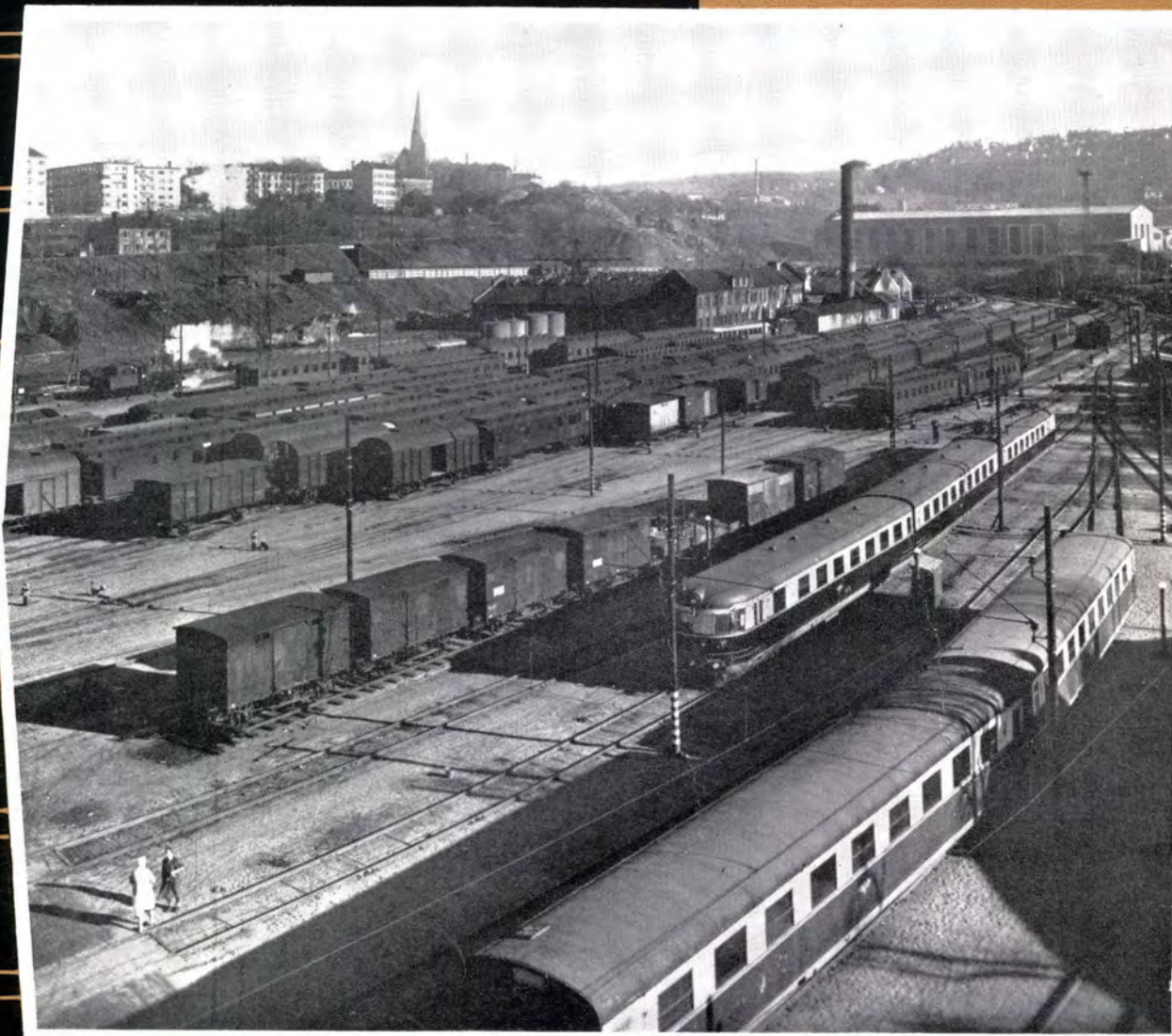


NORGES STATSBANER



DRIFTSBERETNING

1952 - 53

NORGES STATSBANER

DRIFTSBERETNING

1. 7. 52 — 30. 6. 53

AASENS BOKTRYKKERI — OSLO

1954

INNHold

	Side
1. Innledning	5
1. 1. Den sentrale og lokale ledelse	5
1. 2. Oversikt over banenettet	6
2. Produksjonsfaktorer	10
2. 1. Faste anlegg	10
2. 2. Rullende materiell	18
2. 3. Personale	22
2. 4. De viktigste materialer og forbrukssaker	29
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)	31
4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)	35
5. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt kapitalinvesteringer ved driften.	40

Generell merknad:

Enkelte av de *statistiske* taloppgaver under avsnitt 3. og 4. vedrørende *1951-52 og 1952-53* er *foreløpige*.

Utgitt av:

NORGES STATSBANER
Hovedstyret

Mars 1954

1. INNLEDNING

1. 1. Den sentrale og lokale ledelse.

NSB er en forretningsmessig statsbedrift som ledes av Hovedstyret for Statsbanene.

Innehaver av de forskjellige stillinger og verv pr. 31.12.53:

Hovedstyret består av:

Generaldirektøren, som er Hovedstyrets formann:

H. E. Stokke.

3 medlemmer (med personlige varamenn) som oppnevnes av Stortinget for 4 år av gangen:

Gårdbruker, stortingspresident *Johan Wiik*, Namsos. Kontorfullmektig, stortingsmann *Harald Løbak*, Trysil (varamann for statsminister *Oscar Torp*). Skoledirektør *Kristian Langlo*, Ålesund.

2 medlemmer (med personlige varamenn) som oppnevnes av Kongen for 4 år av gangen:

Finansrådmann *Johannes Johnsen*, Stavanger (varamann for statsråd *Nils Hاندal*). Stortingsmann, oberst *Alv Kjøs*, Elverum.

2 medlemmer (med varamenn) valt for 4 år av gangen ved direkte avstemning av og blant de fast ansatte tjenestemenn ved Statsbanenes drift og anlegg:

Verksmester *Sigv. Andresen*. Jernbane-fullmektig *Harald Hoff*.

Ved Statsbanenes sentrale administrasjon (Hovedstyret for Statsbanene) er det 8 avdelinger som hver ledes av en jernbanedirektør, nemlig:

Administrasjons- og personalavdelingen:

Leif Tveten.

Baneavdelingen: *Gunnar Kavli.*

Driftsavdelingen: *Tryggve Johannesen* (fung.)

Elektroavdelingen: *Hans Sveaass* († 5.3.54).

Forrådsavdelingen: *Oscar Kaalstad.*

Maskinavdelingen: *Conrad Birkeland.*

Trafikkavdelingen: *Olav Holtmon.*

Økonomiavdelingen: *Leif H. Skare.*

Det er dessuten et:

Presse- og opplysningskontor:

Tryggve Strøm, redaktør.

samt et:

Yrkes- og velferdskontor:

Erling Kvil, velferdssjef.

De sist nevnte to kontorer sorterer direkte under Generaldirektøren.

Av særskilte organer nevner en særlig *Personal- og pensjonsnemnda* hvis medlemmer består av Generaldirektøren, 2 representanter (med varamenn) for den sentrale jernbaneadministrasjon (oppnevnt av Kongen for 4 år), 2 representanter (med varamenn) for personalet (oppnevnt av Kongen for 4 år blant det dobbelte antall kandidater, utpekt ved direkte avstemning av og blant de fast ansatte tjenestemenn). Personal- og pensjonsnemnda behandler saker angående ansettelse, forflytning og oppsigelse av personale, disiplinærsaker samt saker angående innvilging av avskjed, tilståelse av pensjon mv.

Hovedstyret for Statsbanene er hva den konstitusjonelle kontroll angår, underlagt Det Kgl. Samferdselsdepartement. Bevilgninger til drift og anlegg gis for de enkelte driftsår av Stor-

tinget, som også er tillagt den avgjørende myndighet på en rekke andre viktige forvaltningsmessige områder.

Innehavere av distriktsjefstillingene pr. 31.12. 1953.

Den daglige drift er underlagt distriktsjefene i de 8 jernbanedistrikter, nemlig:

Oslo distrikt: *Gunnar Teige.*

Drammen distrikt: *Arne Aamodt.*

Hamar distrikt: *Lorentz Aas.*

Trondheim distrikt: *Odd Bakken.*

Stavanger distrikt: *John Thomseth.*

Bergen distrikt: *Fritz Poppe Jensen.*

Kristiansand distrikt: *John Johnsen.*

Narvik distrikt: *Olav Trættemberg.*

1. 2. Oversikt over banenettet.

Banenettets utstrekning og fordeling vil framgå av kartet samt tabell nr. 1. Tallene som er anført på kartet, angir banenummer (jfr. tabell nr. 1).

Tabell nr. 1, Banenettet pr. 31.12.53.

Bane-nr. (anmerket på kartet nedenfor)	Distrikt og banebetegnelse	Drifts- lengde km	Merknad
<i>Oslo distrikt.</i>			
1.	Hovedbanen (Oslo—Eidsvoll)	68	Normalsporet. Elektrifisert. Dobbeltspor Oslo—Lillestrøm 21 km.
2.	Kongsvingerbanen (Lillestrøm—Charlottenberg riksgrense) med sidelinje Skotterud—Vestmarka	129	Normalsporet. Elektrifisert Lillestrøm—Charlottenberg riksgrense 115 km.
3.	Solørbanen (Kongsvinger—Elverum)	94	Normalsporet.
4.	Aurskog—Hølandsbanen (Sørumsand—Skulerud)	57	Smalsporet (750 mm).
5.	Østfoldbanen Oslo—Kornsjø (østre og vestre linje)	250	Normalsporet. Elektrifisert Oslo—Kornsjø (vestre linje) 169 km. Dobbeltspor Oslo—Ski 24 km.
6.	Gjøvikbanen (Oslo—Gjøvik) med sidelinjer Roa—Hønefoss, Jaren—Røykenvik, Reinsvoll—Skreia og Alnabru—Grefsen	189	Normalsporet.
7.	Valdresbanen (Eina—Fagernes)	109	Normalsporet.
1.—7.	<i>Sum</i> Oslo distrikt	896	Herav 352 km elektrifisert bane.
<i>Drammen distrikt.</i>			
8.	Drammenbanen (Oslo—Drammen)	53	Normalsporet. Elektrifisert. Dobbeltspor Oslo—Sandvika 13 km og Billingstad—Hvalstad 2 km.
9.	Vestfoldbanen (Drammen—Larvik—Eidanger) med sidelinje Skoppum—Horten	147	Normalsporet. Elektrifiseringsarbeidet er påbegynt.
10.	Drammen—Kongsberg—Hjuksebø	83	Normalsporet. Elektrifisert.
11.	Hokksund—Hønefoss—Randsfjord med sidelinjer Vikersund—Krøderen og Hen-Sperillen	122	Normalsporet.

Bane-nr. (anmerket på kartet nedenfor)	Distrikt og banebetegnelse	Drifts- lengde km	Merknad
<i>Drammen distrikt (forts.)</i>			
12.	Bratsbergbanen ¹⁾ (Tinnoset—Hjuksebø—Nordagutu—Porsgrunn) med sidelinje Eikonrød—Skien G.	96	Normalsporet. Elektrifisert.
13.	Porsgrunn—Brevikbanen	12	Normalsporet. Elektrifisert.
14.	Sørlandsbanen (Nordagutu—Lunde)	31	Normalsporet. Elektrifisert.
15.	Numedalsbanen (Kongsberg—Rødberg)	93	Normalsporet.
8.—15.	<i>Sum</i> Drammen distrikt	637	Herav 275 km elektrifisert bane.
<i>Hamar distrikt.</i>			
16.	Eidsvoll—Dombåsbanen	275	Normalsporet. Elektrifisert Eidsvoll—Hamar 58 km.
17.	Raumabanen (Dombås—Åndalsnes)	114	Normalsporet.
18.	Rørosbanen (Hamar—Elverum—Tynset)	221	Normalsporet.
16.—18.	<i>Sum</i> Hamar distrikt	610	Herav 58 km elektrifisert bane.
<i>Trondheim distrikt.</i>			
19.	Rørosbanen (Tynset—Støren)	163	Normalsporet.
20.	Dovrebanen (Dombås—Trondheim)	210	Normalsporet.
21.	Meråkerbanen (Trondheim—Storlien riksgrense)	102	Normalsporet.
22.	Nordlandsbanen (Hell—Lønsdal) med sidelinje Grong—Namsos	622	Normalsporet.
19.—22.	<i>Sum</i> Trondheim distrikt	1 097	
<i>Stavanger distrikt.</i>			
23.	Sørlandsbanen (Sira—Stavanger) med sidelinjer Sira—Flekkefjord og Ganddal—Ålgård	160	Normalsporet. Elektrifisert Sira—Egersund 58 km.

¹⁾ I *sameie* med Norsk Hydro. Staten eier ca. 89 % av den samlede aksjekapital.

BANENETTET





Bane-nr. (anmerket på kartet ovenfor)	Distrikt og banebetegnelse	Drifts- lengde km	Merknad
<i>Bergen distrikt.</i>			
24.	Bergensbanen (Hønefoss—Bergen)	402	Normalsporet. Strekningen <i>Bergen—Voss</i> (107 km) vil bli åpnet for elektrisk drift sommeren 1954.
25.	Flåmsbanen (Myrdal—Flåm)	20	Normalsporet. Elektrifisert.
26.	Hardangerbana (Voss—Granvin)	27	Normalsporet. Elektrifisert.
24.—26. <i>Sum</i> Bergen distrikt		449	Herav 47 km elektrifisert bane.
<i>Kristiansand distrikt.</i>			
27.	Sørlandsbanen (Lunde—Sira) med sidelinje Neslandsvatn—Kragereø	317	Normalsporet. Elektrifisert Lunde—Sira 291 km.
28.	Arendal—Treungenbanen med sidelinje Rise—Grimstad	113	Normalsporet.
29.	Setesdalsbanen (Grovane—Byglandsfjord)	58	Smalsporet (1 067 mm).
27.—29. <i>Sum</i> Kr.sand distrikt		488	Herav 291 km elektrifisert bane.
<i>Narvik distrikt.</i>			
30.	Ofofbanen (Narvik—Vassijaure riksgrense)	42	Normalsporet. Elektrifisert.
1.—30. <i>Sum</i> Norges Statsbaner		4 379	Herav 1 123 km elektrifisert bane.

Statsbanenes virksomhetsområde omfatter foruten den ordinære jernbanedrift, også bil-drift (bilruter og godsutkjøringer). Nærmere om denne siden av virksomheten som i de se-

nere år har fått stadig større omfang, vil framgå av redegjørelsen nedenfor under avsnitt 3.

2. PRODUKSJONSFAKTORER

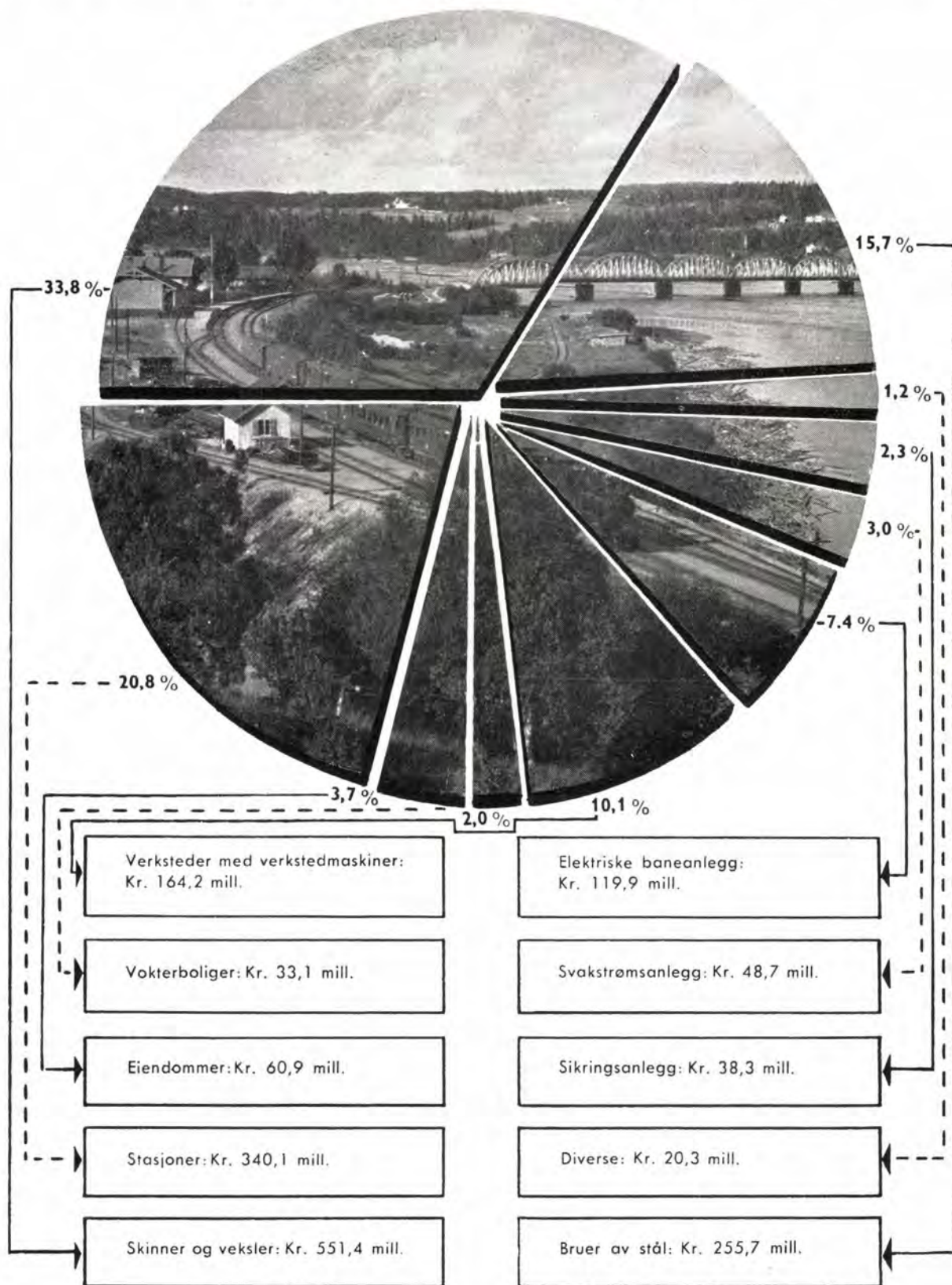
Jernbanens *produksjonsfaktorer* er følgende: faste anlegg, rullende materiell, personalet samt de nødvendige materialer og forbrukssaker ved den daglige drift (f. eks. kull). Vi skal først se på de faste anlegg.

2. 1. Faste anlegg.

Før omtalen av de viktigste grupper av faste anlegg skal en gi en kort oversikt over den in-

vesterte kapital i den del av de faste anlegg som er gjenstand for *fornyelse* fra tid til annen. En viser til fig. nr. 1 og 2, hvor det er operert med to verdibegrep, nemlig *aktuell gjenanskaffelsesverdi* (dvs. verdien i ny tilstand på det nåværende tidspunkt) og *nåverdi* (dvs. aktuell gjenanskaffelsesverdi ÷ beregnet verdiforringelse eller — sagt på en annen måte — verdien av hjelpemidlene i deres nåværende tilstand).

