

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR
1937

Utkom från trycket den 19 oktober 1938.

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägmuseum
Digitaliserad 2015



TRAFIKVERKET

Centraltr., Esselte, Schlm 38

942778

BANKA VDEILNINGENS VERKSAMHET ÅR 1937

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1937

Utkom från trycket den 19 oktober 1938.

Centraltr., Esselte, Sthlm 38

842778



TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

A4pb

FÖR
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR
1937

Utkom från trycket den 19 oktober 1938.

Centraltr., Esselte, Sthlm 38

842773

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
A. <i>Bannätets indelning.</i>	
1. Bansektionsindelning.....	3
2. Bansektionernas spårlängder, personalantal, kostnader m. m.....	4
3. Banmästaravdelningar och banvaktssträckor.....	8
4. Sträckindelning för signalreparatörer.....	27
5. De elektrifierade linjernas indelning i ledningsunderhållsområden m. m.....	32
B. <i>Banarbetarnas löneförhållanden.....</i>	36
C. <i>Drift och underhåll.</i>	
1. Kostnader för drift och underhåll per sektion och konto.....	42
2. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) per spårkm å olika bandelar och konton.....	46
3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten.....	52
4. Uppgifter rörande banunderhållet:	
a. Spårisolering:	
1. Under året utförd spårisolering	53
2. Den ekonomiska innebörden av utförda spårisoleringar..	54
b. Sliprar:	
1. Upptagna och nedlagda sliprar.....	56
2. Impregnering av virke.....	58
3. Sliprars livslängd.....	59
4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper.....	62
c. Råler:	
1. Råler av olika tillverkare.....	63
2. Råler av olika modeller.....	64
3. De olika rålsmodellernas iörekomst å skilda delar av S.J	65
4. Rålsbrott.....	66
d. Svetsning av rälerna i Nuoljatunneln	70
e. Spårundersökningar med Hallade's apparat.....	72
f. Ballast:	
1. Uttagna kvantiteter och kostnaderna härför	73
2. Underhållskostnaderna för provsträckor belagda med olika ballastmaterial	73
g. Planteringar.....	78
h. Hägnad.....	80
i. Motordressiner	81
j. Anläggningar för elektrisk tågdrift.....	83
k. Elektriska belysningsanläggningar.....	89
l. Telegraf- och telefonanläggningar.....	90
m. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:	
1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan.....	92
2. Växel- och signalsäkerhetsanläggningarnas omfattning....	92
3. Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan.....	93
4. Växel- o. signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar..	94
D. <i>Nybyggnads- och förändringsarbeten.</i>	
1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar m. m.....	96
2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.....	99
3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten	102
E. <i>Redogörelse för verksamheten vid banavdelningens hjälpanläggningar....</i>	112
F. <i>Redogörelse för försök.....</i>	115

A. Bannätets indelning.

1. Bansektionsindelning.

Bansektioner

Huvudort för:

I Distriktet Stockholm

1. 05

2. - Norrköping

3. - Örebro

4. - Stockholm

II Distriktet Göteborg

5. 05

6. - Kristinehamn

7. -

8. - Falköping

9. - Göteborg

III Distriktet Malmö

10. 05

11. - Nässjö

12. - Helsingborg

IV Distriktet Östersund

13. 05

14. - Sundsvall

15. - Storvik

16. - Åre

17. - Sollefteå

V Distriktet Luleå

18. 05

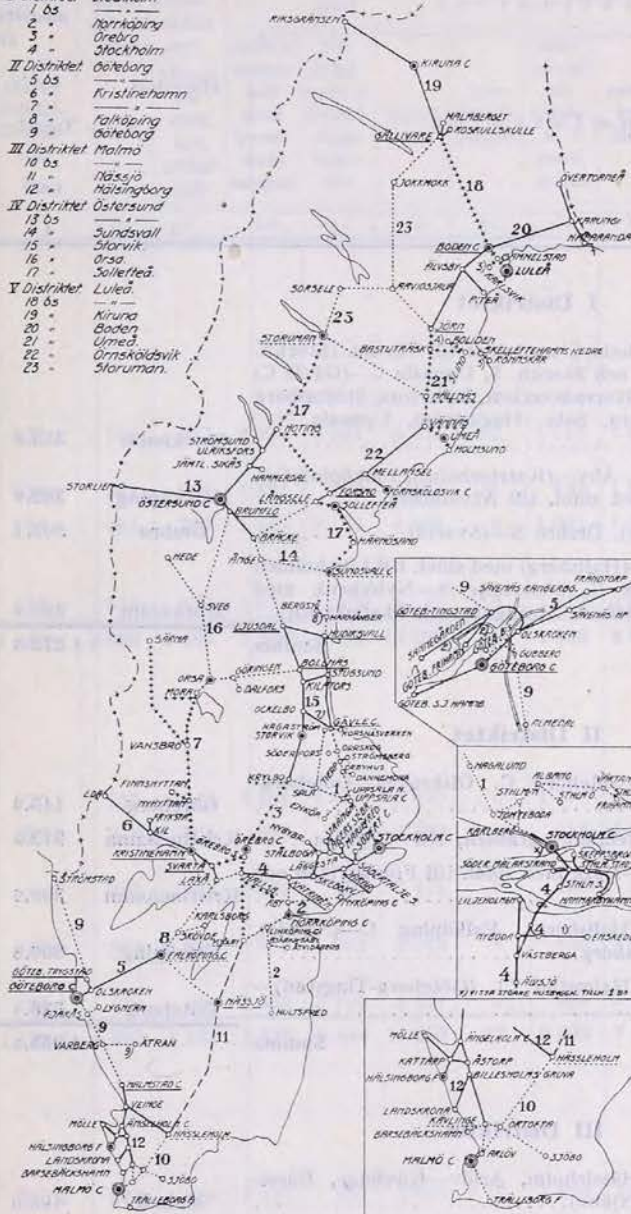
19. - Kiruna

20. - Boden

21. - Umeå

22. - Örneshövdavik

23. - Storuman



- 1) Enskilda tillhöriga Nyköpings-Enskede, trafikeras och underhålls av 5j.
- 2) - - - - - Gädd-Tingsstad-Sannegården, Gädd-Tingsstad-Gädd-Tingsstad, trafikeras och underhålls av 5j.
- 3) - - - - - Gammelstad-Karlskrona, trafikeras och underhålls av 5j.
- 4) - - - - - Sjö-Boden, trafikeras och underhålls av 5j.
- 5) - - - - - Skelleftehamns-nedre-Rännäsk, trafik o. underhålls av 5j.
- 6) - - - - - Örebro-Skeböck, trafikeras av 5j.
- 7) - - - - - Gädd-Ockelbo jv., trafikeras o. underhålls av 5j.
- 8) Bandelen Harmånger-Bergsjö, spårvid 0,891 m
- 9) Svenska staten tillh. Varberg-Åtran jv., trafikeras o. underhålls av 5j.

2. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Banlängd i medeltal under året	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel- spår km
1	2	3	4	5
I Distriktet				
1	(Krylbo)—Stockholm C ¹ med sidol. till Värtan, (Stockh. Ö), Stockh. N och Stockh. S, Uppsala C—(Gävle C) med sidol. till Korsnäsverken, Söderfors, Strömsberg och Dannemora, Sala—Hagastrom, Uppsala N—(Enköping)	Stockholm	353.9	67.1
2	(Järna)—Mjölby, Åby—(Katrineholm), Linköping C—(Hultsfred) med sidol. till Åtvidaberg	Norrköping	282.9	86.5
3	Krylbo—(Mjölby), Örebro S—(Svartå).....	Örebro	302.1	24.8
4	(Stockholm C) ¹ —(Hallsberg) med sidol. till Liljeholmen och Södertälje C, Södertälje S—Nybybruk med sidol. till Mariefred, Strängnäs och Skebokvarn...	Stockholm	333.4	45.4
Summa			1 272.3	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—(Nässjö), Skövde—Karlsborg	Falköping	300.8	22.0
9	(Göteborg C)—(Halmstad C), (Göteborg-Tingstad)—Strömstad	Göteborg	326.4	—
Summa			1 355.3	67.0
III Distriktet				
10	Trelleborg 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

¹ Stockholm C bangård tillhör 4 bs.² Här ej inräknade 119 man, underställda arbetschefen vid elektrifieringsarbetena, Nässjö.

antal, kostnader m. m. år 1937.

Spårlängd vid årets slut		Antal an- ställd perso- nal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektri- fierade spår km	Totalt	Härav för drift och under- håll	Drift o. under- håll samt hyres- verk- samhet	Ny- bygg- nads- o. föränd- rings- arbe- ten	Totalt	bm- avdel- ningar	spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	meter bro- längd	eldstä- der i bostä- der	före- nings- sta- tioner	anslu- tande en- skilda järn- vägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
764.6	527.2	789	517	2 990	3 344	6 334	12	1 533	1 671	1 958	8	8
599.7	429.2	324	288	1 331	602	1 933	11	832	1 117	1 439	5	5
533.4	518.4	461	287	1 445	3 124	4 569	8	1 021	1 530	1 221	11	13
556.5	471.5	514	375	1 674	1 843	3 517	10	1 212	2 595	1 271	3	3
2 454.2	1 946.3	2 088	1 467	7 440	8 913	16 353	41	4 598	6 913	5 889	27	29
311.4	275.4	383	243	1 201	1 494	2 695	6	1 116	1 602	860	3	6
315.2	307.7	213	165	894	436	1 330	6	552	1 597	943	6	7
474.6	—	232	193	839	632	1 471	8	368	838	642	3	3
428.1	420.9	334	250	1 059	983	2 042	8	635	1 011	1 295	7	8
396.8	185.7	440	250	1 362	2 759	4 121	9	381	2 419	896	6	6
1 926.1	1 189.7	1 602	1 101	5 355	6 304	11 659	37	3 052	7 467	4 636	25	30
480.3	395.3	378	336	1 817	857	2 674	7	1 294	1 677	1 053	7	13
481.1	477.5	395	328	1 328	821	2 149	9	797	575	1 083	6	10
397.9	367.6	445	305	1 282	1 357	2 639	9	711	1 319	865	3	3
1 359.3	1 240.4	1 218	969	4 427	3 035	7 462	25	2 802	3 571	3 001	16	26

2. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Banlängd i medeltal under året	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel- spår km
1	2	3	4	5
IV Distriktet				
13	(Bräcke)—Storlien—gränsen, Östersund C—(Höting) 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).....	Luleå	263.7	—
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—(Gällivare), Arvidsjaur—(Jörn).....	Storuman	513.5	—
Summa			1 926.9	—
Summa för hela statsbanenätet			7 598.2	454.6

Ang. specifikation å antalet anställd och använd personal, se Drifftjänststatistik för år 1937.
 Ang. personalantalets fördelning på olika månader av året, se Månadsstatistik för tjänstebruk.

antal, kostnader m. m. år 1937 (forts.).

Spårlängd vid årets slut		Antal an- ställd perso- nal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektri- fierade spår km	Totalt	Härav för drift och under- håll	Drift o. under- håll samt hyres- verk- samhet	Ny- bygg- nads- o. föränd- rings- arbe- ten	Totalt	bm- avdel- ningar	spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	meter bro- längd	eldstä- der i bostä- der	före- nings- stä- tioner	anslu- tande en- skilda järn- vägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
495.7	—	357	250	1 142	1 062	2 204	9	386	2 066	887	1	1
591.2	141.5	410	337	1 567	1 263	2 830	11	591	1 489	1 226	2	2
631.0	318.0	437	388	1 722	674	2 396	12	851	2 306	1 619	4	4
554.5	—	210	192	840	276	1 116	9	303	1 151	587	—	—
500.6	—	318	296	1 368	362	1 730	9	288	1 938	409	—	—
2 773.0	459.5	1 732	1 463	6 639	3 637	10 276	50	2 419	8 950	4 728	7	7
284.3	271.2	316	288	1 599	531	2 130	7	411	362	765	—	—
318.7	323.7	363	315	1 807	581	2 388	10	335	783	1 519	—	—
497.8	—	251	236	1 239	357	1 596	9	398	2 012	723	—	—
313.2	—	225	189	1 001	283	1 284	7	260	1 201	579	—	—
275.2	—	184	166	739	179	918	6	149	1 468	425	—	—
731.6	—	201	175	780	182	962	14	255	1 989	511	—	—
2 420.8	594.9	1 540	1 369	7 165	2 113	9 278	53	1 808	7 815	4 522	—	—
10 933.4	5 430.8	8 180	6 369	31 026	24 002	55 028	206	14 679	34 716	22 776	75	92

3. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	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	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
	nr			km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		A-linjer.¹								
4	102	Stockholm C—(Västberga)....	Stockholm C...	7.4	—	51.1	2.2	dagl.	öbm	bm
	104	Liljeholmen—Västberga— Uttran.....	Huddinge.....	19.2	² 2.1	23.4	12.7	»	öbm	bm
	105	(Uttran)—Järna och Söder- tälje S—Södertälje C.....	Södertälje S...	21.7	3.5	23.2	3.5	»	öbm	bm
2	130	(Järna)—(Tystberga).....	Vagnhärads...	—	36.9	8.8	—	»	fbm	bfm
	131	Tystberga—(Jönåker).....	Nyköping C...	—	35.1	16.2	0.3	»	fbm	bfm
	132	Jönåker—(Åby).....	Ålberga.....	—	35.8	6.6	—	»	fbm	bfm
	111	(Katrineholm)—(Graversfors)...	Strängsjö.....	—	35.8	5.5	0.1	»	fbm	bfm
	133	Graversfors—Åby—Eksund...	Norrköping C...	16.4	4.1	38.5	21.7	»	öbm	bm
	134	(Eksund)—(Linghem).....	Kimstad.....	26.8	—	9.9	—	»	fbm	bfm
	135	Linghem—(Vikingstad) och Linköping C—Tannefors ³ ...	Linköping C...	{ 23.2	—	15.1	6.5	»	fbm	bfm
				{ —	2.1	1.3	2.8	varan. vard. o. Soh		
11	136	Vikingstad—Mjölby.....	Mjölby.....	20.5	0.5	16.2	0.1	dagl.	fbm	bfm
	319	(Mjölby)—(Tranås).....	Boxholm.....	—	35.3	9.7	1.3	»	fbm	bfm
	318	Tranås—Aneby.....	Tranås.....	29.6	0.1	6.9	0.6	»	fbm	bfm
	316	(Aneby)—Nässjö—(Grims- torp).....	Nässjö.....	33.4	2.5	41.7	1.8	»	öbm	bm
	315	Grimstorp—(Stockaryd).....	Sävsjö.....	18.3	10.0	10.1	0.3	»	fbm	bfm
	314	Stockaryd—(Lidnäs).....	Lamhult.....	—	28.0	5.9	1.2	»	fbm	bfm
	313	Lidnäs—(Blädinge).....	Alvesta.....	—	26.2	17.7	0.1	»	fbm	bfm
	312	Blädinge—Diö.....	Vislanda.....	—	30.9	11.6	—	»	fbm	bfm
10	311	(Diö)—(Osby).....	Älmhult.....	—	30.9	15.0	1.5	»	fbm	bfm
	310	Osby—(Hässleholm).....	Hästveda.....	—	28.4	7.7	0.1	»	fbm	bfm
	309	Hässleholm—Tjörnarp.....	Hässleholm...	21.1	2.4	24.0	0.5	»	öbm	bfm
	307	(Tjörnarp)—Eslöv.....	Eslöv.....	29.4	—	22.2	4.3	»	öbm	bfm
	306	(Eslöv)—(Arlöv).....	Lund C.....	27.7	0.5	19.3	1.9	»	öbm	bm
	301	Arlöv—Malmö C—Lundaväg.	Malmö C.....	5.5	3.2	84.4	37.7	»	öbm	bm
	337	(Lundavägen)—Trelleborg F...	Trelleborg F...	—	28.8	17.1	0.3	»	fbm	bfm
	302	Kävlinge—(Arlöv) och.....	Kävlinge.....	{ —	19.1	13.8	4.0	»	fbm	bfm
4		Barsebäckshamn—Kävlinge ⁴		{ —	16.5	4.0	—	varan. vard. varje Soh		
	106	(Järna)—Björnlunda.....	Gnesta.....	—	26.8	8.2	—	dagl.	fbm	bfm
	107	(Björnlunda)—Skebokvarn— Malmköping.....	Sparreholm...	—	37.3	7.6	0.3	»	fbm	bfm
	108	(Skebokvarn)—Katrineholm...	Katrineholm...	—	31.8	24.3	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

vakssträckor vid årets slut.

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför- män	banvakter	antal platser		antal använd personal			
	dubbel- spår	enkel- spår			dubbel- spår	enkel- spår			väggkors- ninn- gar	andra	banvakter	annan man- lig per- sonal	kvinn- lig per- sonal	
	km	km			km	km								
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
4	1.8	—	1	2	3.7	—	2	2	—	1	—	1	—	¹ Hårtill sträckorna Hallsberg—gränsen mot II distr. (se under B-linjer, bm.-avd. nr 119) ² Linjen Västberga—Liljeholmen ej indelad i sträckbevakning.
8	2.4	—	1	3	6.4	—	—	8	—	—	—	—	—	
10	2.4	3.5	1	4	6.2	3.5	—	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	—	—	—	—	—	
1	—	2.1	1	—	—	2.1	—	1	—	—	—	—	—	³ C-linje.
8	2.6	0.5	1	3	6.8	0.5	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	3.9	1	3	—	11.8	—	9	—	—	—	—	—	
11	2.7	—	1	3	9.9	—	—	11	—	—	—	—	—	
13	2.8	2.8	1	4	9.0	—	—	13	—	—	—	—	—	
9	2.8	3.9	1	3	8.4	11.6	—	9	—	—	—	—	—	
7	—	4.0	1	2	—	14.0	—	7	—	—	—	—	—	
7	—	3.8	1	2	—	13.1	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	2	—	15.5	—	8	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	2	—	15.5	—	8	—	—	—	—	—	
7	—	4.0	1	2	—	14.2	—	7	—	—	—	—	—	⁴ C-linje. ⁵ Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren. ⁶ Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9.3 km, räknas till C-linjer och inspekteras varan, vardag och varje sön- och helgdag.
8	2.8	2.4	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	
5	—	3.8	1	2	—	9.6	1	4	1	—	—	—	2	
2	—	8.1	⁵ 1	1	—	16.2	—	2	3	—	—	—	3	
7	—	3.8	1	3	—	8.9	—	7	—	—	—	—	—	
10	—	3.7	1	4	—	9.3	—	10	—	—	—	—	—	
9	—	3.5	1	3	—	10.6	—	9	—	—	—	—	—	
8	—	3.7	1	3	—	9.8	—	8	—	—	—	—	—	
10	—	3.5	1	4	—	8.8	—	10	—	—	—	—	—	

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	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	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
8	214	(Hallsberg) ¹ —Laxå—(Berg- mossen).....	Laxå.....	² 24.9	6.0	13.0	—	dagl.	fbm	bfm
	213	Bergmossen—Slätte.....	Gårdsjö.....	—	32.0	10.4	—	»	fbm	bfm
	212	(Slätte)—Väring.....	Töreboda.....	—	32.0	11.5	—	»	fbm	bfm
	211	(Väring)—Skövde—Stenstorp.	Skövde.....	—	32.4	12.7	3.7	»	fbm	bfm
	207	(Stenstorp)—Falköping C— Sandhem ³	Falköping C....	—	³ 38.6	27.9	6.7	»	öbm	bm
5	205	(Falköping C)—Fåglavik.....	Floby.....	—	27.6	6.3	—	»	fbm	bfm
	204	(Fåglavik)—Lagmansholm....	Herrljunga....	—	27.4	9.9	0.9	»	fbm	bfm
	203	(Lagmansholm)—Norsesund..	Alingsås.....	12.0	13.0	11.5	0.1	»	fbm	bfm
	202	(Norsesund)—Partille.....	Lerum.....	25.2	—	10.6	0.8	»	fbm	bfm
	201	(Partille)—Göteborg C.....	Göteborg C....	8.1	—	71.7	4.2	»	öbm	bm
9	229	(Göteborg C)—(Kungsbacka) och (Olskroken)—Gubbero skiljestation.....	Mölnbäcks nedre	—	28.0	8.6	3.8	»	fbm	bfm
	230	Kungsbacka—Väröbacka.....	Kungsbacka...	—	32.5	13.6	0.1	»	fbm	bfm
	231	(Väröbacka)—Tvååker.....	Varberg.....	—	32.4	3.9	—	»	fbm	bfm
	232	(Tvååker)—Heberg.....	Falkenberg....	—	24.6	9.2	—	»	fbm	bfm
	233	(Heberg)—(Halmstad C)....	Harplinge.....	—	32.3	7.7	—	»	fbm	bfm
12	330	(Halmstad C) ⁵ —Veinge—La- holm.....	Veinge.....	—	24.8	21.1	1.7	»	fbm	bfm
	329	(Laholm)—Vejbyslätt.....	Bästad.....	—	32.5	9.1	0.4	»	fbm	bfm
	328	(Vejbyslätt)—Ängelholm C— (Billesholms gruva).....	Ängelholm C...	—	30.6	17.7	4.2	»	öbm	bm
	303	(Billesholms gruva)—(Käv- linge).....	Svalöv.....	—	33.4	11.4	0.8	»	fbm	bfm
3	118	Örebro C—Örebro S—(Halls- berg).....	Örebro C.....	24.2	⁶ 1.7	48.4	5.0	»	öbm	bm
1	101	(Stockholm C)—Ulriksdal.....	Tomtebodas....	5.8	—	61.8	—	»	öbm	bm
	112	(Ulriksdal)—Rosersberg.....	Rotebro.....	24.5	—	10.9	2.2	»	fbm	bfm
	113	(Rosersberg)—(Uppsala C)....	Märsta.....	32.4	—	7.3	0.2	»	fbm	bfm
	114	Uppsala C—Järlåsa och.....	Uppsala C.....	1.6	26.2	23.8	2.7	»	öbm	bfm
		(Uppsala N)—(Enköping) ⁷ ...		—	41.3	5.3	0.3	varan- vård o. v. Soh		
	115	(Järlåsa)—(Sala).....	Heby.....	—	35.5	8.0	0.2	dagl.	fbm	bfm
	116	Sala—(Krylbo).....	Sala.....	—	32.5	11.2	0.9	»	fbm	bfm

vaktsträckor vid årets slut (forts.).

Banvaks- sträckornas				Bevaknings- gruppernas		Antal banvaks- sträckor, som före- ställs av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträck- vakterna					Anmärkningar		
an- tal	medel- längd hu- vudspår		an- tal 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	en- kel- spår			dub- bel- spår	en- kel- spår			våg- kors- nin- gar	and- ra	ban- vak- ter	annan man- lig perso- nal			kvinn- lig perso- nal
	km	km			km	km									
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	3.4	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).	
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.0	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	4.3	1	3	—	12.9	—	9	—	—	—	—	—	² Härav sträckan Hallsberg— Östansjö, 2 865 m, trafikerad som enkelspår.	
7	—	3.9	1	3	—	9.2	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	3.9	1	3	—	9.1	—	7	—	—	—	—	—		
8	2.6	3.9	1	3	7.9	8.3	—	8	1	—	—	2	—		
10	2.5	—	2	4	6.3	—	—	10	—	—	—	—	—	³ Sträckan (Falköping C)— Sandhem, 26.2 km, räknas till B-linjer.	
3	2.7	—	⁴ 1	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	—	—	—	—	—	⁴ Å sträckan Partille—Fränd- torp 2 besiktningar.	
6	—	4.1	1	2	—	12.4	—	6	—	—	—	—	—		
8	—	4.1	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	3.5	1	3	—	8.3	—	7	1	—	—	2	—		
9	—	3.6	1	4	—	8.1	—	9	1	—	—	2	—	⁵ Viss del av spårsystemet vid Halmstad C tillhör dock SJ och bm.-avd. nr 330.	
8	—	3.8	1	4	—	7.7	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	3.7	1	4	—	8.4	—	9	—	—	—	—	—		
7	3.7	—	1	3	8.6	—	—	7	—	—	—	—	—		
6	1.0	—	1	2	2.9	—	—	6	—	—	—	—	—	⁶ Härav 1.3 km B-linje, Örebro C mot Frövi samt 0.4 km C- linje, Örebro S mot Svartå.	
9	2.7	—	1	3	8.2	—	—	9	—	—	—	—	—		
11	2.9	—	1	4	8.1	—	—	11	—	—	—	—	—		
7	—	4.0	1	3	—	9.3	—	7	2	—	3	—	1		
6	—	6.9	1	3	—	13.8	—	6	6	—	—	—	6	⁷ C-linje.	
9	—	4.0	1	3	—	11.9	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	4.1	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.1	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—		

Banmästaravdelningarna										
Ban- sektion	omfattning			huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trå- dare
	nr	(Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
nr	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	Fors.....	—	33.0	17.5	2.4	dagl.	fbm	bfm
	403	(Dalgränsen)—Åshammar....	Storvik.....	—	32.6	16.7	0.1	•	öbm	bfm
	404	(Åshammar)—(Hedsjön).....	Ockelbo.....	—	37.8	12.0	0.2	•	fbm	bfm
	405	Hedsjön—Kilafors.....	Kilafors.....	—	36.2	14.5	0.4	•	fbm	bfm
	407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)..	Bollnäs.....	—	30.5	20.3	1.3	•	öbm	bm
	408	Arbrå—(Skästra).....	Arbrå.....	—	36.2	11.9	0.2	•	fbm	bfm
	409	Skästra—Ljusdal—(Lång- backa) ¹	Ljusdal.....	—	33.9	14.0	3.0	•	fbm	bfm
18	551	Luleå—Notviken.....	Luleå.....	—	5.3	55.4	4.1	•	öbm	bm
	552	(Notviken)—(Boden C).....	Gammelstad...	—	29.0	5.5	6.8	•	fbm	bfm
	553	(Boden C)—Gransjö.....	Boden C.....	—	33.8	3.7	—	•	fbm	bfm
	555	(Gransjö)—(Näsberg).....	Lakaträsk.....	—	35.2	5.1	—	•	fbm	bfm
	556	Näsberg—(Koskivara).....	Murjek.....	—	33.5	5.3	—	•	fbm	bfm
	557	Koskivara—(Nuortikon).....	Nattavara.....	—	33.0	5.2	—	•	fbm	bfm
	558	Nuortikon—(Gällivare).....	Ripats.....	—	30.9	3.5	—	•	fbm	bfm
19	562	(Gällivare)—Risbäck.....	Risbäck.....	—	35.0	2.4	—	•	bm	bfm
	563	(Risbäck)—(Lappberg).....	Fjällåsen.....	—	31.9	3.5	—	•	bm	bfm
	564	Lappberg—(Kiruna C).....	Kalixfors.....	—	31.9	2.2	0.7	•	bm	bv
	565	Kiruna C—(Krokvik).....	Kiruna C.....	—	4.8	18.8	9.5	•	öbm	bm
	566	Krokvik—Rensjön.....	Rautas.....	—	28.3	3.3	—	•	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	6.5	—	•	fbm	bfm
	570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	Kopparåsen....	—	18.5	2.3	—	•	fbm	bfm
		B-linjer. ²								
5	200	(Olskroken)—Göteborg-Ting- stad—Sannegården, Göte- borgs frihamn och Göteborg SJ hamnbana.....	Göteborg C....	—	2.4	39.8	53.0	dagl.	fbm	bfm
1	140	(Uppsala C)—(Örbyhus).....	Uppsala C....	—	42.7	7.0	2.4	•	fbm	bfm
	141	Örbyhus—Orrskog samt..... (Örbyhus)—Dannemora,) ³ (Orrskog)—Söderfors o.)	Tierp.....	—	³ 18.3	5.1	3.7	varan. vardag o. Soh en g. 1 veckan	fbm	bfm
		(Tierp)—Strömsberg ⁴		—	⁴ 9.8	2.6	1.5		—	—
	142	(Orrskog)—(Gävle C).....	Gävle C.....	—	43.1	21.5	29.8	dagl.	fbm	bfm

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	enkel-spår			vågskorsninar	andra			banvakter	annanmanlig personal	kvinnlig personal				
	km	km													
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
7	—	4.7	1	3	—	11.0	—	7	—	—	—	—	—	¹ Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20.6 km, räknas till B-linjer.	
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	1	—	—	—	2		
8	—	4.5	1	3	—	12.1	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4.8	1	3	—	11.3	—	7	3	—	—	—	7		
7	—	0.8	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	—	7.7	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	3.9	1	3	—	11.7	1	8	—	—	—	—	—	² Härtill sträckorna (Falköping C)—Sandhem (se under A-linjer, bm.-avd. nr 207), (Ljusdal)—Långbacka (se under A-linjer, bm.-avd. nr 409) o. Anundsjö—Mellansel (se under C-linjer, bm.-avd. nr 503). ³ Sträckorna (Örbyhus)—Dannemora och (Orrskog)—Söderfors räknas till C-linjer och inspekt. varannan dag, växelvis av banmästaren och resp. banvakt. ⁴ Sträck. (Tierp)—Strömsberg räknas till C-linjer.	
8	—	4.0	1	4	—	8.0	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	4.0	1	4	—	8.0	—	8	—	—	—	—	—		
2	—	2.4	1	1	—	4.8	—	2	—	—	—	—	—		
8	—	3.5	1	4	—	7.1	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	3.5	1	4	—	7.1	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	3.5	1	3	—	10.6	1	8	—	—	—	—	—		
6	—	3.1	1	3	—	6.2	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	3.1	1	3	—	6.2	—	6	—	—	—	—	—		
2	—	3.1	1	1	—	6.1	—	2	1	2	4	2	—		
8	—	5.3	1	3	—	14.2	—	8	3	—	—	—	3		
5	—	5.4	1	2	—	13.5	—	5	—	—	—	—	—		
2	—	9.2	³ 1	2	—	9.2	—	2	3	—	—	—	3		
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—		
9	—	4.8	1	3	—	14.4	—	9	1	—	—	—	1		

Banmästaravdelningarnas										
Ban- sektion										
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utför- as	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
nr				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk)....	Hamrängefjär- den.....	—	47.5	8.1	—	varan. vard.	fbm	bv
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) o. (Söderhamn V)—Norråla...	Söderhamn V..	—	42.6	5.3	1.9	»	fbm	bv
	423	(Norråla)—(Hudiksvall).....	Lindefallet....	—	49.3	7.1	2.7	»	fbm	bv
14	418	(Hudiksvall)—Harmånger o... Harmånger—Bergsjö ¹	Hudiksvall....	—	24.2	3.9	0.4	varan. vard. o. Soh	fbm	bv
	417	(Harmånger)—Njurunda.....	Njurunda.....	—	19.5	4.0	—	»	—	—
				—	48.4	4.5	—	»	fbm	bv
17	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)...	Selånger.....	—	41.6	8.0	—	varan. vard. v. Soh	bm	bv
	425	Hussjöby—(Veda).....	Härnösand....	—	49.6	8.9	—	»	fbm	bfm
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö.....	Ljusdal.....	—	49.6	9.1	0.1	dagl.	fbm	bfm
	413	(Ramsjö)—Alby.....	Östavall.....	—	44.8	12.5	0.2	»	fbm	bfm
	414	(Alby)—Ånge—Fränsta.....	Ånge.....	—	38.8	23.4	—	»	öbm	bfm
	419	(Ånge)—Bräcke—(Grötingen)...	Bräcke.....	—	44.0	8.4	—	»	fbm	bfm
	420	Grötingen—Kålarne.....	Nyhem.....	—	43.0	6.3	—	var- annan vard.	fbm	bfm
	421	(Kålarne)—Bispgården.....	Bispgården....	—	38.8	5.3	—	v. Soh	fbm	bfm
	422	(Bispgården)—Långele.....	Långele.....	—	37.5	12.5	0.3	»	fbm	bfm
14	415	(Fränsta)—(Hällsjö).....	Torpshammar..	—	43.6	6.4	0.1	var- annan vard. o. Soh	fbm	bfm
	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Nju- runda).....	Sundsvall C...	—	38.0	24.1	1.9	»	öbm	bfm
15	406	(Kilafors)—Söderhamn C— Stugsund.....	Söderhamn V..	—	37.2	26.4	10.5	dagl.	fbm	bfm
	410	Långbacka—Hudiksvall.....	Hudiksvall....	—	41.6	18.5	3.9	»	fbm	bfm
13	426	(Bräcke)—Pilgrimstad.....	Bräcke.....	—	37.9	7.8	0.6	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Ös- tersund V.....	Östersund C...	—	38.5	24.4	0.2	»	öbm	bm
	428	(Östersund V)—(Trångsviken)...	Krokom.....	—	44.2	4.6	0.4	»	fbm	bfm
	429	Trångsviken—(Undersåker)...	Mörsil.....	—	45.0	9.5	5.6	»	fbm	bfm
	430	Undersåker—(Änn).....	Duved.....	—	45.0	4.1	—	»	fbm	bfm
	431	Änn—gränsen mot Norge....	Storlien.....	—	28.8	6.1	—	»	fbm	bfm
22	501	(Långele)—Forsmo—(Aspeå)...	Selsjön.....	—	² 43.0	4.5	—	»	fbm	bfm
	502	Aspeå—Anundsjö.....	Anundsjö.....	—	39.7	4.3	—	»	fbm	bfm

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd 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 perso-nal	kvinn-lig perso-nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	—	5.3	1	5	—	9.5	—	9	3	—	—	—	3	¹ Sträckan (Harmånger)—Bergsjö, spårvidd 0.891 m, räknas till C-linjer.	
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	—	—	—	3		
2	—	9.7	1	1	—	19.5	—	2	1	—	—	—	1		
10	—	4.8	1	3	—	14.5	—	10	2	—	—	—	2		
7	—	5.9	1	3	—	13.9	—	7	7	—	—	2	8		
8	—	6.2	1	4	—	12.4	1	7	4	—	—	2	3		
10	—	5.0	1	3	—	14.9	1	9	—	—	—	—	—		
9	—	5.0	1	3	—	14.9	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.9	1	3	—	14.5	—	8	2	—	—	1	4		
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	—	—	—	2		
9	—	4.8	1	3	—	14.5	1	8	2	—	—	—	4		
8	—	4.8	1	3	—	12.7	—	8	1	—	—	—	1		
7	—	5.1	1	3	—	11.9	—	7	2	—	—	—	3		
8	—	5.1	1	3	—	13.6	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.7	1	4	—	9.4	1	7	2	—	—	1	3		
8	—	4.8	1	4	—	9.6	—	8	5	—	—	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	—	—	—	—	—		
10	—	4.3	1	5	—	8.5	1	9	1	—	—	—	1	² Häri ingå 0.3 km huvudspår å sträckan Forsmo—Tågsjöberg.	
8	—	5.0	1	4	—	9.9	1	7	—	—	—	—	—		

Banmästaravdelningarna											
Ban- sek- tion	omfattning			huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- 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)	nr		dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
					km	km	km	km			
nr	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
22	504	(Mellansel)—Långviksmon....	Gottne.....	—	36.3	3.9	—	varan.	fbm	bfm	
	505	(Långviksmon)—Nyåker.....	Nyåker.....	—	45.2	4.3	—	vård.	fbm	bfm	
	506	(Nyåker)—(Vännäs).....	Hörnsjö.....	—	38.1	2.7	—	Soh	fbm	bfm	
21	512	Vännäs—(Vindeln).....	Vännäs.....	—	35.5	8.0	—	*	fbm	bfm	
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk)	Hällnäs.....	—	39.7	6.2	—	*	fbm	bfm	
	514	Ekträsk—(Bastuträsk).....	Åsträsk.....	—	37.0	3.0	—	*	fbm	bfm	
	517	Bastuträsk—(Jörn).....	Bastuträsk....	—	33.8	8.5	—	*	fbm	bfm	
20	521	Jörn—(Långträsk).....	Jörn.....	—	43.7	8.6	0.2	*	fbm	bfm	
	522	Långträsk—(Korsträsk).....	Långträsk.....	—	47.2	4.2	—	*	fbm	bfm	
	523	Korsträsk—(Hednoret).....	Älvsby.....	—	44.7	8.6	—	*	fbm	bfm	
	525	Hednoret—Boden C—Deger- selet ²	Boden C.....	—	38.8	26.4	2.6	*	öbm	bm	
3	129	Krylbo—Västanfors.....	Krylbo.....	—	37.2	32.5	1.3	*	öbm	bfm	
	127	(Västanfors)—(Spannarboda)..	Krampen.....	—	54.1	8.9	0.1	*	fbm	bfm	
	126	Spannarboda—(Örebro C) ³ ...	Frövi.....	—	41.2	20.5	2.5	*	fbm	bfm	
	119	Hallsberg ⁴ —(Rönneshytta)...	Hallsberg.....	0.6	24.5	60.9	1.5	4 *	öbm	bm	
	120	Rönneshytta—(Björken).....	Mariedam.....	—	41.4	8.4	3.8	*	fbm	bfm	
	121	Björken—(Mjölby).....	Motala V.....	—	35.0	12.9	2.1	*	fbm	bfm	
8	208	(Sandhem)—(Jönköping C)...	Mullsjö.....	—	42.3	6.0	—	dagl.	fbm	bfm	
	209	Jönköping C—(Nässjö).....	Jönköping C...	—	41.8	16.4	7.0	*	fbm	bfm	
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp...	Degerfors.....	—	37.5	13.9	13.1	*	fbm	bfm	
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn— (Väse).....	Kristinehamn..	—	39.6	28.6	2.3	*	öbm	bfm	
	219	Väse—Skåre.....	Karlstad Ö....	—	31.5	24.1	4.5	*	öbm	bfm	
	220	(Skåre) ⁵ —(Brunsborg) o. Kil— Fryksta.....	Kil.....	—	40.5	17.6	0.8	*	fbm	bfm	
	221	Brunsborg—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)—(Sten- ungsund).....	Kungälv's Yt- terby.....	—	41.6	5.7	—	4 vard. i vec. o. var- je Soh	fbm	bfm	
	226	Stenungsund—(Uddevalla)....	Ljungskile....	—	40.4	5.1	—	*	fbm	bfm	
	227	Uddevalla SJ—(Rabbalshede)	Uddevalla SJ..	—	42.0	12.1	0.2	*	fbm	bfm	
	228	Rabbalshede—Strömstad.....	Skee.....	—	51.7	6.3	—	*	fbm	bv	
12	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F	Hälsingborg F.	—	26.8	20.7	9.3	dagl.	öbm	bm	

aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
an-tal	medel-längd hu-vudspår		an-tal 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	26	
8	—	4.5	1	4	—	9.0	1	7	—	—	—	—	—	¹ Här ingår 0.6 km huvudspår på sträckan Hällnäs—Glada-berg.	
12	—	3.8	1	6	—	7.5	1	11	—	—	—	—	—		
8	—	4.8	1	4	—	9.5	1	7	1	—	—	—	2		
7	—	5.0	1	3	—	11.6	—	7	1	—	—	1	1		
8	—	4.9	1	4	—	9.8	1	7	1	—	—	—	1	² Sträckan (Boden C)—Deger-selet, 26.4 km, räknas till C-linjer.	
7	—	5.3	1	3	—	12.3	1	6	—	—	—	—	—		
7	—	4.8	1	3	—	9.8	—	7	—	—	—	—	—		
8	—	5.5	1	4	—	10.9	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	5.2	1	4	—	11.8	1	8	1	—	—	1	1	³ 1.3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm-avd. nr 118. ⁴ Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag.	
8	—	5.6	1	4	—	11.2	1	7	—	—	—	—	—		
6	—	6.5	1	3	—	13.0	—	6	2	—	—	—	4		
8	—	4.7	1	3	—	12.4	—	8	—	—	—	—	—		
13	—	4.2	1	5	—	10.8	—	13	—	—	—	—	—	⁴ Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag.	
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	—	—		
9	—	4.7	1	3	—	14.1	—	9	1	—	—	2	—		
9	—	4.6	1	3	—	13.9	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	4.7	1	3	—	12.5	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	4.4	1	3	—	13.2	—	9	—	—	—	—	—		
7	—	4.5	1	3	—	10.5	—	7	—	—	—	—	—		
8	—	5.1	1	3	—	13.5	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4.6	1	3	—	10.7	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4.4	1	3	—	10.4	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	4.6	1	4	—	10.4	—	9	2	1	2	1	2		
9	—	4.5	1	4	—	10.0	—	9	5	—	—	2	8		
9	—	4.7	1	4	—	10.5	—	9	4	1	1	2	1		
11	—	4.7	1	5	—	10.3	—	11	2	—	—	—	2		
7	—	3.9	1	3	—	9.0	—	7	1	—	—	—	3		

