpeditionen vid Stockholm N.

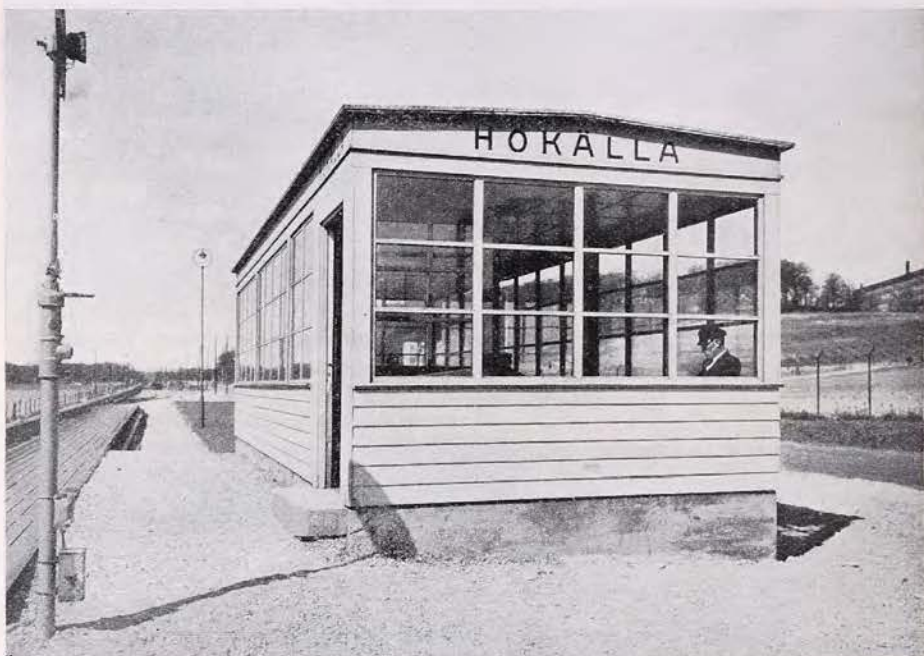


Bild 3. Hökälla, väntkur.

År 1923 ändrades och tillbyggdes *Sala* stationshus, varvid även partiell värmeledning anordnades. I samband med utbyggnad av värmeledningen att omfatta hela byggnaden har under år 1935 en genomgripande modernisering genomförts.

En detalj i inredningen, som genomförts i *Sala*, är anordningen av luckorna till biljettexpeditionen. De hittills använda slutna luckorna hava ersatts med ett öppet glasparti, varigenom önskvärd kontakt mellan biljettköpare och -säljare på ett behagligare sätt ernås.

Kostnaderna för ombyggnadsarbetena hava uppgått till 58 013 kr.

Vid *Båstad* har i samband med uppförande av en ny, tidsenlig toilettavdelning uppförts en större sommarvänthall i anslutning till stationshuset och den befintliga loggian. Toilettavdelningen är inrymd i särskild byggnad på den

gamla avträdesbyggnadens plats. Toilettbyggnaden och vänthallens pelare äro utförda av tegel i stil med stationshuset, och vänthallens golv har belagts med Höganäs-klinker i gul färg. I toilettbyggnaden inrymmes även lokal för tidningsförsäljning.

Kostnaderna hava uppgått till 35 222 kr.

I samband med ändring av spårsystemet och utläggande av plattform har vid *Hökälla* uppförts en mindre väntkur av trä. Över bröstvärnshöjd har byggnaden fönster åt alla sidor.

Kostnaden för samtliga arbeten har uppgått till 6 697 kr.



Bild 4. *Stockholm N, godsexpeditionen.*

Den avgående godstrafiken vid *Stockholm N station* har sedan gods-
magasinets tillkomst avsevärt ökat. För att på ett tillfredsställande sätt kunna
ombesörja godsexpedieringen därstädes har därför under år 1935 en ändring
av magasinet kommit till utförande.

I första hand hava expeditionenlokaler utökats för beredande av flera kassa-
platser. De gamla expeditionsluckorna hava borttagits och i deras ställe anord-
nats en öppen disk, belagd med grå kalksten, varå uppsatts en låg skärm av
glas med förkromade metallfästen och öppningar nedtill för expediering. Rör-
postanläggning från expeditionen till magasinlokalerna har anordnats.

