

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÄR

1944

**Ur Trafikverkets
museers samlingar**

Sveriges Järnvägsmuseum
Digitaliserad 2015

 **TRAFIKVERKET**

Centraltryckeriet
Esselte ab Stockholm 1945
542757



M. Springberg Jon

STATENS JÄRNVAGARS PUBLIKATIONER

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1944

Centraltryck, Luleå, Skåne 45
A 42701

DRIFTLÄNSSTATISTIK

ÅR 1871

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH

GODSTÄLLEN ÅR 1871

ÅR

1871

STATENS JÄRNVÄGARS PUBLIKATIONER



A4pb

DRIFTTJÄNSTSTATISTIK

JÄMTE

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH
GODSTRAFIKEN M. M.

ÅR

1944

Centraltryckeriet
Eselle ab Stockholm 1945
542727

DRIFTLÄNSTATISTIK

1871

REDOGÖRELSE FÖR PERSON- OCH

GODSÄTTELSEN ÅR 71

ÅR

1871

INNEHÅLLSFÖRTECKNING.

	Sid.
Förord	5
Grafisk översikt över statens järnvägars driftorganisation	6
Förändringar, påverkande jämförelserna mellan år 1944 och 1943, vad	
beträffar personalantal, utgifter m. m.:	
förändringar i sektionernas omfattning, nyelektrifierade linjer m. m.	7
» av rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser	
på vissa materialier	8
Antalet anställd personal i olika tjänsteställningar ävensom använd per-	
sonal i medeltal under året:	
vid styrelsen, distriktskanslier, förrådsavdelningar och huvudverkstäder	9
» distriktens bansektioner	10
» » maskinsektioner och färjor	13
» » trafiksektioner	14
Undervisningskurser. Översikt över kurser, som pågått under året	16
Hyresverksamheten	19
Utgifter å olika tjänstkonton:	
för drift och underhåll vid distriktens bansektioner	22
» » » » » maskinsektioner	24
» » » » » trafiksektioner, exkl. billinjer	25
» » » » » biltrafiken	1)
» » » » » förrådsavdelningar	26
utgifter vid huvudverkstäder	28
Förnyelsefondsmedel:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp samt in- och utgående behållning	
första halvåret 1944	30
specifikation av förnyelsefondsmedlens användning under första halvåret 1944	32
översikt över förnyelsefondens totala inkomster och utgifter åren 1911—	
30/6 1944	35
Värdeminskningskontot:	
avsättningsgrunder, avsättningsbelopp, avförda medel samt in- och utgå-	
ende behållning andra halvåret 1944	36
Rullande materiel: arbetsprestation, förbrukning av elektrisk energi och	
bränsle samt kostnader:	
Lokens och motorvagnarnas m. fl. arbetsprestation per lok- och vagn typ	
och i olika slags tjänst	40
Lokens m. fl. tjänste- och reparationsdagar m. m.	46
Förbrukning av elektrisk energi och bränsle på lok och motorvagnar m. fl.	
samt kostnaderna härför (översikter)	48
Ångloken m. fl. bränsleförbrukning samt kostnader härför ävensom för	
smörjmedel och underhåll för såväl ång- som elektrolok m. fl. av olika typer	50

1) Ang. biltrafikens kostnader se SJ officiella årsberättelse, tabell 12.

	Sid.
Vagnarnas (olika littera) arbetsprestation samt underhållskostnad för olika huvudgrupper av vagnar.....	55
Reparationer och revisioner på den rullande materielen:	
Antal vid olika verkstäder reparerade och reviderade lok.....	56
Dito motorvagnar, rälsbussar och lokpannor.....	57
Dito tenderar och vagnar.....	58
Översikt över antalen lok- och vagnreparationer samt revisioner.....	59
Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna	60
Tvättning av personvagnslinne m. m.....	67
Olje- och acetylgastillverkning, samt uppgifter om inköpt stenkolsgas	68
Redogörelse för persontrafiken:	
Tågtidtabell nr 143	70
Dito nr 144	70
Utlandsförbindelserna.....	74
Tågkilometer per dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1936—1945	75
Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring	76
Helgtrafiken	82
Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ	84
Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.	85
Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ	86
Transporter med sjukvagnar.....	88
Billiga rundturer	88
Billiga vinter- och sensommarresor	90
Reklam- och upplysningsverksamhet	92
SJ presstjänst och tidskriften SJ-nytt	95
Redogörelse för godstrafiken:	
Godsvagnparken och dess användning:	
tillgång och behov av vagnar	97
förändringar inom godsvagnparken	99
godsvagnsamtrafik med andra järnvägar	100
Uppgifter om den inländska godstrafiken:	
godstågsplan nr 144	100
omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna	104
Reklamationsverksamheten:	
Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods	105
Godsregleringsärenden:	
saknat och övertaligt gods.....	106
förlorade och tillvaratagna effekter	107
Restitutioner av biljett- och fraktavgifter	107
Godstågtidtabell nr 144 (grafisk).	

FÖRORD

Föreliggande 13:de årgång av statens järnvägars drifttjänststatistik ansluter sig i stort sett till närmast föregående årgång såväl med avseende på uppställning som omfång.

Tabellen över förnyelsefonden omfattar dock endast första halvåret. Den 1 juli 1944 har nämligen förnyelsefonden omvandlats till ett värdeminskningsskonto i samband med omläggningen av kapitalbudgeten (se närmare härom i Statens järnvägar år 1944).

I likhet med drifttjänststatistiken för år 1943 innehåller icke heller föreliggande årgång tabell över antal konstituerade tjänstemän och deras tjänste- och levnadsålder vid konstituerandet, emedan denna tabell omfattar treårsperioder och senast i tryck utgivna tabell omfattande treårsperioden 1940—1942. I blivande drifttjänststatistik för innevarande år kommer således planenligt tabell av ifrågavarande slag och omfattande treårsperioden 1943—1945 att införas.

I särskild publikation, »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet», hava vissa för banavdelningen speciella uppgifter och redogörelser för året sammanförts, i likhet med vad som varit förhållandet med motsvarande uppgifter för de föregående åren från och med år 1934.

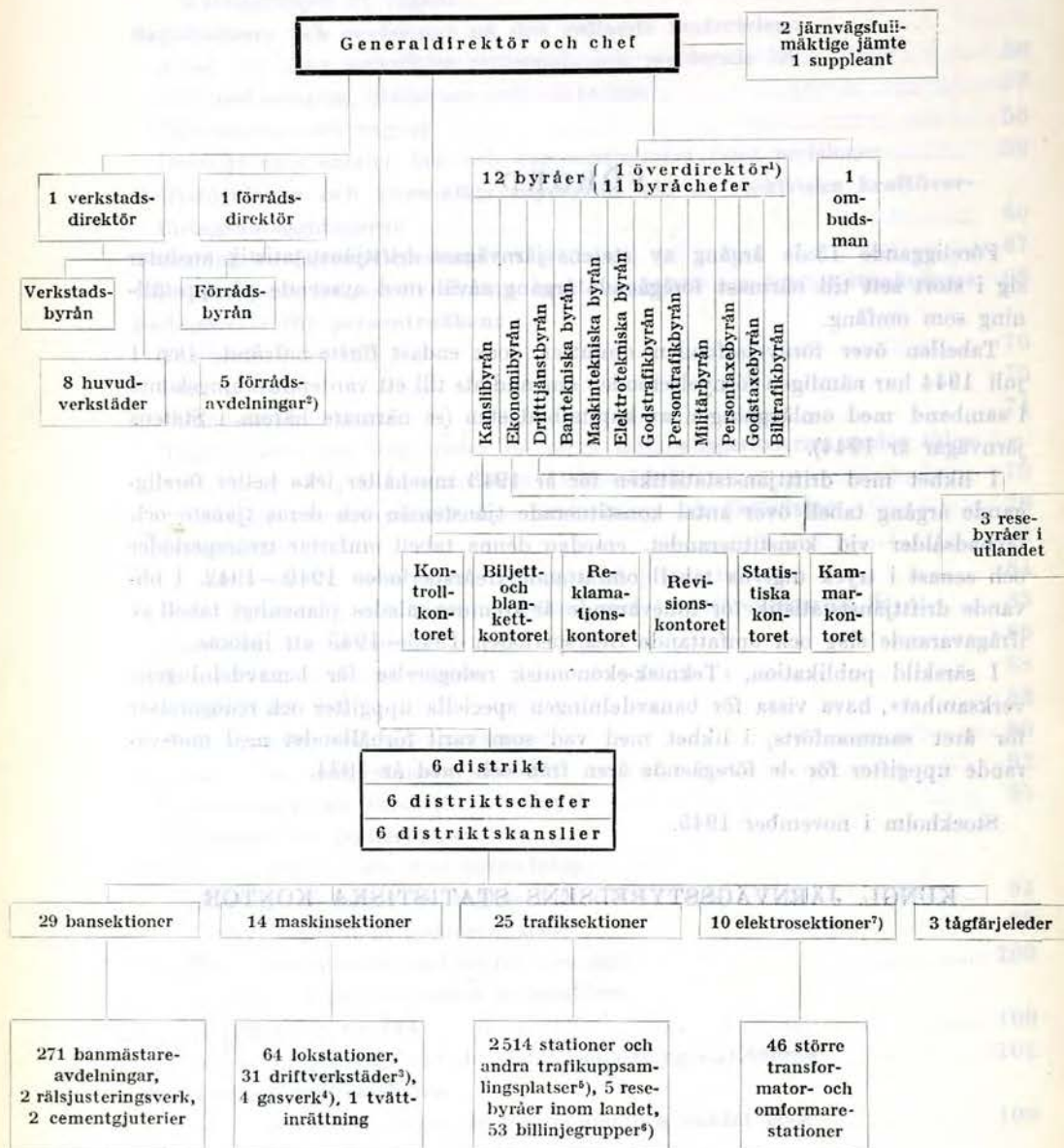
Stockholm i november 1945.

KUNGL. JÄRNVÄGSSTYRELSENS STATISTISKA KONTOR.

Statens järnvägar
Statens järnvägars drifttjänststatistik
Statens järnvägars förnyelsefond
Statens järnvägars teknisk-ekonomisk redogörelse
Statens järnvägars levnadsstatistik
Statens järnvägars personalstatistik
Statens järnvägars trafikstatistik
Statens järnvägars materialstatistik
Statens järnvägars finansstatistik
Statens järnvägars övriga statistik

Den statistiska förvaltningen har under 1945 utfört en omfattande revidering av den statistiska förvaltningens verksamhet. Detta har resulterat i en ökad precision och en ökad omfattning av den statistiska förvaltningens verksamhet. Detta har också resulterat i en ökad precision och en ökad omfattning av den statistiska förvaltningens verksamhet.

Förvaltningsindelning: Statens järnvägars organisation vid årets slut.



¹) Chef för drifttjänstbyrån, tillika generaldirektörens ställföreträdare. — ²) Förrädsintendentkontor med tillhörande huvudförråd. — ³) Inklusive med driftverkstäder jämförliga reparationsplatser med minst omkring 10 arbetare. — ⁴) Härav 2 i gång under året. — ⁵) Rälsbusshållplatser medräknade. — ⁶) Härav 10 direkt underställda distriktschef. — ⁷) För elektrotekniska arbetsuppgifter; personal-, avlönings- och bokföringsärenden handläggas å vederbörliga baningenjörsexpeditioner.

Vissa förändringar med avseende på organisationen, förbrukningspris m. m., påverkande jämförelserna mellan år 1944 och 1943, vad beträffar personalantal, utgifter m. m.

A. Organisationsförändringar m. m.

Datum	B a n d e l a r ¹⁾	Km	Sektion nr			Datum	B a n d e l a r ¹⁾	Km	Sektion nr		
			Ba	Ma	Ta				Ba	Ma	Ta
Förändringar i sektionernas omfattning:											
1/7 43	(Malmö C)—Östervärn, Trelleborgs övre—(Trelleborg C) införlivades	47	10	28	10	1/7 43	Bolmen—(Ljungby)—(Vislanda)—Karlshamn, Kvarnamåla—Norråryd, Torsås—(Gullberna), Torsås—Bergkvara ²⁾ införlivades	201.5	29	27	29
•	Ljunghy station införlivades	—	12	10	12	1/7 44	(Hässleholm)—Kristianstad—Åhus, (Älmhult)—Kristianstad—(Eslöv), Långbro—Brösarp, (Hästveda)—Karpalund, Färlöv—Strö införlivades	264.0	30	28	30
•	(Östervärn)—Simrishamn, Dalby—Bjarsjölagård, (Södervärn)—(Trelleborgs övre), (Trelleborg C)—Rydsgård, Vellinge—Falsterbo införlivades	195.9	28	28	28	•	(Älmhult)—Olofström—(Sölvesborg) införlivades	71.7	30	27	30
Nyelektrifierade linjer:											
1/11 43	Hälsingborg C—(Hässleholm)	77.8	12	10	12	1/2 44	(Ramlösa)—(Eslöv)	45.8	10	10	10
Utökning av dubbelspårslinjer:											
10/7 43	Flen—Sköldinge	8.6	4	1	4	15/5 43	Skebokvarn—Flen	7.5	4	1	4
7/6 43	Hallsberg—Östansjö	7.9	8	5	5	5/6 44	Stenstorp—Falköping C ...	14.7	8	5	5
•	Laxå—Gårdsjö	22.7	8	5	5						

¹⁾ Parentes omkring stationsnamn utmärker, att stationen *icke* hänfördes till angiven bandel i samband med införlivningen m. m. resp. elektrifieringen. — ²⁾ Sträckan Gullaboby—(Torsås), 15.6 km, ej här medräknad, enär dess spår av vederbörande bansektion hänförs till sidospår.

B. Rörligt lönetillägg och kristillägg samt förbrukningspriser på vissa materialier.

	Antagna i kost- nadssta- ten för år 1944	I medeltal		
		Januari—december		
		1944	1943	+ — mot 1943
Rörligt tillägg och kristillägg ¹⁾ %	31	31'0	31'0	—
Stenkol, utländska kr. per ton	65'00	65'00	65'00	—
» svenska » » »	35'00	35'00	35'00	—
Torv för lokdrift » » »	65'00	66'25	61'25	+ 5'00
Lokved ²⁾ » » m ³	23'00	22'75	20'50	+ 2'25
Gengasved ³⁾ » » hl	2'75	2'28	2'28	—
Gengaskol ³⁾ » » »	5'00	4'66	4'66	—
Bensin ⁴⁾ vid lev. i fat kr. pr 100 l	60'00	105'42	77'17	+ 28'25
» » i cist.-vagu » » »	60'00	105'42	74'88	+ 30'59
» » i bil » » »	60'00	105'42	75'42	+ 30'00
Lättbentyl ⁴⁾ » » i fat » » »	—	66'00	81'75	— 15'75
» » i cist.-vagn » » »	—	66'00	79'42	— 13'42
» » i bil » » »	—	66'00	80'00	— 14'00
Putsfotogen ⁵⁾ » » i fat » » »	—	53'00	53'00	—
» » i cist.-vagu » » »	—	51'00	51'00	—
Solarolja » » i fat » » »	—	53'00	53'00	—
» » i cist.-vagu » » »	—	51'00	51'00	—
Eldningsolja nr 1 » » i fat » » »	—	13'00	13'00	—
» » 1 » » i cist.-vagu » » »	—	12'00	12'00	—
Motyl 50 (januari—juni) ⁴⁾ » » »	90'00	81'00	85'08	— 4'08
» 25 (juni—december) ⁴⁾ » » »	—	112'00	—	—
Lokolja kr. pr 100 kg	225'00	221'25	208'33	+ 12'92
Vagnsolja » » »	215'00	211'25	198'33	+ 12'92
Räler, nya, fullängdiga, svensk tillv., 1940 års modell kr. pr ton	365'00	346'25	353'75	— 7'50
» nya, fullängdiga, svensk tillv., andra modeller » » »	345'00	335'00	333'75	+ 1'25
» brukbara » » »	—	170'00	170'00	—
Sliprar, vanliga, 2'7 m, I-III o. Vidistr. » » styck	8'00	7'67	7'38	+ 0'29
» » 2'7 » IV » V » » » »	8'00	7'42	7'19	+ 0'23
» » 2'5 » I-III » VI » » » »	7'85	7'47	7'19	+ 0'28
» » 2'5 » IV » V » » » »	7'85	7'17	6'96	+ 0'21
» impregn., 2'7 » I-III » VI » » » »	9'50	9'17	8'88	+ 0'29
» » 2'7 » IV » V » » » »	9'50	8'92	8'69	+ 0'23
» » 2'5 » I-III » VI » » » »	9'35	8'97	8'69	+ 0'28
» » 2'5 » IV » V » » » »	9'35	8'67	8'46	+ 0'21

¹⁾ Härav utgjorde rörliga tillägget 15 % och resten kristillägg. Dessutom utgick barnutlägg med 9 kr. per månad och barn, som fötts senast 31/3 1939 och som ej fyllt 16 år. Vidare utgick provisoriskt lönetillägg och tillfälligt barnutlägg till befattningshavare i 8 löneklassen och därunder samt till vissa befattningshavare kompensation för förlängd väntetid före vinnandet av extra ordinarie anställning (se vidare S J författningssamling, cirkulär nr 790/1944). — ²⁾ Inkl. beräknade särskilda omkostnader såsom fraktmerkostnader i jämförelse med stenkol, kostnader för ändringar å lok och spår, för vedkapningsmaskinerier m. m. — ³⁾ Förbrukningspris på gengasved och gengaskol upphörd successivt år 1942 att användas, i och med att inköpskostnader för bränsle av dessa båda slag började bokföras direkt å vederbörliga utgiftskonton. Inköpskostnaden i medeltal per hl var emellertid vid upphandlingar i september och oktober 1942 samt i maj 1943 kr. 2'28 för gengasved och 4'66 för gengaskol. I juni 1944 företogs ny upphandling av gengasved och i augusti 1944 av gengaskol, avsedd att tillgodose bränslebehovet för senare delen av år 1944. Medelinköpskostnaden pr hl blev alltså för gengasved oförändrad 2'28 och för gengaskol 4'67 kr. — ⁴⁾ Inklusive i inköpskostnaden ingående skatt, 16 öre per liter för oblandad eller i bentyl ingående (75 %) bensin, levererad före den 1/6 1944, 37 öre per liter för i motyl 50 ingående (50 %) bensin (ej levererad efter juni månad 1944, ersatt med motyl 25) samt för s. k. blandbensin, som började levereras efter den 1/6 1944, ävensom för i motyl 25 ingående (75 %) bensin, som började levereras den 1/6 1944. Skatten ifråga har dock av staten återburits till SJ för den mängd bensin, som förbrukats i järnvägsdrift. — ⁵⁾ Användes även som motorbränsle (dock ej under åren 1943 och 1944).

Antal anställd resp. använd personal i medeltal*): Styrelsen, Distriktskanslier, Huvudförråd, Huvudverkstäder.

	Anställd							Använd				Tjänste- fri %
	Ord.	E. o.	Asp.	Kont- vakter	Verkstads- o. för- rådsarbetare		Tillf. arbets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Summa	+ — mot f. å.	
					stadigv.	på prov anst.						
Styrelsen.												
Summa	942	120	48	81	512	—	59	1 292	+ 52	1 123	+ 48	13.1
Distriktskanslier.												
Distrikt												
I	42	6	4	3	—	—	1	56	+ 3	50	+ 3	10.7
II	36	2	1	2	—	—	2	43	+ 1	38	+ 1	11.6
III	37	6	2	2	—	—	2	49	+ 6	44	+ 6	10.2
IV	34	5	—	1	—	—	1	41	+ 1	36	+ 1	12.2
V	28	5	—	1	—	—	—	34	+ 1	30	+ 1	11.8
VI	24	5	2	—	—	—	2	33	+ 4	28	+ 2	12.5
Summa	201	29	9	9	—	—	8	256	+ 16	226	+ 14	11.7
Förrådsavdelningar (förrådsintendentkontor och huvudförråd).												
Örebro	56	10	4	1	13	—	12	96	— 2	85	— 1	11.5
Göteborg ...	35	7	—	1	8	—	—	51	— 1	46	+ 1	9.8
Malmö	36	3	2	1	8	—	9	59	— 1	54	— 1	8.6
Östersund ...	38	1	1	1	2	—	4	47	— 2	41	— 3	12.8
Luleå	28	4	2	—	8	—	4	46	+ 2	42	+ 1	8.7
Summa	193	25	9	4	39	—	29	299	— 4	268	— 3	10.4
Huvudverkstäder.												
För drift och underhåll.												
Örebro	67	7	4	7	820	15	62	982	+ 51	860	+ 41	12.4
Tomtebodå ..	29	4	—	1	239	8	15	296	+ 23	260	+ 20	12.2
Göteborg ¹⁾ ..	38	7	2	4	469	15	13	548	+ 32	479	+ 27	12.6
Malmö	41	7	2	3	590	3	6	652	+ 3	581	— 2	10.9
Östersund ...	20	1	—	—	164	2	4	191	+ 6	163	+ 3	14.7
Bollnäs ...	16	4	1	2	164	1	7	195	+ 3	169	+ 2	13.8
Notvikens ...	25	2	—	4	260	1	10	302	+ 10	262	+ 14	13.2
Hälsingb:g ²⁾	22	4	1	3	179	4	12	225	+ 13	199	+ 12	11.6
Summa	258	36	10	24	2 885	49	129	3 391	+ 141	2 973	+ 117	12.3
För förändrings- och nybyggnadsarbeten.												
Örebro	29	2	—	—	323	—	—	354	— 21	310	— 20	12.4
Tomtebodå ..	2	—	—	—	15	—	—	17	— 4	15	— 4	11.8
Göteborg ³⁾ ..	7	—	—	—	82	—	—	89	— 20	78	— 17	12.4
Malmö	6	1	—	—	82	—	—	89	—	80	—	10.1
Östersund ...	3	—	—	—	25	—	—	28	— 8	24	— 7	14.3
Bollnäs ...	4	—	—	—	31	—	—	35	—	30	— 1	14.3
Notvikens ...	5	—	—	—	44	—	—	49	— 10	43	— 7	12.2
Hälsingb:g ⁴⁾	5	—	—	—	41	—	—	46	+ 15	41	+ 14	10.9
Summa	61	3	—	—	643	—	—	707	— 48	621	— 42	12.2

Anm. Billinjepersonal (utom personal å biltrafikbyrå, 16 personer, som ingår i styrelsens personal, och biltrafiktjänstemän å distriktskanslier, 11 personer, jfr not 6 nedan) ingår från och med år 1943 under avd. »Traffiksektioner», se sid. 14.

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

¹⁾ Inkl. personal vid filialverkstäderna i Borås och Varberg med i medeltal 99 resp. 69 man. — ²⁾ Inkl. personal vid filialverkstäderna i Ystad och Ronneby med i medeltal 68 resp. 63 man. — ³⁾ Inkl. personal vid filialverkstäderna i Borås och Varberg med i medeltal 8 resp. 3 man. — ⁴⁾ Inkl. personal vid filialverkstäderna i Ystad och Ronneby med i medeltal 9 resp. 24 man. — ⁵⁾ Härav 37 tryckeriarbetare. — ⁶⁾ Härav 11 tjänstemän, tillhörande biltrafiken.

Sektions nr	Spårlängd, (i SJ ägo) km ¹⁾			Antal ban- mäst- avd.	Bansektionens hela anställda personal ²⁾		Personal för drift									
	i huvud- spår	i sidospår					Anställd									
		perma- nenta	icke perma- nenta ²⁾				Antal	+ — mot f. å.	Ord.	E.o.	Asp. o. kont- vakt.	Stad. ban- arb.	Ban- o. byggn- arb.	Väg- vakter	Tillf. arbets- tagare	Summa
Vid årets slut																
1	487.4	113.6	13.6	9	543	+	20	168	34	16	2	229	17	—	—	466
2	493.8	135.5	5.2	11	565	—	12	184	25	13	2	274	6	2	—	506
3	338.4	204.1	5.0	8	627	+	38	149	47	11	2	185	—	2	—	396
**) 4	392.5	102.7	5.9	9	963	+	234	153	32	18	2	165	5	1	—	376
24	41.2	211.1	—	4	363	—	13	121	13	6	14	130	1	4	—	289
I D	1 753.3	767.0	29.7	41	3 061	+	267	775	151	64	22	983	29	9	—	2 033
5	164.3	157.3	4.7	6	361	—	8	124	13	3	10	142	—	—	—	292
6	212.3	106.1	2.8	6	295	+	15	91	17	9	2	130	1	—	—	250
7	399.8	68.2	5.8	8	233	+	17	92	10	4	3	88	5	1	—	203
**) 8	380.4	109.3	4.6	8	836	+	84	121	16	5	2	227	2	—	—	373
9	569.1	146.0	5.6	15	571	+	11	203	25	5	—	257	16	1	—	507
II D	1 725.9	586.9	23.6	43	2 296	+	119	631	81	26	17	844	24	2	—	1 625
**) 10	299.8	224.0	3.7	7	592	+	63	153	25	12	2	305	19	—	—	516
11	362.6	127.0	5.9	9	689	+	137	155	18	18	10	252	—	—	—	453
**) 12	543.4	201.6	4.6	15	699	—	34	182	38	15	—	341	30	—	—	606
**) 28	550.6	139.9	7.7	11	467	+	51	129	24	6	—	180	70	1	—	410
**) 30	335.6	85.0	6.3	6	114	+	114	29	14	1	—	57	11	1	—	113
III D	2 092.0	777.5	28.2	48	2 561	+	331	648	119	52	12	1 135	130	2	—	2 098
13	416.5	81.5	4.6	9	420	—	9	108	20	3	6	216	7	1	—	361
14	472.6	136.9	9.7	11	595	—	30	153	35	3	5	268	5	—	—	469
15	497.1	170.9	9.0	12	665	+	9	164	36	5	2	329	17	1	—	554
16	498.1	52.5	4.4	9	285	+	17	79	18	2	1	142	10	—	—	252
17	446.6	49.8	7.5	9	453	+	40	87	16	1	2	252	21	1	—	380
IV D	2 330.9	491.6	35.2	50	2 418	+	27	591	125	14	16	1 207	60	3	—	2 016
18	200.6	82.2	2.3	7	364	—	3	109	24	2	4	194	3	—	—	336
19	246.7	70.3	2.4	10	514	+	45	135	31	1	6	275	—	2	—	450
20	413.9	101.4	6.4	9	601	+	51	110	18	2	3	285	3	1	—	422
21	495.4	104.2	8.5	13	873	+	95	166	22	4	1	439	5	1	—	638
23	675.5	51.1	9.3	14	337	+	6	109	9	—	—	170	11	1	—	300
V D	2 032.1	409.2	28.9	53	2 689	+	194	629	104	9	14	1 363	22	5	—	2 146
25	599.7	109.1	4.0	13	500	+	9	107	41	11	—	231	35	1	—	426
26	325.1	90.6	2.7	8	261	+	21	80	10	6	—	106	20	4	—	226
27	415.3	55.9	4.0	7	201	+	21	42	14	11	—	98	16	2	—	183
**) 29	447.6	118.5	5.4	8	305	+	97	65	23	7	—	151	17	1	—	264
VI D	1 787.7	374.1	16.1	36	1 267	+	148	294	88	35	—	586	88	8	—	1 099
Hela S J	11 721.9	3 406.3	161.6	271	14 292	+	1 086	3 568	668	200	81	6 118	353	29	—	11 017

*) Exklusive tjänstemän & övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. **) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

¹⁾ Alltså inkl. inom SJ huvudverkstidens områden belägna spår, sammanlagt 59.5 km, men exkl. av SJ underhållna spår i främmande ägo, nämligen: å bs nr 24: Nyboda—Östberga växel—Stockholms slakthus och Årsta växel—Östberga växel, 5.3 km (utom 0.1 km av sträckorna, vilken ingår i SJ tillhörig, ovan i tabellen angiven sidospårlängd); å bs nr 5: Göteborgs stad tillhörig del av Göteborg-Tingstad—Sannegården och Göteborg-Tingstad—Göteborgs frihamn, 5.1 km, samt 67.2 km Göteborgs stad tillhöriga hamnspår; å bs nr 12: Ängelholm—Klippan, 26.5 km (utom 1.0 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs); å bs nr 18: Gammelstad—Karlsviks-hyttan (driften, utom växlingsrörelse, inställd tills vidare sedan år 1930), 4.7 km (utom 0.1 km, tillhörig SJ;

och underhåll				Anställd personal för förändrings- och nybyggnads- utom elektrifieringsarbeten								Sektions nr	
Använd		Tjänste fri %	Ord.	E. o. och asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare	Summa	+		nr		
+ — mot f. å.	Summa								+ — mot f. å.	mot f. å.			
+ 14	414	+ 18	11·2	8	5	—	64	—	77	+ 6	1		
— 8	443	+ 2	12·5	7	3	—	49	—	59	— 4	2		
+ 15	339	+ 10	14·4	17	5	1	208	—	231	+ 23	3		
— 17	323	— 16	14·1	45	6	—	535	1	587	+ 251	**) 4		
— 2	243	— 3	15·9	18	2	—	54	—	74	— 11	24		
+ 2	1 762	+ 11	13·3	95	21	1	910	1	1 028	+ 265	I D		
— 1	248	— 1	15·1	17	2	1	49	—	69	— 7	5		
+ 4	219	+ 6	12·4	4	1	—	38	2	45	+ 11	6		
+ 2	185	+ 6	8·9	2	—	—	28	—	30	+ 15	7		
+ 16	324	+ 17	13·1	18	4	1	439	1	463	+ 68	**) 8		
+ 31	446	+ 32	12·0	10	2	—	52	—	64	— 20	9		
+ 52	1 422	+ 60	12·5	51	9	2	606	3	671	+ 67	II D		
+ 53	461	+ 59	10·7	8	2	—	65	1	76	+ 10	**) 10		
+ 9	391	+ 16	13·7	17	5	—	212	2	236	+ 128	11		
+ 1	538	+ 19	11·2	14	—	—	79	—	93	— 35	**) 12		
+ 37	364	+ 26	11·2	5	2	—	50	—	57	+ 14	**) 28		
+ 113	106	+ 106	7·1	—	—	—	1	—	1	+ 1	**) 30		
+ 213	1 860	+ 226	11·3	44	9	—	407	3	463	+ 118	III D		
— 8	319	+ 9	11·6	3	2	—	54	—	59	— 1	13		
+ 17	414	+ 21	11·7	12	3	—	111	—	126	— 47	14		
+ 1	477	+ 9	13·9	11	3	—	97	—	111	+ 8	15		
+ 6	220	+ 10	12·7	1	—	—	32	—	33	+ 11	16		
+ 12	330	+ 12	13·2	2	1	—	70	—	73	+ 28	17		
+ 28	1 760	+ 61	12·7	29	9	—	364	—	402	— 1	IV D		
+ 1	294	— 2	12·5	4	1	—	23	—	28	— 4	18		
+ 28	399	+ 34	11·3	10	1	—	53	—	64	+ 17	19		
+ 18	365	+ 13	13·6	11	3	—	163	2	179	+ 33	20		
+ 61	552	+ 56	13·5	16	5	—	208	6	235	+ 34	21		
+ 9	267	+ 10	11·0	2	—	—	21	14	37	— 3	23		
+ 117	1 877	+ 111	12·5	43	10	—	468	22	543	+ 77	V D		
+ 17	374	+ 14	12·2	8	5	—	61	—	74	— 8	25		
+ 13	200	+ 14	11·5	3	1	—	28	3	35	+ 8	26		
+ 17	163	+ 17	10·9	—	3	—	15	—	18	+ 4	27		
+ 82	236	+ 69	10·6	5	—	—	36	—	41	+ 15	**) 29		
+ 129	973	+ 114	11·5	16	9	—	140	3	168	+ 19	VI D		
+ 541	9 654	+ 583	12·4	278	67	3	2 895	4) 32	3 275	+ 545	Hela S J		

jfr 24 bs; å bs nr 21: Slind—Boliden och Skelleftehamns nedre—Rönnskär, 25·0 km (utom 0·2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs); å bs nr 27: Ljungbyholm—Päryd (smalsp. 0·891 m), 18·2 km (utom 0·2 km, tillhörig SJ; jfr 24 bs). I längden av permanenta sidospår ingår 323·3 km hamn- och industrispår, tillhöriga SJ. Dessutom funnos, förutom förut särskilt nämnda, Göteborgs stad tillhöriga hamnspår, å samtliga sektioner en del sidospår (hamn- och industrispår m. m.) i främmande ägo, sammanlagt vid årets slut 711·1 km, vilka trafikerades och till större delen underhölls genom SJ försorg. — 2) Grusgropsspår o. d. — 3) Exklusive personal för elektrifieringsarbeten; se sid. 12. — 4) Inklusive 16 vägvakter, varav 2 å 6, 2 å 20, 5 å 21 samt 7 å 23 bansektionen, och 7 entreprenadarbetare, samtliga sistnämnda å 23 bansektionen.

Antal anställd resp. använd personal i medeltal*): Bansektioner (forts.).

Sektions nr	Anställd personal för elektrifieringsarbeten						Summa	+ — mot f. å.
	Ord.	E. o., Asp.	Stad. banarb.	Ban- o. byggn.- arb.	Tillf. arbets- tagare			
— ¹⁾	10	4	—	86	4		104	—
1	—	—	—	—	—		—	—
2	—	—	—	—	—		—	—
3	—	—	—	—	—		—	—
** 4	—	—	—	—	—		—	—
24	—	—	—	—	—		—	—
I D	—	—	—	—	—		—	—
5	—	—	—	—	—		—	—
6	—	—	—	—	—		—	—
7	—	—	—	—	—		—	—
** 8	—	—	—	—	—		—	—
9	—	—	—	—	—		—	—
II D	—	—	—	—	—		—	—
** 10	1	—	—	2	—		3	— 1
11	—	—	—	—	—		—	—
** 12	2	—	—	6	—		8	— 65
— ²⁾	—	—	—	3	—		3	— 45
** 28	—	—	—	—	—		—	—
** 30	—	—	—	—	—		—	—
III D	3	—	—	11	—		14	— 111
13	11	3	—	237	—		251	+ 204
14	1	—	—	6	—		7	— 6
15	—	—	—	2	—		2	— 10
16	—	—	—	—	—		—	—
17	—	—	—	—	—		—	—
IV D	12	3	—	245	—		260	+ 188
18	—	—	—	—	—		—	—
19	—	—	—	—	—		—	—
20	—	—	—	—	—		—	— 13
21	—	—	—	—	—		—	—
— ³⁾	—	—	—	5	—		5	— 22
23	—	—	—	—	—		—	—
V D	—	—	—	5	—		5	— 35
25	—	—	—	—	—		—	—
26	—	—	—	—	—		—	—
27	—	—	—	—	—		—	—
** 29	—	—	—	—	—		—	—
VI D	—	—	—	—	—		—	—
Hela S J	25	7	—	347	4		353	+ 42

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat.

**) Ånger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

*) I Nässjö placerad personal för samtliga elektrifieringsarbeten. — ²⁾ Personal tillhörande »Elektrifieringen, Hälsingborg». — ³⁾ Personal tillhörande »Elektrifieringen, Umeå».

Antal anställd resp. använd personal i medeltal*) (forts.):

Sektions nr	Antal loksta- tioner med antal lok i tjänst i medeltal			Antal lok i tjänst i me- deltal		Anställd personal						Använd personal				Tjänstefri %			
	1—5	6— 25	över 25	el.	ång.	Ord.	E. o.	Asp. o. kont. vakt.	Verk- stads- arb.	Tillf. ar- bets- tagare	Summa	+ — mot f. å.	Åk- an- de	+ — mot f. å.	Sta- tio- när		+ — mot f. å.		
**1	2	—	1	167	33	996	294	70	57	186	1 603	+ 88	565	+ 39	804	+ 35	14 ⁶		
2	3	3	—	19	25	528	173	78	2	89	870	+ 35	411	+ 18	361	+ 18	11 ³		
I D	5	3	1	186	58	1 524	467	148	59	275	2 473	+ 123	976	+ 57	1 165	+ 53	13 ⁴		
**5	5	2	1	85	58	671	284	76	19	83	1 133	+ 35	577	+ 35	390	—	614 ⁷		
6	2	—	1	28	33	262	123	34	—	36	455	—	3	201	—	8	184 ⁴		
II D	7	2	2	113	91	933	407	110	19	119	1 588	+ 32	778	+ 27	574	—	714 ⁹		
**10	3	4	1	118	42	803	354	66	9	106	1 338	—	2	623	—	532	—	213 ⁷	
**28	3	2	1	—	108	271	156	46	47	107	627	+ 255	275	+ 100	282	+ 134	11 ²		
Färjor	—	—	—	—	—	130	8	—	—	7	145	—	21	124	—	21	—	14 ⁵	
III D	6	6	2	118	150	1 204	518	112	56	220	2 110	+ 232	1 022	+ 79	814	+ 132	13 ⁰		
13	—	—	1	1	47	213	108	24	—	115	460	+ 13	193	+ 6	196	+ 3	15 ⁴		
14	2	3	—	21	34	296	166	31	—	57	550	+ 11	222	—	5	229	—	218 ⁰	
15	—	—	2	46	67	478	222	30	—	66	796	—	11	391	+ 19	280	—	815 ⁷	
IV D	2	3	3	68	148	987	496	85	—	238	1 806	+ 13	806	+ 20	705	—	716 ³		
19	—	2	1	50	6	405	179	7	—	20	611	—	79	208	—	46	312	—	1914 ⁹
20	—	—	1	3	47	226	216	25	—	76	543	+ 16	191	+ 6	285	+ 23	12 ²		
21	3	1	1	39	38	289	185	39	—	90	603	—	4	268	—	8	262	—	612 ¹
V D	3	3	3	92	91	920	580	71	—	186	1 757	—	67	667	—	48	859	+ 10	13 ¹
25	2	1	1	—	57	209	94	37	13	150	503	+ 21	191	+ 17	257	+ 6	10 ⁹		
**27	3	5	1	—	124	336	203	90	41	167	837	+ 108	365	+ 47	382	+ 52	10 ⁸		
VI D	5	6	2	—	181	545	297	127	54	317	1 340	+ 129	556	+ 64	639	+ 58	10 ⁸		
Hela SJ	28	23	13	577	719	6 113	2765	653	188	1 355	11 074	+ 462	4 805	+ 199	4 756	+ 239	13 ⁷		

Anm. I antalen lok i tjänst ingår 26 motorvagnar men icke 155 rälsbussar och 100 lokomotorer, emedan rälsbuss- och lokomotorpersonalen till största delen icke ingår i maskinsektionernas vidstående personalantal utan i trafiksektionernas; jfr not 4 och 13 å sid. 25. Å de olika lokstationerna voro loken och motorvagnarna fördelade på sätt framgår av följande sammanställning.

A n t a l					A n t a l					A n t a l				
Lokstation	El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förb.-motorv.	Lokstation	El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förb.-motorv.	Lokstation	El-lok	El-motorv.	Ång-lok	Förb.-motorv.
Uppsala	—	—	5	—	Näsby	8	—	1	—	Kiruna	19	1	2	—
Hägalunds Ö.	165	1	28	—	Malmö	95	11	12	—	Gällivare	6	1	1	—
Katrineholm	1	—	—	—	Ängelholm	1	—	5	—	Luleå	23	—	3	—
1 mask.	166	1	33	—	Klippan	—	—	5	—	19 mask.	48	2	6	—
Krylbo	3	—	—	—	Hälsingborg C.	—	—	8	—	Boden o. 20 mask.	3	—	47	—
Örebro	2	—	3	—	Hälsingborg F.	1	—	—	—	Bestuträsk	1	—	1	—
Hallsberg	8	—	1	—	Åstorp	2	—	—	—	Skellefteh. Ö.	—	—	11	—
Norrköping	2	—	5	—	Strömsnäsbruk	—	—	11	—	Vännäs	37	—	17	—
Linköping	1	—	14	—	10 mask.	107	11	42	—	Mellansel	1	—	4	—
Mjölby	3	—	2	—	Kristianstad	—	—	17	—	Storuman	—	—	5	—
2 mask.	19	—	25	—	Landskrona	—	—	1	—	21 mask.	39	—	38	—
Moholm	1	—	—	—	Kävlinge	—	—	1	—	Vänersborg	—	—	11	—
Falköping	2	—	7	—	Östervärn	—	—	8	1	Borås	—	—	43	—
Jönköping	1	—	1	—	Trelleborg Ö.	—	—	5	—	Rävislunda	—	—	—	1
Alingsås	1	—	—	—	Ystad	—	—	71	4	Falkenberg	—	—	2	—
Göteborg	89	—	23	—	28 mask.	—	—	103	5	25 mask.	—	—	56	1
Varberg	—	—	2	—	Östersund och	1	—	47	—	Mönsterås	—	—	3	—
Lysekil	—	—	5	—	13 mask.	—	—	—	—	Kalmar V	—	—	10	—
Uddevalle	—	—	20	—	Härnösand	—	—	1	—	Kalmar S	—	—	22	—
5 mask.	85	—	58	—	Änge	19	—	—	—	Karlskrona	—	—	20	—
Mora	—	—	1	—	Sundsvall C	1	—	23	—	Vaxjö	—	—	30	3
Kristinehamn	27	—	32	—	Härnäs	—	—	1	—	Ronneby	—	—	28	—
Kil	1	—	—	—	Långsele	1	—	9	—	Karlshamn	—	—	12	—
6 mask.	28	—	33	—	14 mask.	21	—	34	—	Torsås	—	—	5	—
					Bollnäs	46	—	23	—	Sölvesborg	—	—	1	—
					Gävle	—	—	42	3	27 mask.	—	—	121	3
					15 mask.	46	—	64	3	Summa	563	14	707	12

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. — **) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

Sektions nr	Antal vid årets slut			Anställd personal										Summa	+ — mot f. å.
	Egna stationer ¹⁾ och trafikplatser		Håll- och last- platser ³⁾	Ord.	E. o.	Aspi- ran- ter	Kon- tors- vak- ter	Om- las- tare	Plats- vak- ter ⁴⁾	Post- bitr. ⁴⁾	Bil- linje- perso- nal, avtals- anst.	Tillf. ar- betst.			
	Stationer av över- inspektorsklass samt kl. 1—4	övrige ²⁾													
1	9	35	67	401	92	43	4	1	11	2	27	69	650	+ 44	
2	7	40	50	549	170	78	10	9	20	6	4	111	957	+ 27	
3	10	26	37	705	300	125	7	11	7	3	15	144	1 317	+ 49	
**) 4	12	26	22	435	124	39	3	4	6	5	35	59	710	+ 20	
24	6	6	1	1 096	528	235	29	—	—	—	—	304	2 192	+ 120	
I D	44	133	177	3 186	1 214	520	53	25	44	16	81	687	5 826	+ 260	
**) 5	14	43	65	1 146	440	186	13	25	15	3	6	180	2 014	+ 75	
6	6	18	7	362	168	60	7	2	2	2	11	35	649	+ 14	
7	4	25	66	181	84	23	—	4	10	5	—	23	330	+ 12	
9	12	58	74	591	165	65	4	8	26	8	65	79	1 011	+ 168	
—	—	—	—	4	1	—	—	—	—	—	12	11	28	— 125	
II D	36	144	212	2 284	858	334	24	39	53	18	94	328	4 032	+ 144	
**) 10	12	32	12	928	382	118	24	—	10	1	—	212	1 675	+ 79	
11	9	22	6	408	308	99	8	14	7	2	14	77	937	+ 19	
**) 12	15	64	36	597	253	86	13	—	29	19	—	86	1 083	+ 29	
**) 28	7	72	69	342	115	31	12	—	22	9	14	50	595	+ 112	
**) 30	2	44	48	116	27	—	—	4	10	5	6	58	226	+ 226	
—	—	—	—	1	16	—	—	—	—	—	153	59	229	+ 15	
III D	45	234	171	2 392	1 101	334	57	18	78	36	187	542	4 745	+ 480	
13	4	26	102	251	110	39	3	—	18	6	6	91	524	+ 28	
14	8	46	133	523	246	64	4	—	30	8	18	164	1 057	+ 47	
15	11	48	58	536	191	50	5	—	10	10	29	76	907	+ 6	
16	2	23	65	122	40	9	—	—	16	8	5	18	218	+ 21	
IV D	25	143	358	1 432	587	162	12	—	74	32	58	349	2 706	+ 102	
19	3	32	24	275	117	12	2	—	4	4	—	33	447	— 24	
20	7	18	122	248	183	11	4	—	30	7	36	73	592	+ 13	
21	10	27	109	326	169	22	4	—	13	13	5	52	604	+ 29	
V D	20	77	255	849	469	45	10	—	47	24	41	158	1 643	+ 18	
25	6	57	71	404	106	40	9	9	25	10	47	72	722	+ 25	
26	7	29	31	332	123	42	25	29	11	15	1	75	653	+ 20	
27	—	37	73	107	48	21	4	—	18	6	55	40	299	+ 4	
**) 29	3	51	75	227	76	54	6	—	24	12	36	50	485	+ 113	
VI D	16	174	250	1 070	353	157	44	38	78	43	139	237	2 159	+ 162	
Hela S J	186	905	1 423	11 213	4 582	1 552	200	120	374	169	600	2 301	21 111	+ 1 166	

*) Exklusive tjänstemän å övergångsstat, vilka icke upprätthållit befattning å aktiv stat. — **) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

¹⁾ Exklusive föreningsstationer, tillhöriga enskilda järnvägar, nämligen en inom vardera av 4, 7, 12, 24 och 26, två inom vardera av 1, 5, 9 och 15, tre inom vardera av 2 och 27 samt fyra inom 25 trafiksektionen. — ²⁾ Inklusive expeditionsställen (stationer, underställda föreståndaren vid annan station). — ³⁾ Inklusive hållplatser för endast rälsbussar. — ⁴⁾ Antalen liksom ifråga om tillfälligt personal beräknade på grundval av antalet arbetsdagar, vilka ifall ej full dagtjänstgöring utförts, beräknats genom delning av antalet tjänstgöringstimmar med 9 (i enlighet med föreskrifter i SJ särtryck nr 32, bil. C). — ⁵⁾ Övertidsersättningen motsvarar ett visst antal tillfälligt personal, som skulle fått användas, om arbete å övertid ej förekommit. — ⁶⁾ In-

Trafiksektioner (inkl. billinjer; jfr dock sid. 9, anm., och 25, not 1).

Använd personal										Tjänste- fri personal	Utbetald övertidser- sättning ⁶⁾		Sektions nr
Te-tjänst		Stationstjänst			Tågtjänst		Summa	+ — mot f. å.	tusen- tal kr.		+ — mot f. å., tusen- tal kr.		
sta- digv.	tillf.	stadigv.	tillfälliga egentlig trafik- tjänst	snöskottn. och viss renhålln.	sta- digv.	tillf.						%	
15	—	346	60	9	121	15	566	+ 40	12.9	22.6	+ 8.3	1	
12	—	583	128	6	93	4	826	+ 25	13.7	13.8	+ 4.4	2	
11	—	904	135	8	82	4	1 144	+ 52	13.1	13.4	+ 10.3	3	
14	—	397	55	1	131	13	611	+ 20	13.9	15.8	+ 2.6	**) 4	
17	—	1 503	267	38	6	—	1 831	+ 88	16.5	132.4	+ 88.0	24	
69	—	3 733	645	62	433	36	4 978	+ 225	14.6	198.0	+ 113.6	I D	
18	—	1 361	196	3	146	1	1 725	+ 81	14.3	55.4	+ 16.8	**) 5	
13	—	441	27	4	53	8	546	+ 13	15.9	1.4	— 3.3	6	
5	—	191	28	10	50	—	284	+ 13	13.9	1.1	+ 0.6	7	
15	—	534	79	2	206	33	869	+ 140	14.0	25.4	+ 13.3	9	
—	—	4	5	—	11	4	24	— 106	14.3	—	—	—	
51	—	2 531	335	19	466	46	3 448	+ 141	14.5	83.3	+ 27.4	II D	
17	—	1 125	212	5	75	—	1 434	+ 75	14.4	60.6	+ 43.8	**) 10	
11	—	639	75	7	56	4	792	+ 20	15.5	16.0	+ 13.2	11	
18	—	678	131	2	116	1	946	+ 29	12.7	20.4	+ 0.2	**) 12	
14	—	326	76	2	94	5	517	+ 95	13.1	16.6	+ 11.7	**) 28	
9	—	101	68	—	25	3	206	+ 206	8.8	7.2	+ 7.2	**) 30	
—	—	43	34	—	95	22	194	+ 8	15.3	—	—	—	
69	—	2 912	596	16	461	35	4 089	+ 433	13.8	120.8	+ 76.1	III D	
10	—	267	71	23	69	17	457	+ 18	12.8	14.0	+ 4.1	13	
13	—	602	136	50	97	15	913	+ 52	13.6	31.6	+ 0.4	14	
16	—	574	62	21	98	11	782	+ 6	13.8	16.4	— 1.9	15	
9	—	109	32	7	35	3	195	+ 23	10.6	1.8	+ 1.8	16	
48	—	1 552	301	101	299	46	2 347	+ 99	13.3	63.8	+ 4.4	IV D	
8	—	296	23	18	31	2	378	— 28	15.4	1.0	+ 0.9	19	
10	—	321	75	29	83	6	524	+ 28	11.5	25.4	+ 16.7	20	
12	—	373	44	23	81	8	541	+ 32	10.4	3.6	+ 1.5	21	
30	—	990	142	70	195	16	1 443	+ 32	12.2	30.0	+ 19.1	V D	
12	—	385	96	4	120	8	625	+ 18	13.4	1.0	+ 0.3	25	
13	—	405	97	2	50	1	568	+ 25	13.0	7.4	+ 2.9	26	
11	—	102	36	—	85	27	261	+ 2	12.7	4.2	+ 1.0	27	
14	—	242	70	—	81	14	421	+ 93	13.2	2.2	+ 0.3	**) 29	
50	—	1 134	299	6	336	50	1 875	+ 138	13.2	14.8	+ 4.5	VI D	
317	—	12 852	2 318	274	2 190	229	18 180	+ 1 068	13.9	510.7	+ 245.1	Hela S J	

klusive billinjepersonal, nämligen 270 i stationär tjänst, varav 166 stadigvarande och 104 tillfälliga, samt 548 åkande, varav 372 stadigvarande och 176 tillfälliga, fördelade på de olika trafiksektionerna, på sätt framgår av följande sammanställning:

sekt. nr	1	2	3	4	5	6	9	—	11	28	30	—	13	14	15	16	20	21	25	26	27	29
stat.tj.,stadigv.	7	—	4	13	—	2	22	4	4	4	—	43	2	2	8	1	17	—	12	—	12	9
» tillf. ...	3	—	3	—	—	1	12	5	1	3	4	34	4	—	6	—	8	—	5	—	8	7
åkande, stad.	15	2	9	15	5	8	41	11	9	10	4	95	4	16	18	4	14	3	25	1	40	23
» tillf. ...	14	2	4	11	—	7	30	4	4	2	—	22	12	12	10	3	5	2	5	—	20	7

Undervisningskurser.

Förutom i den tabellariska översikten å sid. 17 och 18 angivna kurser och utbildningstjänstgöring förekom under året en del utbildning av i allmänhet mindre omfattning och skiftande karaktär nämligen:

För personal i bantjänst:

praktisk utbildning å verkstad av aspiranter å reparatörsbefattningar, kurser i gas- och elektrisk svetsning, blysvetsning och provisorisk svetsning av telefonkablar, specialkurs för telefonreparatörer (»automatväxelkurs»), utbildning i drift och skötsel av aggregat för omformning av elektrisk ström m. m.

För personal i maskintjänst:

förberedande och avslutande praktisk utbildning av lokpersonal (schemaläsning o. d. resp. elevåkning), praktisk utbildning å verkstad m. m. av rekryteringspersonal för lok- resp. lokreparatörspersonalen, utbildning av motorfordons- och vagnreparatörer, kurser i gas- och elektrisk svetsning m. m.

För personal i trafiktjänst:

utbildning av rälsbuss- och lokomotorförare samt tågklarare och stationskarlsaspiranter.

För personal vid andra eller fler än en av ovannämnda avdelningar:

kontorselevutbildning och undervisning i livräddning av personer, som skadats av elektrisk ström eller gengas m. m.

Till bestridande av arvoden till lärare i järnvägsämnen vid av Svenska Järnvägsmannaförbundet anordnade studiecirklar för järnvägspersonal bidrogo SJ år 1944 med 4 623 kr. Bland kostnaderna på undervisningskontot (1282) år 1944 ingå även utgifter för personaltidningen »SJ-Nytt» (se sid. 95), 37 512 kr., och för undervisningsfilm, 39 060 kr. Samtliga under år 1944 å undervisningskontot bokförda kostnader för olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring inklusive kostnader för vid årets slut icke avslutade kurser och inklusive först år 1944 undervisningskontot påförda delkostnader för kurser, som pågått före år 1944, uppgingo till sammanlagt 1 201 654 kr. Av nedanstående sammanställning framgår, huru sistnämnda belopp fördelar sig på olika slag av kurser och utbildningstjänstgöring samt motsvarande fördelning per år under senast tillämdalupna femårsperiod.

