

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1942

Utkom från trycket den 15 november 1943

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 **TRAFIKVERKET**

Centraltryckeriet
Esselte ab, Stockholm 1943
848884

BALNA VDOLNIN GERM S
VERKS GAMH ET JR 1942

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER

TEKNISK-EKONOMISK REDOGÖRELSE

FÖR

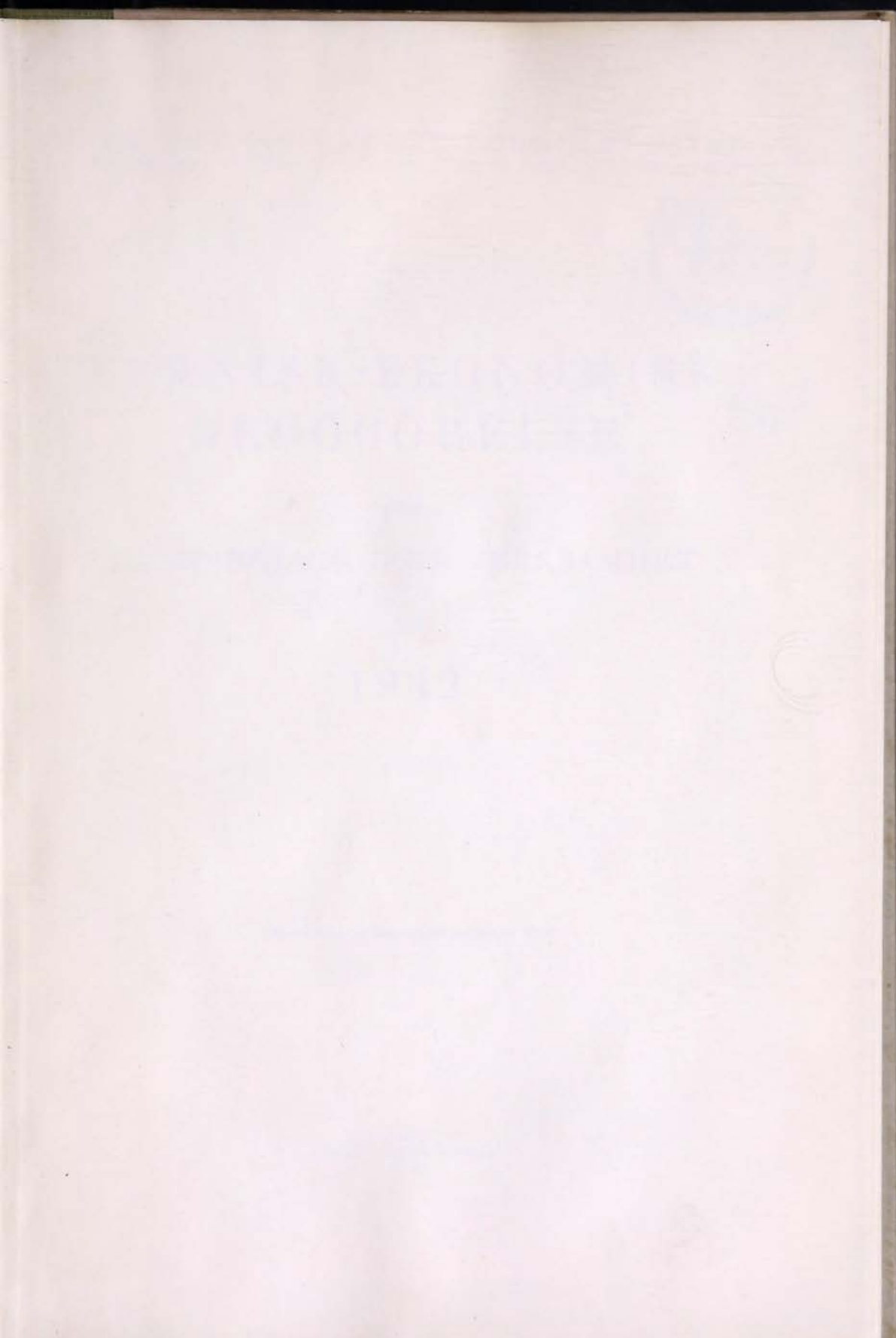
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

ÅR

1942

Utkom från trycket den 15 november 1943

Centraltryckeriet
Esterle ab. Stockholm 1943
848884



STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



TEKNISK-EKONOMISK — REDOGÖRELSE

A4pb

FÖR
BANAVDELNINGENS VERKSAMHET

7

ÅR

1942

Utkom från trycket den 15 november 1943

Centraltryckeriet
Esselte ab. Stockholm 1943
343584

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



TEKNISK-EKONOMISK
REDOGÖRELSE

Björk

FÖR

REGERINGENS VERKSAMHET

ÅR

1942

Utgått från trycket den 12 november 1942

Statens Järnvägar
Första avdelningen 1942
Köpenhamn

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

A. <i>Bannätets indelning.</i>	Sid.
1. Bansektionernas spårlängder, personalantal, kostnader m. m.....	4
2. Banmästaravdelningar och banvaktssträckor.....	8
B. <i>Banarbetarnas löneförhållanden</i>	29
C. <i>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.....	48
3. Uppgifter rörande banunderhållet:	
a. Sliprar:	
1. Sliprars livslängd.....	49
2. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper.....	51
3. Upptagna och nedlagda sliprar.....	52
4. Impregnering av virke.....	54
b. Räler:	
1. Räler av olika tillverkare.....	55
2. Räler av olika modeller.....	56
3. Rälsbrott.....	57
c. Spårundersökningar med Hallade's apparat.....	62
d. Gas- och thermitsvetsning å spårffekter.....	63
e. Ballast.....	63
f. Planteringar.....	66
g. Anläggningar för elektrisk tågdrift m. m.....	67
h. Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar.....	75
i. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:	
1. Olyckshändelser vid vägkorsningar i plan.....	77
2. Växel- o. signalsäkerhetsanläggningarnas beståndsdelar ..	78
3. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i plan.....	80
j. Lokvändskivor.....	82
k. Motordressiner.....	84
D. <i>Nybyggnads- och förändringsarbeten.</i>	
1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar m. m.....	85
2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.....	88
3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten	91
E. <i>Redogörelse för försök</i>	96

1. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas		Huvudort	Trafikerad banlängd vid årets slut	
nr	omfattning		Totalt	Härav dubbel- spår
			km	km
1	2	3	4	5
I Distriktet				
1	(Krylbo)—(Ulriksdal); (Gävle C)—Uppsala C med sidol. till Korsnäsverken, Söderfors och Danne- mora; Sala—(Hagaström); Uppsala C—(Enköping)	Stockholm	436.6	58.8
2	(Järna)—Mjölby—(Hästholmen); Åby—(Katrineholm); Linköping C—(Hultsfred) med Bjärka-Säby—(Ät- vidaberg).....	Norrköping	407.8	86.3
3	Krylbo—(Mjölby) och Örebro S—(Svartå)	Örebro	308.4	24.8
4	(Älvsjö)—(Hallsberg) med sidol. till Södertälje C; Sö- dertälje S—(Eskilstuna C) Nybybruk med sidol. till Mariefred, Strängnäs och Skebokvarn	Stockholm	323.8	53.6
24	Ulriksdal—Stockholm C—Älvsjö med sidol. till Stockh. N, (Stockh. Ö), Värtan och Liljeholmen	Stockholm	24.8	14.8
Summa			1 501.4	238.3
II Distriktet				
5	(Falköping C)—Göteborg C; Göteborg-Tingstad— Olskroken; Göteborg C—Gubbiero—Olskroken	Göteborg	119.4	45.0
6	Gränsen mot Norge—Charlottenberg—(Laxå) med sidol. till Fryksta	Kristinehamn	212.3	—
7	Mora—(Kristinehamn) med sidol. till Finnshyttan; Vansbro—Särna	Kristinehamn	399.8	—
8	(Hallsberg)—Falköping C; Skövde—Karlsborg; Falkö- ping C—(Nässjö); Vartofta—(Tidaholm)	Falköping	317.8	22.1
9	Strömstad—(Göteborg-Tingstad) med sidol. till Lyse- kil; Bengtsfors V—Uddevalla hamn; (Gubbiero)— (Halmstad C) med sidol. till (Ätran); Almedal— (Borås C)	Göteborg	566.9	2.6
Summa			1 616.2	69.7
III Distriktet				
10	Hässleholm—Malmö C—Trelleborg C; Malmö V—Sö- dervärn; (Raus)—Eslöv; Billeberga—Landskrona; Teckomatorp—Arlöv	Malmö	209.6	83.3
11	(Mjölby)—Nässjö—(Hässleholm)	Nässjö	275.4	88.5
12	Halmstad C—(Teckomatorp); Veinge—(Hässleholm); Ängelholm C—Hälsingborg F; Åstorp—Mölle; Häls- ingborg C—(Hässleholm); Ramlösa—Raus; Klip- pan—(Eslöv); Billesholms gr.—(Landskrona); (Vär- namo)—Kärreberga	Hälsingborg	540.5	3.1
28	(Eslöv)—Ystad — (Södervärn); (Landskrona)—(Käv- linge)—(Lund C)—Svedala—(Trelleborg C); Barse- bäckshamn—(Kävlinge)—(Örtofta)—(Sjöbo); Bör- ringe—Östratorp; (Brösarp)—(Gärnsnäs)—Köpinge- bro; S:t Olof—Tomelilla	Ystad	357.2	—
Summa			1 382.7	174.9

indelning.

5

antal, kostnader m. m. år 1942.

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 dylaka	meter bro- längd	eldstä- der i bostä- der	för- enings- sta- tioner	anslu- tande en- skilda järn- vägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
613.9	429.4	550	457	2 632	1 679	4 311	9	749	1 412	901	4	4
638.1	429.2	543	489	2 932	1 091	4 023	11	857	1 212	1 452	4	5
545.4	545.4	705	354	2 138	5 243	7 381	8	1 088	1 522	1 213	11	13
491.0	477.0	996	417	2 300	5 567	7 867	9	720	1 074	1 118	2	2
250.0	182.1	409	294	2 241	3 938	6 179	4	1 413	1 819	1 059	5	5
2 538.4	2 063.1	3 203	2 011	12 243	17 518	29 761	41	4 827	7 039	5 743	26	29
319.2	279.7	371	288	1 709	1 306	3 015	6	1 209	2 319	735	6	9
320.1	308.5	270	217	1 276	527	1 803	6	579	1 595	940	6	7
475.6	—	221	200	1 192	187	1 379	8	375	845	601	3	3
457.3	423.4	814	352	2 111	4 785	6 896	8	681	1 043	1 202	5	6
713.8	388.1	546	464	2 742	1 013	3 755	15	899	2 067	1 182	1	1
2 286.0	1 399.7	2 222	1 521	9 030	7 818	16 848	43	3 743	7 869	4 750	21	26
513.0	466.7	524	416	2 903	2 545	5 448	7	1 484	1 692	856	8	9
493.2	479.7	681	448	2 533	2 584	5 117	9	807	589	993	5	7
755.1	385.1	732	572	3 421	2 768	6 189	15	1 298	1 748	1 273	4	4
446.9	—	347	318	1 641	1 185	2 826	8	630	463	579	5	5
2 208.2	1 331.5	2 284	1 754	10 498	9 082	19 580	39	4 219	4 492	3 701	22	25

1. Bansektionernas spårlängder, personal-

Bansektionernas			Trafikerad banlängd vid årets slut	
nr	omfattning	Huvudort	Totalt	Härav dubbel- spår
1	2	3	4 km	5 km
IV Distriktet				
13	Gränsen mot Norge—Storlien—(Bräcke); (Höting)—Östersund C med sidol. till Strömsund och Hammerdal	Östersund	416.5	—
14	Långsele—Bräcke—(Ljusdal); Ånge—Sundsvall C—(Hudiksvall) med sidol. till Bergsjö.....	Sundsvall	472.6	—
15	Ljusdal—(Krylbo); Ljusdal—Hudiksvall—Gävle C; Kilafors—Söderhamn C; Ockelbo—Gävle C.....	Storvik	497.0	—
16	(Brunflo)—(Mora); Sveg—Hede; Orsa—(Bollnäs) med sidol. till Dalfors	Orsa	498.6	—
17	(Storuman)—Höting—(Forsmo); (Långsele)—Härnösand—(Sundsvall C)	Sollefteå	446.6	—
	Summa		2 331.3	—
V Distriktet				
18	(Gällivare)—(Boden C)—Luleå	Luleå	200.6	—
19	Gränsen mot Norge—Riksgränsen—Gällivare med sidol. till Malmberget och Koskullskulle	Kiruna	246.7	—
20	Gränsen mot Finland—Haparanda—Boden C—Jörn; Karungi—Övertorneå; Älvsby—Piteå	Boden	416.6	—
21	(Jörn)—(Långsele); Bastuträsk—Skelleftehamns nedre; Vännäs—Holmsund; Mellansel—Örnsköldsvik	Umeå	494.9	—
23	(Gällivare)—Arvidsjaur; (Jörn)—Arvidsjaur—Storuman; Storuman—(Hälsnäs)	Storuman	675.1	—
	Summa		2 033.9	—
VI Distriktet				
25	Borås C—(Värnamo)—(Alvesta); Hillared—Axelfors; Hestra—(Gislaved); Limmared—(Falkenberg); Gånghester—(Jönköping C); (Uddevalla)—(Herrljunga)—Borås C—(Varberg)	Borås	601.6	—
26	(Nässjö)—Kalmar C; Nybro—Emmaboda; (Alvesta)—Växjö—Karlskrona C och N.....	Kalmar	325.1	—
27	(Hultsfred)—(Åseda)—(Växjö); (Oskarshamn)—(Sävsjöström)—Brittatorp; (Berga)—(Kalmar C)—(Torsås); Mönsterås—Fagerhult	Växjö	416.3	—
29	(Karlskrona N)—(Gullberna)—(Kristianstad); Ronneby—Ronnebyredd; Bredåkra—(Växjö); Sandbäck—(Olofström); Sölvesborg—Hörviken	Ronneby	251.6	—
	Summa		1 594.6	—
	Summa för hela S J		10 460.1	482.9

¹ Härav 57.3 km inom verkstadsområden belägna spår, vilkas underhåll icke bekostas av banavdelningen. Vidare ingå vissa SJ ej tillhöriga men av banavdelningen underhållna spår.

² Här i ej inräknade 180 man, underställda arbetschefen vid elektrifieringsarbetena, Nässjö.

antal, kostnader m. m. år 1942 (forts.).

Spårlängd vid årets slut		Antal an- ställd perso- nal i medeltal under året		Bokförda kostnader (tkr)			Antal (vid årets slut)					
Totalt km	Härav elektri- fierade spår km	Totalt	Härav för drift och under- håll	Drift o. under- håll samt hyres- verk- samhet	Ny- bygg- nads- o. föränd- rings- arbe- ten	Totalt	bm- avdel- ningar	spår- växlar ut- tryck- ta i enkla dylika	meter bro- längd	eldstä- der i bostä- der	för- enings- sta- tioner	anslu- tande en- skilda järn- vägar
6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
497.7	113.0	426	360	2 165	946	3 111	9	400	2 012	796	1	1
605.4	476.1	705	403	2 555	4 365	6 920	11	657	1 415	1 212	2	2
676.0	364.6	674	493	2 830	1 899	4 729	12	931	2 408	1 301	3	3
554.4	—	270	233	1 318	231	1 549	9	310	1 150	581	—	—
502.7	—	468	411	2 334	761	3 095	9	308	1 930	409	—	—
2 836.2	953.7	2 543	1 900	11 202	8 202	19 404	50	2 606	8 915	4 299	6	6
285.0	308.8	369	339	1 998	606	2 604	7	420	352	759	—	—
319.4	311.7	446	385	2 809	1 023	3 832	10	336	784	1 424	—	—
517.1	164.1	569	384	2 450	2 418	4 868	9	501	1 996	716	—	—
598.5	409.1	880	631	3 512	3 970	7 482	13	447	2 578	991	—	—
735.2	—	319	276	1 725	549	2 274	14	270	2 151	536	—	—
2 455.2	1 193.7	2 583	2 015	12 494	8 566	21 060	53	1 974	7 861	4 426	—	—
711.7	—	498	440	2 295	1 291	3 586	13	778	1 543	813	3	4
415.6	—	231	206	1 134	515	1 649	8	613	904	527	—	—
479.0	—	189	177	996	269	1 265	7	545	767	520	1	1
317.2	—	84	84	395	128	523	6	457	599	392	4	4
1 923.5	—	1 002	907	4 820	2 203	7 023	34	2 393	3 813	2 252	8	9
14 247.5	6 941.7	13 837	10 108	60 287	53 389	113 676	260	19 762	39 989	25 171	83	95

2. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utfö- ras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
				dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
				km	km	km	km			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
1	A-linjer.									
	112	(Ulriksdal)—Rosersberg.....	Rotebro.....	24.4	—	10.9	2.2	dagl.	öbm	bfm
	113	(Rosersberg)—(Uppsala C)....	Märsta.....	32.4	—	7.3	0.2	»	fbm	bfm
	114	Uppsala C—Uppsala N och (Uppsala C)—(Vattholma) ¹ samt (Uppsala N)—(Enkö- ping) ²	Uppsala C.....	1.6	4.6	20.2	2.1	»	öbm	bm
				—	19.5	2.8	1.6	»		
				—	41.4	4.0	0.3	varan. vard. varje Soh		
	115	(Uppsala N)—Heby.....	Heby.....	—	42.8	11.1	0.2	dagl.	fbm	bfm
	116	(Heby)—(Krylbo)	Sala.....	—	46.8	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
2		131 Tystberga—(Jönåker).....	Nyköping C....	—	34.9	16.8	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	23.2	»	öbm	bm
		134 (Eksund)—(Linghem).....	Kimstad.....	27.0	—	9.9	—	»	fbm	bfm
		135 Linghem—(Vikingstad) och (Linköping C)—Tannefors ³ }	Linköping C....	23.0	—	15.4	6.8	»	öbm	bfm
				—	2.1	1.4	2.8	varan. vard. varan. Soh		
		136 Vikingstad—Mjölby och (Mjölby)—Hästholmen ⁴ }	Mjölby.....	20.7	0.5	15.6	0.1	dagl.	öbm	bfm
				—	31.5	5.4	0.1	varan. dag		
	3	118 Örebro C—Örebro S—(Halls- berg) ⁵	Örebro C.....	24.2	1.8	50.4	5.1	dagl.	öbm	bm
	4	104 (Älvsjö)—Uttran.....	Huddinge.....	17.0	—	6.6	—	»	öbm	bm
3		105 (Uttran)—Järna och Söder- tälje S—Södertälje C.....	Södertälje S...	21.7	3.6	23.4	3.5	»	öbm	bm
		106 (Järna)—(Stjärnhov)	Gnesta.....	—	33.8	8.2	—	»	fbm	bfm
		107 Stjärnhov—(Flen) och Skebo- kvarn—Malmköping ⁶	Sparreholm....	—	37.3	7.6	0.3	»	fbm	bfm
		108 Flen—Katrineholm	Katrineholm...	23.2	1.4	22.0	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) och Olskroken—Gubbö—Göte- borg C	Göteborg C....	8.1	3.0	73.2	4.4	»	öbm	bm
		202 Partille—(Norsesund).....	Lerum.....	25.2	—	10.3	0.8	»	fbm	bfm
		203 Norsesund—(Lagmansholm)...	Alingsås.....	11.6	13.4	7.5	0.1	»	fbm	bfm
		204 Lagmansholm—(Fåglavik)....	Herrljunga....	—	28.2	12.5	0.9	»	fbm	bfm
8		205 Fåglavik—(Falköping C).....	Floby.....	—	27.6	6.3	—	»	fbm	bfm
	207	Sandhem—Falköping C ⁸ — (Stenstorp) och Vartofta—(Tidaholm) ⁹	Falköping C....	—	39.2	28.0	6.7	»	öbm	bm
				—	23.9	3.8	3.2	varan. dag		

vakssträckor vid årets slut.

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
9	2.7	—	1	3	8.1	—	—	9	—	—	—	—	—	¹ B-linje.	
11	2.9	—	1	4	8.1	—	—	11	—	—	—	—	—		
2	—	3.1	1	1	1.6	4.6	—	2	—	—	—	—	—		
4	—	4.9	1	2	—	9.8	—	4	2	—	—	—	2		
6	—	6.9	1	—	—	—	—	6	5	—	—	4	—	² C-linje.	
11	—	3.9	1	4	—	10.7	—	11	—	—	—	—	—	³ C-linje.	
12	—	3.9	1	4	—	11.7	—	12	—	—	—	—	—		
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	—	2	1	—		
9	3.0	—	1	3	9.0	—	—	9	—	—	—	—	—		
8	2.9	—	1	3	7.7	—	—	8	—	—	—	—	—		
1	—	2.1	1	—	—	2.1	—	1	—	—	—	—	—		
7	2.9	0.5	1	3	6.9	0.5	—	7	—	—	—	—	—		⁴ C-linje.
3	—	10.5	1	1	—	31.5	—	3	3	—	—	—	3		
7	3.7	—	1	3	8.7	—	—	7	—	—	—	—	—	⁵ Härav 1.3 km B-linje Örebro C mot Frövi och 0.5 km C-linje Örebro S mot Svartå.	
7	2.4	—	1	3	6.4	—	—	7	—	—	—	—	—		
10	2.4	3.6	1	4	6.2	3.3	—	10	—	1	1	—	—	⁶ Sträckan (Skebokvarn)—Malmköping, 9.3 km, räknas till C-linjer och inspekteras varan, vardag och varje söndag och helgdag.	
9	—	3.8	1	3	—	8.9	—	9	—	—	—	—	—		
10	—	3.7	1	4	—	9.3	—	10	—	—	—	—	—		
7	3.3	0.2	1	3	—	10.6	—	7	—	—	—	—	—		
8	—	3.7	1	3	—	9.8	—	8	—	—	—	—	—		
10	—	3.5	1	4	—	8.8	—	10	—	—	—	—	—	⁷ Å sträckan Frändtorp—Partille 2 besiktningar.	
4	2.5	3.0	1	2	5.0	3.0	—	4	—	—	—	—	—		
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	—	—	—	—	—	⁸ Sträckan Sandhem—(Falköping C), 26.2 km, räknas till B-linjer.	
9	—	4.3	1	3	—	12.9	—	9	—	—	—	—	—		
2	—	11.9	1	1	—	23.9	—	2	4	—	—	—	4		
															⁹ C-linje.

Banmästaravdelningarna										
Ban- sektion	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
8	211	Stenstorp—Skövde—(Väring)	Skövde.....	—	32.4	13.0	4.2	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) ¹	Laxå.....	24.9	6.0	13.0	—	»	fbm	bfm
9	229	(Gubbero)—(Kungsbacka) ...	Mölnads nedre	2.6	25.9	10.2	3.4	»	fbm	bfm
	230	Kungsbacka—Väröbacka....	Kungsbacka...	—	32.6	13.7	0.1	»	fbm	bfm
	231	(Väröbacka)—(Himle).....	Varberg.....	—	27.6	20.4	1.1	»	fbm	bfm
	232	Himle—Heberg.....	Falkenberg....	—	31.7	16.7	1.1	»	fbm	bfm
	233	(Heberg)—(Halmstad C)....	Harplinge.....	—	32.3	7.7	—	»	fbm	bfm
10	301	Arlöv—Malmö C—Lundavä- gen och Malmö V—Söder- värn ²	Malmö C.....	5.5	3.2	84.8	48.7	»	öbm	bm
	302	Teckomatorp—(Arlöv).....	Kävlinge.....	—	31.1	22.0	5.1	varan. dagl.	fbm	bfm
	306	(Arlöv)—(Eslöv).....	Lund C.....	27.7	1.3	19.7	15.2	»	öbm	bm
	307	Eslöv—(Tjörnarp) och (Teckomatorp)—(Eslöv) ⁴	Eslöv.....	29.4	1.3	21.6	4.3	»	öbm	bm
	309	Tjörnarp—Hässleholm.....	Hässleholm....	22.4	1.5	20.6	5.1	»	öbm	bm
	337	(Lundavägen)—Trelleborg F o C	Trelleborg F...	—	29.8	24.1	8.4	»	öbm	bfm
11	310	(Hässleholm)—Osby.....	Hästveda.....	6.4	22.0	7.7	—	»	fbm	bfm
	311	(Osby)—(Diö).....	Älmhult.....	—	30.9	15.9	1.0	»	fbm	bfm
	312	Diö—Blädinge.....	Vislanda.....	—	30.9	11.6	0.8	»	fbm	bfm
	313	(Blädinge)—Lidnäs.....	Alvesta.....	—	27.4	17.1	0.1	»	fbm	bfm
	314	(Lidnäs)—(Sävsjö).....	Lamhult.....	—	38.0	8.0	0.8	»	fbm	bfm
	315	Sävsjö—(Nässjö).....	Sävsjö.....	28.0	0.4	10.1	0.9	»	fbm	bfm
	316	Nässjö—(Aneby).....	Nässjö.....	23.4	3.0	43.3	1.5	»	öbm	bm
	318	Aneby—Tranås.....	Tranås.....	29.1	0.6	9.6	—	»	fbm	bfm
	319	(Tranås)—(Mjölby).....	Boxholm.....	—	35.3	12.1	0.1	»	fbm	bfm
12	303	(Teckomatorp)—(Billesholms gr)—(Åstorp).....	Svalöv.....	—	33.1	10.4	0.8	»	fbm	bfm
	328	Åstorp—Ängelholm C—(Vej- byslätt) ⁵	Ängelholm C...	—	24.6	27.0	4.8	»	öbm	bm
	329	Vejbyslätt—(Laholm).....	Båstad.....	—	32.5	8.8	0.4	»	fbm	bfm
	330	Laholm—Veinge—(Halmstad C) ⁶	Veinge.....	—	24.9	21.0	1.1	»	fbm	bfm
15	401	(Krylbo)—Dalgränsen.....	Fors.....	—	33.0	17.3	3.2	»	fbm	bfm
	403	(Dalgränsen)—Åshammar....	Storvik.....	—	32.6	16.8	0.1	»	fbm	bfm

vaktsträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna						Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dub-bel-spår km	en-kel-spår km			dub-bel-spår km	en-kel-spår km			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-män-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
8	—	4.0	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—	¹ Sträckan Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km (se under B-linjer, bm.avd. nr 119). ² Härav sträckan Hallsberg—Östansjö, 2.9 km, trafikerad som enkelspår.	
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	—	—	—	—	—		
6	2.6	4.3	1	3	—	8.9	—	6	1	—	—	—	3		
8	—	4.1	1	4	—	8.1	—	8	—	—	—	—	—	³ C-linje.	
6	—	4.6	1	3	—	9.2	—	6	1	—	—	—	—		
8	—	4.0	1	3	—	10.6	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	4.1	1	3	—	10.8	—	8	—	—	—	—	—		
4	2.8	2.4	1	2	5.5	4.8	—	4	—	—	—	—	—		
2	—	1.6	1	1	—	3.3	—	2	—	—	—	—	—	⁴ C-linje. Av enkelspårssträckorna å 10 bs A-linjer å 302—337 bm.avd., sammanlagt 79.5 km, räknas 7.9 km till C-linjer.	
7	—	4.0	1	3	—	9.4	—	7	1	—	—	—	2		
10	2.8	—	1	4	6.9	—	—	10	—	—	—	—	—		
10	2.9	—	1	4	7.4	—	—	10	—	—	—	—	—		
2	—	7.2	1	1	—	14.5	—	2	2	—	—	—	2		
5	4.5	—	1	2	11.2	—	—	5	—	—	—	—	—	⁵ Härav sträckan (Ängelholm C)–(Östra Ljungby)–(Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg. ⁶ Viss del av spårsystemet vid den H.N.J. tillhöriga Halmstad C tillhör dock SJ och bm.avd. nr 330.	
7	—	4.1	1	3	—	9.6	—	7	3	—	—	—	6		
6	—	4.7	1	2	—	14.2	—	6	—	—	—	—	—		
8	—	3.9	1	2	—	15.5	—	8	—	—	—	—	—		
8	—	3.9	1	2	—	15.5	—	8	—	—	—	—	—		
7	—	3.7	1	2	—	13.1	—	7	—	—	—	—	—	⁶ Härav sträckan (Ängelholm C)–(Östra Ljungby)–(Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg. ⁶ Viss del av spårsystemet vid den H.N.J. tillhöriga Halmstad C tillhör dock SJ och bm.avd. nr 330.	
10	—	3.8	1	3	—	12.7	—	10	—	—	—	—	—		
10	—	—	1	3	9.5	—	—	10	—	—	—	—	—		
9	2.9	3.0	1	3	8.8	—	—	9	—	—	—	—	—		
10	3.0	—	1	3	9.9	—	—	10	—	—	—	—	—		
9	—	3.9	1	3	—	11.8	—	9	—	—	—	—	—	⁶ Härav sträckan (Ängelholm C)–(Östra Ljungby)–(Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg. ⁶ Viss del av spårsystemet vid den H.N.J. tillhöriga Halmstad C tillhör dock SJ och bm.avd. nr 330.	
9	—	3.7	—	3	—	11.0	—	9	—	—	—	—	—		
7	—	3.5	—	3	—	8.2	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4.6	—	3	—	10.8	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	3.5	—	3	—	8.3	—	7	—	—	—	—	—		
7	—	4.7	1	3	—	11.0	—	7	—	—	—	—	—	⁶ Härav sträckan (Ängelholm C)–(Östra Ljungby)–(Klippan), 27 km, tillhörande den av SJ trafikerade Ängelholm—Klippans järnväg. ⁶ Viss del av spårsystemet vid den H.N.J. tillhöriga Halmstad C tillhör dock SJ och bm.avd. nr 330.	
7	—	4.7	1	3	—	10.9	—	7	—	—	—	—	—		

Banmästaravdelningarnas											
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 icke till- hör avdelningen ifråga)	nr		dub- bel- spår	en- kel- spår	SJ till- hörig	ensk. till- hörig			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
15	404	(Åshammar)—(Hedsjön)..... och (Ockelbo)—(Gävle C) ¹ }	Ockelbo.....	—	37.8	10.5	0.2	dagl.	fbm	bfbm	
				—	37.9	4.1	—	»			
	405	Hedsjön—Kilafors.....	Kilafors.....	—	36.2	14.6	1.6	»	fbm	bfbm	
	407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)..	Bollnäs.....	—	31.3	22.0	1.3	»	öbm	bm	
	408	Arbrå—(Skåstra).....	Arbrå.....	—	36.2	12.1	—	»	fbm	bfbm	
	409	Skåstra—Ljusdal—(Långbacka) ²	Ljusdal.....	—	33.9	14.5	3.3	»	fbm	bfbm	
18	551	Luleå—Notviken.....	Luleå.....	—	5.3	55.7	6.2	»	öbm	bm	
	552	(Notviken)—(Boden C).....	Gammelstad...	—	29.0	5.7	5.3	»	fbm	bfbm	
	553	(Boden C)—Gransjö.....	Boden C.....	—	33.8	3.7	—	»	fbm	bfbm	
	555	(Gransjö)—(Näsberg).....	Lakaträsk.....	—	35.2	5.2	—	»	fbm	bfbm	
	556	Näsberg—(Koskivara).....	Murjek.....	—	33.5	5.3	—	»	fbm	bfbm	
	557	Koskivara—(Nuortikon).....	Nattavara.....	—	33.0	5.2	—	»	fbm	bfbm	
	558	Nuortikon—(Gällivare).....	Ripats.....	—	30.8	3.6	—	»	fbm	bfbm	
19	562	(Gällivare)—Håmojåkk.....	Håmojåkk.....	—	35.0	2.4	—	»	bm	bv	
	563	(Håmojåkk)—(Lappberg).....	Fjällåsen.....	—	31.9	1.3	—	»	bm	bb	
	564	Lappberg—(Kiruna C).....	Kalixfors.....	—	31.9	2.2	0.7	»	bm	bv	
	565	Kiruna C—(Krokvik).....	Kiruna C.....	—	4.8	18.8	10.0	»	öbm	bm	
	566	Krokvik—Rensjön.....	Rautas.....	—	28.3	3.3	—	»	fbm	bb	
	567	(Rensjön)—(Stenbacken).....	Bergfors.....	—	28.3	2.5	—	»	fbm	bb	
	568	Stenbacken—(Abisko).....	Stenbacken.....	—	31.9	3.1	—	»	fbm	bb	
	569	Abisko—(Kopparåsen).....	Abisko.....	—	18.7	6.5	—	»	fbm	bb	
	570	Kopparåsen—gränsen mot Norge.....	Kopparåsen.....	—	18.5	2.2	—	»	fbm	bb	
	24	101	(Stockholm C)—Ulriksdal....	Tomtebodå...	5.8	—	73.4	0.1	»	öbm	bfbm
102		Stockholm C—(Stockholm S).	Stockholm C..	3.8	—	34.3	1.1	»	öbm	bm	
103		Stockholm S—Älvsjö, Lilje- holmen—Västberga.....	Stockholm S..	5.8	2.2	41.3	15.7	3»	öbm	bm	
B-linjer.											
1	141	Vattholma—Tierp samt (Örbyhus)—Dannemora ⁴ .. }	Tierp.....	—	42.6	16.5	2.7	dagl. varan. dag	öbm	bfbm	
				—	9.1	3.4	2.3	»			
	142	(Tierp)—(Gävle C) samt (Örnsköld)—Söderfors ⁵ .. }	Gävle C.....	—	50.6	26.4	30.5	dagl. varan. dag	öbm	bm	
				—	9.2	1.8	1.7	»			
3	119	Hallsberg—Åsbro ⁶	Hallsberg.....	0.6	16.5	68.0	2.4	varan. vard. veSoh	öbm	bm	
	120	(Åsbro)—Karlsby	Mariedam.....	—	44.6	10.2	3.8	»	fbm	bfbm	
	121	(Karlsby)—(Mjölby)	Motala V.....	—	39.8	13.5	1.6	»	öbm	bfbm	
	126	(Örebro C)—Spannarboda ⁷	Frövi.....	—	41.2	21.2	2.5	»	fbm	bfbm	
	127	(Spannarboda)—(Västanfors)..	Krampen.....	—	54.1	9.3	—	»	fbm	bfbm	

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			väggkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal			
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
8	—	4.7	1	3	—	12.6	—	8	—	—	—	—	—	1 B-linje.		
3	—	12.6	1	1	—	37.7	1	3	—	—	—	—	—			
8	—	4.5	1	3	—	12.1	—	8	—	—	—	—	—			
7	—	4.4	1	3	—	10.2	—	7	1	—	—	—	2	2 Sträck. (Ljusdal)—Långbacka, 20.6 km, räknas till B-linjer.		
8	—	4.5	1	3	—	12.1	—	8	—	—	—	—	—			
7	—	4.8	1	3	—	11.3	—	7	2	—	—	—	6			
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	—	—	—	—	—	3 Sträckan Liljeholmen—Västberga inspekteras endast vardagar.		
5	1.5	—	1	1	5.8	—	—	5	—	—	—	—	—			
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	4 C-linje		
8	—	5.3	1	3	—	14.2	—	8	1	—	—	—	2			
1	—	9.1	1	—	—	—	—	1	1	—	—	—	1			
10	—	5.1	1	4	—	12.7	—	10	1	—	—	—	3	5 C-linje.		
1	—	9.2	—	—	—	—	—	1	2	—	—	—	2			
5	—	3.4	1	2	—	8.6	—	5	—	—	—	—	—			
9	—	5.0	1	3	—	14.9	—	9	—	—	—	—	—	6 Sträck. Hallsberg—gränsen mot II distr., 5.1 km, räknas till A-linjer och inspekteras varje dag.		
9	—	4.4	1	3	—	13.3	—	9	—	1	2	—	—			
10	—	4.1	1	4	—	10.3	—	10	—	—	—	—	—			
11	—	4.9	1	4	—	13.5	—	11	—	—	—	—	—	7 1.3 km från Örebro C mot Frövi tillhör bm.avd. nr 118.		