Kostnaden för ombyggnadsarbetet har uppgått till 29 350 kr och för rörpost-
anläggningen till 4 600 kr.

E. Redogörelse för verksamheten vid banavdelningens hjälpanläggningar.

Cementvarutillverkningen.

Statens järnvägars cementvarutillverkning, för vilken närmare redogörelse lämnades i 1934 års berättelse (sid. 100—101), har liksom under föregående år bedrivits såväl vid cementgjuteriet vid Motala verkstad som i Älvsby. Arbetet pågick å den förstnämnda platsen under hela året med avbrott endast under sön- och helgdagar och å den sistnämnda platsen under tiden maj—november. Arbetsstyrkan utgjorde i medeltal per arbetsdag 25 man vid Motala verkstad och 4 man vid Älvsby.

Omfattningen av tillverkningen och värdet av under året försålda varor framgår av nedanstående sammanställning.

| Tillverkningsplats | Avloppsrör | | Brunnsrör, kulvertar m. m. | Plattforms- och lastkajkanter | | Signallednings-trummor | | | Betongdäck | Diverse varor | Värdet av under år 1935 försålda varor kr |
|--------------------|---------------|------------|----------------------------|-------------------------------|------------|------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---|
| | rakarör | formrör | | kanter | övr. delar | däck | sidostycken | övr. delar | | | |
| | st. | st. | | | | | | | | | |
| Motala verkstad | 27 674 | 662 | 1 117 | 5 173 | 63 | 12 069 | 7 455 | 8 225 | 1 289 | 1 412 | 115 439 |
| Älvsby ... | — | — | — | 620 | 66 | 4 040 | 2 710 | 2 836 | — | — | 12 191 |
| Summa | 27 674 | 662 | 1 117 | 5 793 | 129 | 16 109 | 10 165 | 11 061 | 1 289 | 1 412 | 127 630 |

Rälsjusteringsanläggningen i Hallsberg.

Under år 1935 har antalet svetsade räler uppgått till 10 705 st. Antalet rälsbrott (vid svetsen) å svetsade räler i spår har under samma år varit 8 st. Svetsade räler ha utlagts i spår i följande omfattning:

| | |
|---------------------------------|-------------|
| Jordholmen—Slågarp | 6 km spår |
| Bästad—Förslovsholm | 6 » » |
| Åstorp—Kattarp | 11 » » |
| Bräcke—Långsele | 33 » » |
| Tillsammans under år 1935 | 56 km spår |
| » » » 1934 | 55 » » |
| » » » 1933 | 81 » » |
| » » » 1932 | 44 » » |
| Summa | 236 km spår |

I anläggningen för riktning och omsmidning av begagnad rälsspik ha under året behandlats c:a 290 000 rälsspik. Därjämte ha c:a 30 000 rälsskarvbultar omgångats.

F. Redogörelse för försök.

1. Avslutade försök.

Sprutmålning av broar.

Av den nya överbyggnaden till *bro över Visjöån* å bandelen Östersund—Storlien, bestående av två plåtspann om 15.4 meters teoretisk spännvidd, tillverkade av A.B. Landsverk, Landskrona, försändes det ena spannet till huvudverkstaden i Liljeholmen, där nedan beskrivna försök med sprutmålning utfördes den 22—29 september 1930.¹⁾ Det till Liljeholmen försända spannet var vid avsändandet från verkstaden omålat, utan blymönjebestrykning men med järnet rengjort över hela spannet med undantag av yttersidan å ena huvudbalken, varå glödspån och annan orenlighet fanns kvar.

Det vid försöket använda sprutaggregatet med samtliga tillhörande delar är levererat av De Vilbiss Company, Toledo, Ohio, U.S.A., genom dess representant i Oslo, Ingenjör Peter C. Greiff A/S.

Kompressoraggregatet, bestående av en 6 hästkrafters bensinmotor och därtill direktkopplad kompressor med tillhörande luftbehållare, är placerad på en med hjul försedd ram av balkar, så att aggregatet lätt kan förflyttas. Totala vikten av hela kompressoraggregatet utgör 450 kg.

Sandblästringsapparaten, inköpt från samma firma, består av en plåtbehållare om c:a 60 liters rymd, i vars koniska botten finnes en ventil, genom vilken sandtilloppet kan regleras till den därunder tillkopplade slangen för sandens förande till munstycket. Vid munstycket tillkopplas luftslangen från kompressorn, och lufttillförseln regleras medelst en å munstycket anbragt ventil. Vid påsläppandet av luft suges sanden genom uppkommande vakuum till munstycket och slungas mot den yta, som skall blästras.

