

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

---

---

# TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR  
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR  
1940

---

Utkom från trycket den 31 oktober 1941.

**Ur Trafikverkets  
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum  
Digitaliserad 2015

 TRAFIKVERKET

Centraltr., Esselte, Sthlm 41.  
145488

BANKEN AVD BERNHARDTSSON 1940

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

---

---

TEKNISK-EKONOMISK  
REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1940

---

Utkom från trycket den 31 oktober 1941.

Centraltr., Esselte, Sthlm 41  
148488



## Statens järnvägars från och med år 1924 utgivna publikationer.

Banavdelningens berättelser för åren 1924—1931. (Utkommer ej längre.)

Drifttjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. åren 1932—1939.

Förteckning över av järnvägsstyrelsen handlagda fraktnedsättningsärenden. (Kvartalsuppgifter.) 1930—1939. (4. kvart.)

Järnvägsstyrelsens framställningar åren 1924—1940 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m.

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens revisorers berättelser för tiden  $\frac{1}{4}$  1923— $\frac{30}{6}$  1931.

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över överrevisorernas berättelser för åren 1923—1936.

Maskinavdelningens, förrådsavdelningens och huvudverkstädernas berättelser för åren 1924—1931. (Utkommer ej längre.)

Psykologiska undersökningar och rekryteringsmetoder vid svenska statens järnvägar. 1—2.

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk. 1924—I. v. — Bhang. (Sektionsstatistik) 1934. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägars person- och godstrafikstatistik för tjänstebruk åren 1930—1933. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägsbyggnader. Lönestatistik. 1924—1930. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägsbyggnaders berättelser för åren 1924—1934.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1940 (motvarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingingo i dessa båda års »Drifttjänststatistik»).

Trafikavdelningens berättelser för åren 1924—1931. (Utkommer ej längre.)

Årsrapport från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1936—1940.

### Utredningar m. m.

1924—1936: Se årgång 1935.

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

1938: 1. Verkställande förvaltningens för järnvägarnas godssamtrafik yttrande av den 26 april 1938 om vagnsamtrafik mellan statens och enskilda normalspåriga järnvägar. Järnvägsstyrelsens yttrande av den 2 september 1938 i samma ärende.

2. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Hällnäs—Stensele.

3. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 19 december 1938 över 1936 års järnvägskommittés betänkande.

1939: 1. Teknisk-ekonomisk redogörelse för anläggningen av statsbanan Malung—Vansbro.

2. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 8 (åren 1933—1938).

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



STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

---

---

TEKNISK-EKONOMISK  
REDOGÖRELSE

FÖR  
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR  
1940

---

Utkom från trycket den 31 oktober 1941.

Centraltr., Esselte, Sthlm 41  
143488

## INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
<i>A. Bannätets indelning.</i>	
1. Bansektionernas spårlängder, personalantal, kostnader m. m.....	4
2. Banmästaravdelningar och banvaktssträckor.....	8
<i>B. Banarbetarnas löneförhållanden.....</i>	29
<i>C. Drift och underhåll.</i>	
1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) per spårkm å olika banmästaravdelningar och konton.....	34
2. Banavdelningens kostnader för drift och underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift.....	47
3. Uppgifter rörande banunderhållet:	
a. Sliprar:	
1. Uptagna och nedlagda sliprar.....	48
2. Sliprars livslängd.....	50
3. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper.....	52
4. Impregnering av virke.....	53
b. Räler:	
1. Räler av olika tillverkare.....	54
2. Räler av olika modeller.....	55
3. Rälsbrott.....	56
c. Spårundersökningar med Hallade's apparat.....	61
d. Gas- och termitsvetsning å spåreffekter.....	62
e. Ballast.....	62
f. Planteringar.....	65
g. Anläggningar för elektrisk tågdrift.....	67
h. Elektriska belysningsanläggningar.....	72
i. Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar.....	73
j. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:	
1. Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan.....	75
2. Växel- o. signalanläggningarnas beståndsdelar.....	76
3. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan.....	78
<i>D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.</i>	
1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar m. m.....	80
2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.....	83
3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten	85
<i>E. Redogörelse för försök.....</i>	89

## 1. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Trafikerad banlängd i medeltal under året	
nr	omfattning		Totalt	Härav dubbel- spår
			km	km
1	2	3	4	5
<b>I Distriktet</b>				
1	(Krylbo)—(Ulriksdal); (Gävle C)—Uppsala C med sidol. till Korsnäsverken, Söderfors, Strömsberg och Dannemora; Sala—(Hagatröm); Uppsala C—(Enköping) .....	Stockholm	448.1	61.3
2	(Järna)—Mjölby—(Hästhölm); Åby—(Katrineholm); Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—(Åtvidaberg).....	Norrköping	409.0	86.5
3	Krylbo—(Mjölby); Örebro S—(Svartå).....	Örebro	302.1	24.8
4	(Älvsjö)—(Hallsberg) med sidol. till Södertälje C, Södertälje S—Nybybruk med sidol. till Mariefred, Strängnäs och Skebokvarn .....	Stockholm	323.4	35.8
24	Ulriksdal—Stockholm C—Älvsjö med sidol. till Stockh. N, (Stockh. Ö), Värtan och Liljeholmen .....	Stockholm	27.9	15.4
Summa			<b>1 510.5</b>	<b>223.8</b>
<b>II Distriktet</b>				
5	(Falköping C)—Göteborg C; Göteborg-Tingstad—Olskroken .....	Göteborg	115.9	45.0
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—(Laxå) med sidol. till Fryksta .....	Kristinehamn	212.3	—
7	Mora—(Kristinehamn) med sidol. till Finnsyttan; Vansbro—Särna .....	Kristinehamn	399.9	—
8	(Hallsberg)—Falköping C; Skövde—Karlsborg; Falköping C—(Nässjö); Vartofta—(Tidaholm) .....	Falköping	324.7	22.0
9	(Göteborg C)—(Halmstad C) med sidol. till Åtran; Almedal—(Borås C); (Göteborg-Tingstad)—Strömstad med sidol. till Lysekil; Bengtsfors V—Uddevalla hamn .....	Göteborg	489.7	2.4
Summa			<b>1 542.5</b>	<b>69.4</b>
<b>III Distriktet</b>				
10	Hässleholm—Trelleborg F; (Ramlösa)—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Landskrona—Trelleborg; Teckomatorp—Arlöv; Barsebäckshamn—Sjöbo .....	Malmö	266.7	83.3
11	(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm).....	Nässjö	273.6	80.5
12	Halmstad C—(Teckomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Hälsingborg C—(Hässleholm); Klippan—(Eslöv); Billesholms gr.—(Landskrona); (Värnamo)—Kärreberga .....	Hälsingborg	415.9	1.6
Summa			<b>956.2</b>	<b>165.4</b>

<sup>1</sup> Personalen för elektriska driften är underställd fbiö å 1 bs.



antal, kostnader m. m. år 1940.

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
624.3	429.1	458	379	2 013	1 505	3 518	10	759	1 424	903	4	4
636.9	429.2	488	417	2 212	1 469	3 681	11	855	1 212	1 450	4	5
536.3	520.7	471	309	1 619	3 753	5 372	8	1 036	1 539	1 207	11	13
468.9	451.5	799	397	2 063	2 610	4 673	9	696	1 082	1 118	2	2
246.4	172.7	375	277	1 923	2 961	4 884	4	1 382	1 763	1 091	5	5
<b>2 512.8</b>	<b>2 003.2</b>	<b>2 591</b>	<b>1 779</b>	<b>9 830</b>	<b>12 298</b>	<b>22 128</b>	<b>42</b>	<b>4 728</b>	<b>7 020</b>	<b>5 769</b>	<b>26</b>	<b>29</b>
377.3	275.4	420	295	1 680	1 623	3 303	6	1 188	1 616	741	5	8
318.3	307.9	245	201	1 129	449	1 578	6	565	1 595	926	6	7
475.3	—	222	195	899	339	1 238	8	372	845	630	3	3
456.1	423.0	495	299	1 507	1 072	2 579	8	669	1 031	1 281	5	6
723.5	388.1	457	380	1 802	974	2 776	15	903	3 112	1 184	1	1
<b>2 350.5</b>	<b>1 394.4</b>	<b>1 839</b>	<b>1 370</b>	<b>7 017</b>	<b>4 457</b>	<b>11 474</b>	<b>43</b>	<b>3 697</b>	<b>8 199</b>	<b>4 762</b>	<b>20</b>	<b>25</b>
664.0	397.2	471	391	2 613	3 891	6 504	10	1 652	1 899	1 042	7	10
485.0	476.1	438	352	1 732	1 240	2 972	9	804	589	1 004	6	8
748.6	385.1	514	407	2 078	1 347	3 425	15	1 284	1 717	1 267	4	4
<b>1 897.6</b>	<b>1 258.4</b>	<b>1 423</b>	<b>1 150</b>	<b>6 423</b>	<b>6 478</b>	<b>12 901</b>	<b>34</b>	<b>3 740</b>	<b>4 205</b>	<b>3 313</b>	<b>17</b>	<b>22</b>

## 1. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Trafikerad banlängd i medeltal under året	
nr	omfattning		Totalt km	Härav dubbel-spår km
1	2	3	4	5
<b>IV Distriktet</b>				
13	Gränsen mot Norge—Storlien—(Bräcke); (Hoting)—Östersund C med sidol. till Strömsund och Hammerdal	Östersund	417.5	—
14	Långsele—Bräcke—(Ljusdal); Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall) med sidol. till Bergsjö.....	Sundsvall	467.3	—
15	Ljusdal—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—Gävle C; Kilafors—Söderhamn C; Ockelbo—Gävle C.....	Storvik	497.4	—
16	(Brunflo)—(Mora); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med sidol. till Dalfors .....	Orsa	500.4	—
17	(Storuman)—Hoting—(Forsmo)—(Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C) .....	Sollefteå	449.7	—
Summa			<b>2 332.3</b>	—
<b>V Distriktet</b>				
18	(Gällivare)—(Boden C)—Luleå .....	Luleå	203.9	—
19	Gränsen mot Norge—Riksgränsen—Gällivare med sidol. till Malmberget och Koskullskulle .....	Kiruna	245.5	—
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; Karungi—Övertorneå; Äivsby—Piteå .....	Boden	411.7	—
21	(Jörn)—Vännäs; Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Vännäs—Holmsund .....	Umeå	255.3	—
22	(Vännäs)—(Långsele); Mellansel—Örnsköldsvik C....	Örnsköldsvik	239.9	—
23	(Gällivare)—Arvidsjaur; (Jörn)—Arvidsjaur—Storuman; Storuman—(Hällnäs) .....	Storuman	676.9	—
Summa			<b>2 033.2</b>	—
<b>VI Distriktet</b>				
25	Borås C—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Hestra—(Gislaved); Limmared—(Falkenberg); Gånghester—(Jönköping C); (Uddevalle)—(Herrljunga)—Borås C—(Varberg) .....	Borås	339.0	—
26	(Nässjö)—Kalmar C; Nybro—(Emmaboda); (Berga)—(Kalmar C); Mönsterås—Fagerhult; (Oskarshamn)—(Ålghultsby) .....	Kalmar	211.2	—
Summa			<b>550.2</b>	—
Summa för hela SJ			<b>8 924.9</b>	<b>458.6</b>

<sup>1</sup> Häri ej inräknade 224 man, underställda arbetschefen vid elektrifieringsarbetena, Nässjö.

<sup>2</sup> Härav 11 man avseende linjen Borås C—Jönköping C före dennas överlyftning till 25 bs.

<sup>3</sup> Härav 48.0 km inom verkstadsområden belägna spår, vilkas underhåll icke bekostas av banavdelningen. Vidare ingå vissa SJ ej tillhöriga men av banavdelningen underhållna spår.

antal, kostnader m. m. år 1940 (forts.).

Spårlängd vid årets slut		Antal anställd personal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektrifierade spår km	Totalt	Härav för drift och underhåll	Drift o. underhåll samt hyres-verksamhet	Nybygg-nads- o. föränd-rings-arbeten	Totalt	bm-avdelningar	spår-växlar ut-tryck-ta i enkla dylika	meter bro-längd	eldstä-der i bostä-der	före-nings-stationer	anslu-tande en-skilda järn-vägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
496.2	109.0	371	290	1 643	916	2 559	9	386	2 013	829	1	1
595.0	339.8	463	377	1 835	1 023	2 858	11	610	1 504	1 215	2	2
675.4	318.0	538	440	2 148	1 186	3 334	12	893	2 408	1 649	3	3
553.5	—	224	214	1 047	119	1 166	9	301	1 150	583	—	—
501.5	—	360	334	1 533	298	1 831	9	300	1 927	399	—	—
<b>2 821.6</b>	<b>766.8</b>	<b>1 956</b>	<b>1 655</b>	<b>8 206</b>	<b>3 542</b>	<b>11 748</b>	<b>50</b>	<b>2 490</b>	<b>9 002</b>	<b>4 675</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
284.5	283.9	359	325	1 778	579	2 347	7	415	362	759	—	—
319.1	311.7	469	364	2 282	1 729	4 011	10	333	784	1 401	—	—
510.5	—	530	270	1 540	3 422	4 962	9	458	2 012	701	—	—
315.3	—	460	216	1 145	1 978	3 133	7	281	1 199	592	—	—
278.0	103.6	378	194	925	2 337	3 262	6	157	1 468	407	—	—
732.4	—	319	254	1 248	583	1 831	14	251	2 151	523	—	—
<b>2 439.8</b>	<b>699.2</b>	<b>2 515</b>	<b>1 623</b>	<b>8 918</b>	<b>10 628</b>	<b>19 546</b>	<b>53</b>	<b>1 895</b>	<b>7 976</b>	<b>4 383</b>	<b>—</b>	<b>—</b>
709.0	—	216	198	815	103	918	13	752	1 531	750	3	3
497.6	—	94	94	372	62	434	7	644	657	505	3	3
<b>1 206.6</b>	<b>—</b>	<b>310</b>	<b>292</b>	<b>1 187</b>	<b>165</b>	<b>1 352</b>	<b>20</b>	<b>1 396</b>	<b>2 188</b>	<b>1 255</b>	<b>6</b>	<b>6</b>
<b>13 228.9</b>	<b>6 122.0</b>	<b>10 634</b>	<b>7 869</b>	<b>41 581</b>	<b>37 568</b>	<b>79 149</b>	<b>242</b>	<b>17 946</b>	<b>33 590</b>	<b>24 157</b>	<b>75</b>	<b>88</b>



## 2. Banmästaravdelningar och ban-

Banmästaravdelningarna										
Bansektion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs-längd		sidospårs-längd		in-spek-tion-er 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			
nr				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
		<b>A-linjer.</b>								
1	112	(Ulriksdal)—Rosersberg . . . . .	Rotebro . . . . .	24.5	—	10.9	2.2	dagl.	fbm	bfm
	113	(Rosersberg)—(Uppsala C) . . . . .	Märsta . . . . .	32.4	—	7.3	0.2	»	fbm	bfm
	114	Uppsala C—Brunna och . . . . . (Uppsala N)—(Enköping) <sup>1</sup> . . . . .	Uppsala C . . . . .	{ 1.6 —	{ 13.1 41.3	{ 21.4 4.0	{ 2.0 0.3	{ » varan. vard. varje SoH dagl.	{ öbm	{ bfm
	115	(Brunna)—(Isätra) . . . . .	Heby . . . . .	—	40.3	9.8	0.2	»	fbm	bfm
	116	Isätra—(Krylbo) . . . . .	Sala . . . . .	—	40.9	13.1	1.2	»	fbm	bfm
2	111	(Katrineholm)—(Åby) . . . . .	Strängsjö . . . . .	—	39.6	6.3	0.3	»	fbm	bfm
	130	(Järna)—(Tystberga) . . . . .	Vagnhärad . . . . .	—	36.9	8.7	—	»	fbm	bfm
	131	Tystberga—(Jönåker) . . . . .	Nyköping C . . . . .	—	34.9	16.2	0.3	»	fbm	bfm
	132	Jönåker—(Åby) . . . . .	Ålberga . . . . .	—	35.8	7.0	—	»	fbm	bfm
	133	Åby—Eksund . . . . .	Norrköping C . . . . .	16.2	0.8	37.5	22.9	»	öbm	bm
	134	(Eksund)—(Linghem) . . . . .	Kimstad . . . . .	27.0	—	9.9	—	»	fbm	bfm
	135	Linghem—(Vikingstad) och Linköping C—Tannefors <sup>2</sup> . . . . .	Linköping C . . . . .	{ 23.0 —	{ — 2.1	{ 15.4 1.3	{ 6.6 2.8	{ » varan. vard. varan. SoH dagl.	{ fbm	{ bfm
	136	Vikingstad—Mjölby och Mjölby—Hästholmen <sup>2</sup> . . . . .	Mjölby . . . . .	{ 20.7 —	{ 0.5 31.5	{ 15.5 5.4	{ 0.1 0.1	{ dagl. varan. dag	{ fbm	{ bfm
3	118	Örebro C—Örebro S—(Hallsberg) . . . . .	Örebro C . . . . .	24.2	<sup>3</sup> 1.7	50.1	5.1	dagl.	öbm	bm
4	104	(Älvsjö)—Uttran . . . . .	Huddinge . . . . .	17.0	—	6.6	—	»	öbm	bm
	105	(Uttran)—Järna och Södertälje S—Södertälje C . . . . .	Södertälje S . . . . .	21.7	3.5	23.2	3.5	»	öbm	bm
	106	(Järna)—Björnlunda . . . . .	Gnesta . . . . .	—	26.8	8.2	—	»	fbm	bfm
	107	(Björnlunda)—Skebokvarn—Malmköping <sup>4</sup> . . . . .	Sparreholm . . . . .	—	37.3	7.6	0.3	<sup>4</sup> »	fbm	bfm
	108	(Skebokvarn)—Katrineholm . . . . .	Katrineholm . . . . .	—	31.8	23.3	3.2	»	öbm	bm
	109	(Katrineholm)—Högsjö . . . . .	Vingåker . . . . .	—	29.5	4.9	0.5	»	fbm	bfm
	110	(Högsjö)—(Hallsberg) . . . . .	Pålsboda . . . . .	—	34.9	4.2	—	»	fbm	bfm
5	201	Göteborg C—(Partille) . . . . .	Göteborg C . . . . .	8.1	0.5	72.9	4.4	»	öbm	bm
	202	Partille—(Norsesund) . . . . .	Lerum . . . . .	25.2	—	10.3	0.8	»	fbm	bfm
	203	Norsesund—(Lagmansholm) . . . . .	Alingsås . . . . .	12.0	13.0	7.1	0.1	»	fbm	bfm
	204	Lagmansholm—(Fåglavik) . . . . .	Herrljunga . . . . .	—	28.2	12.0	0.9	»	fbm	bfm
	205	Fåglavik—(Falköping C) . . . . .	Floby . . . . .	—	27.6	6.3	—	»	fbm	bfm
8	207	Sandhem—Falköping C <sup>6</sup> — (Stenstorp) <sup>7</sup> och Vartofta—(Tidaholm) <sup>7</sup> . . . . .	Falköping C . . . . .	{ — —	{ 39.2 23.7	{ 28.2 3.8	{ 6.7 3.2	{ » varan. dag	{ öbm	{ bm

aktssträckor vid årets slut.

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas				Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan man-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	2.7	—	1	3	8.2	—	—	9	—	—	—	—	—		
11	2.9	—	1	4	8.1	—	—	11	—	—	—	—	—		
4	—	3.7	1	2	—	7.4	—	4	—	—	—	—	—		
6	—	6.9	1	3	—	13.8	—	6	6	—	—	4	1	<sup>1</sup> C-linje.	
10	—	4.0	1	4	—	10.1	—	10	—	—	—	—	—		
10	—	4.1	1	4	—	10.2	—	10	—	—	—	—	—		
9	—	4.4	1	3	—	13.2	—	9	—	—	—	—	—		
9	—	4.1	1	3	—	12.0	—	9	—	—	—	—	—		
10	—	3.9	1	3	—	12.0	1	9	—	—	—	—	—		
8	—	4.5	1	3	—	12.0	—	8	—	—	—	—	—		
5	3.4	0.8	1	2	8.1	0.8	—	5	1	—	3	—	—		
9	3.0	—	1	3	9.0	—	—	9	—	—	—	—	—		
8	2.9	—	1	3	7.7	—	—	8	—	—	—	—	—		
1	—	2.1	1	—	—	2.1	—	1	—	—	—	—	—	<sup>2</sup> C-linje.	
7	2.9	0.5	1	3	6.9	0.5	—	7	—	—	—	—	—		
3	—	10.5	1	1	—	31.5	—	3	4	—	—	—	4		
7	3.7	—	1	3	8.6	—	—	7	—	—	—	—	—	<sup>3</sup> Härav 1.3 km B-linje Örebro C mot Frövi och 0.4 km C-linje Örebro S mot Svartå.	
7	2.4	—	1	3	5.6	—	—	7	—	—	—	—	—		
10	2.4	3.3	1	4	6.2	3.3	—	10	—	1	1	—	—		
7	—	3.8	1	3	—	8.9	—	7	—	—	—	—	—		
10	—	3.7	1	4	—	9.3	—	10	—	—	—	—	—	<sup>4</sup> Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9.3 km, räknas till C-linjer och inspekteras varan. vardag och varje söndag och helgdag.	
9	—	3.5	1	3	—	10.6	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	3.7	1	3	—	9.8	—	8	—	—	—	—	—		
10	—	3.5	1	4	—	8.8	—	10	—	—	—	—	—		
3	2.7	—	<sup>5</sup> 1	1	8.6	—	—	3	—	—	—	—	—	<sup>5</sup> Å sträckan Frändtorp—Partille 2 besiktningar.	
10	2.5	—	2	4	6.3	—	—	10	—	—	—	—	—		
8	2.6	3.9	1	3	7.9	8.3	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	4.0	1	3	—	9.4	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	3.9	1	3	—	9.2	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	4.3	1	3	—	12.9	—	9	—	—	—	—	—		
2	—	11.9	1	1	—	23.7	—	2	4	—	—	—	4	<sup>6</sup> Sträckan Sandhem—(Falköping C), 26.2 km, räknas till B-linjer. <sup>7</sup> C-linje.	



Banmästaravdelningarna											
Ban- sek- tion	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
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
8	211	Stenstorp—Skövde—(Väring).	Skövde.....	—	32.4	12.8	3.7	dagl.	fbm	bfm	
	212	Väring—(Slätte).....	Töreboda.....	—	32.0	11.6	0.2	»	fbm	bfm	
	213	Slätte—Bergmossen.....	Gårdsjö.....	—	32.0	10.4	—	»	fbm	bfm	
	214	(Bergmossen)—Laxå—(Halls- berg) <sup>1</sup> .....	Laxå.....	2	24.9	6.0	13.0	—	»	fbm	bfm
9	229	(Göteborg C)—(Kungsbacka) och (Olskroken)—Gubbero skiljestation.....	Mölnåls nedre	2.4	25.5	10.5	3.4	»	fbm	bfm	
	230	Kungsbacka—Väröbacka.....	Kungsbacka...	—	32.6	13.8	0.1	»	fbm	bfm	
	231	(Väröbacka)—Tvååker.....	Varberg.....	—	34.7	23.2	1.1	»	fbm	bfm	
	232	(Tvååker)—Heberg.....	Falkenberg....	—	24.6	14.0	1.1	»	fbm	bfm	
	233	(Heberg)—(Halmstad C).....	Harplinge.....	—	32.3	7.7	—	»	fbm	bfm	
10	301	Arlöv—Malmö C—Lundaväg.	Malmö C.....	5.5	3.2	84.7	44.0	»	öbm	bm	
	302	Teckomatorp—(Arlöv) och ..	Kävlinge.....	—	29.8	22.0	5.1	varan. vard. varje Soh	»	fbm	bfm
		Kävlinge—Barsebäckshamn*		—	16.5	3.8	—		»		
	306	(Arlöv)—(Eslöv).....	Lund C.....	27.7	1.3	19.8	14.5	dagl.	öbm	bm	
	307	Eslöv—(Tjörnarp).....	Eslöv.....	29.4	0.8	22.2	4.3	»	öbm	bfm	
	309	Tjörnarp—Hässleholm.....	Hässleholm....	21.1	2.8	24.0	5.1	»	öbm	bfm	
337	(Lundavägen)—Trelleborg F o C	Trelleborg F...	—	29.8	24.1	8.3	»	fbm	bfm		
11	310	(Hässleholm)—Osby.....	Hästveda.....	—	28.4	7.7	0.1	»	fbm	bfm	
	311	(Osby)—(Diö).....	Älmhult.....	—	30.9	15.4	1.1	»	fbm	bfm	
	312	Diö—Blädinge.....	Vislanda.....	—	30.9	11.6	—	»	fbm	bfm	
	313	(Blädinge)—Lidnäs.....	Alvesta.....	—	27.0	16.8	0.1	»	fbm	bfm	
	314	(Lidnäs)—Stockaryd.....	Lamhult.....	—	28.0	5.9	1.2	»	fbm	bfm	
	315	(Stockaryd)—Grimstorp.....	Sävsjö.....	18.3	10.1	10.2	0.6	»	fbm	bfm	
	316	(Grimstorp)—Nässjö—(Ane- by).....	Nässjö.....	33.4	3.0	41.8	2.4	»	öbm	bm	
	318	Aneby—Tranås.....	Tranås.....	29.6	0.1	8.2	—	»	fbm	bfm	
	319	(Tranås)—(Mjölby).....	Boxholm.....	—	35.3	11.0	1.2	»	fbm	bfm	
12	303	(Teckomatorp)—Billesholms gr—(Åstorp).....	Svalöv.....	—	33.1	10.4	0.8	»	fbm	bfm	
	328	(Åstorp)—Ängelholm C—(Vej- byslätt) <sup>2</sup> .....	Ängelholm C...	—	24.6	25.2	4.2	»	öbm	bm	
	329	Vejbyslätt—(Laholm).....	Båstad.....	—	32.5	8.8	0.4	»	fbm	bfm	
	330	Laholm—Veinge—(Halmstad C) <sup>3</sup> .....	Veinge.....	—	24.9	20.9	1.1	»	fbm	bfm	



aktsträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas				Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkelspår km			dubbel-spår km	enkelspår km			vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
8	—	4.0	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—	—	
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—	—	
8	—	4.0	1	3	—	10.7	—	8	—	—	—	—	—	—	
9	3.4	3.7	1	3	9.9	11.1	—	9	—	—	—	—	—	—	
7	2.4	4.0	1	3	—	9.3	—	7	1	—	—	—	—	3	
8	—	4.1	1	4	—	8.1	—	8	—	—	—	—	—	—	
8	—	4.0	1	4	—	8.7	—	8	—	—	—	—	—	2	
6	—	4.1	1	2	—	12.2	—	6	—	—	—	—	—	—	
8	—	4.1	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—	—	
4	2.8	2.4	1	2	5.5	4.8	—	4	—	—	—	—	—	—	
7	—	4.0	1	3	—	9.4	—	7	1	—	—	—	—	2	
2	—	8.1	1	1	—	16.2	—	2	3	—	—	—	—	3	
10	2.8	—	1	4	6.9	—	—	10	—	—	—	—	—	—	
10	2.9	—	1	4	7.4	—	—	10	—	—	—	—	—	—	
5	4.8	—	1	2	12.0	—	—	5	—	—	—	—	—	—	
7	—	4.1	1	3	—	9.7	—	7	3	—	—	—	—	6	
7	—	4.0	1	2	—	14.2	—	7	—	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	2	—	15.5	—	8	—	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	2	—	15.5	—	8	—	—	—	—	—	—	
7	—	3.8	1	2	—	13.5	—	7	—	—	—	—	—	—	
7	—	4.0	1	2	—	14.0	—	7	—	—	—	—	—	—	
9	2.8	3.9	1	3	8.4	11.6	—	9	—	—	—	—	—	—	
13	2.8	3.0	1	4	9.1	—	—	13	—	—	—	—	—	—	
10	3.0	—	1	3	9.9	—	—	10	—	—	—	—	—	—	
9	—	3.9	1	3	—	11.8	—	9	—	—	—	—	—	—	
9	—	3.7	1	3	—	11.0	—	9	—	—	—	—	—	—	
7	—	3.5	1	3	—	8.2	—	7	—	—	—	—	—	—	
7	—	4.6	1	3	—	10.8	—	7	—	—	—	—	—	—	
7	—	3.5	1	3	—	8.3	—	7	—	—	—	—	—	—	

<sup>1</sup> Sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km (se under B-linjer, bm.-avd. nr 119).

<sup>2</sup> Härav sträckan Hallsberg—Östansjö, 2.9 km, trafikerad som enkelspår.

<sup>3</sup> C-linje.

Av enkelspårssträckorna å A-linjerna å 302—337 bm.-avd., sammanlagt 64.5 km, räknas 6.2 km till C-linjer.

<sup>4</sup> Sträckorna besiktigas å sönd- och helgdagar endast av banmästaren.

<sup>5</sup> Härtill kommer sträckan (Ängelholm C) - (Östra Ljungby) - (Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg.

<sup>6</sup> Viss del av spårsystemet vid den H. N. J. tillhöriga Halmstad C tillhör dock SJ och bm.-avd. nr 330.

