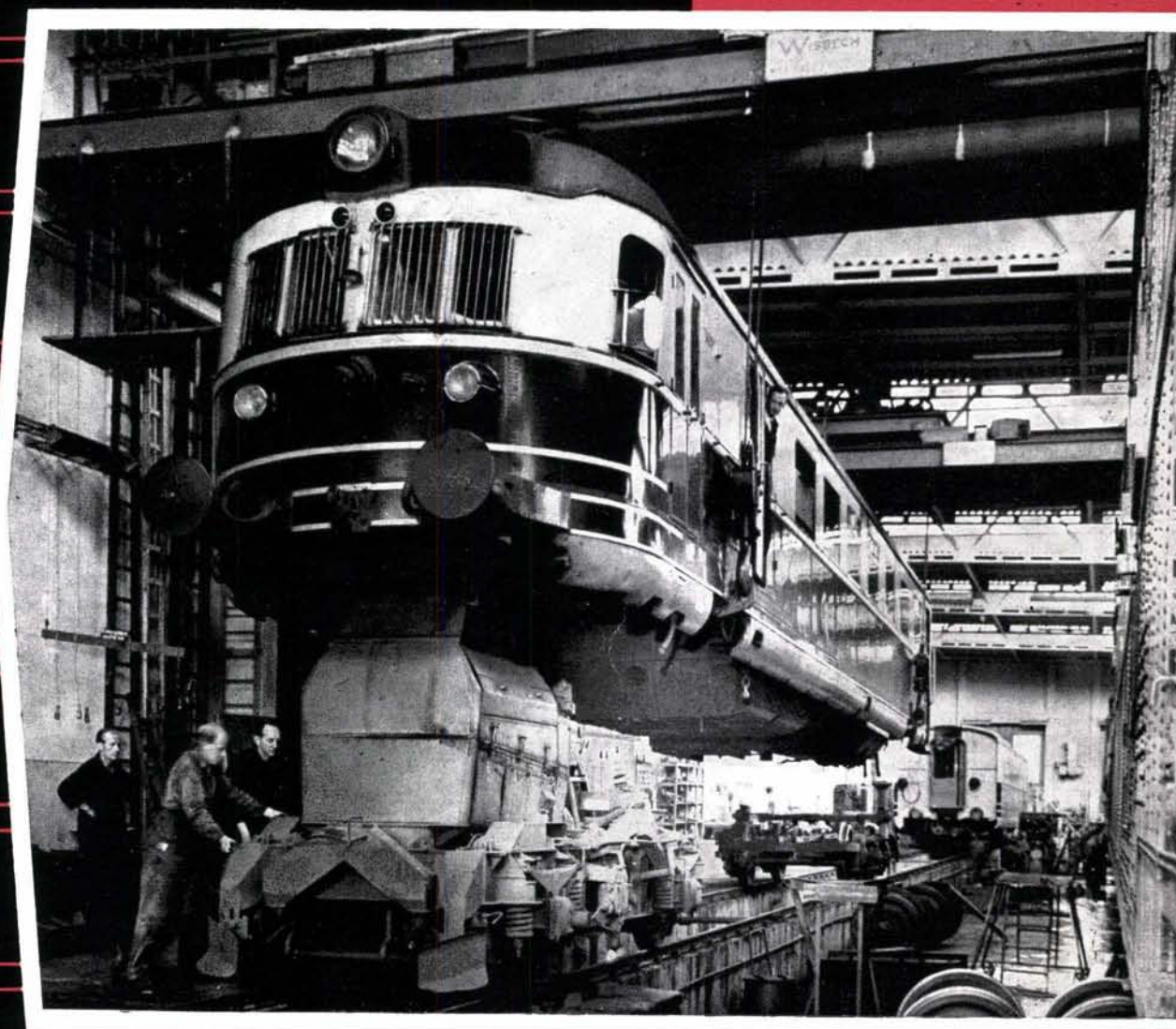


NORGES STATSBANER



DRIFTSBERETNING
1954 - 55

NORGES STATSBANER

DRIFTSBERETNING

1. 7. 54 — 30. 6. 55

AASENS BOKTRYKKERI — OSLO

1956

INN H O L D

	Side
1. Innledning	5
1. 1. Den sentrale og lokale ledelse	5
1. 2. Oversikt over banenettet	6
2. Produksjonsfaktorer	9
2. 1. Faste anlegg	9
2. 2. Rullende materiell	19
2. 3. Personale	23
2. 4. De viktigste materialer og forbrukssaker	31
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)	33
4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)	37
5. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt kapitalinvesteringer ved driften	43

Generell merknad:

Enkelte av de *statistiske* talloppgaver under avsnitt 3. og 4. vedrørende 1953-54 og 1954-55 er *foreløpige*.

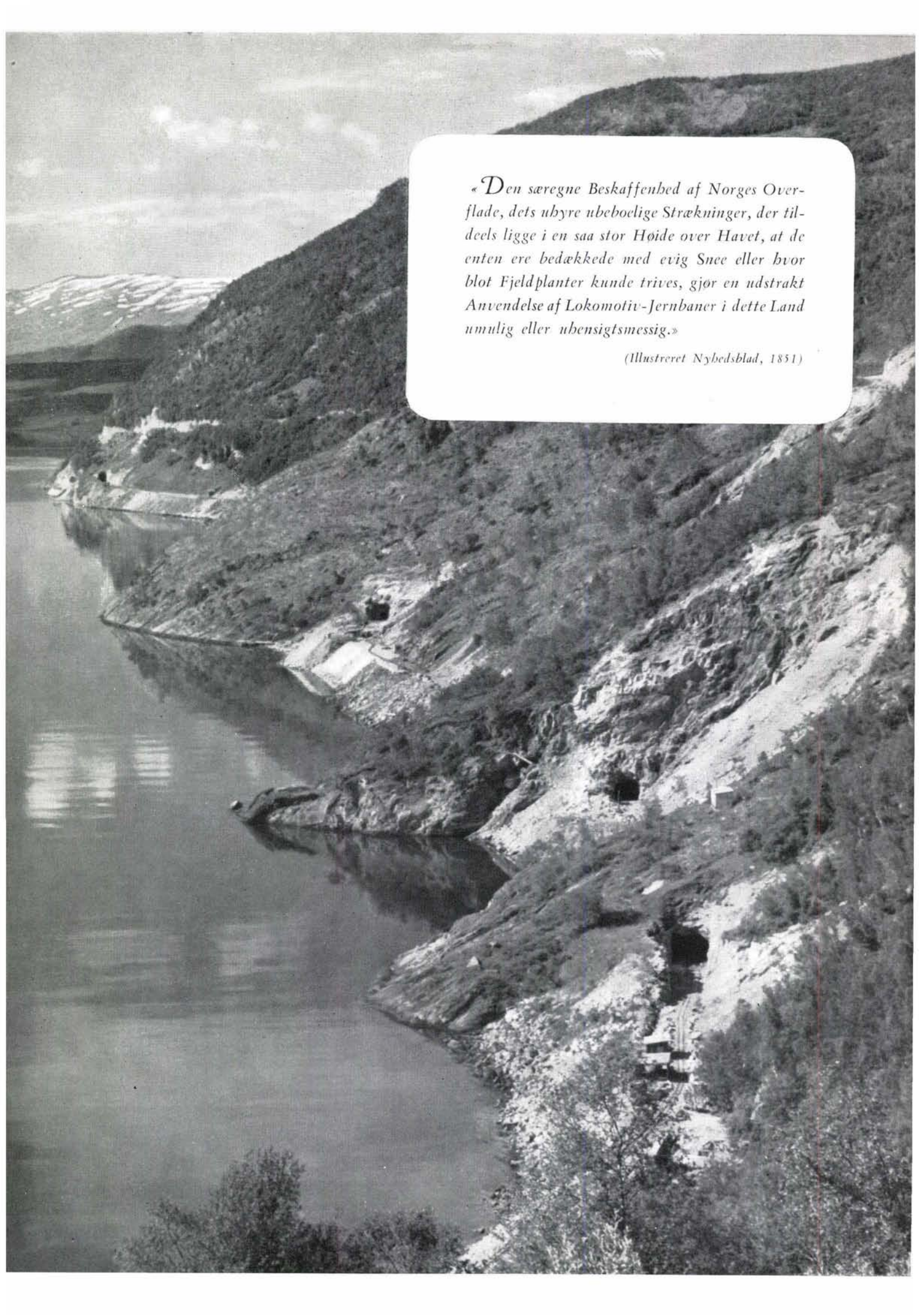
Utgitt av:

NORGES STATSBANER

Hovedstyret

April 1956

Trykt i 1200 ekspl.



«Den særegne Beskaffenhed af Norges Overflade, dets uhyre ubeboelige Strækninger, der tildeels ligge i en saa stor Høide over Havet, at de enten ere bedækkede med evig Sne eller hvor blot Fjeldplanter kunde trives, gjør en udstrakt Anvendelse af Lokomotiv-Jernbaner i dette Land umulig eller ubensigtsmessig.»

(Illustreret Nyhedsblad, 1851)

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. 31.12.55:

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: Stortingspresident, fylkesmann Oscar Torp, Oslo. Skoledirektør Kristian Langlo, Ålesund. Sekretær Andreas Wormdahl, Trondheim.

2 medlemmer (med personlige varamenn) som oppnevnes av Kongen for 4 år av gangen: Statsråd Nils Handal, Bergen (varamann finansrådmann Johannes Johnsen, Stavanger). Stortingsmann, oberst Alv Kjøs, Elverum. Statsråd Nils Handal er fritatt for vervet som medlem av Hovedstyret for den tid han er medlem av Kongens råd.

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*. Førstefullmek-
tig *Harald Hoff*.

Ved Statsbanenes sentrale administrasjon (Hovedstyret for Statsbanene) er det 7 avdelinger som hver ledes av en jernbanedirektør, nemlig:



NORGES STATSBANER HOVEDSTYRET	
GENERALLDIREKTØREN	6
MØTESAL	6
ADMINISTRASJONS- PERSONALAVDELINGEN	8
ADMINISTRASJONSRADET	2
REGISTRERT	3
PERSONAL- OG TRYKESKJEM- PERSONALKONTOR	3
BANEAVDELINGEN	3
KLIMMELINJEKONTOR	3
ANLEGGSKONTOR	3
ARBEIDSTRONTOR	3
REKONTOR	3
STREKREVISJONSKONTOR	3
VEIKONTOR	2
DRIFTS- OG TRAFIKKAVDELINGEN	5
DRIFTSKONTOR	5
VEIKONTOR	5
STATISTISKE KONTOR	2
STATSBANENES MILITERKONTOR	6
ELEKTROAVDELINGEN	3
KONTOR FOR ELEKTRISKE BANE- SIGNAL- OG SVAKSTRØMOKONTOR	3
FORRÅDSAVDELINGEN	4
FORRÅDSKONTOR	4
INNHJELPSKONTOR	3
MASKINAVDELINGEN	3
ARBEIDSTRONTOR	4
KONSTRUKSJONSKONTOR	3
VERKSTEDKONTOR	3
PRESSE- OG OPPLYSNINGSKONTOR	6
YRKES- OG VELFERDSKONTOR	2
ØKONOMI AVDELINGEN	2
MIDDELT- OG BEREDSKAPSKONTOR	2
BALKONJONSKONTOR	2
ORANJASJONSKONTOR	2
STATISTISKE KONTOR	2
KASSE	2
STATSBANENES REGNSKAPSREVISJON	2

Administrasjons- og
personalavdelingen: *Leif Tveten*.

Baneavdelingen: *Gunnar Kavli*.

Drifts- og Trafikk-
avdelingen: *Per Ulvik*.

Elektroavdelingen: *Erik L. Norgren*.

Forrådsavdelingen: *Oscar Kaalstad*.

Maskinavdelingen: *Conrad Birkeland*.

Økonomiavdelingen: *Håkon V. Ruud*
(fungerende).

Det er dessuten et:
Presse- og opplysningskontor:
Tryggve Strøm, redaktør.
samt et:

Yrkes- og velferdskontor:
Erling Kiil, velferdssjef.

De sist nevnte to kontorer sorterer direkte under Generaldirektøren.

Av særskilte organer nevner en *Personal- og pensjonsnemnda* hvis medlemmer består av Generaldirektøren, 2 representanter (med vara-

menn) 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 innvilgning 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 Stortinget, som også er tillagt den avgjørende myndighet på en rekke andre viktige forvaltningsmessige områder.

Innehavere av distriktsjefstillingene pr. 31.12. 1955.

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 Trættestad.*

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. 31.12.55.

Bane-nr. (anmerket på kartet side 7)	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 ¹⁾	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 riksgrense (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 ¹⁾ , Reinsvoll—Skreia og Alnabru—Grefsen ¹⁾	189	Normalsporet.
7.	Valdresbanen (Eina—Fagernes)	109	Normalsporet.
1.—7.	<i>Sum</i> Oslo distrikt	896	Herav 352 km elektrifisert bane.




¹⁾ Betjener bare godstrafikk.