Banmästaravdelningarna										
Ban- sek- tion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke 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
		C-linjer.¹								
1	100	(Tomteboda)—Värtan, Albano —Stockholm Ö o. (Karlberg)	Värtan.....	—	7.2	60.6	15.2	dagl.	öbm	bm
	143	Gysinge—(Hagastrom)	Sveden	—	49.2	6.4	1.5	varan.	bm	bv
	144	(Sala)—Gysinge	Jugansbo	—	49.5	8.4	0.3	o. Soh	bfm	bv
4	137	(Södertälje S)—Åkers Stycke- bruk—Strängnäs o. Läggesta —Mariefred.....	Nykvarn	—	57.1	11.3	3.5	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	138	(Åkers Styckebruk)—Nyby- bruk o. Stålboga—(Malmkö- ping).....	Eskilstuna S...	—	63.6	15.0	1.3	»	fbm	bfm
3	123	(Örebro S) ² —(Svartå).....	Fjugesta	—	48.5	8.1	0.5	»	fbm	bfm
2	146	(Tannefors)—Brokind och Bjarka-Säby—(Åtvidaberg)	Bjarka-Säby ..	—	44.8	7.0	0.3	varan. vard. o. Soh	bm	bv
	147	(Brokind)—(Björkhult)	Kisa	—	47.0	5.9	—	»	bm	bv
	148	Björkhult—(Hultsfred)	Vimmerby	—	46.1	6.3	0.7	»	bm	bv
8	215	(Skövde)—Karlsborg.....	Tibro	—	43.5	11.1	—	varan. dag	bm	bv
7	237	(Kristinehamn)—Gammal- kroppa.....	Nässundet.....	—	47.3	12.3	6.8	varan. vard. o. Soh	fbm	bfm
	238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) o. Nyhyttan—Finnshyttan.	Nyhyttan.....	—	43.3	10.1	5.0	»	fbm	bfm
	240	Lesjöfors—(Vakern).....	Sågen.....	—	42.4	7.8	1.9	»	bm	bv
	241	Vakern—Vansbro—Brintbo- darne.....	Vansbro.....	—	49.7	15.5	3.6	»	fbm	bfm
	243	(Brintbodarne)—Mora.....	Mora	—	45.8	10.9	0.7	»	fbm	bfm
	244	(Vansbro)—(Megrinn).....	Malung	—	58.8	4.9	—	varan.	bm	bv
	245	Megrinn—Högstrand.....	Lima	—	57.6	4.5	—	vard. varje Soh	bm	bv
	246	(Högstrand)—Särna.....	Öjvallberget...	—	55.3	8.7	—	»	bm	bv
10	308	(Kävlinge)—(Sjöbo)	Harlösa	—	44.0	13.7	0.1	»	bm	bv
12	304	Billesholms gruva ⁵ —(Lands- krona)	Billesholms gr.	—	26.7	7.3	6.2	varan. dag	bm	bfm
	326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle ..	Höganäs	—	36.1	17.2	9.1	»	bm	bfm
	331	(Veinge)—Markaryd.....	Markaryd	—	35.0	5.5	—	»	fbm	bfm
	332	(Markaryd)—(Hässleholm)....	Vittsjö.....	—	35.4	4.9	0.1	»	fbm	bfm

vakssträckor 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	banvakter	antal platser		antal använd personal					
	dubbel-spår	enkelspår			dubbel-spår	enkelspår			vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal			
	km	km			km	km										
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
4	—	1.8	1	4	—	1.8	—	4	—	—	—	—	—	¹ Här till sträckorna (Skebo-kvarn)—Malmköping (se under A-linjer, bm.-avd. nr 107), (Uppsala N)—(Enköping) (se under A-linjer, bm.-avd. nr 114), (Linköping C)—Tannefors (se under A-linjer, bm.-avd. nr 135), Barsebäckshamn—(Kävlinge) (se under A-linjer, bm.-avd. 302), (Örbyhus)—Dannemora, (Tierp)—Strömsberg samt (Orrskog)—Söderfors (se under B-linjer, bm.-avd. nr 141), (Härnäs)—Bergsjö (se under B-linjer, bm.-avd. nr 418) och (Boden C)—Degerselet (se under B-linjer, bm.-avd. nr 525).		
6	—	8.2	1	3	—	16.4	—	6	4	—	—	—	4			
6	—	8.3	1	3	—	16.5	—	6	4	—	—	—	4			
12	—	4.8	1	4	—	14.3	—	12	2	—	—	—	3			
12	—	4.6	1	4	—	13.9	—	12	1	—	—	—	1			
10	—	4.9	1	5	—	9.7	—	10	—	—	—	—	—			
6	—	7.5	1	2	—	22.4	—	6	—	1	1	—	—			
6	—	7.8	1	2	—	23.5	—	6	—	—	—	—	—			
6	—	7.7	1	2	—	23.0	—	6	1	—	—	—	1			
2	—	21.7	1	2	—	21.7	—	2	—	—	1	—	—			
9	—	5.3	1	3	—	15.8	—	9	—	—	—	—	—	² Eskilstuna—Nybybruk, 8.0 km, ej indelad i sträckbevakning. ³ 0.4 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.-avd. nr 118.		
8	—	5.3	1	3	—	14.4	—	8	4	—	—	—	4			
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			
5	—	8.8	⁴ 1	3	—	14.7	—	5	3	—	—	—	3			
5	—	5.3	1	2	—	13.3	—	5	1	—	—	—	1			
7	—	5.2	1	3	—	12.0	—	7	3	—	—	1	2	⁴ Sträckorna inspekt. å sön- och helgdagar endast av banmästaren. ⁵ Billesholms gr.-station räknas till A-linjer.		
6	—	5.8	1	3	—	11.7	—	6	3	—	—	—	3			
6	—	5.9	1	3	—	11.8	—	6	2	—	—	—	2			

Ban- sektion	Banmästaravdelningarna									
	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- stån- dare	före- stån- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
16	444	(Mora)—Storstupet och Orsa— Skattungbyn.....	Orsa.....	—	51.8	7.4	0.4	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg....	Lillhamra.....	—	59.8	5.3	—	»	bm	bv
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytter- bergsbyn).....	Sveg.....	—	52.0	9.9	—	»	bm	bv
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn.....	Ytterhogdal....	—	59.8	5.6	—	»	bm	bv
	433	(Sörtjärn)—Svenstavik.....	Svenstavik.....	—	51.0	5.5	—	»	bm	bv
	432	(Svenstavik)—(Brunflo).....	Brunflo.....	—	51.0	4.6	—	»	bm	bv
	453	(Skattungbyn)—Voxna och Gö- ringen—Dalfors.....	Voxna.....	—	50.8	6.2	0.7	»	bm	bv
	452	(Voxna)—(Bollnäs).....	Bollnäs.....	—	49.4	7.2	0.1	»	bm	bv
	449	(Sveg)—Hede.....	Hede.....	—	71.8	4.4	—	»	bm	bv
13	436	(Östersund V)—(Munkflohö- gen).....	Lit.....	—	59.0	7.0	0.3	»	bm	bv
	437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås—Hammer- dal.....	Jämtl. Sikås....	—	59.2	8.0	—	»	bm	bv
	438	(Tännviken)—(Hoting) och Ul- riksfors—Strömsund.....	Ulriksfors.....	—	59.5	7.6	1.9	»	bm	bv
17	456	Veda—Nyland.....	Nyland.....	—	36.9	6.1	—	»	bm	bv
	455	(Nyland)—(Långsele).....	Sollefteå.....	—	52.7	7.6	—	»	fbm	bfm
	451	(Forsmo) ¹ —(Tågsjöberg).....	Ådalsliden.....	—	54.8	4.8	—	»	bm	bv
	450	Tågsjöberg—(Bosundet).....	Backe.....	—	54.9	4.4	—	»	bm	bv
	440	Bosundet—Hoting—(Granber- get).....	Dorotea.....	—	46.9	6.6	—	»	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 —Örn- sköldsvik C.....	Mellansel.....	—	² 37.8	15.7	—	»	fbm	bfm
21	511	(Vännäs)—Holmsund.....	Umeå.....	—	³ 46.2	14.5	0.3	»	fbm	bfm
21	515	(Bastuträsk)—(Slind).....	Krångfors.....	—	34.3	2.5	—	»	bm	bv
	516	Boliden—Slind—Rönnskär...	Skellefteå stad.	—	⁴ 55.4	14.6	9.2	»	öbm	bm
20	524	(Älvsby)—Piteå.....	Piteå.....	—	51.8	9.1	—	»	fbm	bfm
19	561	Gällivare—Malmberget—Ting- vallskulle och Gällivare— Koskullskulle.....	Gällivare.....	—	22.1	22.9	9.3	»	öbm	bfm

vakssträckor 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	banvak- ter	antal platser		antal använd personal					
	dubbel- spår km	enkel- spår km			dubbel- spår km	enkel- spår km			vägkors- nin- gar	andra	banvak- ter	annan man- lig per- sonal	kvinn- lig per- sonal			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
5	—	10.4	1	5	—	10.4	—	5	5	—	—	—	5	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av banmästaren.		
6	—	10.0	1	6	—	10.0	—	6	2	—	—	—	2			
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			
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	4	—	—	—	4			
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	2	—	—	—	2			
5	—	9.9	1	5	—	9.9	—	5	3	—	—	—	3			
5	—	14.4	1	5	—	14.4	—	5	2	—	—	—	2			
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	—	12.3	—	6	8	—	—	—	8			
7	—	7.5	1	4	—	13.2	1	6	7	—	—	—	5			
6	—	9.1	1	3	—	18.3	—	6	3	—	—	1	2			
6	—	9.1	1	3	—	18.3	—	6	—	—	—	—	—			
5	—	9.4	1	3	—	18.8	—	5	2	—	—	1	2			
6	—	9.4	1	3	—	18.8	—	6	—	—	—	—	—			
6	—	8.8	1	3	—	17.6	—	6	1	—	—	—	1			
8	—	4.7	1	4	—	9.4	1	7	2	—	—	1	3			
7	—	³ 6.6	1	3	—	³ 15.4	—	7	2	—	—	1	1			
5	—	6.9	1	2	—	17.5	—	5	1	—	—	—	2			
11	—	5.0	1	4	—	⁴ 7.9	—	11	3	—	—	—	6			
5	—	10.4	1	3	—	17.3	1	4	1	—	—	1	—			
7	—	3.2	1	3	—	7.4	1	6	—	—	—	—	—			

3. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	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	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
	nr			km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
23	531	(Jörn)—(Saltmyran)	Glommersträsk	—	47.3	2.6	—	varan.	bm	bv
	532	Saltmyran—Utterträsk	Arvidsjaur	—	53.7	5.7	—	vard.	fbm	bfm
	533	Utterträsk—Varjisträsk	Moskosel	—	54.0	4.5	—	varje	bm	bv
	534	(Varjisträsk)—Rahanäive	Käbdalis	—	48.1	2.7	—	Soh	bm	bv
	535	(Rahanäive)—Jokkmokk	Jokkmokk	—	46.5	9.4	—	»	bm	bv
	536	(Jokkmokk)—Porjus	Porjus	—	47.1	3.2	1.3	»	bm	bv
	537	(Porjus)—(Gällivare)	Porjus	—	51.7	1.9	1.5	»	bm	bv
	541	(Hällnäs) ¹ —Arvån	Åmsele	—	48.4	3.0	—	»	bm	bv
	542	(Arvån)—(Kattisavan)	Lycksele	—	44.6	3.8	—	»	fbm	bv
	543	Kattisavan—(Barsele)	Åskilje	—	54.4	2.4	—	»	bm	bv
	544	Barsele—Storuman— Gubberget	Storuman	—	44.3	5.9	—	»	fbm	bfm
	545	(Gubberget)—Sorsole	Sorsole	—	47.4	5.2	—	»	bm	bv
	546	(Sorsole)—Järvtandberget	Slagnäs	—	43.9	2.4	—	»	bm	bv
	547	(Järvtandberget)—(Arvids- jaur)	Avaviken	—	43.7	3.7	—	»	bm	bv
20	527	(Degerslet)—Morjärv	Morjärv	—	47.0	7.7	—	»	bm	bfm
	528	(Morjärv)—Lappträsk	Vitvattnet	—	45.9	3.7	—	»	bm	bv
	529	(Lappträsk)—Karungi—Hapa- randa—gräns. mot Finland	Haparanda	—	48.7	12.5	—	»	fbm	bfm
	530	(Karungi)—Övertorneå	Hedenäset	—	46.1	3.0	—	»	fbm	bfm

vaktsträckor vid årets slut (forts.).

Banvaks- sträckornas				Bevaknings- gruppernas				Antal banvaks- sträckor, som före- står av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträck- vakterna				Anmärkingar	
an- tal	medel- längd hu- vudspår		an- tal 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	en- kel- spår			dub- bel- spår	en- kel- spår			väg- kors- nin- gar	and- ra	ban- vak- ter	annan man- lig perso- nal	kvinn- lig perso- nal		
	km	km			km	km									
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	2	—	—	—	2	Sträckorna inspekteras å sön- och helgdagar endast av ban- mästaren. 1 0.6 km från Hällnäs mot Arv- ån tillhör bm.-avd. nr 513.	
6	—	9.0	1	3	—	18.0	—	6	3	—	—	1	1		
6	—	9.0	1	3	—	18.0	—	6	2	—	—	—	2		
5	—	9.6	1	3	—	16.0	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	9.3	1	3	—	15.5	—	5	1	—	—	1	—		
5	—	9.4	1	3	—	15.7	—	5	1	—	—	1	—		
6	—	8.6	1	3	—	17.2	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	8.1	1	3	—	16.2	—	6	2	—	—	—	2		
5	—	8.9	1	3	—	14.9	—	5	1	—	—	—	1		
6	—	9.1	1	3	—	18.1	—	6	6	—	—	—	6		
5	—	8.9	1	3	—	14.8	—	5	4	—	—	1	2		
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	3	—	—	1	2		
5	—	8.8	1	3	—	14.6	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	8.7	1	3	—	14.6	—	5	5	—	—	—	3		
7	—	6.7	1	3	—	15.7	1	6	—	—	—	—	—		
7	—	6.5	1	3	—	15.3	—	7	2	—	—	—	2		
7	—	7.0	1	3	—	16.2	1	6	1	1	1	—	1		
8	—	5.8	1	4	—	11.5	1	7	—	—	—	—	—		

Sammanställning av banmästaravdelningar

D i s t r i k t	Banmästaravdelningarnas			
	antal	medelspårslängd		
		huvud-spår ¹ km	sido-spår km	totalt km
A-linjer.				
I distriktet.....	23	39.2	22.0	61.2
II »	15	33.3	16.6	49.9
III »	19	37.6	22.8	60.4
IV »	7	34.3	16.4	50.7
V »	16	26.9	9.3	36.2
Summa	80	34.8	18.1	52.9
B-linjer.				
I distriktet.....	9	41.7	27.1	68.8
II »	13	36.5	21.4	57.9
III »	1	26.8	30.0	56.8
IV »	24	42.5	12.0	54.5
V »	13	40.2	7.4	47.6
Summa	60	40.3	15.6	55.9
C-linjer.				
I distriktet.....	9	45.9	16.9	62.8
II »	9	49.3	11.5	60.8
III »	5	35.4	12.8	48.2
IV »	19	54.2	6.3	60.5
V »	24	46.3	7.7	54.0
Summa	66	48.1	9.5	57.6
Summa summarum	206	40.7	14.6	55.3

¹ Banlängden, ökad med längden av dubbelspåriga sträckor.

och banvaktssträckor vid årets slut.

Banvaktssträckornas			Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna				
antal	medel-längd huvudspår		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-ningar	andra	ban-vak-ter	annan man-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal
201	2.6	3.9	74	7.2	10.5	6	195	9	2	6	1	7
114	2.8	4.0	45	7.8	10.0	—	114	2	—	—	2	3
159	2.8	3.9	57	7.9	10.7	5	154	9	—	—	5	10
52	—	4.6	21	—	11.4	—	52	4	—	—	—	9
119	—	3.6	56	—	7.7	11	108	2	—	—	—	4
645	2.7	3.9	253	7.5	9.7	22	623	26	2	6	8	33
82	—	4.5	34	—	10.7	—	82	7	1	2	—	7
104	—	4.6	42	—	11.3	—	104	15	4	7	9	13
7	—	3.8	3	—	8.9	—	7	1	—	—	—	3
200	—	5.1	81	—	12.6	13	187	46	—	—	9	49
106	—	4.9	51	—	10.2	10	96	7	—	—	2	10
499	—	4.8	211	—	11.4	23	476	76	5	9	20	82
68	—	6.1	29	—	14.2	—	68	12	1	1	—	13
62	—	7.2	35	—	12.7	2	60	10	1	2	—	10
29	—	6.1	14	—	12.7	—	29	12	—	—	1	11
107	—	9.6	78	—	13.2	1	106	45	1	—	3	42
147	—	7.6	74	—	15.0	6	141	46	1	1	8	40
413	—	7.7	230	—	13.8	9	404	125	4	4	12	116
1 557	—	—	694	7.5	11.8	54	1 503	227	11	19	40	231

Uppgift å banmästaravdelningarnas och banvakssträckornas antal och medellängder för samtliga distrikt vid slutet av åren 1925, 1928, 1931 och 1934—1937.

	År	Banmästar- 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
»	1936	81	28.5	172	2.7	470	3.9
»	1937	80	29.1	171	2.7	474	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
»	1936	60	40.2	—	—	497	4.8
»	1937	60	40.3	—	—	499	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
»	1936	57	47.6	—	—	366	7.5
»	1937	66	48.1	—	—	413	7.7

4. Sträckindelning för signalreparatörer vid årets slut.

Ban- sek- tion	Reparatörssträckornas		Före- stående		Fasta biträdens				A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn anger, att orten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning		placeringsort			
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv	Barb		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	Stockholm S—(Haga- lund), Tomte- boda—Värtan ..	Stockholm C	1	—	1	2	5	—	Stockholm C	Dessutom 1 frpr, som före- står signal- verkstaden i Tomteboda. Förelekt. an- läggn. För mek. an- läggn.
	Hagalund—Ulriks- dal	Hagalund	1	—	—	1	1	—	Hagalund	
	(Ulriksdal)—Bergs- brunna	Ulriksdal	—	1	—	1	1	—	Ulriksdal	
	(Bergsbrunna)— Uppsala N.....	Uppsala C	1	—	—	—	1	—	Uppsala C	
	Uppsala—(Enkö- ping)		1	—	—	—	1	—		
	(Uppsala N)—(Kryl- bo), Sala—(Haga- ström)	Sala	—	1	—	—	2	—	Sala	
	(Uppsala C)—(Gäv- le C)	Tierp	—	1	—	—	1	—	Tierp	
2	(Järna)—(Nykö- ping C)—(Ensta- berga)	Nyköping C	—	1	—	—	1	—	Nyköping C	
	Enstaberga—Åby— Graversfors	Åby	—	1	—	—	1	—	Åby	
	(Katrineholm)— (Åby)—(Norsholm) utom Graversfors	Norrköping C	1	—	—	—	1	1	Norrköping C	
	Norsholm—(Malm- slätt)—(Linköping C)—Tannefors ..	Linköping C	1	—	—	—	1	—	Linköping C	
	(Tannefors)—(Hults fred), Bjärka-Sä- by—Åtvidaberg ..	Kisa	—	1	—	—	—	1	Kölefors Kisa	
	Malmslätt—Mjölby	Mjölby	—	1	—	—	1	—	Mjölby	
3	Krylbo—(Krampen)	Västansfors	—	1	—	—	1	—	Västansfors	
	Krampen—(Örebro C)	Frövi	—	1	—	—	1	—	Frövi	
	Örebro C—Mosås, (Örebro S)— (Svartå)	Örebro C	1	—	—	—	1	—	Örebro C (Fjugesta	
	(Mosås)—Rönnes- hytta	Hallsberg	1	—	—	—	2	—	Hallsberg	
	(Rönneshytta)— (Mjölby)	Motala C	—	1	—	—	1	—	Motala C	
4	Stockholm S—Tomte- boda—Värtan ..	Stockholm C	1	—	1	3	4	—	Stockholm C	

4. Sträckindelning för signalreparatörer vid årets slut (forts.)

Ban- sek- tion	Reparatörssträckornas		Före- ståndare		Fasta biträdens				A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn angiver, att or- ten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning			placeringsort		
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv			Barb
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
4	(Stockholm S)— (Östertälje), (Väst- berga)—Lilje- holmen—Enskede	Älvsjö	1	—	—	—	1	—	Rönninge Älvsjö Huddinge Tumba	
	Östertälje—Järna, Södertälje S—Sö- dertälje C	Södertälje S	1	—	—	—	1	—	Södertälje S Järna	
	(Järna)—(Sköl- dinge), Skebo- kvarn—Malmkö- ping	Gnesta	—	1	—	—	1	—	Mölnbo Flen	
	Sköldinge—(Halls- berg)	Katrineholm	1	—	—	—	1	1	Katrineholm	
	(Södertälje S)— (Eskilstuna C), Åkers styckebruk —Strängnäs, Läg- gesta—Mariefred, Stålboga—(Malm- köping)	Mariefred	—	1	—	—	1	—	Eskilstuna S Mariefred	
5	Göteborg C—Fränd- torp, Göteborg C— Almedal	Göteborg C	1	—	—	3	2	1	Göteborg C	Alla anlägg- vid Göteb. C samt elektr. anlägg. Ols- kroken—Fränd- torp och Göte- borg C—Alme- dal.
	Olskroken—(Par- tille), Olskroken— Göteborg—Ting- stad med sidolinjer	Göteborg C	1	—	—	—	3	3	Göteborg C	Endast mek. anlägg. Ols- kroken—(Par- tille). Före- ståndaren fö- restår även signalverksta- den.
	Partille—(Norse- sund)	Lerum	—	1	—	—	1	1	Lerum	
	Norsesund—Vår- gård	Alingsås	1	—	—	—	1	1	Alingsås	
	(Värgårda)—(Fal- köping C)	Herrljunga	—	1	—	—	1	1	Källeryd Herrljunga	
6	(Laxå)—(Väse)	Kristinehamn	1	—	—	—	1	—	Kristinehamn	
	Väse—Kil	Karlstad C	—	1	—	—	1	—	Karlstad C	
	(Kil)—Charlotten- berg—gränsen mot Norge	Arvika	—	1	—	—	—	1	Arvika	
7	(Kristinehamn)— Lesjöfors	Kristinehamn	—	1	—	—	1	—	Kristinehamn	

4. Sträckindelning för signalreparatörer vid årets slut (forts.)

Ban- sek- tion	Reparatörsträckornas		Före- ståndare		Fasta biträdens				A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn angiver, att or- ten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning			placeringsort		
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv			Barb
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
7	(Lesjöfors)—Mora, Vansbro—Särna..	Vansbro	—	1	—	—	1	—	Vansbro	
8	(Hallsberg)—Finne- rödja	Laxå	—	1	—	—	1	—	Laxå	
	(Finnerödja)—(Ti- dan).....	Töreboda	—	1	—	—	1	—	Töreboda	
	Tidan—Skövde, Skövde—Karls- borg.....	Skövde	—	1	—	—	1	—	Skövde	
	(Skövde)—Falkö- ping S.....	Falköping C	—	1	—	—	1	—	Falköping C	
	(Falköping S)— (Jönköping C) ..	Mullsjö	—	1	—	—	1	—	Mullsjö	
	Jönköping C—(Näs- sjö)	Jönköping C	1	—	—	—	1	—	Jönköping C	
9	(Göteborg—Ting- stad)—(Uddevalla SJ)	Stenungsund	1	—	—	—	1	—	Svenshögen	
	Uddevalla SJ— Strömstad	Uddevalla SJ	—	1	—	—	—	1	Uddevalla SJ	
	(Göteborg C)— (Fjärås)	Mölnåls nedre	1	—	—	—	1	—	Mölnåls nedre	
	Fjärås—Lisbro	Varberg	—	1	—	—	—	1	Varberg	
	(Lisbro)—(Halm- stad C)	Falkenberg	—	1	—	—	1	—	Halmstad N	
10	Hässleholm—Stehag	Hässleholm	1	—	—	1	1	—	Hässleholm	
	(Stehag)—Örtofta ..	Eslöv	—	1	—	—	1	—	Eslöv	
	(Örtofta)—(Arlöv)..	Lund C	1	—	—	1	1	1	Lund C	
	Arlöv—Malmö C ..	Malmö C	1	—	—	3	1	2	Malmö C	
	(Malmö C)—Trelle- borg F.....	Trelleborg F	—	1	—	—	1	1	Trelleborg F	
	(Arlöv)—Kävlinge, Barsebäckshamn— (Sjöbo)	Kävlinge	—	1	—	—	2	2	Kävlinge	
11	(Mjölby)—Aneby ..	Tranås	—	1	—	—	1	—	Tranås	¹ Stk
	(Aneby)—(Grims- torp)	Nässjö	1	—	—	1	—	—	Nässjö	
	Grimstorp—(Lidnäs)	Sävsjö	—	1	—	—	1	—	Sävsjö	
	Lidnäs—Liatorp ..	Alvesta	—	1	—	—	1	—	Alvesta	
	(Liatorp)—(Hässl- holm)	Älmhult	—	1	—	—	1	—	Älmhult	
12	(Laholm)—Ängel- holm C—(Ästorp)	Ängelholm C	1	—	—	1	3	1	Båstad Ängelholm C	

4. Sträckindelning för signalreparatörer vid årets slut (forts.)

Ban- sek- tion	Reparatörssträckornas		Före- ståndare		Fasta biträdens				A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn angiver, att or- ten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning			placeringsort		
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv			Barb
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	(Halmstad C)—La- holm, Veinge— Markaryd—(Häss- leholm) (Åstorp)—(Käv- linge), Billesholms gruva—(Lands- krona) (Ängelholm C)— Hälsingborg F, Åstorp—Mölle ..	Veinge Kågeröd Kattarp	— — —	1 1 1	— —					

4. Sträckindelning för signalreparatörer vid årets slut (forts.)

Ban- sek- tion	Reparatörssträckornas		Före- ståndare		Fasta biträdens				A n m.	
	omfattning (Parentes omkr. orts- namn angiver, att or- ten icke tillhör områ- det ifråga)	huvudort			tjänsteställning			placeringsort		
			Frpr	Rpr	Frpr	Rpr	Bv			Barb
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17	(Sundsvall C)—Här- nösand—(Lång- sele), (Forsmo)— (Storuman).....	Sollefteå	—	1	—	—	1	—	Hoting Sollefteå	
18	Luleå—Näsbergs stentag (Näsbergs stentag)— (Gällivare) ¹	Luleå Gällivare	1	—	—	1	2	1	Luleå Gällivare	¹ Dessutom å 19 bs Gälli- vare—Malm- berget—Kos- kullskulle— Tingvalls- kulle.
19	Sikträsk—(Bergfors) Bergfors—gränsen mot Norge.....	Kiruna C Abisko	—	1	—	—	—	1	Kiruna C	
20	Jörn—(Hednoret), Älvsby—Piteå, Boden C ² Hednoret—(Boden C), (Boden C)— gränsen mot Fin- land, Karungi— Övertorneå, Bo- den C ⁴ Vännäs—Holm- sund, Vännäs— (Bastuträsk) Bastuträsk—(Jörn), Bastuträsk—Skel- lefteå stad—Rönn- skär, Slind—Boli- den	Boden C Boden C Vännäs Skellefteå stad	—	1	—	—	³ 1	—		² Boden C un- der månader- na januari, mars, maj, ju- li, september, november. ⁴ Boden C un- der månader- na febr., april, juni, augusti, oktober, de- cember. ³ Tjänstgör uteslutande såsom biträde för tillsyn av signal- och säkerhetsan- läggningar vid Boden C samt såsom förreg- lingsvakt å 525 bm. avd.
22	Långsele—Gottne, Mellansel—Örn- sköldsvik C..... (Gottne)—(Vännäs)	Mellansel Nyåker	—	1	—	—	—	—		
23	(Jörn)—Arvidsjau- r—(Gällivare), (Hällnäs)—Stor- uman—Arvidsjaur	Storuman	—	1	—	—	—	—		Biträde läm- nas av reserv- vakten å resp. bm.avd.
		Summa	30	52	2	23	91	33		

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

Ban- sek- tion nr	L e d n i n g s u n d e r h å l l s o m r å d e t s						L e d n i n g s -	
	o m f a t t n i n g (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör området ifråga)	h u v u d o r t	l ä n g d				Statione- ringsort	Led- nings- mäs- tare
			Dub- bel- spårs- sträcka	Enkel- spårs- sträcka	Sido- spårs- sträcka	Summa elektri- fierad spårlängd (kol. 4 × 2 + kol. 5 + kol. 6)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
1	(Krylbo)—(Märsta) och Upp- sala—Gävle	Uppsala	29.1	209.2	88.6	356.0	Uppsala Heby Älvkarleö	1 — —
	Märsta—(Västberga) o. Tom- teboda—Albano	Häggvik	42.4	4.8	81.6	171.2	Häggvik Stockholm C	1 —
4	Västberga—(Stjärnhov), Sö- dertälje S—(Stålboga)— Läggesta—Mariefred och Åkers Styckebruk—Sträng- näs	Södertälje S	41.0	116.9	62.6	261.5	Södertälje S	1
	Stjärnhov—(Hallsberg) och Skebokvarn—Stålboga—Es- kilstuna C	Sköldinge	—	163.1	46.9	210.0	Stjärnhov Sköldinge Katrineholm Stålboga	— 1 — —
3	Krylbo—Näverkärret.....	Krylbo	—	79.8	42.7	122.5	Krylbo Krampen	1 —
	(Näverkärret)—Hallsberg— Mariedam, Örebro S— (Svartå)	Hallsberg	24.8	131.4	131.9	312.9	Örebro Hallsberg Mariedam	— 1 —
2	(Mariedam)—(Mjölby).....	Mjölby	—	66.1	16.9	83.0	Mjölby	1
	Mjölby—Linghem.....	Mjölby	42.5	—	29.0	114.0	Linköping C	—
	(Linghem)—Åby.....	Eksund	44.0	—	43.0	131.0	Eksund	1
	Åby—(Katrineholm)	—	—	40.6	5.9	46.5	Norrköping C	—
	Åby—(Järna).....	—	—	108.7	29.0	137.7	Enstaberga	—
8	(Hallsberg)—Falköping C—Äng och Skövde—Karlsborg	Moholm	22.0	276.3	100.6	420.9	Laxå Moholm Skövde Falköping C Jönköping C	— 1 — — —
5	(Falköping C)—Göteborg C —Gubbero—Almedal, Ols- kroken—Gubbero	Alingsås	45.0	73.4	112.0	275.4	Herrljunga Alingsås Göteborg C	— 1 —
9	(Almedal)—(Halmstad C)....	Fjärås	—	146.2	39.5	185.7	Fjärås Falkenberg	1 —
11	(Mjölby)—Stockaryd,(Äng)— Nässjö	Nässjö	80.5	49.8	68.1	278.9	Tranås Nässjö Stockaryd	— 1 —
	(Stockaryd)—(Hässleholm)	Alvesta	—	145.8	52.8	198.6	Alvesta Älmhult	1 —

nings- 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—(Märsta) och Uppsala—Gävle	Heby—(Märsta) och Uppsala—Gävle
—	—	1	—	—			
—	—	1	—	—			
—	1	4	2	—	Häggvik	Märsta—Älvsjö och Tomtebodå—Albano	Märsta—Älvsjö och Tomtebodå—Albano
1	1	4	—	3			
1	1	9	2	1	Södertälje S	(Älvsjö)—(Stjärnhov), Järna—Enstaberga, Södertälje S—Eskilstuna C, Läggesta—Mariefred o. Åkers Styckebruk—Strängnäs	(Älvsjö)—(Stjärnhov), Södertälje S—Stålboga, Läggesta—Mariefred o. Åkers Styckebruk—Strängnäs
—	—	1	—	—			
1	1	4	1	—	Sköldinge	Stjärnhov—(Vingåker) o. Skebokvarn—Stålboga	Stjärnhov—(Vingåker) o. Skebokvarn—Eskilstuna C
—	1	1	—	—			
—	—	1	—	—			
1	1	6	1	—	Krylbo	Näverkärret—Krylbo—(Heby)	(Frövi)—Krylbo—(Heby)
—	—	2	—	—			
—	—	2	—	1	Hallsberg	(Näverkärret)—Mariedam, Vingåker—(Finnerödja), Laxå—(Björneborg) och Örebro S—Svartå	Frövi—Mariedam, Vingåker—Hallsberg och Örebro S—Svartå
1	1	4	2	4			
—	—	1	—	—			
1	1	5	1	—	Mjölby	Linghem—(Tranås) och Mjölby—(Mariedam)	Linghem—Mjölby—(Mariedam)
—	—	2	—	—			
1	1	6	—	1	Eksund	(Enstaberga)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby	(Järna)—(Linghem) och (Katrineholm)—Åby
—	1	—	—	—			
—	—	2	—	—			
—	1	2	—	—	Moholm	Finnerödja—Falköping C—(Sandhem) och Skövde—Karlsborg	(Hallsberg)—Falköping C—distriktsgränsen och Skövde—Karlsborg
1	2	7	—	7			
—	—	1	—	—			
1	1	4	—	—			
—	1	2	—	—			
—	—	—	—	2	Alingsås	(Falköping C)—Göteborg C—Gubbberö—Almedal o. Olskroken—Gubbberö	(Falköping C)—Göteborg C—Gubbberö—Almedal o. Olskroken—Gubbberö
1	2	8	—	6			
—	2	6	—	9			
1	1	5	—	—	Fjärås	(Almedal)—Falkenberg	(Almedal)—(Halmstad C)
—	—	2	—	—			
—	—	2	—	—	Nässjö	Tranås—Stockaryd och Sandhem—Nässjö	(Mjölby)—Lidnäs och Nässjö—distriktsgränsen
1	1	7	—	1			
—	—	2	—	—			
1	1	5	—	—	Alvesta	(Stockaryd)—Älmhult	(Lidnäs)—Osby
—	—	2	—	—			

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

Ban- sektion nr	L e d n i n g s u n d e r h å l l s o m r å d e t s						L e d n i n g s -	
	o m f a t t n i n g (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör området ifråga)	huvudort	l ä n g d				Statione- ringsort	Led- nings- mäs- tare
			Dub- bel- spårs- sträcka km	Enkel- spårs- sträcka km	Sido- spårs- sträcka km	Summa elektri- fierad spårlängd (kol. 4 × 2 + kol. 5 + kol. 6)		
1	2	3	4	5	6	7	8	9
6	(Laxå)—Charlottenberg.....	Kil	—	205.8	101.9	307.7	Kristinehamn Kil Arvika	— 1 —
10	Hässleholm—Stehag.....	Hässleholm	39.9	—	24.4	104.2	Hässleholm	1
	(Stehag)—Malmö.....	Malmö	43.4	—	121.0	207.8	Eslöv	—
	Malmö—Trelleborg F.....		—	31.8	18.6	50.4	Malmö	1
	Arlöv—Kävlinge.....		—	18.9	14.0	32.9	Trelleborg Kävlinge	— —
12	(Kävlinge)—Halmstad C, Ve- inge—(Hässleholm) Ängel- holm C—Hälsingborg F och Ästorp—Mölle	Laholm	—	259.0	108.6	367.6	Laholm Ängelholm C	1 —
15	(Krylbo)—Bollnäs.....	Ockelbo	—	156.5	73.8	230.3	Storvik Ockelbo	— 1
	(Bollnäs)—Ljusdal.....	Ljusdal	—	63.1	24.6	87.7	Bollnäs Ljusdal	— 1
14	(Ljusdal)—Ånge.....	Ånge	—	104.0	37.5	141.5	Ramsjö Ånge	— 1
	Summa för SJ utom malmbanan		454.6	2 451.2	1 475.5	4 835.9		20
18	Luleå—(Norra Sunderbyn)..	Notviken	—	19.3	49.7	69.0	Luleå Notviken	— 1
	Norra Sunderbyn—(Ljuså)..	Boden	—	34.6	19.5	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, Kuosa- käbbå—(Linaälv).....	Kuosakäbbå	—	—	—	—	Kuosakäbbå	—
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 SJ		454.6	2 900.6	1 621.0	5 430.8		23

¹ Häri ingår malmtågsspåret i Boden. — ² För tillsyn och underhåll av överföringsledningen.

och inspektionsområden ävensom personaluppsättning vid årets slut (forts.)

personal					Matningsstation	Matningsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	Inspektionsområde (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke 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
—	—	2	—	1	Kil	Björneborg—Charlottenberg	(Laxå)—Charlottenberg
1	1	5	2	2			
—	—	3	—	—			
1	1	5	1	1	Hässelholm	(Älmhult)—Stehag och Hässelholm—Markaryd	(Osby)—Höör och Hässelholm—(Markaryd)
—	1	2	—	—	Malmö	(Stehag)—Trelleborg och Arlöv—(Norra Vram)	(Höör)—Trelleborg och Arlöv—Kävlinge—(Böketofta)
1	2	9	—	7			
—	—	2	—	—			
—	—	2	—	—			
1	1	8	—	—	Laholm	(Falkenberg)—Norra Vram, Veinge—(Markaryd), Ängelholm C—Hälsingborg F och Åstorp—Mölle	Halmstad C—Böketofta, Veinge—Markaryd, Ängelholm C—Hälsingborg F och Åstorp—Mölle
—	1	4	—	—			
—	—	2	—	—	Ockelbo	Torsåker—(Lottfors)	(Krylbo)—Bollnäs
1	1	6	—	—			
—	—	2	—	—	Ljusdal	Lottfors—(Ramsjö)	(Bollnäs)—Ljusdal
1	1	5	1	—			
—	—	2	—	—	Ånge	Ramsjö—Ånge	(Ljusdal)—Ånge
1	1	6	—	—			
21	33	181	13	47			
—	—	3	—	—	Notviken	Luleå—(Norra Sunderbyn)	Luleå—(Norra Sunderbyn)
—	2	4	1	1			
1	1	2	—	—	Boden	Norra Sunderbyn—(Ljuså)	Norra Sunderbyn—(Ljuså)
1	1	1	1	1	Gransjö	Ljuså—(Gullträsk)	Ljuså—(Gullträsk)
1	1	2	—	1	Lakaträsk	Gullträsk—(Murjek)	Gullträsk—(Murjek)
1	1	2	—	2	Polcirkeln	Murjek—(Nattavara)	Murjek—(Nattavara)
1	1	1	1	1	Nuortikon	Nattavara—(Harrträsk)	Nattavara—(Harrträsk)
—	1	—	—	—	—		
—	1	5	—	2	Gällivare	Harrträsk—(Linaälv) med sidolinjer till Malmberget och Tingvallsulle samt Koskullskulle	Harrträsk—(Linaälv) med sidolinjer till Malmberget och Tingvallsulle samt Koskullskulle
1	1	2	—	1	Risbäck	Linaälv—(Lappberg)	Linaälv—(Lappberg)
1	2	10	—	5	Kiruna	Lappberg—(Rensjön)	Lappberg—(Rensjön)
1	1	2	—	1	Torneträsk	Rensjön—Kaisepakte	Rensjön—Kaisepakte
1	1	2	—	2	Abisko	(Kaisepakte)—Björkliden	(Kaisepakte)—Björkliden
1	1	2	—	2	Vassijaure	(Björkliden)—Riksgränsen	(Björkliden)—Riksgränsen
10	15	38	3	19			
31	48	219	16	66			

Angivna huvudspårslängder äro räknade till resp. stationshus mitt.