Banmästaravdelningarna											
Ban- sek- tion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tioner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- darens ställ- före- trå- 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	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	Fors.....	—	33.0	17.5	3.2	dagl.	fbm	bfm	
	403	(Dalgränsen)—Åshammar....	Storvik.....	—	32.6	16.7	0.1	*	öbm	bfm	
	404	(Åshammar)—(Hedsjön)..... och Ockelbo—(Gävle C) <sup>1</sup> ..}	Ockelbo.....	{	—	37.8	10.8	0.2	*	fbm	bfm
					—	37.9	3.3	—	*		
	405	Hedsjön—Kilafors.....	Kilafors.....	—	36.2	14.6	0.8	*	fbm	bfm	
	407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)..	Bollnäs.....	—	30.8	21.6	1.3	*	öbm	bm	
	408	Arbrå—(Skåstra).....	Arbrå.....	—	36.2	12.0	—	*	fbm	bfm	
	409	Skåstra—Ljusdal—(Långbacka) <sup>2</sup>	Ljusdal.....	—	33.9	14.0	3.3	*	fbm	bfm	
	18	551	Luleå—Notviken.....	Luleå.....	—	5.3	55.6	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.....	—	33.3	5.5	—	*	fbm	bfm	
557		Koskivara—(Nuortikon).....	Nattavara.....	—	31.3	6.9	—	*	fbm	bfm	
558		Nuortikon—(Gällivare).....	Ripats.....	—	30.8	3.5	—	*	fbm	bfm	
19	562	(Gällivare)—Håmojåkk.....	Håmojåkk.....	—	35.0	2.4	—	*	bm	bv	
	563	(Håmojåkk)—(Lappberg).....	Fjällåsen.....	—	31.9	1.3	—	*	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	2.5	—	*	fbm	bfm	
	568	Stenbacken—(Abisko).....	Stenbacken...	—	31.9	3.1	—	*	fbm	bfm	
	569	Abisko—(Kopparåsen).....	Abisko.....	—	18.7	6.5	—	*	fbm	bfm	
	570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	Kopparåsen...	{	—	18.5	2.2	—	*	fbm	bfm
					—						
24	101	(Stockholm C)—Ulriksdal....	Tomtebodan...	5.8	—	72.4	—	*	öbm	bfm	
	102	Stockholm C—(Stockholm S).	Stockholm C..	3.8	—	34.4	0.5	*	öbm	bm	
	103	Stockholm S—Älvsjö, Lilje- holmen—Västberga.....	Stockholm S..	5.8	2.2	39.5	15.2	<sup>3</sup> *	öbm	bm	
<b>B-linjer.</b>											
1	140	(Uppsala C)—(Örbyhus).....	Uppsala C.....	—	42.7	7.3	2.4	dagl.	fbm	bfm	
	141	(Örbyhus)—(Ornskog samt... (Ornskog)—(Söderfors o. } (Tierp)—(Strömsberg <sup>4</sup> .....	Tierp.....	{	—	27.0	12.9	1.9	* varan. dag	fbm	bfm
					—	18.4	5.1	3.7			
					—	9.8	2.6	1.5	en g. i veckan		
142	(Ornskog)—(Gävle C).....	Gävle C.....	—	43.1	23.6	30.5	dagl. <sup>6</sup> varan. vardag varje Soh	öbm	bfm		
3	119	Hallsberg—Åsbro <sup>5</sup> .....	Hallsberg.....	0.6	16.5	59.8	1.6		öbm	bm	
	120	(Åsbro)—(Karlsby).....	Mariedam.....	—	44.6	10.2	3.8	*	fbm	bfm	
	121	(Karlsby)—(Mjölby).....	Motala V.....	—	39.8	13.2	1.6	*	fbm	bfm	
	126	(Örebro C)—(Spannarboda) <sup>7</sup> ....	Frövi.....	—	41.2	20.6	2.5	*	fbm	bfm	



## aktssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningarna pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal			
	dubbel-spår km	enkelspår km			dubbel-spår km	enkelspår km			vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
7	—	4.7	1	3	—	11.0	—	7	—	—	—	—	—	
7	—	4.7	1	3	—	10.9	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	3	—	12.6	—	8	—	—	—	—	—	
1	—	37.9	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	<sup>1</sup> B-linje.
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	—	—	—	6	<sup>2</sup> Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20.6 km, räknas till B-linjer.
7	—	0.8	1	3	—	1.8	—	7	1	—	—	—	3	
8	—	3.6	1	4	—	7.3	1	7	1	—	—	—	1	
8	—	4.2	1	4	—	8.5	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	—	8.3	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	3.9	1	4	—	7.7	1	7	—	—	—	—	—	
9	—	3.9	1	3	—	11.7	—	9	—	—	—	—	—	
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	—	—	—	—	—	
6	1.2	—	1	2	2.9	—	—	6	—	—	—	—	—	
3	1.3	—	1	1	3.8	—	2	1	—	1	—	1	—	
4	2.9	2.2	1	1	5.8	2.2	—	4	1	—	—	—	1	<sup>3</sup> Sträckan Liljeholmen—Västberga inspekteras endast vardagar.
8	—	5.3	1	3	—	14.2	—	8	2	—	—	—	2	
5	—	5.4	1	2	—	13.5	—	5	1	—	—	—	1	
2	—	9.2	1	2	—	9.2	—	2	3	—	—	—	3	<sup>4</sup> C-linjer.
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	<sup>5</sup> C-linje.
9	—	4.8	1	3	—	14.4	—	9	1	—	—	—	1	<sup>6</sup> Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag.
5	—	3.4	1	2	—	8.6	—	5	—	—	—	—	—	
9	—	5.0	1	3	—	14.9	—	9	—	—	—	—	—	
9	—	4.4	1	3	—	13.3	—	9	—	1	2	—	—	<sup>7</sup> 1.3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm-avd. nr 118.
10	—	4.1	1	4	—	10.3	—	10	—	—	—	—	—	



Banmästaravdelningarna										
Bansektion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs-längd		sidospårs-längd		inspek-tion-er utfö-ras	före-stånd-are	före-stånd-arens ställ-före-trädare
				dub-bel-spår	en-kel-spår	SJ till-hörig	ensk. till-hörig			
nr				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
3	127	(Spannarboda)—(Västanfors)..	Krampen.....	—	54.1	9.0	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	129	Västanfors—Krylbo.....	Krylbo.....	—	37.2	32.5	1.3	»	öbm	bfm
5	200	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad—Sannegården—Ryabanan, Göteborgs frihamn och Göteborgs hamnbana	Göteborg-Tingstad.....	—	2.4	40.4	64.5	dagl.	fbm	bfm
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp...	Degerfors.....	—	37.5	14.4	9.8	»	fbm	bfm
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn—(Väse).....	Kristinehamn..	—	39.6	30.8	2.4	»	öbm	bm
	219	Väse—Skåre.....	Karlstad Ö....	—	31.5	24.2	4.9	»	öbm	bfm
	220	(Skåre)—(Brunsberg) o. Kil—Fryksta.....	Kil.....	—	40.5	17.9	0.4	»	fbm	bfm
	221	Brunsberg—Ottebol.....	Arvika.....	—	32.1	10.3	3.5	»	fbm	bfm
	222	(Ottebol)—Charlottenberg—gräns. mot Norge.....	Charlottenberg.	—	31.1	8.4	0.2	»	fbm	bfm
8	208	(Sandhem)—(Jönköping C)...	Mullsjö.....	—	42.3	6.0	—	»	fbm	bfm
	209	Jönköping C—(Nässjö).....	Jönköping C...	—	41.8	16.6	7.0	»	fbm	bfm
9	225	(Göteborg-Tingstad)—(Stenungsund).....	Kungälv's Ytterby.....	—	41.6	7.4	—	4 vard. i vec. o. varje Soh	fbm	bfm
	226	Stenungsund—(Uddevalla C) <sup>1</sup> .	Ljungskile....	—	40.4	5.7	—	»	fbm	bfm
	227	Uddevalla C—(Rabbalshede).	Uddevalla C...	—	45.3	20.4	7.0	»	fbm	bfm
	228	Rabbalshede—Strömstad.....	Skee.....	—	51.7	6.3	—	»	fbm	bv
12	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsingborg C—Raus <sup>2</sup>	Hälsingborg F. {	—	26.8	20.9	6.4	dagl.	öbm	bm
			}	3.1	3.0	21.5	22.7	»		
13	426	(Bräcke)—Pilgrimstad.....	Bräcke.....	—	37.9	7.3	0.6	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V.....	Östersund C...	—	38.5	25.1	0.5	»	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—Storlien—gräns. mot Norge	Storlien.....	—	28.8	5.8	—	»	fbm	bfm
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö.....	Ljusdal.....	—	49.6	9.0	0.1	dagl.	fbm	bfm
	413	(Ramsjö)—Alby.....	Östavall.....	—	44.8	12.6	0.2	»	fbm	bfm
	414	(Alby)—Ånge—Fränsta.....	Ånge.....	—	38.8	25.6	—	»	öbm	bfm
	415	(Fränsta)—(Hällsjö).....	Torpshammar..	—	43.6	6.4	0.5	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm

aktssträckor 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		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal			
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			väggkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal	
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
11	—	4.9	1	4	—	13.5	—	11	—	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	3	—	12.4	—	8	—	—	—	—	—	
1	—	2.4	1	1	—	2.4	—	1	1	2	4	2	—	
8	—	4.7	1	3	—	12.5	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	4.4	1	3	—	13.2	—	9	—	—	—	—	—	
7	—	4.5	1	3	—	10.5	—	7	—	—	—	—	—	
8	—	5.1	1	3	—	13.5	—	8	—	—	—	—	—	
7	—	4.6	1	3	—	10.7	—	7	—	1	1	—	—	
7	—	4.4	1	3	—	10.4	—	7	—	—	—	—	—	
9	—	4.7	1	3	—	14.1	—	9	—	—	—	—	—	
9	—	4.6	1	3	—	13.9	—	9	—	—	—	—	—	
9	—	4.6	1	4	—	10.4	—	9	2	1	3	—	2	
9	—	4.5	1	4	—	10.1	—	9	3	—	—	3	3	1 Häri ingå 2.7 km. av sträckan Uddevalla hamn—Ängebacken.
9	—	5.0	1	4	—	11.3	—	9	3	—	—	1	2	
11	—	4.7	1	5	—	10.3	—	11	2	—	—	—	2	
7	—	3.9	1	3	—	9.0	—	7	1	—	—	—	3	2 C-linje.
2	1.6	1.5	1	1	3.1	3.0	—	2	—	—	—	—	—	
8	—	4.7	1	4	—	9.4	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	4.8	1	4	—	9.6	—	8	4	—	—	2	—	
9	—	4.9	1	3	—	14.7	1	8	1	—	—	1	1	
9	—	5.0	1	3	—	15.0	1	8	2	—	—	—	2	
9	—	5.0	1	4	—	11.2	1	8	—	—	—	—	—	
6	—	4.8	1	3	—	9.6	1	5	—	—	—	—	—	
10	—	4.9	1	3	—	14.9	1	9	—	—	—	—	—	
9	—	5.0	1	3	—	14.9	1	8	—	—	—	—	—	
8	—	4.9	1	3	—	14.5	—	8	—	—	—	—	—	
9	—	4.8	1	3	—	14.5	1	8	—	—	—	—	—	



Banmästaravdelningarna										
Bansektion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> tillhör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs-längd		sidospårs-längd		in-spek-tio-ner utfö-ras	före-stånd-are	före-stånd-rens ställ-före-trä-dare
				dub-bel-spår km	en-kel-spår km	SJ till-hörig km	ensk. till-hörig km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
14	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Njurunda).....	Sundsvall C....	—	38.0	24.3	3.3	varan-vard, vje Soh	öbm	bfm
	417	Njurunda—(Harmånger).....	Njurunda.....	—	48.4	4.5	—	»	fbm	bv
	418	Harmånger—(Hudiksvall) o.) Harmånger—Bergsjö¹.....	Hudiksvall....	{	24.2	3.9	0.4	»	fbm	bv
	419	(Ånge)—Bräcke—(Grötingen).	Bräcke.....	—	19.4	4.0	—	»	fbm	bfm
	420	Grötingen—Kälarne.....	Nyhem.....	—	44.0	8.5	—	dagl.	fbm	bfm
	421	(Kälarne)—Bispgården.....	Bispgården....	—	43.0	6.3	—	varan-vard, varje Soh	fbm	bfm
	422	(Bispgården)—Långsele.....	Långsele.....	—	38.8	5.8	0.3	»	fbm	bfm
422	(Bispgården)—Långsele.....	Långsele.....	—	37.5	13.4	0.4	»	fbm	bfm	
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk)....	Hamrångefjärden.....	—	47.5	8.4	—	varan-vard.	fbm	bv
	406	(Kilafors)—Söderhamn C— Stugsund.....	Söderhamn C..	—	37.2	27.6	10.4	varan-vard, varan-vard, Soh	fbm	bfm
	410	Långbacka—Hudiksvall.....	Hudiksvall....	—	41.6	18.5	3.9	»	fbm	bfm
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) o. (Söderhamn V)—Norråla....	Söderhamn V..	—	42.6	6.2	2.3	varan-vard.	fbm	bv
	423	(Norråla)—(Hudiksvall).....	Hudiksvall....	—	49.3	7.3	2.7	»	fbm	bv
17	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)...	Selånger.....	—	41.6	5.6	0.2	varan-vard, varje Soh	bm	bv
	425	Hussjöby—(Veda).....	Härnösand....	—	49.6	8.9	—	»	fbm	bfm
20	521	Jörn—(Långträsk).....	Jörn.....	—	43.7	7.4	—	»	fbm	bfm
	522	Långträsk—(Korsträsk).....	Långträsk....	—	47.2	4.4	—	»	fbm	bfm
	523	Korsträsk—(Hednoret).....	Ålvsby.....	—	44.7	6.6	0.2	»	fbm	bfm
	525	Hednoret—Boden C och (Boden C)—Degerslet²....	Boden C.....	{	12.4	27.8	2.6	»	öbm	bm
525	Hednoret—Boden C och (Boden C)—Degerslet²....	Boden C.....	{	26.4	2.4	—	»	»	»	»
21	512	Vännäs—(Vindeln).....	Vännäs.....	—	35.5	9.8	0.5	»	fbm	bfm
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk)	Hällnäs.....	—	39.7	5.0	—	»	fbm	bfm
	514	Ekträsk—(Bastuträsk).....	Åsträsk.....	—	37.0	3.2	—	»	fbm	bfm
	517	Bastuträsk—(Jörn).....	Bastuträsk....	—	33.8	6.9	—	»	fbm	bfm
22	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå).	Selsjön.....	—	42.9	4.9	—	»	fbm	bfm
	502	Aspeå—Anundsjö.....	Anundsjö.....	—	39.8	4.4	—	»	fbm	bfm
	504	(Mellansel)—Långviksmon....	Gottne.....	—	36.4	4.7	—	»	fbm	bfm
	505	(Långviksmon)—Nyåker.....	Nyåker.....	—	45.1	5.0	—	»	fbm	bfm
	506	(Nyåker)—(Vännäs).....	Hörnsjö.....	—	37.8	3.0	—	»	fbm	bfm



## vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medel-längd huvudspår		antal be-sikt-nin-gar pr dygn	antal	medel-längd huvudspår		ban-för-män	ban-vak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
8	—	4.8	1	3	—	12.7	—	8	2	—	—	—	2		
10	—	4.8	1	3	—	14.5	—	10	2	—	—	—	2		
5	—	4.8	1	2	—	14.5	—	5	1	—	—	—	1		
2	—	9.7	1	1	—	19.4	—	2	1	—	—	—	1		
9	—	4.9	1	3	—	14.1	1	8	—	—	—	—	—		
9	—	4.8	1	3	—	14.3	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.8	1	3	—	12.9	1	7	—	—	—	—	—		
8	—	4.7	1	3	—	12.5	1	7	1	—	—	—	2		
9	—	5.3	1	5	—	9.5	—	9	2	—	—	—	2		
7	—	5.1	1	3	—	11.9	—	7	2	—	—	—	3		
8	—	5.1	1	3	—	13.6	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	5.3	1	4	—	10.7	—	8	2	—	—	—	2		
10	—	4.9	1	5	—	9.9	—	10	5	—	—	—	5		
7	—	5.9	1	3	—	13.9	—	7	4	—	—	2	6		
8	—	6.2	1	4	—	12.4	1	7	1	—	—	—	1		
8	—	5.5	1	4	—	10.9	1	7	—	—	—	—	—		
9	—	5.2	1	4	—	11.8	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	5.6	1	4	—	11.2	1	7	—	—	—	—	—		
2	—	6.2	1	1	—	12.4	—	2	2	—	—	—	3		
4	—	6.4	1	2	—	13.2	—	4	—	—	—	—	—		
7	—	5.0	1	3	—	11.6	—	7	1	—	—	3	1		
8	—	4.9	1	4	—	9.8	1	7	1	—	—	—	1		
7	—	5.3	1	3	—	12.3	1	6	—	—	—	—	—		
7	—	4.8	1	3	—	9.8	—	7	—	—	—	—	—		
9	—	4.7	1	5	—	8.5	1	8	1	—	—	—	1		
8	—	5.0	1	4	—	9.9	1	7	—	—	—	—	—		
7	—	5.2	1	4	—	9.1	1	6	—	—	—	—	—		
9	—	5.0	1	5	—	9.0	1	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.7	1	4	—	9.5	1	7	—	—	—	—	—		

<sup>1</sup> Sträckan (Harmånger)—Bergsjö, spårvidd 0.891 m, räknas till C-linjer.

<sup>2</sup> Sträckan (Boden G)—Degerselet räknas till C-linjer.

<sup>3</sup> Häri ingår 0.6 km från Hällnäs mot Arvån, C-linje.

<sup>4</sup> Häri ingår 0.3 km av sträckan Forsmo—Tågsjöberg, C-linje.

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)			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	
		<b>C-linjer.</b>									
1	143	(Hagastrom)—Gysinge .....	Sveden .....	—	49.2	6.4	1.6	varan. vard. ve Soh	bm	bv	
	144	(Gysinge)—(Sala) .....	Runhällen ....	—	49.5	7.0	0.3		bm	bv	
2	146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby—(Ätvidaberg).	Bjärka-Säby ..	—	44.8	7.0	0.3	varan. vard.	bm	bv	
	147	(Brokind)—(Björkhult) .....	Kisa .....	—	47.0	6.2	0.1	varan. Soh	bm	bv	
	148	(Björkhult)—(Hultsfred) .....	Vimmerby ....	—	46.1	6.4	0.7		bm	bv	
3	123	(Örebro S)—(Svartå) <sup>1</sup> .....	Fjugesta .....	—	48.5	8.0	0.4	*	fbm	bfm	
4	137	(Södertälje S)—Åkers stycke- bruk—Strängnäs o. Läggesta —Mariefred.....	Nykvarn.....	—	57.1	9.9	3.5	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm	
	138	(Åkers styckebruk)—Nyby- bruk o. Stålboga—(Malmkö- ping).....	Eskilstuna S...	—	63.6	14.1	1.3	*	fbm	bfm	
7	237	(Kristinehamn)—(Herrhult)— Gammalkroppa .....	Nässundet.....	—	47.3	12.3	6.8	varan. dag	fbm	bfm	
	238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) o. Nyhyttan—Finnshyttan.	Nyhyttan.....	—	43.3	10.1	5.0	*	fbm	bfm	
	240	Lesjöfors—Gräddsjön .....	Sågen.....	—	42.4	7.8	1.9	*	bm	bv	
	241	(Gräddsjön)—Vansbro—Brint- bodarne .....	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. vard. varje Soh	bm	bv	
	245	(Megrinn)—Högstrand.....	Lima.....	—	57.6	4.5	—		bm	bv	
	246	(Högstrand)—Särna.....	Särna.....	—	55.3	8.7	—		bm	bv	
8	215	(Skövde)—Karlsborg.....	Tibro.....	—	43.5	11.0	—	varan. dag	bm	bv	
9	234	(Varberg)—(Ätran) .....	Gällared .....	—	48.0	5.5	—	*	fbm	bv	
	235	(Smedberg)—Lysekil .....	Lyse .....	—	34.8	5.7	0.2	dagl. dagl. vard. månd- fred	bv	—	
	247	(Almedal)—Hindås .....	Landvetter ...	—	32.3	13.2	1.2	dagl.	fbm	bfm	
	248	(Hindås)—(Borås C) .....	Hultafors .....	—	34.0	7.5	0.5	dagl.	bm	bv	
	249	(Uddevalla hamn)—Tängelanda	Nättjebacka...	—	43.8	4.5	0.9	dagl.	bm	bv	
	250	(Tängelanda)—Bengtstors V.	Bengtstors V..	—	44.5	6.8	0.4	*	bm	bv	
10	305	(Billeberga)—Landskrona— (Lund C) .....	Vallkärra .....	—	40.2	13.8	21.9	*	bm	bv	
	308	(Kävlinge)—(Örtofta)—(Sjöbo)	Harlösa.....	—	44.0	13.4	0.1	varan. vard. varje Soh	bm	bv	



## vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medel-längd huvudspår		antal besikt-nin-gar pr dygn	antal	medel-längd huvudspår		ban-för-män	ban-vak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan man-lig personal	kvinn-lig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
6	—	8.2	1	3	—	16.4	—	6	3	—	—	—	3		
6	—	8.3	1	3	—	16.5	—	6	4	—	—	—	4		
6	—	7.5	1	3	—	14.9	—	6	—	1	1	—	—		
6	—	7.8	1	2	—	23.5	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7.7	1	2	—	23.0	—	6	2	—	—	—	2		
10	—	4.9	1	5	—	9.7	—	10	—	—	—	—	—	<sup>1</sup> 0.4 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.-avd. nr 118.	
12	—	4.8	1	4	—	14.3	—	12	2	—	—	—	3		
12	—	4.6	1	4	—	13.9	—	12	1	—	—	—	1		
9	—	5.3	1	3	—	15.8	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	5.3	1	3	—	14.4	—	8	3	—	—	—	3		
8	—	5.3	1	3	—	14.1	—	8	—	—	—	—	—		
9	—	5.5	1	3	—	16.6	—	9	—	—	—	—	—		
8	—	5.7	1	3	—	15.3	—	8	1	—	—	—	1		
6	—	9.8	—	6	—	9.8	—	6	1	—	—	—	1	} Inspektion verkställes varannan vardag samt varje sön- och helgdag av banmästaren och varannan vardag av sträckvakten.	
6	—	9.6	—	6	—	9.6	—	6	1	—	—	—	1		
6	—	9.2	—	6	—	9.2	—	6	1	—	—	—	1		
2	—	21.7	1	1	—	21.7	—	2	—	—	—	—	—		
5	—	9.6	1	5	—	9.6	—	5	4	—	—	1	3		
4	—	8.7	—	—	—	—	—	4	3	—	—	2	1		
5	—	6.5	<sup>2</sup> 1	4	—	8.1	—	5	1	—	—	1	1	} <sup>2</sup> Endast lörd. samt sön- och helgd. <sup>3</sup> Spårvidd 0.891 m. All besiktning utföres av banmäst.	
5	—	6.8	<sup>2</sup> 1	3	—	11.3	—	5	1	—	—	2	—		
5	—	8.8	—	—	—	—	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	8.9	—	—	—	—	—	5	4	—	—	—	4		
6	—	6.7	1	3	—	13.4	—	6	4	—	—	1	4		
5	—	8.8	<sup>3</sup> 1	3	—	14.7	—	5	4	—	—	—	4	<sup>3</sup> Sträckorna besiktigas å sön- och helgdagar endast av banmästaren.	



Banmästaravdelningarna										
Ban- sek- tion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tion- er 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
10	335	(Raus)—(Eslöv).....	Billeberga.....	—	42.1	8.1	0.9	dagl.	bm	bv
	336	(Lund C)—(Trelleborg C)....	Trelleborg C ..	—	40.5	9.4	0.8	»	bm	bv
12	304	(Billesholms gruva)—(Lands- krona) .....	Billesholms gr..	—	26.7	8.1	6.1	varan. dag	bm	bv
	320	(Örkelljunga)—Kärreberga— (Åstorp)—Ramlösa .....	Mörarp .....	—	47.9	20.0	11.9	»	fbm	bv
	321	(Strömsnäsbruk)—(Markaryd)— Örkelljunga .....	Örkelljunga ...	—	43.1	5.7	3.5	»	bm	bv
	322	(Ljungby)—Strömsnäsbruk ..	Strömsnäsbruk	—	35.1	6.7	1.9	»	bm	bv
	323	(Värnamo)—(Ljungby) .....	Lagan .....	—	42.7	5.9	—	»	bm	bv
	326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle ..	Höganäs .....	—	36.0	17.2	10.1	»	bm	bfm
	331	(Veinge)—Markaryd .....	Markaryd .....	—	35.6	5.5	—	»	fbm	bfm
	332	(Markaryd)—(Hässleholm)....	Vittsjö .....	—	35.4	4.9	0.1	»	fbm	bfm
	333	(Hässleholm)—Klippan— (Kärreberga) .....	Klippan .....	—	50.6	11.4	7.7	»	fbm	bv
	334	(Klippan)—(Eslöv) .....	Ljungbyhed ...	—	39.1	6.6	0.3	»	bm	bv
13	436	(Östersund V)—(Munkflohö- gen) .....	Lit .....	—	59.0	5.3	0.3	varan. vard. varje Soh	bm	bv
	437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås—Hammer- dal .....	Jämtl. Sikås...	—	59.2	7.8	—	»	bm	bv
	438	(Tännviken)—(Hoting) och Ul- riksfors—Strömsund .....	Ulriksfors .....	—	59.5	7.6	1.9	»	bm	bv
16	432	(Brunflo)—(Svenstavik) .....	Brunflo .....	—	51.0	4.6	—	»	bm	bv
	433	Svenstavik—(Sörtjärn) .....	Svenstavik ...	—	51.0	5.5	—	»	bm	bv
	444	(Mora)—Storstupet och Orsa— Skattungbyn .....	Orsa .....	—	51.8	7.4	0.4	»	fbm	bfm
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg ...	Lillhamra .....	—	59.8	5.3	—	»	bm	bv
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytter- bergsbyn) .....	Sveg .....	—	52.0	10.0	—	»	bm	bv
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn .....	Ytterhogdal ...	—	59.8	5.5	—	»	bm	bv
	449	(Sveg)—Hede .....	Hede .....	—	71.8	4.1	—	»	bm	bv
	452	(Bollnäs)—(Voxna) .....	Bollnäs .....	—	49.4	6.2	—	»	bm	bv
453	Voxna—(Skattungbyn) .....	Voxna .....	—	50.8	6.3	0.8	»	bm	bv	
17	440	Bosundet—Hoting—(Granber- get) .....	Dorotea .....	—	46.9	5.5	—	»	bm	bv
	441	Granberget—Aronsjölid .....	Vilhelmina .....	—	56.3	4.3	—	»	bm	bv
	442	(Aronsjölid)—(Storuman) .....	Storuman .....	—	53.0	2.9	—	»	bm	bv
	450	(Bosundet)—Tågsjöberg .....	Backe .....	—	54.9	3.3	—	»	bm	bv
	451	(Tågsjöberg)—(Forsmo) <sup>1</sup> .....	Ådalsliden .....	—	54.8	4.3	—	»	bm	bv
	455	(Långsele)—(Nyland) .....	Sollefteå .....	—	52.7	5.3	0.1	»	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		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			vägkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
6	—	6.8	1	2	—	20.9	—	6	4	—	—	1	3		
6	—	6.7	1	2	—	20.2	—	6	8	—	—	—	8		
5	—	5.3	1	2	—	13.3	—	5	1	—	—	—	1		
9	—	5.3	1	3	—	16.0	—	9	4	—	—	1	3		
7	—	6.2	1	3	—	14.4	—	7	7	—	—	2	5		
6	—	5.9	1	2	—	17.6	—	6	2	—	—	—	2		
7	—	6.1	1	3	—	14.3	—	7	4	—	—	2	2		
6	—	6.0	1	3	—	12.0	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	5.9	1	3	—	11.9	—	6	3	—	—	—	3		
6	—	5.9	1	3	—	11.8	—	6	2	—	—	—	2		
8	—	6.3	1	3	—	16.7	—	8	4	—	—	—	5		
5	—	7.8	1	2	—	19.6	—	5	—	—	—	—	—		
6	—	9.8	1	3	—	19.8	—	6	3	—	—	1	1		
6	—	9.9	1	3	—	19.8	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	9.9	1	3	—	19.8	—	6	1	—	—	—	1		
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	4	—	—	—	4		
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	1	—	—	—	1		
5	—	10.4	1	5	—	10.4	—	5	5	—	—	—	5		
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	—	—	—	—	—		
6	—	12.0	1	6	—	12.0	—	6	2	—	—	—	2		
5	—	9.9	1	5	—	9.9	—	5	1	—	—	—	1		
5	—	10.2	1	5	—	10.2	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	9.4	1	3	—	18.8	—	5	2	—	—	2	2		
6	—	9.4	1	3	—	18.8	—	6	1	—	—	1	1		
6	—	8.8	1	3	—	17.6	—	6	1	—	—	—	1		
6	—	9.1	1	3	—	18.2	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	9.1	1	3	—	13.3	—	6	4	—	—	—	4		
7	—	7.5	1	4	—	13.2	1	6	7	—	—	1	5		

Sträckorna besiktigas å söndag och helgdagar endast av banmästaren.

Sträckorna besiktigas å söndag och helgdagar endast av banmästaren.

<sup>1</sup> 0.3 km från Forsmo mot Tåg-sjöberg tillh. bm.-avd. nr 501.



Banmästaravdelningarna										
Ban- sek- tion	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			
nr				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
17	456	Nyland—Veda . . . . .	Nyland . . . . .	--	36.9	7.0	-0.2	*	bm	bv
19	561	(Harrträsk)—Gällivare <sup>1</sup> samt (Gällivare)—Malmberget . . . . . Gällivare—Koskullskulle . . . . .	Gällivare . . . . . " . . . . .	-- --	2.5 14.8	10.5 17.2	-- 9.5	dagl. varan. vard. varje Soh	öbm	bm
20	524	(Älvsby)—Piteå . . . . .	Piteå . . . . .	--	51.8	9.1	--	*	fbm	bfm
	527	(Degerselet)—Morjärv . . . . .	Morjärv . . . . .	--	47.0	7.2	--	*	bm	bfm
	528	(Morjärv)—Lappträsk . . . . .	Vitvattnet . . . . .	--	45.9	4.9	--	*	bm	bv
	529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—gräns. mot Finland	Haparanda . . . . .	--	<sup>2</sup> 48.7	18.5	--	*	fbm	bfm
	530	(Karungi)—Övertorneå . . . . .	Hedenäset . . . . .	--	46.1	3.3	--	*	fbm	bfm
21	511	(Vännäs)—Holmsund . . . . .	Umeå . . . . .	--	<sup>3</sup> 46.2	12.7	0.3	*	fbm	bfm
	515	(Bastuträsk)—(Slind) . . . . .	Krångfors . . . . .	--	34.3	2.5	--	*	bm	bv
	516	Boliden—Slind—Rönnskär . . . . .	Skellefteå stad . . . . .	--	<sup>4</sup> 55.4	14.9	9.9	*	öbm	bm
22	503	(Anundsjö)—Mellansel <sup>5</sup> och Mellansel—Örnköldsvik . . . . .	Mellansel . . . . .	--	<sup>5</sup> 8.3 29.5	6.7 10.3	-- --	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
23	531	(Jörn)—(Saltmyran) . . . . .	Glommerträsk . . . . .	--	47.3	2.6	--	*	bm	bv
	532	Saltmyran—Utterträsk . . . . .	Arvidsjaur . . . . .	--	53.7	6.2	--	*	fbm	bfm
	533	(Utterträsk)—Varjisträsk . . . . .	Moskosel . . . . .	--	54.0	4.7	--	*	bm	bv
	534	(Varjisträsk)—Rahanäive . . . . .	Kåbdalis . . . . .	--	48.1	3.3	--	*	bm	bv
	535	(Rahanäive)—Jokkmokk . . . . .	Jokkmokk . . . . .	--	46.5	8.6	--	*	bm	bv
	536	(Jokkmokk)—Porjus . . . . .	Porjus . . . . .	--	47.1	3.2	1.3	*	bm	bv
	537	(Porjus)—(Gällivare) . . . . .	Porjus . . . . .	--	51.7	1.9	3.0	*	bm	bv
	541	(Hällnäs)—Arvån . . . . .	Åmsele . . . . .	--	<sup>6</sup> 48.4	3.0	--	*	bm	bv
	542	(Arvån)—(Kattisavan) . . . . .	Lycksele . . . . .	--	44.6	3.8	0.9	*	bm	bv
	543	Kattisavan—(Barsele) . . . . .	Åskilje . . . . .	--	54.4	2.4	--	*	bm	bv
	544	Barsele—Storuman— Gubberget . . . . .	Storuman . . . . .	--	44.3	5.9	--	*	fbm	bfm
	545	(Gubberget)—Sorsele . . . . .	Sorsele . . . . .	--	47.4	5.2	--	*	bm	bv
	546	(Sorsele)—Järvtandberget . . . . .	Slagnäs . . . . .	--	43.9	2.4	--	*	bm	bv
	547	(Järvtandberget)—(Arvids- jaur) . . . . .	Avaviken . . . . .	--	43.7	3.9	--	*	bm	bv
24	100	(Tomteboda)—Värtan, Albano —(Stockholm Ö) o. (Karl- berg)—Stockholm N . . . . .	Värtan . . . . .	--	7.1	59.9	15.7	dagl. varan. vard.	öbm	bm
25	600	(Gånghester)—Galtåsen . . . . .	Ulricehamn . . . . .	--	47.9	3.4	--	*	bm	bv
	601	(Galtåsen)—(Jönköping) . . . . .	Bottnaryd . . . . .	--	47.3	6.7	--	*	bm	bv



## vaktsträckor vid årets slut (forts.)

Banvaktssträckornas					Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medel-längd huvudspår		antal besikt-nin-gar pr dygn	antal	medel-längd huvudspår		ban-för-män	ban-vak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan man-lig personal	kvinn-lig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
6	—	6.2	1	3	—	12.3	—	6	7	—	—	1	6		
1	—	1.4	1	1	—	1.4	—	1	—	—	—	—	—	1 A-linje.	
7	—	3.2	1	2	—	7.4	1	6	—	—	—	—	—		
5	—	10.4	1	3	—	17.3	1	4	1	—	—	1	—	Sträckorna besiktigas å sön- och helgdagar endast av banmästaren.	
7	—	6.7	1	3	—	15.7	1	6	—	—	—	—	—		
7	—	6.5	1	3	—	15.3	—	7	2	—	—	—	4		
7	—	7.0	1	3	—	16.2	1	6	1	1	1	—	2	2 Häri ingår 0.5 km av linjen Karungi mot Övertorneå.	
8	—	5.8	1	4	—	11.5	1	7	—	—	—	—	—		
7	—	6.6	1	3	—	15.4	—	7	2	—	—	1	1	3 Spåret Holmsund—Holmsunds hamn, 1.4 km, medräknat.	
5	—	6.9	1	2	—	17.5	—	5	1	—	—	—	2		
11	—	5.0	1	4	—	7.9	—	11	3	—	—	3	6	4 Industrispåren Skellefte hamns nedre—Rönnskär och Slind—Boliden medräknade.	
2	—	4.1	1	1	—	8.3	1	1	—	—	—	—	—		
5	—	5.9	1	3	1	9.8	—	5	2	—	—	1	3	5 Sträckan Anundsjö—Mellansel, 8.3 km, räknas till B-linjer.	
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	2	—	—	—	2		
6	—	9.0	1	3	—	18.0	—	6	3	—	—	1	2		
6	—	9.0	1	3	—	18.0	—	6	2	—	—	1	1		
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	1	—	—	1	—		
6	—	8.1	1	3	—	16.2	—	6	2	—	—	—	2	Sträckorna besiktigas å sön- och helgdagar endast av banmästaren.	
5	—	8.9	1	3	—	14.9	—	5	1	—	—	—	1		
6	—	9.1	1	3	—	18.1	—	6	6	—	—	—	6	6 Härav tillhör 0.6 km från Hällnäs mot Arvån bm.-avd. nr 513	
5	—	8.9	1	3	—	14.8	—	5	5	—	—	1	5		
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	4	—	—	1	5		
5	—	8.8	1	3	—	14.6	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	8.7	1	3	—	14.6	—	5	5	—	—	—	3		
4	—	2.4	1	2	—	3.6	—	4	—	—	—	—	—		
5	—	9.6	1	3	—	15.9	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	9.4	1	3	—	15.7	—	5	1	—	—	1	—		