Å ovannämnda spann vid Liljeholmen sandblästrades först den icke rengjorda yttersidan, och denna blästring visade sig fullständigt avlägsna lös rost samt annan orenlighet. Nithuvuden och svåråtkomliga ytor bliva genom sandblästring lika väl rengjorda som en slät yta. Härefter sandblästrades hela spannet, således även de ytor, som blivit rengjorda vid verkstaden, enär under transporten till Liljeholmen en del lös rost bildats. Till sandblästring med denna apparat bör användas absolut torr, ren och skarpkantig sand. Sanden skall kunna passera genom en sikt med 1 millimeters fri maskvidd.

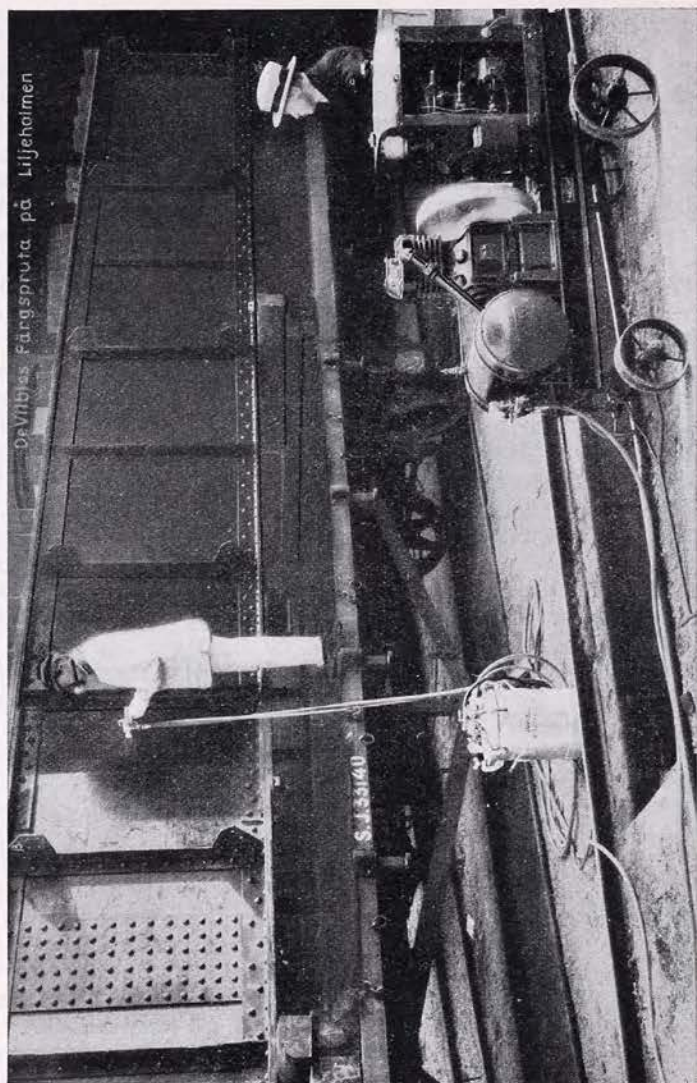
Vid dessa försök vunen erfarenhet utvisar, att tiden för blästring under de förhållanden, som rådde vid försöken, uppgår till omkring 5 minuter per kvm. Sandåtgången uppgår till omkring 2 liter per kvm.

Vid sandblästringen visade den å luftbehållaren anbragta manometern ett högsta tryck av 71 pounds per kvadrattum, motsvarande c:a 5 kg per kvcm, men detta tryck sjönk vid full blästring ned till c:a 3 kg per kvcm.

Efter sandblästringens avslutande sprutmålades spannet en gång med blymönjefärg och två gånger med blyvittfärg i grå färgton. Vid sprutmålningen användes förutom kompressoraggregatet en färgspruta med tvenne färgpistoler, en för vardera av de personer, som utförde målningen, se *bild 1*.

Till färgsprutan hör en inre plåtbehållare om c:a 40 liters rymd, i vilken

¹⁾ Det andra spannet rengjordes och grundmålades vid verkstaden i Landskrona, och avsikten var att, för vinnande av jämförelse, på broplatsen på vanligt sätt utföra slutmålningen därav genom dubbel strykning med blyvittfärg i grå färgton.