B. Banarbetarnas löneförhållanden.

Under året hava några ändringar i lönevillkoren för SJ:s banarbetare icke vidtagits. Sålunda har 1936 års kollektivavtal, varom närmare meddelande lämnats i föregående redogörelse, varit gällande för ban- och byggnadsarbetarna även under år 1937, och de löner, som fastställdes för de stadigvarande banarbetarna att utgå fr. o. m. juni månad 1936, hava tillämpats också under redogörelseåret. I fråga om kollektivavtalet är blott att notera, att detsamma hösten 1937 uppsades av arbetarparten till upphörande med årets utgång. Förhandlingar om nytt avtal inleddes först i början av år 1938.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis över de av arbetarna uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under år 1937 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 (inkl. hyresverksamhet) 109 öre (år 1936 107 öre) samt vid nybyggnads- och förändringsarbeten 123 öre (år 1936 119 öre).

Av vid drift och underhåll anställda arbetare, 2 916 man, (år 1936 2 815 man) voro 28 procent (år 1936 27 procent) sysselsatta med ackordsarbeten. Vid nybyggnads- och förändringsarbeten med ett arbetarantal av 1 662 man (år 1936 1 964 man) utgjorde motsvarande procenttal 48 (år 1936 47 procent).

Arbete å övertid har under året förekommit vid drift och underhåll i avsevärt större, vid nybyggnads- och förändringsarbeten däremot i något mindre omfattning än närmast föregående år. Antalet övertidstimmar uppgick sålunda till 89 095 (år 1936 50 002) resp. 17 685 (år 1936 21 208). Den genomsnittliga löneinkomsten vid övertidsarbete har från år 1936 något ökat, nämligen med 1 öre per timme.

Statens järnvägars utgifter för semester- och sjukavlöningar samt för läkarvård, begravningshjälp o. dyl. åt arbetare vid banavdelningen hava under år 1937 uppgått till följande belopp:

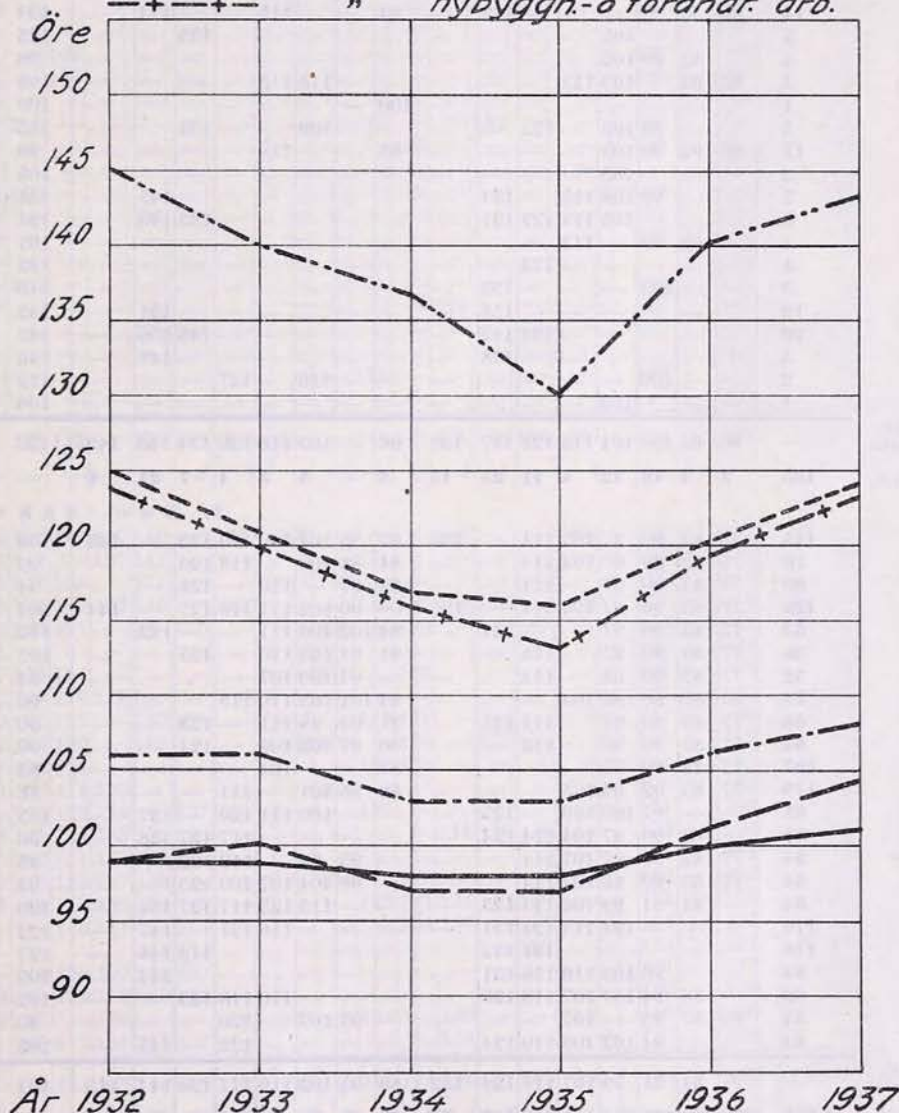
	Antal i medeltal anställda arbetare	Kostnad kr.	
		Summa	Per arbetare
Stadigvarande banarbetare	159	45 143	284
Ban- och byggnadsarbetare	4 419	525 124	119
Samtliga arbetare	4 578	570 267	125

I jämförelse med närmast föregående år utvisar kostnaden per arbetare stegring, uppgående till 8 procent för stadigvarande banarbetare och till 13 procent för ban- och byggnadsarbetare.

Efterföljande grafiska framställning utvisar ban- och byggnadsarbetarnas genomsnittliga löneinkomster under åren 1932—1937 såväl vid drift och underhåll som vid nybyggnads- och förändringsarbeten.

Löneinkomster per timme för ban- och byggnadsarbetare under åren 1932 - 1937.

- Timlön, drift o underhåll.
- " , nybyggn.-o förändr. arb.
- Ackord, drift o underhåll.
- " , nybyggn.-o förändr. arb.
- Medeltal, drift o underhåll.
- +--+ " nybyggn.-o förändr. arb.



Bansektion nr	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal	Arbete mot timlön å ordinarie tid																	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal
		Löneinkomst, öre per tim.																	
		Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare								Medel- tal	
		Ortsgrupp								Ortsgrupp									
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm				
1	19	—	—	—	80	—	—	—	138	—	—	—	—	136	—	147	138	1	
2	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—	—	132	—	—	122	—	
3	2	86	—	—	105	—	—	—	—	—	—	112	—	—	—	—	108	1	
4	3	—	—	—	—	—	—	—	137	—	—	—	126	—	—	154	137	1	
5	14	86	—	—	—	—	—	132	—	94	—	—	115	—	—	144	134	1	
6	5	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	135	—	—	125	—	
7	4	—	92	99	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	99	—	
8	3	86	92	—	105	112	—	—	—	—	—	113	115	—	—	—	105	1	
9	1	—	—	—	—	—	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	100	—	
10	5	—	—	99	105	—	122	—	—	—	109	—	—	135	—	—	113	1	
11	11	86	92	99	105	—	—	—	—	95	—	—	119	—	—	—	99	1	
12	2	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—	
13	7	—	—	99	108	115	—	134	—	—	—	—	—	—	145	—	121	—	
14	8	—	—	—	105	112	122	131	—	—	—	—	—	132	143	—	124	—	
15	4	—	92	99	—	112	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	101	—	
16	1	—	—	—	—	—	122	—	—	—	—	—	—	—	—	—	122	—	
17	3	—	—	103	—	—	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	116	—	
18	12	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—	151	—	142	3	
19	20	—	—	—	—	—	134	142	—	—	—	—	—	145	155	—	143	1	
20	5	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—	148	—	143	—	
22	2	—	—	100	—	—	—	—	—	—	—	116	—	127	—	—	112	—	
23	1	—	—	—	109	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	109	—	
Löneinkomst i medeltal	—	86	92	100	104	113	128	137	138	96	—	109	116	126	134	148	149	127	—
Ant. arb.	135	3	4	10	12	4	11	25	15	4	—	4	5	4	7	21	6	—	11
b. Ban- och bygg-																			
1	145	77	83	90	97	105	114	—	130	93	95	103	110	119	123	—	145	108	67
2	76	75	83	89	97	104	114	—	—	84	88	100	—	118	123	—	—	92	16
3	88	77	83	90	97	—	114	—	—	89	97	—	110	—	128	—	—	94	25
4	126	77	83	90	97	104	114	—	135	—	90	102	111	116	127	—	144	104	38
5	54	77	83	90	97	—	124	—	—	84	102	106	111	—	142	—	—	112	39
6	56	77	83	90	97	—	114	—	—	91	91	103	110	—	125	—	—	103	5
7	52	77	83	90	98	—	114	—	—	—	94	100	107	—	—	—	—	91	21
8	75	80	83	90	96	104	—	—	—	84	101	103	110	118	—	—	—	90	25
9	66	77	83	90	97	—	114	125	—	91	95	99	111	—	128	—	—	90	23
10	94	77	83	90	96	—	112	—	—	90	97	102	109	—	124	—	—	99	55
11	107	77	83	90	97	—	—	—	—	84	—	—	104	—	—	—	—	83	25
12	119	77	83	92	97	105	—	—	—	88	95	101	—	111	—	—	—	86	29
13	85	—	—	91	100	109	—	125	—	—	—	100	111	120	—	137	—	103	31
14	81	—	83	90	97	104	114	124	—	—	—	—	—	117	127	138	—	96	65
15	94	77	82	90	97	101	114	—	—	—	93	99	—	112	122	—	—	95	85
16	54	77	83	90	98	104	114	—	—	—	98	104	107	109	125	—	—	95	39
17	84	—	84	91	99	106	114	125	—	—	—	115	125	117	127	139	—	100	82
18	119	—	—	—	104	113	124	131	—	—	—	—	116	121	—	147	—	122	39
19	110	—	—	—	—	121	132	—	—	—	—	—	—	—	143	148	—	127	25
20	84	—	—	96	103	110	116	131	—	—	—	—	—	—	—	144	—	109	27
21	68	—	86	94	101	107	118	128	—	—	—	—	110	118	125	—	—	102	15
22	54	80	87	93	—	107	—	—	—	—	97	107	—	120	—	—	—	90	25
23	64	—	—	94	102	109	119	124	—	—	—	—	—	122	—	145	—	105	14
Löneinkomst i medeltal	—	77	84	91	99	107	116	129	132	89	95	102	110	117	126	144	145	101	—
Ant. arb.	1 955	266	282	283	304	161	202	157	72	18	31	26	43	20	39	34	17	—	815
Löneinkomst i medelt. för samtl. arb.	—	77	84	92	99	107	117	130	133	90	95	103	111	118	127	145	146	102	—
Totalt ant. arb.	2 090	269	286	293	316	165	213	182	87	22	31	30	48	24	46	55	23	—	826

för arbetare vid banavdelningen under året.
inklusive hyresverksamheten.

39

Arbete å ackord eller enligt arbetsavtal																Total genom- snittlig lön- kost öre per tim. för timlön- och ackords- arbete	Vid arbete å timlön utöver ordinarie arbetstid			
Löneinkomst, öre per tim.																	Avlö- nings- belopp	Antal timmar	Genom- snittlig lön- kost öre per tim.	
Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare												Medel- tal
Ortsgrupp								Ortsgrupp												
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm					
b a n a r b e t a r e .																				
							218								184	216	142	3 404		
										131						131	122	414		
127			122													126	113	36		
											179				203	182	146	328		
115						166		126								160	136	2 781		
																	125	45		
																106	99			
99	115		106													102	104	405		
			127														100			
																	100			
		141								147			182			167	120	276		
106											140					140	101	92		
																	105			
																110	121	642		
																131	124	159		
																110	102	14		
																	122			
																114	116	23		
																146	143	504		
																192	146	2 102		
																	143	571		
																	115	25		
																	109	20		
114	111	125	122		177	182	218	126		149	141	155	178	182	196	161	129	11 841		
1							2	1				1	4	1						
n a d s a r b e t a r e .																				
108	114	121	117	146	140		197	109				141			207	145	120	28 345		
101	112	113		137	141					131						114	96	423		
117	114	125	128		171			111	136							120	100	3 971		
110	115	121	152	162	145		197			133	155	164	155		236	137	112	19 190		
100	109	122	127		160					121		135		180		143	125	15 347		
94	103															102	103	1 540		
105	107	111	114							117		113				109	96	90		
103	102	102	116	118												105	93	6 882		
108	110	115	122		137	150		117		117	147					113	96	3 479		
110	117	130	130		165			103	101		140		173			128	110	17 814		
102	107	108	111							165	139					104	87	1 756		
102	124	103	114	129						124						108	90	1 465		
											132					121	108	3 377		
																122	108	1 913		
	104	118	124	135	133	136						118	126	139		108	101	2 625		
95	105	109	111	118	126											113	103	684		
95	107	113	123	127	128					131						123	111	5 956		
	106	121	118	133	134	145				129	131	124	143	160		144	128	9 147		
											154	156		158		173	136	30 286		
														187		121	111	5 968		
																122	106	999		
																116	99	1 657		
105	117	127		135				121		121		140				127	109	979		
106	110	118	125	139	149	159	197	119	115	129	144	155	157	169	209	124	108	163 893		
120	191	174	114	66	55	43	25	1	1	9	6	4	2	3	1					
106	110	118	125	139	149	159	198	119	115	130	144	155	161	169	206	125	109	175 734		
121	191	174	114	66	55	45	26	1	1	9	7	8	3	3	2					

Bansektion nr	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal	Arbete mot timlön å ordinarie tid																Medel- tal	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal
		Löneinkomst, öre per tim.																	
		Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare									
		Ortsgrupp								Ortsgrupp									
		A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm		
a. Stadigvarande																			
1	2	—	—	—	80	—	—	—	137	—	—	—	—	136	—	150	143	1	—
2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	106	—	—	133	—	—	131	—	—
3	1	86	—	—	105	—	—	—	—	—	—	113	—	—	—	—	91	—	—
4	—	—	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	126	—	—	151	132	—	—
5	2	—	—	—	—	—	—	123	—	94	—	—	—	—	146	—	125	1	—
6	1	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	135	—	—	124	—	—
7	—	—	92	99	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	96	—	—
8	1	86	—	—	105	112	—	—	—	—	113	116	125	—	—	—	110	1	—
10	—	—	—	100	—	—	—	—	—	—	111	—	—	124	—	—	105	—	—
11	1	86	—	100	105	—	—	—	—	96	—	—	119	—	—	—	99	—	—
12	—	—	—	105	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	—	—
13	1	—	—	—	—	—	—	132	—	—	—	—	—	—	—	146	139	—	—
15	—	—	—	97	—	111	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	103	—	—
17	—	—	—	104	—	—	—	132	—	—	—	—	—	—	—	—	115	—	—
18	—	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—	—	—	138	—	—
19	—	—	—	—	—	—	134	—	—	—	—	—	—	—	156	—	140	—	—
20	—	—	—	—	—	—	138	—	—	—	—	—	—	—	148	—	141	—	—
22	1	—	100	99	—	—	—	—	—	—	116	—	127	—	—	—	116	—	—
23	—	—	—	—	110	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	110	—	—
Löneinkomst i medeltal	—	86	92	99	104	112	134	126	137	95	—	114	114	126	134	147	150	125	—
Ant. arb.	10	1	—	—	1	—	—	3	1	—	—	1	—	—	1	1	1	—	3
b. Ban- och bygg-																			
1	105	77	83	90	97	104	114	—	131	96	98	99	105	117	126	—	147	111	123
2	17	73	83	89	97	104	114	—	—	—	88	96	—	127	124	—	—	87	11
3	95	77	83	—	97	—	114	—	—	90	95	97	111	—	128	—	—	99	55
4	40	77	83	90	97	104	114	—	130	—	90	102	111	117	127	—	145	98	74
5	41	78	83	90	97	—	—	124	—	188	103	—	111	—	—	139	—	121	72
6	33	77	83	90	97	—	114	—	—	91	94	109	133	—	131	—	—	103	3
7	18	77	85	92	97	—	114	—	—	—	93	99	107	—	—	139	—	94	17
8	35	79	84	91	97	104	—	—	—	84	100	103	112	167	176	—	—	92	30
9	56	77	83	90	97	—	114	125	—	91	96	124	111	—	130	161	—	94	109
10	16	76	83	90	97	—	113	—	—	103	122	121	105	—	130	—	—	98	23
11	25	77	83	90	97	—	—	—	—	—	142	—	135	—	—	—	—	88	34
12	66	78	86	93	97	107	—	—	—	87	93	103	—	111	—	—	—	89	60
13	37	73	—	90	98	107	114	125	—	—	—	112	138	—	—	142	—	105	65
14	23	—	83	90	97	104	114	125	—	—	—	—	103	—	125	—	—	103	39
15	25	77	83	90	97	103	114	—	—	—	185	98	—	115	124	—	—	99	21
16	11	77	83	90	98	103	114	—	—	—	96	104	109	—	125	—	—	94	6
17	10	—	83	90	98	104	114	125	—	—	—	—	111	117	126	134	—	103	12
18	23	—	—	—	—	113	124	132	—	—	—	—	—	121	—	140	—	130	11
19	27	—	—	—	—	124	135	—	—	—	—	—	—	—	139	151	—	130	4
20	12	—	—	96	103	—	118	131	—	—	—	—	—	—	—	149	—	116	2
21	26	—	86	94	101	109	118	128	—	—	—	—	125	—	125	—	—	107	3
22	8	83	91	101	—	107	—	—	—	—	100	107	—	121	—	—	—	100	6
23	17	—	—	94	103	109	124	133	—	—	—	—	—	122	—	145	—	120	4
Arbe N	81	—	—	—	94	104	114	125	130	—	—	—	109	116	126	138	140	116	13
Löneinkomst i medeltal	—	77	84	91	97	105	116	128	130	95	105	102	115	120	128	142	146	104	—
Ant. arb.	852	106	96	102	115	54	120	77	29	6	7	37	30	7	25	25	16	—	797
Löneinkomst i medelt. för samtl. arb.	—	77	84	91	97	105	116	128	131	95	105	102	115	120	128	143	146	104	—
Totalt ant. arb.	862	107	96	102	116	54	120	80	30	6	7	38	30	7	26	26	17	—	800

Förändringsarbeten.

Arbete å akord eller enligt arbetsavtal																Total genom- snittlig lön- kost öre per tim. för timlön- och ackords- arbete	Vid arbete å timlön utöver ordinarie arbetstid				
Löneinkomst, öre per tim.																	Medel- tal	Avlö- nings- belopp	Antal timmar	Genom- snittlig lön- kost öre per tim.	
Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare													
Ortsgrupp								Ortsgrupp													
A	B	C	D	E	F	G	Sthlm	A	B	C	D	E	F	G	Sthlm						
<i>b a n a r b e t a r e.</i>																					
					152		192									183	152	875	398	220	
114																	131	20	8	250	
																114	94				
												180				180	150	14	5	280	
						171		124							184	158	132	153	72	213	
																	124				
105																	96				
																133	118	146	96	152	
																156	112				
																	99	19	13	146	
																	105				
																169	139	60	31	194	
																	103				
																	115	46	21	219	
																	138				
																	138				
						250	202									204	153	5	3	167	
																	141	6	3	200	
																	116				
																	110				
107			156	144	156	154	176	192	124				180		184		162	130	1 344	650	207
				1			1	1													
<i>n a d s a r b e t a r e.</i>																					
111	121	167	128	147	145		179			146			146			204	169	142	7 449	3 672	203
113	112	118		141	152												122	101	46	38	121
120	107	151	148		163				115	112		132		160			142	115	3 376	1 989	170
123	128	129	150	126	158		179				130	150	134	161		183	138	124	2 773	1 503	184
100	112	122	122				167				135		130		171		158	145	2 737	1 314	208
100	113	129	139		115												127	105	16	9	178
		117	125	122								133					119	106	577	357	162
111	132	151	130	122								188					124	107	2 212	1 413	157
107	121	158	121		140	171			115		116			113			135	121	1 132	778	146
136	132	146	125		165							121		180			143	124	936	576	163
99	133	96	159							144	156	165					138	117	449	325	138
110	129	139	102	134						123	129	127					126	106	1 151	802	144
		133	173	165		166						139					162	141	1 307	895	146
			113	123	131	149											132	120	9	5	180
	114	110	142	125	136						115						119	108	750	445	169
	103	111	114		117								103				108	99			
			119	125	143	159					125	125	161				124	114	600	387	155
				177	146		154						157		143		151	137	617	282	219
					182	165									196		175	137	1 725	740	233
		104	133														125	118	118	59	200
																	125	109	41	18	228
111	116	119		151					120				178				122	109	30	23	130
			128	123	149	164	161										153	127	181	87	208
				127	148	148	149	146				145	147	150	149	146	140	119	2 418	1 318	183
110	122	142	151	133	150	166	179	143	143	135	133	142	156	168	203	143	123		30 650	17 035	180
93	96	231	121	29	34	73	64	9	1	7	16	5	2	3	13						
110	122	142	151	133	150	166	179	143	143	135	133	142	156	168	203	143	123		31 994	17 685	181
93	96	231	122	29	34	74	65	9	1	7	16	5	2	3	13						

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	Sektionsledning	93.1	51.9	67.5	84.5	74.2	53.8	42.5	56.6	82.4
32		<i>Linjetjänst:</i>									
11		Avlöning till ord. tjänstemän	280.0	181.9	143.1	168.5	113.0	87.1	109.9	133.3	144.4
12		» » icke ord. tjänstemän	9.5	6.1	4.3	1.4	0.6	9.7	4.3	1.2	9.8
13		Avlöning till arbetarpersonal	30.6	0.3	2.5	3.6	5.2	1.3	6.6	3.9	20.5
17		Extra löneförmåner	4.8	1.1	1.3	1.3	1.4	0.3	0.2	1.3	0.4
18		Resekostnads- och traktementsersättning	18.3	9.8	8.5	10.9	5.0	5.9	10.8	6.4	16.2
32		Brännolja för motorer	5.4	1.8	2.8	2.8	1.6	1.8	2.9	1.4	3.5
16, 27, 31, 33—96 }		Övriga kostnader	98.3	8.0	14.5	11.3	21.7	5.4	4.5	5.8	6.5
		Summa tj.-konto 32	446.9	209.0	177.0	199.8	148.5	111.5	139.2	153.3	201.3
33		<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>									
11		Avlöning till ord. tjänstemän	32.6	27.1	27.2	27.1	22.2	18.2	—	20.1	15.5
12		» » icke ord. tjänstemän	5.2	11.9	6.6	6.6	3.9	0.6	—	3.0	—
13		Avlöning till arbetarpersonal	5.6	0.8	5.9	3.0	0.2	2.6	—	—	1.2
17		Extra löneförmåner	1.0	0.2	0.8	0.4	0.3	0.3	—	0.8	0.5
18		Resekostnads- och traktementsersättning	2.8	2.9	3.3	4.4	4.2	1.4	—	2.9	3.2
32		Brännolja för motorer	0.3	0.5	0.6	0.7	0.6	0.4	—	0.4	0.2
27, 43 } —59 }		Övriga kostnader	1.3	0.3	1.0	1.7	0.6	1.1	—	0.6	0.4
		Summa tj.-konto 33	48.8	43.7	45.4	43.9	32.0	24.6	—	27.8	21.0
35		<i>Underhåll av bana och byggnader:</i>									
11		Banvallen	40.3	32.4	58.2	76.9	48.3	35.2	66.4	33.2	80.2
12		Broar, vägportar och trummor	38.1	26.9	11.2	10.4	20.9	19.6	4.8	10.4	27.7
13		Vägar, vägbroar och gångbroar	27.7	16.2	15.6	15.2	6.4	3.9	5.2	6.9	15.1
21		Räler med tillbehör	117.6	46.8	80.1	56.9	68.7	37.3	31.1	39.3	37.2
22		Spärväxlar och korsningar med tillbehör	82.7	24.9	53.9	35.2	81.7	26.1	19.6	35.1	19.0
23		Sliprar	365.5	199.1	189.3	272.1	151.5	129.6	168.0	134.3	216.6
24		Riktning	195.0	143.7	170.4	185.8	68.9	69.5	86.5	69.2	85.2
25		Ballast	288.7	60.7	124.6	198.9	68.1	44.7	51.0	99.9	123.7
31		Byggnader för energiens omformning	0.5	0.4	0.9	0.9	3.1	0.6	—	1.2	0.8
32		Elektrisk utrustning av stationer	5.0	7.6	6.3	13.0	7.7	3.4	—	3.4	1.8
33		Överföringsledningar, stolpar	—	—	—	—	—	—	—	—	—

underhåll.

i tusental kronor per bansektion och konto.

t i o n n u m m e r

10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Samtliga bs
77.0	58.9	55.9	46.3	51.4	58.6	37.7	45.0	64.8	74.0	49.2	48.6	33.4	43.5	1 350.8
132.2	137.4	128.2	113.9	164.7	185.9	97.9	111.1	149.1	164.4	123.0	120.4	91.3	140.1	3 220.8
10.2	2.1	0.6	9.0	13.2	5.8	17.0	15.2	15.9	18.2	13.9	3.7	2.2	16.6	190.5
17.7	2.8	19.0	13.2	21.9	25.0	12.6	22.1	12.9	10.4	13.6	9.9	3.1	9.0	267.7
1.7	0.7	1.0	0.5	1.0	0.6	0.3	0.2	0.9	3.3	0.4	0.4	0.2	0.2	23.5
12.9	11.1	15.4	13.8	15.1	20.6	10.0	17.1	9.0	12.6	12.9	10.8	9.8	11.2	274.1
2.2	2.7	1.8	2.5	2.2	2.6	3.5	3.4	5.9	2.3	2.4	3.1	1.7	3.5	63.8
15.8	4.5	33.3	8.2	12.6	8.4	6.2	6.6	8.3	5.3	9.0	7.0	3.7	7.4	312.3
192.7	161.3	199.3	161.1	230.7	248.9	147.5	175.7	202.0	216.5	175.2	155.3	112.0	188.0	4 352.7
35.9	35.5	15.2	—	14.6	22.0	—	—	78.9	73.0	—	—	—	—	465.1
5.0	3.2	2.5	—	7.7	16.1	—	—	0.8	3.9	—	—	—	—	77.0
2.2	1.6	0.2	—	0.2	—	—	—	15.0	21.1	—	—	—	—	59.6
1.6	0.9	0.2	—	0.1	0.3	—	—	1.0	1.8	—	—	—	—	10.2
4.7	2.2	3.6	—	2.2	5.2	—	—	5.4	3.5	—	—	—	—	51.9
0.7	0.7	0.6	—	0.2	0.7	—	—	0.4	0.5	—	—	—	—	7.5
1.4	1.0	1.0	—	0.5	1.1	—	—	2.6	3.7	—	—	—	—	18.3
51.5	45.1	23.3	—	25.5	45.4	—	—	104.1	107.5	—	—	—	—	689.6
34.7	65.7	89.1	68.9	108.2	101.9	44.1	188.3	81.5	83.0	89.4	47.2	64.0	46.4	1 583.5
11.4	17.0	25.1	10.2	12.8	15.1	5.1	51.6	39.5	9.2	27.3	39.4	18.7	3.7	456.1
12.2	5.2	16.1	12.9	6.3	10.8	11.7	10.5	6.4	9.2	12.7	13.3	3.9	4.1	247.5
90.4	68.2	59.8	50.2	55.6	47.4	27.3	33.2	37.9	53.5	35.4	32.4	20.7	25.3	1 152.3
87.9	42.4	41.6	9.2	24.8	19.7	8.2	30.9	34.9	48.9	13.3	16.5	3.4	3.3	763.2
210.3	192.4	161.8	177.9	302.8	376.6	213.9	318.8	230.1	182.2	261.3	178.3	172.6	166.7	4 971.7
149.4	171.3	139.3	184.9	284.0	261.2	126.1	189.6	166.6	191.8	160.6	113.2	117.9	142.1	3 472.2
231.6	133.2	131.3	90.4	126.1	80.4	45.7	79.4	68.0	149.5	43.8	42.9	58.3	23.3	2 364.2
3.8	0.6	1.7	—	0.8	1.5	—	—	3.9	5.8	—	—	—	—	26.5
13.2	7.1	3.3	—	2.1	4.3	—	—	8.4	11.7	—	—	—	—	98.3
—	—	—	—	—	—	—	—	2.5	7.0	—	—	—	—	9.5

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.....	—	—	—	—	—	—	—	0.1	—
35		Kontakttledningar, stolpar...	13.9	1.9	4.9	30.6	18.5	1.5	—	14.8	2.0
36		» övriga delar.....	43.3	23.0	25.2	39.0	32.0	15.2	—	22.9	19.0
37		Revisionsvagnar.....	1.0	0.6	1.5	0.4	—	0.4	—	2.3	0.5
41		Byggnader för allmän förvaltning.....	126.6	—	—	0.1	—	2.7	—	0.2	—
42		Byggnader för trafiktjänst...	103.3	49.9	52.2	30.7	39.3	30.2	20.4	29.6	42.7
43—47		Övriga husbyggnader.....	30.3	18.8	28.9	13.0	19.3	26.8	10.5	10.7	16.3
48		Planteringar.....	65.7	13.8	16.9	19.9	39.5	11.0	10.7	18.3	20.5
51		Stationsplaner m. m.....	130.4	26.7	30.5	30.9	10.1	9.1	11.3	11.3	68.9
52		Hamnanläggningar.....	—	—	—	—	—	0.1	1.0	0.1	—
53—54		Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar.....	49.0	23.8	25.7	23.9	27.4	11.8	10.2	16.2	31.0
55		Maskinella anordningar.....	7.8	3.6	4.6	2.2	4.7	2.5	2.6	1.9	0.8
57		Brandväsendet.....	3.2	0.3	0.7	1.5	0.6	1.2	0.6	1.3	1.2
59		Övriga anordningar.....	13.3	1.7	2.9	10.0	3.3	2.7	0.8	2.4	1.0
71		Telegraf- och telefonanläggningar.....	38.4	20.0	10.0	13.6	13.3	8.2	11.5	14.1	20.4
73		Signal- och säkerhetsanläggningar.....	147.4	78.1	74.7	77.7	74.7	45.7	30.2	67.9	92.2
75		Stängsel.....	48.4	30.3	26.5	45.5	14.2	19.3	26.1	27.9	49.8
77		Snöröjning.....	38.1	25.0	20.4	32.4	35.2	15.0	32.9	54.8	23.3
		Summa tj.-konto 35	2 021.2	876.2	1 036.1	1 236.7	857.4	573.3	601.4	729.7	996.9
71	10	} Hjälpantläggningar.....	48.7	—	—	—	17.5	2.9	—	—	—
73	10										
78		Underhåll av inventarier och effekter:									
42		Dressiner.....	16.0	11.0	13.5	12.1	8.4	10.2	9.7	12.7	11.6
43		Snöplogar och dylikt.....	0.5	0.5	1.1	0.3	—	0.2	1.5	0.3	—
45, 46, 49		Diverse fordon på spår.....	3.3	4.5	3.8	7.5	3.4	3.8	8.6	4.5	7.7
51		Automobiler.....	4.0	—	—	—	1.4	—	—	—	—
66		Övriga kostnader.....	11.4	1.3	1.9	2.8	1.4	1.5	1.4	1.1	2.6
		Summa tj.-konto 78	35.2	17.3	20.3	22.7	14.6	15.7	21.2	18.6	21.9
		Summa tj.-konton 31—33, 35, 71, 73, 78.....	2 693.9	1 198.1	1 346.3	1 587.6	1 144.2	781.8	804.3	986.0	1 323.5
300, 308		Avgår: inkomster.....	27.8	1.6	27.2	33.2	23.4	8.5	2.1	9.6	23.0
		Återstår	2 666.1	1 196.5	1 319.1	1 554.4	1 120.8	773.3	802.2	976.4	1 300.5
		Motsvarande år 1936.....	2 307.2	1 050.7	1 193.6	1 424.4	1 036.6	650.2	687.9	910.6	1 033.6

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

i tusental kronor per bansektion och konto (forts.).

t i o n n u m m e r														Samtliga bs
10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
—	—	0.1	—	—	—	—	—	5.6	11.0	—	—	—	—	16.8
4.1	3.9	1.2	—	1.6	1.8	—	—	41.5	22.9	—	—	—	—	165.1
33.4	23.3	14.2	—	7.2	17.0	—	—	26.7	35.7	—	—	—	—	377.1
0.5	1.8	0.1	—	0.5	2.1	—	—	3.6	8.1	—	—	—	—	23.4
4.6	—	—	11.3	1.3	0.3	0.5	0.3	3.2	—	—	—	—	—	151.1
103.3	34.6	47.6	34.3	32.1	37.4	15.1	32.8	14.0	11.8	23.6	16.9	8.0	7.1	816.9
23.0	18.1	10.0	14.1	26.5	14.9	9.4	11.1	20.7	30.6	21.6	19.0	4.7	7.7	406.0
54.5	13.8	25.9	44.9	13.9	17.8	8.5	20.0	17.7	17.6	30.8	10.8	5.2	9.9	507.6
89.1	13.8	29.3	13.0	7.3	17.2	19.6	17.9	18.6	9.2	15.2	89.3	6.3	4.0	679.0
—	—	—	—	—	10.1	—	—	2.4	—	—	—	0.2	—	13.9
24.4	16.4	13.1	14.8	9.2	18.9	6.3	9.3	20.3	25.4	18.3	10.3	4.9	6.4	417.0
6.3	5.4	1.5	3.3	1.3	2.7	0.1	0.6	40.5	6.0	0.8	0.7	0.1	—	100.0
0.6	0.7	3.7	0.4	0.2	0.9	0.2	1.4	0.9	1.9	1.7	0.3	0.4	0.8	24.7
6.7	1.9	2.0	2.5	2.6	1.1	0.6	0.4	1.8	1.0	2.6	0.7	0.4	0.2	62.6
26.3	16.6	11.6	14.7	26.4	35.6	9.5	19.9	27.9	31.9	31.2	13.8	7.2	9.2	431.3
110.6	63.8	67.8	25.6	58.0	93.4	17.3	30.7	39.5	23.6	43.0	29.2	21.3	7.7	1 320.1
17.0	34.0	23.1	22.3	23.8	26.0	20.6	19.8	14.5	5.5	29.2	16.2	20.5	7.2	567.7
17.2	10.2	13.4	35.3	24.1	27.3	15.6	23.0	80.9	156.5	47.7	27.6	13.2	27.1	796.2
1 366.5	961.4	933.7	841.1	1 159.5	1 243.4	605.4	1 089.5	1 060.0	1 150.5	909.5	718.0	551.9	502.2	22 021.5
10.5	—	—	1.1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	80.7
12.6	12.5	13.3	10.2	10.0	15.3	7.4	9.1	15.3	10.1	10.3	7.5	7.4	9.4	255.6
0.2	0.8	—	3.6	2.0	5.0	3.3	4.9	0.3	16.6	0.6	1.2	0.7	1.1	44.7
4.1	3.5	1.6	2.4	3.3	2.1	2.8	1.9	1.4	4.7	4.7	1.1	1.2	1.3	83.2
—	—	—	—	—	—	—	—	0.8	1.4	—	—	—	—	7.6
2.0	1.6	2.9	1.4	0.7	1.8	0.7	1.0	3.5	5.3	1.4	1.5	0.8	0.9	50.9
18.9	18.4	17.8	17.6	16.0	24.2	14.2	16.9	21.3	38.1	17.0	11.3	10.1	12.7	442.0
1 171.1	1 245.1	1 230.0	1 067.2	1 483.1	1 620.5	804.8	1 327.1	1 452.2	1 586.6	1 150.9	933.2	707.4	746.4	28 937.3
10.8	7.3	25.8	5.6	13.5	6.1	1.6	2.8	11.3	11.2	1.9	5.4	6.7	1.6	268.0
1 706.3	1 237.8	1 204.2	1 061.6	1 469.6	1 614.4	803.2	1 324.3	1 440.9	1 575.4	1 149.0	927.8	700.7	744.8	28 669.3
1 527.4	1 056.6	1 060.9	988.3	1 260.5	1 434.6	738.5	1 223.6	1 395.4	1 325.9	1 056.8	770.8	630.9	531.1	25 296.1

Drifftjänststatistik för år 1937.
statistik för år 1937.