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	omfattning			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 icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	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	129	Västanfors—Krylbo.....	Krylbo.....	—	37.2	32.6	1.3	varan. vard. varje Soh	öbm	bhm
5	200	(Olskroken)—Göteborg-Ting- stad—Sannegården—Rya- banan, Göteborgs frihamn och Göteborgs hamnbana	Sannegården...	—	2.4	40.8	70.0	dagl.	öbm	bhm
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp...	Degerfors.....	—	37.5	14.4	11.8	»	fbm	bhm
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn— (Våse).....	Kristinehamn..	—	39.6	31.3	2.4	»	öbm	bhm
	219	Våse—Skåre.....	Karlstad Ö....	—	31.5	24.2	4.9	»	öbm	bhm
	220	(Skåre)—(Brunsborg) o. Kil— Fryksta.....	Kil.....	—	40.5	18.8	0.4	»	fbm	bhm
	221	Brunsborg—Ottebol.....	Arvika.....	—	32.1	10.3	3.5	»	fbm	bhm
	222	(Ottebol)—Charlottenberg— gräns. mot Norge.....	Charlottenberg.	—	31.1	8.8	0.2	»	fbm	bhm
8	208	(Sandhem)—(Jönköping C)...	Mullsjö.....	—	42.3	6.0	0.4	»	fbm	bhm
	209	Jönköping C—(Nässjö).....	Jönköping C...	—	41.8	17.6	7.0	»	öbm	bhm
9	225	(Göteborg-Tingstad)—(Sten- ungsund).....	Kungälv's Yt- terby.....	—	41.6	7.4	—	4 vard. i vec. o. var- je Soh	fbm	bhm
	226	Stenungsund—(Uddevalla C) ¹ .	Ljungskile.....	—	40.4	5.7	—	»	fbm	bhm
12	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsingborg C—Raus ²	Hälsingborg F.	{ — 3.1	26.8 3.0	20.9 22.9	6.4 21.4	dagl. » varan. vard. varje Soh	öbm	bhm
13	426	(Bräcke)—Pilgrimstad.....	Bräcke.....	—	37.9	8.5	2.0	»	fbm	bhm
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Ös- tersund V.....	Östersund C...	—	38.7	25.3	0.8	»	öbm	bhm
	428	(Östersund V)—(Trångsviken).	Krokom.....	—	44.2	5.1	0.4	»	fbm	bhm
	429	Trångsviken—(Undersåker)...	Mörsil.....	—	45.0	9.4	5.6	»	fbm	bhm
	430	Undersåker—(Änn).....	Duvéd.....	—	45.0	4.1	—	»	fbm	bhm
	431	Änn—Storlien—gräns. mot Norge	Storlien.....	—	28.8	5.8	—	»	fbm	bhm
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö.....	Ljusdal.....	—	49.6	9.3	—	dagl. »	fbm	bhm
	413	(Ramsjö)—Alby.....	Östvall.....	—	44.8	13.0	—	»	fbm	bhm
	414	(Alby)—Änge—Fränsta.....	Änge.....	—	38.8	28.5	—	»	öbm	bhm
	415	(Fränsta)—(Hällsjö).....	Torpshammar..	—	43.6	7.3	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bhm
	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Nju- runda).....	Sundsvall C...	—	38.0	28.5	—	»	fbm	bhm
	417	Njurunda—(Harmånger).....	Njurunda.....	—	48.4	4.5	—	»	fbm	bhm

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas			Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av			Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna			Antal använd personal			Anmärkningar	
antal	medel-längd huvudspår	an-tal be-sikt-nin-gar pr dygn	antal	medel-längd huvudspår	an-tal be-sikt-nin-gar pr dygn	ban-för-män	ban-vak-ter	antal platser	antal använd personal	kvinn-lig perso-nal						
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					
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26		
8	—	4.7	1	3	—	12.4	—	8	—	—	—	—	—			
1	—	2.4	1	1	—	2.4	—	1	1	2	4	3	—			
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	1	1	2	1	1			
9	—	4.5	1	4	—	10.1	—	9	3	—	—	3	3			¹ Här ingår 2.7 km. av sträckan Uddevalla hamn—Ängebacken.
7	—	3.9	—	3	—	9.0	—	7	1	—	—	—	3			
2	1.6	1.5	—	1	3.1	3.0	—	2	—	—	—	—	—			² C-linje.
8	—	4.7	1	4	—	9.4	—	8	—	—	—	—	—			
8	—	4.8	1	4	—	9.6	—	8	5	—	3	—	1			
9	—	4.9	1	3	—	14.7	—	9	1	—	—	—	2			
9	—	5.0	1	3	—	15.0	—	9	2	—	—	—	2			
9	—	5.0	1	3	—	15.0	—	9	—	—	—	—	—			
6	—	4.8	1	3	—	9.6	—	6	—	—	—	—	—			
10	—	4.9	1	3	—	14.9	—	10	—	—	—	—	—			
9	—	5.0	1	3	—	14.9	—	9	—	—	—	—	—			
8	—	4.9	1	3	—	14.5	—	8	—	—	—	—	—			
9	—	4.8	1	3	—	14.5	1	8	—	—	—	—	—			
8	—	4.8	1	3	—	12.7	—	8	2	—	—	—	2			
10	—	4.8	1	3	—	14.5	—	10	2	—	—	—	2			

2. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sektion	Banmästaravdelningarnas									
	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
14	418	Harmånger—(Hudiksvall) o. Harmånger—Bergsjö ¹	Hudiksvall....	—	24.2	4.1	—	varan. vard. ve Soh	fbm	bfm
	419	(Ånge)—Bräcke—(Grötingen)	Bräcke.....	—	19.4	4.0	—	dagl.	fbm	bfm
	420	Grötingen—Kälarne.....	Nyhem.....	—	44.0	9.6	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	421	(Kälarne)—Bispgården.....	Bispgården....	—	43.0	6.3	—		fbm	bfm
	422	(Bispgården)—Långsele.....	Långsele.....	—	38.8	5.9	—		fbm	bfm
				—	37.5	13.7	—		fbm	bfm
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk)....	Hamrångefjär- den.....	—	47.5	8.4	—	varan. vard.	fbm	bv
	406	(Kilafors)—Söderhamn V— Stugsund.....	Söderhamn C..	—	37.2	27.8	10.5	varan. vard. varan. Soh	öbm	bfm
	410	Långbacka—Hudiksvall.....	Hudiksvall....	—	41.6	17.7	4.0	»	fbm	bfm
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) o. (Söderhamn V)—Norralla....	Söderhamn V..	—	42.6	6.0	3.2	varan. vard.	fbm	bv
	423	(Norralla)—(Hudiksvall).....	Hudiksvall....	—	49.3	7.3	2.7	»	fbm	bv
17	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)...	Selånger.....	—	41.6	5.4	0.2	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	425	Hussjöby—(Veda).....	Härnösand....	—	49.6	9.0	—	»	fbm	bfm
20	521	Jörn—(Långträsk) ²	Jörn.....	—	43.7	7.7	—	»	fbm	bfm
	522	Långträsk—(Korsträsk).....	Långträsk....	—	47.2	5.8	—	»	fbm	bb
	523	Korsträsk—(Hednoret) ³	Älvsby.....	—	44.7	7.9	0.4	»	fbm	bfm
	525	Hednoret—Boden C ⁴ och (Boden C)—Degerselet ⁵ ...f	Boden C.....	{	12.4	28.8	2.6	»	öbm	bm
				—	26.4	2.4	—	»		
21	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå) ⁶	Selsjön.....	—	42.9	5.1	0.1	»	fbm	bfm
	502	Aspeå—Anundsjö.....	Anundsjö.....	—	39.8	4.7	—	»	fbm	bb
	504	(Mellansel)—Långviksmon....	Gottne.....	—	36.4	4.7	0.3	»	fbm	bb
	505	(Långviksmon)—Nyåker.....	Nyåker.....	—	45.1	5.1	—	»	fbm	bfm
	506	(Nyåker)—(Vännäs).....	Hörnsjö.....	—	37.8	3.0	—	»	fbm	bfm
	512	Vännäs—(Vindeln).....	Vännäs.....	—	35.5	9.9	0.5	»	fbm	bfm
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk) ⁷	Hällnäs.....	—	39.7	5.5	—	»	fbm	bfm
	514	Ekträsk—(Bastuträsk).....	Åsträsk.....	—	37.0	3.7	—	»	fbm	bfm
	517	Bastuträsk—(Jörn).....	Bastuträsk....	—	33.8	7.4	0.4	»	fbm	bfm
C-linjer.										
1	143	(Hagastrom)—Gysinge.....	Sveden.....	—	49.2	6.1	1.6	varan. vard. varje Soh	fbm	bb
	144	(Gysinge)—(Sala).....	Runhällen....	—	49.5	7.0	0.3		bm	bv

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-ter	antal platser		antal använd personal			
	dub-bel-spår	en-kel-spår			dub-bel-spår	en-kel-spår			väg-kors-nin-gar	and-ra	ban-vak-ter	annan-man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal	
	km	km			km	km								
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26
5	—	4.8	1	2	—	14.5	—	5	1	—	—	—	1	¹ Sträckan Harmånger—Bergsjö, spårvidd 0.891 m, räknas till C-linjer.
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	4	—	—	—	4	
7	—	5.9	1	3	—	13.9	—	7	4	—	—	1	7	
8	—	6.2	1	4	—	12.4	1	7	—	—	—	—	—	
8	—	5.5	1	4	—	10.9	1	7	—	—	—	—	—	² Häri ingår 0.9 km från Jörn mot Arvidsjaur, C-linje.
9	—	5.2	1	4	—	11.8	1	8	—	—	—	—	—	
8	—	5.6	1	4	—	11.2	1	7	—	—	—	—	—	³ Häri ingår 0.7 km från Älvsby mot Piteå, C-linje.
2	—	6.2	1	1	—	12.4	—	2	1	—	—	—	3	
4	—	6.4	1	2	—	13.2	—	4	—	—	—	—	—	⁴ Häri ingår 0.4 km från Boden C mot Luleå, A-linje.
9	—	4.7	1	5	—	8.5	1	8	1	—	—	—	—	
8	—	5.0	1	4	—	9.9	1	7	—	—	—	—	—	⁵ Sträckan (Boden C)—Degerselet räknas till C-linjer.
7	—	5.2	1	4	—	9.1	1	6	—	—	—	—	—	
9	—	5.0	1	5	—	9.0	1	8	—	—	—	—	—	⁶ Häri ingår 0.3 km av sträckan Forsmo—Tågsjöberg, C-linje.
8	—	4.7	1	4	—	9.5	1	7	—	—	—	—	—	
7	—	5.0	1	3	—	11.6	—	7	1	—	—	3	1	
8	—	4.9	1	4	—	9.8	1	7	1	—	—	—	1	⁷ Häri ingår 0.6 km från Hällnäs mot Arvån, C-linje.
7	—	5.3	1	3	—	12.3	1	6	—	—	—	—	—	
7	—	4.8	1	3	—	9.8	—	7	—	—	—	—	—	
6	—	8.2	1	—	—	—	—	6	3	—	—	—	3	
6	—	8.3	1	—	—	—	—	6	4	—	—	—	4	

2. Banmästaravdelningar och ban-

Ban- sek- tion	Banmästaravdelningarna									
	omfattning			huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utför- as	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trä- dare
	nr	(Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten <i>icke</i> till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	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
2	146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby—(Åtvidaberg).	Bjärka-Säby ..	—	44.8	7.0	0.3	varan. vard. varan. Soh	fbm	bfm
	147	(Brokind)—(Björkhult)	Kisa	—	47.0	6.4	0.1	varan. Soh	fbm	bv
	148	Björkhult—(Hultsfred)	Vimmerby	—	46.1	6.6	0.7	varan. Soh	bm	bb
3	123	(Örebro S)—(Svartå)¹	Fjugesta	—	48.4	7.4	0.2	»	fbm	bfm
4	137	(Södertälje S)—Åkersstycke- bruk—Strängnäs o. Laggesta —Mariefred	Nykvarn	—	57.1	10.0	4.9	varan. vard. varje Soh	fbm	bfm
	138	(Åkersstyckebruk)—(Eskils- tuna C)—Nybybruk o. Stål- boga—(Malmköping)	Eskilstuna S...	—	63.6	13.4	4.3	»	fbm	bfm
7	237	(Kristinehamn)—(Herrhult)— Gammalkroppa	Nässundet	—	46.5	12.1	6.8	varan. vard. varan. Soh	fbm	bfm
	238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) o. Nyhyttan—Finnshyttan ..	Nyhyttan	—	43.3	10.0	5.0	»	fbm	bfm
	240	Lesjöfors—Gräddsjön	Sågen	—	42.4	7.8	1.9	»	fbm	bb
	241	(Gräddsjön)—Vansbro—Brint- bodarne	Vansbro	—	50.1	16.6	3.6	»	fbm	bfm
	243	(Brintbodarne)—Mora	Mora	—	45.8	10.5	0.7	»	fbm	bfm
	244	(Vansbro)—(Megrinn)	Malung	—	58.8	5.3	—	varan. vard. varje Soh	bm	bb
	245	Megrinn—Högstrand	Lima	—	57.6	4.7	—	varan. vard. varje Soh	bm	bv
	246	(Högstrand)—Särna	Särna	—	55.3	8.7	—	varan. dag	fbm	bb
8	215	(Skövde)—Karlsborg	Tibro	—	43.5	11.0	0.5	»	fbm	bfm
9	227	Uddevalla C—Hällevadsholm	Uddevalla C ..	—	42.7	20.9	6.6	»	öbm	bfm
	228	(Hällevadsholm)—Strömstad ..	Skee	—	54.3	6.5	—	»	fbm	bfm
	234	(Varberg)—(Ätran)	Gällared	—	48.0	4.9	—	varan. vard. varje Soh	bm	bv
	235	(Smedberg)—Lysekil	Lysekil	—	34.8	5.9	0.2	dagl.	bm	bv
	247	(Almedal)—Hindås	Landvetter ...	—	32.3	11.3	1.2	vard. mänd. —fred.	fbm	bfm
	248	(Hindås)—(Borås C)	Hultafors	—	34.0	7.2	0.5	»	fbm	bb
	249	Uddevalla hamn—Tångelanda	Nättjebacka ...	—	43.8	4.2	0.9	dagl.	bm	bv
	250	(Tångelanda)—Bengtstors V ..	Bengtstors V..	—	44.5	6.8	0.4	»	bm	bv
10	335	(Raus)—(Teckomatorp) och Billeberga—Landskrona ...	Landskrona ...	—	38.6	16.5	21.0	»	fbm	bfm
12	304	Billesholms gruva—(Lands- krona) ²	Billesholms gr..	—	26.7	8.2	8.8	varan. dag	bm	bv
	320	(Ö:a Ljungby)—Kärreberga— (Åstorp)—(Ramlösa)	Mörarp	—	40.0	19.0	12.0	»	fbm	bfm
	321	(Markaryd)—Ö:a Ljungby ...	Örkellunga ...	—	46.2	6.0	2.0	»	bm	bv
	322	(Ljungby)—Strömsnäsbruk ..	Strömsnäsbruk	—	35.1	7.0	2.0	»	bm	bb

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			dubbel-spår km	enkel-spår km			vågkorsningar	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinnlig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
6	—	7.5	1	3	—	14.9	—	6	—	1	1	—	—	1 0.5 km från Örebro S mot Svartå tillhör bm.avd. nr 118.	
6	—	7.8	1	2	—	23.5	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	7.7	1	2	—	23.0	—	6	2	—	—	—	2		
10	—	4.8	1	5	—	9.7	—	10	—	—	—	—	—		
12	—	4.8	1	4	—	14.3	—	12	3	—	—	—	4		
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		
6	—	9.6	—	6	—	9.6	—	6	1	—	—	—	1		
6	—	9.2	—	6	—	9.2	—	6	1	—	—	—	1		
2	—	21.7	1	1	—	43.5	—	2	—	—	—	—	—		
8	—	5.3	1	4	—	10.7	—	8	2	—	—	1	1		
10	—	5.4	1	5	—	10.8	—	10	—	—	—	—	1		
5	—	9.6	1	5	—	9.6	—	5	3	—	—	1	2		
4	—	8.7	—	—	—	—	—	4	2	—	—	1	2		
5	—	6.5	² 1	3	—	10.8	—	5	1	—	—	1	1		
5	—	6.8	² 1	3	—	11.3	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	8.8	—	—	—	—	—	5	3	—	—	—	3		
5	—	8.9	—	—	—	—	—	5	4	—	—	—	4		
6	—	6.4	1	3	—	12.9	—	6	5	—	—	1	4		
5	—	5.3	—	2	—	13.3	—	5	1	—	—	—	1		
6	—	6.7	—	3	—	13.3	—	6	1	—	—	—	2		
8	—	5.8	1	4	—	11.6	—	8	9	—	—	3	8		
6	—	5.9	—	2	—	17.6	—	6	2	—	—	—	2		

2. Banmästaravdelningar och ban-

Banmästaravdelningarnas										
Ban- sektion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner 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			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
12	323	(Värnamo)—(Ljungby)	Lagan	—	42.7	6.1	—	varan.	bm	bb
	326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle . .	Höganäs	—	36.0	17.3	11.0	»	fbm	bfbm
	331	(Veinge)—Markaryd—(Ströms- näsbruk)	Markaryd	—	48.6	7.0	2.9	»	fbm	bb
	332	(Markaryd)—(Hässleholm)	Vittsjö	—	35.4	5.4	0.1	»	fbm	bv
	333	(Hässleholm)—Klippan— (Kärreberga)	Klippan	—	50.6	12.7	7.7	»	fbm	bfbm
	334	(Klippan)—(Eslöv)	Ljungbyhed	—	39.1	6.5	0.3	»	bm	bv
	436	(Östersund V)—(Munkflohö- gen)	Lit	—	58.8	6.6	—	varan.	fbm	bfbm
	437	Munkflohögen—Tännviken o. Jämtlands Sikås—Hammer- dal	Jämtl. Sikås	—	59.2	8.1	—	»	fbm	bfbm
	438	(Tännviken)—(Höting) och Ul- riksfors—Strömsund	Ulriksfors	—	58.9	7.8	1.9	»	fbm	bfbm
	439	(Strömsund)—(Höting)	Höting	—	58.9	7.8	1.9	»	fbm	bfbm
16	442	(Brunflo)—(Svenstavik)	Brunflo	—	51.0	4.6	—	»	bm	bv
	443	Svenstavik—(Sörtjärn)	Svenstavik	—	51.0	5.5	—	»	bm	bv
	444	(Mora)—Storstupet och Orsa— Skattungbyn	Orsa	—	51.8	7.4	0.4	»	fbm	bfbm
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg	Lillhamra	—	59.8	5.3	—	»	bm	bb
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytter- bergsbyn)	Sveg	—	52.0	10.0	—	»	fbm	bfbm
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn	Ytterhogdal	—	59.8	5.5	—	»	bm	bb
	449	(Sveg)—Hede	Hede	—	71.8	4.2	—	»	fbm	bb
	452	(Bollnäs)—(Voxna)	Bollnäs	—	49.4	6.2	—	»	fbm	bfbm
	453	Voxna—(Skattungbyn)	Voxna	—	50.8	6.3	0.8	»	fbm	bfbm
	454	(Skattungbyn)—(Höting)	Höting	—	50.8	6.3	0.8	»	fbm	bfbm
17	440	Bosundet—Höting—(Granber- get)	Dorotea	—	46.9	5.7	—	»	fbm	bb
	441	Granberget—Aronsjölid	Vilhelmina	—	56.3	4.4	—	»	bm	bb
	442	(Aronsjölid)—(Storuman)	Storuman	—	53.0	2.9	—	»	bm	bv
	450	(Bosundet)—Tågsjöberg	Backe	—	54.9	4.1	—	»	bm	bb
	451	(Tågsjöberg)—(Forsmo) ¹	Ådalsliden	—	54.8	4.3	—	»	bm	bb
	455	(Långsele)—(Nyland)	Sollefteå	—	52.7	5.2	0.1	»	fbm	bfbm
	456	Nyland—Veda	Nyland	—	36.9	7.3	0.2	»	fbm	bfbm
	457	(Veda)—(Höting)	Höting	—	36.9	7.3	0.2	»	fbm	bfbm
	458	(Höting)—(Svenstavik)	Svenstavik	—	51.0	5.5	—	»	bm	bv
	459	(Svenstavik)—(Sörtjärn)	Svenstavik	—	51.0	5.5	—	»	bm	bv
19	561	(Harrträsk)—Gällivare ² samt (Gällivare)—Malmberget— Tingvallskulle och (Gällivare) —Koskullskulle	Gällivare	{	2.5	10.5	—	dagl.	öbm	bm
				{	14.8	17.2	9.5	vard.		
				{				varan.		
20	524	(Älvsby)—Piteå	Piteå	—	51.8	11.8	1.0	varje	fbm	bfbm
	527	(Degersåter)—Morjärv	Morjärv	—	47.0	7.3	—	Soh	fbm	bfbm
	528	(Morjärv)—Lapträsk	Vitvattnet	—	45.9	4.9	—	»	bm	bv

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför- män	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel- spår	enkelspår			dubbel- spår	enkelspår			väggkors- ningar	andra	banvakter	annan- manlig personal	kvinnlig personal		
	km	km			km	km									
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
7 6	— —	6.1 6.0	— —	3 3	— —	14.3 12.0	— —	7 6	3 —	— —	— —	— —	3 —		
8 6	— —	6.1 5.9	— —	4 3	— —	12.2 11.8	— —	8 6	3 2	— —	— —	— —	3 2		
8 5	— —	6.3 7.8	— —	3 2	— —	16.7 19.6	— —	8 5	4 —	— —	— —	— —	5 —		
6	—	9.8	1	3	—	19.6	—	6	2	—	—	—	2	Sträckorna besiktigas å söndag och helgdagar endast av banmästaren.	
6	—	9.9	1	3	—	19.8	—	6	—	—	—	—	—		
6	—	9.8	1	3	—	19.6	—	6	1	—	—	—	1		
5 5	— —	10.2 10.2	1 1	5 5	— —	10.2 10.2	— —	5 5	4 1	— —	— —	— —	4 1		
5 6	— —	10.4 10.0	1 1	5 6	— —	10.4 10.0	— —	5 6	5 2	— —	— —	— —	5 2		
5 6 6 5 5	— — — — —	10.4 10.0 12.0 9.9 10.2	1 1 1 1 1	5 6 6 5 5	— — — — —	10.4 10.0 12.0 9.9 10.2	— — — — —	5 6 6 5 5	1 — 2 — 2	1 — — — —	— — — — —	— — — — —	1 — 2 — 2		
5 6 6 6 6 7 6	— — — — — — —	9.4 9.4 8.8 9.1 9.1 7.5 6.2	1 1 1 1 1 1 1	3 3 3 3 3 4 3	— — — — — — —	15.6 18.8 17.7 18.3 18.3 13.2 12.3	— — — — — 1 —	5 6 6 6 6 6 6	2 2 1 — 4 7 7	— — — — — — —	— — — — — — —	2 1 1 — — 1 1	2 3 1 8 5 13		Sträckorna besiktigas å söndag och helgdagar endast av banmästaren. 1 0.7 km från Forsmo mot Tåg-sjöberg tillh. bm.avd. nr 501.
1 6	— —	1.4 3.2	1 1	1 2	— —	1.4 7.4	— 1	1 5	— —	— —	— —	— —	— —		
5 7 7	— — —	10.4 6.7 6.5	1 1 1	3 3 3	— — —	17.3 15.7 15.3	1 1 —	4 6 7	— — 2	— — —	— — —	— — —	— — 4		{ Sträckorna besiktigas å söndag och helgdagar endast av banmästaren.

2. Banmästaravdelningar och ban-

Banmästaravdelningarna										
Ban- sek- tion	nr	omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke till- hör avdelningen ifråga)	huvudort	huvudspårs- längd		sidospårs- längd		in- spek- tio- ner utföras	före- stän- dare	före- stän- da- rens ställ- före- trädare
				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
20	529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—gräns. mot Finland	Haparanda....	—	48.7	18.4	—	varan. vard. varje Soh	fbm	bfbm
	530	(Karungi)—Övertorneå.....	Hedenäset.....	—	46.1	4.0	—		bm	bv
21	503	(Anundsjö)—Mellansel ¹ och (Mellansel)—Örnsköldsvik C)	Mellansel.....	{	8.3	7.1	—	»	fbm	bfbm
	511	(Vännäs)—Holmsund ²	Umeå.....	—	28.8	12.3	0.5	»	fbm	bfbm
	515	(Bastuträsk)—(Slind).....	Krångfors.....	—	45.5	12.7	0.4	»	bm	bv
	516	Boliden—Slind—Rönnskär ³ ..	Skelefteå stad.	—	34.3	2.5	—	»	öbm	bfbm
23	531	(Jörn)—(Saltmyran).....	Glommerträsk	—	55.5	15.0	11.0	»	bm	bv
	532	Saltmyran—Utterträsk.....	Arvidsjaur.....	—	47.3	2.8	—	»	fbm	bfbm
	533	(Utterträsk)—Varjisträsk....	Moskosel.....	—	53.7	6.6	—	»	bm	bv
	534	(Varjisträsk)—Rahanäive....	Kåbdalis.....	—	54.0	3.8	—	»	bm	bv
	535	(Rahanäive)—Jokkmokk....	Jokkmokk.....	—	48.1	2.7	—	»	bm	bv
	536	(Jokkmokk)—Porjus.....	Porjus.....	—	45.6	4.0	—	»	bm	bb
	537	(Porjus)—(Gällivare).....	Porjus.....	—	47.1	3.4	1.4	»	bm	bb
	541	(Hällnäs)—Arvån.....	Åmsele.....	—	51.7	1.9	3.0	»	bm	bv
	542	(Arvån)—(Kattisavan).....	Lycksele.....	—	48.4	2.8	—	»	bm	bb
	543	Kattisavan—(Barsle).....	Åskilje.....	—	44.6	4.2	1.2	»	bm	bv
	544	Barsle—Storuman— Gubberget.....	Storuman.....	—	54.4	2.4	—	»	fbm	bfbm
	545	(Gubberget)—Sorsele.....	Sorsele.....	—	44.7	6.5	1.0	»	bm	bv
	546	(Sorsele)—Järvtandberget....	Slagnäs.....	—	47.4	4.6	—	»	bm	bv
547	(Järvtandberget)—(Arvids- jaur).....	Avaviken.....	—	43.9	2.4	—	»	bm	bv	
24	100	(Tomteboda)—Värtan, Albano —(Stockholm Ö) o. (Karl- berg)—Stockholm N.....	Värtan.....	—	43.7	2.2	—	»	bm	bv
25	600	(Gånghester)—(Galtåsen)....	Ulricehamn....	—	7.1	60.6	15.6	dagl. varan. vard.	öbm	bm
	601	Galtåsen—(Jönköping).....	Bottnaryd....	—	7.1	3.4	—	»	bm	bv
	602	(Borås C)—Hillared och.... (Hillared)—(Axelfors).....	Hillared.....	{	47.3	6.9	0.7	vard.	fbm	bv
	603	(Hillared)—Hestra.....	Limmared....	—	21.4	4.7	0.1	»	»	»
	604	(Hestra)—(Värnamo) och.... (Hestra)—(Gislaved).....	Hestra.....	{	23.8	3.6	1.3	»	fbm	bv
	605	(Värnamo)—(Alvesta).....	Smål. Rydaholm	—	37.5	8.1	—	»	fbm	bv
	606	(Falkenberg)—Limmared....	Älvsered.....	—	40.6	5.8	—	»	fbm	bv
	607	(Varberg)—(Björketorp)....	Varberg.....	—	15.6	1.3	—	»	»	»
	608	Björketorp—(Borås C).....	Björketorp....	—	47.4	5.2	—	»	fbm	bv
	609	Borås C—Borås övre.....	Borås C.....	—	102.0	11.7	—	varan. vard.	bm	bv
	610	(Borås övre)—(Herrljunga) ..	Herrljunga....	—	39.4	3.8	—	dagl.	fbm	bv
	620	(Uddevalle hamn)—(Salstad).	Vänernborg....	—	43.6	10.2	0.8	»	fbm	bfbm
	621	Salstad—(Herrljunga).....	Vara.....	—	2.9	23.2	—	»	fbm	bv

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvaktssträckornas				Bevakningsgruppernas			Antal banvaktssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna					Anmärkningar	
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banför-män	banvak-ter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkel-spår km			våg-kors-nin-gar	and-ra			banvak-ter	annan man-lig perso-nal	kvinn-lig perso-nal				
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
7	—	7.0	1	3	—	16.2	1	6	1	1	1	—	2	¹ Sträckan Anundsjö—Mellansel, 8.3 km, räknas till B-linjer. ² Spåret Holmsund—Holmsunds hamn, 1.4 km, medräknat. ³ Industrispåren Skellefte hamns nedre—Rönnskär och Slind—Boliden medräknade, 26.0 km.	
8	—	5.8	1	4	—	11.5	1	7	—	—	—	—	—		
2	—	4.2	1	1	—	8.3	1	1	—	—	—	—	—		
5	—	5.9	1	3	—	9.8	—	5	2	—	—	1	3		
6	—	7.7	1	3	—	15.4	—	6	2	—	—	1	1		
4	—	8.6	1	2	—	17.2	—	4	1	—	—	—	2		
11	—	5.0	1	4	—	7.9	—	11	3	—	—	3	6		
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	2	—	—	—	2		
6	—	9.0	1	3	—	18.0	—	6	3	—	—	2	1		
6	—	9.0	1	3	—	18.0	—	6	3	—	—	1	2		
5	—	9.6	1	3	—	16.0	—	5	2	—	—	—	2		
5	—	9.3	1	3	—	15.5	—	5	1	—	—	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		
5	—	8.9	1	3	—	14.9	—	5	1	—	—	—	1		
6	—	9.1	1	3	—	18.1	—	6	6	—	—	—	6		
5	—	9.0	1	3	—	14.9	—	5	5	—	—	2	5		
5	—	9.5	1	3	—	15.8	—	5	4	—	—	3	4		
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	—	5	—	19.0	—	5	—	—	—	—	—		
5	—	9.4	—		—	—	—	5	2	—	—	1	1		
3	—	7.1	5)	3	—	15.0	—	3	2	—	—	—	2		
3	—	8.0		—	—	—	—	3	—	—	—	—	—		
5	—	7.4	5)	3	—	12.5	—	5	1	—	—	1	—		
5	—	8.1	5)	4	—	14.0	—	5	5	—	—	—	5		
2	—	7.8		—	—	—	—	2	1	—	—	—	1		
6	—	7.9	5)	3	—	15.8	—	6	3	—	—	—	3		
9	—	11.3	1	5	—	20.4	—	9	11	—	—	1	8		
6	—	6.5	—	3	—	13.1	—	6	4	—	—	2	6		
7	—	6.2	—	4	—	9.9	—	7	3	—	—	2	2		
7	—	5.9	—	4	—	10.3	—	7	6	—	—	3	9		
5	—	—	5	5	—	17.8	—	5	2	1	2	1	3		
5	—	9.1			—	—	—	5	6	1	1	3	7		

Banmästaravdelningarna

Ban-
sektion

nr

nr

omfattning

(Parentes omkring ortsnamn
angiver, att orten *icke* till-
hör avdelningen ifråga)

huvudort

huvudspårs-
längd

dub-
bel-
spår

en-
kel-
spår

sidospårs-
längd

SJ
till-
hörig

ensk.
till-
hörig

in-
spek-
tio-
ner
utfö-
ras

före-
stän-
dare

före-
stän-
da-
rens
ställ-
före-
trä-
dare

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
26	611	(Nässjö)—(Österkorsberga) ..	Vetlanda	—	50.4	8.0	—	varan. vard.	bm	bv
	612	Österkorsberga—(Målerås) ..	Åseda	—	57.2	8.2	—	»	bm	bv
	613	Målerås—(Nybro)—(Emma- boda)	Nybro	—	53.6	5.7	—	»	fbm	bv
	614	Nybro—Kalmar C—(Kalmar) V)	Kalmar C.	{	32.1	18.4	—	»	fbm	bfm
				{	0.9	7.6	—	»		
	618	(Alvesta)—Växjö	Växjö	—	17.6	13.4	—	dagl. utom lörd. o. Soh.	bm	bv
	619	(Växjö)—(Skruv)	Hovmantorp ..	—	44.3	6.9	—	»	bm	bv
	622	Skruv—Holmsjö	Emmaboda	—	37.8	8.0	—	»	bm	bv
	623	(Holmsjö)—Karlskrona	Karlskrona ...	—	31.3	9.7	0.7	»	fbm	bv
27	615	Kalmar V—Berga	Kalmar V.	—	75.6	16.2	—	varan. vard.	bm	bv
	616	Mönsterås—Fagerhult	Mönsterås	—	68.5	8.4	—	»	bm	bv
	617	Oskarshamn—(Älghultsby) ..	Oskarshamn ..	—	78.2	7.5	—	»	bm	bv
	625	(Hultsfred)—Åseda	Åseda	—	55.5	7.7	—	»	bm	bv
	626	(Åseda)—Växjö	Växjö	—	59.7	10.4	—	»	bm	bv
	627	(Sevedstorp)—Älghultsby	Värendseke	—	38.8	4.6	—	var 3:e dag	bfm	bv
	628	(Kalmar V)—Torsås	Kalmar V	—	39.0	5.1	—	varan. vardag	bm	bv
28	305	(Landskrona)—(Lund) och Barsebäckshamn—(Käv- linge)	Kävlinge	{	29.1	3.5	1.5	»	bm	bv
				{	15.9	4.9	—	»		
	308	(Kävlinge)—(Örtofta)—(Sjöbo)	Örtofta	—	44.0	13.4	0.1	varan. vard. varje Soh	bm	bv
	336	(Lund)—(Trelleborg C)	Trelleborg	—	40.5	9.8	0.8	dagl.	bm	bv
	338	(Södervärn)—(Böringe) och (Böringe)—Östratorp	Södervärn	{	23.6	5.6	0.3	varan. vard. varje Soh	bm	bv
				{	22.0	5.8	0.5			
	339	Böringe—(Ystad)	Skurup	—	35.6	10.8	1.2	varan. dag	bm	bv
	340	(Lövestad)—Ystad	Ystad	—	31.6	20.5	6.0	»	bm	bv
	341	(Brösarp)—(Gärnäs)—(Kö- pingebro)	S:t Olof	—	54.0	24.7	0.3	»	bm	bv
	342	(Eslöv)—Lövestad	Löberöd.	—	43.5	8.1	0.2	»	bm	bv
29	635	Karlskrona N—Ronneby	Ronneby	—	29.9	25.2	2.1	dagl.	bm	bv
	636	(Ronneby)—(Karlshamn)	Bräkne-Hoby ..	—	38.5	6.7	3.5	»	bm	bv
	637	(Karlshamn)—(Sölvesborg) och Sandbäck—Olofström	Sölvesborg	—	46.3	6.7	0.6	»	bm	bv
	638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken	Sölvesborg	—	45.5	15.2	3.9	»	bm	bv
	624	Växjö—(Tingsryd)	Växjö	—	45.0	6.5	0.6	mänd. —fred.	bm	bv
	639	Tingsryd—(Bredåkra)	Bredåkra	—	40.8	6.3	0.2	dagl.	bm	bv

vakssträckor vid årets slut (forts.).