Nr ¹⁾	Kurser	År	1944 ²⁾	1943 ²⁾	1942	1941	1940
00	Undervisningsväsendet (ej spec. kostn.), kr.		59 533	34 219	36 546	12 460	8 976
10	Högre trafik-		1 643	1 892	28 078	222	360
11	Trafikelev-		52 436	81 988	120 361	89 188	47 771
12	Kontorist-		77	23 956	97 756	66 621	32 688
13	Lokpersonals-		622 660	680 302	635 929	413 654	165 502
14	Banmästar-		44 771	50 222	46 238	32 089	38 772
15	Konduktörs-		306	27 270	52 750	36 054	4 857
16	Stationsförmans-		4 926	229	9 310	81	29 094
17	Lokomotor- och rälsbussförare-		39 078	13 497	13 191	4 504	4 470
18	Vagnpersonals ³⁾ -		39 106	24 824	6 439	11 030	6 663
19	Banförmans-		11 269	7 220	11 498	10 397	3 696
20	Reparatörs- (för maskintjänst)		116 433	128 663	109 435	100 534	53 920
21	Korrespondens-		54 806	29 733	11 204	12 889	4 373
22	Konversations-		430	—	—	1 714	—
23	Samarit-		13 609	20 532	12 817	7 297	4 159
24	Reparatörs- (för bantjänst)		62 276	24 275	32 362	813	12
25	Biltrafikelev-		—	—	—	3 388	—
30	Föredrag och föreläsningar		1 602	4 290	2 634	5 265	10
40	SJ personaltidning		37 592	27 739	—	—	—
50	Undervisningsfilm		39 101	18 543	—	—	—
Summa kr.			1 201 654	1 199 394	1 226 548	808 200	405 323
Antal personal för drift och underhåll...			48 440	46 066	43 465	38 863	34 229

¹⁾ Kalkylnummer under kontonummer 1282. — ²⁾ Beloppen för åren 1944 och 1943 hava framgått efter viss å drifttjänstbyråns företagen revidering av de ursprungligen på de olika kalkylnumren bokförda beloppen. — ³⁾ År 1940 vagnförmaniskurser. — ⁴⁾ Efter avdrag av 24 767 kr, som felaktigt bokförts å konto 1282.

Tabellarisk översikt över mera omfattande kurser, som pågått under året.

(Dock icke kurser, som påbörjats före år 1944 och avslutats så tidigt nämnda år, att slutredogörelse kunnat indflyta i drifttjänststatistiken för år 1943.)

Kursernas benämningar	A n t a l				Kursernas omfattning		Å kontot för undervisningsväsendet (1282) bokförda kostnader, kr.		
	deltagare, som			härav godkända	i tiden	i antal veckor (v) dagar (d) timmar (t) brev (br) per kurs	under året	för kurserna i deras helhet (avsl. kurser)	
	erhållit tillträde till kurs	avbrutit kurs	fullföljt och avslutat kurs						
<i>Bantjänst.</i>									
Teoretisk utbildning av blivande bannmästare	27	—	27	27	$\frac{23}{10} - \frac{22}{12} 44, \frac{8}{1} - \frac{5}{5} 45$	$\frac{7}{1} 720$ t	21 468	46 487	
Praktisk utbildningskurs påbörj. 1940	32	—	¹⁾ 32	32	Olika perioder	.	365	15 000	
ningstjänstgöring » » 1942	21	1	²⁾ 19	19	» »	.	—	.	
för blivande bannmästare » » 1943	27	—	³⁾ 23	23	» »	.	1 440	.	
» » » 1944	11	—	5	5	» »	.	3 353	.	
Praktisk utbildningskurs påbörj. 1941	34	—	⁴⁾ 34	34	» »	.	223	.	
ningstjänstgöring » » 1942	21	1	⁵⁾ 20	20	» »	.	431	.	
för blivande bannmästare » » 1943	15	—	⁶⁾ 10	10	» »	.	222	.	
förmän » » 1944	34	—	12	12	» »	.	7 361	.	
Kurvmätningsskurser (2 kurser) ...	53	—	53	53	$\frac{7}{5} - \frac{11}{3}, \frac{28}{5} - \frac{4}{4} 44$	7 d	2 947	2 947	
1944/45 års korrespondenskurs I för aspiranter på banförmanstjänst...	69	4	65	62	$\frac{29}{8} 44 - \frac{25}{9} 45$	40 br	.	5 260	
1943/44 års grundläggande korrespondenskurs för reparatörspersonal vid banavdelningen:									
2:a delen	93	7	86	80	$\frac{6}{12} 43 - \frac{19}{10} 44$	20 br	5 244	5 244	
1943/44 års teoretiska kurs för reparatörspersonal vid banavdelningen:									
ledningsfacket	20	—	20	18	$\frac{11}{4} 44 - \frac{22}{6} 44$	350 t	31 000	31 000	
signalfacket	8	—	8	8	$\frac{13}{3} 44 - \frac{21}{4} 44$	180 t			
telefonfacket	5	—	5	5	$\frac{31}{1} 44 - \frac{11}{8} 44$	210 t			
1944/45 års teoretiska kurs för reparatörspersonal vid banavdelningen:									
gemensamma delen	39	—	39	39	$\frac{17}{11} - \frac{21}{12} 44$	180 t	.	76 800	
» »	39	—	39	39	$\frac{8}{1} - \frac{10}{2} 45$	180 t			
ledningsfacket	25	—	25	25	$\frac{3}{4} - \frac{9}{6} 45$	330 t			
signalfacket	27	—	27	27	$\frac{8}{1} - \frac{6}{3} 45$	295 t			
telefonfacket	26	—	26	26	$\frac{17}{2} - \frac{9}{5} 45$	400 t			
Utbildning av förare å ackumulatorlok och ledningsrevisionsvagnar	7	—	7	7	$\frac{20}{11} - \frac{30}{11} 44$	60 t	354	354	
<i>Maskintjänst.</i>									
Utbildning av elektrolokförare (teoretiska delen):									
i Malmö	8	—	7	6	$\frac{16}{5} - \frac{3}{6} 44$	125 t	2 880	2 880	
» Borås	27	—	27	27	$\frac{17}{1} - \frac{20}{3} 44$	105 t	7 892	7 892	
Lokeldar- och lokförarkurser (teoretiska delen):									
i Stockholm (2 kurser)	46	—	46	46	$\frac{17}{4} - \frac{27}{5}, \frac{16}{10} - \frac{24}{11} 44$	200 t.	18 755	18 755	
» Norrköping (1 kurs)	23	—	23	23	$\frac{8}{5} - \frac{17}{6} 44$		23 624	23 624	
» Göteborg (2 kurser)	46	—	46	46	$\frac{3}{1} - \frac{12}{2}, \frac{6}{11} - \frac{15}{12} 44$		10 157	10 157	
» Kristinehamn (1 kurs)	23	1	22	22	$\frac{28}{2} - \frac{6}{11} 44$		25 931	25 931	
» Malmö (2 kurser)	46	—	46	45	$\frac{31}{1} - \frac{10}{8}, \frac{21}{4} - \frac{20}{9} 44$		20 728	20 728	
» Svartön (2 kurser)	46	1	45	45	$\frac{27}{5} - \frac{8}{5}, \frac{19}{9} - \frac{27}{10} 44$		1 963	1 963	
» Växjö (1 kurs för smalspårspersonal)	12	—	12	12	$\frac{11}{9} - \frac{2}{10} 44$	125 t.	1 963	1 963	

¹⁾ Härav 31 före år 1943. — ²⁾ Härav 19 före år 1944. — ³⁾ Härav 9 före år 1944. — ⁴⁾ Härav 31 före år 1944. — ⁵⁾ Härav 14 före år 1944. — ⁶⁾ Härav 3 före år 1944. — ⁷⁾ Inklusive 33 timmar för studiebesök.

Kursernas benämningar	A n t a l				Kursernas omfattning		Å kontot för undervisningsväsendet (1282)	
	deltagare, som			härav godkända	i tiden	i antal veckor(v), dagar (d), timmar(t), brev (br) per kurs	bokförda kostnader, kr.	
	erhållit tillträde till kurs	avbrutit kurs	fullföljt och avslutat kurs				under året	för kurserna i deras helhet (avsl. kurser)
Lokbiträdeskurser (teoretiska delen):								
i Hagalund Ö (4 kurser).....	69	1	68	68	$\left\{ \begin{array}{l} 10/1 - 10/2, 24/4 - 24/5, \\ 3/7 - 28/7, 17/8 - 15/9, 44 \end{array} \right\}$		12 854	12 854
» Norrköping (1 kurs).....	20	—	20	20	$\left\{ \begin{array}{l} 17/1 - 12/2, 44 \\ 15/5 - 26/5, 18/9 - 28/9, \\ 2/10 - 12/10, 20/10 - 31/10 \end{array} \right\}$		3 275	3 275
» Göteborg (4 kurser).....	59	—	59	59	$\left\{ \begin{array}{l} 44 \\ 20/11 - 29/11, 44 \\ 3/1 - 2/2, 44 \end{array} \right\}$		8 599	8 599
» Kristinehamn (1 kurs).....	12	—	12	12	$\left\{ \begin{array}{l} 20/11 - 29/11, 44 \\ 3/1 - 2/2, 44 \end{array} \right\}$		1 320	1 320
» Malmö (1 kurs).....	22	—	22	22	$\left\{ \begin{array}{l} 20/11 - 29/11, 44 \\ 3/1 - 2/2, 44 \end{array} \right\}$		2 993	2 993
» Östersund (3 kurser).....	59	—	59	59	$\left\{ \begin{array}{l} 7/6 - 21/6, 5/11 - 18/11, \\ 20/11 - 13/12, 44 \\ 24/4 - 9/5, 44 \end{array} \right\}$	60 t	9 709	9 709
» Bollnäs (1 kurs).....	23	—	23	23	$\left\{ \begin{array}{l} 19/1 - 29/1, 2 - 19/2, 44 \\ 7/2 - 17/2, 1/12 - 12/12, 44 \end{array} \right\}$		2 780	2 780
» Boden (2 kurser).....	29	—	29	29	$\left\{ \begin{array}{l} 19/1 - 29/1, 2 - 19/2, 44 \\ 7/2 - 17/2, 1/12 - 12/12, 44 \end{array} \right\}$		1 987	1 987
» Vännäs (2 kurser).....	29	—	29	29	$\left\{ \begin{array}{l} 19/1 - 29/1, 2 - 19/2, 44 \\ 7/2 - 17/2, 1/12 - 12/12, 44 \end{array} \right\}$		4 773	4 773
» Borås (1 kurs).....	21	—	21	21	$\left\{ \begin{array}{l} 9/10 - 10/11, 44 \\ 6/3 - 8/3, 11/9 - 11/10, \\ 8/11 - 9/12, 44, 8/12, 44 \end{array} \right\}$		1 964	1 964
» Ystad (4 kurser).....	46	—	46	46	$\left\{ \begin{array}{l} 8/11 - 9/12, 44, 8/12, 44 \\ 4/1, 45 \\ 8/5 - 26/5, 44 \end{array} \right\}$		4 683	4 683
» Kalmar (1 kurs).....	20	—	20	20	$\left\{ \begin{array}{l} 8/5 - 26/5, 44 \\ 10/1 - 26/1, 44 \\ 16/10 - 9/11, 44 \end{array} \right\}$	45 t	548	548
» Växjö (1 kurs för smalspårspersonal).....	22	—	22	22	$\left\{ \begin{array}{l} 10/1 - 26/1, 44 \\ 16/10 - 9/11, 44 \end{array} \right\}$	130 t	368	368
Vagnpersonalskurs nr 5.....	14	—	14	14	$\left\{ \begin{array}{l} 10/1 - 26/1, 44 \\ 16/10 - 9/11, 44 \end{array} \right\}$		2 627	2 627
1942/44 års korrespondenskurs för maskinavdelningens reparatörspersonal:								
för elektrolokreparatörer.....	59	1	58	²⁾ 52	$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 42 - 21/1, 44 \\ 1/10, 42 - 24/1, 44 \\ 1/10, 42 - 10/1, 44 \\ 1/10, 42 - 18/1, 44 \end{array} \right\}$	12 br	.	1 820
» ånglokreparatörer.....	27	2	25	³⁾ 23	$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 42 - 24/1, 44 \\ 1/10, 42 - 10/1, 44 \\ 1/10, 42 - 18/1, 44 \end{array} \right\}$		.	1 090
» motorfordonsreparatörer.....	16	—	16	⁴⁾ 16	$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 42 - 10/1, 44 \\ 1/10, 42 - 18/1, 44 \end{array} \right\}$		.	720
» vagnreparatörer.....	17	2	15	⁴⁾ 11	$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 42 - 18/1, 44 \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$		.	750
1944/45 års korrespondenskurs för maskinavdelningens reparatörspersonal:								
för elektrolokreparatörer.....	40				$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$	12 br	.	.
» ånglokreparatörer.....	22				$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$		.	.
» motorfordonsreparatörer.....	22				$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$		.	.
» vagnreparatörer.....	40				$\left\{ \begin{array}{l} 1/10, 44 - \cdot, ^5) \\ 1/10, 44 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$		.	.
<i>Trafiktjänst.</i>								
1942/44 års trafikelevkurs:								
praktiska delen.....	43	—	43	43	$\left\{ \begin{array}{l} ^6) 1/6, 43 - 8/5, 44 \\ 2/1, 44 - 22/8, 44 \\ 1/6, 44 - 9/5, 45 \end{array} \right\}$	49 v		
1943/45 års trafikelevkurs:								
teoretiska delen.....	30	—	30	30	$\left\{ \begin{array}{l} 2/1, 44 - 22/8, 44 \\ 1/6, 44 - 9/5, 45 \end{array} \right\}$	628 t		
praktiska delen.....	30	2	28	28	$\left\{ \begin{array}{l} 1/6, 44 - 9/5, 45 \\ 21/7, 44 - 31/12, 44 \\ 2/1, 45 - 29/5, 45 \\ 1/6, 45 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$	49 v	52 400	.
1944/46 års trafikelevkurs:								
förberedande delen.....	31	—	31	31	$\left\{ \begin{array}{l} 21/7, 44 - 31/12, 44 \\ 2/1, 45 - 29/5, 45 \\ 1/6, 45 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$	23 v		
teoretiska delen.....	31	—	31	31	$\left\{ \begin{array}{l} 2/1, 45 - 29/5, 45 \\ 1/6, 45 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$	21 v		
praktiska delen.....	31				$\left\{ \begin{array}{l} 1/6, 45 - \cdot, ^5) \end{array} \right\}$			
1942/44 års korrespondenskurser för utbildning av								
kontorister.....	¹⁾ 362	12	350	335	$\left\{ \begin{array}{l} 1/9, 42 - \cdot, ^5) 44 \\ 1/9, 42 - 16/5, 44 \\ 1/9, 42 - 16/5, 44 \end{array} \right\}$	32 br		
konduktörer.....	182	9	173	170	$\left\{ \begin{array}{l} 1/9, 42 - 16/5, 44 \\ 1/9, 42 - 16/5, 44 \end{array} \right\}$	26 br	21 338	83 035
stationsförmän.....	146	5	141	136	$\left\{ \begin{array}{l} 1/9, 42 - 16/5, 44 \end{array} \right\}$	26 br		
Samaritkurser (42 kurser inkl. repetitionskurser).....	875	.	.	.	Olika perioder	$\left\{ \begin{array}{l} 2-10 d \\ 6-10 t \end{array} \right\}$	13 075	13 075

¹⁾ Härav 11 från EJ. — ²⁾ Härav 10 efter omprövning. — ³⁾ Härav 8 efter omprövning. — ⁴⁾ Härav 2 efter omprövning. — ⁵⁾ Kursen pågick även 1945. — ⁶⁾ Enligt uppgjord, för flertalet kursdeltagare tillämpad plan.

Hyresverksamheten: Inkomster, utgifter, beräknad annuitet samt driftresultat för bostadslägenheter vid de olika distrikten.

Distrikt	Inkomster (K 810, 811, 820, 821)	Direkta utgifter (se efterf. tabeller) (K 81, 82)	Normal avsättning till för- nyelse- fonden ¹ (se an- märk- ningen)	Summa utgifter	Drift- överskott	Drift- överskott per eldstad	Beräknad ränte- kostnad	Överskott	Överskott per eldstad
	Tusental kronor				Kronor		Tusental kronor		Kronor
I D	1 152·7	846·0	342·8	1 188·8	— 36·1	— 6:27	790·7	— 826·8	— 143:67
+ — mot f. å.	— 2·6	+ 56·1	+ 1·6	+ 57·7	— 60·3	— 2:07	— 16·0	— 44·2	— 7:96
II D	738·9	491·6	172·1	663·6	75·3	15:68	400·8	— 325·5	— 67:77
+ — mot f. å.	+ 7·0	— 3·4	— 0·1	— 3·5	+ 10·5	— 2:19	— 4·4	+ 14·9	+ 3:10
III D	490·1	527·8	176·8	704·6	— 214·6	— 51:40	411·1	— 625·6	— 149:92
+ — mot f. å.	+ 21·1	+ 102·1	+ 14·6	+ 116·7	— 95·6	— 20:10	+ 29·0	— 124·6	— 18:04
IV D	650·7	646·0	234·4	880·4	— 229·7	— 50:12	541·5	— 771·2	— 168:27
+ — mot f. å.	+ 5·0	+ 80·2	+ 0·4	+ 80·6	— 75·6	— 16:40	— 10·0	— 65·6	— 13:87
V D	816·3	1 054·6	230·2	1 284·8	— 468·6	— 105:26	535·7	— 1 004·2	— 225:61
+ — mot f. å.	— 8·7	+ 83·7	+ 1·3	+ 85·0	— 93·7	— 22:78	— 6·0	— 87·7	— 23:92
VI D	263·3	341·0	59·4	400·4	— 137·1	— 56:05	137·1	— 274·2	— 112:10
+ — mot f. å.	+ 14·0	+ 46·3	+ 4·3	+ 50·6	— 36·6	— 13:16	+ 7·2	— 43·8	— 13:76
Hela SJ	4 112·0	3 906·9	1 215·7	5 122·6	— 1 010·6	— 38:56	2 816·9	— 3 827·5	— 146:03
+ — mot f. å.	+ 35·8	+ 365·0	+ 22·1	+ 387·1	— 351·3	— 13:03	— 0·2	— 351·1	— 11:42
Härav för hyreshus i städer etc.	(K 810, 811)	(K 81)							
I Distriktet	644·1	411·6	·	·	·	·	·	·	·
II »	302·1	209·7	·	·	·	·	·	·	·
III »	149·0	122·4	·	·	·	·	·	·	·
IV »	156·7	136·8	·	·	·	·	·	·	·
V »	514·1	570·5	·	·	·	·	·	·	·
VI »	49·0	50·7	·	·	·	·	·	·	·
Hela SJ	1 815·0	1 501·7	·	·	·	·	·	·	·
+ — mot f. å.	+ 73·7	+ 183·6	·	·	·	·	·	·	·

Anm. I enlighet med järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för år 1944 är den normala avsättningen till förnyelsefonden, resp. värdeminskningskontot, beräknad efter samma procent som motsvarande för närmast föregående år, nämligen till 1·5 % av det i bostadshus och lägenheter i andra hus (stationshus m. fl.) den $\frac{1}{4}$ 1943 investerade kapitalet, beräknat till 78 930·5 tusen kronor, med tillägg av 2 116·3 tusen kronor, utgörande hela värdet, 1 758·0 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{4}$ 1943, och halva värdet, 358·3 tusen kronor, av bostadslägenheter, som övertogs den $\frac{1}{4}$ 1944 med enskilda järnvägar. Den extra avsättning till förnyelsefonden, som för tidigare år gjorts i form av konjunkturtillägg, fick även för år 1944 liksom för år 1943 formen av en reservavsättning utan uppdelning på olika objektgrupper och ingår därför icke i ovan angivna, beräknade förnyelsefondsavsättning för bostadshus och bostadslägenheter; jämför not 1 å sid. 30. För husbyggnader av annat slag än bostadshus och därmed för lägenheter i sådana hus (beräknat värde cirka 12·5 miljoner kronor) var avsättningen till förnyelsefonden, resp. värdeminskningskontot, visserligen enligt ovannämnda kostnadsstat 2 %, men då värdet av dessa lägenheter, vad beträffar de olika distrikten, icke utan omfattande utredningsarbete kan särskiljas från värdet av lägenheter i bostadshus, har avsättningsprocenttalet 1·5 för bostadshus här använts för samtliga lägenheter. Räntekostnaden är i anslutning till SJ förvaltningsberättelser beräknad efter 3·46 % för år 1944 mot 3·53 % för närmast föregående år å investerade värdet den $\frac{1}{4}$ 1944 (81 054·3 tusen kronor) jämte ovannämnda halva värdet av den $\frac{1}{4}$ 1944 övertagna bostadslägenheter.

¹ Från och med den $\frac{1}{4}$ 1944 till värdeminskningskontot.

Hyresverksamheten (forts.): Direkta utgifter vid de olika bansektionerna och

Hyreshus i städer, köpingar och municipalsamhällen exkl. banmästare- samt banvaktstugor											
Ban- sektion, nr. Distrikt	Antal eld- städer, som svara mot ut- gifterna för året	T o t a l k o s t n a d e r						Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (Konto 8160)			
		Summa utgifter (Konto 8102, 37, 38 och 60)	+ — mot kostn.- stat	H ä r a v				Kronor	+ — mot kostn.- stat, kronor		
				Under- håll o. föränd- ringar (K. 8160)	Skötsel, ren- hålln. m. m. (K. 8165)	Värme m. m. (K. 8167)	Skatter (K. 8162)				
										T u s e n t a l k r o n o r	
1	134	27.6	+	9.6	13.9	4.0	8.3	1.4	103: 73	+	32: 96
2	469	90.2	+	12.2	51.6	17.8	15.4	5.4	110: 02	+	35: 39
3	516	77.4	+	8.5	41.0	8.8	21.5	6.1	79: 46	+	6: 98
*) 4	413	49.8	—	15.7	28.7	6.3	10.6	4.2	69: 49	—	27: 36
24	967	166.6	+	5.0	98.2	33.1	20.6	14.7	101: 55	+	14: 27
I D	2 499	411.6	+	19.6	233.4	70.0	76.4	31.8	93: 40	+	10: 83
5	347	36.2	+	0.8	20.7	10.2	2.1	3.2	59: 65	+	1: 85
6	433	72.7	+	2.0	33.1	15.6	15.5	8.5	76: 44	+	10: 71
7	114	20.4	+	3.4	4.6	4.4	10.6	0.8	40: 35	+	5: 26
*) 8	412	56.2	+	8.0	39.6	9.9	2.0	4.7	96: 12	+	17: 24
9	144	24.2	+	8.5	16.0	2.7	4.2	1.3	111: 11	+	49: 04
II D	1 450	209.7	+	22.7	114.0	42.8	34.4	18.5	78: 62	+	13: 82
*) 10	318	38.1	—	12.4	22.9	4.2	7.5	3.5	72: 01	—	7: 99
11	355	48.0	+	8.2	33.4	8.1	2.5	4.0	94: 08	+	32: 67
*) 12	160	30.0	—	6.5	14.0	3.2	11.2	1.6	87: 50	—	37: 50
*) 28	12	6.3	—	0.6	6.0	0.2	—	0.1	500: 00	—	16: 67
*) 30	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
III D	845	122.4	—	11.3	76.3	15.7	21.2	9.2	90: 30	+	3: 83
13	82	20.2	+	2.2	14.5	2.0	3.1	0.6	176: 83	+	20: 99
14	140	21.1	—	10.3	14.1	3.2	2.1	1.7	100: 71	—	1: 42
15	463	71.8	+	25.6	37.4	13.6	17.0	3.8	80: 78	+	31: 00
16	98	10.7	+	0.1	6.4	2.9	—	1.4	65: 31	+	4: 09
17	60	13.0	+	2.2	4.3	1.2	6.5	1.0	71: 67	+	28: 34
IV D	843	136.8	+	19.8	76.7	22.9	28.7	8.5	90: 98	+	21: 77
18	401	96.4	—	23.7	53.9	16.7	19.8	6.0	134: 41	—	24: 19
19	816	287.1	+	45.2	222.8	28.3	25.6	10.4	263: 36	+	66: 08
20	296	94.7	—	1.7	47.5	9.7	33.2	4.3	160: 47	+	11: 92
21	337	59.5	+	9.1	36.3	7.9	12.0	3.3	107: 72	+	11: 12
23	180	32.8	—	5.2	13.3	1.5	15.7	2.8	73: 89	—	1: 39
V D	2 060	570.5	+	23.7	373.8	64.1	106.3	26.3	181: 46	+	24: 56
25	82	26.8	—	4.0	10.2	4.5	10.1	2.0	124: 39	—	58: 71
26	87	11.0	+	3.0	8.2	1.2	0.9	0.7	94: 25	+	31: 03
27	22	5.3	+	1.0	2.7	0.5	1.7	0.4	122: 73	+	45: 46
*) 29	38	7.6	+	3.3	7.4	0.1	—	0.1	194: 74	+	92: 11
VI D	229	50.7	+	3.3	28.5	6.3	12.7	3.2	124: 45	+	13: 90
Hela SJ	7 926	1 501.7	+	77.8	902.7	221.8	279.7	97.5	113: 89	+	15: 66

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

distrikten (annuitet, nämligen avsättning till förnyelsefond¹⁾ och ränta å byggnadskapital, ej inräknad).

Övriga hyreshus inkl. bannmästare- och banvaktstugor samt bostadslägenheter i stationshus o. d.										Hotell och restauranger		Ban- sektion, nr. Distrikt
Antal eldstäder, som svara mot utgifterna för året	Totalkostnader						Kostnad per eldstad för underhåll och förändringar (K. 82 ⁰⁰)		Summa utgifter (Konto 84 ⁰² , 57, 58 och 60)	+ — mot kostn.-stat		
	Summa utgifter (Konto 82 ⁰² , 57, 58 och 60)	+ — mot kostn.-stat	Härav				Kronor	+ — mot kostn.-stat, kronor				
			Underhåll o. förändringar (K. 82 ⁰⁰)	Skötsel, renhålln. m. m. (K. 82 ⁵⁸)	Värme m. m. (K. 82 ⁵⁷)	Skatter (K. 82 ⁰²)						
											Tusental kronor	
754	101 ⁰	— 19 ⁰	87 ⁰	7 ⁴	5 ³	1 ³	115:38	— 9:62	0 ⁹	— 1 ³	1	
976	142 ⁸	+ 14 ⁸	118 ⁹	5 ⁹	15 ⁷	2 ³	121:82	+ 20:49	—	—	2	
683	88 ³	+ 15 ⁸	69 ¹	5 ⁰	13 ¹	1 ¹	101:17	+ 18:82	12 ⁹	+ 2 ⁹	3	
728	82 ³	— 1 ⁷	64 ⁷	4 ⁷	11 ⁸	1 ¹	88:87	+ 7:83	1 ¹	— 2 ¹	*)4	
115	20 ⁰	+ 3 ⁵	10 ⁹	1 ⁸	7 ²	0 ¹	94:78	+ 25:96	13 ⁶	+ 2 ⁰	24	
3 256	434 ⁴	+ 13 ⁴	350 ⁶	24 ⁸	53 ¹	5 ⁹	107:68	+ 10:59	28 ⁵	+ 1 ⁵	I D	
383	35 ⁴	— 0 ⁴	30 ⁸	2 ⁸	1 ⁴	0 ⁴	80:42	+ 6:93	6 ⁷	+ 0 ⁴	5	
503	49 ⁴	+ 1 ⁷	40 ⁰	3 ⁵	5 ⁰	0 ⁹	79:52	+ 5:66	2 ³	+ 1 ¹	6	
497	42 ⁴	— 0 ⁹	34 ⁸	3 ⁴	3 ⁴	0 ⁸	70:02	+ 1:75	0 ⁹	— 0 ⁷	7	
865	64 ³	+ 3 ⁷	50 ⁶	4 ⁹	6 ⁰	2 ⁸	58:50	+ 6:67	4 ¹	+ 1 ⁰	*)8	
1 105	90 ³	— 0 ¹	79 ⁵	5 ⁰	3 ⁵	2 ³	71:95	+ 13:18	1 ⁶	+ 0 ⁵	9	
3 353	281 ⁸	+ 4 ⁰	235 ⁷	19 ⁶	19 ³	7 ²	70:30	+ 8:12	15 ⁶	+ 2 ³	II D	
543	68 ²	+ 18 ¹	54 ⁹	3 ⁷	8 ¹	1 ⁵	101:10	+ 20:22	6 ⁸	— 5 ⁰	*)10	
608	55 ⁰	— 3 ³	46 ⁷	4 ³	3 ⁰	1 ⁰	76:81	— 5:70	6 ⁵	— 1 ⁴	11	
1 097	151 ⁶	+ 30 ⁶	132 ⁴	4 ⁴	13 ¹	1 ⁷	120:69	+ 29:78	2 ⁴	+ 0 ⁹	*)12	
840	116 ¹	+ 11 ³	111 ³	3 ¹	1 ³	0 ⁴	132:50	+ 10:55	0 ¹	— 6 ⁷	*)28	
240	14 ⁵	+ 2 ³	14 ¹	0 ²	0 ²	—	58:75	+ 14:58	—	—	*)30	
3 328	405 ⁴	+ 59 ²	359 ⁴	15 ⁷	25 ⁷	4 ⁶	107:99	+ 15:97	15 ⁵	— 12 ²	III D	
727	130 ²	+ 8 ⁰	105 ⁸	6 ³	15 ⁸	2 ³	145:53	+ 29:88	17 ³	+ 5 ⁰	13	
1 044	169 ³	+ 21 ⁶	136 ⁵	11 ¹	17 ⁷	4 ⁰	130:75	+ 12:20	36 ⁹	+ 22 ⁹	14	
1 135	118 ²	+ 1 ²	100 ⁷	6 ⁶	8 ⁴	2 ⁵	88:72	+ 8:93	5 ³	— 7 ⁶	15	
466	46 ⁸	+ 3 ⁰	37 ⁵	3 ²	5 ⁵	0 ⁶	80:47	+ 7:35	6 ⁶	— 1 ²	16	
368	44 ⁷	— 4 ⁶	34 ²	3 ⁰	7 ²	0 ³	92:93	+ 2:27	—	—	17	
3 740	509 ²	+ 29 ²	414 ⁷	30 ²	54 ⁶	9 ⁷	110:88	+ 12:97	66 ¹	+ 19 ¹	IV D	
375	69 ⁶	+ 3 ⁸	61 ⁹	5 ⁵	1 ⁴	0 ⁸	165:07	+ 14:01	—	—	18	
595	161 ⁸	+ 33 ⁸	147 ⁹	8 ⁴	4 ⁷	0 ⁸	248:57	+ 60:33	62 ⁵	+ 7 ⁹	19	
418	77 ⁵	+ 11 ⁴	59 ³	4 ⁷	13 ²	0 ³	141:87	+ 32:73	12 ⁷	+ 1 ⁵	20	
642	128 ⁹	+ 7 ⁸	103 ⁹	5 ¹	19 ⁵	0 ⁴	161:84	+ 28:95	3 ⁷	— 3 ³	21	
361	46 ³	— 1 ⁷	27 ²	3 ³	15 ⁸	—	73:35	+ 0:76	3 ⁷	+ 0 ²	23	
2 391	484 ¹	+ 55 ¹	400 ²	27 ⁰	54 ⁶	2 ³	167:38	+ 31:34	82 ⁶	+ 6 ³	V D	
730	105 ⁵	+ 25 ³	95 ⁷	2 ⁷	7 ⁰	0 ¹	131:10	+ 29:36	5 ⁷	— 0 ³	25	
423	48 ⁵	+ 5 ⁵	42 ⁹	1 ⁶	3 ⁹	0 ¹	101:42	+ 18:68	2 ⁰	— 0 ³	26	
466	43 ⁸	— 0 ⁷	41 ⁷	1 ⁶	0 ⁴	0 ¹	89:48	+ 0:80	—	—	27	
598	92 ⁵	+ 30 ⁹	85 ⁵	2 ⁰	5 ⁰	—	142:98	+ 53:42	23 ⁹	+ 17 ⁷	*)29	
2 217	290 ³	+ 61 ⁰	265 ⁸	7 ⁹	16 ³	0 ³	119:89	+ 27:74	31 ⁶	+ 17 ¹	VI D	
18 285	2 405 ²	+ 221 ⁹	2 026 ⁴	125 ²	223 ⁶	30 ⁰	110:82	+ 16:12	239 ⁹	+ 34 ¹	Hela SJ	

¹⁾ Från och med den 1/1 1944 till värdeminskningsskonto.

Utgifter för drift och underhåll

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o							
				31	32	33	35 11	35 12	35 13	35 21	35 22
	Summa	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Linje- tjänst	Anlägg- n., för elektr. tågdrift ¹⁾	Ban- vallen	Broar, vägportar och trummor	Vägar, vägbroar o. gång- banor	Räler med till- behör	Spårväxlar och kors- ningar med tillbehör
1	3 048·7	+ 194·5	+ 426·3	99·9	369·7	129·0	145·3	21·6	23·2	140·8	84·2
2	3 459·2	+ 372·1	+ 495·1	82·5	435·6	85·9	343·6	27·3	26·6	156·9	129·5
3	2 485·0	+ 232·7	+ 275·9	103·6	304·6	130·8	96·7	15·8	19·8	156·6	120·6
*) 4	2 360·9	+ 71·6	+ 72·7	107·0	320·6	72·4	97·2	10·1	19·8	131·9	66·1
24	2 291·6	+ 98·5	+ 23·9	102·1	463·4	17·7	35·1	56·3	6·4	171·1	122·2
I D	13 641·8	+ 969·4	+ 1 293·9	495·1	1 893·9	435·8	717·9	131·1	95·8	757·3	522·6
5	1 816·4	— 18·4	— 12·9	132·0	218·7	63·0	116·0	39·5	9·1	117·5	128·4
6	1 641·9	+ 155·1	+ 199·9	87·6	193·7	60·5	149·9	30·3	17·0	119·7	87·7
7	1 423·3	+ 84·8	+ 168·6	63·7	217·1	—	45·1	8·9	8·9	111·3	36·4
*) 8	2 437·2	+ 93·6	+ 303·4	107·3	259·8	69·5	102·8	15·4	19·1	81·5	28·7
9 ³⁾	2 826·1	+ 61·0	+ 261·6	119·2	367·1	114·6	182·2	37·0	31·5	118·3	81·0
9 ⁴⁾	251·7	— 13·2	+ 60·7	—	28·5	—	21·1	7·5	0·7	8·4	15·5
II D	10 397·1	+ 362·9	+ 981·3	509·8	1 284·9	307·6	617·1	138·6	86·3	556·7	377·7
*) 10	3 528·1	+ 378·4	+ 193·5	122·5	408·9	104·8	74·1	30·0	28·4	232·0	229·4
11	3 107·7	+ 690·6	+ 503·6	101·6	282·2	82·0	457·3	19·8	27·5	177·6	122·9
*) 12	3 791·5	+ 586·1	+ 165·8	113·4	528·0	72·9	238·2	45·3	27·1	175·1	140·9
*) 28	2 450·2	+ 3·9	+ 604·1	57·6	465·3	—	79·0	11·4	28·7	132·1	59·2
*) 30	695·1	— 27·9	+ 695·1	25·7	75·6	—	18·4	6·1	3·7	31·7	8·4
III D	13 572·6	+ 1 631·1	+ 2 162·1	420·8	1 760·0	259·7	867·0	112·6	115·4	748·5	560·8
13	2 265·0	— 22·4	— 58·5	63·6	308·2	31·2	177·3	40·8	28·7	134·6	19·6
14	3 240·9	+ 146·1	+ 366·0	71·5	360·2	105·4	144·7	27·4	24·3	190·5	116·0
15	3 493·4	+ 465·9	+ 425·2	71·0	408·0	102·9	189·4	20·3	23·9	253·2	76·9
16	1 589·9	+ 12·8	+ 98·2	50·3	243·0	—	65·3	10·2	8·3	69·3	15·7
17	2 434·3	— 1·4	+ 236·5	77·9	301·0	—	450·8	36·9	16·2	88·2	44·7
IV D	13 023·5	+ 601·0	+ 1 067·4	334·3	1 620·4	239·5	1 027·5	135·6	101·4	735·8	272·9
18	1 980·6	— 63·8	+ 115·4	91·3	280·5	150·1	94·7	19·2	6·8	93·4	39·4
19	2 976·0	+ 81·7	+ 269·0	113·8	333·1	167·3	192·0	24·2	14·1	145·0	47·4
20	2 836·0	+ 151·8	+ 309·6	79·8	352·2	42·0	200·0	36·3	24·1	121·5	44·8
21	3 771·2	— 7·1	+ 413·8	111·3	449·7	104·4	333·0	37·9	25·7	111·4	64·9
23	1 976·9	+ 32·6	+ 226·0	71·1	372·8	—	73·2	16·7	9·0	78·4	6·5
V D	13 540·7	+ 195·2	+ 1 333·8	467·3	1 788·3	463·8	892·9	134·3	79·7	549·7	203·0
25 ³⁾	2 401·8	+ 123·0	+ 273·8	87·9	361·8	—	151·9	27·2	25·3	116·8	94·5
25 ⁴⁾	240·6	— 23·2	+ 1·2	—	37·1	—	10·5	0·2	0·1	3·2	0·9
26	1 439·4	+ 35·0	+ 260·4	66·0	244·7	—	40·8	5·8	11·7	107·8	83·9
27 ⁵⁾	1 140·1	— 78·6	+ 135·3	42·9	145·9	—	60·5	7·1	6·3	36·3	32·7
*) 29 ⁶⁾	1 721·0	+ 9·2	+ 652·2	51·0	230·8	—	68·7	14·0	15·1	83·7	57·4
VI D	6 942·9	+ 65·4	+ 1 322·9	247·8	1 020·3	—	332·4	54·3	58·5	347·8	269·4
Hela SJ	71 121·6	+ 3 825·0	+ 8 161·4	2 475·1	9 367·8	1 706·4	4 451·8	706·5	537·1	3 695·8	2 206·4

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

¹⁾ Utom underhåll; jfr K:o 35 21—27. — ²⁾ Underhåll; jfr K:o 33. — ³⁾ Normalspåriga delen. — ⁴⁾ Smal-spåriga delen (0·891 m. spårvidd). — ⁵⁾ Endast smalspår (0·891 m. spårvidd). — ⁶⁾ Endast smalspår (1·067 m. spårvidd).

i tusental kronor: Bansektioner.

n u m m e r

35 23	35 24, 25	35 31-37	35 41-48	35 51-75	35 77	35 11-77	78	71	300, 308	Sektions nr
Sliprar	Riktning och ballast	Anlägg- ningar för elekt. tågdrift ²⁾	Hus- byggnader	Övriga anlägg- stängsel m. m. utom snöskydd	Snöröjning inkl. snö- skydds- anord- ningar	Summa underhåll av bana o. byggnader	Underhåll av inven- tarier och effekter	Hjälp- anlägg- ningar	In- komster	
577 ⁹	753 ⁸	89 ¹	165 ⁰	386 ⁶	35 ¹	2 422 ¹	34 ⁰	—	6 ⁰	1
655 ¹	497 ³	116 ¹	203 ⁴	658 ²	8 ⁹	2 822 ⁹	37 ²	—	4 ⁹	2
426 ⁰	402 ³	138 ²	184 ⁸	363 ²	12 ⁶	1 936 ⁶	28 ²	—	18 ⁸	3
527 ⁶	480 ⁹	79 ⁴	104 ⁵	308 ²	12 ⁰	1 837 ⁷	28 ⁵	—	5 ³	*) 4
192 ⁹	167 ⁸	62 ⁶	387 ⁸	357 ⁶	7 ⁴	1 567 ²	31 ³	139 ⁴	30 ¹	24
2 379 ⁵	2 301 ⁶	485 ⁴	1 045 ⁵	2 073 ⁸	76 ⁰	10 586 ⁵	159 ²	139 ⁴	65 ¹	I D
254 ⁸	241 ⁶	95 ⁶	122 ⁰	269 ⁶	2 ⁵	1 396 ⁶	22 ⁶	—	16 ⁵	5
342 ⁶	178 ²	63 ⁶	87 ⁹	195 ⁹	3 ⁴	1 276 ²	21 ⁸	11 ⁴	9 ³	6
461 ⁷	218 ³	—	47 ⁵	139 ⁶	50 ⁸	1 128 ⁵	16 ⁰	—	1 ⁵	7
436 ³	733 ⁷	82 ⁰	109 ³	355 ³	17 ⁵	1 981 ⁶	23 ¹	—	4 ¹	*) 8
606 ²	538 ⁵	98 ²	119 ⁴	411 ⁷	10 ¹	2 234 ¹	21 ⁹	—	30 ⁸	9 ³⁾
68 ⁵	57 ⁰	—	14 ⁵	28 ²	2 ³	223 ⁷	2 ⁷	—	3 ²	*) 4)
2 170 ¹	1 967 ³	339 ⁴	500 ⁶	1 400 ³	86 ⁶	8 240 ⁷	108 ¹	11 ⁴	65 ⁴	II D
503 ⁴	825 ⁰	95 ⁶	263 ⁹	542 ⁴	21 ⁴	2 848 ⁶	33 ⁶	36 ⁹	27 ²	*) 10
690 ⁰	637 ²	116 ⁹	98 ⁷	273 ⁶	2 ⁰	2 623 ⁵	29 ⁶	—	11 ²	11
640 ⁴	985 ⁹	83 ⁶	211 ¹	479 ³	16 ¹	3 043 ⁰	44 ²	—	10 ⁰	*) 12
664 ⁴	311 ¹	—	169 ³	413 ¹	49 ⁴	1 917 ⁷	19 ⁴	—	9 ⁸	*) 28
316 ⁴	113 ⁴	—	35 ⁶	52 ⁵	4 ¹	590 ³	4 ⁹	—	1 ⁴	*) 30
2 814 ⁶	2 872 ⁶	296 ¹	778 ⁶	1 760 ⁹	96 ⁰	11 023 ¹	131 ⁷	36 ⁹	59 ⁶	III D
463 ⁶	482 ⁰	21 ⁶	169 ⁶	206 ³	98 ⁶	1 842 ⁷	39 ⁴	7) - 5 ³	14 ⁶	13
697 ³	832 ⁰	121 ⁷	128 ⁵	362 ⁷	46 ⁹	2 692 ⁰	20 ⁴	—	8 ⁶	14
789 ⁴	723 ⁷	104 ⁷	137 ⁰	529 ⁵	29 ⁷	2 877 ⁷	38 ⁹	—	5 ¹	15
550 ⁸	327 ⁰	—	49 ⁸	131 ³	47 ²	1 274 ⁹	22 ⁴	—	0 ⁷	16
469 ¹	552 ⁶	—	85 ⁰	205 ⁷	89 ⁴	2 038 ⁶	18 ⁹	—	2 ¹	17
2 970 ²	2 917 ³	248 ⁰	569 ⁹	1 435 ⁵	311 ⁸	10 725 ⁹	140 ⁰	7) - 5 ³	31 ¹	IV D
345 ⁸	372 ⁵	110 ⁸	43 ²	250 ⁴	82 ⁴	1 458 ⁶	28 ⁸	—	28 ⁷	18
408 ⁴	628 ⁷	164 ⁶	112 ³	261 ⁰	337 ⁵	2 335 ⁴	42 ⁰	—	15 ⁶	19
595 ⁹	717 ⁸	34 ⁸	156 ⁰	261 ⁹	131 ⁴	2 324 ⁵	43 ⁵	—	6 ⁰	20
881 ³	947 ¹	120 ⁴	144 ¹	337 ⁶	75 ⁹	3 079 ³	40 ⁹	—	14 ⁴	21
634 ⁸	412 ⁸	—	47 ⁶	128 ⁹	102 ²	1 510 ¹	26 ⁵	—	3 ⁶	23
2 866 ²	3 078 ⁹	430 ⁶	503 ⁴	1 239 ⁸	729 ⁴	10 707 ⁹	181 ⁷	—	68 ³	V D
597 ⁷	369 ¹	—	200 ⁵	320 ⁰	7 ²	1 910 ²	49 ²	—	7 ³	25 ²⁾
80 ⁵	27 ⁸	—	44 ⁴	31 ⁷	2 ¹	201 ⁴	2 ²	—	0 ¹	*) 4)
386 ⁷	183 ⁷	—	90 ³	202 ⁶	4 ³	1 117 ⁶	13 ¹	—	2 ⁰	26
424 ⁵	163 ³	—	88 ⁶	113 ⁷	7 ³	940 ³	14 ⁷	—	3 ⁷	27 ⁵⁾
474 ⁶	325 ⁴	—	127 ⁸	253 ³	10 ²	1 430 ²	15 ⁹	—	6 ⁹	*) 29 ⁶⁾
1 964 ⁰	1 069 ³	—	551 ⁶	921 ³	31 ¹	5 599 ⁷	95 ¹	—	20 ⁰	VI D
15 164 ⁶	14 207 ⁰	1 799 ⁵	3 949 ⁶	8 831 ⁶	1 330 ⁹	56 883 ⁸	815 ⁸	182 ²	309 ⁵	Hela S J

7) Inkomstsald.

Sektions nr	Bokförda utgifter (saldo)			K o n t o n u m m e r							
				41	42, 46 11—19, 27	42 31	42, 46 33, 40, 41, 50	43 11—19, 27	43 35 minus 1 35		
	Summa	+ — mot kostn. st. ¹⁾	+ — mot f. å.	Sektions- ledning	Personal- utgifter för ångloktj. ²⁾	Lok- bränsle	Övr. sakl. utgifter för ångloktj. ³⁾	Personal- utgifter för elektro- loktj. ⁴⁾	Elektrisk energi för tågrörelsen		
*)1	15 386:3	+	688:3	+	1 290:3	132:0	450:5	1 127:4	35:2	3 680:3	3 021:9
2	8 730:4	+	243:8	+	625:6	89:1	394:4	1 404:7	68:4	2 385:4	2 121:4
I D	24 116:7	+	932:1	+	1 915:9	221:1	844:9	2 532:1	103:6	6 065:7	5 143:3
*)5 ⁶⁾	12 499:5	+	640:6	+	768:8	130:5	1 146:7	2 771:5	96:2	2 565:0	2 712:6
5 ⁷⁾	633:2	+	47:6	—	65:6	—	113:1	277:0	16:2	—	—
6	5 945:2	—	601:4	+	291:1	61:7	656:4	2 318:1	61:5	710:0	549:2
II D	19 077:9	+	86:8	+	994:3	192:2	1 916:2	5 366:6	173:9	3 275:0	3 261:8
*)10	13 228:6	+	475:7	—	160:7	129:5	581:5	1 920:3	58:3	3 476:8	2 879:2
*)28	6 911:4	+	950:1	+	2 626:8	60:0	1 477:7	3 901:2	218:7	0:1	—
5 ⁸⁾	1 356:6	—	20:9	+	1 356:6	—	258:6	642:5	40:7	—	—
III D	21 496:6	+	1 401:9	+	3 822:7	189:6	2 317:8	6 464:0	317:7	3 476:9	2 879:2
13	6 638:0	+	27:9	+	295:7	69:0	1 135:8	3 928:3	117:1	216:5	10:9
14	7 292:1	—	513:3	+	305:4	63:6	729:0	2 999:9	74:2	831:9	885:2
15	10 277:7	+	300:9	+	1 116:5	81:8	1 039:4	3 752:0	129:2	1 723:0	1 543:7
IV D	24 207:8	—	184:5	+	1 717:6	214:4	2 904:2	10 680:2	320:5	2 771:4	2 439:8
19	5 537:5	—	106:4	—	503:1	104:7	35:0	174:4	7:5	1 683:8	1 153:4
20	7 077:9	+	113:6	+	591:1	81:7	1 150:8	2 917:2	117:8	364:8	294:4
21	7 216:0	+	606:9	+	323:5	80:3	742:9	2 666:3	113:3	972:4	890:5
V D	19 831:4	+	614:1	+	411:5	266:7	1 928:7	5 757:9	238:6	3 021:0	2 338:3
25 ⁶⁾	6 259:6	+	681:2	+	1 119:9	69:4	1 095:2	3 968:6	113:0	0:2	—
5 ⁷⁾	259:3	+	12:8	+	22:7	—	60:0	63:4	7:9	—	—
*)27 ⁶⁾	4 899:2	+	535:9	+	786:5	89:8	780:1	3 165:2	107:9	—	—
5 ⁷⁾	5 580:1	—	201:7	+	1 540:0	—	1 257:8	3 010:3	172:4	—	—
5 ⁸⁾	224:6	—	2:7	—	282:0	—	35:1	151:7	5:4	—	—
VI D	17 222:8	+	1 025:5	+	3 187:1	159:2	3 228:2	10 359:2	406:6	0:2	—
Hela S J	125 953:2	+	3 516:3	+	12 049:1	1 243:1	13 140:0	41 160:0	1 560:9	18 610:2	16 062:4

Sektions nr	K o n t o n u m m e r									
	43 33, 40, 41	44, 45	46 32	47	48 minus 408	76, 77	78	35	71	400, 410-451
	Övr. sakl. utgifter för elektro- loktj. ⁴⁾	Lokstallar samt vat- ten- o. ko- lationer	Motorv., räl-buss- o. loko- motor- bränsle	Vagn- tjänst	Verkstads- tj., gemens. omkost- nader	Underhåll av rull- materiel	Underhåll av inventa- rier o. effekter	Underhåll av bygg- nader m. m.	Hjälps- anlägg- ningar	In- komster
*)1	524:3	567:8	58:6	2 399:4	91:7	2 409:5	38:9	103:7	750:2	5:1
2	201:3	492:3	59:2	808:1	28:7	659:6	12:2	12:2	—	6:6
I D	725:6	1 060:1	117:8	3 207:5	120:4	3 069:1	51:1	115:9	750:2	11:7
*)5⁶⁾	197:5	559:2	128:9	682:9	61:4	1 280:7	74:8	27:2	97:2	32:8
5⁷⁾	—	42:1	13:5	16:8	15:6	133:2	3:3	2:4	—	—
6	53:5	323:9	90:4	301:8	30:5	481:5	7:8	20:6	280:0	1:7
II D	251:0	925:2	232:8	1 001:5	107:5	1 895:4	85:9	50:2	377:2	34:5
*)10	487:1	787:6	170:3	1 227:3	50:4	1 360:8	70:5	11:5	32:3	14:9
*)28	—	745:9	53:7	107:4	8:8	329:3	15:5	4:7	—	11:6
5⁸⁾	—	151:1	12:3	54:7	14:3	176:9	6:6	1:7	—	2:8
III D	487:1	1 684:5	236:5	1 389:4	73:5	1 867:0	92:6	17:9	32:3	29:3
13	19:5	457:1	87:0	154:5	29:0	350:0	22:7	22:5	30:7	12:6
14	153:2	528:1	57:6	356:2	20:0	561:5	8:9	28:5	—	5:7
15	173:9	609:9	136:0	244:3	34:0	754:7	13:5	47:5	—	5:4
IV D	346:6	1 595:1	20:6	755:2	83:0	1 666:2	45:1	98:5	30:7	23:7
19	280:4	424:0	10:1	389:4	113:4	999:6	32:3	56:3	82:7	9:5
20	87:4	778:0	126:1	277:7	37:3	648:0	21:9	54:6	127:5	7:3
21	108:1	469:2	115:7	237:9	36:6	615:0	41:3	35:6	93:3	2:4
V D	475:9	1 671:2	251:9	905:0	187:3	2 262:6	95:5	146:5	303:5	19:2
25⁶⁾	—	326:4	81:4	225:5	51:7	315:8	6:8	6:1	—	0:1
5⁷⁾	—	19:0	37:5	7:6	14:4	48:4	0:9	0:2	—	—
*)27⁶⁾	—	252:1	19:2	187:5	14:2	261:8	10:9	7:0	6:7	3:2
5⁷⁾	—	396:1	68:0	183:5	31:7	438:2	9:7	13:2	—	0:8
5⁸⁾	—	8:0	5:7	3:3	2:6	12:7	0:1	—	—	—
VI D	—	1 001:6	211:8	607:5	114:6	1 076:9	27:9	26:5	6:7	4:1
Hela S J	2 286:2	7 937:7	1 331:4	7 866:1	686:3	11 837:2	398:1	455:5	1 500:6	122:5

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

1) Bortsett från kostnader för elektrisk energi för tågrörelsen i fråga om de olika sektionerna och distrikten mon inberäknat nämnda kostnad beträffande hela S J. Kostnaden ifråga bokföres nämligen i sin helhet i styrelsen och ingår ej i sektionernas och distrikternas kostnadsstat. — 2) Inkl. förbränningsmotorvagnstjänst. — 3) — 9 se nedest & nästa sida.