Banmästaravdelningarnas										
Ban- sek- tion	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
25	602	(Borås C)—(Hillared) och... (Hillared)—(Axelfors) ...}	Hillared .....	—	21.3	5.4	—	vard.	fbm	bv
	603	Hillared—Hestra .....	Limmared .....	—	23.8	3.1	—	»	fbm	bv
	604	(Hestra)—(Värnamo) och... (Hestra)—(Gislaved) .....	Hestra .....	—	37.1	8.0	—	»	fbm	bv
	605	(Värnamo)—(Alvesta) .....	Smål. Rydaholm	—	40.6	5.8	—	»	fbm	bv
	606	(Falkenberg)—Limmared ....	Axelfors .....	—	15.7	1.3	—	»	fbm	bv
	607	(Varberg)—(Björketorp) ....	Varberg .....	—	47.4	4.9	—	»	fbm	bv
	608	(Varberg)—(Björketorp) ....	Varberg .....	—	102.0	11.7	—	varan. vard.	bv	bv
	609	Björketorp—(Borås C) .....	Björketorp .....	—	39.8	5.4	—	dagl.	fbm	bv
	610	Borås C—Borås övre .....	Borås C .....	—	43.4	10.1	—	»	fbm	bv
	610	(Borås övre)—(Herrljunga) ..	Herrljunga .....	—	1.4	22.7	—	»	fbm	bv
	610	(Borås övre)—(Herrljunga) ..	Herrljunga .....	—	41.3	4.3	—	»	fbm	bv
	26	620	Uddevalla hamn—(Salstad) ..	Vänersborg .....	—	43.5	8.3	3.8	varan. vard. <sup>2</sup>	bm
621		Salstad—(Herrljunga) .....	Vara .....	—	45.9	7.0	0.3	»	bm	bfm
611		(Nässjö)—(Österkorsberga) ..	Vetlanda .....	—	50.4	7.8	—	dagl.	bm	—
612		Österkorsberga—(Målerås) ..	Åseda .....	—	57.2	7.6	—	»	bm	—
613		Målerås—(Nybro)—(Emma- boda) .....	Nybro .....	—	53.6	5.7	—	»	fbm	—
614		Nybro—Kalmar C .....	Kalmar C .....	—	32.1	18.3	—	»	fbm	bfm
615		(Kalmar C)—(Berga) .....	Långemåla .....	—	76.6	23.4	—	varan. dag	bm	—
616		Mönsterås—Fagerhult .....	Sandbäckshult ..	—	68.8	7.7	—	»	bm	—
617		(Oskarshamn)—(Ålghultsby) ..	Oskarshamn ..	—	78.3	6.0	0.8	»	bm	—

## Baksträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckorna				Bevakningsgruppernas				Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen <i>icke</i> ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkingar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-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 pers-onal	kvinn-lig pers-onal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
3	—	7.1	1)	—	—	—	—	3	2	—	—	—	2	1 Varje lördag samt sön- och helgdag.  Spårvidd 0.891 m.	
3	—	7.9		—	—	11.9	—	—	2	1	—	—	—		—
5	—	7.4	1)	—	—	—	—	5	1	—	—	1	—		
5	—	8.1		—	—	—	—	—	5	5	—	—	—		5
2	—	7.8	1)	1	—	15.7	—	2	1	—	—	—	1		
6	—	7.9		1)	3	—	15.8	—	6	3	—	—	—		3
9	—	11.3	1	5	—	20.4	7	2	11	—	—	2	7		
6	—	6.6	1	3	—	13.2	—	6	9	—	—	5	5		
7	—	6.2	1	4	—	10.8	—	7	3	—	—	4	—		
7	—	5.9	1	4	—	10.3	—	7	6	—	—	2	5		
5	—	9.0	1	3	—	14.5	—	5	4	1	3	3	1		
5	—	9.1	1	3	—	18.3	—	5	6	—	1	3	2		
8	—	6.3	1	4	—	12.6	—	8	4	—	—	—	4		
9	—	6.3	1	4	—	12.6	—	9	1	—	—	—	1		
8	—	6.7	1	4	—	13.4	—	8	3	—	—	—	3		
6	—	5.3	1	3	—	10.7	—	6	2	—	—	—	3		
9	—	8.5	—	—	—	—	—	9	4	—	—	—	4		
6	—	11.5	—	—	—	—	—	6	2	—	—	—	2		
7	—	11.2	1	3	—	26.1	—	7	1	—	—	—	1		

2 Sträckan Vänersborg—Salstad inspekteras dagligen.  
  
Spårvidd 0.891 m. Å 615 och 616 km-avd. utföres all besiktning av banmästaren.



## Sammanställning av banmästaravdelningar

D i s t r i k t	Banmästaravdelningarnas			
	antal	medelspårslängd		
		huvudspår <sup>1</sup> km	sido- spår km	totalt km
<b>A-linjer.</b>				
I distriktet.....	24	38.8	22.2	61.0
II » .....	15	35.3	18.9	54.2
III » .....	19	38.1	25.7	63.8
IV » .....	7	39.8	17.1	56.9
V » .....	16	26.8	9.3	36.1
Summa	<b>81</b>	<b>35.7</b>	<b>19.4</b>	<b>55.1</b>
<b>B-linjer.</b>				
I distriktet.....	9	41.7	27.5	69.2
II » .....	13	36.8	23.7	60.5
III » .....	1	36.0	71.5	107.5
IV » .....	24	42.5	12.3	54.8
V » .....	13	40.2	7.6	47.8
Summa	<b>60</b>	<b>40.5</b>	<b>17.0</b>	<b>57.5</b>
<b>C-linjer.</b>				
I distriktet.....	9	45.9	16.5	62.4
II » .....	15	45.4	10.0	55.4
III » .....	14	39.9	14.4	54.3
IV » .....	19	54.2	5.9	60.1
V » .....	24	46.1	7.9	54.0
VI » .....	20	50.8	9.5	60.3
Summa	<b>101</b>	<b>47.6</b>	<b>9.8</b>	<b>57.4</b>
Summa summerat	<b>242</b>	<b>41.8</b>	<b>14.8</b>	<b>56.6</b>

<sup>1</sup> 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
190	2.6	3.9	70	7.1	10.6	2	188	2	2	4	1	1
114	2.7	4.2	45	7.4	10.1	—	114	1	—	—	—	3
151	3.0	3.9	53	8.3	11.3	—	151	4	—	—	—	8
52	—	4.6	21	—	11.5	—	52	4	—	—	—	8
120	—	3.8	57	—	8.0	10	110	2	—	—	—	4
<b>627</b>	<b>2.7</b>	<b>3.9</b>	<b>246</b>	<b>7.5</b>	<b>10.0</b>	<b>12</b>	<b>615</b>	<b>13</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>24</b>
74	—	4.7	27	—	12.8	—	74	4	1	2	—	4
103	—	4.6	42	—	11.4	—	103	13	4	8	9	10
7	—	3.8	3	—	8.9	—	7	1	—	—	—	3
200	—	5.0	80	—	12.5	14	186	29	—	—	5	29
99	—	5.1	49	—	10.3	11	88	5	—	—	3	6
<b>483</b>	<b>—</b>	<b>4.9</b>	<b>201</b>	<b>—</b>	<b>11.7</b>	<b>25</b>	<b>458</b>	<b>52</b>	<b>5</b>	<b>10</b>	<b>17</b>	<b>52</b>
80	—	6.3	34	—	14.9	—	80	25	1	1	4	21
93	—	7.6	47	—	12.4	—	93	24	—	—	3	27
92	—	6.3	39	—	14.9	—	92	50	—	—	7	45
110	—	9.5	80	—	13.1	1	109	45	1	—	7	40
148	—	7.6	74	—	15.2	5	143	49	1	1	12	50
126	—	8.1	52	—	19.5	7	119	70	1	4	21	49
<b>649</b>	<b>—</b>	<b>7.7</b>	<b>326</b>	<b>—</b>	<b>14.9</b>	<b>13</b>	<b>636</b>	<b>263</b>	<b>4</b>	<b>6</b>	<b>54</b>	<b>232</b>
<b>1 759</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>773</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>50</b>	<b>1 709</b>	<b>328</b>	<b>11</b>	<b>20</b>	<b>72</b>	<b>308</b>

Uppgift å banmästaravdelningarnas och banvakssträckornas antal och medellängder för samtliga distrikt vid slutet av åren 1925, 1928, 1931, 1934 och 1937—1940.

	År	Banmästaravdelningar		Banvakssträckor			
		antal	medellängd km	å dubbelspåriga linjer		å enkelspåriga linjer	
				antal	medellängd km	antal	medellängd km
A-linjer . . . . .	1925	72	25.7	188	2.3	434	3.3
» . . . . .	1928	72	25.7	190	2.3	427	3.3
» . . . . .	1931	71	26.1	181	2.4	421	3.4
» . . . . .	1934	82	28.1	173	2.6	482	3.8
» . . . . .	1937	80	29.1	171	2.7	474	3.9
» . . . . .	1938	80	29.6	170	2.7	474	3.9
» . . . . .	1939	80	29.9	166	2.8	467	3.9
» . . . . .	1940	81	30.2	167	2.7	460	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
» . . . . .	1937	60	40.3	—	—	499	4.8
» . . . . .	1938	60	40.3	—	—	494	4.9
» . . . . .	1939	60	40.3	—	—	483	4.9
» . . . . .	1940	60	40.5	—	—	483	4.9
C-linjer . . . . .	1925	43	45.0	—	—	326	5.9
» . . . . .	1928	54	44.4	—	—	362	6.6
» . . . . .	1931	59	44.0	—	—	338	7.7
» . . . . .	1934	56	48.5	—	—	357	7.6
» . . . . .	1937	66	48.1	—	—	413	7.7
» . . . . .	1938	67	48.1	—	—	417	7.7
» . . . . .	1939	68	47.9	—	—	440	7.7
» . . . . .	1940	101	47.6	—	—	649	7.7



## B. Banarbetarnas löneförhållanden.

Kollektivavtalet av den 31 mars 1938 angående löne- och allmänna villkor för SJ:s ban- och byggnadsarbetare uppsades av arbetarparten att upphöra med utgången av år 1939. Efter förhandlingar träffades emellertid överenskommelse om att avtalet skulle gälla även för tiden därefter, dock med vissa ändringar. Dessa, som fastställts genom ett den 30 december 1939 daterat tillägg (nr 1) till kollektivavtalet, innebära i huvudsak följande.

Normaltimlönerna å de olika ortsgrupperna hava höjts med 4 öre och utgöra å ortsgrupp

A.....	90 öre	F.....	125 öre
B.....	96 »	G.....	136 »
C.....	102 »	H (nyttillkommen).....	139 »
D.....	108 »	I.....	141 »
E.....	115 »		

Om under avtalstiden enligt Kungl. Maj:ts avlöningsreglemente den 4 januari 1939 § 29 fastställt levnadskostnadstal utvisar viss ökning, utgår tillägg till ovanstående timlöner enligt följande:

Levnadskost- nadstal	Tillägg per timme
112—115.....	3 öre
116—119.....	6 »
120 och däröver.....	9 »

I enlighet härmed har tillägg under året utgått med 3 öre per timme under första, 6 öre under andra och 9 öre under tredje och fjärde kvartalen.

Kallortstilläggen hava höjts med 1—7 öre per timme å kallortsklasserna II—VI.

Bestämmelser hava införts om att utbildad förare av motordressin samt specialutbildad svetsare äga uppbära yrkestillägg med högst 7 resp. 14 öre per timme.

Måltidspengarna vid arbete utom egen bannmästaravdelning hava höjts från 25 till 30 öre per timme och nattlogiersättningen från 3 till 4 kr. per natt.

Slutligen hava semesterbestämmelserna ändrats och kompletterats i vissa avseenden.

Även timlönerna till stadigvarande banarbetare hava fr. o. m. den 1 januari 1940 höjts med samma belopp som timlönerna till ban- och byggnadsarbetare.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis över de av arbetarna uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under år 1940 dels vid arbete å ordinarie tid, dels vid arbete å övertid.

Såsom av tabellen framgår har arbetarnas löneinkomst vid arbete å ordinarie tid i genomsnitt per arbetare och timme utgjort 131 öre, vilket innebär en ökning med 8 öre i jämförelse med år 1939.

Av under året anställda arbetare, 6661 man, (år 1939 5432 man) voro 32 procent sysselsatta med ackordsarbeten. (År 1939 38 procent).

Arbete å övertid har förekommit i ännu större omfattning än närmast föregående år. Antalet övertidstimmar har sålunda ökat med ej mindre än 57 procent. Den genomsnittliga löneinkomsten vid övertidsarbete har från år 1939 stigit med 12 öre per timme.

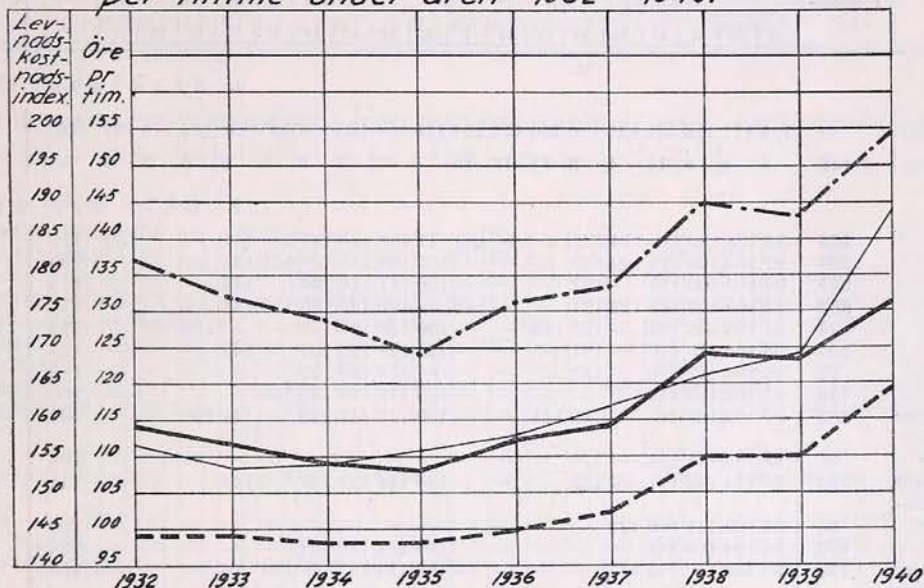
SJ:s utgifter för semester- och sjukavlöningar, läkarvård, begravningshjälp o. dyl. ävensom ersättningar under ledighet för militärtjänstgöring hava under år 1940 uppgått till följande belopp:

	Antal i medeltal anställda arbetare	K o s t n a d		
		Summa kr.	Per arbetare kr.	Per arbets- timme öre
Stadigvarande banarbetare .....	128	36 252	283	11.8
Ban- och byggnadsarbetare .....	6 533	1 588 914	243	10.1
Samtliga arbetare	<b>6 661</b>	<b>1 625 166</b>	<b>244</b>	<b>10.2</b>
D:o exkl. ersättningar under ledig- het för militärtjänstgöring .....	6 661	908 550	136	5.7
D:o år 1939 .....	5 432	723 421	133	5.5

Efterföljande grafiska framställning utvisar ban- och byggnadsarbetarnas löneinkomster under åren 1932—40 i förhållande till 1914 års levnadskostnadsindex.

I tidigare årgångar av denna publikation hava de vid drift och underhåll (inkl. hyresverksamheten) resp. vid nybyggnads- och förändringsarbeten sysselsatta banarbetarna i lönetabellen redovisats var för sig. Att så ej skett för år 1940 beror därpå, att fr. o. m. sistnämnda år genomförts en motsvarande ändring av de till grund för redovisningen liggande, från linjebefålet inkommande primäruppgifterna.

## Ban- och byggnadsarbetarnas löneinkomster per timme under åren 1932 - 1940.



Beteckningar: --- Timlönsarbete.  
 - - - Ackordsarbete.  
 — Medeltal.  
 — Levnadskostnadsindex (basår 1914)



## Genomsnittliga löneinkomster under året (öre)

Banssektion nr	Antal arbetare i effektiv tjänst i medeltal	Arbete mot timlön å ordinarie tid																			Antal arbetare i effektiv tjänst i medeltal	
		Löneinkomst, öre per tim.																				
		Arbetare utan särskild yrkeskunnighet									Särskilt yrkeskunniga arbetare									Medeltal		
		Ortsgrupp									Ortsgrupp											
A	B	C	D	E	F	G	H	I	A	B	C	D	E	F	G	H	I					
<i>a. Stadigvarande</i>																						
Löneinkomst i medeltal	—	104	111	118	121	132	150	150	161	154	116	—	133	134	158	152	164	175	167	147	—	
Ant. arb.	121	1	4	6	11	4	8	11	12	13	4	—	3	6	3	8	9	9	9	—	7	
<i>b. Ban- och bygg-</i>																						
1	128	98	103	109	115	124	132	—	—	163	111	118	123	127	129	141	—	—	169	113	89	
2	203	97	103	109	115	122	133	—	—	—	105	108	115	—	131	146	—	—	—	109	54	
3	215	98	103	109	115	—	132	—	—	—	108	117	116	126	—	144	—	—	—	115	54	
4	202	97	103	109	115	122	131	—	—	144	—	110	120	125	135	144	—	—	—	111	84	
5	138	97	103	108	115	—	130	142	—	—	—	106	120	136	128	—	—	158	—	—	129	108
6	101	98	104	110	116	—	131	—	—	—	111	121	123	127	—	143	—	—	—	122	22	
7	72	96	104	109	116	—	133	—	—	—	—	114	119	125	—	—	—	—	—	110	30	
8	146	97	102	108	114	123	—	—	—	—	103	119	116	126	136	—	—	—	—	—	106	64
9, äldre linjer	153	97	103	109	115	—	132	141	—	—	109	113	117	123	—	141	156	—	—	—	107	38
9, nytillkomna linjer	35	98	105	111	114	—	119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	104	5	
10, äldre linjer	132	97	104	113	117	—	133	—	—	—	104	118	121	128	—	144	—	—	—	121	83	
10, nytillkomna linjer	23	98	105	111	108	120	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	100	3	
11	178	98	104	109	115	—	—	—	—	—	107	114	115	121	—	—	—	—	—	104	64	
12, äldre linjer	153	97	103	110	115	117	—	—	—	—	108	114	127	—	134	—	—	—	—	106	64	
12, nytillkomna linjer	73	97	105	111	—	122	—	—	—	—	107	119	—	—	—	—	—	—	—	101	12	
13	178	—	98	111	120	127	132	—	146	—	—	—	120	126	140	—	—	159	—	124	46	
14	185	—	103	109	115	121	131	143	146	—	—	—	117	126	126	134	143	158	159	—	115	82
15	214	97	102	109	115	123	132	—	—	—	—	112	117	124	132	141	—	—	—	112	100	
16	75	97	103	109	117	124	132	—	—	—	—	117	122	129	131	145	—	—	—	112	46	
17	138	—	106	112	116	126	132	142	—	—	—	—	133	122	132	145	155	—	—	—	119	98
18	169	—	—	—	123	135	147	143	153	—	—	—	—	—	137	140	—	149	164	—	142	39
19	265	—	—	—	—	145	155	154	—	—	—	—	—	—	—	164	156	172	—	—	150	26
20	266	—	—	117	123	128	138	151	—	—	—	—	129	134	143	—	163	170	—	—	132	130
21	247	—	109	116	121	126	138	147	—	—	—	—	116	131	134	138	147	154	—	—	121	104
22	216	102	108	112	—	127	—	—	—	—	—	119	121	—	135	—	—	—	—	109	72	
23	147	—	—	116	124	131	145	153	162	—	—	—	—	137	141	—	—	—	—	131	16	
24	122	—	—	—	—	—	—	—	—	147	—	—	—	—	—	—	—	—	162	—	151	79
25	102	98	102	106	107	124	133	—	—	—	111	—	130	—	—	143	—	—	—	103	14	
26	45	99	105	—	—	122	—	—	—	—	113	—	—	—	—	—	—	—	—	102	4	
Elektrifiering, centrala arb.-ledningen	66	—	—	—	101	126	145	144	—	143	—	110	—	123	131	149	157	—	159	136	136	
Dubbelsp. byggn. Järna-Katrineholm	—	—	—	108	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	108	265	
Dubbelsp. byggn. Laxå-Gårdsjö	1	87	—	106	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	105	114	
Löneinkomst i medeltal	—	98	104	112	118	127	139	148	152	147	108	115	121	127	136	146	158	166	162	119	—	
Ant. arb.	4 388	722	696	614	639	357	418	177	151	99	49	49	79	81	36	105	37	37	42	—	2 145	
Löneinkomst i medelt. för samtl. arb.	—	98	105	112	118	127	139	148	152	148	108	115	122	127	137	147	159	168	163	120	—	
Totalt ant. arb.	4 509	723	700	620	650	361	426	188	163	112	53	49	82	87	39	113	46	46	51	—	2 152	

## per timme) för arbetare vid banavdelningen.

Arbete å ackord eller enligt arbetsavtal																			Total genom- snittlig lönein- komst 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 lönein- komst, öre per tim.
Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet									Särskilt yrkeskunniga arbetare														
Ortsgrupp									Ortsgrupp														
A	B	C	D	E	F	G	H	I	A	B	C	D	E	F	G	H	I						
<i>banarbetare.</i>																							
156	136	134	163	133	177	179	187	206	166	—	149	172	173	178	198	181	211	169	148	16 691	6 535	255	
1	—	1	—	1	—	1	—	1	—	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>nadsarbetare.</i>																							
149	150	146	158	157	174	—	—	225	—	—	—	—	—	196	—	—	—	154	130	11 493	6 770	170	
140	146	142	163	172	185	—	—	—	144	165	178	—	181	198	—	—	—	153	118	6 330	3 262	194	
149	147	147	165	—	184	—	—	—	135	—	—	169	—	206	—	—	—	160	124	10 333	5 443	190	
129	136	156	160	162	170	—	—	—	—	151	175	159	159	181	—	—	—	153	123	13 567	6 551	207	
137	138	—	154	—	164	188	—	—	—	150	158	163	—	—	196	—	—	168	146	39 412	17 849	220	
124	136	146	137	—	160	—	—	—	—	—	—	—	—	182	—	—	—	142	125	3 399	1 666	204	
131	134	134	141	—	—	—	—	—	—	132	—	—	—	—	—	—	—	136	117	751	322	233	
131	133	138	155	139	—	—	—	—	134	—	—	174	—	—	—	—	—	136	115	11 102	5 632	197	
127	136	145	132	—	166	171	—	—	127	—	—	—	—	—	—	—	—	134	112	5 629	2 895	194	
114	115	—	150	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	119	106	—	—	—	
141	136	156	154	—	172	—	—	—	140	—	141	169	—	172	—	—	—	155	134	35 096	18 011	195	
128	120	—	—	164	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	130	103	187	107	175	
132	141	145	158	—	—	—	—	—	155	246	—	153	—	—	—	—	—	142	114	4 959	2 741	181	
143	149	169	140	144	—	—	—	—	155	157	155	—	150	—	—	—	—	148	118	5 622	3 150	178	
149	150	130	—	143	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	147	108	1 753	977	179	
—	138	144	150	158	—	—	—	—	—	—	—	—	—	178	—	—	196	152	130	16 182	7 959	203	
—	128	146	158	157	164	161	159	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	143	124	9 848	5 250	188	
125	130	133	140	148	152	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	133	118	8 244	4 275	193	
141	136	138	140	145	154	—	—	—	—	147	136	128	—	—	—	—	—	138	122	2 142	1 127	190	
—	133	142	143	152	165	172	—	—	—	171	149	152	—	—	172	—	—	146	130	7 934	4 005	198	
—	—	—	161	169	161	161	188	—	—	—	—	156	162	—	—	—	163	165	146	13 496	4 893	276	
—	—	—	—	—	181	170	215	—	—	—	—	—	—	—	177	—	239	184	153	52 246	21 165	247	
—	—	151	154	188	155	190	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	159	141	90 585	41 308	219	
—	139	138	148	147	173	170	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	144	128	13 765	6 683	206	
118	138	127	—	170	—	—	—	—	153	181	—	—	181	—	—	—	—	139	116	5 982	3 270	183	
—	—	146	152	156	174	179	189	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	156	134	2 338	1 009	232	
—	—	—	—	—	—	—	—	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	182	164	54 601	21 497	254	
111	117	117	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	113	104	1 934	1 224	158	
110	111	—	—	206	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	111	103	—	—	—	
—	—	—	148	136	199	207	—	172	—	—	—	176	—	168	—	—	—	197	177	4 818	2 245	215	
—	—	157	—	164	—	—	—	—	—	—	160	—	166	—	—	—	—	158	158	—	—	—	
—	—	151	—	—	—	—	—	—	—	—	187	—	—	—	—	—	—	151	151	—	—	—	
135	137	151	152	156	186	187	182	180	148	166	163	167	166	182	194	178	212	154	131	433 748	201 286	215	
240	384	605	299	92	235	74	15	81	20	8	24	28	19	4	9	1	7	—	—	—	—	—	
135	137	150	152	156	186	187	182	180	148	166	163	167	167	182	194	178	212	154	131	450 439	207 821	217	
241	384	606	299	93	235	75	15	82	20	8	24	28	21	4	9	1	7	—	—	—	—	—	



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-					
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Hörsav- huvud- spår km		Tjänstkonton 32					
						11- 27	32- 90	S:ma	11	12	13
	<b>A-linjer.</b>										
1	112	(Ulriksdal)—Rosersberg	59.8	48.9	242.3	335	24	359	57	3	28
	113	(Rosersberg)—(Uppsala C)	72.0	64.7	144.1	220	18	238	116	7	16
	114	Uppsala C—Brunna och (Uppsala N)—(Enköpings)	84.1	58.6	325.2	477	58	535	183	62	18
	115	(Brunna)—(Isätra)	50.1	40.3	152.5	353	28	381	33	5	11
	116	Isätra—(Krylbo)	54.5	41.4	197.1	354	17	371	130	24	43
2	111	(Katrineholm)—(Åby)	45.9	39.6	108.1	541	17	558	232	5	5
	130	(Järna)—(Tystberga)	45.6	36.9	159.0	533	14	547	336	5	26
	131	Tystberga—(Jönåker)	51.1	34.9	178.6	493	44	537	219	11	16
	132	Jönåker—(Åby)	42.9	35.8	158.1	585	32	617	199	8	8
	133	Åby—Eksund	71.5	34.0	297.0	838	45	883	88	6	10
	134	(Eksund)—(Linghem)	64.0	54.1	115.3	361	7	368	108	25	5
	135	Linghem—(Vikingstad) och Linköping C—Tannefors	64.7	48.0	191.2	459	24	483	209	163	50
	136	Vikingstad—Mjölby o. Mjölby—Hästholmen	93.7	72.8	196.9	340	23	363	120	21	15
3	118	Örebro C—Örebro S—(Hallsberg)	83.7	50.2	231.5	392	193	585	49	40	30
4	104	(Älvsjö)—Uttran	41.4	33.9	256.5	624	53	677	198	16	13
	105	(Uttran)—Järna o. Södertälje S—Södertälje C	70.3	47.0	342.9	601	19	620	278	41	17
	106	(Järna)—Björnlunda	35.0	26.8	128.4	447	19	466	42	—	7
	107	(Björnlunda)—Skebokvarn—Malmköping	45.0	37.4	144.3	416	12	428	21	1	6
	108	(Skebokvarn)—Katrineholm	56.5	31.8	254.8	622	79	701	10	9	83
	109	(Katrineholm)—Högsjö	34.4	29.5	190.3	507	16	523	1570	37	46
	110	(Högsjö)—(Hallsberg)	39.1	34.9	93.0	448	18	466	78	7	2
5	201	Göteborg C—(Partille)	83.3	16.8	442.7	470	143	613	109	31	3
	202	Partille—(Norsesund)	60.6	50.3	290.0	347	12	359	472	66	18
	203	Norsesund—(Lagmansholm)	48.5	37.0	187.8	387	40	427	102	16	34
	204	Lagmansholm—(Fågla)	39.9	27.8	140.2	445	19	464	63	345	8
	205	Fågla—(Falköping C)	33.8	27.6	107.6	455	20	475	286	18	9
8	207	Sandhem—Falköping C—(Stenstorp) och Vartofta—(Tidaholm)	95.0	63.0	292.2	462	21	483	82	63	12
	211	Stenstorp—Skövde—(Väring)	45.2	32.4	215.6	464	40	504	111	45	18
	212	Väring—(Slätte)	43.6	32.0	149.9	421	5	426	97	34	2
	213	Slätte—Bergmossen	42.4	32.0	99.4	355	14	369	197	15	9
	214	(Bergmossen)—Laxå—(Hallsberg)	68.8	55.8	114.8	275	12	287	67	5	52
9	229	(Göteborg C)—(Kungsbacka) och (Olskroken)—Gubbero skiljestation	41.1	29.4	176.1	707	77	784	296	147	59
	230	Kungsbacka—Väröbacka	46.4	32.6	98.8	495	18	513	207	52	44
	231	(Väröbacka)—Tvååker	47.0	33.4	110.4	558	33	591	82	129	34
	232	(Tvååker)—Heberg	35.8	24.6	84.3	445	9	454	101	38	36
	233	(Heberg)—(Halmstad C)	40.0	32.3	163.5	493	31	524	285	61	89
10	301	Arlöv—Malmö C—Lundavägen	89.6	14.2	447.0	511	51	562	3	6	13
	302	Teckomatorp—(Arlöv) och Kävlinge—Barsebäckshamn	63.1	41.4	187.1	451	48	499	59	18	40
	306	(Arlöv)—(Eslöv)	76.4	56.6	261.6	473	73	546	148	38	35
	307	Eslöv—(Tjörnarp)	81.6	59.5	302.5	484	36	520	47	80	8

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.