Banvakssträckorna				Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, som förestås av		Fasta tjänstgöringsplatser, där tjänstgöringen icke ombesörjes av sträckvakterna						Anmärkningar
antal	medellängd huvudspår		antal besiktningar pr dygn	antal	medellängd huvudspår		banförmän	banvakter	antal platser		antal använd personal				
	dubbel-spår km	enkelspår km			dubbel-spår km	enkelspår km			vägningsninnor	andra	banvakter	annan manlig personal	kvinlig personal		
12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	
8	—	6.3	1	4	—	12.6	—	8	4	—	—	—	4	Spårvidd 0.891 m.	
9	—	6.3	1	5	—	11.4	—	9	1	—	—	—	1		
8	—	6.7	1	4	—	13.4	—	8	3	—	—	—	3		
6	—	6.3	1	3	—	9.3	—	6	2	—	—	—	3	Sträckorna besiktigas lördagar och söndagar.	
1	—	1.0	1	1	—	2.0	—	1	—	—	—	—	—		
3	—	5.5	—	2	—	8.8	—	3	—	—	—	—	—		
6	—	7.4	—	3	—	14.8	—	6	4	—	—	2	6	Spårvidd 0.891 m.	
5	—	7.6	—	3	—	15.1	—	5	2	—	—	—	2		
4	—	7.8	—	2	—	15.6	—	4	7	—	—	1	11		
8	—	9.4	1	4	—	18.8	—	8	4	—	—	—	4	Besiktningar endast lördagar samt sön- och helgdagar.	
6	—	11.5	1	3	—	23.0	—	6	2	—	—	—	2		
8	—	9.8	1	4	—	19.6	—	8	2	—	—	—	2		
7	—	7.9	1	3	—	15.8	—	7	4	—	—	—	4	Spårvidd 1.067 m.	
7	—	8.5	1	4	—	17.0	—	7	2	—	—	—	2		
4	—	9.7	—	—	—	—	—	4	3	—	—	—	3		
4	—	11.2	1	2	—	22.4	—	4	6	—	—	1	5	1 Sträckorna besiktigas varje lördag samt sön- o. helgdagar.	
4	—	7.3	1	2	—	14.5	—	4	2	—	—	—	2		
2	—	7.9	1	1	—	15.9	—	2	3	—	—	—	3		
5	—	8.8	1	3	—	14.7	—	5	4	—	—	—	4	Spårvidd 1.067 m.	
6	—	6.7	1	2	—	20.2	—	6	8	—	—	2	6		
4	—	5.9	1	2	—	11.8	—	4	8	—	—	1	7		
3	—	7.3	1	1	—	22.0	—	3	1	—	—	—	1	1 Sträckorna besiktigas varje lördag samt sön- o. helgdagar.	
5	—	7.1	1	2	—	17.8	—	5	9	—	—	1	8		
5	—	6.3	1	2	—	15.8	—	5	4	—	—	—	4		
8	—	6.7	1	4	—	13.5	—	8	8	—	—	—	8	Spårvidd 1.067 m.	
7	—	6.2	1	3	—	14.5	—	7	12	—	—	1	11		
5	—	6.0	1	2	—	15.0	—	5	—	—	—	—	—		
6	—	6.4	1	3	—	12.8	—	6	3	—	1	1	2	Spårvidd 1.067 m.	
6	—	7.7	1	3	—	15.5	—	6	3	1	1	—	3		
7	—	6.5	1	3	—	15.2	—	7	3	—	—	—	3		
6	—	7.5	1	3	—	15.0	—	6	1	—	—	—	1	1 Sträckorna besiktigas varje lördag samt sön- o. helgdagar.	
6	—	6.8	1	3	—	13.6	—	6	2	—	—	—	2		

Sammanställning av banmästaravdelningar

Distrikt	Banmästaravdelningarnas			
	antal	medelspårslängd		
		huvud-spår ¹	sido-spår	totalt
		km	km	km
A-linjer.				
I distriktet.....	24	40.6	22.5	63.1
II ".....	15	35.5	19.0	54.5
III ".....	19	38.6	26.3	64.9
IV ".....	7	39.8	17.4	57.2
V ".....	16	26.9	9.3	36.4
Summa	81	36.4	19.7	56.1
B-linjer.				
I distriktet.....	8	43.3	31.5	74.8
II ".....	11	34.6	26.0	60.6
III ".....	1	36.0	71.6	107.6
IV ".....	24	42.5	12.7	55.2
V ".....	13	40.2	8.2	48.4
Summa	57	40.4	17.9	58.3
C-linjer.				
I distriktet.....	9	45.9	16.9	62.8
II ".....	17	45.7	10.7	56.4
III ".....	19	41.0	15.7	56.7
IV ".....	19	54.2	6.0	60.2
V ".....	24	46.0	8.5	54.5
VI ".....	34	46.7	10.0	56.7
Summa	122	46.6	10.6	57.2
Summa summarum	260	42.1	15.0	57.1

¹ Banlängden, ökad med längden av dubbelspåriga sträckor.

och banvakssträckor vid årets slut.

Banvakssträckornas			Bevakningsgruppernas			Antal banvakssträckor, 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	en-kel-spår		dub-bel-spår	en-kel-spår			väg-kors-ningar	andra	ban-vak-ter	annan man-lig per-sonal	kvinn-lig per-sonal
	km	km		km	km							
190	2.7	3.8	69	7.4	10.6	3	187	2	2	3	2	1
114	2.9	4.1	46	7.6	10.0	—	114	2	—	—	—	3
150	3.0	3.9	53	8.1	11.2	—	150	4	—	—	—	8
52	—	4.6	21	—	11.5	—	52	3	—	—	—	8
120	—	3.8	57	—	7.9	10	110	2	—	—	—	4
626	2.9	4.0	246	7.7	9.9	13	613	13	2	3	2	24
74	—	4.7	28	—	12.4	—	74	4	1	2	—	7
83	—	4.6	33	—	11.5	—	83	5	4	7	7	4
7	—	3.9	3	—	9.0	—	7	—	—	—	—	—
202	—	5.0	80	—	12.7	6	196	28	—	3	1	30
101	—	5.2	50	—	10.4	10	91	4	—	—	3	5
467	—	4.9	194	—	11.8	16	451	41	5	12	11	46
80	—	6.3	23	—	14.3	—	80	24	1	1	4	20
111	—	7.0	55	—	11.8	—	111	26	—	—	4	25
126	1.6	6.4	57	3.1	14.2	—	126	92	—	—	9	89
110	—	9.5	80	—	13.1	1	109	44	1	—	7	53
143	—	7.7	73	—	15.1	6	137	49	1	1	15	49
203	—	7.8	103	—	15.1	—	203	104	3	5	19	110
773	1.6	7.5	391	3.1	14.1	7	766	339	6	7	58	346
1 866	—	—	831	—	—	36	1 830	393	13	22	71	416

Uppgift å banmästaravdelningarnas och banvakssträckornas antal och medellängder för samtliga distrikt vid slutet av åren 1925, 1928, 1931, 1934, 1937 och 1940—1942.

	Banmästaravdelningarnas			Banvakssträckor			
	År	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
".....	1940	81	30.2	167	2.7	460	3.9
".....	1941	81	30.3	164	2.8	462	4.0
".....	1942	81	30.4	171	2.9	455	4.0
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
".....	1940	60	40.5	—	—	483	4.9
".....	1941	59	40.6	—	—	483	4.9
".....	1942	57	40.4	—	—	467	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
".....	1940	101	47.6	—	—	649	7.7
".....	1941	115	46.8	2	1.6	726	7.6
".....	1942	122	46.6	2	1.6	771	7.5

* Banvakssträckor med dubbel och enkelspåriga sträckor.

B. Banarbetarnas löneförhållanden.

Sedan mellan järnvägsstyrelsen samt Svenska Järnvägsmannaförbundet och Svenska Väg- och Vattenbyggnadsarbetareförbundet överenskommelse träffats om framskjutande av uppsägningstiden för det mellan parterna gällande kollektivavtalet för *ban- och byggnadsarbetare* av den 31 mars 1938 med tillägg nr 1 av den 30 december 1939, framlade nämnda organisationer i oktober 1941 förslag till vissa ändringar av avtalet. Efter långvariga förhandlingar träffades den 24 mars 1942 överenskommelse i avtalsfrågan. Överenskommelsen — tillägg nr 2 till avtalet — gällande fr o m den 1 januari 1942, innebär i huvudsak följande.

Den ordinarie arbetstiden under den mörka delen av året får å I, II, III och VI distrikten ej avkortas mera än till 45 timmar per vecka.

Normaltimlönerna hava ökats med 3 öre i ortsgrupperna A, B och C samt med 2 öre i övriga ortsgrupper och utgöra i:

ortsgrupp A.....	93 öre
» B.....	99 »
» C.....	105 »
» D.....	110 »
» E.....	117 »
» F.....	127 »
» G.....	138 »
» H.....	141 »
» I (Stockholm).....	143 »

Det rörliga tillägget på grund av levnadskostnadsindex' stegring har justerats och utgår med nedan angivna belopp:

Levnadskostnadstal	Tillägg per timme
112—115.....	3 öre
116—119.....	6 »
120—127.....	9 »
128—135.....	13 »
136—143.....	18 »
144—147.....	23 »
148—151.....	26 »
152—159.....	28 »
160—167.....	33 »

osv.

dock med de ändringar, som av statsmakterna kunna bli fastställda.

Kallortstilläggen i kallortsklasserna III—VI hava höjts med 1—3 öre.

Den förutvarande ersättningen av 30 öre per timme vid arbete utom egen banmästaravdelning har ökats till 40 öre.

Vissa ändringar hava företagits i fråga om läkarvårds- och sjukavlöningsbestämmelserna.

Begravningshjälpen, som tidigare utgick med minst 240 och högst 360 kr, har ökats till 350 resp. 400 kr.

15 semesterdagar per kalenderår ha medgivits de arbetare, som ha en sammanlagd anställningstid vid statens järnvägar av minst 15 år.

Slutligen ha fribiljettsberättigade gifta arbetare erhållit rätt att utfä 4 »långresebiljetter» per år mot förut 3.

Normaltimlönerna, inkl. rörligt tillägg men exkl. kallortstillägg, hava för ban- och byggnadsarbetare i anslutning till förestående bestämmelser och gällande levnadskostnadstal under året utgått med de belopp, som framgå av efterföljande tabell.

Ortsgrupp	A v l ö n i n g s p e r i o d		
	jan.—mars öre	april—juni öre	juli—dec. öre
A	116	119	121
B	122	125	127
C	128	131	133
D	133	136	138
E	140	143	145
F	150	153	155
G	161	164	166
H	164	167	169
I (Stockholm)	166	169	171

Jämväl normaltimlönerna, rörliga tillägget och kallortstillägget för *stadigvarande banarbetare* hava fr o m den 1 januari 1942 justerats på enahanda sätt som för ban- och byggnadsarbetare.

I efterföljande tabell lämnas redovisning sektionsvis över de av arbetarna uppnådda genomsnittliga löneinkomsterna per timme under år 1942 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 156 öre, vilket innebär en ökning med 16 öre i jämförelse med år 1941.

Av under året anställda arbetare, 9 221 man (år 1941 7 742 man), voro 40 % sysselsatta med ackordsarbeten (år 1941 36 %).

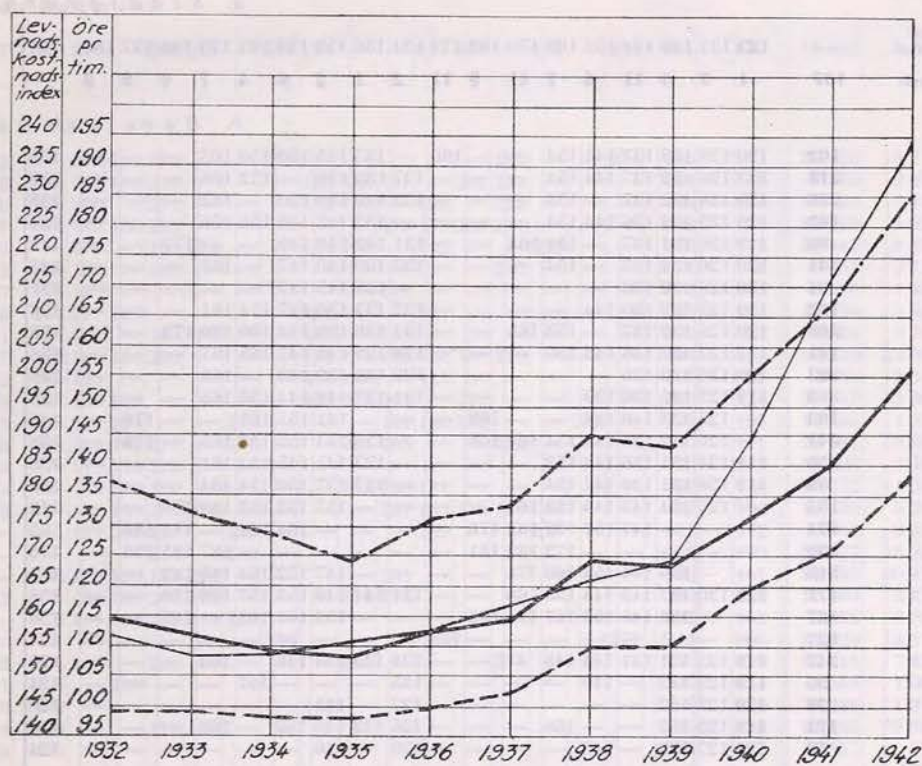
Arbete å övertid har förekommit i större omfattning än under närmast föregående år: 230 769 timmar mot 200 947. Den genomsnittliga löneinkomsten vid övertidsarbete har från år 1941 stigit med 17 öre per timme.

SJ:s utgifter för semester- och sjukavlöningar, läkarvård, begravningshjälp o. d. ävensom ersättningar under ledighet för militärtjänstgöring men exklusive kompensation för familjepensionsavdrag hava under år 1942 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	108	39 746	368	16.0
Ban- och byggnadsarbetare	9 113	2 596 384	285	12.3
Samtliga arbetare	9 221	2 636 130	286	12.4
D:o exkl. ersättningar under ledig- het för militärtjänstgöring	9 221	1 537 058	167	7.2
D:o år 1941	7 742	1 153 069	149	6.2

Efterföljande grafiska framställning utvisar ban- och byggnadsarbetarnas löneinkomster under åren 1932—1942 i förhållande till 1914 års levnadskostnadsindex.

*Ban- och byggnadsarbetarnas löneinkomster
per timme under åren 1932-1942*



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

Genomsnittliga löneinkomster under året (öre)

Bansektion nr		Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal	Arbete mot timlön å ordinarie tid																		Med- del- tal	Antal arbetare i effektiv tjänst i medel- tal
			Löneinkomst, öre per tim.																			
			Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet									Särskilt yrkeskunniga arbetare										
			Ortsgrupp									Ortsgrupp										
			A	B	C	D	E	F	G	H	I	A	B	C	D	E	F	G	H	I		
a. Stadigvarande																						
Löneinkomst i medeltal	—	123	131	140	144	152	168	170	182	173	134	136	152	153	167	173	186	197	186	167	—	
Ant. arb.	107	1	3	5	11	4	7	11	9	11	2	1	2	6	4	7	6	9	8	—	1	
b. Ban- och bygg-																						
1	162	120	126	133	137	144	154	—	—	166	—	135	145	150	150	163	—	—	184	135	143	
2	218	123	126	132	137	144	154	—	—	—	127	132	140	—	152	166	—	—	—	133	93	
3	273	120	126	132	137	—	153	—	—	—	132	140	140	150	—	182	—	—	—	138	112	
4	163	120	125	132	136	144	154	—	—	—	—	133	142	146	156	166	—	—	—	134	77	
5	98	119	126	131	137	—	151	164	—	—	131	142	146	149	—	177	—	—	—	148	106	
6	131	120	126	132	137	—	154	—	—	—	133	150	140	147	—	163	—	—	—	143	20	
7	64	120	126	132	138	—	—	—	—	—	—	135	145	147	—	—	—	—	—	131	38	
8	122	120	125	132	130	144	—	—	—	—	122	137	136	147	154	181	—	—	—	128	168	
9	263	120	126	132	137	—	153	165	—	—	131	136	139	144	160	160	173	—	—	128	33	
10	181	122	123	132	136	144	150	—	—	—	128	139	145	147	165	167	—	—	—	138	125	
11	223	120	126	132	135	—	—	—	—	—	129	133	139	143	—	168	—	—	—	126	91	
12	363	119	125	132	136	139	—	—	—	—	131	137	148	144	156	165	—	—	—	125	108	
13	193	—	125	133	140	148	—	—	168	—	—	—	141	151	161	—	179	—	—	145	82	
14	241	—	126	132	136	143	154	164	168	—	—	135	144	153	153	165	—	178	—	138	262	
15	259	118	124	131	136	144	153	—	—	—	133	141	145	153	161	—	—	—	—	133	188	
16	99	119	126	131	139	147	154	—	—	—	137	137	150	154	164	—	—	—	—	133	66	
17	154	—	129	134	142	149	153	164	—	—	—	157	152	152	163	176	—	—	—	142	189	
18	174	—	—	—	147	157	172	165	176	—	—	—	164	164	—	185	186	—	—	165	46	
19	252	—	—	—	—	172	182	181	—	—	—	—	—	—	187	195	198	—	—	176	16	
20	315	—	—	139	144	152	160	171	—	—	—	—	147	152	164	165	182	—	—	151	111	
21	477	125	130	137	142	148	158	168	—	—	134	144	149	153	157	168	176	—	—	138	186	
23	137	—	—	138	145	153	167	174	185	—	—	—	153	161	163	—	187	—	—	154	41	
24	127	—	—	—	—	—	—	—	—	169	—	—	—	—	—	—	—	183	—	174	109	
25	247	119	125	131	131	144	148	—	—	—	128	135	134	146	—	163	—	—	—	125	47	
26	95	119	125	132	—	140	—	—	—	—	135	—	—	157	—	—	—	—	—	124	27	
27	78	120	125	132	—	—	—	—	—	—	127	—	145	—	—	—	—	—	—	120	24	
28	171	116	125	132	—	—	156	—	—	—	125	132	140	152	—	168	—	—	—	119	13	
29	53	121	127	133	—	145	—	—	—	—	129	—	146	—	—	—	—	—	—	124	3	
Elektrifiering, centrala arb.- ledningen Dubbelspårs- byggnader: Hallsberg— Pålsboda	81	—	—	131	131	144	156	167	169	—	—	—	142	149	154	168	182	183	—	142	77	
Järna— Katrineholm	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	126	—	—	—	—	—	—	123	84	
Laxå-Gårdsjö	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	507	
Skövde— Falköping	4	—	—	119	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	258	
Mjölby— Tranås	4	—	—	138	—	—	—	—	—	—	—	—	141	—	—	—	—	—	—	119	88	
Ballingslöv— Hässleholm	1	—	—	133	—	—	—	—	—	—	—	—	143	—	—	—	—	—	—	139	98	
Löneinkomst i medeltal	—	119	126	133	140	148	160	169	176	169	129	138	143	149	157	168	179	187	183	138	—	
Ant. arb.	5 425	1 255	821	772	772	386	435	145	145	97	66	72	101	90	42	101	41	42	42	—	3 688	
Löneinkomst i medelt. för saml. arb.	—	119	126	133	140	148	160	169	176	170	129	138	143	149	158	168	180	188	183	139	—	
Totalt ant. arb.	5 532	1 256	824	777	783	390	442	156	154	108	68	73	103	96	46	108	47	51	50	—	3 689	

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.																	Avlö- nings- belopp	Antal timmar	Genom- snittlig lönein- komst, öre per tim.			
Arbetare utan särskild yrkes- kunnighet								Särskilt yrkeskunniga arbetare														
Ortsgrupp								Ortsgrupp								Med- del- tal						
A	B	C	D	E	F	G	H	I	A	B	C	D	E	F	G	H	I					
<i>banarbetare.</i>																						
170	167	180	210	—	208	212	—	236	175	—	—	177	206	—	212	—	253	211	170			
.	.	.	.	—	.	.	—	1	.	—	—	.	.	—	.	—	.	.	—			
<i>nadsarbetare.</i>																						
172	182	178	202	184	196	—	—	250	—	—	—	—	—	185	—	—	274	183	157			
175	182	189	187	198	216	—	—	—	185	188	191	—	—	201	214	—	—	184	148			
174	180	188	200	—	211	—	—	—	182	188	—	190	—	219	—	—	—	195	155			
159	168	184	185	188	213	—	—	—	—	179	179	208	211	—	—	—	—	182	150			
158	163	—	178	—	181	212	—	—	174	190	—	195	—	—	219	—	—	193	172			
151	172	168	167	—	195	—	—	—	—	—	—	—	—	247	—	—	—	171	146			
163	167	174	182	—	—	—	—	—	—	170	—	—	—	—	—	—	—	172	146			
162	158	164	177	149	—	—	—	—	182	184	—	181	—	—	—	—	—	163	143			
153	161	171	167	—	187	192	—	—	167	—	159	—	—	—	—	—	—	163	131			
169	177	180	190	184	209	—	—	—	179	175	192	188	—	210	—	—	—	184	157			
154	182	185	195	—	—	—	—	—	218	180	—	183	—	—	—	—	—	169	138			
176	185	196	188	188	—	—	—	—	183	203	202	—	211	—	—	—	—	182	138			
—	143	168	187	194	—	218	—	—	—	188	180	182	—	—	232	—	—	178	155			
—	165	182	204	192	216	—	226	—	—	201	185	—	—	209	—	—	—	200	171			
149	169	174	173	174	192	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	149			
157	164	165	168	180	180	—	—	—	165	190	181	—	—	—	—	—	—	166	146			
—	163	177	178	189	208	221	—	—	—	227	183	175	180	250	—	—	—	182	164			
—	—	—	177	207	197	—	223	—	—	—	167	—	—	220	—	—	—	201	172			
—	—	—	—	214	—	240	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	220	179			
—	—	188	177	168	189	224	—	—	—	181	—	—	—	—	—	—	—	186	161			
175	177	175	186	180	200	222	—	—	—	176	174	—	—	—	—	—	—	180	150			
—	—	173	188	194	206	213	232	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	191	162			
—	—	—	—	—	—	—	236	—	—	—	—	—	—	—	—	271	—	244	206			
155	153	166	186	—	229	—	—	—	—	155	—	—	378	—	—	—	—	156	130			
162	171	206	—	209	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	165	133			
157	179	183	—	—	—	—	—	144	—	—	—	—	—	—	—	—	—	158	129			
159	164	159	—	178	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	160	122			
166	188	175	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	166	127			
—	—	211	196	232	227	—	—	—	—	188	183	165	253	—	212	—	—	214	178			
—	—	183	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	183	183			
—	—	182	—	184	—	—	—	—	—	198	—	206	—	—	—	—	—	185	185			
—	—	187	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	187	187			
—	—	172	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	172	168			
—	—	171	—	—	—	—	—	—	—	184	—	—	—	—	—	—	—	173	172			
—	—	174	—	—	—	—	—	—	—	198	—	—	—	—	—	—	—	178	177			
164	172	181	187	191	210	214	226	236	183	198	195	188	204	233	237	225	271	185	156			
480	549	1 338	480	172	206	69	34	103	21	41	72	44	18	13	15	3	30	—	—			
164	172	181	187	191	210	214	226	236	183	198	195	188	204	233	236	225	270	185	156			
480	549	1 338	480	172	206	69	34	104	21	41	72	44	18	13	15	3	30	—	—			

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

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 huvud-spår km		Tjänstkonto 32			11	12	13	
						11—27	32—90	S:ma				
		A-linjer.										
1	112	(Ulriksdal)—Rosersberg.....	59.8	48.9	195.0	405	26	431	220	3	18	
	113	(Rosersberg)—(Uppsala C).....	72.0	64.7	232.5	318	16	334	53	4	28	
	114	Uppsala C—Uppsala N och (Uppsala C)— (Vattholma) samt (Uppsala N)—(Enköping)	96.8	69.7	436.3	656	101	757	334	99	59	
	115	(Uppsala N)—Heby	53.8	42.8	274.3	384	23	407	283	18	16	
	116	(Heby)—(Krylbo)	60.5	47.4	232.4	348	34	382	274	3	10	
2	111	(Katrineholm)—(Åby)	45.9	39.6	162.1	636	8	644	290	12	39	
	130	(Järna)—(Tystberga)	45.6	36.9	182.5	641	14	655	576	6	9	
	131	Tystberga—(Jönåker)	51.7	34.9	264.6	586	89	675	557	106	13	
	132	Jönåker—(Åby)	42.9	35.8	159.3	643	34	677	438	22	24	
	133	Åby—Eksund	71.6	34.0	418.8	966	113	1 079	227	11	22	
	134	(Eksund)—(Linghem)	64.0	54.1	178.8	456	26	482	484	35	17	
	135	Linghem—(Vikingsstad) och (Linköping C)— Tannefors	64.9	48.0	304.9	558	49	607	1 301	95	44	
	136	Vikingsstad—Mjölby o. (Mjölby)—Hästholmen	93.7	72.8	306.6	445	30	475	172	16	35	
	3	118	Örebro C—Örebro S—(Hallsberg)	100.6	50.2	317.3	379	178	557	112	24	25
4	104	(Älvsjö)—Uttran	41.8	33.9	393.1	780	105	885	2 614	47	22	
	105	(Uttran)—Järna o. Södertälje S—Södertälje C	70.3	46.8	376.2	717	32	749	442	93	13	
	106	(Järna)—(Stjärnhov)	42.0	33.8	159.8	476	37	513	114	54	23	
	107	Stjärnhov—(Flen) och Skebokvarn—Malm- köping	45.0	37.3	167.0	480	12	492	67	4	14	
	108	Flen—Katrineholm	48.5	24.7	334.9	987	100	1 087	529	11	1	
	109	(Katrineholm)—Högsjö	34.4	29.5	116.2	527	25	552	391	21	14	
110	(Högsjö)—(Hallsberg)	39.1	34.9	57.8	304	12	316	97	147	—		
5	201	Göteborg C—(Partille) och Olskroken— Gubbero—Göteborg C	92.4	19.2	449.0	555	106	661	403	101	7	
	202	Partille—(Norsesund)	60.6	50.3	255.2	397	16	413	580	26	14	
	203	Norsesund—(Lagmansholm)	48.5	36.6	200.5	423	42	465	645	48	23	
	204	Lagmansholm—(Fåglavik)	40.7	28.2	136.6	443	23	466	524	—	10	
	205	Fåglavik—(Falköping C)	33.8	27.6	131.0	478	15	493	660	88	17	
8	207	Sandhem—Falköping C—(Stenstorp) och Vartofta—(Tidaholm)	94.9	63.2	335.8	591	101	692	252	17	9	
	211	Stenstorp—Skövde—(Väring)	45.4	32.4	146.2	522	39	561	276	21	12	
	212	Väring—(Slätte)	43.6	32.0	161.8	477	27	504	285	28	—	
	213	Slätte—Bergmossen	42.4	32.0	242.3	404	8	412	250	—	5	
	214	(Bergmossen)—Laxå—(Hallsberg)	68.9	52.8	235.7	323	18	341	765	98	7	
9	229	(Gubbero)—(Kungsbacka)	38.7	28.5	190.3	764	75	839	646	54	108	
	230	Kungsbacka—Väröbacka	41.4	32.6	149.9	645	14	659	594	57	39	
	231	(Väröbacka)—(Himle)	47.9	27.6	148.3	513	65	578	166	53	51	
	232	Himle—Heberg	48.4	31.7	127.1	508	21	529	49	32	11	
	233	(Heberg)—(Halmstad C)	40.0	32.3	130.2	617	24	641	141	55	49	
10	301	Arlöv—Malmö C—Lundavägen och Malmö V—Södervärn	105.4	17.5	636.3	628	123	751	367	50	35	
	302	Teckomatorp—(Arlöv)	53.4	31.1	314.4	563	47	610	267	40	47	
	306	(Arlöv)—(Eslöv)	76.3	56.6	242.3	527	91	618	17	27	12	
	307	Eslöv—(Tjörnarp) och (Teckomatorp)— (Eslöv)	98.8	74.6	316.1	482	45	527	118	17	18	

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

underhåll.

kronor per spårkilometer å olika banmästaravdelningar och konton.

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	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					
96	45	429	531	710	84	41	31	17	2	38 470	60	49 284	—	30	3 305	45	3 260		
96	19	606	411	1 250	28	9	2	12	9	18 244	48	41 287	—	18	3 230	—	3 230		
291	187	670	506	518	201	27	32	67	16	103 384	72	137 370	—	48	4 508	—	4 508		
349	567	376	781	1 573	94	30	28	6	3	14 360	111	55 466	—	24	5 095	—	5 096		
225	798	683	484	339	160	57	19	15	35	24 203	52	24 340	—	56	3 843	—	3 843		
118	338	579	712	127	56	35	12	184	11	16 137	128	80 287	—	15	3 533	2	3 531		
133	91	760	769	435	93	28	40	29	4	31 200	94	22 330	—	31	4 006	2	4 004		
243	324	936	809	435	222	100	30	28	100	86 291	93	49 422	—	28	5 125	3	5 122		
302	8	676	769	118	76	30	165	39	21	29 194	98	24 317	—	25	3 719	2	3 717		
648	132	686	511	138	855	87	74	189	134	132 565	137	125 473	—	103	5 855	3	5 852		
58	98	626	392	99	52	15	10	41	2	3 260	79	28 299	—	14	2 795	2	2 793		
82	181	430	516	60	643	19	60	125	23	68 285	72	70 407	—	22	4 703	3	4 700		
116	197	738	533	83	238	32	84	38	54	82 209	61	87 275	—	24	3 274	2	3 272		
297	135	444	408	175	333	67	22	115	83	55 169	34	66 256	—	51	3 172	20	3 152		
594	1 122	483	1 042	926	298	51	38	220	98	48 606	58	78 835	—	185	9 415	11	9 404		
496	421	718	523	841	189	38	79	28	52	110 379	89	58 456	—	48	5 366	14	5 352		
413	39	716	972	402	43	34	11	9	5	34 200	132	64 326	—	28	3 806	2	3 804		
295	290	639	1 117	177	61	32	30	20	14	29 259	138	18 320	—	20	3 716	2	3 714		
241	299	858	1 142	1 043	393	204	40	40	36	171 302	94	142 546	—	303	6 936	30	6 906		
158	10	379	809	431	47	44	8	50	6	42 273	88	37 280	—	17	3 377	3	3 374		
102	16	282	262	73	6	3	7	1	1	7 85	46	51 138	—	29	1 483	6	1 477		
267	309	438	504	368	522	53	37	234	41	102 705	24	64 417	—	87	4 927	67	4 860		
175	45	582	661	1 137	56	20	71	44	24	48 237	55	60 835	—	24	4 272	58	4 214		
224	96	402	616	314	155	601	29	42	5	61 266	70	100 369	—	31	4 193	57	4 136		
238	11	284	588	386	148	50	31	28	11	56 460	79	26 290	—	28	3 402	47	3 355		
231	60	406	604	783	49	11	10	15	4	12 245	131	68 339	—	36	3 923	54	3 869		
246	144	495	341	119	171	102	42	56	36	137 375	61	215 281	—	91	3 601	64	3 537		
351	29	659	260	159	221	60	21	13	10	20 470	77	85 268	—	33	3 280	59	3 221		
228	205	598	166	1 038	99	31	69	15	4	40 291	58	87 324	—	34	3 780	68	3 712		
153	27	588	505	3 430	33	14	17	22	12	21 143	61	93 537	—	38	5 824	104	5 720		
148	28	580	529	601	65	28	8	34	8	15 146	15	49 312	—	19	3 484	62	3 422		
145	67	454	664	238	184	48	115	135	26	65 762	158	161 403	—	49	4 918	5	4 913		
130	283	522	461	169	102	35	67	68	12	56 258	90	217 316	—	22	3 841	224	3 617		
76	90	533	311	88	295	24	89	29	47	86 402	86	116 252	—	14	3 134	41	3 093		
80	291	301	325	101	116	103	62	35	10	34 390	53	81 207	—	22	2 625	—	2 625		
70	165	387	400	444	89	44	69	40	4	28 364	109	120 257	—	36	3 255	2	3 253		
436	590	733	249	564	582	98	200	97	103	180 500	87	92 493	282	59	6 055	17	6 038		
407	102	833	486	1 517	270	42	30	44	102	22 484	47	461 520	—	87	5 898	16	5 882		
207	120	162	566	263	153	54	34	32	16	20 508	36	221 248	—	119	3 185	9	3 176		
177	299	626	310	172	166	51	40	45	65	61 240	87	147 263	—	42	3 208	9	3 199		

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 huvud-spår km		Tjänstkonto 32					
						11—27	32—90	S:ma	11	12	13
10	309	Tjörnarps—Hässleholm	68.5	44.6	270.9	588	55	643	142	2	32
	337	(Lundavägen)—Trelleborg F o. C.	53.9	29.8	491.6	787	66	853	14	10	102
11	310	(Hässleholm)—Osby	36.6	28.8	143.3	632	23	655	597	67	5
	311	(Osby)—(Diö)	46.5	30.9	167.9	390	12	402	504	25	7
	312	Diö—Blädinge	42.5	30.9	268.4	503	20	523	709	3	11
	313	(Blädinge)—Lidnäs	44.0	27.4	204.6	425	62	487	168	3	10
	314	(Lidnäs)—(Sävsjö)	45.7	38.0	165.3	453	26	479	560	20	11
	315	Sävsjö—(Nässjö)	66.0	56.4	254.6	391	24	415	551	16	2
	316	Nässjö—(Aneby)	92.3	49.8	657.0	654	95	749	1 912	7	15
	318	Aneby—Tranås	67.5	58.8	162.0	386	7	393	156	8	1
	319	(Tranås)—(Mjölby)	46.2	35.3	113.7	464	9	473	120	15	—
12	303	(Teckomatorp)—(Billesholms gruva)— (Åstorp)	43.7	33.1	269.7	546	42	588	299	5	30
	328	Åstorp—Ängelholm C—(Vejbyslätt) ...	53.2	24.6	383.2	691	73	764	367	12	21
	329	Vejbyslätt—(Laholm)	41.3	32.5	167.0	565	30	595	358	15	23
	330	Laholm—Veinge—(Halmstad C)	46.7	24.9	166.3	446	28	474	259	40	30
15	401	(Krylbo)—Dalgränsen	50.3	33.0	293.0	478	80	558	1 455	9	7
	403	(Dalgränsen)—Åshammar	49.4	32.6	194.7	628	78	706	92	47	11
	404	(Åshammar)—(Hedsjön) och (Ockelbo)— (Gävle C)	90.2	75.7	334.9	349	26	375	233	10	38
	405	Hedsjön—Kilafors	50.7	36.2	185.2	387	20	407	126	15	11
	407	(Kilafors)—Bollnäs—(Arbrå)	53.2	31.3	301.7	700	90	790	190	8	52
	408	Arbrå—(Skåstra)	48.4	36.3	220.2	498	41	539	241	12	4
	409	Skåstra—Ljusdal—(Långbacka)	48.4	33.9	161.0	578	41	619	168	6	36
18	551	Luleå—Notviken	61.0	5.3	480.0	1 503	191	1 694	123	11	6
	552	(Notviken)—(Boden C)	34.7	29.0	153.4	605	30	635	354	9	44
	553	(Boden C)—(Gransjö)	37.5	33.8	174.9	800	27	773	246	82	33
	555	(Gransjö)—(Näsberg)	40.4	35.2	174.1	772	54	826	240	7	29
	556	Näsberg—(Koskivara)	38.8	33.5	208.0	667	28	695	465	187	2
	557	Koskivara—(Nuortikon)	38.2	33.0	190.3	624	25	649	585	1	—
	558	Nuortikon—(Gällivare)	34.4	30.8	150.9	616	29	645	474	70	2
19	562	(Gällivare)—Håmojåkk	37.4	35.0	196.1	686	11	697	911	10	—
	563	(Håmojåkk)—(Lappberg)	35.4	31.9	194.4	601	26	627	1 372	23	—
	564	Lappberg—(Kiruna C)	34.1	31.9	145.8	664	17	681	293	18	—
	565	Kiruna C—(Krokvik)	23.6	4.8	324.1	1 986	178	2 164	210	46	402
	566	Krokvik—Rensjön	31.7	28.3	187.8	641	13	654	260	38	—
	567	(Rensjön)—(Stenbacken)	30.9	28.3	134.4	784	27	811	115	25	—
	568	Stenbacken—(Abisko)	35.1	31.9	189.2	989	19	1 008	394	34	—
	569	Abisko—(Kopparåsen)	25.3	18.7	186.3	1 156	72	1 228	486	55	30
	570	Kopparåsen—gränsen mot Norge	20.8	18.5	186.9	1 170	14	1 184	320	32	10
24	101	(Stockholm C)—Ulriksdal	85.0	11.7	375.1	638	457	1 095	72	3	28
	102	Stockholm C—(Stockholm S)	41.8	7.5	900.0	2 602	2 596	5 198	377	695	56
	103	Stockholm S—Älvsjö, Liljeholmen— Västberga	55.1	13.8	309.0	673	108	781	366	275	1 148
Samtliga A-linjer			4 292.8	2 915.2	20 256.3	602	86	688	403	43	38