Sektions- nr	Bokförda utgifter (saldo) ²⁾			K o n t o n u m m e r									
	Summa	+ — mot kostn. st.	+ — mot f. å.	51	52	53	44—46	47	35	71	78	500, 510	52 99
				Sek- tions- led- ning	Stations- tjänst ³⁾	Tåg- tjänst	Stalltj. samt rälssbuss- och loko- motor/dag- tjänst ⁴⁾	Vagn- tjänst	Snö- röj- ning	Hjäl- p- an- läg- g- nin- gar ⁵⁾	Under- håll av inven- tarier och ef- fekter	In- kom- ster	Utgifter vid maskin- sektionerna för viss vagnvår- slingsloks- tjänst ⁶⁾
1	3 249 ²	+ 145 ⁸	+ 163 ²	153 ⁶	2 309 ⁹	713 ⁶	36 ⁸	3 ⁸	31 ⁶	—	10 ⁸	10 ⁹	177 ⁶
2	4 611 ⁸	+ 177 ⁹	+ 257 ⁷	121 ²	3 909 ¹	529 ³	64 ⁴	6 ³	6 ⁹	—	30 ⁵	55 ⁹	418 ⁴
3	6 057 ²	+ 458 ⁹	+ 440 ⁶	110 ⁸	5 505 ⁸	442 ⁵	—	—	45 ⁷	—	27 ⁷	75 ³	768 ⁸
*) 4	3 463 ⁵	+ 130 ⁶	+ 219 ⁶	152 ⁰	2 468 ⁷	828 ⁵	—	7 ⁷	10 ¹	—	19 ³	22 ⁸	195 ⁹
24	11 339 ⁸	+ 419 ²	+ 936 ²	171 ⁰	10 968 ¹	35 ⁶	—	0 ³	63 ¹	—	102 ⁴	0 ⁷	1 188 ⁵
I D	28 721 ⁵	+ 1 332 ⁴	+ 2 017 ³	708 ⁶	25 161 ⁶	2 549 ⁵	101 ²	18 ¹	157 ⁴	—	190 ⁷	165 ⁶	2 749 ²
*) 5	9 774 ²	+ 580 ³	+ 749 ³	184 ²	7 875 ⁴	951 ⁵	20 ⁷	716 ⁵	18 ²	—	73 ⁴	65 ⁸	1 279 ⁴
6	3 056 ⁸	+ 121 ²	+ 180 ⁷	103 ⁷	2 561 ⁷	308 ¹	1 ⁷	58 ⁹	9 ⁶	—	20 ⁷	7 ⁶	418 ¹
7	1 616 ⁴	+ 135 ⁹	+ 96 ⁴	63 ⁸	1 116 ⁸	185 ⁴	161 ⁵	46 ⁹	55 ⁸	—	8 ⁴	22 ²	87 ¹
9 ⁷⁾	4 162 ⁹	+ 305 ⁹	+ 277 ⁶	152 ⁴	2 920 ⁴	936 ³	87 ²	47 ¹	1 ⁴	—	18 ⁴	0 ³	25 ⁹
*) 8)	248 ²	+ 30 ⁶	+ 28 ⁶	—	158 ¹	58 ⁵	30 ⁷	2 ⁴	—	—	0 ³	1 ⁸	—
II D	18 858 ⁵	+ 1 173 ⁸	+ 1 332 ⁶	504 ¹	14 632 ⁵	2 439 ⁸	301 ⁸	81 ⁸	85 ⁰	—	121 ²	97 ⁷	1 810 ⁵
*) 10	8 174 ¹	+ 717 ⁶	+ 612 ⁶	147 ⁸	6 938 ⁶	540 ³	—	415 ⁹	3 ⁹	69 ³	60 ³	2 ²	997 ²
11	4 019 ⁸	+ 216 ⁶	+ 269 ⁸	102 ⁰	3 577 ⁴	295 ⁸	0 ³	19 ⁶	9 ⁴	—	25 ¹	9 ⁸	430 ⁰
*) 12	5 055 ²	+ 245 ⁵	+ 221 ⁶	148 ²	4 079 ¹	612 ⁵	39 ¹	149 ³	1 ⁴	—	36 ⁰	10 ⁶	517 ⁷
*) 28	2 719 ⁵	+ 194 ⁷	+ 676 ⁷	98 ⁵	2 090 ⁶	461 ⁰	16 ⁹	23 ²	—	—	29 ³	—	200 ³
*) 30 ⁹⁾	1 001 ⁹	+ 99 ⁷	+ 1 001 ⁹	50 ⁶	818 ⁵	111 ¹	18 ⁴	0 ⁶	0 ⁸	—	2 ⁵	0 ⁴	118 ⁰
III D	20 970 ⁵	+ 1 474 ¹	+ 2 782 ⁶	547 ¹	17 504 ²	2 020 ⁷	74 ⁷	608 ⁸	15 ⁵	69 ⁵	153 ⁰	23 ⁰	2 263 ²
13	2 619 ¹	+ 179 ³	+ 201 ⁸	105 ⁵	1 813 ⁰	390 ⁹	136 ²	65 ⁵	96 ⁷	—	11 ⁵	0 ²	113 ⁸
14	5 103 ²	+ 337 ²	+ 417 ²	148 ¹	4 095 ⁰	492 ⁶	71 ⁰	81 ⁴	188 ⁷	—	26 ⁶	0 ²	474 ³
15	4 250 ⁶	+ 28 ⁸	+ 125 ²	155 ⁹	3 326 ³	377 ⁷	140 ⁵	124 ⁸	105 ³	— 0 ³	20 ⁸	0 ²	296 ³
16	1 087 ⁷	+ 80 ³	+ 100 ⁰	74 ⁸	726 ³	137 ⁸	92 ³	17 ⁵	33 ⁷	—	5 ⁵	0 ²	50 ⁰
IV D	13 060 ⁶	+ 568 ⁰	+ 844 ²	484 ³	9 960 ⁶	1 399 ⁰	440 ⁰	289 ²	424 ⁴	— 0 ³	64 ⁴	0 ⁸	934 ⁴
19	2 621 ⁹	+ 67 ⁶	+ 40 ³	114 ¹	2 161 ⁶	207 ¹	14 ⁶	—	119 ⁹	—	11 ⁵	6 ⁹	433 ⁴
20	3 121 ¹	+ 298 ³	+ 269 ⁰	97 ²	2 254 ⁶	309 ⁹	230 ⁴	—	200 ¹	15 ²	17 ²	3 ⁵	133 ⁵
21	3 188 ⁵	+ 300 ⁷	+ 293 ⁴	129 ⁶	2 386 ⁰	371 ⁸	173 ⁹	—	112 ¹	—	16 ⁴	1 ³	250 ⁸
V D	8 931 ⁵	+ 666 ⁶	+ 602 ⁷	340 ⁹	6 802 ²	888 ⁸	418 ⁹	—	432 ¹	15 ²	45 ¹	11 ⁷	817 ⁷
25 ⁷⁾	3 063 ²	+ 209 ⁰	+ 247 ⁶	115 ⁴	2 439 ⁰	419 ⁴	99 ⁸	0 ⁶	4 ⁰	—	16 ⁷	31 ⁷	204 ⁰
*) 8)	154 ⁰	+ 6 ⁸	+ 16 ¹	—	135 ³	18 ²	—	—	0 ¹	—	0 ⁴	—	—
26	2 999 ⁹	+ 127 ³	+ 312 ⁵	100 ⁹	2 594 ⁶	266 ⁰	13 ⁶	—	1 ⁶	—	24 ⁷	1 ⁵	426 ¹
27 ¹⁰⁾	969 ⁹	+ 26 ³	+ 79 ⁷	74 ⁴	601 ⁶	252 ¹	34 ³	3 ³	0 ³	—	4 ⁰	0 ¹	23 ³
*) 29 ¹¹⁾	1 883 ¹	+ 144 ¹	+ 473 ³	85 ²	1 450 ⁷	335 ⁴	—	—	0 ⁷	—	11 ¹	—	168 ²
VI D	9 070 ¹	+ 513 ⁵	+ 1 129 ²	375 ⁹	7 221 ²	1 291 ¹	147 ⁷	3 ⁹	6 ⁷	—	56 ⁹	33 ³	821 ⁶
— ¹²⁾	12 ⁵	+ 12 ⁵	—	—	12 ⁵	—	—	—	—	—	—	—	—
Hela S J	99 625 ²	+ 5 740 ⁹	+ 8 708 ⁶	2 960 ⁶	81 294 ⁸	10 588 ⁹	1484 ³	1 791 ⁸	1 121 ¹	84 ²	631 ³	332 ¹	9 396 ⁶

*) Anger, att förändring av sektionens omfattning förekommit under löpande eller närmast föregående året; se sid. 7.

1) Exkl. billinjer, vilkas utgifter bokföras på särskilda konton med delvis andra rubriker. (Se specificerad tabell 12 i den officiella järnvägsstatistiken Statens Järnvägar). — 2) Exklusive utgifter å konto nr 52 99; jfr not 6. — 3) Inklusive lokomotorvårslingskostnad. Kostnaden för lok- och motorvagnvårslingskostnad ingår däremot i maskinsektionernas utgifter å kontona 42 och 43 m. fl. — 4) Kostnaderna för lokomotorvårslingskostnaden ingår å konto 52 utom bränsle- och smörjmedelskostnaden m. m., som bokförts i maskinsektioner; jfr konto nr 46 32, 33 m. fl. å sid. 24. — 5) Samt ett inkomstsaldo 0⁵ för 15 trafiksektionen å konto 42. — 6) Utgifter, som utaför driftkostnadsräkenskaperna genom distriktskanslierna debiterats trafiksektionerna av maskinsektionerna för med lok utförd vårslingskostnad å stationer, där mera omfattande sådan tjänst förekommit. Debiteringarna ifråga äro sålunda att betrakta mera som statistiska uppgifter; jfr not 2. — 7) Normalspåriga delen. — 8) Smalspåriga delen (0.891 m spårvidd). — 9) 1/7 1944 införlivad del. — 10) Endast smalspår (0.891 m spårvidd). — 11) Endast smalspår (1.067 m spårvidd). — 12) Andel av resebyråkostnad. — 13) Här- av omkring 1 365 tusen kr. för rälssbuss- och lokomotortåg-tjänst.

3) (Å föregående sida). Inklusive förbränningsmotorvagn-tjänst samt en del av övriga sakliga utgifter för rälssbuss- och lokomotor-tjänst; jfr not 3 och 4 ovan. — 4) Inklusive elektromotorvagn-tjänst. — 5) Kostnaderna äro fördelade på de olika sektionerna i proportion till antalet inom varje sektion utförd antal lokkilometer; jfr not 1. — 6) Normalspåriga delen. — 7) Smalspåriga delen (0.891 m spårvidd). — 8) 1/7 1944 införlivad del. — 9) Smalspåriga delen (1.067 m spårvidd).

Förrådsavdelningarnas (förrådsintendentkontor)

(Dessa utgifter ingå i de i det föregående angivna utgifterna för drift och

Konto nr 69 01—66		Samtliga förråds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f.å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
<i>Personalutgifter.</i>									
11	Avlöning till ordinarie tjänstemän	804.6	— 49.3	— 10.7	211.6	155.3	145.5	153.2	139.0
12	» » icke ordinarie tjänstemän ...	101.1	+ 16.2	+ 31.3	41.0	14.6	18.4	11.5	15.6
13	» » arbetarpersonal.....	—	—	—	—	—	—	—	—
17	Extra löneförmåner	7.9	+ 0.2	— 2.6	1.8	1.1	1.6	1.1	2.3
18	Resekostnads- o. traktamentsersättning ...	43.1	+ 2.3	+ 3.8	7.9	6.1	11.0	10.7	7.4
21	Läkarvård, läkemedel, sjukhusvård o. be- gravningshjälp	9.1	+ 0.4	— 1.5	2.9	1.7	1.7	1.7	1.1
27	Beklädnad	2.7	+ 0.3	+ 0.3	0.6	0.6	0.9	0.3	0.3
	Summa	968.5	— 29.9	+ 20.6	265.8	179.4	179.1	178.5	165.7
<i>Sakliga utgifter.</i>									
01	Avsättning till värdeminskningskonto.....	97.7	—	—	32.9	24.1	19.1	13.5	8.1
05	Andel av förrådsbyråns kostnader	295.0	—	+ 24.3	111.0	54.0	50.0	40.0	40.0
31	Bränsle utom för motorer.....	3.8	— 1.7	+ 1.4	—	—	3.1	—	0.7
32	» för motorer	—	—	—	—	—	—	—	—
35	Elektrisk energi.....	8.6	+ 2.0	+ 2.1	1.3	5.2	1.5	—	0.6
38	Vatten.....	1.1	— 0.2	— 0.1	0.6	0.4	0.1	—	—
39	Driftsinventarier	3.9	— 2.0	+ 3.9	0.7	0.4	0.5	1.4	0.9
40									
41	Skrivmaterialier	4.5	+ 0.5	+ 0.6	1.2	0.9	1.5	0.5	0.4
43	Övriga förrådsmaterialier	3.8	+ 0.1	+ 0.6	1.4	0.5	0.8	0.7	0.4
48	Förpackningsmaterialier	18.3	+ 2.3	— 0.7	9.3	2.0	3.9	2.1	1.0
51	Hyror för tjänstelokaler	4.7	—	—	—	—	—	—	4.7
52	» » kolupplagsplatser	27.0	+ 3.0	+ 7.3	—	14.3	10.7	2.0	—
55	Telegram, telefon	11.5	+ 0.4	+ 0.8	2.4	3.9	2.9	0.5	1.8
56	Uppvärmning	86.5	— 0.4	— 8.2	64.4	5.8	2.1	11.0	3.2
57	Renhållning av lokaler och områden	25.1	+ 1.1	+ 1.7	6.3	3.4	4.9	5.2	5.8
58	Nattvaktstjänst	7.2	—	—	6.3	—	0.9	—	—
59	Övriga kostnader för lokaler och anordningar	13.9	— 0.5	+ 0.8	6.8	1.7	1.9	1.5	2.0
61	Underhåll m. m. av byggnader	34.7	+ 0.2	— 4.7	16.4	8.3	3.4	0.8	5.8
63	» av kolbås	0.4	— 1.2	— 0.5	0.2	—	0.1	0.1	—
64	» och drift av kolkrananordningar	42.4	+ 10.1	+ 10.0	—	0.1	—	7.2	35.1
65	» av och energi för traverser och lyftkranar	26.4	+ 13.0	+ 10.4	7.1	18.6	0.5	0.2	—
66	Underhåll av och energi för automobiler	9.9	+ 2.0	+ 1.7	—	7.0	2.8	0.1	—

och huvudförråd) utgifter i tusental kronor.

underhåll i form av omkostnader för förbrukade materialier).

Konto nr 69 67—99 och 600, 652, 665		Samtliga förråds- avdelningar			Härav bokförda utgifter vid förrådsavdelningen i				
		Bokf. utg.	+ — mot kostn.st.	+ — mot f. å.	Örebro	Göte- borg	Malmö	Öster- sund	Luleå
67	Underhåll av och energi för truckar	4·3	+ 1·2	+ 0·4	3·4	0·9	—	—	—
68	» av övriga inventarier	2·1	— 0·6	— 0·2	0·8	0·2	0·3	0·6	0·2
71	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot för hand	58·7	+ 3·2	— 5·9	24·8	7·6	12·5	2·8	11·0
72	Lastn., lossn., lagr. o. sortering av skrot med kran	11·2	— 0·5	+ 1·0	3·0	4·2	—	4·0	—
73	Lastn., lossn., lagr. o. utlämn. av oljor...	27·8	— 0·2	+ 1·4	5·2	7·8	5·4	7·2	2·2
74	» » » » » » bränsle utom brännolja för hand	13·8	— 1·5	— 5·0	0·8	0·3	—	10·4	2·3
75	Lastn., lossn., lagr. av bränsle utom bränn- olja med kran	0·3	— 0·5	— 0·1	—	0·3	—	—	—
76	Lastn., lossn., lagr. av virke för hand ...	35·6	+ 2·1	— 0·9	10·7	13·1	10·7	—	1·1
77	» » » » » » med kran ...	5·7	—	+ 0·1	—	5·7	—	—	—
78	» » » » » » övriga förrådseffek- ter för hand	484·5	+ 0·8	+ 13·2	168·2	65·8	105·8	72·8	71·9
79	Lastn., lossn., lagr. av övriga förrådseffek- ter med kran	17·5	+ 2·9	+ 2·0	10·3	4·4	—	2·8	—
80	Färgivning.. ..	1·0	—	—	—	1·0	—	—	—
81	Lastning och lossning av lokstenkol för hand	23·6	+ 9·8	+ 11·6	0·3	—	—	0·3	23·0
82	» » » » » » med kran	9·2	— 0·1	+ 0·5	3·2	2·9	—	0·6	2·6
91	Transportkostn. för tjänstegods, skrot ...	47·0	+ 3·7	+ 2·1	5·6	8·6	3·7	9·1	20·0
93	» » » » » » virke ...	26·3	— 3·0	— 0·3	4·1	10·1	6·4	3·1	2·6
94	» » » » » » övrigt ...	161·1	+ 6·1	+ 3·8	48·2	23·4	32·6	14·2	42·7
95	» » » » » » , körslor etc.	0·7	— 0·2	—	0·3	—	—	0·4	—
96	Växlingstjänst.....	17·8	—	—	12·5	1·3	4·0	—	—
98	Automobiltransporter med S J fordon ...	17·4	—	—	—	6·2	5·4	5·8	—
99	Trucktransporter	5·5	+ 0·1	+ 0·5	3·9	1·6	—	—	—
	Summa	1 697·5	+ 52·0	+ 75·6	573·6	316·0	297·5	220·8	289·6
	Summa personal- och sakliga utgifter	2 666·0	+ 22·1	+ 96·2	839·4	495·4	476·6	399·3	455·3
<i>Inkomster.</i>									
600	Ej specificerade inkomster	—	—	— 0·5	—	—	—	—	—
652	Hyror för kolupplagsplatser.....	30·2	+ 0·9	— 6·8	26·5	2·6	—	1·1	—
665	Uthyrning av kolkrananordningar	63·8	+ 47·8	+ 29·6	—	—	—	0·8	63·0
	Summa inkomster	94·0	+ 48·7	+ 22·3	26·5	2·6	—	1·9	63·0
	Summa utgifter (saldo)	2 572·0	— 26·6	+ 73·9	812·9	492·8	476·6	397·4	392·8

Konto		Samtliga huvudverkstäder		
		Bokf. utg.	+ — mot kostn. stat	+ — mot f. å.
	Utgifter inklusive nedan angivna gemensamma omkostnader:			
	<i>Underhåll av rullande materiel.</i>			
77 00—45	Ånglok	5 964·7	+ 484·1	+ 0·5
50—72	Elektrolok	5 705·2	+ 303·7	+ 195·8
76 00—68	Motorvagnar, rälsbussar, lokomotorer	1 485·9	+ 145·6	+ 172·3
	Summa lok m. fl.	13 155·8	+ 933·4	+ 368·6
77 81	Tvåaxliga personvagnar	2 988·3	+ 1 095·6	+ 845·6
82	Fyraxliga »	8 198·0	— 302·0	+ 508·0
83	Tvåaxliga post-, fäng. o. resgodsvagnar...	763·8	+ 80·1	+ 23·9
84	Fyraxliga » » » »	673·2	— 119·2	+ 10·3
91	Slutna godsvagnar	2 414·0	— 93·5	+ 35·7
92	Öppna »	3 338·4	— 26·9	+ 211·2
93	Malmvagnar	990·8	+ 56·0	+ 75·5
	Summa vagnar	19 866·5	+ 690·1	+ 1 710·1
	<i>Underhåll av inventarier, effekter och trafikpresenningar.</i>			
78 01—66	Investerings- och driftsinventarier (utom trafikpresenningar) ¹⁾	820·7	+ 207·6	+ 212·4
99	Trafikpresenningar	1 099·5	— 523·7	— 705·9
	Summa	1 920·2	— 316·1	— 493·5
4, 5, 8	Arbeten, bestridda med investeringsmedel	2 077·1	—	— 1 197·9
3	Under året eller del därav balanserade utgifter. (Utgifter, som debiterats eller skola de- biteras andra avdelningar vid SJ eller främmande företag och personer; jfr krediteringar nedan.)	10 012·7	—	+ 460·4
	Summa utgifter vid verkstäderna	46 532·8	—	+ 847·7
	Krediteringar under året å konto 3	9 165·9	—	— 822·0
	<i>Gemensamma omkostnader. (Ingå i ovanstående utgifter.)</i>			
79 05, 11, 21	Administration samt befäl i verkstaden ...	2 580·7	+ 16·0	+ 61·8
15	Kompensation för fam. pens.-avdrag	271·8	+ 0·4	+ 10·2
31—33	Övriga välfärdsanordningar (sjukavl. m. m.)	1 619·3	+ 197·5	+ 178·5
41—54	Uppvärmning, belysning	903·9	— 116·5	+ 28·8
39	Driftsinventarier, nyanskaffning ...	65·6	.	.
40	» ersättning	15·5	.	.
61—77	Arbetsmaskiner, maskinella anordn. m. m., transporter, lossning och lastning	2 415·8	+ 310·1	+ 181·8
85, 89	Övriga underhålls- samt renhålln.-utgifter	986·3	+ 31·2	— 39·2
92, 93	Fraktkostnader	108·2	— 29·2	— 13·6
98	Avsättning till värdeminskningsskonto	1 017·8	—	+ 22·9
99	Skatter och onera	98·7	— 6·9	— 5·4
	Summa	10 083·6	+ 402·6	+ 425·8

¹⁾ Till följd av viss omläggning av bokföringen fr. o. m. 1/7 1944 hava kostnader på tjänstkonto-
nr 78 för året kunnat specificeras, blott vad beträffar kostnader för trafikpresenningar.

utgifter i tusental kronor.

Härav bokförda utgifter vid huvudverkstaden i

Örebro ¹⁾	Tomtebodå	Göteborg— Borås—Varberg	Malmö	Hälsingborg— Ystad—Ronneby	Östersund	Bollnäs	Notviken
2 996·1	—	824·4	32·6	890·7	1 197·3	1·5	22·1
1 470·9	—	4·8	2 708·8	—	21·4	1·9	1 497·4
1 447·4	—	3·2	28·9	1·4	0·4	0·2	4·4
5 914·4	—	882·4	2 770·8	892·1	1 219·1	3·6	1 523·9
137·8	226·7	802·9	1 213·7	111·9	344·8	13·6	136·9
3 140·6	2 117·3	793·3	1 560·1	275·3	162·0	6·6	142·8
43·9	17·3	335·4	74·2	59·1	16·7	184·5	32·7
10·1	218·3	48·3	337·0	4·1	25·0	4·5	25·9
178·2	39·8	1 329·0	75·8	158·5	4·5	566·2	62·0
266·8	56·9	1 280·0	240·6	523·9	9·1	887·6	73·5
10·6	0·1	—	1·3	12·9	—	0·3	965·6
3 788·0	2 676·4	4 588·9	3 502·7	1 145·7	562·1	1 663·3	1 439·4
203·9	0·7	101·9	4·5	23·2	1·0	252·7	232·8
1 049·2	—	—	—	—	50·3	—	—
1 253·1	0·7	101·9	4·5	23·2	51·3	252·7	232·8
625·2	31·4	503·1	339·0	427·3	27·5	48·5	75·1
5 033·5	150·0	2 212·1	1 025·7	405·6	300·8	332·0	553·0
16 614·2	2 858·5	8 238·4	7 642·2	2 893·9	2 160·8	2 300·1	3 824·2
4 841·5	144·3	1 977·0	880·6	150·4	262·2	304·6	605·3
760·3	252·7	398·9	397·8	168·6	192·6	158·7	251·1
90·0	19·5	40·8	53·7	12·4	15·0	15·4	25·0
518·7	120·4	265·1	285·0	89·3	102·2	81·0	157·6
316·7	94·3	131·7	61·5	25·8	55·2	78·0	140·7
22·2	3·1	7·4	8·3	9·2	2·6	1·9	10·9
6·2	—	2·2	1·1	0·2	1·4	0·2	4·2
772·7	168·9	433·1	372·6	144·8	122·4	131·9	269·4
249·4	65·5	159·3	146·1	97·6	58·0	57·1	153·3
10·2	11·5	32·1	2·7	11·2	3·6	9·5	27·4
332·9	54·9	135·1	232·8	46·3	48·6	45·1	122·1
33·2	5·2	11·6	18·0	—	4·7	4·1	21·9
3 112·5	796·0	1 617·3	1 579·6	605·4	606·3	582·9	1 183·6

¹⁾ Härunder ingå 816·6 tusen kronor för underhållsarbeten å SJ rullande materiel, som utförts av Kalmar Verkstads AB.

Förnyelsefondsmedel: Förnyelsefondens inkomster
(Förnyelsefonden upphörde den 30/6 1944 och ersattes från och

	Behållning (+) eller brist (—) den 1/1 1944
	Kr.
Bana och byggnader.	
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage m. m. för billinjer	+ 9 075 092: 44
Verkstadsbyggnader	— 1 800 979: 02
Bostadshus	+ 9 583 188: 15
Räler och växlar med tillbehör:	
Linjer med stark trafik	— 1 815 071: 42
Övriga linjer	
Broar m. m.	+ 5 785 217: 46
Bangårdsmaskinerier	+ 3 492 719: 01
Kollossningskranar och oljecisterner	+ 773 196: 74
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	+ 3 774 742: 54
Telegraf- och telefonanläggningar	+ 6 455 281: 42
Tägfärjelägen	+ 397 962: 75
Anläggningar för elektrisk tågdrift:	
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar	+ 894 885: 14
b. Övriga detaljer	+ 2 620 763: 05
2. Kontaktledningar	+ 17 550 341: 87
3. Husbyggnader	+ 2 323 452: 37
4. Maskinella anordningar	+ 11 604 813: 03
5. Rullande materiel för ledningsrevision	— 81 579: —
Summa bana och byggnader	+ 70 634 026: 53
Härav: S J utom malmbanan	+ 59 771 935: 13
Malmbanan	+ 10 862 091: 40
Rullande materiel.	
Ånglok	
Elektrolok och elektromotrivagnar	
Övriga motorvagnar	
Rälsbussar	
Lokomotorer	
Personvagnar	
Resgodsvagnar	+ 4 357 685: 51
Godsvagnar, slutna	
öppna	
Malmvagnar	
Övriga specialvagnar	
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelse förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel	
Postvagnar	+ 206 956: 40
Summa rullande materiel	+ 4 564 641: 91
Härav: S J utom malmbanan	— 8 569 552: 55
Malmbanan	+ 13 134 194: 46
Transport	+ 75 198 668: 44

¹⁾ För åren 1937—1941 avsattes därjämte ett konjunkturtillägg, beräknat med användande av mot inträdd prisstegring svarande koefficienter, olika för olika objektgrupper. För åren 1942 och 1943 samt för första halvåret 1944 avsattes däremot ett konjunkturtillägg, som icke var uppdelat på olika objektgrupper och mera hade karaktär av reservavsättning. Ang. denna avsättning för första halvåret 1944 se sid. 32. — ²⁾ Diverse till fonden överförda medel såsom inkomst genom försäljning

och utgifter under första halvåret 1944.

med den 1/7 1944 med ett värdeminskningsskonto, se sid. 36.

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1943 Kr.	Normal avsätt- nings- procent ¹⁾	Inkomster under första halvåret 1944 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under första halvåret 1944 Kr.	Behållning (+) eller brist (-) den 30/6 1944 Kr.
116 555 700	2:0	1 165 350: —	597 272: 40	+ 9 643 170: 04
22 840 100	2:0	228 400: —	135 820: 83	— 1 708 399: 85
67 374 100	1:5	505 300: —	164 947: 12	+ 9 923 541: 03
72 948 600	3:0	1 094 250: —	1 206 808: 31)	— 2 749 374: 15
135 282 500	1:5	1 217 550: —	2 039 294: 42)	
108 267 100	1:5	703 700: —	161 294: 36	+ 6 327 623: 10
47 663 500	2:5	595 800: —	196 073: 36	+ 3 892 445: 65
2 759 100	5:0	69 000: —	—	+ 842 196: 74
39 755 200	3:0	596 300: —	761 406: 65	+ 3 609 635: 89
39 381 700	3:0	590 750: —	395 546: 43	+ 6 650 484: 99
1 242 000	2:0	12 400: —	—	+ 410 362: 75
3 064 300	1:5	23 000: —	—	+ 917 885: 14
5 451 000	2:5	68 150: —	145 016: 91	+ 2 543 896: 14
90 121 100	2:5	1 126 500: —	585 255: 57	+ 18 091 586: 30
6 708 000	2:0	67 100: —	— 2 372: 90	+ 2 392 925: 27
33 504 200	5:0	837 600: —	539 294: 09	+ 11 903 118: 94
901 800	5:0	22 550: —	—	— 59 029: —
793 820 000	—	8 923 700: —	6 925 657: 55	+ 72 632 068: 98
735 311 800	—	8 175 000: —	6 611 142: 98	+ 61 335 792: 15
58 508 200	—	748 700: —	314 514: 57	+ 11 296 276: 83
44 939 200	3:0	{ ²⁾ 48 920: 20)	269 925: 74	
119 341 900	4:0	{ 674 100: —)	897 369: 15	
3 983 400	10:0	2 386 850: —	—	
6 297 600	15:0	199 150: —	—	
4 338 700	15:0	472 300: —	269 249: 82	
80 001 800	3:0	325 400: —	213 573: 09	
9 928 400	3:0	1 200 000: —	2 537 991: 28	
55 270 500	2:5	148 900: —	1 007 986: 02	+ 2 045 255: 90
95 142 700	2:0	690 900: —	1 705 329: 08	
23 505 500	3:0	951 450: —	2 641 689: 77	
2 771 700	3:0	352 600: —	71: 25	
—	—	41 600: —	148 425: 96	
—	—	—	112 988: 65	
7 778 000	6:0	{ ³⁾ 1 604: 80)	98 751: 91	+ 343 159: 29
—	—	{ 233 350: —)	—	
453 299 400	—	7 727 125: —	9 903 351: 72	+ 2 388 415: 19
407 697 400	—	³⁾ 7 036 393: —	9 085 371: 91	— 10 618 531: 46
45 602 000	—	690 732: —	817 979: 81	+ 13 006 946: 65
1 247 119 400	—	16 650 825: —	16 829 009: 27	+ 75 020 484: 17

av fordon, värdet av skrot från slopade dylika m. m. — ³⁾ Efter överföring av 106 465: — kr. till SJ utom malmbanan från malmbanans andel av förnyelsefonden, vilket belopp utgör saldöt av de avsättningar, som gjorts för till SJ utom malmbanan från malmbanan och vice versa under året överlämnad rullande materiel.

		Behållning (+) eller brist (—) den 1/1 1944
		Kr.
Transport		+ 75 198 668: 44
Sjöfartsmateriel		+ 1 214 791: 18
Materiel m. m. för billinjer.		
Anläggningar	}	+ 1 498 440: 38
Materiel och inventarier		
Nyinköpta linjer under året		
Summa billinjer		+ 1 498 440: 38
Inventarier		— 3 706 087: 84
Härav: S J utom malmbanan		— 4 521 102: 80
Malmbanan		+ 815 014: 96
Fonden tillfört saldoöverskott vid avslutande av vissa inköpskonton för av statens järnvägar förvärvade enskilda järnvägar		+ 1 063 330: 05
Extra, å resp. objektslag ej fördelad avsättning enligt Kungl. Maj:ts brev den 26/5 1944		+ 54 248 557: 82
Summa Summarum		+ 129 517 700: 03
Härav: S J utom malmbanan		+ 104 706 399: 21
Malmbanan		+ 24 811 300: 82

Förnyelsefondsmedel (forts.): Specifikation av tillgängliga och dispo-

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från före- gående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning d. 30/6 1944
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Byggnader och anläggningar.				
<i>Spår o. bangårdar med husbyggnader</i> (utom för huvudverkstäder, förråd och billinjer):				
Rälsutbyten	3 658 599: 83	—	3 147 983: 41	510 616: 42
Förändring av bangården vid Ånge	¹⁾ 48 000: —	—	—	48 000: —
Ombyggnad av skyddstak och vändskiva i Storlien	160 000: —	—	—	160 000: —
Utvidgning av vissa bangårdar m. m.	440 235: 33	—	56 648: 33	383 587: —
Utvidgning av spårsystemet i Vännäs	— 1 464: 06	—	31 460: 48	— 32 924: 54
Ändring av bangårdsanordningarna vid Åkers styckebruk	—	90 000	25: 40	89 974: 60
Ändring av spårsystemet å Åstorps ban- gård	—	250 000	—	250 000: —
Utvidgning av spårsystemet å Ånge bangård	¹⁾ 73 155: 24	—	289: 45	72 865: 79
Transport kronor	4 378 526: 34	340 000	3 236 407: 07	1 482 119: 27

¹⁾ Dispositionstiden utsträckt enligt Kungl. Maj:ts brev d. 10 mars 1944.

inkomster och utgifter under första halvåret 1944 (forts.).

Till grund för beräkningen av avsättningen liggande anläggnings- och anskaffningskostnader den 1/1 1943 Kr.	Normal avsättningsprocent ¹⁾	Inkomster under första halvåret 1944 (avsättning + diverse tillförda medel) Kr.	Utgifter under första halvåret 1944 Kr.	Behållning (+) eller brist (—) den 30/6 1944 Kr.
1 247 119 400 14 086 000	— 3·0	16 650 825: — 211 300: —	16 829 009: 27 —	+ 75 020 484: 17 + 1 426 091: 18
{ 3 734 400 } { 14 686 600 }	²⁾ —	47 595: — { ³⁾ 13 400: — 959 205: — }	18 616: 43 1 209 084: 94	+ 1 290 939: 01
—	—	4 260: —	4 260: —	—
18 421 000	—	1 024 460: —	1 231 961: 37	+ 1 290 939: 01
23 038 900	5·0	{ ³⁾ 22 237: 27 576 000: — }	1 783 146: 37	— 4 890 996: 94
21 021 300	—	547 787: 27	1 692 027: 55	— 5 665 343: 08
2 017 600	—	50 450: —	91 118: 82	+ 774 346: 14
—	—	—	—	+ 1 063 330: 05
—	—	26 019 000: —	—	+ 80 267 557: 82
1 302 665 300	—	44 503 822: 27	19 844 117: 01	+ 154 177 405: 29
1 196 537 500	—	43 013 940: 27	18 620 503: 81	+ 129 099 835: 67
106 127 800	—	1 489 882: —	1 223 613: 20	+ 25 077 569: 62

¹⁾ Se not 1 å sid. 30. — ²⁾ 2·0 och 5·0 för anläggningar, 10·0 för släpvagnar utan gengasaggregat och för inventarier, 12·0 för bussar, 15·0 för personbilar och lastbilar samt 25·0 för släpvagnar med gengasaggregat. — ³⁾ Se not 2 å sid. 30.

nerade förnyelsefondsmedel under första halvåret 1944.

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade Kr.	Beviljade nya Kr.	Utgifter Kr.	Behållning d. 30/6 1944 Kr.
Transport kronor	4 378 526: 34	340 000	3 236 407: 07	1 482 119: 27
Ombyggnad och modernisering av stationshuset i Storvik	—	50 000	—	50 000: —
Bostadslägenheter, ombyggnad för beredande av tvårumslägenheter	341 381: 19	150 000	36 111: 53	455 269: 66
Bostadslägenheter, moderniseringsarbeten	722 923: 18	500 000	114 399: 02	1 108 524: 16
Överligningshus m. m.	¹⁾ 26 300: —	—	2 829: 43	23 470: 57
Ombyggnad och modernisering av stationshuset vid Kalmar C	—	100 000	—	100 000: —
Nytt godsmagasin vid Motala C	—	125 000	—	125 000: —
Förberedande arbeten för uppförande av nytt ilgodsmagasin vid Stockholms C.	—	150 000	—	150 000: —
Ny lokstation vid Ystad	—	300 000	—	300 000: —
Lokaler för personal i yttertjänst i Växjö	—	130 000	—	130 000: —
Broar, viadukter m. m.	1 030 422: 86	—	161 294: 36	869 128: 50
Transport kronor	6 439 553: 57	1 845 000	3 551 041: 41	4 793 512: 16

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning den 30/6 1944
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Transport kronor	6 499 553: 57	1 845 000	3 551 041: 41	4 793 512: 16
Bangårdsmaskinerier	32 255: 33	250 000	119 200: 67	163 054: 66
Växel- o. signalsäkerhetsanläggningar	1 508 809: 67	—	718 364: 72	790 444: 95
Anläggningar för telefon samt elektrisk belysning:				
Revidering och automatisering av trafiksektionernas telefonanordningar.....	195 585: 88	—	401: 15	195 184: 73
Ledningstagare	—	40 000	—	40 000: —
Diverse arbeten å telefonanläggningar	948 524: 53	160 000	387 464: 65	721 059: 88
Diverse arbeten å elektriska kraft- och belysningsanläggningar.....	273 430: 93	175 000	89 629: 85	358 801: 08
Anläggningar för elektrisk tågdrift:				
Ombyggnad och modernisering av malmabanans kontaktledningar och högspända belysningsledningar	¹⁾ 752 151: 61	—	121 506: 42	630 645: 19
Uthytte av 9 st. snabbrytare å malmabanan	—	50 000	—	50 000: —
Diverse arbeten	250 297: 03	700 000	662 188: 13	288 108: 90
Anläggningar vid huvudverkstäder:				
Diverse arbeten	120 472: 30	200 000	133 694: 38	186 777: 92
Anlägg. vid förrådsavdelningarna:				
Ombyggnad av huvudförrådet i Östersund	¹⁾ 143 864: 30	—	— 277: 05	144 141: 35
Diverse arbeten	112 144: 44	5000	34 229: 65	82 914: 79
Tågfarjelägen	77 147: 03	—	—	77 147: 03
Oförutsedda och mindre arbeten	899 133: 25	1 250 000	650 890: —	1 498 243: 25
Summa	11 813 369: 87	4 675 000	6 468 333: 98	10 020 035: 89
Rullande materiel.				
Ånglok, ombyggnad m. m.	493 562: 99	—	213 038: 96	280 524: 03
Elektrolok, ombyggnad	760 891: 33	40 000	818 012: 76	— 17 121: 43
» ersättningsanskaffning och reservdelar.	556 522: 02	975 000	24 030: 23	1 507 491: 79
Rälsbussar och släpvagnar	96 572: —	—	96 572: —	—
Lokomotorer	172 247: 24	300 000	209 401: 09	262 846: 15
Person- och resgodsvagnar, ersättningsanskaffning	4 871 831: 03	—	2 776 131: 36	2 095 699: 67
Person- o. resgodsvagnar, ombyggnad	362 641: 21	910 000	338 293: 04	934 348: 17
Postvagnar	830 676: 93	—	84 666: 67	746 010: 26
Godsvagnar, ersättningsanskaffning..	1 190 083: 51	—	2 706 913: 16	— 1516 829: 65
Godsvagnar, ersättningsanskaffning av överföringsvagnar	178 207: 83	—	147 778: 96	30 428: 87
Godsvagnar, ombyggnad	2 689 273: 61	1 350 000	1 499 013: 68	2 540 259: 93
Diverse arbeten	416 124: 49	750 000	876 511: 16	289 613: 33
Summa	12 618 634: 19	4 325 000	9 790 363: 07	7 153 271: 12
Sjöfartsmateriel:				
Ombyggnad av tågfarjan »Starke»	1 125 000: —	—	—	1 125 000: —
Diverse arbeten	32 500: 23	—	—	32 500: 23
Summa	1 157 500: 23	—	—	1 157 500: 23
Materiel m. m. för biltrafik:				
Anläggningar	11 328: 60	100 000	17 382: —	93 946: 60
Materiel, ersättningsanskaffning	200 000: —	700 000	807 423: 06	92 576: 94
» ombyggnad	68 873: 15	—	344 239: 21	— 275 366: 06
Inventarier	44 655: 05	150 000	54 490: 73	140 164: 32
Summa	324 856: 80	950 000	1 223 535: —	51 321: 80

¹⁾ Se not 1 sid. 32.

disponerade förnyelsefondsmedel under första halvåret 1944 (forts.).

Arbeten och anskaffningar	Tillgängliga medel		Disponerade medel	
	Från föregående år överflyttade	Beviljade nya	Utgifter	Behållning den 30/6 1944
	Kr.	Kr.	Kr.	Kr.
Inventarier	1 127 676: 31	1 900 000	1 783 146: 37	1 244 529: 94
Sammandrag av förestående:				
Byggnader och anläggningar	11 813 369: 87	4 675 000	6 468 333: 98	10 020 035: 89
Rullande materiel	12 618 634: 19	4 325 000	9 790 363: 07	7 153 271: 12
Sjöfartsmateriel	1 157 500: 23	—	—	1 157 500: 23
Materiel m. m. för biltrafik	324 856: 80	950 000	1 223 535: —	51 321: 80
Inventarier	1 127 676: 31	1 900 000	1 783 146: 37	1 244 529: 94
Summa	27 042 037: 40	11 850 000	19 265 378: 42	19 626 658: 98
Ersättningsanskaffning för eller reparation av genom olyckshändelser förstörda resp. väsentligt skadade anlägggn. och materiel¹⁾:				
Byggnader och anläggningar	—	—	²⁾ 458 558: —	—
Rullande materiel	—	—	112 988: 65	—
Materiel m. m. för biltrafik	—	—	7 191: 94	—
Sjöfartsmateriel	—	—	—	—
Inventarier	—	—	—	—
Summa	—	—	578 738: 59	—

¹⁾ Utgifter utanför anslagen. — ²⁾ Härav för biltrafik 1 234 kr.

Förnyelsefondsmedel (forts.): Förnyelsefondens totala inkomster och utgifter.

(Fonden tillkom 1/1 1912 med partiell, retroaktiv tillämpning av bestämmelserna angående densamma för år 1911 och ersattes 1/7 1944 med värdeminskningskonto.)

	Inkomster 1911—30/6 1944 Kr.	Utgifter 1911—30/6 1944 Kr.	Behållning 30/6 1944 Kr.
Husbyggnader utom verkstadsbyggnader och anläggningar för billinjer	86 735 854: 84	64 776 218: 50	21 959 636: 34
Verkstadsbyggnader med deras fasta inredning, spår m. m.	11 444 501: —	13 152 900: 85	1 708 399: 85
Råler och växlar med tillbehör	81 689 692: 01	54 439 066: 16	2 749 374: 15
Broar, viadukter, vägbroar och vägportar ...	24 817 778: 37	18 490 155: 27	6 327 623: 10
Bangårdsmaskinerier	19 908 488: 50	15 173 846: 11	4 734 642: 39
Växel- och signalsäkerhetsanläggningar	18 965 349: 95	15 355 714: 06	3 609 635: 89
Telegraf- och telefonanläggningar	11 858 450: —	5 207 965: 01	6 650 484: 99
Tägfärjelägen	998 840: —	588 477: 25	410 362: 75
Överföringsledningar för elektrisk tågdrift:			
a) Kopparledningar	948 400: —	30 514: 86	917 885: 14
b) Övriga detaljer	3 178 150: —	634 253: 86	2 543 896: 14
Kontaktledningar för elektrisk tågdrift	23 569 600: —	5 478 013: 70	18 091 586: 30
Maskinella anordningar för elektrisk tågdrift	14 934 700: —	3 031 581: 06	11 903 118: 94
Rullande materiel för ledningsrevisioner	424 450: —	483 479: —	59 029: —
Rullande materiel	290 232 085: 63	287 843 670: 44	2 388 415: 19
Sjöfartsmateriel	10 066 934: 70	8 640 843: 52	1 426 091: 18
Materiel m. m. för billinjer	11 333 135: 35	10 042 196: 34	1 290 939: 01
Inventarier	30 354 082: 03	35 245 078: 97	4 890 996: 94
Automobilvägbyggnader	43 673: 58	43 673: 58	—
Tillfört belopp i samband med inköp av Hässleholm—Markaryds järnväg	167 614: 33	167 614: 33	—
Tillfört belopp i samband med förvärfv av vissa enskilda järnvägar	1 063 330: 05	—	1 063 330: 05
Extra avsättning för åren 1942, 1943 och 1944	80 267 557: 82	—	80 267 557: 82
Summa	723 002 668: 16	568 825 262: 87	154 177 405: 29

Värde-minskningskontot

(Har efter ombildning och utvidgning från och

		Ingående balans 1/1 1944	
		före reglering, kr.	efter reglering i anslutning till Ekonomibyråns utredning betr. beräknad avsättning intill den 1/1 1944, kr.
Bana och byggnader.			
Husbyggnader utom verkstäder, bostadshus, transformatorhus och garage för billinjer	—	66 708 520:—	—
Verkstadsbyggnader	—	11 456 580:—	—
Bostadshus	—	29 296 012:—	—
Räler och växlar med tillbehör:			
Linjer med stark trafik	—	23 141 365:—	—
Övriga linjer	—	78 406 596:—	—
Broar m. m.	—	34 706 554:—	—
Baugårdsmaskinerier m. m.	—	23 381 626:—	—
Kollossningskranar och oljecisterner	—	731 375:—	—
Växel- och signal-äkerhetsanläggningar	—	20 439 860:—	—
Telegraf- och telefonanläggningar	—	12 269 185:—	—
Tägfärjelägen	—	1 166 200:—	—
Anläggningar för elektrisk tågdrift:			
1. Överföringsledningar: a. Kopparledningar	—	1 061 063:—	—
b. Övriga detaljer	—	3 223 013:—	—
2. Kontaktledningar	—	24 073 537:—	—
3. Hushygnader	—	1 865 240:—	—
4. Maskinella anordningar	—	15 515 550:—	—
5. Rullande materiel för ledningsrevision	—	378 825:—	—
Reglering av förestående poster (jfr sjöfartsmateriel)	—	—	—
Anläggningar, övertagna med enskilda järnvägar under året	—	—	—
Avsättning för övertagna enskilda järnvägar, belöpande å tiden före övertagandet	—	—	—
Inkomst vid försäljning i samband med utträngning	—	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser förstörda, resp. väsentligt skadade byggnader och anläggningar	—	—	—
	Summa bana och byggnader	—	347 821 101:—
Rullande materiel.			
Ånglok	—	51 412 205:—	—
Elektrolok och elektromotorvagnar	—	48 344 200:—	—
Övriga motorvagnar	—	2 970 050:—	—
Rälsbussar	—	4 369 650:—	—
Lokomotorer	—	3 156 225:—	—
Personvagnar och rälsbussläpvagnar	—	62 845 525:—	—
Resgodsvagnar	—	6 373 960:—	—
Godsvagnar, slutna	—	32 825 050:—	—
öppna	—	36 800 580:—	—
Malmvagnar	—	22 114 200:—	—
Övriga specialvagnar	—	2 063 520:—	—
Postvagnar	—	4 158 270:—	—
Rullande materiel, övertagen med enskilda järnvägar under året ...	—	—	—
Avsättning för övertagna enskilda järnvägar, belöpande å tiden före övertagandet	—	—	—
Inkomst vid försäljning i samband med utträngning	—	—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser förstörd resp. väsentligt skadad rullande materiel	—	—	—
	Summa rullande materiel	—	277 433 435:—
	Transport	—	625 254 536:—

andra halvåret 1944.

med den $\frac{1}{12}$ 1944 ersatt förnyelsefonden.)

Värderereglering per $\frac{1}{12}$ 1944, föranledd av kapitalbudgetens omläggning, kr.	Underlag för beräkning av avskättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för år 1944		Avskättningsbelopp enligt kostnadsstaten och andra kontot under senare halvåret 1944 tillförda belopp (inkl. inkomst vid försäljning i samband med utträngning), kr.	Från kontot avförda belopp (utträngning och utgifter till följd av olycksfall resp. ombyggnad, som icke föranlett värdeökning), kr.	Utgående balans $\frac{31}{12}$ 1944, kr.
	anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den $\frac{1}{12}$ 1943, kr.	avskättningsprocent			
—	116 555 700	2.0	1 165 550:—	—	67 874 070:—
—	22 840 100	2.0	228 400:—	—	11 684 980:—
—	67 374 100	1.5	505 300:—	—	29 801 312:—
—	72 948 600	3.0	1 094 250:—	—	24 235 615:—
—	135 282 500	1.8	1 217 550:—	—	79 624 146:—
—	108 267 100	1.8	703 700:—	—	35 410 254:—
—	47 663 500	2.5	595 800:—	—	23 977 426:—
—	2 759 100	5.0	69 000:—	—	800 375:—
—	39 755 200	3.0	596 300:—	—	21 036 160:—
—	39 381 700	3.0	590 750:—	—	12 859 935:—
—	1 242 000	2.0	12 400:—	—	1 178 600:—
—	3 064 300	1.5	23 000:—	—	1 084 063:—
—	5 451 000	2.5	68 150:—	—	3 291 163:—
—	90 121 100	2.5	1 126 500:—	—	25 200 037:—
—	6 708 000	2.0	67 100:—	—	1 932 340:—
—	33 504 200	5.0	837 600:—	—	16 353 150:—
—	901 800	5.0	22 550:—	—	401 375:—
—	—	—	236 100:—	—	236 100:—
—	—	—	68 800:—	—	68 800:—
—	—	—	4 395 858:—	—	4 395 858:—
—	—	—	133 470:07	—	133 470:07
—	793 820 000	—	13 285 928:07	—	361 107 029:07
—	44 939 200	3.0	674 100:—	296 850:—	51 789 455:—
—	119 341 900	4.0	2 386 850:—	2 241 030:—	48 490 020:—
—	3 983 400	10.0	199 150:—	209 080:—	2 960 120:—
—	6 297 600	15.0	472 300:—	56 730:—	4 785 220:—
—	4 338 700	15.0	325 400:—	2 500:—	3 479 125:—
—	80 001 800	3.0	1 200 000:—	188 780:—	63 856 745:—
—	9 928 400	3.0	148 900:—	87 070:—	6 435 790:—
—	55 270 500	2.5	690 900:—	190 360:—	33 325 590:—
—	95 142 700	2.0	951 450:—	969 280:—	36 782 750:—
—	23 505 500	3.0	352 600:—	63 140:—	22 403 660:—
—	2 771 700	3.0	41 600:—	109 260:—	1 995 860:—
—	7 778 000	6.0	233 350:—	40 580:—	4 351 040:—
—	—	—	87 100:—	—	87 100:—
—	—	—	4 562 833:—	—	4 562 833:—
—	—	—	102 536:10	—	102 536:10
—	—	—	—	221 337:09	— 221 337:09
—	453 299 400	—	12 429 069:10	4 675 997:09	285 186 507:01
—	1 247 119 400	—	25 714 997:17	4 675 997:09	646 293 536:08

		Ingående balans 1/7 1944	
		före reglering, kr.	efter reglering i anslutning till Ekonomibyråns utredning betr. beräknad avsättning intill den 1/7 1944, kr.
Sjöfartsmateriel.			
Transport		—	625 254 536: —
Tägfärjor m. m.		—	6 895 960: —
Reglering		—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser förstörd, resp. väsentligt skadad materiel		—	—
Summa sjöfartsmateriel		—	6 895 960: —
Anläggningar och materiel m. m. för biltrafik.			
Anläggningar		—	651 215: —
Bussar och personbilar		—	9 227 920: —
Lastbilar		—	667 575: —
Släpvagnar med gengasaggregat		—	990 875: —
Övriga släpvagnar		—	77 750: —
Inventarier		—	—
D:o, reglering		—	—
Avsättning för övertagna linjer, belöpande å tiden före övertagandet		—	—
Inkomst vid försäljning i samband med utrangering		—	—
Ombyggnad, som icke föranlett värdeökning		—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade anläggningar och materiel m. m. för biltrafik		—	—
Summa biltrafik		—	11 615 335: —
Investeringsinventarier.			
Person- och lastbilar med släpvagnar (utom för biltrafiken)		—	309 050: —
Dressiner, trallor, traktorer och truckar, motordrivna		—	2 315 650: —
Biljetmaskiner		—	288 000: —
Verkstadsmaskiner		—	8 103 950: —
Snöplogar litt. A, B, C		—	975 150: —
Ambulans- och redskapsvagnar till hjälpberedskap		—	483 700: —
Justeringsvagnar samt ballastjusteringsmaskiner		—	166 900: —
Axel- och gastransportvagnar		—	360 175: —
Grustransportvagnar		—	573 200: —
Inventarier, övertagna med enskilda järnvägar under året		—	—
Avsättning för övertagna enskilda järnvägar m. m., belöpande å tiden före övertagandet		—	—
Inkomst vid försäljning i samband med utrangering		—	—
Ersättningsanskaffning för och reparation av genom olyckshändelser väsentligt skadade investeringsinventarier		—	—
Summa investeringsinventarier		—	13 575 775: —
Prisstegringskonto		—	80 268 000: —
Värderegleringskonto:			
för järnvägstrafikens anläggningar m. m.		—	200 095 099: 80
» biltrafikens		—	—
inkomst vid försäljning i samband med utrangering		—	—
avskrivningsmedel från riksstaten		—	—
värdereglering för under året övertagna enskilda järnvägar		—	—
» » » för diverse värdeobjekt		1 582 495: 90	1 582 495: 90
» » » » övertagna med enskilda järnvägar		2 075 551: 55	2 075 551: 55
Pensionskonto		191 728 721: 82	191 728 721: 82
Förnyelsefond		154 177 405: 29	—
Värdeinskningskonto:			
värdeinskningskontot den 1/1 1944		696 890 013: 76	—
reglering av övertagna enskilda järnvägars värde, vilken reglering bokförts under första halvåret		82 507 286: 75	—
indirekt avskrivning under första halvåret		4 130 000: —	—
Summa Summarum		1 133 091 475: 07	1 133 091 475: 07

kontot (forts.).