## underhåll.

## kronor per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton.

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35														Tjänstkonton 71, 73	Tjänstkonton 78	S:mas:m	Av-gårkonton 300, 308	Saldo ut-gifter
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma				
51	38	381	273	1 785	519	56	8	13	12	26 379	65	41 373	735	—	13	4 107	53	4 054
42	33	501	343	223	28	13	80	25	2	15 199	60	39 174	742	—	23	2 003	1	2 002
208	173	728	370	658	145	33	38	67	11	78 266	75	159 327	272	—	64	3 871	2	3 869
373	124	900	510	84	98	33	6	34	15	15 265	73	38 261	77	—	49	3 047	1	3 046
346	179	470	772	762	153	72	14	28	20	17 140	35	32 323	237	—	46	3 654	37	3 617
100	19	502	431	34	160	11	—	64	5	14 155	73	10 178	22	—	18	2 358	4	2 354
187	245	502	840	388	63	30	25	75	1	12 99	53	38 292	55	—	21	3 493	5	3 488
113	25	629	634	409	281	74	12	116	3	62 166	149	212 940	149	—	21	3 498	5	3 493
76	678	694	674	57	259	18	11	63	28	15 173	65	36 306	22	—	17	3 696	6	3 690
236	105	530	370	109	755	63	93	96	27	117 285	161	85 313	62	—	139	4 158	6	4 152
51	27	427	392	74	12	12	44	57	3	8 154	25	31 427	25	—	9	1 804	3	1 801
38	51	368	437	86	509	20	47	85	16	53 193	109	29 246	3	—	13	2 959	5	2 954
104	30	421	308	106	174	31	36	24	6	111 142	47	35 173	47	—	11	2 105	3	2 102
182	114	291	400	97	328	63	67	56	14	65 220	60	39 215	60	—	94	2 794	27	2 767
609	1 858	447	1 017	151	188	37	142	76	48	35 475	73	57 544	73	—	88	6 205	4	6 201
228	333	810	546	1 212	150	33	25	53	38	103 290	56	244 237	56	—	35	4 892	11	4 881
329	348	696	792	381	62	33	14	38	7	29 262	101	39 380	101	—	24	3 670	2	3 668
86	349	675	1 053	183	40	16	11	18	7	17 240	46	—	46	—	13	3 210	2	3 208
291	620	666	698	176	372	134	35	113	43	171 222	26	24 369	26	—	131	4 525	13	4 512
185	568	585	1 077	241	67	11	41	46	21	24 311	133	20 498	133	—	22	5 528	3	5 525
101	22	423	684	142	22	8	3	45	20	16 188	85	35 188	85	—	31	2 378	2	2 376
295	528	776	400	377	408	59	80	205	40	106 610	44	511 458	44	157	98	5 450	136	5 314
143	619	522	453	1 601	57	37	97	51	28	6 248	21	60 499	21	25	27	4 910	123	4 787
308	706	358	484	235	109	700	24	60	11	29 267	69	20 352	69	—	20	3 979	105	3 874
483	340	458	662	84	61	28	77	28	11	26 272	86	20 305	86	43	47	3 606	89	3 517
217	22	475	459	715	41	28	8	20	10	7 280	113	53 276	113	—	24	3 260	81	3 179
134	203	460	253	244	229	112	37	129	8	164 260	54	104 258	54	—	72	3 103	25	3 078
134	330	469	247	1 802	209	49	62	42	68	19 410	39	108 462	39	—	138	4 804	38	4 766
98	56	493	182	1 418	87	41	45	26	2	29 240	51	50 295	51	—	92	3 469	30	3 439
201	13	524	335	114	79	17	22	67	2	6 184	99	57 194	99	—	58	2 368	20	2 348
70	42	493	301	33	60	10	8	31	5	15 128	31	29 138	31	—	15	1 682	14	1 668
189	310	324	516	181	161	50	43	106	48	68 542	251	159 345	251	—	60	4 294	5	4 289
104	373	293	341	130	83	25	81	58	10	42 240	167	103 235	167	—	286	3 152	1 025	2 127
97	176	568	201	128	152	28	36	38	20	87 247	129	48 200	129	—	23	2 814	467	2 347
76	111	401	226	94	142	81	33	38	17	32 261	133	36 185	133	—	42	2 352	1	2 351
38	78	134	215	1 469	294	62	110	36	9	25 374	122	111 351	122	—	52	4 088	3	4 085
635	889	469	224	249	738	104	93	109	59	140 417	19	144 181	19	202	63	5 008	19	4 989
145	281	578	345	66	222	26	74	36	32	14 322	32	139 242	32	2	45	2 975	11	2 964
41	195	684	360	525	139	55	40	34	12	20 354	73	166 287	73	3	52	3 438	13	3 425
106	29	700	252	1 019	255	38	196	21	43	58 197	53	41 314	53	3	54	3 720	14	3 706



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i kronor

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-							
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32				11	12	13	21
						11—27	32—90	S:ma					
10	309	Tjörnarps—Hässleholm.....	69.0	45.0	394.8	508	44	552	61	11	29	253	
	337	(Lundavägen)—Trelleborg F o. C.....	53.9	29.8	214.0	519	48	567	5	6	55	278	
11	310	(Hässleholm)—Osby.....	36.1	28.4	105.9	446	17	463	149	28	59	88	
	311	(Osby)—(Diö).....	46.3	30.9	262.1	380	8	388	32	—	3	191	
	312	Diö—Blädinge.....	42.5	30.9	135.3	466	15	481	555	2	3	174	
	313	(Blädinge)—Lidnäs.....	43.4	26.6	187.3	369	58	427	607	5	11	522	
	314	(Lidnäs)—Stockaryd.....	33.9	28.0	91.2	432	15	447	306	7	20	209	
	315	(Stockaryd)—Grimstorp.....	57.0	46.8	158.7	329	11	340	311	4	4	113	
	316	(Grimstorp)—Nässjö—(Aneby).....	111.3	69.5	292.8	424	68	492	9	10	2	195	
	318	Aneby—Tranås.....	67.4	59.3	123.9	273	9	282	49	35	14	280	
	319	(Tranås)—(Mjölby).....	46.4	35.3	103.6	345	8	353	80	17	7	163	
12	303	(Teckomatorp)—Billesholms gruva— (Åstorp).....	34.6	25.0	127.7	520	29	549	260	10	29	197	
	328	(Åstorp)—Ängelholm C—(Vejbyslätt).....	49.5	30.6	246.9	590	60	650	53	10	20	314	
	329	Vejbyslätt—(Laholm).....	41.3	32.5	135.5	425	15	440	178	8	6	217	
	330	Laholm—Veinge—(Halmstad C).....	46.6	24.9	160.9	383	15	398	156	62	26	110	
15	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	50.5	33.0	123.2	399	16	415	60	4	2	226	
	403	(Dalgränsen)—Åshammar.....	49.3	32.6	196.2	568	48	616	212	8	29	309	
	404	(Åshammar)—(Hedsjön) och Ockelbo— (Gävle C).....	89.9	75.7	154.9	267	18	285	42	10	12	103	
	405	Hedsjön—Kilafors.....	50.7	36.2	137.0	431	9	440	126	12	13	241	
	407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå).....	50.0	30.8	248.8	653	28	681	194	14	57	680	
	408	Arbrå—(Skåstra).....	48.3	36.3	140.0	453	15	468	118	4	7	204	
	409	Skåstra—Ljusdal—(Långbacka).....	47.9	33.9	120.0	530	21	551	103	9	9	209	
18	551	Luleå—Notviken.....	54.5	5.3	491.8	1 305	96	1 401	186	16	10	113	
	552	(Notviken)—(Boden C).....	34.5	29.0	174.8	504	33	537	500	—	101	193	
	553	(Boden C)—Gransjö.....	37.5	33.8	147.6	789	23	812	407	214	15	191	
	555	(Gransjö)—(Näsberg).....	40.3	35.2	123.0	651	36	687	97	4	15	133	
	556	Näsberg—(Koskivara).....	38.8	33.5	140.0	542	39	581	292	51	9	274	
	557	Koskivara—(Nuortikon).....	38.2	33.0	127.3	532	28	560	223	—	—	231	
	558	Nuortikon—(Gällivare).....	34.3	30.8	111.6	532	30	562	420	7	—	82	
19	562	(Gällivare)—Håmojåkk.....	37.4	35.0	141.5	559	23	582	336	34	—	368	
	563	(Håmojåkk)—(Lappberg).....	35.4	31.9	98.4	551	21	576	270	17	—	99	
	564	Lappberg—(Kiruna C).....	34.1	31.9	119.3	613	7	620	67	25	7	116	
	565	Kiruna C—(Krokvik).....	23.5	4.8	272.1	1 944	198	2 142	413	107	78	343	
	566	Krokvik—Rensjön.....	31.7	28.3	131.0	571	38	609	139	28	—	273	
	567	(Rensjön)—(Stenbacken).....	30.9	28.3	120.9	724	38	762	123	11	—	334	
	568	Stenbacken—(Abisko).....	35.0	31.9	161.2	699	20	719	144	31	—	222	
	569	Abisko—(Kopparäsen).....	25.3	18.7	156.7	1 144	62	1 082	896	5	23	303	
	570	Kopparäsen—gränsen mot Norge.....	20.8	18.5	219.2	1 185	9	1 194	644	158	—	200	
24	101	(Stockholm C)—Ulriksdal.....	79.7	11.6	405.1	609	423	1 032	78	13	21	463	
	102	Stockholm C—(Stockholm S).....	41.9	7.5	759.1	1 956	2 191	4 147	197	1512	52	481	
	103	Stockholm S—Älvsjö, Liljeholmen— Västberga.....	53.3	13.8	194.0	670	100	770	71	88	16	583	
		Samtliga A-linjer	4 180.3	2 885.0	15 933.9	516	66	582	169	48	21	214	

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.



per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton (forts.).

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35														Tjänst- konto 71, 73	Tjänst- konto 78	S:ma s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma					
161	1 399	321	1 492	287	591	26	35	27	85	226	38	65	5 107	4	79	5 742	22	5 720
239	448	283	254	952	53	20	40	115	41	347	44	171	3 351	3	63	3 984	16	3 968
169	677	812	68	30	18	12	21	13	22	183	74	12	2 435	—	56	2 954	20	2 934
270	816	547	3 038	42	16	3	13	4	50	189	65	4	5 283	—	28	5 699	38	5 661
76	271	677	452	49	21	26	16	31	16	229	77	6	2 681	—	44	3 206	20	3 186
491	475	806	40	201	23	19	80	24	131	333	94	8	3 870	—	51	4 348	29	4 319
4	346	852	27	27	13	14	8	14	36	187	78	46	2 194	—	66	2 707	18	2 689
25	991	623	14	48	10	2	32	7	9	126	53	32	2 404	—	60	2 804	18	2 786
129	374	491	204	170	51	5	57	20	111	180	77	30	2 115	—	40	2 647	18	2 629
24	306	448	34	30	26	2	32	24	26	155	22	29	1 536	—	31	1 849	12	1 837
52	352	726	78	52	13	4	10	43	24	154	32	40	1 847	—	48	2 248	13	2 235
78	527	408	553	154	48	73	32	4	87	386	85	159	3 090	—	74	3 713	19	3 694
112	926	670	1 108	178	90	9	38	87	31	489	26	91	4 252	—	110	5 012	26	4 986
55	556	579	506	130	51	45	28	2	12	251	40	151	2 815	—	40	3 295	17	3 278
169	391	398	630	299	61	218	49	10	21	305	44	62	3 011	—	61	3 470	19	3 451
13	468	623	83	165	11	31	21	9	16	234	10	11	1 987	—	45	2 447	10	2 437
275	644	668	153	174	28	49	63	14	129	307	57	45	3 164	—	218	3 998	17	3 981
8	458	378	62	95	9	5	23	4	26	124	30	28	1 417	—	28	1 730	7	1 723
41	479	723	103	105	16	24	26	9	11	202	97	16	2 244	—	28	2 712	12	2 700
165	772	644	137	336	127	115	162	4	257	472	104	12	4 252	—	68	5 001	22	4 979
23	593	868	60	56	14	14	69	2	10	199	90	73	2 404	—	37	2 909	12	2 897
32	420	532	112	93	19	17	27	23	114	144	50	22	1 935	—	29	2 515	11	2 504
697	879	508	76	314	171	27	189	2 168	654	502	17	842	7 369	—	264	9 034	6	9 028
150	766	996	975	40	19	28	33	5	100	256	164	167	4 493	—	39	5 069	3	5 066
17	715	872	88	74	8	33	17	—	128	76	146	81	3 082	—	44	3 938	3	3 935
36	645	920	57	34	8	44	60	2	54	120	75	37	2 341	—	26	3 054	2	3 052
43	644	983	115	42	10	52	45	3	61	216	12	120	2 972	—	61	3 614	2	3 612
13	660	1 115	233	22	7	59	13	1	49	68	5	50	2 749	—	25	3 334	2	3 332
25	540	965	259	19	12	8	12	—	76	104	28	90	2 647	—	45	3 254	2	3 252
178	751	1 165	83	26	14	—	4	1	86	49	—	77	3 172	—	34	3 788	—	3 788
6	527	877	144	22	1	38	1	—	66	66	—	60	2 194	—	24	2 794	12	2 782
6	623	1 466	222	3	4	—	30	5	126	33	—	114	2 847	—	36	3 503	3	3 500
390	716	1 225	447	930	141	40	591	316	1 115	410	97	1 775	9 134	—	536	11 812	251	11 561
207	666	1 423	354	17	2	—	1	2	26	144	4	202	3 488	—	47	4 144	10	4 134
38	721	1 004	588	32	8	13	43	6	30	37	1	117	3 106	—	54	3 922	2	3 920
13	634	958	1 515	126	7	—	32	1	19	38	8	110	3 858	—	36	4 613	11	4 602
68	530	494	418	723	20	1	237	40	95	188	16	1 040	5 095	—	119	6 296	104	6 192
69	933	1 385	1 843	445	15	47	265	2	304	81	—	2 876	9 267	—	66	10 527	2	10 525
1 057	534	223	125	388	27	31	145	64	118	298	82	44	3 711	311	51	5 105	25	5 080
913	819	393	107	3 484	166	497	328	130	411	1 436	25	292	11 243	2 418	335	18 143	25	18 118
798	329	351	34	163	17	102	99	60	64	198	57	34	3 064	—	26	3 860	222	3 638
<b>236</b>	<b>564</b>	<b>546</b>	<b>413</b>	<b>234</b>	<b>58</b>	<b>47</b>	<b>64</b>	<b>51</b>	<b>78</b>	<b>256</b>	<b>63</b>	<b>109</b>	<b>3 171</b>	<b>39</b>	<b>62</b>	<b>3 854</b>	<b>41</b>	<b>3 813</b>



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i kronor

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-								
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvudspår km		Tjänstkonton 32								
						11—27	32—90	S:ma	11	12	13			
		<b>B-linjer.</b>												
1	140	(Uppsala C)—(Örbyhus) .....	50.0	42.7	120.7	481	22	503	65	12	13			
	141	Örbyhus—Orrskog samt (Örbyhus)—Danne-mora, (Orrskog)—Söderfors och (Tierp)—Strömsberg .....	75.2	54.6	146.4	306	19	325	44	32	35			
	142	(Orrskog)—(Gävle C) .....	66.7	47.1	177.7	440	72	512	56	18	31			
3	119	Hallsberg—Åsbro .....	77.1	17.3	193.2	309	31	340	128	1	21			
	120	(Åsbro)—Karlsby .....	54.7	44.5	119.0	417	14	431	82	1	1			
	121	(Karlsby)—(Mjölby) .....	53.0	39.8	173.3	602	21	623	90	121	29			
	126	(Örebro C)—Spannarboda .....	61.7	41.1	141.9	337	27	364	33	8	12			
	127	(Spannarboda)—(Västanfors) .....	63.1	54.1	125.4	319	22	341	25	14	2			
	129	Västanfors—Krylbo .....	69.7	37.2	198.8	382	32	414	70	34	7			
5	200	(Olskroken)—Göteborg-Tingstad—Sannegården—Ryabanan, Göteborgs frihamn och Göteborgs hamnbana .....	104.4	2.4	218.5	296	105	401	23	128	5			
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp .....	51.8	37.5	120.3	333	17	350	114	36	—			
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn—(Väse) .....	70.5	39.6	234.6	546	33	579	114	53	38			
	219	Väse—Skåre .....	55.7	31.5	158.9	374	24	398	124	40	10			
	220	(Skåre)—(Brunskog) och Kil—Fryksta .....	58.4	40.5	175.3	399	20	419	119	101	5			
	221	Brunskog—Ottebol .....	42.3	32.0	94.4	363	28	391	150	34	4			
	222	(Ottebol)—Charlottenberg—gränsen mot Norge .....	39.6	31.1	88.9	418	26	444	120	34	12			
8	208	(Sandhem)—(Jönköping C) .....	48.3	42.3	110.4	531	12	543	142	13	8			
	209	Jönköping C—(Nässjö) .....	58.3	41.8	124.3	381	15	396	192	14	1			
9	225	(Göteborg-Tingstad)—(Stenungsund) .....	49.0	41.6	113.2	634	34	668	139	38	26			
	226	Stenungsund—(Uddevalle C) .....	46.1	40.4	98.5	536	12	548	245	76	29			
	227	Uddevalle C—(Rabbalshede) .....	60.6	43.7	208.4	386	19	405	126	34	48			
	228	Rabbalshede—Strömstad .....	58.0	51.7	138.4	344	7	351	333	115	3			
12	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsingborg C—Raus .....	63.2	31.4	377.1	561	513	1 074	279	97	45			
13	426	(Bräcke)—Pilgrimsstad .....	45.7	37.9	116.7	458	17	475	169	16	12			
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V .....	61.6	38.5	277.4	618	74	692	219	11	28			
	428	(Östersund V)—(Trångsviken) .....	48.9	44.2	143.4	442	27	469	287	70	13			
	429	Trångsviken—(Undersåker) .....	54.3	45.0	180.2	387	16	403	138	57	103			
	430	Undersåker—(Änn) .....	49.1	45.0	171.2	348	25	373	548	122	12			
	431	Änn—Storlien—gränsen mot Norge .....	34.6	28.8	150.6	669	44	713	157	10	6			
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö .....	58.7	49.6	132.4	375	18	393	33	12	15			
	413	(Ramsjö)—Alby .....	57.4	44.8	162.9	310	12	322	390	15	2			
	414	(Alby)—Ånge—Fränsta .....	64.5	38.9	233.3	407	38	445	84	33	39			
	415	(Fränsta)—(Hällsjö) .....	50.0	43.6	117.7	344	11	355	102	15	11			
	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Njurunda) .....	62.3	38.0	199.6	487	129	616	118	22	19			
	417	Njurunda—(Harmånger) .....	52.9	48.5	121.3	419	13	432	160	6	48			
	418	Harmånger—(Hudiksvall) och Harmånger—Bergsjö .....	51.6	43.7	91.4	351	9	360	188	30	2			
	419	(Ånge)—Bräcke—(Gröttingen) .....	52.6	44.0	154.4	393	26	419	132	6	11			

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.



per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton (forts.).

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35															Tjänstkonton 71, 73	Tjänstkonton 78	S:mas:in	Av-gårkonton 300, 308	Saldo ut-gifter
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma					
97	49	612	394	59	23	20	43	13	1	18	197	178	88	1 882	—	31	2 416	2	2 414
82	62	558	262	98	53	26	26	30	12	38	138	51	49	1 596	—	29	1 950	2	1 948
102	63	600	383	194	133	31	36	55	6	54	124	109	142	2 137	—	38	2 687	22	2 665
307	239	333	278	26	252	56	9	96	51	68	213	49	40	2 167	—	24	2 531	25	2 506
337	49	336	470	93	70	22	16	67	1	18	112	40	23	1 738	—	30	2 199	23	2 176
209	505	420	769	22	62	14	38	16	27	15	260	23	30	2 650	—	29	3 302	31	3 271
192	120	437	570	48	66	18	2	42	12	32	276	33	18	1 919	—	38	2 321	23	2 298
31	105	549	644	51	26	9	6	40	7	7	73	37	11	1 637	—	30	2 008	20	1 988
236	273	444	613	85	174	37	10	106	19	80	183	30	14	2 415	—	49	2 878	28	2 850
186	280	269	194	124	22	—	—	6	16	23	22	13	424	1 735	—	12	2 148	56	2 092
149	168	538	271	97	105	27	53	9	20	9	147	96	35	1 874	4	95	2 323	2	2 321
199	147	665	352	157	175	63	45	28	14	109	285	86	50	2 580	93	82	3 334	5	3 329
167	153	710	309	140	231	30	29	34	17	12	294	80	42	2 422	—	37	2 857	4	2 853
81	541	573	326	158	161	33	56	75	91	22	91	97	50	2 580	1	41	3 041	38	3 003
32	28	529	316	125	67	29	80	26	14	42	230	108	22	1 836	—	26	2 253	24	2 229
118	98	463	191	145	134	45	12	28	16	32	143	148	18	1 757	—	47	2 248	1	2 247
147	30	486	253	148	120	16	16	12	3	5	207	74	60	1 740	—	21	2 304	18	2 286
131	85	349	194	161	161	25	20	16	30	23	209	47	73	1 731	—	22	2 149	19	2 130
34	93	215	381	58	54	29	67	104	14	32	175	103	40	1 602	—	54	2 324	15	2 309
137	64	116	252	75	48	29	22	46	5	16	180	136	84	1 560	—	32	2 140	2	2 138
345	228	610	241	253	196	101	76	49	22	92	324	128	146	3 019	—	20	3 444	3	3 441
96	87	434	225	91	132	18	125	22	2	15	150	93	64	2 005	—	30	2 386	—	2 386
238	413	928	436	1 188	368	31	50	229	72	65	265	92	103	4 899	—	48	6 021	57	5 964
145	3	457	546	168	115	26	60	11	7	42	169	55	35	2 036	2	46	2 555	3	2 552
146	219	326	543	78	619	650	75	75	44	187	221	97	145	3 683	4	140	4 511	6	4 505
101	56	520	719	251	75	6	19	11	7	30	116	82	50	2 413	3	56	2 935	4	2 931
284	144	818	448	296	93	15	54	35	31	54	155	103	51	2 879	3	45	3 324	4	3 320
41	36	895	586	292	65	30	15	28	13	42	56	94	199	3 074	1	46	3 492	5	3 487
116	264	399	611	102	256	85	35	132	44	91	32	77	972	3 389	94	162	4 358	6	4 352
236	37	470	620	152	27	9	1	7	4	17	153	31	12	1 836	—	31	2 260	4	2 256
233	13	518	454	631	23	3	5	55	5	10	86	15	13	2 471	—	48	2 841	5	2 836
266	286	554	589	81	154	36	23	69	21	254	427	92	106	3 114	—	62	3 621	6	3 615
154	2	434	702	129	79	21	17	22	5	22	208	10	39	1 968	—	33	2 356	4	2 352
151	81	531	502	147	270	82	50	45	45	139	180	19	119	2 520	—	72	3 208	5	3 203
62	—	444	584	90	20	10	15	7	5	178	44	81	79	1 833	—	31	2 296	4	2 292
35	4	386	372	79	62	5	1	5	27	20	18	77	78	1 389	—	25	1 774	3	1 771
435	60	477	852	89	81	11	7	28	21	18	144	34	70	2 476	—	45	2 940	5	2 935



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i kronor

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-					
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32			11	12	13
						11—27	32—90	S:ma			
14	420	Gröttingen—Kälarne	49.3	43.0	108.6	400	14	414	128	8	4
	421	(Kälarne)—Bispgården	45.4	38.8	116.9	383	32	415	195	56	19
	422	(Bispgården)—Långsele	50.2	37.6	133.3	522	14	536	133	16	9
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk)	55.9	47.5	126.5	355	8	363	265	5	4
	406	(Kilafors)—Söderhamn C—Stugsund	64.9	37.2	184.7	399	22	421	175	173	22
	410	Långbacka—Hudiksvall	60.2	41.6	142.5	413	25	438	83	47	15
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) och (Söderhamn V) —Norråla	48.8	42.6	139.7	422	21	443	169	14	11
	423	(Norråla)—(Hudiksvall)	56.6	49.3	145.8	450	19	469	234	12	21
17	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)	50.1	41.6	167.6	486	23	509	432	75	74
	425	Hussjöby—(Veda)	58.5	49.6	205.7	454	17	471	869	17	15
20	521	Jörn—(Långträsk)	52.5	43.7	103.0	347	9	356	87	3	1
	522	Långträsk—(Korsträsk)	51.6	47.2	104.3	321	12	333	110	24	7
	523	Korsträsk—(Hednoret)	53.6	44.7	162.7	340	19	359	137	7	4
	525	Hednoret—Boden C—Degerslet	69.1	38.9	303.0	650	88	738	37	42	8
21	512	Vännäs—(Vindeln)	45.6	35.7	209.7	729	46	775	382	68	26
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk)	46.3	39.7	140.7	627	39	666	283	49	15
	514	Ekträsk—(Bastuträsk)	40.2	37.0	114.9	526	15	541	396	34	15
	517	Bastuträsk—(Jörn)	43.0	33.8	124.1	550	13	563	303	37	5
22	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå)	47.7	42.7	109.6	387	15	402	68	13	3
	502	Aspeå—Anundsjö	44.2	39.8	149.3	382	31	413	419	36	5
	504	(Mellansel)—Långviksmon	41.3	36.4	96.6	445	19	464	100	41	4
	505	(Långviksmon)—Nyåker	50.2	45.1	138.3	490	19	509	10	50	—
	506	(Nyåker)—(Vännäs)	40.7	37.6	117.8	427	28	455	99	56	5
Samtliga B-linjer			<b>3 287.5</b>	<b>2 427.5</b>	<b>9 255.4</b>	<b>430</b>	<b>39</b>	<b>469</b>	<b>170</b>	<b>41</b>	<b>17</b>
<b>C-linjer.</b>											
1	143	(Hagström)—Gysinge	55.6	49.2	100.9	270	16	286	15	80	1
	144	(Gysinge)—(Sala)	56.5	49.5	115.7	295	15	310	40	—	40
2	146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby—(Ätvidaberg)	51.8	44.8	143.6	375	18	393	522	46	19
	147	(Brokind)—(Björkhult)	53.3	47.0	172.9	379	31	410	189	35	37
	148	Björkhult—(Hultsfred)	52.4	46.1	126.4	315	17	332	107	42	42
3	123	(Örebro S)—(Svartå)	56.6	48.5	101.0	318	13	331	35	8	41
4	137	(Södertälje S)—Åkers styckebruk—Strängnäs och Läggesta—Mariefred	68.7	57.1	181.5	336	12	348	74	1	15
	138	(Åkers styckebruk)—Nybybruk och Stålboga—(Malmköping)	78.5	63.6	136.6	323	14	337	55	—	20
7	237	(Kristinehamn)—Gammalkroppa	58.6	46.5	118.4	430	30	460	101	13	10
	238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) och Nyhyttan—Finnsyttan	53.4	43.3	101.6	455	19	474	92	33	9

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.



per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton (forts.).

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35															Tjänstkonton 71, 73	Tjänstkonton 78	S:mas:m	Av-gärkonton 300, 308	Saldo ut-gifter
21	22	23	24	25	41-47	48	51	53-54	55-59	71	73	75	77	S:ma					
165	1	460	571	127	69	13	9	31	5	8	102	38	23	1 762	—	33	2 209	4	2 205
85	43	450	569	83	193	21	4	58	5	96	115	65	66	2 123	—	38	2 576	4	2 572
220	162	482	637	19	130	19	3	10	11	46	111	39	30	2 077	—	48	2 661	5	2 656
62	12	513	559	197	47	9	5	1	1	19	53	86	40	1 878	—	33	2 274	10	2 264
92	115	610	442	80	194	20	18	40	115	75	162	47	33	2 413	—	26	2 860	13	2 847
90	60	452	457	75	117	28	43	93	21	83	170	45	29	1 908	—	33	2 379	10	2 369
156	2	715	728	253	48	12	6	48	—	12	64	121	37	2 396	—	38	2 877	12	2 865
107	8	611	620	193	20	7	3	4	1	21	62	110	45	2 079	—	42	2 590	12	2 578
81	—	739	562	242	102	59	38	3	8	12	115	129	106	2 777	—	61	3 347	3	3 344
135	64	455	707	71	117	63	3	89	44	19	87	71	164	2 990	—	56	3 517	3	3 514
84	19	631	438	12	61	14	12	18	2	34	81	27	52	1 576	—	33	1 965	3	1 962
163	9	670	437	10	15	3	1	1	—	13	73	46	78	1 660	—	33	2 026	6	2 020
133	12	842	790	294	76	15	38	48	1	27	108	17	110	2 659	—	39	3 057	25	3 032
162	69	797	471	33	187	630	125	176	114	151	266	22	265	3 555	—	102	4 395	12	4 383
154	239	762	714	573	181	59	45	86	13	152	160	17	136	3 767	—	94	4 636	38	4 598
31	30	770	475	490	47	4	14	12	1	25	58	22	31	2 357	—	16	3 039	1	3 038
243	37	652	611	48	107	22	37	37	—	17	92	25	42	2 319	—	23	2 883	22	2 861
293	88	630	410	258	37	38	4	11	3	16	47	48	86	2 314	—	13	2 890	5	2 885
72	40	664	569	284	14	7	10	—	1	9	61	30	40	1 885	—	20	2 307	7	2 300
132	58	753	658	572	41	2	21	11	—	9	36	101	71	2 925	—	41	3 379	4	3 375
166	45	744	464	120	47	5	12	5	—	13	45	26	35	1 872	—	17	2 353	5	2 348
66	39	915	838	87	26	3	5	39	—	32	74	11	40	2 235	—	17	2 761	5	2 756
103	40	840	787	132	20	3	—	4	1	5	24	51	220	2 390	—	61	2 906	9	2 897
<b>154</b>	<b>112</b>	<b>553</b>	<b>489</b>	<b>170</b>	<b>115</b>	<b>50</b>	<b>28</b>	<b>44</b>	<b>20</b>	<b>50</b>	<b>146</b>	<b>64</b>	<b>90</b>	<b>2 313</b>	<b>3</b>	<b>43</b>	<b>2 823</b>	<b>13</b>	<b>2 815</b>
39	4	705	244	151	43	10	37	18	11	21	31	64	39	1 513	—	17	1 816	1	1 815
103	14	607	282	113	322	16	19	16	6	14	42	47	33	1 714	—	31	2 055	5	2 050
28	7	709	239	138	246	42	33	12	22	24	203	63	44	2 341	—	40	2 774	4	2 770
122	6	858	250	449	280	20	109	53	38	23	291	34	18	2 812	—	30	3 252	5	3 247
96	5	765	251	298	71	7	46	9	44	24	140	92	26	2 065	—	18	2 415	4	2 411
134	4	321	460	39	36	16	33	23	5	12	155	52	72	1 446	—	24	1 801	17	1 784
131	8	689	486	445	55	16	35	35	19	24	102	89	44	2 268	—	29	2 645	5	2 640
61	7	578	328	91	31	5	6	15	3	16	81	79	35	1 411	—	18	1 766	25	1 741
182	95	137	423	149	29	18	8	38	17	45	110	71	36	1 482	—	94	2 036	16	2 020
119	22	341	266	65	83	24	8	20	14	43	159	30	94	1 422	—	19	1 915	15	1 900



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i kronor

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-					
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32			11	12	13
						11—27	32—90	S:ma			
7	240	Lesjöfors—Gräddsjön	50.2	42.4	91.7	345	7	352	76	37	12
	241	(Gräddsjön)—Vansbro—Brintbodarne	66.7	50.1	118.2	334	17	351	123	21	7
	243	(Brintbodarne)—Mora	56.4	45.8	126.2	414	30	444	73	37	12
	244	(Vansbro)—(Megrinn)	63.6	58.8	80.2	206	20	226	66	8	25
	245	Megrinn—Högstrand	62.3	57.6	84.9	203	15	218	26	20	27
	246	(Högstrand)—Särna	64.0	55.3	89.0	215	23	238	64	2	15
8	215	(Skövde)—Karlsborg	54.5	43.5	105.2	257	10	267	87	18	14
9	234	(Varberg)—(Ätran)	53.5	48.0	67.1	222	4	226	55	20	22
	235	(Smedberg)—Lysekil	40.5	34.8	65.4	188	7	195	180	21	22
	247	(Almedal)—Hindås	22.7	16.1	76.3	405	26	431	169	6	17
	248	(Hindås)—(Borås C)	20.8	17.0	66.3	213	23	236	220	2	9
	249	(Uddevalle hamn)—Tängelanda	24.1	21.9	34.6	127	17	144	94	18	—
	250	(Tängelanda)—Bengtssfors V	25.6	22.2	33.9	134	11	145	82	—	—
10	305	(Billeberga)—Landskrona—(Lund C)	27.0	20.1	98.2	389	25	414	92	2	55
	308	(Kävlinge)—(Örtofta)—(Sjöbo)	57.4	44.0	90.7	295	30	325	39	11	45
	335	(Raus)—(Eslöv)	25.1	21.0	148.1	403	34	437	177	7	71
	336	(Lund C)—(Trelleborg C)	24.9	20.2	59.2	411	37	448	53	—	58
12	304	Billesholms gruva—(Landskrona)	34.0	26.7	87.3	327	34	361	102	24	3
	320	(Ramlösa)—Åstorp—(Klippan)	29.7	16.5	58.9	285	17	302	24	4	26
	321	(Kärreberga)—(Värsjö)	20.9	17.9	38.2	413	20	433	95	150	77
	322	Värsjö—(Traryd)	22.0	18.5	76.6	774	50	824	125	39	6
	323	Traryd—(Össlöv)	21.8	18.5	58.7	701	47	748	196	20	49
	324	Össlöv—(Värnamo)	20.2	18.5	41.8	393	16	409	171	22	—
	326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle	53.2	36.0	109.2	338	13	351	227	15	12
	331	(Veinge)—Markaryd	40.7	35.1	99.3	484	26	510	97	25	8
	332	(Markaryd)—(Hässleholm)	41.0	35.4	102.3	413	20	433	214	82	2
	333	(Hässleholm)—Klippan	26.7	21.0	85.7	351	26	377	239	8	15
	334	(Klippan)—(Eslöv)	23.2	19.6	53.5	196	29	225	169	34	25
13	436	(Östersund V)—(Munkflohögen)	65.8	59.0	141.7	313	15	328	246	7	33
	437	Munkflohögen—Tännviken och Jämtlands Sikås—Hammerdal	67.3	59.2	112.4	265	9	274	218	11	17
	438	(Tännviken)—(Hoting) och Ulriksfors—Strömsund	66.5	58.9	153.1	232	5	237	243	162	5
16	432	(Brunflo)—(Svenstavik)	55.6	51.0	77.5	308	24	332	25	3	3
	433	Svenstavik—(Sörtjärn)	56.5	51.0	104.7	277	28	305	264	8	6
	444	(Mora)—Storstupet och Orsa—Skattungbyn	59.7	52.3	174.2	484	62	546	105	44	18
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg	65.1	59.9	84.7	247	14	261	22	18	4
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytterbergsbyn)	62.4	52.4	91.3	249	19	268	57	5	5
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn	65.3	59.8	98.0	197	15	212	70	12	10
	449	(Sveg)—Hede	75.8	71.8	98.6	252	15	267	30	10	16
	452	(Bollnäs)—(Voxna)	55.8	49.5	113.9	315	15	330	42	8	2
	453	Voxna—(Skattungbyn) o. Göringen—Dalfors	57.3	51.0	115.0	274	22	296	194	34	43
17	440	Bosundet—Hoting—(Granberget)	53.5	46.9	138.2	334	24	358	140	32	10
	441	Granberget—Aronsjölid	60.6	56.3	122.9	311	15	326	206	72	11
	442	(Aronsjölid)—(Storuman)	56.1	53.0	128.2	371	29	400	77	22	16
	450	(Bosundet)—Tågsjöberg	58.6	54.9	108.0	307	18	325	219	82	27

Anm. Kursverat tal anger inkomstsaldo.