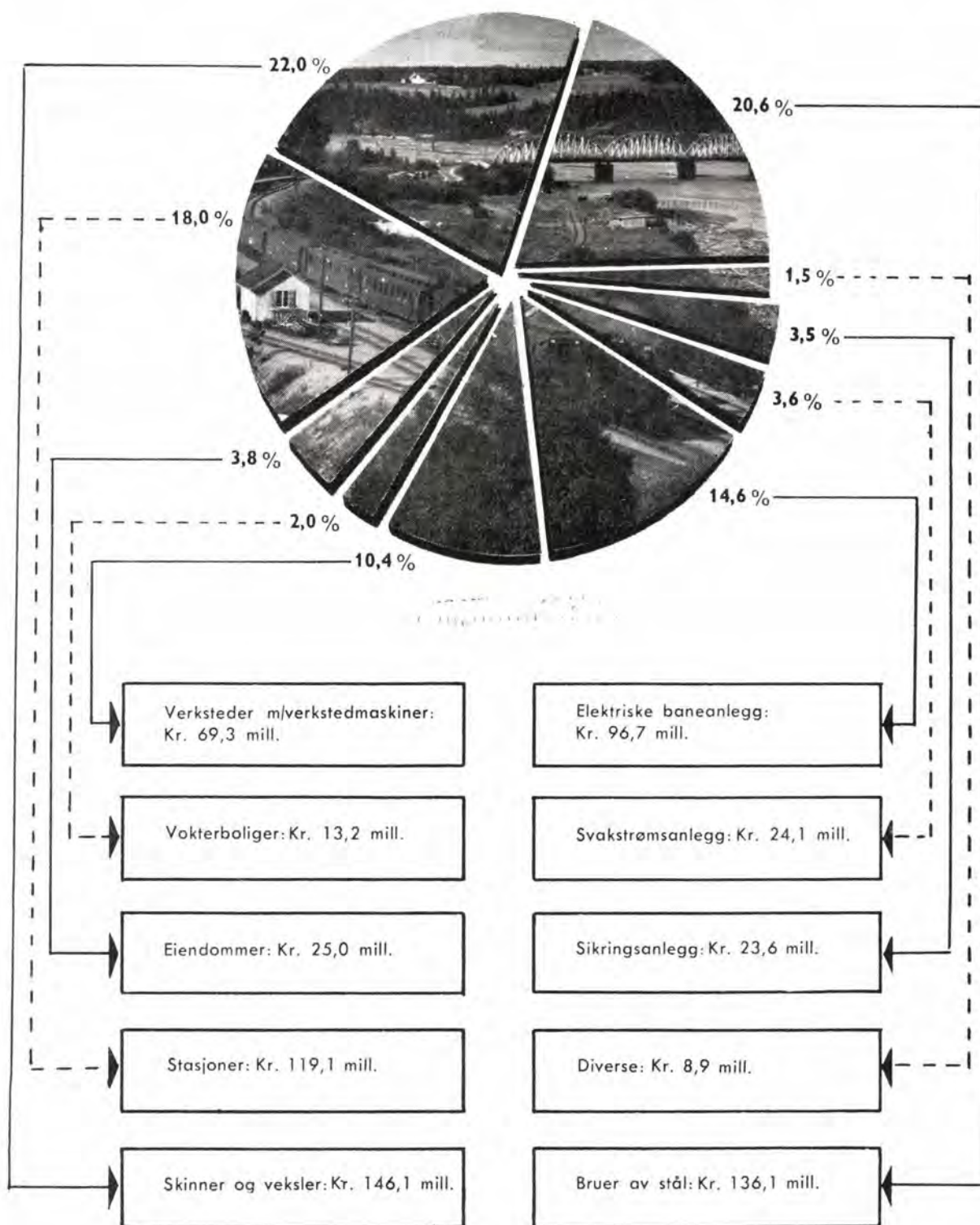
Fig. nr. 1. Gjenanskaffelsesverdien¹⁾ for de faste anlegg²⁾ ved jernbanedriften pr. 1.1.1953 fordelt på de viktigste grupper av varige hjelpemidler.



1) Ifølge Hovedstyrets hullkortkartotek for teknisk verdi av Statsbanenes varige hjelpemidler.

2) NB! Omfatter utelukkende varige hjelpemidler ved jernbanedriften og eiendomsdriften som er gjenstand for fornyelse. Tunneler, stein- og betongbruer, grunn, planering osv. er således *ikke* tatt med. Sviller og ballast (dvs. grus og pukke i skinnegangen) er heller *ikke* med, da fornyelsen av disse finansieres på det løpende drifts-utgiftsbudsjett (dvs. *utenom* fornyelsesfondet).

Fig. nr. 2. Nåverdien^{1) 2)} for de faste anlegg³⁾ ved jernbanedriften pr. 1.1.1953 fordelt på de viktigste grupper av varige hjelpemidler.



1) Ifølge Hovedstyrets hullkortkartotek for teknisk verdi av Statsbanenes varige hjelpemidler.

2) Nåverdien defineres som aktuell gjenanskaffelsesverdi ÷ beregnet verdiforringelse (dvs. verdien av hjelpemidlene i deres nåværende tilstand).

3) NB! Omfatter utelukkende varige hjelpemidler ved jernbanedriften og eiendomsdriften som er gjenstand for fornyelse. Tunneler, stein- og betongbruer, grunn, planering osv. er således *ikke* tatt med. Sviller og ballast (dvs. grus og pukk i skinnegangen) er heller *ikke* med, da fornyelsen av disse finansieres på det løpende drifts-utgiftsbudsjett (dvs. *utenom* fornyelsesfondet).

Linjen.

Statsbanenes samlede driftslengde utgjør pr. 31.12.53 i alt 4 379 km, hvorav 60 km er dobbeltsporet. Regnes også alle stasjons- og sidespor med, blir den totale sporelengde ca. 5 500 km.

Angående driftslengdens fordeling på distrikter og baner viser en til tabell nr. 1.

Av banelengden ligger 74 % i stigning eller fall, mens 26 % er horisontal.

Den største stigning på hovedlinjene er 25 ‰, men på sidelinjene has det stigninger opp til 55 ‰ (Flåmsbanen).

Av banelengden ligger 58 % i kurve, mens 42 % er rettlinjert.

Den minste kurveradius på hovedlinjene er 180 m, men på sidelinjer has radier helt ned i 100 m.

Høyeste punkt ligger på Bergensbanen på 1 301 m over havet (ved Fagernut mellom Finse og Hallingskeid stasjoner), på Dovrebanen på 1 025 m over havet (ved Hjerkin) og på Nordlandsbanen på 680 m over havet (ved Stødi stasjon på Saltfjellet).

Av den samlede driftslengde på 4 379 km er 4 264 km normalsporet med sporbredde 1 435 mm, mens 58 km har sporbredde 1 067 mm (Setesdalsbanen) og 57 km har sporbredde 750 mm (Aurskog—Hølandsbanen).

Bruer.

Statsbanene har tilsammen 2 677 jernbanebruer (med lengde over 2,5 m). Den samlede lengde for disse er på 33 250 m. 1 634 av bruene fører over vegger (underganger).

2 099 bruer med en samlet lengde på ca. 28 400 m er av stål. 573 bruer med en samlet lengde på ca. 4 700 m er av stein eller betong, og 5 bruer med en samlet lengde på ca. 150 m er av tre.

Det største bruspen har en lengde på 85 m (Bøelva ved Bø stasjon).

De største samlede brulengder has over Drammenselva ca. 1 000 m (Bragerløpet ca. 550 m og Strømsløpet ca. 450 m), ved Fetsund ca. 420 m og ved Minnesund ca. 360 m.

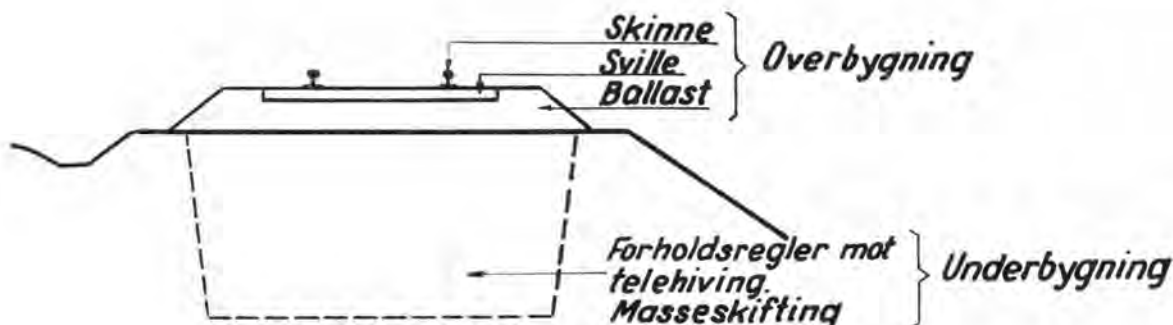
For tiden ombygges bruer på strekningene Mysen—Sarpsborg, Hamar—Otta og Hamar—Tynset.

Ballast.

Den samlede mengde ballast i jernbanesporene utgjør ca. 8 mill. m³. Av dette er omtrent 1/3 pukkballast og 2/3 grusballast. Statsbanene produserer den vesentligste del av pukken i egne pukkerverk. I øyeblikket er 3 nye, større pukkerverk under anlegg, og når disse blir ferdige, vil Statsbanene årlig kunne produsere ca. 150 000 m³ pukke til fornyelse og utskifting av gammel grusballast.

Telehivingen er et alvorlig problem i vinterhalvåret og påfører Statsbanene store utgifter til justering av linjen. For å gjøre Statsbanenes linjer telefrie gjenstår det nå teleforebyggende arbeider (masseskifting) på ca. 275 km bane. Disse arbeider vil koste ca. kr. 47 mill.

Hånd i hånd med de teleforebyggende arbeider går arbeidet med forbedring av ballastkvaliteten ved overgang fra grus til pukke samt rensking og fornyelse av de allerede pukkballederte strekninger.



Sviller.

Samlet antall sviller i hovedspor samt på stasjoner og i sidespor er ca. 7,7 mill. Den rene materialpris for den enkelte impregnerte sville før nedlegging i sporet er nå kr. 24,80.

I de senere år er det byttet inn vel 450 000 nye sviller årlig til en verdi av ca. kr. 10 mill. Den normale utbytting ligger på ca. 320 000 sviller pr. år.

Skinner.

Den samlede skinnevekt, ekskl. side- og stasjonsspor, utgjør ca. 305 000 tonn. Fordelingen på de forskjellige skinnevekter ser slik ut:

Skinnevekt kg/m	25—30	35	40—41	49
Tonn skinner	56 000	198 000	25 000	26 000

Regnes alle stasjons- og sidespor med, blir den samlede skinnevekt ca. 372 000 tonn.

Behovet i de nærmeste år for nye skinner til utskifting ligger ved driftsbanene på ca. 10 000 tonn pr. år. Skinneutskiftingen har dog ikke hatt et så stort omfang i de senere år.

For å oppnå sikker og god kjøring med en økt kjørehastighet i forhold til den nåværende er det påkrevet å gå til en øking av skinneprofilens vekt på en rekke linjer. En vil herunder søke å komme fram til et mer ensartet skinneprofil.

På stasjoner og i linjen er det i alt innlagt 5 700 enkle og 360 sammensatte sporveksler.

Tunneler.

Med smått og stort har Statsbanene tilsammen 734 tunneler med en samlet lengde på 188,3 km, tilsvarende strekningen Oslo—Lillehammer.

De lengste tunneler er:

Kvinesheia	9 064 m	} Kristiansand distrikt.
Hægebostad	8 474 «	
Gyland	5 717 «	
Gravehalsen	5 311 «	Bergen distrikt

Snøoverbygg og snørydding.

For å beskytte linjen mot snø er det i alt bygget 37,7 km snøoverbygg. Herav faller 29,3 km på Bergensbanen.

Til bekjempelse av snøvanskene har Statsbanene i alt 8 store roterende snøploger foruten vel 30 mindre snøfresere.

Snøryddingen koster Statsbanene i gjennomsnitt kr. 5—6 mill. pr. år, men utgiftene kan i harde snøvintre gå opp i over kr. 10 mill.

Bygninger.

Jernbanen eier ved igangværende baner og bilruter ca. 5 600 bygninger (ekskl. verkstedbygninger) med et bebygget areal på ca. 512 000 m², dvs. ca. 91 m² pr. bygning i gjennomsnitt. Vel 9 000 m² av nevnte bygningsbestand trenger fornyelse hvert år.

I tidsrommet 1948—53 har driftsbanene pr. kalenderår gjennomsnittlig fått seg tildelt ca. 12 000 golv-m² byggekvote inkl. verksteder. Kvoten har vært nyttet fullt ut.

Tabell nr. 2 gir en oversikt over utgifter til reparasjon og vedlikehold av bygninger ved driftsbanene i 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

Totalt bruttoinvesteringer i bygninger ved Statsbanene (dvs. vedlikehold og reparasjon, fornyelse samt nye bygninger) utgjorde i 1952-53 kr. 19,4 mill. (hvorav kr. 12,7 mill. til vedlikehold og reparasjon (tabell nr. 2)).

Tabell nr. 2.

	1949-50 1 000 kr.	1951-52 1 000 kr.	1952-53 1 000 kr.
Vokterboliger	1 534	1 489	1 602
Bygninger ved stasjoner	4 758	6 758	6 776
Vannstasjoner, kullskur mv.	525	627	499
Lok.staller, motorvognhaller mv.	786	1 060	1 294
Verkstedbygninger	958	1 070	1 052
Forrådsbygninger	129	235	250
Bygninger vedr. eiendomsdriften	818	1 067	1 227
Sum	9 508	12 306	12 700

Hovedstyrets maskin- og verkstedavdeling.

De respektive distrikts-administrasjoner

GRORUD VERKSTED, Grorud st.

Dette er Statsbanenes nyeste verksted, tatt i bruk i 1943.

Reparerer: Damp- og elektr. lokomotiver.
Arbeidsstyrke: 350 mann.

HAMAR DISTRIKTS VERKSTED, Hamar.

Reparerer: Person- og godsvogner samt damplok. Som spesialitet vedl.h. av kjølevogner og fabrikasjon av vogn- og stasjonspresenninger.

Arbeidsstyrke: 240 mann.

OSLO DISTRIKTS VERKSTEDER, Bispegt. 12 og Oslogt. 3.

Reparerer: Person- og godsvogner samt lokomotiver og forbrenningsmotorvogner.

Arbeidsstyrke: 900 mann.

STAVANGER DISTRIKTS VERKSTED, Vaulen.

Verkstedet vil om kort tid bli flyttet nærmere Stavanger.

Reparerer: Forbrenningsmotorvogner, person- og godsvogner samt damplok.

Arbeidsstyrke: 100 mann.

SUNDLAND VERKSTED, Strømsgodset ved Drammen.

Reparerer: Person- og godsvogner, forbrenningsmotorvogn., elektriske motorvgn., damplok. og kjeler.

Arbeidsstyrke: 780 mann.

BERGEN DISTRIKTS VERKSTED, Kronstad pr. Bergen.

Reparerer: For det meste 3. kl. sovevogner, men også person- og godsvogner samt damplok.

Arbeidsstyrke: 270 mann.

MARIENBORG VERKSTED, Trondheim.

Reparerer: Spesialverksted for rep. av 1. kl. sovevogner og forbrenningsmotorer. Person- og godsvogner samt damplok.

Arbeidsstyrke: 620 mann.

KRISTIANSAND DISTRIKTS VERKSTEDER.

Krossen: Vedl.h. av lokomotiver og vogner. Grovane: Vedl.h. av den smalspørte Setesdalsbanes rullende materiell.

Arendal: Driftsrep. av materiellet som trafikerer Arendalsområdet.

Arbeidsstyrke: Tilsammen 100 mann.

NARVIK DISTRIKTS VERKSTED, Narvik.

Verkstedet ble totalskadet under siste krig. Er gjenoppbygget i modernisert form.

Reparerer: Norske elektriske- og damplok. samt vogner for Ofotbanen.

Arbeidsstyrke: 135 mann.

Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende jernbanemateriell.

Statsbanene vedlikeholder og reparerer selv sitt rullende jernbanemateriell ved egne verksteder som beskjeftiger i alt ca. 3 500 mann. I årene etter krigen har dog en del reparasjoner vært satt bort til private verksteder.

En har på side 15 gitt en del data vedrørende Statsbanenes verksteder i form av en grafisk oversikt.

Foruten de nevnte verksteder er det ved enkelte stasjoner såkalte reparasjonsplasser for rullende materiell, som tar seg av mindre reparasjonsarbeider.

De nevnte større og mindre verksteder unnatt Grorud verksted, er i liten utstrekning spesialverksteder for rullende materiell, idet plassforholdene for tiden ikke er særlig gunstige for oppnåelse av rasjonell drift ved vedlikeholdsarbeider på ensartete typer av trekraft og vogner.

Hovedstyret for Statsbanene nedsatte i 1947 en verkstedkomite som har utarbeidet forslag til en omfattende rasjonalisering og sentralisering av vedlikeholdsarbeidet på det rullende materiell. Når komiteens plan blir satt ut i livet, vil det bli bygget et stort sentralverksted for personvognvedlikehold i tilslutning til lokomotivverkstedet på Grorud. Dette betyr igjen at enkelte av Statsbanenes øvrige verksteder må bli utstyrt på en måte som gjør det mulig for dem å ta seg av andre spesielle arbeider. Derved vil det oppnås en bedre utnyttelse av selve anleggene.

Et iøynefallende trekk i den nye verkstedplanen er i det hele at den understreker betydningen av en større spesialisering eller arbeidsdeling verkstedene i mellom.

Det er fremmet proposisjon til Stortinget i saken, som vil bli ferdigbehandlet i 1954.

Elektriske baneanlegg.

I 1952-53 ble elektrifiseringen av strekningen Lillestrøm—Hamar ferdig. Denne ble åpnet for elektrisk drift den 15.6.53. Strekningen er 105 km lang. Inkl. alle sidespor er det her lagt opp 146 km kontaktledning.

Utgiftene til elektrifiseringen av strekningen Lillestrøm—Hamar, *ekskl.* rullende materiell, beløper seg til ca. kr. 25 mill.

Av matestasjoner før den elektriske bane-drift hadde Statsbanene pr. 30.6.53 i alt 1 kraftstasjon (Kjosfoss, Bergen distrikt), 6 transformatorstasjoner og 10 omformerstasjoner.

Til drift av de elektrifiserte baner og til oppvarming av personvognene under gang har energiforbruket i de senere år stillet seg slik:

År.	Eufase-energi. Mill. kWh.	Kostende <i>ekskl.</i> utgifter til omforming og for- deling. Mill. kr.
1949-50	105	2,8
1950-51	108	2,7
1951-52	116	3,2
1952-53	120	3,6

I 4-årsperioden 1.7.49—30.6.53 er det fullført følgende større elektrifiseringsarbeider:

Strekning.	Åpnet for el. drift.	Lengde km
Borgestad—Brevik	10.7.49	15,8
Sira—Egersund	1.2.50	58
Kongsvingerbanen	15.6.51	114,8
Lillestrøm—Hamar	15.6.53	105,3
Tilsammen		293,9

Driftslengden pr. 30.6.49 og 30.6.53 utgjorde 4 379 km. Herav var på de to tidspunkter elektrifisert henholdsvis 829 km og 1 123 km, dvs. 18,9 % og 25,6 % av den samlede driftslengde. Inkl. dobbeltspor og sidespor er det lagt opp i alt ca. 1 500 km kontaktledning.

Rundt regnet 50 % av den samlede trafikk foregår i dag på de elektrifiserte strekninger.

Fordelene ved en økt elektrifisering av våre stambaner er velkjente. En skal her bare gi et kort resymé av de viktigste momenter:

Innsparing i utgifter til energi for framføring av togene er meget stor sammenliknet med dampdrift, dette særlig på grunn av at damplokomotivet stort sett bare utnytter ca. 5 % av kullenes varmeinnhold til nyttig arbeid. Også i andre retninger byr det elektriske lokomotiv på driftstekniske fordeler sammenliknet med damplokomotiver. I denne sammenheng bør også det forhold nevnes at prisutviklingen for kullenes vedkommende sett i relasjon til elektrisk energi, har gjort en økt takt i elektrifiseringsarbeidene meget ønskelig.

Ved elektrifisering av våre jernbaner gjør en seg uavhengig av importert brensel. Elektrifiseringen har derfor også en forsyningsmessig og utenriksøkonomisk side.

Elektrifisering av en banestrekning muliggjør en kraftig øking av transportkapasiteten. De reduserte transporttider fører med seg en større omløpshastighet for vognene.

Elektrifiseringen muliggjør en kvalitetsmessig sett bedre tjenesteytelse overfor publikum i form av økt gjennomsnittshastighet, flere reisemuligheter samt eliminering av røyk- og sotplagen.

Av den elektrifiseringsplan som ble vedtatt av Stortinget i 1940, gjenstår nå bare strekningene Bergen—Voss og Egersund—Stavanger. Arbeidet er i gang her, og strekningen Bergen—Voss vil bli åpnet for elektrisk drift sommeren 1954.

Den nye elektrifiseringsplan som ble vedtatt høsten 1952, omfatter følgende banestrekninger nevnt i den prioritetsrekkefølge som Stortinget fastla:

1. Strekningen Drammen—Larvik—Eidanger av Vestfoldbanen	140 km
2. Østfoldbanens østre linje (Ski—Mysen—Sarpsborg)	81 «
3. Strekningen Hokksund—Hønefoss av Randsfjordbanen	54 «
og strekningen Oslo—Roa—Hønefoss av Gjøvikbanen	90 «
4. Strekningen Hønefoss—Voss av Bergensbanen	295 «
5. Strekningen Roa—Gjøvik av Gjøvikbanen	66 «
6. Strekningen Hamar—Dombås—Trondheim	427 «
<hr/> <i>Sum</i>	<hr/> 1 153 km

Arbeidet på Vestfoldbanen er påbegynt. Jernbanen kan i dag elektrifisere ca. 100 km bane pr. år forutsatt at de nødvendige bevilgninger blir gitt.

Fra elektrifiseringens begynnelse til og med 1952-53 er det gjennomsnittlig elektrifisert ca. 35 km bane pr. år, herav i løpet av de siste 5 år gjennomsnittlig ca. 88 km bane pr. år.

Sikringsanlegg.

Sikringsanleggene tjener først og fremst trafikksikkerheten, de muliggjør dessuten en raskere togekspedisjon, hurtigere kjøring og et minsket personalbehov ved stasjonene sammenliknet med den tidligere driftsmåte.

Pr. 30.6.53 var følgende antall og typer av sikringsanlegg i drift ved Statsbanene:

- 96 komplette sikringsanlegg.
- 70 enkle sikringsanlegg.
- 85 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg.
- 37 automatiske vegsignalanlegg.
- 15 manuelle vegsignalanlegg.
- 6 automatiske vegbomanlegg.
- 93 manuelle vegbomanlegg.
- 110 km bane er utstyrt med manuell linjeblokk¹).
- 72 km bane er utstyrt med automatisk linjeblokk¹).