Värdering per 1/1 1944, förädlad av kapitalbudgetens omläggning, kr.	Underlag för beräkning av avsättningsbeloppen enligt järnvägsstyrelsens godkända förslag till kostnadsstat för SJ för år 1944		Avsättningsbelopp enligt kostnadsstaten och andra kontot under senare halvåret 1944 tillförda belopp (inkl. inkomst vid försäljning i samband med utrantering), kr.	Från kontot avförda belopp (utrantering och utgifter till följd av olycks-händelser resp. ombyggnad, som icke förädlad värdeökning), kr.	Utgående balans 31/12 1944, kr.
	anläggnings- eller anskaffningskostnader intill den 1/1 1943, kr.	avsättningsprocent			
—	1 247 119 400	—	25 714 997: 17	4 675 997: 09	646 293 536: 08
—	14 086 000	3·0	211 300: —	} — 5 264: 50	7 348 624: 50
—	—	—	236 100: —		
—	—	—	—	—	—
—	14 086 000	—	447 400: —	— 5 264: 50	7 348 624: 50
—	3 734 400	2·0, resp. 5·0	47 600: —	—	698 815: —
—	11 707 100	12·0	702 500: —	1 761 590: —	8 168 830: —
—	1 129 600	15·0	84 700: —	—	752 275: —
—	1 059 900	25·0	132 500: —	6 461: —	1 116 914: —
—	211 600	10·0	10 500: —	49 805: —	38 445: —
—	578 400	10·0	28 920: —	—	24 940: —
—	—	—	— 3 980: —	—	—
—	—	—	1 134 668: —	50 000: —	1 084 668: —
—	—	—	28 784: 42	25 315: 16	28 784: 42
—	—	—	—	1 395: —	— 26 710: 16
—	18 421 000	—	2 166 192: 42	1 894 566: 16	11 886 961: 26
—	632 000	5·0	15 800: —	—	324 850: —
—	3 313 000	5·0	82 825: —	—	2 398 475: —
—	796 000	5·0	19 900: —	—	307 900: —
—	11 122 900	5·0	278 100: —	—	8 382 050: —
—	1 912 000	5·0	47 800: —	—	1 022 950: —
—	753 000	5·0	18 825: —	—	502 525: —
—	197 000	5·0	4 925: —	—	171 825: —
—	645 000	5·0	16 125: —	—	376 300: —
—	3 668 000	5·0	91 700: —	—	664 900: —
—	—	—	3 100: —	—	3 100: —
—	—	—	104 300: —	—	104 300: —
—	—	—	1 704: 05	—	1 704: 05
—	—	—	—	18 719: 82	— 18 719: 82
—	23 038 900	—	685 104: 05	18 719: 82	14 242 159: 23
—	—	—	10 450 460: —	—	90 718 460: —
154 314 750: 47	—	—	—	—	} 366 003 570: 42
3 901 785: 71	—	—	80 000: —	—	
—	—	—	799 000: —	—	
—	—	—	6 812 934: 44	—	
—	—	—	—	—	1 582 495: 90
—	—	—	324 900: 94	—	2 400 452: 49
—	—	—	3 500 000: —	—	195 228 721: 82
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
—	—	—	—	—	—
158 216 536: 18	1 302 665 300	—	50 980 989: 02	6 584 018: 57	1 335 704 981: 70

Fordonsslag, littera- gruppnummer och littera			An- tal for- don vid årets slut	Medel- antal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental										av ensamt lok, motor- vagn m. m.
Littera- grupp- nr (=art- kontonr)	Litt.	i tåg-tjänst													
		snäll- tåg			person- tåg	blan- dade tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	mal- m- tåg	militär- tåg	tjänstetåg		summa		
											arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg			
Elektrolök. (Normalsp. 1435 mm spårvidd)															
69	Bg, Bs	10	10.0	0.3	883.3	—	45.0	56.8	—	1.6	11.8	2.3	1 001.1	17.3	
51,55,58	Dg,Dk, Ds ...	320	320.0	6 450.7	18 306.1	303.0	2 113.3	13 836.6	2.8	535.1	309.8	66.2	41 923.6	510.9	
65	F	3	3.0	437.8	47.9	—	—	0.5	—	0.2	—	1.0	487.4	4.3	
64,70,71	Ha,Hb,Hc,Hd	77	76.2	6.3	2 517.9	52.0	1 066.6	96.9	—	14.3	52.8	37.7	3 844.5	52.3	
73	M	16	7.8	477.7	27.5	0.3	0.5	852.8	0.5	50.1	1.8	1.2	1 412.4	5.6	
52	Oa, Ob ⁴⁾ ...	14	14.0	1.8	16.8	0.7	42.1	134.6	462.8	2.6	41.6	0.4	703.4	28.6	
53	Oc	1	1.0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
54	Od	10	10.0	—	139.3	13.0	160.0	10.4	6.2	7.1	0.9	6.8	343.7	6.5	
68	Of, Of2 ⁴⁾ ...	21	20.9	0.3	10.8	1.1	40.5	1 356.5	533.4	59.0	7.0	0.2	2 008.8	29.4	
56	Pa	2	2.0	—	87.0	7.2	—	0.1	0.2	—	0.5	4.0	99.0	0.7	
57	Pb	4	3.9	0.3	354.8	6.5	3.2	1.3	—	—	—	—	366.1	1.2	
59	Ua	3	3.0	—	—	—	—	0.2	—	—	—	—	0.2	0.6	
60	Ub ⁵⁾ ...	66	65.8	—	7.0	—	238.4	8.6	—	0.2	4.7	4.0	262.9	19.7	
62	Uc	1	1.0	—	—	—	0.2	—	—	0.2	2.2	—	2.6	1.0	
66	Öa	2	1.9	—	0.1	—	—	—	—	—	—	—	0.1	2.0	
61	Öb	8	7.8	—	—	—	0.1	0.1	0.1	—	4.7	—	5.0	1.6	
63	Öc	12	11.8	—	2.7	0.6	0.6	1.5	—	1.0	8.5	0.2	15.1	8.8	
72	Öd	3	3.0	—	19.2	—	0.3	0.9	—	0.5	7.4	0.1	28.4	2.7	
Samtliga SJ elektrolök		573	563.1	7 375.2	22 420.4	384.4	3 710.8	16 357.8	1 006.0	671.9	453.7	124.1	52 504.3	693.2	
varav: Å Luleå—Rgn		61 ⁶⁾	47.7	56.6	971.1	220.6	271.2	265.3	8) 1003.1	36.5	51.5	12.5	2 888.4	58.2	
» övriga SJ		512 ⁶⁾	515.4	7 318.6	21 446.8	163.8	3 439.6	16 092.5	—	635.4	402.2	111.6	49 610.5	634.9	
» elektr. linjer		•	•	—	2.5	—	—	—	—	2.9	—	—	5.4	—	
» främ. jvg		•	•	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
(Rgn-Narvik)		•	•	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Främ. lok Å SJ		•	•	—	—	—	—	0.3	1.4	—	—	—	1.7	—	
Samtliga SJ el.lok å:															
I distr.		191	185.5	2 360.5	8 375.5	156.1	959.8	4 254.2	—	144.7	116.5	95.7	16 463.0	336.6	
II »		116	113.6	1 188.8	6 316.1	—	835.9	2 407.6	—	128.6	141.8	8.6	11 027.4	134.6	
III »		109	106.5	1 502.4	4 252.1	7.7	749.0	2 877.3	—	82.8	68.0	6.4	9 545.7	84.8	
IV »		62	67.4	1 366.9	1 888.3	—	537.8	4 663.9	—	135.2	53.5	0.2	8 645.8	52.3	
V »		95	90.1	956.6	1 588.4	220.6	628.3	2 154.8	1 006.0	180.6	73.9	13.2	6 822.4	84.9	
Samtliga		573	563.1	7 375.2	22 420.4	384.4	3 710.8	16 357.8	1 006.0	671.9	453.7	124.1	52 504.3	693.2	
Elektromotor- vagnar.															
Vagnar med ström från kontaktledn., normalsp. (1435 mm; litt-grupper 01)															
		15	14.1	—	1 119.7	—	—	—	—	0.1	—	2.3	1 122.1	7.6	
Förbrännings- motorvagnar.															
Normalsp (1435 mm; litt-grupper 11, 12)															
		25	8.9	—	219.3	—	—	—	—	0.1	—	—	219.4	5.9	
Smalsp. (891 mm; litt-grupper 13, 14)															
		7	2.8	—	102.2	—	—	—	—	—	—	0.9	103.2	0.5	
Samtl. SJ förbrännings- motorvagnar ⁷⁾		32	11.7	—	321.6	—	—	—	—	0.1	—	0.9	322.6	6.4	
SNJ och NSB mo- torvagnar Å SJ		•	•	—	27.9	—	—	—	—	—	—	—	27.9	—	

¹⁾ I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: elektrolök, kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 6, stations- och reservtjänststimmar 2; motorvagnar, kol. a och b: växlings- och stationstjänststimmar 10, reservtjänststimmar 2. — ²⁾ Vad beträffar förbränningsmotorvagnar även bränsle-
mängd och -kostnad. — ³⁾ Av vagnar i tåg men ej i växlingsrörelse. Tonkm av lok (för mer än tvåaxlig motorvagn

n. fl. arbetsprestation.

Loktimmar i			Summa lokkm i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ³⁾					per 100 lokkm resp. motorv. km i tåg	Fordonsslag, litt.
växlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a under-hålls-kostnad ¹⁾	b smörj-medels-kostnad ¹⁾²⁾		tusental	h ä r a v i %					
							snäll-o. person-tåg	mili-tär- o. bland. tåg	fjärr-gods-tåg	övr. gods o. tjänste-tåg		
3 605	8 909	28	1 054.4	1 057.9	105 440	183 966	69.0	0.4	20.6	10.0	18 376	Bg. s
205 342	238 614	64 888	44 487.9	44 273.6	138 981	16 666 626	38.4	2.0	54.5	5.1	39 754	Dg, k, s
252	1 495	—	494.2	496.2	164 733	217 849	99.6	—	0.2	0.2	44 696	F
126 310	41 282	2 091	5 159.8	4 741.4	67 714	668 814	47.3	1.6	5.8	45.3	17 397	Ha-d
3 570	5 452	1 664	1 453.7	1 453.7	188 792	878 657	25.4	3.5	70.9	0.2	62 210	M
22 299	6 218	85	955.0	878.4	68 214	751 039	0.4	0.2	10.6	88.8	106 773	Oa, b ⁴⁾
2 481	—	—	24.8	14.9	24 800	—	—	—	—	—	—	Oc
22 082	3 335	4 335	571.0	498.0	57 100	60 228	15.3	8.0	5.7	71.0	17 523	Od
9 614	11 853	120	2 134.4	2 119.8	102 124	1 742 933	0.1	2.1	56.3	41.5	86 765	Of ⁴⁾
761	1 016	130	107.3	106.5	53 650	11 044	89.0	7.2	0.2	3.6	11 156	Pa
3 159	3 074	14	398.9	392.4	102 282	42 711	94.4	2.4	1.6	1.6	11 666	Pb
12 466	—	—	125.5	75.6	41 833	63	—	—	74.6	25.4	31 500	Ua
379 144	3 571	13	4 074.0	2 564.6	61 915	75 595	0.7	0.1	4.2	95.0	28 754	Ub
2 443	57	—	28.1	18.4	28 100	779	—	4.4	—	95.6	29 962	Uc
1 977	136	798	21.9	15.8	11 526	1	100.0	—	—	—	1 000	Öa
17 994	476	—	186.5	115.5	23 910	166	—	—	3.6	96.4	3 300	Öb
39 231	1 206	209	416.3	262.2	35 280	1 954	11.9	39.2	24.9	24.0	12 940	Öc
7 630	110	—	107.4	77.1	35 800	3 426	57.7	6.0	8.4	27.9	12 063	Öd
860 360	326 804	74 375	61 801.1	59 162.0	109 752	21 305 851	—	—	—	—	40 579	Samtl.
72 161	18 861	6 604	3 668.3	3 430.6	76 904	1 855 101	11.6	3.4	7.7	77.3	64 226	Å Le-Rgn
788 199	307 943	67 771	58 127.4	55 726.0	112 781	19 446 577	36.7	1.9	55.0	6.4	39 199	Å övr. linj.
—	—	—	5.4	5.4	—	3 873	—	—	—	—	71 722	Å fr. jvg
—	—	—	1.7	1.7	—	1 639	—	—	—	—	96 412	Fr. l. å SJ
314 755	110 959	33 292	19 947.2	18 976.6	107 532	6 019 597	45.3	1.7	47.1	5.9	36 564	I d.
159 109	75 228	12 518	12 753.0	12 292.2	112 262	3 528 517	45.7	1.6	44.1	8.6	31 998	II »
182 257	52 138	7 994	11 453.1	10 844.3	107 541	3 551 582	38.8	1.3	52.2	7.7	37 206	III »
87 052	49 216	7 182	9 568.6	9 333.2	141 967	4 463 771	21.1	1.7	73.0	4.2	53 943	IV »
117 187	39 263	13 389	8 079.2	7 715.7	89 669	3 742 384	18.6	3.7	36.3	41.4	54 854	V »
860 360	326 804	74 375	61 801.1	59 162.0	109 752	21 305 851	—	—	—	—	40 579	Samtl.
11 734	14 921	—	1 396.3	1 396.3	99 028	57 332	99.8	—	—	0.2	5 109	El. motorv.
725	1 964	—	252.2	252.2	28 337	4 817	100.0	—	—	—	2 196	Förbr. motorv. Norm.sp.
312	361	—	110.4	110.4	67 776	2 919	100.0	—	—	—	2 828	Smalsp.
1 037	2 325	—	362.6	362.6	30 991	7 736	100.0	—	—	—	2 398	Samtl. SJ
—	—	—	27.9	27.9	—	1 050	—	—	—	—	3 763	Främ. jvg:s å SJ

Å stor del, som motsvarar 1 axel) ingå icke. — ⁴⁾ Lok litt Oa, b, Of och Of2 bestå vart och ett av två halvor, vilka hava var sitt lokuummer. Enär dessa lokhalvor emellertid i tjänst alltid gå parvis, är dylikt lokhalvpar räknat som ett lok vid beräkning för denna tabell av antalen lok och lokkm. — ⁵⁾ Inkl. 6 LKAB tillhöriga, av SJ hela året förhyrda lok. — ⁶⁾ 13.3 lok, tillhörande linjen Luleå—Riksgränsen, tjänstgjorde å övriga elektrifierade linjer. — ⁷⁾ Under året endast å SJ. — ⁸⁾ Se även not 8 å sid. 43.

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Antal lok vid årets slut	Medel- antal lok i tjänst under året	L o k k i l o m e t e r i t u s e n t a l										av ensamt lok
Littera- grupp- nr (= art- konto- nr)	Littera			i t å g t j ä n s t										
				snäll- tåg	per- son- tåg	blan- dade tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	mili- tärtåg	tjänstetåg arbets- tåg för banavd	prov., perso- naltåg m.m.	summa		
Änglok.														
01	A, A2	8	6.4	211.5	40.9	2.6	2.7	14.1	0.3	0.7	—	272.8	8.4	
02	A3—5	8	7.9	26.0	389.8	—	1.4	15.0	1.5	0.1	—	433.8	5.1	
04	B	85	72.0	36.4	1 326.8	2.2	427.8	507.7	65.7	89.5	0.6	2 456.2	58.4	
05	B2, 3	5	4.7	—	48.9	1.4	20.4	0.5	0.5	1.6	0.2	73.5	5.6	
07	C	16	3.0	—	147.3	—	—	—	0.3	—	—	147.4	0.1	
08	C2, 3	4	3.4	—	96.5	—	2.4	0.1	—	0.4	—	99.4	1.1	
09	E, E2	130	128.2	4.9	823.2	327.7	2 368.1	892.6	78.1	124.8	0.4	4 619.8	93.8	
10	E3—6 ³)	16	13.7	—	29.1	—	224.1	133.5	4.6	1.0	—	392.3	8.7	
12	G, G2—7	23	18.5	—	5.3	—	15.4	331.7	48.8	45.0	—	446.2	18.7	
14	J	46	44.0	—	1 285.9	84.9	187.5	12.1	2.9	3.1	0.5	1 576.9	17.5	
16	K	25	23.5	—	71.9	0.5	132.2	5.1	1.3	22.9	—	233.9	16.9	
17	K2—4	59	53.5	—	15.1	0.1	10.8	0.8	—	—	—	26.8	16.1	
18	K6, 8, 10, 13, 15	6	6.4	—	41.4	—	45.6	0.4	0.4	0.7	—	88.5	2.8	
19	K5, 7, 9, 14, 16, 17, 18, 19	15	12.7	—	226.0	1.8	47.2	0.6	—	0.3	0.2	276.1	5.0	
21	L ¹)	49	45.4	0.1	2 215.8	31.2	114.2	29.8	5.5	2.3	0.2	2 398.7	14.7	
22	L2—8, 11, 12, 14-16, 18, 20-22	46	35.9	10.8	924.8	—	206.7	25.7	2.3	2.3	0.3	1 172.9	24.5	
23	L5, 10, 13, 17, 19	11	8.2	—	85.3	12.6	8.6	—	—	0.9	0.1	105.5	2.0	
25	N	39	37.8	—	—	—	8.2	0.2	—	0.4	0.2	9.0	4.9	
26	N2	3	2.8	—	1.2	0.1	21.9	40.3	0.1	0.9	—	64.5	2.1	
27	N3	2	2.0	—	11.5	—	17.5	16.3	—	—	—	45.3	0.8	
29	Q	3	1.9	—	22.1	—	15.5	0.3	0.2	—	—	38.1	2.3	
31	R	3	1.4	—	2.6	—	—	11.6	10.9	5.8	—	30.9	1.2	
34	S	44	42.7	19.1	1 553.4	6.7	201.0	29.8	0.9	2.3	0.2	1 813.4	18.8	
35	S2—9	24	23.7	19.3	787.7	57.8	89.5	11.4	0.7	0.4	0.1	966.4	5.9	
37	T, T2	9	6.2	—	36.6	—	31.5	1.2	3.3	8.3	—	80.9	9.8	
38	W, W2	8	7.1	—	184.8	—	5.8	0.3	—	0.8	—	191.7	8.0	
39	Ä, Ä2, 3, 5, 7, 10-12	12	9.4	—	62.6	—	7.5	—	—	0.1	0.1	70.3	4.6	
40	Bp, Bp, L4p, 8p, 12p, 14p, Sp	10	9.8	—	302.6	22.7	101.0	16.1	—	0.4	0.1	442.9	6.0	
41	Cp, Lp, L2p, 3p, 5p—7p, 9p—11p, 13p, Np, N2p, S2p, Ap	30	27.2	—	507.5	72.3	161.3	37.3	—	1.1	0.4	779.9	8.0	
42	Gp	3	3.0	—	0.4	—	83.8	2.8	—	0.1	—	87.1	0.4	
44	L2t, 3t, Nt	8	8.0	—	305.0	—	87.4	64.3	—	1.3	—	458.0	2.7	
45	Ct, C2t—8t, Kt, K2t, Lt, L4t— 6t, St, S2t—7t	37	37.0	—	784.0	69.2	234.7	76.0	0.1	6.3	0.6	1 170.9	5.1	
Samtliga SJ Änglok		787	707.4	328.1	12 333.5	693.8	4 881.3	2 277.6	228.2	323.8	4.2	21 070.0	380.0	
varav: å SJ		787	707.4	328.1	12 327.4	674.8	4 871.3	2 277.6	228.2	323.8	4.2	21 035.4	380.0	
» främ. jvg ⁵)		—	—	—	6.1	18.5	10.0	—	—	—	—	34.6	—	
Främ. lok å SJ ⁶)		—	—	—	31.8	4.8	14.7	4.2	1.5	0.3	—	57.3	0.8	
Samtliga SJ Äng- lok å:														
I distr.		70	57.7	0.1	530.9	13.7	205.6	153.1	0.9	23.5	0.1	927.9	36.8	
II »		97	91.6	—	1 042.4	65.2	603.7	240.8	17.6	49.0	0.9	2 019.7	23.2	
III »		171	145.2	—	2 381.5	25.4	755.8	178.6	7.9	28.3	0.8	3 378.2	95.9	
IV »		155	144.9	252.3	3 013.2	85.1	1 439.6	749.2	59.5	128.7	0.7	5 728.3	71.1	
V »		99	91.0	—	830.1	356.9	680.4	440.6	127.7	56.8	0.2	2 492.7	56.3	
VI »		185	177.0	75.7	4 535.4	146.9	1 196.2	515.4	14.6	37.5	1.5	6 523.2	96.7	
Huvudverkstaden i Örebro (avställda) ⁷)		10	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Samtliga		787	707.4	328.1	12 333.5	693.8	4 881.3	2 277.6	228.2	323.8	4.2	21 070.0	380.0	

¹) Här ingår, förutom lokkm i tågtjänst och av ensamt lok, timmar i växlings-, stations- och reservtjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med olika evalveringstal enligt följande: kol. a: växlingstimmar 10, stations- och reservtjänststimmar 0; kol. b: växlingstimmar 5, stations- och reservtjänststimmar 2. — ²) Av vagnar i tåg men ej i växlingsröt

Loktimmar i			Summa lokkm ¹) i tusental vid sammanställning med		Lokkm med avs. på underh. i medeltal per lok i tjänst	Bruttotonkilometer ²)					per 100 lokkm i tåg-tjänst	Fordonsslag, littera
Årlings-tjänst	stations-tjänst	reserv-tjänst	a underhållskostn.	b bränslemängd samt bränsle och smörjmedelskostn.		tusental	snäll- o. person-tåg	militär- o. bland. tåg	fjärrgods-tåg	övr. gods- o. tjänst-tåg		
2 959	1 104	1 395	310·9	301·1	48 578	50 160	93·8	0·8	3·3	2·1	18 387	Änglok
1 948	1 322	50	458·3	451·4	58 013	83 930	89·2	0·5	9·8	0·5	19 348	A, A2
52 677	16 752	27 569	3 041·4	2 866·6	42 241	596 820	41·7	3·1	33·1	22·1	24 299	A3—5
2 837	656	858	107·5	96·3	22872	9 002	39·9	3·6	1·1	55·4	12 248	B
1 075	837	—	158·2	154·5	52 733	17 662	99·9	0·1	—	—	11 982	B2, 3
1 599	692	15	116·4	109·9	34 235	10 268	92·8	0·1	0·2	6·9	10 330	C
140 102	35 733	30 957	6 114·7	5 547·5	47 697	1 038 921	9·1	7·0	25·0	58·9	22 266	C2—3
12 219	3 738	98	523·2	469·8	38 190	106 681	3·5	1·4	39·2	55·9	27 194	E, E2
13 175	3 635	135	596·7	538·3	32 254	166 313	1·2	9·7	77·2	11·9	37 273	E3—6
33 799	13 978	10 605	1 932·3	1 812·5	43 916	178 344	69·3	6·1	1·7	22·9	11 310	G, G2-7
35 858	2 765	161	609·4	436·0	25 932	40 505	14·4	0·8	2·3	82·3	17 317	J
144 229	225	173	1 485·2	764·8	27 761	2 755	31·4	0·4	4·0	64·2	10 280	K
5 312	1 119	58	144·4	120·2	22 563	11 104	20·7	0·7	0·8	77·8	12 547	K2—4
11 782	2 292	30	398·8	344·6	39 880	24 650	63·1	0·7	0·8	35·4	8 928	K6,8m.fl.
20 747	11 005	2 750	2 620·9	2 544·7	57 729	275 566	88·5	2·3	2·2	7·0	11 488	K5,7m.fl.
21 633	8 403	2 399	1 413·8	1 327·2	39 382	154 090	65·3	0·5	4·7	29·9	13 138	L
8 576	1 626	9	193·2	153·6	23 561	8 992	68·2	12·2	—	19·4	8 523	L2-8m.fl.
117 888	91	—	1 192·9	603·6	31 558	2 147	—	0·1	0·7	99·2	23 856	L9,10m.fl.
1 337	925	67	80·0	75·3	28 571	25 472	0·5	0·4	66·7	32·4	39 491	N
1 435	755	634	60·4	56·0	30 200	12 641	10·2	—	51·5	38·3	27 905	N2
2 304	617	—	63·4	53·1	33 684	2 804	34·8	0·4	1·2	63·6	7 360	N3
1 258	324	1 145	44·6	41·3	31 857	11 714	2·5	37·9	40·4	19·2	37 909	Q
27 902	16 332	889	2 111·2	2 006·1	49 443	226 856	72·4	0·6	5·7	21·3	12 510	R
11 845	6 997	1 425	1 090·8	1 048·4	46 025	122 386	73·7	5·8	3·7	16·8	12 664	S
8 750	925	38	178·2	136·4	28 742	18 805	39·1	4·3	1·2	55·4	23 245	S2—9
6 022	1 573	289	259·9	233·5	36 606	15 966	95·7	—	0·1	4·2	8 329	T, T2
11 570	930	225	190·6	135·1	20 277	4 652	79·2	—	—	20·8	6 617	W, W2
7 394	1 978	3	522·9	489·9	53 357	45 809	44·2	7·3	5·5	43·0	10 343	Å, Å2 m.fl.
23 690	4 509	—	1 024·8	915·4	37 676	52 856	42·0	8·6	7·7	41·8	6 777	Bp, Ep m.fl.
3 170	1 104	—	119·2	105·5	39 733	17 502	0·1	—	2·4	97·5	20 094	Cp,Lpm.fl.
8 638	1 038	62	547·1	506·1	68 388	62 403	47·3	—	21·9	30·8	13 625	Gp
53 025	1 486	36	1 706·8	1 444·2	46 116	109 389	47·4	2·8	13·0	36·8	9 342	Lst, Lst, Nt
796 755	145 466	82 075	29 417·6	25 888·9	41 586	3 507 165	—	—	—	—	16 645	Ct,C2tm.fl.
796 755	145 466	82 075	29 383·0	25 854·3	—	3 504 913	—	—	—	—	16 682	Samtl.
—	—	—	34·6	34·6	—	2 252	—	—	—	—	16 682	Å SJ
265	2	—	60·2	58·9	—	6 821	—	—	—	—	6 509	fr. jvg
96 504	10 674	2 592	1 929·7	1 473·8	933 444	158 403	38·1	2·0	28·4	31·5	17 071	Fr. lok
139 320	16 119	16 146	3 436·2	2 804·0	937 513	378 175	34·2	3·5	19·4	42·9	18 724	I d.
170 753	32 010	7 668	5 181·6	4 407·2	935 686	496 480	44·8	1·1	15·2	38·9	14 697	II
107 379	34 402	28 920	6 873·2	6 462·9	947 434	1 021 339	40·9	2·2	20·7	36·2	17 830	III
102 893	21 713	25 784	3 577·9	3 158·5	939 318	509 670	20·8	18·7	29·9	30·6	20 447	IV
179 906	30 548	965	8 419·0	7 582·5	947 565	943 098	49·9	1·6	18·9	29·6	14 458	V
796 755	145 466	82 075	29 417·6	25 888·9	41 586	3 507 165	—	—	—	—	16 645	VI

else. Tonkm av lok ingå icke. — *) Inkl. 3 från SWB inlånade, med litt E6 betecknade lok. — *) Inkl. 2 med HHJ övertagna men ej omfitterade lok. — *) Ängelholm—Klippan och Ljungbyholm—Karlslunda järnvägar, båda trafikerade av SJ. — *) Huvudsakligen norska lok å bansträckorna mellan norska gränsen och Charlottenberg resp. Storlien. — *) Härav 1 C, 1 T2- och 1 W-lok. — *) Härav 22 tusen i malmtåg å linjen Gällivare—Luleå. — *) 1943 års motsvarande, rättade antal se nästa sida not 9.

Fordonsslag, litteragrupp- nummer och littera		An- tal for- don vid årets slut	Medel- antal fordon i tjänst under året	Lokkilometer i tusental											av ensamt fordon
				i tåg tjänst											
Littera grupp- nr (= art- konto- nr)	Littera			snäll- tåg	person- tåg	bland- tåg	lokal- gods- tåg	fjärr- gods- tåg	malm- tåg	militär- tåg	tjänstetåg		Summa		
									arbets- tåg	prov- o. per- sonal- tåg					
Rälsbussar.															
32	Yo, Yo1, 2, YDo1.....	97	90 ³	—	6 369 ⁵	—	0 ¹	—	—	0 ⁴	—	8 ⁴	6 378 ⁴	6 ⁰	
31	Y, YT.....	65	48 ⁸	—	1 422 ⁸	—	9 ⁷	—	—	0 ²	—	26 ⁶	1 459 ⁸	5 ⁸	
34	Yop, Yo1p...	15	9 ⁵	—	524 ⁹	—	—	—	—	—	—	3 ⁰	527 ⁹	—	
36	Yolt	3	2 ³	—	53 ⁰	—	—	—	—	—	—	—	53 ⁰	—	
33	Yp	4	3 ⁷	—	143 ⁰	—	—	—	—	—	—	2 ⁷	145 ⁵	—	
35	Yt	1	0 ⁸	—	6 ²	—	—	—	—	—	—	—	6 ²	—	
Samtliga SJ rälsbussar															
		185	155 ⁴	—	8 519 ⁴	—	9 ⁸	—	—	0 ⁶	—	40 ⁵	8 570 ⁸	11 ⁸	
	varav å SJ ...	185	155 ⁴	—	8 436 ¹	—	9 ⁸	—	—	0 ⁶	—	40 ⁵	8 487 ⁰	11 ⁸	
	» » fr.jvg ³)	—	—	—	83 ³	—	—	—	—	—	—	—	83 ³	—	
	Främ. räls- bussar å SJ	—	—	—	73 ⁰	—	—	—	—	—	—	—	73 ⁰	—	
Lokomoto- rer. ⁴)															
61	Z	54	23 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 ⁵	
62	Z2, 3	17	13 ³	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1 ⁸	
63	Z4	50	38 ⁶	—	•	—	•	—	—	—	•	•	19 ²	24 ⁹	
64	Z5	21	18 ⁸	—	•	—	•	—	—	—	•	•	3 ⁰	1 ⁷	
65	Z6	3	1 ¹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
66	Zp	2	1 ⁷	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
67	Z2p	1	0 ⁹	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
68	Zt	4	3 ⁴	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Samtliga SJ lokomotorer.															
		152	100 ⁴	—	2 ⁵	—	16 ³	—	—	—	3 ¹	0 ³	22 ²	30 ⁰	

⁴) I antalen ingå, förutom kilometer i tåg-tjänst och av ensamt fordon, timmar i växlings-, stations- och reserv-tjänst, evalverade till kilometer genom multiplikation med följande tal: rälsbussar: växlings- och stationstjänsttimmar 10, reservtjänsttimmar 2; lokomotorer: medeltal beräknas per tjänstgöringstimme, varför antalen lokomotorkm i

⁹) (Tillhör nästföregående uppslag). Motsvarande antal för år 1943 utgjorde för I distriktet 31 225, II 38 567, III 35 739, IV 47 210, V 39 798, VI 49 415, samtliga distrikt 41 966. De i 1943 års drifttjänststatistik angivna antalen äro felaktiga.

n. fl. arbetsprestation (forts.).

Tjänstgöringstimmar i			Summa km ¹⁾ i tusental vid sam- manställning med underhållskostnad, bränslemängd samt bränsle- och smörj- medelskostnader	Km med avs. på underh. i medeltal per fordon i tjänst	Bruttotonkilometer ²⁾					per 100 rälsbuss- resp. lokom.- km i tågtjänst	For- dons- slag, litt.
växlings- tjänst	stations- tjänst	reserv- tjänst			tusental	snäll- o. person- tåg	mili- tär- o. bland- tåg	fjärr- gods- tåg	övr. gods-o. tjänste- tåg		
—	13 203	110	6 516 ⁷	72 168	64 233	99 ⁹	—	—	0 ¹	1 007	Räls- bussar
—	4 030	—	1 505 ⁴	30 848	12 330	97 ⁸	—	—	0 ²	845	Y o m. fl.
—	2 411	—	552 ⁰	58 105	7 554	99 ⁶	—	—	0 ⁴	1 300	Y o p m. fl.
—	—	—	53 ⁰	23 043							Y o l t
—	826	—	153 ⁷	41 541	1 505	98 ⁷	—	—	1 ³	992	Y p
—	—	—	8 ⁵	10 625							Y t
—	20 470	110	8 789 ³	56 559	85 622	—	—	—	—	999	Samtl.
—	20 470	110	8 706 ⁰	—	84 593	—	—	—	—	997	Å S J
—	—	—	83 ³	—	1 029	—	—	—	—	1 235	fr. jvg
—	—	—	73 ⁰	—	1 002	—	—	—	—	1 372	Fr. r. Å S J
Tjänstgöringstimmar											
23 971	246	—	24 367	1 055	—	—	—	—	—	—	Z
20 530	51	—	20 771	1 562	—	—	—	—	—	—	Z2, 3
70 808	552	—	75 770	1 963	1 242	—	—	—	—	6 469	Z4
35 254	239	171	36 134	1 975	301	—	—	—	—	1 003	Z5
5 285	—	—	5 285	4 805	—	—	—	—	—	—	Z6
1 891	—	—	1 891	1 112	—	—	—	—	—	—	Zp
1 118	—	—	1 118	1 242	—	—	—	—	—	—	Z2p
5 073	—	—	5 073	1 492	—	—	—	—	—	—	Zt
163 930	1 088	171	170 409	1 697	1 543	—	—	—	—	6 950	Samtl.

tågtjänst och av ensam lokomotor evalverats till timmar genom delning med 10. — ²⁾ Av vagnar i tåg- men ej i växlingsrörelse. Tonkm av dragande fordon (för mer än tvåaxlig rälsbuss så stor del, som motsvarar 1 axel) ingår icke. — ³⁾ Ängelholm-Klippans järnväg, trafikerad av SJ. — ⁴⁾ Härunder ingår även lokomotorer, som före år 1943 voro avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningen i Örebro.

Medelantalet befintliga och i tjänst varande lok m. fl. samt, för de i tjänst

Fordons-		Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon							Av antalet fordon i tjänst voro				
slag	litt.	befint- liga ¹⁾	i tjänst	aktiv tjänst ²⁾	repara- tion ³⁾	revi- sion ³⁾	pann- spol- ning	över- ligg- ning ⁴⁾	avställning		i aktiv tjänst ⁷⁾	under rep. eller rev. ⁸⁾	under pann- spol- ning	över- lig- gan- de ⁴⁾	av- ställ- da ⁵⁾
									a ⁶⁾	b ⁶⁾					
E l e k t r o l o k (Samliga normspärriga)	Enkellok														
	Bg, Bs	10 ⁰	10 ⁰	310	42	8	—	4	2	—	84 ⁷	13 ⁶	—	1 ¹	0 ⁶
	Dg	182 ⁰	182 ⁰	337	17	5	—	4	1	2	92 ¹	6 ⁰	—	1 ¹	0 ⁸
	Dk	82 ⁷	82 ⁷	343	15	8	—	—	—	—	93 ⁷	6 ³	—	—	—
	Ds	55 ³	55 ³	345	12	5	—	—	—	4	94 ³	4 ⁶	—	—	1 ¹
	F	3 ⁰	3 ⁰	251	104	11	—	—	—	—	68 ⁶	31 ⁴	—	—	—
	Ha, Hb	61 ⁰	60 ⁷	307	36	4	—	13	2	4	83 ⁹	10 ⁹	—	3 ⁶	1 ⁶
	Hc	11 ⁵	11 ⁵	305	41	3	—	8	1	8	83 ³	12 ⁰	—	2 ²	2 ⁵
	Hd	4 ⁰	4 ⁰	309	49	7	—	—	1	—	84 ⁴	15 ³	—	—	0 ³
	M	7 ⁸	7 ⁸	347	18	—	—	—	1	—	94 ³	4 ⁹	—	—	0 ³
	Oc	1 ⁰	1 ⁰	262	20	5	—	72	—	7	71 ⁶	6 ⁸	—	19 ⁷	1 ⁹
	Od	10 ⁰	10 ⁰	316	21	5	—	24	—	—	86 ³	7 ¹	—	6 ⁶	—
	Pa	2 ⁰	2 ⁰	208	147	2	—	5	—	4	56 ³	40 ⁷	—	1 ⁴	1 ¹
	Pb	4 ⁰	3 ⁹	314	47	1	—	—	1	3	85 ³	13 ¹	—	—	1 ¹
	Ua	3 ⁰	3 ⁰	293	22	4	—	47	—	—	80 ¹	7 ¹	—	12 ⁸	—
	Ub	60 ⁰	59 ⁸	336	15	6	—	4	2	3	91 ⁸	5 ⁷	—	1 ¹	1 ⁴
	• (LKAB) ..	6 ⁰	6 ⁰	347	9	8	—	2	—	—	94 ³	4 ⁶	—	0 ⁶	—
	Uc	1 ⁰	1 ⁰	251	71	2	—	25	4	13	68 ⁶	19 ⁹	—	6 ⁸	4 ⁷
	Öa	2 ⁰	1 ⁹	197	81	3	—	69	1	15	53 ⁸	23 ⁰	—	18 ⁹	4 ⁸
	Öb	8 ⁰	7 ⁸	254	13	1	—	80	—	18	69 ⁴	3 ⁸	—	21 ⁹	4 ⁹
Öc	12 ⁰	11 ⁸	288	22	2	—	40	2	12	78 ⁷	6 ⁶	—	10 ⁹	3 ⁸	
Öd	3 ⁰	3 ⁰	341	14	5	—	4	—	2	93 ²	5 ¹	—	1 ¹	0 ⁶	
Summa		529 ³	528 ²	329	21	5	—	7	1	3	89 ⁹	7 ¹	—	1 ⁹	1 ¹
Dubbellok															
Oa, Ob	14 ⁰	14 ⁰	284	39	8	—	—	33	1	1	77 ⁶	12 ⁸	—	9 ⁰	0 ⁶
Oe	1 ¹	1 ¹	—	366	—	—	—	—	—	—	—	100 ⁰	—	—	—
Of, Of 2 ..	19 ⁹	19 ⁸	293	52	3	—	—	11	2	5	80 ¹	15 ⁰	—	3 ⁰	1 ⁹
Summa		35 ⁰	34 ⁹	280	57	5	—	20	1	3	76 ⁵	16 ⁹	—	5 ⁵	1 ¹
A n g l o k	Normalsp. 1435 mm.														
	A, A2	8 ⁰	6 ⁴	238	41	15	8	13	19	32	65 ⁰	15 ³	2 ²	3 ⁶	13 ⁹
	A3-A5	8 ⁰	7 ⁹	235	95	11	8	3	10	4	64 ²	29 ⁰	2 ²	0 ⁸	3 ⁸
	B	85 ⁰	72 ⁰	256	52	7	9	19	9	14	69 ⁹	16 ¹	2 ³	5 ²	6 ³
	B2, B3	5 ⁰	4 ⁷	216	43	12	27	5	61	2	59 ⁰	15 ⁰	7 ⁴	1 ⁴	17 ²
	C	16 ⁰	3 ⁰	269	52	6	5	19	3	12	73 ⁵	15 ⁸	1 ⁴	5 ²	4 ¹
	C2, C3	4 ⁸	3 ⁴	280	40	—	8	16	14	8	76 ⁶	10 ⁹	2 ²	4 ⁴	6 ⁰
	E, E2	130 ⁰	128 ²	269	44	8	11	20	6	8	73 ⁵	14 ²	3 ⁰	5 ⁵	3 ⁸
	E3-E6	13 ⁷	13 ⁷	242	56	26	14	20	6	2	66 ¹	22 ⁴	3 ⁸	5 ⁵	2 ²
	G, G2-G7 ..	23 ⁰	18 ⁵	192	94	4	6	11	18	41	52 ⁵	26 ⁸	1 ⁶	3 ⁰	16 ¹
	J	45 ⁵	44 ⁰	271	46	11	13	8	9	8	74 ⁰	15 ⁶	3 ⁶	2 ²	4 ⁶
	K	25 ⁰	23 ⁵	249	45	6	10	36	10	10	68 ⁰	14 ⁰	2 ⁷	9 ⁸	5 ⁵
	K2-K4	59 ⁰	53 ⁵	257	36	7	13	26	7	20	70 ²	11 ⁷	3 ⁶	7 ¹	7 ⁴
	K6,8,10,13,15	7 ¹	6 ⁴	209	52	38	13	15	25	14	57 ¹	24 ⁶	3 ⁶	4 ¹	10 ⁶
	K5, 7, 9, 14, 16, 17, 18, 19	14 ⁴	12 ⁷	230	55	9	16	13	32	11	62 ⁸	17 ⁵	4 ⁴	3 ⁶	11 ⁷
	L	47 ⁰	45 ⁴	264	62	7	9	7	9	8	72 ¹	18 ⁹	2 ⁵	1 ⁹	4 ⁶
	L2-8, 11, 12, 14-16, 18, 20-22	39 ⁸	35 ⁹	242	41	23	14	24	16	6	66 ¹	17 ⁵	3 ⁸	6 ⁶	6 ⁰
	L9, L10, L13, L17, L19 ..	8 ⁵	8 ²	209	44	23	14	37	13	26	57 ¹	18 ³	3 ⁸	10 ¹	10 ⁷
	N	39 ⁰	37 ⁸	271	39	7	12	26	5	6	74 ⁰	12 ⁶	3 ⁸	7 ¹	3 ⁰
	N2	3 ⁰	2 ⁸	254	54	7	7	20	12	12	69 ⁴	16 ⁷	1 ⁹	5 ⁵	6 ⁵
N3	2 ⁰	2 ⁰	290	6	—	46	24	—	—	79 ²	1 ⁶	2 ⁷	6 ⁵	—	
Q	3 ⁰	1 ⁹	287	11	—	8	22	1	37	78 ⁴	3 ⁰	2 ²	6 ⁰	10 ⁴	
R	3 ⁰	1 ⁴	227	55	8	8	23	23	22	62 ⁰	17 ²	12 ²	6 ³	12 ³	
S	43 ⁰	42 ⁷	268	35	20	25	5	7	6	73 ²	15 ⁰	6 ⁸	1 ⁴	3 ⁶	
S2-S9	24 ⁰	23 ⁷	246	34	42	22	4	13	5	67 ²	20 ⁸	6 ⁰	1 ¹	4 ⁹	

¹⁾ Skillnaderna mellan medelantal befintliga och medelantal i tjänst utgöras av fordon, som under året varit mera permanent avställda dels vid huvudverkstaden i Örebro, sammanlagt 10⁰ ånglok och 8⁶ lokomotorer, dels å andra uppställningsplatser, sammanlagt 1² ellok, 56⁹ ånglok, 22⁷ motorvagnar, 18⁶ rälsbussar och 39⁰ lokomotorer. Dessa fordon voro dock under året i aktiv tjänst under sammanlagt 8 698 dagar, nämligen elektrolok 210, ånglok 5 819, motorvagnar 208, rälsbussar 1 675 och lokomotorer 786 dagar, samt under reparation m.m. under 1 241 dagar, nämligen elektrolok 20, ånglok 885, motorvagnar 21, rälsbussar 207 och lokomotorer 108 dagar, vilka icke medräknats vid uträkningen av medelantalen dagar för ovan i tabellen angivna, i tjänst varande fordon. —

Arande fordonen, tjänste- och reparationsdagar m. m. i medeltal per fordon

Fordons- lit.	Antal fordon		Antal dagar i medeltal per i tjänst varande fordon							Av antalet fordon i tjänst voro				
	befint- liga ¹⁾	i tjänst	aktiv tjänst ²⁾	repara- tion ³⁾	revis- ion ³⁾	pann- spol- ning	över- ligg- ning ⁴⁾	avställning		i aktiv tjänst ⁵⁾	under rep. eller rev. ⁶⁾	under pann- spol- ning %	över- ligg- ande ⁴⁾	av- ställ- da ⁶⁾
								a ⁵⁾	b ⁶⁾					
T, T2	9.0	6.2	270	25	—	12	34	4	21	73.8	6.8	3.2	9.3	6.8
W, W2	8.0	7.1	220	60	16	17	17	25	11	60.2	20.8	4.6	4.6	9.8
Å, Å2, 3, 5, 7, 8, 10-12	10.2	9.4	232	32	4	19	27	37	15	63.4	9.8	5.2	7.4	14.2
HHJ, SSJ	2.3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Summa	686.2	622.4	255	47	12	13	18	10	11	69.7	16.1	3.6	4.9	5.7
Smalsp. 891 mm.														
Bp, Ep, L4p, L8p, L12p, L14p, Sp	10.0	9.8	253	72	4	9	24	2	2	69.1	20.7	2.5	6.6	1.1
Cp, Lp, L2p, L3p, L5p-L7p, L9p-L11p, L13p, Np, N2p, S2p, Ap Gp	30.0 3.0	27.2 3.0	233 232	72 39	12 15	9 11	18 59	5 —	17 10	63.7 63.4	22.9 14.8	2.6 3.0	4.9 16.1	6.0 2.7
Summa	43.0	40.0	237	69	11	9	23	4	13	64.8	21.8	2.6	6.3	4.6
1067 mm.														
L2t, L3t, Nt., Ct, C2t-C8t, Kt, K2t, Lt, L4t, L6t, St, S2t-S7t	8.0 37.0	8.0 37.0	282 261	43 52	2 5	20 18	17 24	2 5	— 1	77.0 71.3	12.3 15.6	5.5 4.9	4.6 6.6	0.6 1.6
Summa	45.0	45.0	265	51	4	18	23	4	1	72.4	15.0	4.9	6.3	1.4
Elektro:														
Xoa2, Xoa4, Xa1, Xa3	15.0	14.1	275	60	2	—	3	13	13	75.2	16.9	—	0.8	7.1
Övriga:														
Xod1-Xod6, Xd1, Xd2, XDd1, XF4...	15.5	1.6	—	268	—	—	—	—	98	—	73.2	—	—	26.8
Xog3, Xb2, Xg1, Xg3, XDg1, XDg2	11.0	7.3	185	110	3	—	2	51	15	50.5	30.9	—	0.6	18.0
Xog2p	1.0	1.0	158	122	—	—	11	61	14	43.2	33.3	—	3.0	20.6
Xog3p, Xog4p, Xg4p-Xg6p	6.0	1.8	127	194	38	—	2	5	—	34.7	63.3	—	0.6	1.4
Summa	33.5	11.7	149	145	8	—	3	38	23	40.7	41.8	—	0.8	16.7
Y-fordon														
Yo, Yo1, Yo2, YDol	92.9	90.3	286	57	7	—	3	5	8	78.1	17.5	—	0.8	3.6
Y, YT	64.3	48.8	235	53	12	—	24	15	27	64.2	17.8	—	6.6	11.4
Yp	3.7	3.7	288	20	26	—	9	7	16	78.7	12.3	—	2.6	6.3
Yop, Yotp	9.8	9.5	273	46	11	—	1	7	28	74.6	15.6	—	0.3	9.5
Yt	1.0	0.8	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Yot	2.3	2.3	229	83	11	—	14	15	14	62.6	25.7	—	3.8	7.9
Summa	174.0	155.4	268	54	10	—	10	9	15	73.2	17.5	—	2.7	6.6
Z-fordon														
Z	54.0	23.1	222	45	6	—	64	13	16	60.7	13.9	—	17.5	7.9
Z2, Z3	17.0	13.3	228	62	1	—	60	6	9	62.3	17.2	—	16.4	4.1
Z4	46.3	38.6	226	63	3	—	57	6	11	61.8	18.0	—	15.6	4.6
Z5	21.0	18.3	236	37	2	—	69	2	20	64.5	10.6	—	18.9	6.0
Z6	3.0	1.1	298	36	2	—	—	—	30	81.4	10.4	—	—	8.2
Zp	2.0	1.7	235	46	—	—	57	—	28	64.2	12.6	—	15.6	7.6
Z2p	1.0	0.9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Zt	4.0	3.4	225	61	—	—	38	39	3	61.5	16.7	—	10.4	11.4
Summa	148.3	100.4	228	54	3	—	59	8	14	62.3	15.6	—	16.1	6.0

Inklusive tid för putsning. — ²⁾ Inklusive dagar för gång till och från reparations- eller revisionsplats samt dagar i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — ³⁾ Till följd av inträffad sön- och helgdag, inställda tåg o. d. — ⁴⁾ I väntan på reparation eller revision före avgång till reparations- eller revisionsplats. — ⁵⁾ Å sektion på grund av god tillgång på dragande fordon, inklusive tåning till banavdelningen, EJ m. t. och inkl. lok för uppyrning av vagnar före tågs avgång m. m. — ⁶⁾ Inklusive fordon under utsnig. — ⁷⁾ Inklusive fordon under gång till och från reparations- eller revisionsplats samt fordon i väntan på reparation eller revision å sådan plats. — ⁸⁾ Härunder ingå även lokomotorer, som förut voro avdelade för huvudverkstäder och förrådsavdelningen i Örebro.

Översikter över av vattenfallsstyrelsen och Sydsvenska Kraft-A.B. till S J levererad elektrisk energi och förbrukningen av densamma samt över förbrukningen av bränsle på lok och motorvagnar m. fl. samt kostnader härför.

Elektrisk energi.

Förbrukningsändamål, resp. kostnadens art	S J utom malmбанан						Malmбанан	
	Summa		Härav leverans från				Leverans från Vattenfallsstyrelsen ¹⁾	
	År 1944	+ — mot f. å.	År 1944	+ — mot f. å.	År 1944	+ — mot f. å.	År 1944	+ — mot f. å.
<i>Energiförbrukning i miljoner kWh.</i>								
Lev. totalmängd ²⁾	826.8	+ 63.6	664.3	+ 47.0	162.5	+ 16.6	75.8	— 18.2
Härav använd för:								
tågtjänst ³⁾ :								
inkl. förluster ⁴⁾ ...	797.0	+ 60.5	642.0	+ 44.9	155.0	+ 15.6	58.1	— 19.7
exkl. » ⁵⁾ ...	655.2	.	525.8	.	129.4	.	51.8	.
varav för viss upp- värmning ⁶⁾	26.7	+ 6.5	22.3	+ 5.8	4.4	+ 0.7	—	—
belysning å bangårdar m. m., inkl. förl. ⁷⁾	23.9	+ 5.2	18.0	+ 3.8	5.9	+ 1.4	6.1	+ 6.1
verkstadsdrift, inkl. förluster ⁸⁾	6.1	— 1.9	4.3	— 1.7	1.8	— 0.2	1.1	+ 0.1
uppvärmning av vissa lokaler m. m., exkl. förluster ⁹⁾	—	—	—	—	—	—	9.4	+ 0.9
Förbrukn. pr lokkm ¹⁰⁾ år:								
1944, kWh.....	13.9	+ 0.3	.	.	.	.	17.3	+ 0.5
1943 ».....	13.6	— 0.6	.	.	.	.	16.8	— 2.4
1942 ».....	14.2	+ 0.3	.	.	.	.	19.2	+ 3.5
1941 ».....	13.9	+ 0.4	.	.	.	.	15.7	— 0.5
1940 ».....	13.5	+ 1.2	.	.	.	.	16.2	— 1.6
<i>Energikostnad i tusental kronor.</i>								
Fasta avgifter.....	2 715.9	— 10.2	2 265.9	— 10.1	450.0	— 0.1	1 000.0	—
Rörliga ».....	12 727.9	+ 574.3	9 817.5	+ 478.0	2 910.4	+ 96.3	306.6	— 135.1
Summa	15 443.8	+ 564.1	12 083.4	+ 467.9	3 360.4	+ 96.2	1 306.6	— 135.1
<i>Medelkostnad per kWh, öre.</i>								
Fast avgift.....	0.329	— 0.028	0.341	— 0.027	0.277	— 0.031	1.319	+ 0.255
Rörlig ».....	1.589	— 0.055	1.478	— 0.035	1.791	— 0.138	0.405	— 0.065
Total avgift.....	1.868	— 0.083	1.819	— 0.062	2.068	— 0.169	1.724	— 0.190

¹⁾ Av andra leverantörer, såsom kommunala elektricitetsverk m. fl., till vissa verkstäder och reparationsplatser vid S J ävensom för belysningsändamål m. m. till S J levererade mängder elektrisk energi ingår ej, emedan räkningar å sådana leveranser icke passera elektrotekniska byrån och ifrågakarande mängder därför icke utan jämförelsevis omfattande, särskild rapportering skulle kunnat uppgivas. Dessa mängder kunna emellertid uppskattningsvis beräknas hava för år 1944 utgjort c:a 1 % av här ovan angivna mängder. —

²⁾ I allmänhet mätt vid leveransställen. Vid S J utom malmбанан trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarestationernas intagssidor. Vid malmбанан dels enfasström, 15 p/s, mätt vid kraftverket i Porjus, och dels trefasström, 50 p/s, mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ³⁾ Å lok och motorvagnar dels som dragkraft, dels för belysning och uppvärmning av lok, motorvagnar och vagnar förbrukad energi. — ⁴⁾ Vid S J utom malmбанан trefasström, 50 p/s, mätt vid omformarestationernas intagssidor, och vid malmбанан enfasström, 15 p/s, mätt i transformatorstationerna men omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ⁵⁾ Mätt i driftcentralerna (omformare resp. transformatorstationer). — ⁶⁾ Mätt vid förbrukningsplatserna, fasta, större värmeposter vid S J utom malmбанан. Energimängderna använda för uppvärmning av stillastående tågsätt. Motvarande bruttomängder kunna icke beräknas med tillräcklig noggrannhet. — ⁷⁾ Mätt i driftcentralerna och, vad beträffar malmбанан, omräknad till värde, avseende kraftverket i Porjus. — ⁸⁾ Vid huvudverkstäderna i Örebro, Malmö och Notvikens samt driftverkstaden i Hagalund övre. Mätt vid förbrukningsplatserna och omräknad till värde, avseende omformarestationernas intagssida, vad beträffar vid S J utom malmбанан belägna verkstäder, och kraftverket i Porjus, vad beträffar Notvikens huvudverkstad. — ⁹⁾ Mätt vid fasta, större värmeposter och förbrukad dels för uppvärmning av stillastående tågsätt, dels och huvudsakligen för uppvärmning av lokaler. Motvarande bruttomängder kunna icke beräknas med tillräcklig noggrannhet men torde motsvara skillnaden mellan totala till malmбанан levererade bruttomängden och summan av de specificerade bruttomängderna. — ¹⁰⁾ Beräknad, vad beträffar år 1944, på grundval av ovan angiven förbrukning för tågtjänst, inkl. förluster, samt antal lokkilometer för elektrolok och elektromotorvagnar enligt uppgift å sid. 41, kol. b) samt, vad beträffar övriga år, motsvarande mängder och antal för åren 1943—1940.

Stenkol, brännertorv och lokved.

Här ingår 117 728¹⁾ ton utländska (f. å. 134 485), 23 015 ton svenska (f. å. 23 045) stenkol, 100 478 ton brännertorv (f. å. 50 432) och 1 135 630 m³ ved, varav 1 128 000 m³ beräknats hava använts som lokbränsle, resten för eldugggöring å loken (f. å. 1 087 312, varav 1 079 600 som lokbränsle). De svenska stenkolen, brännertorven och veden äro evalverade till med avseende på bränslevärdet motsvarande mängder utländska stenkol genom multiplicering med 0'34, 0'50 (sv. kol resp. torv) samt 0'17, 0'16 och 0'11 (ved); jfr. not 1 å sid. 50.

Fordon	Förbrukad mängd				Kostnad (inkl. transportkostnader)					
	Summa		Per 100 lokkm		Summa		Per 100 lokkm		Medelkostnad	
	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	per ton	
	ton	ton	kg	kg	tusental kr.	tusental kr.	kr.	kr.	År 1944	+ - mot f. å.
Ånglok	377 358	+ 19 348	1 458	+ 20	41 917'2	+ 5 935'5	161'91	+ 17'43	111'08	+ 10'59

Kostnad.....	Kostnad (exkl. transportkostnader å S J) samt förbrukningspris i medeltal för året							
	Per ton utländska stenkol		Per ton svenska stenkol		Per ton loktorv		Per m ³ ved	
	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Kostnad.....	65'00	—	35'00	—	65'40	+ 2'82	22'75	+ 2'48
Medelförbrukningspris..	65'00	—	35'00	—	66'25	+ 5'00	22'75	+ 2'25

Bränsleförbrukningen och kostnaden härför för lok av olika littera framgår av tabell å sid. 50—51.

¹⁾ Inkl. 457 ton stenkolsbriketter. — ²⁾ För den egentliga lokveden (cirka 97 % av ovan angivna vedmängd), således bortsett från att mindre partier lövved, slipersved m. m. använts som lokved (se not 1 å sid. 50), för vilka vedsorter särskilda förbrukningspris gällt.

Oljebränsle samt gengasved och -träkol.