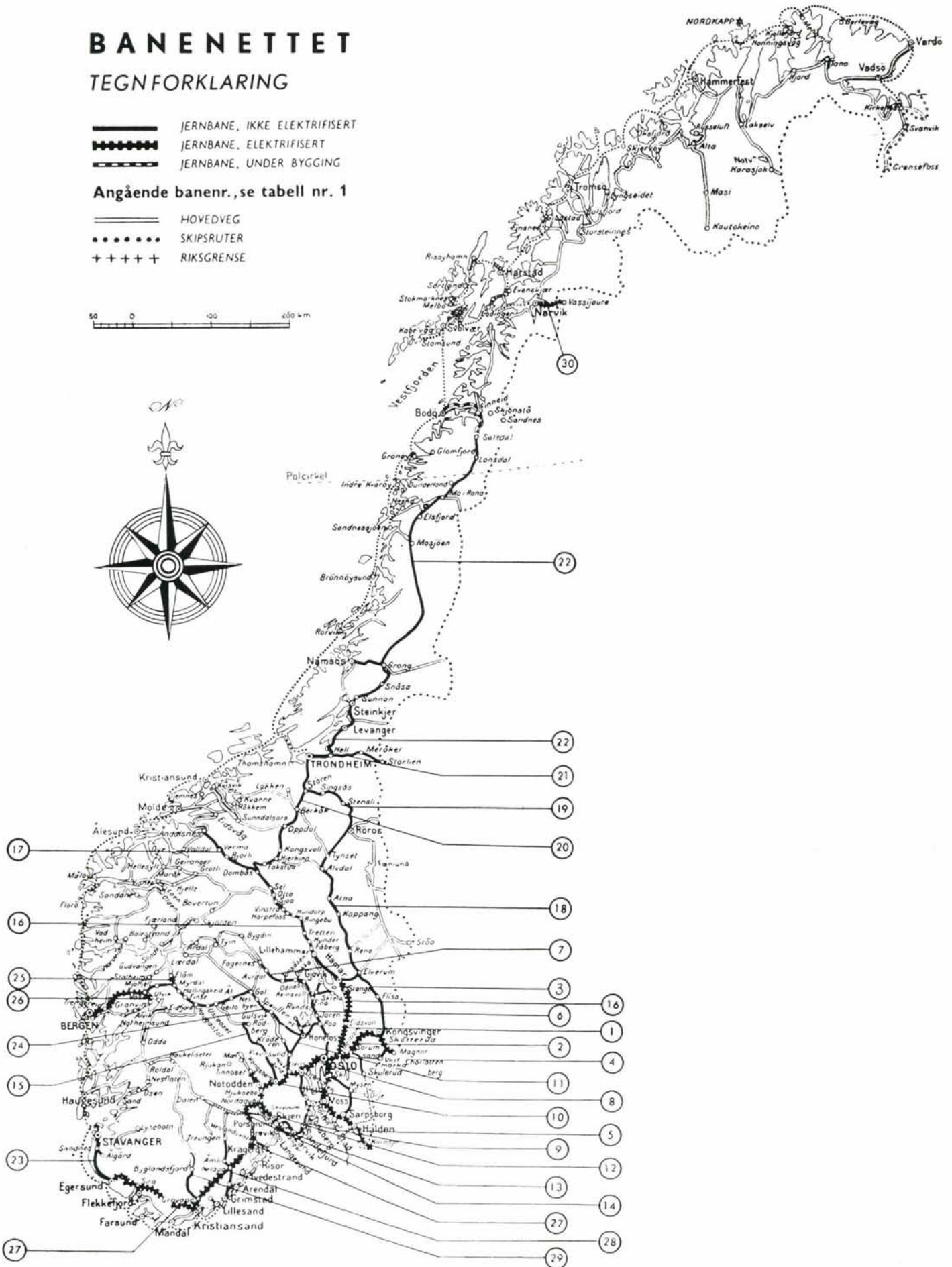
BANENETTET

TEGNFORKLARING

-  JERNBANE, IKKE ELEKTRIFISERT
-  JERNBANE, ELEKTRIFISERT
-  JERNBANE, UNDER BYGGING

Angående baner., se tabell nr. 1

-  HOVEDVEG
-  SKIPSRTUTER
-  RIKSGRENSE



Bane nr. (anmerket på kartet side 7)	Distrikt og banebetegnelse	Drifts- lengde km	Merknad
<i>Drammen distrikt.</i>			
8.	Drammenbanen (Oslo—Drammen)	53	Normalsporet. Elektrifisert. Dobbeltspor Oslo—Sandvika 13 km og Billingstad—Asker 6 km.
9.	Vestfoldbanen (Drammen—Larvik—Eidanger) med sidelinje Skoppum—Horten	147	Normalsporet. Elektrifiseringsarbeidet er i gang.
10.	Drammen—Kongsberg—Hjuksebø	83	Normalsporet. Elektrifisert.
11.	Hokksund—Hønefoss—Randsfjord med sidelinjer Vikersund—Krøderen og Hen-Sperillen ¹⁾	122	Normalsporet.
12.	Bratsbergbanen ²⁾ (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—Saltdal) med sidelinje Grong—Namsos	654	Normalsporet.
19.—22.	<i>Sum</i> Trondheim distrikt	1 129	

¹⁾ Betjener bare godstrafikk.

²⁾ Inntil 30.6.55 i *samsie* med Norsk Hydro. Norsk Hydro's aksjeinteresser ble innløst av staten pr. nevnte datum.

Bane-nr. (anmerket på kartet side 7)	Distrikt og banebetegnelse	Drifts- lengde km	Merknad
<i>Stavanger distrikt.</i>			
23.	Sørlandsbanen (Sira—Stavanger) med sidelinjer Sira—Flekkefjord og Ganddal—Ålgård ¹⁾	160	Normalsporet. Elektrifisert Sira—Egersund 58 km. Strekningen Egersund—Stavanger blir åpnet for elektrisk drift sommeren 1956.
<i>Bergen distrikt.</i>			
24.	Bergensbanen (Hønefoss—Bergen)	402	Normalsporet. Elektrifisert Bergen—Voss 107 km.
25.	Flåmsbanen (Myrdal—Flåm)	20	Normalsporet. Elektrifisert.
26.	Hardangerbana (Voss—Granvin)	27	Normalsporet. Elektrifisert.
24.—26. <i>Sum</i>	Bergen distrikt	449	Herav 154 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	4 411	Herav 1230 km elektrifisert bane.

¹⁾ Betjener bare godstrafikk f.o.m. 1.11.55.

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

i de senere 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 investerte kapital i den del av de faste anlegg som er gjenstand for *fornyelse* fra tid til annen.

En viser til fig. nr. 1 med tabell nr. 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).

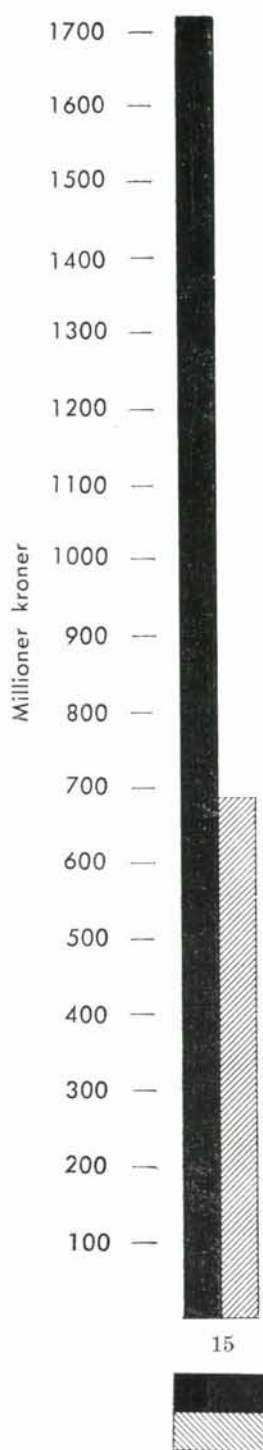


Fig. nr. 1 med tabell nr. 2. Gjenanskaffelses- og nåverdien for de faste anlegg¹⁾ ved jernbanedriften pr. 1.1.1955 fordelt på de viktigste grupper av varige hjelpemidler.

Faste anlegg ved jernbanedriften	Teknisk verdi pr. 1.1.1955 ²⁾			
	Alle beløp i hele tusen kroner			
	Regulert gjenanskaffelsesverdi	%	Nåverdi ³⁾	%
1. Bruer av stål	260 000	15,1	131 606	19,1
2. Skinner og veksler	565 394	32,8	141 512	20,5
3. Stasjoner	358 295	20,8	124 239	18,0
4. Eiendommer	62 311	3,6	25 443	3,7
5. Vokterboliger	34 084	2,0	13 077	1,9
6. Verksteder m/verkstedmaskiner ...	169 705	9,9	65 942	9,5
7. Elektriske baneanlegg	151 206	8,8	122 974	17,8
8. Svakstrømsanlegg	54 549	3,2	27 690	4,0
9. Sikringsanlegg	43 454	2,5	26 785	3,9
10. Sentrallageret	716		418	
11. Sagbruk og impr. verk.	5 590		2 001	
12. Kullosseanlegg	8 389	1,3	3 760	1,6
13. Pukkverk	2 394		1 230	
14. Maskinelt utstyr ved driften (ikke tatt med under andre grupper) ...	5 749		3 434	
15. Sum faste anlegg ved jernb.driften	1 721 836	100,0	690 111	100,0

1) 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).

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

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

Linjen.

Statsbanenes samlede driftslengde utgjør pr. 31.12.55 i alt 4 411 km, hvorav 64 km er dobbeltsporet. Regnes også alle stasjons- og sidespor med, blir den totale sporenlengde 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 4 411 km er 4 296 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).

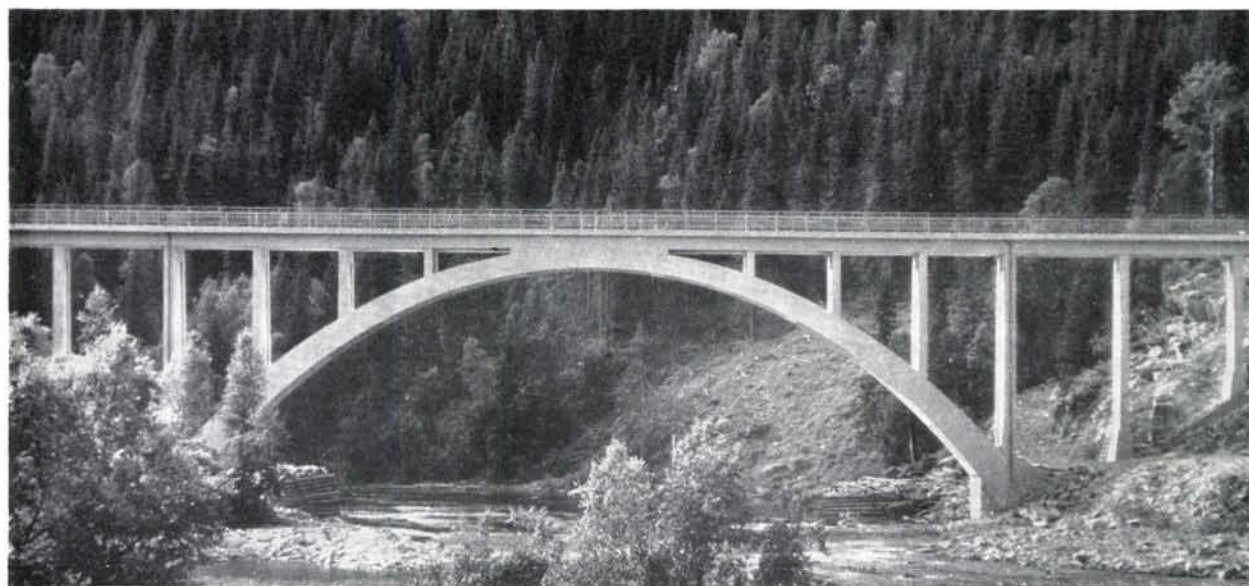
De største samlede brulengder has over Drammenselva ca. 1 000 m (Bragerøløpet ca. 550 m og Strømsløpet ca. 450 m), ved Fetsund ca. 420 m og ved Minnesund ca. 360 m.

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.

Ballastfornyelsen er hittil ikke blitt utført i det omfang som er nødvendig og ønskelig på grunn av mangel på brukbar ballastpukk. Ballastfornyelsen (overgang fra grus- til pukkballast) er i dag en av de sentrale arbeidsoppgaver ved driftsbanene, idet i alt ca. 1 600 km



Bru over Holmvassselva, Nordlandsbanen.

linje trenger å få sin ballast helt eller delvis fornyet. Til dette arbeid vil trenges ca. 2 mill. m³ pukk til en samlet kostnad av ca. kr. 40 mill. Hertil kommer kostnader med selve arbeidet i linjen. For å gjennomføre denne plan må produksjonskapasiteten for ballastpukk økes ganske vesentlig. Når selve ballastfornyelsen kommer i gang for alvor, vil det til dette arbeid anslagsvis trenges ca. kr. 3 mill. pr. år.

Masseskifting.

Telehivingen er et alvorlig problem i vinterhalvåret og påfører Statsbanene store utgifter til justering av linjen.

Arbeidet med *teleforebyggingen* er i de senere år fremmet i et noe raskere tempo enn tidligere, men det er ønskelig å kunne fremme arbeidet hurtigere. Det ble i 1953 innkjøpt 10 mindre gravemaskiner og i 1954 ytterligere 7 som alle er beregnet på fortrinsvis å anvendes for dette arbeid. Det står ennå igjen omtrent 270 km telehivende linje som må masseskiftes, og en håper å kunne greie dette arbeid i løpet av en 10—15 års periode hvis tilstrekkelige midler stilles til disposisjon, dvs. en investering på anslagsvis ca. kr. 4 mill. pr. år. Teleforebyggingen må koordineres med ballastfornyelsen og må minst foregå i samme tempo som denne.

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

Arbeidssparende anleggststyr.

Arbeidet med *mekaniseringen av linjevedlikeholdet* vil bli fortsatt etter samme retningslinjer som hittil. For anskaffelse av nødvendige maskiner (svillepakkemaskiner, kompressorer, traktorer, snøfresere etc.) ville det være ønskelig med en noe større kapitalbevilgning enn hittil, anslagsvis kr. 0,5 mill. pr. år. For de siste to driftsår er det tilsammen bevilget kr. 0,6 mill.

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. 23,40.

Det ble i 1954-55 byttet inn ca. 346 000 sviller, og en nærmer seg nå det normale som regnes å være ca. 320 000 sviller pr. år.

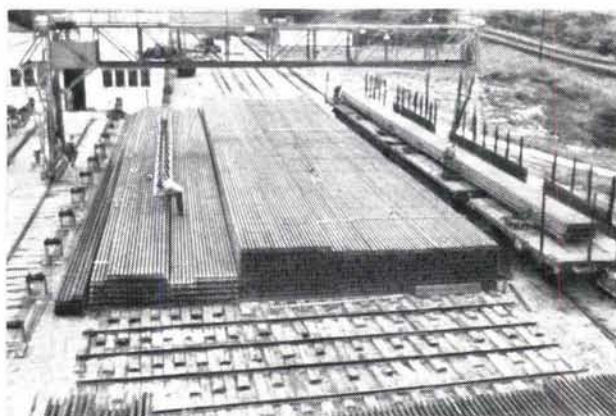
Skinner.

Den *samlete skinnevekt, ekskl. side- og stasjonsspor*, utgjør ca. 309 000 tonn. Fordelingen på de forskjellige skinnevekter ser slik ut:

Skinnevekt kg/m	25—30	35	40—41	49
Tonn skinner	55 000	198 000	23 000	33 000

Regnes alle stasjons- og sidespor med, blir den samlete skinnevekt ca. 374 000 tonn.

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



Fra Skinnesmia, Alnabru.

Behovet for nye skinner til utskifting i de nærmeste år framover ligger ved driftsbanene på ca. 20 000 tonn pr. år. På grunn av utilstrekkelige bevilgninger har skinneutskiftingen på langt nær hatt et så stort omfang i de senere år. En øking av bevilgningene til skinnebyttning ansees derfor nå helt nødvendig.

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 skinneprofils vekt på en rekke linjer. En vil herunder søke å komme fram til et mer ensartet skinneprofil.