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

A-

K o n t o		Väst- berga —Ul- riks- dal	Väst- berga — Järna	Jär- na — 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	Sektionsledning.....	221	235	163	99	141	108	106	117
32	<i>Linjetjänst:</i>								
11	Avlöning till ord. tjänstemän.....	641	428	353	228	443	175	382	393
12	» » icke ord. tjänstemän....	32	—	—	—	1	—	24	5
13	» » arbetarpersonal.....	55	11	—	29	27	—	—	1
17	Extra löneförmåner.....	15	5	3	2	4	—	1	2
18	Resekostnads- och traktamentsers....	11	27	17	27	26	9	22	12
32	Brännolja för motorer.....	17	2	7	2	7	7	6	2
16, 27, 31, } 33—96 }	Övriga kostnader.....	400	38	23	21	47	5	8	23
	Summa tj.-konto 32	1 171	499	403	309	555	196	443	438
35	<i>Underhåll av bana och byggnader:</i>								
11	Banvallen.....	75	148	76	45	54	36	112	34
12	Broar, vägportar och trummor.....	119	55	5	10	44	25	12	98
13	Vägar, vägbroar och gångbroar.....	75	43	33	27	32	27	27	41
21	Räler med tillbehör.....	304	172	138	77	208	120	92	100
22	Spärväxlar och korsningar med tillbehör	296	155	99	99	106	44	31	52
23	Sliprar.....	551	636	507	622	512	421	469	440
24	Riktning.....	376	330	409	195	382	234	359	253
25	Ballast.....	637	793	255	547	105	435	145	125
41	Byggnader för allmän förvaltning....	617	—	—	3	3	—	—	—
42	» » trafiktjänst.....	334	88	74	55	162	59	64	148
43—47	Övriga husbyggnader.....	70	28	74	9	88	4	32	50
48	Planteringar.....	245	31	51	26	43	32	32	30
51	Stationsplaner m. m.....	149	54	48	28	482	23	14	94
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledn.	134	55	62	52	97	44	40	63
55	Maskinella anordningar.....	27	7	6	—	18	1	2	12
57	Brandväsendet.....	12	2	4	—	5	2	—	1
59	Övriga anordningar.....	13	18	29	35	31	5	1	6
71	Telegraf- och telefonanläggningar....	115	30	36	24	51	6	39	48
73	Signal- och säkerhetsanläggningar....	298	276	147	182	159	151	138	195
75	Stängsel.....	36	80	76	76	73	37	69	64
77	Snöröjning.....	42	87	55	34	54	57	37	61
	Summa tj.-konto 35	4 525	3 088	2 184	2 146	2 709	1 763	1 715	1 915
71 10 } 73 10 }	Hjälpanläggningar.....	240	—	—	—	—	—	—	—
78	<i>Underhåll av inventarier o. effekter:</i>								
42	Dressiner.....	12	20	32	24	27	18	28	21
43	Snöplogar och dylikt.....	—	1	1	—	—	—	3	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår.....	2	10	5	19	2	8	22	2
66	Övriga kostnader.....	72	11	4	2	3	—	1	4
	Summa tj.-konto 78	86	42	42	45	32	26	54	27
300, 308	Summa tj.-konton 31, 32, 35, 71, 73, 78	6 243	3 864	2 792	2 599	3 437	2 093	2 318	2 497
	Avgår: inkomster.....	103	58	64	12	17	45	3	3
	Återstår	6 140	3 806	2 728	2 587	3 420	2 048	2 315	2 494
	Motsvarande år 1936.....	5 484	3 590	2 543	2 765	2 769	1 405	2 191	2 284

¹ Inkomstsaldo.

kronor per spårkilometer å olika bandelar och konton.

injer.

Halls- berg— Falkö- ping C	Falkö- ping C— Alings- ås	Alings- ås — Partille	Partille —Göte- borg C— o. Ols- 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- mö C — Lun- davä- gen	Lun- davä- gen— Trel- leborg F	Arlöv — Halm- stad C	Kryl- bo— Ljus- dal	Luleå — Gälli- vare	Gälli- vare —Ki- runa C	Kiru- na C — Vassi- jaure — gränsen	Samt- liga A- linjer
141	192	211	216	244	97	154	179	212	171	167	99	218	156	302	167
312	306	278	339	385	256	322	317	257	354	356	340	467	430	595	374
3	5	2	—	34	5	4	27	23	—	3	6	48	35	78	15
1	51	—	5	36	4	8	8	57	135	39	40	44	29	36	22
3	—	1	7	1	1	1	3	10	1	3	1	3	1	19	4
14	13	23	9	47	21	26	34	12	27	39	33	30	23	54	25
4	5	2	6	11	5	6	5	4	4	7	6	18	7	7	7
20	7	22	108	25	10	8	30	65	23	123	16	26	13	20	50
357	387	328	474	539	302	375	424	428	544	570	442	636	538	809	497
75	154	252	64	156	81	206	125	8	58	175	110	287	137	374	129
12	25	41	85	102	8	70	41	—	3	69	24	141	19	38	51
12	21	15	18	57	8	15	25	21	66	41	15	23	6	49	29
116	188	50	273	121	131	151	155	431	153	164	99	130	112	219	154
116	64	111	376	64	85	93	111	431	220	192	38	124	64	236	129
291	448	340	462	567	358	451	559	427	314	459	511	613	500	639	490
201	245	199	167	278	314	403	366	236	367	411	428	544	515	683	360
118	265	168	168	422	63	543	827	353	76	420	142	242	143	768	329
1	—	—	—	—	—	—	11	12	10	1	1	5	—	—	31
82	67	89	140	119	67	79	141	425	446	133	52	46	35	39	112
36	12	32	88	54	35	40	30	142	20	34	30	73	77	113	52
58	32	342	26	54	31	26	175	93	90	71	30	59	48	62	68
33	64	44	2	201	22	37	206	169	380	99	33	64	15	42	89
57	82	110	57	87	25	46	44	102	34	48	36	69	70	88	63
4	4	7	21	3	9	14	6	45	16	5	3	145	20	18	19
4	1	2	2	4	1	2	1	3	—	8	2	4	4	8	3
8	2	10	12	4	3	5	5	43	34	7	2	15	1	6	11
34	19	24	54	67	37	32	49	135	26	37	85	96	51	145	57
167	212	208	210	313	101	172	205	313	369	260	205	140	36	110	190
60	79	47	17	158	53	93	40	14	87	48	33	50	17	18	57
166	28	15	179	42	27	14	37	3	81	40	39	254	230	731	102
1 651	2 012	2 106	2 421	2 873	1 459	2 492	3 159	3 406	2 850	2 722	1 918	3 124	2 100	4 386	2 525
—	21	—	90	—	—	—	—	118	—	—	—	—	—	—	18
34	23	24	24	37	24	29	29	26	27	44	34	52	24	39	30
1	—	—	—	—	3	—	1	—	1	—	6	1	2	99	5
11	4	16	9	32	6	8	10	9	11	6	3	5	—	28	9
4	5	5	11	7	3	4	5	5	4	9	4	15	19	22	10
50	32	45	44	76	36	41	45	40	43	59	47	73	45	188	54
2 199	2 644	2 690	3 245	3 732	1 894	3 062	3 807	4 204	3 608	3 518	2 506	4 051	2 839	5 685	3 261
25	59	59	72	112	12	19	25	28	24	70	10	39	16	53	39
2 174	2 585	2 631	3 173	3 620	1 882	3 043	3 782	4 176	3 584	3 448	2 496	4 012	2 823	5 632	3 222
2 045	2 336	2 569	3 151	2 734	1 879	2 265	3 280	4 238	3 162	2 929	2 267	3 782	2 606	4 509	2 879

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

B-

K o n t o		Kryl- bo— Örebro S	Halls- berg— Mjölby	Upp- sala C— Gävle C	Fal- köping C—Näs- sjö	Göte- borg- Ting- stad— Ström- stad
31 11—59	Sektionsledning.....	133	150	83	136	174
32	Linjetjänst:					
11	Avlöning till ord. tjänstemän.....	274	337	262	345	348
12	» » icke ord. tjänstemän.....	17	7	13	3	15
13	» » arbetarpersonal.....	5	2	53	26	66
17	Extra löneförmåner.....	3	3	5	2	1
18	Resekostnads- och traktamentsersättning.....	18	23	41	17	37
32	Brännolja för motorer.....	6	6	3	4	3
16,27,31, } 33—96 }	Övriga kostnader.....	53	10	40	5	9
Summa tj.-konto 32		376	388	417	402	479
35	Underhåll av bana och byggnader:					
11	Banvallen.....	158	182	40	72	245
12	Broar, vägportar och trummor.....	22	34	31	36	40
13	Vägar, vägbroar och gångbroar.....	20	63	18	28	22
21	Råler med tillbehör.....	170	199	58	77	68
22	Spårväxlar och korsningar med tillbehör.....	92	59	15	49	33
23	Sliprar.....	384	338	487	339	526
24	Riktning.....	386	461	154	147	155
25	Ballast.....	129	587	365	477	208
41	Byggnader för allmän förvaltning.....	—	—	3	—	—
42	» » trafiktjänst.....	124	46	47	64	97
43—47	Övriga husbyggnader.....	40	3	45	16	28
48	Planteringar.....	32	18	36	26	49
51	Stationsplaner m. m.....	92	60	99	19	148
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar.....	47	25	26	16	70
55	Maskinella anordningar.....	9	3	5	2	1
57	Brandväsendet.....	1	1	—	2	2
59	Övriga anordningar.....	7	7	6	4	2
71	Telegraf- och telefonanläggningar.....	20	10	23	27	37
73	Signal- och säkerhetsanläggningar.....	173	141	196	185	157
75	Stängsel.....	42	74	98	72	95
77	Snöröjning.....	31	40	77	85	74
Summa tj.-konto 35		1 979	2 351	1 829	1 743	2 057
71 10 } 73 10 }	Hjälpanläggningar.....	—	—	—	—	—
78	Underhåll av inventarier och effekter:					
42	Dressiner.....	32	35	30	28	22
43	Snöplogar och dylikt.....	5	—	2	—	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår.....	10	7	1	11	7
66	Övriga kostnader.....	5	2	1	1	6
Summa tj.-konto 78		52	44	34	40	35
Summa tj.-konton 31, 32, 35, 71, 73, 78		2 540	2 933	2 363	2 321	2 745
300, 308	Avgår: inkomster.....	55	64	21	22	7
Återstår		2 485	2 869	2 342	2 299	2 738
Motsvarande år 1936.....		2 124	2 742	1 851	2 154	2 401

1 Inkomstsaldo.

i kronor per spårkilometer å olika bandeler och konton (forts.).
linjer.

Laxå— Char- lotten- berg— gränsen	Ljus- dal— Bräcke	Bräcke —Lång- sele	Kila- fors— Stug- sund	Ljus- dal— Hu- diks- vall	Ange- Sunds- vall C	Bräcke —Brun- flo	Brunflo —Öster- sund V	Öster- sund V— Stor- lien— gränsen	Sunds- vall C— Gävle C	Härnö- sand— Sunds- vall C	Lång- sele— Jörn	Jörn— Bo- den C	Samtliga B-linjer
171	112	80	107	79	77	101	194	97	84	92	133	112	120
277	274	305	290	311	271	329	287	283	231	263	360	260	296
31	31	25	—	2	12	2	42	14	23	2	14	40	18
4	36	11	58	1	49	53	74	18	57	47	19	35	30
1	5	—	—	—	1	—	7	1	1	—	1	1	2
18	30	26	33	50	15	46	39	31	28	61	39	28	30
7	6	4	—	5	2	2	3	8	1	—	7	5	5
17	21	10	23	8	46	15	105	11	7	11	11	22	20
355	403	381	404	377	396	447	557	366	348	384	451	391	401
112	211	289	110	236	114	98	108	129	193	217	217	143	165
64	17	42	41	14	13	28	14	17	22	41	127	49	46
12	11	7	26	6	16	38	37	31	19	52	20	23	22
118	187	66	99	42	75	67	83	117	33	120	92	96	98
83	126	41	82	21	17	4	77	17	8	12	35	67	45
411	526	368	743	500	437	414	279	378	817	793	606	553	507
221	633	515	405	464	420	385	371	494	350	384	412	405	363
142	281	296	147	37	165	505	156	110	116	109	209	100	216
9	7	—	—	—	—	—	293	—	—	—	—	—	5
96	74	26	171	32	47	18	358	72	51	36	38	37	67
85	60	29	27	28	55	15	141	21	19	22	37	84	42
35	10	9	21	42	34	7	948	33	35	119	17	30	42
29	9	13	47	14	15	5	119	30	16	17	68	36	49
36	32	8	44	39	10	12	121	21	10	12	21	64	31
8	2	3	9	12	2	6	13	7	1	—	2	3	4
4	1	—	4	1	—	—	—	1	—	3	1	6	2
9	8	5	157	12	3	1	13	8	1	—	1	12	8
26	95	16	42	40	40	11	226	12	19	31	36	114	38
144	118	88	114	105	127	67	148	64	66	137	91	134	124
61	31	25	70	18	52	36	52	61	62	39	65	38	58
48	18	18	66	28	67	32	47	114	57	74	51	83	57
1 753	2 457	1 822	2 425	1 691	1 709	1 749	3 604	1 737	1 895	2 218	2 146	2 077	1 989
9	6	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1
32	22	14	14	15	16	27	43	23	14	16	25	26	24
1	10	—	12	5	2	—	18	12	8	—	3	1	4
12	12	3	4	3	3	5	22	4	4	4	5	18	7
5	1	1	6	—	1	1	13	3	1	—	2	6	3
50	45	18	36	23	22	33	96	42	27	20	35	51	38
2 338	3 023	2 301	2 972	2 170	2 204	2 330	4 451	2 243	2 354	2 714	2 770	2 631	2 549
27	28	21	12	9	21	12	24	12	14	6	8	6	20
2 311	2 995	2 280	2 960	2 161	2 183	2 318	4 427	2 231	2 340	2 708	2 762	2 625	2 529
1 999	2 074	2 166	2 510	2 000	2 208	1 966	4 128	2 241	2 045	2 691	2 414	2 344	2 235

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

C-

K o n t o		Upp- sala —En- kö- ping	Sala- —Ha- ga- ström	Öre- bro S— Svartå	Sö- der- tälje C— Nyby- bruk	Stål- boga- Ske- bo- kvarn	Lin- kö- ping C— Hults- fred	Sköv- de— Karls- borg	Kris- tine- hamn —Mora	Vans- bro— Särna	Barse- bäcks- hamn —Sjö- bo	Billes- holms gru- va— Lands- krona o. Ås- torp— Mölle
31 11—59	Sektionsledning	32	23	72	124	94	47	79	109	60	60	88
32	Linjetjänst:											
11	Avlöning till ord. tjänstemän	67	136	268	239	153	210	218	276	165	148	243
12	» » icke ord. »	—	9	—	4	32	6	1	12	5	19	1
13	» » arbetarpersonal	64	13	21	29	—	1	1	18	7	33	74
17	Extra löneförmåner	—	—	1	1	—	7	4	1	—	—	2
18	Resekostn. o. trakamtsers.	4	35	12	22	8	48	11	25	20	24	36
32	Brännolja för motorer	—	1	5	5	3	5	4	7	6	5	2
16,27,31, } 33—96 }	Övriga kostnader	17	1	7	10	1	14	5	11	7	13	9
	Summa tj.-konto 32	152	195	314	310	197	291	244	350	210	242	367
35	Underhåll av bana o. byggn.:											
11	Banvallen	88	67	25	280	30	54	113	189	67	31	79
12	Broar, vägportar o. trummor	—	5	7	11	9	1	44	11	6	4	38
13	Vägar, vägbroar o. gångbroar	13	13	13	16	16	13	3	13	8	9	34
21	Räler med tillbehör	124	30	101	36	49	78	49	85	36	49	142
22	Spårväxlar och korsningar med tillbehör	—	7	14	19	29	114	6	52	25	7	18
23	Sliprar	74	34	348	486	492	8	354	401	284	241	267
24	Riktning	209	14	219	269	307	241	105	208	144	208	222
25	Ballast	—	6	30	210	61	38	77	142	57	57	172
41	Byggnader för allm. förvalt.	1	1	—	1	—	—	—	—	—	4	—
42	» » trafikjänst	3	25	39	55	38	19	18	61	16	61	102
43—47	Övriga husbyggnader	—	28	1	9	8	2	11	30	9	13	31
48	Planteringar	—	1	26	47	7	8	13	28	14	17	66
51	Stationsplaner m. m.	12	2	3	79	124	7	14	23	25	118	43
53—54	Utvändiga vatten-, avlopps- m. fl. ledningar	—	21	1	38	18	8	4	31	8	26	11
55	Maskinella anordningar	—	—	1	—	13	3	10	9	—	—	4
57	Brandväsendet	—	—	—	3	1	1	1	2	—	1	11
59	Övriga anordningar	—	3	1	1	—	—	1	6	—	—	3
71	Telegraf- och telefonanlägg.	21	47	5	15	9	12	41	37	6	24	12
73	Signal- o. säkerhetsanlägg.	56	36	62	85	31	58	37	92	21	67	79
75	Stängsel	36	56	68	100	117	24	72	73	27	38	66
77	Snöröjning	46	69	57	59	33	49	64	58	87	38	30
	Summa tj.-konto 35	683	465	1 021	1 819	1 392	738	1 023	1 551	840	1 013	1 430
78	Underhåll av invent. o. effekter:											
42	Dressiner	11	4	11	18	7	7	10	25	13	13	12
43	Snöplogar och dylikt	—	—	1	—	—	—	1	5	—	—	—
45, 46, 49	Diverse fordon på spår	—	—	3	38	—	—	7	24	10	3	—
66	Övriga kostnader	11	—	2	4	—	1	—	5	1	3	2
	Summa tj.-konto 78	22	4	17	60	7	8	18	59	24	19	14
	Summa tj.-konton 31, 32, 35, 78	889	687	1 424	2 313	1 690	1 084	1 364	2 069	1 134	1 334	1 899
300, 308	Avgår: inkomster	21	4	31	87	7	2	13	5	3	9	41
	Återstår	890	683	1 393	2 226	1 683	1 082	1 351	2 064	1 131	1 325	1 858
	Motsvarande år 1936	•	•	1 385	2 066	1 439	•	1 130	1 695	1 086	1 122	2 279

1 Inkomstsaldo. 2 Utgiftssaldo.

Anm. 1. Utgifterna för sektionsledningen, vilka vid bokföringen ej fördelas på olika bandelar, hava här upp-
 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.

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

Veinge- Mar- ka- ryd- Hässl- holm	Mo- ra- Brun- flo	Orsa- Boll- näs	Öster- sund V- Hö- ting	Hö- ting- Stor- man	Hö- ting- Fors- mo	Lång- sele- Här- nös- sand	Harm- ån- ger- Berg- sjö	Boden C- Hapa- ran- da- grän- sen	Mel- lansel -Örn- skölds- vik C	Vän- näs- Holm- sund	Häll- näs- Stor- man	Bas- tu- träsk -Skel- lefte- hamn	Jörn- Ar- vids- jaur	Älvs- by- Piteå	Stor- man- Jokk- mökk	Gälli- va- re- Jokk- mökk	Samt- liga C- linjer
114	63	82	69	57	63	152	41	94	107	105	91	189	101	77	67	60	84
288	169	198	140	184	185	277	193	238	275	280	235	460	277	244	277	230	225
4	36	14	23	31	31	45	9	25	6	—	10	—	12	—	51	31	21
53	16	45	17	9	18	108	28	23	18	1	21	55	13	23	16	8	24
1	—	—	1	1	—	1	—	1	—	2	—	1	—	—	—	—	1
38	16	26	17	19	14	56	15	25	15	15	19	39	23	25	22	12	23
1	8	4	3	6	8	7	1	5	6	11	6	13	7	4	7	10	6
10	13	6	5	9	6	27	3	15	35	36	11	34	9	17	18	13	13
395	258	293	206	259	262	521	249	332	355	343	302	602	341	313	391	304	313
450	60	139	168	70	114	1 069	39	194	91	103	106	161	56	243	69	68	161
63	8	12	22	7	32	317	—	71	56	50	13	13	2	10	3	6	31
40	19	27	16	6	12	30	—	29	30	44	10	63	3	18	6	5	18
130	47	56	103	46	38	87	22	56	106	42	68	110	19	55	41	26	62
33	14	18	14	11	3	204	5	13	22	31	5	36	4	18	7	8	25
375	381	401	342	589	687	554	214	501	670	461	469	612	644	546	125	569	410
298	210	280	260	317	331	491	219	304	423	324	247	335	259	143	232	314	257
142	53	174	155	107	119	283	83	88	51	43	45	138	95	53	31	3	98
—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	16	1
147	27	27	28	21	15	181	148	51	49	37	18	64	12	64	9	17	43
1	20	8	18	18	2	46	6	21	37	47	18	55	5	7	13	10	18
36	17	12	7	11	10	58	—	97	38	54	12	51	10	22	26	12	28
6	25	68	12	18	10	91	—	29	11	100	7	757	6	23	8	9	47
14	13	6	24	22	5	31	9	19	27	9	10	61	48	21	7	2	18
1	—	—	6	—	—	5	11	1	1	—	—	—	—	—	—	—	2
5	—	—	1	2	2	5	—	3	2	1	1	1	1	1	2	—	2
—	1	2	2	—	1	2	1	1	9	3	—	6	2	—	—	—	2
12	15	22	15	3	69	59	—	36	28	32	24	39	8	6	15	16	23
76	28	40	18	23	21	102	14	64	30	34	18	126	9	29	12	12	44
59	39	30	32	20	38	64	27	79	104	34	29	50	16	43	3	7	45
26	30	22	49	38	22	62	95	107	74	80	48	151	67	93	51	95	57
1 914	1 008	1 344	1 292	1 329	1 531	3 743	881	1 748	1 859	1 529	1 148	2 829	1 266	1 395	660	1 195	1 392
25	13	14	12	14	12	31	5	20	25	29	17	25	22	7	15	14	16
—	4	11	4	20	1	11	—	2	1	5	1	7	2	—	3	—	4
—	5	5	3	2	2	7	1	5	1	1	1	—	3	2	4	—	7
6	1	2	1	1	1	5	1	1	6	2	1	14	2	—	2	1	2
31	23	32	20	37	16	54	7	28	33	37	20	46	29	9	24	15	29
2 454	1 352	1 751	1 587	1 682	1 872	4 470	1 178	2 202	2 354	2 014	1 561	3 666	1 737	1 794	1 142	1 574	1 818
53	3	3	9	4	4	10	10	3	95	3	2	59	2	2	4	5	12
2 401	1 349	1 748	1 578	1 678	1 868	4 460	1 168	2 199	2 259	2 011	1 559	3 607	1 735	1 792	1 138	1 569	1 806
1 860	1 214	1 686	1 399	1 472	1 592	4 214	819	2 110	2 238	2 005	1 297	2 588	1 582	1 521	983	1 666	1 664

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

3. Beskrivningar över särskilda underhållsarbeten.

Inläggning av makadam.

Grusballastens utbyte mot makadam å linjerna Stockholm—Ulriksdal, Älvsjö—Södertälje S och Arlöv—Malmö, för vilka arbeten redogörelse lämnats å sid. 50—53 i 1936 års berättelse, har fortsatt jämväl under år 1937, och har dylikt ballastutbyte därjämte under nämnda år utförts jämväl å linjen Hässleholm—Eslöv. Kostnaderna m. m. för utförandet av dessa arbeten å de olika platserna framgå av nedanstående tablå.

Utförda arbeten m. m.	Stockholm C —Ulriksdal	Älvsjö— Södertälje S	Arlöv— Malmö	Hässleholm — Eslöv
Längden av sträckan m	8 768	7 600	1 912	18 521
Makadamstorlek, mm	15—40	25—60	25—50	20—50
Makadamens djup under r. u. k., m	0.30	0.35	0.36	0.36—0.40
Makadamgång per spår m. km.	1.00	1.33	1.20	1.28
Borttagn. av gamla ballasten till ett djup av m	min. 0.16	min. 0.16	min. 0.16	min. 0.16
Kostnad kr. per meter spår				
Makadam, lastad å vagn vid till- verkningsplatsen.....	3.27	6.47	5.21	5.02
Utgrävning av försliten ballast....	0.80	0.87	2.19	0.65
Upplastning » » »	0.60	0.21		
Lossning » » »	0.30	0.38	0.30	—
» av makadam.....	0.20		0.60	0.38
Inläggning och stoppning av maka- dam.....	0.60	2.96	0.96	0.70
Justering av spår och banketter...	0.15			
Fraktkostnader för:				
makadam.....	1.30	1.26	1.71	0.82
borttagen försliten ballast.....	0.55	—	0.37	—
Underhåll av verktyg och redskap, bevakning m. m.	—	0.07	0.22	0.16
Summa kostnad kr.	7.77	12.22	11.56	7.73

Makadamen för här ovan specificerade arbeten har tillverkats dels i S.J:s egna eller av S.J. disponerade grusgropar och dels inköpts från enskilda makadam-leverantörer. Kostnaden för makadam, lastad å vagn vid tillverkningsplatsen, har vid S.J:s egen tillverkning utgjort 3.27 kr./kbn vid 1 bs och 4.97 å 4.79 vid 4 bs. Den vid 10 bs använda makadamen betingade ett pris av 3.92 kr./kbn fritt banvagn vid Öveds stenbrott samt 4.34 kr./kbn fritt banvagn vid Kågeröd.

Detaljkostnaderna för makadamtillverkningen vid Uttrans och Stolpstugans grusgropar å 4 bs framgå av nedanstående tablå.

Arbete och material	Medelkostnad per kbn makadam tillverkad och lastad å vagn vid	
	Uttran	Stolpstugan
	Kr.	Kr.
Krossning av makadam.....	2.23	2.53
Hyra till Bycf för använda maskiner.....	0.67	0.51
Reparationer av kross och övrigt maskineri	0.55	0.30
Smörjolja, trassel och dylikt.....	0.06	0.06
Andel i kostnaden för bryggor, spår samt röjning m. m.	0.44	0.45
Diverse kostnader såsom utbyte av verktyg m. m.	0.08	0.07
Summa kr.	4.03	3.92
Upplastning av makadam å vagn i gropen.....	0.94	0.87
Summa summarum kr.	4.97	4.79
Antal kbn tillverkad makadam.....	5 984	6 349

4. Uppgifter rörande banunderhållet.

a. Spårisolering.

1. Under året utförd spårisolering.

Distrikt	Bansektion	Utgrävning av tjälksjutande jordarter och fyllning med									Isoleringslyft och fyllning med			Summakostnad
		dy jord			grus			kolaska			grus			
		Spår	Utgrävningens djup under r. u. k. i medeltal	Kostnad per meter	Spår	Utgrävningens djup under r. u. k. i medeltal	Kostnad per meter	Spår	Utgrävningens djup under r. u. k. i medeltal	Kostnad per meter	Spår	Isoleringslyftens höjd i medeltal	Kostnad per meter	
nr	m	m	kr.	m	m	kr.	m	m	kr.	m	m	kr.	kr.	
I	3	—	—	—	—	—	—	188	1.08	14.58	—	—	—	2 740.40
	7	—	—	—	—	—	—	161	1.20	14.99	—	—	—	2 413.—
	9	—	—	—	—	—	—	13	1.20	29.23	—	—	—	379.97
II	—	—	—	—	—	—	—	174	1.20	16.05	—	—	—	2 792.97
	13	—	—	—	—	—	—	510	1.20	17.00	1 100	0.40	6.11	15 386.—
	14	—	—	—	38	1.00	17.66	694	0.65	16.12	2 500	0.28	5.99	26 837.60
	15	—	—	—	—	—	—	627	1.10	17.11	—	—	—	10 725.95
	16	—	—	—	—	—	—	204	1.20	23.70	—	—	—	4 834.67
	17	—	—	—	1 216	0.92	15.74	964	1.25	17.48	1 450	0.48	5.14	43 443.40
IV	—	—	—	—	1 254	0.92	15.80	2 999	1.07	17.43	5 050	0.36	5.77	101 227.62
	18	—	—	—	—	—	—	12	1.20	25.08	—	—	—	300.97
	20	—	—	—	—	—	—	128	1.20	20.39	540	0.30	5.47	5 563.36
	21	—	—	—	—	—	—	100	0.96	16.20	10 438	0.32	3.69	40 102.21
	22	—	—	—	—	—	—	161	1.20	21.60	6 545	0.34	4.45	32 622.80
	23	231	1.20	22.81	—	—	—	36	1.20	21.67	800	0.20	3.38	8 749.50
V	—	231	1.20	22.81	—	—	—	437	1.14	20.11	18 323	0.32	4.00	87 338.84
I—V	—	231	1.20	22.81	1 254	0.92	15.80	3 798	1.10	17.54	23 373	0.33	4.38	194 099.83

2. Den ekonomiska innebörden av utförda spårisoleringar.

Av nedanstående tablå framgå resultaten t. o. m. år 1937 av undersökningarna rörande kostnaderna för vidtagna spårisoleringsåtgärder å vissa spårsträckor samt för utförda kilningsarbeten å respektive sträckor.

Ban- sek- tion	Den isolerade bansträckans		Isoleringsåtgärden utförd				Kostnad i medel- tal per år för kilningsarbete, utfört		Årlig vinst i medeltal från isoleringens utförande t. o. m. år 1937 i % på nedlagt kapital	
	l ä g e	längd	år	medelst Högl. = H Utgr. = U Dräner. = D	för en kostnad av		före isole- ringså- gården ¹ t. o. m. år 1937	efter isole- ringså- gården t. o. m. år 1937		
					totalt	per m				
K r o n o r										
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
3	<i>Krylbo—Hökmora:</i>									
	164+400—164+500.....	100	1935	U	1 447	14.47	250	—	17.3	
	166+500—166+550.....	50	1935	U	724	14.48	125	—	17.3	
	<i>Karbenning—Snyten:</i>									
	179+600—179+665.....	65	1935	U	729	11.22	132	—	18.1	
	180+080—180+220.....	140	1935	U	1 668	11.91	270	—	16.2	
	<i>Godegård—Degerön:</i>									
	242+708—245+116	120	1935	U	1 635	13.63	372	29	21.0	
	<i>Degerön—Karlsby:</i>									
	251+456—251+539.....	26	1935	U	354	13.62	77	10	18.9	
	<i>Karlsby—Motala V:</i>									
	255+964—259+223.....	192	1935	U	2 616	13.63	512	91	16.1	
	Summa	693			9 173	13.24	1 738	130	17.5	
7	<i>Torgåsmon—Hammargården:</i>									
	239+335—239+343.....	8	1930	U	160	20.—	35	—	21.8	
	<i>Öjvallberget—Bornässjön:</i>									
	303+800—303+827.....	27	1934	U	540	20.—	52	—	9.6	
	Summa	35			700	20.—	87	—	12.4	
11	<i>Lidnäs—Moheda:</i>									
	424+000—424+045.....	45	1935	U	540	12.—	48	—	8.9	
13	<i>Gällö—Pilgrimstad:</i>									
	541+540—541+750.....	210	1935	D	892	4.25	56	23	3.7	
	<i>Östersund—Tång:</i>									
	591+223—591+425.....	202	1933	D	867	4.29	409	111	34.3	
	<i>Krokom—Näliden:</i>									
	611+654—611+850.....	196	1932	D	784	4.—	216	58	20.2	
	<i>Trångsviken—Mattmar:</i>									
	641+610—641+740.....	130	1934	U	2 600	20.—	155	—	6.0	
	<i>Mattmar—Mörsil:</i>									
	653+520—653+670.....	150	1934	U	3 000	20.—	175	—	5.8	
	<i>Fläsjön—Stornäset:</i>									
	147+865—147+953.....	88	1935	U	1 760	20.—	145	—	8.2	
	151+495—151+559.....	64	1935	U	896	14.—	100	—	11.2	
	Summa	1 040			10 799	10.38	1 256	192	9.8	
14	<i>Alby—Ånge:</i>									
	475+822—475+976.....	154	1936	U	2 310	15.—	348	70	12.0	
	<i>Jätfendal—Gnarps:</i>									
	296+776—296+920.....	144	1936	U	2 880	20.—	332	14	11.0	
	Summa	298			5 190	17.42	680	84	11.5	

2. Den ekonomiska innebörden av utförda spårisoleringar (forts.).

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
15	<i>Vallsta—Simeå:</i> 337+900—338+276	376	1935	H	1 692	4.50	150	23	7.5
	338+423—338+707	284	1936	U	4 203	14.80	466	—	11.1
	Summa	660			5 895	8.93	616	23	10.1
16	<i>Runemo—Alfta:</i> 21+020—21+040	20	1935	U	260	13.—	22	—	8.5
	<i>Ovandker, bangården:</i> 32+550—32+580	30	1935	U	650	21.67	68	—	10.5
	Summa	50			910	18.20	90	—	9.9
17	<i>Präslmon—Lökom:</i> 485+588—485+618	30	1935	U	525	17.50	41	—	7.8
	486+280—487+500	1 220	1935	H	2 806	2.30	205	102	3.7
	Summa	1 250			3 331	2.66	246	102	4.3
19	<i>Kiruna, lokstation</i>	190	1932	D	2 179	11.47	280	94	8.5
20	<i>Korsträsk, bangården:</i> 1091+698—1091+737, Sp II	39	1935	U	839	21.51	290	12	33.1
	<i>Älvsby—Brännberg:</i> 1099+625—1099+635	10	1935	U	167	16.70	42	5	22.2
	<i>Niemisel—Avafors:</i> 1179+000—1179+500	500	1935	H	3 685	7.37	308	6	8.2
	<i>Avafors—Morjärv:</i> 1212+280—1213+250	970	1935	U+H	7 290	7.52	475	64	5.6
	<i>Morjärv—Vitvattnet:</i> 1230+400—1230+890	490	1935	U+H	7 546	15.40	256	—	3.5
	1235+330—1236+050	720	1935	U+H	7 770	10.80	392	—	5.0
	Summa	2 729			27 297	10.00	1 763	87	6.1
21	<i>Hällnäs—Yttersjön:</i> 906+300—907+598	1 298	1935	H	4 443	3.42	918	240	15.3
	<i>Yttersjön—Ekträsk:</i> 917+600—918+600	1 000	1935	H	4 572	4.57	650	358	6.4
	<i>Spöland—Brännland:</i> 870+750—871+800	1 050	1935	H	3 625	3.45	481	44	12.1
	<i>Umeå—Holmsund:</i> 896+750—897+000	250	1935	H	1 000	4.—	172	3	16.9
	901+150—901+430	280	1935	H	1 200	4.29	186	9	14.8
	<i>Klutmark—Skellefteå:</i> 41+320—43+300	1 980	1934	H	7 187	3.63	1 010	159	11.8
	Summa	5 858			22 027	3.76	3 417	813	11.8
22	<i>Selsjön—Aspeå:</i> 667+261—667+313	52	1934	U	1 114	21.42	65	15	4.5
	669+546—669+576	71	1934	U	1 520	21.41	113	34	5.2
	669+597—669+638	1 862	1935	H	11 038	5.93	733	151	5.2
	684+368—686+230								
	<i>Forsmo—Selsjön:</i> 664+450—664+490	40	1935	U	992	24.80	76	39	3.7
	<i>Björnsjö—Björna:</i> 755+150—755+202	52	1934	U	1 222	23.50	107	26	6.6
	<i>Björna—Trehörningsjö:</i> 780+200—781+150	950	1934	H	7 131	7.51	1 248	—	17.5
	<i>Hörnsjö—Vännäs:</i> 840+935—841+680	745	1934	H	4 097	5.50	336	—	8.2
	Pengsjöby bang., Sp. I ..	232	1934	U	4 408	19.00	300	16	6.4
	Summa	4 004			31 522	7.88	2 978	281	8.6
	Totalt	16 852			119 563	7.09	13 199	1 806	9.4

¹ Kostnad i medeltal per år under 3 år närmast före isoleringsåtgärden.

b. Slip-

1. Upptagna och nedlagda

	I spår vid årets början			U p p t a g n a				Summa
				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavstånden		
	Oimpregrerade	Impregrerade	Summa	Oimpregrerade	Impregrerade	Oimpregrerade	Impregrerade	
	A n t a l							
<i>Huvudspår:</i>								
I distriktet.....	1 127 134	960 943	2 088 077	95 071	51 739	—	—	146 810
II »	961 118	1 173 599	2 134 717	73 667	52 610	2 412	570	129 259
III »	550 552	855 450	1 406 002	31 958	53 300	15	—	85 273
IV »	3 248 888	147 377	3 396 265	277 779	4 440	1 685	—	283 904
V »	2 784 431	318	2 784 749	226 114	—	1 519	—	227 633
Summa	8 672 123	3 137 687	11 809 810	704 589	162 089	5 631	570	872 879
<i>Sidospår:</i>								
I distriktet.....	569 847	386 677	956 524	42 382	15 846	3 586	23	61 837
II »	332 414	314 326	646 740	27 716	7 567	1 694	1 227	38 204
III »	223 013	388 629	611 642	18 907	12 179	2 139	2 091	35 316
IV »	696 463	3 404	699 867	42 653	—	3 353	—	46 006
V »	537 544	409	537 953	37 387	—	2 849	—	40 236
Summa	2 359 281	1 093 445	3 452 726	169 045	35 592	13 621	3 341	221 599
Summa i huvud- o. sidospår	11 031 404	4 231 132	15 262 536	873 634	197 681	19 252	3 911	1 094 478

¹ Härav å nyinköpta banor: I *huvudspår* 386 790 st. oimpr. och 1 091 st. impr. sliprar. I *sidospår* 56 202 st. oimpr. sliprar. Vid kontrollräkning har i *huvudspår* antalet oimpr. sliprar ökat med 1 095 st. och impr. sliprar minskat med motsvarande antal samt i *sidospår* antalet oimpr. minskat med 1 092 st. och impr. sliprar ökat med samma antal. Till nyinköpta banor har från *sidospår* överförts 440 st. oimpr. och 1 091 st. impr. sliprar. Genom övertagande av industrispår tillkomma i *sidospår* 148 st. oimpr. sliprar. 1 258 st. oimpr. sliprar i trallspår ej medtagna i årets redovisning.

rar.

sliprar under året.