Svakstrømsanlegg.

Statsbanenes svakstrømsanlegg omfattet pr. 31.12.52 ca. 15 600 km telefonsamband i kabel, ca. 16 500 km telefonsamband på luftlinjer og ca. 4 050 km telefonsamband i form av såkalte bærefrekvensforbindelser.

Antallet av telefonapparater i linjene er 2 700, og de større stasjoner betjenes av i alt 106 sentralbord (vekslere). Dessuten disponerer distriktsadministrasjonene over i alt 7 større automatsentraler. Telefonapparater for disse og for de foran nevnte sentralbord er ikke medregnet i apparattallet ovenfor.

Sterkstrømsanlegg (dvs. elektriske installasjoner i forbindelse med bygninger, tomtelys o. l.)

I terminen 1952-53 er det foretatt en del modernisering og fornyelse av sterkstrømsanleggene.

Belysningen i kontorer og verksteder blir etter hvert omlagt fra glødelampebelysning til rørbelysning.

Anleggene for tomtelys er som følge av elektrifiseringen omlagt fra luftledningsanlegg til kabelanlegg på Kongsvingerbanen og på stasjonene fra Lillestrøm til Hamar. På stasjonene mellom Voss og Bergen pågår det omlegging.

¹) En linjeblokk sikrer togene mot hverandre på linjen, idet et tog gjennom teknisk sperring av signal blokerer en linjestrekning og således hindrer at et annet tog får «kjørsignal» før linjestrekningen igjen er fri.

Av større elektriske installasjoner har en i siste driftsår hatt Skinnesmia (Alnabru), Øieren Sagbruk, lys- og varmeanlegg i de nye omformerstasjoner, utvidelser og nyanlegg i verkstedene på Sundland og i Hamar, installasjoner i nye velferdsbygg, lokomotivstaller, stasjonsbygninger, garasje-, lager- og verkstedbygg, tjenestemannsboliger mv.

2. 2. Rullende materiell.

Det rullende jernbanemateriell.

Før den nærmere omtale av det rullende materiell skal en gi en oversikt over den kapital som er investert i dette. En viser til fig. nr. 3 og 4 hvor det er operert med to verdibegrep, nemlig *aktuell gjenanskaffelsesverdi* (dvs. verdien i ny tilstand på det nåværende tidspunkt) og *nåverdi* (dvs. aktuell gjenanskaffelsesverdi ÷ beregnet verdiforringelse eller — sagt på en annen måte — verdien av hjelpemidlene i deres nåværende tilstand).

Bestanden av trekkraftmateriell i 1949-50, 1951-52 og 1952-53 framgår av tabell nr. 3—6.

Tabell nr. 3,
Normalspørte damplokomotiver.

Termin.	I alt ved slutten av terminen.	Disponible for driften.	Ute av drift for reparasjon (gjennomsnittlig).	
			Antall	%
1949-50	477	459	130	28
1951-52	469	450	129	29
1952-53	454	446	125	28

I 1952-53 er det tilført driften 188 *ny*-reparerte damplokomotiver mot 180 i foregående termin. Damplokomotivenes vedlikeholdsstandard var pr. 30.6.53 tilfredsstillende, og assistanse fra private verksteder vil nå opphøre.

Tabell nr. 4, Elektriske lokomotiver.

Termin.	I alt ved slutten av terminen.	Disponible for driften.	Ute av drift for reparasjon (gjennomsnittlig).	
			Antall	%
1949-50	72	72	9	12,5
1951-52	86	86	11	12,8
1952-53	95	95	16	16,8

Verkstedene har i 1952-53 tilført driften 55 *ny*-reparerte lokomotiver mot 52 i foregående termin. Vedlikeholdsarbeidet på de elektriske lokomotiver er i terminen avvirket tilfredsstillende.

Tabell nr. 5, Elektriske motorvogner.

Termin.	I alt ved slutten av terminen.	Disponible for driften.	Ute av drift for reparasjon (gjennomsnittlig).	
			Antall	%
1949-50	41	41	7	17,1
1951-52	58	58	8	13,8
1952-53	58	58	8	13,8

Av de 58 elektriske motorvogner Statsbanene hadde pr. 30.6.53, tilhører 4 stk. elektriske ekspressstogsett. Vedlikeholdsarbeidet på de elektriske motorvogner har i terminen vært drevet intenst, og vedlikeholdsstandarden for dette materiell er tilfredsstillende.

Tabell nr. 6, Forbrenningsmotorvogner (normalt spor).

Termin.	I alt ved slutten av terminen.	Disponible for driften.	Ute av drift for reparasjon (gjennomsnittlig).	
			Antall	%
1949-50	78	61	21	34
1951-52	80	72	21	29
1952-53	82	72	19	26

Av de 82 forbrenningsmotorvogner Statsbanene hadde pr. 30.6.53, tilhører 8 stk. dieselhydrauliske ekspressstogsett.

Hva angår bestanden av jernbanevogner (*ekskl.* smalspørte vogner) i 1949-50, 1951-52 og 1952-53, viser en til oversikten i tabell nr. 7. Som et felles mål for vognparken nyttes *aksel*. De fleste *person*-vogner er *4-akslete*, mens den overveiende del av *gods*-vognene er *2-akslete*.

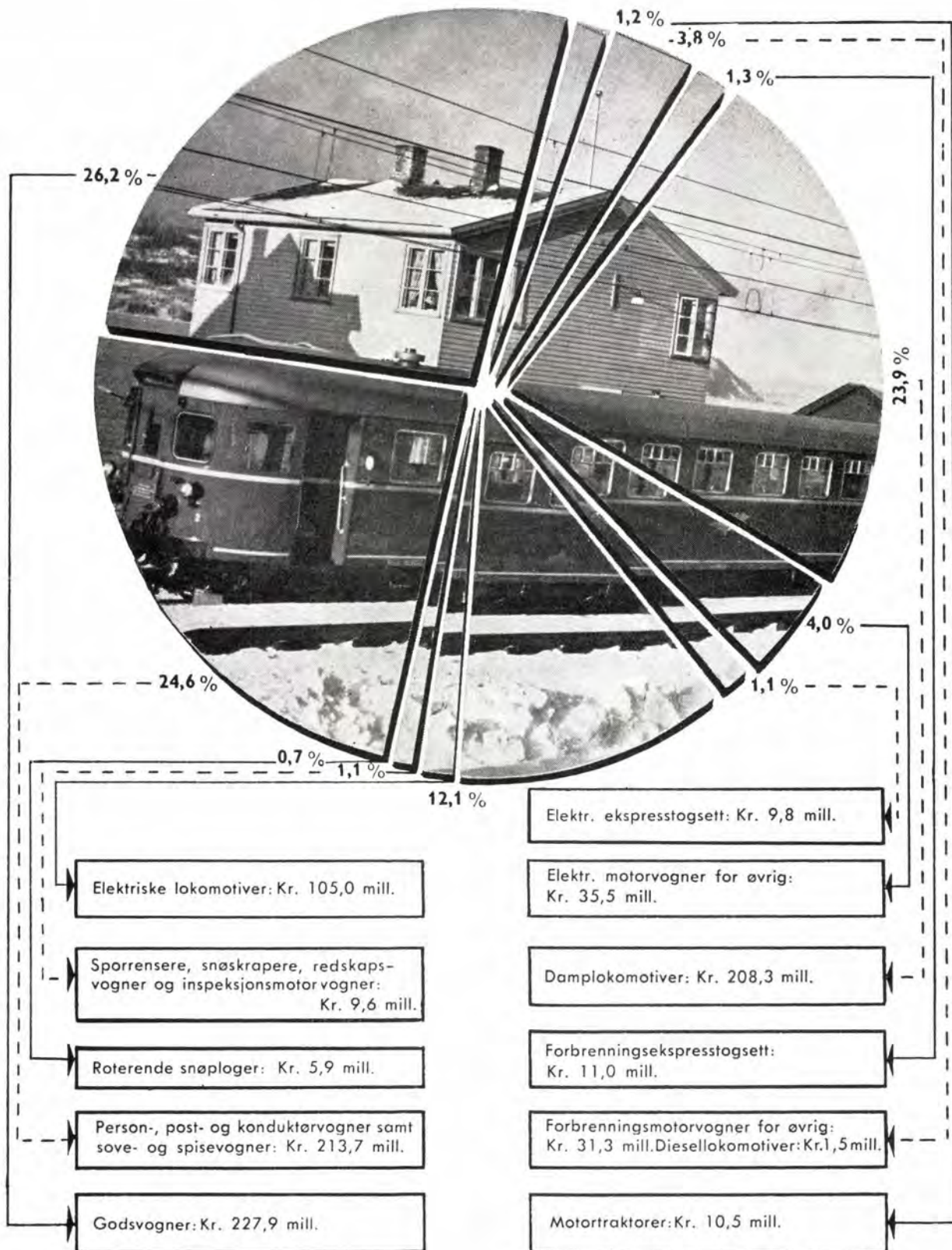
Tabell nr. 7, Jernbanevogner (*ekskl.* smalspørte vogner).

	Antall aksler.		
	Pr. 30.6.50	Pr. 30.6.52	Pr. 30.6.53
Person-, post- og konduktør-vogner	4 063	4 258	4 370
Godsvogner ¹⁾	25 644	25 503	25 655

Statsbanenes *person*-, *post*- og *konduktør*-vogner representerer samlet en togstamme på ca. 21 km, tilsvarende jernbanestrekningen Oslo—Lillestrøm.

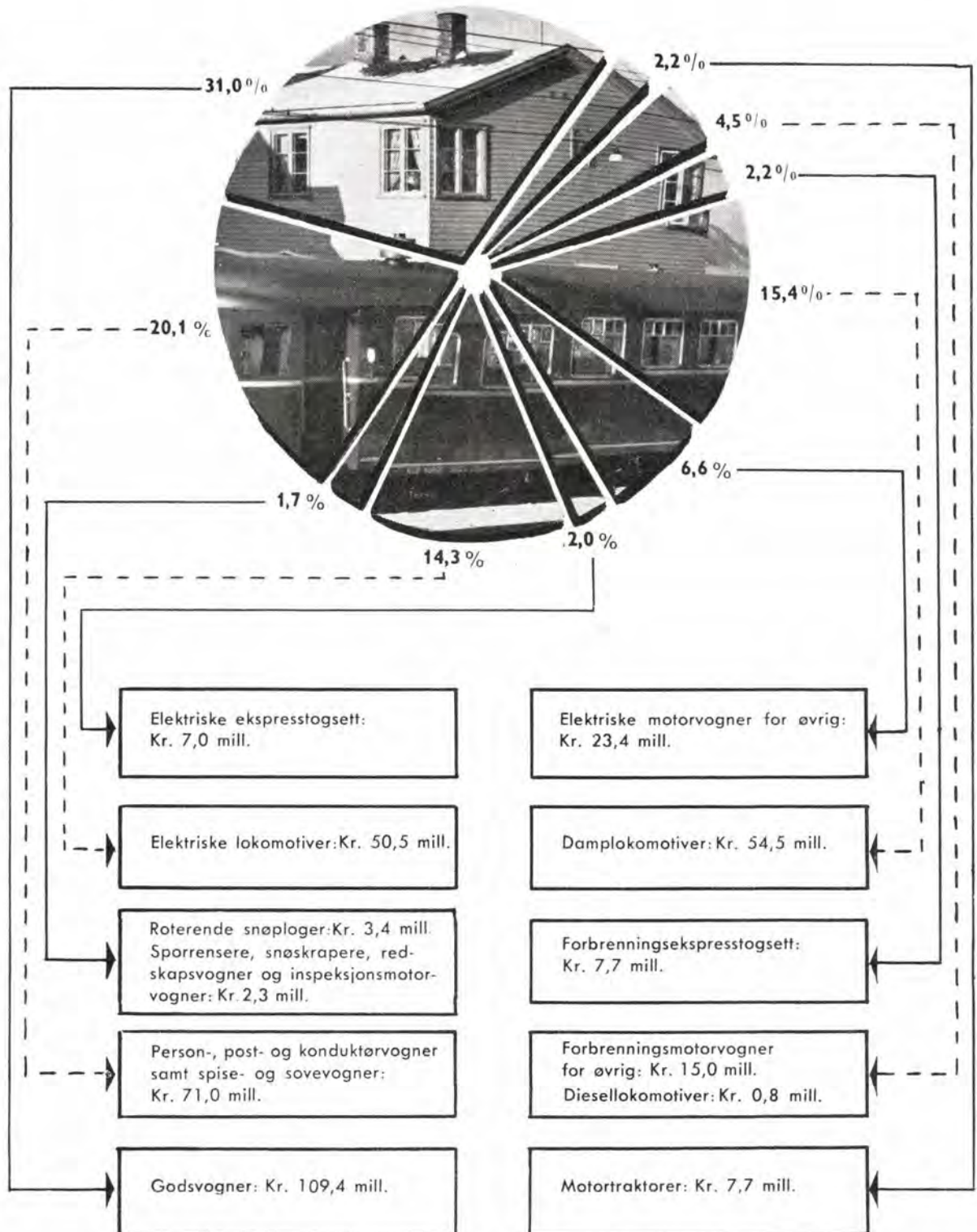
¹⁾ *Ekskl.* vogner til internt bruk.

Fig. nr. 3. Gjenanskaffelsesverdien¹⁾ for det rullende jernbanemateriell pr. 1.1.1953 fordelt på de viktigste grupper av trekraft og vogner.



1) Ifølge Hovedstyrets hullkortkartotek for teknisk verdi av Statsbanenes varige hjelpemidler.

Fig. nr. 4. Nåverdien^{1) 2)} for det rullende jernbanemateriell pr. 1.1.1953 fordelt på de viktigste grupper av trekraft og vogner.



1) Ifølge Hovedstyrets hullkortkartotek for teknisk verdi av Statsbanenes varige hjelpemidler.

2) Nåverdien defineres som aktuell gjenanskaffelsesverdi ÷ beregnet verdiforringelse (dvs. verdien av hjelpemidlene i deres nåværende tilstand).

Dersom alle plassene i personvognene regnes som sitteplasser, er summen 56 770.¹⁾ Herav er rene sitteplasser 53 410²⁾ og køyer 2 410. Denne oppgave henfører seg til tidspunktet 30.6.53.

Statsbanenes *godsvogner* representerer samlet en togstamme på ca. 115 km, tilsvarende jernbanestrekningen Oslo—Hamar. Lasteevnen for disse vogner utgjør pr. 30.6.53 i alt ca. 193 000 tonn.

I 1952-53 har det fortsatt vært utført meget

arbeid i forbindelse med oppussing og modernisering av personvognparken. Den gjennomsnittlige vedlikeholdstilstand er bedre enn i foregående termin, et forhold som også i noen grad kan tilskrives tilkomne nye personvogner.

Antall godsvogner som venter på reparasjon, er gått noe tilbake i løpet av 1952-53, men det gjenstår ennå meget på at godsvognenes standard er tilfredsstillende.

Hva angår utgifter til reparasjon og vedlikehold av rullende materiell, viser en til oversikten i tabell nr. 8.

Tabell nr. 8, Utgifter til reparasjon og vedlikehold av rullende jernbanemateriell (inkl. utgifter i private verksteder).

Grupper av rullende materiell.	1949-50 1 000 kr.	1951-52 1 000 kr.	1952-53 1 000 kr.
1. <i>Vogner</i>			
Person- ³⁾ , post- og konduktørvogner	11 079	13 184	15 040
Godsvogner	5 695	7 782	8 646
Presenninger (inkl. anskaffelse)	696	488	458
2. <i>Trekraft mv.</i>			
Elektriske lokomotiver	3 244	5 679	5 470
Elektriske motorvogner for ekspressstog ..	267	314	259
Elektriske motorvogner for øvrig	1 028	1 631	2 083
Damplokomotiver	21 922	21 974	23 921
Forbrenningsmotorvogner for ekspressstog	677	743	960
Forbrenningsmotorvogner for øvrig	2 632	3 348	3 983
Div. trekkraftmateriell	732	1 087	899
3. <i>Diverse</i>	735	539	879
<i>Sum</i>	48 707	56 769	62 598

Leveringer av rullende jernbanemateriell siden 1.7.49.

I 4-årsperioden 1.7.49—30.6.53 er det levert nytt rullende materiell til en verdi av ca. kr. 120,3 mill. Herav utgjør:

Trekraftmateriell	ca. kr. 53,8 mill.
Personvognmateriell	« « 41,2 «
Godsvognmateriell	« « 23,8 «
Diverse	« « 1,5 «

Følgende materielltyper er levert:

Trekraftmateriell.

- 15 elektriske toglokomotiver.
- 12 elektriske skiftelokomotiver.
- 21 elektriske motorvogner for forstadsstogsett.
 - 1 damplokomotiv (for Aurskog-Hølandsbanen).
- 13 diesel-motorboggivogner, type 6 (store).
- 8 diesel-motorboggivogner, type 7 (små).
- 42 diesel-traktorer.

Personvognmateriell.

- 30 stål-personboggivogner (turistvogner).
- 33 stål-personboggivogner (mellomvogner for elektriske forstadsstogsett).
- 23 stål-personboggivogner (styrevogner for elektriske forstadsstogsett).

¹⁾ Smalspørte personvogner er medregnet. Derimot er normal- og smalspørte motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 30.6.53 8344.

²⁾ Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 11 spisevogner Statsbanene hadde pr. 30.6.53, var 378. Siden den tid er driften tilført 4 nye stål-spisevogner med i alt 160 plasser.

³⁾ Herunder sove- og spisevogner.

- 15 stål-personboggivogner (sovevogner),
- 4 stål-spisevogner.
- 18 lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner, type 6.

Godsvognmateriell.

819 godsvogner (261 G₄, 350 Tl₄, 200 L₄ og 8 Gx).

Diverse.

- 1 roterende snøplog (elektrisk).
- 2 kranvogner (til bruk ved toguhell).

Bestillinger av rullende jernbanemateriell.

Statsbanene hadde pr. 30.6.53 i bestilling rullende jernbanemateriell for i alt *kr. 95,2 mill.*, som fordeler seg med *kr. 59,7 mill.* på trekkraftmateriell og *kr. 35,5 mill.* på person- og godsvogner.

Busser og biler.

Aktuell gjenanskaffelsesverdi (dvs. verdien i ny tilstand på det nåværende tidspunkt) for

det *rullende bilmateriell* utgjorde pr. 1.1.53 ca. *kr. 20 mill.*¹⁾. Den tilsvarende *nåverdi* (dvs. aktuell gjenanskaffelsesverdi ÷ beregnet verdiforringelse) var på ca. *kr. 6,9 mill.*¹⁾.

Bestand av bilmateriell pr. 30.6.1950, 1952 og 1953 framgår av tabell nr. 9.

Tabell nr. 9.

	Pr. 30.6.50 Antall	Pr. 30.6.52 Antall	Pr. 30.6.53 Antall
Busser	123	140	169
Kombinerte biler	10	13	16
Lastebiler	125	142	142
Tilhengervogner	16	18	16

2. 3. Personale.