Ved Skinnesmia, Alnabru, er det i tidsrommet høsten 1953—juni 1955 utført i alt ca. 8000 skjotsveiser.

Tunneler.

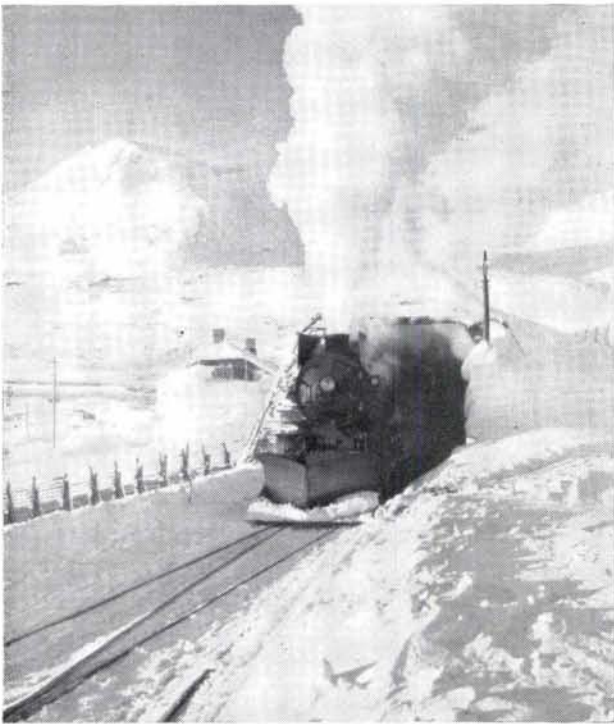
Med smått og stort har Statsbanene tilsammen 733 tunneler med en samlet lengde på 189,5 km, tilsvarende strekningen Oslo—Lillehammer.

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 37,8 km snøoverbygg. Herav faller 29,3 km på Bergensbanen.



En godværstdag på fjellet. (Finse).

Til bekjempelse av snøvanskene har Statsbanene i alt 8 store roterende snøploger foruten 55 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. 5 700 bygninger (ekskl. verkstedbygninger) med et bebygget areal på ca. 518 000 m², dvs. ca. 91 m² pr. bygning i gjennomsnitt. Vel 9 000 m² av nevnte bygningsbestand trenger fornyelse hvert år.

Interiør fra den nye lagerbygning på Marienborg.



I tidsrommet 1948—1955 har driftsbanene pr. kalenderår gjennomsnittlig fått seg tildelt ca. 12 000 golv-m² byggekvote, ekskl. verksteder. Kvoten har vært nyttet fullt ut.

Utenom rene vedlikeholdsarbeider er det i terminen utført bygningsmessige arbeider i forbindelse med overgang fra fast brensel til olje i en rekke sentralfyringsanlegg.

Av større bygningsarbeider ved Oslo Ø. nevner en tilbygg på lyntoghallen som medfører en øking på 1 435 m², og et 4 etasjes tilbygg til magasinbygningen. Sistnevnte tilbygg vil bl. a. gi plass for et sentralvaskeri samt hybelrom for anleggsarbeiderne ved Oslo Sentralstasjon. Arbeidene ventes fullført høsten 1956. Dessuten er et bygg med 48 overnattingsrom (enkeltrom) for lokomotivpersonalet tatt i bruk.

Videre nevner en at Blaker, Disenå og Langhus stasjoner har fått nye stasjonsbygninger, og på Fagernes er arbeidet med den nye motorvognstallen i gang. Porsgrunn st. har tatt i bruk ny godsekspedisjon, Hønefoss og Hamar stasjoner nye velferdsbygninger og Jernbanemuseet sin nye museumsbygning. Sandnes nye stasjonsbygning og godshus er tatt i bruk. Ved denne stasjonsbygning er utvendige trapper av hensyn til trafikken, erstattet av skråramper. Stasjonsbygningen i Trondheim er ominnredet, og på Marienborg er en større og moderne lagerbygning tatt i bruk. På Nordlandsbanen er det bygget nye stasjonsbygninger på strekningen Lønsdal—Saltdal.

Av større bygningsarbeider som er i gang, nevnes velferdsbyggene i Bergen og på Myrdal, Karmøyrotas nybygg i Haugesund som i nær framtid er ferdig med tidsmessig verksted, garasjer og praktiske kontorer. I Stavanger er

driftsbygningen og verkstedet ved Kvaleberget under oppførelse. Verkstedet får en verkstedhall på ca. 2 500 m². I tilknytning til verkstedet blir det ført opp et kontorbygg i 4 etasjer.

Tabell nr. 3 gir en oversikt over utgifter til *reparasjon og vedlikehold av byg-*

ninger ved driftsbanene i 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

Totale bruttoinvesteringer i bygninger ved Statsbanene (dvs. vedlikehold og reparasjon, fornyelse samt *nye bygninger*) utgjorde i 1954-55 kr. 26,4 mill. (hvorav kr. 13,4 mill. til vedlikehold og reparasjon (tabell nr. 3)).

Tabell nr. 3.

	1949-50 1 000 kr.	1953-54 1 000 kr.	1954-55 1 000 kr.
Vokterboliger	1 534	1 602	1 555
Bygninger ved stasjoner	4 758	6 776	5 954
Vannstasjoner, kullskur mv.	525	499	618
Lok.staller, motorvognhaller mv.	786	1 294	1 117
Verkstedbygninger	958	1 052	935
Forrådsbygninger	129	250	162
Bygninger vedr. eiendomsdriften	818	1 227	1 009
Personalerom (overnattingsrom mv.) og velferdsrom	673	2 424	2 004
<i>Sum</i>	10 181	15 124	13 354

Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende jernbanemateriell.

Statsbanene vedlikeholder og reparerer selv sitt rullende jernbanemateriell ved egne verksteder som pr. 30.6.55 beskjeftiget i alt 3 278 arbeidere. Se i denne sammenheng side 15 hvor en har 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 unntatt 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, som nå er vedtatt av Stortinget, blir satt ut i livet, vil det bli bygget et verksted 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 at den medfører en *større spesialisering eller arbeidsdeling* verkstedene i mellom, samtidig som de *større* verksteder blir direkte underlagt Hovedstyret.

Elektriske baneanlegg.

Arbeidet med å elektrifisere driftsbanene fortsetter. Strekningen Bergen—Voss (107 km) ble som allerede nevnt i forrige driftsberetning, åpnet for elektrisk drift den 2.7.54. For øvrig er ikke nye banestrekninger åpnet for elektrisk drift i 1954-55.

Derimot pågår fortsatt arbeidet med å elektrifisere strekningen Egersund—Stavanger og Vestfoldbanen. Etter den oversikt en nå har, regner en med at strekningen Egersund—Stavanger kan åpnes for elektrisk drift sommeren 1956 og at en del av Vestfoldbanen vil kunne drives elektrisk innen utgangen av 1956.

Ved elektrifiseringen av Østfoldbanens østre linje pågår det forberedende arbeider, og på strekningen Sandvika—Asker er ledningsan-

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: 346 mann.

HAMAR DISTRIKTS VERKSTED, Hamar.

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

Arbeidsstyrke: 219 menn.

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

Reparerer: Person- og godsvogner samt lokomotiver og forbrenningsmotorvogner.

Arbeidsstyrke: 854 mann.

STAVANGER DISTRIKTS VERKSTED, Vaulen.

Verkstedet vil om kort tid bli flyttet nærmere Stavanger.

Reparerer: Forbrenningsmotorvogner, person- og godsvogner samt damplok.

Arbeidsstyrke: 92 mann.

SUNDLAND VERKSTED, Strømsgodset ved Drammen.

Reparerer: Person- og godsvogner, forbr.motorvogn., elektriske motorvg., damplok. og kjeler.

Arbeidsstyrke: 732 mann.

BERGEN DISTRIKTS VERKSTED, Kronstad pr. Bergen.

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

Arbeidsstyrke: 253 mann.

MARIENBERG VERKSTED, Trondheim.

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

Arbeidsstyrke: 567 mann.

KRISTIANSAND DISTRIKTS VERKSTEDER.

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

Arendal: Drittrep. av materiellet som trafikerer Arendalsområdet.

Arbeidsstyrke: Tilsammen 92 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 123 mann.

legget for elektrisk drift lagt om og utvidet etter hvert som dobbeltsporanlegget skrider fram.

Når det gjelder matestasjoner for den elektriske banedrift, kan nevnes at den tidligere omformerstasjon på strekningen Voss—Granvin er nedlagt etterat strekningen Bergen—Voss ble elektrifisert. Ved sistnevnte strekning er en ny omformerstasjon tatt i bruk og ytterligere en er under bygging.

Pr. 30.6.55 hadde Statsbanene i alt 1 kraftstasjon, 6 transformatorstasjoner og 10 omformerstasjoner i bruk.

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

År	Enfase-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
1953-54	130	3,5
1954-55	147	4,0

I perioden 1.7.49—31.12.55 er det fullført følgende større elektrifiseringsarbeider:

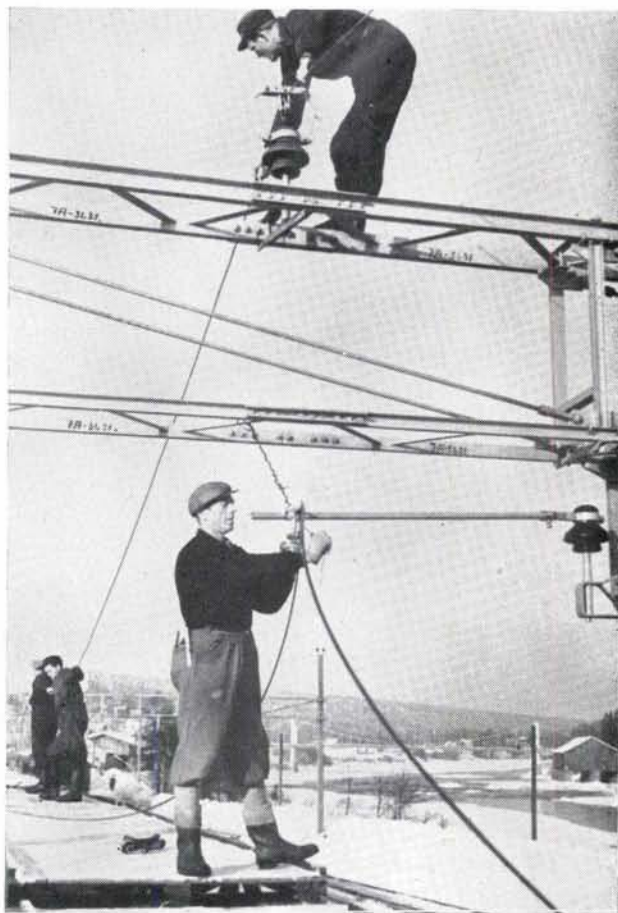
Strekning.	Åpnet for el. drift	Lengde km
Borgestad—Brevik	10.7.49	15,8
Sira—Egersund	1.2.50	58
Kongsvingerbanen	15.6.51	114,8
Lillestrøm—Hamar	15.6.53	105,3
Bergen—Voss	2.7.54	107
Tilsammen		400,9

Driftslengden pr. 30.6.49 var 4 379 km og pr. 31.12.55 utgjorde den 4 411 km. Herav var på de to tidspunkter elektrifisert henholdsvis 829 km og 1 230 km, dvs. 18,9 % og 27,9 % av den samlede driftslengde. Inkl. dobbeltspor og sidespor er det lagt opp i alt ca. 1 630 km kontaktledning.

Rundt regnet 50 % av den samlede trafikk foregår 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 sotlagen.

Av den elektrifiseringsplan som ble vedtatt av Stortinget i 1940, gjenstår bare strekningen Egersund—Stavanger, hvor arbeidet pågår.

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

Jernbanen kan i dag elektrifisere ca. 100 km bane pr. år forutsatt at de nødvendige bevilgninger blir gitt.

Sikringsanlegg.

Sikringsanleggene øker jernbanens drifts- og trafiksikkerhet. Ved bygging av komplette sikringsanlegg vil en ved de fleste stasjoner kunne spare inn personale, og det vil igjen si at bygging av sikringsanlegg er blitt et viktig ledd i de bestrebelse Statsbanene har iverksatt på å tilveiebringe en kostnadssenkning ved jernbanedriften.

Med sikringsanlegg forstås også sikring av planoverganger med automatisk lyd- og lyssignaler og vegbomanlegg. Ved å utstyre en betjent planovergang med automatiske vegbommer vil besparelsen i betjeningsutgifter være så store at nyinvesteringen vil være innspart i løpet av et par år.

Foruten bygging av nye sikringsanlegg må de eldre anlegg utvides og moderniseres når trafikkforholdene gjør det nødvendig å foreta utvidelse av sporarrangementet.

En linjeblokk sikrer linjen mellom to stasjoner og hindrer tog i å kjøre inn på en blokk-

strekning som er belagt. For å kunne bruke linjeblokk må stasjonene ha faste utkjørssignaler. På strekningen Skien N.—Eidanger er som prøve tatt i bruk manuell linjeblokk av et system som bare bruker 2 ledningstråder mellom stasjonene.

I terminen 1954-55 er følgende typer og antall av sikringsanlegg tatt i bruk:

Komplette sikringsanlegg (i alt 10) ved stasjonene:

Katterat	Strandlykkja	Stange
Leirsund	Steinsrud	Frogner
Hauer seter	Eidsvoll	
Jessheim	Minnesund	

1 manuelt linjeblokkanlegg (Skien N.—Eidanger).

Enkle sikringsanlegg (i alt 6) ved stasjonene:

Akkerhaugen	Lundamo	Nakksjø
Svenseid	Helldalsmo	Egersund

3 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg

11 automatiske vegsignalanlegg

1 manuelt vegsignalanlegg

1 vegbomanlegg (elektrisk drevet).

Av øvrige arbeider kan nevnes ombyggingen av sikringsanlegget ved Bergen stasjon og provisorisk ombygging av sikringsanleggene ved Billingstad og Hvalstad stasjoner. Dessuten er 26 mindre arbeider avsluttet i terminen.

Arbeidet med utbygging av sikringsanlegg og sikring av planoverganger vil fortsette i den utstrekning en har disponible midler for dette.

Pr. 30.6.55 var følgende antall og typer av sikringsanlegg i drift ved Statsbanene:

122 komplette sikringsanlegg (ekskl. blokkposter)
77 enklere sikringsanlegg
69 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg
53 automatiske vegsignalanlegg
14 manuelle vegsignalanlegg
86 manuelle vegbomanlegg
6 automatiske vegbomanlegg
130 km bane er utstyrt med manuell linjeblokk
76 km bane er utstyrt med automatisk linjeblokk
1 fjernstyringsanlegg i Lieråsen (fjernbetjent fra Spikkestad st.).