DeViltas Färgspruta på Liljeholmen

Bild 1. Sprutmålning av broar.

den använda färgen hålles, sedan den först silats genom en sikt med 1 millimeters fri maskvidd. Denna behållare är placerad i ett yttre kärl av tjock plåt försett med ett lock, som fästes medelst klämskruvar, så att hermetisk tillslutning uppstår. I detta lock finnas anbragta slangförskruvningar, till vilka kopplas dels luftslang från luftbehållaren å kompressorn och dels luft- och färgslangar till pistolerna. Lufttillförseln till färgsprutan reglerades så, att den å locket fastsatta manometern utvisade ett tryck av 30 pounds per kvadrattum eller c:a 2.1 kg per kvem, vilket tryck befanns lämpligt för målning med ovannämnda färger.

Totala målningssytan å det ifrågavarande spannet utgör c:a 240 kvm.

Tids- och färgåtgång framgå av nedanstående tablå.

| Behandling | Tidsåtgång | | Kapacitet kvm/tim | Färgåtgång | | Täcknings- för- måga kvm/kg |
|------------------------|------------|---------|----------------------|------------|--------|--------------------------------------|
| | totalt | min/kvm | | totalt | kg/kvm | |
| | tim | | | kg | | |
| Grundmålning | 9.1 | 2.28 | 26 | 80 | 0.33 | 3 |
| Slutmålning: | | | | | | |
| 1:sta sprutningen | 5.8 | 1.45 | 41 | 48 | 0.20 | 5 |
| 2:dra » | 4.0 | 1.00 | 60 | 48 | 0.20 | 5 |

Ovan angivna arbetstider avse endast tiden för själva målningen och ej den tid, som åtgått för tillredning och silning av färg samt rengöring av färgsprutan, slangar, pistoler m. m. Ökningen i tidsåtgång, om dessa arbeten samt arbeten med flyttning av ställningar etc. medräknas, torde, beroende av de lokala förhållandena, kunna uppskattas till 20—40 %. Skillnaden i använd tid för de tre olika sprutningarna torde delvis bero på ökad vana hos de personer, som utförde sprutmålningen.

Sprutmålning av redan trafikerade broar försöktes första gången å 3 bs år 1934 vid Västanfors, då bron över Strömsholms kanal ommålades. Broöverbyggnaden utgöres dels av ett fast spann, fackverk om 61 m, och dels av ett svängspann, c:a 31 m långa plätbalkar. För att få bort rost och gamla lösa flagor av färg gjordes först försök med sandblästring, varvid användes samma tryckluftsaggregat, som följde färgsprutan. Detta aggregat visade sig emellertid för svagt, varför det blev nödvändigt att skrapa och borsta för hand. Själva sprutmålningen, varvid förenämnda färgspruta användes, gick emellertid bra.

Arbetet är utfört med skrapning för hand samt sprutmålning, nämligen grundning med blymönja och två sprutningar med slutmålningfärg. Kostnaderna framgå av följande specifikation.

| | | | | | | |
|-------------------------|----------------|--|--------|----------|----------|-------------------|
| Arbetskostnader | | | | | 1 062.34 | |
| Mönja | 550 kg å 0.69 | | 379.50 | | | |
| Färg | 1 400 » » 0.70 | | 980.— | | | |
| Bensin | 760 lit » 0.21 | | 159.60 | 1 519.10 | | 2 581.44 |
| Hyra för maskiner | | | | | | 162.50 |
| | | | | | | Summa kr 2 743.94 |

Målningssyta kvm 2 731. Kostnad per kvm kr 1.00.

Härtill kommer bevakning kr 215.13 eller kr 0.08 per kvm.

Totala kostnaden för ommålningen utgör således c:a 1.10 kr per kvm.

När bron över *Dalälven vid Krylbo*, se bild 2, skulle målas år 1935, användes för sandblästringen byggnadscentralförrådets aggregat av Malcus Holmqvists fabrikat typ CTD-10 med kompressor av Atlas Diesels fabrikat typ MK 2v.

Sandbehållarens rymd är 120 l, och den är konstruerad för max. 8 atmosfärers tryck. Dess vikt är 800 kg. Kompressorn lämnade 2 kbm luft per min vid 7 atmosfärers tryck och drevs av bensinmotor om 16 hkr, och dess vikt var 1 250 kg.