Bränsleslag Fordon	Förbrukad mängd		Kostnad (exkl. transp.-kostn. å S J)				Medelförbrukningspris per enhet (exkl. skatt, jfr sid. 8)	
	Summa		Summa		Medelkostnad per liter		År 1944	
	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.	År 1944	+ - mot f. å.
	liter	liter	tusental kr.	tusental kr.	öre	öre		
Bensin, bentyl o. motyl²⁾:							öre pr l. ³⁾	öre pr l. ³⁾
Motorvagnar	120	+ 76	0'1	+ 0'1	70'7	+ 9'3	bens. 89'4	+ 28'2
Ålsbussar	2 200	— 6 764	1'6	— 6'2	71'0	+ 2'5	bent. 54'0	— 15'8
Lokomotorer	625	— 707	0'4	— 0'7	68'0	+ 0'3	mot. ⁴⁾ 62'5	— 4'1
Summa	2 945	— 7 395	2'1	— 6'8	70'3	+ 2'7	2' 5) 84'2	+ 17'6
Solarolja:								
Motorvagnar	—	—	—	—	—	—	53'0	—
Ålsbussar	—	—	—	—	—	—		—
Lokomotorer	—	—	—	—	—	—		—
Summa	—	—	—	—	—	—	—	—
Fotogen:								
Lokomotorer	1'2	+ 53	0'6	—	50'0	— 2'8	53'0	—
Gengasved:	hl.	hl.			kr. pr hl	kr. pr hl	kr. pr hl	kr. pr hl
Motorvagnar	21 525	— 3 807	49'1	— 8'8	2'28	— 0'01	2'28	—
Ålsbussar	317 250	+ 151 857	749'0	+ 365'9	2'36	+ 0'04		—
Lokomotorer	84 390	+ 18 736	190'2	+ 39'8	2'25	— 0'04		—
Summa	423 165	+ 166 786	988'3	+ 396'9	2'34	+ 0'03	—	—
Gengasträkol:								
Motorvagnar	880	— 1 269	3'7	— 4'9	4'20	+ 0'20	4'66	—
Ålsbussar	25 323	— 76 143	114'8	— 330'2	4'53	+ 0'14		—
Lokomotorer	42 851	+ 2 854	236'8	+ 52'3	5'53	+ 0'92		—
Summa	69 054	— 74 558	355'3	— 282'8	5'15	+ 0'71	—	—

Oljebränsle-, gengasved- och träkolförbrukningen samt kostnader för fordon av olika littera framgår av tabeller å sid. 52—53.

¹⁾ Och exkl. skatt å bensin, bentyl och motyl, som ingår i S J förbrukningspris men av staten återbäres för i järnvägsdrift förbrukade mängder och gottskrives vederbörliga bränsleutgiftskonton. — ²⁾ År 1944 endast motyl. — ³⁾ Vid leverans i fat. — ⁴⁾ Motyl 50 (50 % bensin). — ⁵⁾ Motyl 25 (75 % bensin).

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda för lok m. m.

Fordonsslag, litteragruppnummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	Bränsleförbruk						
Littera- grupp- nr (=art- konto- nr)	Litt.		Utländska stenkol ton	Sten- kols- briketter ton	Svenska stenkol ton	Bränn- torv ton	Ved m ³	S:a efter evalv, till utl. kol ¹⁾ ton	Per 100 lokkm kg
Ånglok.									
01	A, A2	6.4	3 032	—	—	—	8 771	4 511	1 498
02	A3—5	7.9	5 417	—	285	201	3 218	6 242	1 383
04	B	72.0	30 746	12	1 978	5 733	87 853	49 702	1 734
05	B2, 3	4.7	358	—	119	239	2	554	575
07	C	3.0	566	—	—	—	8 472	1 994	1 291
08	C2—3	3.4	69	—	6	368	7 561	1 532	1 394
09	E, E2	128.2	15 446	34	3 686	11 045	401 081	90 980	1 640
10	E3—6	13.7	757	2	306	274	43 333	8 397	1 787
12	G, G2—7	18.5	8 024	—	30	261	16 453	10 948	2 034
14	J	44.0	2 783	—	1 089	3 113	94 850	21 027	1 160
16	K	23.5	1 488	93	2 164	5 540	30 638	10 901	2 500
17	K2—4	53.5	3 080	—	1 269	10 722	26 138	13 660	1 786
18	K6, 8, 10, 13, 15	6.4	416	—	197	1 115	1 433	1 341	1 116
19	K5, 7, 9, 14, 16, 17, 18,	12.7	841	7	171	785	12 642	3 481	1 011
21	L	45.4	3 145	28	2 224	8 753	141 406	32 812	1 289
22	L2—8, 12, 14—16, 18,	35.9	3 613	2	547	11 735	27 804	14 520	1 094
	20—22	8.2	194	—	14	256	5 292	1 223	796
23	L9, 10, 13, 17, 19	37.8	6 070	8	1 363	11 762	27 928	17 540	2 906
25	N	2.8	1 604	—	19	—	408	1 685	2 237
26	N2	2.0	99	2	161	566	—	487	870
27	N3	1.9	252	—	—	2	1 105	439	827
29	Q	1.4	960	—	—	—	662	1 072	2 596
31	R	42.7	7 072	264	10 130	8 768	74 558	30 778	1 534
34	S	23.7	1 964	2	1 523	2 923	29 243	9 332	890
35	S2—6	6.2	1 795	—	15	1 144	3 921	3 038	2 227
37	T, T2	7.1	1 381	3	548	1 797	261	2 677	1 146
38	W, W2	9.4	931	—	171	1 360	926	1 877	1 389
39	Ä, Ä2, 3, 5, 7, 10—12...	9.8	790	—	—	1 816	13 630	3 996	816
40	Bp, Ep, L4p, 8p, 12p, 14p, Sp	27.2	2 070	—	—	707	34 362	8 217	898
41	Cp, Lp, L2p, 3p, 5p—7p, 9p—11p, 13p, Np, N2p, S2p, Ap	3.0	924	—	—	23	1 222	1 142	1 082
42	Gp	8.0	4 266	—	—	5 412	1 414	7 210	1 425
44	L2t, 3t, Nt	37.0	7 118	—	—	4 058	29 043	14 043	972
45	Ct, C2t—8t, Kt, K2t, Lt, L4t—6t, St, S2t—7t ...	707.4	117 271	457	28 015	100 478	1 135 630	377 358	1 458
Samtliga SJ ånglok å SJ									
varav för lok: A I distriktet...									
» II » ...									
» III » ...									
» IV » ...									
» V » ...									
» VI » ...									
Samtliga									
Härav för smalspåriga lok									

¹⁾ Svenska stenkol, brännstov och ved (lok 1102 455, osort. 5 098, pann-1 729, slipers-26 249, 18v-12 m³, barr-32, avfalls-55 m³) evalvade till utländska stenkol med användande av medelkoefficienterna för det relativa bränslevärdet, respektive 0.64, 0.80, 0.17, 0.17, 0.11, 0.10, 0.16 och 0.11. — ²⁾ Bränsleförbrukningen, resp. kostnaden per bruttotonkm erhållen genom delning av bränsleförbrukningen resp. kostnaden per 100 lokkm, inkl. till lokkm evalverade växlingstimmarna m. m., med antalet bruttotonkm per 100 lokkm i tåg-tjänsten I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalerna ingå icke tonkm av lok. Bränslemängder och bränslekostnader inkluderar mängder och kostnader, som hänföra sig till växlingstjänst, ehuru tonkm, svarande mot dylik tjänst, icke beräknats.

kostnader härför ävensom kostnader för smörjmedel och underhåll av varje typ.

ning	K o s t n a d e r								
Per 1 000 bruttoton- km i tåg- tjänst kg ²⁾	Totala, tusental kr.			Per 100 lokkm, kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tåg-tjänst kr. ²⁾		Fordonsslag, littera
	Bränsle	Smörj- medel ³⁾	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Under- håll	
									Ånglok
81	402'0	14'6	77'4	133'51	4'85	24'90	7'26	1'35	A, A2
72	459'8	18'9	231'6	101'86	4'19	50'51	5'27	2'61	A3—5
71	4 615'2	136'8	1 252'0	161'00	4'77	41'17	6'63	1'69	B
47	45'3	2'9	30'7	47'04	3'01	28'66	3'84	2'33	B2, 3
108	236'4	6'0	53'0	153'01	3'88	33'50	12'77	2'80	C
135	207'9	5'7	37'0	189'17	5'19	31'79	18'31	3'08	C2—3
74	10 747'6	253'5	1 730'5	193'74	4'67	28'30	8'70	1'27	E, E 2
66	1 100'0	28'5	252'0	234'14	6'09	48'17	8'61	1'77	E3—6
55	935'2	36'4	319'4	173'73	6'76	53'53	4'66	1'44	G, G2—7
103	2 690'8	86'9	555'3	148'46	4'79	28'74	13'13	2'54	J
144	1 302'1	45'3	188'7	298'65	10'39	30'86	17'25	1'79	K
174	1 583'2	40'7	435'5	207'01	5'32	29'32	20'14	2'85	K2—4
89	143'9	4'1	78'3	119'72	3'41	54'22	9'54	4'32	K6, 8 m. fl.
113	415'3	14'2	87'7	120'52	4'12	21'99	13'50	2'46	K5, 7 m. fl.
112	4 430'4	110'1	791'7	174'10	4'33	30'21	15'15	2'62	L
83	1 702'6	46'9	424'8	128'29	3'53	30'05	9'76	2'29	L2—8 m. fl.
93	152'8	4'1	96'2	99'48	2'67	49'79	11'67	5'84	L9, 10, 13 m. fl.
122	1 889'8	42'6	391'2	313'09	7'06	32'79	13'12	1'37	N
57	117'1	5'7	64'9	155'51	8'90	81'13	3'94	2'05	N2
31	53'5	1'4	12'1	95'54	2'50	20'03	3'42	0'72	N3
112	43'0	3'5	5'2	80'98	6'59	8'20	11'00	1'11	Q
68	76'9	4'9	14'1	186'20	11'86	31'61	4'91	0'83	R
123	3 215'9	111'9	632'7	160'31	5'58	29'97	12'82	2'40	S
70	1 055'7	26'8	429'1	100'70	2'56	39'34	7'95	3'11	S2—9
96	287'0	8'1	25'1	210'41	5'94	14'09	9'05	0'61	T, T2
138	244'7	11'4	87'9	104'80	4'88	33'82	12'58	4'06	W, W2
210	184'8	9'5	25'1	136'79	7'03	13'17	20'67	1'99	Å, Å2 m. fl.
79	492'7	13'0	123'0	100'57	2'65	23'52	9'72	2'27	Bp, Ep m. fl.
133	986'0	37'1	298'0	107'71	4'05	29'08	15'89	4'29	Cp, Lp m. fl.
54	92'6	4'1	32'7	87'77	3'89	27'43	4'37	1'57	Gp
105	691'4	20'6	100'9	136'61	4'07	18'44	10'03	1'35	L2t, 3t, Nt
104	1 315'6	70'6	338'8	91'10	4'89	19'83	9'75	2'12	Ct, C2t—8t m. fl.
88	41 917'2	1 227'9	9 222'0	161'91	4'74	31'35	9'73	1'88	Samtliga
88	2 552'0	81'9	5 222'6	173'16	5'56	.	10'14	.	I distriktet
86	5 290'5	112'6	5 430'4	188'68	4'02	.	10'08	.	II "
106	6 787'9	250'3	5 531'7	154'02	5'68	.	10'48	.	III "
83	10 874'9	270'7	5 750'0	168'27	4'19	.	9'44	.	IV "
83	5 829'7	180'2	5 549'8	184'68	5'71	.	9'03	.	V "
84	10 582'2	332'2	5 772'8	139'66	4'38	.	9'65	.	VI "
88	41 917'2	1 227'9	3 257'2	161'91	4'74	31'35	9'73	1'88	Samtliga
102	3 578'3	145'4	892'9	103'39	4'20	22'78	10'55	2'32	Härav smalsp.

— ²⁾ Beräknade efter den förbrukade mängden av smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ³⁾ Härav enligt beräkning cirka 8 000 m³ använda för eldugggöring å lok och sålunda cirka 1 128 000 m³ som lokbränsle. — ⁴⁾ Endast kostnader för vid driftverkstäder och andra reparationsplatser inom sektionerna utförd underhållsarbete. De underhållskostnader, som uppstått vid huvudverkstäderna, debiteras icke lokägande sektionerna, varför uppdelning av dessa kostnader på de olika distrikten icke kan göras utan särskild, omfattande utredning.

Bränsle- och energiförbrukning samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför

Fordonsslag, litteragruppernummer och littera		Medelantal fordon i tjänst	Bränsleförbrukning								Per 100 rälsbuss-km (ved och kol) hl	Per 1 000 bruttoton-km i tåg-tjänst (ved och kol) hl
			Gengas-		Brännolja (solar) tusental liter	Fotogen tusental liter	Bensin tusental liter	Bentyl tusental liter	Motyl tusental liter			
			ved hl	kol hl								
Litteragruppernr (=artkontonr)	Littera											
Rälsbussar.												
32	Yo, Yo1, 2, YDo...	90.3	247 820	8 832	—	—	—	—	1.8	3.9	4.0	
31	Y, YT.....	48.8	42 191	12 427	—	—	—	—	0.2	3.6	4.4	
34	Yop, Yo1p.....	9.5	21 032	1 672	—	—	—	—	0.1	4.1	3.4	}
36	Yolt.....	2.3	3 081	55	—	—	—	—	—	7.3		
33	Yp.....	3.7	2 511	2 323	—	—	—	—	0.1	3.1		
35	Yt.....	0.8	615	14	—	—	—	—	—	7.4	3.6	}
Samtliga SJ rälsbussar.....												
		155.4	317 250	25 323	—	—	—	—	2.2	3.9	4.0	
Lokomotorer ³⁾												
61	Z.....	23.1	6 092	5 346	—	0.1	—	—	0.1	0.53	—	
62	Z2, 3.....	13.3	10 849	548	—	0.3	—	—	0.1	0.66	—	
63	Z4.....	38.6	30 263	35 555	—	0.3	—	—	0.1	1.00	—	
64	Z5.....	18.3	23 033	1 041	—	—	—	—	0.3	0.92	—	
65	Z6.....	1.1	10 855	—	—	0.5	—	—	—	2.05	—	
66	Zp.....	1.7	874	118	—	—	—	—	—	0.59	—	
67	Z2p.....	0.9	464	21	—	—	—	—	—	0.43	—	
68	Zt.....	3.4	1 960	222	—	—	—	—	—	0.43	—	
Samtliga SJ lokomotorer.....												
		100.4	84 390	42 851	—	1.2	—	—	0.6	0.88	—	

¹⁾ I antalen rälsbusskm, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen växlings-, stations- och reservtjänsttimmar, evalverade till busskm genom multiplikation, växlings- och stationstjänsttimmar med 10, reservtjänsttimmar med 2; jfr not 1 å sid. 44. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset under olika perioder å olika orter. — ²⁾ Medeltalen erhållna genom delning av kostnaderna per 100 rälsbusskm med antalet bruttotonkm per 100 busskm i tåg-tjänst. Tvåaxlig rälsbuss har ingått med *hela* sin vikt i beräkningen av de vid medeltalsberäkningarna använda tonkmantalen men mer än tvåaxlig buss med blott så stor del, som svarar mot alla axlarna utom en. För lokomotorer hava icke mängd- och kostnadsmedeltal

samt kostnader för smörjmedel och underhåll för lok m. m. av varje typ (forts.).

K o s t n a d e r								Fordonsslag, littera
Totala, tusental kr.			Per 100 rälsbuskm ¹⁾ , kr.			Per 1000 bruttotonkm i tåg ²⁾ tjänst, kr. ²⁾		
Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Under- håll	
								Rälsbussar.
628.3	64.9	1 317.2	9.64	1.00	20.21	9.57	20.07	Yo, Yo1, 2, YDo.
156.6	16.8	342.1	10.40	1.12	22.72	12.31	26.89	Y, YT
55.2	6.6	120.9	10.00	1.00	21.90	18.14	40.07	Yop, Yo1p
7.2	0.9	16.0	13.58	1.36	30.18			Yolt
17.1	2.4	16.7	11.13	1.11	10.87			Yp
1.4	0.2	1.8	16.47	0.24	2.12	13.50	40.22	Yt
865.8	91.8	1 814.7	9.85	1.04	20.66	9.86	20.67	Samtliga.
Per tjänstgöringstimme ⁴⁾								Lokomotorer.
41.7	6.7	79.6	1.93	0.31	3.27	—	—	Z
28.0	3.8	72.2	1.61	0.22	3.48	—	—	Z2, 3
262.1	19.9	210.5	3.97	0.30	2.78	—	—	Z4
59.7	5.9	81.8	2.29	0.23	2.26	—	—	Z5
27.3	5.5	9.9	5.17	1.04	1.87	—	—	Z6
2.6	0.7	3.4	1.54	0.41	1.80	—	—	Zp
1.3	0.1	1.2	1.16	0.09	1.07	—	—	Z2p
5.5	1.7	8.9	1.08	0.34	1.75	—	—	Zt
428.2	44.3	467.5	2.97	0.31	2.74	—	—	Samtliga.

per 1 000 tonkm beräknats, emedan medeltal för lokomotorer överhuvudtaget icke beräknas per kilometer utan per tjänstgöringstimme, eftersom med dem huvudsakligen utföres växlingstjänst och tonkm, svarande mot denna tjänst, icke rapporteras. — ³⁾ Härunder ingå även lokomotorer, som förut voro avdelade för huvudverkstäder och för-
rådsavdelningen i Örebro. — ⁴⁾ I antalen tjänstgöringstimmar, som ligga till grund för medeltalen, ingå antalen
lokomotorkm i tåg²⁾ tjänst och av ensam lokomotor, evalverade till tjänstgöringstimmar genom delning med 10; jfr
not 1 å sid. 44. Kostnaderna för bränsle beräknade efter den förbrukade mängden och inköpspriset under olika
perioder å olika orter.

Bränsle- och energiförbrukning¹⁾ samt loktjänsten direkt påförda kostnader härför samt kostnader för smörjmedel och underhåll (forts.).

Fordonsslag, litteraturgruppnummer och littera		Medel- antal fordon i tjänst	K o s t n a d e r								
Littera- gruppnr (= art- kontour)	littera		Totala, tusental kr.		Per 100 lokkm, kr.		Underhåll per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst kr. ³⁾				
			Smörj- medel ²⁾	Underhåll	Smörj- medel	Underhåll					
Elektrolok.											
(Normalsp., 1435 mm spårvidd).											
69	Bg, Bs.....	10·0	3·7	188·2	0·35	17·85	0·97				
51, 55, 58	Dg, Dk, Ds.....	320·0	1 589·5	6 313·2	3·59	14·19	0·36				
65	F.....	3·0	10·2	113·0	2·06	22·87	0·51				
64, 70, 71	Ha, b, c, d.....	76·2	54·5	744·6	1·15	14·43	0·88				
73	M.....	7·8	5·1	110·9	0·35	7·63	0·12				
52	Oa, b ⁴⁾	14·0	110·6	647·6	12·59	67·81	0·64				
53	Oc ⁵⁾	1·0	0·6	25·4	4·03	102·42	—				
54	Od.....	10·0	38·8	244·6	7·79	42·84	2·44				
68	Of, Of ²⁾	20·9	216·5	1 013·3	10·21	47·47	0·55				
56	Pa.....	2·0	8·0	74·0	7·51	68·97	6·18				
57	Pb.....	3·9	32·1	112·8	8·18	28·28	2·42				
59	Ua.....	3·0	2·4	49·2	3·18	39·20	1·24				
60	Ub.....	65·8	151·6	494·3	5·91	12·13	0·42				
62	Uc.....	1·0	0·6	41·6	3·26	148·04	4·94				
66	Öa.....	1·9	—	29·2	0·10	133·33	133·33				
61	Öb.....	7·8	1·6	60·9	1·39	32·65	9·89				
63	Öc.....	11·8	2·8	88·7	1·07	21·31	1·65				
72	Öd.....	3·0	0·2	12·2	0·26	11·36	0·94				
Samtliga S J elektrolok			563·1	2 228·8	10 363·7	3·77	16·77	0·41			
varav å I—V distr. utom malmbanan			515·4	1 944·9	8 161·9	3·49	14·04	0·36			
» » malmbanan			47·7	283·5	2 199·8	8·26	59·97	0·93			
» » främ. jvg (Rgn—Narvik)...			•	0·4	2·0	7·43	37·14	0·52			
Elektromotorvagnar.											
Normalsp. (1435 mm) (litt.-gruppnr 01)			14·1	22·0	131·1	1·58	9·39	1·84			
Förbränningsmotorvagnar⁶⁾.			Bränsleförbrukning								
			Medel- antal vagnar i tjänst	Gengas- ved hl kol hl		Brännolja »solar» tusental liter	Bensin, bentyl och motyl liter	Ved och kol Per 100 motorvagn- km ⁷⁾ , hl Per 1 000 bruttotonkm i tågtjänst ⁸⁾ , hl			
Normalsp. (1435 mm) (litt.-gruppnr 11, 12)			8·9	13 846	574	—	—	5·7	2·6		
Smalsp. (891 mm) (litt.-gruppnr 13, 14)			2·8	7 679	306	—	120	8·0	2·8		
			K o s t n a d e r								
			Medel- antal vagnar i tjänst	Totala, tusental kr.			Per 100 motorvagnkm kr.			Per 1 000 bruttoton- km i tågtjänst, kr. ³⁾	
				Bräns- le ²⁾	Smörj- me- del ²⁾	Under- håll	Bränsle	Smörj- medel	Under- håll	Bränsle	Under- håll
Normalspåriga			8·9	34·3	4·9	85·5	13·60	1·94	33·90	6·19	15·44
Smalspåriga			2·8	18·6	8·2	64·3	16·76	7·43	58·24	5·93	20·59

¹⁾ Uppgifter rörande elektroloken och elektromotorvagnarnas energiförbrukning och kostnader för densamma medtagas tills vidare icke här av samma anledning, som föranledde motsvarande uppgifters uteslutande ur 1932 års drifttjänststatistik; se sid. 104 i nyssnämnda publikation. Totalförbrukning och totalkostnad äro emellertid angivna å sid. 48. — ²⁾ Beräknade efter den förbrukade mängden av bränsle- och smörjningsmaterialier och gällande förbrukningspris. — ³⁾ Medelantalen erhållna genom delning av underhållskostnaden per 100 lokkm med antalet bruttotonkm pr 100 lokkm i tågtjänst. I de vid medeltalsberäkningarna använda tonkm-antalen ingå icke tonkm av lok. Av tonkm för motorvagnar är så stor del, som svarar mot 1 axel, räknad som tonkm av lok. — ⁴⁾ Se not 4 å sid. 41. — ⁵⁾ Med lok litt Oc utfördes endast växlingstjänst, för vilken bruttotonkm icke rapporteras, varför medeltal per 1000 bruttotonkm icke beräknats för detta. — ⁶⁾ Ang. rälsbussar (litt. Y) och lokomotorer (litt. Z) se sid. 52. — ⁷⁾ Inklusivt till kilometer evalverade växlings-, stations- och reservtjänstman; jfr not 1 å sid. 40. — ⁸⁾ Endast motyl.

Vagnaxelkm och underhållskostnader för olika huvudgrupper av vagnar.

Vagnslag och littera	Antal vagnaxlar i medel- tal under året ¹⁾	Vagnaxelkm av S J vagnar i tusental ²⁾				Vagn- axelkm i medeltal per axel	Underhållskostnad ³⁾	
		Å S J	Å främ- mande järn- vägar	I färje- trafik å svensk sträcka	Summa		kronor	per 1000 vagn- axelkm kr.
Personvagnar:								
2-axliga: C, EC	1 864	.	.	.	.	.	.	.
CD, ECD	30	.	.	.	.	.	.	.
CDF, ECDF	10	.	.	.	.	.	.	.
CF, ECF	310	.	.	.	.	.	.	.
4-axliga: CC2	212	.	.	.	.	.	.	.
Summa	2 426	.	.	.	.	.	3 392 785	.
4-axliga: Ao	256	.	.	.	.	.	.	.
ABCo	44	.	.	.	.	.	.	.
ACo	204	.	.	.	.	.	.	.
Bo, EBo	236	.	.	.	.	.	.	.
BCo, EBCo	1 456	.	.	.	.	.	.	.
BFo, EBFo	60	.	.	.	.	.	.	.
EBDo, EBDFo	8	.	.	.	.	.	.	.
Co, ECo	3 208	.	.	.	.	.	.	.
CDo, ECDo, ECDFo	76	.	.	.	.	.	.	.
CFo, ECFo	180	.	.	.	.	.	.	.
Ro	140	.	.	.	.	.	.	.
RCo	20	.	.	.	.	.	.	.
Summa	5 888	.	.	.	.	.	9 453 680	.
Post- och resgodsvagnar samt rälsbussläpvagnar:								
2-axliga: D, ED	34	.	.	.	.	.	.	.
DF, EDF	70	.	.	.	.	.	.	.
F, EF	1 368	.	.	.	.	.	.	.
UF	110	.	.	.	.	.	.	.
Summa	1 582	.	.	.	.	.	901 699	.
4-axliga: Do, EDo	92	.	.	.	.	.	.	.
DFo, EDFo	384	.	.	.	.	.	.	.
Fo, EFo	236	.	.	.	.	.	.	.
UCDo, UCFO, UCDFo	56	.	.	.	.	.	.	.
Summa	768	.	.	.	.	.	761 829	.
Summa person-, post- och res- godsvagnar	10 664	977 893	14 101	7	992 001	93 023	14 509 993	14 63
Härav smalspåriga	656	.	.	—	36 181	55 154	563 992	15 59
Slutna godsvagnar:								
2-axliga: G, H	18 426	563 998	455 769	42	619 809	33 638	3 297 180	5 32
Härav smalspåriga	850	8 777	247	—	9 024	10 616	100 398	11 13
Öppna gods- och specialvagnar:								
2-axliga: I, K, L, N, NN, O, Q; 3-axliga: M, Q 12, 34, Sa; 4-, 6- och 10-axliga: Ib, Ibr, Ibö, Mb, Ob, Q, Sh, d.	41 882	924 525	468 162	43	992 730	23 703	4 653 157	5 614
Härav smalspåriga	4 060	25 863	302	—	26 165	6 445	261 757	6 100
Malmvagnar (å malm.): 3-axl.: M	10 308	121 006	5 712	—	126 718	12 293	1 290 336	10 18
Trafikpresenningar	—	—	—	—	—	—	1 231 695	1 29

¹⁾ Inklusive 1 478 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade men SJ icke tillhöriga, öppna godsvagnar med olika ägare, vilka agnars antal vagnaxelkm icke kunnat särskiljas från antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. Däremot ingå icke 300 axlar, tillhörande i SJ vagnpark inregistrerade malmvagnar, tillhöriga Luossavaara—Kiironavaara A.-B., vilkas vagnaxelkm icke ingå i antalet vagnaxelkm av SJ vagnar. — ²⁾ Inklusive det icke kända antalet vagnaxelkm av i not 1 omförmälda 1 478 axlar men exklusive antalet vagnaxelkm av främmande järnvägars vagnar å SJ nämligen: av person-, post- och resgodsvagnar 12 761 000 km, av slutna och öppna godsvagnar, approximativt beräknade efter antalet vagnidyn, som framkommit vid vagnhyreberäkningen, 123 307 000 km, samt av malmvagnar, dels tillhöriga norska statsbanorna och dels Luossavaara—Kiironavaara A.-B., 19 369 000 km. Icke heller ingå för av SJ och främmande järnvägars motorvagnar och rälsbussar utförda axelkm. För dessa fordon räknas endast "lokk" (se sid. 40 och 44), emedan underhållskostnader för de delar av motorvagn resp. rälsbuss, som motsvara person-, post- och resgodsvagnar, svårigen kunna särskiljas från övriga underhållskostnader för motorvagn resp. rälsbuss. Hela antalen motorvagns- resp. rälsbusskm och hela underhållskostnaden ingå därför i föregående tabeller över loktjänsten m. m. och kostnader för denna. — ³⁾ För SJ och postverket tillhöriga vagnar, men exklusive underhållskostnader för övriga, i SJ vagnpark inregistrerade vagnar. — ⁴⁾ Approximativt beräknade efter antalet vagnidyn. — ⁵⁾ Inkl. kostnad för trafikpresenningar (se nedan). Vid beräkningen av detta medeltal har antalet vagnaxelkm minskats med ett mot i not 1 omförmälda, inregistrerade öppna vagnar svarande, beräknat antal vagnaxelkm (23 703 × 1 478 = 35 033 034), vilket antal troligen är i överkant. — ⁶⁾ Exkl. kostnad för trafikpresenningar.

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade lok.

H u v u d v e r k s t ä d e r																							
Littera	Örebro			Malmö			Notviken			Samtliga huvudverkstäder			Littera	Örebro			Borås						
	R e p . - k l a s s													R e p . - k l a s s									
	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C		A	B	C	A	B	C				
	E l e k t r o l o k													Ä n g l o k									
Bg	—	1	1	—	—	1	—	—	—	—	1	2	A	7	—	1	—	2	—	—	—	—	—
Bs	5	1	1	—	—	—	—	—	—	5	1	1	B	29	5	1	—	—	—	—	—	—	1
Dg	5	—	20	80	22	64	—	—	4	85	22	1)93	C	—	—	—	4	1	1	—	—	—	2
Dk	—	—	10	66	—	11	1	—	1	67	—	22	E	10	3	—	3	7	2	—	—	—	—
Ds	—	—	1	30	—	25	—	—	—	30	—	26	G	6	1	2	—	—	—	—	—	—	—
F	3	—	2	—	—	—	—	—	—	3	—	2	J	10	—	2	1	1	—	—	—	—	—
Ha	14	—	25	—	—	—	—	—	—	14	—	25	K	5	—	—	6	4	2	—	—	—	—
Hb	2	1	18	—	—	3	—	—	—	2	1	21	L	2	—	—	8	3	4	—	—	—	—
Hc	5	—	4	—	—	6	—	—	—	5	—	10	N	4	1	3	5	2	1	—	—	—	—
Hd	—	—	5	—	—	—	—	—	—	—	—	5	R	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—
M	—	—	1	—	—	—	—	—	5	—	—	6	S	9	1	—	4	2	1	—	—	—	—
Oa	—	—	—	—	—	—	2	5	6	2	5	6	W	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—
Ob	—	—	—	—	—	—	1	2	3	1	2	3	Å	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Od	—	—	—	—	—	—	2	2	1	2	2	1	Summa	84	12	10	31	23	16	—	—	—	—
Of	—	—	—	1	—	5	5	10	6	5	10	10	Anm. Ang. innebörden av beteckningarna för reparationsklasser se SJ särtryck nr 264.										
Of2	—	—	—	—	—	—	1	6	3	1	6	3											
Pa	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	1	1											
Pb	—	—	—	3	—	7	—	—	—	3	—	7											
Ua	—	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—	—											
Ub	13	2	13	1	—	14	—	—	—	14	2	2)28											
Uc	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—											
Öa	1	—	1	—	—	—	1	—	—	2	—	1											
Öt	—	—	1	—	—	—	—	—	3	—	—	4											
Öc	1	—	2	—	—	—	—	—	—	1	—	2											
Öd	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1											
Summa	50	5	106	181	22	131	14	21	37	245	48	280											
H u v u d v e r k s t ä d e r (forts.)																							
Hälsingborg och Malmö			Ystad och Ronneby			Östersund			Samtliga huvudverkstäder			Driftverkstäder ⁶⁾			Kalmar Verkst. A.-B.								
R e p . - k l a s s																							
A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C	A	B	C						
Ä n g l o k (forts.)																							
A	—	—	—	—	—	2	—	—	—	7	2	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
B	—	—	3)1	—	1	6	—	—	—	29	6	9	—	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—
C	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
E	—	1	1	5	—	4	21	16	5	39	27	12	1	9	3	—	—	—	—	—	—	—	
G	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	1	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
J	—	1	3)3	—	1	3	4	1	—	15	4	8	—	4	2	—	—	—	—	—	—	—	
K	2	3	4)7	4	1	5	5	—	—	22	8	14	—	1	1	3	—	—	—	—	—	—	
L	—	4	3)2	2	—	4	17	12	2	29	19	12	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	
N	—	—	—	—	—	1	—	—	—	9	3	5	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
R	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
S	—	7	3)11	13	4	34	—	—	—	26	14	46	—	5	1	1	—	—	—	—	—	—	
W	—	1	—	—	—	1	—	—	—	2	2	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
Å	—	—	—	—	—	1	—	—	—	—	1	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	
F. d. EJ	—	—	—	5)13	3)4	5)7	—	—	—	13	4	7	—	5	4	11	7	—	—	—	—	—	
Summa	2	17	25	37	11	68	47	29	7	201	92	126	1	27	11	17	7	—	—	—	—	—	

1) Härav 3 vid driftverkstaden i Ånge och 2 vid driftverkstaden i Vännäs. — 2) Härav 1 vid driftverkstaden i Ånge. — 3) Härav 1 i Malmö. — 4) Härav 2 i Malmö. — 5) Rep. i Ronneby. — 6) Norrköping (1 J., 1 L-lok kl. B), Uddevalla (2 f. d. EJ-lok kl. B), Kristinehamn (1 B., 5 E., 2 J., 1 K-lok kl. B, 1 E., 2 J., 1 K., 1 S-lok kl. C), Gävle (1 B., 2 S-lok kl. B), Bollnäs (3 E., 1 J-lok kl. B), Vännäs (1 E-lok kl. B, 2 E-lok kl. C), Växjö (3 f. d. EJ-lok kl. B, 4 f. d. EJ-lok kl. C), Tollarp (1 E-lok kl. A, 3 S-lok kl. B).

Antal vid verkstäderna reparerade och reviderade motorvagnar och rälsbussar.

Motorvagnar										Rälsbussar						
Littera	Huvudverkstäder									Littera	Huvudverkstäder					
	Örebro			Malmö			Samtliga huvudverkst.				Örebro			Samtliga huvudverkst.		
	Underhållsart										Rep.-klass					
	Srev	Mrev	Mrep	Srev	Mrev	Mrep	Srev	Mrev	Mrep		A	B	C	A	B	C
Xoa2, Xoa4	5	—	2	—	—	17	5	—	19	Y	9	3	1	9	3	1
Xog	—	2	—	—	—	—	—	2	—	Yo, Yo1, Yo2, YDo1	20	24	—	20	24	—
Xd, Xdd, Xfd	—	—	3	—	—	—	—	—	3	Yo1p.....	—	4	2	—	4	2
Summa	5	2	5	—	—	17	5	2	22	Summa	29	31	3	29	31	3

Antal vid verkstäderna reparerade lokpannor.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r																Driftverk- städer ²⁾ och Kalmar Verk- stads A.B. ³⁾			
	Örebro				Borås		Östersund		Hälsingborg, Ystad och Ronneby ¹⁾		Samtliga huvudverkstäder									
	R e p a r a t i o n s k l a s s																			
	II	III	IV	V	III	V	III	IV	V	II	III	V	II	III	IV	V	II	III	IV	V
A	3	4	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	3	4	2	—	—	—	—	—
B	7	20	3	4	—	—	—	—	—	—	—	1	7	20	3	5	—	—	—	—
C	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—
E	5	11	5	4	3	—	17	3	4	—	3	3	5	34	8	11	1	—	—	—
G	—	6	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	6	—	1	—	—	—	—
J	2	8	—	2	1	—	3	—	—	—	—	2	2	12	—	4	—	—	—	1
K	6	4	—	1	6	—	3	1	1	—	3	6	6	16	1	8	2	2	—	1
L	5	4	1	—	7	—	14	2	1	—	1	7	5	26	3	8	2	1	—	—
N	4	4	—	1	3	2	—	—	—	—	—	—	4	7	—	3	—	—	—	—
S	4	2	2	2	3	1	—	—	—	—	12	19	4	17	2	22	—	1	—	2
W	1	2	1	—	—	1	—	—	—	—	—	1	1	2	1	2	—	—	—	—
Å	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	1	—	—	—	1
F.d. EJ	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	10	7	1	10	—	7	5	7	2	2
Summa	37	65	14	15	27	4	37	6	6	1	29	47	38	158	20	72	10	11	2	7

¹⁾ Hälsingborg (1 K-panna kl. III, 1 E-, 1 J-, 5 K-, 5 L-, 9 S-, 1 W-panna kl. V), Ystad (2 E-, 2 K-, 1 L-, 12 S-pannor kl. III, 1 B-, 2 E-, 1 J-, 1 K-, 2 L-, 10 S-, 1 Å-panna kl. V), Ronneby (18 f. d. EJ-pannor, varav 1 kl. II, 10 kl. III, 7 kl. V).

²⁾ Tollarp (1 E-panna kl. II, 1 K-, 2 S-, 1 Å-panna kl. V), Bollnäs (1 J-panna kl. V).

³⁾ Kalmar Verkstads AB: 2 K-, 2 L-, 5 f. d. EJ-pannor kl. II, 2 K-, 1 L-, 1 S-, 7 f. d. EJ-pannor kl. III, 2 f. d. EJ-pannor kl. IV, 2 f. d. EJ-pannor kl. V.

Antal vid verkstäderna reparerade tender.

Littera	H u v u d v e r k s t ä d e r												Driftverk- städer ²⁾ och Kalmar Verk- stads A.-B. ³⁾		
	Örebro			Borås		Östersund			Hälsingborg, Ystad och Ronneby ¹⁾		Samtl. huvudverkst.				
	Rep.-klass			Rep.-klass		Rep.-klass			Rep.-klass		Rep.-klass				
	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b	a	b	c	a	b
A.....	24	5	1	—	3	1	—	—	1	—	26	8	1	—	1
C.....	13	1	3	3	1	1	—	—	—	—	17	2	3	—	—
E.....	2	—	—	2	1	—	—	—	—	—	4	1	—	1	—
G.....	6	1	—	—	—	—	—	—	1	—	7	1	—	—	—
K.....	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1	2	1	—	—	—
L.....	12	3	1	5	3	35	28	1	1	1	53	35	2	—	2
F. d. EJ	—	—	—	5	5	—	—	—	7	—	12	5	—	4	3
Summa	57	10	5	15	13	37	28	1	12	2	121	53	6	5	6

¹⁾ Hälsingborg (1 K-tender kl. a, 1 K-, 1 L-tender kl. b), Ystad (1 A-, 1 G-, 1 K-, 1 L-, 5 f. d. EJ-tendrar kl. a), Ronneby (2 f. d. EJ-tendrar kl. a). — ²⁾ Uddevalla (1 f. d. EJ-tender kl. b), Gävle (1 A-tender kl. b), Bollnäs (2 L-tendrar kl. b), Tollarp (1 E-tender kl. a). — ³⁾ Kalmar Verkstads AB: 6 f. d. EJ-tendrar, varav 4 kl. a, 2 kl. b).

Antal vid verkstäderna reviderade vagnar.

	Person-, post-, fäng- och resgodsvagnar				Godsvagnar				
	Boggi- vagnar		Tvåaxliga vagnar		Slutna		Öppna		Malm- vagnar
Antal vid årets början befintliga ¹⁾ ...	1 615		1 925		8 917		18 687		3 765
Revisionsbeteckningar ²⁾	R	SR	R	SR	R	SR	R	SR	R
<i>Huvudverkstäder:</i>									
Örebro	9	149	8	3	—	—	1	—	—
Tomtebodå	1 445	—	265	—	6	—	—	—	—
Göteborg	227	—	338	160	762	702	1 411	1 047	—
Varberg	246	—	98	19	—	—	—	—	—
Malmö	35	149	18	127	15	5	—	—	—
Hälsingborg	84	—	80	—	91	64	567	152	21
Ronneby	48	9	46	24	36	—	219	—	—
Östersund	105	—	68	44	—	—	—	—	—
Bollnäs	3	1	126	45	463	171	945	316	—
Notviken	67	—	110	—	4	—	3	1	1 000
Summa	2 269	308	1 157	422	1 377	942	3 146	1 516	1 021
<i>Driftverkstäder:</i>									
Uddevalla	9	—	3	—	—	17	—	53	—
Falkenberg	—	1	—	1	—	10	—	12	—
Växjö	—	—	—	—	3	—	13	5	—
Tollarp	1	—	2	—	14	—	36	—	—
Summa	10	1	5	1	17	27	49	70	—
Kalmar Verkstads A.-B.	22	4	16	13	—	33	—	76	—

¹⁾ Antalen av de 4-axliga s. k. Jakobsvagnarna (litt. CC2, 53 befintliga) hava evalverats till motsvarande antal 2-axliga vagnar vid beräkning av såväl antalen befintliga som antalen reviderade vagnar och hänförs till 2-axliga vagnar.

²⁾ R betecknar »revision», d. v. s. revidering utan reparation eller med tillfälligt erforderlig mindre sådan, och SR »storrevision», d. v. s. revision jämte större, mera regelbundet erforderligt underhålls- och i förekommande fall även ändringsarbete.

Översikt över antalet vid verkstäderna utförda reparationer och revisioner av lok och vagnar.

	Antal rep. resp. rev.	Per 100 fordon av hela antalet vid årets början befintliga sådana
<i>Elektrolok, reparationer</i>	573	104.18
<i>Ånglok, »</i>	482	63.50
<i>Tendrar, »</i>	191	41.79
<i>Lokpannor, »</i>	318	41.90 ¹⁾
<i>Motorvagnar, revisioner och reparationer</i>	29	59.18
<i>Rälsbussar, reparationer</i>	63	38.89

Person-, post- och resgodsvagnar:

Fyraxliga vagnar (boggivagnar), revisioner (exkl. »storrevisioner») 2 301	142.48
» » » » (»storrevisioner») 313	19.38
Tvåaxliga vagnar, revisioner (exkl. »storrevisioner») 1 178	61.19
» » » » (»storrevisioner») 436	22.65

Godsvagnar:

Slutna, revisioner (exkl. »storrevisioner») 1 394	15.63
» » » » (»storrevisioner») 1 002	11.24
Öppna, » » (exkl. »storrevisioner») 3 195	17.10
» » » » (»storrevisioner») 1 662	8.89
Malmvagnar, revisioner 1 021	27.12

Fullständig ommålning och fernissning av personvagnar utföres i regel vid »storrevision».

Under treårsperioden 1942—1944 undergingo 941 boggivagnar och 1 048 tvåaxliga personvagnar »storrevision».

¹⁾ Per 100 i ånglok inlagda pannor, alltså fränsett antalet befintliga reservlokpannor.

Driftstörningar och personliga olycksfall vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna.

Driftstörningar.

Antalet driftstörningar år 1944 var för statens järnvägar utom malmbanan 2.7 % större än närmast föregående år. För malmbanan visar statistiken uti ifrågavarande avseende en avsevärd minskning, vilken dock kan anses vara en direkt följd av den minskade trafiken på ifrågavarande bandel. Här nedan lämnade uppgifter beträffande sistnämnda bandel äro därför icke direkt jämförbara med motsvarande uppgifter för föregående år eller för SJ övriga elektrifierade bandelar. Antalen störningar år 1943, deras fördelning på olika störningsorsaksgrupper samt störningarnas inom varje grupp medelvaraktighet framgå av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp	Driftstörningar									
	S J utom malmbanan					Malmbanan				
	Antal				Medelvaraktighet per fall, minuter	Antal				Medelvaraktighet per fall, minuter
	S:ma	Per 100 km spår-längd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	Per 100 km banlängd för el. drift	% av hela antalet störningsfall		S:ma	Per 100 km spår-längd för el. drift (= motsvarande ledningslängd) ¹⁾	Per 100 km banlängd för el. drift	% av hela antalet störningsfall	
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	1 130	17.3	27.8	4.30	10.8	327	55.7	70.0	21.80	8.7
2. Fel eller felmanöver på lok och elektromotorvagnar ...	1 329	20.3	32.6	5.04	1.0	79	13.5	17.0	5.15	1.1
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	243	3.7	6.0	0.10	0.3	—	—	—	—	—
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	630	9.6	15.5	2.40	0.8	52	8.9	11.1	3.40	0.6
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	1 935	29.5	47.5	7.34	1.4	63	10.7	13.5	4.10	1.2
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	490	7.5	12.0	1.96	5.2	66	11.2	14.2	4.37	4.6
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	161	2.5	4.0	0.06	3.6	7	1.2	1.5	0.46	2.3
8. Jordslutning genom åskskada på S J anläggningar	142	2.2	3.5	0.05	4.9	9	1.5	1.9	0.59	1.5
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	159	2.4	3.9	0.06	6.1	23	3.9	4.9	1.50	18.7
10. Felmanöver på ledningsnätet eller i driftcentralerna	68	1.0	1.6	0.03	4.9	5	0.9	1.1	0.33	12.6
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar	53	0.8	1.3	0.02	2.5	—	—	—	—	—
12. Jordslutning genom olycks-händelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	89	1.4	2.2	0.04	10.0	3	0.5	0.6	0.20	2.8
13. Upppgiven orsak	19 928	304.6	489.4	78.60	0.2	900	153.4	192.8	58.60	0.4
Summa år 1944	26 357	402.8	647.3	100.0	1.1	1 534	261.4	328.6	100.0	2.8
» » 1943	25 663	395.4	640.1		1.2	2 493	425.3	554.7		5.9
» » 1942	25 093	396.8	638.8		1.4	1 675	285.7	372.7		5.3
» » 1941	19 305	340	.		1.6	1 360	228	.		4.9
» » 1940	17 417	315	.		1.7	1 670	280	.		4.9

¹⁾ Ledningslängden är icke identisk men dock tämligen nära sammanfallande med spår-längden för elektrisk drift. Den vid beräkning av medelantal per 100 km spår- resp. banlängd använda längden avser årets slut.

De i sammanställningen angivna störningarnas antal och varaktighet äro beräknade som summorna av de antal tillfällen resp. på grundval av de antal minuter, matareledningarna till kontaktledningsnätet oavsiktligt varit satta ur funktion.

Antalet störningar inom några av sammanställningens grupper kan anses i främsta rummet vara beroende av anläggningarnas storlek, medan antalet i andra grupper får anses vara mera påverkat av intensiteten i anläggningarnas utnyttjande. För andra grupper återigen kunna tillfälliga och okontrollerbara händelser och företeelser utgöra den störningsfallsantalet huvudsakligen påverkande faktorn.

För att få en rätt uppfattning om störningsfrekvensens betydelse för den elektriska driften är att märka, att icke *alla* störningar medfört avbräck för trafiken, nämligen först och främst givetvis icke sådana, som inträffat under tider, då tåg ej varit i rörelse, samt dessutom alla de fall, vilkas varaktighet per fall varit blott 5 sekunder. Störningar av så kort varaktighet som uppträda mera enstaka påverka nämligen ej trafiken, men utgöra större delen av det i störningsfallsstatistiken ingående, totala antalet fall. Sålunda utgjorde antalet 5-sekunders störningar år 1944 för SJ utom malmbanan cirka 19 200 eller över 70 % av hela antalet.

Trots detta äro driftsstörningarna vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna alltså tillräckligt besvärande för att motivera en ständig strävan att begränsa desamma såväl till antal som varaktighet.

Genom omläggningar av utmatningarna till kontaktledningsnätet och genom införandet under senare år av automatiska, så kallade zongränsbrytare har störningarnas varaktighet också förkortats.

Vad särskilt beträffar de under år 1944 inträffade störningarna, kan som ett generellt omdöme om dem sägas, att desamma liksom motsvarande under de föregående åren merendels voro av mycket kort varaktighet, varför trafiken ej genom dem utsattes för svårare rubbningar.

Som redan i det föregående antytts, är direkt jämförelse mellan störningsfrekvensen vid SJ utom malmbanan och vid malmbanan icke möjlig för år 1944 på grund av onormala trafikförhållanden vid malmbanan. Men även vid normala trafikförhållanden bör vid sådan jämförelse beaktas, att olikartade, störningsfrekvens och störningsvaraktighet påverkande förhållanden alltså råda vid de båda ifrågavarande bandelskomplexen. Förutom klimatiska förhållanden är härvidlag av betydelse bland annat, att såväl anläggningar som materiel vid malmbanan äro genomsnittligt sett betydligt äldre och mera förslitna än motsvarande vid SJ utom malmbanan.

Vid jämförelse av de i sammanställning å sid. 60 ingående uppgifterna med motsvarande uppgifter för år 1943 framgår bland annat följande.

Beträffande SJ utom malmbanan.

Orsaksgrupp 1 uppvisar visserligen färre störningar än föregående år, men dessas medelvaraktighet var för året 10·8 minuter mot 8·5 för föregående året, varför den totala avbrottstiden blev ungefär densamma för båda åren. Enär den primära orsaken till de störningar, vilka hänförts till ifrågavarande grupp, i flesta fall utgöres av åskverksningar på energileverantörens anläggningar, ha de i södra och mellersta delarna av landet befintliga kontaktledningsnäten berörts proportionsvis mera än de nordligare belägna av störningar, tillhörande orsaksgrupp 1.

Orsaksgrupp 3 uppvisar en minskning med cirka 85 % av antalet störningar från år 1943 till år 1944. Störningarnas medelvaraktighet var kort och densamma som föregående års. Totala avbrottstiden var därför för år 1944 blott 15 % av motsvarande för år 1943.

Orsaksgrupp 5 visar en till antalet fortsatt stegring i störningsfrekvensen, jämfört med år 1943, som är helt naturlig, emedan till denna störningsgrupp hör den kategori av störningar, vilka mera än andra stå i direkt samband med storleken av det utförda trafik- och transportarbetet, vilket, uttryckt i utgjorda bruttotonkilometer, ökades med cirka 7 %, medan antalet till gruppen hörande störningar ökades med cirka 10 %. En orsak till att antalet störningsfall dock ökats mera än transportarbetet, synes vara insättandet i trafiken av kraftigare lokomotiv, varmed följt tyngre tåg, vilka kunna giva höga toppbelastningar av kraftöverföringsanläggningarna. Störningarnas medelvaraktighet uppgick emellertid år 1944 till endast 1·4 minut mot 3·2 minuter föregående år. Totala avbrottstiden för gruppen utgjorde därför endast cirka 48 % av motsvarande för år 1943.

Orsaksgrupp 13 omfattar år 1944 liksom i tidigare års störningsstatistik ett ojämförligt större antal störningar än någon av samtliga övriga störningsorsaksgrupper, och antalet störningar, tillhörande denna grupp, var år 1944 14 % större än motsvarande antal för nästföregående år. Medelvaraktigheten per störningsfall var densamma båda åren, varför den totala störningstiden för gruppen för år 1944 således också blev cirka 14 % längre än motsvarande för år 1943.

Av de övriga orsaksgrupperna uppvisa grupperna 2, 6, 8 och 11 *minskat* antal störningsfall, medan grupperna 4, 7, 9, 10 och 12 visa *ökat* antal fall (grupp 7 och 12 cirka 100 %) jämfört med nästföregående års motsvarande antal. Medelvaraktigheten per störningsfall inom respektive grupper var i stort sett densamma år 1944 som år 1943 för grupperna 2, 4, 6 och 8 men gick ned för grupperna 9, 10, 11 och 12 (för sistnämnda grupp med icke mindre än cirka 71 %). För grupp 7 inträdde däremot ökning med 50 %. Totala avbrottstiden för störningar, tillhörande dessa grupper, förhöll sig därför olika för olika grupper jämfört med motsvarande för år 1943, såsom närmare framgår av följande sammanställning.

Störningsorsaksgrupp, nr	2	4	6	7	8	9	10	11	12
Total störningstid. Ökning (+), minskning (-), %	+ 1·3	+ 14·8	- 2·5	+ 191·5	- 20·2	- 40·9	- 0·9	- 56·5	- 43·4

Beträffande malmbanan.

Som i det föregående redan nämnts, är till följd av onormalt låg trafik å denna bandel år 1944 antalet störningsfall icke direkt jämförbart med motsvarande för de föregående åren. Trots den onormalt låga trafiken år 1944 uppvisa likväl två av störningsorsaksgrupperna, nämligen 6 och 10, ökning av antalet störningsfall. Två av grupperna, nämligen 1 och 5, uppvisa ökning endast av störningsvaraktigheten per fall, som närmare framgår av följande sammanställning.

Störningsgrupp, nr	1	5	6	10
Antal störningsfall, ökning (+), minskning (-)	58·3	63·2	+ 40·4	+ 400·0
Störningsvaraktighet per fall, ökning (+), minskning (-), %	+ 112·2	+ 20·0	- 87·2	- 55·0
Total störningstid, ökning (+), minskning (-)	11·5	55·8	- 82·0	+ 125·0

Totala störningstiden har, såsom framgår av sammanställningen, vid malm-banan för samtliga störningsorsaksgrupper utom grupp 10 genomgående varit avsevärt lägre år 1944 än år 1943. Den procentuellt sett synnerligen kraftiga ökningen av antalet störningsfall för sistnämnda grupp motsvarades icke av ett i samma grad ökat reellt inflytande på driften, enär absoluta antalet störningsfall inom denna grupp båda åren var lågt, nämligen endast 5 år 1944 och 1 år 1943.

Den i det föregående nämnda, vid SJ utom malm-banan inträdda förskjutningen mot lägre total störningstid i jämförelse med motsvarande för de föregående åren åskådliggöres genom efterföljande sammanställning över den procentuella relationen i avrundade tal mellan antalen störningar av olika varaktighet under femårsperioden 1940—1944.

De för malm-banan uppgivna talen äro dock av i det föregående nämnd anledning ej utan vidare jämförbara med motsvarande uppgifter för tidigare år.

B a n d e l	Antal störningar i procent av hela antalet med en varaktighet i minuter av:			
	intill 3"5	3"5 intill 15"	15—60"	över 60"
Malm-banan år 1944	87	9	4	—
» » 1943	93	5	1	1
» » 1942	90	6	2	2
» » 1941	78	20	1	1
» » 1940	86	11	2	1
Övriga elektrifierade linjer år 1944	95	4	1	—
» » » » 1943	93	5	2	—
» » » » 1942	95	4	1	—
» » » » 1941	93	5	2	—
» » » » 1940	96	3	1	—

Av efterföljande sammanställning framgår driftstörningarnas inom störnings-orsaksgrupperna 1—12 fördelning åren 1940—1944 på de olika grupperna och månaderna.