## per spårkilometer å olika bannmästaravdelningar och konton (forts.).

der per spårkilometer, kr.															Tjänst- konto 71, 73	Tjänst- konto 78	S:ma s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
Tjänstkonto 35																			
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma					
108	104	458	226	63	152	13	3	—	6	13	94	37	68	1 470	—	16	1 838	14	1 824
62	26	505	258	48	51	21	8	24	27	62	84	25	51	1 403	—	32	1 786	14	1 772
75	134	491	313	112	78	81	55	15	17	35	126	47	70	1 771	—	39	2 254	16	2 238
89	8	161	278	153	19	18	6	14	5	23	31	49	75	1 028	—	17	1 271	10	1 261
61	25	427	203	84	20	9	20	5	2	19	11	70	116	1 145	—	10	1 373	10	1 363
50	1	489	210	80	35	9	32	2	3	2	19	34	96	1 143	—	21	1 402	11	1 391
143	26	387	316	277	80	17	12	8	7	—	131	66	55	1 644	—	35	1 946	16	1 930
30	11	483	88	31	40	9	6	19	1	8	62	63	70	1 018	—	11	1 255	2	1 253
18	60	517	100	51	177	7	67	21	8	42	61	45	12	1 409	—	10	1 614	1	1 613
245	792	236	545	194	123	5	36	4	9	27	463	21	1	2 893	—	28	3 352	—	3 352
331	655	1 022	336	40	36	—	39	10	—	26	233	—	—	2 959	—	7	3 202	10	3 192
202	1	158	337	113	127	—	6	12	8	51	65	62	1	1 255	—	35	1 434	—	1 434
35	18	323	301	71	244	1	10	36	7	29	8	4	4	1 173	—	4	1 322	1	1 321
165	459	1 016	291	75	398	7	10	24	67	37	353	17	158	3 226	—	9	3 649	10	3 639
103	29	292	232	43	81	25	15	14	11	10	61	121	95	1 227	1	33	1 586	5	1 581
182	839	1 565	519	1 293	246	3	181	47	11	55	151	74	47	5 468	—	12	5 917	17	5 900
108	55	768	210	143	65	—	22	8	4	29	298	16	79	1 916	—	16	2 380	6	2 374
160	40	357	416	456	204	30	15	11	33	8	125	76	109	2 169	—	51	2 581	13	2 568
1	40	925	121	105	159	6	16	6	8	14	249	8	1	1 713	—	5	2 020	37	1 983
195	10	319	128	106	99	9	21	1	7	17	165	20	—	1 419	—	16	1 868	36	1 832
146	11	946	467	60	209	9	2	103	68	170	228	51	29	2 669	—	33	3 526	51	3 475
81	3	713	430	63	91	4	63	4	8	104	74	35	30	1 968	—	8	2 724	34	2 690
26	5	855	250	5	214	16	6	13	2	80	30	—	8	1 693	—	7	2 109	37	2 072
139	42	369	236	96	130	43	28	32	53	4	172	49	54	1 701	—	13	2 065	11	2 054
237	75	458	348	65	182	54	17	33	4	7	172	62	73	1 917	—	24	2 451	12	2 439
171	48	461	512	248	45	20	3	—	3	3	95	66	53	2 026	—	46	2 505	13	2 492
170	179	975	325	54	516	18	21	54	9	50	190	58	—	2 881	—	17	3 275	60	3 215
8	4	1 217	330	89	20	5	19	14	4	22	96	48	22	2 126	—	5	2 356	45	2 311
252	16	405	238	208	56	3	53	8	5	3	63	63	139	1 798	2	31	2 155	3	2 152
123	15	427	283	67	33	14	17	8	3	9	16	53	60	1 374	2	26	1 672	2	1 670
49	32	730	376	156	30	11	4	11	8	4	24	54	150	2 049	2	22	2 306	3	2 303
73	1	371	308	49	47	—	6	7	1	10	40	41	39	1 024	—	43	1 399	5	1 394
65	20	395	300	139	131	15	25	19	2	16	26	53	40	1 524	—	30	1 859	6	1 853
156	182	402	446	159	118	88	61	109	13	150	97	45	57	2 250	—	134	2 930	10	2 920
68	3	459	254	48	15	2	16	—	—	15	6	13	76	1 019	—	25	1 305	5	1 300
68	13	402	300	52	54	2	21	26	—	50	48	20	42	1 165	—	34	1 467	5	1 462
66	2	498	254	227	7	1	15	1	1	9	22	49	24	1 268	—	27	1 507	5	1 502
51	8	480	288	32	16	5	25	1	1	2	5	13	28	1 011	—	27	1 305	4	1 301
103	24	571	500	46	20	5	150	13	1	12	94	56	30	1 677	—	42	2 049	7	2 042
42	19	467	349	311	50	3	27	13	2	6	38	27	40	1 665	—	54	2 015	7	2 008
118	27	551	608	126	144	36	11	11	10	35	101	81	75	2 116	—	110	2 584	2	2 582
202	1	391	458	77	120	14	8	21	6	16	11	11	45	1 670	—	34	2 030	2	2 028
353	23	390	628	185	25	8	8	5	4	20	16	7	50	1 837	—	48	2 285	2	2 283
43	9	207	409	88	88	8	9	23	5	161	12	34	62	1 486	—	34	1 845	2	1 843



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i kronor

Banssektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-					
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvudspår km		Tjänstkonto 32					
						11-27	32-90	S:ma	11	12	13
17	451	(Tågsjöberg)—(Forsmo).....	59.6	54.8	128.5	374	21	395	172	98	25
	455	(Långsele)—(Nyland).....	60.4	52.7	217.3	559	74	633	487	141	30
	456	Nyland—Veda.....	43.9	36.9	198.7	686	29	715	964	169	68
19	561	(Harrträsk)—Gällivare samt (Gällivare)—Malmberget och Gällivare—Koskullskulle	45.1	17.4	178.8	614	16	630	133	4	20
20	524	(Älvsby)—Piteå.....	60.9	51.8	108.5	320	31	351	106	5	38
	527	(Degerslet)—Morjärv.....	54.9	47.0	152.2	383	24	407	204	27	5
	528	(Morjärv)—Lappträsk.....	51.2	45.9	123.2	394	18	412	60	321	17
	529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—gränsen mot Finland.....	67.2	48.7	179.2	571	47	618	49	15	28
	530	(Karungi)—Övertorneå.....	49.4	46.1	123.7	336	24	360	183	70	32
21	511	(Vännäs)—Holmsund.....	58.9	46.2	159.4	480	62	542	100	79	29
	515	(Bastuträsk)—(Slind).....	36.8	34.3	84.2	409	14	423	109	24	25
	516	Boliden—Slind—Rönnskär.....	44.5	29.6	142.0	624	169	793	128	6	43
22	503	(Anundsjö)—Mellansel—Örnsköldsvik C...	54.2	37.1	213.3	515	36	551	328	104	31
23	531	(Jörn)—(Saltmyran).....	49.8	47.3	87.2	304	17	321	114	8	5
	532	Saltmyran—Utterträsk.....	60.0	53.7	90.9	504	32	536	51	13	2
	533	(Utterträsk)—Varjisträsk.....	58.7	54.0	59.0	311	15	326	43	6	1
	534	(Varjisträsk)—Rahanäive.....	51.3	48.1	50.7	311	37	348	47	9	9
	535	(Rahanäive)—Jokkmokk.....	55.1	46.5	52.9	306	18	324	12	8	3
	536	(Jokkmokk)—Porjus.....	50.3	47.1	82.2	377	34	411	79	25	8
	537	(Porjus)—(Gällivare).....	53.6	51.7	92.8	356	19	375	68	3	3
	541	(Hällnäs)—Arvån.....	51.5	48.4	99.9	330	25	355	125	11	15
	542	(Arvån)—(Kattisavan).....	48.4	44.6	89.7	332	9	341	96	230	23
	543	Kattisavan—(Barsele).....	56.9	54.4	106.5	301	10	311	217	16	1
	544	Barsele—Storuman—Gubberget.....	50.2	44.3	114.2	498	55	553	138	4	16
	545	(Gubberget)—Sorsele.....	52.7	47.4	74.6	303	28	331	35	15	10
	546	(Sorsele)—Järvtandberget.....	46.2	43.9	57.8	385	23	408	54	5	13
	547	(Järvtandberget)—(Arvidsjaur).....	47.6	43.7	71.9	367	22	389	9	11	9
24	100	(Tomteboda)—Värtan, Albano—(Stockholm Ö), (Karlberg)—Stockholm N.....	67.1	7.1	232.6	639	117	756	39	6	26
25	600	(Gånghester)—(Galtåsen).....	42.8	39.9	62.0	164	12	176	44	8	5
	601	Galtåsen—(Jönköping).....	45.0	39.4	32.6	143	20	163	46	3	15
	602	(Borås C)—(Hillared) och (Hillared)—(Axelfors).....	27.0	22.6	49.3	177	21	198	99	—	2
	603	Hillared—Hestra.....	22.6	18.5	35.2	207	28	235	57	27	37
	604	(Hestra)—(Värnamo) och (Hestra)—(Gisla-ved).....	32.3	28.5	39.3	183	16	199	34	1	5
	605	(Värnamo)—(Alvesta).....	26.2	23.7	51.2	174	34	208	135	—	22
	606	(Falkenberg)—(Limmared).....	57.1	51.0	61.8	99	7	106	21	—	—
	607	(Värberg)—(Björketorp).....	22.2	19.7	47.4	434	30	464	104	14	58
	608	Björketorp—(Borås C).....	26.7	21.6	95.6	339	24	363	57	19	30
	609	Borås C—Borås övre.....	12.8	1.4	76.8	553	446	999	45	38	59
	610	(Borås övre)—(Herrljunga).....	22.9	20.6	74.4	506	44	550	151	3	45
	620	Uddevalla hamn—(Salstad).....	25.7	21.6	51.9	403	26	429	45	26	19

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.



per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton (forts.).

Tjänstkonton per spårkilometer, kr.															Tjänst- konto 71, 73	Tjänst- konto 78	S:ma s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
Tjänstkonton 35																			
21	22	23	24	25	41- 47	48	51	53- 54	55- 59	71	73	75	77	S:ma					
32	32	405	450	100	71	17	10	27	6	78	26	91	88	1 728	—	36	2 159	2	2 157
122	27	400	850	117	138	61	25	15	7	112	205	106	73	2 916	—	54	3 603	3	3 600
111	192	348	582	260	92	80	226	108	13	24	271	77	162	3 747	—	66	4 528	4	4 524
155	212	835	510	190	109	118	57	145	61	99	152	23	530	3 353	—	49	4 032	65	3 967
34	16	548	218	66	108	26	36	16	8	40	28	28	89	1 410	—	22	1 783	1	1 782
185	25	770	413	306	83	23	84	45	2	32	56	25	59	2 344	—	23	2 774	1	2 773
140	11	690	337	14	72	13	68	8	5	35	37	58	53	1 939	—	57	2 408	3	2 405
119	35	760	269	23	167	23	126	64	20	105	52	18	126	1 999	—	61	2 678	14	2 664
92	16	562	619	78	54	24	8	29	17	36	23	105	174	2 122	—	21	2 503	—	2 503
115	36	622	544	105	113	77	24	13	7	10	60	32	140	2 106	—	67	2 715	8	2 707
189	9	790	527	33	21	7	13	2	—	5	16	42	39	1 851	—	14	2 288	—	2 288
151	76	650	489	49	211	63	58	190	10	40	177	19	147	2 507	—	84	3 384	193	3 191
190	114	1 028	655	162	77	74	29	49	32	76	74	63	118	3 204	—	202	3 957	19	3 938
94	2	510	369	75	18	8	11	1	—	37	6	47	111	1 416	—	14	1 751	—	1 751
21	11	291	277	51	53	13	7	15	9	32	45	6	56	953	—	32	1 521	7	1 514
70	7	28	394	17	3	3	4	—	—	8	13	5	68	670	—	11	1 007	2	1 005
60	11	—	291	44	5	2	6	8	2	23	6	—	99	622	—	22	992	4	988
57	8	21	380	14	14	5	2	3	1	11	7	2	84	608	—	27	959	—	959
92	12	420	336	60	31	13	1	20	1	41	10	13	66	1 228	—	26	1 665	29	1 636
67	2	491	469	78	11	8	—	6	1	70	7	6	85	1 375	—	15	1 765	34	1 731
83	7	497	361	77	37	5	62	13	1	121	18	63	70	1 566	—	20	1 941	1	1 940
63	14	407	332	57	29	17	32	14	1	82	10	49	51	1 507	—	8	1 856	3	1 853
98	6	671	319	75	9	8	3	1	—	22	7	40	65	1 558	—	8	1 877	5	1 872
63	12	739	219	40	43	74	2	33	2	93	34	3	62	1 577	—	150	2 280	6	2 274
69	8	391	404	41	12	11	1	9	1	6	14	4	38	1 069	—	24	1 424	7	1 417
75	9	186	333	59	8	3	5	1	—	3	19	4	58	835	—	9	1 252	2	1 250
61	5	524	387	16	4	2	14	4	—	5	11	5	56	1 123	—	6	1 518	7	1 511
414	251	576	218	153	197	505	66	103	57	74	24	52	43	2 804	—	41	3 601	133	3 468
5	20	353	145	476	62	11	45	32	—	17	44	4	6	1 267	—	7	1 450	1	1 449
60	30	30	162	105	40	7	26	6	—	8	11	5	1	555	—	6	724	—	724
86	58	840	260	37	42	—	96	12	1	11	61	9	—	1 614	—	18	1 830	1	1 829
72	43	206	524	16	107	—	74	20	—	9	95	—	2	1 289	—	37	1 561	1	1 560
33	14	409	235	45	59	—	82	4	31	42	19	1	1	1 015	—	2	1 216	—	1 216
123	20	649	342	94	81	3	30	2	4	127	99	7	2	1 740	—	9	1 957	1	1 956
1	1	661	99	74	72	—	26	4	1	3	5	3	1	972	—	6	1 084	1	1 083
92	40	728	234	70	61	23	66	35	2	14	109	11	—	1 661	—	14	2 139	1	2 138
337	360	1 468	213	83	139	50	119	35	7	11	208	12	—	3 148	—	66	3 577	1	3 576
78	268	429	183	115	1 914	496	63	37	17	316	335	87	6	4 486	—	526	6 011	2	6 009
128	52	1 321	342	230	89	23	104	6	—	8	137	37	3	2 679	—	28	3 257	1	3 256
19	53	487	414	141	117	57	93	3	14	1	46	42	—	1 577	—	14	2 020	—	2 020



## 1. Kostnader för drift och underhåll (exkl. elektrisk tågdrift) i kronor

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokförda kostnader tkr	Kostna-					
	Nr	Omfattning (Parentes omkring Ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvudspår km		Tjänstkonton 32			11	12	13
						21— 27	32— 90	S:ma			
25	621	Salstad—(Herrljunga) .....	26.6	23.0	42.3	341	17	358	37	89	10
26	611	(Nässjö)—(Österkorsberga) .....	29.2	25.2	41.5	301	8	309	127	9	7
	612	Österkorsberga—(Målerås) .....	32.6	28.6	37.6	269	7	276	58	9	10
	613	Målerås—(Nybro)—(Emmaboda) .....	30.5	26.8	45.5	266	9	275	46	5	—
	614	Nybro—Kalmar C .....	29.0	16.1	59.2	302	11	313	126	16	26
	615	(Kalmar C)—(Berga) .....	46.5	38.3	67.4	81	9	90	41	2	9
	616	Mönsterås—Fagerhult .....	38.2	34.4	37.7	92	10	102	58	—	1
	617	(Oskarshamn)—(Älghultsby) .....	42.9	39.1	52.0	119	5	124	33	—	3
Samtliga C-linjer			4 765.2	4 035.7	9 840.3	337	26	363	119	32	18

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

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

För den  $\frac{1}{7}$  1940 nytillkomna linjer har spårlängden angivits till hälften av den totala.

per spårkilometer å olika bannmästaravdelningar och konton (forts.).

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71, 73	Tjänst- konto 78	S:ma s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma					
58	32	401	261	109	50	42	107	19	—	8	23	36	16	1 224	—	12	1 594	—	1 594
27	5	106	551	90	10	—	—	9	7	34	105	14	5	1 106	—	5	1 420	—	1 420
46	16	79	364	73	33	—	2	5	7	86	67	16	1	872	—	7	1 155	—	1 155
133	105	250	427	46	28	1	12	30	—	62	54	15	—	1 214	—	4	1 493	—	1 493
119	77	348	392	73	242	8	57	77	32	32	81	10	1	1 717	—	22	2 052	8	2 044
34	14	792	262	48	53	—	1	12	1	4	49	9	24	1 355	—	4	1 449	—	1 449
14	2	506	212	6	21	—	—	18	—	22	14	3	—	877	—	8	987	—	987
—	—	722	187	14	42	—	—	4	—	51	7	13	1	1 077	—	11	1 212	—	1 212
<b>102</b>	<b>49</b>	<b>510</b>	<b>343</b>	<b>119</b>	<b>87</b>	<b>27</b>	<b>32</b>	<b>23</b>	<b>10</b>	<b>35</b>	<b>73</b>	<b>39</b>	<b>62</b>	<b>1 680</b>	<b>—</b>	<b>33</b>	<b>2 076</b>	<b>11</b>	<b>2 065</b>

## 2. Banavdelningens kostnader för drift och underhåll av anläggningar för elektrisk tågdrift.

Distrikt	Ledningsunderhålls- rådets elektrifierade spårängd km	Kostnader i tkr för						Summa
		underhåll av						
		elek- triska driften	byggn. för energins omformning o. el. utrustn. av stationer	överföringsledningar	kontaktledningar, inventarier och effekter	revisionsvagnar	övriga anordningar	
I .....	2 003.2	245.7	49.6	—	183.8	3.0	13.0	<b>495.1</b>
II .....	1 394.4	174.0	25.8	—	167.5	2.2	20.6	<b>390.1</b>
III .....	1 258.4	159.2	24.8	0.3	98.2	2.7	11.5	<b>296.7</b>
IV .....	766.8	132.5	16.3	—	40.5	2.4	4.5	<b>196.2</b>
V ut. mb .....	103.6	10.0	1.0	—	6.0	—	1.2	<b>18.2</b>
Summa	<b>5 526.4</b>	<b>721.4</b>	<b>117.5</b>	<b>0.3</b>	<b>496.0</b>	<b>10.3</b>	<b>1 50.8</b>	<b>1 396.3</b>
Kostnader per elek- trif. spårkilom. kr.	—	131	21	—	90	2	9	253
Malmbanan .....	<b>595.6</b>	<b>257.4</b>	<b>34.9</b>	<b>29.2</b>	<b>125.7</b>	<b>8.7</b>	<b>11.3</b>	<b>467.2</b>
Kostnader per elek- trif. spårkilom. kr.	—	432	59	49	211	15	19	785

<sup>1</sup> Härav kostnader för överföringsledningar för belysning m. m. utefter elektrifierade linjer 36.6 tkr.



## 3. Uppgifter rörand

## a. Slip

## 1. Upptagna och nedlagd

	I spår vid årets början			U p p t a g n a				Summa
				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavstånd		
	Oimpregnerade	Impregnerade	Summa	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	
A n t a l								
<i>Huvudspår:</i>								
I distriktet.....	1 684 298	822 797	2 507 095	121 107	40 467	102	—	161 676
II » .....	1 260 960	1 026 997	2 287 957	81 030	37 593	—	—	118 623
III » .....	654 565	771 496	1 426 061	67 281	38 295	10 324	14 948	130 848
IV » .....	3 330 680	137 975	3 468 655	226 509	2 467	370	—	229 346
V » .....	3 014 538	318	3 014 856	245 298	—	9 177	—	254 475
VI » .....	1 052 516	347 193	<sup>1</sup> 1 399 709	63 517	3 214	—	—	66 731
<b>Summa</b>	<b>10 997 557</b>	<b>3 106 776</b>	<b>14 104 333</b>	<b>804 742</b>	<b>122 036</b>	<b>19 973</b>	<b>14 948</b>	<b>961 699</b>
<i>Sidospår:</i>								
I distriktet.....	689 452	340 101	1 029 553	36 886	11 278	1 800	1 158	51 122
II » .....	429 144	289 617	718 761	30 969	7 886	588	—	39 443
III » .....	252 009	374 408	626 417	22 659	6 144	4 400	2 266	35 469
IV » .....	712 724	4 242	716 966	32 338	—	3 968	—	36 306
V » .....	556 258	409	556 667	49 133	—	365	—	49 498
VI » .....	210 441	50 884	<sup>1</sup> 261 325	15 330	1 073	90	—	16 493
<b>Summa</b>	<b>2 850 028</b>	<b>1 059 661</b>	<b>3 909 689</b>	<b>187 315</b>	<b>26 381</b>	<b>11 211</b>	<b>3 424</b>	<b>228 331</b>
<b>Summa i huvud- o. sidospår</b>	<b>13 847 585</b>	<b>4 166 437</b>	<b>18 014 022</b>	<b>992 057</b>	<b>148 417</b>	<b>31 184</b>	<b>18 372</b>	<b>1 190 030</b>

<sup>1</sup> Avser <sup>1</sup>/<sub>7</sub> 1940.<sup>2</sup> Ökning av antalet genom övertagande av Mjölby—Hästhölmens järnväg:  
3 » » » » » » » enskilda järnvägar:

4 » » » » » » » » » »

<sup>5</sup> Vid kontrollräkning har i *huvudspår* antalet oimpr. sliprar minskat  
<sup>6</sup> » » » » » » » » » » ökat<sup>7</sup> Tillkommer genom övertagande av enskilda järnvägar.

banunderhållet.

rar.

sliprar under året.

N e d l a g d a						I spår vid årets slut			
vid utbyte		för spårets förstärkning		i nya spår		Summa			
Oimpregerade	Impregerade	Oimpregerade	Impregerade	Oimpregerade	Impregerade		Oimpregerade	Impregerade	Summa
A n t a l									
147 522	14 052	10 908	109	60	—	172 651	<sup>2</sup> 1 767 159	796 491	2 563 650
115 600	3 023	1 624	54	1 159	—	121 460	<sup>3</sup> 1 487 423	<sup>3</sup> 1 024 478	2 511 901
87 117	18 459	2 237	4 158	11 188	5 893	129 052	<sup>4</sup> 1 130 274	<sup>4</sup> 830 190	1 960 464
228 832	144	1 821	—	756	—	231 553	<sup>5</sup> 3 333 105	135 652	3 468 757
245 319	—	33 238	—	—	—	278 557	<sup>6</sup> 3 039 394	318	3 039 712
61 340	5 391	—	—	—	—	66 731	1 050 339	349 370	<sup>7</sup> 1 399 709
<b>885 730</b>	<b>41 069</b>	<b>49 828</b>	<b>4 321</b>	<b>13 163</b>	<b>5 893</b>	<b>1 000 004</b>	<b>11 807 694</b>	<b>3 136 499</b>	<b>14 944 193</b>
45 644	2 520	125	—	14 308	108	62 705	<sup>2</sup> 717 673	330 293	1 047 966
37 939	916	35	—	4 541	234	43 665	<sup>3</sup> 520 080	<sup>3</sup> 287 316	807 396
26 393	2 410	55	—	17 284	1 009	47 151	<sup>4</sup> 434 408	<sup>4</sup> 370 925	805 333
32 338	—	4 001	—	6 584	—	42 923	<sup>5</sup> 719 261	4 242	723 503
48 870	—	3 079	—	29 295	—	81 244	<sup>6</sup> 588 455	409	588 864
15 417	976	—	—	3 405	—	19 798	213 843	50 787	<sup>7</sup> 264 630
<b>206 601</b>	<b>6 822</b>	<b>7 295</b>	<b>—</b>	<b>75 417</b>	<b>1 351</b>	<b>297 486</b>	<b>3 193 720</b>	<b>1 043 972</b>	<b>4 237 692</b>
<b>1 092 331</b>	<b>47 891</b>	<b>57 123</b>	<b>4 321</b>	<b>88 580</b>	<b>7 244</b>	<b>1 297 490</b>	<b>15 001 414</b>	<b>4 180 471</b>	<b>19 181 885</b>

i huvudspår 45 580 st. oimpr. sliprar.  
i sidospår 6 830 » » »  
i huvudspår 189 110 » » »  
31 997 » impr. »  
i sidospår 79 978 » oimpr. »  
4 435 » impr. »  
i huvudspår 452 772 » oimpr. »  
83 427 » impr. »  
i sidospår 165 726 » oimpr. »  
1 508 » impr. »  
med 2 105 st. och i sidospår med 80 st.  
» 774 » » » » » 451 »



## 2. Sliprars livslängd.

Av nedanstående tabell framgår, huru lång tid de *impregnerade* sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1917—1940.

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							
	k r e o s o t l j a		k r e s o l k a l c i u m		k r e o s o t l j a		k r e s o l k a l c i u m	
	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 i 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
1938.....	106 649	27.10	32 795	21.63	30 831	25.31	8 552	21.59
1939.....	98 779	27.02	26 882	23.15	25 105	28.28	6 858	22.05
1940.....	95 991	27.13	19 658	24.52	20 211	27.20	4 815	22.86
Medeltal för un- der åren 1917—1940 upptagna sliprar.....	—	21.35	—	16.17	—	19.72	—	15.64

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

I föregående års berättelse, sid. 55, lämnades redogörelse för resultatet av verkställd, åren 1914—1939 omfattande undersökning rörande de *oimpregnerade* sliprarnas livslängd. Denna undersökning har nu kompletterats med 1940 års siffror, och framgår resultatet för perioden 1914—1940 av nedanstående tabell

B a n d e l a r	Brutto- ton-km. Medeltal per huvud- spårkm åren 1929-1939	Oimpregnerade sliprar				Medel- livslängd i år
		Antal sliprar i spår i medel- tal per år 1914-1940	Utbyttas sliprar i medeltal per år 1914-1940		Medel- livslängd i år	
			Antal st.	% av an- tal sliprar i spår		
<i>I huvudspår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Ka- trineholm—Åby.....	1 915 740	262 122	23 967	9.1		10.9
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....	3 926 884	109 134	10 369	9.5		10.5
Laxå—Charlottenberg—gränsen mot Norge.....	1 288 326	102 369	13 062	12.8		7.8
Falköping C—Nässjö.....	1 474 262	22 494	3 434	15.3		6.5
Göteborg—Halmstad.....	2 108 637	42 696	3 026	7.1		14.1
Mjölby—Hässleholm.....	2 693 795	193 555	15 794	8.2	9.5	12.2
Bräcke—Storlien—gränsen mot Norge	740 338	339 971	19 723	5.8		17.2
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall	1 779 152	371 358	24 383	6.6		15.2
Långsele—Vännäs och Mellansel—Örn- sköldsvik.....	1 099 325	388 286	28 840	7.4		13.5
Luleå—Gällivare.....	3 745 466	316 232	23 913	7.6		13.2
Boden—Karungi—Övertorneå.....	189 994	285 506	22 063	7.7	7.0	12.9
Medeltal					7.7	12.9
<i>I sidospår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Katrineholm—Åby.....		95 674	7 353	7.7		12.9
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....		70 347	5 537	7.9		12.7
Laxå—Charlottenberg—gränsen mot Norge.....		83 934	6 704	8.4		11.9
Falköping C—Nässjö.....		17 902	1 729	9.6		10.4
Göteborg—Halmstad.....		18 338	1 560	8.5		11.7
Mjölby—Hässleholm.....		72 709	6 342	8.7	8.1	11.5
Bräcke—Storlien—gränsen mot Norge		66 272	2 778	4.2		23.8
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall		107 430	5 084	4.7		21.2
Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik.....		46 021	3 494	7.6		13.2
Luleå—Gällivare.....		112 503	7 175	6.4		15.6
Boden—Karungi—Övertorneå.....		47 880	2 935	6.1	5.6	16.3
Medeltal					6.8	14.6



Såsom i föregående års redogörelse meddelats, anordnades år 1929 för utrönande av sliprars livslängd under olika betingelser 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 tabell:

	Utbytta sliprar i % av antalet nedlagda								
	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	S:ma
<b>1. Sliprar i grusballast:</b>									
Grupp A. kärnfulla, oimpr. utan underläggsplatta	—	10	19	5	20	6	18	7	85
» B. » » med »	—	8	14	5	9	4	16	5	61
» C. kärnfattiga, » utan »	8	29	35	11	10	1	4	1	99
» D. » » med »	9	26	26	13	3	2	5	4	88
» E. » impr. utan »	—	—	—	—	—	—	1	1	2
» F. » » med »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<b>2. Sliprar i makadamballast:</b>									
Grupp G. kärnfulla, oimpr. utan underläggsplatta	—	6	19	11	13	13	14	6	82
» H. » » med »	—	2	14	5	6	9	19	10	65
» I. kärnfattiga, » utan »	1	12	17	7	10	16	16	6	85
» K. » » med »	—	18	18	22	5	9	10	7	89
» L. » impr. utan »	—	—	—	—	—	—	—	—	—
» M. » » med »	—	—	—	—	—	—	—	—	—

### 3. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1940.

Distrikt	Sliprar av 2.5 m längd			Sliprar av 2.7 m längd			Summa		
	Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta (omräkn. till enkla längder) st.	Kostnad	
		Totalt	i medeltal per inköpt sliper		Totalt	i medeltal per inköpt sliper		Totalt	i medeltal per inköpt sliper
Kr.		Kr.		Kr.		Kr.		Kr.	
I...	3 265	9 546	2.92	143 949	582 497	4.05	147 214	592 043	4.02
II...	33 182	94 748	2.85	198 992	677 437	3.40	232 174	772 185	3.33
III...	10 109	33 794	3.34	239 104	907 556	3.80	249 213	941 350	3.78
IV...	3 156	8 405	2.66	29 773	99 503	3.34	32 929	107 908	3.28
V...	83 572	211 135	2.53	324 351	896 642	2.76	407 923	1 107 777	2.71
<b>Totalt</b>	<b>133 284</b>	<b>357 628</b>	<b>2.68</b>	<b>936 169</b>	<b>3 163 635</b>	<b>3.38</b>	<b>1 069 453</b>	<b>3 521 263</b>	<b>3.29</b>

## 4. Impregnering av virke år 1940.

Med SJ:s impregneringsverk hava under år 1940 impregnerats sammanlagt 25 245.47 kbm virke, varav för SJ:s räkning 28 818 sliprar, omräknade till 2.7 m längder, samt 199.27 kbm annat virke eller sammanlagt 3 081.07 kbm. Återstoden av den totala mängden impregnerat virke eller 22 164.40 kbm utgöres av stolpar, bräder m. m., som impregnerats för telegrafverkets räkning.