N e d l a g d a									
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa	I spår vid årets slut		
Oimpregrerade	Impregrerade	Oimpregrerade	Impregrerade	Oimpregrerade	Impregrerade		Oimpregrerade	Impregrerade	Summa
A n t a l									
146 792	18	17 858	—	175	—	164 843	¹ 1 584 773	¹ 909 218	2 493 991
125 888	389	15 016	18	—	—	141 311	² 1 013 170	² 1 113 118	2 126 288
74 365	10 908	11 694	116	—	—	97 083	³ 602 869	³ 805 306	1 408 175
282 219	—	8 250	—	—	—	290 469	3 259 893	142 937	3 402 830
226 114	—	36	—	229 933	—	456 083	⁴ 3 012 945	318	3 013 263
855 378	11 315	52 854	134	230 108	—	1 149 789	9 473 650	2 970 897	12 444 547
58 192	4	436	—	5 588	—	64 220	¹ 641 655	¹ 370 813	1 012 468
34 223	1 057	558	45	6 135	365	42 383	² 369 307	² 309 679	678 986
28 067	3 819	55	—	2 058	510	34 509	³ 232 316	³ 378 803	611 119
42 653	—	131	—	6 174	—	48 958	699 415	3 404	702 819
37 387	—	—	—	28 123	—	65 510	⁴ 554 345	409	554 754
200 522	4 880	1 180	45	48 078	875	255 580	2 497 038	1 063 108	3 560 146
1 055 900	16 195	54 034	179	278 186	875	1 405 369	11 970 688	4 034 005	16 004 693

² Vid kontrollräkning har i *huvudspår* antalet oimpr. sliprar minskat med 12 773 st. och impr. med 7 708 st. samt i *sidospår* oimpr. ökat med 25 387 st. och impr. sliprar med 2 680 st.

³ Vid kontrollräkning har i *huvudspår* antalet oimpr. sliprar minskat med 1 769 st. och impr. med 7 868 st. I redovisningen ingå i *sidospår* 169 st. oimpr. och 115 st. impr. sliprar, vilka ej förut medräknats.

⁴ Vid kontrollräkning har i *huvudspår* antalet oimpr. sliprar minskat med 545 st. och i *sidospår* med 7 864 st. 609 st. oimpr. sliprar hava överförts från *sido-* till *huvudspår*.

2. Impregnering av virke år 1937.

Med SJ:s impregneringsverk hava under år 1937 impregnerats sammanlagt 37 711.71 kbm virke, varav för SJ:s räkning 38 091 st. sliprar, omräknade till 2.7 m längder, samt 929.54 kbm annat virke eller sammanlagt 4 738.64 kbm. Det ringa antalet sliprar förklaras av att sliprar avsedda för impregnering med kärna mellan 100 och 125 mm hava inköpts endast å III distriktet. Återstoden av den totala mängden impregnerat virke eller 32 973.07 kbm utgöres av stolpar, bräder m. m., som impregnerats för telegrafverkets räkning.

Som impregneringsmedel har såväl för SJ:s som telegrafverkets räkning använts importerad kreosotolja.

Impregneringen har under året utförts:

med impregneringsverk nr 1:

i Krylbo tiden $\frac{2}{6} - \frac{12}{8}$
 » Töreboda » $\frac{23}{8} - \frac{5}{10}$
 » Hallsberg » $\frac{15}{10} - \frac{2}{12}$

med impregneringsverk nr 2:

i Nässjö tiden $\frac{5}{6} - \frac{13}{9}$
 » Älmhult » $\frac{21}{9} - \frac{1}{12}$

Impregneringen har å samtliga platser bedrivits med dubbla skift.

Omfattningen av och kostnaderna för SJ:s egna impregneringsarbeten framgå av efterföljande tablå.

Impregneringen verkställd vid		Sliprar, beräknade som 2.7 m:s				Annat virke				Summa kostnad kr.
distr.	station	Antal	Kreosot- olja kg per st.	Kostnad kr.		Kbm	Kreosot- olja kg per kbm	Kostnad kr.		
				Summa	Per st.			Summa	Per kbm	
I	Krylbo	—	—	—	—	444.85	83.18	8 185.32	18.40	8 185.32
»	Hallsberg ..	6 338	5.92	12 747.18	2.01	19.36	77.50	343.05	17.72	13 090.23
II	Töreboda ..	1 447	6.22	2 565.60	1.77	—	—	—	—	2 565.60
III	Nässjö	26 002	7.19	44 344.86	1.71	457.11	107.52	9 631.87	21.07	53 976.73
»	Älmhult	4 304	7.18	7 155.61	1.66	8.22	118.43	146.93	17.87	7 302.54
	Summa	38 091	—	66 813.25	—	929.54	—	18 307.17	—	85 120.42
	Medeltal	—	6.94	—	1.75	—	95.31	—	19.69	—

För SJ:s egna impregneringar hava förbrukats 352 900 kg kreosotolja, som å impregneringsplatserna har betingat ett medelpris av 14.95 kr. per 100 kg. Ovan nämnd virkesimpregnering för telegrafverket har omfattat:

i Krylbo 3 522.40 kbm stolpar och annat virke
 » Töreboda 2 722.00 » »
 » Hallsberg 2 455.80 » »
 » Nässjö 14 360.09 » »
 » Älmhult 9 912.78 » »
 Summa 32 973.07 kbm

3. Sliprars livslängd.

Av nedanstående tabell framgår, huru lång tid de *impregnerade* sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1917—1937.

Å r	U p p t a g n a u r							
	h u v u d s p å r				s i d o s p å r			
	i m p r e g n e r a d e m e d							
	kreosotolja		kresolkalcium		kreosotolja		kresolkalcium	
	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd medel tal 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
1936.....	100 649	26.59	36 018	20.95	20 969	26.16	7 820	20.57
1937.....	106 107	26.99	29 554	22.03	23 537	27.42	8 033	21.27
Medeltal för un- der åren 1917—1937 upptagna sliprar.....	—	20.33	—	15.36	—	18.97	—	14.93

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. 62, lämnades redogörelse för resultatet av verkställd, åren 1914—1936 omfattande undersökning rörande de oimpregnerade sliprarnas livslängd. Denna undersökning har nu kompletterats med 1937 års siffror, och framgår resultatet för perioden 1914—1937 av nedanstående tabell.

B a n d e l a r	Brutto- ton-km. Medeltal per huvud- spårskm åren 1929-1936	Oimpregnerade sliprar				
		Antal sliprar i spår i medel- tal per år 1914-1937	Utbytta sliprar i medeltal per år 1914-1937		Medel- livslängd i år	
			Antal st.	% av an- tal sliprar i spår		
<i>I huvudspår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Ka- trineholm—Åby.....	1 699 276	261 365	24 276	9.3		10.8
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....	3 598 956	108 397	10 475	9.7		10.3
Laxå—Charlottenberg.....	1 152 851	102 946	13 109	12.7		7.9
Falköping C—Nässjö.....	1 306 574	21 162	3 405	16.1		6.2
Göteborg—Halmstad.....	1 854 558	33 256	2 982	9.0		11.1
Mjölby—Hässleholm.....	2 455 120	182 510	15 422	8.4	9.8	11.9
Bräcke—Storlien—gränsen.....	655 663	338 821	19 237	5.7		17.5
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall	1 517 317	377 476	24 317	6.4		15.6
Långsele—Vännäs och Mellansel—Örn- sköldsvik.....	965 614	387 012	28 146	7.3		13.7
Luleå—Gällivare.....	3 054 206	314 631	23 551	7.5		13.3
Boden—Karungi—Övertorneå.....	185 047	283 618	21 278	7.5	6.8	13.3
Medeltal					7.7	13.0
<i>I sidospår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby.....		95 691	7 281	7.6		13.2
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....		74 024	5 605	7.6		13.2
Laxå—Charlottenberg.....		83 599	6 831	8.2		12.2
Falköping C—Nässjö.....		18 793	1 815	9.7		10.3
Göteborg—Halmstad.....		15 453	1 514	9.8		10.2
Mjölby—Hässleholm.....		73 400	6 559	8.9	8.2	11.2
Bräcke—Storlien—gränsen.....		64 425	2 694	4.2		23.8
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall		108 062	5 051	4.7		21.3
Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik.....		46 112	3 132	6.8		14.7
Luleå—Gällivare.....		112 264	6 959	6.2		16.1
Boden—Karungi—Övertorneå.....		48 457	2 706	5.6	5.4	17.9
Medeltal					6.8	14.7

För utrönande av sliprars livslängd under olika betingelser anordnades år 1929 en provsträcka å dubbelspåret omedelbart söder om Årstabron.

Å en sträcka av 500 m längd, belägen i kurva och bergskärning, nedlades i grupper om 125 st. en serie sliprar, dels oimpregnerade kärnfulla resp. kärnfattiga och dels impregnerade kärnfattiga i det ena spåret i ballast av makadam och i det andra spåret i grusballast. Denna serie upprepades därefter under ytterligare 500 m fritt belägen bank. Nedan angivna procentsiffror över hittills verkställt utbyte utgöra medeltal för grupper med sliprar, nedlagda i de båda serierna under likartade förhållanden. Gräns mellan kärnfulla och kärnfattiga = 6" kärndiameter.

Utbytet av sliprar påbörjades redan år 1934, alltså 5 år efter nedläggningen. Det årligen verkställda utbytet framgår av följande tablå:

	Utbytta sliprar i % av antalet nedlagda					
	1934	1935	1936	1937	1938	S:ma
1. Sliprar i grusballast:						
Grupp A. kärnfulla, oimpr. utan underläggsplatta	—	10	19	5	20	54
» B. » » med »	—	8	14	5	9	36
» C. kärnfattiga, » utan »	8	29	35	11	10	93
» D. » » med »	9	26	26	13	3	77
» E. » impr. utan »	—	—	—	—	—	—
» F. » » med »	—	—	—	—	—	—
2. Sliprar i makadamballast:						
Grupp G. kärnfulla, oimpr. utan underläggsplatta	—	6	19	11	13	49
» H. » » med »	—	2	14	5	6	27
» I. kärnfattiga, » utan »	1	12	17	7	10	47
» K. » » med »	—	18	18	22	5	63
» L. » impr. utan »	—	—	—	—	—	—
» M. » » med »	—	—	—	—	—	—

Provet fortsättes.

4. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1937.

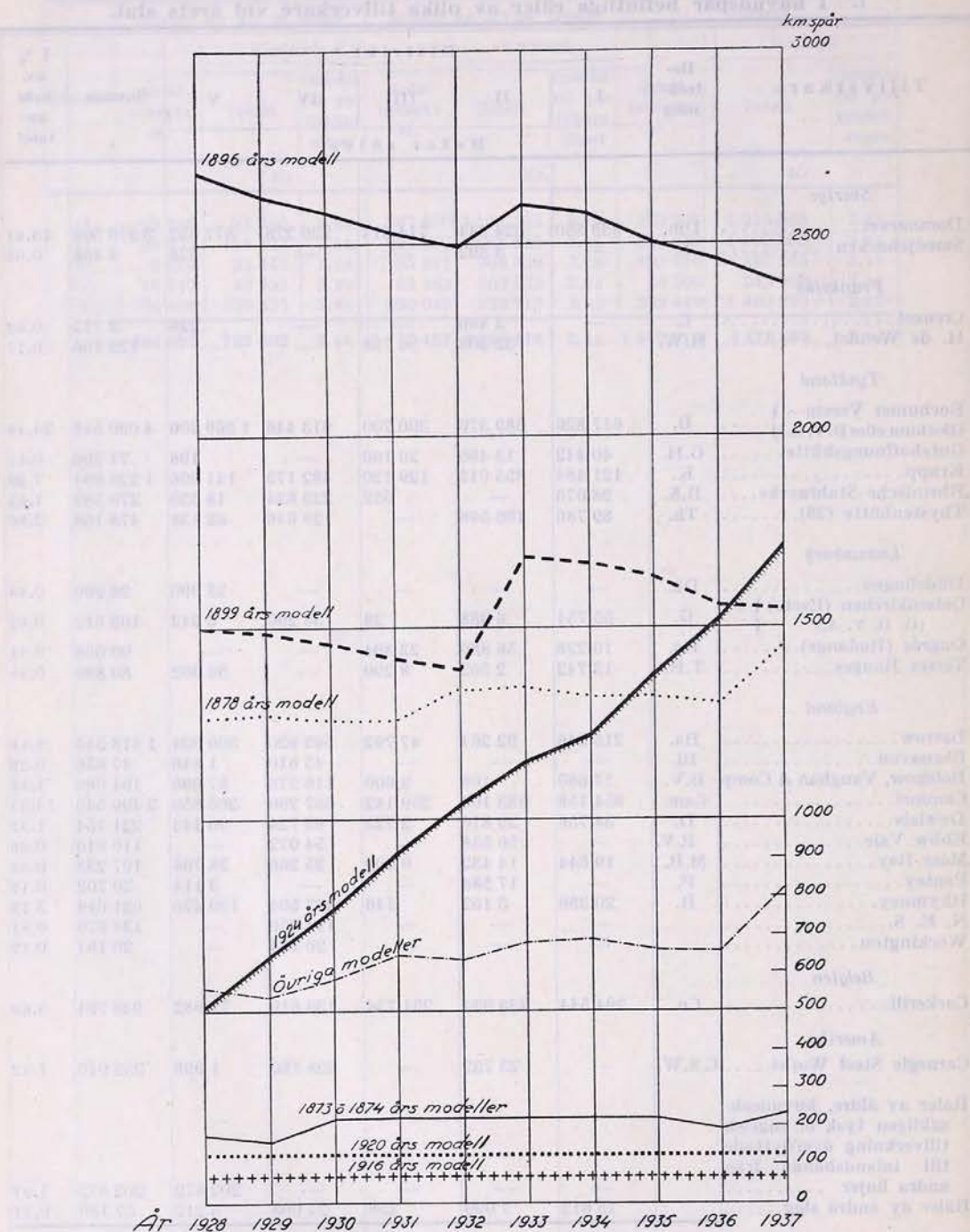
Distrikt	Sliprar av 2.5 m längd			Sliprar av 2.7 m längd			Summa		
	Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta st.	Kostnad	
		Totalt	imedel- tal per inköpt sliper		Totalt	imedel- tal per inköpt sliper		Totalt	imedel- tal per inköpt sliper
		Kr.			Kr.			Kr.	
I...	12 118	34 310	2.83	367 870	1 211 553	3.29	379 988	1 245 863	3.28
II...	58 972	156 727	2.66	321 260	1 035 875	3.22	380 232	1 192 602	3.14
III...	8 079	22 445	2.78	95 871	305 420	3.19	103 950	327 865	3.15
IV...	16 117	40 355	2.50	62 383	202 553	3.25	78 500	242 908	3.09
V...	199 406	529 855	2.66	330 043	939 715	2.85	529 449	1 469 570	2.77
S:a	294 692	783 692	2.66	1 177 427	3 695 116	3.14	1 472 119	4 478 808	3.04

c. Råler.

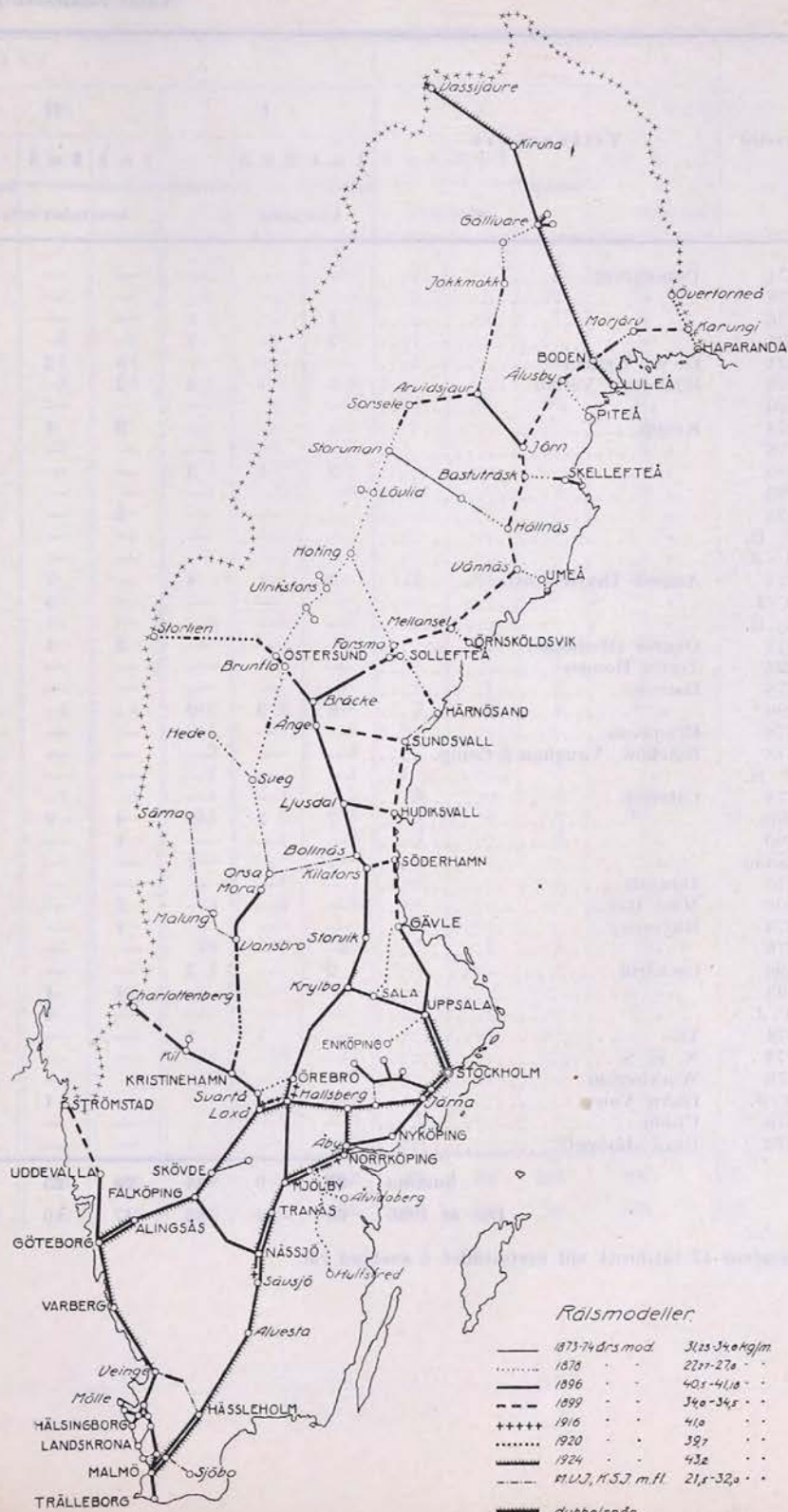
1. I huvudspår befintliga råler av olika tillverkare vid årets slut.

Tillverkare	Be- teck- ning	Distrikt					Summa	I % av hela an- talet
		I	II	III	IV	V		
		Meter råler						
<i>Sverige</i>								
Domnarvet.....	Dm.	839 550	624 844	714 314	220 278	877 522	3 276 508	19.6
Smedjebacken.....	S.	—	3 892	—	—	576	4 468	0.03
<i>Frankrike</i>								
Creuzot.....	C.	—	2 486	—	—	226	2 712	0.02
H. de Wendel.....	H.W.	—	32 308	96 798	—	—	129 106	0.77
<i>Tyskland</i>								
Bochumer Verein } (Bochum eller B. V. G.) }	B.	617 826	689 376	300 700	913 446	1 569 200	4 090 548	24.49
Gutehoffnungshütte.....	G.H.	40 442	13 496	20 160	—	198	74 296	0.45
Krupp.....	K.	121 484	355 012	129 120	482 172	141 906	1 229 694	7.36
Rheinische Stahlwerke....	R.S.	28 076	—	552	223 624	18 330	270 582	1.62
Thyssenhütte (28).....	Th.	89 786	196 598	—	129 646	62 138	478 168	2.86
<i>Luxemburg</i>								
Düdelingen.....	Dü.	—	—	—	—	28 990	28 990	0.18
Gelsenkirchen (Esch.) } (G. B. V. A.) }	G.	55 754	6 388	28	35 200	6 242	103 612	0.62
Ougrée (Rodange).....	Ro.	10 228	56 886	22 894	—	—	90 008	0.54
Terres Rouges.....	T.R.	13 742	2 562	8 290	—	56 302	80 896	0.48
<i>England</i>								
Barrow.....	Ba.	215 346	92 264	47 792	562 920	500 024	1 418 346	8.49
Blænavon.....	Bl.	—	—	—	45 810	1 846	47 656	0.29
Bolckow, Vaughan & Comp	B.V.	17 680	106	2 600	116 578	57 096	194 060	1.16
Cammel.....	Cam.	954 158	383 100	259 142	687 290	206 850	2 490 540	14.91
Dowlais.....	D.	34 756	29 810	2 722	63 724	90 142	221 154	1.32
Ebbw Vale.....	E.V.	—	56 538	—	54 072	—	110 610	0.66
Moss Bay.....	M.B.	19 644	14 432	9 102	35 266	28 794	107 238	0.64
Pantey.....	P.	—	17 588	—	—	3 114	20 702	0.12
Rhymney.....	R.	20 386	3 152	146	467 504	130 426	621 614	3.72
N. E. S.....	—	—	—	—	134 970	—	134 970	0.81
Workington.....	—	—	—	—	20 184	—	20 184	0.12
<i>Belgien</i>								
Cockerill.....	Co.	294 544	223 924	221 734	136 610	72 982	949 794	5.69
<i>Amerika</i>								
Carnegie Steel Works.....	C.S.W.	—	23 732	—	228 180	1 998	253 910	1.52
Råler av äldre, huvudsak- sakligen tysk o. engelsk tillverkning överflyttade till inlandsbanan från andra linjer	—	—	—	—	—	202 872	202 872	1.21
Råler av andra slag.....	—	15 612	7 090	258	24 008	5 212	52 180	0.31
Summa		3 389 014	2 835 584	1 836 352	4 581 482	4 062 986	16 705 418	100.00

2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1928—1937.



3. De olika rälsmodellernas förekomst å olika delar av S.J.



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	»	1	—	1	—	—	—
1924	»	2	—	2	—	—	—
1924	H. de Wendel.....	—	—	—	3	2	5
1896	Bochumer Verein.....	1	1	2	2	—	2
1899	»	—	—	—	—	—	—
1873	Krupp.....	—	—	—	3	1	4
1878	»	—	—	—	—	—	—
1896	»	2	1	3	—	—	—
1899	»	—	—	—	—	—	—
1924	»	—	—	—	2	—	2
G. V. B.	»	—	—	—	—	—	—
O. H. J.	»	—	—	—	—	—	—
1924	August Thyssenhütte.....	3	1	4	—	7	7
M. V. J.	»	—	—	—	—	5	5
O. K. B.	»	—	—	—	—	—	—
1924	Ougrée (Rodange).....	—	—	—	2	1	3
1924	Terres Rouges.....	—	—	—	—	—	—
1878	Barrow.....	—	—	—	—	—	—
1896	»	6	3	9	—	—	—
1878	Blénayon.....	—	—	—	—	—	—
1878	Bolckow, Vaughan & Comp.....	—	—	—	—	—	—
G. V. B.	»	—	—	—	—	—	—
1878	Cammel.....	—	—	—	—	—	—
1896	»	7	2	9	4	6	10
1899	»	—	—	—	1	—	1
Så-banan	»	1	—	1	—	—	—
1878	Dowlais.....	—	—	—	—	—	—
1896	Moss Bay.....	—	—	—	1	—	1
1873	Rhymney.....	—	—	—	1	—	1
1878	»	—	—	—	—	—	—
1896	Cockerill.....	2	—	2	—	—	—
1924	»	—	—	—	1	1	2
M. V. J.	»	—	—	—	—	1	1
1878	Tic.....	—	1	1	—	—	—
1878	N. E. S.....	—	—	—	—	—	—
1878	Workington.....	—	—	—	—	—	—
M. V. J.	Ebbw Vale.....	—	—	—	—	1	1
1878	Union.....	—	—	—	—	—	—
1878	Utan stämpel	—	—	—	—	—	—
Summa		25	9	34	20	25	45
D:o år 1936		69	14	83	47	16	63

¹ Dessutom 17 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		1 o. 4	2 o. 3		1 o. 4	2 o. 3		1 o. 4.	2 o. 3.	
kvartalen		Summa	kvartalen		Summa	kvartalen		Summa	kvartalen		Summa
—	—	—	1	—	1	2	—	2	3	—	3
—	—	—	6	2	8	9	1	10	15	3	18
—	—	—	4	2	6	—	1	1	5	3	8
—	1	1	—	—	—	—	—	—	2	1	3
—	1	1	—	—	—	—	—	—	3	3	6
—	1	1	4	1	5	—	—	—	7	3	10
—	—	—	3	—	3	23	13	36	26	13	39
—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	1	4
—	—	—	5	1	6	—	—	—	5	1	6
—	—	—	5	1	6	—	—	—	7	2	9
—	—	—	1	1	2	1	1	2	2	2	4
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	2
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	—	—	19	13	32	22	21	43
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5
—	—	—	2	5	7	—	—	—	2	5	7
—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	3
—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1
—	—	—	—	—	—	1	1	2	1	1	2
—	1	1	44	4	48	2	4	6	52	12	64
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	—	—	3	—	3	—	—	—	3	—	3
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	—	1
—	1	1	1	1	2	3	—	3	4	2	6
—	—	—	52	6	58	2	2	4	65	16	81
—	—	—	—	1	1	3	—	3	4	1	5
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	1	1
—	—	—	3	2	5	—	—	—	4	2	6
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1
—	—	—	32	17	49	1	1	2	33	18	51
—	—	—	1	—	1	—	—	—	3	—	3
—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	14	18	32	—	—	—	14	18	32
—	—	—	1	2	3	—	—	—	1	2	3
—	—	—	1	—	1	—	—	—	1	1	2
—	—	—	2	2	4	1	—	1	3	2	5
—	—	—	2	—	2	—	—	—	2	—	2
—	5	5	190	63	258	67	38	105	302	145	447
12	6	18	185	100	285	35	26	61	348	162	510

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rälsbrott å															Sum- ma räls- brott	
			1881—1900					1901—1937											
			81—90	91—00	01—10	11—20	21—30	31	32	33	34	35	36	37					
<i>Sverige</i>																			
Domnarvet.....	Sur Bessemer...	80	4	40	45	99	64	9	19	12	2	11	12	18	335				
	Bas. Martin 1908	08	—	—	—	34	22	3	2	2	1	3	1	—	68				
	» » 1912-1913	12	—	—	—	7	—	1	2	1	1	—	2	—	14				
	» Bessemer 1912	12	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	3				
	» Elektrostål...	27	—	—	—	—	2	2	3	1	—	3	4	1	16				
Motala.....	» El.manganstål	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	4	6				
	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	4	6	40				
<i>Tyskland</i>																			
Bochumer Verein.....	Sur Bessemer...	84	—	1	5	475	289	72	11	24	22	58	38	37	1 032				
	» Martin.....	13	—	—	—	37	53	7	2	10	4	14	6	10	143				
	» Bessemer...	80	269	142	62	65	91	7	8	8	7	4	12	10	685				
Krupp.....	Bas. ».....	16	—	—	—	33	134	12	8	11	6	4	28	12	248				
	» Martin.....	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	6				
Gutehoffnungshütte.....	» Bessemer...	18	—	—	—	—	1	2	1	1	1	—	—	—	6				
Rheinische Stahlwerke.	Sur ».....	86	3	7	3	1	2	1	—	—	—	—	1	—	18				
	Bas. Martin.....	26	—	—	—	—	1	—	—	3	3	6	22	—	35				
Union.....	» Bessemer...	84	13	15	18	3	7	—	1	—	3	—	1	5	66				
August Thyssenhütte...	» ».....	24	—	—	—	—	166	17	19	16	18	26	85	55	402				
<i>Luxemburg</i>																			
Gelsenkirchen (Esch)...	Bas. Bessemer...	16	—	—	—	1	1	1	2	—	1	3	1	—	10				
Düdelingen.....	» ».....	20	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	3				
Ougrée (Rodange).....	» ».....	25	—	—	—	—	8	3	2	—	2	1	4	3	23				
Terres Rouges (Belval)...	» ».....	27	—	—	—	—	19	1	2	1	2	—	1	1	27				
<i>England</i>																			
Barrow.....	Sur Bessemer...	92	—	22	76	261	356	22	10	10	13	8	34	29	841				
Blānavon (Wales).....	» ».....	77	7	20	11	30	12	1	2	1	1	2	5	1	93				
Bolckow, Vaughan & Co.	» ».....	83	11	64	13	22	35	—	2	1	1	2	2	4	157				
Cammel.....	» ».....	93	—	59	224	533	809	60	30	29	64	48	90	88	2 034				
Dowlais.....	» ».....	77	21	21	6	15	10	—	1	2	1	2	2	1	82				
Moss Bay.....	» ».....	98	—	6	41	51	54	2	3	2	3	4	4	6	176				
Pantey (Wales).....	» ».....	77	5	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	10				
Rhymney.....	» ».....	79	24	69	76	210	166	28	23	28	38	30	50	52	794				
<i>Belgien</i>																			
Cockerill.....	Sur Bessemer...	98	—	3	6	22	37	4	3	5	1	2	6	4	93				
	Bas. ».....	25	—	—	—	—	2	—	2	1	2	2	12	1	22				
<i>Amerika</i>																			
Carnegie Steel Works...	Bas. Martin.....	20	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	4				
Råler av andra slag eller okänd tillverkare.....		—	1	9	5	26	30	1	1	—	2	2	2	3	82				
Råler å en del av S.J. övertagna ensk. järn- vägar:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Ebbw Vale (Wales).....	Sur Bessemer...	—	—	—	—	—	133	—	—	1	3	—	3	2	142				
N. E. S. Co. Mbro.....	» ».....	—	—	—	—	—	—	1	13	29	38	38	46	32	197				
Workington.....	» ».....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	2	3	7				
Råler av äldre, huvud- sakligen tysk o. engelsk tillverkning överflyttade till Inlandsbanan från andra linjer.....		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—				
Summa		422	536	600	1936	2524	274	172	202	242	277	486	389	8 060					

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

(exklusive fotbrott och svetsade råler).

Antal levererade råler	Antal rälsbrott per 10 000 levererade råler		Råler i huvudspår vid 1937 års utgång m	Antal rälsbrott 1937 per 100 000 m råler i huvudspår	Kemisk analys vid tillverkningen (medeltal)			
	totalt	per år i bruk			Kol %	Kisel %	Fosfor %	Mangan %
170 200	19.68	0.339	546 850	3.291	0.33	0.05	0.070	0.58
23 678	28.72	0.957	140 973	—	0.50	0.11	0.042	0.50
6 298	22.23	0.855	80 557	—	0.50	0.25	0.038	0.78
331	90.63	3.485			0.45	0.11	0.062	0.73
148 389	1.08	0.098	1 988 590	0.050	0.60	0.20	0.030	0.97
42 263	1.42	0.203	519 538	0.769	0.55	0.20	0.030	1.70
8 830	22.65	0.348	—	—	—	—	—	—
27 070	41.37	0.646	4 468	—	—	—	—	—
2 250	35.56	0.635	2 712	—	—	—	—	—
10 877	36.77	3.065	129 106	4.648	0.44	0.08	0.060	0.97
240 684	42.88	0.794	4 090 548	0.905	0.42	0.30	0.065	0.75
224 795	6.36	0.254			0.55	0.33	0.015	0.65
161 692	42.36	0.730	1 229 694	0.976	0.28	0.19	0.090	0.69
76 901 ¹	32.25	1.466			0.47	0.18	0.060	0.92
1 922	31.22	2.601	74 296	—	0.55	0.13	0.030	0.90
5 875	10.21	0.510			0.46	0.03	0.057	0.75
9 879	18.22	0.350	270 582	—	0.31	0.12	0.088	0.68
22 378	15.64	1.303			0.50	0.25	0.070	0.68
4 730	139.53	2.584	—	—	0.32	0.10	0.076	0.48
50 813	79.11	5.651	478 168	11.502	0.50	0.15	0.065	0.95
17 584	5.69	0.259	103 612	—	0.42	0.18	0.065	0.90
5 036	5.96	0.280	28 990	—	0.40	0.06	0.070	0.80
6 176	37.24	2.865	90 008	3.333	0.51	0.12	0.055	0.95
7 949	33.96	3.087	80 896	1.237	0.50	0.12	0.055	0.95
170 593 ²	49.29	1.071	1 418 346	2.044	0.45	0.08	0.066	0.90
12 070	77.05	1.263	47 656	2.099	0.40	0.07	0.084	0.99
52 500	29.91	0.544	194 060	2.061	0.36	0.08	0.070	—
277 483 ³	73.30	1.629	2 490 540	3.533	0.47	0.09—0.30	0.062	0.95
58 086	14.12	0.231	221 154	0.452	0.41	0.04	0.049	1.02
14 150	124.39	3.110	107 238	5.595	0.46	0.06	0.062	0.89
20 000	5.00	0.082	20 702	—	—	—	—	—
127 600	62.23	1.105	621 614	8.366	0.42	0.09	0.069	0.69
52 597	17.69	0.442	811 538	0.493	0.42	0.09	0.070	0.77
9 422	23.34	1.795	138 256	0.723	0.51	0.12	0.058	0.95
25 579	1.56	0.087	253 910	—	0.58	0.15	0.027	0.74
—	—	—	52 180	5.749	—	—	—	—
71 651	19.81	—	110 610	1.808	—	—	—	—
—	—	—	134 970	23.708	—	—	—	—
—	—	—	20 184	14.878	—	—	—	—
—	—	—	202 872	—	—	—	—	—
2 168 331	37.17	—	16 705 418	2.328	—	—	—	—

d. Svetsning av rälerna i Nuoljatunneln.

I samband med inläggning av nya 20 m:s räl av 1924 års modell i Nuoljatunneln å linjen Abisko—Björkliden väcktes fråga om sammansvetsning av dessa räl till större längder. Det hade nämligen iakttagits, att temperaturvariationerna inne i tunneln äro mycket mindre än ute i det fria. Uppskattningsvis har man genom personalens personliga observationer erfarit, att förhållandet är ungefär 1:3. Ehuru sålunda några på direkta mätningar grundade iakttagelser av temperaturvariationerna icke utförts, ansågos dock nämnda iakttagelser utgöra tillräckligt skäl för att vid rälsutbytet inlägga 120 m långa räl.

I den ungefär 1 050 m långa tunneln inlades 14 st. 120 m:s räl utgörande 840 m spår. Mot tunnelöppningarna lades 2 par 40 m långa räl mot vardera öppningen och där utanför normala rälsängder på 20 och 10 m.

De 120 m långa rälerna erhöles genom sammansvetsning av 6 st. 20 m:s räl. Rälerna äro av modell 1924, 43.2 kg/m elektromanganstål (Mn c:a 1.9 %).



Rälerna hopsvetsas.

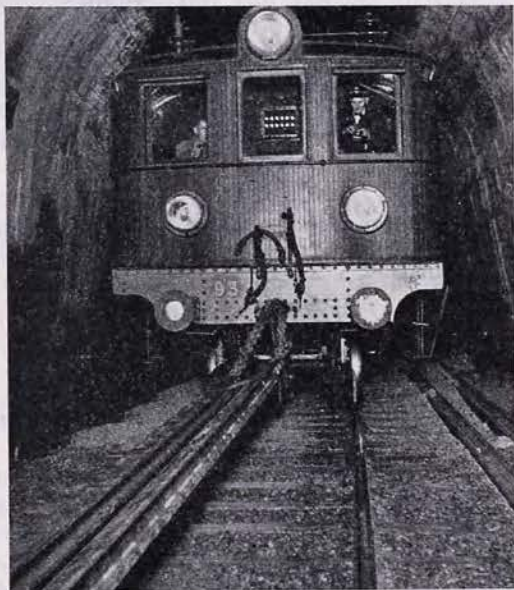
Den metod, som kom till användning vid hopsvetsningen, var den aluminotermiska — »thermitsvetsningen» — enligt patent av firman Elektrothermit, Berlin, vilken firma även svarade för svetsningsarbetets utförande.

Principen för svetsningen är i stora drag följande. Rälsändarna, som skola hopsvetsas, inriktas noggrant mot varandra, så att skarven får en överhöjning på 3 mm. Ett mellanrum på ett par mm göres mellan rälsändarna, vilka skruvas fast i detta läge genom ett skruvförband. Rälernas ändtyr hyvlas och ett skarvbleck med räls huvudets sektion insättes mellan rälsändarna och fastklämmas genom hopdragning av rälerna. Formar av sand för svetsen anbringas, och genom ett hål i formen uppvärmas rälsändarna medelst en kraftig blåsampa till ungefär 700 grader, så kallad förvärmning. Den aluminotermiska blandningen, som huvudsakligen består av aluminium och järnoxid, anbringas i en degel över formen och bringas genom antändning till reaktion, varvid erhålles järn och aluminiumoxid. När reaktionen avstannat och blandningen erhållit sin maximitemperatur, öppnas ett hål i degelns botten, och det flytande järnet rinner ned i svetsformen. Efter ungefär två minuter, då rälsändarna och det tillförda järnet erhållit samma höga temperatur, utföres en sammantryckning eller, som det även kallas, stukning av rälsändarna genom hopskruvning medelst det tidigare nämnda skruvförbandet.

Svetsen är därmed utförd, formen kan efter några minuter borttagas, varefter på svetsen mera utstående delar bortmejslas. Rälshuvudet hyvlas och skarven är färdig.

Rälerna hopsvetsades utanför tunneln, upplagda på en för ändamålet anordnad slipersbädd. De 120 m långa rälerna indrogos sedan parvis i tunneln med hjälp av lok, varvid rälerna släpades i spårets mitt liggande på rälshuvudet.

Sedan rälerna transporterats in i tunneln, lades de i spår, varvid skarvarna mellan de långa 120 m:s rälerna och även mellan dessa och de anslutande 40 m:s rälerna förlades täta. Temperaturen i tunneln vid inläggningen var 8—13 plusgrader. Genom att lägga skarvarna täta vid denna temperatur beräknades, att minsta möjliga skarvöppningar skulle erhållas under vinterns köldperiod och därmed även minsta möjliga dragspänningar i svetsade skarvar och räl. Såsom befästningsmedel användes rälsspik.



Rälerna transporteras in i tunneln.