Statsbanene har ved de igangværende baner samt bilruter og godsutkjøringer i alt *mellom 28 og 29 tusen personer i sin tjeneste.* En har da ikke regnet med personalet ved jernbane-

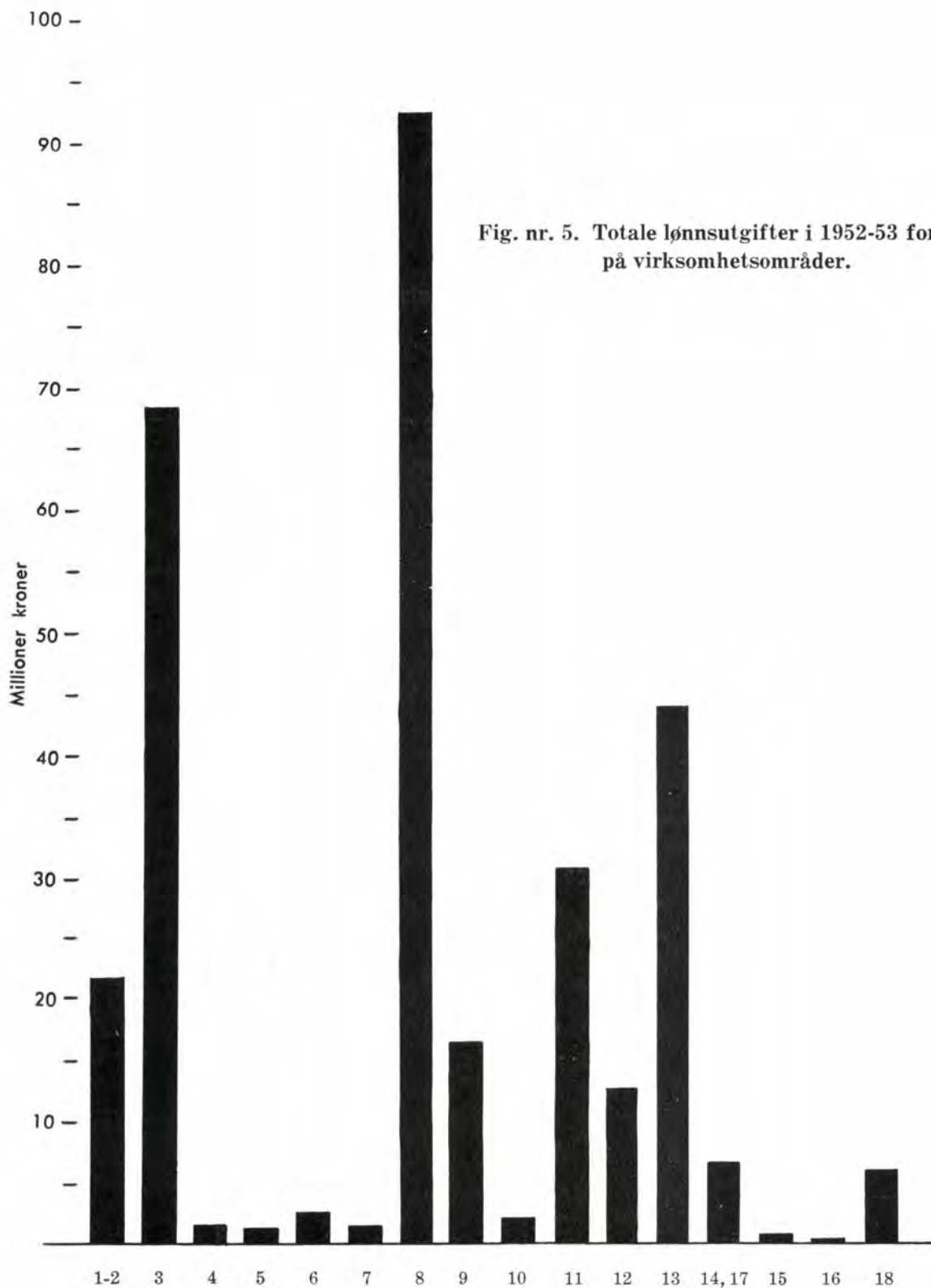
Tabell nr. 10, Statsbanenes driftspersonale og lønn til dette fordelt på virksomhetsområder.

	Antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestegjørende og sesongarbeidere)			Lønninger ³⁾ , 1 000 kr.		
	Pr. 30. 6. 1950 ²⁾	Pr. 30. 6. 1952 ²⁾	Pr. 30. 6. 1953 ²⁾	1949-50	1951-52	1952-53
1. Sentraladministrasjon	595	655	672	5 702	7 674	8 769
2. Distriktsadministrasjon	1 015	1 048	1 082	9 035	11 182	12 843
3. Linjepersonale	6 829	6 862	6 932	48 055	61 662	68 404
4. Svakstrømspersonale (telefon mv.)	133	133	131	1 099	1 448	1 460
5. Sikringsanlegg	120	121	122	1 035	1 247	1 353
6. Elektriske baneanlegg	175	222	220	1 506	2 171	2 443
7. Sterkstrømsanlegg (lysmontering mv.)	157	189	189	932	1 524	1 413
8. Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner)	8 878	8 926	9 004	68 489	84 031	92 663
9. Konduktørbetjening	1 313	1 301	1 294	12 248	15 363	16 576
10. Vognvisitører	159	183	218	1 434	1 844	2 344
11. Lokomotivbetjening	2 203	2 321	2 333	21 439	27 653	30 847
12. Pusserpersonale og kullempere	1 244	1 144	1 166	9 527	11 417	12 769
13. Verkstedpersonale	3 562	3 725	3 736	32 400	40 270	44 075
14. Forrådspersonale	372	409	413	3 150	4 000	4 397
15. Reisebyråer	49	65	71	587	696	852
16. Jernbaneskolen	16	18	18	223	278	308
17. Sagbruk og impregneringsverk	214	221	223	1 578	2 548	2 277
Sum jernbanedrift	27 034	27 543	27 824	218 439	275 008	303 793
18. Bildriften	515	580	599	3 443	4 911	5 870
Sum i alt	27 549	28 123	28 423	221 882	279 919	309 663
Sum i alt (basis 1949-50 = 100)	100	102,1	103,2	100	126,2	139,6

¹⁾ Ifølge Hovedstyrets hullkortkartotek for teknisk verdi av Statsbanenes varige hjelpemidler.

²⁾ *Sesong*-arbeiderne er tatt med som *gjennomsnitt* for året.

³⁾ Merk at oppgaven også omfatter lønnsutgifter til *større arbeider* (bl. a. visse nyinvesteringsarbeider) som driftspersonalet utfører og som *ikke* belastes regnskapet som driftsutgifter.



M. h. t. søylenr., se tabell nr. 10.

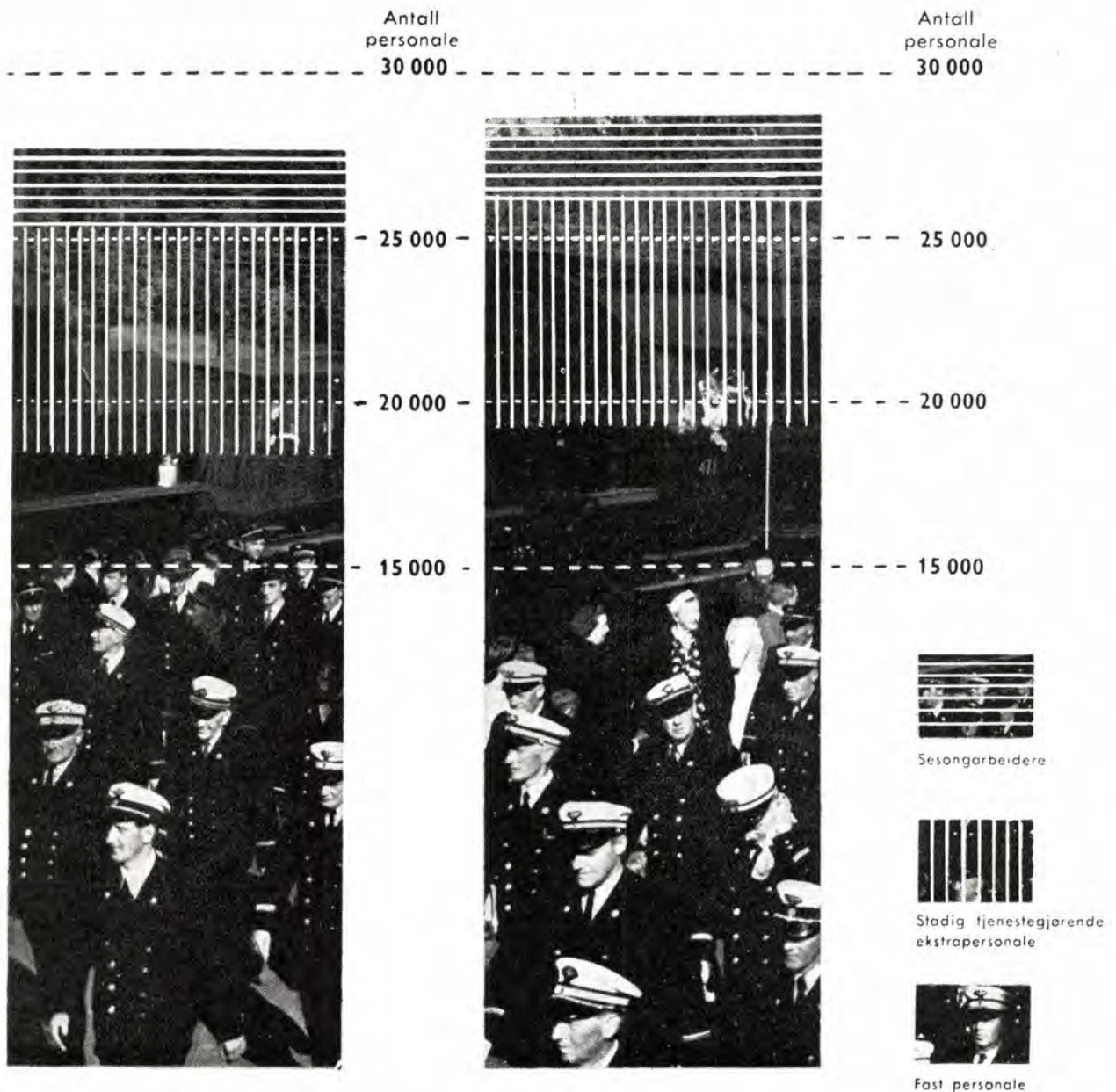
og elektrifiseringsanleggene. Når dertil kommer at Statsbanene har ca. 6 500 pensjonister, er det klart at alle spørsmål angående personalets lønns- og arbeidsforhold er av den største betydning så vel for bedriften som for en meget stor skare av arbeidstakere med familier.

En har i det følgende søkt å belyse nærmere de viktigste forhold i forbindelse med personalet.

Antall driftspersonale og lønninger til dette fordelt på virksomhetsområder.

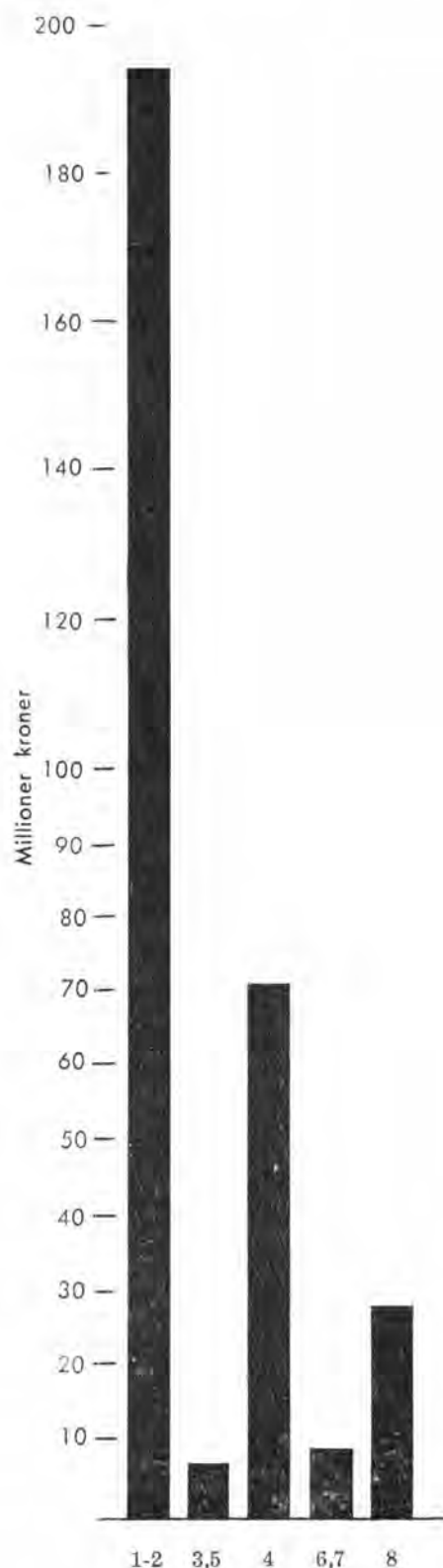
I tabell nr. 10 ovenfor er det gitt en oversikt over utviklingen i antall driftspersonale og lønn til dette siden 1949-50. En viser dessuten til den grafiske oversikt i figur nr. 5 og 6.

Fig. nr. 6. Statsbanenes driftspersonale¹⁾ pr. 30.6.1950 og 1953.



¹⁾ Sesong-arbeiderne er tatt med som *gjennomsnitt* for året.

Fig. nr. 7. Totale lønnsutgifter i 1952-53 fordelt på lønnsarter.



M. h. t. søylene, se tabell nr. 11.

Lønnsutgifter fordelt på lønnsarter.

I tabell nr. 11 med tilhørende figur nr. 7 (vedrørende driftsåret 1952-53) er det videre gitt en oversikt over de totale lønnsutgifter til driftspersonalet med fordeling på de viktigste lønnsarter.

Statsbanenes driftspersonale har i 4-årsperioden 1.7.49—30.6.53 steget med 874 mann eller med 3,2 %. De totale utbetalte lønninger har i samme tidsrom steget med kr. 87,8 mill. eller med 39,6 %. Den alt overveiende del av stigningen i lønnsutgiftene står med andre ord i sammenheng med selve lønnsutviklingen.

Lønnsutviklingen.

Ved Stortingets vedtak av 1.7.48 ble det innført nytt lønnsregulativ for offentlige tjenestemenn. Dette regulativ ble gjort gjeldende fra 1.1.48.

Gjennomføringen av det nye lønnsregulativ skulle skje i 3 etapper. Regulativets satser ble til å begynne med redusert med fra kr. 200 pr. år for de laveste lønnsklasser opp til kr. 1 000 pr. år for de høyeste lønnsklasser. Fra 1.7.49 falt halvparten av reduksjonen bort og fra 1.7.50 resten av reduksjonen.

I tillegg til regulativlønnen ble hver tjenestemann utbetalt et reguleringstillegg som utgjorde 6 % av den faktiske regulativlønn, dog minst kr. 480 og ikke over kr. 720 pr. år.

Dessuten skulle de ekstraordinære krisetillegg fra tidligere («5-øres-tillegget») opprettholdes med kr. 450 pr. år, likt for alle tjenestemenn.

I lønnsregulativet av 1948 var det også tatt inn en bestemmelse om indeksregulering. Ved stigning eller fall i Statistisk Sentralbyrå's leviekostnadsindeks skulle summen av reguleringstillegget og det ekstraordinære krisetillegg etter bestemte regler forhøyes eller settes ned.

Det første indekstillegg ble gitt fra 1.1.50 og var en kompensasjon for forskyvning av det basistall som leviekostnadsindeksen skulle sammenliknes med. Tillegget var for de laveste lønnsklasser kr. 110 pr. år, for de mellomste lønnsklasser kr. 120 og for de høyeste lønnsklasser kr. 130 pr. år.

Leviekostnadsindeksen var stadig stigende, og som følge av dette ble fra 15.10.50 indekstillegget forhøyet med kr. 456 pr. år. Fra 15.4.51 ble det samme tillegg forhøyet med

Tabell nr. 11, Totale lønnsutgifter¹⁾ fordelt på de viktigste lønnsarter.

	1949-50 1 000 kr.	1951-52 1 000 kr.	1952-53 1 000 kr.
1. Fast regulativmessig lønn til fast personale	115 065	128 626	142 140
2. Dyrtidstillegg til fast personale	17 471	45 058	52 028
3. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale	4 621	5 248	5 746
4. Lønn inkl. dyrtidstillegg for ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	57 089	65 783	71 264
5. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale	927	1 210	1 247
6. Overtidsbetaling til fast personale	5 375	7 032	8 073
7. Overtidsbetaling til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	1 097	1 073	1 160
8. Diverse lønnsarter	20 237	25 889	28 005
<i>Sum</i>	221 882	279 919	309 663
<i>Sum</i> (basis 1949-50 = 100)	100	126,2	139,6

Tabellens tall for 1952-53 er framstilt grafisk i fig. nr. 7 på side 25.

kr. 441,60 og fra 16.10.51 med kr. 534 pr. år.

Den samlede nominelle lønnsforbedring regnet i kroner og ører som personalet fikk fra 1.1.48 til og med 16.10.51, utgjorde — når en regner med reduksjonene av regulativlønnen som etter hvert var falt bort — for de laveste lønnsklasser kr. 1 741,60, for de mellomste lønnsklasser kr. 1 951,60 og for de høyeste lønnsklasser kr. 2 560,60 pr. år. Regnet i prosent varierte lønnsøkningen mellom 38 og 14 % for henholdsvis de laveste og høyeste lønnsklasser.

Den 26.6.52 vedtok Stortinget en del endringer i lønnsregulativet med virkning fra 1.4. samme år. De vesentligste endringer var følgende:

- Regulativets satser ble forandret.
- Det tidligere reguleringstillegg og krisetillegg ble erstattet av et dyrtidstillegg på kr. 2 700 pr. år, likt for alle lønnsklasser,

unntatt for lønnsklasse 0 hvor tillegget ble som tidligere.

- De gjeldende indeksbestemmelser falt bort.

Ved denne endring av regulativet fikk tjenestemennene i lønnsklasse 7 og derover rundt regnet ca. 15 % lønnsforbedring. Tjenestemenn i de laveste lønnsklasser fikk fra intet i lønnsklasse 0 til ca. 14 % i lønnsklasse 6.

Foruten bedring av lønnen i form av direkte lønnstillegg er det foretatt enkelte justeringer av regulativet. Slike justeringer har funnet sted pr. 1.7.49 og 1.4.53. Ved begge disse justeringer er enkelte stillinger flyttet opp en eller flere lønnsklasser.

I alminnelighet berører denne oppvurdering av stillinger relativt få tjenestemenn. Av forhold som mer berører den store masse av tjenestemenn, kan nevnes at det ved disse lønnsjusteringer ble opprettet enkelte avansementsstillinger.

Av andre forhold ved gjennomføringen av regulativet av 1948 som førte til økonomiske fordeler for personalet, kan nevnes de nye bestemmelser i lønnsregulativet angående kompensasjon for personale som av hensyn til tjenesten må arbeide på helge- og høytidsdager.

¹⁾ Merk at oppgaven også omfatter lønnsutgifter til større arbeider (bl. a. visse nyinvesteringsarbeider) som driftspersonalet utfører og som ikke belastes regnskapet som driftsutgifter.

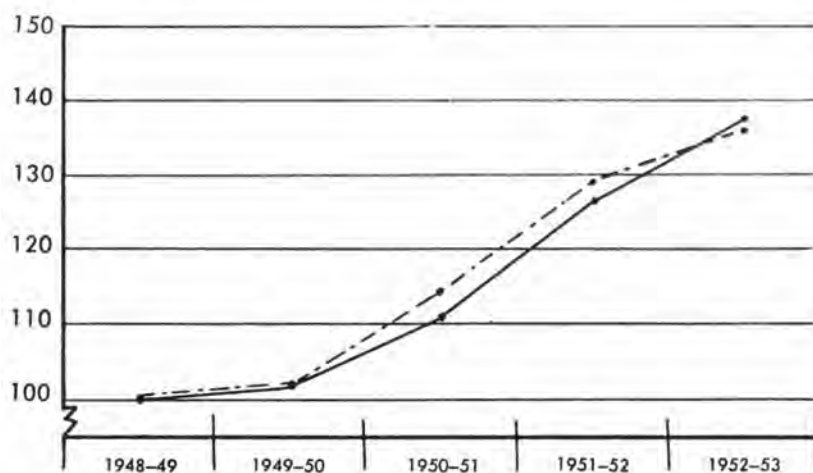
Forhøyelsen av lønningene og kostgodtgjør-
elsessatsene har ført med seg at noen av de
spesielle tillegg som er tillagt enkelte stillinger
ved Statsbanene, også etter hvert er blitt for-
høyet.

Det er dessuten etter 1.1.48 innført et par
nye tillegg ved Statsbanene. Således ble fra
1.8.51 lokomotivpersonalet ved enmannstje-
neste i tog som fører elektrisk lokomotiv eller
motorvogn, tilstått et tjenestegjøringstillegg på
kr. 0,50 pr. time.

Fra 1.7.52 ble det videre innført et såkalt
søndagstillegg. Tjenestemenn som av hensyn
til tjenesten må arbeide på en søndag, får utbe-
talt et søndagstillegg på kr. 0,50 pr. time for
tiden fra kl. 0—24, dog minst kr. 2,50. Utbe-
talingen av dette tillegget skjer til tjeneste-
menn i lønnsklasse 10 og derunder.

Sammenholdes lønnsutviklingen ifølge tabell
nr. 12 med leviekostnadsindeksens utvikling si-
den 1948, fås følgende kurveforløp (fig. nr. 8):

Fig. nr. 8. Lønns- og leviekostnadsindeks.



— · — · — · — Levekostnadsindeks.

———— Lønnsindeks (lønnklasse 5 m/ 1 alderstillegg.)

Basis 1948-49 = 100.

Tabell nr. 12,

Lønnsutviklingen for en tjenestemann i lønnklasse 5 med 1 alderstillegg¹⁾ siden 1948.

	1948-49	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53
Grunnlønn	kr. 5 800	5 900	6 000	6 125	6 500
Dyrtidstillegg	« 930	985	1 455	2 373	2 700
Sum	kr. 6 730	6 885	7 455	8 498	9 200
Lønnsindeks	100	102,3	110,8	126,3	136,7
Levekostnadsindeks	100	102,1	113,6	128,5	135,6

¹⁾ Dette lønnstrinn er valgt som uttrykk for det gjennomsnittlige lønnsnivå ved jernbanedriften.

Det framgår av figuren at lønningene i nevnte lønnsklasse har fulgt utviklingen i levekostnadsnivået ganske godt i omhandlede tidsrom.

Sosiale goder.

I oppstillingen nedenfor er det gitt en oversikt over noen av de viktigste sosiale utgiftsposter (ekskl. lønn under sykdom og ferie) ved Statsbanene i henhold til regnskapet for 1952-1953.