Som impregneringsmedel har för såväl SJ som telegrafverket använts kreosotolja med undantag för impregneringsarbetena i Katrineholm och Forsmo. Å dessa båda platser impregnerades nämligen med arseniksalt från Boliden tillsatt med zinksulfat enligt Bolidenmetoden, enär kreosotolja icke längre till följd av rådande förhållanden kunde importeras.

Impregneringen har under impregneringstiden utförts:

med *impregneringsverk nr 1*: i Katrineholm tiden  $\frac{30}{9}$  1939— $\frac{17}{1}$  1940  
 » Töreboda »  $\frac{22}{4}$ — $\frac{5}{6}$  1940  
 » Forsmo »  $\frac{20}{6}$ — $\frac{2}{8}$  1940  
 » Forsmo »  $\frac{22}{8}$ — $\frac{1}{11}$  1940

med *impregneringsverk nr 2*: i Älmhult tiden  $\frac{27}{4}$ — $\frac{31}{5}$  1940  
 » Hallsberg »  $\frac{12}{6}$ — $\frac{27}{6}$  1940  
 » Sveden »  $\frac{9}{7}$ — $\frac{2}{8}$  1940  
 » Krylbo »  $\frac{14}{8}$ — $\frac{9}{9}$  1940

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	Arsenik-lösning kg/st.	Kostnad kr.		Kbm	Arsenik-lösning kg/kbm	Kostnad kr.		
				Summa	Per st.			Summa	Per kbm	
<i>A. Impregnering med arseniksalt från Boliden.</i>										
I	Katrineholm	13 928	29.87	22 426.91	1.61	102.5	242	1 648.52	16.08	24 075.43
II	Töreboda ...	—	—	—	—	20.2	331	353.47	17.49	353.47
IV	Forsmo ....	—	—	—	—	51.2	224	835.74	16.32	835.74
	Summa	<b>13 928</b>	—	<b>22 426.91</b>	—	<b>173.9</b>	—	<b>2 837.73</b>	—	<b>25 264.64</b>
	Medeltal	—	29.87	—	1.61	—	247	—	16.31	—
<i>B. Impregnering med kreosotolja.</i>										
I	Hallsberg ..	976	8.48	1 668.96	1.71	8.17	61.1	190.27	23.28	1 859.23
	Katrineholm	12 282	5.96	22 844.52	1.86	17.20	85.2	437.53	25.43	23 282.05
III	Älmhult....	1 632	6.43	2 576.67	1.58	—	—	—	—	2 576.67
	Summa	<b>14 890</b>	—	<b>27 090.15</b>	—	<b>25.37</b>	—	<b>627.80</b>	—	<b>27 717.95</b>
	Medeltal	—	6.21	—	1.82	—	77.4	—	24.74	—

För SJ:s egna impregneringar har förbrukats 92 568 kg kreosotolja samt 459 100 kg arseniklösning, vilka å impregneringsplatserna betingat ett medelpris av 14.58 kr. per 100 kg för kreosotoljan och 3.35 kr. per 100 kg för arseniklösningen.

Ovan nämnd virkesimpregnering för telegrafverket har omfattat:

i Katrineholm.....	1 461.80 kbm	i Hallsberg .....	2 259.18 kbm
» Töreboda .....	1 556.40 »	» Sveden .....	4 142.49 »
» Forsmo .....	1 889.70 »	» Krylbo .....	1 877.92 »
» Älmhult .....	5 027.31 »		
		Summa	22 164.40 kbm

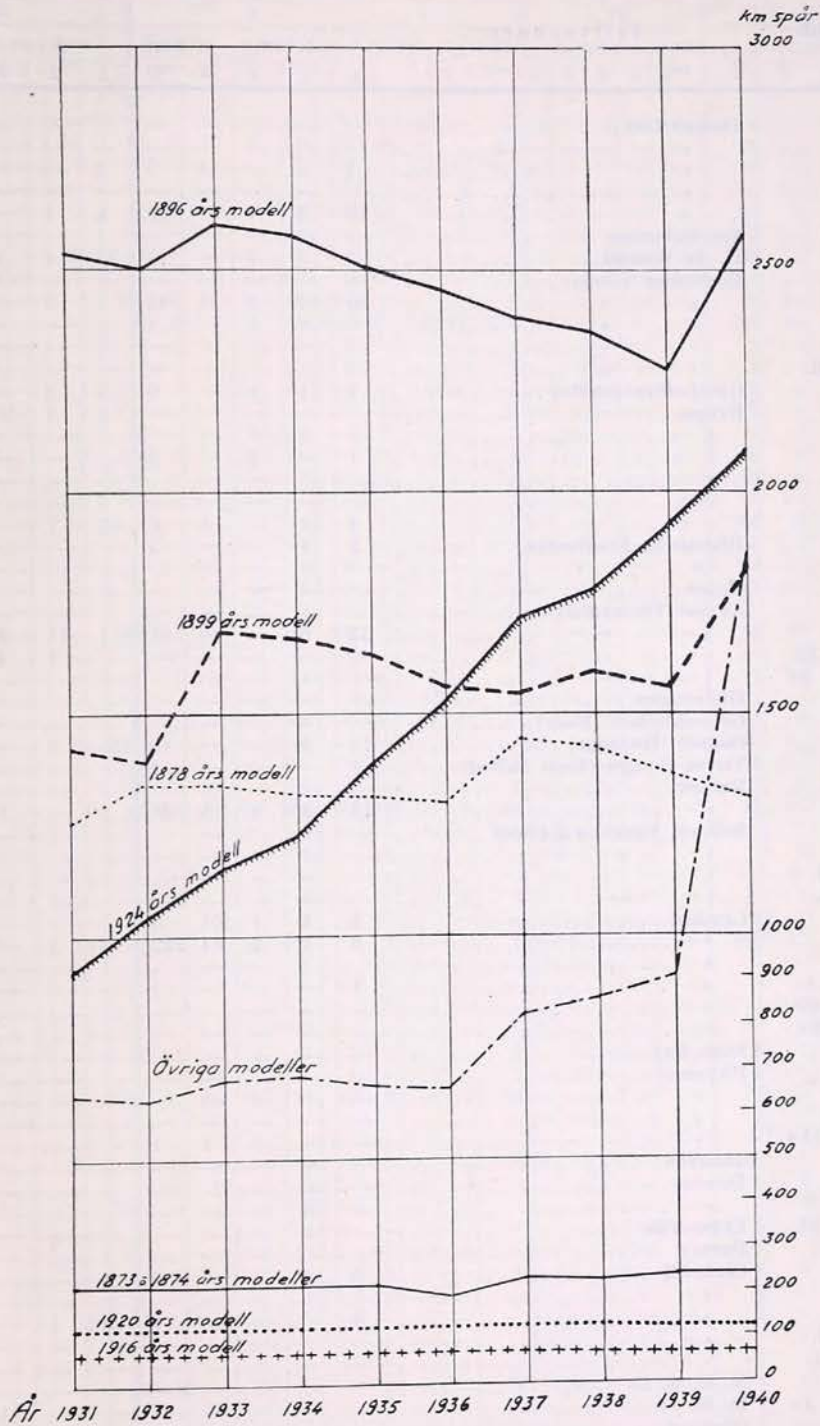


## b. Råler.

## 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	VI		
		Meter råler							
<i>Sverige</i>									
Domnarfvet .....	Dm.	1 012 034	664 386	875 192	295 788	885 390	29 880	3 762 670	18.61
Smedjebacken .....	S.	—	2 444	—	174	562	—	3 180	0.02
<i>Frankrike</i>									
Creuzot .....	C.	—	—	—	—	226	—	226	—
H. de Wendel .....	H.W.	50 184	77 724	85 982	—	—	—	213 890	1.06
<i>Tyskland</i>									
Bochumer Verein ) (Bochum eller B. V. G.) )	B.	546 755	728 014	383 020	882 654	1 602 876	450 528	4 593 847	22.72
Gutehoffnungshütte ...	G.H.	40 442	13 496	20 160	—	198	109 384	183 680	0.91
Krupp .....	K.	176 854	434 118	438 546	568 490	145 988	242 844	2 006 840	9.93
Rheinische Stahlwerke.	R.S.	28 446	61 344	293 636	228 020	18 286	54 788	684 520	3.39
Thyssenhütte (28) .....	Th.	81 026	196 462	—	129 584	53 656	802	461 530	2.28
<i>Luxemburg</i>									
Düdelingen .....	Dü.	—	—	—	—	29 222	—	29 222	0.14
Gelsenkirchen (Esch.) ) (G. B. V. A.) )	G.	54 174	6 388	—	35 184	264	—	96 010	0.47
Ougrée (Rodange) .....	Ro.	9 868	54 160	22 882	—	—	13 246	100 156	0.50
Terres Rouges .....	T.R.	13 578	2 508	9 896	—	55 568	60 180	141 730	0.70
<i>England</i>									
Barrow .....	Ba.	194 644	96 880	30 126	560 707	477 712	62 092	1 422 161	7.04
Blænavon .....	Bl.	—	—	—	43 460	1 854	—	45 314	0.22
Bolckow, Vaughan & Comp .....	B.V.	18 724	230	2 476	116 344	56 062	—	193 836	0.96
Cammel .....	Cam.	842 985	388 206	232 718	673 135	226 730	506 370	2 870 144	14.20
Dowlais .....	D.	23 164	24 138	4 424	63 666	36 358	6 082	157 832	0.78
Ebbw Vale .....	E.V.	—	55 576	—	53 926	—	—	109 502	0.54
Moss Bay .....	M.B.	18 852	14 448	9 012	19 532	28 302	—	90 146	0.45
Pantey .....	P.	—	15 652	—	4 582	3 098	—	23 332	0.12
Rhymney .....	R.	18 394	—	148	460 070	130 268	—	608 880	3.01
<i>Belgien</i>									
Cockerill .....	Co.	247 564	227 414	218 950	135 948	90 524	216 290	1 136 690	5.62
<i>Amerika</i>									
Carnegie Steel Works..	C.S.W.	—	23 712	—	227 706	2 006	94 382	347 806	1.72
Råler av äldre, huvud- sakligen tysk o. eng- elsk tillverkning över- flyttade till inlands- banan från andra lin- jer .....		—	—	—	—	202 872	—	202 872	1.00
Råler av andra slag...		74 258	286 926	9 010	158 328	14 610	186 710	729 842	3.61
Summa		3 451 946	3 374 226	2 636 178	4 657 298	4 062 632	2 033 578	20 215 858	100.00

## 2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1931—1940.





Rålsmodell	Tillverkare	D i									
		I					II				
		Kvartal				Sum- ma	Kvartal				Sum- ma
1	2	3	4	1	2		3	4			
1874	Domnarfvet	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1896	»	4	—	—	1	5	2	—	—	2	
1899	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1924	»	19	2	1	—	22	6	1	—	8	
1873	Smedjebacken	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
1924	H. de Wendel	3	3	1	—	7	21	4	1	26	
1873	Bochumer Verein	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1896	»	30	10	4	1	45	1	5	—	6	
1899	»	—	—	1	—	1	—	—	—	—	
1924	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
G. V. B.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1916	Gutehoffnungshütte	4	1	1	—	6	3	3	—	6	
1873	Krupp	—	—	—	—	—	4	1	10	15	
1878	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1896	»	1	—	1	—	2	—	—	1	1	
1899	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1916	»	—	—	—	—	—	3	—	—	3	
1924	»	4	1	—	1	6	62	7	—	70	
1896	Rheinische Stahlwerke	2	1	—	—	3	—	—	—	—	
1899	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	Union	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	August Thyssenhütte	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1924	»	33	8	—	—	41	111	17	2	130	
M. V. J. 23	»	—	—	—	—	—	—	1	1	2	
O. K. B. 30	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	Düdelingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1899	Gelsenkirchen (Esch)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1924	Ougrée (Rodange)	10	3	—	—	13	155	9	—	166	
1924	Terres Rouges (Esch Belval)	1	—	—	—	1	—	—	—	—	
1878	Barrow	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1896	»	15	8	2	5	30	1	—	1	2	
1874	Bolkow, Vaughan & Comp	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
E. K. J.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S. N. J.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	Cammel	2	1	1	1	5	—	—	—	—	
1896	»	9	7	2	4	22	5	3	—	1	
1899	»	—	—	—	—	—	1	—	—	—	
M. S. L. J.	»	1	—	—	—	1	—	—	—	—	
M. V. J. 02	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S. S. J. 21.5	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1896	Moss Bay	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1873	Rhymney	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
F. J.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
U. G. J. 24.8	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	Blænavon	—	—	—	1	1	—	—	—	—	
1878	Dowlais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1896	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
M. V. J. 88	Ebbw-Vale	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1873	Pantey	—	—	—	—	—	1	—	—	1	
1896	Cockerill	3	2	1	—	6	1	—	—	1	
1899	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1924	»	2	—	—	—	2	3	1	—	4	
M. V. J.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
H. H. J.	»	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
1878	N. E. S. Co	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Hö. Mō. J.	D. K.	—	—	—	—	—	—	1	—	1	
1878	Obekant	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
	Summa	143	47	15	14	219	381	52	16	6	455
	D:o år 1939	7	6	1	20	34	18	6	4	9	37

<sup>1</sup> Dessutom 27 rålsbrott vid svetsstället å svetsad rål.





Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rälsbrott å r																	
			81—90	91—00	01—10	11—20	21—30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40			
<i>Sverige</i>																				
Domnarfvet .....	Sur Bessemer...	80	4	40	45	99	64	9	19	12	2	11	12	18	12	17	47			
	Bas. Martin 1908	08	—	—	—	34	22	3	2	2	1	3	1	—	—	1	2			
	» » 1912-1913	12	—	—	—	7	—	1	2	1	1	—	2	—	—	1	10			
	» Bessemer 1912	12	—	—	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1			
	» Elektrostål...	27	—	—	—	—	2	2	3	1	—	3	4	1	1	2	25			
Motala.....	» El.manganstål	31	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	4	3	1	18			
Smedjebacken.....	Sur Bessemer....	73	12	8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
	Järn.....	74	51	44	8	7	2	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1			
<i>Frankrike</i>																				
Creuzot.....	Sur Bessemer...	82	1	3	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—			
H. de Vendel.....	Bas. » .....	26	—	—	—	—	12	16	—	—	—	2	4	6	3	1	53			
<i>Tyskland</i>																				
Bochumer Verein.....	Sur Bessemer...	84	—	1	5	475	289	72	11	24	22	58	38	37	25	30	256			
	» Martin.....	13	—	—	—	37	53	7	2	10	4	14	6	10	3	10	62			
Krupp.....	» Bessemer....	80	269	142	62	65	91	7	8	8	7	4	12	10	16	14	32			
	Bas. » .....	16	—	—	—	33	134	12	8	11	6	4	28	12	5	14	147			
Gutehoffnungshütte....	» Martin.....	26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	1	—	—	—	6			
	» Bessemer....	18	—	—	—	—	1	2	1	1	1	—	—	—	—	—	13			
Rheinische Stahlwerke.	Sur » .....	86	3	7	3	1	2	1	—	—	—	—	1	—	—	—	—			
	Bas. Martin.....	26	—	—	—	—	1	—	—	3	3	6	22	—	1	3	5			
Union.....	» Bessemer....	84	13	15	18	3	7	—	1	—	3	—	1	5	2	10	4			
August Thyssenhütte...	» » .....	24	—	—	—	—	166	17	19	16	18	26	85	55	24	18	213			
<i>Luxemburg</i>																				
Gelsenkirchen (Esch)...	Bas. Bessemer...	16	—	—	—	1	1	1	2	—	1	3	1	—	3	—	3			
Düdelingen.....	» » .....	25	—	—	—	—	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	1			
Ougrée (Rodange).....	» » .....	25	—	—	—	—	8	3	2	—	2	1	4	3	—	—	209			
Terres Rouges (Belval)...	» » .....	27	—	—	—	—	19	1	2	1	2	—	1	1	3	1	1			
<i>England</i>																				
Barrow.....	Sur Bessemer...	92	—	22	76	261	356	22	10	10	13	8	34	29	28	27	166			
Blanavon (Wales).....	» » .....	77	7	20	11	30	12	1	2	1	1	2	5	1	6	2	2			
Bolckow, Vaughan & Co.	» » .....	83	11	64	13	22	35	—	2	1	1	2	2	4	5	3	6			
Cammel.....	» » .....	93	—	59	224	533	809	60	30	29	64	48	90	88	48	79	289			
Dowlais.....	» » .....	77	21	21	6	15	10	—	1	2	1	2	2	1	3	2	11			
Moss Bay.....	» » .....	98	—	6	41	51	54	2	3	2	3	4	4	6	—	3	14			
Pantey (Wales).....	» » .....	77	5	3	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	1			
Rhymney.....	» » .....	79	24	69	76	210	166	28	23	28	38	30	50	52	34	68	205			
<i>Belgien</i>																				
Cockerill.....	Sur Bessemer...	98	—	3	6	22	37	4	3	5	1	2	6	4	1	1	11			
Å av SJ övertagna ensk. järnvägar..	Bas. » .....	25	—	—	—	—	2	—	2	1	2	2	12	1	—	—	8			
<i>Amerika</i>																				
Carnegie Steel Works...	Bas. Martin.....	20	—	—	—	—	3	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—			
Råler av andra slag eller okänd tillverkare....	—	—	1	9	5	26	30	2	14	29	41	41	50	38	21	20	22			
Råler å en del av SJ övertagna ensk. järn- vägar:	—	—																		
Ebbw Vale (Wales)....	Sur Bessemer...	—	—	—	—	—	133	—	—	1	3	—	3	2	—	2	8			
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	251	331	1 854			

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

(exklusive fotbrott och brott å svetsade rälér).

Summa rälsbrott	Antal levererade rälér	Antal rälsbrott per 10 000 levererade rälér		Rälér i huvudspår vid 1940 års utgång m	Antal rälsbrott 1940 per 100 000 m rälér i huvudspår	Kemisk analys vid tillverkningen (medeltal)			
		totalt	per år i bruk			Kol %	Kisel %	Fosfor %	Mangan %
411	170 200	24.15	0.396	504 152	9.323	0.33	0.05	0.070	0.58
71	23 678	30.00	0.909	152 164	1.314	0.50	0.11	0.042	0.50
25	6 298	39.70	1.369	72 016	15.274	0.50	0.25	0.038	0.78
4	331	120.85	4.167			0.45	0.11	0.062	0.73
44	157 252	2.80	0.200	2 127 274	1.175	0.60	0.20	0.030	0.97
28	61 583	4.55	0.455	907 064	1.984	0.55	0.20	0.030	1.70
20	8 830	22.65	0.333	—	—	—	—	—	—
114	27 070	42.11	0.629	3 180	31.928	—	—	—	—
8	2 250	35.56	0.603	226	—	—	—	—	—
97	10 877	89.18	5.945	213 890	24.779	0.44	0.08	0.060	0.97
1 343	240 684	55.80	0.979	4 593 847	6.922	0.42	0.30	0.065	0.75
218	224 795	9.69	0.346			0.55	0.33	0.015	0.65
747	161 692	46.20	0.757	2 006 840	9.218	0.28	0.19	0.090	0.69
414	85 878 <sup>1</sup>	48.21	1.928			0.47	0.18	0.060	0.92
12	1 922	62.43	4.162	183 680	7.078	0.55	0.13	0.030	0.90
19	5 875	32.34	1.406			0.46	0.03	0.057	0.75
18	9 879	18.22	0.331	684 520	0.730	0.31	0.12	0.088	0.68
44	22 378	19.66	1.311			0.50	0.25	0.070	0.68
82	4 730	173.36	3.041	—	—	0.32	0.10	0.076	0.48
657	50 813	129.30	7.606	461 530	46.151	0.50	0.15	0.065	0.95
16	17 584	9.10	0.363	96 010	3.125	0.42	0.18	0.065	0.90
4	5 036	7.94	0.496	29 222	3.422	0.40	0.06	0.070	0.80
232	6 176	375.65	23.478	100 156	208.675	0.51	0.12	0.055	0.95
32	7 949	40.25	3.040	141 730	0.706	0.50	0.12	0.055	0.95
1 062	170 593 <sup>2</sup>	62.25	1.270	1 422 161	11.672	0.45	0.08	0.066	0.90
103	12 070	85.34	1.333	45 314	4.414	0.40	0.07	0.084	0.99
171	52 500	32.57	0.562	193 836	3.095	0.36	0.08	0.070	—
2 450	277 483 <sup>2</sup>	88.29	1.839	2 870 144	10.069	0.47	0.09—0.30	0.062	0.95
98	58 086	16.87	0.264	157 832	6.969	0.41	0.04	0.049	1.02
193	14 150	136.40	3.164	90 146	15.530	0.46	0.06	0.062	0.89
14	20 000	7.00	0.109	23 332	4.286	—	—	—	—
1 101	127 600	86.29	1.392	608 880	33.668	0.42	0.09	0.069	0.69
106	52 597	20.15	0.469	387 316	2.840	0.42	0.09	0.070	0.77
30	9 420	31.85	1.991	128 532	6.224	0.51	0.12	0.058	0.95
2	—	—	—	620 842	0.322	—	—	—	—
5	25 579	1.95	0.093	347 806	—	0.58	0.15	0.027	0.74
349	—	—	—	729 842	3.014	—	—	—	—
152	71 651	21.21	—	109 502	7.306	—	—	—	—
—	—	—	—	202 872	—	—	—	—	—
<b>10 496</b>	<b>2 205 489</b>	<b>47.59</b>		<b>20 215 858</b>	<b>9.161</b>				



## Rälsbrott.

Antalet rälsbrott har under år 1940 ökat oerhört, nämligen till icke mindre än 1983 st., varav 1854 st. totalbrott och 129 st. fotbrott, vilket är mer än 5 gånger högre än under 1939. Därtill komma 27 st. brott på svetsade räler.

Det största antalet brott kommer på räler av surt bessemerstål från Camel, Barrow, Rhymney och Bochum med resp. 309, 239, 202 och 256 st. samt på räler av basiskt bessemerstål från Ougrée och Thyssenhütte med resp. 209 och 214 st. Även för de fosforfattiga rälerna av martinstål från Bochum och av elektrostål från Domnarvet har ökningen varit högst avsevärd.

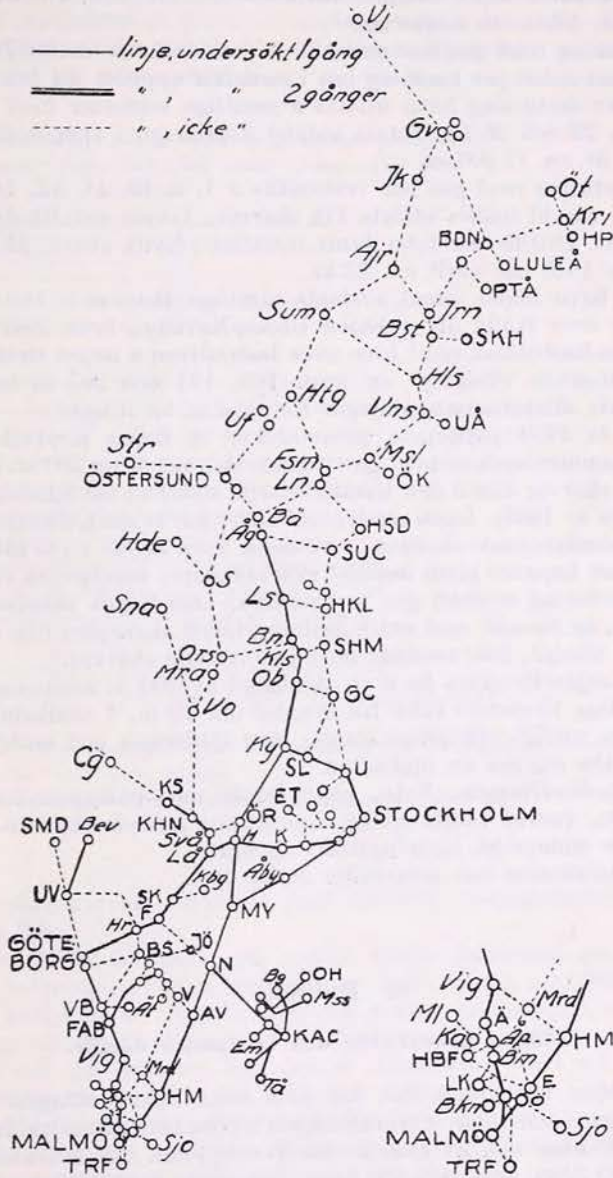
Orsaken är en kombination av ogynnsamma omständigheter: ovanligt stark kyla under vintermånaderna samtidigt med en på grund av Östersjöns avspärrning på de mest utsatta bansträckorna till det yttersta stegrad, tung trafik, som i viss mån torde omöjliggjort tillräcklig eftersyn av den rullande materielen. År 1917, under förra världskriget, inträffade även av liknande orsak en våldsam ökning av rälsbrottsfrekvensen.

I många fall ha sålunda skador, »slag», i hjulringar iakttagits i samband med rälsbrotten. I andra fall kan man med stor sannolikhet sluta, att de varit för handen, även om de icke direkt observerats. En jämförelse mellan rälerna från Ougrée och Terres Rouges är i detta hänseende upplysande. Totala antalet rälsbrott för Ougrée har hittills varit, pr år och 10 000 st. levererade räler, 2328 och för Terres Rouges 2786. Under senaste årtiondet ha på räler från den förra leverantören i medeltal inträffat 1.6 st. rälsbrott pr år, under de båda sista åren intet, på räler från den senare 1.3 st. med resp. 3 och 1 brott under de båda sista åren. De båda rälsorterna ha sålunda hittills visat sig i stort sett likvärdiga. Under år 1940 uppvisa emellertid rälerna från Ougrée 209 st. brott, de från Terres Rouges endast 1 st., och detta ehuru de senare till avsevärd del äro nedlagda på Riksgränsbanan och sålunda varit utsatta för minst lika låg temperatur som de från Ougrée, av vilka inga ligga på IV eller V distriktet. Det enda rälsbrottet på rälerna från Terres Rouges har skett på I distriktet. Den oerhörda ökningen av antalet brott på räler från Ougrée — liksom den, som samtidigt inträffat på räler av andra fabrikat på samma sträckor — beror därför med största sannolikhet på onormal påverkan från den rullande materielen.

Även om orsaken till det abnormt stora antalet rälsbrott sålunda skulle kunna anses åtminstone delvis vara av tillfällig natur, synes dock framgå, att räler av bessemerstål med hittills vanlig hårdhetsgrad icke äro lämpliga under sådana förhållanden, som varit rådande under år 1940. Hårdhetsgraden måste, om så skall bli fallet, sänkas avsevärt. Därigenom ökas emellertid såväl avnötningen som, i synnerhet, nedslagningen vid skarvarna med därav följande inverkan på tågens lugna gång och tiden för rälernas användbarhet. På grund härav, och särskilt med hänsyn till planerad ökad tåghastighet, synes det därför ändamålsenligt att på huvudlinjerna nedlägga uteslutande elektrostålräler från Domnarvet, som med stor hårdhet och slitstyrka förena avsevärt större seghet än räler av bessemerstål, även om icke heller de kunnat undgå att röna inverkan av sådana abnorma förhållanden som under år 1940.

### c. Spårundersökningar med Hallade's apparat.

Den för år 1940 uppgjorda planen för spårundersökningar har ej kunnat följas på grund av vissa med kristiden sammanhängande förhållanden. Av nedanstå-



ende bild framgår, vilka linjer som undersökts. Undersökningarna hava i huvudsak verkställts dels under tjällossningsperioden å vissa huvudlinjer i anslutning till de på grund av den stränga vintern i osedvanligt hög grad förekommande uppfrysningarna, dels å de med SJ införlivade smalspårsbanorna.



#### d. Gas- och termitsvetsning å spåreffekter.

Under år 1940 hava inga nya svetsare utbildats. Vid införlivandet med SJ av en del privatbanor hava erhållits två utbildade svetsare, vilka äro placerade å 12 bs och där bilda ett svetsarlag.

Påläggssvetsning med gas har under året verkställt å inalles 794 spårväxelkorsningar. Kostnaden per korsning har i medeltal uppgått till c:a 50 kr. Svetsningsarbeten av detta slag hava utförts å samtliga sektioner med undantag av 15, 17, 22, 23, 25 och 26 bs. Totala antalet korsningar i spår å statsbanenätet vid årets slut är c:a 17 900 st.

Rälsskarvsvetsning med gas har verkställt å 1, 8, 10, 11, 12, 14, 16, 19, 20, 21 och 24 bs., varvid inalles utförts 418 skarvar. Totala antalet dylika skarvar i spår är 703 st. Hittills har intet brott inträffat i dylik skarv. Medelpriset per skarv under år 1940 har varit c:a 22 kr.

Under året hava bland annat svetsats samtliga skarvar å tre större broar, nämligen bron över Kalix älv å linjen Boden-Karungi, bron över Vindelälven å linjen Vännäs-Bastuträsk samt bron över Indalsälven å linjen Bräcke-Långsele. En sammanhängande räslängd av resp. 165, 194 och 207 m har härvid erhållits. Särskilda dilatationsanordningar för rälerna ha inlagts.

Den under år 1939 påbörjade provsträckan å linjen Krokvik-Rautas har färdigställt. Sammanlagda antalet gassvetsade skarvar är nu 200 st. alltså samma antal svetsade skarvar som å den termitsvetsade sträckan (se teknisk-ekonomiska redogörelsen för år 1939). Ingen gassvetsad skarv har brustit, däremot hava brott uppstått i 4 termitsvetsade skarvar. 3 av dessa hava lagats på så sätt, att å ömse sidor om brottet kapades rälerna medelst skärbrännare, varefter en rälsbit inlades och sammansvetsning medelst gas verkställdes. Den fjärde skarven, som brast sent på hösten, är försedd med extra iordningställda skarvjärn tills den, så snart väderleken så tillåter, kan ersättas med gassvetsade skarvar.

Å linjen Rensjön-Bergfors ha å en spårlängd av 300 m sammansvetsats med gas där befintliga 15-meters räl till längder om 30 m. I samband med svetsningen har den vanliga rälsspiken ersatts med fjäderspik och underläggsplattor inlagts. Ballasten utgöres av makadam.

Å linjen Hindås-Härryda, 9 bs, pågå försök med påläggssvetsning på nedkörda rälsändar, varvid samtidigt en uppriktning av hela skarven utföres med hjälp av en för ändamålet iordningställd apparat.

Ingen termitsvetsning har verkställt under året.