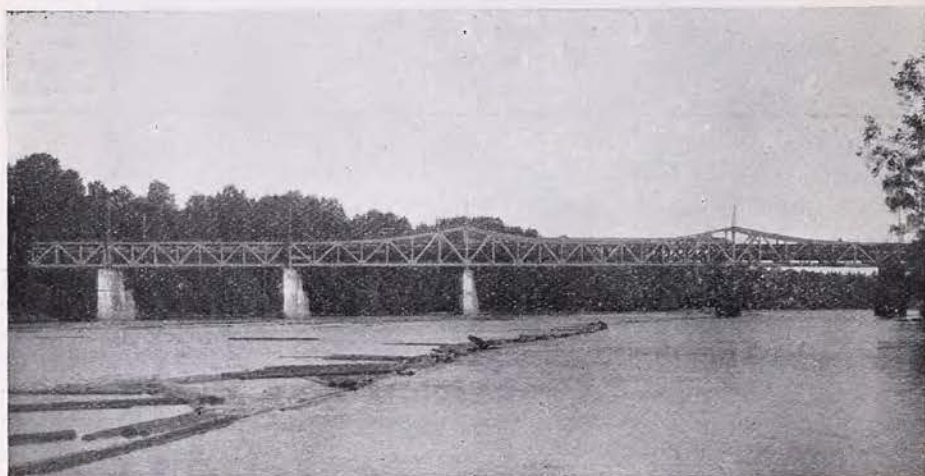


Bild 2. Bron över Dalälven vid Krylbo.

Med denna sandblästringsapparat ernåddes ett mycket gott resultat. På balkarnas översida hade emellertid rosten tärt mycket, och där fanns ett så tjockt och hårt lager av olja, sand och rost, att enbart sandblästring där tagit för lång tid. Därför behandlades dessa ytor först med luftmejslar, drivna från samma kompressor. Erforderlig sandkvantitet är liten — 1 kbm räcker till 300 kvm yta — och det bör nog tillses, att endast ren och skarpkantig samt absolut torr sand kommer till användning. För att arbetet skulle kunna pågå ostört, iordninggjordes en sandtorkningsugn, fast arbetet bedrevs mitt på sommaren. Efter mejsling och sandblästring voro järnytorna fullständigt befriade från rost och detta även inne i de mest undångömda vinklarna.

Vid jämförelse av kostnaden mellan manuell skrapning vid Västanforsbron och sandblästring vid Krylbobron har befunnits, att kostnaden per kvm var i det närmaste lika, men vid Krylbobron var arbetet mycket bättre utfört.

Efter sandblästringen vidtog sprutmålningen med mönjefärg på de ytor, där järnet kommit i dagen, och det visade sig, att denna bör utföras i omedelbar följd med blästringen, för att ej rost skall hinna bilda sig å de nyss rengjorda ytorna.

Vid ifrågavarande bro, vars målningssyta utgör över 7 000 kvm, arbetade endast ett lag med såväl sandblästring som mejsling och mönjefärgning. Detta visade sig mindre ändamålsenligt; användandet av två arbetslag skulle hava varit fördelaktigare.

Sedan hela bron var i erforderlig mån mönjad, vidtog slutmålning med grå brofärg dels i en första sprutning och därefter i en andra sprutning. Man bör emellertid ej hava samma färg i både första och andra behandlingen. Användes samma färg, blir det nämligen vid andra sprutningen mycket svårt att urskilja, var den nya färgen täcker väl och var den ej täcker. Bäst är därför att hava helt olika färg, exempelvis grön i ena avfärgningen och grå i den andra.

Färgen tillreddes av färgpasta från statens järnvägars förråd i Göteborg.

Vid sprutmålning bör ännu större försiktighet iakttagas med munskydd och arbetskläder än vid vanlig målning.

Vid Krylbobrons målning förefunnos vissa omständigheter, som bidro till ett gott resultat, såsom den bredvid liggande landsvägsbron, där uppställningsplats för maskinerna kunde beredas. Dessutom var en synnerligen torr och varm väderlek rådande under nästan hela arbetsperioden. Hade ej landsvägsbron funnits, skulle längre slangar fått anskaffas, vilket ju i någon mån försvårat och fördyrat arbetet.