Störningsorsaksgrupp	Antal störningsfall pro mille under olika månader												Summa störningsfall pro mille, år				
	jan.	febr.	mars	april	maj	juni	juli	aug.	sept.	okt.	nov.	dec.	1944	1943	1942	1941	1940
1. Avbrott i energitillförseln från leverantören	17	7	6	4	11	11	58	57	18	2	7	11	209	233	211	230	225
2. Fel eller felmanövrer på lok eller elektromotorvagnar.....	38	13	22	12	19	21	11	9	12	10	19	15	201	181	206	229	155
3. Jordslutning genom storm, nederbörd, sotbeläggning etc.	26	—	3	4	—	—	—	—	—	—	—	—	33	177	163	112	220
4. Jordslutning genom lok vid lastområde	8	9	7	7	6	7	9	10	9	6	8	9	95	73	95	98	105
5. Överbelastning eller fel i driftcentralerna	17	16	18	12	21	41	27	34	25	19	28	26	284	203	179	164	91
6. Fel på kontaktledningsnätet, exklusive isolatorbrott	11	3	4	4	4	5	15	6	6	7	7	6	78	64	62	56	107
7. Jordslutning genom fåglar och andra djur	1	1	1	1	1	3	3	3	1	1	8	—	24	10	18	28	35
8. Jordslutning genom åskskada på SJ anläggningar	—	—	—	1	1	1	7	10	1	—	—	—	21	21	17	21	20
9. Isolatorbrott på kontaktledningen	1	—	1	1	1	3	6	5	2	1	2	2	25	20	24	40	21
10. Felmanövrer på ledningsnätet eller i driftcentralerna.....	1	2	1	1	1	1	—	1	1	1	1	—	11	6	11	14	7
11. Jordslutning, vållad av fallande träd och grenar.....	1	—	—	—	2	1	—	—	1	—	—	2	7	6	5	3	5
12. Jordslutning genom olycks-händelser såsom urspårningar, sammanstötningar, påkörningar m. m.	1	—	3	—	1	1	2	2	—	1	—	1	12	6	9	5	9
Summa år 1944	122	51	66	47	68	95	138	137	76	48	80	72	1000	—	—	—	—
» » 1943	67	191	142	47	59	93	127	84	33	50	54	53	—	1000	—	—	—
» » 1942	71	71	175	40	57	86	95	114	54	90	73	74	—	—	1000	—	—
» » 1941	75	55	73	41	56	81	111	106	59	132	110	101	—	—	—	1000	—
» » 1940	133	70	99	63	100	64	121	54	99	71	65	61	—	—	—	—	1000

Av denna sammanställning framgår även bland annat, att de med avseende på antalet störningsfall dominerande grupperna, fränsett grupp 13 »Ouppgiven orsak», år 1944 voro grupperna 1, 2 och 5. Det stora antalet störningsfall inom var och en av dessa grupper är att anse som en naturlig följd av den även under år 1944 mycket höga trafikintensiteten, vilken medfört tillfälliga överbelastningar av kraft- och överföringsanläggningar och stora påfrestningar för materiell och personal.

Av årets månader uppvisa januari, juni, juli och augusti de flesta störningsfallen. Förutom särskilt hög trafikintensitet under dessa månader har orsaken här till varit, att under de nämnda månaderna oftare förekomma stormar eller åskväder än under övriga månader.

Hjälpkraftledningarna, medelst vilka energi för belysning och andra smärre kraftbehov distribueras, fungerade även under år 1944 i stort sett utan större driftavbrott. Ett undantag härifrån utgjorde dock även år 1944 ledningarna inom Malmö elektrosektion, på vilka inträffade ett flertal trådbrott på grund av utmattning, sannolikt till följd av de svåra isbarksbildningarna å dessa ledningar under år 1942. Vid andra linjer inträffade ett mindre antal driftavbrott till följd av isolatorfel, avsprängda ledningar etc.

På *överföringsledningarna mellan kraftverk och transformatorstationer* vid malmбанan inträffade år 1944 sammanlagt 21 driftavbrott mot 56 närmast föregående år. De orsakades huvudsakligen av kortslutning och atmosfäriska störningar. Driftavbrottens medelvaraktighet utgjorde 8-6 minuter mot 4-1 år 1943. Den totala avbrottstiden var år 1944 kortare, än motsvarande år 1943, nämligen cirka 3-0 timmar år 1944 mot cirka 3-8 år 1943.

Personliga olycksfall.

Under år 1944 inträffade vid anläggningarna för elektrisk tågdrift sammanlagt 23 (25 år 1943) av elektrisk ström förorsakade, personliga olycksfall, varav 10 (10 år 1943) med dödlig utgång.

Omständigheterna vid de olika olycksfallstillfällena år 1944 angivas i korthet i följande redogörelse, vari olycksfallen uppdelats på olika grupper av för-
olykade.

Lokpersonal.

1/1 i Skövde. En lokförare gick upp på maskinrummets tak för att efterse fel på strömvatagaren, halkade och kom i beröring med den uppfällda strömvatagaren. Brännskador på höger hand och fot, förlorade medvetandet. Återställd.

16/4 i Halmstad. En lokreparatör gick upp på loket för att fila ena strömvatagaren och kom därvid i beröring med förbindelseskenan mellan strömvatagarna, som var spänningsförande, emedan strömvatagarevagnen var tillkopplad. Svåra brännskador. Avled.

1/7 i Sävenäs. En lokeldare klättrade upp på taket på ett till lokstallet inkommande ellok, innan strömvatagarevagnen hunnit avkopplas. Brännskador på fötterna, halva foten amputerad. Invaliditet.

Övrig SJ personal i tjänsteutövning.

11/1 i Kiruna. En ledningsvakt råkade vid arbete med en testlampa förorsaka kontakt med ena ytterpolen i en strömbrytarlåda i en gjutjärncentral. Härvid uppstod överlag i lamphållaren och en ljusbåge utbildades mellan denna och centralen. Brännskador på händerna. Återställd.

26/1 i Gällivare. En stationskarl försökte införa en värmepropp i en blindkopplingsdosa, som emellertid var skadad, och då proppen stod under spänning, uppstod en ljusbåge. Brännskador i ansiktet. Återställd.

15/2 å linjen Ljusdal—Skästra. En stationskarlsaspirant skulle undersöka tillledningarna till likriktaren på ett ellok och kom därvid med handlyktan i beröring med spänningsförande del. Brännskada på ena handen. Återställd.

29/5 i Alvesta. En eo stationskarl klättrade upp på ett ånglok för att rengöra gnistbatten, varvid överlag från kontaktledningen uppstod. Svåra brännskador. Avled.

5/7 i Hässleholm. Ett banbiträde skulle uppsätta en kontakttrådslämma i en stolpe, som uppbar tre kontakttrådar. Av förbiseende hade endast två av kontakttrådarna gjorts spänningslösa. Vid beröring med den spänningsförande tråden uppstod överslag, varvid banbiträdet erhöi brännskador på bröst, rygg och armar. Återställd.

14/7 i Hagalunds Ö. En reparatör kom vid undersökning av bromsgeneratoren på ett F-lok i beröring med manöverströmförande delar. Brännskador på ena handen. Återställd.

2/8 i Töreboda. En banarbetare grep vid passerandet av en stolpe för en luftledning tag i en i stolpen upphängd kabelring, vars ena ände var ansluten till den i stolpen framdragna luftledningen för 220 volt växelström. Förlorade medvetandet. Avled.

9/8 på Stockholm C. En ledningsvakt, som var sysselsatt med ändringsarbeten på kontaktledningen, hade klättrat upp i en brygga med en sektionsutligger och kom därvid i kontakt med den ena ledningen, som av misstag var spänningsförande. Brännskador på hand och fot. Återställd.

5/10 i Högrännan. En banarbetare använde för grävning av ett bandike som riktlinja en 1 mm järntråd, vilken vid uppsträckningen brast och slog upp mot kontaktledningen. Brännskador på ena foten och andningsbesvär. Återställd.

12/10 i Laxå. En tillfällig stationskarl, som var sysselsatt med putsning av fönstren på ett ellok i lokstallet, grep tag om en spänningsförande del av strömvavgaren. Brännskador å ena armen samt mindre skada å huvudet vid fall. Återställd.

20/11 i Ånge omformarestation. En förste reparatör, som skulle utföra slipning av motormatarens strömsamlare, hade glömt verkställa föreskriven kortslutning av motorns magnetlindning. Vid aggregatets start höll förste reparatören ena handen på borrhållaren och den andra på jordad del. Brännskador på händerna. Återställd.

Utomstående personer: resande, personal i lastnings- och lossningsarbeten m. fl.

28/1 i Torbjörntorp. Två linjearbetare, anställda vid Vattenfallsverket, voro sysselsatta med ändring av en 20-kV-linje vid dess korsning med järnvägens ledning. För att uppmäta avståndet mellan ledningarna vid skärningen användes ett stålsmåttband, som, när det sträcktes, kom i beröring med den spänningsförande kontaktledningen. Båda arbetarna ådrogo sig brännskador, den ene så svåra, att han sedermera avled. Den andre räddades till livet men förlorade sin ena hand.

16/3 i Långträsk. Vid lastning av kol på en L-vagn steg en i lastningsarbetet deltagande 17-års yngling upp på en av järnbågarna över vagnen och kom i beröring med lastspårsledningen, som ej var bruten. Svåra brännskador. Avled.

1/7 i Kälarne. En chaufför, som var sysselsatt med lastning av kol från bil till järnvägsvagn, kom med en kollåda i beröring med kontaktledningen, som ej brutits. Brännskador på kroppens högra sida. Avled.

6/7 i Liljeholmen. En arbetare vid ett isbolag, som var sysselsatt med isning av en Hs-vagn, befann sig på vagnstaket, när den över uppställningsspåret befintliga ledningen till följd av förväxling av lastspårsfrånkiljare blev satt under spänning. Svåra brännskador. Avled.

4/8 i Valtorp. En måleriarbetare, som utförde målning av en ledningsbrygga, hängde härvid upp färgburken i en utligger, som härigenom kortslöts till bryggbalken. Brännskador på arm och hand. Återställd.

3/12 i Jörn. En värnpliktig skulle hämta en karbidlykta från en lastad lastbil, som stod uppställd på en järnvägsvagn, och kom därvid i beröring med den spänningsförande kontaktledningen. Krossår i huvudet vid fall. Inga synliga brännskador. Avled.

Utomstående personer: obehöriga.

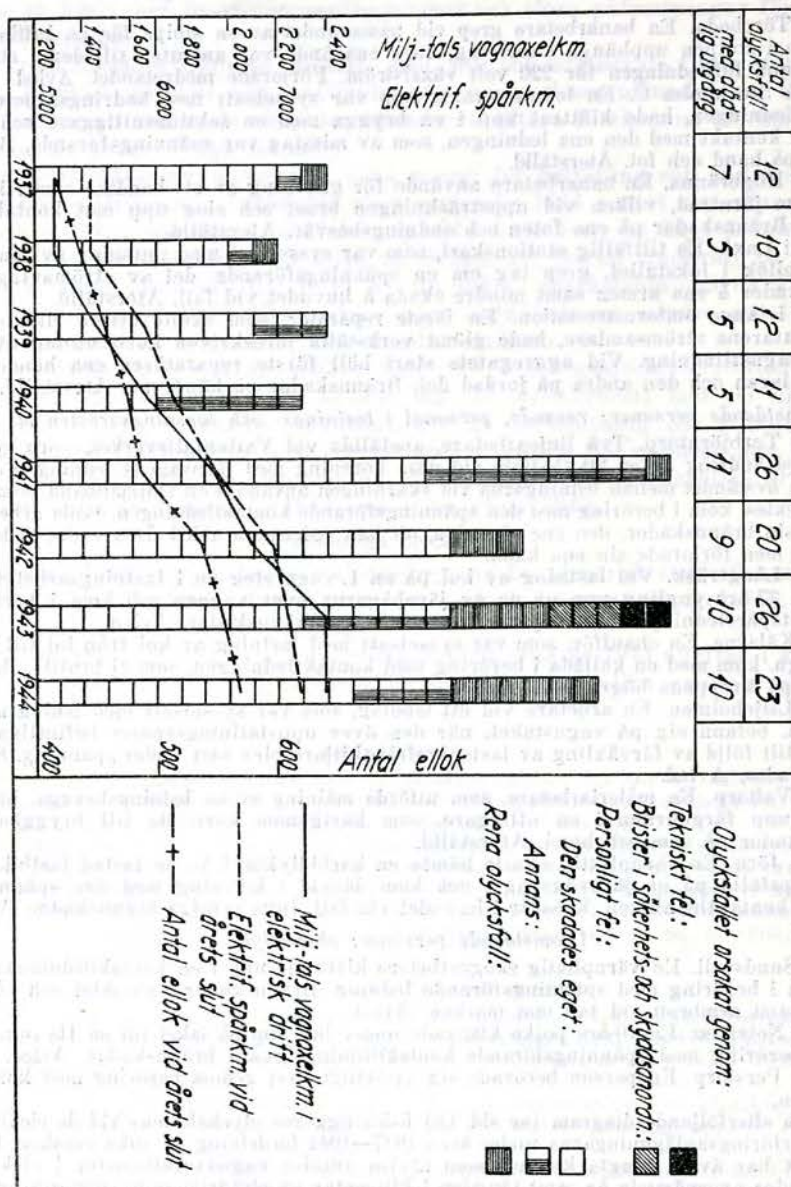
5/3 i Sundsvall. En värnpliktig skogsarbetare klättrade upp i en kontaktledningsstolpe och kom i beröring med spänningsförande ledning. Brännskador i ansiktet och på ena armen samt armbrott vid fall mot marken. Avled.

28/8 i Notviken. En 10-års pojke klättrade under lek upp på taket till en Hs-vagn och kom i beröring med spänningsförande kontaktledning. Svåra brännskador. Avled.

10/7 i Perstorp. En person berövade sig avsiktligt livet genom beröring med kontaktledningen.

Genom efterföljande diagram (se sid. 66) åskådliggöres olycksfallens vid de elektriska kraftöverföringsanläggningarna under åren 1937—1944 fördelning på olika orsaker. I diagrammet har även inlagts kurvor, som utvisa antalet vagnaxelkilometer i elektrisk drift under nyssnämnda år samt längden i kilometer av elektrifierade spår och antalet befintliga elektrolok vid vart och ett av de ifrågavarande årens slut. För i möjligaste mån rätt bedömande av de förekommande variationerna i olycksfallsfrekvensen bör nämligen antalet olycksfall under en viss tidsperiod ses i relation till trafikens omfattning och anläggningarnas storlek under samma period.

Enligt trafikstatistiska årsberättelserna för 1937-1944 har antalet järnvägsolyckor i Sverige varit följande:



Vid SJ tvättinrättning i Hagalund under året avverkad tvättkvantitet och kostnad härför.

Tvättkvantiteter samt bokförda och beräknade totalkostnader.

År	Kg				Bokförda kostnader				Beräknade kostn.		Summa bokförda och beräknade kostnader
	Fintvätt	Grovttvätt			Driftkostnader		Underhållskostn.	Summa	Allmänna omkostnader ¹⁾ (10 %)	Ränta o. amort. å anlägg. kostn. (9 %)	
		Överdragskläder	Torkdukar	Övrig	Personal-kostn.	Sakliga kostn.					
K r o n o r											
1944	1 382 950	139 142	61 122	4 351	257 479	108 672	25 300	391 451	25 748	47 340	464 539
1943	1 176 469	125 303	62 564	3 574	229 433	112 847	20 178	362 458	22 943	47 340	432 741

Medeltvättkostnad i öre per kg avverkad tvätt.

År	Tvättkvantitet kg	Direkta kostnader				Allmänna om- kostnader	Summa drift- kost- nader	Ränta och amor- terings- kostnad	Summa tvättkost- nader
		Driftkostnader		Under- hålls- kostn.	Summa				
		Personal- kostn.	Sakliga kostn.						
1944	1 587 565	16.2	6.9	1.6	24.7	1.6	26.3	3.0	29.3
1943	1 367 910	16.8	8.2	1.5	26.5	1.7	28.2	3.5	31.7

Antal personal i medeltal år 1944, 60.0 (år 1943 49.1).

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

Material	Mängder		Kostnad, kr.	
	År 1944	År 1943	År 1944	År 1943
Jordnötsolja	3 106 kg	—	5 901	—
Benfett	—	8 954 kg	—	18 696
Soda, calc.	—	8 208 »	—	1 995
Tvättlut	36 502 »	19 253 »	6 240	4 080
Ånga	10 400 ton	8 728 ton	78 762	82 419
Vatten	7 712 m ³	5 663 m ³	1 928	1 416
Tvål, maskintvätt	7 438 kg	500 kg	10 921	588
Såpa	119 »	175 »	71	99
Smörjolja	82 »	60 »	211	184
Övriga materialier	—	—	4 638	3 370
Summa	—	—	108 672	112 847

Av ovanstående tvättkvantitet för år 1944 utgjordes 1 199 459 kg (år 1943 1 029 617 kg) av personvagnstvätt, och av de bokförda kostnaderna för samma år kommo 278 256 kr. (år 1943 239 960 kr.) på personvagnstvätten.

Kostnaderna för året för SJ tvätt vid tvångsarbetsanstalten i Landskrona, som *icke* ingå i ovanstående kostnader, uppgingo till 69 094 kr. (år 1943 46 440 kr.), varav för personvagnstvätt 31 029 kr. (år 1943 18 991 kr.).

¹⁾ Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader för reparationer och materialier redan ingå i kostnaderna av dessa slag i form av procentuella tillägg.

Tillverkning av olje- och acetylgas (s. k. dissousgas) för

Tillverkade kvantiteter vid de olika gasverken samt bokförda och beräknade totalkostnader.

År	Distrikt	Gasverk	Till- verkad kvan- titet	Bokförda kostnader			Beräknade kostnader		Summa bokförda o. beräk- nade kost- nader	
				Driftkostnader		Under- hålls- kost- nader	Summa	All- männa om- kost- nader ²⁾ (10 %)		Ränta o. amortering å anlägg- ningskost- naden (9 %)
				Per- sonal- kost- nader	Sak- liga kost- nader ¹⁾					
K r o n o r										
Oljegas.										
Intet										
Kg Acetylen-(dissous-)gas.										
1944	II	Laxå.....	183 560	41 356	232 511	58 362	332 229	4 136	10 825	347 190
	V	Boden	39 696	17 565	77 173	7 093	101 831	1 756	19 326	122 913
		Summa	223 256	58 921	309 684	65 455	434 060	5 892	30 151	470 103
		D:o f. å. ³⁾	253 534	70 802	416 501	34 396	521 699	7 080	32 041	560 820
		D:o d:o ⁴⁾	224 176	55 062	369 081	27 074	451 217	5 506	30 151	486 874

Medeltillverkningskostnader i öre per kg tillverkad dissousgas vid de olika gasverken.

(Vid beräkning av dessa medelkostnader äro krediterade, diverse inkomster ej avdragna⁵⁾.)

År	Gasverk	Till- verkad kvantitet	Direkta kostnader				Allmänna omkost- nader	Summa drift- kostnader	Ränta o. amorte- ring & anlägg- nings- kostnaden	Summa tillverk- nings- kostnader
			Driftkostnader		Under- hålls- kostnader	Summa				
			Personal- kostnader	Sakliga kostnader 1)						
1944	Laxå	183 560	22 ⁵	138 ⁷	31 ⁸	193 ⁰	2 ²	195 ²	5 ⁹	201 ¹
	Boden	39 696	44 ²	171 ¹	17 ⁹	233 ²	4 ⁴	237 ⁶	48 ⁷	286 ³
	Båda gasver- ken	223 256	26 ⁴	144 ⁴	29 ³	200 ¹	2 ⁷	202 ⁸	13 ⁵	216 ³
1943	Laxå	180 129	21 ³	160 ⁴	13 ⁰	194 ⁷	2 ²	196 ⁹	6 ⁰	202 ⁹
	Boden	44 047	39 ³	158 ⁷	8 ⁶	206 ⁶	3 ⁹	210 ⁵	43 ⁹	254 ⁴
	Karlskrona ...	29 358	53 ⁶	169 ⁰	24 ⁹	247 ⁵	5 ⁴	252 ⁹	6 ⁴	259 ³
	Samtliga gas- verken ³⁾	253 534	28 ²	161 ¹	13 ⁶	202 ⁹	2 ⁸	205 ⁷	12 ⁶	218 ³

¹⁾ Kostnaderna för under året använda materialier sammanfalla icke alltid med bokförda materialkostnader, beroende på olika stora in- och utgående behållningar vid årsskiftena. Vad beträffar gasverket i Boden, har den i materialkostnaden ingående kostnaden för karbid av vederbörande förrådsavdelning debiterats gasverket efter vid SJ gällande förbrukningspris. För gasverket i Laxå utgöres motsvarande kostnad däremot av det belopp, som debiterats vederbörande förrådsavdelning av leverantören. SJ medelförbrukningspris för karbid var år 1944 cirka 20 % högre än leverantörernas pris i medeltal för året. Vid beräkning av medeltillverkningskostnaden per kg gas har för år 1944 även för gasverket i Boden räknats med kostnad för karbid efter leverantörens pris. — ²⁾ Endast å avlöningskostnaden, enär allmänna omkostnader redan ingå i material- och reparationskostnader i form av procentuella tillägg. — ³⁾ Inklusive tillverkningen vid gasverket i Karlskrona, vilket den 1/1 1944 överläts till AB Dissousgas i Vänersborg. — ⁴⁾ Exklusive tillverkningen vid gasverket i Karlskrona. — ⁵⁾ Frånsett endast bokföringsmässiga inkomster såsom krediteringar för återlämnade materialier eller till andra tjänsteställen överlätna sådana, krediteringar för korrigering av felaktigt påförda utgifter o. d., vilka »inkomster» givetvis frändragits utgifterna vid beräkning av medelkostnaderna. De icke frändragna, verkliga diverse inkomsterna utgjordes år 1944 av följande belopp:

Vid gasverket i	Laxå	Boden
Försålda eller återlämnade karbidtomkärl, kr.	11 734	106
Försålt kalkslam..... »	7 948	—

vagnbelysning m. m. samt inköpt stenkolsgas för vagnbelysning.

Gasutbytet per kg använd karbid: År 1944, kg:	Laxå	Boden	Karlskrona
	0'322	0'248	—
Antal personal	1943	0'291	0'286
	År 1944	10'2	3'2
	1943	9'0	3'0
			3'5

Använda mängder materialier och kostnaderna för desamma.

	Dissousgasverket i									
	Laxå				Boden				Karlskrona	
	Mängd		Kostnad, kr.		Mängd		Kostnad, kr.		Mängd	Kostnad, kr.
	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1944	1943	1943	1943
Karbid	569 400	618 810	187 902	227 226	159 800	153 100	53 920	56 341	102 800	38 705
Aceton	6 709	5 841	31 674	33 586	1 327	1 655	6 239	7 596	1 068	5 874
Agatol	15 990	13 564	18 930	16 095	3 000	2 030	3 450	2 559	3 319	4 149
Klorkalcium	850	1 270	358	404	900	.	270	.	305	49
Ved	115	210	1 150	2 100	111	127	1 438	1 908	.	.
Vatten	6 783	.	826	.	180	.	5	.	.	.
Elektrisk energi, kWh	46 696	43 099	1 401	948	14 394	14 535	200	200	3 965	464
Smörjolja	151	193	399	413	.	.	.	.	.	.
Övriga materialier	—	—	11 869	8 122	—	—	2 402	1 296	—	362
Summa	—	—	254 509	288 894	—	—	67 924	69 900	—	49 603

Förutom i det föregående angivna, vid S.J. egna gasverk tillverkade mängder dissousgas förbrukades under året vid SJ 19 712 kg från AB Dissousgas i Vänersborg inköpt gas, varav 15 278 kg levererades från bolagets gasverk i Karlskrona för en kostnad av 44 617 kr (medelkostnad 292'0 öre pr kg), och 4 434 kg från dess gasverk i Vänersborg för en kostnad av 13 073 kr (medelkostnad 294'9 öre pr kg).

I september 1941 började SJ använda stenkolsgas, levererad av vissa kommunala gasverk, för belysning i personvagnar. Under år 1944 levererade mängder och kostnaderna för desamma framgå av följande sammanställning.

Leverantör	Levererad mängd	Avläsningsperiod	Å-pris	Summa inköpskostnader för gasen	SJ omkostnader för mottagning och komprimering av gasen ²⁾			Summa kostnader	Kostnad per m ³
					personal-kostnader	engångskostnader för anordn.	övriga sakliga kostnader		
	m ³		kr.	kr. ¹⁾	kr.	kr.	kr.	kr.	öre
Stockholms Gasverk ..	134 493	³¹ / ₁₂ 43— ³⁰ / ₁₂ 44	0'09	12 256	7 564	150	—	19 970	14'8
Örebro Stads Gas- och Elektricitetsverk	22 265	jan.—dec. 44	0'13	3 294	2 903	—	280	6 477	29'1
Göteborgs Stads Gasverk	36 253	¹⁰ / ₁₂ 43— ⁴ / ₁₂ 44	0'10	3 625	1 973	—	302	5 900	16'3
Malmö Stads Gas- och Elektricitetsverk	55 972	²¹ / ₁₂ 43— ¹⁶ / ₁₂ 44	0'11	6 282	9 984	—	585	16 851	30'1
Sundsvalls Gas- och Elektricitetsverk	35 845	I—IV kv. 44	0'19	6 871	5 868	—	47	12 786	35'7
Summa	284 828	—	0'11	32 328	28 292	150	1 214	61 984	21'8
D:o f.ä.	281 900	—	0'11	31 678	25 983	123	840	58 624	20'8

¹⁾ Inkl. smärre belopp i form av grundavgifter i förekommande fall (t. ex. 100 kr. pr kvartal för Örebro, 15 kr. pr kvartal för Sundsvall) eller mätarehyra (125 kr. per år för Malmö). — ²⁾ Inkl. kostnader för distribution till gastransportvagnar och personvagnar.

Persontrafiken.

Tidtabellen.

Tidtabell nr 143.

Vid 1944 års ingång gällande tidtabell, nr 143, tillämpades med vissa ändringar till och med den 4 juni 1944. I det följande redogöres i korthet för de viktigaste av dessa ändringar.

Fr. o. m. den 9 januari 1944 dubblerades nattsnälltågen nr 11 och 12 Stockholm—Malmö—Stockholm två gånger i veckan i vardera riktningen genom anordnandet av tågen nr 33 och 34 med avgång från Stockholm och Malmö i regel fredagar och söndagar. Tågen medförde sovvnagnar samt en sittvagn, avsedd för vissa anslutningsresande. (Se vidare järnvägsstyrelsens cirkulär nr 796/43.)

Den 1 februari 1944 infördes elektrisk drift på linjen Hälsingborg C—Eslöv, och i samband därmed vidtogos vissa smärre utvidgningar av tågplanen såväl för denna linje som för den anslutande linjen Billeberga—Landskröna.

Med giltighet från och med samma dag vidtogos vissa tidtabellsändringar även för sträckorna Grästorp—Vänersborg (inläggning av nya rälsbusståg på grund av inskränkningar i landsvägstrafiken), Krylbo—Horndal (utdragning av tåg nr 432), Söderhamn—Kilafors—Bollnäs (bl. a. inläggning av nytt rälsbusståg nr 2536 från Söderhamn C 17.45) samt Skellefteå stad—Skelleftehamns nedre. (Cirkulär 237/44.)

Fr. o. m. den 14 februari 1944 anordnades tåg nr 2314 från Hälsingborg C 23.10 till Klippan dagligen i stället för tidigare endast sön- och helgdag samt dag före sön- och helgdag, och i samband därmed anordnades vardagar ett nytt tåg nr 2321 med avgång från Klippan 5.50 och ankomst till Hälsingborg C 6.43. (Cirkulär 285/44.)

Fr. o. m. den 1 mars 1944 anordnades rälsbusstågen nr 1683, från Sälen 6.00 till Vansbro, och 1686, från Vansbro 20.25 till Sälen, dagligen även på sträckan Malung—Sälen, där de tidigare gått endast vissa dagar i veckan.

Mellan Gävle och Oppalaby anordnades fr. o. m. samma dag såsom ersättning för indragna vägbussförbindelser ett antal nya tåg, bestående av gengasdrivna motorvagnar. (Cirkulär 285/44.)

Fr. o. m. den 18 mars 1944 insattes en 1, 2 och 3 klass sovvnagn Stockholm—Laxå—Charlottenberg och åter i tågen nr 3—1402 resp. 1417—1427—4.

Tidtabell nr 144.

Tidtabell nr 144 trädde i kraft den 5 juni 1944. På grund av de alltjämt rådande, osäkra förhållandena fastställdes denna tidtabell, liksom de närmast föregående, att gälla tillsvidare. Anslagstidtabellen utgavs i en sommar- och en vinterupplaga, den senare gällande fr. o. m. den 18 september, då de speciella sommartågen indrogos.

Vid utformningen av den nya tidtabellen eftersträvades icke endast att undvika den fortgående försämring av tågplanen och förlängning av restiderna, som kännetecknat tidtabellens utveckling under de förlutna krigsåren, utan även att i den utsträckning, tillgängliga resurser medgävo, dels utvidga tågplanen på de linjer, där behovet av dylik utvidgning var mest påtaglig, dels ock att i görligaste mån åstadkomma en förkortning av restiderna.

I cirkulär 425/1944 lämnades en utförlig redogörelse för de ur persontrafiksynpunkt mera betydelsefulla ändringar och nyheter, som den nya tidtabellen innebar. Av utrymmesskäl kunna i det följande blott omnämnas de viktigaste av dessa ändringar och nyheter.

Stockholm—Malmö.

Mellan Stockholm och Kalmar anordnades under sommaren ett nytt snälltågpar, nr 99 och 100, med avgång från Stockholm C 9.25 och ankomst till Kalmar C 17.31, resp. avgång från Kalmar C 11.00 och ankomst till Stockholm C 19.35. Tågen, som i Kalmar fingo goda förbindelser med Öland, medförde direkta vagnar Stockholm—Kalmar och Stockholm—Jönköping. Sistnämnda vagnar framfördes mellan Nässjö och Jönköping i de likaledes nyinlagda persontågen nr 1224 och 1223. Dagsnälltågen nr 7/97/87 Stockholm—Malmö och 88 Malmö—Stockholm ersattes under sommaren av snälltågen nr 7 och 8. På sträckan Mjölby—Malmö bibehölls liksom föregående sommar tågen nr 87 och 88 som dagliga dubblingståg, medförande genomgående vagnar Krylbo—Malmö. Vardag före sön- och helgdag anordnades tåg nr 87 även Stockholm—Mjölby. Denna anordning med dubbla dagsnälltåg Mjölby—Malmö—Mjölby upphörde den 18 september, då tågen nr 7 och 8 indrogos och ersattes med tågen nr 87 och 88 Stockholm—Malmö—Stockholm.

Nattsnälltågen nr 33 och 34 mellan Stockholm och Malmö, dubblingståg till tågen 11 och 12, anordnades alla nätter under sommaren och medförde förutom en sittvagn, avsedd för vissa anslutningsresande, endast sovvagnar. Det bestämdes senare, att tågen skulle bibehållas även under vintern.

Stockholm—Göteborg.

För att avlasta dagsnelltågen nr 27 och 10 insattes under sommaren ett nytt snabbgående snälltågpar, nr 39 och 40, med avgång från Stockholm C 9.15 och ankomst till Göteborg C 15.20, resp. avgång från Göteborg C 14.20 och ankomst till Stockholm C 20.35. I tågen, som alltså tillryggalade sträckan på endast 6 t. 5 m. resp. 6 t. 15 m. och som endast gjorde uppehåll vid Hallsberg och Skövde, medfördes dels direkta vagnar Stockholm—Strömstad, vilka på Bohusbanan framfördes i de likaledes nyinlagda, snabbgående persontågen nr 1554 och 1553, dels direkta vagnar Stockholm—Malmö, vilka på Västkustbanan framfördes i snälltågen 41 och 42.

Middagssnelltågen nr 47 och 48, som indrogos den 6 september 1943, återinlades.

Nattsnelltågen nr 3 och 4 dubblerades under sommaren genom anordnande av snelltågen nr 29 och 30. Tågen 3 och 4 voro huvudsakligen avsedda för sittresande och tågen 29 och 30 för sovresande.

Göteborg—Malmö.

Dagsnelltågen nr 43 och 44 Göteborg—Malmö samt anslutningstågen nr 2017 och 2018 Ängelholm—Hälsingborg återinlades för sommaren.

Mellan Malmö och Hälsingborg insattes två nya snabbgående motorvagnståg i vardera riktningen med en restid av endast 1 timme. Tågen hade i Billeberga förbindelse med Landskrona och i Kävlinge med Lund.

Hälsingborg—Hässleholm.

Linjen, som redan den 1 november 1943 öppnats för elektrisk drift, erhöll i och med tidtabellsskiftet en efter denna driftformis möjligheter anpassad tid-

tabell, innebärande dels en avkortning av persontågens tider med omkring 25 minuter, dels vissa utvidgningar av tågplanen. Bl. a. inlades vardag före sön- och helgdag ett nytt snälltågpar, nr 95 och 96, med anslutning i Hälssleholm från snälltåg nr 17 resp. till snälltåg nr 18 mellan Stockholm och Malmö.

Krylbo—Mjölby.

Snälltågen nr 75, 76, 77 och 78 mellan Krylbo och Mjölby återinlades, varigenom de förutvarande goda förbindelserna mellan Norrland å ena och västra och södra Sverige å andra sidan återställdes.

Stockholm—Riksgränsen.

På sträckan Långsele—Boden insattes i snälltågen en ny, med tanke på denna linjes långa och kraftiga stigningar speciellt konstruerad elektroloktyp, litt M, som möjliggjorde en avkortning av restiden på denna sträcka med i genomsnitt c:a en timme. De uppkomna restidsvinsterna utnyttjades huvudsakligen så, att tågen fingo tidigare ankomst resp. senare avgång från övre Norrland.

Dagsnälltågen nr 91 och 92 mellan Stockholm och Ånge utdrogos för sommaren som snälltåg till Kiruna samt därifrån som persontåg till Riksgränsen, och i samband därmed inlades anslutningståg på flertalet sidolinjer. Persontågen nr 91 och 92 mellan Ånge och Vännäs fingo ligga kvar i tågplanen, ehuru under nya nummer.

Stockholm—Gävle—Härnösand.

Snälltågen nr 57 och 58 anordnades även söder om Gävle, där de ersatte de förutvarande snabbpersontågen nr 417 och 418. Norr om Gävle framfördes tågen av koleldade lok i stället för av vedeldade och de härigenom uppkomna, avsevärda restidsvinsterna utnyttjades bl. a. för att återknyta den sedan flera år tillbaka brutna förbindelsen i Stockholm mellan snälltåg nr 28 från Göteborg och snälltåg nr 58 (persontåg 418).

Mellan Gävle och Stockholm inlades vidare ett nytt snabbgående persontågpar, nr 471 och 434, med avgång från Gävle C 8.00 och återkomst dit 23.39.

Övriga linjer.

På linjerna Mjölby—Hästholmen, Karlskrona—Spjutsbygd och Borås—Rävelanda inlades en del nya tåg som ersättning för indragna vägbussförbindelser.

Avsevärda utvidgningar av tågplanen företrädesvis genom insättande av nya rälsbusståg vidtogos bl. a. på linjerna Simrishamn—Gärnsnäs med anslutande linjer (även föranledd av indragna vägbussturer), Kävlinge—Lund—Staffanstorp, Vansbro—Malung, Vansbro—Orsa—Sveg, Mellansel—Örnsköldsvik, Umeå—Vännäs—Hällnäs—Storuman m. fl.

På linjerna Uppsala—Enköping och Sala—Gävle utbyttes rälsbusstågen mot loktåg.

Fr. o. m. den 1 juli 1944. I samband med att SJ övertog förvaltningen av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar inlades ett nytt tågpar, nr 9 och 10, med avgång från Stockholm C 16.05 och ankomst till Köping 18.34, resp. avgång från Köping 6.50 och ankomst till Stockholm C 9.35. (Cirkulär 530/44.)

Fr. o. m. den 1 augusti 1944. Snabbgående rälsbusståg insattes Ludvika—Särna tis-, tors- och lördagar i förbindelse med morgontåget från Stockholm samt Särna—Ludvika sön-, ons- och fredagar i anslutning till kvällståget till Stockholm. Tågen, som endast gjorde uppehåll på några få platser, voro ur-

sprungligen avsedda att köras endast under augusti månad men anordnades enligt senare bestämmelser även efter nämnda månads utgång. (Cirkulär 477/44.)

Den 18 september 1944 skedde övergången till vintertidtabell, innebärande att de för avvecklingen av sommarens mertrafik insatta snälltågen, badtågen etc. indrogos. Därutöver vidtogos liksom de närmast föregående åren ytterligare en del tågindragningar m. m. i syfte att frigöra för godstågsrörelsen erforderliga elektrolök. Sålunda indrogos dagsnälltågen nr 47 och 48 mellan Stockholm och Göteborg jämte anslutningstågen till och från Karlstad samt snälltågen nr 75, 76, 77 och 78 mellan Krylbo och Mjölby.

Nattsnälltågen nr 33 och 34 mellan Stockholm och Malmö, vilka ursprungligen varit avsedda att köras endast under sommaren, bibehölls även efter den 17 september. Tidtabellen för tåg 34 ändrades dock för sträckan norr om Mjölby, så att tåget ankom till Stockholm C redan kl. 7.55, d. v. s. en timme tidigare än under sommaren.

Tidtabellen för Bohusbanan och Lysekilsbanan hade omarbetats ganska väsentligt. I syfte att förkorta restiderna för de mer långväga resenärerna voro mellan Uddevalla och Strömstad två nya rälsbusståg inlagda i vardera riktningen med uppehåll endast vid ett fåtal platser. Tågen hade i Uddevalla anslutning till och från Göteborg och i viss utsträckning även till och från Herrljunga.

I cirkulär nr 641/44 lämnades en utförlig redogörelse för de i samband med övergången till vintertidtabellen vidtagna tidtabellsändringarna.

Fr. o. m. den 1 november 1944 dubblerades de hårt belastade nattsnälltågen nr 3 och 4 mellan Stockholm och Göteborg genom anordnande av snälltågen nr 29 och 14 Stockholm—Laxå—Stockholm och i samband därmed omlades nattpersontåget nr 110 Malmö—Katrineholm—Stockholm att gå över Nyköping. De nya nattågen medförde sov- och sittvagnar till och från Värmland. (Cirkulär 715/44.)

Fr. o. m. den 1 december 1944 inlades ett nytt persontågpar, nr 616 och 617, mellan Hallsberg och Örebro med anslutning i Hallsberg från nattsnälltåg nr 3 resp. till nattsnälltåg nr 4. Från samma tidpunkt vidtoges en mindre ändring av tidtabellen för sträckan Strömsnäsbruk—Hälsingborg. (Cirkulär 770/44.)

Provisoriskt upptagande av trafiken å linjen Tomelilla—S:t Olof.

I syfte att spara bilgummi nedlades fr. o. m. den 18 september SJ vägbusslinje Tomelilla—S:t Olof—Vitaby och den å samma sträcka av SJ bedrivna lastbils- trafiken. I stället upptogs från samma tidpunkt fullständig järnvägstrafik på bandelen Tomelilla—S:t Olof (cirkulär 642/44). Tågen framfördes enligt nedanstående tidtabell.

P 2741	P 2743	P 2745	B 3561		P 2742	P 2744	B 3562	P 2746
6.55	9.14	† 17.52	✕ 17.52	↕ S:t Olof.....	↑ 8.00	16.30	✕ 20.40	† 21.50
7.20	9.39	† 18.17	✕ 18.32	↓ Tomelilla.....	↓ 7.30	16.00	✕ 19.50	† 21.20

Införlivade banor. Den 1 juli 1944 införlivades med statens järnvägar Kristianstad—Hälsleholms, Östra Skånes och Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägar, varjämte staten från sagda datum övertog aktiemajoriteten i Stock-

holm—Västerås—Bergslagens nya järnvägsaktiebolag, som tills vidare bibehölls som självständigt bolag men förvaltades i SJ regi. De tidtabeller, som gällde på de tre förstnämnda banorna vid tiden för införlivandet, bibehölls oförändrade till årets slut. För Västeråsbanans del vidtogos däremot vissa, i det föregående redan omnämnda tidtabellsändringar.

Utlandsförbindelserna.

Med Tyskland via Trelleborg—Sassnitz.

Under tiden 1 januari—26 september 1944 upprätthölls trafiken med i regel 2 à 3 godsturer i vardera riktningen per dag. På grund av minfara eller av annan krigsanledning måste trafiken inställas enstaka dagar. Någon persontrafik i egentlig mening upprätthölls icke under året, men resande fingo medfölja på godsturerna. På grund av den under hösten alltmer ökade faran för krigshändelser i Östersjön och sedan svenska regeringen bestämt, att utländska fartyg icke längre finge anlöpa svenska östersjöhamnar, inställdes färjetrafiken helt fr. o. m. den 27 september och återupptogs icke under året.

Med Danmark.

Via Malmö—Köpenhamn.

Färjetrafiken upprätthölls med smärre avbrott under tiden 1 januari—4 november och 26 november—31 december med en daglig ordinarie dubbeltur. Vid behov utfördes dock ytterligare en dubbeltur. Den svenska tågfarjan »Malmö» måste under tiden 5—25 november tagas ur trafik för nödvändig översyn. Eftersom ersättningsfärja icke fanns att tillgå, måste trafiken därför under nämnda tid helt inställas och all trafik till Danmark, Tyskland och därbortom belägna länder ledas över Hälsingborg—Helsingör.

Färjornas ankomst- och avgångstider framgå av nedanstående sammanställning.

	$1/1-30/4$	$1/5-24/6$	$25/6-3/9$	$4/9-31/12$
fr. Malmö F	7.35 b 12.05	7.35 b 16.40	7.30 b 12.05 b 16.40	7.30 b 12.05
t. Köpenhamn Frih. (svensk tid*)	9.35 b 14.10	9.35 b 18.45	9.30 b 14.10 b 18.45	9.30 b 14.10
fr. Köpenhamn Frih. (svensk tid*)	9.50 b 14.20	9.50 b 21.05	9.45 b 14.20 b 19.00	9.45 b 14.20
t. Malmö F	11.55 b 16.25	11.55 b 20.00	11.50 b 16.25 b 21.05	11.50 b 16.25

b = Vid behov.

*) 3 april—1 oktober tillämpades sommartid i Danmark (en timme före svensk tid).

Från och med den 20 februari tidigarelades snälltåget Köpenhamn—Gedser med förbindelse till Tyskland att avgå från Köpenhamn H kl. 9.15 mot förut 11.00. Härigenom brötos de direkta förbindelserna från Sverige till nämnda snälltåg vid resor över såväl Malmö som Hälsingborg.

Via Hälsingborg—Helsingör.

Trafiken kunde under året i stort sett planenligt upprätthållas med 4 dagliga turer i vardera riktningen. På grund av krigshandlingar måste dock trafiken vid enstaka tillfällen inställas.

Med Finland via Haparanda.

Trafiken upprätthölls under tiden 1 januari—1 oktober enligt nedanstående tidtabell.

	$\frac{1}{1}-\frac{4}{6}$	$\frac{5}{6}-\frac{28}{9}$	$\frac{24}{9}-\frac{1}{10}$
fr. Haparanda.....	11.00 16.18 ¹⁾ 21.09	11.55 15.14 ¹⁾ 19.16	15.14 ¹⁾ 19.16
t. Torneå	11.10 16.28 ¹⁾ 21.19	12.05 15.24 ¹⁾ 19.26	15.24 ¹⁾ 19.26
fr. Torneå	10.35 16.48	11.30 15.44	15.44
t. Haparanda	10.45 16.58	11.40 15.54	15.54

¹⁾ Tåget anordnades, endast om tåg 2722 från Boden vid avgången från Karungi medförde resande till Finland.

På grund av krigshändelserna i Nordfinland inställdes trafiken helt den 1 oktober och låg därefter nere till mitten av november. Persontrafiken återupptogs den 16 december, från vilken tidpunkt de svenska tågen vid behov åter framgingo till Torneå. I samband med att norra Finland blev krigsskådeplats, avbröts all järnvägstrafik på finska sidan till och från Torneå.

Antalen kilometer av snäll- och person- samt viss del av blandade tåg pr dag under de olika tidtabellsperioderna under tiden $\frac{1}{5}$ 1913— $\frac{30}{4}$ 1914 samt åren 1936—1945.

Tid tabell		Trafikerad banlängd, km ¹⁾	Snälltåg		Persontåg		Blandade tåg		Samtliga förestående, personförande tåg å samtl. bandelar, som under angiven tidtabellsperiod varit öppna för trafik	
nr	gällande under tiden		Summa	Pr ban-km	Summa	Pr ban-km	¹ / ₃ av sum-man	Pr ban-km	Summa	Pr ban-km
106	¹ / ₅ 1913— ³⁰ / ₉ 1913	4 635	10 321	2.28	27 262	5.88	2 739	0.59	40 322	8.70
107	¹ / ₁₀ 1913— ³⁰ / ₄ 1914	4 692	9 082	1.94	27 839	5.93	2 727	0.58	39 648	8.45
136	¹⁵ / ₉ 1936— ⁶ / ₉ 1936	7 493	20 923	2.79	72 420	9.67	1 375	0.18	94 718	12.64
136	⁷ / ₉ 1936— ²¹ / ₆ 1937	7 493	18 214	2.43	71 639	9.56	1 346	0.18	91 199	12.17
137	²² / ₅ 1937— ²⁹ / ₉ 1937	7 492	21 978	2.93	78 195	10.44	1 326	0.18	101 499	13.55
137	⁶ / ₉ 1937— ¹⁴ / ₆ 1938	7 666	20 322	2.65	74 779	9.75	1 251	0.16	96 352	12.66
138	¹⁵ / ₅ 1938— ⁴ / ₉ 1938	8 001	22 207	2.77	84 245	10.53	1 208	0.15	107 660	13.45
138	⁶ / ₉ 1938— ¹⁴ / ₆ 1939	8 001	20 551	2.57	83 551	10.44	1 130	0.14	105 232	13.15
139	¹⁵ / ₅ 1939— ³ / ₉ 1939	8 001	23 003	2.88	89 218	11.15	1 138	0.14	113 359	14.17
139	⁴ / ₉ 1939— ³⁰ / ₆ 1940	8 064	20 551	2.55	87 630	10.87	1 142	0.14	109 323	13.56
140	¹ / ₇ 1940— ¹ / ₉ 1940	9 678	13 048	1.35	²⁾ 81 324	8.40	897	0.09	95 269	9.84
140	² / ₉ 1940— ¹⁵ / ₆ 1941	9 678	13 454	1.39	²⁾ 81 988	8.47	896	0.09	96 338	9.95
141	¹⁶ / ₆ 1941— ³¹ / ₅ 1941	10 284	18 120	1.76	²⁾ 94 691	9.21	1 070	0.10	113 881	11.07
141	¹ / ₉ 1941— ¹⁴ / ₆ 1942	10 284	16 181	1.57	²⁾ 95 594	9.30	1 206	0.12	112 981	10.99
142	¹⁵ / ₆ 1942— ¹³ / ₉ 1942	10 457	19 285	1.84	²⁾ 100 248	9.59	1 202	0.11	120 735	11.54
142	¹⁵ / ₉ 1942— ⁶ / ₉ 1943	10 457	14 974	1.43	³⁾ 98 821	9.45	1 191	0.11	114 986	10.99
143	⁷ / ₆ 1943— ⁵ / ₉ 1943	10 877	19 611	1.80	²⁾ 104 965	9.65	1 044	0.10	125 620	11.55
143	⁶ / ₉ 1943— ⁴ / ₆ 1944	10 877	15 949	1.47	³⁾ 104 207	9.58	1 072	0.10	121 228	11.15
144	⁵ / ₉ 1944— ¹⁷ / ₉ 1944	11 195	25 278	2.26	²⁾ 121 872	10.89	913	0.08	148 063	13.23
144	¹⁸ / ₉ 1944— ¹⁰ / ₆ 1945	11 195	17 358	1.55	³⁾ 120 082	10.73	922	0.08	138 362	12.36

¹⁾ Inklusive banlängd för övertagna, enskilda järnvägar, även om övertagandet skett först någon tid efter ifrågasvarande tidtabellsperiods början.

²⁾ Härav för: rälsbussstug motorv.-tåg

³⁾ Härav för: rälsbussstug motortv.-tåg

under tidtab. nr 140:	9 667	4 154
» » » 141:	14 268	1 447
» » » 142:	16 375	2 136
» » » 143:	16 978	1 958
» » » 144:	23 517	1 593

under tidtab. nr 140:	10 101	4 129
» » » 141:	15 237	1 322
» » » 142:	16 689	2 310
» » » 143:	17 230	1 983
» » » 144:	24 413	1 558

Med Norge.

Några mera betydelsefulla förändringar i de svenska förbindelserna med Norge eller norsk-danska förbindelserna över Sverige vidtogos icke under året. På grund av tidtabellsändringar i Norge blev emellertid dagsnålltågsförbindelsen (tåg nr 41) Oslo—Malmö bruten fr. o. m. den 2 oktober, varför de direkta sittvagnarna Oslo—Malmö och Oslo—Hälsingborg i tågen nr 41 och 42 fr. o. m. nämnda dag endast kunde framföras till och från Kornsjö. På grund av starkt minskad resandefrekvens till och från Norge indrogs den 9 oktober sovrvagnen Halden—Hälsingborg—Halden i tågen nr 37 och 38. Förbindelsetågen mellan Trondheim och Storlien med anslutning till tågen 23 och 24 Storlien—Stockholm, som tidigare endast varit anordnade fyra dagar i veckan, kördes dagligen fr. o. m. 1 maj.

Tillgänglig personvagnpark, dess användning och förändring.

För trafik tillgängliga vagnar och deras användning.

I en å sid. 80 befintlig tabell nr 1 angivas vid SJ under år 1944 befintliga respektive för trafik tillgängliga antal personvagnar av olika littera. De i tabellen angivna procenttalen för vagnar, avställda för revision eller reparation, grunda sig på de uppgifter, som en gång i veckan inkommit dels från verkstäderna, dels från de stationer, där verkstad finnes. I dessa uppgifter har angivits det antal vagnar, som varit under arbete på verkstäderna eller stått avställda för revision eller reparation antingen vid verkstäderna eller på resp. stationer.

Av en tabell nr 2 å sid. 81 framgår, hur de enligt tabell nr 1 tillgängliga antalen vagnar disponerats — i tågsätt och i reserv — under olika tidsperioder av året.

I tablå å sid. 77 visas grafiskt totaltillgång och totalbehov vid statens järnvägar, exkl. »ESJ», av antalet sittplatser i 3 klass i de personvagnar, som förekomma i störst antal, nämligen: BCo, Co och C. Av tablå framgår dels hela platsantalet i ifrågavarande vagnar, dels den dagliga tillgången på sittplatser i vagnar av nämnda littera, sedan antalet sittplatser i vagnar under revision och reparation avdragits, samt slutligen det av trafikinspektörerna anmälda platsbehovet i 3 klass.

Förändringar av vagnparken.

Vagnparken förändrades under året dels genom leverans av nya vagnar, dels genom utrangering av äldre eller skadade vagnar och dels genom ombyggnad och modernisering av äldre vagnar.

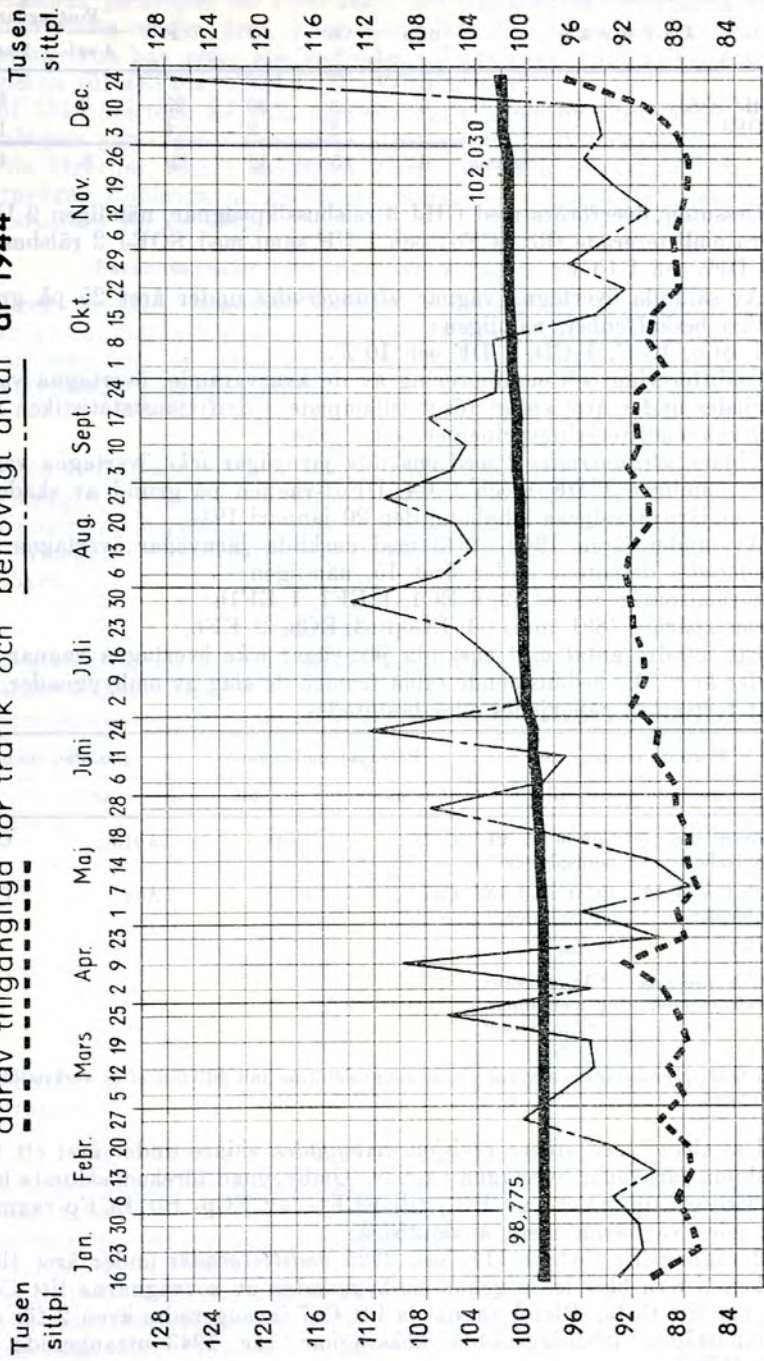
71 nya vagnar levererades under året, nämligen 3 Co8es, 39 Co8d, 2 Co9b, 2 CFo4, 4 Fo4, 14 F5 samt 7 släpvagnar till rälsbussar (1 UCFo1, 1 UCFolt, 1 UCFo3p, 2 UDFo1p och 2 UF2p). Samtliga vagnar äro lika med förut befintliga vagnar av samma littera.