	Regnskap 1952-53. 1 000 kr.
Tilskudd til pensjonskassen fra NSB.,	6 993
Husleiebidrag	2 053
Kompensasjonstillegg ¹⁾	851
Bidrag til syketrygd	1 335
Bidrag til arbeidsledighetstrygd	297
Stipendier	40
Bedriftslegeordning	426
Personal- og velferdsrom (drift og ved- likehold)	3 547
<u>Sum</u>	<u>15 542</u>

Sykefravær.

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1952 på 15,3 arbeidsdager. Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 14,8 og 22,4. Dette innebærer en mindre nedgang sammenliknet med foregående år.

Velferdsarbeidet.

Velferdsarbeidet ved Statsbanene, som ligger under Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor, har i 4-årsperioden 1949-53 særlig vært konsentrert om følgende arbeidsfelter:

- Bedriftslegeordningen* som nå er utbygd med 21 kontorer som beskjeftiger 19 leger og 22 bedriftssøstre. Bedriftslegekontorene foretar førstegangsundersøkelse ved inntak i tjenesten samt en årlig helsekontroll av alt personale.
- Arbeidstilsyn og vernetjeneste* som henholdsvis tar sikte på å se til at Arbeidervernlovens bestemmelser er iaktatt på arbeidsplassene og at de nødvendige skritt blir tatt for å forebygge arbeidsulykker.

c) *Personal- og velferdsrom.* Som et viktig ledd i velferdstiltakene inngår arbeidet med å skaffe personalet de nødvendige personal- og velferdsrom (herunder bedriftsrestauranter).

d) *Driftsutvalgsvirksomheten* for Statsbanenes drift og anlegg. Driftsutvalgenes virksomhet, som er av rådgivende natur, omfatter et meget stort saksområde.

Forslagsvirksomheten er en spesiell gren av driftsutvalgenes arbeid. Gjennom denne blir personalet oppmuntret til å legge fram forslag om forbedringer. Til å foreta den nødvendige vurdering av forslagene betydning og deres eventuelle belønning er det opprettet sakkyndige nemnder hvor ledelsen og personalet er likt representert.

e) *Støtte til personalets boligbygging.* Det er i en eller annen form ytt støtte til 32 bygge- lag med anslagsvis 750 leiligheter samt ca. 500 enkeltbyggere. Støtten gis i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilstæelse av frifrakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjoner samt teknisk og administrativ assistanse mv.

f) *Andre velferdstiltak.* Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjeftige delvis arbeidsføre, etablering av husmorvikarordning, utarbeiding av statistikk over bedriftsulykker, sykdom og fravær som en håper kan gi grunnlag for hensiktsmessige tiltak særlig med sikte på å begrense bedriftsulykkene. Arbeidet med å støtte personalets kulturelle virksomhet f. eks. tone- og malerkunst samt teater- og bibliotekvirksomhet osv.) er også i gang.

Pensjonister.

Antall pensjonister pr. 30.6.50, 30.6.52 og 30.6.53 var henholdsvis 5 714, 6 226 og 6 488.

Utbetalte pensjonsbeløp (inkl. dyrtidstillegg) i hvert av driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53 var henholdsvis kr. 23,2, 29,5 og 36,7 mill. Pensjonene utredes av Statsbanenes pensjonskasser hvis formue pr. 30.6.53 utgjorde kr. 49,7 mill.

De løpende utbetalinger av pensjoner (ekskl. dyrtidstillegg²⁾) finansieres dels ved perso-

¹⁾ Kompensasjon for merutgifter for tjenestemenn med forsørgelsesbyrde som på grunn av forflytning må føre to husholdninger.

²⁾ Dyrtidstilleggene finansieres på særskilt kapittel utenom Statsbanenes budsjett.

nalets egne innskudd (6 % av grunnlønnen) og dels ved at Statsbanene selv yter et bidrag (4 % av grunnlønnen). Dessuten har pensjonskassene renteinntekter av sin formue som er anbrakt i verdipapirer. I de år nevnte inntekter ikke er tilstrekkelige til å dekke de løpende pensjonsutbetalinger, dekkes underskuddet på Statsbanenes ordinære driftsbudsjett.

Opplæring og undervisning.

Den faglige utdanning av Statsbanenes tjenestemenn er sentralisert ved Jernbaneskolen i Oslo.

Nytt reglement for utdanning mv. av personalet ved Statsbanenes drift trådte i kraft fra 1.6.51 og har virket fullt ut i terminen 1952-53.

Med dette reglement ble nye tjenestemannsgrupper lagt inn under Jernbaneskolens undervisningsvirksomhet. Således er kurser for utdanning av stasjonsbetjenter og stasjonsformenn avholdt i terminen. Videre har en gjennomført det første kurs for utdanning av tjenestemenn til høyere stillinger.

Foruten vanlig kursvirksomhet og utvidet veiledning og kontroll i forbindelse med opplæringen ute i distriktene har skolen ved siden av den daglige administrasjon, hatt et betydelig arbeid med bl. a. utarbeiding av nye lærebøker m. v.

For øvrig gir nedenstående oversikt et bilde av Jernbaneskolens kursvirksomhet i terminen 1952-53.

	Antall utdannede elever	Antall klasser
Telegrafistelever	61	3
Konduktørelever	41	2
Fyrbøterelever	79	4
Banevokterelever	123	6
Stasjonsformannselever ...	60	3
Stasjonsbetjentelever	314	18
Det høyere kurs	9	1
<i>Tilsammen</i>	687	37

Jernbaneskolen har dessuten i terminen avholdt en hel rekke fag- og kunnskapsprøver omfattende i alt 759 tjenestemenn.

Jernbaneskolens lokaler i St. Olavsgt. 4, Oslo, er uhensiktsmessige og er dessuten forlenget sprengt. Av den grunn må undervisningen foregå i 2 skift fra kl. 8 til 20, likesom sta-

sjonsbetjentkursene må holdes ute i distriktene. Disse siste kurs er delvis holdt i skolens undervisningsvogn.

Mangelen på undervisningslokaler og arbeidsplass for øvrig blir stadig mer følbar, og skal skolen kunne løse sin oppgave på en tilfredsstillende måte, må den snarest skaffes nye lokaler.

Arbeidet med planlegging av *ny jernbaneskole* har pågått i noen år. Planer og tegninger er for tiden under arbeid ved Statsbanenes arkitektkontor. Stortinget har i alt bevilget kr. 250 000 til forberedende arbeider, og en håper på en større bevilgning for terminen 1954-55, slik at en snarest kan komme i gang med reisingen av ny skole. Overslagssummen for denne lyder på ca. kr. 4 mill.

2. 4. De viktigste materialer og forbrukssaker.

Forbruket av de viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) ved driftsbanene i de senere år framgår av tabell nr. 13.

Innkjøps- og forrådsvirksomheten.

Statsbanenes innkjøps- og forrådsvirksomhet ledes fra Forrådsavdelingen i Hovedstyret, mens en materialforvalter står for forrådsvirksomheten i hvert distrikt. Forrådsavdelingen besørger all import til Statsbanene og en stor del av kjøpene innenlands. Distriktene får sine varer gjennom Forrådsavdelingen samt ved egne kjøp.

En vesentlig del av behovet for impregnerte sviller og ferdig tilvirkete trematerialer for øvrig dekkes av Statsbanenes egne sagbruk og impregneringsverk. Statsbanene eier og driver således to sagbruk (Øieren og Havsjøen) og to impregneringsverk (Brakerøya og Hommelvik). Øieren Sagbruk som i de senere år har gjennomgått en omfattende modernisering, har hurtigtørreanlegg og 2 høvlemaskiner samt treullhøvleri. Treullen nyttes bl. a. til grovpudding av lokomotiver.

Statsbanenes sagbruk hadde i 1952-53 en produksjon på 34 000 m³ skåret tømmer og 4 900 m³ høvlet last. Det ble dessuten framstilt 80 tonn treull.

Impregneringsverkene behandlet i 1952-53 40 000 m³ sviller, stolper o. l.

Pr. 30.6.53 var i alt 233 mann beskjeftiget ved Statsbanenes sagbruk og impregneringsverk.

Tabell nr. 13.

	Forbr.enhet.	Mengde.			Verdi, mill. kr.		
		1949-50	1951-52	1952-53	1949-50	1951-52	1952-53
Kull	tonn	340 000	285 000	275 000	37,4	31,3	30,2
Sement	tonn	3 500	4 000	3 800	0,3	0,4	0,4
Skinner innlagt i spor ...	tonn	8 500	5 600	5 200	4,1	4,1	4,0
Sviller innlagt i spor	stk.	495 000	485 000	465 000	8,9	11,1	10,6
Bygn.materialer av tre ..	std.	3 470	4 250	7 910	3,5	4,2	7,9

I forbindelse med innkjøpsvirksomheten er det gjennomført en utstrakt kvalitetskontroll i tilknytning til Statsbanenes kjemiske laboratorium. Laboratoriet undersøker og prøver alle nye varer før kjøp finner sted og fører dessuten stadig kontroll med de løpende leveranser.

Som et ledd i mekaniseringen av anleggsdriften har Statsbanene en *utleiesentral for anleggsmaskiner* (Forrådsavdelingens Sentral-lager), som stiller gravemaskiner, traktorer etc. til disposisjon for Statsbanenes anleggsarbeider.

Statsbanene må holde til dels omfattende lager av de fleste av sine forbruksartikler. Den største enkeltpost er beholdningen av kull som i siste år har vært på ca. 210 000 tonn, tilsvarende ca. 8 måneders forbruk.

Materialbeholdningens bokførte verdi utgjorde pr. 30.6.50, 30.6.52 og 30.6.53 henholdsvis kr. 68,2, 121,7 og 148,2 mill. Stigningen i beholdningen uttrykt i nominelle kroner verdier avspeiler vesentlig prisstigningen siden 1950, men er også uttrykk for en viss volummessig øking i lagerbeholdningen.

Forsyningsforholdene for Statsbanenes forbruksvarer har fortsatt bedret seg i 1952-53. Leverandørene har i større utstrekning enn tidligere kunnet overholde leveringsterminene, og nye kontrakter er sluttet med gunstige leveringstider.

Utviklingen på fraktmarkedet har gitt Statsbanene anledning til å slutte hensiktsmessig tonnasje til fordelaktige rater for transport av skinnemateriell og kull. Statsbanenes kullbåt D/S «Bruse» har hele året vært beskjeftiget i kulltransporten fra England. Behovet for kull er blitt dekket ved kjøp fra England, Polen, USA og Svalbard. Statsbanene har av valutamessige årsaker ikke hatt anledning til utelukkende å kjøpe de kvaliteter og sorteringer som ville være best egnet for jernbanen.

På grunn av ekstraordinære beredskapsanskaffelser av skinner måtte nesten halvparten

av det kontraherte skinnekvantum i 1952-53 bestilles i utlandet. Innenlandske produsenter leverer vanligvis 6 000—7 000 tonn skinner pr. år.

Det har vært tilfredsstillende tilgang på deler og utstyr til det rullende materiell.

Ved at Statsbanene har hatt anledning til å importere sement for å supplere tildelingene fra norske fabrikker, har en kunnet dekke de mest påtrengende behov for denne vare. Uregelmessige og knappe tilførsler har imidlertid forårsaket til dels store forstyrrelser i anleggsdriften. Sement er fremdeles en utpreget mangelvare for Statsbanene.

Norske fabrikker leverte mesteparten av tekstilvarene som ble anskaffet i løpet av året. Leveringstidene er fremdeles lange innen denne varegruppe.

Behovet for trelast av alle slag er blitt dekket på tilfredsstillende måte.

Et meget aktuelt problem i årene etter krigen har vært *mangelen på egnet lagerplass*, et forhold som har gjort det stadig vanskeligere å oppbevare beholdningene av forbruksartikler på en forsvarlig og fra et økonomisk synspunkt rasjonell måte. Den tekniske utvikling fører med seg et økt plassbehov, samtidig med at kravene til lagerlokalene blir strengere. Det kan således nevnes at det, i sammenheng med utvidelse av den elektriske banedrift, anvendelse av nye typer trekkraftmateriell og utvidet mekanisering på mange felter, foregår en forskyvning i beholdningene fra grove og billige henimot mer høyverdige og kostbare reservedeler og andre forbruksartikler.

De krav som en ut fra tekniske og økonomiske betraktninger må stille til Statsbanenes lagre, kan ikke oppfylles på en tilfredsstillende måte av de lagerbygninger en disponerer over i dag. Å bygge nye og å forbedre nåværende lagre er derfor en av de større oppgaver som må løses i de nærmeste år.

3. DRIFTSYTELSER (eller NSB's tilbud av transportytelser).

Det sondres ved jernbanedriften mellom *driftskytelser* og *trafikkytelser* (transportprestasjoner).

Ved sine driftsytelser (togkm, akselkm osv.) stiller jernbanen sitt apparat til disposisjon for trafikantene. Nå er det karakteristisk for jernbanen som en *tjenesteytende bedrift* at den *ikke kan produsere for lager*. Det er derfor av den største økonomiske betydning at den tilpasser sine driftsytelser (herunder særlig toggangen) mest mulig til den aktuelle etterspørsel etter transportytelser fra trafikantene, dvs. trafikkytelser, uttrykt i antall befordrede personer (eller personkm) og videre i antall tonn transportert gods (eller tonnkm). Den nevnte tilpassing er et meget komplisert problem, idet det faste anlegg og rullende materiell som regel må være slik utbygd at de kan klare toppbelastningene (enten under de daglige rush-tider eller under de sesongmessige trafikk-topper). *Kapasitetsutnyttelsesspørsmålet* kommer derfor til å innta en sentral plass i en hver jernbaneledelses økonomiske overveielser.

Vi skal i dette hovedavsnitt først ta for oss driftsytelserne.

Persontogenes og godstogenes løp.

I tabell nr. 14 er det gitt en oversikt over persontogenes og godstogenes løp i driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53. I godstogenes løp er *ikke* medregnet malmtog på Ofotbanen.

Tabell nr. 14.

	1949-50 Mill.	1951-52 Mill.	1952-53 Mill.
Togkm hurtigtog, persontog og forstadstog	17,9	19,7	20,7
Togkm blandet tog og godstog	8,1	8,4	8,5

Med en *togkm* forstås den driftsyttelse som er forbundet med å føre fram et tog av en hvilken som helst størrelse 1 km.

Av tabellen framgår at antall togkm hurtigtog, persontog og forstadstog i 1952-53 var ca. 5 % større enn i 1951-52.

Den gjennomsnittlige *togstørrelse* var for disse tog 14,4 aksler i 1952-53 mot 14,8 aksler i 1951-52 og 15,5 aksler i 1949-50¹⁾.

Antall togkm blandet tog og godstog (*ekskl.* malmtog på Ofotbanen) viser i 1952-53 en øking på ca. 1 %. Den gjennomsnittlige *togstørrelse* for disse tog var 42 aksler i 1952-53 mot 44 aksler i 1951-52 og 42 aksler i 1949-50¹⁾.

Det totale antall togkm i 1952-53 tilsvarer en avstand på ca. 730 ganger jordomkretsen ved ekvator eller jorden rundt 2 ganger pr. dag.

Lokomotivers og motorvogners løp.

Tabell nr. 15 gir en oversikt over lokomotivers og motorvogners løp i driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

Tabell nr. 15.

	1949-50	1951-52	1952-53
<i>Normalspørte damplokomotiver:</i>	1 000.	1 000.	1 000.
Lokomotivkm	18 676	18 610	18 368
Løp i km pr. lokomotiv i tjeneste	56,7	57,6	57,2
<i>Elektriske lokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	6 841	7 832	8 127
Løp i km pr. lokomotiv i tjeneste	108,5	104,4	102,9
<i>Elektriske motorvogner:</i>			
Motorvognkm	4 346	5 532	5 899
Løp i km pr. motorvogn i tjeneste	127,7	110,6	118,0
<i>Forbrenningsmotorvogner (normalspor):</i>			
Motorvognkm	2 764	3 503	3 958
Løp i km pr. motorvogn i tjeneste	84,0	61,4	74,7

¹⁾ Angående aksler som mål for vognparken, se side 18 (2. spalte).

Med en *lokomotiv- eller motorvognkm* forstås den driftsyttelse som utføres når et lokomotiv eller en motorvogn kjører 1 km.

Damplokomotivene har i 1952-53 kjørt 242 000 km mindre enn i forrige termin. De elektriske lokomotiver, elektriske motorvogner og forbrenningsmotorvogner har derimot i 1952-53 kjørt henholdsvis 295 000, 367 000 og 455 000 km mer enn i forrige termin. Netto

tilvekst sammenliknet med 1951-52 utgjør således 875 000 kjørte lokomotiv- respektive motorvognkm i 1952-53. Den tilsvarende tilvekst for 1951-52 sammenliknet med 1950-51 utgjorde 1 891 000 km.

Vognenes løp.

Tabell nr. 16 gir en oversikt over vognenes løp i driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

Tabell nr. 16.

		1949-50	1951-52	1952-53
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor	mill.	278	287	293
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor pr. km driftslengde ..	tusen	64	66	67
Løp i km pr. aksel for person-, post- og konduktørvogner (<i>ekskl.</i> smalspørte vogner) ..	tusen	69,4	68,6	67,5
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (<i>ekskl.</i> malmvogner Ofotbanen)	mill.	345	372	356
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (<i>ekskl.</i> malmvogner Ofotbanen pr. km driftslengde	tusen	79	85	81
Løp i km pr. aksel for godsvogner (<i>ekskl.</i> malmvogner Ofotbanen og smalspørte vogner) ..	tusen	13,5	14,5	13,8

Med en *akselkm* forstås den driftsyttelse som er forbundet med å føre fram en hjulaksel 1 km. Når en to-akslet godsvogn har gjennomløpt en strekning på 20 km, er det m. a. o. utført en driftsyttelse på $2 \cdot 20 = 40$ godsvognakselkm.

Løpet i km pr. aksel for person-, post- og konduktørvogner viser i 1952-53 en nedgang på 1,6 % sammenliknet med 1951-52. På tross av økingen i antall akselkm for person-, post- og konduktørvogner (ca. 2,1 %) viser altså forholdstallet løp i km pr. aksel for denne vogngruppe en nedgang. Dette skyldes at vognparken er økt med 118 aksler (normalspørte).

Løpet pr. aksel for godsvogner normalt spor (*ekskl.* malmvogner Ofotbanen) var i 1952-53 ca. 5 % lavere enn i 1951-52. *Tomvognkjøringen* for godsvognene var ca. 22 % i 1952-53 mot ca. 21 % i 1951-52 og ca. 22 % i 1949-50.

Togordningen.

Ruteordningen for så vel person- som godstrafikken har undergått en stadig utbygging

og forbedring i 4-årsperioden. Denne utvikling er særlig muliggjort ved de til dels store leveranser av vogner og trekraftmateriell som er tilført driftsbanene i omhandlede tidsrom.

Iøynefallende trekk i utviklingen er for persontrafikkens vedkommende:

- Innsetting av ekspresstogsett på stamlinjene («Skandiapilen», «Sørlandsekspressen», «Dovreekspressen», «Bergensekspressen» samt ekspresstog med dieselmotorvogn på Nordlandsbanen).
- Utvidet kjøring (til dels med dublering) for dag- og natthurtigtogenes vedkommende (Sørlandsbanen, Dovrebanen, Bergensbanen, Kongsvingerbanen (Oslo—Stockholm)).
- Bedre reisemuligheter i en del forbindelser ved innsetting av dieselmotorvogner.
- Vinterturisttrafikken. En har etter hvert søkt å legge den ordinære togordning slik an at den passer for reisende til og fra danskebåten for våre viktigste vinterturiststrøks vedkommende. En unngår derved å kjøre spesielle tog for denne trafikk.

Tabell nr. 17.

	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53
Omkomne reisende uten egen skyld	1	13	—	—
Omkomne reisende ved egen skyld	8	5	5	3
Omkomne tjenestemenn uten egen skyld	4	5	5	5
Omkomne tjenestemenn ved egen skyld	1	4	2	3
Omkomne utenforstående	7	13	20	10
<i>Sum</i> omkomne	21	40	32	21
Omkomne <i>reisende</i> pr. 100 mill. personkm. . .	0,59	1,18	0,32	0,20

I årene 1951, 1952 og 1953 i tidsrommet fra begynnelsen av februar måned og til ca. 14 dager før påske er det hver søndag blitt kjørt spesielt ekstratog («Skiløperen») til og fra København for vinterturister.

Alt i alt kan en si at reisemulighetene ved Statsbanene i dag ligger godt over førkrigsnivået.

Forsinkelser.

En oversikt over i hvilken grad togene i persontrafikken har vært i rute, er i denne forbindelse av interesse. Når det gjelder *hovedtogene* ser oversikten for 1953 slik ut:

<i>I rute</i>	Hovedtog %
<i>Forsinket</i>	
1—5 min.	15,9
6—15 «	13,2
Over 15 min.	15,5
<i>Sum</i>	100,0

Dette betegner bare en ubetydelig endring sammenliknet med 1952.

Uhell og ulykkestilfelle.