Aggregatet för sandblästring och ett aggregat för sprutning av mönjefärg böra följas åt. Dessutom bör ytterligare ett aggregat finnas för slutmålningen, enär eljest aggregatet för sandblästringen blir stående överksamt för länge.

Här nedan hava kostnaderna för arbetet sammanförts, och av denna tabell kan också lätt erhållas materialåtgång per 100 kvm yta.

| | |
|--|----------|
| Transport av material till och från arbetet samt bevakning, ord. personal = 147 tim à 1.35 | 198.45 |
| Anordning och flyttning av ställningar å bron vid sandblästringen samt torkning av sand = 794 tim à 0.87 | 690.78 |
| Sandblästring och transport av sand till dito samt sprutmålning med mönja = 1 671½ tim à 0.87 | 1 454.21 |
| = 285 » » 0.94 | 267.90 |
| = 305 » » 1.01 | 308.05 |
| Nattractamente för kontrollant | 117.88 |
| Slutmålning, 2 sprutningar (ackordsarbete) = 14 164 kvm à 0.15 .. | 2 124.60 |
| Förbrukad bensin, 12 fat = 2 281 l à 0.205 | 467.61 |
| » mönjefärg, röd = 550 kg » 0.60 | 330.00 |
| » färg, grå = 3 351 » » 0.61 | 2 044.11 |
| Hyra för färgspruta nr 1 = 72 dagar » 2.50 | 180.00 |
| » » luftkompressor nr 13 = 28 » » 6.00 | 168.00 |
| » » » » nr 15 = 59 » » 4.00 | 236.00 |
| » » sandblästringsapp. nr 3 = 28 » » 2.30 | 64.40 |
| 20.0 kbm loksand, c:a 1.50 kr/kbm | 30.00 |
| Summa kr | 8 681.99 |

Brons målningssyta kvm 7 082. Kostnad per kvm kr 1.22.

För arbetet användes ett lag om 6 unga arbetare med en förman, som tillika var bevakande vakt. Inga olyckshändelser inträffade. Arbetet pågick under tiden juni—augusti.

Växeldrivanordning med inbyggt växellås.

Anordningen, som inlades i växel i Huddinge i juni år 1927, har fungerat väl, och vid revision under juni år 1935 förmärktes icke något fel å densamma.

Rälsvandringshinder.

Under åren 1928 och 1929 hava i spår å 4 bs insatts rälsvandringshinder av ett flertal olika typer, nämligen rälsvandringshindren Mathée och »Det förbättrade skenankaret», F. A. Neumans i Tyskland tillverkade rälsvandringshinder samt hinder av märket Fair.

Det har visat sig lämpligt att vid statens järnvägar använda förstärkta hinder av samma konstruktion som F. A. Neumans men av svensk tillverkning, vilka hinder visat sig väl fylla sin uppgift.

Axlar med trycksmörjning för signal- och förregleringsspännverk.

Axlar av denna typ insattes i spännverk i Gnesta i oktober år 1931. Provet har utfallit till belåtenhet, och axlar av samma typ hava nu kommit till användning å ett flertal platser vid statens järnvägar såväl för spännverk som ledningstrissor.

Rälsskarvbultar med trapetsgångor och fjäderbrickor.

Dessa bultar insattes i nedspåret å Huddinge bangård i juni år 1932. Med undantag för någon enstaka bult hava bultmuttrarna ej vridit sig å bulten. Bultkonstruktionen kräver stor försiktighet vid åtdragning av muttrarna, varför en särskild för ändamålet konstruerad skruvnyckel har kommit till användning. Försöket har icke givit anledning till att frångå den numera vid statens järnvägar allmänt använda skarvbultkonstruktionen med vanliga gångor och dubbel rälsfjäddering.

Specialtjärä för rälsskarvar (AKJ nr 40).

Provet anordnades i augusti år 1932 å linjen Valla—Katrineholm, km 133 + 000 — 133 + 200. Samtliga delar av rälsskarvarna beströkos med tjäran. (Bult och spik doppades i tjära.)

Vid nu företagen undersökning har det visat sig, att av tjäran endast återstår en del fläckar. Försöksresultatet synes icke motivera ett användande av tjäran för rälsskarvar vid statens järnvägar.

Aluminiummönja.

I augusti år 1928 ströks ena hälften av plåttaket å förrådsskjulet vid Hallsbergs omformarestation med denna mönja och den andra hälften med vanlig blymönja.