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

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

der per spårkilometer, kr.

der per spårkilometer, kr.															Tjänstkonto 71	78	S:ma s:m	Av- går konto 300, 308	Saldo ut- gifter
Tjänstkonto 35															Tjänstkonto				
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma					
201 356	184 304	523 1 232	535 766	174 3 751	106 329	820 62	12 16	53 41	21 158	85 27	282 325	35 96	73 613	3 280 8 202	— —	44 86	3 967 9 141	11 25	3 956 9 111
56 237	7 461	296 371	1 319 726	397 146	97 242	20 16	88 17	7 85	9 14	29 28	179 246	57 66	28 25	3 258 3 216	— —	22 13	3 935 3 631	22 20	3 913 3 611
50 249	383 45	1 676 542	696 795	1 366 1 263	71 177	26 28	168 26	19 54	20 25	29 148	365 508	200 110	8 14	5 800 4 165	— —	31 26	6 354 4 678	36 26	6 318 4 652
414 53	6 529	479 473	1 021 772	109 540	58 59	35 10	5 77	6 17	16 5	129 43	221 193	129 66	43 14	3 138 3 420	— —	21 44	3 638 3 879	20 21	3 618 3 858
1 084 382	624 16	760 504	714 487	215 80	338 54	76 26	25 10	88 14	54 6	163 43	226 132	38 69	36 13	6 375 2 001	— —	37 20	7 161 2 414	40 13	7 121 2 401
208	45	388	774	95	56	10	9	46	12	24	136	20	22	1 980	—	19	2 472	14	2 458
67 139	160 1 058	710 596	745 285	2 660 1 927	79 345	31 173	3 264	9 94	43 35	24 110	317 594	45 36	363 278	5 590 6 334	— —	48 137	6 226 7 235	22 25	6 204 7 210
49 101	20 32	455 333	591 526	1 252 740	128 158	67 72	24 32	29 46	8 66	5 12	211 352	40 107	250 160	3 427 3 066	— —	31 34	4 053 3 574	14 12	4 039 3 562
375 263	120 194	1 135 799	679 816	955 51	111 116	25 41	27 42	89 47	8 16	11 150	177 313	28 40	24 48	5 235 3 086	— —	34 156	5 827 3 948	6 4	5 821 3 944
487 217	141 68	1 158 762	583 935	192 424	84 95	17 19	24 64	9 4	11 25	43 32	146 247	86 156	48 25	3 310 3 225	— —	30 21	3 715 3 653	4 4	3 711 3 649
903 453	344 97	930 1 057	807 983	164 559	267 23	184 18	58 142	172 15	65 4	253 24	321 263	35 53	58 48	4 811 3 996	— —	69 18	5 670 4 553	6 5	5 664 4 548
284	79	568	624	96	162	18	42	42	20	253	161	92	32	2 683	—	30	3 332	3	3 329
120 417	354 133	1 096 881	525 979	281 285	307 38	186 8	31 40	152 8	1 312 5	373 65	326 254	74 144	667 95	5 944 3 759	— —	278 38	7 916 4 432	47 10	7 869 4 422
448 322	88 84	1 090 1 019	1 009 1 034	323 247	20 20	22 13	11 19	21 14	2 1	121 117	100 82	197 123	73 92	3 886 3 463	— —	17 35	4 676 4 324	11 10	4 665 4 314
414 436	179 264	1 039 847	1 126 1 422	794 403	61 14	6 8	13 65	10 2	5 —	114 43	112 105	20 15	112 115	4 659 4 325	— —	23 16	5 377 4 990	12 11	5 365 4 979
235	132	858	850	600	24	32	7	4	—	79	174	5	167	3 713	—	35	4 393	10	4 383
366 342	60 44	1 242 955	1 248 1 219	10 644	174 49	42 11	1 3	11 13	1 —	59 27	43 64	12 —	351 97	4 541 4 863	— —	13 17	5 251 5 507	3 10	5 248 5 497
268 740	26 340	1 111 888	1 012 868	554 496	58 1 632	3 198	1 85	54 413	2 219	24 581	51 602	1 87	114 3 642	3 590 11 449	— —	22 645	4 293 14 258	14 527	4 279 13 731
918 228	28 19	1 098 917	1 298 1 040	1 245 557	17 38	1 17	2 58	13 6	— 132	109 88	93 —	1 260	137 3 517	5 258 3 517	— —	24 34	5 936 4 362	8 5	5 928 4 357
331 231	108 85	854 870	1 188 1 128	283 400	562 413	10 67	4 40	61 708	2 33	127 211	103 273	26 8	258 1 139	4 345 6 177	— —	39 84	5 392 7 489	6 124	5 386 7 365
401	53	1 202	1 161	341	136	31	41	316	31	435	127	49	3 118	7 804	—	34	9 022	48	8 974
700 942	469 1 000	426 957	378 786	197 746	664 4 166	26 138	4 69	230 320	121 160	174 721	282 1 351	58 28	57 376	3 889 12 888	503 3 049	27 451	5 514 21 586	1 105 78	4 409 21 508
467	362	453	464	157	338	12	299	276	63	71	178	94	88	5 111	—	13	5 905	304	5 601
303	227	668	649	552	245	67	49	71	53	87	301	70	153	3 979	47	56	4 770	51	4 719

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

Banssektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bok-förda kost-nader tkr	Kostna-							
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvud-spår km		Tjänstkonto 32			S:ma	11	12	13	
						11—27	32—90						
		B-linjer.											
1	141	Vattholma—Tierp samt (Örbyhus)—Danne-mora	71.3	51.4	335.7	475	40	515	1 080	5	27		
	142	(Tierp)—(Gävle C) samt (Örrskog)—Söder-fors	88.0	63.8	298.7	493	84	577	589	25	44		
3	119	Hallsberg—Åsbro	85.3	17.4	233.3	369	38	407	50	8	13		
	120	(Åsbro)—Karlsby	54.7	44.5	169.8	425	16	441	529	4	2		
	121	(Karlsby)—(Mjölby)	53.8	39.8	176.3	620	21	641	214	70	23		
	126	(Örebro C)—Spannarboda	62.4	41.1	182.8	399	35	434	159	11	8		
	127	(Spannarboda)—(Västanfors)	63.4	54.1	184.8	440	25	465	147	21	35		
	129	Västanfors—Krylbo	69.9	37.2	278.0	417	55	472	190	53	4		
5	200	(Olaskroken)—Göteborg-Tingstad—Sannegår-den—Ryabanan, Göteborgs frihamn och Göteborgs hamnbana	43.2	2.4	210.0	980	195	1 175	71	621	3		
6	217	(Laxå)—Svartå—Strömtorp	51.0	37.5	159.5	407	12	419	258	23	2		
	218	(Strömtorp)—Kristinehamn—(Väse)	70.8	39.6	242.5	550	76	626	311	24	6		
	219	Väse—Skåre	55.8	31.5	171.4	441	16	457	130	44	14		
	220	(Skåre)—(Brunsberg) och Kil—Fryksta	59.3	40.5	158.3	365	28	393	353	44	3		
	221	Brunsberg—Ottebol	42.4	32.1	140.9	509	29	538	386	36	33		
	222	(Ottebol)—Charlottenberg—gränsen mot Norge	40.0	31.1	110.0	518	21	539	332	28	58		
8	208	(Sandhem)—(Jönköping C)	48.3	42.3	154.7	453	16	469	311	25	52		
	209	Jönköping C—(Nässjö)	59.4	41.8	325.7	455	15	470	190	22	10		
9	225	(Göteborg-Tingstad)—(Stenungsund)	49.0	41.6	152.2	624	21	645	257	35	44		
	226	Stenungsund—(Uddevalle C)	46.1	40.4	135.0	711	15	726	333	32	19		
12	327	(Ängelholm C)—Hälsingborg F och Hälsing-borg C—Raus	80.3	36.1	490.0	606	502	1 108	165	21	33		
13	426	(Bräcke)—Pilgrimstad	46.4	37.9	165.0	533	32	565	705	58	29		
	427	(Pilgrimstad)—Brunflo—Östersund V	64.4	38.7	389.2	808	157	965	277	3	72		
	428	(Östersund V)—(Trångsviken)	49.2	44.1	174.7	586	41	627	446	22	13		
	429	Trångsviken—(Undersåker)	54.3	45.0	212.3	603	25	628	594	136	85		
	430	Undersåker—(Änn)	49.1	45.0	213.4	462	31	493	567	404	17		
	431	Änn—Storlien—gränsen mot Norge	34.6	28.8	146.1	726	69	795	630	17	8		
14	412	(Ljusdal)—Ramsjö	58.9	49.6	312.9	422	28	450	162	89	28		
	413	(Ramsjö)—Alby	57.8	44.8	177.0	384	30	414	173	37	4		
	414	(Alby)—Änge—Fränsta	67.3	38.9	314.1	484	41	525	265	16	28		
	415	(Fränsta)—(Hällsjö)	50.9	43.6	152.6	379	19	398	63	20	11		
	416	Hällsjö—Sundsvall C—(Njurunda)	66.5	38.0	307.8	653	182	835	87	26	8		
	417	Njurunda—(Harmånger)	53.0	48.5	141.3	498	24	522	164	6	11		
	418	Harmånger—(Hudiksvall) och Harmånger-Bergsjö	51.7	43.7	107.1	434	14	448	176	2	25		
	419	(Änge)—Bräcke—(Grötingen)	53.6	44.0	190.1	481	50	531	112	—	20		

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

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

der per spårkilometer, kr.															Tjänst- konto 71	Tjänst- konto 78	S:ma s:m	Av- gå- konto 300, 308	Saldo ut- gifter
Tjänstkonto 35															S:ma				
21	22	23	24	25	41— 47	48	51	53— 54	55— 59	71	73	75	77	S:ma					
278	233	901	486	213	141	47	136	65	11	41	260	203	41	4 168	—	24	4 707	1	4 706
195	94	574	386	133	158	25	28	34	17	83	180	103	135	2 803	—	28	3 408	12	3 396
548	148	359	316	14	172	67	59	80	35	116	254	29	60	2 328	—	16	2 751	17	2 734
260	163	664	555	106	90	21	8	16	4	14	150	36	47	2 669	—	13	3 123	19	3 104
133	449	430	716	112	34	26	6	12	48	35	280	24	53	2 665	—	24	3 330	21	3 309
155	35	601	706	190	108	24	5	22	5	25	340	56	27	2 477	—	36	2 947	18	2 929
249	108	651	757	159	34	12	4	28	65	8	92	58	13	2 441	—	29	2 935	18	2 917
349	536	698	644	124	209	43	54	83	15	97	269	82	70	3 520	—	14	4 006	25	3 981
606	770	740	418	198	67	9	17	21	64	12	71	11	24	3 723	—	28	4 926	67	4 859
128	349	653	207	255	218	29	34	35	9	5	286	116	48	2 645	—	16	3 080	8	3 072
277	149	531	293	218	173	93	36	45	27	77	252	48	29	2 589	136	106	3 457	31	3 426
332	24	637	311	261	206	35	56	52	42	10	386	77	32	2 601	—	26	3 084	10	3 074
136	73	568	222	360	194	14	82	49	14	30	101	46	43	2 332	—	30	2 755	87	2 668
476	62	503	350	227	148	29	137	25	6	30	252	81	11	2 792	—	18	3 348	24	3 324
169	82	504	358	98	111	60	24	57	17	33	134	122	14	2 201	—	18	2 758	5	2 753
357	160	862	266	208	49	32	15	32	40	12	190	22	111	2 744	—	48	3 261	58	3 203
190	43	520	408	2 870	279	42	26	23	25	25	229	82	110	5 094	—	20	5 584	100	5 484
100	30	383	561	238	122	6	21	12	16	22	292	209	80	2 428	—	40	3 113	6	3 107
69	16	277	342	234	79	31	298	46	17	15	172	123	107	2 210	—	17	2 953	23	2 930
482	467	546	273	1 360	292	30	157	63	128	150	465	136	205	4 973	—	43	6 124	21	6 103
176	—	569	665	272	61	15	49	59	39	37	130	51	43	2 958	20	24	3 567	10	3 557
112	183	897	578	101	474	712	327	101	170	369	310	167	92	4 945	34	116	6 060	17	6 043
196	75	725	634	350	95	11	28	5	11	19	118	84	48	2 880	20	32	3 559	10	3 549
272	45	722	540	124	186	16	39	36	14	15	194	171	38	3 227	22	39	3 916	11	3 905
370	83	716	554	507	103	16	48	22	9	32	48	111	196	3 803	24	38	4 358	12	4 346
172	48	365	598	176	272	68	125	76	17	60	51	79	735	3 497	257	198	4 233	12	4 221
305	336	1 291	941	1 349	54	9	20	15	3	10	142	75	32	4 861	—	23	5 334	24	5 310
248	16	805	643	307	60	10	40	33	5	13	177	71	8	2 650	—	10	3 074	14	3 060
398	236	861	175	1 002	155	21	77	123	19	298	289	112	94	4 137	—	20	4 682	21	4 661
212	28	1 046	933	15	12	7	52	3	1	10	200	15	34	2 606	—	10	3 014	14	3 000
357	185	1 006	139	843	276	73	38	80	38	88	207	54	192	3 697	—	115	4 647	21	4 626
173	4	466	802	187	39	5	21	35	6	15	52	66	84	2 136	—	19	2 677	12	2 665
65	8	649	408	33	28	5	9	5	1	24	24	95	64	1 621	—	11	2 080	9	2 071
878	56	635	784	89	59	18	10	45	5	9	158	68	54	3 000	—	31	3 562	16	3 546

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

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bok-förda kostnader tkr	Kostna-					
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn anger, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvud-spår km		Tjänstkonto 32					
						11—27	32—90	S:ma	11	12	13
14	420	Grötingen—Kälarne	49.3	43.0	141.2	416	16	432	205	8	3
	421	(Kälarne)—Bispgården	45.6	38.8	146.1	448	17	465	126	35	19
	422	(Bispgården)—Långsele	50.5	37.6	204.3	514	22	536	175	3	9
15	402	(Gävle C)—(Axmarsbruk)	55.9	47.5	127.8	471	24	495	327	—	10
	406	(Kilafors)—Söderhamn V—Stugsund	65.0	37.3	173.5	446	38	484	88	32	14
	410	Långbacka—Hudiksvall	59.3	41.6	178.0	465	42	507	117	21	19
	411	Axmarsbruk—(Stugsund) och (Söderhamn V) —Norråla	48.6	42.6	137.0	692	29	721	367	24	7
	423	(Norråla)—(Hudiksvall)	56.6	49.3	176.2	568	28	596	333	7	19
17	424	(Sundsvall V)—(Hussjöby)	50.0	41.6	239.9	720	20	740	785	67	17
	425	Hussjöby—(Veda)	58.8	49.6	280.1	549	21	570	1 299	12	9
20	521	Jörn—(Långträsk)	53.3	43.7	180.2	420	28	448	33	36	19
	522	Långträsk—(Korsträsk)	53.0	47.2	157.2	364	35	399	177	23	7
	523	Korsträsk—(Hednoret)	54.7	44.7	288.7	381	28	409	1 279	14	9
	525	Hednoret—Boden C—Degersellet	70.1	38.9	461.1	943	135	1 078	523	144	24
21	501	(Långsele)—Forsmo—(Aspeå)	48.3	43.2	207.6	547	19	566	172	39	20
	502	Aspeå—Anundsjö	44.5	39.8	215.4	563	40	603	968	17	16
	504	(Mellansel)—Långviksmon	41.1	36.3	196.6	599	14	613	430	62	21
	505	(Långviksmon)—Nyåker	50.2	45.1	345.5	554	42	596	622	47	79
	506	(Nyåker)—(Vännäs)	41.1	37.6	260.5	493	21	514	1 713	59	19
	512	Vännäs—(Vindeln)	45.7	35.7	357.0	921	27	948	1 234	100	31
	513	Vindeln—Hällnäs—(Ekträsk)	47.1	39.7	221.6	588	31	619	398	4	4
	514	Ekträsk—(Bastuträsk)	40.7	37.0	217.6	580	15	595	764	239	33
	517	Bastuträsk—(Jörn)	43.6	33.8	241.0	792	93	885	396	15	24
	Samtliga B-linjer			3 126.0	2 308.4	12 467.3	533	55	588	387	48
C-linjer.											
Normalspår											
1	143	(Hagaström)—Gysinge	55.4	49.2	131.7	438	37	475	63	37	28
	144	(Gysinge)—(Sala)	56.5	49.5	125.3	414	30	444	74	7	22
2	146	(Tannefors)—Brokind och Bjärka-Säby— (Ätvidaberg)	51.9	44.8	167.3	441	10	451	460	13	14
	147	(Brokind)—(Björkhult)	53.4	47.0	198.8	383	19	402	278	29	160
	148	Björkhult—(Hultsfred)	52.7	46.1	183.8	403	32	435	161	83	32
3	123	(Örebro S)—(Svartå)	55.8	48.5	158.9	374	34	408	28	4	9
4	137	(Södertälje S)—Åkersstyckebruk—Sträng- näs och Läggesta—Mariefred	68.9	57.1	204.5	405	23	428	71	3	13
	138	(Åkersstyckebruk)—(Eskilstuna C)—Nyby- bruk och Stålboga—(Malmköping)	77.8	63.6	167.3	390	16	406	78	7	7
7	237	(Kristinehamn)—Gammalkroppa	58.6	46.5	162.7	465	27	492	84	15	10
	238	(Gammalkroppa)—(Lesjöfors) och Nyhyttan —Finnshyttan	53.4	43.3	128.0	530	20	550	158	19	9

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

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

der per spärkilometer, kr.

Tjänstkonton 35															Tjänstkonton 71	Tjänstkonton 78	S:mas:im	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:mas:im					
734	—	500	740	23	35	6	42	12	1	12	59	26	18	2 424	—	19	2 875	13	2 862
531	32	573	875	76	43	25	42	48	3	84	122	55	50	2 739	—	15	3 219	14	3 205
505	233	1 023	804	67	215	13	23	49	48	25	117	75	112	3 496	—	34	4 066	18	4 048
115	25	367	589	70	21	12	39	4	2	14	47	60	65	1 767	—	27	2 289	2	2 287
384	55	434	477	50	136	27	24	41	34	58	187	65	61	2 167	—	20	2 671	3	2 668
119	38	783	619	54	127	52	17	65	54	157	126	67	40	2 475	—	23	3 005	3	3 002
154	25	404	611	79	21	11	52	13	2	27	95	101	90	2 083	—	19	2 823	3	2 820
159	27	521	894	184	53	8	3	17	2	20	98	73	79	2 497	—	25	3 118	3	3 115
281	16	949	718	449	51	59	102	31	4	48	153	134	119	3 983	—	99	4 822	24	4 798
478	27	673	715	142	164	49	31	135	10	62	107	90	190	4 193	—	27	4 790	24	4 766
515	125	1 092	595	19	142	29	36	52	16	50	132	53	52	2 930	—	15	3 393	10	3 383
362	16	948	650	118	49	13	19	12	2	12	58	43	31	2 540	—	36	2 975	8	2 967
538	112	1 205	1 096	230	49	25	20	5	12	22	121	53	76	4 866	—	34	5 309	30	5 279
208	148	1 003	625	71	430	602	157	172	184	299	339	100	322	5 351	—	243	6 672	96	6 576
224	21	538	961	379	22	23	4	71	6	22	93	85	71	3 728	—	20	4 314	15	4 299
422	68	1 077	840	490	142	22	19	17	5	19	78	95	32	4 191	—	41	4 835	—	4 835
376	169	1 488	952	272	28	6	20	13	5	16	110	137	58	4 163	—	24	4 800	10	4 790
11	46	1 626	1 560	1 842	28	6	103	44	8	21	137	152	39	6 257	—	37	6 890	2	6 888
61	10	1 515	1 421	670	20	7	9	6	2	22	112	115	78	5 819	—	22	6 355	17	6 338
473	124	1 029	1 455	941	557	49	46	87	37	180	296	124	76	6 839	—	78	7 865	56	7 809
37	202	1 435	584	998	71	14	31	33	16	14	149	70	81	4 067	—	19	4 705	5	4 700
861	27	1 211	735	465	10	24	86	5	1	14	127	40	28	4 670	—	82	5 347	—	5 347
593	27	1 657	725	872	71	15	6	4	11	19	126	52	41	4 606	—	60	5 551	26	5 525
306	121	779	613	380	135	55	55	44	28	60	180	84	83	3 379	2	41	4 010	21	3 989
102	2	887	382	40	46	32	25	35	4	44	52	60	47	1 886	—	18	2 379	—	2 379
125	15	734	309	84	36	47	41	8	7	42	88	71	50	1 760	—	15	2 219	—	2 219
52	88	924	415	106	203	28	13	24	4	75	235	73	33	2 760	—	18	3 229	2	3 227
92	103	831	307	687	225	19	28	53	14	160	213	81	26	3 306	—	15	3 723	2	3 721
109	20	883	371	632	162	6	183	30	24	53	165	93	33	3 040	—	18	3 493	2	3 491
209	11	934	649	38	77	25	3	5	4	16	166	117	112	2 407	—	50	2 865	18	2 847
84	11	803	556	392	84	24	41	24	6	23	208	107	70	2 520	—	25	2 973	4	2 969
83	2	782	336	189	67	17	10	2	9	17	101	47	63	1 813	—	23	2 242	92	2 150
304	17	787	390	88	36	20	6	87	23	48	123	100	25	2 163	—	125	2 780	5	2 775
128	34	480	270	199	58	20	10	31	5	43	227	71	80	1 842	—	12	2 404	4	2 400

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 huvud-spår km		Tjänstkonto 32						
						11—27	32—90	S:ma	11	12	13	
7	240	Lesjöfors—Gräddsjön	50.3	42.4	132.2	436	10	446	64	9	8	
	241	(Gräddsjön)—Vansbro—Brintbodarne	66.7	50.1	175.2	387	34	421	316	24	11	
	243	(Brintbodarne)—Mora	56.2	45.8	154.2	458	33	491	95	53	13	
	244	(Vansbro)—(Megrinn).....	64.1	58.8	126.6	366	13	379	20	8	18	
	245	Megrinn—Högstrand	62.3	57.6	93.2	295	11	306	16	14	23	
	246	(Högstrand)—Särna	64.0	55.3	104.3	350	17	367	22	—	16	
8	215	(Skövde)—Karlsborg	54.5	43.5	139.0	253	6	259	149	36	19	
9	227	Uddevalla C—Hällevadsholm	63.6	42.7	273.9	457	40	497	503	55	29	
	228	(Hällevadsholm)—Strömstad	60.9	54.3	159.2	465	13	478	244	32	9	
	234	(Varberg)—(Ätran)	52.9	48.0	88.6	354	7	361	57	—	—	
	235	(Smedberg)—Lysekil	40.6	34.8	148.1	365	16	381	269	1	16	
	247	(Almedal)—Hindås	43.5	32.3	269.0	588	24	612	453	20	19	
	248	(Hindås)—(Borås C)	41.3	34.0	180.4	284	29	313	129	2	14	
10	335	(Raus)—(Teckomatorp) och Billeberga—Landskrona	55.1	38.6	222.8	634	40	674	44	23	63	
12	304	Billesholms gruva—(Landskrona).....	34.0	26.7	90.5	381	32	413	148	15	9	
	320	(Ö:a Ljungby)—Kärreberga—(Åstorp)—(Ramlösa)	50.3	31.2	231.9	465	40	505	354	421	23	
	321	(Markaryd)—Ö:a Ljungby.....	52.3	46.1	180.1	572	17	589	357	4	21	
	322	(Ljungby)—Strömsnäsbruk	42.4	35.1	174.3	415	34	449	177	9	2	
	323	(Värnamo)—(Ljungby)	48.8	42.7	118.8	502	40	542	137	—	3	
	326	(Åstorp)—(Kattarp)—Mölle	53.3	36.0	109.8	402	18	420	195	5	—	
	331	(Veinge)—Markaryd—(Strömsnäsbruk)	56.4	49.2	151.5	355	33	388	253	3	27	
	332	(Markaryd)—(Hässelholm)	42.3	35.4	146.5	473	25	498	336	22	8	
	333	(Hässelholm)—Klippan—(Kärreberga)	63.4	50.6	266.9	386	40	426	448	116	19	
	334	(Klippan)—(Eslöv)	46.1	39.1	140.6	311	46	357	99	145	66	
13	436	(Östersund V)—(Munkflohögen)	65.5	58.8	222.4	361	23	384	715	23	17	
	437	Munkflohögen—Tännviken och Jämtlands Sikås—Hammerdal	67.5	59.2	176.4	265	16	281	442	6	23	
	438	(Tännviken)—(Höting) och Ulriksfors—Strömsund	66.6	58.9	198.6	370	10	380	442	3	1	
16	432	(Brunflo)—(Svenstavik)	55.6	51.0	111.5	378	34	412	203	13	11	
	433	Svenstavik—(Sörtjärn)	56.9	51.0	91.3	271	24	295	70	8	9	
	444	(Mora)—Storstupet och Orsa—Skattungbyn	59.9	52.3	181.5	556	62	618	57	16	60	
	445	(Storstupet)—Tandsjöborg	65.1	59.8	96.3	273	17	290	65	55	3	
	446	(Tandsjöborg)—Sveg—(Ytterbergsbyn)	62.4	52.4	99.5	285	24	309	80	10	4	
	447	Ytterbergsbyn—Sörtjärn.....	65.5	59.8	125.9	241	10	251	56	2	6	
	449	(Sveg)—Hede	75.9	71.8	172.0	283	15	298	89	25	7	
	452	(Bollnäs)—(Voxna)	55.7	49.0	184.7	455	14	469	141	44	23	
	453	Voxna—(Skattungbyn)	57.3	51.0	150.8	421	21	442	187	31	8	
17	440	Bosundet—Höting—(Granberget)	53.7	46.9	185.6	443	27	470	610	6	2	
	441	Granberget—Aronsjölid	60.7	56.2	247.6	434	19	453	1137	52	17	
	442	(Aronsjölid)—(Storuman)	56.1	53.0	227.8	475	30	505	286	23	23	
	450	(Bosundet)—Tågsjöberg	59.2	54.9	190.0	394	24	418	601	20	6	

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

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

der per spärkilometer, kr.

Tjänstkonto 35															Tjänst- konto 71	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					
790	103	607	231	77	32	11	8	6	2	23	87	72	47	2 177	—	8	2 631	5	2 626
171	88	716	213	239	64	31	15	44	20	20	128	37	42	2 179	—	32	2 632	5	2 627
207	53	747	405	140	42	90	39	34	24	49	156	41	54	2 242	—	16	2 749	5	2 744
143	15	439	302	118	51	18	22	3	11	248	68	11	96	1 591	—	9	1 979	4	1 975
23	3	424	222	103	18	8	50	37	1	33	27	66	116	1 184	—	8	1 498	2	1 496
30	18	614	212	155	21	7	7	17	6	6	42	45	66	1 248	—	17	1 632	3	1 629
110	35	405	340	805	79	48	60	9	13	4	108	46	65	2 331	—	7	2 597	46	2 551
283	143	734	278	377	261	96	64	32	41	72	458	140	226	3 792	—	24	4 313	5	4 308
280	27	498	319	154	129	22	40	30	13	28	143	68	82	2 118	—	19	2 615	—	2 615
20	9	726	219	27	22	5	13	4	—	28	47	35	92	1 304	—	9	1 674	1	1 673
351	152	1 010	218	461	198	22	140	67	9	16	105	110	108	3 253	—	11	3 645	—	3 645
651	387	984	573	1 747	82	39	27	51	7	36	206	98	206	5 586	—	15	6 183	1	6 182
179	566	613	504	1 353	76	21	25	31	13	63	294	108	74	4 065	—	4	4 382	12	4 370
133	52	1 735	269	96	154	31	15	46	100	58	177	78	187	3 261	—	120	4 055	11	4 044
99	25	375	377	131	133	20	24	45	17	63	110	30	468	2 089	—	98	2 600	9	2 591
263	27	743	407	536	103	34	68	26	10	37	382	46	618	4 098	—	27	4 630	16	4 614
104	8	833	386	230	266	99	99	113	8	48	89	57	110	2 832	—	31	3 452	12	3 440
367	134	807	212	90	859	60	141	225	5	104	173	128	133	3 626	—	50	4 125	14	4 111
125	3	664	377	152	49	16	65	16	1	30	51	67	104	1 860	—	40	2 442	8	2 434
49	5	428	244	46	123	32	61	18	16	13	192	81	118	1 626	—	23	2 069	7	2 062
91	43	549	404	356	98	55	32	59	4	18	86	45	144	2 267	—	43	2 698	9	2 689
204	79	501	487	827	55	61	17	4	14	9	130	62	104	2 920	—	52	3 470	12	3 458
57	60	1 116	368	674	248	52	66	14	29	18	329	30	134	3 778	—	22	4 226	15	4 211
152	13	1 073	356	60	74	28	18	69	1	9	169	35	324	2 691	—	12	3 060	11	3 049
299	10	562	311	730	51	8	11	4	7	19	66	63	89	2 985	19	17	3 405	9	3 396
266	15	798	296	169	54	5	14	6	9	91	31	54	29	2 308	15	17	2 621	7	2 614
46	13	919	459	302	50	12	7	16	7	43	24	141	88	2 573	17	18	2 988	8	2 980
97	—	186	368	378	39	6	51	13	3	25	48	96	46	1 583	—	14	2 009	3	2 006
73	8	398	455	26	70	4	14	7	1	25	40	72	23	1 303	—	9	1 607	2	1 605
144	69	619	469	20	143	108	61	72	23	184	187	39	55	2 326	—	91	3 035	4	3 031
95	7	556	226	28	32	5	9	2	2	10	11	35	36	1 177	—	14	1 481	2	1 479
100	10	423	353	4	73	17	12	13	2	59	75	4	35	1 274	—	14	1 597	2	1 595
99	1	787	320	194	14	3	8	26	1	47	19	53	31	1 667	—	7	1 925	3	1 922
97	7	1 265	338	17	19	6	14	3	1	17	13	12	30	1 960	—	11	2 269	3	2 266
327	15	853	692	294	39	28	66	17	2	36	85	98	46	2 806	—	42	3 317	4	3 313
103	240	869	279	131	120	20	41	4	2	25	46	40	25	2 171	—	21	2 634	4	2 630
177	16	613	829	326	98	27	31	24	17	33	79	51	39	2 978	—	26	3 474	18	3 456
265	14	557	775	175	231	13	241	51	5	27	28	3	35	3 626	—	22	4 101	20	4 081
218	112	802	538	1 309	31	6	17	3	8	5	9	49	70	3 509	—	65	4 079	20	4 059
106	102	826	617	109	37	11	31	26	22	122	28	61	42	2 767	—	42	3 227	16	3 211

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

Bansektion nr	Banmästaravdelning		Spårlängd		Summa bokfödda kostnader tkr	Kostna-						
	Nr	Omfattning (Parentes omkring ortsnamn angiver, att orten icke tillhör området ifråga)	S:ma km	Härav huvud-spår km		Tjänstkonton 32						
						11—27	32—90	S:ma	11	12	13	
17	451	(Tågsjöberg)—(Forsmo).....	59.6	54.8	204.8	479	26	505	405	75	20	
	455	(Långsele)—(Nyland).....	60.3	52.7	323.4	611	68	679	1 037	120	9	
	456	Nyland—Veda.....	44.3	36.9	306.0	830	54	884	2 393	301	89	
19	561	(Harrträsk)—Gällivare samt (Gällivare)—Malmberget—Tingvallskulle och (Gällivare)—Koskullskulle.....	45.2	17.4	225.1	691	21	712	68	5	30	
20	524	(Älvsby)—Piteå.....	61.3	51.8	141.4	338	44	382	157	42	42	
	527	(Degerslet)—Morjärv.....	55.1	47.0	272.1	518	30	548	916	24	22	
	528	(Morjärv)—Lappträsk.....	51.2	45.9	218.8	501	38	539	259	189	32	
	529	(Lappträsk)—Karungi—Haparanda—gränsen mot Finland.....	68.3	48.7	254.6	623	34	657	330	68	32	
	530	(Karungi)—Övertorneå.....	50.1	46.1	183.2	514	36	550	228	37	102	
21	503	(Anundsjö)—Mellansel—Örnsköldsvik C...	55.9	37.2	230.7	574	36	610	373	39	42	
	511	(Vännäs)—Holmsund.....	58.9	46.2	264.9	527	74	601	199	37	53	
	515	(Bastuträsk)—(Slind).....	36.8	34.3	120.8	418	31	449	206	18	12	
	516	Boliden—Slind—Rönnskär.....	44.6	29.6	166.5	627	223	850	220	36	40	
23	531	(Jörn)—(Saltmyran).....	50.1	47.3	101.7	357	45	402	57	9	14	
	532	Saltmyran—Utterträsk.....	60.3	53.7	141.4	602	43	645	57	5	15	
	533	(Utterträsk)—Varjisträsk.....	58.7	54.0	92.6	412	47	459	51	38	6	
	534	(Varjisträsk)—Rahanäive.....	51.3	48.1	68.8	383	46	429	78	5	3	
	535	(Rahanäive)—Jokkmokk.....	55.4	46.5	96.7	397	32	429	134	15	11	
	536	(Jokkmokk)—Porjus.....	50.5	47.1	122.6	539	55	594	103	117	6	
	537	(Porjus)—(Gällivare).....	53.6	51.7	123.5	461	48	509	85	18	4	
	541	(Hällnäs)—Arvån.....	51.8	48.4	124.1	374	42	416	131	4	7	
	542	(Arvån)—(Kattisavan).....	48.8	44.6	109.6	384	32	416	275	38	12	
	543	Kattisavan—(Barsele).....	56.9	54.4	119.0	417	35	452	116	22	26	
	544	Barsele—Storuman—Gubberget.....	51.1	44.7	137.8	546	85	631	103	7	19	
	545	(Gubberget)—Sorsele.....	52.8	47.4	125.7	397	65	462	49	7	9	
	546	(Sorsele)—Järvtandberget.....	46.2	43.9	95.1	476	54	530	57	28	16	
	547	(Järvtandberget)—(Arvidsjaur).....	47.6	43.7	114.6	502	49	551	36	13	15	
	24	100	(Tomtebodavä)—Värtan, Albano—(Stockholm Ö), (Karlberg)—Stockholm N.....	67.7	7.1	291.1	732	120	852	241	8	42
25	600	(Gånghester)—(Galtåsen).....	51.3	47.9	156.0	527	22	549	101	9	22	
	601	Galtåsen—(Jönköping).....	54.7	47.2	99.0	398	26	424	190	13	69	
	602	(Borås C)—Hillared och (Hillared)—(Axelfors).....	54.1	45.2	158.6	219	29	248	341	7	1	
	603	(Hillared)—Hestra.....	45.6	37.5	129.0	327	50	377	636	3	129	
	604	(Hestra)—(Värnamo) och (Hestra)—(Gislaved).....	63.8	56.2	102.3	348	14	362	251	17	3	
	605	(Värnamo)—(Alvesta).....	52.6	47.4	158.0	271	30	301	835	75	22	
	607	(Varberg)—(Björketorp).....	44.8	39.4	161.2	457	31	488	627	38	22	
	608	Björketorp—(Borås C).....	53.8	43.6	167.0	426	26	452	102	33	88	
	609	Borås C—Borås övre.....	26.1	2.9	276.9	751	791	1 542	73	98	149	
	610	(Borås övre)—(Herljunga).....	46.2	41.3	155.4	724	20	744	282	3	30	
	620	(Uddevalla hamn)—(Salstad).....	51.5	43.2	202.4	504	22	526	256	61	12	
621	Salstad—(Herljunga).....	53.2	45.9	141.2	472	23	495	454	5	6		

Anm. Kursiverat tal anger inkomstsaldo.