#### e. Ballast.

##### Uttagna kvantiteter och kostnader därför.

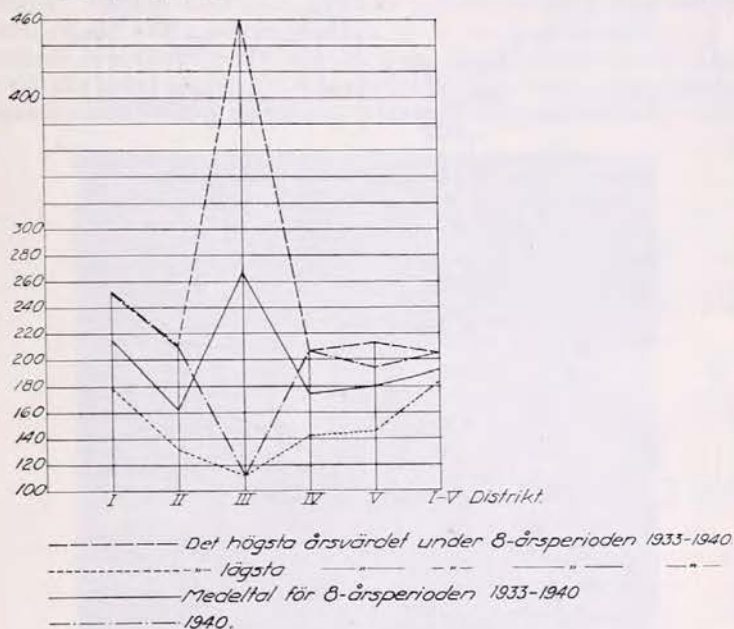
Från grusgropar har under året för SJ:s olika behov uttagits sammanlagt 561 000 kbm grus och sand. Förbrukningen av makadam under året har uppgått till 206 000 kbm och av kolaska till 27 000 kbm. För spårunderhållet har använts 241 000 kbm grus, 192 000 kbm makadam och 20 000 kbm kolaska.

Efterföljande grafiska framställning (sid. 64) anger den mängd ballast, uttryckt i kbm per km huvudspår (dubbelspår beräknat som dubbel längd), som inberäknat ballastutbyte, höglyft och isolering, under vart och ett av åren 1931—1940 förbrukats å de olika bansektionerna och distrikten (de under året ny-

tillkomma bandelarna hava ej medräknats). Siffrorna för åren 1931—1935 upptaga endast grusmängden, under det att siffrorna för åren 1936—1940 angiva den sammanlagda mängden av grus, makadam och kolaska, som använts för spårunderhållet. Denna ändring i statistiken från och med år 1936 har vidtagits av hänsyn till makadamens ökade användning under de senare åren.

De med makadamballast försedda huvudspårsträckorna av bannätet hade vid 1940 års slut en sammanlagd längd av 490 km, oberäknat makadamisering

*Kostnader i öre pr km för grus från grusgröpar  
under åren 1933-1940 samt under året 1940  
vid I-V distrikten.*



i växlar och skenskarvar. Under år 1940 utfördes makadamisering på en spår-längd av 105 km.

På bandelen Luleå-Gällivare, där endast alltför finkornigt grus står till för-fogande för ballastunderhållet, utfördes år 1937 försök att åstadkomma för-bättring av ballasten för måttlig kostnad genom inblandning av makadam i den sandiga grusballasten. Spåret lyftes 10 à 12 cm i makadam; i samband med slipersutbyte och spårjustering uppblandas makadamen med det underliggande gruset, varigenom en stenigare och kraftigare ballast erhålles. Sedan detta försök synts giva gott resultat, hava under följande år ytterligare sådana provsträckor utförts. Vid 1940 års slut hade på bandelen ballastförbättring enligt denna metod utförts på en sammanlagd längd av 22 km.

I avseende på kostnaden för grus från grusgröpar å I-V distrikten hänvisas till ovanstående grafiska framställning, angivande summakostnaden per km av följande delkostnader: likvid för uttagna massor, anordningar i grusgropen (gropspar, lastbryggor m. m.), lastning samt transport till användningsplatsen.





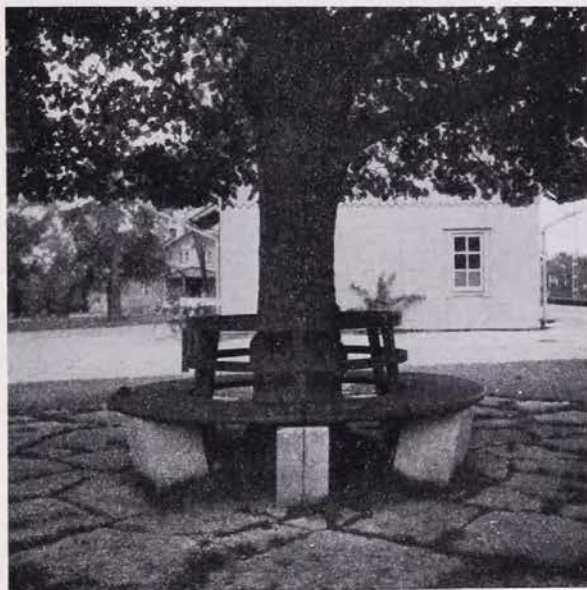
### f. Planteringar.

Under år 1940 utplanterades vid SJ omkring

950 fruktträd	1 520 klångväxter
3 080 bärbuskar	240 klångrosor
370 barrväxter	16 560 låga rosor
530 lövträd	54 100 perenna växter
2 330 parkbuskar	250 000 andra örtartade växter samt
8 880 häckväxter	40 000 blomsterlökar.

Det utplanterade växtmaterialet har i regel uppdragits vid SJ:s egna förökningsanstalter. Växter, krävande speciella uppdragningsmetoder, såsom lökar, liksom även en del andra växter, särskilt rosor, ha dock inköpts.

Vid nämnda anstalter funnos vid 1940 års slut omkring 35 000 planteringsbara och ett lika antal på tillväxt stående vedartade växter samt omkring 85 500 planteringsbara och 35 000 på tillväxt stående örtartade växter.



Älgårås: rund bänk.

Den hårda och långvariga vintern 1939—1940 förorsakade mycket svåra skador på växtligheten i så gott som hela landet. Fruktträdsbeståndet vid SJ decimerades ganska kraftigt och särskilt de bättre fruktsorterna drabbades hårt. Från ett par håll rapporterades att t. o. m. 60-åriga äppelträd helt nedfröso. Även prydnadsbuskar av olika slag förstördes. I stort sett redde sig de perenna växterna liksom rosorna bättre än väntat mot vinterkylan, vilket säkerligen berodde på det skyddande snötäcket.

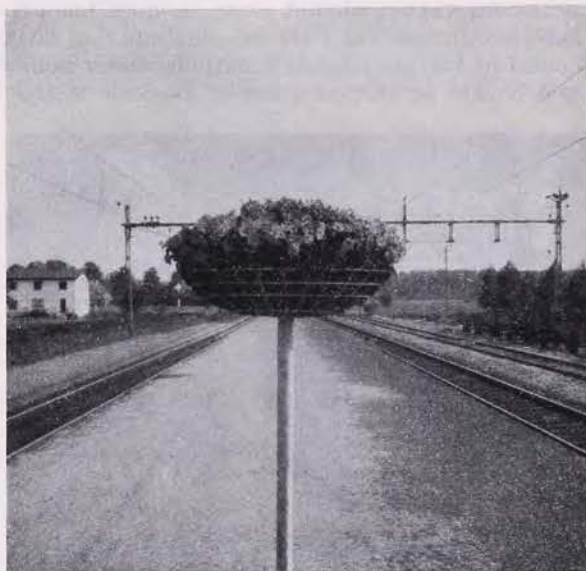
Våren var i större delen av landet kall och blåsigt och försommaren ovanligt torr. Detta hämmade växtligheten, och särskilt å sådana platser, där bevattningsmöjligheterna ej voro tillräckliga, anställde torkan betydande skador i



planteringarna. Under eftersommaren föll emellertid riklig nederbörd nästan överallt. Regnet kom gräsmattorna att grönska på nytt och framkallade i rabatterna ett rikt blomsterflor, som räckte långt ut på senhösten.

Några svårare angrepp av växtsjukdomar och skadeinsekter noterades icke under året.

På grund av den kraftigt ökade järnvägstrafiken kunde stationspersonalen icke överallt medhinna att ägna planteringarna samma goda ans och vård som under normala förhållanden. Lättare skador på planteringarna förorsakades på sina håll vid uppförandet av bomb- och splitterskydd. Vidare förekom det vid ett antal större stationer, att gräsmattorna blevo illa åtgångna, då de togos i anspråk vid utspising av militär personal. Dessa skador voro emellertid täm-



*Blomsterkorg på plattform.*

ligen lätta att reparera och kunde på intet sätt jämföras med det avbräck, som vållades av den ogynnsamma väderleken under större delen av året.

Under året slutfördes bl. a. följande, tidigare påbörjade nyanläggningar:

Gävle S (lokstationen), Partille, Laxå, Falköping C (omformarstationen), Harplinge, Arlov, Sommen, Skottorp, Östersund (omformarstationen), Lockne, Stavre, Bispgården (omformarstationen), Maj, Hudiksvall, Åsarna och Nyland. Å linjen Borås-Jönköping slutfördes i SJ regi nyanläggningar vid Västerbrunn, Sandserydshy, Västra Jära, Bottnaryd, Strängsered, Ubbaredsby, Galtåsen och Pinebo.

Nyanläggningsarbeten påbörjades under året vid bl. a. Ulriksdal, Vårgårda, Varberg, Skreanäs, Malung, Höör, Bodafors, Gällö, Ånge, Fällöviken, Hällenyland och Klökan.

Renoveringsarbeten, oftast föranledda av spårförändringar, framdragandet av ledningar, hustillbyggen eller inrättandet av skyddsrum, ha slutförts eller påbörjats vid omkring 200 platser. Dessutom ha, i den mån medel stått till förfogande, renoveringsarbeten påbörjats eller förberetts å de linjer, som under året

övertogs av S.J. Mindre kompletteringsarbeten ha därjämte utförts vid ett stort antal platser.

Underhållet av byggnader och bänkgårdar vid växtdepåerna har skett i normal omfattning.

Under året hava i Boden ytterligare 72 bänkfönster elektrifierats.

I kostnadsbesparande syfte har det sedan år 1938 pågående utbytet i större omfattning av ett- och tvååriga blomsterväxter mot perenna växter och rosor fortsatt även under år 1940. Ett stort antal av de tidigare omnämnda kompletteringarna och renoveringarna innefatta just sådana arbeten.

Banavdelningens kostnader för planteringsväsendet belöpte sig under år 1940 till i runt tal 534 000 kr. (år 1939 544 000 kr.), vartill komma utgifter för planteringar vid bostadshus.

## g. Anläggningar för elektrisk tågdrift.

### Underhålls- m. fl. arbeten.

#### Ledningsnätet.

På ledningsnätet förekommande arbeten hänföra sig till överförings-, kontakt- och småkraftledningarna samt till det lågspända ledningsnätet för belysning och småmotordrift. Som en följd härav tillkommer den tillsyn, som måste ägnas dressiner, ackumulatorlok, revisionsvagnar samt beredskapsposternas depåer med dem tillhörande material och verktyg.

#### 1. Överföringsledningarna i Norrland.

Överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer vid malm-banan hava blivit undersökta och reviderade.

Fullständigt utbyte av gamla isolatorer har verkställts i samtliga bärmaster på linjen Lappberg-Kalixfors, där 1055 nya isolatorer av Ifö tillverkning uppsatts.

I samband med revisionen ha i övrigt följande skadade eller mindre drift-säkra isolatorer av huvudsakligen äldre Hermsdorffstyp utbytt:

Linjen Riksgränsen-Linaälv.....	341 st.
» Kuosakåbbå-Porjus.....	11 »
» Kuosakåbbå-Gällivare.....	12 »
» Gällivare-Luleå.....	33 »
Summa	397 st.

På grund av tjälskjutning hava 3 st. master måst riktas och deras fundament isoleras från omgivande jordlager.

Driftstörningar på grund av fel på överföringsledningarna hava förekommit sammanlagt 14 gånger. Avbrotten hava i regel varit av kort varaktighet, 3—6 min. och uppgingo endast i två fall till 39 resp. 30 min. I medeltal utgjorde varaktigheten 9,8 min. Felorsakerna hava, i den mån de kunnat fastställas, varit av olika natur. Då de av okänd anledning inträffade driftstörningarna mestadels förekommit sommartid, kunna de förmodas bero på atmosfäriska störningar.

#### 2. Kontaktledningarna, samtliga linjer.

Kontaktledningarnas underhåll kräver i första hand rationellt bedrivna inspektioner. Sådana hava under året tyvärr inte kunnat verkställas i fullt ut samma



omfattning som tidigare, emedan personalen måst tagas i anspråk för andra upp-gifter. På malmbanan har den starka trafiken hindrat underhållsarbetet, så att det i vissa fall måst inskränkas till det allra nödvändigaste.

Då det är av största vikt, att personalen på omformar- och transformatorstationerna förvärvar och bevarar noggrann kännedom om ledningsnätet inom resp. driftcentralers hela matningsområden, hava dessa områdens gränser i viss mån varit bestämmande för inspektionsverksamheten även i de fall, då de avvika från det fastställda underhållsområdets.

Med ovannämnda inskränkningar har kontaktledningsnätet underkastats fort-löpande revision, omfattande justering av trådläget, utbyte av felaktiga isola-torer, tillsyn av avskiljare och sugtransformatorer, kontroll och reparation av jordförbindningar och skyddsanordningar m. m. På vissa sträckor har dessutom förekommit utbyte av försliten profiltråd och andra åtgärder avseende förnyelse av anläggningarna och höjande av driftsäkerheten.

*Isolatorutbytet* har medfört utringning av följande isolatortyper:

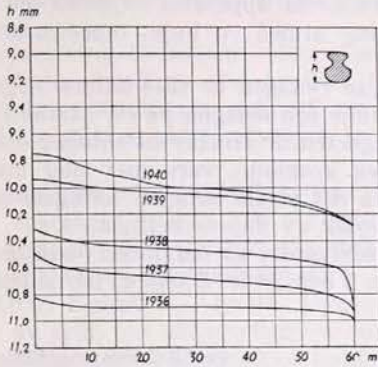
Bansektion	Isolortyp							
	K1	K1b	K1c	K5	K5b	K5c	K60	K70
1 .....	36	35	—	—	4	—	—	25
2 .....	—	8	—	—	4	—	—	131
3 .....	12	17	—	—	4	2	2	29
4 .....	133	37	—	175	—	—	3	17
5 .....	156	195	1	31	—	—	1	—
6 .....	—	24	—	—	3	—	—	3
8 .....	24	13	—	68	3	—	—	2
9 .....	—	4	29	—	—	5	—	1
10 .....	—	19	3	1	1	—	—	1 424
11 .....	3	20	—	—	4	—	2	1 386
12 .....	—	17	22	—	—	6	2	—
13 .....	—	10	—	—	2	—	—	4
14 .....	—	25	—	—	1	—	—	5
15 .....	—	10	—	—	5	—	—	5
18 .....	317	46	—	6	—	—	—	11
19 .....	4 013	614	—	135	—	—	—	—
22 .....	—	—	—	—	—	—	—	1
S:a 1940	<b>4 694</b>	<b>1 094</b>	<b>55</b>	<b>416</b>	<b>31</b>	<b>13</b>	<b>10</b>	<b>3 054</b>
I % av isolatorbeståndets storlek vid årets början .....	6.82	0.57	0.14	1.77	0.036	0.076	0.0125	5.36
S:a 1939	2 461	249	21	218	65	9	7	244
» 1938	3 278	283	79	551	48	2	5	141
» 1937	2 583	220	23	249	42	4	35	48
» 1936	2 110	326	12	180	56	—	5	40

Även om utbyten på grund av isolatorfel varit avsevärt fler för de äldre isolatortyperna än för de nyare, bero emellertid de höga kassationssiffrorna för K 1 och K 1 b huvudsakligast på ombyggnads- och moderniseringsarbetena vid malmbanan och den i övrigt allmänt pågående utmönstringen av svaga isolator-typer.

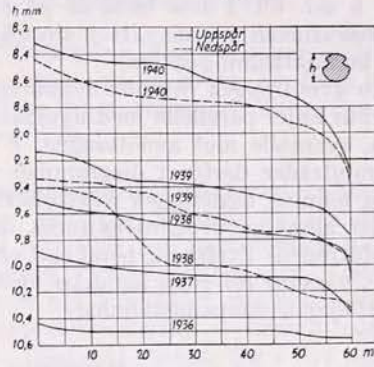
Liknande är förhållandet ifråga om avspänningsisolatorn K 70, av vilken typ en del med blyingjuten kläpp försedda isolatorer visat sig relativt opålitliga och

därför ersatts med sådana med cementingjutning. Detta utbyte har försiggått framförallt inom 10 och 11 bs.

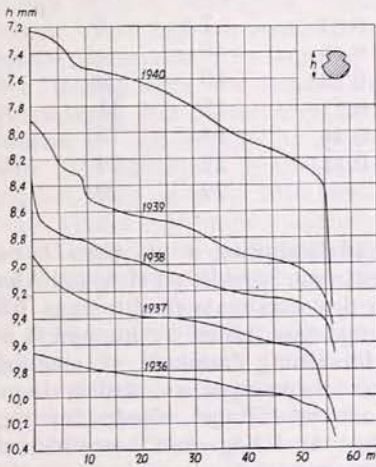
I relation till isolatorbeståndets storlek har kassationen 1940 på de bs, där jämförelsesiffror från föregående år finnas, varit av samma karaktär som tidigare med tendens till minskning, tydande på att de nyare isolator typerna fortfarande



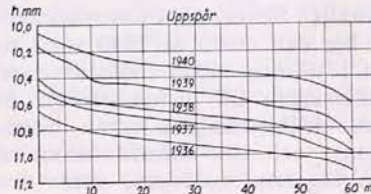
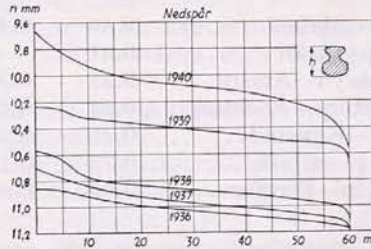
Varaktighetskurvor för 8-formad profiltråd med 80 kvmm area  
Spannarp-Heagård, enkelspår



Varaktighetskurvor för rund standardtråd med 80 kvmm area  
Lund-Uppåkra



Varaktighetskurvor för rund standardtråd med 80 kvmm area  
Malmö-Ariöv, nedspår



Varaktighetskurvor för 8-formad profiltråd med 80 kvmm area  
Stehag-Eslöv

äga goda egenskaper. Sälunda har inom 14 och 15 bs antecknats följande procentuella kassation.

	K1b	K5b
1936 .....	0.041	0.098
1937 .....	0.127	0.089
1938 .....	0.181	0.115
1939 .....	0.124	0.038
1940 .....	0.112	0.036

Ledningsslitaget har varit underkastat fortlöpande kontroll på såväl tidigare avdelade provsträckor som på nytillkomna sådana. Profiltrådens avnötning har



varierat mellan 0.08 och 1.35 mm per år, medan förhållandet mellan den nedslitna profiltrådens minimi- och medelhöjder hållit sig inom gränserna 0.81 och 0.99.

Den inverkan, som dylika variationer utöva på profiltrådens varaktighet, klargöres bäst, om den uppmätta avnötningen återgives grafiskt såsom i figurerna å sid. 69. I dem hava de på provsträckorna uppmätta höjderna hos profiltrådssektionen registrerats i storleksordning utmed en linje, representerande resp. kontakttledningsspänn.

Vore avnötningen överallt densamma, bleve tydligen de så erhållna diagrammen rätta linjer parallella med nyssnämnda linje och belägna på ett avstånd från denna, svarande mot avnötningen. I verkligheten är emellertid slitaget ojämnt och framträder därför i diagrammet som en kroklinje, vars mer eller mindre skarpa böjning åskådliggör avvikelserna från det ideala slitaget. Slitagets natur framgår alltså av kroklinjens form, dess storlek av linjens belägenhet.

Profilträdens livslängd, beräknad efter medelvärdet av maximala förslitningen per år, varierar för olika bandelar mellan c:a 3 och 30 år. Exempel härpå lämnas i efterföljande sammanställning.

B a n d e l	Medelvärdet per år av maximala slitaget			Profilträdens ungefärliga livslängd i år enligt iakt- tagelser intill utgången av år		
	1938	1939	1940	1938	1939	1940
Arlöv—Malmö.....	0.40	0.48	0.67	7.5	6	4.5
Åkarp—Arlöv.....	0.31	—	0.95	10	—	3
Frinaryd—Aneby.....	0.25	0.28	0.23	10	9	11
Simontorp—Ändebol ....	0.22	0.23	0.21	12	11	12
Okna—Kimstad.....	0.18	0.20	0.20	14	13	13
Gransjö—Ljuså.....	0.12	0.11	0.11	22	24	23
Rensjön—Bergfors.....	0.09	0.09	—	29	29	—

Av ovanstående framgår, att kontaktrådsförslitningen på vissa bandelar, framförallt i Skåne, ökat i oroväckande omfattning. Särskilt på sträckan Åkarp—Arlöv har den under år 1940 varit stor, då den maximala förslitningen här utgjorde 1.35 mm, vilket motsvarar en livslängd hos tråden av knappa 3 år.

Förklaringen till denna oerhört ökade förslitning framkom så småningom. Vid av elektrotekniska byrån företagna undersökningar av strömavtagningsproblemet och det därmed sammanhängande trådslitaget visade det sig, att strömavtagarens upptryck, varav trådslitaget är i hög grad beroende, starkt växte med tåg hastigheten, och starkare ju mer bakåtlutande lokfronten utformades. I början av året togs för närtrafiken på malmölinjerna ett stort antal motorvagnar av typen Xa4 i bruk. Dessa äro just utformade med en lokfront, som till formen starkt avviker från de vanliga elektrolokens, i det att den lutar avsevärt mera bakåt, varvid en uppåtriktad luftström hårdare trycker strömavtagaren mot kontaktråden, än vad som är fallet vid exempelvis D-loken. Till yttermera visso äro de tåg, varu Xa4-vagnarna ingå, vanligen sammansatta av två motorvagnar, med en mellankopplad vagn utan strömavtagare, varigenom varje sådant tåg blir försett med fyra strömavtagare. Detta förhållande är givetvis ägnat att öka förslitningen.

Utbyte av försliten profiltråd, varvid den äldre 8-formade tråden med 80 kvmm begynnelsearea ersatts med 100 kvmm rund profiltråd, har under år 1940 ägt rum på bandelarna Stjärnhov—Katrineholm och Laxå—Finnerödja.



*Målning av kontaktledningens järnkonstruktioner* har utförts på bandelarna Stockholm S—Västberga, Sabbatsberg—Stockholm N, Hallsberg—Pålsboda, Högsjö—Kilsmo, Riksgränsen—Björkliden samt på bangårdarna Göteborg C och Olskroken. Otjänlig väderlek har i hög grad hindrat underhållsmålningen på 5 bs. Vid Karlsborgs flygfält ha kontaktledningsstolparna målats i gult och rött, varigenom de blivit lättare skönjbara för flygplanspersonalen.

*Uppriktning av stolpar*, vilka genom tjälkskjutning eller av annan anledning rubbats ur sina lägen eller kantrat, har verkställts på ett flertal bs. Från malm-banan hava 260 fall rapporterats och från 11 bs 155 st. Härutöver hava ett mindre antal stolpriktningar förekommit på 10 och 6 bs.

*Ombyggnad och komplettering av kontaktledningsnätet* har förekommit i samband med spårömläggningar och utläggandet av nya spår. Sålunda hava ändringar och utvidgningar av kontaktledningen vid befintliga och nytillkomma lastspår, industrispår och grusropar utförts i Hallsberg, Örebro, Stolpstugan, Trelleborg F, Arrie, Malmö C, Alvesta, Diö, Eldsberga och Furunäset. Højning och baxning av spår har nödvändiggjort omläggning och justering av kontaktledningar och stolpar på bl. a. sträckan Ballingslöv—Hästveda, bangården i Sya samt på 10 bs. Andra spårändringar hava medfört ändringsarbeten på kontaktledningsnätet i Stockholm N, Stockholm S, Motala, Hallsberg, Örebro, Södertälje S, Södertälje uthamn, Strängnäs, Valla, Vårgårda, Charlottenberg och Markaryd.

I Norra Vram har automatiskt hopkopplingsdon för kontaktledningens matningszoner monterats men ännu ej tagits i drift. Arbetena med hopkopplingsdonet i Ramsjö hava inte kunnat avslutas.

I Enstaberga och Näverkärret hava relä- och tryckknappsskåp uppsatts för automatisk in- och urkoppling av skyddssektionerna.

De år 1938 påbörjade förnyelse- och moderniseringsarbetena på malm-banans ledningsnät hava under år 1940 fortsatt på sträckan Gällivare—Abisko. På linjen Kiruna—Abisko har under sommaren moderniseringen i stort sett avslutats, medan på sträckorna Gällivare—Kiruna och Gällivare—Koskivara i huvudsak endast utförts för ombyggnaden erforderlig stolpsättning. Mellan Kiruna och Abisko hava arbetena omfattat uppläggning av ny 80 kvmm rund profiltråd jämte återledning. Sugtransformatorerna hava utbytts mot nya, som uppställts i stolparna, varvid antalet även reducerats till fjärdedelen. Vidare hava de gamla sektionssavskiljarna utbytts mot moderna typer. Ombyggnaderna omfatta även modernisering av småkraftledningen, varom utförligare nedan.

Kostnaderna för dessa arbeten hava under året uppgått till c:a 788 000 kr.

I samband med den nya omformarstationen i Falköping hava nya skyddssektioner anordnats i Stenstorp, Bankeryd och Herrljunga. Ytterligare en skyddssektion har anordnats norr om Alvesta.

Förbigångs-, återgångs- och belyningsledningarna hava förlagts i kabel vid lastspåret i Lomma och i Olskroken har anslutning till BJ:s nät definitivt ordnats med kablar.

Arbetena på *fjärrstyrningsanordningarna* för avskiljare på bandelen Märsta—Älvsjö hava fortgått utan att kunna avslutas.

De år 1939 påbörjade *elektrifieringsarbetena* på linjen Långsele—Boden hava under året planenligt fortskridit. Under sommarmånaderna utfördes stolpresning på sträckan Mellansel—Bastuträsk och montage av kontaktledning m. m. färdigställdes på sträckan Mellansel—Norrfors och påbörjades på sträckan Norrfors—Vännäs.



### *Stationära tågvärmeanläggningar.*

För att möta det under jul- och nyårstrafiken inträdande stora behovet av stationära tågvärmeanläggningar uppsattes och inkopplades en 500 kVA värmetransformator dels vid Stockholm C, dels vid Hagalund Ö. Två 500 kVA värmetransformatorer hava även uppställts vid Göteborg C men ännu ej inkopplats. Samtliga dessa värmetransformatorer äro av ny typ med särskilda oljebrytare och omkopplare och i helt kapslat utförande med inbyggda instrument för energimätning m. m.

### *3. Överföringsledningen för belysningsenergi, småkraftledningen.*

Denna ledning, som är upplagd på kontaktledningsstolparna, har på vanligt sätt erhållit tillsyn vid den allmänna ledningsrevisionen. Isolatorbytet har därför deklarerats här ovan tillsammans med denna. I samband med moderniseringsarbetena på malmbanans kontaktledningsnät har den äldre av 5 mm järntråd utförda småkraftledningen utbytt mot 30 kvmm kopparlina upplagd på K 5-isolatorer, som placerats på konsoler av ny typ. På 11 bs hava småkraftledningarna kompletterats vid omformarstationen i Nässjö, varjämte dubbla belysningsavskiljare uppsatts på 22 bangårdar.

Småkraftledningen har i regel varit driftsäker, och blott ett fåtal transformatorer hava anmälts felaktiga. Oftast hava felaktigheterna uppkommit vid åskväder.

### *4. Lågspänningsledningarna.*

Det lågspända belysningsnätet har för sitt underhåll fordrat avsevärt arbete, beroende på att äldre, försämrade materiel måst utrangeras och ersättas med nyare i samband med ombyggnad och reparationer i tjänstelokaler och bostäder. Med anledning av förändringar av lokaler och anläggningar vid övertagandet av enskilda järnvägar ha omfattande arbeten på dessas belysningsanläggningar måst företagas. Av övriga arbeten må nämnas utbytet av 2 st. 30 kVA belysningsstrantransformatorer på 6 kV ledningen i Hallsberg, vilka ersatts med 2 st. nya 70 kVA trefastransformatorer 6000/220 V. Den i Hallsbergs lokstallar 1939 påbörjade omläggningen av belysningsledningarna har slutförts, medan moderniseringsarbetena på bangårdsbelysningarna i Falköping och Laxå ännu pågå.

## **h. Elektriska belysningsanläggningar.**

Under år 1940 hava en del nyinstallationer samt moderniseringar av äldre belysningsanläggningar utförts företrädesvis på av SJ övertagna f. d. enskilda järnvägar. I samband med elektrifieringen av sträckan Långsele—Vännäs hava även nyinstallationer utförts på en del platser, varjämte samtliga belysningsinstallationer på sträckan överkopplats till järnvägens småkraftledning.

Dessutom har elektrisk belysning och nödbelysning installerats i ett flertal skyddsrum.

Vid 1940 års slut var elektrisk belysning anordnad vid:

845 stationer (97.2 % av totala antalet stationer)

672 övriga trafikplatser och

2 069 banvaktsstugor.



## i. Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar.

Genom förstatligandet av en avsevärd del av Sveriges enskilda järnvägar den 1 juli 1940 och den därav följande ökningen av telefontrafiken inom SJ:s telefontät har det blivit nödvändigt att anordna en del nya direkta telefonförbindelser. Telefonanordningarna på de förstatligade banorna måste i väsentlig grad utbyggas för att uppnå samma standard som för övriga delar av SJ. Arbetet härmed har fortgått under året delvis efter riktlinjer, utarbetade av den under året av Kungl. Järnvägsstyrelsen tillsatta SJ:s telefonkommitté.

I samband med elektrifieringen har *telefonkabel* under året inkopplats på sträckorna Norrfors—Jörn (202.2 km 34 pars kabel) och Vännäs—Umeå (31.4 km 21 pars kabel). Vid årets slut voro 3 789 km huvudkablar för svagströmsledning i bruk. Härtill komma anslutna lokalkablar på bangårdar och grenkablar till telefonställen utefter linjerna. Luftlinjernas sammanlagda längd uppgick vid samma tidpunkt till 3 010 km.

Antalet inkopplade *överdragsstationer* utgjorde vid årsskiftet 21 st., sedan 1 st. i Mellansel tillkommit under året. Dessutom hade arbetet med överdragsstationerna i Vännäs och Jörn påbörjats. S. k. landsledningsöverdrag, som utgöras av enklare överdrag med lägre förstärkningsgrad, finnas även.

*Bärfrekvensförbindelser* voro inkopplade på sträckorna Östersund—Storlien, Boden—Vännäs och Boden—Karungi med en sammanlagd längd av 589 km. På samtliga dessa sträckor användes enkanalsystem.

Vid slutet av år 1940 funnos 3 448 km *telegrafledningar*. De viktigaste telegrafförbindelserna voro Stockholm—Charlottenberg (—Oslo), Stockholm—Trelleborg och Stockholm—Boden med avgreningar till Sollefteå och Umeå. Samtliga dessa förbindelser hade telegrafapparater endast på överdrags- och ändstationer. På en del av de under året förstatligade banorna funnos även telegrafförbindelser för sluten kedja med apparater på varje station. Dessa förbindelser äro avsedda att utbytas mot telefonförbindelser i samband med pågående utbyggnad av ifrågavarande banors telefonlinjer.

Antalet stationer öppna för allmän telegramkorrespondens utgjorde under år 1940:

för internationell telegramkorrespondens . . . . .	220 st.
» skandinavisk » . . . . .	749 »
därav gemensamma med EJ . . . . .	63 »
för allmän telegramkorrespondens <i>icke</i> öppna stationer	27 »

130 st. morseapparater och 15 st. reläer voro inkopplade i telegrafledningarna. Dessutom användes 874 st. telefonapparater för befordran av allmän telegramkorrespondens på sådana platser, där telegraf saknas. Direkta förbindelser med telegrafverket funnos på 8 platser.

Beträffande telefonledningarnas längd samt inkopplade apparater hänvisas till efterföljande sammanställning.

Under år 1940 har automatväxeln vid Stockholm C utökats med 100 st. lokalnummer. Montage pågår av en ny automatväxel i Östersund för 200 anslutningar. Växlar i skyddsrum ha anordnats som reserv för de viktigaste telefonväxlarna, och en del överdrag ha flyttats till skyddsrum.

Flyglarmanordningar ha utförts på en del platser.

Högtalareanläggningar för meddelanden till allmänheten på plattformerna ha installerats vid några större stationer.



Automatiseringen av telefonförbindelserna har fortgått under året genom anordnande av selektorledningar och anslutning av dessa till automatväxlarna.

*Radiotelefonförbindelsen* på routen Trelleborg—Sassnitz har liksom föregående år varit spärrad för allmänna telefonsamtal. Under året ha expedierats 19097 telegram.