Det har nu visat sig, att blymönjan är såsom rostskyddsmedel överlägsen aluminiummönjan.

2. Pågående försök.

Å 1 bs har år 1929 å sträckan Årstabron—Västberga anordnats en provsträcka för jämförelse av livslängden hos sliprar av olika slag och under olika förhållanden enligt nedanstående:

nedgående spåret: grusballast
 uppgående » : makadamballast.

I båda spåren finnas sliprar med och utan underläggsplattor.

- | | | | | | |
|----|-------------|----------|----------------|--------|-------------------|
| 1. | kärnfulla | sliprar, | oimpregnerade, | utan | underläggsplattor |
| 2. | » | » | » | , med | » |
| 3. | kärnfattiga | » | » | , utan | » |
| 4. | » | » | » | , med | » |
| 5. | » | » | impregnerade, | utan | » |
| 6. | » | » | » | , med | » |

Å 21 bs hava inlagts en del sliprar impregnerade med arseniksalt och å 4 bs ett mindre antal sliprar impregnerade med olika slag av impregneringsmedel, såsom torvtjära, kreosotoljeemulsion, fluornatriumhaltiga medel m. m.

En jämförelse beträffande livslängden av de med olika medel impregnerade sliprarna kan ännu ej erhållas, enär ett flertal av desamma ännu ej äro i behov av utbyte.

Åren 1923 och 1924 inlades sliprar av lärkträ i spår strax öster om Gnesta station. Flertalet sliprar äro nu utbytta på grund av röta.

Å linjen Tullinge—Tumba uppsattes år 1927 några stängselstolpar av lärkträ. Inga av dessa äro ännu utbytta, men djupt gående röta förefinnes i jordbandet.

Å 4 bs pågå dessutom prov med:

Müntzings cementhärdare, som år 1928 anbringades å golvet i persontunneln i Tullinge.

Vattenasfalt, anbringad å väggarar i förenämnda tunnel år 1927.

Sulfoblyvitt rostskyddsfärg, varmed vägbron över Gnesta bangård beströks år 1929.

Tätasfalt Svebit, struken å plattformstak i Rönninge år 1929.

Mordalit från I. Müntzing & Co AB, som år 1929 användes för målning av ett rum i stationshuset vid Södertälje C.

Träimpregneringsmedlet Cuprinol, anbringat år 1929 på plankbeläggningen å broar över Huddingebäcken och Industrikanalen å linjen Södertälje S—Järna.

Munksjö nya underhållsfria takpapp, pålagd plattformstak nr 1 i Älvsjö år 1931.

Taktäta från I. Müntzing & Co AB, anbringad år 1933 å plåttaket på godsmagasinet i Mölnbo.

Röd oljeslamfärg från Alfort & Cronholm, som använts för utvändig målning å en del husbyggnader

Palmetto takfärg från AB Arco, använt för målning av taket å Flens stationshus år 1926.

Slipersdragare Effekto och rälsskravreglerare från Berg & Co AB, tagna i bruk år 1933 och 1934 respektive.

Ett parti martinräler, märkta S.M. 1926 S.J., inlagda å linjen Gnesta—Björnlunda år 1926.

En del räler med hög manganhalt, inlagda å linjen Södertälje S—Järna år 1929.