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

der per spårkilometer, kr.																Tjänst- konto 71	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						
181	6	857	662	222	65	20	31	17	3	112	65	124	61	2 914	—	34	3 453	17	3 436	
323	28	910	1 053	85	105	84	24	20	18	167	375	223	76	4 657	—	48	5 384	27	5 357	
219	44	987	723	255	195	112	148	90	18	78	186	36	106	5 980	—	80	6 944	35	6 909	
110	257	1 333	670	166	136	134	76	193	58	170	124	17	801	4 348	—	42	5 102	122	4 980	
101	18	976	316	38	66	32	28	7	8	27	31	22	86	1 997	—	16	2 395	89	2 306	
294	57	1 228	653	431	100	14	43	24	30	54	188	184	85	4 347	—	50	4 945	8	4 937	
328	19	1 352	550	407	140	21	34	33	10	69	103	73	97	3 716	—	25	4 280	10	4 270	
122	45	692	453	281	290	54	62	119	55	87	147	78	101	3 016	—	66	3 739	11	3 728	
154	21	770	554	199	221	13	120	199	19	70	84	110	171	3 072	—	35	3 657	1	3 656	
208	108	1 001	795	255	117	61	43	59	27	101	89	29	120	3 467	—	71	4 148	21	4 127	
345	50	1 390	807	142	227	76	100	25	32	13	153	94	102	3 845	—	70	4 516	18	4 498	
208	1	1 258	708	170	26	7	10	15	—	13	61	56	50	2 819	—	18	3 286	4	3 282	
46	103	884	631	174	299	157	29	45	66	97	391	122	138	3 272	—	68	4 190	455	3 735	
82	12	560	505	140	20	12	15	13	—	15	39	42	82	1 617	—	12	2 031	1	2 030	
49	24	688	371	89	69	31	14	28	4	77	54	11	66	1 652	—	54	2 351	7	2 344	
94	6	321	348	95	15	11	20	8	2	8	32	20	66	1 141	—	20	1 620	42	1 578	
89	11	56	411	29	9	9	7	11	1	10	15	4	146	894	—	21	1 344	5	1 339	
41	13	409	421	16	43	14	7	18	1	46	17	4	93	1 303	—	15	1 747	3	1 744	
127	17	621	421	73	36	18	9	39	1	47	35	56	122	1 848	—	36	2 478	48	2 430	
117	9	794	431	65	12	7	7	3	5	56	10	2	170	1 795	—	32	2 336	34	2 302	
154	5	742	493	82	58	22	30	12	—	9	20	127	69	1 965	—	16	2 397	—	2 397	
176	20	526	435	42	26	24	2	16	25	30	26	90	60	1 823	—	10	2 249	5	2 244	
86	3	614	453	77	18	19	19	4	—	19	23	100	43	1 642	—	8	2 102	10	2 092	
33	33	778	398	58	86	101	16	31	4	71	72	35	76	1 921	—	166	2 718	22	2 696	
76	6	1 127	374	70	34	13	8	10	2	12	34	8	58	1 897	—	26	2 385	4	2 381	
66	3	771	340	123	4	7	1	6	—	6	16	5	66	1 515	—	12	2 057	1	2 056	
21	6	1 188	350	85	28	8	3	—	—	7	16	6	66	1 848	—	8	2 407	1	2 406	
391	222	758	488	127	287	598	104	165	192	75	60	44	99	3 901	—	59	4 812	513	4 299	
52	17	566	317	964	88	15	48	11	3	48	124	37	72	2 494	—	13	3 056	14	3 042	
27	28	255	280	241	41	22	30	11	5	27	78	17	31	1 365	—	30	1 819	8	1 811	
107	636	529	321	130	116	15	50	14	10	31	211	61	100	2 680	—	16	2 944	14	2 930	
100	59	424	350	198	204	21	36	30	49	44	52	39	51	2 425	—	40	2 842	13	2 829	
48	9	326	182	45	81	12	41	18	7	30	72	23	56	1 221	—	27	1 610	7	1 603	
57	27	478	370	222	70	15	118	31	5	114	68	133	37	2 677	—	42	3 020	14	3 006	
73	34	1 137	263	415	83	20	10	12	11	74	136	76	71	3 102	—	27	3 617	17	3 600	
63	237	1 086	213	139	117	21	24	20	12	66	195	66	117	2 599	—	66	3 117	14	3 103	
273	951	862	207	369	2 411	825	117	149	116	629	835	36	188	8 288	—	841	10 671	50	10 621	
201	22	939	318	433	73	8	32	32	4	65	79	63	30	2 614	—	19	3 377	16	3 361	
136	61	891	298	964	115	15	3	78	4	74	340	65	32	3 405	—	18	3 949	18	3 931	
83	158	510	235	106	171	28	46	32	10	70	143	59	64	2 160	—	14	2 669	13	2 656	

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—27	32—90	S:ma	11	12	13
26	611	(Nässjö)—(Österkorsberga)	58.8	50.4	119.9	398	6	404	57	7	10
	612	Österkorsberga—(Målerås)	65.6	57.2	107.4	313	5	318	44	8	16
	613	Målerås—(Nybro)—(Emmaboda)	61.0	53.6	122.7	380	20	400	67	2	16
	614	Nybro—Kalmar C—(Kalmar V)	59.0	33.0	169.2	453	78	531	74	14	26
	618	(Alvesta)—Växjö	31.6	17.6	121.2	374	35	409	43	178	25
	619	(Växjö)—(Skruv)	51.1	44.2	123.3	393	24	417	86	9	11
	622	Skruv—Holmsjö	47.1	37.8	130.7	317	21	338	79	1	24
	623	(Holmsjö)—Karlskrona	41.4	31.3	135.9	640	54	694	61	6	11
28	305	(Landskrona)—(Lund) och Barsebäckshamn—(Kävlinge)	53.1	44.6	151.6	443	27	470	28	3	58
	308	(Kävlinge)—(Örtofta)—(Sjöbo)	57.2	44.0	131.2	334	30	364	126	13	37
	336	(Lund)—(Trelleborg C)	50.3	40.5	186.3	546	42	588	72	5	70
	338	(Södervärn)—(Böringe) och (Böringe)—Östratorp	57.0	45.5	178.0	523	44	567	23	2	46
	339	Böringe—(Ystad)	46.5	35.7	139.8	699	51	750	27	1	15
	340	(Lövestad)—Ystad	52.0	31.6	288.3	594	105	699	323	8	41
	341	(Brösarp)—(Gärnsås)—(Köpingebro)	79.2	69.9	251.2	289	24	313	94	62	133
	342	(Eslöv)—Lövestad	51.7	43.5	188.5	446	37	483	38	22	15
	Samtliga C-linjer (normalspår)		5 788.9	4 821.2	17 396.6	436	38	474	237	33	26
	C-linjer. Smalspår										
9	249	Udevalla hamn—Tångelanda	48.0	43.8	110.5	210	17	227	72	19	5
	250	(Tångelanda)—Bengtsfors V	51.3	44.5	85.5	265	19	284	68	7	4
25	606	(Falkenberg)—Limmared	114.1	102.0	197.3	209	14	223	95	7	7
27	615	Kalmar V—Berga	92.5	75.6	151.5	238	15	253	272	8	9
	616	Mönsterås—Fagerhult	77.9	68.5	115.1	165	10	175	218	5	7
	617	Oskarshamn—(Älghultsby)	86.3	78.2	154.4	223	12	235	101	1	15
	625	(Hultsfred)—Åseda	63.6	55.4	142.9	221	8	229	249	4	3
	626	(Åseda)—Växjö	70.4	59.7	156.4	207	19	226	182	3	6
	627	(Sevedstorp)—Älghultsby	43.4	38.8	64.5	174	9	183	144	2	2
	628	(Kalmar V)—Torsås	44.9	39.0	84.0	328	18	346	302	12	11
29	635	Karlskrona N—Ronneby	27.6	14.9	90.9	256	12	268	180	18	34
	636	(Ronneby)—(Karlshamn)	24.2	19.3	53.2	512	16	528	174	—	16
	637	(Karlshamn)—(Sölvesborg) och Sandbäck—Olofström	26.8	23.2	46.4	384	18	402	92	34	6
	638	Sölvesborg—(Kristianstad) och Sölvesborg—Hörviken	30.4	22.8	50.2	322	8	330	40	—	4
	624	Växjö—(Tingsryd)	51.9	45.0	105.9	194	18	212	197	8	8
	639	Tingsryd—(Bredåkra)	23.7	20.4	37.4	228	10	238	169	—	2
	Samtliga C-linjer (smalspår)		877.0	751.1	1 646.1	237	14	251	165	7	8

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 $\frac{1}{2}$, 1942 nytillkomna linjer har spårlängden angivits till hälften av den totala.

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

der per spårkilometer, kr.

Tjänstkonton 35															Tjänstkonton 71	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:mas					
141	37	425	293	209	46	14	16	4	7	87	164	77	74	1 668	—	5	2 077	37	2 040
45	64	369	305	62	68	12	22	17	11	63	115	81	37	1 339	—	8	1 665	30	1 635
119	19	608	322	56	31	15	71	14	12	45	89	115	40	1 641	—	9	2 050	37	2 013
343	152	643	320	28	159	50	71	42	75	89	121	70	64	2 341	—	46	2 918	52	2 866
322	192	793	313	93	773	31	15	170	31	222	190	49	46	3 486	—	6	3 901	70	3 831
324	215	613	417	23	35	5	4	9	4	46	108	104	22	2 035	—	4	2 456	44	2 412
112	31	1 195	349	77	230	9	21	8	33	49	118	131	16	2 483	—	6	2 827	50	2 777
145	298	1 010	332	56	193	15	17	28	18	146	127	77	98	2 638	—	11	3 343	60	3 283
81	4	803	170	66	168	17	63	8	61	60	133	90	474	2 287	—	101	2 858	5	2 853
98	24	285	328	71	116	17	115	24	30	39	63	20	488	1 894	—	39	2 297	4	2 293
234	119	1 019	386	92	165	10	168	25	20	46	132	57	460	3 080	—	46	3 714	7	3 707
90	64	672	343	122	90	53	138	5	24	17	216	32	529	2 466	—	98	3 131	6	3 125
86	10	527	404	59	134	41	92	10	66	14	255	95	397	2 233	—	31	3 014	5	3 009
290	280	573	387	256	589	98	395	95	201	46	355	79	496	4 512	—	340	5 551	10	5 541
46	44	469	296	55	122	30	236	4	40	10	89	59	1 042	2 831	—	34	3 178	6	3 172
129	4	836	583	40	108	49	18	6	52	11	96	58	1 055	3 120	—	53	3 656	6	3 650
154	64	737	404	229	121	40	48	33	19	54	119	64	135	2 517	1	38	3 030	25	3 005
54	23	753	384	255	90	2	16	17	3	37	146	50	133	2 059	—	17	2 303	1	2 302
53	38	478	215	187	80	1	13	12	15	43	43	32	86	1 375	—	9	1 668	1	1 667
52	3	590	175	115	162	5	10	12	16	43	61	79	63	1 495	—	12	1 730	—	1 730
100	25	423	173	42	143	21	3	23	8	15	39	50	24	1 378	—	13	1 644	6	1 638
71	14	542	153	20	111	16	1	6	4	7	24	73	31	1 303	—	5	1 483	6	1 477
43	12	764	252	43	76	3	38	3	3	72	30	85	32	1 549	—	11	1 795	6	1 789
56	16	1 006	332	145	37	14	1	2	4	56	40	30	25	2 020	—	5	2 254	8	2 246
100	24	935	248	94	104	16	4	8	14	57	83	37	40	1 955	—	49	2 230	8	2 222
10	1	715	227	56	21	8	1	5	1	28	35	27	16	1 299	—	9	1 491	5	1 486
78	91	484	237	42	66	27	3	5	5	5	37	84	38	1 527	—	5	1 878	7	1 871
134	128	1 164	462	244	256	34	52	66	76	114	26	30	2	3 020	—	25	3 313	14	3 299
56	42	458	420	242	44	16	38	32	40	30	46	2	—	1 656	—	23	2 207	10	2 197
48	—	384	404	190	38	2	—	2	2	70	36	20	—	1 328	—	10	1 740	8	1 732
137	—	319	363	160	210	28	2	4	8	31	12	2	—	1 320	—	12	1 662	8	1 654
75	2	698	247	364	79	—	6	1	2	22	33	56	22	1 820	—	19	2 051	8	2 043
47	13	508	397	39	84	—	9	4	13	25	4	1	5	1 320	—	27	1 585	6	1 579
68	20	649	257	122	103	11	11	11	11	39	46	51	38	1 617	—	15	1 883	6	1 877

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

Distrikt	Ledningsunderhålls- rådets elektrifierade spårlängd km	Kostnader i tkr för						Summa
		elek- triska driften	underhåll av					
			byggn. för energiens omformning o. el. utrustn. av stationer	överföringsledningar	kontaktledningar, inventarier och effekter	revisionsvagnar	övriga anordningar	
I	2 063.1	330.3	49.1	—	193.7	10.2	51.3	634.6
II	1 399.7	266.0	31.0	—	189.2	4.5	40.1	530.8
III	1 331.5	202.8	26.4	0.1	173.7	35.4	34.0	472.4
IV	953.7	166.2	36.4	0.1	65.5	1.6	8.4	278.2
V ut. MB	573.2	124.9	17.2	0.1	64.8	2.1	13.9	223.0
Summa	6 321.2	1 090.2	160.1	0.3	686.9	53.8	147.7	2 139.0
Kostnader per elek- trif. spårkm kr....	—	172	25	—	109	9	23	338
Malmbanan	620.5	284.8	45.0	23.4	153.4	7.4	36.6	550.6
Kostnader per elek- trif. spårkm kr....	—	459	73	38	247	12	59	888

¹ Härav kostnader för överföringsledningar för belysning m. m. utefter elektrifierade linjer 117.8 tkr.

3. Uppgifter rörande banunderhållet.

a. Sliprar.

1. Sliprars livslängd.

Av nedanstående tabell framgår, huru lång tid de *impregnerade* sliprar legat i spår, vilka upptagits under åren 1917—1942.

Å r	U p p t a g n a u r							
	h u v u d s p å r				s i d o s p å r			
	i m p r e g n e r a d e m e d							
	kreosotolja		kresolkalcium		kreosotolja		kresolkalcium	
	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd i medel- tal år	Antal upp- tagna st.	Livs- längd 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
1941.....	87 481	25.57	19 828	23.68	20 038	25.89	6 130	23.07
1942.....	84 902	26.42	16 772	23.91	19 814	25.94	4 253	24.47
Medeltal för un- der åren 1917—1942 upptagna sliprar.....	—	21.68	—	16.55	—	20.09	—	16.02

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

I föregående års berättelse, sid. 50, lämnades redogörelse för resultatet av verkställd, åren 1914—1941 omfattande undersökning rörande oimpregnerade sliprars livslängd. Denna undersökning har nu kompletterats med 1942 års siffror, och framgår resultatet för perioden 1914—1942 av nedanstående tabell.

B a n d e l a r	Brutto- ton-km. Medeltal per huvud- spårskm åren 1914-1941	Oimpregnerade sliprar				
		Antal sliprar i spår i medel- tal per år 1914-1942	Utbytta sliprar i medeltal per år 1914-1942		Medel- livslängd i år	
			Antal st.	% av an- talet sliprar i spår		
<i>I huvudspår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Kat- rineholm—Åby	2 042 279	263 932	23 702	9.0		11.1
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....	4 101 989	117 606	10 766	9.2		10.9
Laxå—Charlottenberg—gränsen mot Norge.....	1 399 605	1	1	1		1
Falköping C—Nässjö.....	1 529 467	1	1	1		1
Göteborg—Halmstad.....	2 327 426	51 775	3 116	6.0		16.6
Mjölby—Hässleholm.....	2 976 195	207 858	16 273	7.8	8.4	12.8
Bräcke—Storlien—gränsen mot Norge	811 364	340 861	19 504	5.7		17.5
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall	2 128 796	382 848	25 636	6.7		14.9
Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik	1 375 796	388 750	29 563	7.6		13.2
Luleå—Gällivare.....	4 593 147	317 067	23 614	7.4		13.4
Boden—Karungi—Övertorneå.....	334 289	288 356	22 661	7.9	7.0	12.7
Medeltal				7.4		13.5
<i>I sidospår:</i>						
Järna—Nyköping C—Mjölby och Kat- rineholm—Åby		95 863	7 349	7.7		13.0
Västberga—Hallsberg med sidolinje till Södertälje C.....		70 387	5 516	7.8		12.8
Laxå—Charlottenberg—gränsen mot Norge.....		84 451	6 662	7.9		12.7
Falköping C—Nässjö.....		18 207	1 754	9.6		10.4
Göteborg—Halmstad.....		22 371	1 665	7.4		13.4
Nässjö—Hässleholm.....		75 050	6 240	8.3	8.0	12.0
Bräcke—Storlien—gränsen mot Norge		67 492	2 785	4.1		24.2
Ljusdal—Bräcke och Ånge—Sundsvall		109 980	5 152	4.7		21.3
Långsele—Vännäs och Mellansel— Örnsköldsvik		46 235	3 529	7.6		13.1
Luleå—Gällivare.....		112 666	7 295	6.5		15.4
Boden—Karungi—Övertorneå.....		48 552	2 981	6.1	5.6	16.3
Medeltal				6.8		14.8

¹ Utredning pågår.

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 grusbullast. Denna serie upprepades därefter under ytterligare 500 m fritt belägen bank. Nedan angivna procentsiffror över hittills verkställt utbyte utgöra medeltal för grupper med sliprar, nedlagda i de båda serierna under likartade förhållanden. Gräns mellan kärnfulla och kärnfattiga = 6" kärndiameter.

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

		Utbytta sliprar i % av antalet nedlagda										
		1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	S:ma
1. Sliprar i grusbullast:												
Grupp	A. kärnfulla, oimpr. utan	—	10	19	5	20	6	18	7	5	4	94
"	B. " " med	—	8	14	5	9	4	16	5	8	10	79
"	C. kärnfattiga, utan	8	29	35	11	10	1	4	1	—	1	100
"	D. " " med	9	26	26	13	3	2	5	4	3	5	96
"	E. " impr. utan	—	—	—	—	—	—	1	1	—	5	7
"	F. " " med	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
2. Sliprar i makadambullast:												
Grupp	G. kärnfulla, oimpr. utan	—	6	19	11	13	13	14	6	9	7	98
"	H. " " med	—	2	14	5	6	9	19	10	19	1	85
"	I. kärnfattiga, utan	1	12	17	7	10	16	16	6	5	1	91
"	K. " " med	—	18	18	22	5	9	10	7	7	2	98
"	L. " impr. utan	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
"	M. " " med	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

2. Anskaffningskostnaden i medeltal per sliper under år 1942.

Distrikt	Sliprar av 2.5 m längd			Sliprar av 2.7 m längd			Summa		
	Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta st.	Kostnad		Antal inköpta (om- räknade till enkla längder) st.	Kostnad	
		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper		Totalt	i medel- tal per inköpt sliper
Kr	Kr		Kr						
I...	40 332	268 264	6.65	414 000	2 912 249	7.03	454 332	3 180 513	7.00
II...	38 653	261 465	6.76	181 878	1 270 023	6.98	220 531	1 531 488	6.94
III...	7 445	40 177	5.40	395 631	2 746 344	6.94	403 076	2 786 521	6.91
IV...	12 824	59 609	4.65	47 620	245 282	5.15	60 444	304 891	5.04
V...	314 397	1 997 618	6.35	657 175	4 012 753	6.11	971 572	6 010 371	6.19
Totalt	413 651	2 627 133	6.35	1 696 304	11 186 651	6.59	2 109 955	13 813 784	6.55

Sliprar för VI distriktet ingå i uppgifterna för II och III distrikten.

¹ Anledningen till att priset för 2.5 m sliprar å V distriktet blivit högre än för 2.7 m är, att vid upphandlingen erhållits proportionsvis större antal 2.7 m sliprar från enskilda säljare, vilka betalats med lägre pris än från Statens Skogsindustrier erhållna sliprar, vilka sågades ur timmer i fallande längder.

3. Upptagna och nedlagda

				U p p t a g n a				
I spår vid årets början				vid utbyte		vid spårminskning eller reglering av slipersavstånden		Summa
Oimpregne- rade	Impreg- nerade	Summa	Oimpreg- nerade	Impreg- nerade	Oimpreg- nerade	Impreg- nerade		
A n t a l								
<i>Huvudspår:</i>								
I distriktet.....	1 801 273	761 320	2 562 593	133 816	35 091	3 170	625	172 702
II "	1 516 804	994 780	2 511 584	96 747	35 358	1 605	2 711	136 421
III "	1 255 239	1 023 902	2 279 141	92 646	25 241	1 635	—	119 522
IV "	3 333 922	133 305	3 467 227	238 576	2 753	6 967	—	248 296
V "	3 036 205	318	3 036 523	269 929	—	6 594	—	276 523
VI "	⁵ 1 832 127	363 322	2 195 449	136 719	12 503	231	—	149 453
Summa	12 775 570	3 276 947	16 052 517	968 433	110 946	20 202	3 336	1 102 917
<i>Sidospår:</i>								
I distriktet.....	742 528	323 956	1 066 484	40 911	9 519	20 597	2 087	73 114
II "	526 611	280 967	807 578	25 409	6 835	950	—	33 194
III "	489 669	391 508	881 177	32 044	9 166	2 524	858	44 592
IV "	725 763	4 242	730 005	42 862	—	6 666	—	49 528
V "	599 062	456	599 518	39 123	—	2 232	—	41 355
VI "	¹² 410 379	50 060	460 439	34 257	870	168	—	35 295
Summa	3 494 012	1 051 189	4 545 201	214 606	26 390	33 137	2 945	277 078
Summa i huvud- o. sidospår	16 269 582	4 328 136	20 597 718	1 183 039	137 336	53 339	6 281	1 379 995

¹ 536 st. oimpregn. sliprar överförda från sidospår. — ² 678 st. oimpregn. sliprar överförda från sidospår till huvudspår. — ³ Här ingå 284 456 st. sliprar som övertagits från E.J. — ⁴ 5127 st. sliprar tillkomna genom kontrollräkning och 678 st. hava överförts från sidospår till huvudspår. — ⁵ 624 st. sliprar överförda från II distr. — ⁶ 4111 st. sliprar hava tillkommit genom kontroll-

1917	210 000	100 000	310 000	100 000	100 000	210 000	100 000	310 000
1918	220 000	110 000	330 000	110 000	110 000	220 000	110 000	330 000
1919	230 000	120 000	350 000	120 000	120 000	230 000	120 000	350 000
1920	240 000	130 000	370 000	130 000	130 000	240 000	130 000	370 000
1921	250 000	140 000	390 000	140 000	140 000	250 000	140 000	390 000
1922	260 000	150 000	410 000	150 000	150 000	260 000	150 000	410 000
1923	270 000	160 000	430 000	160 000	160 000	270 000	160 000	430 000
1924	280 000	170 000	450 000	170 000	170 000	280 000	170 000	450 000
1925	290 000	180 000	470 000	180 000	180 000	290 000	180 000	470 000
1926	300 000	190 000	490 000	190 000	190 000	300 000	190 000	490 000
1927	310 000	200 000	510 000	200 000	200 000	310 000	200 000	510 000
1928	320 000	210 000	530 000	210 000	210 000	320 000	210 000	530 000
1929	330 000	220 000	550 000	220 000	220 000	330 000	220 000	550 000
1930	340 000	230 000	570 000	230 000	230 000	340 000	230 000	570 000
1931	350 000	240 000	590 000	240 000	240 000	350 000	240 000	590 000
1932	360 000	250 000	610 000	250 000	250 000	360 000	250 000	610 000
1933	370 000	260 000	630 000	260 000	260 000	370 000	260 000	630 000
1934	380 000	270 000	650 000	270 000	270 000	380 000	270 000	650 000
1935	390 000	280 000	670 000	280 000	280 000	390 000	280 000	670 000
1936	400 000	290 000	690 000	290 000	290 000	400 000	290 000	690 000
1937	410 000	300 000	710 000	300 000	300 000	410 000	300 000	710 000
1938	420 000	310 000	730 000	310 000	310 000	420 000	310 000	730 000
1939	430 000	320 000	750 000	320 000	320 000	430 000	320 000	750 000
1940	440 000	330 000	770 000	330 000	330 000	440 000	330 000	770 000
1941	450 000	340 000	790 000	340 000	340 000	450 000	340 000	790 000
1942	460 000	350 000	810 000	350 000	350 000	460 000	350 000	810 000
1943	470 000	360 000	830 000	360 000	360 000	470 000	360 000	830 000
1944	480 000	370 000	850 000	370 000	370 000	480 000	370 000	850 000
1945	490 000	380 000	870 000	380 000	380 000	490 000	380 000	870 000
1946	500 000	390 000	890 000	390 000	390 000	500 000	390 000	890 000
1947	510 000	400 000	910 000	400 000	400 000	510 000	400 000	910 000
1948	520 000	410 000	930 000	410 000	410 000	520 000	410 000	930 000
1949	530 000	420 000	950 000	420 000	420 000	530 000	420 000	950 000
1950	540 000	430 000	970 000	430 000	430 000	540 000	430 000	970 000
1951	550 000	440 000	990 000	440 000	440 000	550 000	440 000	990 000
1952	560 000	450 000	1 010 000	450 000	450 000	560 000	450 000	1 010 000
1953	570 000	460 000	1 030 000	460 000	460 000	570 000	460 000	1 030 000
1954	580 000	470 000	1 050 000	470 000	470 000	580 000	470 000	1 050 000
1955	590 000	480 000	1 070 000	480 000	480 000	590 000	480 000	1 070 000
1956	600 000	490 000	1 090 000	490 000	490 000	600 000	490 000	1 090 000
1957	610 000	500 000	1 110 000	500 000	500 000	610 000	500 000	1 110 000
1958	620 000	510 000	1 130 000	510 000	510 000	620 000	510 000	1 130 000
1959	630 000	520 000	1 150 000	520 000	520 000	630 000	520 000	1 150 000
1960	640 000	530 000	1 170 000	530 000	530 000	640 000	530 000	1 170 000
1961	650 000	540 000	1 190 000	540 000	540 000	650 000	540 000	1 190 000
1962	660 000	550 000	1 210 000	550 000	550 000	660 000	550 000	1 210 000
1963	670 000	560 000	1 230 000	560 000	560 000	670 000	560 000	1 230 000
1964	680 000	570 000	1 250 000	570 000	570 000	680 000	570 000	1 250 000
1965	690 000	580 000	1 270 000	580 000	580 000	690 000	580 000	1 270 000
1966	700 000	590 000	1 290 000	590 000	590 000	700 000	590 000	1 290 000
1967	710 000	600 000	1 310 000	600 000	600 000	710 000	600 000	1 310 000
1968	720 000	610 000	1 330 000	610 000	610 000	720 000	610 000	1 330 000
1969	730 000	620 000	1 350 000	620 000	620 000	730 000	620 000	1 350 000
1970	740 000	630 000	1 370 000	630 000	630 000	740 000	630 000	1 370 000
1971	750 000	640 000	1 390 000	640 000	640 000	750 000	640 000	1 390 000
1972	760 000	650 000	1 410 000	650 000	650 000	760 000	650 000	1 410 000
1973	770 000	660 000	1 430 000	660 000	660 000	770 000	660 000	1 430 000
1974	780 000	670 000	1 450 000	670 000	670 000	780 000	670 000	1 450 000
1975	790 000	680 000	1 470 000	680 000	680 000	790 000	680 000	1 470 000
1976	800 000	690 000	1 490 000	690 000	690 000	800 000	690 000	1 490 000
1977	810 000	700 000	1 510 000	700 000	700 000	810 000	700 000	1 510 000
1978	820 000	710 000	1 530 000	710 000	710 000	820 000	710 000	1 530 000
1979	830 000	720 000	1 550 000	720 000	720 000	830 000	720 000	1 550 000
1980	840 000	730 000	1 570 000	730 000	730 000	840 000	730 000	1 570 000
1981	850 000	740 000	1 590 000	740 000	740 000	850 000	740 000	1 590 000
1982	860 000	750 000	1 610 000	750 000	750 000	860 000	750 000	1 610 000
1983	870 000	760 000	1 630 000	760 000	760 000	870 000	760 000	1 630 000
1984	880 000	770 000	1 650 000	770 000	770 000	880 000	770 000	1 650 000
1985	890 000	780 000	1 670 000	780 000	780 000	890 000	780 000	1 670 000
1986	900 000	790 000	1 690 000	790 000	790 000	900 000	790 000	1 690 000
1987	910 000	800 000	1 710 000	800 000	800 000	910 000	800 000	1 710 000
1988	920 000	810 000	1 730 000	810 000	810 000	920 000	810 000	1 730 000
1989	930 000	820 000	1 750 000	820 000	820 000	930 000	820 000	1 750 000
1990	940 000	830 000	1 770 000	830 000	830 000	940 000	830 000	1 770 000
1991	950 000	840 000	1 790 000	840 000	840 000	950 000	840 000	1 790 000
1992	960 000	850 000	1 810 000	850 000	850 000	960 000	850 000	1 810 000
1993	970 000	860 000	1 830 000	860 000	860 000	970 000	860 000	1 830 000
1994	980 000	870 000	1 850 000	870 000	870 000	980 000	870 000	1 850 000
1995	990 000	880 000	1 870 000	880 000	880 000	990 000	880 000	1 870 000
1996	1 000 000	890 000	1 890 000	890 000	890 000	1 000 000	890 000	1 890 000
1997	1 010 000	900 000	1 910 000	900 000	900 000	1 010 000	900 000	1 910 000
1998	1 020 000	910 000	1 930 000	910 000	910 000	1 020 000	910 000	1 930 000
1999	1 030 000	920 000	1 950 000	920 000	920 000	1 030 000	920 000	1 950 000
2000	1 040 000	930 000	1 970 000	930 000	930 000	1 040 000	930 000	1 970 000
2001	1 050 000	940 000	1 990 000	940 000	940 000	1 050 000	940 000	1 990 000
2002	1 060 000	950 000	2 010 000	950 000	9			

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			
Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade	Oimpregnerade	Impregnerade				
A n t a l									
168 339	568	13 277	8	40 332	496	223 020	1 886 235	726 676	2 612 911
132 915	—	2 820	—	1 237	2 473	139 445	¹ 1 555 960	959 184	2 515 144
109 794	8 024	2 568	232	293	10 622	131 533	² 1 274 291	1 017 539	2 291 830
239 054	2 275	881	—	2 963	—	245 173	3 331 277	132 827	3 464 104
269 919	—	1 040	—	—	—	270 959	³ 3 031 241	318	3 031 559
148 438	784	1 440	—	34	—	150 696	⁴ 1 833 277	⁴ 363 415	2 196 692
1 068 459	11 651	22 026	240	44 859	13 591	1 160 826	12 912 281	3 199 959	16 112 240
49 960	470	779	8	22 741	341	74 299	⁶ 754 800	⁶ 313 217	1 068 017
32 208	36	7	—	4 405	1 530	38 186	⁷ 536 336	275 698	812 034
37 081	4 145	681	641	12 450	1 485	56 483	⁸ 509 762	387 755	897 517
42 862	—	1 369	—	21 609	—	65 840	742 075	4 242	746 317
39 123	—	1 166	—	12 625	—	52 914	⁹ 610 068	409	610 477
34 932	195	244	—	3 714	—	39 085	¹⁰ ¹¹ 419 579	49 385	468 964
236 166	4 846	4 246	649	77 544	3 356	326 807	3 572 620	1 030 706	4 603 326
1 304 625	16 497	26 272	889	122 403	16 947	1 487 633	16 484 901	4 230 665	20 715 566

spår. — ³ 600 oimpregn. sliprar överförda från sidospår. — ⁴ 11 812 st. sliprar hava tidigare uppgivits
⁶ 300 st. oimpregn. och 48 st. impregn. sliprar hava tillkommit genom kontrollräkning. — ⁷ 536 st. sliprar
till huvudspår. — ⁸ 600 st. sliprar överförda till huvudspår och 47 st. överförda från impregn. till oim-
räkning. — ¹² Häre ingå 87 006 st. sliprar, som övertagits från EJ.

4. Impregneringen av virke år 1942.

Med S.J:s impregneringsverk hava under år 1942 impregnerats sammanlagt 26 244.65 m³ virke, varav för S.J:s räkning 51 199 sliprar, omräknade till 2.7 m längder, samt 1 551.89 m³ annat virke eller sammanlagt 6 671.79 m³. Återstoden av den totala mängden impregnerat virke eller 19 572.86 m³ utgöres av stolpar, bräder m. m., som impregnerats för telegrafverkets räkning.

Som impregneringsmedel har för såväl S.J som telegrafverket använts dels Bolidensalt och dels tyska arseniksaltet »Basilit».

Impregneringen har utförts:

med impregneringsverk nr 2:

i Krylbo tiden $\frac{20}{7} - \frac{25}{9}$
i Furudal » $\frac{5}{10} - \frac{17}{11}$

med impregneringsverk nr 3:

i Nässjö (1 perioden) tiden $\frac{15}{6} - \frac{28}{7}$
i Norlida » $\frac{10}{8} - \frac{9}{9}$
i Älmhult » $\frac{23}{9} - \frac{15}{10}$
i Nässjö (2 perioden) » $\frac{26}{10} - \frac{5}{11}$

Impregneringen har å samtliga platser bedrivits med dubbla skift, i Norlida dock med 1 cylinder, å övriga platser med 2 cylindrar.

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

Impregneringen verkställd vid		Sliprar, beräknade som 2.7 m:s				Annat virke				Summa kostnad
distr.	station	Antal	Arsenik-lösning kg/st.	Kostnad kr		m ³	Arsenik-lösning kg/m ³	Kostnad kr		kr
				Summa	Per st.			Summa	Per m ³	
A. Impregnering med arseniksaltet »Basilit».										
III	Älmhult	2 000	25.52	4 467.93	2.23	93.98	323.99	1 741.76	18.53	6 209.69
B. Impregnering med arseniksalt från Boliden.										
I	Krylbo	2 334	28.15	5 340.36	2.29	48.00	218.00	1 051.92	21.91	6 392.28
III	Nässjö, 1 pe- rioden	8 236	32.53	21 226.99	2.57	441.87	271.80	7 786.44	17.62	29 013.43
"	" 2 pe- rioden	38 629	23.75	66 517.57	1.72	635.44	268.38	11 052.32	17.39	77 569.89
IV	Furudal.....	—	—	—	—	332.60	226.00	6 409.05	19.26	6 409.05
	Summa	49 199	—	93 084.92	—	1 457.91	—	26 299.73	—	119 384.65
	Medeltal	—	25.42	—	1.89	—	255.37	—	18.04	—
	S:a S:rum	51 199	—	97 552.85	—	1 551.89	—	23 041.49	—	125 594.34
	Medeltal	—	25.43	—	1.91	—	259.54	—	18.07	—

För S.J:s egna impregneringar hava förbrukats 1 623 200 kg lösning av Bolidensalt och 81 495 kg av arseniksaltet »Basilit», vilka å impregneringsplatserna betingat att medelpris av 3.00 kr resp. 3.73 kr per 100 kg.