Antalet under år 1940 abonnerade *rikstelefonförbindelser* vid styrelsen och distrikten utgjorde:

direkta ledningar..... 2 401 st.  
anknytningar..... 1 232 »

Kostnaderna för dessa förbindelser ha uppgått till kr. 338 441: 19.

I denna summa ingå även avgifterna till telegrafverket för anslutningarna till SJ:s växlar i Stockholm C, Göteborg C och Malmö C.

#### Totala antalet km telefonledningar och antalet telefonapparater.

Distrikt	Ledningar			Telefonväxlar			Telefonapparater			
	Kabel- km	Luft- km	S:a km	Auto- matiska st.	Manu- ella st.	S:a st.	Med finger- skiva st.	Utan finger- skiva st.	S:a st.	Därav anslutna t. telefon- växlar st.
I .....	22 527	573	23 100	12	29	41	1 284	2 776	4 060	2 016
II .....	13 235	1 785	15 020	3	19	22	612	1 670	2 282	628
III .....	11 492	805	12 297	2	12	14	456	1 427	1 883	474
IV .....	10 407	5 472	15 879	12	7	19	620	1 464	2 084	593
V .....	3 673	7 211	10 884	—	12	12	5	2 301	2 306	511
VI .....	97	1 877	1 974	1	1	2	132	420	552	87
Huvudverkst:a	128	2	130	*)	*)	*)	131	44	175	*)
Förrådsavd.:a	71	—	71	*)	*)	*)	38	25	63	*)
Summa	61 630	17 725	79 355	30	80	110	3 273	10 127	13 405	4 309

\*) Uptagna under resp. distrikt.

## 1. Olyckshändelser under året vid vägkorsningar i plan.

Antal befintliga korsningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Sammanstötningar mellan vägfärdande och tåg				Antal förolyckade personer		Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg)			Summa antal olyckshändelser	
		Antal tilldragelser för				skadade	dödade	motorfordon	hästskjut-sar	cyk-lande	vid dags-ljus	i mör-ker
		mo-tor-for-don	häst-skjut-sar	cyk-lande	gå-ende							
<b>A. Väggkorsningar å huvudspår.</b>												
<i>Allmänna och allmänt befarna vägar:</i>												
1 281	Bevakade grindar eller bommar	4	1	—	2	5	2	173	14	3	119	78
150	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor . . . . .	—	—	1	—	—	1	—	—	—	1	—
41	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
369	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler . . . . .	5	—	1	2	2	3	—	—	—	7	1
118	Kryssmärken, fri sikt . . . . .	1	—	—	—	3	3	—	—	—	1	—
11	» fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna:</i>												
64	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
6	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
44	Kryssmärken, fri sikt . . . . .	1	—	—	—	2	—	—	—	—	1	—
672	» fri sikt saknas	5	2	1	2	5	3	—	—	—	10	—
18 892	» saknas . . . . .	10	5	—	4	1	6	—	—	—	15	4
<b>21 669</b>	<b>Summa</b>	<b>26</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>18</b>	<b>18</b>	<b>173</b>	<b>14</b>	<b>3</b>	<b>154</b>	<b>83</b>
<b>B. Väggkorsningar å hamn-, industri- och grusgropsspår.</b>												
<i>Allmänna och allmänt befarna vägar:</i>												
50	Bevakade grindar eller bommar	1	—	—	—	—	—	7	—	—	5	3
2	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler . . . . .	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
13	Kryssmärken, fri sikt . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
305	» fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
92	» saknas . . . . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
<b>465</b>	<b>Summa</b>	<b>3</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>8</b>	<b>—</b>	<b>—</b>	<b>8</b>	<b>3</b>



## 2. Växel- och signalsäkerhets-

(Exkl. anläggningar för

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävstångs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-bockar		Signal-vevar & sema-for-mast
	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl- stäl- lare	tåg- vägs- och med- giv- stäl- lare	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl.- häv- stång.	tåg- vägs- häv- stång.	antal ställ- verk	växel-, sig- nal- o. för- regl- ve- var	tåg- vägs- häv- stång.	antal ställ- boc- kar	antal ve- var	
I.....	20	753	13	29	502	144	134	1 003	457	29	42	43
II.....	12	308	2	14	285	73	126	967	391	27	45	16
III.....	16	595	20	14	181	48	93	685	262	14	27	1
IV.....	1	13	—	5	111	34	129	876	410	69	130	106
V.....	16	242	2	3	6	2	80	463	228	53	64	175
VI.....	Uppgift saknas.											
Summa	65	1 911	37	65	1 085	301	562	3 994	1 748	192	308	341
Ökning ...	3	88					8	38	24	9	6	
Minskning.			33	1	27	6						27
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.....	486	529	6	40	560	99	239	72	283	39	121	54
II.....	417	224	8	17	374	61	213	89	257	33	93	65
III.....	246	439	8	42	417	106	144	17	170	35	83	11
IV.....	335	13	20	2	327	37	380	212	187	9	225	197
V.....	154	152	2	5	149	16	223	237	98	10	111	213
VI.....	Uppgift saknas.											
Summa	1 638	1 357	44	106	1 827	319	1 199	627	995	126	633	540
Ökning ...	3	57		5		13	29	23	12	7	13	15
Minskning.			1		5							

## anläggningarnas beståndsdelar 1940.

vägkorsningar i banans plan).

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tågvägsutlösningsskåp	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
112	450	92	52	412	36	328	29	2	268	8	14	595
63	252	75	14	368	9	193	53	4	252	5	5	250
27	176	1	84	254	20	211	40	—	183	11	2	408
27	133	2	—	505	—	45	32	—	197	3	—	42
17	53	1	4	380	—	100	5	—	151	—	—	78
<b>246</b>	<b>1 064</b>	<b>171</b>	<b>154</b>	<b>1 919</b>	<b>65</b>	<b>877</b>	<b>159</b>	<b>6</b>	<b>1 051</b>	<b>27</b>	<b>21</b>	<b>1 373</b>
1				2		55			39			82
	35	6	2				49			1		
Rörliga broar	Elektr. vingkopp- lingar	Räls- kon- takter	Isolerad räl			Mek. spärr- skenor	Elektr. växel- spär- rar	Signal- kontroll	Tåg- an- komst- tele- fon	Annan tåg- an- komst- signa- lering		
			inkopp- ling med räls- kont.	inkopp- ling med fot- kont.	vil- ström							
10	39	121	46	26	823	41	322	195	2	56		
8	17	59	20	13	320	43	266	168	—	57		
23	3	58	41	39	386	43	180	97	—	74		
—	—	12	—	—	50	19	275	133	9	77		
1	—	2	—	30	64	—	155	12	18	22		
<b>42</b>	<b>59</b>	<b>252</b>	<b>107</b>	<b>108</b>	<b>1 643</b>	<b>146</b>	<b>1 198</b>	<b>605</b>	<b>29</b>	<b>286</b>		
22				4	84		50	59		37		
	2	2	2			31			6			



## 3. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid 1940 års slut.

## A. Vid korsningar mellan huvudspår och allmänna eller allmänt befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å						Hela S J
	d i s t r i k t						
	I	II	III	IV	V	VI	
Bevakade grindar.....	16	38	33	64	21	57	229
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	150	176	229	144	68	167	934
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	18	12	39	20	8	21	118
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor.....	51	49	15	23	5	7	150
Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler.....	7	6	1	16	—	11	41
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	88	76	77	55	57	16	369
Kryssmärken, fri sikt.....	8	21	15	28	24	22	118
» fri sikt saknas.....	2	3	2	1	3	—	11
Summa	<b>340</b>	<b>381</b>	<b>411</b>	<b>351</b>	<b>186</b>	<b>301</b>	<b>1 970</b>

## B. Vid korsningar mellan huvudspår och vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å						Hela S J
	d i s t r i k t						
	I	II	III	IV	V	VI	
Bevakade grindar.....	—	2	2	3	1	1	9
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	6	14	26	3	1	1	51
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	—	1	1	2	—	—	4
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor.....	8	7	3	2	—	1	21
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	2	1	2	—	—	1	6
Kryssmärken, fri sikt.....	—	14	8	17	4	1	44
» fri sikt saknas.....	177	102	138	106	49	100	672
» saknas.....	2 444	3 257	2 076	5 339	3 588	2 188	18 892
Summa	<b>2 637</b>	<b>3 398</b>	<b>2 256</b>	<b>5 472</b>	<b>3 643</b>	<b>2 293</b>	<b>19 699</b>

C. Vid korsningar mellan hamn-, industri-, grusgrops- eller andra därmed jämförliga spår och gator, allmänna eller allmänt befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å						Hela S J
	d i s t r i k t						
	I	II	III	IV	V	VI	
Bevakade grindar.....	—	3	—	10	—	1	14
Fällbommar.....	19	2	4	5	4	2	36
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor.....	—	—	—	—	—	2	2
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	3	—	—	—	—	—	3
Kryssmärken, fri sikt.....	3	5	—	—	5	—	13
» fri sikt saknas.....	167	66	5	32	21	14	305
» saknas.....	8	10	38	13	2	21	92
Summa	200	86	47	60	32	40	465



## D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.

### 1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar, elektrifieringsarbeten, markförvärv samt arbeten för motverkande av arbetslöshet m. m. år 1940.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1940		från resp. arbetens början t. o. m. år 1940
		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				
<b>Nya byggnader och anläggningar.</b>				
<i>Bangårdar:</i>				
Hagalunds övre, utvidgning av spårsystemet ..	325	—	46	294
Göteborg » » » ..	100	—	17	71
Stockholm S » » » ..	185	—	116	116
Anordnande av gångtunnlar .....	65	—	2	61
10 och 12 bs, belastningsanordningar .....	1000	—	1030	1030
<i>Diverse åtgärder för spår förstärkning:</i>				
Inläggning av makadamballast .....	774	110	294	642
Boden—Karungi—Haparanda, förstärkning av spåröverbyggnaden .....	—	—	537	537
Karungi, utvidgning av spårsystemet .....	—	—	176	176
Haparanda, » » » .....	—	—	322	322
Övriga arbeten (3 st.) .....	18	—	27	27
<i>Dubbelspårsbyggnader och linjeomläggningar:</i>				
Järna—Katrineholm, förberedande arbeten för dubbelspårsanläggning .....	5 500	—	1 624	4 848
Laxå—Gårdsjö, förberedande arbeten för dub- belspårsanläggning .....	1 000	—	571	738
Hallsberg—Östansjö, kompletteringsarbeten för dubbelspårsdrift .....	137	—	92	132
Östansjö—distriktsgränsen, kompletterings- arbeten för dubbelspårsdrift .....	25	—	19	19
<i>Husbyggnader</i> .....	510	—	205	501
<i>Bostadslån till personalen</i> .....	482	—	16	61
<i>Skenfria vägkorsningar m. m.:</i>				
Vägbroar (4 st.) .....	129	141	—	141
Vägportar (2 st.) .....	12	—	—	—
Vägomläggningar .....	70	20	—	47
<i>Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden:</i>				
Inläggning av räler och växlar .....	2 401	682	580	1 914
» » underläggsplattor och rälsvand- ringshinder .....	2 129	578	681	1 478
<i>Telefonledningar och kabelarbeten (18 arbeten) ...</i>	407	1	143	357
<i>Elektriska belysningsanläggningar (12 arbeten) ...</i>	102	9	9	84
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
Falköping, uppförande av omformarstation m.m.	1 000	614	—	1 028
Övriga arbeten (13 st.) .....	158	68	39	119

<sup>1</sup> Inkomstsaldo.

Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader			
	under år 1940		från resp. arbetens början t. o. m. år 1940	
	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>Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:</i>				
Olskroken—Frändtorp—Partille, linjeblockanordning .....	90	—	40	79
Olskroken—Tingstad—Lillhagen, linjeblockanordning m. m. ....	95	50	—	100
Linköping—Hultsfred, säkerhetsanläggningar vid 10 stationer .....	173	8	—	171
Örebro C, växel- och signalsäkerhetsanläggning	300	—	128	128
Hallsberg—Örebro S, automatisk linjeblockering .....	150	—	107	107
Långsele—Boden, förregling av mötesplatser..	165	—	138	138
Övriga arbeten (39 st.) .....	445	82	162	395
Bidrag till kostnader för utförda säkerhetsanordningar vid vägkorsningar .....	<sup>1</sup> 199	<sup>1</sup> 187	—	<sup>1</sup> 187
<i>Kompletteringsarbeten å inköpta enskilda järnvägar</i>	330	—	61	61
<i>Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre arbeten (123 arbeten) .....</i>	996	134	171	742
<i>Anläggningar för billinjer:</i>				
Gysinge, garagebyggnad .....	50	6	—	51
Stuvsta, tillbyggnad av garage .....	268	—	119	266
Kungälv's Ytterby, uppförande av garagebyggnad .....	92	21	—	93
Eslöv, uppförande av garagebyggnad .....	63	26	—	57
Hörby, uppförande av garagebyggnad .....	55	—	—	—
Övriga arbeten (14 st.) .....	124	75	2	108
<i>Anläggningar för förrådsavdelningen .....</i>	2 899	451	966	3 035
<b>Summa</b>	<b>22 467</b>	<b>2 707</b>	<b>8 394</b>	<b>19 905</b>
<b>Elektrifieringsarbeten.</b>				
<i>Stockholm—Krylbo—Ånge och Krylbo—Örebro:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar .....	33 310	—	—	10 337
Nya anläggningar .....		—	837	17 804
Övriga anordningar .....		—	—	5 473
<i>Väst kustbanan, inkl. Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar .....	31 825	—	—	8 592
Nya anläggningar .....		—	39	10 648
Övriga anordningar .....		—	157	10 419
<i>Laxå—Charlottenberg:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar .....	24 470	—	—	3 214
Nya anläggningar .....		—	44	4 687
Övriga anordningar .....		—	5	4 938
<i>Södertälje S—Eskilstuna:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar .....	—	—	—	1 308
Nya anläggningar .....		—	—	1 736
Övriga anordningar .....		—	—	823

<sup>1</sup> Inkomstsaldo.



	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1940		från resp. arbetens början t. o. m. år 1940
		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>Uppsala—Gävle:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....		—	—	1 620
Nya anläggningar.....		—	16	2 878
Övriga anordningar.....		—	—	1 755
<i>Tomtebodavärtan m. fl.:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	6 900	—	1 <sup>1</sup>	1 975
Nya anläggningar.....		—	116	2 583
Övriga anordningar.....		—	2	2 600
<i>Ånge—Långsele och Bräcke—Östersund:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	20 900	—	13	3 870
Nya anläggningar.....		—	41	5 830
Övriga anordningar.....		—	883	3 239
<i>Olskroken—Uddevalla:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....		—	36	2 407
Nya anläggningar.....		—	201	2 525
Övriga anordningar.....		—	—	1 861
<i>Långsele—Boden:</i>				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	24 000	—	4 441	7 153
Nya anläggningar.....		—	5 911	8 126
Övriga anordningar.....		—	1 034	1 478
Summa	141 405	—	13 775	129 879
<b>Markförvärv.</b>				
Inköp av mark.....	143	48	20	131
Försäljning av mark.....	1 616	1 206	1 146	1 462
Summa	1 473	1 158	1 126	1 331
<b>Arbeten för motverkande av arbetslöshet.</b>				
Vägbroar (1 st.).....	95	8	—	96
Vägportar (4 st.).....	367	1	—	267
Summa	462	9	—	363
<b>Härav:</b>				
beredskapsarbeten.....	96	—	—	10
allmänna arbeten.....	366	9	—	353
Försvarsberedskapsarbeten.....	18 753	—	9 354	12 130
Summa summarum	182 614	2 558	31 397	161 946

<sup>1</sup> Inkomstsaldo.

## 2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1940		från resp. arbetens början t. o. m. år 1940
		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>				
Rälsutbyten i längre följd:				
Utbyte av räler och växlar.....	3 020	2 189	270	2 627
Justering av rälskarvar.....	314	225	16	291
Olskroken, ny godstågsförbindelse mellan västkustbanan och Sävenäs rangerbangård.....	1 200	—	43	1 245
Vännäs, ombyggnad av magasin samt ändring av spårsystemet.....	160	—	—	160
Stockholm C, omändringar inom stationshuset	244	—	96	190
Malung, nytt stationshus i ersättning för befintligt.....	105	—	—	105
Nässjö, överliggningshus.....	104	—	93	104
Vårgårda, ombyggnad av bangården.....	190	—	189	200
Stockholm N, förändringsarbeten vid godsmagasin m. m.....	135	—	39	39
Ombyggnad av bostadslägenheter för beredande av tvårumslägenheter.....	129	76	3	116
Boden, om- och utbyggnad av dissousgasverket	68	—	—	67
Hagalunds övre, ändring av tvättinrättningen	53	53	—	53
Olskroken, ändring av spårsystemet.....	62	—	6	50
Boden, ombyggnad av värmeledning inom lokstall och vagnhall.....	68	—	21	65
Storlien, tillbyggnad av hus 9 E.....	99	—	74	84
Malmö C, flyttning och ändring av resgodslokaler m. m.....	100	—	19	19
Örebro C, ändringsarbeten i stationshuset....	55	—	39	39
Malmö, uppförande av manskapshus i ersättning för hus 27 A.....	54	—	—	—
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	1 505	632	222	1 238
Summa	<b>7 665</b>	<b>3 175</b>	<b>1 130</b>	<b>6 692</b>
<i>Broar, viadukter, vägbroar och vägportar.....</i>	<b>609</b>	<b>257</b>	<b>29</b>	<b>347</b>
<i>Bangårdsmaskinerier:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	<b>393</b>	<b>139</b>	<b>58</b>	<b>321</b>



	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1940		från resp. arbetens början t. o. m. år 1940
		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>Elektriska belysningsanläggningar:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	502	109	129	435
<i>Telegraf- och telefonanläggningar samt kabelarbeten:</i>				
Göteborg—Stockholm, pupinisering av telefonkabel.....	321	—	78	78
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	504	22	82	211
Summa	<b>825</b>	<b>22</b>	<b>160</b>	<b>289</b>
<i>Signal- och säkerhetsanläggningar:</i>				
Olskroken, utförande av ny ställverksanläggning	507	1	—	538
Norrköping C, ändring av ställverksanläggning	63	—	57	57
Kumla och Mosås, ombyggnad av säkerhetsanläggningar.....	80	—	52	57
Värgårda, komplettering av säkerhetsanläggning.....	69	—	53	53
Övriga arbeten.....	710	180	162	466
Summa	<b>1 429</b>	<b>181</b>	<b>324</b>	<b>1 171</b>
<i>Anläggningar för elektrisk lågdrift:</i>				
Riksgränsen—Stenbacken, ändringsarbeten å 16- och 10-kV-ledningar.....	300	1	—	301
Malmbanan, utbyte av linjebrytare i transformatorstationerna.....	230	—	267	267
18 och 19 bansektionerna, förnyelsearbeten å malmbanans överföringsanläggning.....	825	—	822	822
Abisko—Stenbacken, utbyte av kontaktråd	100	1 <sup>1)</sup>	—	103
Stjärnhov—Katrineholm, utbyte av kontaktråd.....	85	78	—	78
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	506	139	114	389
Summa	<b>2 046</b>	<b>217</b>	<b>1 203</b>	<b>1 960</b>
<i>Färjelägen och landningsbryggor.....</i>	<b>16</b>	—	—	<b>10</b>
<i>Billinjer.....</i>	<b>26</b>	<b>12</b>	—	<b>26</b>
<i>Anläggningar vid huvudverkstäder:</i>				
Örebro, ombyggnad av hjulverkstaden.....	98	31	—	95
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	205	95	25	165
Summa	<b>303</b>	<b>126</b>	<b>25</b>	<b>260</b>

<sup>1</sup> Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1940		från resp. arbetens början t. o. m. år 1940
		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, oljekällare.....	71	31	—	73
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar.....	52	41	3	53
Summa	<b>123</b>	<b>72</b>	<b>3</b>	<b>126</b>
<i>Modernisering av bostadslägenheter.....</i>	<b>521</b>	<b>205</b>	<b>23</b>	<b>468</b>
<i>Återställande av genom olyckshändelse skadade anläggningar.....</i>	<b>181</b>	<b>128</b>	<b>46</b>	<b>187</b>
Summa summarum	<b>14 639</b>	<b>4 643</b>	<b>3 130</b>	<b>12 292</b>

### 3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten.

*Utbyte av broöverbyggnad över Helgeån å linjen Lialtorp—Diö.*

Broöverbyggnaden, som tillverkats av Kockums Mek. Verkstads Aktiebolag, Malmö, enligt ritningar litt. B nr 1295—3 och 287—2, ankom till Diö den 20 juli 1940.

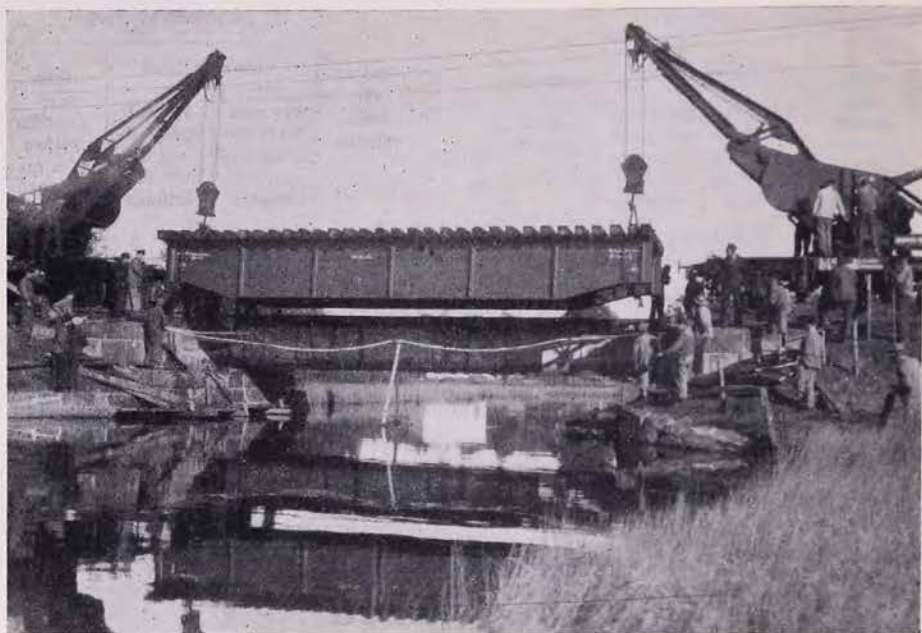
För uppläggning av broöverbyggnaden, norr om bron och väster om banan, anordnades en pallning av 2,7 m sliprar, varpå fastspikades 2 st. 15 m räler.

Broöverbyggnaden, som är 12,9 m lång och väger 10 200 kg, var under transporten till Diö upplastad på en 20 m lång vagn, litt Ob. Lossningen utfördes mellan tågen 8 008 och 102 måndagen den 29 juli. Före lossningen, som verkställdes med hjälp av två handkranvagnar litt Q 2 nr 1 079 och 1 080, vardera med 10 tons lyftförmåga, visade det sig, att broöverbyggnaden ej kunde lossas på linjen från den långa vagnen, enär kranarmarna voro för korta, varför broöverbyggnaden före utförandet från Diö bangård med kranarna omlastades till en tjänstevagn, som medelst handkraft utfördes till lossningsplatsen. Vid uppläggningsen på de å pallningen fastspikade rälererna placerades 5 st. 3" impregnerade plankor mellan brobyggnaden och rälererna.

Diverse förarbeten för brouthyttet utfördes, såsom utläggning och fastskruvning av impregnerade brosliprar av dimensionen 225 × 225 × 3 000 mm, uppförande av ställningsbyggnader i ån vid båda landfästena samt mätningar och anordnande av trämallar för fastsättning av upplagsplattorna på pallskiten.

För att erhålla längsta möjliga dispositionstid för utbyttet utfördes detta arbete en söndag, nämligen den 25 augusti mellan tågen nr 11 och 104, då 4 timmar kunde få disponeras.





Utbyte av broöverbyggnad över Helgeån. Vy från öster.

Utbytet tillgick sålunda:

Kranvagnarna nr 1 079 och 1 080 utfördes med lok litt E, som backade vagnarna ut till arbetsplatsen. En kranvagn uppställdes på vardera sidan om ån. Sedan linjen gjorts spänningslös, upplyftes medelst kranarna den gamla överbyggnaden från sina upplagsplattor och nedlades på pallskiftet i dubbelspårsläge å det för dubbelspår utbyggda landfästet. Därtill åtgick c:a 1 timmes tid.

Enär konstruktionen å den nya överbyggnaden ej medgav borring för de 4 inre stembultarna, sedan överbyggnaden kommit i sitt läge, och borring ej heller kunde göras innan den gamla bron borttogs, måste borringen utföras medan utbytet pågick. Denna borring gjordes för hand genom på förhand tillverkade plankmallar med 1 1/4" stemborr, vässade till 38 mm skär, till ett djup av 230 mm. Tid för borringen blev c:a 25 min.

Å södra landfästet var pallskiftet vid västra sidan 5 mm för högt, varför nedhuggning för upplagsplattan utfördes. Tiden för detta arbete var c:a 20 min.

På den gamla, sidoförflyttade överbyggnaden utlades räler, vilka sålunda tillsammans med rälererna på pallningen, som lågo i samma höjd, utgjorde en glidbana, varpå nya broöverbyggnaden medelst en stålwire, löpande genom fastkättad brytskiva (linhjul), av loket framsläpades till sidan av sitt blivande läge.

Dels för att tjäna som styrning och dels för att minska friktionen vid framdragningen fastgjordes vid broöverbyggnaden de under densamma placerade 3" impregnerade plankorna, så att dessa gleda på rälererna, vilka i förväg insmorts med såpa.

Den nya broöverbyggnaden, som med brosliprarna beräknades väga omkring 14 ton, lyftes nu medelst kranarna och inlades på de i förväg iordningställda upplagsplattorna. *Se bild.*

Tiden för framdragningen jämte inlyftning av broöverbyggnaden uppgick till c:a 45 min.

Sedan spåret över nya broöverbyggnaden utlagts, gjordes avvägningar, dels utan belastning och dels med loket utförd på bron.

Lok och kranvagnar infördes till Diö, kontaktledningen gjordes åter spänningsförande, varefter linjen rapporterades klar 7 min före dispositionstidens utgång.

Under måndagen den 26 augusti verkställdes borringen för de 4 yttre stembultarna. Denna borring utfördes genom hålen i upplagsplattorna.

Stembultarna fästes med cementbruk.

Sidogångbanan, placerad vid östra sidan om spåret, uppmonterades sedan bron inlagts.

Tågen nr 104, 109, 8 och 4 001 den 25 augusti framfördes med sth 10 km/tim. Fr. o. m. tåg 102 den 25 augusti t. o. m. tåg 8007 den 26 augusti utgjordes sth av 40 km/tim. Därefter framfördes tågen med full hastighet.

#### *Husbyggnadsarbeten.*

På grund av tidsförhållandena har byggnadsverksamheten under år 1940 varit av mindre omfattning än tidigare.

Under året hava bl. a. slutförts år 1939 påbörjade arbeten med uppförandet av stationshusen vid Malung och Vårgårda samt Malmö stationshus tillbyggnad med resgodslokaler.

I *Malung* har i samband med uppförandet av stationshuset lokaler beretts även för post och telegraf. Dessa senare inrymmas i en 2-våningsbyggnad, varvid bottenvåningen disponeras av posten och övervåningen av telegrafverket. Under denna del av byggnaden har anordnats källare för garage, förråd och pannrum.

Järnvägens lokaler, som inrymts i en envånings flygelbyggnad närmast banan, bestå av väntsal och toaletter för allmänheten, stinsexpedition, gods- och resgodsrum med särskilt rum för allmänheten för godsinlämning samt manskapsrum med skåp- och tvättrum.



*Malungs stationshus sett från väster.*



Byggnaden i sin helhet är uppförd av lättmurtegel på grund av betong med bjälklag av klinkerbetong. Stationshusflygeln har platt tak, som utförts av armerad klinkerbetong med kokslaggfyllning, 5 cm betongavtäckning, membranisolering av 3 lag asfaltfilt klistrat med compound samt slitskydd av 5 cm betong.

Två-våningsbyggnaden är täckt med sadeltak, som plåtbelagts.

Tegelytor i fasaderna och betongyta å skärmtak äro putsade med terrasit.

Väggar och tak invändigt äro i allmänhet putsade.

Väntsalens väggar äro till fönsteröverkant klädda med ekkryssfanan och golvet belagt med Höganäs-klinker. Lister, bänkar m. m. äro till största delen utförda av ek. Väggarna i allmänhetens toaletter äro till en höjd av 2 10 m klädda med kakel och golvet belagt med Ifö-plattor.

Arbetet, som utförts på entreprenad med skilda entreprenörer för byggnads-



Värmdö stationshus.

arbete, sanitära anläggningar resp. elektriska ledningar, har dragit en kostnad av 276 065: — kr.

I samband med vidtagna bangårdsförändringar har vid Värmdö uppförts ett nytt stationshus med godsmagasin.

Stationshuset är uppfört av tegel på grund av betong. Till fasaderna har använts handslaget gult fasadtegel, vilket fogstrukits med släta fogar. Taket är täckt med svart falstaktegel och skärmtaket med kopparplåt. Godsmagasinet är utfört av stolpar med utvändig, liggande, ohyvlad panel. Den del av byggnaden, som innehåller varmrums, passage och rum för klädkåp, är uppförd av plank med panel ut- och invändigt. Taket är täckt med underhållsfri takpapp.

Byggnaden är uppförd på entreprenad och har dragit en kostnad av 72 000: — kr.

Genom tillbyggnad av stationshuset vid Malmö C ha nya lokaler erhållits för ankommande resgods, tull, stadsbud och frisör.

Arbetet har utförts på entreprenad och kostat 100 000: — kr.

## E. Redogörelse för försök.

### 1. Avslutade försök.

*Palmetto takfärg från A.-B. Arco.*

Taket å Flens stationshus beströks med denna färg i augusti 1926. Färgen har under år 1940 flagnat i ganska stor omfattning i synnerhet i räಂದalar, varför ommålning eller bättring måste utföras under år 1941. Färgen har dock visat sig hållbar i 14 års tid utan någon som helst bättring. Palmetto takfärg kan därför betecknas som lämplig för ifrågavarande ändamål.

### 2. Pågående försök.

Prov pågå med:

Träimpregneringsmedlet Cuprinol.

Sliprar impregnerade med arseniksalt.

Munksjö nya underhållsfria takpapp.

Röd oljeslamfärg från Alfort & Cronholm.

Martinråler tillverkade i Tyskland och märkta SM 1926 SJ.

Råler med hög manganhalt från Domnarfvets Jernverk.

Rålsbefästning, vari ingår s. k. fjäderspik.

Slipersstoppningsmaskiner Barco och Warsop.

Bitumenpreparatet Maxoid för isolering och rostskydd mellan sliprar och järnbalkar.



# Handledning för lärare

## 1. Inledning

Handledningen är avsedd för lärare som ska undervisa i ämnet. Den innehåller information om kursens innehåll, syfte och mål. Läraren ska kunna förstå kursens struktur och kunna anpassa undervisningen efter elevernas behov. Handledningen innehåller också information om kursens utvärdering och betygssättning.

## 2. Kursens innehåll

### 2.1 Kursens syfte

Kursens syfte är att ge eleverna en grundläggande kunskap om ämnet.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att analysera och kritiskt granska ämnet.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att kommunicera och samarbeta med andra.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att lösa problem och ta beslut.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att reflektera över sitt eget lärande.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att arbeta självständigt.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att ta ansvar för sitt eget lärande.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att arbeta i grupper.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att kommunicera muntligt och skriftligt.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att arbeta med projekt.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att ta del av kursens innehåll.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att arbeta med läroplanen.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att arbeta med kursens innehåll.

Kursens syfte är också att utveckla elevernas förmåga att arbeta med kursens innehåll.

Kursens syfte är vidare att utveckla elevernas förmåga att arbeta med kursens innehåll.

Handledningen innehåller också information om kursens utvärdering och betygssättning. Läraren ska kunna förstå kursens utvärdering och kunna anpassa undervisningen efter elevernas behov. Handledningen innehåller också information om kursens betygssättning.