- 1927: 5. Järnvägsrådets yttrande den 11 november 1927 över järnvägsstyrelsens förslag till taxa för transporter å statens järnvägar samt till förändrade bestämmelser för godssamtrafik m. m.
- 1928: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 7 januari 1928 över järnvägsrådets yttrande av den 11 november 1927.
- 1929: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Sveg—Brunflo.
2. Betänkande med förslag i fråga om järnvägarnas godssamtrafik avgivet den 31 december 1928 av inom kommunikationsdepartementet tillkallade sakkunniga samt järnvägsstyrelsens utlåtande den 1 mars 1929 med anledning av ovannämnda betänkande.
3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 mars 1929 med nytt förslag till taxa för transporter å statens järnvägar.
4. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 mars 1929 i anledning av remitterade förslag och utlåtanden beträffande sjöfartsförbindelser med England.
5. Bilaga till järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 mars 1929 med nytt förslag till taxa för transporter å statens järnvägar.
6. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av Inlandsbanan, södra distriktet, delen Volgsjön (Vilhelmina)—Storuman.
7. Framställningar i anledning av förslaget till ny taxa å statens järnvägar den 28 mars 1929 jämte järnvägsstyrelsens därav föranledda utlåtanden april—juni 1929 samt utdrag av statsrådsprotokollet den 27 juni 1929.
8. Taxa för transporter å statens järnvägar; av Kungl. Maj:t fastställd å Stockholms slott den 27 juni 1929, att gälla tills vidare fr. o. m. den 1 juli 1930.
9. Föreskrifter angående godssamtrafik; av Kungl. Maj:t fastställda å Stockholms slott den 27 juni 1929.
10. Framställningar om utredning i frågan om konkurrens mellan järnvägar och sjöfart samt järnvägsstyrelsens i anledning av dessa till järnvägsrådet avlätna promemoria med bilagor.
11. V. P. M. rörande den ökade skattebörda, som skulle påvåla statens järnvägar, därest dessa i avseende å skattskyldigheten vore likställda med de enskilda järnvägarna.
12. Handlingar rörande järnvägsrådets sammanträde år 1929 samt järnvägsstyrelsens yttrande den 28 september 1929 över järnvägsrådets utlåtande den 11 november 1927, kapitel II och VIII.
13. Handlingar rörande ifrågasatta provisoriska taxelättnader å statens järnvägar och i samtrafik enligt järnvägsstyrelsens skrivelse den 27 september 1929.
14. Järnvägsstyrelsens och Svenska Järnvägsföreningens utlåtanden den 12 november resp. 26 oktober 1929 över framställning från Svenska Hamnförbundet m. fl. om utredning angående statens järnvägars taxepolitik i konkurrens med sjöfarten.
15. Om cementinjektering och arbeten med sprutbetong samt därav föranledda provningar vid statens järnvägar.
16. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 6.
- 1930: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtanden den 19 maj 1930 i anledning av förnyade framställningar från Svenska Hamnförbundet m. fl. om utredning angående konkurrensen mellan järnvägar och sjöfart.
2. Det svenska godsregleringssystemet. Föreligger även i upplaga med tysk text »Das schwedische Ausgleichsystem im Eisenbahn—Güterverkehr».

- 1931: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 9 februari 1931 angående tillämpningen av 1930 års motorfordonsförordning.
2. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 mars 1931 med förslag till vissa ändringar i taxan för transporter å statens järnvägar.
3. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 11 april 1931 med utlåtande och förslag beträffande exporttariffer.
4. Utlåtande angående utvidgning av järnvägsrådets arbetsuppgifter m. m. av järnvägsstyrelsen den 1 maj 1931 och av kommerskollegium den 8 december 1930.
5. Teknisk-ekonomisk redogörelse för dubbelspårsanläggningen Alingsås—Göteborg.
6. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Sveg—Hede.
- 1932: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggning av statsbanan Forsmo—Hoting.
2. Bidrag till frågan om sträckgränsens bestämmande.
- 1933: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 21 februari 1933 med förslag till ny persontaxa för statens järnvägar.
2. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 7.
3. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 23 september 1933 med förslag till vissa ändringar i godstaxan för statens järnvägar.
- 1934: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse den 28 februari 1934 med hemställan att Kungl. Maj:t utfärda stadga om vagnsamtrafik mellan statens och enskilda normalspåriga järnvägar jämte övergångsbestämmelser.
2. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 30 juni 1934 angående av luftfartsleden Stockholm—Malmö förorsakad inkomstminskning för statens järnvägar.
3. P. M. den 11 juli 1934 rörande förhållandet mellan luftfart och järnvägar.
4. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 31 oktober 1934 över väg- och brosak-kunnigas betänkande.
- 1935: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 19 januari 1935 över utredning rörande reguljär luftfart m. m.
2. Järnvägsstyrelsens påminnelser den 28 mars 1935 i anledning av Svenska järnvägsföreningens svar å järnvägsstyrelsens hemställan den 28 februari 1934, att Kungl. Maj:t ville utfärda stadga om vagnsamtrafik mellan statens och enskilda normalspåriga järnvägar.
3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 2 juli 1935 över 1932 års trafikutrednings betänkande och förslag.
- 1936: 1. Betänkande, avgivet av Kungl. järnvägsstyrelsens kommission för utredningen om förstatligande av enskilda normalspåriga järnvägar (Järnvägsförstatligandekommissionen).