Ovan nämnd virkesimpregnering för telegrafverket har omfattat:

i Krylbo..... 3 475.60 m³ i Nässjö, 2 perioden... 2 559.52 m³
i Furudal..... 2 421.50 m³ i Älmhult..... 3 371.97 m³
i Nässjö, 1 perioden... 4 878.61 m³ i Norlida..... 2 865.66 m³

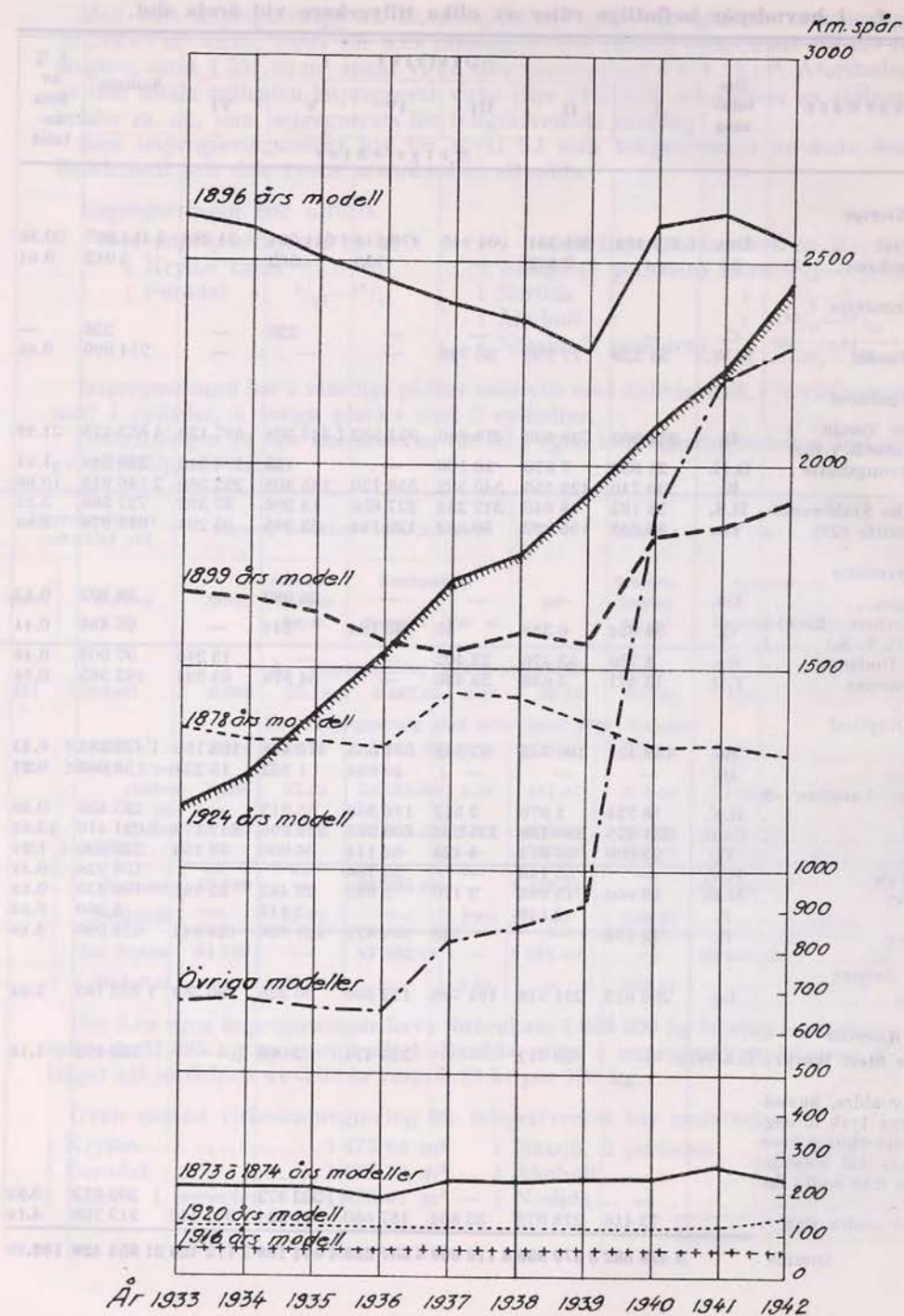
Summa 19 572.86 m³

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.	1 277 101	681 344	904 946	478 514	1 041 594	31 388	4 414 887	20.20
Smedjebacken	S.	—	2 342	—	138	562	—	3 042	0.01
<i>Frankrike</i>									
Creuzot	C.	—	—	—	—	226	—	226	—
H. de Wendel	H.W.	51 528	77 736	85 726	—	—	—	214 990	0.98
<i>Tyskland</i>									
Bochumer Verein) (Bochum eller B. V. G.)	B.	382 969	728 880	478 606	921 582	1 444 308	697 130	4 653 475	21.29
Gutehoffnungshütte ...	G.H.	21 834	7 876	20 100	—	128	170 410	220 348	1.01
Krupp	K.	220 740	429 158	540 532	558 120	145 808	292 560	2 186 918	10.00
Rheinische Stahlwerke.	R.S.	28 182	48 646	317 284	227 656	18 206	87 592	727 566	3.33
Thyssen-hütte (28).....	Th.	86 358	196 892	50 882	129 184	53 366	95 294	611 976	2.80
<i>Luxemburg</i>									
Düdelingen	Dü.	—	—	—	—	28 902	—	28 902	0.13
Gelsenkirchen (Esch)) (G. B. V. A.)	G.	54 024	6 388	46	35 184	244	—	95 886	0.44
Ougrée (Rodange).....	Ro.	8 779	53 476	22 402	—	—	13 246	97 903	0.46
Terres Rouges	T.R.	13 471	3 688	25 436	—	54 576	65 394	162 565	0.74
<i>England</i>									
Barrow	Ba.	149 424	109 732	87 848	501 653	470 448	108 180	1 427 285	6.53
Blænavon	Bl.	—	—	—	40 984	1 862	15 234	58 080	0.27
Bolckow, Vaughan & Comp	B.V.	18 724	1 970	2 512	116 368	55 912	—	195 486	0.89
Cammel	Cam.	831 475	390 188	335 088	609 393	238 096	617 170	3 021 410	13.83
Dowlais	D.	23 090	26 014	4 424	62 114	36 000	78 158	229 800	1.05
Ebbw Vale	E.V.	—	55 146	—	53 780	—	—	108 926	0.51
Moss Bay	M.B.	18 960	15 998	9 170	9 842	28 482	23 986	106 438	0.49
Pantey	P.	—	2 148	—	—	3 112	—	5 260	0.02
Rhymney	R.	18 194	—	148	404 872	129 938	124 944	678 096	3.10
<i>Belgien</i>									
Cockerill	Co.	200 613	231 578	191 786	122 690	96 228	390 288	1 233 183	5.64
<i>Amerika</i>									
Carnegie Steel Works..	C.S.W.	—	23 712	—	227 474	2 006	—	253 192	1.16
<i>Råler av äldre, huvud- sakligen tysk o. eng- elsk tillverkning, över- flyttade till inlands- banan från andra lin- jer</i>									
Råler av andra slag...		73 416	278 078	33 864	157 680	11 224	361 446	915 708	4.19
Summa		3 478 882	3 370 990	3 110 800	4 657 228	4 064 100	3 172 420	21 854 420	100.00

2. I huvudspår befintliga räler av olika modeller åren 1933–1942.



3. Rälsbrott.

Antalet rälsbrott under år 1942, 2 343 totalbrott, är det största som något år förekommit vid SJ. Tidigare rekord inträffade år 1940 med 1 854 st., medan antalet under normala förhållanden före kriget hållit sig mellan 200 och 400 st. per år. Orsaken till den avsevärda stegringen i rälsbrottsfrekvensen är att söka i den ovanligt stränga kylan under vintermånaderna och samtidigt pågående högtrafik med ett stort antal vagnar, särskilt utländska, med eftersatt underhåll. Likaså ha många vagnar iakttagits med »slag» i hjul, utan att effektiva åtgärder kunnat vidtagas för att i önskvärd omfattning kunna motarbeta den förödande inverkan på spåret av dylika felaktigheter å den rullande materielen.

Tillverkare	D i									
	I					II				
	Kvartal				Summa	Kvartal				Summa
	1	2	3	4		1	2	3	4	
Domnarfvet	70	4	2	3	79	1	3	—	—	4
Forges de la Providences	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
H. de Wendel	5	1	—	—	6	12	1	—	—	13
Rombos	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bochumer Verein	52	8	—	2	62	27	8	1	—	36
Gutehoffnungshütte	14	4	1	—	19	9	—	4	1	14
Krupp	111	25	3	2	141	52	20	3	3	78
Rheinische Stahlwerke	4	1	—	—	5	9	—	—	—	9
Union	2	3	1	5	11	—	—	—	—	—
August Thyssenhütte	32	4	—	1	37	78	21	1	4	104
Düdelingen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Gelsenkirchen (Esch)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ougrée (Rodange)	19	1	—	—	20	129	2	1	5	137
Terres Rouges (Esch Belval)	1	1	—	—	2	—	—	—	—	—
Barrow	12	6	—	—	18	4	2	—	1	7
Bolckow, Vaughan & Comp.	—	—	—	2	2	—	—	—	—	—
Cammel	21	8	3	7	39	7	8	1	2	18
Moss Bay	—	—	—	1	1	1	—	—	—	1
Rhymney	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Blénayon	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
Dowlais	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Ebbw Vale	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
Société John Cockerill	5	3	—	—	8	20	16	—	8	44
American Railway Engineering Association	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
N. E. S. Co.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Phoenix	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—
T. J. G.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
U. M. H.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Obekant	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	349	69	10	23	451	350	81	11	25	467
Do år 1941	67	17	14	15	113	47	16	9	11	83

¹ Dessutom 27 rälsbrott vid svetsstället å svetsad räl.

året (inklusive fotbrott).

s t r i k t

III					IV					V					VI					Samtliga				
Kvartal				Sum-	Kvartal				ma	Kvartal				ma	Kvartal				ma	Kvartal				Sum-
1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4		1	2	3	4	
3	3	2	1	9	89	26	9	11	135	19	4	1	2	26	—	—	—	—	—	182	40	14	17	253
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1
13	2	—	—	15	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	30	4	—	—	34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	2	1	1	—	—	2
6	4	—	1	11	118	14	—	8	140	84	11	10	17	122	4	3	1	—	8	291	48	12	28	379
2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	25	4	5	1	35
12	3	2	1	18	56	7	1	12	76	29	6	1	3	39	40	15	1	1	57	300	76	11	22	409
—	—	—	1	1	6	1	2	1	10	—	1	—	—	1	—	1	—	—	1	19	4	2	2	27
—	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	3	1	6	12
6	—	—	—	6	13	10	2	2	27	33	5	2	5	45	—	—	—	—	—	162	40	5	12	219
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	—	—	—	2
64	9	—	2	75	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	212	12	1	7	232
—	1	—	1	2	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	2	2	—	1	5
4	1	—	1	6	94	3	1	4	102	15	4	1	9	29	—	—	—	—	—	129	16	2	15	162
—	—	—	—	—	2	—	—	1	3	2	1	1	—	4	—	—	—	—	—	4	1	1	3	9
7	1	—	2	10	265	19	4	14	302	20	2	—	3	25	2	1	2	3	8	322	39	10	31	402
—	—	—	—	—	8	1	—	1	10	—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	9	1	—	3	13
—	—	—	—	—	36	17	3	8	64	6	2	2	2	12	—	1	—	5	6	42	20	5	15	82
—	—	—	—	—	4	—	—	—	4	1	—	—	—	1	1	1	—	1	3	6	1	—	2	9
—	1	—	—	1	—	2	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	3	—	1	4
—	—	—	—	—	2	—	—	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	3
8	8	4	1	21	14	—	—	1	15	1	—	1	2	4	3	2	—	4	9	51	29	5	16	101
—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1
—	—	—	—	—	5	5	1	6	17	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	5	5	1	6	17
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	—	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	1
—	1	—	1	2	—	—	3	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	3	1	5
125	34	8	14	181	713	106	26	70	915	214	36	19	44	313	51	26	4	15	96	1802	352	78	191	2423
59	7	11	9	86	387	127	23	47	584	209	65	39	20	333	12	6	6	5	29	781	238	102	107	1228

Tillverkare	Stålsort	Första leveransår	Antal rälsbrott år								Sum- ma räls- brott	
			81—90	91—00	01—10	11—20	21—30	31—40	41	42		
Sverige												
Domnarfvet	Sur Bessemer...	80	4	40	45	99	64	159	29	23	463	
	Bas. Martin 1908	08	—	—	—	34	22	15	1	3	75	
	» 1912-1913	12	—	—	—	7	—	18	1	2	28	
	» Bessemer 1912	12	—	—	—	1	1	2	—	—	4	
	» Elektrostål...	27	—	—	—	—	2	42	7	112	163	
	» El. manganstål	31	—	—	—	—	—	28	9	80	117	
	1940 å.m. Elektro- stål	41	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Motala	Sur Bessemer...	73	12	8	—	—	—	—	—	—	20	
Smedjebacken	Järn...	74	51	44	8	7	2	2	1	—	115	
Frankrike												
Creuzot		82	1	3	—	2	2	—	—	—	8	
H. de Vendel		26	—	—	—	—	12	85	13	34	144	
Tyskland												
Bochumer Verein	Sur Bessemer...	84	—	1	5	475	289	573	171	276	1 790	
	» Martin...	13	—	—	—	37	53	128	40	93	351	
	» Bessemer...	80	269	142	62	65	91	118	28	51	826	
Krupp	Bas. »	16	—	—	—	33	134	247	93	346	853	
	» Martin...	26	—	—	—	—	—	12	—	—	12	
	» Bessemer...	18	—	—	—	—	1	18	11	35	65	
Gutehoffnungshütte												
Rheinische Stahlwerke	Sur »	86	3	7	3	1	2	2	—	8	26	
	Bas. Martin	26	—	—	—	—	1	43	3	16	63	
Union	» Bessemer...	84	13	15	18	3	7	26	4	12	98	
August Thyssenhütte	» »	24	—	—	—	—	166	491	48	221	926	
Luxemburg												
Gelsenkirchen (Esch)	Bas. Bessemer...	16	—	—	—	1	1	14	—	1	17	
Düdelingen	» »	25	—	—	—	—	—	4	—	2	6	
Ougrée (Rodange)	» »	25	—	—	—	—	8	224	33	229	494	
Terres Rouges (Belval)	» »	27	—	—	—	—	19	13	4	5	41	
England												
Barrow	Sur Bessemer...	92	—	22	76	261	356	347	106	155	1 323	
Blenayon (Wales)	» »	77	7	20	11	30	12	23	11	9	123	
Bolckow, Vaughan & Comp	» »	83	11	64	13	22	35	26	5	9	185	
Cammel	» »	93	—	59	224	533	809	825	210	393	3 053	
Dowlais	» »	77	21	21	6	15	10	25	6	4	108	
Moss Bay	» »	98	—	6	41	51	54	41	10	13	216	
Pantey (Wales)	» »	77	5	3	1	1	—	4	3	—	17	
Rhymney	» »	79	24	69	76	210	166	556	69	82	1 252	
Belgien												
Cockerill	Sur Bessemer...	98	—	3	6	22	37	38	10	65	181	
	Bas. »	25	—	—	—	—	2	28	1	33	64	
Amerika												
Carnegie Steel Works	Bas. Martin.....	20	—	—	—	—	3	2	—	1	6	
Råler av andra slag eller okänd tillver- kare		—	1	9	5	26	30	278	31	28	408	
Råler å en del av SJ övertagna ensk. järnvägar:		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Ebbw Vale (Wales)		—	—	—	—	—	133	19	2	3	157	
Råler av äldre, huvudsakligen tysk och engelsk tillverkning, överflyttade till Inlandsbanan från andra linjer ...		—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Summa			422	536	600	1 936	2 524	4 476	960	2 344	13 798	

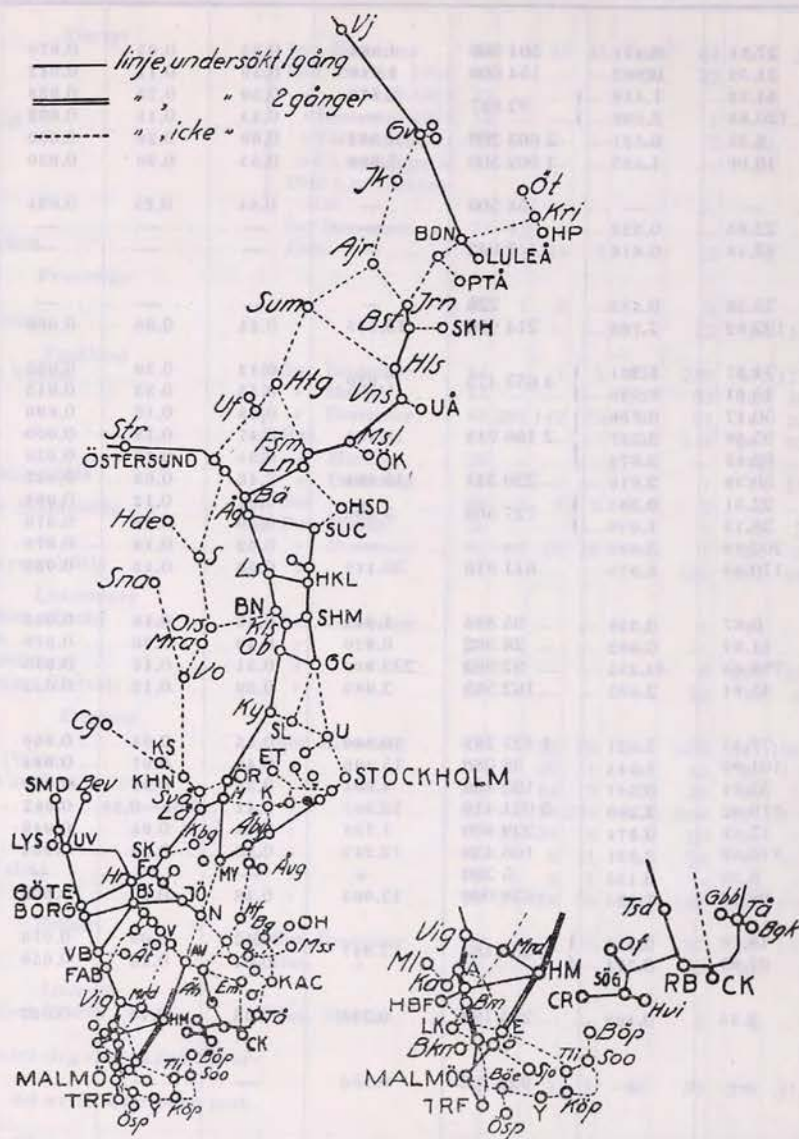
¹ Exklusive till OKB levererade råler. — ² Exklusive till UGJ och NSJ levererade råler.

exklusive fotbrott och brott å svetsade rälér).

Antal levererade rälér	Antal rälsbrott per 10 000 levererade rälér		Rälér i huvudspår vid 1942 års utgång m	Antal rälsbrott 1942 per 100 000 m rälér i huvudspår	Kemisk analys vid tillverkningen (medeltal)			
	totalt	per år i bruk			Kol %	Kisel %	Fosfor %	Mangan %
170 600	27.14	0.431	504 000	4.564	0.33	0.05	0.070	0.58
23 748	31.59	0.902	154 600	1.940	0.50	0.11	0.042	0.50
6 318	44.32	1.430	92 087	2.173	0.50	0.25	0.038	0.78
331	120.85	3.898		—	0.45	0.11	0.062	0.73
195 700	8.33	0.521	2 603 200	4.302	0.60	0.20	0.030	0.97
61 583	19.00	1.583	1 002 500	7.980	0.55	0.20	0.030	1.70
3 100	—	—	58 500	—	0.64	0.25	0.024	0.72
8 830	22.65	0.323	—	—	—	—	—	—
27 070	42.48	0.616	3 042	—	—	—	—	—
2 250	35.56	0.583	226	—	—	—	—	—
10 907	132.02	7.766	214 990	15.815	0.44	0.08	0.060	0.97
240 684	74.37	1.261	4 653 475	7.930	0.42	0.30	0.065	0.75
224 795	15.61	0.520			0.55	0.33	0.015	0.65
164 643	50.17	0.796	2 186 918	18.154	0.28	0.19	0.090	0.69
89 324 ¹	95.50	3.537			0.47	0.18	0.060	0.92
1 922	62.43	3.672	220 348	15.884	0.55	0.13	0.030	0.90
12 900	50.39	2.016			0.46	0.03	0.057	0.75
11 550	22.51	0.395	727 566	3.299	0.31	0.12	0.088	0.68
22 378	28.15	1.656			0.50	0.25	0.070	0.68
4 730	207.19	3.003	—	—	0.32	0.10	0.076	0.48
54 300	170.53	8.975	611 976	36.112	0.59	0.15	0.065	0.95
17 584	9.67	0.358	95 886	1.043	0.42	0.18	0.065	0.90
5 036	11.92	0.662	28 902	6.920	0.40	0.06	0.070	0.80
6 176	798.03	44.335	97 903	233.900	0.51	0.12	0.055	0.95
8 950	45.81	2.863	162 565	3.083	0.50	0.12	0.055	0.95
170 593	77.55	1.521	1 427 285	10.860	0.45	0.08	0.066	0.90
12 070	101.90	1.544	58 080	15.496	0.40	0.07	0.084	0.99
52 500	35.24	0.587	195 486	4.604	0.36	0.08	0.070	—
277 483 ²	110.02	2.200	3 021 410	13.007	0.47	0.09—0.30	0.062	0.95
62 500	17.28	0.274	229 800	1.738	0.41	0.04	0.049	1.02
14 440	149.89	3.331	106 438	12.213	0.46	0.06	0.062	0.89
20 000	8.50	0.135	5 260	—	—	—	—	—
127 600	98.12	1.533	678 096	12.093	0.42	0.09	0.069	0.69
96 800	18.70	0.416	1 233 183	7.947	0.42	0.09	0.070	0.77
9 420	67.93	3.774			0.51	0.12	0.058	0.95
25 579	2.35	0.102	253 192	0.395	0.58	0.15	0.027	0.74
—	—	—	915 708	0.306	—	—	—	—
71 651	21.92	—	108 926	0.275	—	—	—	—
—	—	—	202 872	—	—	—	—	—
2 316 045	59.58	—	21 854 420	10.728	—	—	—	—

c. Spårundersökningar med Hallade's apparat.

Undersökningar av spåret hava under året bedrivits i den omfattning, som framgår av nedanstående bild.



d. Gassvetsning å spåreffekter.

Påsvetsning med gas har under året verkställts på 652 spårväxelkorsningar. Kostnaden per korsning har i medeltal uppgått till 40 kr. Antalet under året påsvetsade korsningar utgjorde 3.3% av totala antalet i spår befintliga korsningar.

Rälsskarvsvetsning med gas har verkställts på ett stort antal bansektioner, varvid 645 skarvar utförts. Kostnaden per skarv har i medeltal uppgått till 19.60 kr. Totala antalet i spår befintliga dylika skarvar är 1 627 st. I detta antal skarvar ingå 246 st., vilka utförts på provsträckan Krokvik—Rautas i omedelbar anslutning till i Teknisk-ekonomisk redogörelse åren 1939, 1940 och 1941 omnämnda skarvsvetsningar på denna sträcka. De svetsade rälnas längd är här 20 m. Inga brott ha hittills inträffat i gassvetsade skarvar.

Thermitsvetsning av skarvar har verkställts å 19 bs, varvid 189 skarvar utförts. En del brott ha inträffat på dels tidigare utförda dylika skarvar, dels även på de senast utförda.

Påsvetsning och uppsmidning av rälsändar har utförts på 16 326 rälsändar.

Uppbockning av rälsskarvar med hjälp av en särskild uppbockningsapparat har utförts på 103 078 skarvar. Metoden, som först tillämpades år 1941, varvid 13 779 skarvar justerades, har utfallit väl.

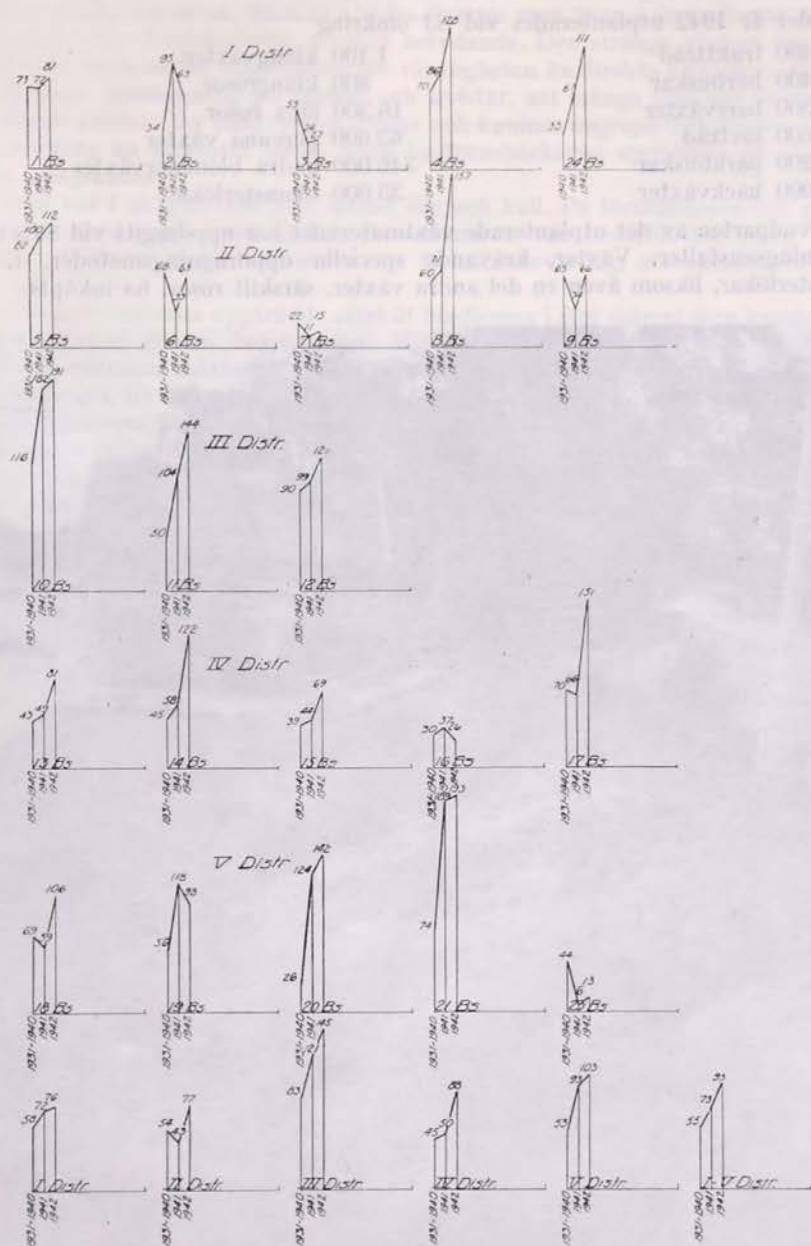
e. Ballast.

Uttagna kvantiteter och kostnader därför.

Från grusgropar ha under året för SJ:s olika behov vid samtliga banlinjer uttagits sammanlagt 1 111 000 m³ grus och sand. Förbrukningen av makadam under året har uppgått till 294 000 m³ och av kolaska till 21 000 m³. För spårunderhållet ha använts 614 000 m³ grus, 268 000 m³ makadam och 17 000 m³ kolaska.

Efterföljande grafiska framställning (sid. 65) anger den mängd ballast, uttryckt i m³ per km normalspårigt huvudspår (dubbelspår beräknat som dubbel längd), som i medeltal per år under perioden 1931—1940 och under vartera av åren 1941 och 1942 använts för spårunderhållet (inberäknat även ballastutbyte, höglyft och isolering) å de olika bansektionerna och distrikten (bs tillhörande VI distriktet och 28 bs äro ej medräknade). I denna statistik har före år 1936 upptagits endast grusmängden, under det att i densamma från och med år 1936 medtagits den sammanlagda mängden av grus, makadam och kolaska, som använts för spårunderhållet. Denna ändring i statistiken har vidtagits av hänsyn till makadamens ökade användning under de senare åren.

De med makadamballast försedda huvudspårssträckorna av bannätet hade vid 1942 års slut en sammanlagd längd av 742 km, oberäknat makadamisering i spårväxlar och skenskarvar. Under år 1942 utfördes makadamisering på en sammanlagd spårlängd av 142 km.



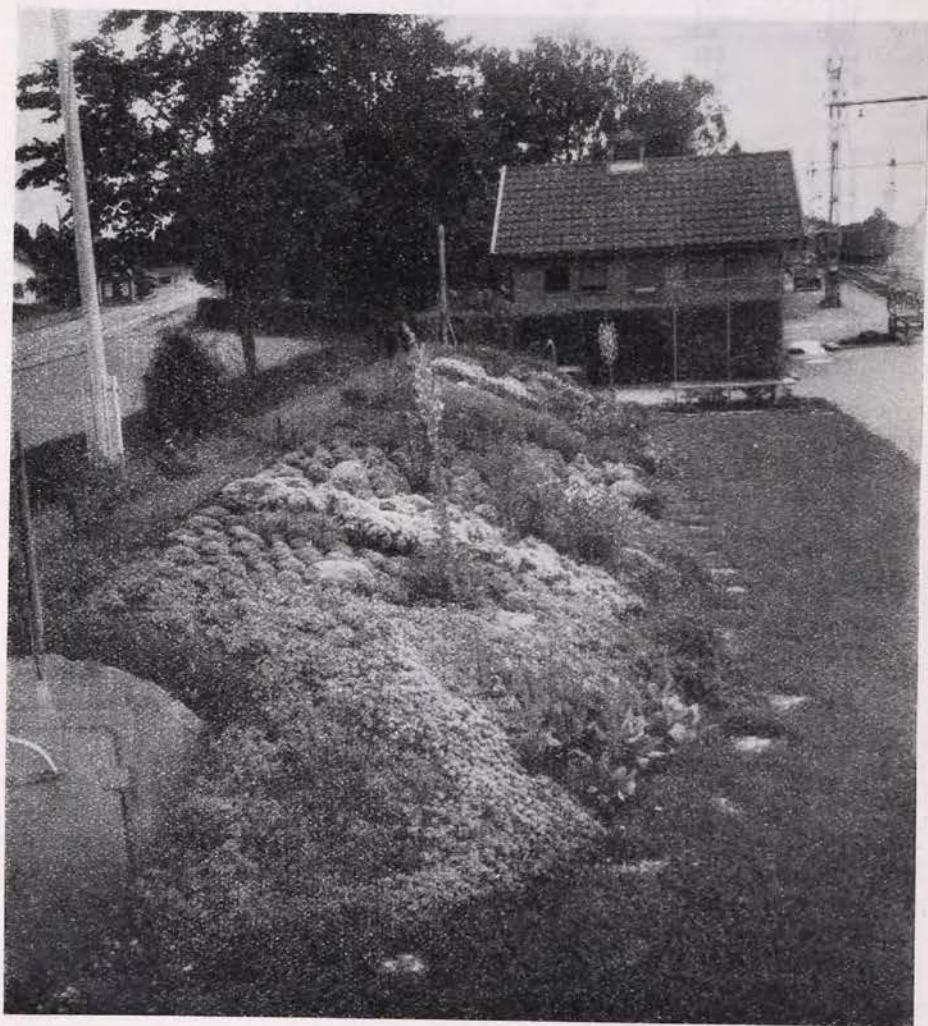
Förbrukat ballastmaterial (m³) per km huvudspår under perioden 1931—1940 och under vartdera av åren 1941 och 1942.

f. Planteringar.

Under år 1942 utplanterades vid SJ omkring

1 400 fruktträd	1 100 klängväxter
2 400 bärbuskar	800 klängrosor
300 barrväxter	16 300 låga rosor
600 lövträd	63 600 perenna växter
4 200 parkbuskar	346 000 andra blomsterväxter
12 000 häckväxter	35 000 blomsterlökar.

Huvudparten av det utplanterade växtmaterialet har uppdragits vid SJ:s egna förökningsanstalter. Växter, krävande speciella uppdragningsmetoder, t. ex. blomsterlökar, liksom även en del andra växter, särskilt rosor, ha inköpts.



Planteringar vid skyddsrum.

Vintern 1941—1942 var ur växtodlingssynpunkt säkerligen den svåraste av de tre senaste vintrarna. Särskilt i södra Sverige men även i de mellersta delarna av landet voro frostskadorna mycket betydande. Den stränga vintern medförde emellertid även andra olägenheter för växtligheten än direkta kylskador. Sålunda förorsakade isbeläggning på grenar och kvistar, att många träd och buskar delvis brötos sönder eller fläktes upp. Harar och kaniner angrepp fruktträden i större utsträckning än någonsin förut. Även hagtornshäckarna uppvisade på sina håll svåra gnagskador.

Våren var i så gott som hela landet sen och kall. På försommaren föll ganska sparsamt med regn, men under eftersommaren var nederbörden riklig. Trots att temperaturen under sommaren var förhållandevis låg, utvecklades växterna rätt väl.

Av skadeinsekterna uppträdde särskilt bladlössen i stor mängd men kunde överallt bekämpas genom besprutning. Mjöldagg, kärnfruktmögel och bladmögel förekom. Sålunda måste ett 1 000-tal lejongapsplantor, som i Boden angreps av bladmögel, förstöras, för att sjukdomen ej skulle sprida sig ytterligare.

Den allmänna vården av planteringarna får med hänsyn till att stationspersonalen varit strängt upptagen av sitt egentliga arbete, betecknas som god. Kompletteringen av växter, som frusit bort under vintern, försvärades därigenom, att även plantskolorna lidit svåra förluster. Innehavarna av bostadsträdgårdar visade under året ökat intresse för odling av frukt, bär och grönsaker, vilket torde stå i samband med knappheten på livsmedel.

Under året ha arbeten med nyanläggningar pågått å ett 65-tal platser, av vilka anläggningar ungefär hälften hunno avslutas före årets utgång.

Renoveringsarbeten ha utförts på omkring 360 platser, oftast föranledda av spårömläggningar, elektrifieringsarbeten samt inrättandet av skyddsrum.

Arbetet med underhåll av byggnader och bänkgårdar vid växtdepåerna har trots bristen på förnödenheter kunnat bedrivas i erforderlig utsträckning.

Banavdelningens kostnader för planteringarna belöpte sig under år 1942 till i runt tal 698 200 kr (år 1941 618 000 kr) mot beräknade 614 800 kr. Att de bokförda kostnaderna överstego de beräknade berodde i främsta rummet på att lönenivån ytterligare höjdes och att priserna på erforderliga förnödenheter visade fortsatt stegring. Till stegringen medverkade även, att inköpen måste ökas till följd av de omfattande förlusterna av växtmaterial under den svåra vintern.

g. Anläggningar för elektrisk tågdrift m. m.