Svakstrømsanlegg.

Følgende arbeider er fullført i 1954-55:

På strekningen Nittedal—Hakadal (8 km) har en tatt i bruk en plast-isolert 8 pars luftkabel hvorav de fleste par erstatter de gamle og sterkt rustede luftlinjer. Kabelen har 3 par i reserve slik at en får 24 sambandskm i tilvekst.

På den nye banestrekning mellom Lønsdal og Rognan (47 km) er det for telefon strukket 2 dobbeltlinjer av jerntråd og 2 dobbeltlinjer av koppertråd. Dette gir en tilvekst på 282 sambandskm.

Videre er det på strekningen Støren—Rognes (11 km) og Hamar—Rena (65 km) strukket nye dobbeltlinjer av koppertråd, og mellom Kopperå og Meråker er det lagt opp en enkeltlinje for fjernskriver.

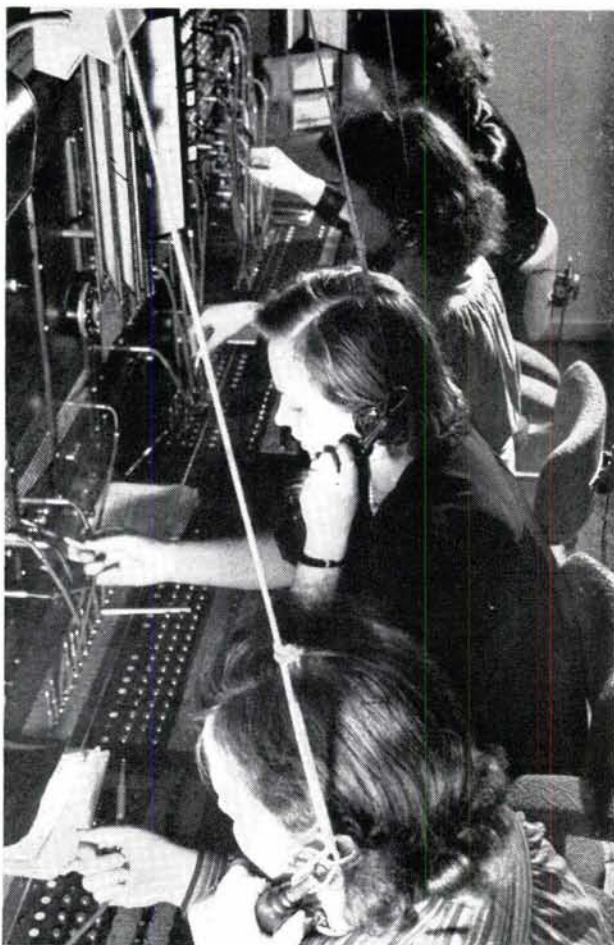
Ovennevnte arbeider gir tilsammen en tilvekst på 510 sambandskm.

Av øvrige arbeider i terminen kan det nevnes at det er lagt svakstrømskabel mellom Larvik og Eidanger på Vestfoldbanen, og en felles svakstrømskabel med Telegrafverket legges på strekningen Egersund—Stavanger. For ledningstjenesten i Oslo og Drammen distrikter har det i Oslo-området vært drevet prøvedrift med radiotelefon for revisjonsvogner og utrykningsbiler. Et automatisk togmeldingssystem mellom Dombås og Åndalsnes stasjoner er tatt i bruk, og mellom Oslo Ø. og Ski er et 6-kanalsystem under montering. Arbeidet med planlegging og anskaffelse av fjernskriverutstyr pågår.

Pr. 30.6.55 fordelte antall sambandskm ved Statsbanene seg slik:

20 424 km kabellinjer
17 510 « luftlinjer
5 300 « bærefrekvenslinjer

Pr. 30.6.55 hadde Statsbanene i alt 2 815 telefonapparater i linjen. Det er en ubetydelig øking på 15 apparater fra forrige termin. De større stasjoner betjenes av i alt 107 sentralbord (vekslere), og distriktsadministrasjonen disponerer over i alt 7 større automatsentraler. Telefonapparater for disse og for de foran nevnte sentralbord er ikke medregnet i apparattallet ovenfor. Dessuten er det i de senere år anskaffet felttelefonapparater for banepersonalet.



Telefonanlegg, Oslo Østbanestasjon.

Sett under ett er det samlede antall telefonapparater i bruk ved Statsbanene ca. 10 000.

Antallet av høyttaleranlegg er i alt 197 stasjonære anlegg med i alt 1 019 høyttalere samt 43 anlegg i tog med i alt 419 høyttalere.

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

I takt med den tekniske utvikling økes kravene til de elektriske installasjoner i Statsbanenes bygninger og verksteder. Foruten å foreta elektriske installasjoner for belysning, utfører en også installasjoner av motorer for drift av arbeidsmaskiner, elektriske kjelanlegg, sentralfyringsanlegg, ventilasjonsanlegg, kraner mv.

Det stilles store krav til god og riktig belysning på kontorer, i verksteder samt ute på plattformer og tomtearrangementene. Forat arbeidet kan utføres rasjonelt og sikkert, benytter en nå lysstoffrør, blandingslysarmatur og natriumdampplamper. Sistnevnte benyttes på tomtearrangementene.

Til erstatning for det gamle lysverk på Finse st. er det bygget en ny transformatorstasjon og samtidig strukket en 20 kV ledning fra Haugastøl. Med dette har en skaffet elektrisk lys til vokterboliger o. a. på denne strekning. Ved vokterboligene er det montert maste-transformatorer.

For å rasjonalisere arbeidet med snøryddingen av sporveksler, er det utført en del installasjoner for elektrisk sporvekseloppvarming. Resultatene av dette har vært meget tilfredsstillende. En har flere anlegg under montering.

I terminen er det videre utført en del større arbeider, og en nevner installasjoner i forbindelse med ominnredningen av stasjonsbygningene på Oslo V. og i Trondheim, fornyelse av det elektriske anlegg i Finse stasjonsbygning samt nyinstallasjoner i vokterboligene på strekningen Finse—Haugastøl. Dessuten er det på strekningen Egersund—Stavanger utført nyinstallasjoner på stasjoner, i lokomotivstaller, velferdshus, verkstedanlegg 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. 2 med tabell nr. 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, 1953-54 og 1954-55 framgår av tabell nr. 5—8.

Tabell nr. 5.

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	
1953-54	441	435	118	27	
1954-55	402	419	116	28	

I 1954-55 er det tilført driften 173 *ny*-reparerte damplokomotiver mot 167 i foregående

termin. Damplokomotivenes vedlikeholdsstandard var pr. 30.6.55 tilfredsstillende.

Tabell nr. 6. 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	
1953-54	106	98	15	15,3	
1954-55	117	112	20	17,9	

Verkstedene har i 1954-55 tilført driften 81 *ny*-reparerte lokomotiver mot 63 i foregående termin. Vedlikeholdsarbeidet på de elektriske lokomotiver er i terminen avvirket tilfredsstillende.

Tabell nr. 7. 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	
1953-54	64	62	8	12,9	
1954-55	71	67	7	10,4	

Av de 71 elektriske motorvogner Statsbanene hadde pr. 30.6.55, tilhører 4 stk. elektriske eks-presstogsett. Vedlikeholdsstandarden for dette materiell er tilfredsstillende.

Tabell nr. 8. Forbrenningsmotorvogner (normalt spor).

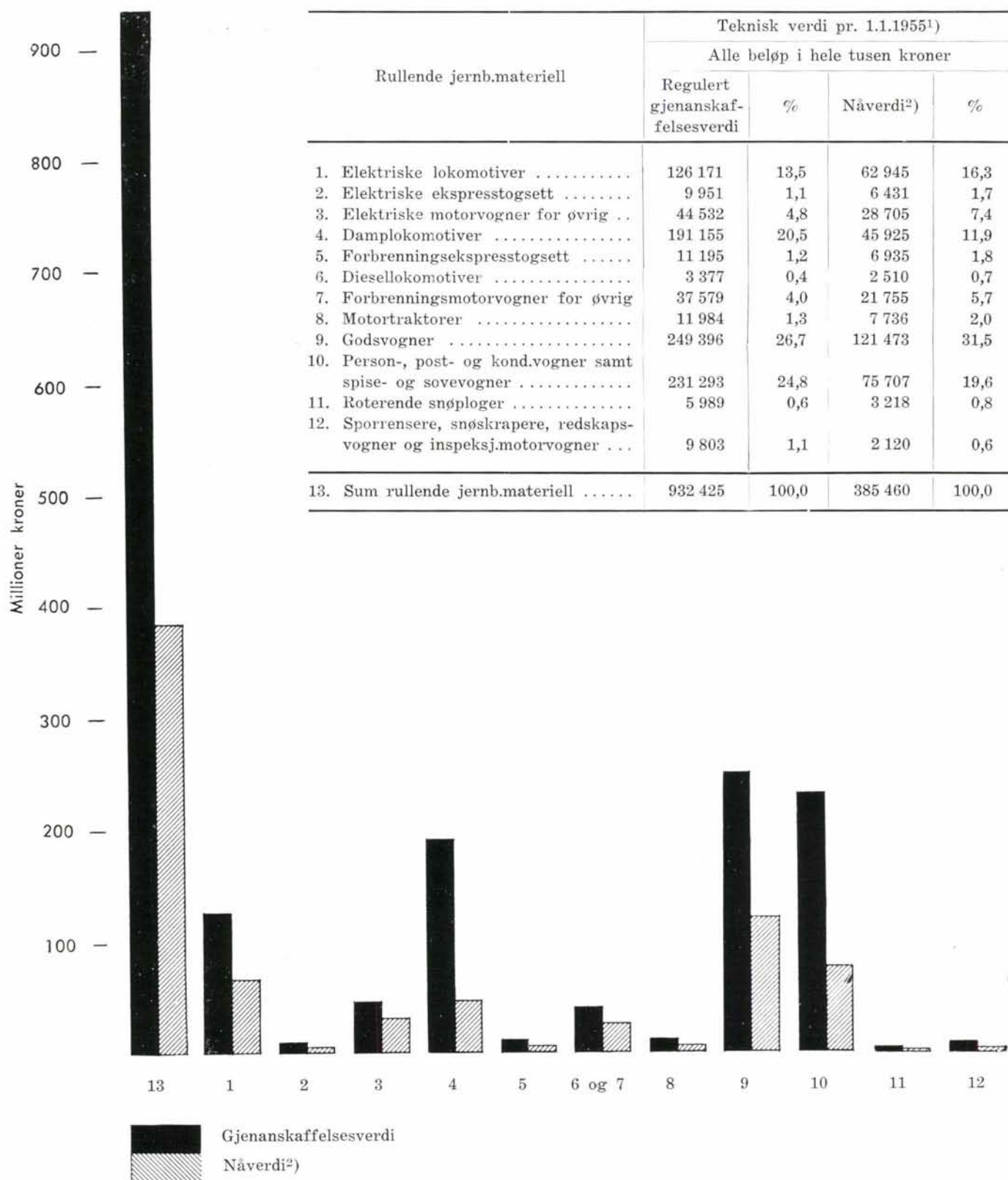
Termin.	I alt ved slutten av terminen.	Disponible for driften.	Ute av drift for reparasjon (gjennomsnittlig).	Antall	%
1949-50	78	61	21	34	
1953-54	89	66	14	17	
1954-55	92	87	20	23	

Av de 92 forbrenningsmotorvogner Statsbanene hadde pr. 30.6.55, tilhører 8 stk. 4 dieselhydrauliske togsett.

Motorlokomotiver.

Med motorlokomotiv forstås i denne forbindelse lokomotiv med forbrenningsmotor for tog- og skiftetjeneste, dog ikke skinnetraktorer for ren stasjonstjeneste.

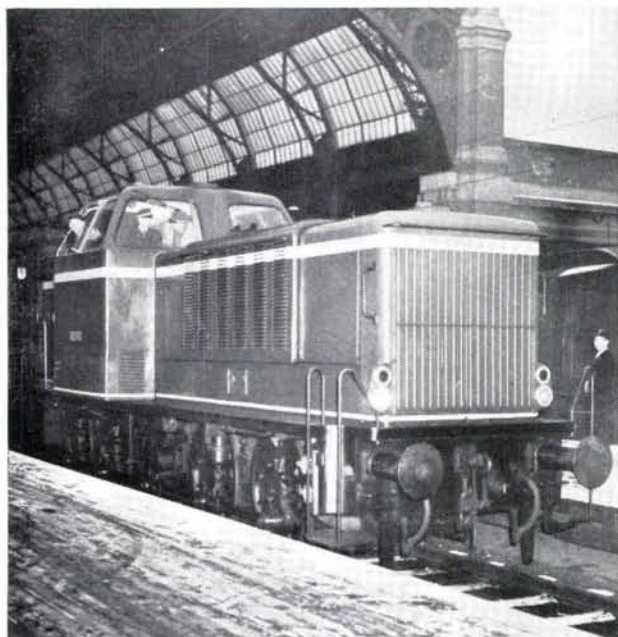
Fig. nr. 2 med tabell nr. 4. Gjenanskaffelses- og nåverdien for det rullende jernbanemateriell pr. 1.1.1955 fordelt på de viktigste grupper av trekraft og vogner.



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).

Pr. 30.6.54 hadde Statsbanene bare 1 motorlokomotiv levert i 1942 som i terminen 1953-54 hadde et løp på 71 000 km.



Diesel-hydraulisk skiftelokomotiv.

I løpet av terminen 1954-55 er Statsbanene tilført 3 stk. 3-akslete diesel-hydrauliske skiftelokomotiver. Hvert lokomotiv er på 45 tonn og har en effekt på 575 Hk. De er levert fra Tyskland og har vært i drift siden august 1954. Lokomotivene har hittil svart til forventningene og må kunne anses som opptakten til en dieselisering av Statsbanenes skiftetjeneste.

Dessuten har en et leiet *dieselektrisk* lokomotiv for prøvedrift på NSB's linjer. Lokomotivet har vært i drift i ca. 6½ måned av terminen 1954-55 og har i denne tid gjennomløpet ca. 80 000 km.

Pr. 30.6.55 hadde NSB 4 motorlokomotiver i drift.

I 1954-55 har gjennomsnittlig 4 stk. motorlokomotiver hatt et løp på ca. 319 000 km, dvs. ca. 80 000 km pr. lokomotiv i tjeneste.

Det leiete dieselektriske lokomotiv ble den 1.5.55 stillet til leverandørens disposisjon for en demonstrasjonstur i Europa og kom tilbake til NSB for fortsatt prøvedrift den 17.8.55. Det er ennå for tidlig å uttale noe avgjørende om dette materiells stabilitet for norske forhold.