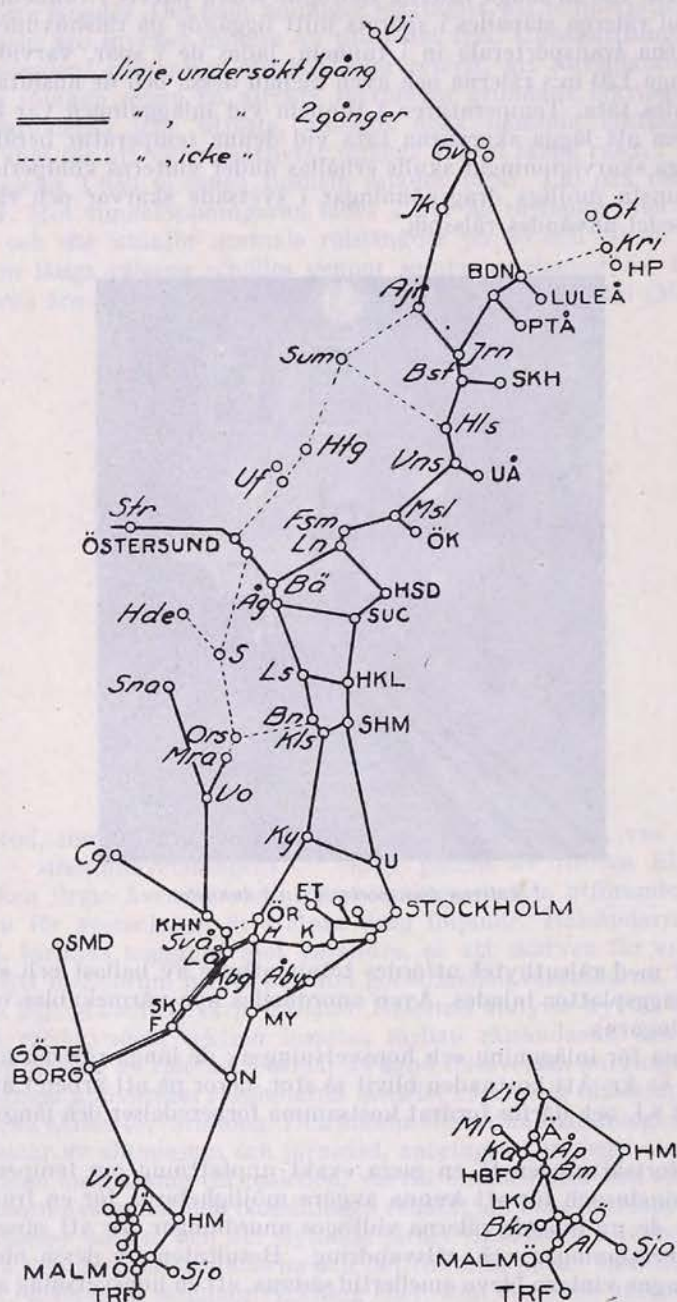
I samband med rälsutbytet utfördes totalt utbyte av ballast och sliprar, varjämte underläggsplattor inlades. Även anordnades nya värmekablar och förbättrades dräneringarna.

Kostnaderna för inläggning och hopsvetsning av de långa rälerna utgjorde per rälsskarv 54,85 kr. Att kostnaden blivit så stor, beror på att arbetet är det första i sitt slag vid SJ, och därför fordrat kostsamma förberedelser och långsam arbetstakt.

För att i fortsättningen få en mera exakt uppfattning om temperaturförhållandena i tunneln och för att kunna avgöra möjligheterna för en framtida hopsvetsning av de nu inlagda rälerna vidtog anordningar för att observera temperatur, skarvöppningar och rälsvandring. Resultaten av dessa observationer under den gångna vintern blevo emellertid sådana, att en hopsvetsning av de 120 m långa rälerna utfördes till en sammanhängande längd av 920 m.

e. Spårundersökningar med Hallade's apparat.

Under år 1937 ha undersökningar bedrivits programenligt och framgår omfattningen av nedanstående bild.



f. Ballast.

1. Uttagna kvantiteter och kostnader härför.

Från grusgropar har under året för SJ:s olika behov uttagits en sammanlagd massa av 560 000 kbm, däri inräknat även sten, som av SJ använts till makadamslagning. Förbrukningen av makadam under året uppgår till 101 000 kbm. För spårunderhållet har använts 396 000 kbm grus och 84 000 kbm makadam. För samma ändamål har dessutom använts 12 000 kbm kolaska.

Efterföljande grafiska framställning (sid. 76) anger den mängd ballast, uttryckt i kbm per km huvudspår (dubbelspår beräknat som dubbel längd), som, inberäknat höglyft och isolering, under vart och ett av åren 1931—1937 förbrukats å de olika bansektionerna och distrikten. Anmärkas bör dock, att siffrorna för år 1936 och 1937 angiva den sammanlagda mängden av grus, makadam och kolaska för ballastunderhållet, under det att siffrorna för åren 1931—1935 endast upptaga grusmängden. Det är med hänsyn till makadamens ökade användning under senare tid, som denna förändring i föreliggande statistik vidtagits.

De med makadamballast försedda huvudspårssträckorna av bannätet hade vid slutet av år 1936 en sammanlagd längd av 108¹ km, oberäknat makadamisering i växlar och skenskarvar. Makadamisering har under år 1937 utförts på en spår-längd av 50 km.

I avseende på vissa kostnader för ballastgruset hänvisas till efterföljande grafiska framställning (sid. 77). De stora kostnaderna under år 1937 för ballastgruset inom III distriktet bero på att endast en mindre kvantitet grus uttagits ur vissa gropar, under det att stora kostnader där nedlagts för nya spår, avtäckning m. m.

2. Underhållskostnaderna för provsträckor belagda med olika ballastmaterial.

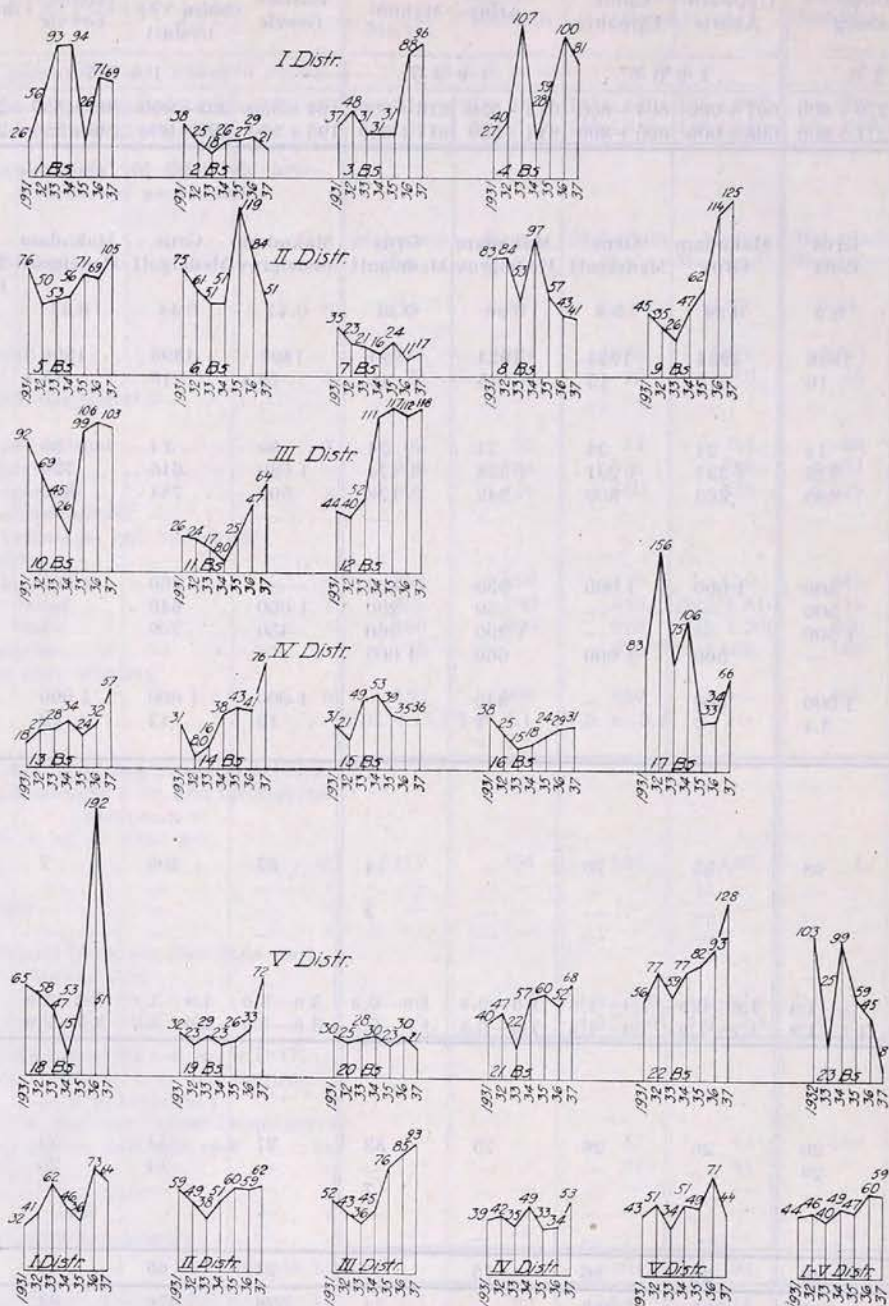
För att erhålla en säkrare uppfattning om vad som vore att vinna i underhållshänseende med att övergå från grus- till makadamballast har i februari 1936 uttagits vissa provsträckor med makadamballast och sedan dess verkställts noggranna undersökningar om underhållskostnaderna för dessa i jämförelse med underhållskostnaderna å vissa närliggande sträckor med grusballast, där förhållandena i övriga avseenden äro så enahanda som möjligt. Provsträckorna hava i båda fallen tagits 1 000 m långa.

Av omstående tabell framgå de hittillsvarande underhållskostnaderna i medeltal per år. Avsikten är att fortsätta dessa undersökningar ett antal år framåt.

¹ Den i föregående årsredogörelse angivna siffran 108 avser slutet av år 1936 istf. 1935.

Bansektion	1				4	
	Rosersberg—Märsta	Märsta—Knivsta	Broddbo—Rosshyttan		Älvsjö—Huddinge	Södertälje S—Järna
Stationssträcka						
Proven påbörjade vid ingången av år	1 9 3 7		1 9 3 7		1 9 3 6	
Sektion i banlängdsmätningen för anordnad provsträcka	31+919— 32+919	37+790— 38+790	144+680— 145+680	145+680— 146+680	9+000— 10+000	40+000— 41+000
Bantekniska data vid tiden för provsträckornas anordnande.						
<i>Ballast:</i>						
art.....	Makadam	Grus	Makadam	Grus	Makadam	Grus
beskaffenhet.....	Fin	Gott	Fin	Medelgott	Medelgrov	Medelgott och gott
djup..... m	0.35	0.60	0.45	0.50	0.35	0.6
<i>Räler:</i>						
årsmodell.....	1924	1924	1896	1896	1924	1924
längd..... m	20	20	10	10	15	15
med underläggsplattor.....	—	—	—	—	—	—
<i>Sliprar:</i>						
antal per rälspar..... st.	32	32	14	14	24	24
impregnerade..... *	1 298	1 754	731	780	1 851	1 277
oimpregnerade..... *	1 902	1 446	669	620	1 349	1 923
<i>Spårisoleringsåtgärder.....</i>	—	—	—	—	—	—
<i>Spårets kröknings- och lutningsförhållanden:</i>						
raklinje..... m	605	250	470	150	585	560
kurva: längd..... *	395	750	530	305 1 810	415	440
" radie..... *	1 500	1 800	920	545 1 200	600	900
horisontellt..... *	70	—	370	1 000	180	—
lutning eller stigning:						
längd..... m	930	1 000	630	—	820	1 000
°/00.....	8.1 o. 3.0	6.8: 4.1 o. 3.3	7.5 o. 3.3	—	—	10
Utbyte eller forslitning av spårmaterial. (Medeltal per år fr. o. m. året för provens påbörjande.)						
<i>Utbyte fr. o. m. år 1937 av:</i>						
sliprar..... st.	117	154	125	120	1	140
räler..... *	—	—	—	—	—	—
skarvjärn..... *	—	—	—	—	—	—
bult..... *	—	—	—	—	—	—
<i>Nedslitning av rälen vid dess ända resp. mitt i medeltal mm:</i>						
vid provens början.....	0	0	4.0—2.0	4.0—2.0	2.0—1.5	0.5—0.35
vid slutet av år 1937.....	0	0	4.0—2.0	4.0—2.0	2.5—1.5	0.5—0.35
Underhållskostnader t. o. m. år 1937. (Medeltal per år fr. o. m. året för provens påbörjande.)						
<i>Underhåll av räler med tillbehör (konto 3521):</i>						
tilldragning av bult och spik..... kr.	—	—	17	13	560	82
omspikning..... *	—	—	87	81	—	53
utbyte av skarvjärn..... *	—	—	—	—	—	—
" räler..... *	—	—	—	—	—	—
smärre underhållsarbeten..... *	—	—	—	—	—	—
Summa kr.	—	—	104	94	560	135
<i>Utbyte av sliprar (konto 3523) Summa kr.</i>	603	793	644	618	5	662
<i>Underhåll av spåret (konto 3524):</i>						
Knycklyft..... kr.	—	—	—	—	—	—
Skarvlyft..... *	—	—	—	—	241	—
Riktning..... *	—	—	—	—	12	203
Baxning, lyftning, stoppning..... *	128	177	445	500	—	968
Kilning..... *	—	—	60	124	—	—
Ogräsborttagning..... *	116	64	—	—	41	22
Putsnings av ballast..... *	48	32	16	—	—	70
Smärre underhållsarbeten..... *	—	—	—	—	—	—
Summa kr.	292	273	521	624	294	1 263
Summa summarum kr.	895	1 066	1 269	1 336	859	2 060

6		10				12			
Strömtorp— Björneborg		Uppåkra- Åkarp	Lund- Uppåkra	Arlöv—Malmö		Båstad- Grevie	Förlövs- holm-Vej- byslätt	Båstad— Grevie	Förlövs- holm-Vej- byslätt
1 9 3 6		1 9 3 6		1 9 3 7		1 9 3 7			
269+800- 270+800	270+800- 271+800	607+000- 608+000	604+800- 605+800	613+550- 614+550	616+000- 617+000	194+550- 195+550	205+000- 206+000	195+550- 196+550	206+000- 207+000
Makadam Medelgrov	Grus Gott	Makadam Grov	Grus Medelgott	Makadam Medelgrov	Grus Medelgott	Makadam Medelgrov	Grus Medelgott	Makadam Medelgrov	Grus Medelgott till dåligt
0.38	0.6	0.39	0.6	0.36	0.55	0.45	0.45	0.45	0.45
1896	1896	1924	1924	1924	1924	1896	1896	1896	1896
10	10	15	15	15	15	18.4	10	18.4	10
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	14	24	24	24	24	30	14	30	14
670	720	1 337	1 291	1 358	1 474	1 030	616	770	806
730	680	263	309	242	126	590	784	850	594
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
100	500	1 000	1 000	950	800	—	360	1 000	1 000
900	500	—	—	50	200	1 000	640	—	—
1 500	1 500	—	—	1 200	900	450	700	—	—
—	—	500	1 000	660	1 000	—	—	—	500
1 000	1 000	500	—	340	—	1 000	1 000	1 000	500
10	3.1	7	—	1	—	12	12	12	12
112	98	55	70	—	14	67	200	7	140
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	2	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1.6—1.5	1.5—1.4	1.0—0.8	1.1—1.0	1.0—0.5	1.0—0.5	3.0—3.0	4.0—3.5	3.0—3.0	4.0—3.5
1.9—1.7	2.1—1.8	1.2—1.0	1.4—1.3	1.0—0.5	1.0—0.5	3.0—3.0	4.0—3.5	3.0—3.0	4.0—3.5
21	20	26	96	75	83	21	54	22	79
53	29	—	—	—	—	—	14	25	69
—	—	—	—	—	7	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
74	49	26	96	75	90	21	68	47	148
544	485	285	363	—	73	328	978	34	685
79	48	135	156	—	—	40	152	26	542
—	—	—	—	—	—	28	—	62	—
—	45	—	—	—	—	—	—	—	—
20	—	130	272	81	440	4	15	4	12
—	13	—	—	—	—	—	—	—	—
14	4	17	29	25	54	49	45	50	29
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
113	110	282	457	106	494	121	212	142	583
731	644	593	916	181	657	470	1 258	223	1 416



Förbrukat ballastmaterial (kbm) per km huvudspår åren 1931—1937.

g. Planteringar.

Under år 1937 hava utplanterats nedan angivet antal växter:

fruktträd.....	1 400 st.
bärbuskar.....	2 500 »
barrväxter.....	200 »
lövträd.....	2 600 »
parkbuskar.....	6 000 »
häckplantor.....	11 700 »
klängväxter.....	900 »
rosor.....	5 300 »
örtartade växter.....	540 000 »

Växtmaterialet har till största delen framställts vid SJ:s egna växtdepåer och plantskolor. Det mindre antal växter, som förvärvats från annat håll, utgöres av sådana, som kräva speciella kulturmetoder, samt nya och värdefulla sorter, avsedda för komplettering och modernisering av befintliga sortiment.

Tidigare påbörjade nyanläggningar eller nyplanteringar av mera betydande omfattning slutfördes under året vid Harnäs, Furuviik, Häggvik (omformarstationen), Katrineholm (lokstallarna), Mariefred, Charlottenberg, Kil (omformarstationen), Karlstad C, Kristinehamn (lokstallarna), Falköping S och C, Alingsås, Lerum, Jonsered, Göteborg C, Rabbalshede, Dingle, Munkedal, Ljungkile, Stora Höga, Lillhagen, Kungsbacka, Fjärås (omformarstationen), Vislanda, Hästveda, Sandåkra, Eslöv, Malmö C, Trelleborg F, Bjärnum, Mala, Båstad, Skälderviken, Höganäs, Bollstabruk, Hussjöby, Stavreviken, banvaktstugan 799 Murberget, Ånge (omformarstationen), Svartvik, Njurunda, Sandarne, Bergby, Hamrångefjärden, Riksgränsen, Ljuså, Notviken (verkstaden), Boden C, Varjisträsk, Iggejaure, Trollforsen, Moskosel, Tjappsåive, Auktsjaur, Utterträsk, Ravenjaur, Akkavare och Storuman.

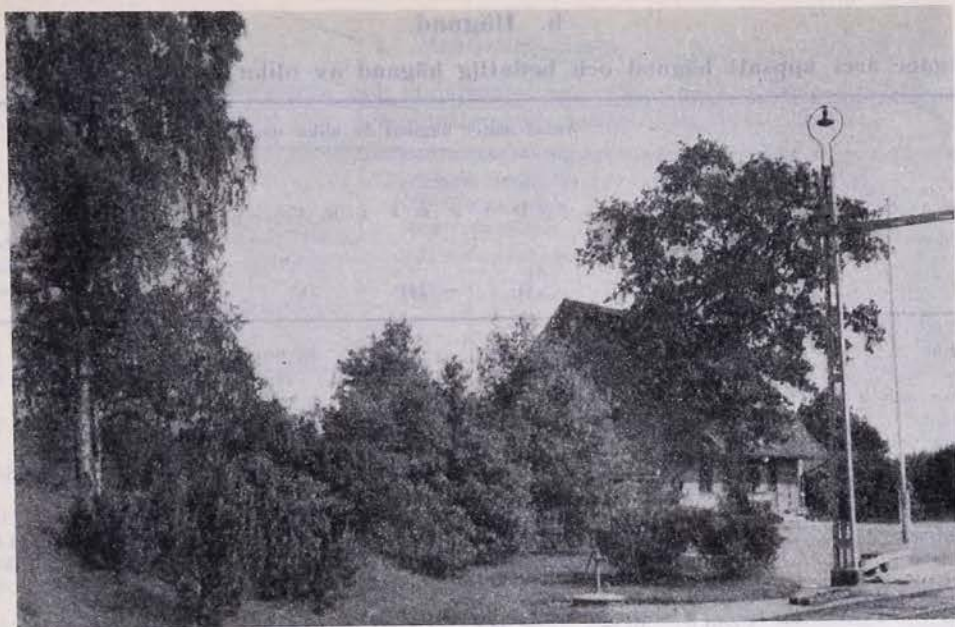
Av under året igångsatta nyanläggningsarbeten må nämnas dylika vid Kubikenborg, Gnarp, Jättendal och Sörljusne samt vid en del platser å inlandsbanan.

Renoveringen av äldre planteringar har förekommit i rätt stor utsträckning. Mindre omlägnings- och kompletteringsarbeten hava utförts å 241 olika platser.

Vid växtdepån i Alingsås har ett mindre växthus ombyggt, varjämte för förbättring av cirkulationen i värmerören en elektrisk centrifugalspump installerats i pannrummet. Ett provisoriskt växthus har uppförts i Hässleholm. Vidare anlades en sommarvattenledning för möjliggörande av effektivare bevattning i plantskolan. Vid växtdepån i Östersund förlängdes decavillespären, varjämte en vändskiva anordnades. Dessutom fortsattes vissa tidigare påbörjade utfyllnads- och dräneringsarbeten. Det genom markbyte under år 1936 förvärvade jordområdet vid växtdepån i Boden togs under hösten i anspråk för utskolning av träd, buskar m. m.

Under år 1937 hava uppsatts 1 396 fågelholkar.

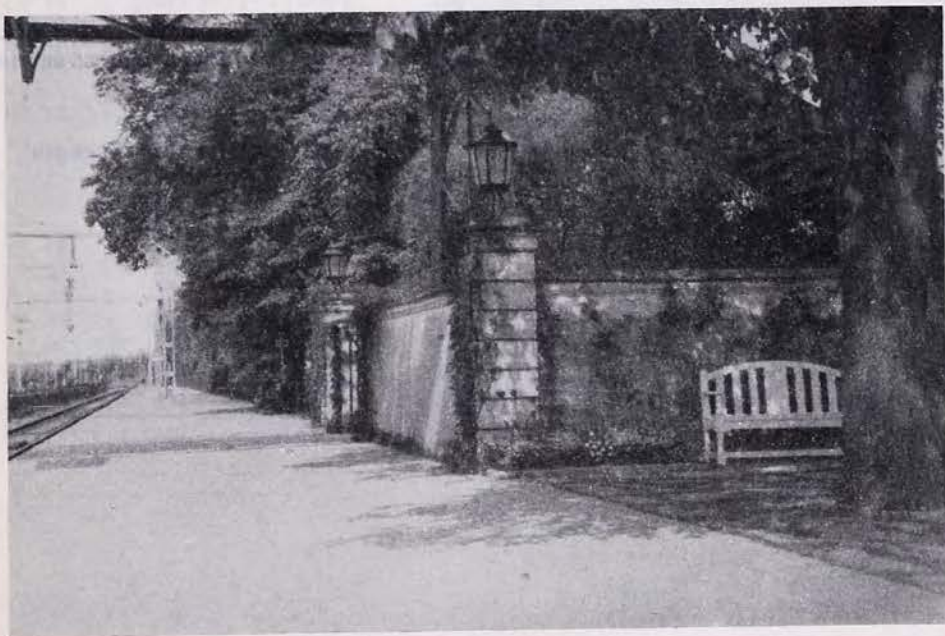
I södra Sverige blev fruktskörden i stort sett medelgod, ehuru ojämn vad avser äpplen och plommon. Vinbär och krusbär lämnade gott utbyte, hallon och jordgubbar något mindre. Även i mellersta Sverige var fruktskörden tillfredsställande, speciellt i stockholmstrakten, där äpple- och päronträden gävo riklig avkastning. En hård storm under förra delen av september förringade dock skörden i vissa delar av landet. Bärödlingsarna lämnade gott resultat med undantag för jordgubbarna, som ledo av torkan. I Norrland nådde frukten en för denna landsända enastående utveckling. Jordgubbar och röda vinbär gävo rikligt och övriga bärslag gott utbyte. Baljväxter, kål och grönsaker utvecklades i stort sett väl över hela landet.



Plantering i anslutning till trädvegetation i Krokek.

Svampsjukdomar uppträdde i mindre omfattning än vanligt. Däremot vållade skadeinsekter och vissa andra parasiter mycket besvär.

Kostnaderna för planteringsväsendet belöpte sig under år 1937 till i runt tal 509 000 kr, vartill dock komma vissa mindre utgifter för planteringar vid bostadshus.



Parkidyll mot bangården i Katrineholm.

h. 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 1937 års slut							i % av hela häg- naden
		D i s t r i k t					Summa m		
		I	II	III	IV	V			
3 slanor.....	752	77 308	253	1 759	49 369	59 914	188 603	1.52	
4 ".....	—	200	1 161	—	608	695	2 664	0.02	
1 slana och 2 järn- trådar.....	15 637	141 871	161 473	3 623	341 830	218 544	867 341	7.02	
1 slana och 3 järn- trådar.....	85 232	537 757	143 406	42 220	1 406 934	1 725 454	3 855 771	31.21	
1 slana och hopflä- tade järntrådar..	—	6 880	—	5 695	—	—	12 575	0.10	
3 järntrådar.....	77 775	411 801	316 784	704 125	302 450	63 550	1 798 710	14.56	
4 ".....	188 079	1 014 316	1 279 724	425 071	1 478 070	159 537	4 356 718	35.26	
5 ".....	140	17 771	14 548	4 663	1 601	3 060	41 643	0.34	
Hopflätade järntrå- dar.....	1 020	10 265	26 269	7 921	1 600	4 212	50 267	0.41	
Stenmurar.....	1 328	97 556	207 504	157 086	25 060	8 750	495 956	4.01	
Jordvallar.....	170	—	51 936	3 672	—	—	55 608	0.45	
Spjälör, spikade....	—	11 784	8 796	10 551	6 568	1 161	38 860	0.32	
" hopflätade.	2 725	112 351	59 045	64 950	54 541	47 885	338 772	2.74	
Permanent snö- skärmar.....	105	3 255	10 262	12 652	11 344	11 596	49 109	0.40	
Häckar.....	465	25 064	37 238	46 968	1 867	368	111 505	0.90	
Ej ovan specificerad hägnad	6 635	25 436	32 343	21 776	9 558	2 466	91 579	0.74	
Summa	380 063	2 493 615	2 350 742	1 512 732	3 691 400	2 307 192	12 355 681	100.00	
Hägnad saknas å en sammanlagd längd av.....	—	516 408	417 199	63 268	914 466	1 787 338	3 698 679	—	

i. Motordressiner.

Kostnaderna för revision och reparation av större motordressiner under år 1937 samt per dressinkilometer under åren 1934—1937.

Ban- sek- tion	Dres- sin nr	Antal under år 1937 körda kilometer enligt revi- sionsboken	Kostnader under år 1937 för revision och reparation		Kostnad per dressinkilometer				
			Totalt	Per dressin- km	under åren			i medel- tal under 1934— 1936	
					1934	1935	1936		
			Kr.	öre	öre	öre	öre	öre	
1	78	10 947	253	2.3	12.9	3.4	2.2	6.2	
	102	10 368	1 370	13.2	14.5	3.7	2.1	6.8	
	110	25 344	888	3.5	3.8	2.1	3.8	3.2	
2	93	18 200	1 266	7.0	3.7	14.7	4.6	7.7	
3	68	2 564	143	5.6	3.2	3.6	6.0	4.3	
	96	24 402	1 558	6.4	6.0	6.0	8.0	6.7	
4	90	12 141	1 721	14.2	1.0	6.1	8.0	5.0	
	118	13 476	486	3.6	—	—	—	—	
5	103	17 085	1 927	11.3	15.7	18.1	10.1	14.6	
	108	15 350	756	4.9	20.0	20.4	19.2	19.9	
6	94	22 183	1 352	6.1	5.4	9.0	4.3	6.2	
7	104	37 134	1 877	5.1	2.7	2.5	2.7	2.6	
8	92	13 030	1 511	11.6	12.9	7.2	22.0	14.0	
9	97	21 315	1 065	5.0	2.9	6.0	6.8	5.2	
10	91	16 609	1 427	8.6	21.1	43.1	20.0	24.0	
	111	15 923	1 216	7.6	13.5	24.9	12.5	17.0	
11	98	23 842	703	3.0	6.9	14.1	5.9	9.0	
	119	—	—	—	—	—	—	—	
12	107	17 068	784	4.6	2.5	8.9	7.6	6.3	
13	95	25 125	1 274	5.1	3.5	7.9	2.0	4.5	
	113	11 273	227	2.0	—	1.9	4.0	3.0	
14	89	5 978	207	3.5	9.2	0.8	4.1	4.7	
	117	21 012	36	0.2	—	—	—	—	
15	10	12 890	345	2.7	3.6	88.6	0.6	30.9	
	100	24 407	1 349	5.5	3.1	3.4	7.1	4.5	
16	101	29 065	301	1.0	8.4	7.1	8.1	7.9	
17	106	30 283	254	0.8	1.5	4.1	1.8	2.5	
18	115	23 563	1 200	5.1	—	—	3.0	3.0	
	116	15 064	1 311	8.7	—	—	35.2	35.2	
19	114	27 150	1 597	5.9	—	2.6	2.2	2.4	
20	55	26 600	1 286	4.8	6.7	8.4	6.7	7.3	
21	99	25 585	1 071	4.2	42.8	3.4	2.8	16.3	
22	109	19 718	611	3.1	1.4	4.9	3.3	3.2	
23	112	27 000	946	3.5	1.3	1.8	2.3	1.8	
Elektrf.	87	12 813	3 577	27.9	7.0	1.9	2.8	3.9	
Summa		654 507	35 895	5.5	6.5	7.2	5.6	6.4	
D:o år 1936		689 205	38 421	5.6					

Anskaffnings- och underhållskostnader för mindre motordressiner under år 1937.

Ban- sek- tion	Antal dressiner vid årets slut					Kostnader under året för				Kostnad per dressin för reparation och revision			
	T y p				Sum- ma	ersätt- nings- anskaff- ning (helt fordon)	nyan- skaff- ning (ökning av dres- sin- stocken)	reparation och revision		under år			i me- deltal under åren 1934- 1936
	13	12 c	11 c	—				totalt	per dres- sin	1934	1935	1936	
	Motor- tralla	Dressin för											
		bm	led- nings- perso- nal	övrig perso- nal									
K r o n o r													
1	18	12	8	—	38	5 200	1 710	7 724	203	256	159	244	220
2	8	8	8	—	24	1 500	4 818	1 655	69	177	149	84	137
3	10	12	9	5	36	1 460	1 460	7 791	216	189	188	198	192
4	19	9	5	2	35	4 471	3 190	5 684	162	224	292	233	250
5	7	5	7	—	19	—	—	1 840	97	292	189	241	241
6	8	6	6	—	20	—	—	5 728	286	69	312	257	213
7	8	9	1	—	18	1 460	—	2 359	131	213	206	272	230
8	16	10	4	—	30	2 920	—	6 687	223	197	213	248	219
9	9	9	4	—	22	5 960	—	5 146	234	231	187	146	188
10	8	7	10	1	26	—	1 500	5 009	193	414	256	319	330
11	10	9	10	—	29	2 865	—	6 493	224	123	112	175	137
12	9	8	4	—	21	—	1 460	5 372	256	198	146	195	180
13	9	10	—	—	19	—	1 500	4 616	243	158	123	147	143
14	12	11	4	1	28	—	1 500	2 370	85	239	229	121	196
15	13	14	8	—	35	—	—	5 762	165	296	193	151	213
16	10	11	—	2	23	2 920	—	3 362	146	317	147	242	235
17	10	10	—	2	22	—	1 500	3 164	144	199	220	211	210
18	11	8	5	—	24	—	3 000	6 018	251	338	229	190	252
19	9	7	7	—	23	6 106	1 500	3 131	136	151	131	98	127
20	9	9	—	—	18	—	—	3 764	209	52	261	160	158
21	7	10	—	—	17	1 460	—	1 440	85	224	166	198	196
22	6	7	—	—	13	—	—	2 140	165	178	101	181	153
23	14	14	—	2	30	1 460	8 880	6 052	202	215	206	187	203
El.	19	—	—	8	27	—	5 100	7 713	286	288	299	249	279
Totalt	259	215	100	23	597	37 782	37 118	111 020	186	225	198	198	207
Motsv. år 1936	258	207	83	26	574	37 459	44 000	113 648	198				

j. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

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 apparater, tillsyn av omformare och batterier, justering av reläer etc. Utbyte av äldre manöver- och signalledning har utförts i Nuortikons och Polcirkelns transformatorstationer. Några särskilt anmärkningsvärda arbeten hava härutöver icke förekommit.

2. Övriga bandelar.

Underhållsarbetena i omformarestationerna hava till största del haft normal karaktär, d. v. s. omfattat lagerrevisioner, svarvning och slipning av strömsamlare och släpningar, 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 ackumulatorbatterier etc.

Utöver dessa normalt förekommande arbeten hava omformarna nr I i Hallsberg och Moholm, nr 5 i Krylbo, nr 14 i Ånge samt nr 16 i Ljusdal måst underkastas särskild tillsyn till följd av uppkomna felaktigheter. Maskinen i Krylbo återställdes i driftdueligt skick efter ett allvarligt överslag mellan generatorns släpningar. De övriga reparerades för genomslag eller brännskador i statorlindningarna. Liknande reparationer hava förekommit i 16- resp. 6-kW-ställverken i Eksund, Mjölby och Hässleholm, där inträffade överslag och kortslutningar vållat skadegörelse.

Till åstadkommande av mera effektiv kylning hava i ett flertal omformarestationer kraftiga fläktar blivit insatta.

Antalet i omformarestationerna installerade omformareaggregat utgjorde vid årets slut 50 st., varav 28 st. stationära och 22 st. transportabla. De förstnämnda aggregaten hava sammanlagt arbetat i 180 788, de senare i 128 441 timmar. Mot dessa tal svarar en användningstid i medeltal för stationära resp. transportabla omformare av 6 457 resp. 5 838 timmar. Den längsta gångtiden har noterats för det stationära aggregatet nr II i Hallsberg, vilket varit i drift under 8 598 timmar. Det mest använda transportabla aggregatet nr 1, som under året utnyttjats dels i Södertälje dels i Kil, uppvisar en gångtid av 7 443 timmar. Siffrorna äro betydande för den stora driftsäkerhet, som, ovan berörda missöden till trots, allttjämt utmärker omformarna.

Omformarestationen i Kil var vid årsskiftet 1936—37 färdig att tagas i bruk för elektrodriften på nordvästra stambanan. Denna drift igångsattes partiellt den 18 januari för att tre månader senare utvidgas till att omfatta bandelen i dess helhet.

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, ackumulatorlokomotiv, revisionsvagnar samt beredskapsposternas depåer med dem tillhörande material och verktyg.

1. Överföringsledningarna i Norrland.

Överföringsledningen mellan kraftverk och transformatorstationer vid malm-banan har på vanligt sätt blivit undersökt och reviderad. Härvid utbyttes 1907 st. hängisolatorer, vilka på några få undantag när voro av Hermsdorffs äldre typ. Master hava ommålats till ett antal av 114 st., varjämte 5 master blivit upp-riktade. I samband med denna uppriktning hava fundamenten blivit omsedda och isolerade från omgivande tjälskjutande jordlager.

2. Kontaktledningen, samtliga linjer.

Kontaktledningens underhåll kräver i första hand rationellt bedrivna inspek-tioner. Sådana hava under året blivit verkställda i normal omfattning. Då det är av största vikt, att personalen på omformare- och transformatorstationer förvärvar och bevarar noggrann kännedom om ledningsnätet inom resp. stations hela matningsområde, äro dess gränser, även då de avvika från det fastställda underhållsområdets, i viss mån bestämmande för inspektionsverksamheten.

Kontaktledningsnätet har i vanlig ordning varit underkastat revision, varvid trådläget blivit justerat, felaktiga detaljer utbytta, jordförbindningar kon-trollerade och reparerade etc. På sträckor, där planerat utbyte av profiltråd är nära förestående, har revisionsarbetet i vissa fall uppskjutits eller förenklats för att senare i samband med trådutbytet göras mera grundligt. Nyelektrifierade sträckor, såsom linjerna Ängelholm—Hälsingborg, Laxå—Charlottenberg, Ås-torp—Mölle, Örebro—Svartå, Skövde—Karlsborg och Uppsala—Gävle, vilka under året öppnats för elektrisk drift, hava i allmänhet kunnat helt utelämnas i revisionsprogrammet.

Isolatorutbytet, som till största del blivit verkställt i samband med revisionen, har medfört utrangering av följande antal defekta enheter.

B a n d e l	I s o l a t o r t y p							
	K1	K1b	K1c	K5	K5b	K5c	K60	K70
Luleå—Cällivare	658	2	—	134	—	—	—	—
Gällivare—Riksgränsen	485	3	—	90	—	—	—	2
Övriga linjer	1 440	215	23	25	42	4	35	46
Summa år 1937	2 583	220	23	249	42	4	35	48
Summa år 1936	2 110	326	12	180	56	—	5	40

I relation till isolatorbeståndets storlek är kassationen av den äldsta K1-typen allttjämt mycket framträdande. Den uppgår f. n. i medeltal till c:a 3.5 %. Detta höga tal har emellertid icke uppkommit enbart genom direkta isolatorfel utan även genom det forcerade utbyte, vartill typens framträdande svaghet givit anledning. Sålunda kasserades inom 8 bs icke mindre än 830 st. K1-isolatorer, tillhörande leveranser, som visat sig böra utmönstras till följd av otillräcklig driftsäkerhet. Sannolikt i icke oväsentlig grad beroende på denna förebyggande åtgärd hava de av isolatorbrott beroende driftstörningarna under år 1937 icke blivit mera framträdande än föregående år. Deras allttjämt stora antal giver dock belägg för antagandet, att de äldre isolatorernas försvagning hållit unge-färligen jämna steg med deras utmönstrande och att en verkligt höjd driftsäkerhet knappast är att påräkna, förrän de äldsta årgångarna äro helt utbytta emot mera pålitliga isolortyper.

De nyare K1b- och K1c-isolatorerna hava under år 1937 icke visat några tecken på försämring. Kassationen av dessa isolatorer har i relation till antalet inbyggda enheter varit ungefärligen jämnstor med föregående års och torde hava hållit sig vid c:a 0.2 resp. 0.05 %. Då flertalet isolatorer av typerna K1b och K1c äro relativt nya, är det emellertid icke möjligt att med ledning av denna gynnsamma statistik fälla ett slutgiltigt omdöme. Tiden härför är så mycket mindre mogen, som den visserligen genomgående låga kassationen är mycket variabel på olika bandelar. Såsom exempel må anföras sträckorna Krylbo—Bollnäs, Bollnäs—Ljusdal och Ljusdal—Ånge där för K1b noterats en procentuell kassation av resp. 0.05, 0.25 och 0.16. Huruvida sådana variationer bero på en tillfällighet, på kvalitativa ojämnheter, på drevningen eller på klimatets variabla inflytande är ett ännu obesvarat spörsmål. Alla observationer av isolatorernas hållbarhet måste f. ö. bedrivas på lång sikt och åtföljas av sådan bokföring, att det i anläggningarna ingående isolatorbeståndets sammansättning och fördelning är möjligast väl känd. Under andra omständigheter är det nämligen omöjligt att på rimlig tid utmönstra en typ eller leverans, som framdeles visar sig undermålig och därför måste utrangeras.