Underhålls- m. fl. arbeten.

Ledningsnätet.

På ledningsnätet förekommande arbeten hänföra sig till överförings-, kontakt- och hjälpkraftledningarna samt till det lågspända distributionsnätet för belysning och andra smärre kraftbehov. Utöver dessa arbeten tillkommer det underhåll och den tillsyn, som måste ägnas dressiner, ackumulatorlok och revisionsvagnar samt de för reparationsberedskapen erforderliga förråden med tillhörande materiel och verktyg.

1. Överföringsledningarna i Norrland.

Underhållet av överföringsledningarna mellan Porjus kraftverk och driftcentralerna vid malmbanan har omfattat tillsyn av stolpar, provning av isolatorer

medelst mätstång samt utbyte av felaktiga sådana. I samband härmed ha följande antal isolatorenheter utbytts:

		F a b r i k a t			
		Rörstrand	Ifö	Schomburg	Hermisdorf
Linjen	Riksgränsen—Linaälv....	18	1	—	77
»	Kuosakåbbå—Porjus.....	—	17	29	—
»	Gällivare—Notvikén.....	2	—	20	—
Summa		20	18	49	77

Dessutom ha vid helbyte i bärmasterna å linjen Kiruna driftcentral—Rautas 711 st. Hermisdorf-isolatorer ersatts med Ifö-isolatorer.

Under året ha 7 st. överföringsmaster riktats och isolerats från omgivande jordlager.

Driftstörningar på överföringsledningarna ha förekommit sammanlagt 38 gånger. Avbrottens varaktighet har i 27 fall varit mindre än $3\frac{1}{2}$ min. Endast en svårare driftstörning har inträffat, nämligen den 6 oktober, då en sammanslagning av faslinorna på överföringsledningen mellan Kuosakåbbå och Gällivare inträffade. Störningen varade 187 min. Detta fel återverkade på samtliga utgående 16 kV-linjer söder om Gällivare. Övriga felorsaker ha, i den mån de kunnat fastställas, varit överbelastning, rimfrostbeläggning, atmosfäriska störningar m. m.

2. Kontaktledningarna, samlliga linjer.

Kontaktledningens underhåll kräver i första hand rationellt bedrivna inspektioner. Sådana ha också utförts i ungefär normal omfattning.

Däremot ha underhålls- och revisionsarbetena i många fall måst inskränkas i högre grad än vad som i längden får anses försvarligt dels på grund av personalbrist, dels till följd av brist på lämplig dragkraft för revisionstågen. Av dessa anledningar inskränkt underhålls- och revisionsjänst har rapporterats från 2, 3, 5, 9, 13, 14 och 15 bs. Den starka trafiken har även i många fall varit ett hinder för arbetenas genomförande.

Då det är av största vikt, att personalen på driftcentralerna 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 de fastställda underhållsområdenas.

Målning av kontaktledningens järnkonstruktioner har under året delvis på grund av rådande färgbrist måst inskränkas och har i stort sett endast förekommit i samband med ny- och ombyggnads- samt kompletteringsarbeten.

Med ovannämnda inskränkningar har kontaktledningsnätet underkastats fortlöpande revision, omfattande justering av trådläget, utbyte av felaktiga samt tvättning av nedsotade och saltbelagda isolatorer, tillsyn av fränksiljare och sugtransformatorer, kontroll och reparation av jordförbindningar m. m. På vissa sträckor har dessutom förekommit utbyte av förliten profiltråd och andra åtgärder avseende förnyelse av anläggningarna och höjande av driftsäkerheten.

Vid revisionsarbetet har speciellt kontaktledningsbryggornas nit- och skruvförband granskats. Några större felaktigheter ha ej inrapporterats. Likaså har hjälpkraftledningens najning varit föremål för särskild tillsyn.

Isolatorutbytet har medfört utrangering av följande isolatorenheter:

Bansektion	Isolatortyp							
	K1	K1b	K1c	K5	K5b	K5c	K60	K70
1	16	22	—	2	2	—	—	18
2	—	14	—	—	1	—	—	376
3	3	20	—	—	8	—	1	182
4	74	7	—	24	1	—	1	3
5	51	2	—	30	—	—	4	4
6	—	25	—	—	4	—	2	1 303
8	31	15	—	14	5	—	—	268
9	—	16	8	—	—	3	—	8
10	—	26	7	—	13	—	—	3 256
11	—	17	—	—	8	—	—	300
12	—	9	19	—	—	2	1	129
13	—	3	—	—	—	—	—	4
14	—	14	—	—	2	—	—	9
15	—	13	—	—	23	—	—	52
18	138	3	—	4	—	—	—	2
19	121	—	—	65	—	—	—	—
20	—	1	—	—	—	—	—	—
21	—	18	—	—	3	—	1	2
Summa 1942	434	225	34	139	70	5	10	5 916
I % av isolatorbeståndets storlek vid årets början	0.65	0.090	0.086	0.58	0.065	0.028	0.010	8.82
Summa 1941	701	371	43	156	36	6	5	2 606
• 1940	4 694	1 094	55	416	31	13	10	3 054
• 1939	2 461	249	21	218	65	9	7	244
• 1938	3 278	283	79	551	48	2	5	141

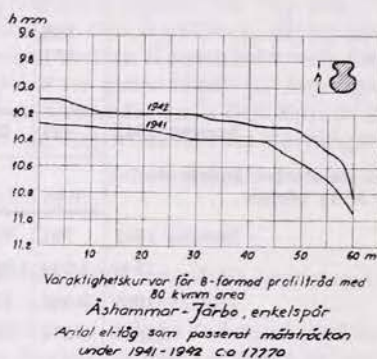
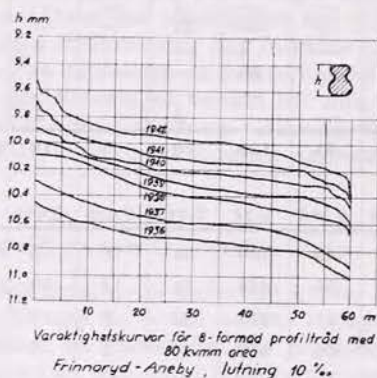
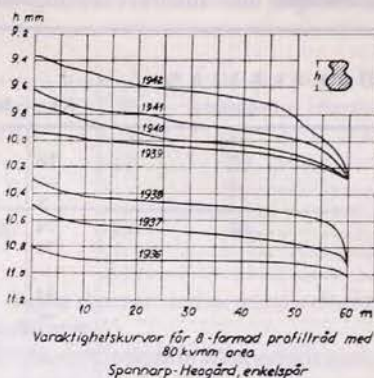
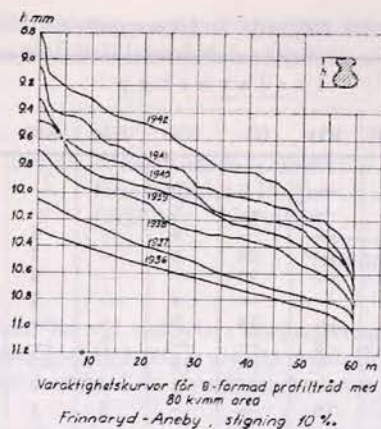
Av sammanställningen framgår, att isolatorutbytet i genomsnitt är något mindre än under år 1941 med undantag för isolatortypen K70. Utmönstringen av denna senare isolatortyp med blyngjuten kläpp har fortsatt, varvid den blivit ersatt med isolatorer med cementingjutning. Största antalet utbytta isolatorer kommer på 10 bs, där vid årets slut samtliga blygjutna K70 å sträckorna Teckomatorp—Malmö, Älmhult—Hässleholm samt på Trelleborgs bangård utbytts.

I relation till isolatorbeståndets storlek har kassationen varit av i stort sett samma storleksordning som tidigare.

För 14 och 15 bs redovisas följande procentuella kassation:

	K1b	K5b
1938	0.181	0.115
1939	0.124	0.038
1940	0.112	0.036
1941	0.114	0.048
1942	0.085	0.147

Ledningsslitaget har, som under föregående år, varit föremål för kontroll. Antalet mätsträckor har under året ytterligare utökats. Sålunda ha inom 11 bs 8 nya sträckor tillkommit. Vidare ha inom Mjölby underhållsområde vissa provsträckor, vilka tidigare omfattat endast ett stolphåll, utökats, så att de nu omfatta tre spannlängder.



De maximala nedslitningarna på kontakttråden ligga för år 1942 mellan 0.10—1.16 mm, medan medelnedslitningarna för de olika provsträckorna variera mellan 0.02 och 0.50 mm. För att tydligt påvisa variationen i avnötning samt dess inverkan på profiltrådens varaktighet uppritas s. k. varaktighetskurvor, på vilka ovanstående diagram utgöra några exempel.

I diagrammen ha de på provsträckorna uppmätta höjderna hos profilsektionen registrerats i storleksordning utmed en linje, som representerar kontaktledningsspannet. Vore avnötningen densamma över hela spannet, erhöles i diagrammet en med abscissaxeln parallell linje. I verkligheten är avnötningen ojämn, varför linjen i diagrammet framträder mer eller mindre krökt.

I diagrammet för Spannarp-Heagård ha mindre spridningar i mätvärdena utjämnats, vilket förklarar kurvornas renare form i jämförelse med de övriga.

Ett intressant studium är en jämförelse mellan de två diagrammen för mätsträckan mellan Frinnaryd och Aneby; den ena gällande för stigning, den andra för lutning 10 ‰. Kurvorna uppvisa från varandra markant skilda förlopp. För stigning fås en mycket ojämnare och därtill betydligt kraftigare avnötning än för lutning. Den senare kurvan närmar sig mera det ideella fallet. Diagrammet, som gäller för lutning, kan nära nog anses representera det rent mekaniska slitaget, medan skillnaden mellan kurvorna för stigning och lutning torde utgöra ett visst mått på avnötningens strömberoende.

Profilträdens livslängd, beräknad med ledning av årsmedelvärde av maximala förslitningen, varierar för olika bandelar mellan ca 5 och 30 år. Exempel härpå lämnas i följande sammanställning.

B a n d e l	Medelvärde per år av maximala slitaget				Profilträdens ungefärliga livslängd i år enligt iakt- tagelser intill utgången av år			
	1939	1940	1941	1942	1939	1940	1941	1942
Frinnaryd—Aneby	0.28	0.23	0.27	0.27	9	11	10	10
Simonstorp—Ändebol	0.23	0.21	0.20	0.20	11	12	13	13
Okna—Kimstad	0.20	0.20	0.17	0.19	13	13	15	14
Gransjö—Ljuså	0.11	0.11	0.10	0.11	24	23	25	24

Kontakttrådbyte har under året utförts på linjen Älmhult—Alvesta. Det året förut påbörjade trådbytet på linjen Hässleholm—Älmhult slutfördes med undantag för de sektioner, som ligga söder om Hässleholms omformarstation. I samband med kontakttrådbytet har kontaktträdsystemet genom införandet av tillsatsrör ombyggts för högre tåghastigheter.

Målning av kontaktledningens järnkonstruktioner har utförts på linjen Långsele—Myrheden samt i mindre omfattning på bangårdarna Göteborg C, Borås C, Bergfors, Torneträsk och Stenbacken. Målning har i övrigt förekommit i erforderlig omfattning i samband med kompletterings- och ombyggnadsarbeten.

Mellan Åskloster och Halmstad ha kontaktledningsstolparna undersökts med avseende på rostskyddsmålningens kvalitet. Helhetsintrycket har varit gott även om färgskiktet på några ställen visat tendens till flagnings, speciellt på sol- och vindsidan samt på stolparnas innersidor.

Uppriktning av stolpar, vilka genom tjälksjutning eller av annan orsak rubbats ur sina lägen, har måst utföras inom alla bansektioner. Den stränga vintern år 1941—1942 har varit huvudorsaken till det stora antalet stoljusteringar. Inom 13, 14 och 15 bs ha sålunda sammanlagt 554, inom 21 bs 1 135 stolpar riktats.

I samband med uppriktningen av stolpar ha fundamenten kontrollerats. Ett antal fundament inom 2 och 3 bs ha om- och pågjutits.

Ombyggnad och komplettering av kontaktledningsnätet har förekommit i samband med spårömläggningar och utläggandet av nya spår. Sålunda ha ändringar och utvidgningar av kontaktledningen vid befintliga och nytillkomna lastspår, industrispår och grusgropar utförts i Södertälje, Stockholm S, Liljeholmen, Tierp, Grava, Tystberga, Karlstad, Brunsberg, Skövde, Forserum, Tenhult, Lund, Fosiäby, Laholm, Kågeröd, Nässjö, Örsby, Mellansel, Koler och Svartön.

Andra spårändringar i samband med bangårdsförlängningar, kurvrätning, broändringar m. m. ha medfört ändringsarbeten på kontaktledningsnätet inom Södertälje, Häggvik, Uppsala, Älvkarleö, Mjölby, Hallsberg, Fjärås, Kil, Moholm, Falköping, Nässjö, Alvesta, Ånge, Ockelbo, Ljusdal, Östersund, Bispgården, Mellansel, Vännäs och Bastuträsk underhållsområden.

Ändring av kontaktledningen har utförts å mötesplatserna Storblåtiden, Järnsträsk, Bergsträsk och Degerbäcken i samband med förlängning av mötesspår.

Förnyelsearbeten på malmabanans ledningsnät ha på grund av materielsvårigheter och hög trafik under året inskränkts till att omfatta komplettering av stolpsättningen på Kiruna och Gällivare bangårdar samt förstärkning av lednings-

bryggorna å Kiruna malmbangård. Av samma orsaker har den på linjen Kiruna—Gällivare år 1940 påbörjade moderniseringen, ombyggnad av sektionspunkterna och uppläggning av återledning måst anstå tillsvidare. På linjen Lakaträsk—Gällivare har ny stolpsättning utförts.

Ventilavledare för utgående 16 kV linjer ha monterats i samtliga transformatorstationer inom 19 bs med undantag för Håmojokk.

Inom Örebro elektrosektion ha ändringar erfordrats på kontaktledningsnätet på grund av tillkomsten av Frövi driftcentral. Nya skyddssektioner ha anordnats på ömse sidor om Frövi bangård samt vid Hovsta. Vidare har stolpsättning gjorts för skyddssektion söder om Skinnskatteberg och i dubbelspåret söder om Mosås.

Arbeten på de planerade skyddssektionerna i Stenungsund och Sjömarken ha påbörjats.

För att i någon mån minska belastningen på omformarstationen i Sjömarken har dennas matningsgräns flyttats från Almedal till Mölnlycke, där skyddssektion anordnats. Sträckan väster om Mjöllycke matas från Fjärås. Genom kompletteringar av ledningsnätet i Almedal har möjliggjorts att matning kan erhållas jämväl från Alingsås.

Förbigågs-, åter- och hjälpkraftledningarna ha förlagts i kabel vid lastspårsområdet i Gävetorp och på Hörnsjö bangård (förbi vattentornet). Från förbiledningen vid Karlberg har en matarkabel nedlagts till Stockholm N. Vid Häggvik, Tureberg och Ulriksdal ha förbiledningarna förstärkts med nya kablar, som parallellkopplats med redan befintliga.

Automatiska hopkopplingsdon ha uppsatts i Selsjön, Norrfors, Hällnäs och Myrheden. På nämnda platser har även optisk skyddssektionssignalering monterats.

Planering av fjärrstyrningsutrustning på Göteborg C pågår. Manöverkablar för fjärrstyrning ha nedlagts å Kils bangård samt mellan Karlstad C och den s. k. Sjötullsväxeln.

Elektrifieringsarbetet i samband med dubbelspårsbyggnaden Flen—Katrineholm har fortsatt och i huvudsak avslutats med undantag för Sköldinge bangård, som helt skall ombyggas. I samband med elektrifieringen av linjen Gävle C—Ockelbo — eldriften upptogs den 10 juni — ha samtliga kablar på Gävle bangård förlängts, avskiljningsmöjligheterna ökats och skyddssektioner anordnats såväl i norra som södra ändan av bangården. Arbetet med dubbelspåret Laxå—Gårdsjö har pågått hela året. Dubbelspåret Ballingslöv—Hässelholm var klart för eldrift i december. Elektrifieringen av banan Ånge—Sundsvall har slutförts och elektrisk drift upptogs den 1 november. Matningen ombesörjes av driftcentralerna i Ånge och Sundsvall.

Stationära tågvärmeanläggningar.

I Mariefred har värmeanläggningen utökats med en transformator om 10 kVA, som kopplats parallellt med redan befintliga. I Strängnäs har en värmetransformator utbytt.

För värmeanläggningen i Hagalund övre har en 16 kV kabel nedlagts för direkt matning till samtliga värmeposter. För samtliga värmeposter i anslutning till vagnhallen har ringmatning anordnats.

Fullständig modernisering med omläggning av ledningar och utbyte av föråldrad apparatur är under utförande i Kiruna och Abisko.

3. Hjälpkraftledningen.

Denna ledning, som är upplagd på kontaktledningsstolparna, har på vanligt sätt erhållit tillsyn vid den vanliga ledningsrevisionen. Speciellt intresse har härvid ägnats ledningens najning, som under år 1941 särskilt på västkusten förorsakade ett flertal trådbrott på grund av utmattningsvid najbyglarna. På västkustlinjerna ha på särskilt stormutsatta ställen najningarna provisoriskt förstärkts med 6 mm² koppartråd. Vid dylika förstärkta upphängningspunkter ha inga trådbrott inträffat.

Från 10 och 12 bs rapporteras ett flertal trådbrott av ovan nämnd anledning. Speciellt svåra förhållanden inträffade under den kraftiga isbarksbildningen i mars månad.

I övrigt ha hjälpkraftledningarna varit driftsäkra. Blott ett fåtal till desamma anslutna transformatorer ha anmälts som felaktiga.

Förberedelser ha vidtagits för omläggning av nätet för distribution av 10 kV 3-fas energi å Göteborg C. Nya transformatorer för lokalbehov och banbelysning ha installerats i Gällivare, Kiruna, Torneträsk, Vassijaure och Södertälje driftcentraler.

4. Lågspänningsledningar och belysningsanläggningar.

Underhållet av de lågspända distributionsnäten har på grund av materialbrist i allmänhet begränsats till utbyte av äldre otillförlitlig materiel i samband med reparationer och ombyggnader av tjänstelokaler, bostäder och banvaktsstugor. På vissa platser ha emellertid genomgripande förändringar måst vidtagas å belysningsanläggningar, företrädesvis på de bandelar, som senast införlivats med statsbanenätet.

Ett flertal nyinstallationer ha utförts i nybyggda lokaler, banvaktsstugor, skyddsrum m. m. I samband med dubbelspårsbyggnaden har i Valla ny bangårdsbelysning utförts.

De i driftverkstaden i Vännäs år 1941 påbörjade omläggningarna till SJ 220 V nät ha avslutats under året. I Malmberget ha tidigare påbörjade arbeten med utbyte av luftledningar mot jordkabel slutförts. Samtidigt har spänningen på belysningsnätet ändrats från 110 till 220 V. I samband med färdigställandet av elektrifieringen av linjen Ånge—Sundsvall ha belysningsinstallationerna överkopplats till järnvägens hjälpkraftledning.

Vid 1942 års slut var elektrisk belysning anordnad vid:

853 stationer (99.9 % av hela antalet)

922 trafik-, håll- och lastplatser

2 700 banvaktsstugor m. fl.

För att minska de olägenheter, som de kraftiga isbildningarna i tunnlarna vid Hindås och Landvetter medföra, ha jorduppvärmningsanläggningar installerats i avloppsdikena. Effekten är c:a 16 kW i Hindås och c:a 3.5 kW i Landvetter. Erforderlig energi har uttagits från kontaktledningen. Den milda vintern medförde ingen besvärande isbildning, varför intet kan sägas om anläggningarnas funktion.

Erfarenheter av isbarksstormen inom Malmö elsektion 17—19/3 1942.

De omfattande störningar, som den 17—19 mars inträffade på de elektriska tågdriftsanläggningarna, huvudsakligen inom Malmö elsektion, förorsakades när-

mast av en samverkan mellan rådande vindförhållanden och en kraftig isbarksbeläggning. Isbarken mätte på sina håll upp till 50 å 60 mm i diameter. Vertikal-svängningarna på återledningen uppnådde stundom sådan storlek, att en nivå-skillnad i trädens höjdläge av 1.5—2 meter uppkom, varvid förbiledningens isolatorer i vissa fall lyftes ur sina konsoler.

Bland de svårare direkta störningsorsakerna kan nämnas, att återledningen vid förekommande svängningar råkade i kontakt med kontaktledningens förankringslinor, varvid utlösningar i driftcentralerna inträffade. Dessa återkommo tidvis så ofta, att linjebrytarna överansträngdes. Även linorna avbrändes. Till förhindrande av att dessa olägenheter upprepas, ha förankringslinorna på prov avspänts direkt i stolparna medelst isolatorer. Man vinner härigenom större isolationsavstånd mellan återledningen och förankringslinan. Dessutom vinnes, att utliggarens isolatorkonsol avlastas, vilket visat sig ändamålsenligt, då de tidigare till följd av den extra belastningen från förankringslinan snedvridits och utsatts för brott i övre svetsfogen.

Tråd- och linmaterielen i övrigt, främst hjälpkraftledningarna, utsattes för kraftiga utmattnings- och nötningspåkänningar med ett flertal trådbrott som följd. Stolpar och ledningsbryggor däremot visade sig väl tåla de exceptionella påfrestningarna. Endast en viss fjädring i linjestolparna kunde iakttagas.

Samtliga störningar på de elektriska ledningarna voro avhjälpta, innan banan på grund av snöhinder kunde tagas i bruk.

Nedanstående fotografi, taget vid Stångby, ger en uppfattning om snömassornas mäktighet.



h. Telegraf-, telefon- och kabelanläggningar.

Det under år 1941 påbörjade arbetet med förläggning och installation av *telefonkablar* på de under elektrifiering varande bandelarna Hälsingborg C—Hässleholm och Ramlösa—Eslöv har under år 1942 slutförts.

Arbetet omfattade följande kabelanläggningar:

Hässleholm—Kärreberga.....	20-par	50.75 km
Kärreberga—Hälsingborg C.....	25- »	27.64 »
Hälsingborg C—Teckomatorp.....	23- »	34.02 »
Teckomatorp—Eslöv.....	14- »	15.32 »

Den sammanlagda längden pupiniserade huvudkablar i bruk främst för telefon utgjorde vid årets slut 4 232.12 km. I denna summa ingå icke anslutna lokal-kablar eller grenkablar till telefonställen utmed linjen.

Kablarna voro anslutna till 24 överdragsstationer.

Stolplinjernas för luftledningar sammanlagda längd uppgick vid samma tidpunkt till 3 313 km.

Bärfrekvensförbindelser, enkanalsystem, funnos vid årsskiftet 1942/43 anordnade på linjerna

Östersund C—Storlien.....	162 km
Boden C—Karungi.....	140 »
Luleå—Boden C—Gällivare.....	168 »
Luleå—Boden C—Kiruna C.....	268 »
Gällivare—Kiruna C.....	101 »
Gällivare—Porjus.....	55 »
Kiruna—Vassijaure.....	124 »
Borås C—Växjö.....	148 »

Den sammanlagda längden bärfrekvensförbindelser utgör enligt ovan 1 166 km. Beträffande de fysikaliska telefonledningarnas längd samt antal inkopplade växlar och apparater hänvisas till efterföljande tabell.

Vid slutet av år 1942 funnos 3 409 km enkeltrådiga *telegrafledningar*.

I telegrafledningarna äro inkopplade 216 morseapparater och 58 reläer. Dessutom användas på 915 platser, där telegraf saknas, befintliga telefonapparater för befordran av allmän korrespondens.

Antalet stationer, öppna för *allmän telegramkorrespondens*, utgjorde under år 1942:

för internationell telegramkorrespondens.....	75
» skandinavisk »	976
därav gemensamma med enskilda järnvägar.....	66
för allmän korrespondens <i>icke</i> öppna stationer.....	25

Selektortelefonanläggningar ha under året installerats på linjerna Järna—Hallsberg, Boden C—Karungi—Haparanda samt på de övertagna linjerna på VI distriktet.

Vidare hava dylika anläggningar planerats och beställts för bantelefon och krafttelefon på 1, 2 och 4 ts samt för bantelefon, krafttelefon och linjetelefon på 5 och 9 ts, för bantelefon och linjetelefon på Ystadsbanorna (28 ts) samt linjen Klippan—Eslöv, för bantelefon, krafttelefon och linjetelefon på linjerna Hälsingborg—Hässleholm och Hälsingborg—Eslöv, för linjetelefon på linjerna Sundsvall C

—Härnösand och Orsa—Bollnäs, för utökning av befintliga selektorlinjerna på sträckorna Ånge—Långsele, Bräcke—Östersund C, Ånge—Sundsvall C och Gävle C—Ockelbo.

Nya lokaler samt flyttning och modernisering av telefonanläggningar ha planerats, påbörjats och i vissa fall slutförts på ett 20-tal platser.

Då de högtalaranläggningar, som tidigare anordnats på personbangårdar visat sig i hög grad användbara, har en planenlig anskaffning av dylika anläggningar till de trafikstarka stationerna fortsatts.

En försöksanläggning har även utförts på en rangerbangård, Tomteboda, med mycket gott resultat, varför det befunnits lämpligt att i fortsättningen mera allmänt förse övriga större rangerbangårdar med högtalareanläggningar.

Ett antal uranläggningar med mekaniska ur eller synkronur ha under året utbytts mot elektriska impulsur, vilka visat sig mycket driftsäkra.

Prov pågå med radiotelefoniförbindelser utmed elektrifierade linjer.

Automatisk brandalarmanläggning har anordnats inom huvudverkstaden och centralförrådet i Örebro.

Radiotelefontrafiken i Trelleborg och å tågfarjorna på Sassnitzrouten har liksom föregående år varit spärriad för allmänna telefonsamtal. Antalet tjänste-telegram, som under året expedierades, uppgick till endast 3 180 st.

Antalet under år 1942 abonnerade rikstelefonförbindelser vid styrelsen och distrikten utgjorde:

direkta ledningar.....	2 799 st.
anknytningar.....	1 354 »

Kostnader för dessa förbindelser utgjorde 469 192 kr, inberäknat avgifterna till telegrafverket för anslutningarna till S.J:s växlar i Stockholm C, Göteborg C, Malmö C och Östersund C.

Totala antalet km telefonledning och st. telefonapparater år 1942.

Distrikt	Ledningar			Telefonväxlar			Telefonapparater			
	Kabel-km	Blank-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 i telefon-växlar st.
I	22 497	573	23 070	12	33	45	1 550	2 642	4 192	2 140
II	13 503	1 972	15 475	4	23	27	600	2 074	2 674	768
III	11 968	1 082	13 050	3	15	18	503	1 444	1 947	492
IV	11 206	6 111	17 317	12	7	19	746	1 308	2 054	693
V	9 444	6 228	15 672	—	19	19	3	2 475	2 478	557
VI	119	3 636	3 755	1	5	6	276	647	923	208
Huvudverksta	129	1	130	1	1	1	132	48	180	1
Förrådsavd:a	71	—	71	1	1	1	44	26	70	1
Summa	68 937	19 603	88 540	32	102	134	3 854	10 664	14 518	4 858

¹ Upptagna under resp. distrikt.

i. Växel- och signalsäkerhetsanläggningar.

1. Olyckshändelser under år 1942 vid vägkorsningar i plan.

Antal befintliga korsningar	Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Sammanstötningar mellan vägfärdande och tåg				Antal förölyskade personer		Antal påkörningar av grind, bom eller annan säkerhetsanordning (ej sammanstötning med tåg)			Summa antal olyckshändelser	
		motorfordon	hästskjut-sar	cyklande	gående	ska-dade	dö-dade	motorfordon	hästskjut-sar	cyklande	vid dags-ljus	i mör-ke
	A. Vägkorsningar å huvudspår.											
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar:</i>											
1 585	Bevakade grindar eller bommar	4	—	1	2	3	1	179	21	4	139	72
150	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	1	—	1	—	1	—	—	—	—	2	—
49	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
398	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	9	—	1	—	3	2	3	1	—	10	4
149	Kryssmärken, fri sikt	2	—	—	—	2	—	—	—	—	1	1
12	» fri sikt saknas	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	<i>Vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna:</i>											
67	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	1	—	2	1	—	1	3	—
20	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
2	Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
5	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
42	Kryssmärken, fri sikt	2	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
746	» fri sikt saknas	6	2	—	—	3	2	1	—	—	7	2
20 709	Skyddsanordningar saknas . . .	14	19	—	5	5	8	—	—	—	29	9
23 924	Summa	38	21	3	8	17	15	185	22	5	194	88
	B. Vägkorsningar å hamn-, industri- och grusgropsspår.											
	<i>Allmänna och allmänt befarna vägar:</i>											
62	Bevakade grindar eller bommar	—	—	—	—	—	—	3	—	—	2	1
1	Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
3	Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
14	Kryssmärken, fri sikt	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	1
331	» fri sikt saknas	1	—	1	—	1	—	—	—	—	1	1
124	Skyddsanordningar saknas . . .	1	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
535	Summa	2	—	1	—	2	—	4	—	—	4	3

1 Tågen stanna, innan korsningarna passeras.

2. Växel- och signalsäkerhets-

(Exkl. anläggningar för

Distrikt	Elektr. ställverk			Hävtstångs-ställverk			Vevapparater			Signalställ-bockar		Signal-vevar å sema-for-mast
	antal ställ- verk	växel- sig- nal- o. för- regl- stäl- lare	tåg- vägs- och med- giv- stäl- lare	antal ställ- verk	växel- sig- nal- o. för- regl- häv- 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	762	19	29	502	144	138	1 035	466	26	39	29
II.	14	437	2	11	178	49	124	963	394	27	45	18
III.	17	623	20	14	181	48	129	857	329	47	82	47
IV.	2	19	—	6	113	36	134	893	421	71	132	103
V.	16	243	2	3	6	2	108	623	338	35	45	135
VI ¹	7	104	—	—	—	—	2	13	7	1	2	30
Summa	76	2 188	43	63	980	279	635	4 384	1 955	207	345	362
Ökning ...	1	15	6	1	4	3	56	301	158	8	23	7
Minskning.												

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	elektr. för-reg-ling	kon-troll-lås-för-reg-ling	kon-troll-lås utan för-regl.
I.	495	541	4	40	544	101	273	82	290	41	129	63
II.	372	335	3	19	378	94	220	92	262	43	103	69
III.	279	453	8	40	530	111	250	23	208	45	144	30
IV.	340	16	19	3	333	37	419	201	190	9	252	191
V.	239	162	2	5	153	16	269	213	109	10	154	200
VI ¹	2	45	—	3	14	30	54	17	3	7	35	15
Summa	1 727	1 552	36	110	1 952	389	1 485	628	1 062	155	817	568
Ökning ...	104	23			89	2	151		39	2	111	
Minskning.			3	1				27				

¹ Endast 25 bs; uppgifter från 26 och 27 bs saknas.

anläggningarnas beståndsdelar år 1942.

vägkorsningar i banans plan).

Elektriska blockapparater			Elektr. frigivnings- och tåg- vägs- utlös- ningsfält	Huvudsignaler			Försignaler			Manöversignaler		
antal skåp	stations- o. tåg- vägs- förreg- lingsfält	linje- block- fält		mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler	mek. driv- anord- ning	kraft- driv- anord- ning	ljus- sig- naler
115	459	89	52	407	35	352	25	2	272	9	12	633
59	163	51	11	331	2	252	22	2	291	5	5	405
27	176	1	86	429	20	235	103	—	189	13	2	412
30	138	2	—	516	—	51	28	—	206	3	—	51
20	54	1	4	368	—	120	5	—	165	—	—	84
—	—	—	—	32	—	25	1	—	6	—	—	26
251	990	144	153	2 083	57	1 035	184	4	1 129	30	19	1 611
5	13		2	129		46	46		47	3		146
		3			1						2	

Rörliga broar	Elektr. ving- kopp- lingar	Räls- kon- takter	Isolerad räl			Mek. spärr- skenor	Elektr. växel- spär- rar	Signal- kon- troll	Tåg- an- komst- tele- fon	Annan tåg- an- komst- signa- lering
			inkopp- ling med räls- kont.	inkopp- ling med fot- kont.	vil- ström					
9	39	122	46	26	869	24	363	194	2	60
7	—	49	6	7	474	28	290	179	—	73
1	3	59	46	39	423	25	200	97	—	82
—	—	10	1	—	54	19	283	132	9	77
1	—	3	1	32	75	—	238	12	17	31
—	—	—	—	—	57	2	—	—	1	2
18	42	243	100	104	1 952	98	1 374	614	29	325
			7	2	107		125		1	14
1						21		12		

3. Skyddsanordningar vid vägkorsningar i banans plan vid 1942 års slut.

A. Korsningar mellan huvudspår och allmänna eller allmänt befarna vägar.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å						
	d i s t r i k t						Hela S J
	I	II	III	IV	V	VI	
Bevakade grindar.....	13	28	49	60	18	88	256
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	154	182	315	145	71	281	1 148
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	16	13	83	21	9	39	181
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor.....	45	49	14	25	5	12	150
Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler.....	5	6	5	16	—	17	49
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	105	81	80	56	58	18	398
Kryssmärken, fri sikt.....	8	24	23	28	25	41	149
» fri sikt saknas.....	—	—	—	1	—	1	2
Summa	346	383	569	352	186	497	2 333

¹ Tågen stanna, innan korsningen passeras.

B. Korsningar mellan huvudspår och vägar, som icke äro allmänna eller allmänt befarna.

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å						
	d i s t r i k t						Hela S J
	I	II	III	IV	V	VI	
Bevakade grindar.....	1	2	4	2	1	3	13
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal.....	5	8	30	5	1	1	50
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt.....	—	1	—	2	—	1	4
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor.....	8	5	4	2	—	1	20
Automatiska anläggningar med enbart ljussignaler.....	—	2	—	—	—	—	2
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler.....	2	2	1	—	—	—	5
Kryssmärken, fri sikt.....	1	11	7	17	3	3	42
» fri sikt saknas.....	180	111	140	111	58	146	746
Skyddsanordningar saknas.....	2 432	3 246	2 434	5 274	3 581	3 742	20 709
Summa	2 629	3 388	2 620	5 413	3 644	3 897	21 591

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

Skyddsanordningarnas beskaffenhet	Antal korsningar å						
	d i s t r i k t						Hela S J
	I	II	III	IV	V	VI	
Bevakade grindar	1	1	—	10	1	4	17
Fällbommar, vilka normalt skötas av stationspersonal	—	—	—	—	1	3	4
Fällbommar, vilka normalt skötas av särskild vägvakt	21	2	9	3	3	3	41
Automatiska anläggningar med enbart ringklockor	—	—	—	—	—	1	1
Automatiska anläggningar med såväl ringklockor som ljussignaler	3	—	—	—	—	—	3
Kryssmärken, fri sikt	2	7	—	—	5	—	14
» fri sikt saknas	163	80	12	35	19	22	331
Skyddsanordningar saknas	12	11	53	13	4	31	124
Summa	202	101	74	61	33	64	535

j. Lokvändskivor
vid statens järnvägar vid 1942 års slut.