Jernbanen har ord på seg for å være et sikkert framkomstmiddel, noe også uhells- og ulykkesstatistikken bekrefter. En hitsetter i tabell nr. 17 en del statistiske data vedrørende *antall omkomne* ved togdriften i de senere år.

Forholdstallet: Antall omkomne reisende pr. 100 mill. personkm var for hele 4-årsperioden 1949-50—1952-53 0,57, dvs. at en reisende under disse forhold kunne reise 175 mill. km eller 4 367 ganger jorden rundt før det ville inntre en togulykke med dødelig utfall. Dette ville

nødvendiggjøre ca. 360 års sammenhengende togreise med hurtigtog.

Ruteområde og driftsytelser for Statsbanenes bildrift.

Statsbanenes bildrift omfatter bilruter og godsutkjøringer¹⁾.

Bilrutenes utstrekning og fordeling vil framgå av nedenstående kart samt tabell nr. 18. Tallene som er anført på kartet, angir vedkommende bilrutes nummer ifølge tabell nr. 18.

Tabell nr. 18, Statsbanenes bilruter.

Rutenr. (anmerket på kartet nedenfor).	Rutelengde ²⁾ pr. 30.6.53 km
1. Ås—Drøbak	13
2. Aurskog—Hølandsbanens bilruter ..	965
3. Odal—Eidsvollruta	771
4. Lågendalsruta	832
5. Horten—Tønsberg—Larvik	84
6. Krøderenruta	98
7. Lillehammer—Dombås	484
8. Åndalsnes—Ålesund	132
9. Trondheimsrutene	106
10. Selburuta	327
11. Bilruter i Stavanger distrikt	480
12. Bilruta i Kristiansand distrikt ³⁾	5
13. Karmøyruta	114
<i>Sum</i>	4 411

¹⁾ Statsbanene driver godsutkjøringer i følgende byer: Oslo, Trondheim, Stavanger, Bergen og Kristiansand.

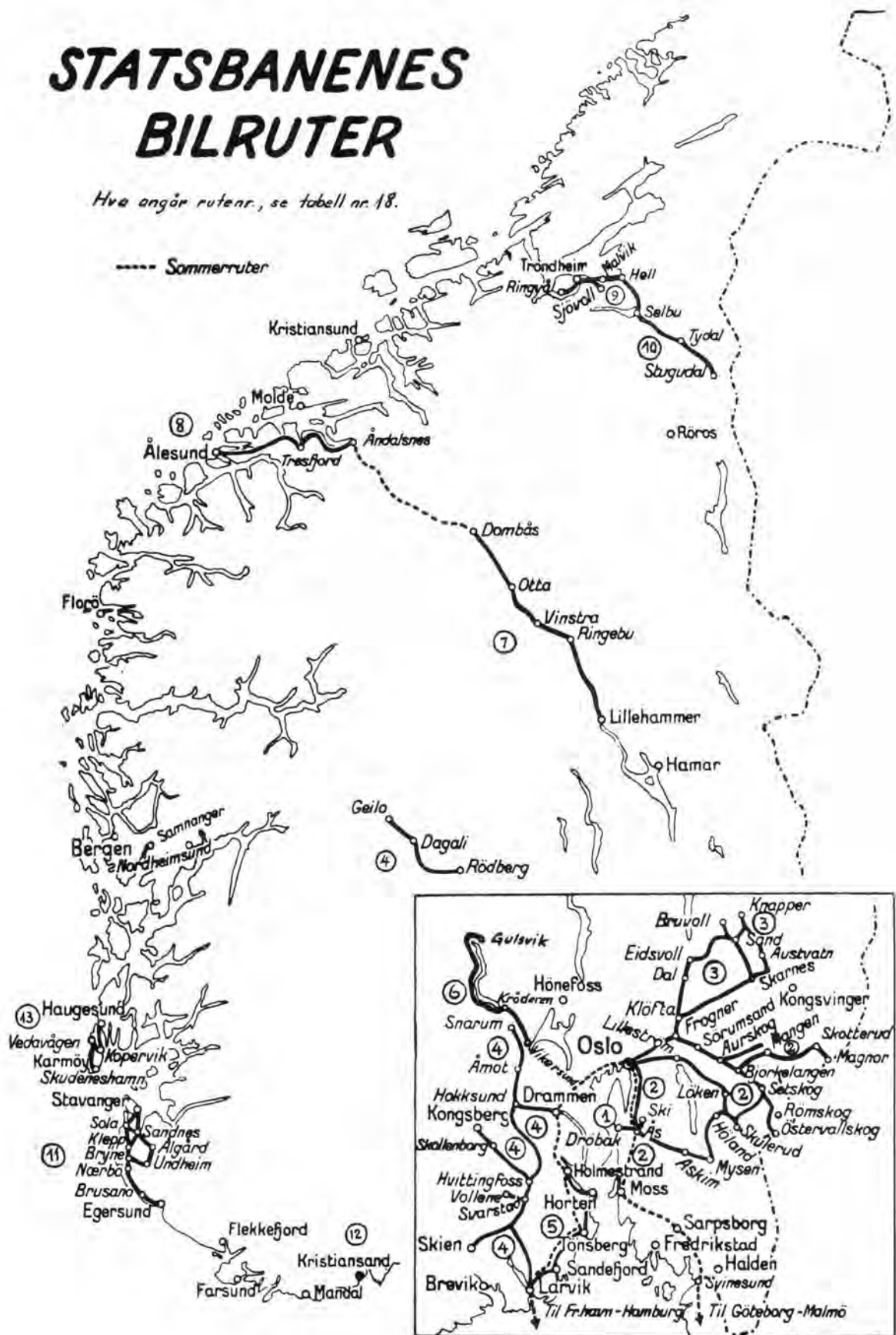
²⁾ NB! Når to ruter trafikerer en felles vegstrekning, regnes denne med for begge rutenes vedkommende.

³⁾ Drives for tiden som godsutkjøring.

STATSBANENES BILRUTER

Hva angår rutene, se tabell nr. 18.

----- Sommerruter



Siden 30.6.50 har rutelengden økt med bortimot 1 000 km eller med ca. 27 %.

Statsbanene driver dessuten — i tilslutning til ekspressstogene på Dovrebanen — en sommerrute mellom Åndalsnes og Dombås.

Innenfor rammen av avtalen om Europabus trafikerer Statsbanenes busser i sommermånedene siden 1952 strekningene Oslo—Larvik og Oslo—Gøteborg. Det er herfra forbindelser med Europabus' kontinentale bilrutenett.

Driftsytelsene ved Statsbanenes bilruter (målt i antall bilkm) var i 1949-50, 1951-52 og 1952-53 henholdsvis 6,1, 7,2 og 8,0 mill.

Det totale antall bilkm i 1952-53 tilsvarer en avstand på ca. 200 ganger jordomkretsen ved ekvator. Ved sammenlikning av denne oppgave med den tilsvarende for jernbanedriften ovenfor må en være oppmerksom på at én togkm representerer en mange ganger større reell driftsyttelse enn én bilkm.

4. TRAFIKKYTELSE

(eller etterspurte transportytelser fra trafikantene).

Angående forholdet mellom trafikkytelser og driftsytelser viser en til avsnitt 3. (innledningen).

Persontrafikk.

Tabell nr. 19 gir en samlet oversikt over persontrafikken i driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

Tabell nr. 19.

		1949-50	1951-52	1952-53
Antall reiser	mill.	39,7	38,8	39,4
Personkm	«	1 527	1 539	1 504
Personkm pr. km driftslengde	tusen	349	351	343
Gjennomsnittlig reiselengde	km	40,9	39,7	38,2

Med en *personkm* forstås den trafikkyttelse som utføres når en person befordres 1 km.

Det framgår av tabellen at antall reiser er gått noe opp fra 1951-52 til 1952-53. Antall reiser på enkeltbilletter og billett kort har økt med 2,6 % og antall reiser på månedsbilletter med 0,2 %, mens antall reiser på ukekort er gått ned med 2,9 %. Antall personkm er gått ned fra 1 539 mill. i 1951-52 til 1 504 mill. i 1952-53, dvs. en nedgang på 2,3 %.

nomsnittlige reiselengde er gått ned fra 39,7 km i 1951-52 til 38,2 km i 1952-53.

Plassutnyttelsen i personvognene var ca. 36 % i 1952-53 mot ca. 38 % i 1951-52.

Godstrafikk.

Tabell nr. 20 gir en samlet oversikt over godstrafikken målt i antall tonn i 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

Tabell nr. 20.

	1949-50	1951-52	1952-53
	1 000 t.	1 000 t.	1 000 t.
Ilgods (<i>ekskl.</i> levende dyr)	248	239	234
Fraktgods (<i>ekskl.</i> malm Ofotbanen)	5 485	6 276	5 185
Malm Ofotbanen	7 737	8 398	8 668
<i>Sum</i>	13 470	14 913	14 087

Den totale befordrede godsmengde målt i antall tonn var i 1952-53 5,5 % mindre enn i 1951-52. En har da tatt hensyn til malm-

transportene på Ofotbanen. For Statsbanene *ekskl.* malmtransportene på Ofotbanen var nedgangen 16,8 %.

Ilgods viser fortsatt nedgang fra 239 000 tonn i 1951-52 til 234 000 tonn i 1952-53. Dette er en nedgang på 2,1 %.

Fraktstykkgoods viser nedgang fra 572 000 tonn i 1951-52 til 540 000 tonn i 1952-53. Dette er en nedgang på 5,6 %.

Fraktgoods i vognlaster (ekskl. malm Ofotbanen) er gått ned fra 5 704 000 tonn i 1951-52

til 4 645 000 tonn i 1952-53. Dette tilsvarer en nedgang på 18,6 %.

Malmtransportene på Ofotbanen viser fortsatt øking og var i 1952-53 3,2 % høyere enn i 1951-52.

Godstrafikkytelsen målt i antall nettotonnkm vil framgå av tabell nr. 21.

Tabell nr. 21.

	1949-50	1951-52	1952-53
Tonnkm il- og fraktgoods (<i>ekskl. malm Ofotbanen</i>) mill.	1 049	1 186	1 015
Tonnkm il- og fraktgoods (<i>ekskl. malm Ofotbanen</i>); basis 1949-50 = 100	100	113	97
Tonnkm il- og fraktgoods (<i>ekskl. malm Ofotbanen</i>) pr. km driftslengde tusen	240	271	232

Med en *nettotonnkm* forstås den transportytelse som er forbundet med å transportere et tonn gods 1 km.

Godstransportene (ekskl. malm Ofotbanen) målt i antall nettotonnkm viser siste år en nedgang på 14,4 %.

I nedenstående tabell nr. 22 er det videre gitt en oversikt over utviklingen av fraktgodstrafikken i vognlaster fordelt på hovedgrupper av godsslag.

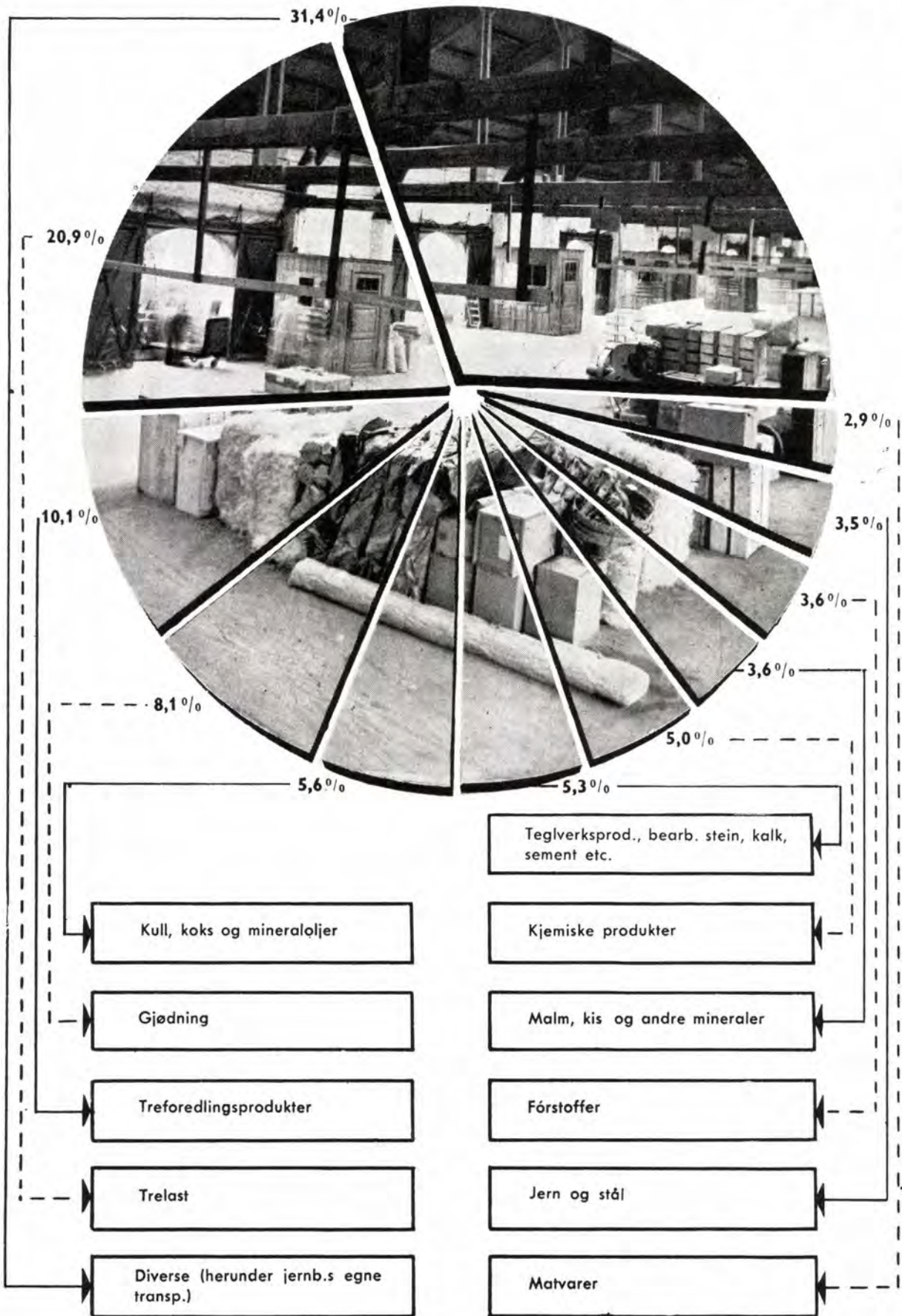
Tabell nr. 22,
Transportmengde (i antall tonn) av fraktgoods
i vognlaster fordelt på varegrupper.

	1949-50 1 000 t.	1951-52 1 000 t.	1952-53 1 000 t.
1. Trelast	1 136	1 539	969
2. Treforedlingsprodukter	518	576	468
3. Gjødning	444	409	378
4. Kull, koks og mineraloljer	252	288	258
5. Teglverksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc.	260	295	246
6. Kjemiske produkter	203	257	235
7. Malm ¹⁾ , kis og andre mineraler	392	149	168
8. Forstoffer	196	160	166
9. Jern og stål	173	188	163
10. Matvarer	158	154	133
11. Diverse (herunder jernbanens egne transporter)	1 153	1 689	1 460
<i>Sum</i>	4 885	5 704	4 644

Tabellens tall for 1952-53 er framstilt grafisk i figur nr. 9.

¹⁾ *Ekskl. malm Ofotbanen*, hvor malmtransportmengden for hvert av driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53 var henholdsvis: 7,7 mill. tonn, 8,4 mill. tonn og 8,7 mill. tonn.

Fig. nr. 9. Transportmengde (i antall tonn) av fraktgods i vognlaster (ekskl. Ofotbanen) fordelt på varegrupper i 1952-53. (Jfr. tabell nr. 22.)



Omløpstiden for godsvogner (dvs. den gjennomsnittlige tid mellom to opplastninger) var i 1949-50, 1951-52 og 1952-53 henholdsvis 6,3, 5,7 og 6,1 dager. Omløpstiden gir et uttrykk for hvor hurtig godsvognene frigjøres for nye transporter. Se også i denne sammenheng opplysningene om tomvognkjøringen ovenfor under hovedavsnitt 3.

Trafikkutviklingen ved Statsbanene i de senere år kan sammenfattes slik: Person- og godstrafikken holdt seg i de tre første terminer av 4-årsperioden 1949-50—1952-53 på et meget høyt nivå. Persontrafikken kulminerte i 1948-49, uten at en dog kan si at nedgangen siden den tid har vært foruroligende. Driftsåret 1951-52 var et toppår for godstrafikkens vedkommende. Høsten 1952 satte det imidlertid inn en ganske sterk nedgang i godstrafikken (særlig merkbar for trelast og foredlingsprodukter av trelast).

Malmtrafikken på Ofotbanen har steget jamt i hele 4-årsperioden.

Takstpolitikken.

Som det vil framgå av avsnitt 5., har Statsbanenes utgiftsnivå etter krigen vist en sterk bevegelse oppad i takt med den stadige lønns- og prisstigning. Det har derfor for Hovedstyret framstillet seg som en maktpåliggende oppgave å regulere takstene både for person- og godstrafikken oppover for å få disse i et visst samsvar med det til en hver tid foreliggende utgiftsnivå. Det må imidlertid fastslås at noen full tilpasning ikke på noe tidspunkt er oppnådd, idet høyere myndigheter av hensyn til et mest mulig stabilt prisnivå har holdt igjen overfor Hovedstyrets i og for seg berettigete forslag om takstforhøyelser. Jernbanetakstene har således i stigende grad vært betraktet som en integrerende del av vareprisene. En del av jernbanens regnskapsmessige underskudd i de første år etter krigen burde derfor sett under denne synsvinkel, tas med ved beregningen av de midler staten år om annet har nyttet i form av subsidier til stabiliseringsformål. Spørsmålet om taksternes tilpasning til det stigende utgiftsnivå har imidlertid i dagens situasjon kommet i en noe annen stilling, idet den stadig mer følbare konkurranse fra biler, kystskip og fly har bevirket at en nå ikke lenger kan legge et ensidig kostnadssynspunkt til grunn ved stipuleringen av takstene. En slik konkurranse var på langt

nær til stede i samme omfang i de første etterkrigsår. Statsbanenes driftsøkonomiske resultater i disse år med sitt enorme transportbehov kunne om en hadde hatt et høyere takstnivå, ha vært ganske annerledes gunstige.

Det er meget som taler for at det ut fra samfunnsøkonomiske hensyn i framtiden av de bestemmende myndigheter bør søkes tillempet en takstpolitikk som setter seg som mål å fremme samordningen av landets samlede transportapparat. Vanskeligheten blir da å fikserte tariff-satsene slik at det samferdselsmiddel som ut fra en samfunnsøkonomisk vurdering er best egnet for en viss transport, via taksternes regulerende innflytelse på etterspørselen også virkelig får transporten. Kriteriet for «best egnet» vil i denne forbindelse bli hvilket transportmiddel som kan utføre en gitt transport billigst, dvs. *til det laveste selvkost*. Gjennomføringen av en slik takstpolitikk forutsetter bl. a. en kraftig utbygging av arbeidet med transportanalyser og selvkostberegninger innen samferdselssektoren, beregninger som selvfølgelig må foretas etter visse omforente prinsipper og normer. Selvkostberegningenes økte betydning for fastsettingen av takstene vil utvilsomt ha til følge at det gamle verditakstsystem vil få atskillig mindre betydning enn tidligere ved stipuleringen av takstene.

Et viktig trekk i *gods*-takstutviklingen i de senere år har vært en bevisst regulering oppover av takstene for det *lavest tariferte masse-gods* med *større* prosentvise tillegg enn for det høyest tariferte gods. En har på denne måte søkt å tilstrebe en viss grad av utjamning mellom takstklassene. Grunnen til dette skritt var at Statsbanene som følge av konkurransen mistet meget av det best betalte gods, dvs. det gods som skulle oppveie mindreinntekten for det lavest tariferte masse-gods.

Høsten 1952 kunne en hva godstrafikken angår, konstatere en nedadgående tendens som fortsatte senere. Nedgangen skyldtes konjunkturtilbakeslag og økt bilkonkurranse, og det var især transporter av trelast og foredlingsprodukter av trelast som viste nedgang.

Ytterligere godstakstforhøyelser har siden nevnte tidspunkt ikke vært aktuelle, idet store deler av godstrafikken med de nå gjeldende takster er kommet i faresonen. Under disse forhold ville en takstforhøyelse virke mot sin hensikt.

På grunn av de nevnte forhold må Statsbanenes bestrebelse gå ut på å bevare den trafikkjernbanen samt å verve ny trafikk. I den hensikt har en gått i gang med *trafikkverving*. Det er egne trafikkververe i Hovedstyret og i distriktene. Trafikkververne skal bl. a. søke kontakt med de større trafikanter og orientere disse om transportspørsmål samt være behjelpelig med å løse den enkelte trafikants transportproblemer på en tilfredsstillende måte. Av hensiktsmessige tiltak kan i denne forbindelse nevnes samlastning, bruk av lastpaller, containers, frankeringsmaskiner, kraner og andre tekniske hjelpemidler for å gjøre transportene mer rasjonelle og fordelaktige for trafikantene. Videre søker en å knytte trafikantene til seg ved spesielle fraktavtaler.