Inom 10 bs har fortgått det utbyte av K1b-isolatorer, som tidigare påbörjats. Sammanlagt insattes under året till ersättning för sådana isolatorer c:a 2 000 st. K1c-isolatorer. Driftsäkerheten har genom detta utbyte avsevärt förbättrats, då anläggningen därigenom blivit mindre känslig för saltavlagring. De nedtagna isolatorerna hava varit användbara annorstädes och inräknas därför icke i årets kassation.

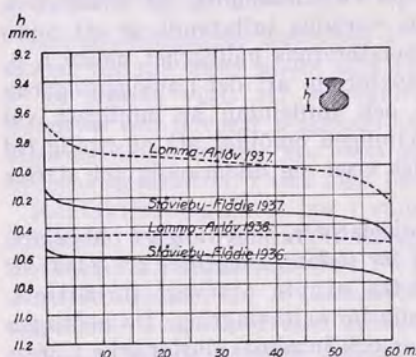
Med bortseende från K1-typen företer isolatorstatistiken för år 1937 icke några särskilt anmärkningsvärda förhållanden. Den jämförelsevis mycket stora kassationen av K5-isolatorer är huvudsakligen att hänföra till malmбанan, där nämnda isolatortyp användes såsom avspänningsisolator, för vilket ändamål den är avsevärt sämre än K70-isolatorn. Den successiva övergången till denna typ bör alltså medföra en avsevärd förbättring.

Ledningsslitage har varit underkastat fortlöpande kontroll, varigenom olika bandelars högst skiljaktiga karaktär mycket tydligt kunnat iakttagas. På de uttagna provsträckorna har sålunda profilträdens avnötning varierat mellan 0.09 och 0.29 mm per år, medan förhållandet mellan minimi- och medelslitaget hållit sig inom gränserna 0.91 och 0.99. De nu anförda siffrorna hava framgått ur observationer, gällande sträckor, på vilka elektrisk drift förekommit under minst fem år. Då samtliga linjer intill senare år äro försedda med 8-formad profiltråd av 80 kvmm areor och en sådan tråd icke bör användas längre än till den tidpunkt, då dess höjdsektion avslutits c:a 2.6 mm, visa observationerna, att trädens livslängd f. n. kan uppskattas till lägst 9 högst 29 år. Några exempel härpå lämna nedanstående uppgifter, vilka även bestyrka värdet av en de elektrifierade bandelarnas klassificering i slitagehänseende och en härefter uppgjord generalplan för ledningsnätets förnyelse.

Sträcka	Största slitage, mm i medeltal pr år	Profilträdens ungf. livslängd år
Åkarp—Arlöv.....	0.29	9
Frinnaryd—Aneby.....	0.23	11
Moholm—Tidan.....	0.20	13
Okna—Kimstad.....	0.18	15
Gransjö—Ljuså.....	0.11	24
Rensjön—Bergfors.....	0.09	29

Ledningsslitaget är beroende av en mångfald faktorer. Strömavtagarens egenskaper utöva stort inflytande liksom ock ledningens injustering, trafikintensiteten, tåghastigheten samt förekommande föroreningar. Av särskild betydelse är i detta sammanhang den inverkan, som utövas av ledningsreglaget. Är detta väl avstämt efter strömavtagaren och medeltåghastigheten, uppnås i allmänhet ett mycket jämnt slitage.

Detta förhållande iakttages bäst, om höjden hos den nötta trådsektionen uppmätes, och om de sålunda erhållna värdena registreras i storleksordning utmed det undersökta spannet. Resultatet blir då karakteristiska, varaktighets-



kurvor, av den typ, som återges i vidstående figur. Då denna bl. a. visar, att ett slitage, som det ena året förlöper mycket ojämnt, ett annat år hastigt kan förbättras, är uppenbarligen ett omsorgsfullt utfört och underhållet ledningsreglage av största betydelse icke minst i ekonomiskt hänseende.

Liknande iakttagelser hava föranlett studium av det inflytande, som olika montage-normer utöva på ledningens varaktighet. Det vill härvid synas, som vore de på senare år tillämpade normerna ägnade att under i övrigt oförändrade förhållanden höja ledningens livslängd.

Försliten profiltråd har under året blivit utbytt emot ny tråd mellan Stens-torp och Skövde, Ulvåker och Tidan samt delvis mellan Moholm och Töreboda. Sammanlagt omfattade utbytet en ledningslängd av omkring 35 km. Kostnaderna för utbytet uppgingo till i runt tal 1 200 kr. per km. Genom avfräsning av ut-hamrade och skarpslitna profiltrådskanter hava äldre ledningars funktions-duglighet på vissa håll kunnat ökas.

Profiltråd med 8-formad sektion har till följd av sina mindre goda aerodyna-miska egenskaper blivit utbytt emot rundtråd av s. k. svensk standardtyp på sträckan Malmö—Trelleborg samt delvis på sträckan Lund—Malmö. Den så-lunda nedtagna tråden har kunnat utnyttjas vid elektrifiering av sträckor, där vindförhållandena icke äro särskilt svårartade.

Kontaktledningens järnkonstruktioner hava flestades undergått ommålning. Mera betydande arbeten av denna art hava förekommit inom 4 och 18 bs. Till följd av tjälskjutning hava vid malmbanan måst riktas 264 st. kontaktlednings-stolpar, vilkas fundament dessutom i många fall måst förstärkas, då de under jord visat sig vara mycket bristfälliga. På andra bandelar har stolpriktning före-kommit i mycket ringa utsträckning.

Vid Vitåfors, Malmberget och Tingvallsulle hava uthytts sammanlagt 34 st. kontaktledningen tillhörande trästolpar, vilka företett rötskador.

Norr om Kiruna hava under året urkopplats 14 st. sugtransformatorer, vilka blivit kortslutna av spårledningar och liknande anordningar.

Genom omfattande renovering av malmbanans hela kontaktledningsnät, var-vid bl. a. genomgående återledning beräknas tillkomma, väntas, förutom större driftsäkerhet, skola vinnas den fördelen, att även på denna bandel signal- och kraftöverföringsanläggningarna bliva i önskvärd grad oberoende av varandra. Planer för denna renovering hava under året utarbetats. De hava även varit vägledande för förbättringar, utförda inom underhållets ram.

Överföringsledningen för belysningsenergi, som är upplagd på kontaktledningsstolparna, har på vanligt sätt erhållit tillsyn vid den allmänna ledningsrevisionen. Isolatorutbytet har därför blivit deklarerat i samband med denna. I övrigt hava underhållsarbetena på ifrågavarande överföringsledning varit av liten omfattning. Med bortseende ifrån atmosfäriska överspänningar, vilka i några fall lett till defekter bl. a. på anslutna transformatorer, har ledningen även visat sig vara mycket driftsäker. Några inträffade ledningsbrott, varav ett till följd av snöbelastning, hava emellertid tilldragit sig viss uppmärksamhet.

Ändrings- och nybyggnadsarbeten hava under året förekommit i betydande omfattning. De hava betingats dels av spårömläggningar, bangårdsutvidgningar, tillkomst av nya vägbroar och liknande byggnadsföretag, dels av kraftöverföringsanläggningens naturliga expansion, dels slutligen av fordringarna på säkrare och bättre anordningar av olika slag.

Byggnadsföretag, som medfört ändring av ledningsnätet, hava varit mycket vanliga. Anmärkningsvärda arbeten av denna art hava utförts på ett 20-tal platser, bland vilka här må nämnas Bollnäs, Göteborg, Hallsberg och Örebro.

Genom den fortgående elektrifieringen har det i drift varande kontaktledningsnätet under året utvidgats med 479 bankm. Dess omfattning utgjorde vid årets slut 3 355 bankm. Anslutningen mellan äldre och nybyggda kontaktledningar har i Ängelholm, Laxå, Åstorp, Örebro, Svartå, Skövde och Uppsala påfordrat vissa förändringar av därvarande ledningsanordningar.

Fordringarna på säkrare och efter skärpta krav lämpade anordningar har i Hallsberg medfört en större omläggning av 16 kV-matarledningar. Vid Skebokvarn har av liknande skäl tillkommit en reserv-skyddssektion. Arbetet på det för Häggviks matningsområde beslutade fjärrmanöversystemet har under året fortgått. Genomgripande förbättring av ledningsnätet på malmbanan har efter föregående undersökningar blivit planerad. Till förstärknings- och förbättringsåtgärder av här avhandlad art böra även hänföras i annat sammanhang omnämnda utbyten av K1b-isolatorer i kustdistrikt, där saltavlagringar göra typen osäker, samt övergång till rund profiltråd inom områden med svårartade vindförhållanden.

Överföringsanläggningen för belysningsenergi har på flera platser kompletterats med avskiljare, medförande ökade omkopplingsmöjligheter, varjämte för enahanda ändamål tillkommit ett i Skövde uppställt kapslat högspänningsstallverk.

Anläggningarna för stationär vagnsuppvärmning hava kompletterats. I Göteborg planeras avsevärd utökning, vilken dock endast delvis kom till utförande under året.

Vid malmbanan visa fortfarande de till kontaktledningen anslutna värmeinstallationerna en påtaglig expansionstendens. Det är företrädesvis turiststationerna på 19 bs, som orsaka detta. Sålunda fullbordades under år 1937 tidigare påbörjade installationer i Abisko, Riksgränsen och Björkliden och planlades dessutom ytterligare utvidgningar på samma platser. Vid årets slut utgjorde den enbart på 19 bs för värmeändamål installerade effekten i det allra närmaste 3 400 kW.

3. Lågspänningsledningarna.

Det lågspända belysningsnätet har för sitt underhåll fordrat en avsevärd arbetsinsats, givetvis med undantag för de anläggningsdelar, som förnyats i samband med pågående eller nyligen genomförda elektrifieringsarbeten. I de

flesta fall har arbetet medfört utrangering av äldre, försämrade materiel samt omläggning och komplettering av ledningsanordningarna. De på Svartön och i Kiruna tidigare påbörjade strålkastaranläggningarna hava under året blivit fullbordade.

C. Underhållskostnader.

Under året hava kostnaderna för den elektriska tågdriften uppgått till i runt tal 1 427 800 kr., varav 689 600 kr. utgöra driftskostnader och 738 200 kr. underhållskostnader, med den fördelning å olika distrikt, som framgår av nedanstående tabell.

	Driftskostnader		Underhållskostnader	
	Summa	Per km elektrifierat spår	Summa	Per km elektrifierat spår
	tkr.	kr.	tkr.	kr.
I distriktet	181.6	93	241.5	124
II »	105.5	89	151.2	127
III »	119.9	97	112.3	91
IV »	70.9	154	38.8	84
V » (mb).....	211.7	356	194.4	327
Totalt	689.6	127	738.2	136

Framhållas må dock, att underhållskostnaderna å de olika distrikten icke äro direkt jämförbara, beroende på anläggningarnas åldersskillnad. Jämväl av sporadiskt förekommande arbeten och av klimatiska, konstruktiva och trafiktekniska förhållanden hava kostnaderna rönt inverkan.

k. Elektriska belysningsanläggningar.

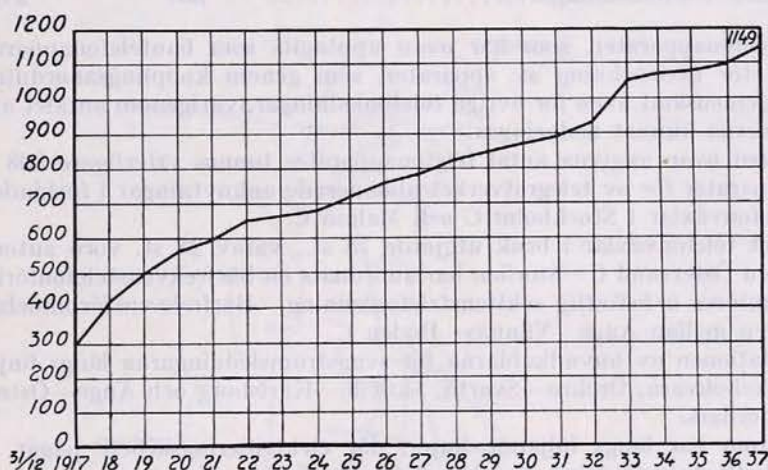
Nya belysningsinstallationer ha utförts å en del såväl större som mindre stationer och bangårdar.

Modernisering och komplettering av äldre belysningsanläggningar ha utförts å ett stort antal stationer samt å bangårdar, i tjänstelokaler och bostadslägenheter.

I samband med elektrifiering av järnvägsdriften (jfr sid. 87) ha kompletterings- och ändringsarbeten eller nyanläggningar utförts å stationer och bangårdar samt i banvaktsstugor å linjerna Uppsala C—Gävle C, Skövde—Karlsborg, Ånge—Långsele samt Bräcke—Östersund C.

Vid 1937 års slut var elektrisk belysning anordnad vid 705 stationer, 444 trafik-, håll- och lastplatser samt 1955 banvakts- m. fl. stugor.

Utvecklingen sedan 1917 av elektriska belysningsväsendet vid SJ framgår av nedanstående grafiska framställning, utvisande sammanlagda antalet stationer och andra trafikplatser, där elektrisk belysning fanns anordnad.



1. Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar.

Vid 1937 års slut utgjorde i bruk varande *telegrafledningar* 3 066 km, varav 1 713 km voro inkopplade i jordkablar. Siffrorna visa någon ökning av telegrafledningarna sedan år 1936, beroende på att dylika ledningar funnos i bruk å av SJ under året övertagna enskilda järnvägar. Sistnämnda ledningar utbyttas emellertid mot telefonledningar under år 1938. I samtliga telegrafledningar voro inkopplade 65 st. morseskrivapparater och reläer.

I bruk varande *telefonledningar*s sammanlagda längd utgjorde vid samma tidpunkt 67 787 km, varav 51 755 km i jordkablar. Antalet SJ:s egna i bruk varande telefonapparater utgjorde 8 512 st.

Dessa telefonledningar voro anordnade enligt nedan.

	<i>Km ledning</i>	<i>Antal app.</i>
Ledningar för selektivt anrop	13 792	1 304
Direkta och andra ledningar utan selektivt anrop utom bantelefon och lokaltelefon..	42 861	932
Bantelefonledningar.....	10 333	3 458
Lokala telefonledningar.....	801	2 818

De telefonapparater, som här ovan upptagits som bantelefonapparater, utgöras i stor utsträckning av apparater, som genom kopplingsanordningar användas gemensamt även för övriga telefonledningar, varigenom antalet apparater å stationerna kunnat nedbringas.

Förutom ovan angivna antal telefonapparater funnos ytterligare 808 st. SJ:s egna apparater för av telegrafverket abonnerade anknytningar i förbindelse med SJ:s telefonväxlar i Stockholm C och Malmö C.

Antalet telefonväxlar i bruk utgjorde 78 st., varav 28 st. voro automatiska.

Å linjen Östersund C—Storlien har anordnats en bärfrekvenstelefonförbindelse, som framföres å befintlig sektionstelefonledning. Bärfrekvensförbindelse finnes förut även mellan Ånge—Vännäs—Boden C.

Installationen av huvudkablar för svagströmsledningarna längs linjen Stålboga—Skebokvarn, Örebro—Svartå, Skövde—Karlsborg och Ånge—Östersund C har fullbordats.

Dessutom har längs följande linjer, där elektrifieringsarbete pågår, telefonkablar nedlagts men ännu ej inkopplats, nämligen

å linjen Bräcke—Kälarne.....	55.8 km samt
» Göteborg—Kungälv Ytterby—(Uddevalla)	22 2 »

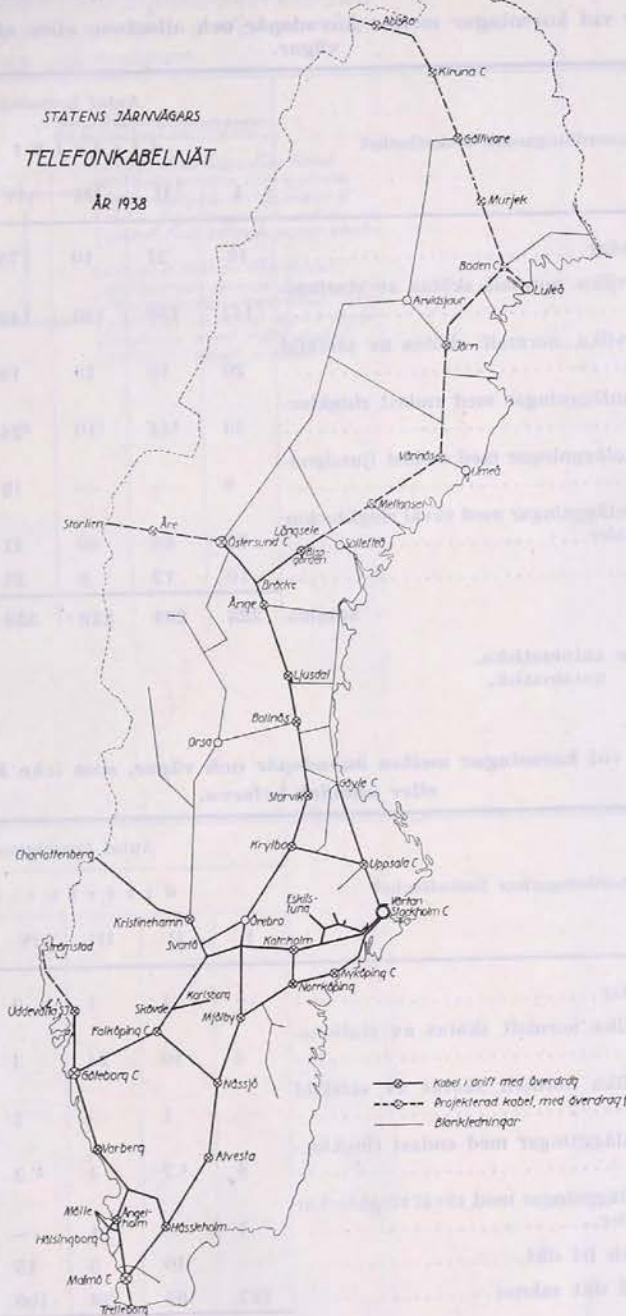
Sammanlagda längden av SJ:s *huvudkablar* i bruk för telefon- och andra svagströmsledningar utgjorde vid årsskiftet 1937—1938 3 110 km.

I denna summa ingå icke till huvudkablar anslutna avgrenings- och lokalkablar.

Utsträckningen av telefonkabelnätet framgår av vidstående karta, som upptager avslutade och pågående kabelarbeten.

Ny telefonförstärkarestation har anordnats i Kristinehamn. I Katrineholm och Falköping C har det under år 1936 påbörjades arbetet med utbyte av de äldre förstärkareanordningarna mot helt nya sådana av svensk konstruktion avslutats.

Även högtalaranordningar ha utförts å ytterligare några stationer, liksom elektriska uranläggningar.



m. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

1. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid årets slut.
Anordningar vid korsningar mellan huvudspår och allmänna eller allmänt befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å					
	d i s t r i k t					Hela S J
	I	II	III	IV	V	
Bevakade grindar.....	18	21	10	75	25	149
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	147	138	130	149	68	632
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	20	16	19	19	8	82
Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	50	144	210	224	6	134
Automatiska anläggningar med endast ljussignaler.....	8	—	—	18	—	26
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	70	68	60	41	46	285
Kryssmärken.....	10	12	9	33	28	92
Summa	323	299	238	359	181	1 400

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					
	d i s t r i k t					Hela S J
	I	II	III	IV	V	
Bevakade grindar.....	—	1	1	9	1	12
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	5	16	24	3	1	49
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	—	1	—	1	—	2
Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	8	17	4	2	1	22
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	1	—	1	—	—	2
Kryssmärken och fri sikt.....	—	10	5	15	4	34
» fri sikt saknas.....	182	85	98	100	50	515
Summa	196	120	133	130	57	636

¹ Härav 2 icke automatiska.

² » 1 » automatisk.

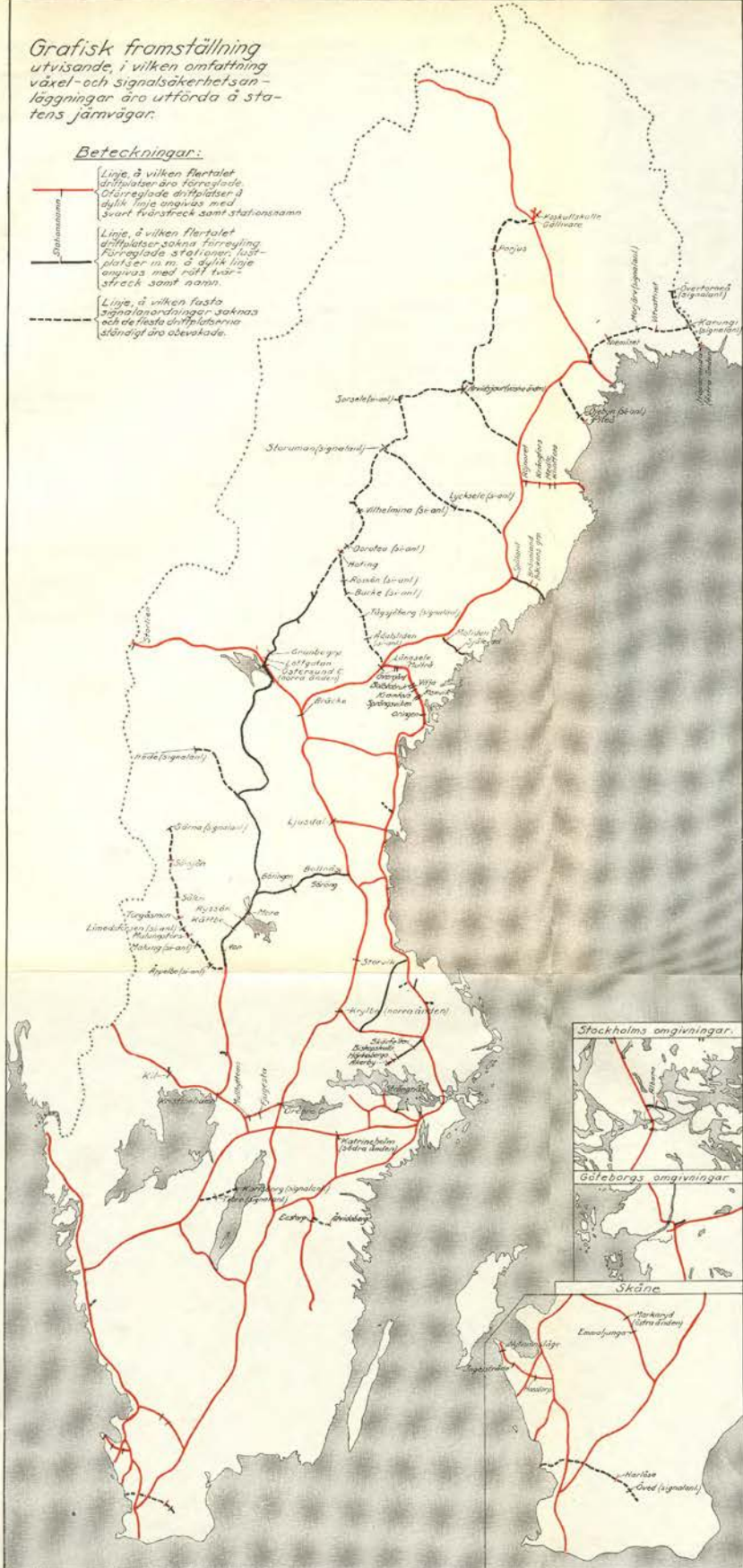
Grafisk framställning utvisande, i vilken omfattning växel- och signalsäkerhetsanläggningar äro utförda å statens järnvägar.

Beteckningar:

Linje, å vilken flertalet driftplatser äro förräglade. Oförräglade driftplatser å dylik linje angivas med svart tvärstreck samt stationsnamn

Linje, å vilken flertalet
driftplatser sakna förreying.
Förreylade stationer, lust-
platser m.m. å dylik linje
angivras med rätt två-
sträck samt namn.

Linje, å vilken fasta
signalanordningar saknas
och de flesta drifplatserna
ständigt äro oöverskade.



Stockholms omgivningar.

Göteborgs omgivningar

Skåne

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

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å					
	d i s t r i k t					Hela S J
	I	II	III	IV	V	
Bevakade grindar.....	1	2	—	6	—	9
Fällbommar.....	17	2	1	5	4	29
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	3	—	—	—	—	3
Kryssmärken.....	161	47	2	35	24	269
Summa	182	51	3	46	28	310

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

Antal befint- liga kors- ningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal sammanstöt- ningar mellan väg- farande och tåg				Antal förolyckade personer		Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhets- anordning (ej sammanstötning med tåg) av			Summa antal olycks- händelser	
		mo- tor- for- don	häst- skjut- sar	cyk- lande	gå- ende	ska- dade	dö- dade	mo- tor- for- don	häst- skjut- sar	cyk- lande	vid dags- ljus	i mör- ker
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar:</i>											
863	Bevakade grindar eller bom- mar.....	8	—	—	3	8	7	192	5	2	122	88
134	Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	1	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1
311	Automatiska anläggningar med ljussignaler.....	10	2	—	1	1	8	8	—	—	17	4
92	Kryssmärken.....	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	2
	<i>Vägar, som icke äro all- männa eller allmänt befarna:</i>											
63	Bevakade grindar eller bom- mar.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
22	Automatiska anläggningar med endast ringklockor.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Automatiska anläggningar med ljussignaler.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
34	Kryssmärken och fri sikt....	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
515	” fri sikt saknas	5	1	—	1	5	1	1	—	—	5	3
15 133	Oskyddade korsningar.....	20	17	1	12	16	16	—	—	—	40	10
17 169	Summa	47	20	1	17	30	32	202	5	2	186	108

4. Växel- och signalsäkerhets-

(Exkl. anläggningar

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävtängs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-böcker		Signal- 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.	23	753	27	32	533	138	113	841	338	53	88	68
II.	9	246	2	16	322	83	129	995	400	27	45	17
III.	12	491	53	16	226	62	93	673	246	21	42	3
IV.	—	—	—	7	139	38	118	823	379	71	131	127
V.	16	239	2	3	6	2	78	449	220	22	34	84
Summa	60	1 729	84	74	1 226	323	531	3 781	1 583	194	340	299
Distrikt	Centralt omläggbara				Endast lokalt omläggbara							
	växlar		spårspärrar		växlar				spårspärrar			
	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	för reg- lings- hjul	elektr. för- reg- ling	kon- troll- lås- för- reg- ling	kon- troll- lås utan för- regl.	för- reg- lings- hjul	elekt. för- reg- ling	kon- troll- lås- för- reg- ling	kon- troll- lås utan för- regl.
I.	427	512	4	42	555	86	227	22	256	35	131	20
II.	422	174	11	14	416	30	196	60	261	16	91	56
III.	248	377	8	39	436	75	154	8	179	29	88	8
IV.	320	—	12	—	335	—	348	210	175	—	203	192
V.	150	141	4	4	140	14	199	188	96	9	99	168
Summa	1 567	1 204	39	99	1 882	205	1 124	488	967	89	612	444

anläggningarnas beståndsdelar.

för vägövergångar).

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tåg-vägs-utlös-ningsfält	Huvudsignaler			Försignaler			Manöversignaler		
antal skåp	stations- o. tåg- vägs- förreg- lingsfält	linje- block- fält		mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler
118	526	145	107	486	65	211	68	7	250	8	22	383
70	312	76	16	397	9	148	86	4	218	5	5	183
30	233	1	84	281	20	171	52	—	173	10	2	349
30	157	2	—	507	—	37	68	—	162	4	—	8
17	53	1	4	259	—	96	9	—	150	—	—	74
265	1 281	225	211	1 930	94	663	283	11	953	27	29	997

Rörliga broar	Elektr. v-ing- kopp- lingar	Räls- kon- takter	Isolerad räl			Mek. spärr- skenor	Elektr. växel- spärr- rar	Signal- kon- troll	Tåg- an- komst- tele- fon	Annan tåg- an- komst- signa- lering
			inkopp- ling med räls- kont.	inkopp- ling med fot- kont.	vil- ström					
10	55	167	71	27	560	94	152	145	5	50
9	19	60	22	13	237	83	223	124	3	35
1	3	59	41	39	314	74	127	85	1	52
—	—	7	—	—	23	28	249	102	19	45
1	—	2	—	26	54	—	149	12	16	16
21	77	295	134	105	1 188	279	900	468	44	198

D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.

1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar, elektrifieringsarbeten, markförvärv samt arbeten för motverkande av arbetslöshet år 1937.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1937		från resp. arbetens början t. o. m. år 1937
		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				
Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar:				
Stockholm C, nya frilastspår	75	—	71	71
Göteborg, utvidgning av spårsystemet	415	—	348	348
Anordnande av gångtunnlar	24	—	16	16
Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar:				
Järna—Katrineholm, förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning	1 300	—	304	304
Göteborg—Almedal, dubbelspårsanläggning ...	650	—	308	351
Lokstations- och driftverkstadsanläggningar	37	—	—	33
Husbyggnader	200	—	103	223
Bostadslån till personalen	512	—	110	124
Skenfria vägkorsningar m. m.:				
Vägbroar (3 st.)	45	30	—	45
Vägportar (4 st.)	98	24	14	42
Vägomläggningar	87	21	6	59
Fortllöpande förstärkning av spåröverbyggnaden:				
Inläggning av räler och växlar	2 300	1 771	354	2 154
» » underläggsplattor och rälsvand- ringshinder	1 821	963	430	1 601
Telefonledningar och kabelarbeten (14 arbeten) ...	440	64	169	340
Elektriska belysningsanläggningar (14 arbeten) ...	115	13	21	86
Anläggningar för elektrisk tågdrift:				
3 st. omformareaggregat	750	—	188	188
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:				
Uppsala C, utvidgning av säkerhetsanläggning	250	—	146	506
Falköping C, växel- och signalsäkerhetsanläggning	318	—	48	391
Ulriksdal—Uppsala, automatisk linjeblockering	350	—	177	329
Veinge, elektrisk ställverksanläggning	65	—	21	58
Uddevalla, centralisering av ställverk	93	46	—	95
Skelleftehamns övre, växelförregling	53	—	60	67
Olskroken—Frändtorp—Partille, linjeblockan- ordning	90	—	4	4

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1937		från resp. arbetens början t. o. m. år 1937
		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				
Olskroken—Tingstad—Lillhagen, linjeblockan- ordning m. m.	95	—	—	—
Alingsås, komplettering av säkerhetsanläggning	63	—	2	2
Övriga arbeten (57 st.)	599	151	199	498
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre ar- beten (192 arbeten)	1 671	728	254	1 510
<i>Billinjer:</i>				
Malmö C, uppförande av garagebyggnad.....	164	21	—	162
Malmö, expeditions- och magasinsbyggnad för busstation	80	—	83	83
Summa	12 760	3 832	3 316	9 690
Elektrifieringsarbeten.				
<i>Järna—Nyköping—Malmö m. fl. linjer:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	46 171	18	—	12 332
Nya anläggningar.....		110	—	26 829
Övriga anordningar.....		—	—	6 769
<i>Stockholm—Krylbo—Änge och Krylbo—Örebro:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	34 500	15	—	10 282
Nya anläggningar.....		156	—	17 009
Övriga anordningar.....		61	—	4 762
<i>Väst kustbanan, inkl. Hässleholm—Veinge och Ås- torp—Mölle:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	32 350	—	84	8 562
Nya anläggningar.....		—	741	10 390
Övriga anordningar.....		—	188	10 290
<i>Laxå—Charlottenberg:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....		64	—	3 186
Nya anläggningar.....		181	—	4 615
Övriga anordningar.....		611	—	4 545
<i>Södertälje S—Eskilstuna:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	25 430	44	—	1 307
Nya anläggningar.....		52	—	1 701
Övriga anordningar.....		466	—	817
<i>Uppsala—Gävle:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....		225	—	1 577
Nya anläggningar.....		1 079	—	2 433
Övriga anordningar.....		1 387	—	1 752

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1937		från resp. arbetens början t. o. m. år 1937
		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				
Tomteboda—Värtan, Ånge—Bräcke—Långsele, Bräcke—Östersund och Göteborg—Uddevalla m. fl. linjer:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	18 900	—	3 758	4 492
Nya anläggningar.....		—	3 135	4 220
Övriga anordningar.....		—	2 739	3 455
Summa	157 351	4 469	10 645	141 325
Markförvärv.				
Inköp av mark.....	212	51	1	162
Försäljning av mark.....	13 325	1 895	1 546	12 331
Summa	13 113	1 844	1 545	12 169
Arbeten för motverkande av arbetslöshet.				
Vägbroar (13 st.).....	1 653	136	36	1 565
Vägportar (17 st.).....	1 629	25	296	1 423
Västkustbanan, linjeomläggning söder om Varberg	255	127	—	255
Övriga arbeten.....	38	2	—	17
Summa	3 575	136	332	3 260
Härav:				
beredskapsarbeten.....	387	3	5	289
allmänna arbeten.....	3 188	133	327	2 971
Summa summarum	170 573	7 593	13 748	152 106

¹ Inkomstsaldo.

2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1937		från resp. arbetens början t. o. m. år 1937
		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 och växlar.....	3 321	1 752	688	3 233
Justering av rälsskarvar.....	204	210	3	214
Olskroken, ny godstågsförbindelse mellan västkustbanan och Sävenäs rangerbangård.....	1 200	—	4	1 188
Sävenäs rangerbangård, spårförändringar i samband med västkustbanans elektrifiering....	430	—	85	389
Almedal, ändring av bangården för dubbelspårsanläggningen Göteborg—Almedal.....	100	100	—	100
Skutskär—Ytterharnäs, linjeomläggning.....	84	—	17	99
Göteborg C, ändring av spårsystemet m. m. . .	100	—	63	63
Hagalunds övre, utbyte av ångpannor i ångcentralen.....	284	—	82	82
Ombyggnad av bostadslägenheter för beredande av tvårumslägenheter.....	104	46	29	98
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	2 308	1 469	331	2 085
Summa	8 135	3 577	1 302	7 551
<i>Broar, viadukter, vägbroar och vägportar.....</i>	1 324	149	504	1 169
<i>Bangårdsmaskinerier:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	326	140	75	303
<i>Elektriska belysningsanläggningar:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	456	126	215	427
<i>Telegraf- och telefonanläggningar samt kabelarbeten:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	381	108	147	448

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1937		från resp. arbetens början t. o. m. år 1937
		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>Signal- och säkerhetsanläggningar:</i>				
Uppsala C, utförande av ny säkerhetsanläggning	210	—	—	—
Ulriksdal—Bergsbrunna, ändring och komplettering av säkerhetsanläggningar.....	240	—	81	240
Älvsjö, utförande av ny säkerhetsanläggning..	290	—	156	199
Olskroken, utförande av ny ställverksanläggning	507	—	179	520
Uddevalla, utbyte av säkerhets- och fällbomsanläggningar.....	93	—	46	60
Falkenberg, utförande av ny växel- och signal-säkerhetsanläggning.....	110	—	60	60
Alingsås—Hallsberg, anordnande av ljusförsig-naler och signalbelysning.....	67	—	48	48
Veinge, utbyte av ställverksanläggning.....	50	—	19	30
Ockelbo, ändring av växelförregling.....	50	—	—	47
Sundsvall C, anordnande av elektrisk manövre-ring av fällbommar.....	67	5	—	78
Ånge, komplettering av säkerhetsanläggning..	114	—	72	95
Kattarp, ny växel- o. signalsäkerhetsanläggning	173	—	2	2
Övriga arbeten.....	580	155	194	564
Summa	2 551	160	857	1 943
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
5 bansektionen, anordnande av högspännings-jordkablar för kontaktledning.....	52	—	29	29
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	174	84	12	158
Summa	226	84	41	187
<i>Färjelägen och landningsbryggor.....</i>	16	—	—	7
<i>Billinjer.....</i>	23	2	—	23
<i>Revisionsvagnar.....</i>	300	—	131	431
<i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i>				
Malmö, modernisering av huvudverkstadens vagnavdelning.....	276	28	—	276
Örebro, modernisering av huvudverkstadens värmeledning.....	145	—	143	143
Örebro, förkromningsanläggning vid huvudverk-staden.....	81	—	12	12
Örebro, uppförande av presenningsverkstad och kokhus vid huvudverkstaden.....	346	—	340	341
Örebro, tillbyggnad och förändring av huvud-verkstadens lokavdelning.....	146	—	31	31
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersätt-ningsanskaffningar.....	285	111	101	267
Summa	1 279	139	627	1 070

Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader			
	under år 1937		från resp. arbetens början t. o. m. år 1937	
	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>Anläggningar vid förrådsavdelningen:</i>				
Örebro, förändring av centralförrådsbyggnad..	275	—	14	275
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och er- sättningsanskaffningar.....	58	26	2	50
Summa	333	26	16	325
<i>Återställande av genom olyckshändelse skadade an- läggningar.....</i>	—	76	85	207
Summa summarum	15 350	4 587	4 000	14 091

Angående förnyelsefondens ställning vid slutet av år 1937 m. m., se Drifttjänststatistik för år 1937.



3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten.

Ombyggnad av järnvägsbron över Ösan vid Hasslum.

Den gamla järnvägsbron över Ösan vid Hasslum å bandelen Skövde—Karlsborg byggdes år 1875 och utfördes i ett spann med teoretisk spännvidd av c:a 43 m. Dess järnöverbyggnad var utformad som fackverkspann med stående parabelbalkar, se *bild 1*. Från början var överbyggnaden dimensionerad för en tåglast av 3.4 ton per m bro men förstärktes 1895 för last av 1891 års belastningssystem, vilket möjliggjorde, att lok litt. E senare kunde tillåtas trafikera bron.

Vid elektrifieringen av bandelen ifråga kunde denna bro icke bibehållas i befintligt skick, enär densamma skulle avsevärt hindra framförandet av trafiken. Bland annat hade eljest kontaktledningen måst anbringas på en höjd av endast 4.6 m över spåret samt tåghastigheten nedsättas till 20 km/tim., oaktat linjen endast skulle trafikeras med ellok Ud med 12.4^t största axeltryck. Då någon ändring och förstärkning av överbyggnaden ej kunde utföras, beslöts att ny järnöverbyggnad skulle inläggas.

Verkställda kontrollberäkningar av de gamla landfästenas stabilitet visade, att murverken voro rätt svaga och ej kunde upptaga belastningen från den nya överbyggnaden, om denna, liksom den gamla, skulle utföras i *ett* spann.

På grund härav har den nya bron utförts i *tre* spann med nya pelare i vattendraget men med utnyttjande av de gamla landfästena. De nya pelarna uppfördes därför i befintlig spårmitt, och pålningen för pelarna anordnades så, att pålningsarbetet kunde utföras från sidorna om den gamla bron, se *bild 2*.