Hva angår bestanden av jernbanevogner (ekskl. smalspørte vogner) i 1949-50, 1953-54

og 1954-55, viser en til oversikten i tabell nr. 9. 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. 9, Jernbanevogner
(ekskl. smalspørte vogner).

	Antall aksler.		
	Pr. 30.6.50	Pr. 30.6.54	Pr. 30.6.55
Person-, post- og konduktør-vogner	4 063	4 408	4 472
Godsvogner ¹⁾ ..	25 644	25 665	25 761

Statsbanenes *person*-, *post*- og *konduktør*-vogner representerer samlet en togstamme på ca. 21,5 km, tilsvarende jernbanestrekningen Oslo—Lillestrøm.

Dersom alle plassene i personvognene regnes som sitteplasser, er summen 58 612²⁾. Herav er rene sitteplasser 55 239³⁾ og køyer 2 420. Denne oppgave henfører seg til tidspunktet 30.6.55.

Statsbanenes *godsvogner* representerer samlet en togstamme på ca. 115 km, tilsvarende jernbanestrekningen Oslo—Hamar. Lasteevnen for disse vogner utgjør pr. 30.6.55 i alt ca. 194 000 tonn.

I 1954-55 har det fortsatt vært utført meget arbeid i forbindelse med oppussing og modernisering av personvognparken. Den gjennomsnittlige vedlikeholdstilstand er i fortsatt bedring.

Arbeidet med reparasjon av godsvogner har vært drevet intenst. Allikevel har antall godsvogner som venter på reparasjon, steget fra ca. 600 pr. 30.6.54 til ca. 750 pr. 30.6.55. Årsaken til dette kan i noen grad tilskrives det etterlatte tyske materiell, særlig de lukkede vogner hvis vognkasser er dårlige.

Hva angår utgifter til reparasjon og vedlikehold av rullende materiell, viser en til oversikten i tabell nr. 10.

¹⁾ Ekskl. vogner til internt bruk.

²⁾ Smalspørte personvogner er medregnet. Derimot er normal- og smalspørte motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 30.6.55 10 426.

³⁾ Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 15 spisevogner Statsbanene hadde pr. 30.6.55, var 538.

Tabell nr. 10, Utgifter til reparasjon og vedlikehold av rullende jernbanemateriell
(inkl. utgifter i private verksteder).

Grupper av rullende materiell.	1949-50 1 000 kr.	1953-54 1 000 kr.	1954-55 1 000 kr.
1. <i>Vogner</i>			
Person- ¹⁾), post- og konduktørvogner	11 079	15 719	14 258
Godsvogner	5 695	8 347	8 186
Presenninger (inkl. anskaffelse)	696	818	591
2. <i>Trekraft mv.</i>			
Elektriske lokomotiver	3 244	6 484	6 839
Elektriske motorvogner for ekspresstog . .	267	286	242
Elektriske motorvogner for øvrig	1 028	2 299	2 848
Damplokomotiver	21 922	21 615	20 719
Forbrenningsmotorvogner for ekspresstog	677	1 108	774
Forbrenningsmotorvogner for øvrig	2 632	4 541	4 860
Div. trekkraftmateriell	732	708	1 296
3. <i>Diverse</i>	735	1 104	853
<i>Sum</i>	48 707	63 029	61 466

¹⁾ Herunder sove- og spisevogner.

Leveringer av rullende jernbanemateriell siden 1.7.49.



Interiør fra en stål-turistvogn.

I 6-årsperioden 1.7.49—30.6.55 er det levert nytt rullende materiell til en verdi av ca. kr. 204,4 mill. Herav utgjør:

Trekraftmateriell	ca. kr. 108,6 mill.
Personvognmateriell	« « 53,3 «
Godsvognmateriell	« « 41,0 «
Diverse	« « 1,5 «

Følgende materielltyper er levert:

Trekraftmateriell.

- 27 elektriske toglokomotiver.
- 3 elektriske malmtogslokomotiver for Ofotbanen.

- 12 elektriske skiftelokomotiver.
- 35 elektriske motorvogner for forstadsstogsett.
- 1 damplokomotiv (for Aurskog—Hølandsbanen).
- 30 diesel-motorboggivogner, type 6 og 11 (store).
- 8 diesel-motorboggivogner, type 7 (små).
- 3 diesel-skiftelokomotiver.
- 48 diesel-traktorer.

Personvognmateriell.

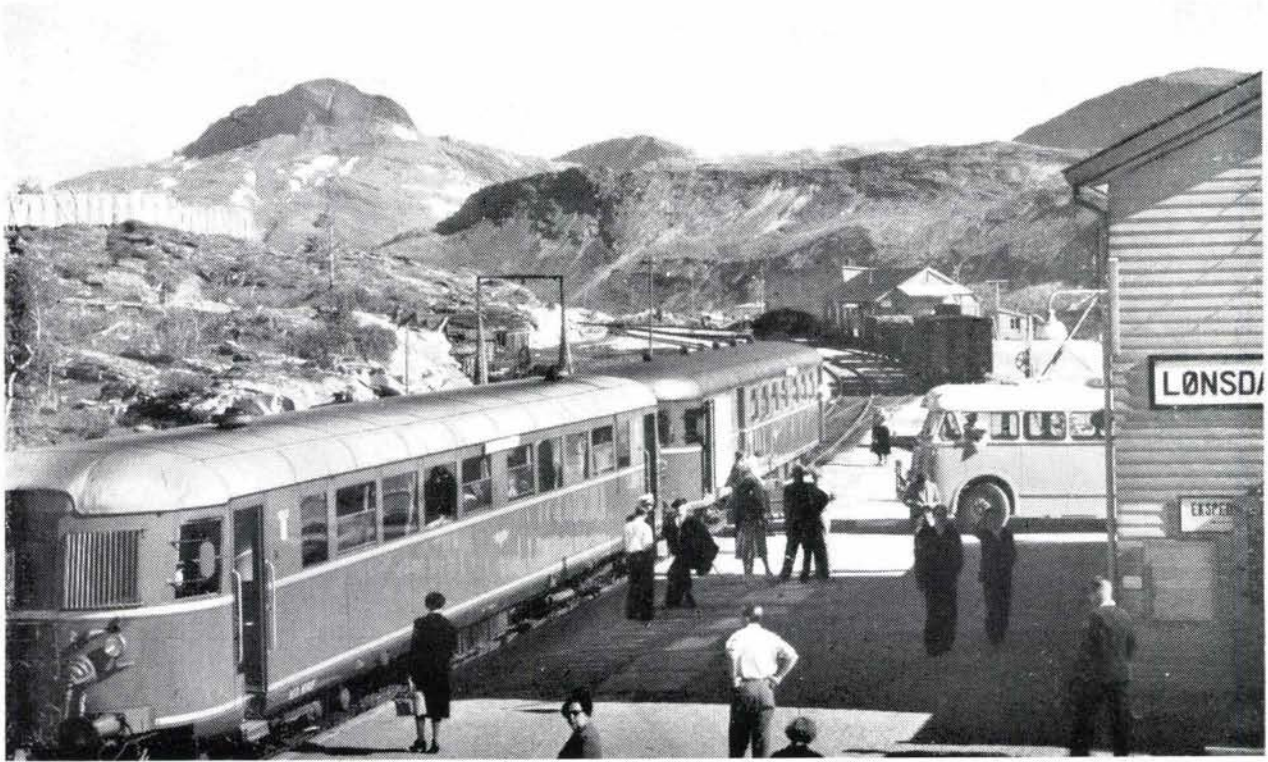
- 30 stål-personboggivogner (turistvogner).
- 33 stål-personboggivogner (mellomvogner for elektr. forstadsstogsett).
- 29 stål-personboggivogner (styrevogner for elektr. forstadsstogsett).
- 15 stål-personboggivogner (sovevogner).
- 7 stål-personboggivogner (person- og reisegodsvogner).
- 4 stål spisevogner.
- 7 stål post- og reisegodsvogner.
- 29 lettmetall styrevogner for diesel-motorvogner, type 6 og 11.

Godsvognmateriell.

- 1 182 godsvogner (529 G₄, 430 Tl₄, 200 L₄, 1 To₄, 20 Gx, 1 6-akslet og 1 10-akslet godsvogn henh.vis type Tro₄ og Trqo).

Diverse.

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



En sommerdag på Lønsdal.

Bestillinger av rullende materiell.

Statsbanene hadde pr. 30.6.55 i bestilling rullende jernbanemateriell for i alt kr. 68,0 mill. som fordeler seg med kr. 41,5 mill. på trekkkraftmateriell og kr. 26,5 mill. på person- og godsvognmateriell.

Busser og biler.

Aktuell gjenanskaffelsesverdi (dvs. verdien i ny tilstand på det nåværende tidspunkt) for det *rullende materiell* utgjorde pr. 1.1.55



ca. kr. 24,5 mill.¹⁾). Den tilsvarende *nåverdi* (dvs. aktuell gjenanskaffelsesverdi ÷ beregnet verdiforringelse) var på ca. kr. 7,7 mill.¹⁾).

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

Bestand av bilmateriell (ved bildriften) pr. 30.6. 1950, 1954 og 1955 framgår av tabell nr. 11.

Tabell nr. 11.

	Pr. 30.6.50 Antall	Pr.30.6.54 Antall	Pr. 30.6.55 Antall
Busser	123	184	193
Kombinerte biler	10	15	13
Lastebiler	125	146	146
Tilhengervogner.	16	17	19

2. 3. Personale.

Statsbanene har ved de igangværende baner samt bilruter og godsutkjøringer i alt *mellom 27 og 28 tusen personer i sin tjeneste*. En har da ikke regnet med personalet ved jernbane- og elektrifiseringsanleggene. Når dertil kommer at Statsbanene har ca. 7 200 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.

Tabell nr. 12, Statsbanenes driftspersonale og lønn til dette fordelt på virksomhetsområder.

	Antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestegjørende og sesongarbeidere)			Lønninger ²⁾ , 1 000 kr.		
	Pr. 30. 6. 1950 ¹⁾	Pr. 30. 6. 1954 ¹⁾	Pr. 30. 6. 1955 ¹⁾	1949-50	1953-54	1954-55
1. Sentraladministrasjon	595	675	669	5 702	8 854	9 268
2. Distriktsadministrasjon	1 015	1 085	1 071	9 035	13 290	14 001
3. Linjepersonale	6 829	6 884	6 338	48 055	70 947	69 638
4. Svakstrømspersonale (telefon mv.)	133	125	122	1 099	1 478	1 397
5. Sikringsanlegg	120	118	120	1 035	1 491	1 553
6. Elektriske baneanlegg	175	235	229	1 506	2 607	2 735
7. Sterkstrømsanlegg (lysmontering mv.)	157	199	195	932	1 351	1 367
8. Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner)	8 878	8 975	8 768	68 489	93 328	96 228
9. Konduktørbetjening	1 313	1 244	1 238	12 248	16 436	17 107
10. Vognvisitører	159	219	225	1 434	2 527	2 716
11. Lokomotivbetjening	2 203	2 356	2 324	21 439	30 989	32 089
12. Pusserpersonale og kullempere	1 244	1 130	1 063	9 527	12 473	13 032
13. Verkstedpersonale	3 562	3 642	3 545	32 400	44 506	46 068
14. Forrådspersonale	372	421	401	3 150	4 615	4 667
15. Reisebyråer	49	79	83	587	920	997
16. Jernbaneskolen	16	19	19	223	310	317
17. Sagbruk og impregneringsverk	214	203	164	1 578	2 480	2 239
<i>Sum jernbanedrift</i>	27 034	27 609	26 574	218 439	308 602	315 419
18. Bildriften	515	626	654	3 443	6 296	7 105
<i>Sum i alt</i>	27 549	28 235	27 228	221 882	314 898	322 524
<i>Sum i alt (basis 1949-50 = 100)</i>	100	102,5	98,8	100	141,9	145,4

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

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

Antall driftspersonale og lønninger til dette fordelt på virksomhetsområder.

I tabell nr. 12 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. 3.

Lønnsutgifter fordelt på lønnsarter.

I tabell nr. 13 med tilhørende figur nr. 4 (vedrørende driftsåret 1954-55) er det videre gitt en oversikt over de totale lønnsutgifter til driftspersonalet med fordeling på de viktigste lønnsarter.

Statsbanenes driftspersonale har i 5-årsperioden 30.6.50—30.6.55 gått ned med 321 mann eller med 1,2 % (jfr. tabell nr. 12). De totale utbetalte lønninger har i samme tidsrom steget med kr. 100,6 mill. eller med 45,4 %. Stigningen i lønnsutgiftene er derfor en følge av selve lønnsutviklingen.

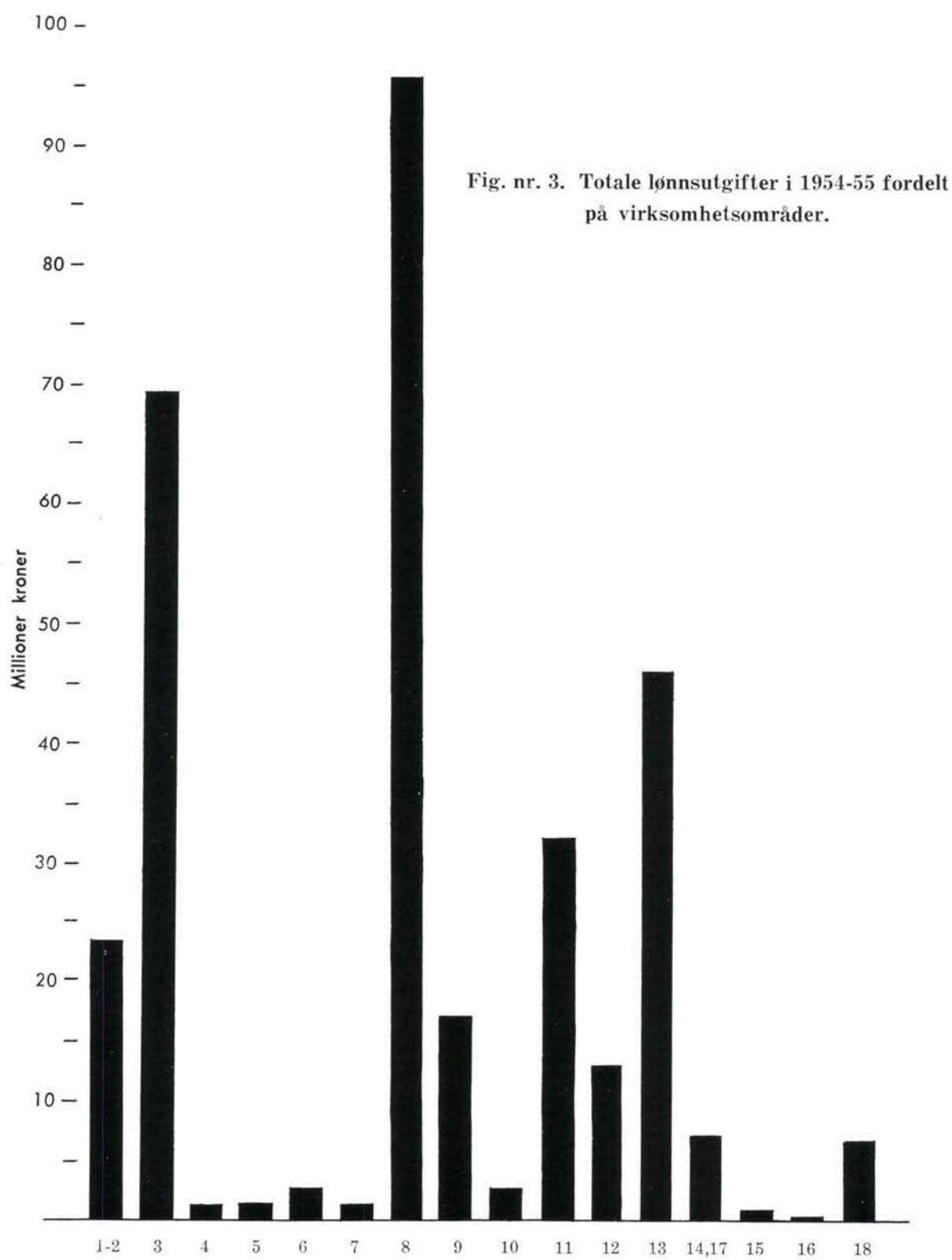
Lønnsutviklingen.