Persontrafikken har i de siste par år vist en svak svikt, men nivået er dog for tiden tilfredsstillende.

Også når det gjelder persontakstene er situasjonen for tiden den at disse på grunn av konkurranse fra biler og fly ikke kan reguleres oppover uten uheldige økonomiske konsekvenser for jernbanen. I sitt budsjettforslag for 1954-55 foreslår Hovedstyret tvert i mot en nedsetting av takstene på 2. klasse med ca. 17 %.

Trafikkvervingsvirksomheten er for å møte den økende konkurranse satt i gang også for persontrafikkens vedkommende. Denne verving skjer særlig ved opplysningsvirksomhet om reiseforhold, forskjellige moderasjonsformer etc. Det økte antall reisebyråer som Statsbanene har fått i de senere år, må også betraktes som et ledd i denne virksomhet.

Av spesielle tiltak kan nevnes at det har vært arrangert billigreiser mellom alle stasjoner på avstander over 50 km med fram- og tilbake-reise på søndager (to søndager i november 1952 og 1953). For å stimulere reisetrafikken i de svake trafikkperioder har en allerede for noen år siden innført *billige feriebilletter* (med 25 % moderasjon), som gjelder for reiser i tiden 10.1—20.2, 1.5—10.6 og 20.8—30.9.

Nedenfor er gitt en oversikt over takstendringene for person- og godstrafikken siden 1.7.48:

Persontakstene.

Ingen endringer i terminen 1948-49.

Fra 1.7.49 ble takstene for reisende og reisegods forhøyet med ca. 15 %.

Fra 1.7.51 ble takstene for månedsbilletter og ukekort forhøyet med 25 % og takstene for soveplassbilletter forhøyet til kr. 12 for 3. kl., kr. 24 for 2. kl. og kr. 48 for 1. kl. Fra samme tidspunkt betales et særskilt hurtigtogstillegg: kr. 3 for 3. kl., kr. 4,50 for 2. kl. og kr. 9 for 1. kl.

Fra 1.5.52 ble takstene for befordring av reisende med enkeltbilletter, dobbeltbilletter, kupongbilletter og billett kort forhøyet med ca. 5 %.

Godstakstene.

Ingen endringer i terminen 1948-49.

Fra 1.7.49 ble takstene for befordring av gods (unntatt ilgods- og ekspressgods) forhøyet med ca. 15 %.

Fra 1.7.50 ble takstene forhøyet med 10 % for visse sendinger, spesielt stykk gods, og med 15 % for gods i vognlaster og levende dyr.

Fra 1.6.51 ble takstene for vognlastklassene 7, 8, 9 og U forhøyet med 15 %. Fra samme tidspunkt er for samtlige vognlastklasser sløffet prosentnedsettelse og klassenedsettelse.

Fra 15.8.51 ble takstene for fraktstykk gods i klasse 3 for alle avstander over 200 km forhøyet med 15 %.

Fra 18.4.52 ble takstene for ekspressgods, ilstykke gods, ilgods i vognlaster, melk, fraktstykk gods og levende dyr samt enkelte avgifter forhøyet med ca. 10 %. Samtidig ble takstene for fraktgods i vognlaster forhøyet varierende for vognlastklassene 4—U med fra 5 % til ca. 15 %.

Fra 1.7.52 ble godstakstene forhøyet med 15 %.

Trafikkytelser ved bildriften.

Hva angår trafikkytelsene ved Statsbanenes bildrift, framgår disse av tabell nr. 23.

Tabell nr. 23.

		1949-50	1951-52	1952-53
Antall reiser	mill.	4,8	6,0	6,7
Personkm	«	72,3	86,0	91,0
Antall tonn gods ¹⁾	tusen	44,3	49,5	55,9
Tonnkm gods ¹⁾	mill.	1,4	1,5	1,8

Tallene viser en ganske stor ekspansjon av Statsbanenes bildrift siden 1949. Dette skyldes først og fremst utvidelse av ruteområdet (jfr.

tabell nr. 18 ovenfor under avsnitt 3.) og de kapasitetsutvidelser som står i sammenheng hermed.

5. DRIFTSØKONOMISKE OPPGAVER OG RESULTATER SAMT KAPITALINVESTINGER VED DRIFTEN

Driftsresultat.

I tabell nr. 24 er det gitt en oversikt over de økonomiske totalresultater i 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

Tabell nr. 24.

		Regnskap 1949-50	Regnskap 1951-52	Bevilgning 1952-53	Regnskap 1952-53
Sum driftsinntekter	Mill. kr.	292,8	358,4	383,2	381,7
Sum driftsutgifter	« «	333,6 ²⁾	417,6 ²⁾	441,2	462,0 ²⁾
Driftsunderskudd	Mill. kr.	40,8 ²⁾	59,2 ²⁾	58,0	80,3 ²⁾
Driftsunderskudd i % av driftsutgifter		12,2	14,2	13,1	17,4

Sammenlikner en de økonomiske resultater i 1951-52 og 1952-53, viser så vel inntekter som utgifter en ganske sterk stigning i 1952-53. De utgifter som Statsbanenes drift har medført i hvert av driftsårene, er steget fra kr. 417,6 mill. i 1951-52 til kr. 462,0 mill. i 1952-53, eller med kr. 44,4 mill. Det regnskapsførte driftsunderskudd var i 1951-52 kr. 59,2 mill. og i 1952-53 kr. 80,3 mill., dvs. en stigning på kr. 21,1 mill.

Avsettingen til fornyelser i driftsåret 1952-53 var tilstrekkelig til å dekke den løpende verdiforringelse for Statsbanenes faste anlegg og materiell. Avsettingen for 1951-52 (og også for tidligere år) var derimot utilstrekkelig til å kunne oppveie den løpende verdiforringelse. For å få fram det reelle driftsunderskudd for 1951-52 måtte en ha økt ovenfor angitte tall for

dette år med ca. kr. 6 mill. Det vil med andre ord si at den reelle øking i driftsunderskuddet fra 1951-52 til 1952-53 utgjør kr. 21,1 mill. — kr. 6 mill., dvs. kr. 15,1 mill. Den omtalte forverring av driftsøkonomien regnskapsmessig sett i løpet av det siste år skyldes at inntektsstigningen (særlig som følge av svikten i godstrafikken) ikke har kunnet følge med utgiftsstigningen, men er blitt liggende etter.

Utgiftsstigningen var ganske markert i 1952-53 som følge av *det nye lønnsregulativ* for statstjenestemennene gjeldende fra 1.4.52. En har derimot ikke hatt noen nevneverdig prisstigning for utgifter til materialer m. v. i 1952-53. Ved siden av den stigning som nevnte lønnsregulering forårsaket, har også det økte personalantall i 1952-53 sammenliknet med den foregående termin bidratt til å drive utgiftsnivået oppover.

Det har vært en *mindre svikt i persontrafikken* siste driftsår. Høsten 1952 satte det inn en

¹⁾ Ekskl. ombringelse og henting av gods i Oslo, Trondheim, Stavanger og Bergen.

²⁾ Bilrutenes driftsoverskudd, som også omfattes av oppstillingen, var i 1949-50, 1951-52 og 1952-53 henholdsvis kr. 0,57, 0,02 og 0,16 mill.

til dels ganske sterk nedgang i *godstrafikken*, særlig i samband med det konjunkturtilbakeslag som på nevnte tidspunkt rammet en del av våre eksportnæringer. Når Statsbanene i 1952-53 på tross av nedgangen i transportvolumet har kunnet øke sine inntekter for såvel person- som godstrafikken sammenliknet med foregående termin, skyldes dette persontakstforhøyelsen av 1.5.52 samt godstakstforhøyelsene av 18.4.52 og 1.7.52.

Sammenholder en det for 1952-53 vedtatte driftsbudsjett med regnskapet for samme driftsår (dvs. undersøker hvordan budsjettet holdt), er det regnskapsførte resultat kr. 22,3 mill. dårligere enn budsjettet. Dette tall må imidlertid korrigeres eller reduseres med ca. kr. 28,2 mill. Sistnevnte beløp utgjør *merutgiftene* i samband med overgang til nytt lønnsregulativ pr. 1.4.52 og var *uten* budsjettmessig dekning i det vedtatte driftsbudsjett for 1952-53. Det egentlige økonomiske resultat som Statsbanenes drift kan sies å ha medført i 1952-53, ble derfor ca. kr. 5,9 mill. bedre enn det var regnet med i det vedtatte budsjett for 1952-53.

Det er av særlig interesse å se hvordan de løpende driftsutgifter og driftsinntekter stiller seg i de enkelte driftsår. I tabell nr. 25 er det derfor sondret mellom *brutto*-resultat (inntekter ÷ løpende driftsutgifter¹⁾) og *netto*-resultat (som tilsvarer «Driftsunderskudd» i tabell nr. 24). Tallet for bruttoresultatet gir i tabell nr. 25 bedre sammenlikningsmuligheter enn tabell nr. 24 når en ønsker en oversikt over hvordan selve driftsøkonomien beveger seg fra år til år, idet en ved beregningen av bruttoresultatet ser bort fra de sterkt varierende avsetninger til fonds (særlig fornyelsesfond), tilskudd til pensjonskassene samt gjenoppbyggingsutgiftene.

En har utarbeidet tabelloversikten slik at den omfatter alle etterkrigsårene.

¹⁾ Dvs. at avsetninger til fonds (herunder fornyelsesfond), finansielle utgifter vedk. Bratsbergbanen (renter og avdrag), tilskudd til pensjonskassene samt gjenoppbyggingsutgifter (som følge av krigsskader) er holdt utenfor.

²⁾ Dvs. utgifter til drift og vedlikehold.

Tabell nr. 25.

	Regnskap 1945-46.	Regnskap 1946-47.	Regnskap 1947-48.	Regnskap 1948-49.	Regnskap 1949-50.	Regnskap 1950-51.	Regnskap 1951-52.	Bevilgn. 1952-53.	Regnskap 1952-53.
1. Sum inntekter	197,3	200,5	249,3	268,2	292,8	318,1	358,4	383,2	381,7
2. Løpende driftsutgifter (kap. 1101, post 1 og 2) ²⁾	211,4	236,4	263,0	307,5	312,8	341,6	377,0	393,0	412,4
3. Brutto-resultat (ln. 1 ÷ ln.2) mill. kr.	÷ 14,1	÷ 35,9	÷ 13,7	÷ 39,3	÷ 20,0	÷ 23,5	÷ 18,6	÷ 9,8	÷ 30,7
4. Brutto-resultat i % av løpende driftsutgifter ($\frac{\text{ln. 3}}{\text{ln. 2}} \times 100$)	6,7	15,2	5,2	12,8	6,4	6,9	4,9	2,5	7,4
5. Utgifter under kap. 1101, postene 3-9	17,5	20,1	25,2	19,6	20,8	29,1	40,6	48,2	49,6
6. Netto-resultat (ln. 1 ÷ (ln. 2 + ln.5)) mill. kr.	÷ 31,6	÷ 56,0	÷ 38,9	÷ 58,9	÷ 40,8	÷ 52,6	÷ 59,2	÷ 58,0	÷ 80,3

Bruttoresultatet (uttrykt såvel i absolutte tall som i % av løpende driftsutgifter) viser i etterkrigsårene fram til 1952-53 stort sett en gunstig utviklingstendens. Dette gjelder særlig for de absolutte talls vedkommende om en tar hensyn til den sterkt reduserte kroneverdi i omhandlede tidsrom.

En god indikator for lønnsomhetsgraden ved jernbanedriften er utviklingen i forholdstallene transportytelser (tonnkm og personkm) pr. selsatt. I tabell nr. 26 er det gitt en del indikstall til belysning av dette forhold. Også her har en tatt med alle etterkrigsårene.

Tabell nr. 26.

Nettotonnkm i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften; basis 1938-39 = 100.	Personkm i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften; basis 1938-39 = 100.
1938-39 .. 100 100
1945-46 .. 76 128
1946-47 .. 95 130
1947-48 .. 114 133
1948-49 .. 125 150
1949-50 .. 123 134
1950-51 .. 123 131
1951-52 .. 135 132
1952-53 .. 120 128

Det framgår av tabellen at Statsbanene i 1952-53 transporterte ca. 20 % fler tonnkm pr. mann og ca. 28 % fler personkm pr. mann enn før krigen. Relativt sett tilføres altså samfunnet i dag en langt større transportytelse enn før krigen. Som det vil framgå av tabellen, viser driftsåret 1951-52 den største godstrafikkfyltelse pr. mann. Det tilsvarende toppår for persontrafikken var 1948-49.

En vil understreke at tallene i tabell nr. 26 i første rekke gir et uttrykk for kapasitetsutnyttningen ved Statsbanene. Stigningen i trafikkmengden har ført til en bedre utnyttelse av den faste organisasjon (faste anlegg mv.) som er nødvendig for å opprettholde jernbanedriften, og som innenfor visse grenser for trafikkmengden hverken utvides eller innskrenkes. Tabellens tall gir ikke uttrykk for variasjonen i personalets arbeidsbyrde eller i arbeidseffektiviteten.

Ved en vurdering av Statsbanenes lønnsomhet kan det først være grunn til å stanse et øyeblikk ved følgende spørsmål: Gir i det hele

et privatøkonomisk ført regnskap med taps- og vinningskonto mv. noe adekvat uttrykk for jernbanens lønnsomhet, ordet «lønnsomhet» da brukt i vid betydning, dvs. også lønnsomhet eller nytte for landet som helhet og da særlig med tanke på jernbanens betydning for næringslivets trivsel og utbygging? Det er uten videre klart at om disse forhold gir regnskapene overhodet ingen opplysning, og de nevnte *indirekte nyttevirksomheter* er i det hele av den natur at de undrar seg en hver eksakt beregning. De er imidlertid ikke mindre viktige for det. Uten på noen måte å ville undervurdere eller se bort fra det alvorlige i Statsbanenes i mange henseender bekymringsfulle driftsøkonomi og heller ikke nødvendigheten av til en hver tid å ta effektive skritt for å oppnå en stadig mer effektiv og rasjonell drift, er det av betydning å være oppmerksom på denne side av saken. Ellers vil ordkulisjeen «underskuddsbedrift» med alle dens assosiasjoner lett bli enerådende ved et hvert forsøk på en vurdering.

Jernbanens kapitaliserte lønnsomhet eller verdi er fra et privatøkonomisk synspunkt null eller rettere negativ. Ingen privatøkonomisk drevet bedrift ville i dag uten bindende løfte om nødvendige subvensjoner betale noe som helst for å overta Statsbanenes aktiva, såfremt vilkåret var uforandret toggang og transportmuligheter, sikkerhetstjeneste samt lønns- og arbeidstidsbestemmelser som nå osv. Og allikevel representerer jernbanens anlegg og materiell en viktig del av landets nasjonalformue. Dette gjør den i kraft av sin indirekte nytte eller lønnsomhet for landet. En skal i denne sammenheng være oppmerksom på at rentabilitetsspørsmålet i privatøkonomisk forstand som regel ikke har vært tillagt noen betydning ved avgjørelser om hvorvidt en skulle gå til bygging av våre stambaner. Det har fra første stund av vært klart at en i beste fall bare kunne håpe på en balanse mellom driftsinntekter og driftsutgifter (ekskl. renter) sett under ett. (Jfr. eksempelvis Nordlandsbanen; motivering: opphjelpe av næringslivet, knytte Nord-Norge nærmere sammen med resten av landet, militære og kulturelle formål osv.).

Hensikten med ovenstående uttalelse angående utsagnskraften av det årligars framlagte regnskapsmateriale når det gjelder Statsbanenes lønnsomhet i vid betydning, har vært å

minne om at vurderingen i denne sak må foretas ut fra et samfunnsøkonomisk synspunkt.

De vanskelige økonomiske spørsmål en står overfor når det gjelder å treffe hensiktsmessige tiltak for å bedre Statsbanenes driftsøkonomi, må i den aktuelle situasjon vesentlig angripes fra utgiftssiden, og de aktuelle tiltak som er nærliggende for å tilveiebringe en senkning av driftsutgiftene, kan summeres opp slik uten at rekkefølgen angir noen prioritetsorden:

Hurtigst mulig *eliminering av fornyelsesunderskuddet* (dvs. gjenanskaffelsesverdien av varige hjelpemidler som har nådd eller overskredet sin normale levealder), som foruten å være årsak til en lang rekke av de mangler som preger norsk jernbanedrift i dag, også rent driftsøkonomisk har den virkning at den daglige drift fordyres og vanskeliggjøres.

Elimineringen av det foreliggende fornyelsesunderskudd¹⁾ vil i alle tilfelle bli en langsiktig oppgave hvis løsning krever ekstraordinære statsfinansielle løft. Resignerer en imidlertid og lar dette problem ligge uløst, betyr det i realiteten at Statsbanene fortsatt må arbeide med en relativt stor bestand av dyre og tungtdrevne varige hjelpemidler som forlengst burde ha vært utskiftet, et forhold som nødvendigvis må slå ut så vel i driftsresultatene som i nedsatt kvalitet av tjenestene overfor trafikantene (f.eks. hyppigere forsinkelser, utilfredsstillende ruteplaner, utilfredsstillende kjørehastigheter osv.).

For det annet kan en nevne tiltak for å fremme en *økt mekanisering og modernisering av driften*, dvs. mer kapitalkrevende produksjon, som medfører at lønnskostnadenes andel i totalkostnadene synker så vel totalt som for den enkelte ytelse. Mulighetene for økt mekanisering skulle hva våre jernbaner angår, være store, idet driftsmåten ennå er langt mer arbeidskrevende enn den burde være sett på bakgrunn av den tekniske utvikling. Det er derfor de arbeidsintensive tjenestegrener som særlig vil komme i søkelyset ved de effektivitetsanalyser som er og vil bli satt i gang som et ledd i rasjonaliseringsbestrebelsene.

Mekaniseringen forutsetter imidlertid gjerne store kapitalinvesteringer, og takten for gjennomføringen av tiltakene vil derfor være av-

hengig av de bevilgninger Statsbanene får til utvidelser og forbedringer ved de igangværende baner.

For det tredje vil det være naturlig å gjennomføre en større grad av *standardisering* i de forskjellige tjenestegrener.

Et aktuelt problem som melder seg når en behandler spørsmålet om tiltak for å bedre driftsøkonomien ved Statsbanene, er hva det skal gjøres med de *trafikksvake sidelinjene*. Slike har vi en rekke av her i landet. Utgiftene til drift, vedlikehold og fornyelse vil på disse innen visse grenser være faste sett i relasjon til trafikkvolumet. Det er derfor klart at en hel rekke sidelinjer med meget lav trafikk vil bety en merkbar belastning på driftsbudsjettet.

Det har på internasjonal basis vært foretatt undersøkelser av hvilke erfaringer de forskjellige jernbaneforvaltninger har gjort på dette område. En har kommet fram til den konklusjon at når trafikkvolumet er mindre enn *250 000 trafikkenheter²⁾ pr. km driftslengde og år*, vil det som regel være mer økonomisk å avvikle trafikken på veg enn på jernbane, selv om en ved alternativet vegtransport opprettholder jernbanetakstene som før. Problemet med de trafikksvake sidelinjer kan for øvrig ikke bare løses ut fra et snevert driftsøkonomisk synspunkt, man må bl. a. ta hensyn til hvilke andre muligheter som foreligger for å dekke trafikkbehovet. Hovedstyret kommer til å ofre dette spørsmål økt oppmerksomhet i tiden som kommer.

Inntekter.

I tabell nr. 27 har en for driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53 gitt en oversikt over Statsbanenes driftsinntekter.

De totale driftsinntekter ifølge tabell nr. 27 har i tidsrommet 1949-50—1952-53 steget med i alt kr. 88,9 mill. eller med 30,4 %. Denne inntektsstigning skyldes *takstforhøyelser*, idet trafikken i 1952-53, bortsett fra Ofotbanen, lå på et noe lavere nivå enn i 1949-50.

Inntektene av persontrafikken er gått opp fra kr. 145,3 mill. i 1951-52 til kr. 149,3 mill. i 1952-53. Inntektene av godstrafikken er gått opp fra kr. 183,9 mill. i 1951-52 til kr. 201,5 mill. i 1952-53. Inntektsstigningen siste driftsår skyldes utelukkende takstforhøyelser for

¹⁾ Fornyelsesunderskuddet pr. 1.1.51 utgjorde kr. 327 mill. (av daværende kjøpekraft).

²⁾ Nettotonnkm + personkm.

så vel person- som godstrafikkens vedkommende, idet trafikken volummessig sett (særlig godstrafikken) har vist nedgang siste driftsår.

Når det gjelder fordelingen av inntektene, viser det seg at *godstrafikkens andel i de to-*

tabe. inntekter øker sammenliknet med det tilsvarende forholdstall for persontrafikken. Dette er en utvikling en har kunnet iaktta i de senere år.