Den nya järnöverbyggnaden monterades på ställningar vid sidan om den gamla bron. Sidoförflyttningarna av såväl den nya som den gamla överbyggnaden utfördes med tillhjälp av patentblock.

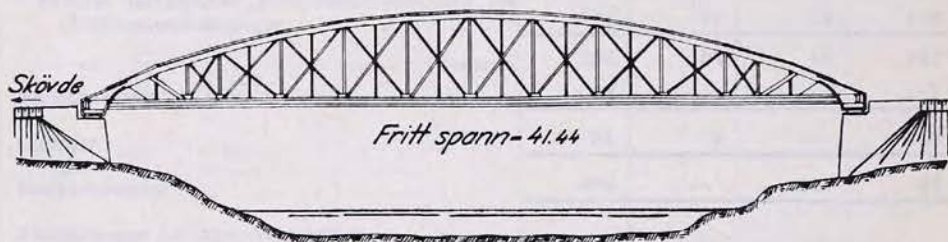


Bild 1. Bro över Ösan vid Hasslum. Gamla bron.

Undersökning av cementinjekterat granitmurverk.

Vid reparationer och förstärkningar av murverk har cementinjekteringsmetoden allt sedan år 1925 kommit till stor användning vid SJ, särskilt beträffande granitmurverk men i ett mindre antal fall även för murverk av betong. Injekteringen, som vanligen utföres under pågående tågtrafik, möjliggör, att eljest erforderliga dyrbara ombyggnadsarbeten med åtföljande provisorisk omläggning av tågspår bliva obehövlige.

Antalet murverk, som sålunda förstärkts och reparerats, har intill år 1938 uppgått till c:a 110. Metoden är utförligt beskriven i SJ:s publikation »Utredningar m. m. 1929: 15, om cementinjektering och arbeten med sprutbetong». Injekteringsarbetena utföras vanligen under perioden april—oktober, då väderleken kan påräknas vara lämplig.

Under femårsperioden 1931—35 hava underbyggnader för 66 st. äldre järnvägsbroar med murverken i de flesta fall utförda av granit blivit reparerade genom cementinjektering.

Kostnaderna för dylika arbeten ha under perioden 1926—37 uppgått till sammanlagt 742 992 kr. enligt nedanstående tabell.

Å r	D i s t r i k t					Summa kr.
	I	II	III	IV	V	
1926.....	24 324	—	—	—	—	24 324
1927.....	48 230	13 000	—	—	55 200	116 430
1928.....	—	22 645	—	—	80 750	103 395
1929.....	8 042	20 170	—	56 853	—	85 065
1930.....	25 367	28 230	7 106	—	—	60 703
1931.....	—	32 576	2 907	—	10 700	46 183
1932.....	—	48 728	—	—	—	48 728
1933.....	—	44 202	—	6 000	19 142	69 344
1934.....	8 868	25 998	2 598	—	15 112	52 576
1935.....	—	37 303	—	—	12 135	49 438
1936.....	—	19 782	17 772	2 000	5 894	45 448
1937.....	1 109	8 815	8 454	10 480	12 500	41 358
Summa kr.	115 940	301 449	38 837	75 333	211 433	742 992

Kostnaden per kbm injekterat granitmurverk varierar mellan 17 och 33 kr. och har i medeltal uppgått till 23 kr., fördelade sig på följande poster:

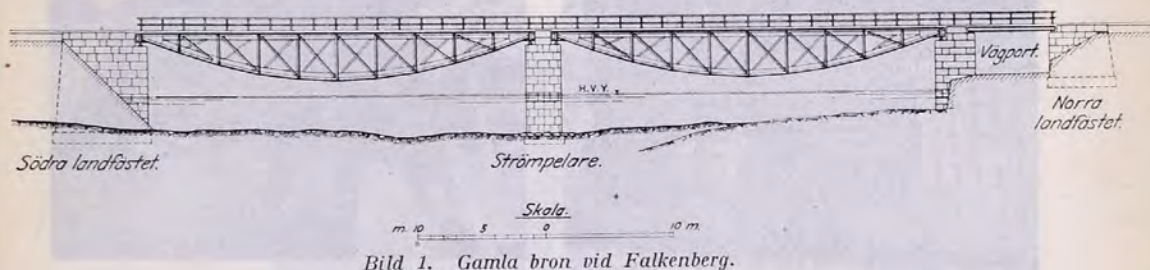
Sand.....	0.94 kr.
Cement.....	6.92 »
Transportkostnader och diverse material ..	3.20 »
Hyra för maskiner.....	1.73 »
Arbetskostnader.....	10.21 »

Summa 23.00 kr.

Då förstärkningsarbeten enligt denna metod blivit utförda i så stor utsträckning, som här ovan omnämnts och enär dylika arbeten sannolikt komma att under åtskilliga år framåt bedrivas i ungefär samma omfattning som hittills, var det av stort intresse att få närmare kunskap om ett murverks utseende efter cementinjekteringen. När därför år 1937 rivning skulle ske av norra landfästet

och pelarna för den gamla järnvägsbron i Falkenberg, vars underbyggnad cementinjekterades år 1929, gjordes i samband härmed en del observationer och undersökningar, som belysa resultatet av granitmurverks injektering.

Gamla bron byggdes år 1885 och var utförd i två spann över älven, vartdera med en spännvidd av c:a 30 m, samt med en angränsande vägport, fri genomfart 6.0 m, *bild 1*. Såväl landfästen som pelare voro uppförda av granitmurverk i kallmur, varvid dock pall- och grusskiften murats i bruk. Skifthöjden var c:a 0.60 m. Tåglasten var från början endast c:a 4.3 ton per m bro men har under



årens lopp ökats till 8.0 ton per m. Ny järnöverbyggnad inlades därför år 1898 och gavs ytterligare bärförmåga genom förstärkning år 1912.

Murverken hava tidigare vid flera tillfällen blivit reparerade dels genom fogstrykning och dels genom att lösa stenar fastkramlats med järnbyglar. På grund av den ökade trafiklasten visade det sig, att en effektivare förstärkning av murverken var nödvändig, varför dessa såsom nämnts år 1929 injekterades med cementbruk. Detta arbete var ett bland de första, varvid förstärkning av bristfälligt murverk enligt ifrågavarande metod skedde i SJ egen regi.

Norra landfästet.

Landfästets utseende framgår av *bild 2*. Murverkets front- och sidoytor voro utförda av c:a 0.70 m djupa stenar med tuktade liggytor. Den inre kärnan fram till landfästets bakre yta bestod däremot av ordnad stenfyllning.

Vid injekteringen år 1929 hade upptagits 20 st. hål med ett djup av c:a 1.0 m, varav 10 st. i frontytan och 5 st. i vardera sidoytan. Sedan luft- och vattenspolning utförts, tätades samtliga fogar med bruk, varefter c:a 26 kbm cementbruk i blandning 1:2 inpressades. Landfästets hela volym utgjorde 194 kbm, varför den injekterade bruksmassan utgjorde c:a 13 % av landfästets volym.

Vid rivningen av landfästet bortschaktades först bankfyllningen närmast bakom fästet till ett djup under krönet av ungefär 3.0 m. Härvid visade det sig, att injekteringsbruket genomträngt murverket ända till den bakre ytan, och samtliga stenar voro fast förbundna med varandra genom den injekterade bruksmassan. På grund av det kraftiga förbandet mellan stenarna kunde dessa ej brytas loss från varandra med verktyg, varför sprängningar måste vidtagas för landfästets rivning. Den första sprängningen utfördes i ett 1.0 m djupt vertikalt horrat hål placerat i landfästets mitt.

Bild 3 anger landfästet avtäckt från ballast, och *bild 4* är en närbild av brottytorna efter sprängningen. På den senare bilden framträder tydligt det intima samband, som uppstått mellan granitmurverkets stenar och den injekterade bruksmassan. Efter sprängningen lösgjorda block visa gemensam brottyta för stenar och cementbruk, *bild 5*.



Bild 2. Norra landfästet.



Bild 3. Norra landfästet avläckt.



Bild 4. Närbild av brottylorna efter sprängningen.

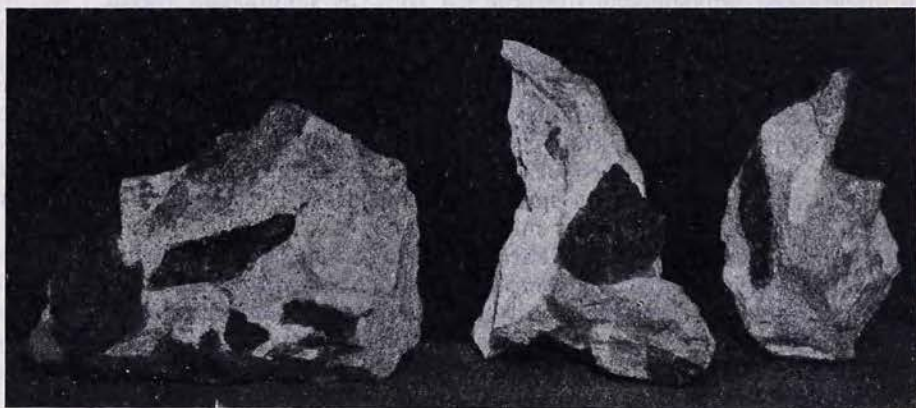


Bild 5. Genom sprängningen lösgjorda block.

Pelarna.

Pelarna hade i likhet med landfästet före injekteringen blivit reparerade medelst fogstrykning och fastklamring av lösa stenar. För injekteringen av pelaren närmast vägporten hade upptagits 29 st. hål. Den injekterade bruksmassan uppgick till 10 kbm. Pelarens hela volym utgjorde 75 kbm granitmurverk, varför bruksmassan uppgick till 13 % av pelarens volym.

Under rivningsarbetet visade det sig även här omöjligt att bryta loss de olika stenarna, varför sprängning omedelbart måste företagas. Den första spräng-



Bild 6. Pelaren närmast vägporten efter första sprängningen.

ningen utfördes i pelarens mitt, där ett c:a 1.2 m djupt vertikalt borrhål upptagits. Efter sprängningen kunde de flesta stenarna losstagas på höjden ned till borrhålets botten. Bruket utgjorde ett mycket kraftigt förband mellan stenarna, vilket framgår av bilderna 6 och 7.



Bild 7. Samma pelare, sedd från annat håll.

Även strömpelarens rivning måste ske genom sprängningar, enär cementbruket utgjorde samma intima förband som vid de övriga murverken.

För undersökning av cementbrukets tryck- och böjhållfasthet hava uttagits provstycken, vilka provats vid Statens Provningsanstalt.

Tryckproven utfördes enligt förfarande, som angivits i provningsanstaltens meddelande n:r 38, år 1928. Tryckhållfastheten utröntes på ur provstyckena urborrade cylindrar, vilka hade en diameter och höjd av 5 cm. Undersökningen har även avsett fastställande av brukets volymvikt. Bilderna 8 och 9 visa utseendet av tvenne provkroppar efter provtryckningen.

Resultatet av provtryckningen framgår ur nedanstående tabell.

Prov märkt	Prov- kroppens nr	Volymvikt i torrt tillstånd kg/dm ³	Tryckhållfast- het kg/cm ²
»SJ Fab II»	1	2.21	898
	2	2.21	898
»Sj Fab III»	1	2.31	1 117
»SJ Fab IV»	1	2.33	1 041
	2	2.38	1 481

Medelvärdet på tryckhållfastheten är 1 087 kg per kvcm. Såsom förut angivits utfördes injekteringen år 1929, varför brukets ålder var c:a 8 år.

Vid bedömandet av värdet av de erhållna provningsresultaten måste hänsyn tagas till provkropparnas storlek och form, enär betydligt större tryckhållfasthet

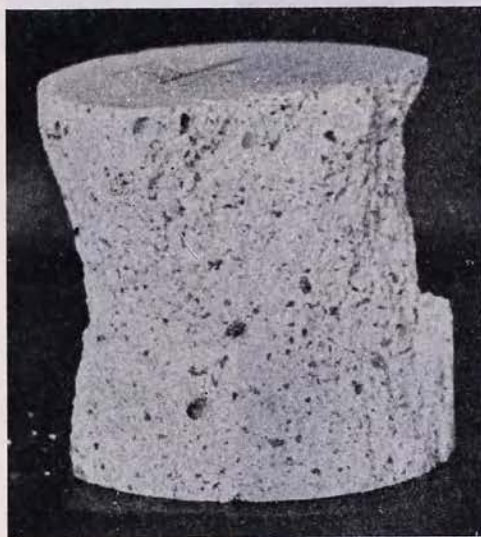


Bild 8. Provkropp efter provtryckningen.

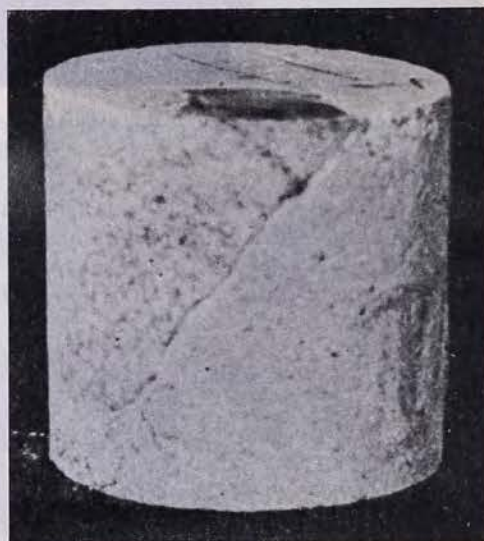


Bild 9. Provkropp efter provtryckningen.

per ytenhet erhålles hos en liten än hos en större provkropp. Tryckhållfastheten hos en cylinder är även större än hos en kub med samma sektionsarea, då cylinderns höjd och diameter äro lika.

Enligt Professor H. Kreüger (»De tekniska vetenskaperna», 1920) skulle tryckhållfastheten hos en provkub av kalksten med 20 cm sida endast vara 45 % av en kub med 5 cm sida. Om detta förhållandetal skulle kunna tillämpas på det här undersökta cementbruket skulle, om proven utförts med kuber med 20 cm sida i stället för cylindrar, tryckhållfasthetsvärdet bliva $0.45 \times 1\,087 = 490$ kg per kvcm.

I cementbruket ingående material och blandning framgår av mikrofotografi, bild 10 (15 ggrs förstoring). Bruket innehåller mycket fältspatmaterial, d. v. s. fragment av grov granit och gnejs.

För att utröna sambandet mellan det injekterade cementbruket och stenblocken i murverket har även mikrofotografi tagits av fog mellan bruk och sten, bild 11 (15 ggrs förstoring). Den nedre, ljusa delen av fotografiet utgör en del av stenen. Denna består av en finkornig, hornblendeförande plagioklas-leptit (huvudsakligen sammansatt av oligoklasfältspat och kvarts med något hornblende, mörk glimmer m. m.).

För utrönandet av cementbrukets böjhållfasthet utsågades två prismor med dimensionerna c:a $3.5 \times 4.0 \times 20.0$ cm, som därefter finbearbetades. Prismorna

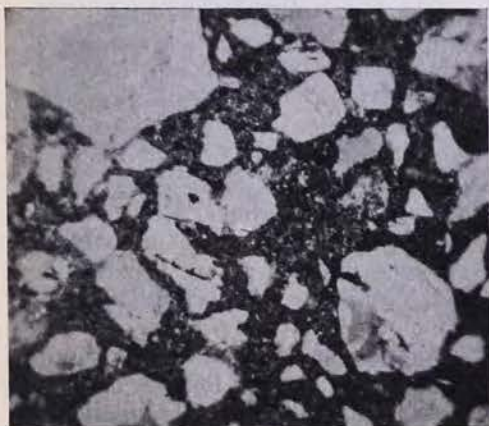


Bild 10. I cementbruket ingående material och blandning.

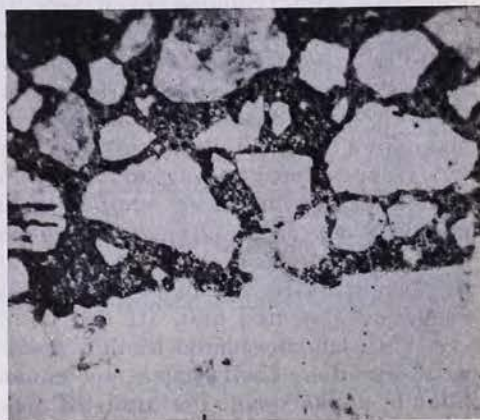


Bild 11. Sambandet mellan cementbruket och stenblocken.

böjprovades fritt upplagda med en teoretisk spännvidd av 16 cm. Belastningen påfördes genom en punktlast, placerad på mitten av spännvidden. Lasten stegrades successivt med c:a 4 kg per sek. till dess brott inträffade.

Böjhållfastheten framgår av nedanstående tabell, vari hållfastheten är beräknad såsom för homogent material enligt Naviers formel $\sigma = \frac{M}{W}$.

M ä r k e	Brottytans dimensioner bredd $\times$ höjd cm.	Brottlast kg.	Böjhållfasthet enligt Navier kg/cm ²
»SJ Fab II»	3.6 $\times$ 4.1	120	47
»SJ Fab IV»	3.5 $\times$ 3.8	184	86

Medelvärdet på böjhållfastheten är 67 kg per kvcm.

Då det sällan givits tillfälle att närmare studera ett genom cementinjektering förstärkt granitmurverk, kunna ovan beskrivna undersökningar och provningar i någon mån tjäna till ledning vid bedömning av ett murverks beskaffenhet efter injektering. Av undersökningarna har framgått, att man med stor tillförlitlighet kan påräkna ett mycket gott samband mellan det äldre murverket och den injekterade bruksmassan, oaktat injekteringen utföres under pågående tågtrafik.

Enär brukets vidhäftning vid stenblocken till stor del är beroende av rengöringen, bör luft- och vattenspolningen före injekteringen göras så effektiv som möjligt, varför stor omsorg bör ägnas detta arbete.

Husbyggnadsarbeten.

Bland de husbyggnadsarbeten, som under året fullbordats, må särskilt nämnas nytt stationshus och godsmagasin vid Almedal, nybyggnad för busstationen i Malmö, ändring och tillbyggnad med godsmagasin av Höganäs stationshus samt utökning av manskapslokaler vid Hagalunds lokstall.

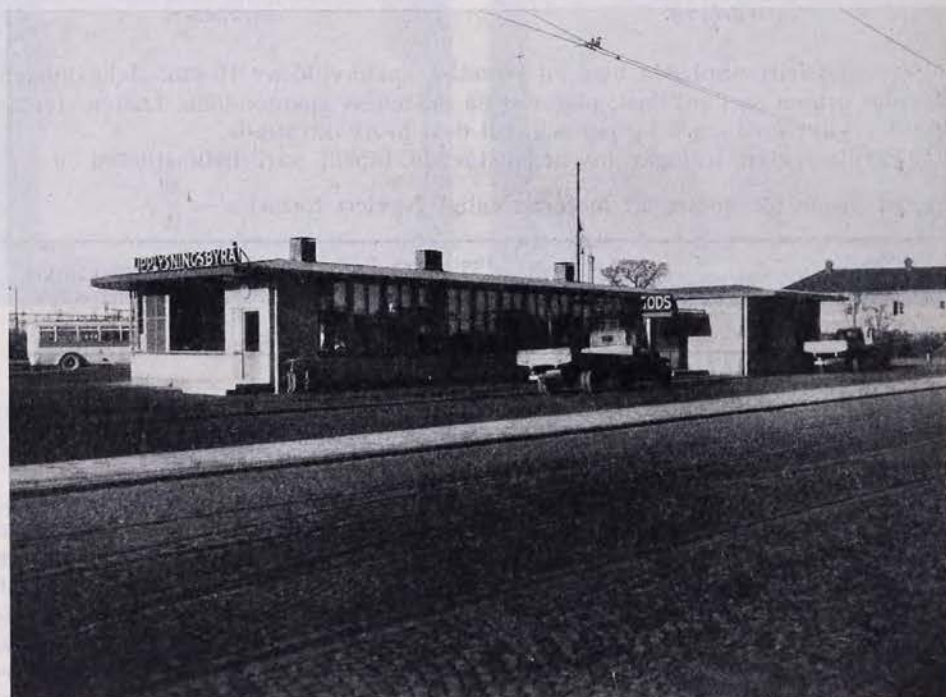
Almedals nya stationshus och godsmagasin äro sammanförda i en byggnad.

Resandeströmmen till och från tågen passerar norra gaveln, varför entrén till väntsalen samt tidningskiosken förlagts här under ett rymligt skyddstak.

Byggnaden inrymmer i bottenvåningen väntsal med toaletter, expedition med ställverk, resgodsrums, dagrum samt skåp och tvätttrum för manskap, tidningskiosk samt godsmagasin, det sistnämnda med golvet c:a 80 cm högre än övriga för att komma i lämplig lastningshöjd. I källaren inrymmer pann- och bränslerum, lokaler för högspänningsutrustning samt för signal- och säkerhetsanordningar.

Stationshusets ytterväggar ha upp till fönsterunderkant utförts av 8 cm armerad betong för att en utvändig beklädnad med höganäsklinker skulle kunna anordnas och på så sätt erhållas en både pryddlig och mot åverkan motståndskraftig sockel i denna höjd. I övrigt är byggnaden uppförd av trä i en våning med konstruktiv stomme av järn, vilket vid förändrade lokalbehov möjliggör väggarnas flyttning utan att den bärande stommen behöver förändras.

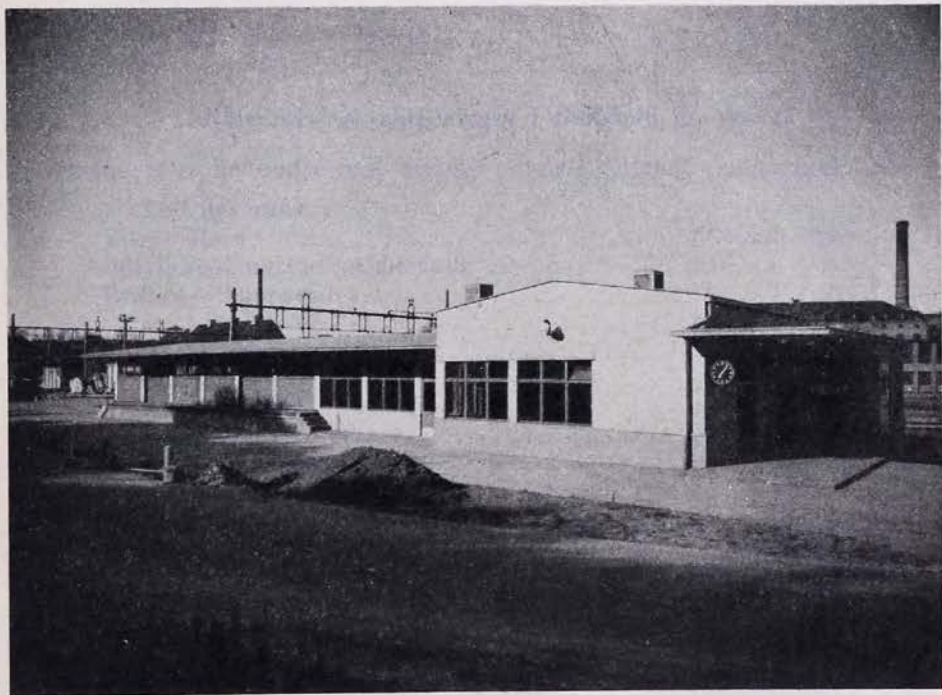
Å båda längdfasaderna framför såväl godsmagasin som resgodsrums har anordnats skärmtak. Lastbryggan mot banan framför magasinet har försetts med ett lutande uppkörsplan. Portarna till magasinet äro uppskjutbara efter inbertaket



Busstation i Malmö.



Stationshus med godsmagasin vid Höganäs.



Manskapslokaler vid Hagalunds lokstall.

och taga således inget golvutrymme. Yttertak hava täckts med membranisolering av två lag asfaltfilt, det översta av underhållsfri kvalitet.

Kostnaden för byggnaden har uppgått till 124 087: — kr.

I *Malmö* har vid busstationen å Slussplan uppförts en byggnad, innehållande upplysningsbyrå, godsexpedition och godsrum för ankommande och avgående gods samt lokaler för trafikpersonalen.

Byggnaden är uppförd av tegel i en våning med fasaderna klädda med gult tegel.

Till taktäckning, takrännor, stuprör, skorstensbeslag m. m. har använts kopparplåt.

Utvändiga skyltar äro utförda enligt system Neon.

Byggnadskostnad 82 630: — kr.

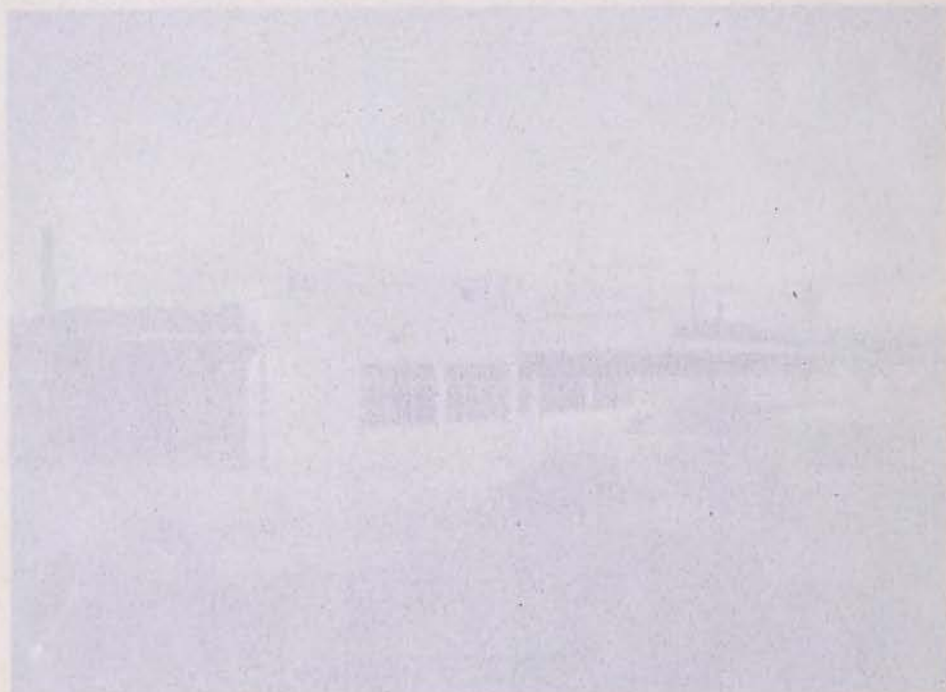
Vid *Höganäs* har det friliggande godsmagasinet rivits och ett nytt uppförts i anslutning till stationshuset. För att ernå en ur utseendesynpunkt önskvärd samverkan med stationshuset har godsmagasinet utförts med bärande konstruktion av murpelare, varemellan anbringats panel av bräder på förvandring, samt taket täckts med tegel.

Kostnad 47 389: — kr.

Manskapslokalerna vid *Hagalunds lokstall* hava under året utökats med en tillbyggnad i två våningar, innehållande 55 skåp och 24 tvättställ jämte 4 duschar. Dessutom hava 2 duschar anordnats i befintligt skåp och tvättrum.

Byggnaden, som uppförts av tegel, har utvändigt fogstrukits. Duscharnas skärmväggar äro uppförda av träramar med fyllningar av härdad masonite, som oljemålats.

Kostnad 28 112: — kr.



E. Redogörelse för verksamheten vid banavdelningens hjälpanläggningar.

Cementvarutillverkningen.

SJ:s cementvarutillverkning har liksom föregående år bedrivits såväl vid cementgjuteriet vid Motala verkstad som vid 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—september. Arbetsstyrkan utgjorde i medeltal per arbetsdag 30 man vid Motala verkstad och 4 man vid Älvsby.

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

Tillverkningsplats	Avloppsrör		Brunnsrör, kulvertar m. m.	Plattforms- och lastkajkanter		Signallednings-trummor			Betongdäck	Diverse varor	Värdet av under år 1937 försälda varor kr.
	raka rör	formrör		kanter	övr. delar	däck	sido-stycken	övr. delar			
	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	st.	
Motala verkstad	35 945	796	1 200	6 235	252	10 780	6 879	7 674	1 710	5 120	145 186
Älvsby	—	—	—	119	17	1 439	1 140	1 559	—	—	12 648
Summa	35 945	796	1 200	6 354	269	12 219	8 019	9 233	1 710	5 120	157 834

Rälsjusteringsanläggningen i Hallsberg m. m.

Svetsade räler ha under året utlagts i spår i följande omfattning:

1896 års räler.

Vika—Mora	7.5	km spår
Göteborg-Tingstad—Uddevalla SJ	40.0	» »
Bräcke—Östersund	37.5	» »
» —Långsele	27.0	» »
Långsele—Mellansel	1.6	» »

1899 års räler.

Härnösand—Sollefteå	6.0	» »
Mellansel—Örnsköldsvik	3.0	» »

Tillsammans under år 1937	122.6	km spår
» » » 1936	116.0	» »
» » » 1935	56.0	» »
» » » 1934	55.0	» »
» » » 1933	81.0	» »
» » » 1932	44.0	» »

Summa 474.6 km spår

Antalet svetsade räler, som framställts under vart och ett av åren 1932—1937, samt antalet rälsbrott vid svetsen å svetsade räler i spår framgår av följande tabell.

Å r	Antalet svetsade räler	Antalet rälsbrott	Räler i spår vid årets slut	Totala antalet rälsbrott per 10 km spår
1932.....	5 238 st.	7 st.	56 km spår	1.25
1933.....	9 171 »	5 »	111 » »	1.08
1934.....	7 329 »	3 »	192 » »	0.78
1935.....	10 705 »	8 »	236 » »	0.98
1936.....	16 520 »	8 »	352 » »	0.88
1937.....	15 844 »	16 »	474.6 » »	0.99

I anläggningen för riktning och omsmidning av begagnad rälsspik ha under året behandlats c:a 314 000 rälsspik. Därjämte ha c:a 72 000 räls skarvbultar omgångats.

F. Redogörelse för försök.

1. Avslutade försök.

Underläggsplattor med gummiinlägg.

I nedspåret å linjen Stenkullen—Lerum, km 434 + 100 — 436 + 100, har år 1932 i samband med inläggning av nya räler av 1924 års modell å varje sliper inlagts underläggsplattor med 6 mm gummiinlägg enligt av A.B. Bofors patenterad konstruktion. Dessa inlägg voro avsedda att hindra rälsvandring men synas i detta avseende icke ha motsvarat förväntningarna, enär det sedermera blivit nödvändigt att anbringa rälsvandringshinder å hela sträckan i samma utsträckning som i spår med vanliga underläggsplattor. Gummiinläggen ha haft en viss benägenhet att krypa ur underläggsplattorna och härigenom orsakat ökat underhållsarbete.

Till plattornas fördel kan anföras, att de gjort tågens gång tystare isynnerhet under den tid, då sliprarna äro fastfrusna i ballasten.

Det har visat sig, att smörjolja förstör och upplöser gummit.

2. Pågående försök.

De försök, som påbörjades år 1936 inom 8 bs och fr. o. m. 1937 fortsattes jämväl inom 11 bs med »Damnol» som medel mot dammbildning från ballasten, synes hava givit goda resultat. Det har nämligen visat sig, att medlet äger goda och bestående dammbindande egenskaper och att slipersutbyten eller knycklyfter icke medföra nämnvärd försämring i dammbindningen. En med »Damnol» besprutad bansträcka beräknas därför hålla sig dammfri minst 4 å 5 år utan någon förnyad besprutning, för så vitt icke omfattande omgrävning av ballasten förekommer.

Vid ett pris av 78 kr. per ton »Damnol» och vid besprutning av ballasten med en kvantitet av 0.35—0.40 kg per kvm, utgör kostnaden för besprutningen i medeltal 3.5 öre per kvm eller 21 resp. 35 öre per m enkel- resp. dubbelspårig bana. I dessa kostnader är frakten för »Damnol» icke inräknad.

Å 4 bs fortgå alltjämt prov med:

Stängselstolpar av lärkträ.

Tätasfalt Svebit.

Träimpregneringsmedlet Cuprinol.

Munksjö nya underhållsfria takpapp.

Taktäta från I. Müntzing & Co A.B.

Röd oljeslamfärg från Alfort & Cronholm.

Palmetta takfärg från A.B. Arco.

Slipersdragare Effekto och rälsskarvreglerare från Berg & Co A.B.

Ett parti martinräler, märkta S. M. 1926 S. J.

En del räler med hög manganhalt.

Å 21 bs pågå prov för utrönande av lämpligheten att använda arsenikföreningar till besprutning för utrotande av buskar i bandiken.

1. Redogörelse för försök

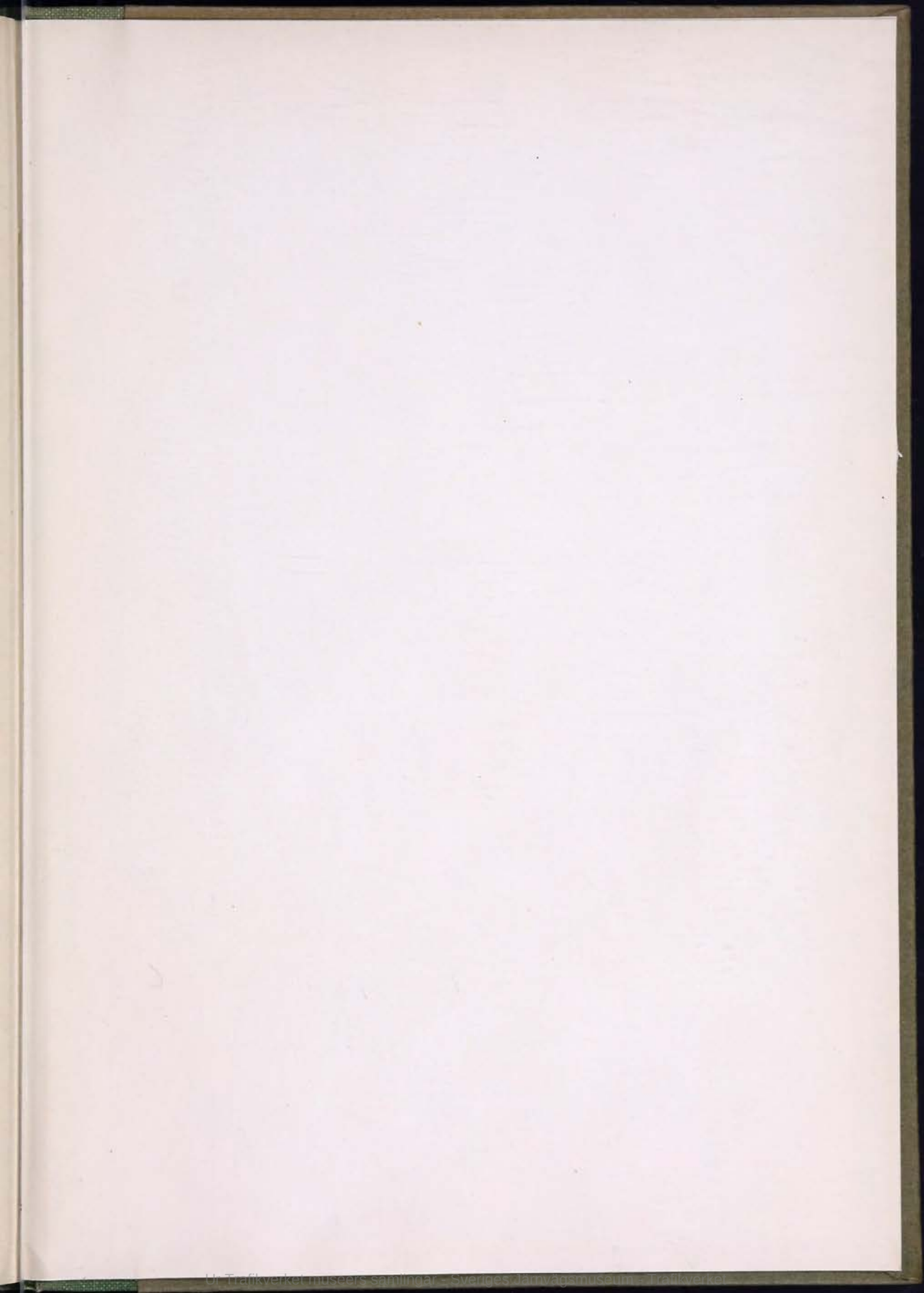
1. A. Inledning

1. A. Inledning

Det här väsk är ett enkelt försök som har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin. Väskan är gjord av ett tyg som är 100 cm bred och 100 cm lång. Den har en öppning i ena änden som är 10 cm bred och 10 cm hög. I den andra änden har jag gjort en öppning som är 10 cm bred och 10 cm hög. Detta försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin. Väskan är gjord av ett tyg som är 100 cm bred och 100 cm lång. Den har en öppning i ena änden som är 10 cm bred och 10 cm hög. I den andra änden har jag gjort en öppning som är 10 cm bred och 10 cm hög. Detta försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin.

2. Pågående försök

Det här försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin. Väskan är gjord av ett tyg som är 100 cm bred och 100 cm lång. Den har en öppning i ena änden som är 10 cm bred och 10 cm hög. I den andra änden har jag gjort en öppning som är 10 cm bred och 10 cm hög. Detta försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin. Väskan är gjord av ett tyg som är 100 cm bred och 100 cm lång. Den har en öppning i ena änden som är 10 cm bred och 10 cm hög. I den andra änden har jag gjort en öppning som är 10 cm bred och 10 cm hög. Detta försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin. Väskan är gjord av ett tyg som är 100 cm bred och 100 cm lång. Den har en öppning i ena änden som är 10 cm bred och 10 cm hög. I den andra änden har jag gjort en öppning som är 10 cm bred och 10 cm hög. Detta försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin. Väskan är gjord av ett tyg som är 100 cm bred och 100 cm lång. Den har en öppning i ena änden som är 10 cm bred och 10 cm hög. I den andra änden har jag gjort en öppning som är 10 cm bred och 10 cm hög. Detta försök har gjorts för att se om det är möjligt att använda en väsk som en del i en maskin.



Statens järnvägars från och med år 1924 utgivna publikationer.

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk. — Bilagor (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—1937 (mot-svarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingå i dessa båda års »Drifttjänststatistik»).

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—1936.

Årsrapport från Yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1937.

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1937 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m.

Överrevisorernas berättelser rörande granskning av statens järnvägars räkenskaper och förvaltning under åren 1923—1936.

Järnvägsstyrelsens utlåtande över överrevisorernas berättelser för åren 1923—1936.

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens revisorers berättelse för åren 1923—1930/1931.

Utredningar m. m.

1924—1933: se årgång 1935.

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 förstärkande av enskilda normalspåriga järnvägar (Järnvägsförstärkande-kommissionen).

1937: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Jörn—Arvidsjaur.