Plats	Dia- meter m	Plats	Dia- meter m	Plats	Dia- meter m
I distriktet.					
Bjärka-Säby	15	Kisa	15	Stockholm C	15
Gysinge	15	Krylbo ¹	20	Stålboga	12
Gävle	16	Linköping C	15	Södertälje uthamn	12
»	20	»	20	Uppsala C	20
Hagalund	20	Malmköping	10.4	Åkersstyckebruk	12
Hallsberg	15	Mjölby	20	Åtvidaberg	15
»	20	Motala verkstad	11.9	Älvsjö	15
Hästholmen	12.2	Norrköping	20	Örebro C	20
Katrineholm	20	Sala	15		
II distriktet.					
Bengtstors V	12	Kristinehamn	20	Sävenäs ¹	20
Bäckefors	5.8	Laxå	20	Tidaholm	12
Charlottenberg	20	Lysekil	12	Uddevalla	15
Falköping C	20	Mora	15	Uddevalla hamn	10.9
Färgelanda	5.85	Munkedal	10.9	»	14.8
Högsäter	5.85	Persberg	15	Vansbro	15
Jönköping C	15	Rävlanda	15	Varberg	15
Karlstad C	20	Strömstad	15	Vartofta	11.9
Kil	15	Svartå	15		
III distriktet.					
Alvesta	20	Klägerup	12.2	Strömsnäsbruk	14.10
Barsebäckshamn	12.2	Kävlinge	12	Svedala	12
Billesholms gruva	12	Landskrona	10.6	Teckomatorp	12
Böringe	10.86	»	15	Tomelilla	12.06
Eslov	12.1	Ljungby	10.55	Trelleborg F	15
»	15	Lund C	12	»	19
Halmstad C	20	Malmö C	15	» C	18
Harlösa	15	»	20	Ystad	12.3
Hälsingborg C	15	» V	15	»	16.77
»	16	Markaryd	10.85	Åstorp	20
» F	15	Nässjö	15.15	Älmhult	20
Hässleholm	20	»	20	Ängelholm C	15
Höganäs	11.97	S:t Olof	16.77	»	20
Klippan	15	Staffanstorps	12.2	Öratorp	6.5
IV distriktet.					
Bergsjö	5.31	Järpen	15	Sundsvall C	20
Bollnäs	12	Ljusdal	15	Sveg	15
» ¹	20	Långsele	20	Söderhamn C	15
Bräcke	15	Ockelbo	12.1	Ulriksfors	15
Harmånger	5.32	Orsa	15	Vilhelmina	15
Hede	14	Sollefteå	12.8	Voxna	15
Hoting	15	Storlien	20	Ange	20
Hudiksvall	17	Storvik	15	Östersund C	20
Härnösand	20				

¹ 2 st. skivor.

Plats	Dia- meter m	Plats	Dia- meter m	Plats	Dia- meter m
V distriktet.					
Abisko	20	Karhuvaara C.....	15	Sorsele	15
Arvidsjaur	15	Karungi	20	Storuman	15
Bastuträsk	20	Kiruna C.....	18	Svartön	18
Boden C.....	20	"	20	Umeå	15
Gällivare	20	Lycksele	15	Vännäs	20
Haparanda	20	Mellansel	20	Älvsby	20
Hällnäs	15	Morjärv	15	Örnsköldsvik C	15
Jokkmokk	15	Piteå	15	Övertorneå.....	15
Jörn	20	Skelleftehamns övre ..	15		
VI distriktet.					
Axelfors	12	Karlskrona C.....	15	Tingsryd.....	10.85
Berga	12.45	" N.....	11.55	Torsås.....	6.19
Bergkvara	5.89	Kristianstad	12.08	"	12.45
Borås övre	12.15	Kvarnamåla.....	5.78	Vetlanda	15
" C	15	Lessebo	12.1	Virserum	6
Brittatorp	6.73	Limmared	5	Vänersborg	12.7
Emmaboda	15	"	15	Värnamo	19.9
Fagerhult	12.5	Ljungbyholm.....	7.4	Växjö	11.97
Falkenberg	4.75	Mönsterås.....	13.5	"	12
Herrljunga	15	Olofström.....	5.75	"	15
Hillared	12.15	Oskarshamn.....	10.5	Åseda	6
Hörviken	5.48	Ronneby	10.45	"	13.4
Jämjöslätt	5.89	Ruda	10.45	Älgshultsby	12
Kalmar S	20	Sandbäck	4.75	Älvsered	4.7
" V	5.85	Sandbäckshult.....	12.45		
"	15	Sölvesborg	8.36		

k. Antalet dressiner av olika slag vid slutet av år 1942.

Ban- sektion nr	Större motor- dressiner		Mindre dressiner				Summa st.	Anmärkningar
	st.	nr etc.	Motor- trallor st.	Övriga motordressiner förban- mästa- re st.	för led- nings- personal st.	för an- nan per- sonal st.		
1	1	110	14	12	13	—	39	
2	1	126	11	9	8	1	29	
3	2	96, 122	11	10	12	4	37	
4	2	90, 118	18	10	5	2	35	
24	1	102	6	1	—	—	7	
5	2	92, 103	6	4	7	1	18	
6	1	123	10	6	6	—	22	
7	1	104	8	9	—	2	19	
8	1	121	14	9	11	—	34	
9	2	108, ULB	13	15	10	—	38	
10	3	91, 93, 111	8	8	12	—	28	
11	2	98, 119	11	9	10	—	30	
12	1	107	15	16	5	—	36	
28	1	94	1	3	—	—	4	
13	2	87 ¹ , 124	9	10	2	—	21	¹ Ej använd under 1942
14	2	95, 117	12	11	10	1	34	
15	2	100, 101	14	14	8	—	36	
16	1	113	10	11	—	3	24	
17	1	106	10	10	—	2	22	
18	2	115, 130	9	7	7	1	24	
19	2	99, 129	16	7	1	—	24	
20	2	55, 120	10	11	2	—	23	
21	1	128	13	16	12	—	41	
23	2	2, 112	16	14	—	4	34	
25	5	125, UVHJ, VBHJ, GBAJ ² FJ	5	12	—	1	18	² Avställd
26	2	KJ, CVAJ ³	2	7	—	—	9	³ Avställd
27	1	(saknar nr) ⁴	1	9	—	—	10	⁴ Spårvidd 0,891 m
29	1	VÅHJ ⁵	—	2	—	—	2	⁵ Spårvidd 1,067/0,891 m
Arbe. Nässjö	1	127	18	—	—	5	23	
Summa SJ	48		291	262	141	27	721	

D. Nybyggnads- och förändringsarbeten.

1. Kostnader för nya byggnader och anläggningar, elektrifieringsarbeten, markförvärv samt arbeten för motverkande av arbetslöshet m. m. år 1942.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1942		från resp. arbetens början t o m år 1942
		för med årets ut- gång av- slutade arbeten	för vid årets ut- gång icke avslutade arbeten	
T u s e n k r o n o r				
Nya byggnader och anläggningar.				
Bangårdar:				
Hagalunds övre, utvidgning av spårsystemet . .	325	11	—	326
Ange, omläggning av ingångslinjen söderifrån	1 050	—	1 254	1 463
Ange, anordnande av särskild godstågsförbin- delse norrifrån	350	—	49	382
Sävenäs rangerbangård, utvidgn. av spårsystemet	500	—	278	603
Hallsberg				

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1942		från resp. arbetens början t o m år 1942
		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				
Fortlöpande förstärkning av spåröverbyggnaden:				
Inläggning av räler och växlar	3 004	492	21	2 178
" " underläggsplattor och rälsvand- ringshinder	3 383	1 225	140	2 301
Anordnande av fjäderspiksbefästning i huvudspår	725	—	1 27	556
Telefonledningar och kabelarbeten (93 arbeten) ...	1 985	109	806	1 483
Elektriska belysningsanläggningar (19 arbeten)...	93	11	24	61
Anläggningar för elektrisk tågdrift:				
Prövi, uppförande av omformarstation och dressinbod	214	—	312	387
Övriga arbeten (25 st.)	2 001	116	718	1 200
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar:				
Örebro C, växel- och signalsäkerhetsanläggning	460	61	—	462
Hallsberg—Örebro S, automatisk linjeblocke- ring	150	—	56	250
Långsele—Boden, förregling av mötesplatser..	90	1 3	—	85
Södertälje S och C, komplettering av säkerhets- anläggning	150	—	1	2
Lund—Hässleholm, automatisk linjeblockering	600	—	231	273
Bollnäs, växel- och signalsäkerhetsanläggning	325	—	81	99
Karungi, säkerhetsanläggning	80	42	—	96
Hallsberg—Östansjö, säkerhetsanläggning i sam- band med dubbelspår	160	—	57	126
Långsele, växelförregling	250	—	—	—
Östersund—Storlien, knappställverk vid 6 stationer	143	—	55	55
Övriga arbeten (49 st.)	936	71	220	411
Kompletteringsarbeten å inköpta enskilda järnvägar	530	—	83	201
Dispositionsanslag för oförutsedda och mindre ar- beten (226 arbeten)	2 439	745	657	2 034
Anläggningar för billinjer:				
Tierp, uppförande av bussgarage	214	—	22	197
Övriga arbeten (9 st.)	50	19	11	33
Anläggningar vid huvudverkstäder	689	—	376	645
Anläggningar för förrådsavdelningen	100	—	—	—
Summa	48 001	2 958	18 663	43 602
Elektrifieringsarbeten.				
Stockholm—Krylbo—Ånge och Krylbo—Örebro:				
Ändringar av befintliga anläggningar	33 311	—	—	10 337
Nya anläggningar		—	1 557	17 787
Övriga anordningar		—	137	5 725

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1942		från resp. arbetens början t o m år 1942
		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				
Västkustbanan, inkl. Hässleholm—Veinge och Åstorp—Mölle:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	31 825	—	—	8 593
Nya anläggningar.....		—	77	10 818
Övriga anordningar.....		—	54	10 509
Uppsala—Gävle C med Laxå—Charlottenberg och Södertälje S—Eskilstuna:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	24 290	—	—	6 142
Nya anläggningar.....		—	81	9 353
Övriga anordningar.....		—	—	7 515
Sundsvall C—Ånge:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	15 000	—	923	2 097
Nya anläggningar.....		—	2 849	3 373
Övriga anordningar.....		—	2 404	2 404
Gävle—Ockelbo:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	15 000	—	355	999
Nya anläggningar.....		—	750	1 022
Övriga anordningar.....		—	—	—
Ånge—Långsele och Bräcke—Östersund samt Olskroken—Uddevalla:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	20 900	—	—	6 289
Nya anläggningar.....		—	3	8 382
Övriga anordningar.....		—	—	5 100
Hälsingborg—Hässleholm och Ramlösa—Eslöv:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	—	—	2 294	3 493
Nya anläggningar.....		—	1 571	1 596
Övriga anordningar.....		—	3	3
Långsele—Boden:				
Ändringar av befintliga anläggningar.....	39 000	—	1 206	11 960
Nya anläggningar.....		—	1 091	15 847
Övriga anordningar.....		—	4 295	10 579
Summa	164 326	—	17 536	159 923
Markförvärv.				
Inköp av mark.....	142	57	20	179
Försäljning av mark.....	1 888	1 450	1 95	1 796
Summa	1 746	1 393	1 75	1 617
Arbeten för motverkande av arbetslöshet.				
Vägportar (3 st.).....	252	14	—	149
Härav: beredskapsarbeten.....	97	—	—	10
allmänna arbeten.....	155	14	—	139
Försvarsberedskapsarbeten.....	16 057	—	3 138	19 195
Summa summarum	227 890	2 579	39 262	222 252

¹ Inkomstsaldo.

2. Kostnader för förnyelsearbeten å bana och byggnader.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1942		från resp. arbetens början t o m år 1942
		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</i> (utom huvudverkstäder):				
Utbyte av räler och växlar.....	6 256	2 181	2 347	5 601
Stockholm C, omändringar inom stationshuset	244	15	—	216
Stockholm N, förändringsarbeten vid gods- magasin m. m.	135	3	—	123
Ånge, ändrings- och moderniseringsarbeten inom lokstallbyggnaden	115	8	—	112
Ånge, förändring av bangården	62	—	18	60
Tomteboda, byggnad för reparation av gods- vagnar m. m.	200	197	—	202
Stockholm C, uppförande av byggnad i kvar- teret Pennfåktaren	350	—	—	—
Sävenäs rangerbangård, förändring av spårsy- stemet	175	—	41	41
Norrköping, ombyggnad av stationshuset	225	—	171	171
Ombyggnad av bostadslägenheter för beredande av tvärumslägenheter	242	112	31	153
Boden, ombyggnad av värmeledning inom lok- stall och vagnhall	68	3	—	69
Malmö, uppförande av manskapshus i ersätt- ning för hus 27 A	54	3	—	54
Bodens södra, ändring av spårsystemet	100	8	—	103
Boden C, flyttning och ombyggnad av vagnhall till rälsbusgarage	86	18	—	95
Tomteboda, nytt stationshus i ersättning för nuvarande m. m.	85	—	98	101
Ystad, förändring av personbangården	85	91	—	91
Tomteboda, spårändring i samband med upp- förande av ny vagnreparationsverkstad	55	—	54	56
Landskrona, modernisering av stationshusets bottenvåning	88	—	82	82
Kristinehamn, nytt personalhus i ersättning för nuvarande	75	—	2	2
Linköping C, återutläggning av spår å ranger- bangården	88	—	8	8
Strömsnäsbruk, anordnande av personallokaler m. m. i stationshusbyggnaden	70	—	—	—
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersätt- ningsanskaffningar	4 132	1 608	1 019	3 432
Summa	12 990	4 217	3 871	10 772

¹ Inkomstsaldo.

	Anslag för resp. arbeten	Bokförda kostnader		
		under år 1942		från resp. arbetens början t o m år 1942
		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				
Broar, viadukter, vägbroar och vägportar	1 406	138	472	1 159
<i>Bangårdsmaskinerier:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	580	226	140	469
<i>Elektriska belysningsanläggningar:</i>				
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	526	58	87	393
<i>Telegraf- och telefonanläggningar samt kabelarbeten:</i>				
Göteborg—Stockholm, pupinisering av telefonkabel	373	39	—	359
Stockholm C, ombyggnad av telefonväxeln ..	200	—	—	179
2 trafiksektionen, ändring av telefonanordningar	150	—	—	—
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	1 096	59	105	332
Summa	1 819	98	105	870
<i>Signal- och säkerhetsanläggningar:</i>				
Kumla och Mosås, ombyggnad av säkerhetsanläggningar	80	—	41	112
Hallsberg C, nya tågvägar	72	—	4	12
Harrå, Lappberg och Gäddmyr, säkerhetsanläggningar	55	3	—	55
Södertälje S och C, nytt centralställverk	300	—	226	239
Lund—Hässleholm, spårledning på stationerna	150	—	4	13
Upplands-Väsby, ny säkerhetsanläggning	130	—	37	37
Hillared, ny säkerhetsanläggning	75	—	16	16
Övriga arbeten	1 364	400	238	953
Summa	2 226	403	566	1 437
<i>Anläggningar för elektrisk tågdrift:</i>				
18 och 19 bansektionerna, förnyelsearbeten å malmabanans överföringsanläggning	850	—	119	392
Hässleholm—Ålmhult, utbyte av kontaktråd	110	—	1 34	88
Ålmhult-Alvesta, utbyte av kontaktråd	90	101	—	101
Diverse fortlöpande förnyelsearbeten och ersättningsanskaffningar	597	40	216	400
Summa	1 647	141	301	981
Färjelägen och landningsbryggor	16	—	—	11

¹ Inkomstsaldo.

3. Beskrivningar över särskilda nybyggnads- och förändringsarbeten.

Under år 1942 har ett stort antal om- och nybyggnader av broar utförts. I det följande behandlas två av dessa, nämligen en vägport, utförd helt i betong, samt en bro, utförd med stålöverbyggnad.

Vägporten.

Den förutvarande vägporten, utförd omkring år 1900, hade en fri genomfartsbredd av 12 m, under det att den nya utförts med ett avstånd mellan landfästernas framkanter av 82 m.

Viadukten, vars utseende i färdigt skick framgår av fig. 1, är utförd som en kontinuerlig betongplatta i åtta spann på pendelstöd. Teoretiska spännvidderna äro från väster mot öster räknat $10.67 + 10.67 + 13.15 + 12.8 + 9.3 + 9.1 + 8.87 + 8.47$ m, mätt vinkelrätt mot gatan. Underbyggnaden är till största delen grundlagd på betongpålar av 9–17 m längd. Bron delar sig mot väster i två grenar, av vilka den norra rymmer tre spår, ett huvudspår samt två utdragspår från bangård. Södra brogrenen uppbär ett stickspår.

Byggnadsarbetet, som skedde i tre etapper, påbörjades i slutet av februari månad 1941 och avslutades i september 1942. För att möjliggöra viaduktens partiella färdigställande under pågående järnvägstrafik å den gamla viadukten hade nya spårssystemet förskjutits mot norr.

Under ombyggnaden framgick såväl gatu- som järnvägstrafik i sina ursprungliga lägen. Härav föranleddes vissa svårigheter. Försiktighetsmått måste vidtagas

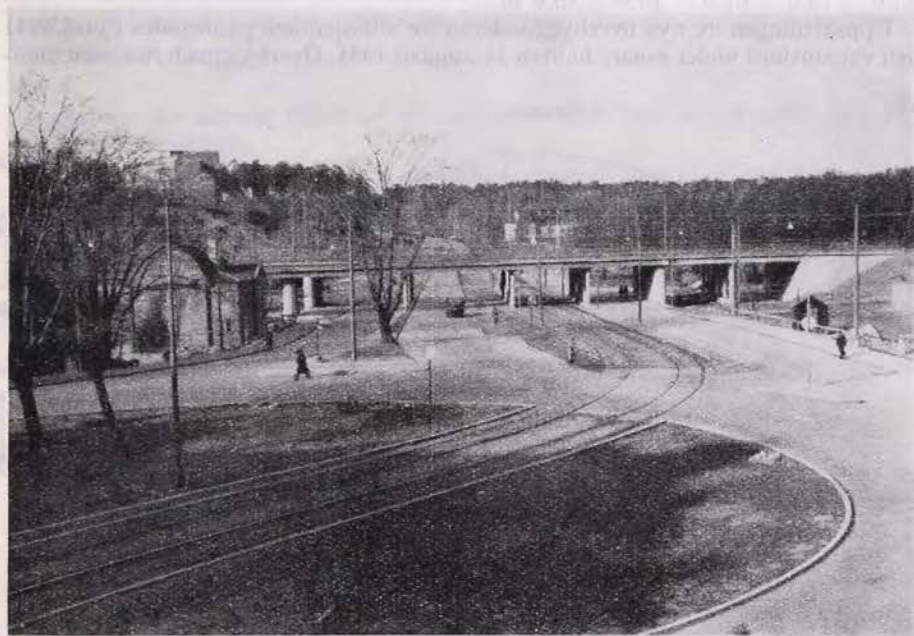


Fig. 1. Viadukten sedd från söder.

på grund av gamla bankens tryck på underliggande lerlager, komplicerade spånanordningar mot järnvägsbanken erfordrades för västra landfästet och för vissa fundament invid gamla vägportens landfästen, pålningen försvårades på grund av närheten till trafikerad gata m. m.

Den 25—26 oktober 1941 kunde norra brogrenen öppnas för järnvägstrafik, den 15 maj 1942 överflyttades gatutrafiken till sina nya lägen, och i september 1942, då arbetet i sin helhet färdigstälts, skedde slutbesiktning.

Sammanlagt åtgick för viadukten och tillhörande stödmur 4 460 m³ betong och 250 ton armeringsjärn.

Totala kostnaden för byggnadsarbetena, exkl. stödmur på östra sidan och bortschaktning av gamla järnvägsbanken, uppgick till ca 675 000 kr, motsvarande 380 kr per m² brobana.

Sammanlagda kostnaden för samtliga arbeten i anslutning till viaduktens anordnande ha uppgått till ca 1 300 000 kr.

Denna vägport torde vara den största, som hittills utförts för någon SJ linje.

Bron.

Ombyggnaden av här avsedda bro, som tidigare bestod av tre spann med 30.0 + 61.0 + 30.0 m teoretisk spännvidd, har skett successivt under åren 1940—1943. Den har utförts i tre etapper, avseende först förstärkning och komplettering av underbyggnaden, därefter anordnande av ny överbyggnad för sidospannen samt slutligen inläggning av ny överbyggnad för mittspannet.

Underbyggnaden ombyggdes under tiden januari—juni 1941. Därvid ingöttes de gamla järnpelarna i betong varjämte en helt ny betongpelare uppfördes i vart och ett av sidospannen. Härigenom ändrades de teoretiska spännvidderna till 15.0 + 15.0 + 61.0 + 15.0 + 15.0 m.

Uppsättningen av nya överbyggnaderna för sidospannen påbörjades i juni 1941 och var slutförd under senare hälften av augusti 1941. Överbyggnaderna, som mon-

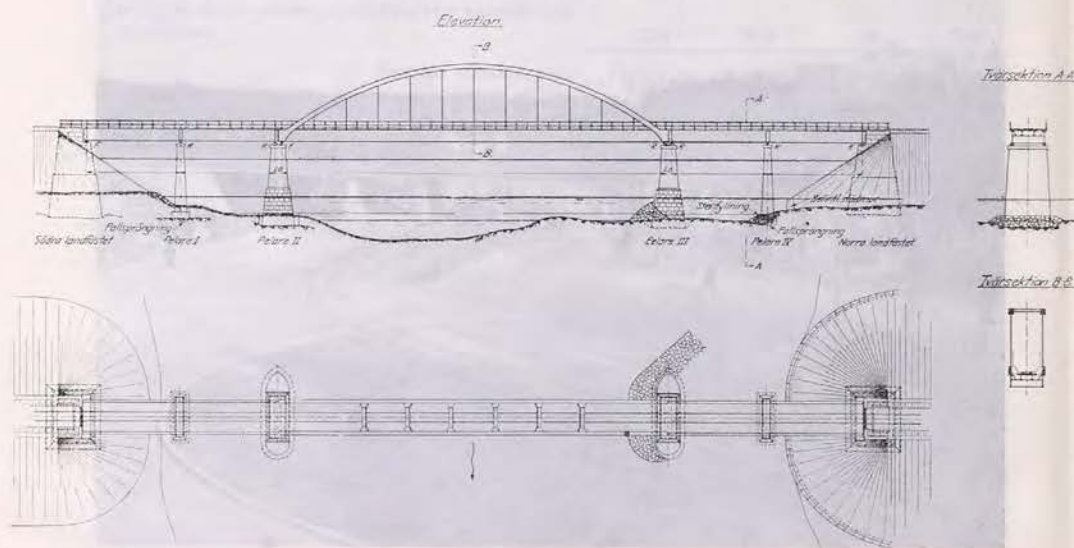


Fig. 2. Sammanställningsritning visande bron efter ombyggnaden.

terats på ställning vid sidan om sin slutliga plats, indrogos till slutligt läge i medio av september 1941.

Mittspannets tillverkning i verkstaden skedde under tiden mars—juli 1942 och montaget under tiden juli—september 1942. Montaget utfördes på den för norra sidospännens uppsättning använda ställningen, och efter färdigställandet förhalades spannet i längdriktningen över älvens mittfåra, där ingen montageställning kunnat anordnas, till ett läge vid sidan av men mitt för det slutliga. Denna längdförhalning företogs i mitten av december 1942. Den 8 april 1943 verkställdes slutligen utbytet av det gamla mittspannet mot det nya. Härvid sidoförhalades båda spannen sammankopplade, tills nya bron kommit i sitt slutliga läge.

Från nämnda dag framgår trafiken således å nya mittspannet och tidigare gällande, av gamla broöverbyggnadens bärförmåga föranledd hastighetsbegränsning, har kunnat borttagas.

Den nya överbyggnaden är helsvetsad. Mittspannet är det största helsvetsade spann, som hittills kommit till utförande för SJ.

Sidospännens stålöverbyggnader väga tillsammans 92 ton, och mittspannets stålvikt uppgår till 215 ton.

De på entreprenad utförda arbetena ha dragit följande ungefärliga kostnader:

	Kostnad	Motsvarande enhetspris
Underbyggnad.....	69 000 kr	130 kr pr m ³ betong
Överbyggnad.....	343 000 »	1 117 » pr ton
Montageställningar.....	95 000 »	5.60 » pr m ³ ställningsvolym
	<u>Summa 507 000 kr</u>	

Härtill komma vissa kostnader för SJ:s egna, för broombyggnaden erforderliga arbeten.

Öppnandet för allmän trafik av dubbelspären Sködinge—Katrineholm och Ballingslöv—Hässleholm.

Å dubbelspårsanläggningen Järna—Katrineholm, vilken påbörjades år 1937, har under året den första delsträckan kunnat färdigställas och tagas i bruk. Sålunda har linjen Sködinge—Katrineholm, vilken har en längd av 14.7 km, öppnats för allmän dubbelspårstrafik den 15 december 1942.

Å linjen Ballingslöv—Hässleholm, vars längd är 8.5 km, utfördes under åren 1928—1931 förberedande terrasseringsarbeten för dubbelspår, varefter arbetet avbröts. Sedan arbetet återupptagits år 1941, har detsamma så bedrivits, att anläggningen kunnat öppnas för allmän dubbelspårstrafik den 16 december 1942.

Husbyggnadsarbeten.

Bland de arbeten, som under året slutförts, må nämnas ombyggnaden av stationshuset vid Örebro södra samt uppförandet av nya stationshus vid Kåhög och Stora Höga.

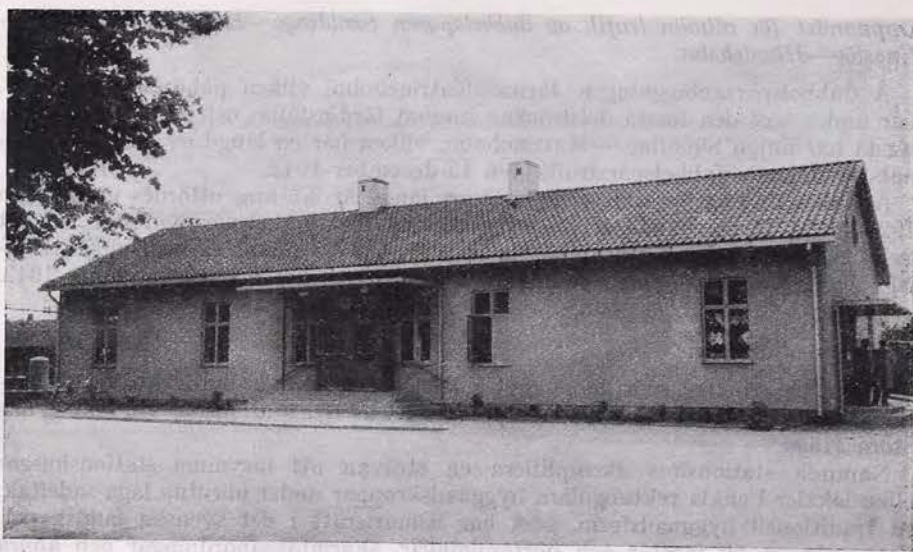
Nämnda stationshus exemplifiera en strävan att inrymma stationshusens olika lokaler i enkla rektangulära byggnadskroppar under obrutna låga sadeltak, en traditionell byggnadsform, som har hemortsrätt i det svenska landskapet. Grupperingen av fönster och dörröppningar, skärmtaksanordningar och andra speciella detaljer ge åt byggnaden dess stationshuskaraktär.

Örebro södra. Stationshuset har i olika omgångar tillbyggt och förändrats. Bostadslägenheten, som upptog övre våningen, och som under senare år ej varit bebodd, har vid den nu företagna förändringen slopats. Byggnaden har pålagts nytt tak av tegel samt utvändigt putsats och försetts med nya entrépartier. Invändigt har en tidigare påbörjad modernisering slutförts.

Kostnaden, exkl. de tidigare utförda arbetena, har uppgått till 36 500 kr.



Örebro södra. Stationshuset före ombyggnaden.



Örebro södra. Stationshuset efter ombyggnaden.

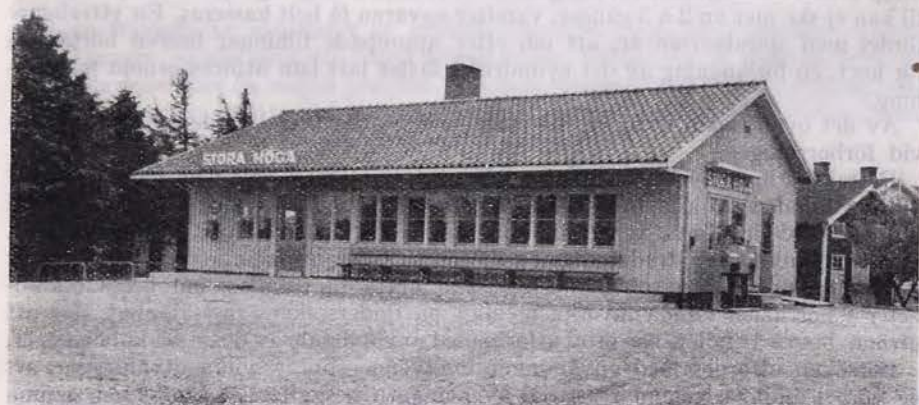
Kåhög. På grund av det förutvarande stationshusets bristfälliga tillstånd har uppförts ett nytt stationshus av trä i en våning. I husets östra gavel är anordnad en öppen vänthall, i vilken inbyggts en försäljningskiosk för Svenska Pressbyrån. Innanför denna vänthall ligga väntsal och expedition. Pann- och bränslerum äro placerade i källarvåningen.

Kostnaden för det nya stationshuset har uppgått till 28 000 kr.

Stora Höga. Den gamla stationsstugan hade på grund av trafikökning visat sig otillräcklig och otidsenlig, och då marken omedelbart intill stugan dessutom tagits i anspråk för spårutvidgning, har ett nytt stationshus uppförts.



Kåhög. Stationshuset.



Stora Höga. Stationshuset.

Byggnaden är av trä, på grund av betong, och under tak, täckt med tegel. Källare har ej anordnats, varför värmepannan placerats i ett särskilt ca 40 cm försänkt rum i anslutning till resgodsrummet. Planen under skärmtaket å norra långsidan har belagts med trottoarklinker och golvet i väntsalen med tillhörande toaletter med Ifö golvplattor. Väggarna i väntsalen ha bekläts med furukryssfaner till dörröverkant och därovan samt taket med träfiberplattor. Kryssfaner med lister äro betsade och fernissade.

Väggarna över kryssfaneren och taket ha limfärgats.

Kostnaden har uppgått till ca 43 500 kr.

E. Redogörelse för försök.

1. Avslutade försök.

Förborrning för fjäderspiksbefästning.

Förborrning för fjäderspiken vid dubbelspåret Järna—Hallsberg har utförts huvudsakligen med en typ av borr, som går under benämningen »borrar för trä av kolstål». Dessa äro utförda som spiralborr, ha ett cylindriskt fäste och dimensionerna $15 \times 270 \times 195$ mm. En annan typ av borr, som jämväl provats, äro de vanliga navarna.

Vid förborrnings utförande på linjen är det synnerligen fördelaktigt med en borr, som både är hållbar och arbetar snabbt. Borrarna utsättas för stor påfrestning, när borringen utföres, sedan sliprarna utlagts på makadamballasten, och hålen skola vara genomgående. Härvid är det ofta omöjligt att trots särskild stoppring å borrarna undvika att borrarpeten kommer i beröring med makadamen. Borrarna böra även vara av sådan konstruktion, att en omslipning på arbetsplatsen är möjlig.

Dessa fordringar på en ur arbetssynpunkt bra borr uppfyller spiralborren. Den är nämligen synnerligen hållbar och den kan lätt med fil skäras på arbetsplatsen, och borringen går raskt. Den tid, som åtgår för att borra ett hål i en sliper, utgör sålunda blott ungefär hälften av den tid, som åtgår, om navare användes. Navarna äro dessutom mycket ömtåliga och bli i allmänhet odugliga för borring, sedan de kommit i beröring med makadamen några gånger. Skärpning med fil kan ej ske mer än 2 å 3 gånger, varefter navarna få helt kasseras. En ytterligare fördel med spiralborren är, att om efter upprepade filningar borren börjar bli för kort, en förlängning av det cylindriska fästet lätt kan utföras genom påsvetsning.

Av det ovan sagda framgår, att spiralborren utan tvivel är den mest lämpliga vid förborrningen.

Betraktar man borrhål, utförda dels med spiralborr, dels med navare, finner man, att hålen utförda med de senare äro släta och jämna, under det att hål borrade med den förra typen äro ojämna, vilket orsakats av avslitna träfibrer. Denna ojämnhet uppträder diametralt motsatt och uppkommer, då borren skär med eller mot fiberriktningen. Fråga kan därför uppställas, om dessa ojämnheter i borrhålen kunna inverka menligt på fjäderspikens fastsättning. För att utröna, om så är fallet, har prov utförts med användande av dessa båda borryper.

Försöken utfördes med användande av tvenne sliprar, vilka utvaldes så, att de voro i möjligaste mån kvistfria, av homogen beskaffenhet samt med samma kärndiameter. I var och en av dessa borrades 40 st. hål, 20 st. med vardera borrhå-

typen. Vid försöken placerades en kort rälsskena av 1940 års modell på en underläggsplatta med en masonitskiva mellan skenfoten och plattan, varefter en fjäderspik nedslogs efter mall. Försöksanordningen motsvarade således utförandet å linjen. Med en särskild för ändamålet konstruerad hävstångsanordning bringades en fjäderspik att lossna, varvid belastningen å hävstångens vågskål noterades liksom hävarmarnas längder. Härav uträknades den kraft, som erfordrades för att lossa spiken. På analogt sätt utfördes ett prov för samtliga hål i de båda sliprarna, varvid för varje nytt försök en ny spik användes. Spikarna hade dessförinnan granskats, så att de voro i möjligaste mån lika och av samma längd.

Proven gav följande värden:

Sliper I.

Sliper II.

Spiralborr		Navare		Spiralborr		Navare	
Spik nr	K kg	Spik nr	K kg	Spik nr	K kg	Spik nr	K kg
1	1 670	21	1 480	1	1 780	21	1 610
2	1 615	22	1 880	2	1 435	22	1 315
3	1 590	23	1 460	3	1 380	23	1 680
4	1 590	24	1 670	4	1 570	24	1 535
5	1 480	25	1 640	5	1 445	25	1 460
6	1 680	26	1 810	6	1 395	26	1 620
7	1 480	27	1 685	7	1 675	27	1 585
8	1 245	28	1 765	8	1 630	28	1 425
9	1 680	29	1 530	9	1 620	29	1 615
10	1 525	30	1 705	10	1 790	30	1 605
11	1 700	31	1 410	11	1 545	31	1 380
12	1 805	32	1 440	12	1 315	32	1 410
13	1 300	33	1 420	13	1 180	33	1 345
14	1 890	34	1 985	14	1 425	34	1 560
15	1 340	35	1 660	15	1 360	35	1 470
16	1 635	36	1 660	16	1 390	36	1 435
17	1 290	37	1 170	17	1 780	37	1 705
18	1 630	38	1 535	18	1 435	38	1 620
19	1 550	39	1 360	19	1 320	39	1 440
20	1 675	40	1 605	20	1 475	40	1 365
Medeltal	1 568	Medeltal	1 593	Medeltal	1 497	Medeltal	1 509

Som framgår av resultatet av proven verkar det som om borrhålen, utförda med navare, skulle giva ett något högre värde. Skillnaden är dock så liten, att den knappast kan ha någon praktisk betydelse. Tages hänsyn till de goda egenskaper spiralborren besitta vid förborrningens utförande jämfört med navaren, torde den förra få anses vara den mest lämpliga borrhypen.

2. Pågående försök.

Prov pågå med:

Sliprar, impregnerade med arseniksalt.

Röd oljeslamfärg från Alfort & Cronholm.

Martinröler, tillverkade i Tyskland och märkta SM 1926 SJ.

Röler med hög manganhalt från Domnarfvets Jernverk.

Rälsbefästning, vari ingår s. k. fjäderspik.

Bitumenpreparat Maxoid för isolering och rostskydd mellan sliprar och järnbalkar.