Från godsvagnparken överfördes till personvagnparken 2 G-vagnar, som efter iordningställande för posttransporter erhöilo litterabeteckningen D4.

Vidare överfördes till personvagnparken i samband med statsinlösen av Kristianstad—Hälsingholms och Östra Skånes samt Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägar dessa järnvägar tillhöriga personvagnar. Av efterföljande tabell (se sid. 78) framgår antalet sålunda överförda vagnar av olika littera. Vagnarna överfördes den 1 juli 1944.

Vid **SJ** (utom »ESJ») befintligt antal **3 klass sittplatser** i vagnar litt BCo, Co och C,

därav tillgängliga för trafik och behövt antal **år 1944**



J ä r n v ä g	BCo	Co	C	F	Postvagnar		Summa
					4-axl.	2-axl.	
CHJ (ÖSJ)	6	13	30	25	3	3	80
SOEJ		2	2	4		1	9
Summa	6	15	32	29	3	4	89

Dessutom överfördes med CHJ 3 rälsbussläpvagnar, nämligen 2 UCF (sedermera omlittererade till UCFO) och 1 UF samt med SOEJ 2 rälsbussläpvagnar, 1 UDFO och 1 UCF.

Av sålunda övertagna vagnar *utrangerades* under året 25 på grund av sin dåliga beskaffenhet, nämligen:

1 BCo, 12 C, 1 CD, 1 DF och 10 F.

Omlitterering och omnumrering av de kvarvarande, övertagna vagnarna påbörjades under året enligt förut tillämpade, i drifttjänststatistiken för år 1940 angivna omlittereringsprinciper.

Vidare *utrangerades* 2 med enskilda järnvägar *icke* övertagna vagnar under året, nämligen 1 DFO1 och 1 C4, DFO1-vagnen på grund av skador, erhållna vid en järnvägsolycka i Laholm den 20 januari 1944.

Av under åren 1940—1943 med enskilda järnvägar övertagna vagnar *utrangerades* dessutom under året 15, nämligen:

normalspåriga: 1 ECo2, 6 EC1, 1 EF1, 1 EF1b

smalspåriga (891 mm): 1 ECop, 3 ECb, 2 EFb.

Ett mindre antal med enskilda järnvägar *icke* övertagna vagnar *ombyggdes* under året. Av nedanstående tablå framgå de slag av ombyggnader, som under året fortsattes, påbörjades eller beslutades.

Fortsatt ombyggnad		Påbörjad ombyggnad		Beslutad ombyggnad ¹⁾	
av	till	av	till	av	till
Co8cm med 16 bordsplatser	Co8cm m. 24 bordsplatser	Co11	Co4a	Ao1a	Co4a
RCo1 med 12 bordsplatser	RCo1 med 16 bordsplatser	C3a	CF4	Ao4	Co4a
Co7	Co4a				
C7b med små enmansceller	C7b med stora, gemensamma celler, fönster m. m.				

¹⁾ Ombyggnadsfrågan avgöres dock slutgiltigt från fall till fall efter verkställda kostnadsberäkningar.

I samband med större revision *ombyggdes* vidare under året ett flertal med enskilda järnvägar övertagna vagnar. Ombyggnad förekom sålunda bland annat av EBCot- till ECot-, av ECt- till ECft-, av ECp- till ECfp-vagnar, allt för att göra vagnarna mera användbara.

2 vagnar litt Co3 nr 1147 och 2925 *omlittererades* under året till litt Co7, vilken littera blev ledig genom ombyggnaden av sovvagnarna litt Co7 till sittvagnar litt Co4a. Bland vagnarna litt Co7 *inrangerades* även 2 för de militära sjukhustågen iordningställda köksvagnar (år 1943 *utrangerade* postvagnar litt DFO2).

De med enskilda järnvägar om 1 067 resp. 891 mm spårvidd övertagna vagnarna *omlittererades* under året, i så måtto, att de i litterabeteckningarna ingående bokstäverna »a» resp. »b» ändrades till »t» resp. »p». »ECoa» ändrades exempelvis till »ECot», »ECb» till »ECp» o. s. v.

Den 1 juli 1944 övertogo SJ tills vidare förvaltningen av Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar i samarbete i bolagsform med järnvägarnas styrelse. För de åtgärder, som i anledning härav vidtogos beträffande ifrågasvarande järnvägar tillhöriga personvagnar, kommer redogörelse att lämnas i drifttjänststatistiken för år 1945.

Personvagnsamtrafik med naturautjämning.

Omfattningen av den *inländska* personvagnsamtrafiken av ifrågasvarande slag framgår av till tidtabellerna nr 143 och 144 hörande normalplaner.

Uppgift om resultatet av personvagnsamtrafiken i *internationell* trafik kan erhållas på styrelsens persontrafikbyrå.

Postvagnrörelsen.

Omfattningen av de postutrymmen, som postverket ägt disponera i postkupéer, framgår av uppgiften härom i de till tidtabell 143 och 144 hörande normalplanerna. Uppgifter om postutrymmen i form av postfack, brevlådor och tidningsväskor framgår av postverkets rekvisitioner, som förvaras på styrelsens persontrafikbyrå.

Logivagnar.

Uthyrning av logivagnar förekom under året i den utsträckning, som framgår av följande sammanställning:

Station	Vagnar	Tid	Inkomster kr.
Söderhamn C	2 Ao	$17\frac{1}{2} - 10\frac{1}{2}$	133:—
Boden S	2 Ao, 4 Co	$4\frac{1}{3} - 12\frac{1}{3}$	1 526:—
Umeå	1 Ao	$2\frac{1}{7} - 5\frac{1}{7}$	38:50
Stenungsund	2 Ao	$14\frac{1}{7} - 16\frac{1}{7}$	319:50
Vedevåg	2 Ao	$12\frac{1}{8} - 13\frac{1}{8}$	339:40
Skelleftehamn Ö	1 Ao	$15\frac{1}{11} - 19\frac{1}{11}$	280:—
Stockholm C	1 Co	$18\frac{1}{11} - 19\frac{1}{11}$	117:—
Uppsala N	3 Ao	$24\frac{1}{11} - 26\frac{1}{11}$	279:—

Dessutom användes sovvagnar såsom logivagnar i ett flertal fall i samband med militärtransporter.

Viss förändring av personvagnarnas utrustning.

Som i drifttjänststatistiken för år 1943 angavs, beslöt järnvägsstyrelsen i augusti år 1943, att SJ fr. o. m. den 6 september samma år skulle tillhandahålla pappershanddukar och tvällösning i toaletterna i samtliga SJ sittvagnar med bälg, vilka framföras i snälltågen.

Den 28 april 1944 beslöt styrelsen, att pappershanddukar och tvällösning fr. o. m. den 1 maj 1944 skola tillhandahållas även i de 4-axliga personvagnar med och utan bälg, vilka framföras i fjärrgående persontåg. Denna bestämmelse utvidgades den 21 juli 1944 att gälla även beträffande sovvagnar.

Personvagnparken (se sid. 76).

Tabell 1. Antal befintliga och för trafik tillgängliga personvagnar.¹⁾

	L i t t e r a																								
	Ao	ABCo	ACo	Bo	BCo	BFo	Co-sitt	Co-sov	CDo	CFo	D _o	DFo	Fo	R _o RCo	CC2	C3	C4	D	DF	CD	CDF	CF	C7	F	U
Antal befintliga vagnar den 1 januari 1944 ...	59	11	51	51	303	15	598	46	7	39	21	92	35	40	53	513	119	10	28	5	3	137	10	457	63
Antal tillkomna vagnar under år 1944 (huvud- sakligen nya)	—	—	—	—	—	—	²⁾ 47	—	—	2	—	—	4	—	—	—	—	2	—	—	—	³⁾ 9	—	14	12
Antal under året från- gångna (stoppade eller ombyggda) vagnar....	—	—	—	—	—	—	—	²⁾ 3	—	—	—	1	—	—	—	³⁾ 9	1	—	—	—	—	—	—	—	1
Antalet för reparation eller revision avställda vagnar (i medeltal 10·1 % av 4-axliga, 7·0 % av 2-ax- liga, 9·3 % av CC2- och 5·2 % av U-vagnar ...	6	1	5	5	31	2	65	4	1	4	2	9	4	4	5	35	8	1	2	—	—	10	1	33	4
Antal för trafik tillgäng- liga vagnar i medeltal under året	53	10	46	46	272	13	580	39	6	37	19	82	35	36	48	469	110	11	26	5	3	136	9	438	70

Av ESJ 4-axliga vagnar voro under året 7·7 % och av 2-axliga 8·7 % avställda för reparation eller revision.

¹⁾ Ao3, Bo7, Bo10, Co7, Fo3, Co10 och F2 äro icke inräknade, ej heller sådana med enskilda järnvägar övertagna vagnar, som icke erhållit SJ vanliga litterabeteckning (BCo3, Co5 etc.)

²⁾ 1 Co7 och 2 Co11 ombyggda till Co4a.

³⁾ 9 C3a ombyggda till CF4.

Personvagnsparken (se sid. 76)

Tabell 2. Den tillgängliga vagnparkens planenliga användning under olika tidsperioder.¹⁾

		L i t t e r a																									
		Ao	ABCo	ACo	Bo	BCo	BFO	Co	Co _{sitt}	Co _{sov}	CDo	CFo	Do	DFo	Fo	Ro	CC2	C3	C4	D	DF	CD	CDF	CF	C7	F	U
Antal för trafik tillgängliga vagnar i medeltal under året enligt tabell 1		53	10	46	46	272	13	580	39	6	37	19	82	35	36	48	469	110	11	26	5	3	136	9	438	70	
Disposition:																											
1/4—4/ 1944	Antal i tågsätt	8	9	25	24	205	9	416	6	4	22	15	64	28	22	48	280	—	6	15	3	1	109	2	348	35	
	» » reserv	45	1	21	22	67	4	164	33	2	15	4	18	7	14	—	189	110	5	11	2	2	27	7	90	35	
5/6—17/9 1944	Antal i tågsätt	8	10	36	38	237	6	522	22	4	36	11	69	31	33	47	372	—	6	15	4	2	127	2	357	33	
	» » reserv	45	—	10	8	35	7	58	17	2	1	8	13	4	3	1	97	110	5	11	1	1	9	7	81	37	
18/9—31/12 1944	Antal i tågsätt	8	7	33	28	214	8	457	7	4	23	11	69	29	22	48	334	—	8	15	4	2	127	2	359	33	
	» » reserv	45	3	13	18	58	5	123	32	2	14	8	13	6	14	—	135	110	3	11	1	1	9	7	79	37	

¹⁾ Se not 1 å sid. 80.

Helgtrafiken.

Påsktrafiken.

För påsktrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 284/1944. Resandetraffiken var av stor omfattning och avsevärt större än föregående års. Som var att vänta bland annat på grund av påskens läge, blev trafiken till vintersportplatserna i mellersta och norra Sverige särskilt livlig. Sovvagnstrafiken från Stockholm var den största, som förekommit vid någon påskhelg. Tillgången på personvagnar medgav icke vidtagande av extra anordningar i den utsträckning, önskvärt varit. Trots intensivt utnyttjande av den tillgängliga vagnparken kunde därför icke undvikas, att trängseln i tågen i vissa fall blev mycket besvärande.

Påskdagen inföll år 1944 den 9 april och år 1943 den 25 april. Nedanstående sammanställning belyser omfattningen av årets påsktrafik vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C jämförd med närmast föregående års.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943
Antalet försälda färdbiljetter...	124 937	109 881	59 300	52 425	34 986	45 575
Antalet utrustade sovvagnar ...	276	202	47	40	55	61
Antalet avsända resgodskollin	20 874	21 853	4 060	4 873	3 476	3 691
Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:					1944	1943
för tiden 4—7 april (1943 20—23 april)					39 410	28 391
» » 8—9 » (1943 24—25 »)					4 634	5 568
» » 10—12 » (1943 26—28 »)					32 906	27 809

Pingst- och midsommartrafiken.

För pingsttrafikens avveckling utfärdades bestämmelser genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 386/1944. Trafiken var livlig men av mindre omfattning än år 1943, då pingsthelgen inföll betydligt senare och i nära anslutning till midsommarhelgen.

För midsommartrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom cirkulär nr 426/1944 beträffande person- och resgodstrafiken, och cirkulär nr 459/1944 beträffande cykeltransporterna. Resandetraffiken var synnerligen livlig och överträffade i omfattning vida nästföregående års, som på grund av att pingst- och midsommarhelgerna då nära sammanföll, var mindre koncentrerad. Den vid helgtrafik ständigt aktuella bristen på personvagnar var kännbarare än någonsin. Allmänheten visade dock förståelse för de uppenbara svårigheterna, och i stort sett kunde trafiken avvecklas tillfredsställande.

Cykeltransporterna voro mycket omfattande och förorsakade, trots att långtgående åtgärder vidtagits för deras avvecklande, tågförseningar och andra olägenheter.

Nedanstående siffror belysa pingst- och midsommartrafikens omfattning åren 1944 och 1943 vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C för pingsten från och med onsdagen före pingst till och med annandagen och för midsommaren från och med den 19 till och med den 24 juni.

Pingstdagen inföll år 1944 den 28 maj men år 1943 den 13 juni.

Pingst.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943
Antalet försälda färdbiljetter.....	77 349	105 626	45 175	44 200	29 159	28 217
Antalet utrustade sovvagnar	186	193	41	36	53	62
Antalet avsända resgodskollin ...	15 684	26 486	3 650	8 788	4 252	5 511

Midssommar.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943
Antalet försälda färdbiljetter ...	137 997	117 443	74 320	62 230	27 762	25 180
Antalet utrustade sovvagnar ...	219	188	34	35	65	60
Antalet avsända resgodskollin...	38 892	24 005	7 562	10 422	7 468	5 288

Antalet extratågskilometer av personförande tåg utgjorde:

	1944	1943
för tiden 26—28 maj (1943 11—13 juni).....	22 412	18 396
» » 29—30 » (1943 14—15 »).....	11 976	9 390
» » 19—22 juni	16 593	30 903
» » 23—25 »	14 106	13 119

Jul- och nyårstrafiken.

För jul- och nyårstrafikens besörjande utfärdades bestämmelser genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 764/1944.

Resandetrafiken var av större omfattning än under jul- och nyårstrafiken 1943/44. Antalet vid Stockholm C under tiden 18—25 december försälda biljetter var visserligen, som framgår av efterföljande sammanställning, icke oväsentligt mindre än motsvarande antal föregående år, men den nedgång i trafiken från Stockholm C, som skenbarligen framgår av denna sammanställning, torde icke vara överensstämmande med verkliga förhållandet. I nämnda antal ingår nämligen icke resultatet av den under tiden 11—17 december anordnade förköpsförsäljningen, som nådde större omslutning år 1944 än året förut.

Den militära trafiken var i allmänhet väl planlagd och kunde avvecklas utan större olägenheter. Posttrafiken var av större omfattning än normalt under julen och vållade en del tågförseningar dock icke sådana av större omfattning. Tågföringen var i betraktande av trafikens stora omfattning i stort sett tillfredsställande, vartill förutom den gynnsamma väderleken det förhållandet bidrog, att de viktigare extratågen i stor utsträckning inlagts som helt fristående tåg i stället för som tidigare i omedelbar anslutning till de ordinarie tågen. Personvagnutgången var otillräcklig. Verkningarna härav kunde emellertid i ganska stor utsträckning förebyggas genom kraftig minskning av de ordinarie vagnsättens omloppstider samt långtgående reserveringar av utrymme för övergångs- och linjeresande i de från Stockholm utgående tågen.

Julaften inföll år 1944 på en söndag men år 1943 på en fredag. Nedanstående siffror belysa trafikens omfattning vid Stockholm C, Göteborg C och Malmö C under tiden 18—25 december.

	Stockholm C		Göteborg C		Malmö C	
	1944	1943	1944	1943	1944	1943
Antalet försälda färdbiljetter.....	83 952	94 553	52 300	48 516	38 467	32 125
Antalet utrustade sovvagnar	325	286	42	45	75	66
Antalet avsända resgodskollin ...	32 438	33 932	5 731	7 634	6 078	4 442

Antalet extratågskilometer av personförande tåg under tiden 18 december—10 januari framgår av nedanstående sammanställning.

	1944/45	1943/44
för tiden 18—25 december	91 820	98 068
» » 26—29 »	33 313	36 433
» » 30 december—3 januari.....	30 982	32 636
» » 4—10 januari	21 976	30 912

Anordningar för vissa resor, företagna på privat initiativ.

Resor till vår- och höstmässorna i Leipzig.

Leipzigmässan var icke anordnad under år 1944.

Skolungdoms utbytesresor mellan Sverige och utlandet.

Resor för skolungdomsutbyte mellan Sverige och utlandet ägde icke rum under år 1944.

Transporter av finska barn.

Transporterna av finska barn i riktning från Finland intensifierades under år 1944, under det att såväl hemtransporterna från Sverige som transporterna till och från Danmark voro av mycket ringa omfattning.

Inalles transporterades till Sverige omkring 28 000 barn, huvudsakligen med 41 extratåg över Haparanda. Till Finland transporterades omkring 1 600 barn.

Under år 1943 transporterades omkring 8 000 barn från Sverige till Finland och omkring 2 200 barn från Danmark till Finland.

Transporter av baltiska flyktingar.

Genom såväl styrelsens som linjemyndigheternas försorg ordnades under år 1944 transporter av baltiska flyktingar från uppsamlingsläger till respektive uppehållsorter. Transporterna skedde i grupper med ordinarie tåg. Genom styrelsens försorg ordnades transporter av omkring 5 500 personer.

Transporter i anledning av evakuering av Nordfinland.

I samband med de tyska truppernas tillbakadragande från Finland under hösten 1944 evakuerades en del av civilbefolkningen från Nordfinland till Sverige. Ehuru evakueringen icke erhöll den omfattning, som beräknats, måste ett betydande antal vagnar avdelas för därav berörda transporter.

Flyktingarna jämte dem tillhöriga husdjur, fordon o. dyl. transporterades med järnväg från uppsamlingslägren till ett flertal orter huvudsakligen i övre Norrland. Transporterna skedde i allmänhet med extratåg.

Transporterna omfattade omkring 31 000 personer, därav omkring 1 000 sjuka och äldre, vilka befordrades med sjukhuståg, och omkring 16 000 husdjur. Omkring 120 extratåg anordnades, därav omkring 50 för flyktingar och omkring 70 för husdjur.

Transporter av norska flyktingar.

Upprättandet av polisutbildningsläger för norska flyktingar gav under år 1944 upphov till ett stort antal transporter av norrmän till och från samt mellan dessa läger. Resorna företogs dels enskilt, dels i såväl större som mindre grupper med ordinarie tåg samt i vissa fall med extratåg.

De av styrelsen ordnade transporterna, som utslutande avsågo grupper om minst tio personer, omfattade inalles omkring 18 000 man. Nitton extratåg anordnades.

Resor till Volvoindustriernas utställning i Stockholm under tiden 1—10 september.

Åt AB Flygmotor i Trollhättan, Volvo Tjänstemannaklubb i Göteborg, Volvo-Pentaverken, Skövde, och AB Köpings Mekaniska Verkstad ordnades resor till Stockholm för anställda vid dessa industrier jämte deras anhöriga.

Resorna företogs i 3 klass sitt- och sovvagnar med såväl ordinarie som med extratåg och med åtnjutande av sällskapsresenedsättning.

I resorna deltog följande antal personer: Från Trollhättan 1 125, från Göteborg 620, från Skövde 875 och från Köping 575 eller ialles omkring 3 200 personer. Sju extratåg anordnades.

Sällskapsresor, anordnade i samarbete med turistföreningar m. fl.

Skolungdomens allmänna fjällfärd.

Skolungdomens allmänna fjällfärd, som på grund av det allmänna trafikläget måst inställas åren 1942 och 1943, genomfördes ehuru i begränsad omfattning under ett »kokslov» år 1944.

Resorna år 1944 företogs under tiden 18 februari—29 mars dels med ordinarie tåg, dels med extratåg.

Bestämmelser rörande tåganordningar m. m. meddelades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 252/1944.

Följande extratåg anordnades:

För framresor	För återresor
3 tåg Stockholm—Storlien	3 tåg Storlien—Stockholm
1 » Östersund—Röjan	1 » Röjan—Östersund
1 » Laxå—Krylbo	1 » Krylbo—Laxå
1 » Göteborg—Storlien	1 » Storlien—Göteborg

Särskilda resgodskursvagnar insattes i vissa fall för transport av skidor och annat för kyla icke ömtåligt resgod.

Antalet deltagare i 1944 års färd utgjorde 2 740. I 1941 års fjällfärd deltog 1 293, i 1940 års 134 men i 1939 års 5 200 personer.

Fjällfärden anordnades liksom under tidigare år i samarbete med »Organisationskommittén för skolungdomens allmänna fjällfärd», i vilken järnvägsstyrelsen är representerad.

Föreningens för skidloppningens och friluftslivets främjande i Sverige påskresor Stockholm—Västerbotten och ^{Stockholm} Göteborg —Härjedalen.

Resan Stockholm—Västerbotten anordnades till Vilhelmina och resan Stockholm—Härjedalen till Äsarna och Röjan. I resan till Västerbotten deltog omkring 60 personer och i resan till Härjedalen omkring 100 personer. Framresorna ägde rum den 24 och 25 mars samt 1 och 6 april, återresorna den 2, 6, 10 och 16 april. Ordinarie biljettavgifter erlades. I liknande resor år 1943 deltog omkring 85 personer till Västerbotten och omkring 140 personer till Härjedalen.

Resan Göteborg—Härjedalen anordnades till Sveg och Vemdalen. Omkring 85 personer deltog. Framresorna ägde rum den 18 och 25 mars samt 1 april, återresorna den 27 mars samt 3 och 11 april. År 1943 anordnades ingen resa Göteborg—Härjedalen.

Sveriges förenade studentkårens fjällfärd.

Studentkårens fjällfärd år 1944 anordnades i likhet med 1943 års färd till Vilhelmina. Resan företogs med ordinarie tåglägenheter över Östersund med framresor den 3—4 och 4—5 april och återresor den 12—13 och 13—14 april.

Järnvägsstyrelsen medgav färd från Stockholm, Uppsala, Göteborg och Lund till Vilhelmina och åter mot avgift såsom för enkel 3 klass färdbiljett jämte fulla snälltågstilläggsavgifter. I resan deltog 185 personer.

År 1943 var antalet deltagare omkring 115.

Tågheimsresor.

Resor med tågheimet i Jämtland anordnades icke heller sommaren 1944.

Dansk skolungdoms julresa till Storlien.

Den i samarbete med Dansk Skiløberforening och Föreningen för Skidlöpnings och friluftslivets främjande i Sverige under åren närmast före kriget vid jultiden anordnade men från och med julen 1939 inställda skolungdomsresan från Danmark till Storlien anordnades icke heller under jul- och nyårshelgen 1944—1945.

Turistutbytesresor.

Några turistutbytesresor anordnades på grund av tidsläget icke heller under år 1944.

Sällskapsresor, anordnade ensamt av SJ.

Reseanordningar med anledning av Vasaloppet söndagen den 27 februari.

Med anledning av ovannämnda skidtävling anordnades extratåg från Särna och Kristinehamn till Mora och åter. Enkla biljetter, som den 27 februari försålles av stationer på linjerna Särna—Vansbro och Kristinehamn—Vimo, gällde för såväl fram- som återresa. Antalet resande med extratågen samt antalet resande på enkla biljetter med ordinarie tåg på sträckan Vansbro—Mora, där extratågen icke gjorde uppehåll, framgår av följande tablå.

	Antal försålda biljetter
Extratåget från Kristinehamn	539
» » Särna	358
Ordinarie tåg på linjen Vansbro—Mora	147

De närmast föregående åren vidtogos inga särskilda anordningar.

Utflyktståg.

Utflyktståg anordnades icke heller under år 1944.

Fasta tåg för badresor samt sport- och turistfärder.

Liksom under föregående år användes för dessa resor dels för ändamålet inrättade, i tidtabellen speciellt betecknade tåg, dels de vanliga, för den allmänna trafiken avsedda tågen. Omfattningen av ifrågavarande trafik framgår av följande sammanställning (se nästa sida).

Idrotts- och utflyktsresor för skolungdom.

I likhet med förhållandet under år 1943 var antalet idrotts- och utflyktsresor för skolungdom, för vilka styrelsen medgav särskild nedsättning, mycket ringa.

S t r ä c k a	Tid	Antal		S J inkomst kr.
		tåg ¹⁾	resande	
<i>Badtdg.</i>				
Stockholm C—Södertälje havsbad	—	—	—	—
Göteborg C—Varberg	Soh $\frac{2}{7}$ — $\frac{27}{8}$	9	3 127	7 779
Herrljunga—Uddevalle	—	—	—	—
	Summa	9	3 127	7 779
	D:o år 1943	8	1 827	4 656
<i>Sporttdg.</i>				
Stockholm C—Gnesta	Soh hela året	64	44 131	80 005
Göteborg C—Alingsås	Soh hela året	64	39 304	62 911
Göteborg C—Hindås	Soh hela året	64	25 502	49 416
Malmö C—Tjörnarp	Soh hela året	64	57 489	130 768
	Summa	256	166 426	323 100
	D:o år 1943	248	172 428	334 600
<i>Turisttdg.</i>				
Stockholm C— $\left\{ \begin{array}{l} \text{Mariefred} \\ \text{Strängnäs} \end{array} \right.$	Soh $\frac{4}{6}$ — $\frac{10}{9}$	16	1 525	6 416
	D:o år 1943	15	2 451	7 779
	Summa S:arum	281	171 078	337 295
	D:o år 1943	271	176 706	347 035
	» » 1942	286	184 326	319 539
		1944	1943	1942
Medelantalet resande pr tåg var		609	652	645
Medelinkomsten pr tåg var..... kr.		1 200	1 281	1 117

Transport av barn från vissa orter till och från sommarvisten på landet.

Ovannämnda resor medgavs för barn från 66 samhällen med över 8 000 innevånare och, efter hänvändelse av vederbörande ortsmyndighet till socialstyrelsen, även för barn från samhällen med mindre folkmängd än 8 000. Såväl enskilt resande barn som grupper av barn på resa till sommarkolonier befordrades på villkor, liknande dem som gällde under år 1942. Dock medgavs avgiftsfrihet icke för den del av resa, som översteg beträffande resor från orter inom

- a) Norrbottens och Västerbottens län 1 000 km
- b) Jämtlands och Västernorrlands län 800 »
- c) övriga län 600 »

För resor från Norrbottens och Västerbottens län kunde emellertid socialstyrelsen medgiva avgiftsfrihet för den del av resa, som översteg den ovan angivna maximilängden.

För att resa skulle få företagas avgiftsfritt gällde dessutom, att framresan skulle vara anträd den 20 augusti och att återresan skulle vara avslutad senast den 29 september. Av järnvägsstyrelsen var därjämte bestämt, att de avgiftsfria resorna icke fingo företagas den 22—26 och 30 juni och ej heller på lördagar och söndagar. Dessa inskränkningar gällde dock icke för vårdare,

¹⁾ Tur- och returtåg räknat som ett tåg.

som återreste inom 10 dagar efter att ha följt barn till sommarvistet. Trafikinspektörerna ägde rätt att undantagsvis medgiva resa även på de nyssnämnda dagarna, då resor i regel icke voro tillåtna.

För resa skulle avlämnas särskild beställningshandling å av socialstyrelsen tillhandahållet formulär. Detta var försett med en fränkiljbar biljett, vilken samtidigt med beställningshandlingen genom kopiering utskrevs av barnavårdsnämnden på orten. Avrestationen skulle, då beställningshandlingen mottogs, kontrollera, att järnvägsbiljett enligt vanliga grunder kunde utfärdas till den på biljetten angivna bestämmelsestationen samt därefter komplettera beställningshandlingen, inklusive biljetten, med uppgift om övergångsstationer samt dag och klockslag för avresan. Biljetten erhöi giltighet genom att densamma försågs med stationens datumstämpel.

För resor av större längd än föreskriven maximireslängd skulle de resande erlägga avgift, motsvarande skillnaden mellan avgiften för hela ressträckan och avgiften för den del därav, som föll inom maximigränsen, varvid för båda sträckdelarna skulle beräknas avgiftsbelopp, utgörande 37,5 % av priset för enkel biljett för vuxen person i 3 klass enligt allmänna taxan.

Direkta vagnar framfördes i ett flertal fall för transport av större grupper av resande, företrädesvis resande till och från sommarkolonier.

De icke järnvägstekniska anordningarna handhades av Kungl. Socialstyrelsen.

Inalles företogs omkring 80 000 resor (fram- och återresa räknad som två resor), och SJ inkomst av desamma var omkring 420 000 kronor.

Transporter med sjukvagnar.

Under året utfördes 2 698 transporter med SJ sjukvagnar, därav 11 i Bo10- och 2 687 i C10-vagnar. I regel omfattade varje transport en sjuk jämte vårdare. Det förekom dock, särskilt vid transporter till och från kustsanatorierna i Varberg och Vejbyslätt, att flera sjuka sammanfördes i en och samma sjukvagn.

I 406 fall verkställdes smittrening av vagn efter utförd transport.

Vid storrevisioner under år 1944 utökades hjulaxelavståndet med 90 cm på de i Västerås, Bastuträsk, Vännäs, Falköping, Kiruna, Halmstad och Boden stationerade sjukvagnarna, vilket bl. a. medförde, att vagnarnas gång blev jämnare. Tidigare hade sex andra sjukvagnar undergått samma förbättring.

Billiga rundturer.

Bestämmelser angående *Rundturstrofik inom Sverige* att gälla fr. o. m. den 1 juni 1944 utfärdades genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 430/1944. Bestämmelserna voro i stort sett desamma som föregående års.

Avgifterna för rundturerna K och O samt för tilläggsturerna nr 9 och 14 sänktes, vilket kunde ske på grund av förstatliganden av vissa enskilda järnvägar. Likaså sänktes 2-klasspriset för tur N och de lokala turerna nr 19, 22 och 23.

Två nya tilläggsturer nr 65 och 72 samt tre nya lokala rundturer nr 4, 15 och 16 inrättades.

Tilläggstur nr 85 återupptogs. (Ang. vissa indragna huvudturer m. m. se sid. 90.)

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer.

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	+ mot f.ä. %
		intill 500	501—1000	över 1000		
<i>SJ rundturer, utom lokala sådana</i>	13 206	73	1 243	11 890	23 477	+ 17.3
»GHT-resan»	1 237	—	1 237	—	1 050	+ 17.6
<i>Nordiska rundresor</i>	—	—	—	—	—	—
<i>Summa år 1944</i>	14 443	73	2 480	11 890	24 527	+ 17.3
Härav: i 2 klass	1 496	—	273	1 223	2 814	+ 14.8
i 3 klass	12 947	73	2 207	10 667	21 713	+ 17.8
<i>Summa år 1943</i>	12 175	99	2 136	9 940	20 880	+ 29.3
Härav: i 2 klass	1 238	—	216	1 022	2 451	— 0.7
i 3 klass	10 937	99	1 920	8 918	18 429	+ 34.8
<i>Summa år 1942¹⁾</i>	9 066	78	1 573	7 415	15 757	— 37.3
» » 1941 ¹⁾	14 467	112	2 130	12 225	25 145	+ 47.5
» » 1940 ¹⁾	11 691	213	2 099	9 379	17 049	— 70.2
<i>SJ Lokala rundturer år 1944:</i>						
i 2 klass	45	26	19	—	18	+ 63.6
i 3 klass	2 884	2 027	857	—	841	+ 117.3
<i>Tilläggsurer år 1944:</i>						
i 2 klass	151	151	—	—	58	+ 107.1
i 3 klass	785	785	—	—	199	+ 4.7
<i>Anslutningsturer år 1944:</i>						
i 2 klass	:	:	:	:	:	:
i 3 klass	:	:	:	:	:	:

¹⁾ Exkl. »GHT-resan».

Antal sålda biljetter till de olika huvudturer.

Tur litt.	Benämning	Antal för- sålda bilj.		Tur litt.	Benämning	Antal för- sålda bilj.	
		2 kl.	3 kl.			2 kl.	3 kl.
A	Väner—Vätterturen	79	642	S	Skåne—Dalaturen	189	2 942
B	Västsvenska turen	57	464	T	Nedre Norrland på cykel	86	1 004
E	Mellansvenska Dalaturen ...	45	529	V	Dal—Värmland » »	—	41
F	Östsvenska Dalaturen	24	210	X	Sydöstra Sverige » »	—	32
H	Nedre Norrlandsturen	68	688		GHT resan	147	1 090
K	Öst- och Väst kustturen	399	2 880				
M	Skåne—Nedre Norrlandsturen	42	237		Summa	1 496	12 947
N	Jämtland—Härjedalsturen ...	37	683		<i>D:o år 1943¹⁾</i>	1 238	10 937
O	Blekingeturen	67	885		» » 1942 ¹⁾	1 104	8 418
P	Övre Norrlandsturen	180	429		» » 1941 ¹⁾	1 869	13 323
Q	Storsvenska turen	76	179		» » 1940 ²⁾	1 197	10 267
R	Lappland—Tornedal-turen	—	12				

SJ inkomster (exkl. trafikskatt) av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 114 351 kr. (100 124 kr. år 1943)
 » » » 3 » 622 776 » (519 860 » » »)
 per personkm i 2 klass 3.96 öre (4.03 öre » » »)
 » » » 3 » 2.74 » (2.74 » » » »).

		2 kl.	3 kl.
¹⁾ Härav till »GHT-resan»	1943	122	827
	1942	29	427
	1941	49	676
²⁾ Härtill till nordiska rundresor	1940	60	167

Huvudturerna C, D, J och L, tilläggsturerna nr 98 och 103 samt de lokala turerna nr 1 och 13 voro fortfarande indragna på grund av trafikförhållandena.

Reklamen för de billiga rundturerna var år 1944 liksom under närmast föregående år inskränkt på grund av tidsläget. Broschyren utgavs dock år 1944 i en upplaga av 60 000 ex. mot 35 000 år 1943. En affisch trycktes även, vilket icke var fallet år 1943.

På grund av den något ökade reklamen och de relativt stabila reseförhållandena inom landet blev försäljningen av antalet rundturer väsentligt större än föregående år.

Rundresor i nordisk samtrafik voro under året liksom under de närmast föregående helt inställda.

Antal resor, antal personkilometer och försålda biljetter framgå av tabeller å sid. 89. Rundturer, som berört SJ men icke anordnats i SJ regi, äro ej medtagna. Vid beräkning av antalet resor är varje huvud- resp. tilläggstur räknad som en resa.

Billiga vinter- och sensommarresor.

Genom järnvägsstyrelsens cirkulär nr 793/1943 och 547/1944 utfärdades bestämmelser om *SJ billiga vinter- och sensommarresor år 1944*.

För resorna gällde i huvudsak samma villkor och avgiftsberäkning som föregående år. Den på grund av trafikförhållandena år 1942 och 1943 föreskrivna inskränkningen, att ifrågavarande biljetter icke gällde för resa lördag—måndag, upphävdes år 1944. I syfte att förhindra koncentrerad av sovvnagstrafiken till veckoskiftena gällde dock, att resande på biljett till de billiga vinterresorna icke fick beställa sovplats till tågen 22, 24 och 94 natt mellan lördag och söndag

Antal resor av olika längd samt antal personkilometer.

	A n t a l r e s o r				Antal personkilometer i tusental å SJ	
	Summa	Härav med en längd i kilometer av			Summa	± mot f. å., %
		intill 500	501—1 000	över 1 000		
År 1944:						
2 klass	2 884	254	1 610	1 020	2 655	+ 63.2
3 klass	17 336	1 538	10 028	5 770	15 817	+ 47.7
Summa	20 220	1 792	11 638	6 790	18 472	+ 49.8
År 1943:						
2 klass	1 826	145	1 129	552	1 627	+ 35.6
3 klass	11 680	944	7 040	3 696	10 708	+ 41.4
Summa	13 506	1 089	8 169	4 248	12 335	+ 40.6
Summa år 1942	9 728	576	6 082	3 070	8 771	— 34.5
» » 1941	15 062	912	9 494	4 656	13 383	+ 50.4
» » 1940	10 828	1 404	6 462	2 962	8 899	— 50.5

SJ inkomster (exkl. trafikskatt) av ifrågavarande resor voro:

av resor i 2 klass 80 921 kr. (52 328 kr. år 1943)
 » » » 3 » 323 731 » (201 167 » » »)
 per personkm i 2 klass 3.05 öre (3.22 öre » » »)
 » » » 3 » 2.05 » (1.88 » » »).

och till tågen 21, 23 och 93 natt mellan söndag och måndag. För sensommarbiljetterna gällde, att resande på dylik biljett icke fick beställa sovplats för resa någon av nätterna 19—20, 20—21, 26—27 och 27—28 augusti.

Antal resor av olika längd samt antal på SJ fallande personkilometer på grund av dessa resor framgå av tabell å nästföregående sida och resandefrekvensen på olika landskap av nedanstående tabell. Som synes av sammanställningarna har antalet resor och personkilometer år 1944 avsevärt ökats jämfört med föregående år och överträffar även, trots ovannämnda inskränkning i rätten att beställa sovplats, rekordnoteringen år 1939 av 8 550 försålda biljetter och 17 994 personkilometer.

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

Landskap	Antalet försålda biljetter								
	under vintern ($\frac{11}{12}$ — $\frac{25}{2}$, $\frac{18}{2}$ — $\frac{24}{2}$, $\frac{19}{4}$ — $\frac{26}{5}$)			under sensommaren ($\frac{15}{8}$ — $\frac{30}{9}$)			Summa		
	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a	2 kl.	3 kl.	S:a
Lappland.....	221	1 484	1 705	114	605	719	335	2 089	2 424
Norrbottn	—	—	—	—	18	18	—	18	18
Jämtland.....	431	2 761	3 192	337	1 664	2 001	768	4 425	5 193
Ångermanland	2	15	17	—	42	42	2	57	59
Härjedalen	45	340	385	25	172	197	70	512	582
Medelpad.....	2	27	29	—	34	34	2	61	63
Hälsingland.....	36	197	233	8	115	123	44	312	356
Dalarna	30	61	91	23	104	127	53	165	218
Västmanland	2	—	2	—	—	—	2	—	2
Gästrikland.....	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Värmland	—	19	19	4	46	50	4	65	69
Dalsland	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Närke	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Uppland	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bohuslän	—	—	—	81	389	470	81	389	470
Västergötland.....	—	—	—	6	38	44	6	38	44
Östergötland	—	—	—	—	17	17	—	17	17
Halland	—	—	—	24	86	110	24	86	110
Småland	—	—	—	3	14	17	3	14	17
Öland.....	—	—	—	8	72	80	8	72	80
Blekinge	—	—	—	2	33	35	2	33	35
Gotland	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Skåne	—	—	—	38	315	353	38	315	353
Summa	769	4 901	5 673	673	3 761	4 437	1 442	8 668	10 110

Reklam- och upplysningsverksamhet.

Det fortsatta kriget satte även under år 1944 sin prägel på reklamverksamheten, som härigenom kom att till största delen inriktas på att lämna allmänna instruktioner och upplysningar rörande transportförhållanden.

Vid årets slut utkom under benämningen »SJ 1944» tredje årgången av den årliga redogörelse i text och bild för olika verksamhetsgrenar av SJ, som utgivits från och med år 1942.

»Folkets järnväg — Järnvägens folk» — en rullande SJ utställning, avsedd att i text och bild visa SJ betydelse för landet, cirkulerade under höstmånaderna mellan några stationer norr om Stockholm och efter jultrafikens slut mellan stationer söderut. Utställningen var kombinerad med en uppvisning av föremål, vilka som fritidssysselsättning förfärdigats av icke yrkesmässigt arbetande konst- och hantverksutövare vid SJ. (Se även under »SJ presstjänst», sid. 95.)

För SJ reklamverksamhet i sin helhet (kontonummer 1286) voro följande belopp tillgängliga:

Inländsk reklam: Styrelsen	kr. 204 900	
Distrikten	» 17 100	222 000
Utländsk reklam		74 600
	Summa kr.	296 600

I denna summa ingick ett belopp av kr. 49 000, utgörande SJ bidrag till Svenska Turisttrafikförbundets verksamhet.

De olika reklammedel, som användes, voro följande:

1. Reklamtryck.

32 affischer, anslag och kartor i en sammanlagd upplaga av	85 200 exemplar	
7 broschyrer	» » » » »	266 000 »
19 vikblad	» » » » »	198 000 »
30 diverse tryckalster	» » » » »	530 935 »

Fälтарbetet för en omarbetad upplaga av SJ landskapsbok »Småland» fortsattes.

Reklamtrycken distribuerades till allmänheten genom förmedling av trafikinspektörerna, rese- och upplysningsbyråerna, stationerna o. s. v. Trycksaker utsändes även i stor omfattning såsom adresslösa försändelser genom postverket, direkt från SJ reklamavdelnings centralregister och i samarbete med turistorganisationer, Cykelfrämjandet m. fl.

2. Film.

Under året upptogs en ny undervisningsfilm, den femte i ordningen, vilken rörde sig om godsvården och var ämnad att vara ett led i SJ strävanden att förbättra behandlingen av stycke- och godssändningar. Filmen hade sin premiär vid ett distriktschefsmöte i Stockholm den 22 november 1944.

Två landskapsfilmer med motiv från Värmland påbörjades under året i samarbete med Trafikförvaltningen Göteborg—Dalarna—Gävle och Värmlands Turisttrafikförening.

Två färgfilmer framställdes med motiv från Lappland och Jämtland samt Dalarna. Båda utgöra prov på den tydliga förbättring av färgfilmstekniken, som inträtt på senare tid.

I samband med förstatligandet av Kristianstad—Hässleholms järnvägar togos en del filmbilder av partier från dessa linjer. Bilderna voro dels avsedda för arkivet och dels att visas för allmänheten.

Under det fortsatta arbetet på den nya tågfarjan »Malmöhus» togos några bilder för att komplettera den serie sådana, som förut tagits av detta arbete. En speciell kopia av dessa arbetsbilder sammanställdes till en särskild film för visning bl. a. vid en trafikutställning i Malmö i december månad.

Filmarkivet utökades under året med bl. a. följande filmer:

Sjösättningen av tågfarjan »Malmöhus».

Ny snöslunga för Sydsverige.

Brosprängning vid Kärreberga.

Transport av rotordelar Västerås—Kälarne.

Försökssprängning av ånglok.

På övning med Röda Korset. SJ sjukhuståg i arbete.

Folkets järnväg — Järnvägens folk. Glimtar från utställningståget.

Krigsfångeutväxling september 1944.

Finsk barntransport Kuopio—Stockholm.

Evakuering av finnar i norr.

SJ nyaste elektrolok, M-loket.

Flera av SJ filmer sändes under året genom utrikesdepartementets förmedling till Brasilien, Indien, Finland, Kanada, Spanien och Schweiz för visning genom respektive legationers försorg.

Två franska turistfilmer erhöles som gåva av Franska Turistbyrån i Stockholm.

En del SJ filmer visades under vårterminen genom SJ reklamavdelnings försorg i 33 av Stockholms folkskolor. Över 12 000 skolbarn åsågo dessa filmer. I samband med visningarna av filmerna ordnades uppsatsskrivningar om dem i en del skolklasser. Över 500 sådana uppsatser inlämnades till reklamavdelningen. För de bästa uppsatserna utdelades bokpriser.

För allmänheten visades SJ filmer på biografer, vid föreningssammanträden, i samband med utställningar, i skolor förutom ovannämnda, vid militärföreläsningar, av enskilda personer m. fl. i den utsträckning, som framgår av följande sammanställning av beräknade antalet åskådare vid förevisningar av olika slag, nämligen:

på biografer	384 000	åskådare
vid direkt av SJ reklamavdelning i föreningar, skolor o. d.		
anordnade visningar	106 000	»
vid visningar av filmer, utlånade till skolor, föreningar,		
sällskap o. d.	414 200	»
vid visningar i Danmark genom förmedling av SJ Resebyrå,		
Köpenhamn	50 600	»
vid visningar i England genom förmedling av SJ Resebyrå,		
London	4 000	»

Summa beräknat antal åskådare 958 800

SJ s. k. annonsfilmer visades icke på biografer under året.

3. Propagandaföredrag.

I samband med filmvisningar i skolor, föreningar och vid andra tillfällen höllos föredrag om SJ av olika tjänstemän vid SJ.

4. Fotografier.

Genom inköp och egna tagningar ökades reklamavdelningens bildarkiv under året med c:a 1 500 fotografier.

Bildarkivets bestånd av skioptikonbilder i färg utökades ävenledes under året och utgjordes vid årets slut av 690 olika bilder med motiv från Stockholm och ett antal svenska landskap.

5. Annonsering i pressen.

149 annonser av reklamkaraktär infördes under året i svenska tidningar, tidskrifter och andra publikationer, nämligen i dagspressen, facktidskrifter, föreningsorgan, turist- och tidtabellspublikationer samt SJ egna broschyrer och vikblad. 1 annons infördes i utländsk (finsk) publikation.

Dessutom placerades i dagspressen 1 181 rena upplysningsannonser, nämligen sådana om gods, tågtider, jultrafik m. m.

6. Ljusreklam.

Ljusreklam ordnades under året å Dramatiska teatern och Operan i Stockholm i mindre omfattning. Reklamen rörde sig om billiga vinterresor, elektrifieringsarbeten, pingsttrafik samt styckegeodstrafik.

7. Utställningar, skyltningar och o. d.

Reklamavdelningens ateljé utarbetade och iordningställde under året material till följande utställningar:

i Stockholm och Göteborg »Transportmedlens utveckling genom tiderna», i samarbete med Ford Motor Co.

» Jönköping (»Junemässan»).

» Göteborg (»Svenska Mässan»).

» Ronneby (»Fritids- och Hobbyutställningen»).

» Vänersborg (»Jubileumsutställningen»).

» Halmstad (»Riksmässan»).

» Ludvika (»Dala-Expo»).

» Varberg (»Varbergsutställningen»).

» Umeå (»Lantbruksmötet»).

» Ljungby (»Ljungbyutställningen»).

» Malmö (»Trafikmedlen av i går, i dag och i morgon»).

» Borås (»Göteborg—Borås järnväg 50 år»).

Å diverse stationer (»Folkets järnväg — järnvägens folk», en rullande utställning).

Till invigningen av elektriska driften å linjen Hässleholm—Hälsingborg—Eslöv utfördes dekorationer för järnvägsanläggningarna i Malmö, Hälsingborg, Hässleholm, Eslöv och Åstorp.

Vidare utfördes material till bland annat:

215 fönsterskytningar på 23 olika platser,

145 pelarsidor till 9 olika reklampelare i landet,

15 original till affischer samt ett 50-tal sådana till omslag eller första sida i broschyrer, vikblad, annonser o. dyl.

Dessutom utfördes ett stort antal illustrationer, lavingar, teckningar och dekorationer, textningar etc. för olika ändamål samt ett flertal kartor, emblem och reliefer m. m.

8. Samarbete med postsparbanken.

Samarbetet med Postsparbanken fortsattes under året efter samma riktlinjer som tidigare. SJ affischer uppsattes å postverkets större kontor samt å sådana postanstalter i övrigt, som icke äro belägna inom eller vid SJ stationer, och SJ broschyrer och vikblad utdelades genom dessa anstalters försorg.

På Råsunda fotbollstadion fortsattes SJ reklam i samarbete med postsparbanken.

Ett stort antal filmer utlånades till postsparbanken för visning vid bankens propagandamöten på olika platser i landet.

9. Övriga reklamåtgärder.

Mellan SJ och en del utländska järnvägsförvaltningar ingången överenskomelse om ömsesidigt uppsättande av reklamaffischer på stationerna upprätthölls, i den mån detta var möjligt.

SJ affischutrymmen å stationer o. d. upplätos i viss omfattning för reklam för utställningar och mässor. I gengäld erhöles SJ fri annonsplats i programmen för och fria affischplatser inom utställningarna.

Medlemsavgift erlades av SJ till ett 20-tal lokala turistorganisationer, i vilkas styrelser SJ i regel hade representant.

SJ presstjänst.

SJ presstjänsts verksamhet under 1944 kännetecknades av ökad kontakt med tidningarna över hela landet samt med TT och övriga nyhetsbyråer och därmed av en ökad, genomgående välvillig publicitet i såväl dagspressen som vecko- och fackpressen. I en under hela året stegrad omfattning vände sig tidningsmännen direkt till presstjänsten för att erhålla vederhäftiga förstahandsupplysningar och för att få förbindelse med sakkunniga intervjuobjekt inom alla områden av järnvägens verksamhet. Till det goda resultatet bidrog inte minst den omständigheten att redaktionerna ha möjlighet att när som helst på dygnet genom järnvägens växel få telefonförbindelse med presstjänsten.

I ett flertal fall tog presstjänsten initiativ till specialreportage för i synnerhet de stora huvudstadstidningarna och, genom pressombud på skilda orter, för landsortstidningarna. Bland ämnena för sådana reportage kunna nämnas SJ andel i betkampanjen i Skåne, arbetet på tågfärjan »Malmöhus», Stockholm C, Inlandsbanan, elektrifieringen samt dubbelspårsbyggnaderna.

Presstjänstens under 1943 planlagda och genom en omfattande korrespondens förberedda distribution till landsortstidningarna av artiklar igångsattes i början av 1944. Av rubrikerna till dessa artiklar kunna nämnas följande: 2 500 resor på ett år med SJ sjukvagnar; Barntransporterna svåra, men SJ klarar problemen; Nytt system väntas minska sommarens cykelköer på SJ; Mångtusenåriga förebilder till SJ-emblemet; T.R. serverar mat för 15 milj. kr. pr år; Flera T.R.-vagnar på SJ från 5 juni; Järnvägar, bilar, sjöfart ha nytta av samlastning; Ren strategi att fördela godsvagnarna. Av dessa publicerades enbart artikeln om sjukvagnarna i nära en halv miljon tidningsexemplar, och siffror på 200—300 tusen ex. voro ej ovanliga för andra artiklar. Presstjänstens artiklar jämte bildmaterial publicerades under året i nära 2,7 milj. tidningsexemplar i landsorten.

Med tanke på kommande fredsmässiga förhållanden inleddes under året samarbete med Svensk-Internationella Pressbyrån i Stockholm, som medverkade till spridningen av artikelmaterial från presstjänsten i engelska, franska och spanska språkserier. En betydande del av ifrågavarande artiklar har även publicerats i utomeuropeiska länder, särskilt i Nord- och Sydamerika.

Den rullande SJ-utställningen, Folkets järnväg — Järnvägens folk, som tillkom på initiativ av presstjänsten och anordnades av reklamavdelningen, för- anledde under året en synnerligen omfattande publicitet av genomgående good- will-skapande karaktär. Praktiskt taget varje tidning i landet införde välvilliga och utförliga artiklar om utställningen och i samband därmed även om SJ i allmänhet. Inalles publicerades omkring 200 illustrerade sådana skildringar. Också radiolyssnarna fingo i en speciell utsändning vid utställningens start tillfälle att ta del av uppgifterna angående SJ.

Järnvägsstyrelsens kontakt med Radiotjänst upprätthölls även i övrigt genom presstjänstens förmedling. Av särskild betydelse för SJ har denna form av publicitet varit, när det gällt att lämna allmänheten besked om olika åtgärder i trafiktekniskt hänseende samt att motivera dessa åtgärder.

Under 1944 ökades antalet pressombud på trafiksektionerna med ett tiotal. Dessa kallades i augusti 1944 till styrelsen för att instrueras i sina nya arbets- uppgifter samt för att få del av de erfarenheter, som vunnits sedan press- tjänstens tillkomst den 1 mars 1943. Förutom genom denna konferens spreds ökad kännedom om presstjänstens samarbete med olika publicitetsorgan genom en föreläsning vid SJB:s studiekurs på Fredensborg. Härjämte bestämdes det, att pressombudsmannen fr. o. m. år 1945 skulle hålla en föreläsning i detta ämne vid varje trafikelev- och resebyråkurs.

Personaltidningen SJ-nytt utvidgades under 1944 till att omfatta sex num- mer per år, och upplagan vid årets slut uppgick till 52 000 ex. per nummer. Tidningen distribuerades liksom tidigare i anslutning till avlöningens utbeta- lande. SJ-nytt visade sig även under 1944 ha stor betydelse för en saklig publicitet kring statens järnvägar, i det att ett stort antal tidningar i landet regelbundet för varje gång ett nummer av SJ-nytt utkommit, baserat allmän- intressanta artiklar på dess innehåll.

Godstrafiken.