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. 1000 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.



M. h. t. *soylenr.*, se tabell nr. 12.

Tabell nr. 13, Totale lønnsutgifter¹⁾ fordelt på de viktigste lønnsarter.

	1949-50 1 000 kr.	1953-54 1 000 kr.	1954-55 1 000 kr.
1. Fast regulativmessig lønn til fast personale	115 065	146 850	159 077
2. Dyrtidstillegg til fast personale	17 471	52 629	52 754
3. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale	4 621	5 952	6 431
4. Lønn inkl. dyrtidstillegg for ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	57 089	70 182	65 053
5. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale	927	1 267	1 320
6. Overtidsbetaling til fast personale	5 375	7 315	6 622
7. Overtidsbetaling til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	1 097	1 165	896
8. Diverse lønnsarter	20 237	29 538	30 371
<i>Sum</i>	221 882	314 898	322 524
<i>Sum</i> (basis 1949-50 = 100)	100	141,9	145,4

Tabellens tall for 1954-55 er framstilt grafisk i fig. nr. 4.

I lønnsregulativet av 1948 var det også tatt inn en bestemmelse om indeksregulering. Ved stigning eller fall i Statistisk Sentralbyrå's levekostnadsindeks 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 levekostnadsindeksen 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.

Levekostnadsindeksen 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 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.

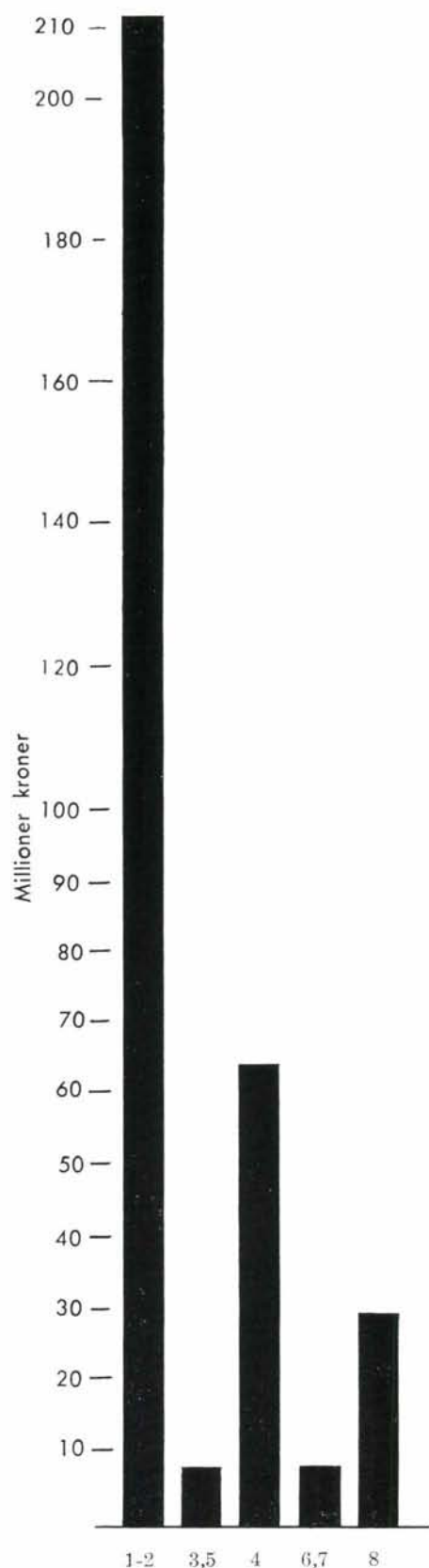
Ved denne endring av regulativet fikk tjenestemennene i lønnsklasse 7 og derover ca. 15 % lønnsforbedring. Tjenestemenn i de laveste lønnsklasser fikk fra intet i lønnsklasse 0 til ca. 14 % i lønnsklasse 6.

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 for-

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

Fig. 4. Totale lønnsutgifter i 1954-55 fordelt på lønnsarter.



M. h. t. *soylenr.*, se tabell nr. 13.

hold som mer berører den store masse av tjenestemenn, kan nevnes at det ved disse lønnsjusteringer ble opprettet flere avansementsstillinger.

Dessuten ble det fra 1.4.53 opprettet to mellomklasser i regulativet, lønnsklasse 3 b og 4 b.

To grupper tjenestemenn ble plassert direkte i lønnsklasse 3 b, nemlig banevoktere og lagerbetjenter. For de fleste andre stillinger i lønnsklasse 3 skjer opprykningen til lønnsklasse 3 b automatisk når vedkommende har vært lønnet med topplønn i lønnsklasse 3 i 2 år eller har 10 års lønnsansiennitet i lønnsklasse 3.

Et par grupper av tjenestemenn fikk på annen måte automatisk opprykking til høyere lønnsklasse. 300 banevoktere og 300 stasjonsbetjenter fikk fra 1.7.49 automatisk opprykking til lønnsklasse 4. En liknende ordning ble gjennomført for lagerbetjenter fra 1.4.53.

Fra 1.7.55 ble antallet av tjenestemenn med automatisk opprykk forhøyet. Tallet på stasjonsbetjenter gikk opp fra 300 til 1 030, banevoktere fra 300 til 535 og lagerbetjenter fra 25 til 60. Fra samme dato fikk 540 lokomotivførere automatisk opprykk til lønnsklasse 8.

Som en midlertidig ordning, inntil det ble endelig avgjort hvilke stillinger som skulle flyttes opp i lønnsklasse 8, ble det gjennomført følgende midlertidige ordning for en del mesterstillinger, nemlig:

- 24 banemestere
- 15 elektromestere
- 60 verksmestere
- 8 lagermestere

som ble tilstått et tillegg på kr. 700 pr. år fra 1.4.53.

Lønnsklasse 4 b er forbeholdt håndverkere og fagarbeidere. Disse rykker opp i lønnsklasse 4 b når de har arbeidet 3 år i faget etterat de har godtgjort sine kvalifikasjoner enten ved gjennomgått læretid på kontrakt eller ved avlagt bestått fagprøve.

Som en overgangsordning har Lønns- og prisdepartementet bestemt:

De fagarbeidere og håndverkere som pr. 1.4.53 var lønnet i lønnsklasse 4, men som ikke har gjennomgått læretid på kontrakt, rykker uten å avlegge fagprøve opp i lønnsklasse 4 b etter 8 års arbeid i faget hvorav de minst i de siste 3 år skal ha vært lønnet i lønnsklasse 4. Hvis en sådan fagarbeider eller håndverker har gjennomgått en fagskole som ville betinge

minst 1 års avkortning av vanlig lærlingetid, skal han rykke opp i lønnsklasse 4 b etter 7 års arbeid i faget hvorav minst de siste 3 år med lønn etter lønnsklasse 4.

Videre har Lønns- og prisdepartementet — etterat det er ført forhandlinger med organisasjonene — bestemt at følgende andre stillinger i lønnsklasse 4 på visse betingelser kan rykke opp i lønnsklasse 4 b:

Vaktmester.
Reparatør i vognvisitørtjenesten.
Kranfører.
Skiftekonduktør.
Tegner II.
Bilreparatør.
Gartner.

Fra 1.7.54 er innført et nytt alderstillegg i lønnsklasse 1 til og med 15 etter 8 års tjeneste (lønnsansiennitet) i vedkommende stilling. Samtidig er lønnen for klasse 16 og høyere forandret.

Fra samme dato er gjennomført følgende særordning for tjenestemenn i lønnsklasse 1 til og med 7 *tilsatt før 1.7.54*: Etter 4 års tjeneste (lønnsansiennitet) i vedkommende stilling utbetales antasipert halvparten av det nye alderstillegg, mens resten utbetales på vanlig måte etter 8 års tjeneste (lønnsansiennitet).

Den antasiperingsordning som ble gjennomført for tjenestemenn i lønnsklasse 1—7 fra 1.7.54, fikk med virkning fra 1.1.55 slik endring:

- a) Tjenestemenn i lønnsklassene 1 t.o.m. 15 i det gjeldende alminnelige lønnsregulativ for statens tjenestemenn utbetales antasipert halvparten av det fjerde alderstillegg i vedkommende lønnsklasser f.o.m. grunnlønnsatsen, mens resten av alderstillegget utbetales på vanlig måte etter 8 års tjeneste (lønnsansiennitet).
- b) Det tillegg som er nevnt under pkt. a), skal regnes med i tjenestemennenes innskudds- og pensjonsgrunnlag.

Av andre forhold ved gjennomføringen av regulativet av 1948 som førte til økonomiske fordeler for personalet, kan nevnes de nye bestemmelse i lønnsregulativet angående kom-

pensasjon for personale som av hensyn til tjenesten må arbeide på helge- og høytidsdager.

Forhøyelsen av lønningene og kostgodtgjørelsessatsene har ført med seg at noen av de spesielle tillegg som er tillagt enkelte stillinger ved Statsbanene, også etter hvert er blitt forhøyet.

Det er dessuten etter 1.1.48 innført et par nye tillegg ved Statsbanene. Således ble fra 1.8.51 lokomotivpersonalet ved enmannstjeneste i tog som fører elektrisk lokomotiv eller motorvogn, tilstått et tjenestegjøringstillegg på kr. 0,50 pr. time. Samme godtgjørelse utbetales også til fører av diesel-hydraulisk skiftelokomotiv, når lokomotivet betjenes av én mann.

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

Søndagstillegget ble fra 1.4.55 forhøyet til kr. 0,75 pr. time for tiden fra kl. 0—24, dog minst kr. 3,75.

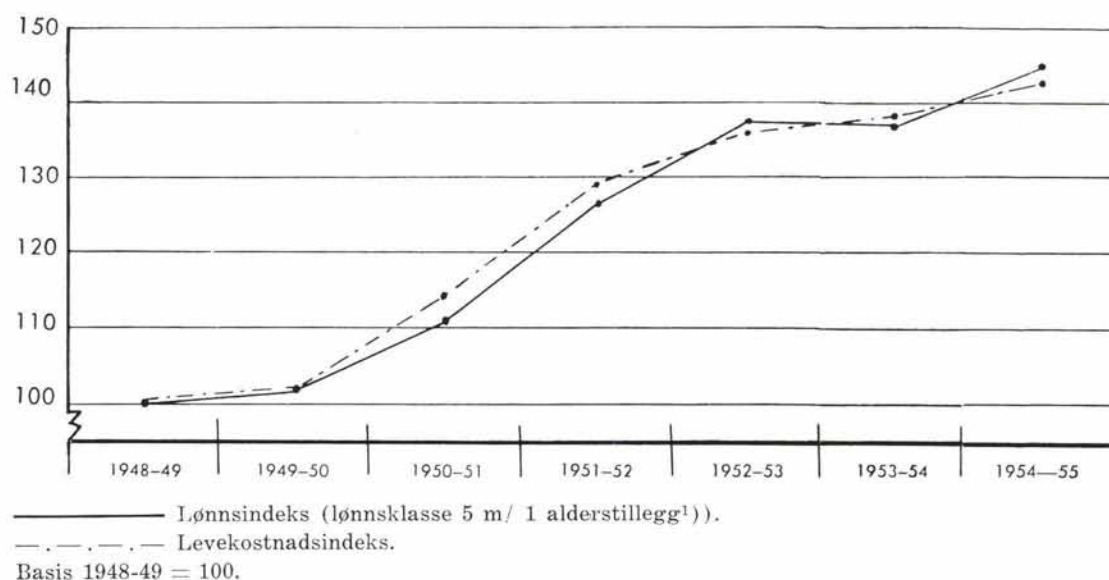
Baneingeniører, elektroingeniører og verkstedingeniører tilstås fra 1.1.53 under *utrykking ved driftsuhell* et arbeidshonorar, stort kr. 12,50 pr. arbeidsdag, såfremt fraværet fra stasjoneringstedet ved den enkelte utrykking har strukket seg utover 10 timer. Forutsetningen for utbetaling av dette tillegg er at det dreier seg om et arbeid som er nødvendig for å få driften i gang igjen etter uhell eller ulykke.

Fra 1.4.54 ble det innført et tillegg for førere av gravemaskiner, bulldozere og motordrevne renskebukker. Banearbeidere som blir satt til å betjene disse maskiner, skal utbetales et kjøretillegg på 50 øre for hver effektiv kjøretime.

Fra samme dato skal tjenestemenn i lønnsklasse 3 som tas ut til betjening av bilkran, utbetales et tillegg på 25 øre pr. time og tjenestemenn i lønnsklasse 3 b et tillegg på 13 øre pr. time.

Fra 1.7.55 er det for lokomotivførere innført et foreløpig *kjøretillegg* på 1 øre pr. km.

Sammenholdes lønnsutviklingen ifølge tabell nr. 14 med leviekostnadsindeksens utvikling siden 1948, fås følgende kurveforløp (fig. nr. 5).



Tabell nr. 14.

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

	1948-49	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55
Grunnlønn	kr. 5 800	5 900	6 000	6 125	6 500	6 500	7 100
Dyrtidstillegg	« 930	985	1 455	2 373	2 700	2 700	2 700
Sum	kr. 6 730	6 885	7 455	8 498	9 200	9 200	9 800
Lønnsindeks	100	102,3	110,8	126,3	136,7	136,7	145,6
Levekostnadsindeks	100	102,1	113,6	128,5	135,6	138,4	143,1

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 1954-1955 (i hele 1 000 kr.).