Tabell nr. 27, Statsbanenes totale driftsinntekter i 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

	1949-50	1951-52	1952-53
<i>Trafikkinntekter</i>	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	133 000	145 272	149 341
Postbefordring	6 702	7 599	6 243
Godstrafikk	135 249	183 866	201 522
Øvrige trafikkinntekter	2 844	3 680	3 602
<i>Andre inntekter</i>			
Andre inntekter av jernbanedrift	4 214	4 566	5 794
Bildrift	9 882	11 719	13 423
Eiendomsdrift	684	729	781
Renteinntekter	219	1 017	1 034
<i>Sum</i>	292 794	358 448	381 740
<i>Sum</i> (basis 1949-50 = 100)	100	122,4	130,4

Tabellens tall for 1952-53 er framstilt grafisk i figur nr. 10.

Utgifter.

I tabell nr. 28 er det for driftsårene 1949-50, 1951-52 og 1952-53 gitt en oversikt over de totale utgifter ved jernbanedriften, bildriften og eiendomsdriften fordelt på de enkelte hovedgrupper av driftsutgifter.

De totale driftsutgifter ifølge tabell nr. 28 har i tidsrommet 1949-50 — 1952-53 steget med i alt kr. 128,5 mill. eller med 38,5 %. Denne utgiftsstigning skyldes hovedsakelig lønns- og prisstigningen (hevning av dyrtidstilleggene i årene 1950-1952 og nytt lønnsregulativ fra l. 4. 52), økt antall personale (bl. a. som følge av de nye arbeidstidsbestemmelser og nye regler om militærtjeneste for jernbanens tjenestemenn), økte fornyelsesavsetninger¹⁾ samt stigning i jernbanens driftsytelser. Statsbanenes driftslengde har ikke undergått noen endringer siden 1949-50.

Lønninger som er driftsutgifter, utgjør for tiden ca. 63 % av de totale driftsutgifter ifølge tabell nr. 28.

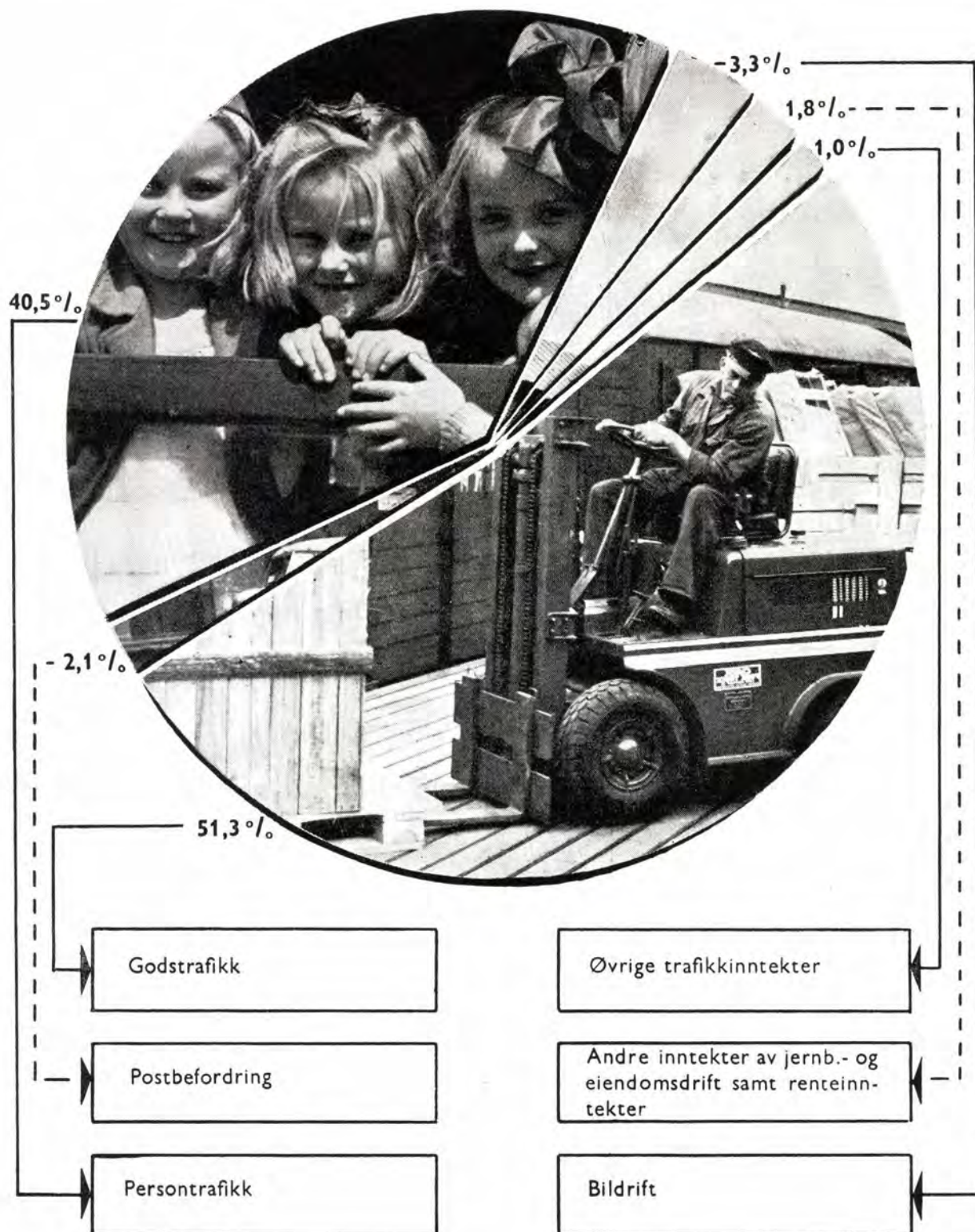
Kapitalinvesteringer ved driften.

Mens bevilgninger gitt under driftsutgiftsbudsjettet har til formål å holde Statsbanenes transportapparat i gang (i samsvar med den fastlagte ruteplan) samt å *vedlikeholde og fornye* dette, tar en med bevilgningene på driftens kapitalbudsjett sikte på å *utvide og forbedre* det transportapparat som til en hver tid foreligger. Disse kapitalutgifter er begrunnet i nødvendigheten av å bringe driftsbanene opp til en standard som mest mulig tilsvarer det foreliggende transportbehov og transporttekniske nivå. Etter Hovedstyrets oppfatning mangler det meget på at Statsbanene som vårt viktigste kommunikasjonsmiddel til lands har fått de midler til kapasitetsutvidelser og forbedringer som en rimelig vurdering skulle tilsi.

I 4-årsperioden 1949-50 — 1952-53 medgikk ifølge regnskapet i alt kr. 86,1 mill. til utvidelser og forbedringer ved driften (jernbane- og bildrift). Hovedstyret vil dog gjøre oppmerksom på at visse investeringsarbeider på anleggsbudsjettet i perioden har betydd eller kommer til å bety en effektivitetsøkning eller forbedring av de nåværende driftsbaner (f. eks. elektrifiseringen og bygging av dobbeltspor). Disse investerings-tall burde derfor egentlig komme i tillegg til det anførte beløp kr. 86,1 mill.

¹⁾ Står delvis i sammenheng med prisstigningen.

Fig. nr. 10. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1952-53 fordelt på de viktigste inntektsposter.
(Jfr. tabell nr. 27.)

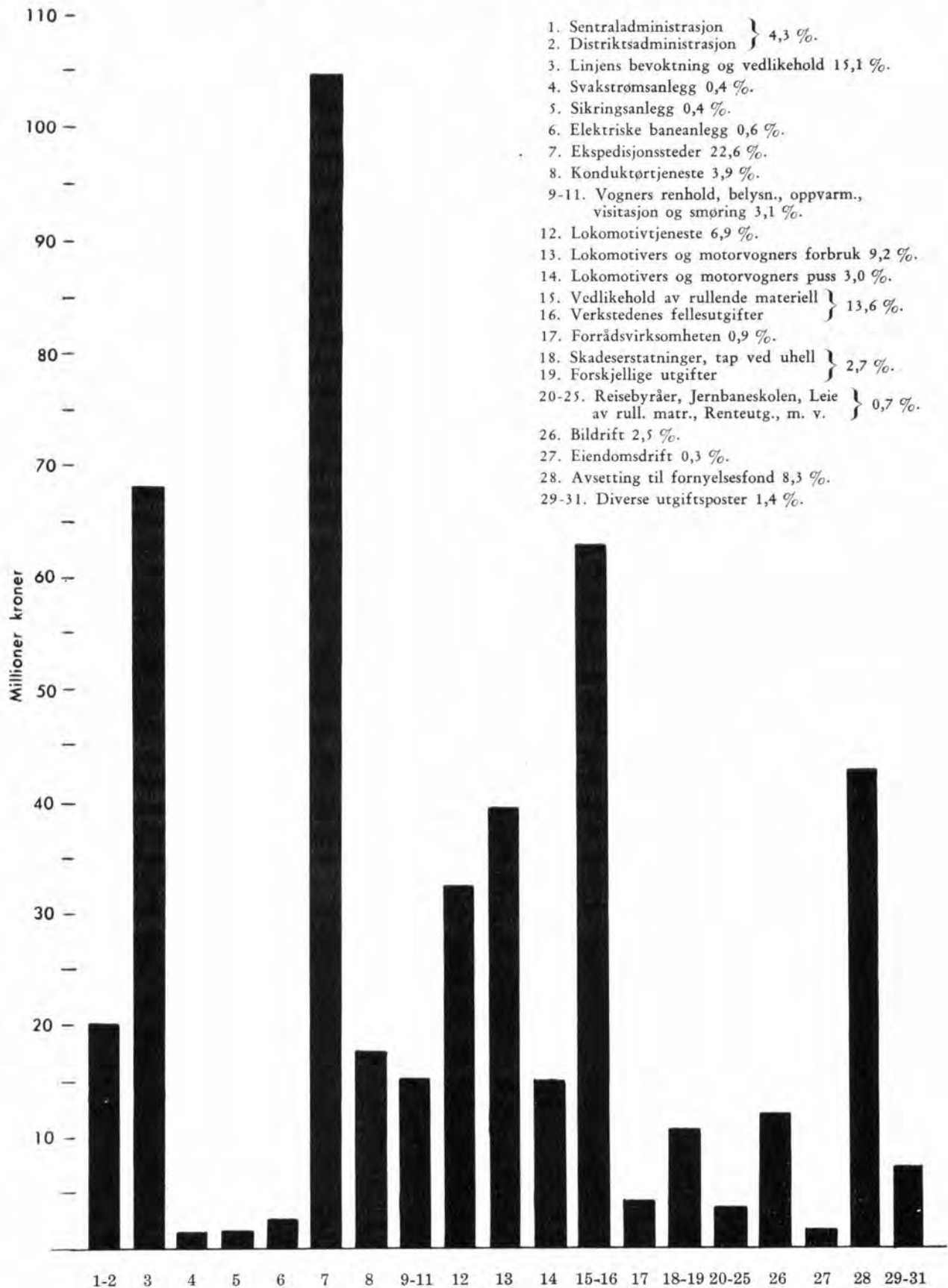


Tabell nr. 28. Totale driftsutgifter ved jernbanedriften, bildriften og eiendomsdriften i 1949-50, 1951-52 og 1952-53.

	1949-50 1 000 kr.	1951-52 1 000 kr.	1952-53 1 000 kr.
1. Sentraladministrasjon (den andel som belastes Statsbanenes drift)	5 899	7 769	8 518
2. Distriktsadministrasjon	8 446	10 198	11 756
3. Linjens bevoktning og vedlikehold	50 277	63 114	68 303
4. Svakstrømsanlegg	1 186	1 537	1 658
5. Sikringsanlegg	1 429	1 598	1 697
6. Elektriske baneanlegg	1 855	2 501	2 727
7. Ekspedisjonssteder	77 979	94 405	104 716
8. Konduktørtjeneste	13 378	16 339	17 574
9. Vogners renhold mv.	5 166	7 310	8 272
10. Vogners belysning og oppvarming	2 659	2 810	3 112
11. Vogners visitasjon og smøring	2 619	3 099	3 598
12. Lokomotivtjeneste	22 773	28 772	31 969
13. Lokomotivers og motorvogners forbruk ..	39 745	38 231	39 256
14. Lokomotivers og motorvogners puss	9 965	12 539	14 709
15. Vedlikehold av rullende materiell	39 157	45 334	49 738
16. Verkstedenes fellesutgifter	9 550	11 435	12 860
17. Forrådsvirksomheten	2 926	3 840	4 150
18. Skadeserstatninger, tap ved uhell	2 286	5 547	3 306
19. Forskjellige utgifter	3 305	5 886	7 366
20. Reisebyråer	813	960	1 077
21. Jernbaneskolen	255	335	392
22. Elektrisk energi i Narvik distrikt	228	275	384
23. Leie av rullende materiell	44	213	346
24. Statsbanenes regnskapsrevisjon	393	502	564
25. Renteutgifter	869	903	1 026
26. Bildrift (ekskl. fornyelsesavsetning)	8 576	10 317	11 922
27. Eiendomsdrift (ekskl. fornyelsesavsetning)	1 012	1 250	1 448
28. Avsetning til <i>fornyelsesfond</i> (jernbanedrift, bildrift og eiendomsdrift)	15 455	34 639	42 457
29. Div. utgiftsposter vedr. Bratsbergbanen (avdrag, renter, avsetning til fonds)	2 310	3 819	3 740
30. Tilskudd til pensjonskassene	1 776	1 617	2 480
31. Gjenoppbyggingsutgifter	1 236	541	898
<i>Sum</i> utgifter i alt	333 567	417 635	462 019
<i>Sum</i> i alt (basis 1949-50 = 100)	100	125,2	138,5

Tabellens tall for 1952-53 er framstilt grafisk i figur nr. 11.

Fig. nr. 11. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1952-53 fordelt på de viktigste hovedgrupper.



M. h. t. søylenr., se tabell nr. 28.

Det er i 4-årsperioden investert ca. kr. 30 mill. til utvidelser og forbedringer av de *bane- og bygningstekniske* anlegg. En har ved disse investeringer først og fremst tatt sikte på anlegg som tjener driftssikkerheten (masseutskifting (dvs. teleforebygging), utskifting av grus med pukkbullast, innlegging av tyngre skinneprofiler samt eliminering av farlige raspertier ved linjeomlegging). Dessuten har overgang fra damp til elektrisk drift nødvendiggjort forutgående forbedringer av baneteknisk natur. Hensynet til avviklingen av trafikken på en rasjonell og økonomisk måte (mekanisering, modernisering) har også vært tillagt stor vekt ved utvelgingen av forføyninger som er brakt i forslag overfor de høyere myndigheter.

Arbeidet med 21 komplette og 13 enkle *sikringsanlegg*¹⁾ er brakt til avslutning i løpet av 4-årsperioden. I tillegg hertil er 18 automatiske vegsignalanlegg tatt i bruk.

Fordelene som oppnås ved anlegg av sikringsanlegg, er så vel av *driftsteknisk* som *økonomisk* natur (større sikkerhet, raskere togekspedisjon, hurtigere kjøring og minsket personalbehov).

Når det gjelder den generelle *målsetting for investeringspolitikken* ved Statsbanene i de nærmeste år framover, er Hovedstyrets linje den at driftsbanene, innenfor et gitt totalt investeringsbudsjett, må gis høyeste preferanse. Inntil en har tilveiebrakt en forsvarlig fornyelsesstandard og også foretatt de forbedringer og kapasitetsutvidelser av driftsbanenes anlegg og materiell som utviklingen på det jernbanetekniske område nødvendiggjør, bør derfor *nyinvesteringer i jernbaneanlegg* komme i annen rekke. Ved å innta dette standpunkt undervurderer Hovedstyret på ingen måte den samfunnsmessige betydning det har å fortsette utbygg-

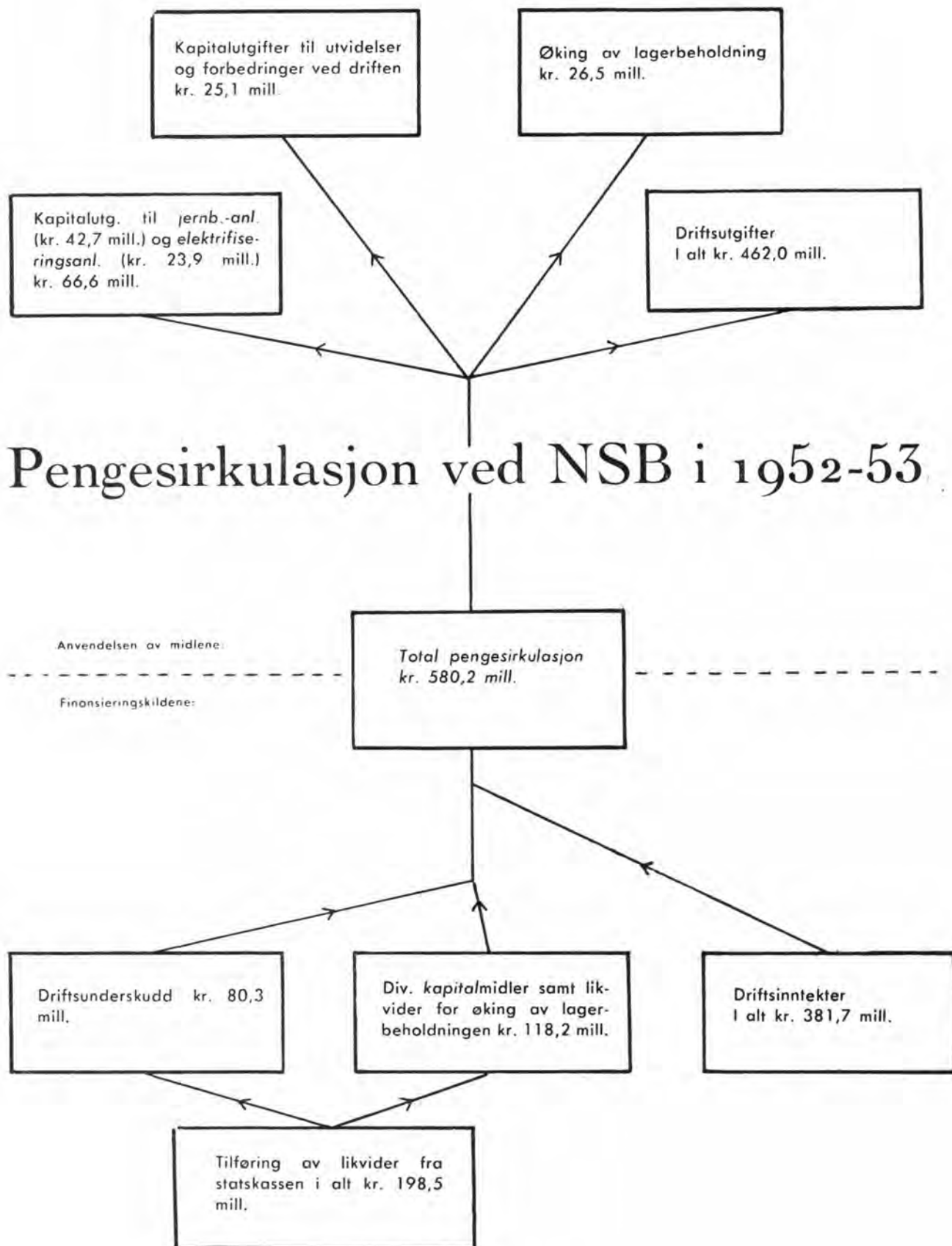
ingen av banenettet. Skal dette imidlertid skje samtidig som driftsbanene forfaller, vil resultatet både i driftsmessig og økonomisk henseende bli en alminnelig senkning av jernbanestandarder. En har sett helt bort fra den mulighet at begge de nevnte investeringsformål kunne tilgodeses i full utstrekning samtidig. Det ville være urealistisk å regne med at landet realøkonomisk sett skulle kunne tåle en belastning som investeringer av denne størrelsesorden ville betinge.

Selv om en har valt å følge den linje for investeringspolitikken som det er redegjort for i det foregående, vil en imidlertid likevel være stilt overfor det problem å velge mellom en lang rekke alternative investeringer ved disponeringen av midlene for driftsbanene. Etter Hovedstyrets mening vil det her særlig være av betydning å konsentrere seg om de investeringer som medfører framtidig innsparing av løpende driftsutgifter. Utgiftsstrukturen ved Statsbanene domineres av noen få hovedgrupper av driftsutgifter som representerer tjenestegrener hvor en omlegging i retning av mer *kapitalintensiv* (og dermed mer tidsmessig drift) ville bety store innsparinger av arbeidskraft og materialer sammenliknet med de oppfringer som er nødvendige i dag.

Finans- eller pengesirkulasjonen.

I etterfølgende grafiske oversikt har en til sist søkt å gi et samlet bilde av finans- eller pengesirkulasjonen ved Statsbanene i 1952-53. Oversikten viser i store trekk hvor pengene til den samlede statsbanevirksomhet kommer fra og til hvilke formål de blir anvendt. Den totale pengeomsetning var på kr. 580,2 mill. For nærmere detaljer viser vi til figuren på side 49.

¹⁾ Delvis også finansiert av fornyelsesfondets midler.



Aasens Boktrykkeri — Oslo

P/101