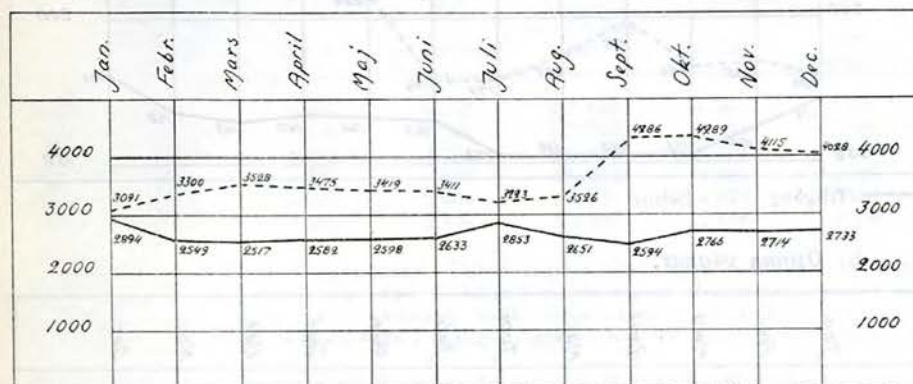
Godsvagnparken och dess användning.

Tillgång på och behov av vagnar.

Tillgången på och behovet av slutna och öppna godsvagnar visas i efterföljande fyra grafiska framställningar, vari siffrorna för de olika månaderna angiva medeltal per söckendag.

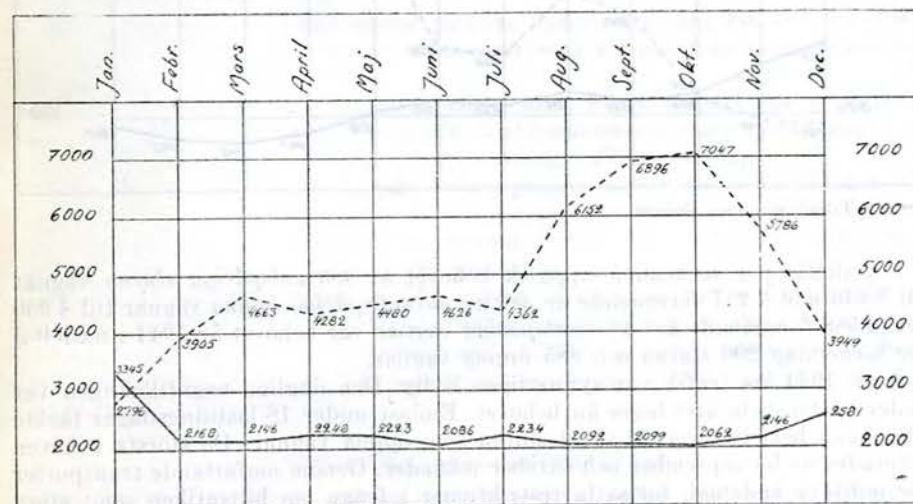
A. Normalspåriga.

a) Slutna vagnar (utom H-vagnar).



— Tillgång - - - - Behov

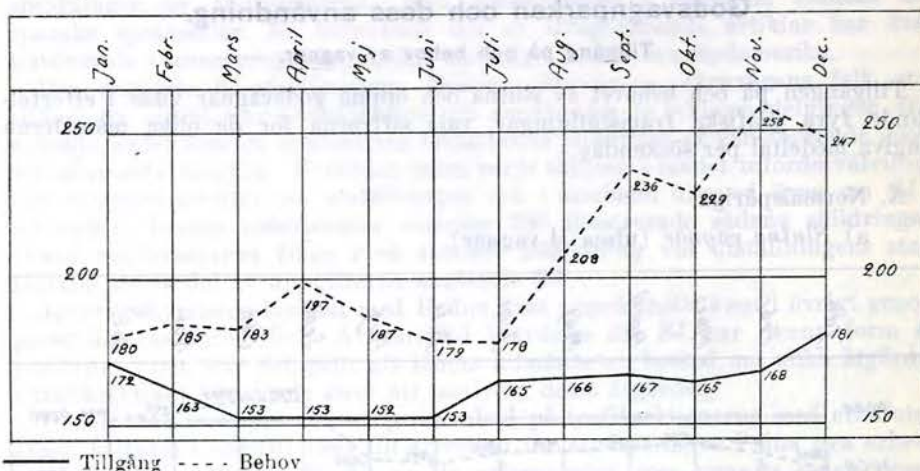
b) Öppna vagnar (utom L-vagnar).



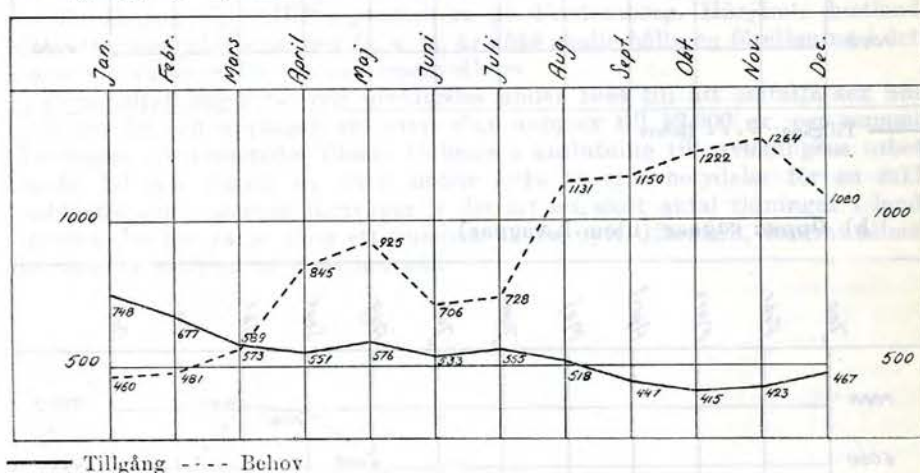
— Tillgång - - - - Behov

B. Smalspåriga.

a) Slutna vagnar.



b) Öppna vagnar.



I medeltal per söckendag uppgick behovet av *normalspåriga slutna* vagnar till 3 646 mot 3 247 föregående år och av *normalspåriga öppna* vagnar till 4 950 mot 3 568 föregående år. Av *smalspåriga* vagnar var behovet år 1944 i medeltal per söckendag 206 *slutna* och 885 *öppna* vagnar.

Även 1944 års trafik var synnerligen livlig. Den dagliga vagntillgången var under nästan hela året lägre än behovet. Endast under 18 lastningsdagar täckte tillgången hela behovet av såväl slutna som öppna vagnar. De största behoven noterades under september och oktober månader. Genom omfattande transporter för militära ändamål, fortsatta restriktioner i fråga om biltrafiken samt stora transporter av bränsleved, brännstov, jordbruksprodukter m. m. ökades alltjämt

SJ godstrafikvolym. Mycket stora krav ställdes därför på godsvagnsparken, men genom att all brukbar vagnmateriel, bl. a. malmvagnar, togs i allmän trafik, kunde godstrafiken, trots stegringen, avvecklas på ett i stort sett tillfredsställande sätt.

De skärpningar av bestämmelserna angående lastnings- och lossningsfrister samt vagnspengar, som tidigare införts, för att vagnomloppet skulle påskyndas, förlängdes att gälla även under år 1944.

Godsvagnsparkens storlek, sammanlagda bärighet och med den utförd transportarbete under åren 1939—1944 framgår av nedanstående sammanställning.

År	Vid SJ i medeltal för varje dag			SJ vagnars sammanlagda bärighet i ton vid årets slut	Miljoner godstonkm, exklusive tonkm av lapp landsmalm m. m.	
	för lastning tillgängligt antal trafik- vagnar ¹⁾	antal lastade vagnar			inalles	härav i vagnslaster
		inalles	av trafikant			
1944	5 200	8 360	5 163	497 632	6 080	5 565
1943	4 600	7 708	4 744	477 707	5 792	5 282
1942	4 200	6 965	4 174	459 743	5 712	5 218
1941	3 900	6 170	3 576	426 534	4 954	4 527
1940	3 100	4 872	2 664	391 927	3 812	3 451
1939	3 900	4 201	2 106	310 897	2 638	2 306

¹⁾ Exklusive malmvagnar å malmbanan. Utöver angivna antal vagnar måste även revisionsmässiga vagnar i viss utsträckning samt tillfälligt förhyrda vagnar (främmande banors) och tjänstevagnar tagas i anspråk för fraktbelagd trafik. Dessa vagnar uppgivas tillgängliga i särskild ordning och medräknas därför icke i dagliga tillgången men väl bland lastade vagnar.

Vitbetstrafiken i Skåne började inom de olika sockerfabriksområdena tidigast den 2 oktober och pågick längst till den 19 december. Från stationer inom 12 och 30 trafiksektionerna transporterades större vikt mängd betor år 1944 än år 1943. Den från stationer inom 10 och 28 trafiksektionerna transporterade vikt mängden var däremot mindre år 1944 än år 1943, beroende på att torka förorsakat sämre skörderesultat.

Enär Kristianstad—Hässleholms järnväg införlivats med SJ den 1/7 1944, ombesörjde SJ under år 1944 även transporterna till och från sockerfabriken i Karpalund.

Alla sockerfabrikerna voro i drift under året. För transporterna av vitbetor och vitbetmassa inom 10, 12, 28 och 30 trafiksektionerna voro sammanlagt omkring 2 700 SJ-vagnar avdelade, varav omkring 1 200 småbäriga.

Inom 29 trafiksektionen pågick betkampanjen under tiden 10 oktober—25 november. Omkring 325 vagnar voro avdelade för transporterna av vitbetor och vitbetmassa inom denna sektion. Transporterna till och från sockerfabriken i Karlshamn voro större än under föregående år.

Träkolstrafiken var under år 1944 något mindre än under föregående år. Förutom lösa träkol för industriella behov befordrades även stora mängder av lösa träkol för transportbehov (gengaskol). Under år 1944 lastades å SJ linjer norr om Gävle, Krylbo och Kristinehamn sammanlagt 23 292 vagnar träkol mot 27 951 vagnar under år 1943.

Förändringar inom godsvagnsparken.

880 nya normalspåriga godsvagnar levererades under året, varav 119 litt G och 461 litt O av standardtyp samt 300 litt G(u), sistnämnda tillverkade i ut-

landet. Dessutom levererades 4 nya, normalspåriga överföringsvagnar, litt Q 37, och 5 nya, smalspåriga (891 mm) överföringsvagnar, litt Q 35.

676 vagnar *tillfördes* under året den *normalspåriga* godsvagnparken, varav 1 litt GTi genom ombyggnad av personvagn och 1 litt Nm genom att tidigare slopad vagn återfördes till trafikvagnparken. Övriga 674 under året tillförda godsvagnar utgjordes av vagnar av icke standardtyp, vilka den 1/7 1944 övertogs med Kristianstad—Hässleholms och Sölvesborg—Olofström—Älmhults järnvägar. Dessa vagnar hade dock ännu vid årets slut icke blivit försedda med SJ ägaremärke. Av med Göteborg—Borås järnväg tidigare övertagna vagnar omnärktes under året 2 litt Im med SJ litt Os. 7 vagnar litt Git omlittererades under året till GTi-vagnar.

3 vagnar *tillfördes* under året den *smalspåriga* godsvagnparken, varav 2 litt Gm genom ombyggnad av resgodsvagnar och 1 litt NNs genom att tidigare slopad vagn återfördes till trafikvagnparken. 1 208 tidigare med EJ övertagna smalspårsvagnar fingo under året SJ ägaremärke, littera och nummer.

Följande antal godsvagnar blevo under året *skrotade*, *försålda* eller *ombyggda* till person-, bangårds-, tjänste- eller beredskapsvagnar:

normalspåriga	391, varav 141 SJ-märkta
smalspåriga	101.

1 Q 12-vagn *försvann* i utlandet under året.

Vid slutet av året funnos 669 privata cisternvagnar *inregistrerade* i SJ vagnpark eller 12 mer än vid 1943 års slut.

Godsvagnsamtrafik.

För årets betkampanj träffades avtal med Malmö—Genarps järnväg om gemensam, hyresfri användning av vagnar för transporter av vitbetor till och betmassa från sockerfabriken vid Staffanstorp. SJ bidrog till den gemensamma vagnparken med 218 vagnar.

För att lindra vagnknappheten förhyrdes godsvagnar från enskilda järnvägar och från Svenska Sockerfabriks Aktiebolaget.

Mellan SJ och Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar träffades avtal om vagn gemenskap fr. o. m. den 1 juni 1944.

1924 års inländska godsvagnsamtrafikavtal (SVS) förlängdes att gälla även under år 1944. Med Nässjö—Oskarshamn järnväg fr. o. m. 1/3 1939 gällande avtal om undantagsbestämmelser för godsvagnsamtrafik (s. k. separatavtal) upphörde att gälla fr. o. m. den 1/5 1944.

Godsvagnsamtrafiken var även under år 1944 hämmad av de politiska förhållandena i Europa. Inga ändringar i godsvagnsamtrafikavtalen gjordes.

Uppgifter om den inländska godstrafiken.

Godstågsplan nr 144.

Tågplan 144 tillämpades fr. o. m. den 5 juni 1944. En grafisk framställning av de viktigaste godstågsförbindelserna enligt ifrågavarande tågplan finnes i slutet av denna publikation.

En del ändringar i godstågsplan 143 gjordes vid utarbetande av godstågsplan 144, ehuru icke några mera genomgripande sådana.

De i tågplan 143 inlagda, obligatoriska uppehållen för direkt- och fjärrgods-

tågen i och för varmgångsinspektion bibehöllos i tågplan 144, enär de visat sig medföra icke oväsentliga fördelar. Vagnar hava rätt ofta avkopplats för varmgång just på de vagnsyningsstationer, som äro belägna inom 50 km avstånd från godstågens utgångsstationer eller stationer, där tågen undergått större omgestaltning.

Redogörelse för mera betydelsefulla avvikelser i tågplan 144 från tågplan 143 samt senare vidtagna, betydelsefullare ändringar i godstågsplan 144 lämnas i det följande.

Sträckorna Stockholm—Göteborg och Falköping—Nässjö.

För fjärrgodstågen 4719 och 4720, som under tågplan 143 framförts med en största hastighet av 40 km/tim å hela sträckan Sävenäs—Hallsberg, ökades denna hastighet till 60 km/tim å sträckan Falköping—Hallsberg. Ändringen möjliggjorde tidigare ankomst till Hallsberg för tåg 4720 och senare avgång därifrån för tåg 4719. Härigenom kunde samma lok användas i båda tågen.

För att åstadkomma bättre förbindelser för vagnar från Jönköping till Nässjö och stationer därbortom inlades ett nytt fjärrgodståg, 4709 Jönköping—Nässjö, med avgång från Jönköping kl. 19.15 och ankomst till Nässjö kl. 20.15. Genom detta tåg erhöles förbindelse i Nässjö till de därifrån på kvällen avgående fjärrgodstågen mot Stockholm och Malmö.

Sträckan Stockholm—Malmö.

Fjärrgodståget 4010 Nässjö—Norrköping, som under sommaren anordnats vid behov, blev fr. o. m. den 18 september ordinarie tåg med avgång från Nässjö kl. 13.13 och ankomst till Norrköping kl. 17.39. I motsatt riktning inlades från och med samma dag tåg 4561 som ordinarie tåg med avgång från Norrköping kl. 2.35 och ankomst till Nässjö kl. 7.20. Det hade nämligen redan under sommaren visat sig, att regelbundet behov av dessa tåg förelåg.

För att i möjligaste mån befria snäll- och persontågen från befordringen av paket- och ilstyekegoods inlades i sommartågplanen ett särskilt ilgodståg 4585 å sträckan Mjölby—Malmö med avgång från Mjölby kl. 4.08 och ankomst till Malmö kl. 12.57.

Fjärrgodstågen 4004 och 4008 framfördes Malmö—Nässjö resp. Hässleholm—Nässjö med en största hastighet av 70 km/tim. Tidigare hade endast tåg 4004 framförts med nyssnämnda största hastighet och detta endast å sträckan Malmö—Hässleholm. Genom att tågen få gå med den större hastigheten även å sträckan Hässleholm—Nässjö, anlända de till Stockholm omkring en halv timma tidigare än eljest. Den tidigare ankomsttiden till Stockholm är av stor betydelse framförallt under grönsaks- och fruktsäsongerna.

Sträckan Malmö—Simrishamn.

Till följd av inträdd stor godstrafik till och från Dalby och Klostersågen blev det nödvändigt att i tågplan 144 inlägga ytterligare ett godstågpar, 8205/8206, å sträckan Östervärn—Klostersågen, 8205 med avgång från Östervärn kl. 8.42 och ankomst till Klostersågen kl. 11.00, tåg 8206 med avgång från Klostersågen kl. 12.50 och ankomst till Östervärn kl. 15.35. Å sträckan Östervärn—Dalby framfördes tågen endast tre dagar i veckan nämligen de dagar, då tågen 8203

och 8204 icke voro anordnade. Å sträckan Dalby—Klostersågen framfördes tågen 8205/8206 däremot varje vardag.

Sträckorna Göteborg—Borås—Alvesta och Borås—Herrljunga.

På grund av bränslesvårigheter befordrades under tillämpningen av tågplan 143 gods mellan Borås och Herrljunga samt stationer därbortom över den elektrifierade sträckan Borås—Göteborg i stället för över den icke elektrifierade sträckan Borås—Herrljunga. Sedan bränslesituationen blivit bättre, ansågs skäl icke längre föreligga att forsla godset den längre vägen över Göteborg. Från och med tillämpningen av tågplan 144 började därför gods mellan nyssnämnda stationer åter befordras över Herrljunga. Härigenom blevo fjärrgodståg 5183 Sävenäs—Borås och 5184 Borås—Sävenäs överflödiga och indrogos.

Den ökning i godstrafiken, som genom nyssnämnda omläggning av transportvägen uppstod å sträckan Herrljunga—Borås, medförde emellertid behov av ett nytt fjärrgodstågpar å denna sträcka. I tågplan 144 inlades därför fjärrgodstågen 6901 med avgång från Herrljunga kl. 6.52 och ankomst till Borås kl. 8.08 samt 6902 med avgång från Borås kl. 19.06 och ankomst till Herrljunga kl. 20.12. Omläggningen av befordringsvägen medförde förutom väsentligt kortare transportväg en icke obetydlig vinst med avseende på befordringstiden för Borås-godset.

Dels till följd av förekommande stora ved- och torvtransporter från stationerna å sträckan Borås—Alvesta och dels med hänsyn till att lokens dragkraft minskats till följd av vedeldning blev det nödvändigt att i tågplan 144 inlägga fjärrgodstågen 6903 Borås—Alvesta och 6904 Alvesta—Borås som ordinarie tåg. Tidigare hade dessa tåg endast varit extratåg. Redan under tillämpningen av tågplan 143 hade det nämligen visat sig, att tågen i fråga voro behövliga alla vardagar.

Sträckorna Göteborg—Malmö, Hässleholm—Veinge och Hälsingborg—Hässleholm.

Under tågplans 143 giltighetstid framfördes fjärrgodståget 5158 å sträckan Malmö—Ängelholm—Göteborg. För att erhålla en fjärrgodstågslägenhet Malmö—Hässleholm—Veinge—Göteborg vidtogs i tågplan 144 den ändringen, att tåg 5158 lades över Hässleholm—Veinge.

Å sträckan Halmstad—Veinge—Hässleholm—Malmö framfördes under tillämpningen av tågplan 143 ett lokalgodståg 7903, Halmstad—Hässleholm, och ett lokalgodståg 7801, Hässleholm—Malmö. Dessa båda lokalgodståg hade icke förbindelse med varandra i Hässleholm. Enligt tågplan 144 blev emellertid lokalgodståget Halmstad—Hässleholm—Malmö, liksom lokalgodståget i motsatt riktning, genomgående i Hässleholm. Genom denna åtgärd minskades lokbehovet för dessa tåg.

Under tågplans 143 liksom under första delen av tågplans 144 giltighetstid befordrades paket- och ilstyekegods från Hälsingborg till Alvesta och stationer norr därom över Eslöv. Omlastningen i Eslöv av detta gods vållade ofta förseningar av ilgodståget 4584, vilket tåg dessutom försenades i Hässleholm av inlastning av paket- och ilstyekegods från bl. a. stationerna mellan Hälsingborg och Hässleholm. För att få bort förseningarna av tåg 4584 inlades i tågplan 144 ett ilgodståg, 5688 Hälsingborg—Hässleholm, med avgång från Hälsingborg kl. 18.10 och ankomst till Hässleholm kl. 20.25. Till detta tåg överflyttades hela paket- och ilstyekegodstrafiken från Kullabygden och sträckan Hälsingborg—

Hässleholm till Alvesta och stationer norr därom. I tåg 5688 insattes direkta ilgodskursvagnar till bl. a. stationer Stockholm C och Vännäs.

Sträckan Hallsberg—Krylbo.

För att om möjligt nedbringa det ordinarie behovet av elektrolök för godstrafiken ändrades i tågplan 144 fjärrgodståget 4361 Krylbo—Hallsberg till extratåg.

Sträckan Uppsala—Enköping.

Under tillämpningen av tågplan 143 ombesörjdes godstrafiken å ifrågasvarande sträcka av de båda blandade tågen 3043 och 3044. På grund av godstrafikens omfattning blev det emellertid nödvändigt att ersätta de nyssnämnda blandade tågen med lokalgodstågen 7141 och 7142.

Sträckan Krylbo—Ånge.

Fjärrgodståget 4361 Ånge—Krylbo(—Hallsberg), som under tillämpningen av tågplan 143 framförts som ordinarie tåg, ändrades i tågplan 144 i lokbesparande syfte till extratåg. Tåget var dock under större delen av sistnämnda tågplans giltighetstid anordnat ganska regelbundet.

Sträckan Kristinehamn—Mora.

Fjärrgodståget 5301, som under tillämpningen av tågplan 143 varit ordinarie tåg å sträckan Vansbro—Kristinehamn, blev i tågplan 144 extratåg. I stället ändrades extra fjärrgodståget 5307 till ordinarie fjärrgodståg. Denna anordning var ägnad att bättre främja vagnomsättningen.

Sträckorna Mora—Bollnäs och Mora—Östersund.

Det visade sig under tillämpningen av tågplan 143 icke möjligt att på ett tillfredsställande sätt avveckla godstrafiken å ifrågasvarande linjer med endast ett lokalgodståg i vardera riktningen. I anledning härav ändrades vid uppgörande av tågplan 144 de i tågplan 143 inlagda extra lokalgodstågen 8403 och 8404 till ordinarie tåg å sträckan Bollnäs—Edsbyn.

Av samma anledning blevo tågplans 143 extra lokalgodståg 8407 och 8408 å sträckan Orsa—Sveg i tågplan 144 ordinarie tåg.

Sträckorna Ånge—Boden och Ånge—Bräcke—Storlien.

Fr. o. m. tillämpningen av tågplan 144 kunde ett antal M-lok disponeras för sträckan Ånge—Boden. På grund av dessa loks större dragkraft (900 ton mot Dg-lokens 600 ton å sträckan Långsele—Boden) blev det möjligt att å förstnämnda sträcka minska antalet ordinarie fjärrgodståg. Sälunda indrogos tåg 4352 Ånge—Bastuträsk, 6051 Långsele—Ånge, 6052 Ånge—Långsele, 6055 Boden—Ånge och 6058 Bastuträsk—Boden. Antalet ordinarie fjärrgodståg minskades alltså å sträckan Ånge—Långsele med två tågpar och å sträckan Långsele—Boden med ett tågpar.

Under sommaren 1944 framfördes liksom tidigare fjärrgodstågen 5901 och 5902 å sträckan Östersund—Storlien som ordinarie tåg. Som dessa tåg huvudsakligen blivit erforderliga på grund av koltransporter till Norge, vilka längre fram på året avstannade, ändrades tågen i vintertågplanen 144 till extratåg.

Sträckan Långsele—Hoting.

I tågplan 143 var fjärrgodståget 6503, som avgick från Hoting kl. 19.00, ordinarie tåg. För att emellertid erhålla bättre förbindelser i Långsele för vagnar söderut gjordes i tågplan 144 den ändringen, att tåg 6501, som avgick från Hoting kl. 12.05, inlades som ordinarie fjärrgodståg, och att tåg 6503 ändrades till extratåg.

För att ernå snabbare vagnomsättning inlades dessutom ett blandat tåg, 3546 Långsele—Hoting, med avgång från Långsele kl. 6.15.

Sträckan Arvidsjaur—Storuman.

Under tillämpningen av tågplan 143 ombesörjdes godstrafiken å ifrågavarande sträcka med de blandade tågen 3627 och 3628. I tågplan 144 ändrades dessa tåg till lokalgodståg med nr 8541 resp. 8542.

Sedan Sölvesborg—Olofström—Älmhults, Kristianstad—Hässleholms och Östra Skånes järnvägar den 1 juli 1944 övertagits av SJ, gjordes vissa ändringar i fråga om befordringsvägarna för godset från och till stationerna vid dessa järnvägar. En stor del av de sändningar, som tidigare befordrats över Älmhult, Hästveda eller Eslöv, fraktades efter förstärkandet över Hässleholm. Härigenom kunde man i större utsträckning tillgodogöra sig de fördelar, som de elektrifierade linjerna erbjuda. En följd av dessa ändringar av befordringsvägarna blev en ganska genomgripande förändring av den tågplan, som tidigare tillämpats för de ifrågavarande bansträckorna.

Enahanda blev förhållandet även beträffande Stockholm—Västerås—Bergslagens järnvägar, sedan aktiemajoriteten i det bolag, som ägde dessa järnvägar, den 1 juli 1944 övergått i SJ ägo. Redan under hösten 1944 vidtoges i samråd mellan statens järnvägars styrelse och verkställande direktören vid de ifrågavarande enskilda järnvägarna en del förbättringar i fråga om godstransporterna. Sedan därefter vissa erfarenheter vunnits, utarbetades en fullständigt ny godstågsplan för samtliga f. d. SWB:s linjer, vilken tillämpades fr. o. m. den 15 januari 1945. Genom denna tågplan skapades nya och avsevärt förbättrade godstågsförbindelser framför allt från, till och över Sala, Västanfors och Köping. Även för trafiken till och från Västerås medförde den nya tågplanen ganska väsentliga förbättringar.

Omlastningsarbetet vid de större omlastningsstationerna.

Antal lastade och lossade vagnar samt antal dagsverken av använd magasinpersonal.

Stationer	Antal lastade och lossade vagnar		+ — i procent mot år 1943	Antal dagsverken av använd magasinpersonal		+ — i procent mot år 1943
	År 1944	År 1943		År 1944	År 1943	
Krylbo	44 009	42 228	+ 4.22	9 582	9 294	+ 3.1
Nässjö	130 723	125 083	+ 4.51	37 338	33 226	+ 12.88
Hallsberg	103 950	98 996	+ 5.00	30 895	28 589	+ 8.07
Ånge	55 514	54 064	+ 2.68	15 790	15 212	+ 3.8

Antal omlastade vagnar per dagsverke under senaste femårsperiod.

Stationer	År 1944	År 1943	År 1942	År 1941	År 1940
Ånge	1'76	1'78	1'76	1'81	1'83
Krylbo	2'31	2'29	2'45	2'76	2'97
Hallsberg	1'68	1'74	1'79	1'86	1'96
Nässjö	1'75	1'86	1'91	1'93	1'97

Reklamationsverksamheten.

Ersättningsanspråk, avseende förkommet och skadat gods.

Omfattningen av under år 1944 samt de fyra närmast föregående åren bifallna eller avslagna skadeersättningsanspråk för förkommet och skadat gods framgår av följande tablå.

Å r	Av järnvägsstyrelsen avgjorda ersättningsanspråk								Statens järnvägars totala kostnad kronor ²⁾
	Bifallna				Avslagna				
	Antal	För- kommet gods %	Skadat gods %	Ersättnings- belopp kronor ¹⁾	Antal	% av hela antalet	Ersättnings- belopp kronor ¹⁾	% av hela be- loppet	
1944	20 712	32	68	³⁾ 1 651 857:68	6 553	24	705 421:68	30	1 574 594:27
1943	21 576	37	63	⁴⁾ 1 542 076:60	6 397	23	599 768:—	28	1 566 321:62
1942	17 445	36	64	1 374 349:39	5 007	22	587 768:23	30	1 324 336:19
1941	11 367	43	57	⁵⁾ 973 353:99	3 278	22	364 399:96	27	1 050 957:98
1940	8 128	35	65	⁶⁾ 555 041:30	2 346	22	288 936:55	34	561 508:09

¹⁾ Beloppen avse i fråga om samtrafikssändningar även å främmande järnvägar fallande belopp.

— ²⁾ Vid beräkning av dessa belopp har hänsyn tagits dels till de belopp, som genom avräkning debiterats och krediterats främmande järnvägar, dels till de belopp, som influtit genom försäljning och i form av inbetald gottgörelse. — ³⁾ Därav å konto 1278 (ersättningar på grund av järnvägsolyckor) kronor 96 430:82. — ⁴⁾ Därav å konto 1278 kronor 6 757:83. — ⁵⁾ Därav kronor 229 446:73 för gods, som förstörts i Krylbo den 19 juli 1941. — ⁶⁾ Därav kronor 5 491:37 för gods, som förstörts vid tågsammanstötning vid Gubbero den 17 september 1940.

Av de under år 1944 avgjorda ersättningsanspråken avsågo 428 (f. å. 387) förkommet och 2 493 (1 994) skadat och försenat resgods. Av de förstnämnda blevo 422 (381) och av de sistnämnda 2 343 (1 867) bifallna.

Under år 1944 prövades av skiljenämnder 16 (21) av styrelsen avgjorda ärenden. Beträffande 11 av 1944 års ärenden (15) fastställdes och beträffande 5 (6) ändrades styrelsens beslut av skiljenämnderna.

De under år 1944 och år 1943 avgjorda ersättningsanspråkens fördelning på olika skadegrupper m. m. framgår av efterföljande sammanställning.

Skadegrupp	År	Bifallna anspråk		Avslagna anspråk		Statens järnvägars totala kostnad kronor
		Antal	Ersättnings- belopp kronor	Antal	Ersättnings- belopp kronor	
Förkommet gods	1944	6 571	612 468: 94	61	19 276: 29	615 970: 24
	1943	8 017	726 800: 77	41	15 358: 89	726 357: 47
Skada genom: bräckage	1944	9 539	499 442: 74	4 839	344 197: 92	532 644: 84
	1943	9 043	415 351: 91	4 695	316 541: 13	460 703: 20
rangering (även bräckage)...	1944	489	95 476: 10	8	1 955: 60	89 404: 08
	1943	513	96 019: 32	86	9 044: —	90 399: 85
väta	1944	605	65 978: 36	195	34 929: 64	51 951: 70
	1943	612	45 669: 56	196	35 995: 40	44 722: 92
Åverkan av andra vätskor än vatten såsom syra, olja, saft och dylikt.....	1944	541	45 747: 33	67	11 982: 03	40 840: 88
	1943	508	36 960: 79	56	5 641: 94	35 072: 40
eld och värme	1944	34	20 539: 92	43	50 337: 34	13 896: 19
	1943	54	26 303: 99	33	19 482: 12	23 263: 84
frost	1944	63	7 468: 12	48	20 737: 41	6 668: 41
	1943	110	29 348: 40	89	32 280: 35	27 054: 57
godsets naturliga beskaffen- het	1944	34	2 973: 28	156	71 850: 90	2 019: 12
	1943	21	2 247: 47	143	19 993: 16	2 103: 05
minskning	1944	501	28 675: 65	737	80 342: 39	45 809: 66
	1943	358	22 137: 80	612	67 618: 70	32 529: 28
stöld	1944	767	124 291: 58	90	22 058: 33	38 699: 77
	1943	803	42 831: 11	126	13 169: 24	36 280: 19
försening	1944	1 028	45 726: 36	132	33 497: 60	41 756: 51
	1943	1 121	54 059: 88	154	29 235: 70	48 186: 36
andra orsaker	1944	540	103 069: 30	177	14 256: 23	94 932: 87
	1943	416	44 345: 60	166	35 407: 37	39 648: 49
Summa	1944	20 712	1 651 857: 68	6 553	705 421: 68	1 574 594: 27
	1943	21 576	1 542 076: 60	6 397	599 768: —	1 566 321: 62

Godsregleringsärenden.

Saknat och övertaligt gods.

Under år 1944 inkommo till reklamationskontoret 45 404 (f. å. 41 056) förlustrapporter, därav om resgods 3 535 (3 189), och 24 350 (22 215) tillöversrapporter, därav om resgods 8 320 (6 983). Genom kontorets egna åtgärder kunde 9 403 (9 372) förlustrapporter, därav om resgods 1 004 (812), och 8 175 (8 855) tillöversrapporter, därav om resgods 841 (679), regleras. Genom stationernas åtgöranden — delvis som en följd av reklamationskontorets särskilda förfrågningar och anvisningar — bragtes gods till rätta, så att ytterligare följande

antal rapporter under året kunde avföras, nämligen 17 132 (15 901) förlustrapporter, därav om resgods 1 714 (1 565) och 9 541 (8 631) tillöversrapporter, därav om resgods 6 341 (5 504). I relation till antalet under året inkomna förlust- och tillöversrapporter blev antalet *klarlagda* dylika rapporter sålunda 63.4 (67.6) %.

De ersättningsbelopp för i *inrikes* trafik förkommet gods, som styrelsen utbetalat under de senaste 5 åren, framgå av följande sammanställning:

år 1944	601 057 kronor
» 1943	704 946 »
» 1942	500 569 »
» 1941	367 559 »
» 1940	200 092 »

Förlorade och tillvaratagna effekter.

Under år 1944 inkommo 14 099 (f. å. 12 068) anmälningar angående förlorade och 38 313 (33 702) angående tillvaratagna effekter. Under samma år reglerades genom reklamationskontorets försorg 2 665 (2 377) anmälningar angående förlorade och 2 673 (2 377) angående tillvaratagna effekter. Dessutom kunde 258 (351) anmälningar angående förlorade och 5 475 (4 988) angående tillvaratagna effekter avföras såsom klarlagda på grund av att ägarna genom stationernas föranstaltande eller på annat sätt utan reklamationskontorets medverkan återfått sina tillhörigheter.

Restitutioner av biljett- och fraktagifter.

(In- och utländsk trafik).

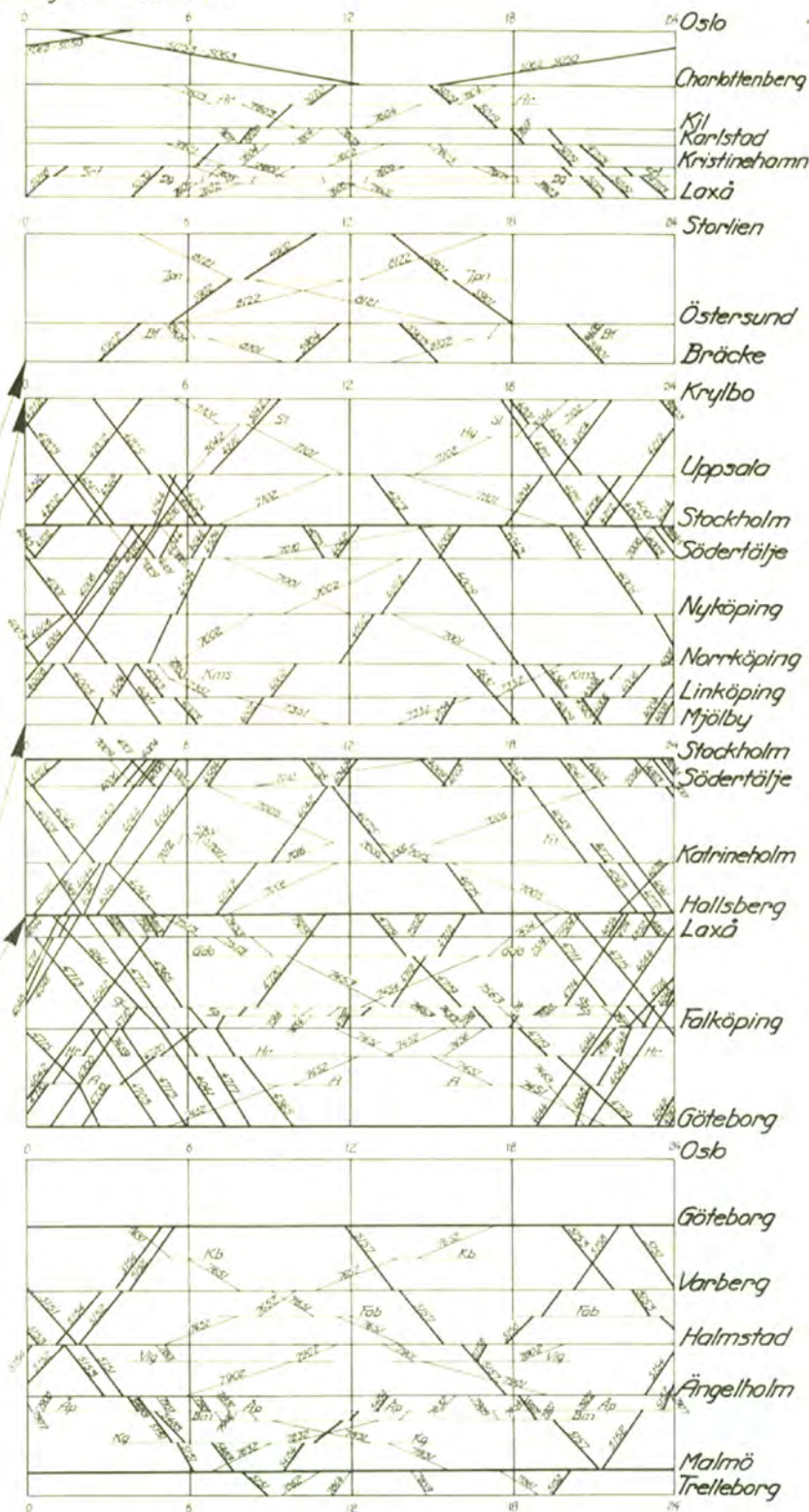
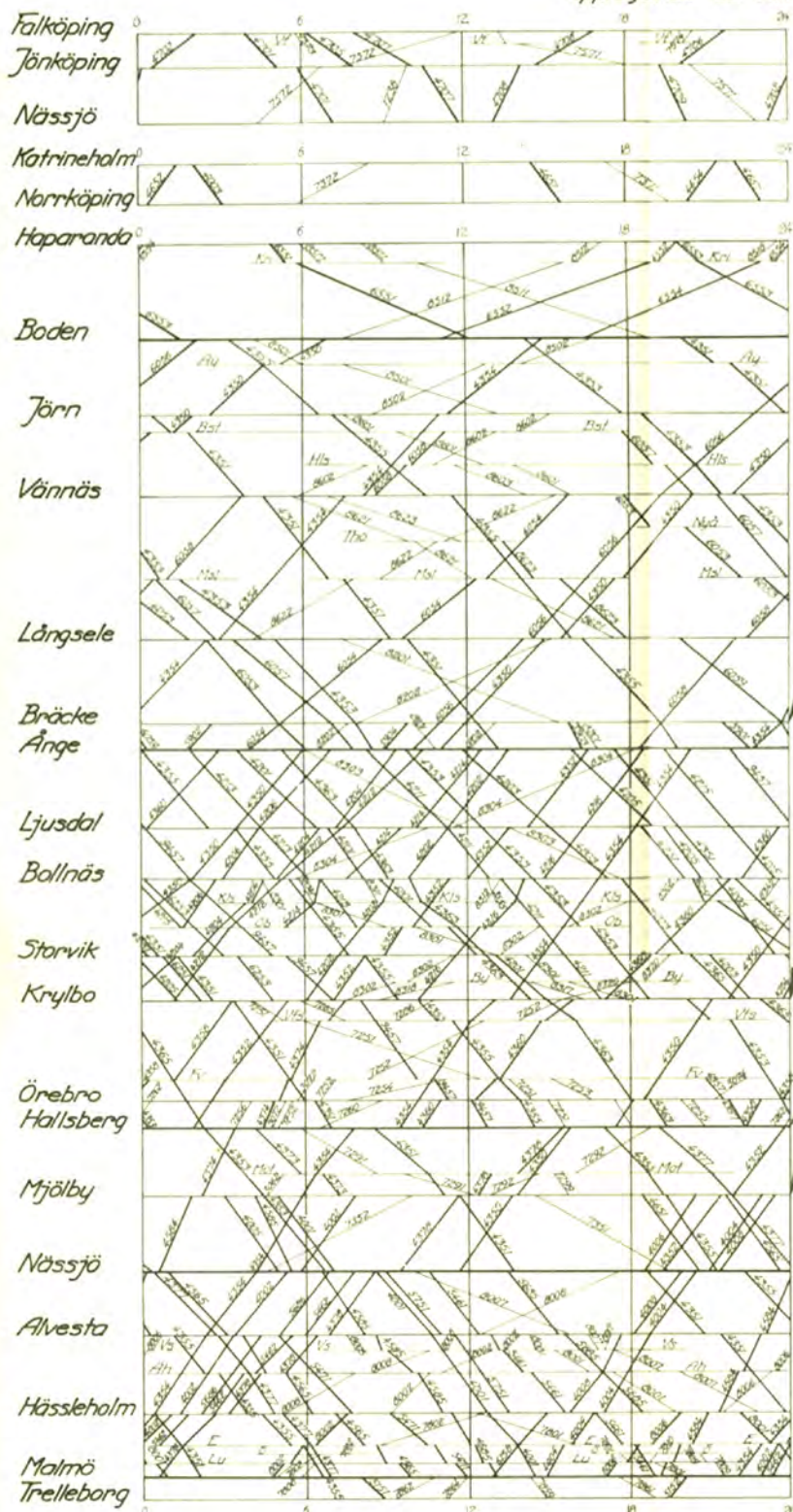
År	Avgjorda biljettrestitutionsärenden		Avgjorda fraktrestitutionsärenden	
	Antal	Återbetalda belopp kronor	Antal	Återbetalda belopp kronor
1944	17 674	292 764	1 701	645 390
1943	16 486	280 115	2 043	780 412
1942	16 388	308 941	2 391	1 287 700
1941	14 287	252 518	2 827	1 168 382
1940	14 793	250 863	2 903	1 745 580

Antal rapportor under året för de olika delarna, sammanlagt 11 102 (10 307) rapportor. Helt nya rapporter 1 711 (1 563) och 9 391 (8 844) tillkommer rapporterna. I relation till antalet under året ingående för- och tillägg till rapporterna blev antalet tillägg till rapporterna 1 014 (919).

De tillägg till rapporterna för de olika delarna sammanlagt 11 102 (10 307) rapporter. De tillägg till rapporterna för de olika delarna sammanlagt 11 102 (10 307) rapporter.

1914	1915	1916	1917	1918	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	1942	1943	1944	1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045	2046	2047	2048	2049	2050	2051	2052	2053	2054	2055	2056	2057	2058	2059	2060	2061	2062	2063	2064	2065	2066	2067	2068	2069	2070	2071	2072	2073	2074	2075	2076	2077	2078	2079	2080	2081	2082	2083	2084	2085	2086	2087	2088	2089	2090	2091	2092	2093	2094	2095	2096	2097	2098	2099	2100	2101	2102	2103	2104	2105	2106	2107	2108	2109	2110	2111	2112	2113	2114	2115	2116	2117	2118	2119	2120	2121	2122	2123	2124	2125	2126	2127	2128	2129	2130	2131	2132	2133	2134	2135	2136	2137	2138	2139	2140	2141	2142	2143	2144	2145	2146	2147	2148	2149	2150	2151	2152	2153	2154	2155	2156	2157	2158	2159	2160	2161	2162	2163	2164	2165	2166	2167	2168	2169	2170	2171	2172	2173	2174	2175	2176	2177	2178	2179	2180	2181	2182	2183	2184	2185	2186	2187	2188	2189	2190	2191	2192	2193	2194	2195	2196	2197	2198	2199	2200	2201	2202	2203	2204	2205	2206	2207	2208	2209	2210	2211	2212	2213	2214	2215	2216	2217	2218	2219	2220	2221	2222	2223	2224	2225	2226	2227	2228	2229	2230	2231	2232	2233	2234	2235	2236	2237	2238	2239	2240	2241	2242	2243	2244	2245	2246	2247	2248	2249	2250	2251	2252	2253	2254	2255	2256	2257	2258	2259	2260	2261	2262	2263	2264	2265	2266	2267	2268	2269	2270	2271	2272	2273	2274	2275	2276	2277	2278	2279	2280	2281	2282	2283	2284	2285	2286	2287	2288	2289	2290	2291	2292	2293	2294	2295	2296	2297	2298	2299	2300	2301	2302	2303	2304	2305	2306	2307	2308	2309	2310	2311	2312	2313	2314	2315	2316	2317	2318	2319	2320	2321	2322	2323	2324	2325	2326	2327	2328	2329	2330	2331	2332	2333	2334	2335	2336	2337	2338	2339	2340	2341	2342	2343	2344	2345	2346	2347	2348	2349	2350	2351	2352	2353	2354	2355	2356	2357	2358	2359	2360	2361	2362	2363	2364	2365	2366	2367	2368	2369	2370	2371	2372	2373	2374	2375	2376	2377	2378	2379	2380	2381	2382	2383	2384	2385	2386	2387	2388	2389	2390	2391	2392	2393	2394	2395	2396	2397	2398	2399	2400	2401	2402	2403	2404	2405	2406	2407	2408	2409	2410	2411	2412	2413	2414	2415	2416	2417	2418	2419	2420	2421	2422	2423	2424	2425	2426	2427	2428	2429	2430	2431	2432	2433	2434	2435	2436	2437	2438	2439	2440	2441	2442	2443	2444	2445	2446	2447	2448	2449	2450	2451	2452	2453	2454	2455	2456	2457	2458	2459	2460	2461	2462	2463	2464	2465	2466	2467	2468	2469	2470	2471	2472	2473	2474	2475	2476	2477	2478	2479	2480	2481	2482	2483	2484	2485	2486	2487	2488	2489	2490	2491	2492	2493	2494	2495	2496	2497	2498	2499	2500	2501	2502	2503	2504	2505	2506	2507	2508	2509	2510	2511	2512	2513	2514	2515	2516	2517	2518	2519	2520	2521	2522	2523	2524	2525	2526	2527	2528	2529	2530	2531	2532	2533	2534	2535	2536	2537	2538	2539	2540	2541	2542	2543	2544	2545	2546	2547	2548	2549	2550	2551	2552	2553	2554	2555	2556	2557	2558	2559	2560	2561	2562	2563	2564	2565	2566	2567	2568	2569	2570	2571	2572	2573	2574	2575	2576	2577	2578	2579	2580	2581	2582	2583	2584	2585	2586	2587	2588	2589	2590	2591	2592	2593	2594	2595	2596	2597	2598	2599	2600	2601	2602	2603	2604	2605	2606	2607	2608	2609	2610	2611	2612	2613	2614	2615	2616	2617	2618	2619	2620	2621	2622	2623	2624	2625	2626	2627	2628	2629	2630	2631	2632	2633	2634	2635	2636	2637	2638	2639	2640	2641	2642	2643	2644	2645	2646	2647	2648	2649	2650	2651	2652	2653	2654	2655	2656	2657	2658	2659	2660	2661	2662	2663	2664	2665	2666	2667	2668	2669	2670	2671	2672	2673	2674	2675	2676	2677	2678	2679	2680	2681	2682	2683	2684	2685	2686	2687	2688	2689	2690	2691	2692	2693	2694	2695	2696	2697	2698	2699	2700	2701	2702	2703	2704	2705	2706	2707	2708	2709	2710	2711	2712	2713	2714	2715	2716	2717	2718	2719	2720	2721	2722	2723	2724	2725	2726	2727	2728	2729	2730	2731	2732	2733	2734	2735	2736	2737	2738	2739	2740	2741	2742	2743	2744	2745	2746	2747	2748	2749	2750	2751	2752	2753	2754	2755	2756	2757	2758	2759	2760	2761	2762	2763	2764	2765	2766	2767	2768	2769	2770	2771	2772	2773	2774	2775	2776	2777	2778	2779	2780	2781	2782	2783	2784	2785	2786	2787	2788	2789	2790	2791	2792	2793	2794	2795	2796	2797	2798	2799	2800	2801	2802	2803	2804	2805	2806	2807	2808	2809	2810	2811	2812	2813	2814	2815	2816	2817	2818	2819	2820	2821	2822	2823	2824	2825	2826	2827	2828	2829	2830	2831	2832	2833	2834	2835	2836	2837	2838	2839	2840	2841	2842	2843	2844	2845	2846	2847	2848	2849	2850	2851	2852	2853	2854	2855	2856	2857	2858	2859	2860	2861	2862	2863	2864	2865	2866	2867	2868	2869	2870	2871	2872	2873	2874	2875	2876	2877	2878	2879	2880	2881	2882	2883	2884	2885	2886	2887	2888	2889	2890	2891	2892	2893	2894	2895	2896	2897	2898	2899	2900	2901	2902	2903	2904	2905	2906	2907	2908	2909	2910	2911	2912	2913	2914	2915	2916	2917	2918	2919	2920	2921	2922	2923	2924	2925	2926	2927	2928	2929	2930	2931	2932	2933	2934	2935	2936	2937	2938	2939	2940	2941	2942	2943	2944	2945	2946	2947	2948	2949	2950	2951	2952	2953	2954	2955	2956	2957	2958	2959	2960	2961	2962	2963	2964	2965	2966	2967	2968	2969	2970	2971	2972	2973	2974	2975	2976	2977	2978	2979	2980	2981	2982	2983	2984	2985	2986	2987	2988	2989	2990	2991	2992	2993	2994	2995	2996	2997	2998	2999	3000	3001	3002	3003	3004	3005	3006	3007	3008	3009	3010	3011	3012	3013	3014	3015	3016	3017	3018	3019	3020	3021	3022	3023	3024	3025	3026	3027	3028	3029	3030	3031	3032	3033	3034	3035	3036	3037	3038	3039	3040	3041	3042	3043	3044	3045	3046	3047	3048	3049	3050	3051	3052	3053	3054	3055	3056	3057	3058	3059	3060	3061	3062	3063	3064	3065	3066	3067	3068	3069	3070	3071	3072	3073	3074	3075	3076	3077	3078	3079	3080	3081	3082	3083	3084	3085	3086	3087	3088	3089	3090	3091	3092	3093	3094	3095	3096	3097	3098	3099	3100	3101	3102	3103	3104	3105	3106	3107	3108	3109	3110	3111	3112	3113	3114	3115	3116	3117	3118	3119	3120	3121	3122	3123	3124	3125	3126	3127	3128	3129	3130	3131	3132	3133	3134	3135	3136	3137	3138	3139	3140	3141	3142	3143	3144	3145	3146	3147	3148	3149	3150	3151	3152	3153	3154	3155	3156	3157	3158	3159	3160	3161	3162	3163	3164	3165	3166	3167	3168	3169	3170	3171	3172	3173	3174	3175	3176	3177	3178	3179	3180	3181	3182	3183	3184	3185	3186	3187	3188	3189	3190	3191	3192	3193	3194	3195	3196	3197	3198	3199	3200	3201	3202	3203	3204	3205	3206	3207	3208	3209	3210	3211	3212	3213	3214	3215	3216	3217	3218	3219	3220	3221	3222	3223	3224	3225	3226	3227	3228	3229	3230	3231	3232	3233	3234	3235	3236	3237	3238	3239	3240	3241	3242	3243	3244	3245	3246	3247	3248	3249	3250	3251	3252	3253	3254	325
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	-----

GODSTÅGSTIDTABELL nr 144, upptagande de viktigare godstågsförbindelserna.



Tåg med nummer från 1001 och uppåt gå i regel vardagar; dessa tåg gå i regel dagligen utom Söf eller dag efter Söf.

Utgåva: 1944

Statens järnvägars fr. o. m. år 1924 utgivna publikationer.

Banavdelningens berättelser för åren 1923—1931. (Publikationen utkommer ej längre i förutvarande form, ersatt dels med »Driftjänststatistik», dels med »Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet»; se nedan.)

Driftjänststatistik jämte redogörelser för person- och godstrafiken m. m. för åren 1932—1944.

Förteckning över av järnvägsstyrelsen handlagda fraktnedsättningsärenden (kvartalsuppgifter) för tiden 1930—4 kvart. 1939.

Järnvägsstyrelsens framtällningar åren 1924—1945 angående anslag för nya byggnader och anläggningar m. m. för budgetåren 1925—1946/47.

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över riksdagens revisorers berättelser för budgetåren 1923—1930/31. (För tiden därefter ej utgivna i tryck.)

Järnvägsstyrelsens utlåtanden över överrevisorernas berättelser för åren 1923—1936. (För tiden därefter ej utgivna i tryck.)

Maskinavdelningens, förrådsavdelningens och huvudverkslådernas berättelser för åren 1923—1931. (Publikationen utkommer ej längre i förutvarande form, ersatt med »Driftjänststatistik»; se ovan.)

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

Statens järnvägars månadsstatistik för tjänstebruk. 1924—t. v. — Bilagor (sektionssstatistik) för år 1931. (Utkommer ej längre.)

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

Statens järnvägsbyggnader (lönestatistik m. m.). Månatlligen för åren 1924—1930. (Utkommer ej längre.)

Statens järnvägsbyggnaders berättelser för åren 1923—1934.

Teknisk-ekonomisk redogörelse för banavdelningens verksamhet åren 1934—1944. (Motsvarande uppgifter för åren 1932 och 1933 ingingo i driftjänststatistiken för dessa båda år.)

Trafikavdelningens berättelser för åren 1923—1931. (Publikationen utkommer ej längre i förutvarande form, ersatt med »Driftjänststatistik»; se ovan.)

Årsrapporter från yrkesinspektionens specialinspektörer för statens järnvägsdrift för åren 1930—1944.

Utredningar m. m.

1924—1938: se driftjänststatistiken för år 1938.

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

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

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

1943: 1. Samling av skiljedomar i ersättningsärenden enligt trafikstadgan. 9.

2. Beträffande angående utbyggnad och rationalisering av det statliga järnvägstelefonväsendet, avgivet den 30 mars 1943 av SJ telefon-kommitté.

1944: 1. Järnvägsstyrelsens skrivelse till Kungl. Maj:t den 24 mars 1944 med förslag till ny godstaxa för statens järnvägar m. m.

1945: 1. Järnvägsstyrelsens utlåtande den 28 februari 1945 angående ny godstaxa för statens järnvägar.

2. Taxa för befordring av gods m. m. på statens järnvägar, av Kungl. Maj:t fastställd den 22 juni 1945 att gälla tillvidare fr. o. m. den 1 januari 1946.