	1000 kr.
Bidrag til pensjonskassen fra NSB ²) ..	7 751
Husleiebidrag	2 093
Kompensasjonstillegg ³)	761
Bidrag til syketrygd	1 692
Bidrag til arbeidsledighetstrygd	293
Stipendier	42
Bedriftslegeordning	423
Velferdsrom (drift og vedlikehold) ...	376
Sum	13 431

1) Dette lønnstrinn er valgt som uttrykk for det gjennomsnittlige lønnsnivå ved jernbanedriften. Det er regnet med 1 alderstillegg t. o. m. 1953-54 og med 2 alderstillegg fra 1954-55.

2) Hertil kommer evt. pensjonskassenes underskudd (se tab. nr. 27).

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

Sykefravær.

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1954 på 16,2 arbeidsdager (mot 16 i 1953). Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 15,7 og 24,3 arbeidsdager.

Sykefraværet utgjør i alt 5,7 % av den totale arbeidstid. Av sykefraværet utgjør gjennomsnittlig 1,5 dag pr. tjenestemann fravær som følge av yrkesskader.

Yrkesskadestatistikk.

Antall yrkesskader som medførte fravær, utgjorde i 1954 ialt 1981 eller 7,5 skader pr. 100 tjenestemenn. 2 skader medførte døden.

Det samlede fravær på grunn av disse skader utgjorde i alt 40 801 dager eller ca. 143 årsverk.

Velferdsarbeidet.

Velferdsarbeidet ved Statsbanene, som ligger under Hovedstyrets Yrkes- og Velferdskontor, konsentrerer seg om følgende arbeidsfelter:

- a) *Bedriftslegeordningen* som er utbygd med 22 legekontorer som beskjeftiger 20 leger

og 22 bedriftssøstre. Bedriftslegekontorene foretar førstegangsundersøkelse ved inntak i tjenesten samt årlig helsekontroll av alt personale.

Videre foretas legeundersøkelser ved innlemmelse i pensjonskassen samt periodiske undersøkelser av syn, hørsel og fargesans.

I bedriftslegenes arbeidsoppgaver inngår også inspeksjon av helse- og sanitærforhold på arbeidsstedene.

- b) *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. I 1951 ble det etablert en vernetjeneste ved Statsbanenes verksteder og andre større arbeidsplasser. Det er f. t. opprettet i alt 62 verneområder.
- c) *Personal- og velferdsrom*. Som et viktig ledd i velferdstiltakene inngår arbeidet med å skaffe personalet de nødvendige personal- og velferdsrom (herunder bedriftsrestauranter, hvorav det f. t. er opprettet i alt 12).



Bedriftsrestauranten, Sundland verksted.

- d) *Driftsutvalgsvirksomheten* for Statsbanenes drift og anlegg. Driftsutvalgene er samarbeidsorganer av rådgivende natur hvor ledelsen og personalet behandler alle saker av felles interesse i forbindelse med effektiv drift og trivsel i arbeidet.

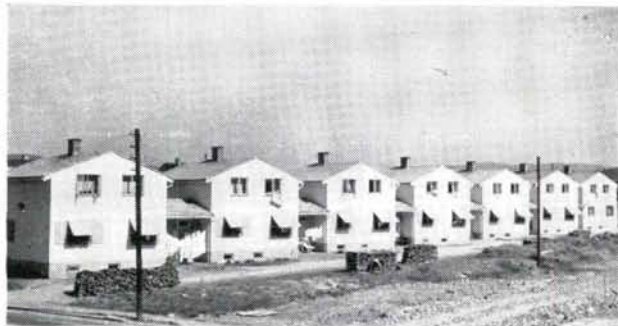
En del av driftsutvalgenes arbeid består i å behandle forslag til oppfinnelser og praktiske forbedringer.

Arbeidet i utvalgene er under jevn utvikling.

I året 1954 ble det i det hele behandlet 622 saker, hvorav 230 saker vedrørte forslag til forbedringer.

50 forslag ble premiert med et samlet beløp på ca. kr. 15 000.

- e) *Støtte til personalets boligbygging*. Det er i budsjettåret 1954-55 i en eller annen form ytt støtte til 10 byggeag med anslagsvis 325 leiligheter samt til ca. 300 enkeltbyg-



gere. Støtten gis i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilståelse av frifrakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjoner samt teknisk og administrativ assistanse m. v.

- f) *Andre velferdstiltak*. Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjeftige delvis arbeidsføre og støtte til husmorvikarordning. Videre støtte til kulturelle og humanitære formål som faller inn under etatens og de forskjellige funksjonærorganisasjoners virksomhet og som Statsbanene som bedrift har interesse av å støtte. Eks.vis avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og leseværelser, kunst på arbeidsplassen osv.

Pensjonister.

Antall pensjonister pr. 30.6.50, 30.6.54 og 30.6.55 var henholdsvis 5 714, 6 767 og 7 237.

Utbetalte pensjonsbeløp (inkl. dyrtidstillegg) i hvert av driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55 var henholdsvis kr. 23,2, 37,3 og 42,4 mill. Pensjonene utredes av Statsbanenes pensjonskasser hvis formue pr. 30.6.55 utgjorde kr. 48,6 mill.

De løpende utbetalinger av pensjoner (*ekskl.* dyrtidstillegg¹⁾) finansieres dels ved perso-

¹⁾ Dyrtidstilleggene finansieres på særskilt kapittel utenom Statsbanenes budsjett. Etter 1.7.56 dekkes disse utgifter av Statsbanene på eget 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 tilstrekkelig til å dekke de løpende pensjonsutbetalinger, dekkes underskuddet på Statsbanenes ordinære driftsbudsjett.

Opplæring og undervisning.

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

I utdanningsreglementet av 1951 er det fastsatt regler for utdanningen av den alt vesentlige del av Statsbanenes personale. I terminen 1954-55 er reglene for utdanning av forrådspersonalet ferdigbehandlet. Utdanningsreglene for administrasjonspersonalet er under arbeid.

Foruten den daglige administrasjon og kursvirksomhet er skolen tillagt et betydelig arbeid med veiledning og kontroll av opplæringen ute i distriktene.

Ved Jernbaneskolen er fast ansatt 10 første-lærere og lærere. Hertil kommer skolens administrasjonspersonale samt 37 timelærere og foredragsholdere som har vært delvis beskjeftiget i terminen.

Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbaneskolens kursvirksomhet i terminen 1954-1955:

	Antall uteks. elever	Antall klasser	Kursets varighet i mndr.
Telegrafistkurs	60	3	7
Konduktørkurs	20	1	5½
Fyrbøterkurs	60	3	6
Banevokterkurs	122	6	4
Stasjonsformannskurs	40	2	1
Stasjonsbetjentkurs	202	12	1
Det høyere kurs	—	—	5
<i>Tilsammen</i>	<i>504</i>		

I forbindelse med opplæringen ute i distriktene har Jernbaneskolen holdt fag- og kunnskapsprøver for i alt 654 tjenestemenn.

Jernbaneskolens lokaler i St. Olavsgt. 4, Oslo, er høyst utilfredsstillende og dekker ikke behovet.

Arbeidet med å få reist ny jernbaneskole har pågått i flere år. Stortinget har gitt foreløpige bevilgninger og det er utarbeidet planer og tegninger. Tomtespørsmålet kan nå anses for løst, og en har et begrunnet håp om å kunne gå i gang med grunnarbeidene i 1956.

2. 4. De viktigste materialer og forbrukssaker.

Forbruket av noen av de viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) ved driftsbanene framgår av tabell nr. 15.

Tabell nr. 15.

	Forbr.enhet.	Mengde.			Verdi, mill. kr. ¹⁾		
		1949-50	1953-54	1954-55	1949-50	1953-54	1954-55
Kull	tonn	340 000	257 000	243 000	37,4	33,4	31,6
Sement	tonn	3 500	5 000	3 300	0,3	0,5	0,4
Skinner innlagt i spor	tonn	8 500	7 070	7 500	4,1	5,3	5,8
Sviller innlagt i spor	stk.	495 000	363 000	390 000	8,9	8,7	9,3
Bygn.materialer av tre	std.	3 470	3 890	3 000	3,5	3,9	3,2

¹⁾ Omsetningsavgift beregnet fra 14.2.55.

Innkjøps- og forrådsvirksomheten.

Generell oversikt. 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 tilvirkede trematerialer for øvrig dekkes av Statsbanenes egne sagbruk og impregneringsverk. Statsbanene eier og driver således 2 sagbruk (Øieren og Havsjøen) og

2 impregneringsverk (Brakerøya og Hommelvik).

Øieren sagbruk har i de senere år gjennomgått en omfattende modernisering og har hurtigtørreanlegg og 2 høvlemaskiner samt treullhøvleri. Treullen nyttes blant annet til grovpushing av lokomotiver.

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.

Utvidelser og forbedringer. I de senere år har Statsbanenes impregneringsverk utført påskruing av underlagsplater på impregnerte sviller ved hjelp av transportable skrumaskiner. Dette har vist seg meget fordelaktig i sammenlikning med tidligere anvendte metoder. Med sikte på en videre rasjonalisering av de arbeidsprosesser som må utføres i forbindelse med denne virksomhet, er et permanent platepåskruingsanlegg bygget ved Brakerøya impregneringsverk. Et liknende anlegg er under arbeid ved Hommelvik impregneringsverk. Ved Hommelvik er det også utført arbeider ved kaien for å forbedre fortøyningsforholdene. På Øieren sagbruk ble en ny bygning med blant annet spisesal for arbeiderne ferdig våren 1955.

Statsbanenes kjemiske laboratorium tok i årets løp i bruk et nytt korttidsprøveapparat for prøving av maling og lakk. Ved hjelp av dette vil laboratoriet i løpet av forholdsvis korte tidsrom kunne utsette prøver av maling og lakk, som tilbys Statsbanene, for påkjenninger som disse artikler ved praktisk anvendelse normalt vil utsettes for i løpet av f. eks. en 10-års periode.

Oslo distrikt har tatt i bruk nye lagerlokaler i Oslogate 3 for bl. a. reservedeler og utstyr til motorvogner.

Produksjonen ved Statsbanenes sagbruk var i 1954-55 19 300 m³ skåret tømmer og 3 900 m³ høvlet last. Det ble framstilt 44 tonn treull.

Impregneringsverkene behandlet 44 300 m³ sviller, stolper, materialer etc.

Pr. 30.6.55 var 165 mann beskjeftiget ved Statsbanenes sagbruk og impregneringsverk.

Forsynings- og prisforholdene. Høsten 1954 fant det sted en tilstramning både hva priser og leveringsmuligheter angikk. I siste halvdel av perioden 1954-55 var prisstigningen markert, spesielt innen stål- og metallsektorene. Innkjøp har måttet foretas under hensyntagen til de etterhvert lengre leveringstider. I kortere perioder har kontinentale valseverk hatt så stor ordrebeholdning at de ikke har villet binde seg til nye kontrakter.

De nye bestemmelser om omsetningsavgift gjeldende fra 14.2.55 har ført med seg en til omsetningsavgiften svarende stigning i prisen for materialer til tidligere avgiftsfri formål. For Statsbanenes vedkommende vil dette spesielt slå ut i anskaffelsesprisen for stål til anleggs- og byggearbeider, skinner, sement og trematerialer (herunder sviller).

I løpet av året har også fraktmarkedet vist en betydelig tilstramning. Bulk-fraktene fra USA som får stadig større betydning på grunn av de betydelige kullkjøp, steg således med 50 à 60 %.

Statsbanenes indeks for produksjonsfaktorer *utenom* lønn (1952 = 100) steg i tidsrommet fra annet kvartal i 1954 til annet kvartal 1955 fra 94,6 til 99,1.

Av Statsbanenes totale kullinnkjøp i 1954-1955, 180 000 tonn, ble 44 % dekket fra USA, 42 % fra England og 14 % fra Svalbard. Englands stilling som Statsbanenes viktigste kullleverandør er således for denne termin overtatt av USA.

Fra norsk valseverk er mottatt 11 000 tonn skinner. Fra Belgia og Tyskland er kontrahert et mindre kvantum spesialskinner og tungeemner.

En har ikke hatt noen vansker med å skaffe deler og utstyr for rullende materiell.

Knappheten på sement og vanskelighetene med å få innvilget anvisninger på sement før utløpet av det tidsrom i hvilket sementen var forutsatt forbrukt, har medført forstyrrelser for Statsbanenes anleggs- og byggevirksomhet.

Behovet for tekstilvarer, med unntak av presenningsduk, er blitt dekket innenlands etter til dels lavere priser enn tidligere.

Det har vært tilfredsstillende tilgang på smøremidler og flytende drivstoffer. Det kan bemerkes at Statsbanene i en viss utstrekning nå nytter tyngre og billigere fyringsoljer enn tidligere.

Som i tidligere år er fordelingen av de tilbudte kvanta sviller skjedd i samråd med Landbruksdepartementet og Skogeierforbundet. Prisene har ligget ca. 10 % over fjorårets. Den tildeling av tømmer Statsbanene har fått for levering til sagbrukene i inneværende sesong (1954-55), er betraktelig mindre enn den har vært i de senere år. Den utgjør således 60 % av tildelingen i 1953-54 og bare 30 % av tildelingen i 1952-53. Det er fremdeles nødvendig å dekke behovet for gode furumaterialer av de kvaliteter som vognverkstedene har bruk for, ved produksjon ved Statsbanenes egne sagbruk.

Fra 1.1.55 forestår Statsbanene anskaffelsen av kontormøbler til statsinstitusjonene.

Beholdningene. Statsbanene må holde tildels omfattende lager av de fleste av sine forbruksartikler. Den største enkeltpost er beholdningen av kull, som pr. 30.6.55 var på 107 600 tonn, tilsvarende ca. 22 ukers forbruk. Materialbeholdningens bokførte verdi utgjorde pr. 30.6.50, 30.6.54 og 30.6.55 henholdsvis kr. 68,2, 149,2 og 138,1 mill.

Omsetningen over materialbeholdningskonto var i 1954-55:

Tilgang	kr. 131,4 mill.
Avgang	« 142,5 «
Beholdn.ncdgang	kr. 11,1 mill.

For til enhver tid å kunne sikre en regelmessig tilgang av de varer jernbanedriften krever, må Statsbanene arbeide med en rommelig sikkerhetsmargin for så vidt angår beholdningenes størrelse. En antar imidlertid at forsyningsforholdene nå gjør det mulig å holde noe mindre beholdninger av forbruksartikler enn en har ansett for forsvarlig i tidligere år. Til tross for det stigende prisnivå har en i årets løp kunnet redusere den bokførte verdi av materialbeholdningene med kr. 11,1 mill. Som et viktig ledd i bestrebelsene for å bedre Statsbanenes driftsøkonomi legges det stor vekt på arbeidet med å redusere og effektivisere Statsbanenes materialbeholdninger.

Et vesentlig problem i denne forbindelse har en i knappheten på egnet lagerplass, et forhold som gjør det stadig vanskeligere å oppbevare beholdningene av forbruksartikler på en forsvarlig og fra et økonomisk synspunkt rasjonell måte. Den tekniske utvikling fører med seg økt plassbehov, samtidig med at kravene til lagerlokaler 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 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 *driftsyntelser* og *trafikkyntelser* (transportprestasjoner).

Ved sine driftsyntelser (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 driftsyntelser (herunder særlig toggangen)

mest mulig til den aktuelle etterspørsel etter transportytelser fra trafikantene, dvs. trafikkyntelser, uttrykt i antall befordrede personer (eller personkm) og videre i antall tonn transportert gods (eller tonnkm). Den nevnte tilpassning 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 trafik-

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 driftsyttelsene.

Persontogenes og godstogenes løp.

I tabell nr. 16 er det gitt en oversikt over persontogenes og godstogenes løp i driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55. I godstogenes løp er *ikke* medregnet malmtog på Ofotbanen.

Tabell nr. 16.

	1949-50 Mill.	1953-54 Mill.	1954-55 Mill.
Togkm hurtigtog, persontog og forstadstog	17,9	21,9	23,0
Togkm blandet tog og godstog	8,1	8,2	8,4

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 1954-55 var ca. 5 % større enn i 1953-54.

Den gjennomsnittlige *togstørrelse* var for disse tog 13,5 aksler i 1953-54 og 1954-55 mot 15,5 aksler i 1949-50¹⁾.

Antall togkm blandet tog og godstog (*ekskl.* malmtog på Ofotbanen) viser i 1954-55 en øking på ca. 3 %. Den gjennomsnittlige *togstørrelse* for disse tog var 43 aksler i 1953-54 og 1954-55 mot 42 aksler i 1949-50¹⁾.

Det totale antall togkm i 1954-55 tilsvarer en avstand på ca. 800 ganger jordomkretsen ved ekvator eller jorden rundt mer enn 2 ganger pr. dag.

Lokomotivers og motorvogners løp.

Tabell nr. 17 gir en oversikt over lokomotivers og motorvogners løp i driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

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

Damplokomotivene har i 1954-55 kjørt 1 210 000 km mindre enn i forrige termin. De elektriske lokomotiver, elektriske motorvogner, forbrenningsmotorvogner og motorlokomotiver har derimot i 1954-55 kjørt henholdsvis 1 193 000, 703,000, 862 000 og 247 000 km mer enn i forrige termin. Netto øking sammenliknet med 1953-54 utgjør således 1 796 000 kjørt lokomotiv- respektive motorvognkm i 1954-55. Den tilsvarende øking for 1953-54 sammenliknet med 1952-53 utgjorde 1 167 000 km.

Tabell nr. 17.

	1949-50	1953-54	1954-55
	1 000.	1 000.	1 000.
<i>Normalsporde damplokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	18 676	16 844	15 634
Løp i km pr. lokomotiv i tjeneste	56,7	52,0	56,0
<i>Elektriske lokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	6 841	9 158	10 351
Løp i km pr. lokomotiv i tjeneste	108,5	104,0	110,1
<i>Elektriske motorvogner:</i>			
Motorvognkm	4 346	6 533	7 236
Løp i km pr. motorvogn i tjeneste	127,7	116,7	113,1
<i>Forbrenningsmotorvogner (normalspor):</i>			
Motorvognkm	2 764	4 935	5 797
Løp i km pr. motorvogn i tjeneste	84,0	74,8	82,8
<i>Motorlokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	—	71,0	319,0
Løp i km pr. lokomotiv i tjeneste	—	71,0	80,0

¹⁾ Angående aksler som mål for vognparken, se side 21, spalte 2, øverst.

Vognenes løp.

Tabell nr. 18 gir en oversikt over vognenes løp i driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

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 1954-55 en øking på 2,6 % sammenliknet med 1953-54.

Løpet pr. aksel for godsvogner normalt spor (*ekskl.* malmvogner Ofofbanen) var i 1954-55 ca. 1,4 % høyere enn i 1953-54. *Tomvognkjøringen* for godsvogner var ca. 22 % så vel i 1954-55 som i 1953-54.

Tabell nr. 18.

		1949-50	1953-54	1954-55
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor	mill.	278	292	303
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor pr. km driftslengde ..	tusen	64	67	69
Løp i km pr. aksel for person-, post- og konduktørvogner (<i>ekskl.</i> smalspørte vogner) ..	tusen	69,4	66,1	67,8
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (<i>ekskl.</i> malmvogner Ofofbanen)	mill.	345	358	366
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (<i>ekskl.</i> malmvogner Ofofbanen) pr. km driftslengde	tusen	79	82	84
Løp i km pr. aksel for godsvogner (<i>ekskl.</i> malmvogner Ofofbanen og smalspørte vogner) ..	tusen	13,5	13,9	14,1

Togordningen.

Ruteordningen for så vel person- som godstrafikken har undergått en stadig utbygging og forbedring i 6-årsperioden 1949-50—1954-55. Denne utvikling er særlig muligjort ved de til dels store leveranser av vogner og trekkraftmateriell som er tilført driftsbanene i omhandlede tidsrom.

Togordningen i tiden 10.6.54—9.6.55 innebar ingen vesentlige endringer fra foregående termin. Stort sett er den etter hvert blitt tilpasset den person- og godstrafikk en har i dag. Når det gjelder trafikktopper, må avviklingen skje ved innsetting av ekstratog mv.

En del lokale krav om bedring og supplering av togordningen vil en forsøke å imøtekomme så snart passende materiell kan skaffes.

Av de viktigste endringer i terminen 1954-55 nevner en at nattoget Oslo Ø.—Åndalsnes ble kjørt alle netter mot tidligere bare i sommerseongen. På Sørlandsbanen ble dagdublerings- toget i tiden 19.6—22.8. kjørt helt fram til Kri-

stiansand mot tidligere bare til Nelaug. På Rørosbanen er det satt i gang nye togpar med dieselmotorvognmateriell, og dette har medført øking i persontrafikken.

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 tidsrommet januar—november 1955 slik ut:

	Hovedtog %
I rute	52,9
<i>Forsinket:</i>	
1—5 min.	15,2
6—15 «	12,7
Over 15 min.	19,2
<i>Sum</i>	100,0

Dette betegner bare en liten endring sammenliknet med 1954.

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. 19 en del statistiske data vedrørende *antall omkomne* ved togdriften i de senere år.

Forholdstallet: Antall omkomne reisende pr.

100 mill. personkm var for hele 6-årsperioden 1949-50—1954-55 0,48, dvs. at en reisende under disse forhold kunne reise 208 mill. km eller 5200 ganger jorden rundt før det ville inntre en togulykke med dødelig utfall. Dette ville nødvendiggjøre *ca. 430 års sammenhengende togreise med hurtigtog.*

Tabell nr. 19.

	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55
Omkomne reisende uten egen skyld	1	13	—	—	} 5	4
Omkomne reisende ved egen skyld	8	5	5	3		
Omkomne tjenestemenn uten egen skyld	4	5	5	5	} 7	2
Omkomne tjenestemenn ved egen skyld	1	4	2	3		
Omkomne utenforstående	7	13	20	10	22	23
<i>Sum</i> omkomne	21	40	32	21	34	29
Omkomne <i>reisende</i> pr. 100 mill. personkm	0,59	1,18	0,32	0,20	0,33	0,25

Ruteområde og driftsytelser for Statsbanenes bildrift.

Statsbanenes bildrift omfatter de egentlige bilruter, godsutkjøringer og godsbilruter. De sistnevnte kjører stasjonene mellom istedenfor tog.

Tabell nr. 20 viser hvilke bilruter, godsutkjøringer og godsbilruter som var i gang ved Statsbanene pr. 30.6.55.

Tabell nr. 20.

Bilruter	Rutelengde ¹⁾ pr. 30.6.55 km
Ås—Drøbak	13
Aurskog—Hølandsbanens bilruter	1 110
Odal—Eidsvollruta	1 154
Lågendalsruta	870
Horten—Tønsberg—Larvik	117
Krøderenrutene	195
Lillehammer—Dombås	622
Åndalsnes—Ålesund	286
Trondheimsrutene	116
Selburuta	374
Bilruter i Stavanger distrikt	687
Bilruta i Kristiansand distrikt ²⁾	5
Karmøyruta	550
<i>Sum</i>	6 099

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

2) Drives for tiden som godsutkjøring.

Godsutkjøringer:

Statsbanenes biltransport, Oslo
Godsutkjøringen i Trondheim
Godsutkjøringen i Stavanger
Godsutkjøringen i Bergen.

Godsbilruter:

Oslo Ø./V.—Grorud
Oslo—Langhus
Eina—Skreia/Nygaard
Oslo Ø./V.—Asker
Godsbilruter omkring Drammen
Bergen—Garnes.

I tillegg til sine helårlige bilruter og turbil-kjøring driver Statsbanene — i tilslutning til ekspressstogene på Dovrebanen — en sommer-rute mellom Ålesund og Dombås samt 1/3 av kjøringen på en sommerrute Hamar—Kongs-vinger—Karlstad.

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

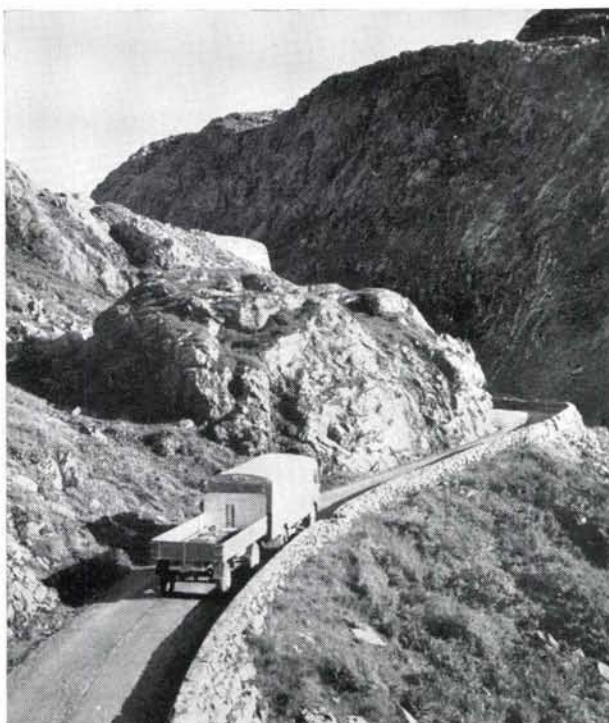
Den 15.6.55 satte Statsbanene i gang en godsroute (Haukeliruta) som binder Haugesund og Karmøy til statsbanenettet ved Bø st. i Telemark. Ruta er administrativt underlagt Karmøyruta og er i drift i den tid av året som

vegen over Haukeli er åpen for trafikk. Den bruker fullt ut jernbanens takster t.o.m. vognlastklasse IV.

Driftsytelser ved Statsbanenes bilruter (målt i antall bilkm) var i 1949-50, 1953-54 og 1954-55 følgende:

	1949-50	1953-54	1954-55
Bilkm i persontrafikk. . . mill.	5,2	7,8	8,8
Bilkm i godstrafikk . . . «	0,9	1,1	1,2
Bilkm i alt mill.	6,1	8,9	10,0

Det totale antall bilkm i terminen 1954-55 tilsvarer en avstand på ca. 250 ganger jordomkretsen ved ekvator. Ved sammenlikning av denne oppgave med den tilsvarende for jernbanedriften må en være oppmerksom på at en togkm representerer en mange ganger større reell driftsyttelse enn én bilkm.



Haukeliruta.

4. TRAFIKKYTELSE (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)

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

Persontrafikk.

Tabell nr. 21 gir en samlet oversikt over persontrafikken i driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

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

Det framgår av tabellen at antall reiser er gått opp fra 1953-54 til 1954-55. Antall reiser på månedsbilletter er gått ned 1,4 %, mens antall reiser på ukekort er økt 14,2 %. Antall personkm er gått opp fra 1534 mill. i 1953-54

til 1570 mill. i 1954-55, dvs. en oppgang på 2,3 %. Den gjennomsnittlige reiselengde er gått ned fra 39,2 km i 1953-54 til 38,0 km i 1954-55.

Plassutnyttelsen i personvognene var ca. 34 % i 1954-55 mot ca. 35 % i 1953-54.

Konkurransen fra busser og fly blir stadig skarpere og nødvendiggjør en intensivering av trafikkvervingsvirksomheten også for persontrafikkens vedkommende. Således har en til idrettsstevner mv. arrangert billigreiser med gode resultater. Herunder kan nevnes at i oktober 1954 ble det til en fotballandskamp i København kjørt to ekstratog. Mens de reisende tidligere i stor utstrekning har benyttet seg av

Tabell nr. 21.

		1949-50	1953-54	1954-55
Antall reiser	mill.	39,7 ¹⁾	39,2 ¹⁾	41,3 ²⁾
Personkm	«	1 527	1 534	1 570
Personkm pr. km driftslengde	tusen	349	350	359
Gjennomsnittlig reiselengde	km	40,9	39,1	38,0

¹⁾ Ekskl. rullebilletter mv. solgt i tog.

²⁾ Inkl. rullebilletter mv. solgt i tog.

busser, hadde jernbanen denne gang praktisk talt alle reisende, noe som i første rekke må ha sin årsak i den lave billettpris fastsatt i samarbeid med svenske og danske statsbaner.

Ordningen med kjøring av teatertog for skolebarn til Oslo har fortsatt og har vært like vellykket som tidligere.

I november 1953 ble det satt i gang en forsøksordning med billigreiser på søndager. Ordningen ble utvidet således at det i tidsrommet 3.10.—12.12.54 og 16.1.—27.3.55 var anledning til på søndager å reise fram og tilbake for enkeltbillets pris på avstander over 50 km. Ordningen har vist tilfredsstillende resultater.

Statsbanenes reisebyråer har fortsatt stor søkning, og hvis inntektene ble beregnet med samme provisjon som tildeles de private reise-

byråer, ville de hatt betraktelige overskudd på sin drift.

Godstrafikk.

Tabell nr. 22 gir en samlet oversikt over godstrafikken målt i antall tonn i 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

Den totale befordrede godsmengde målt i antall tonn var i 1954-55 5,0 % større enn i 1953-54. En har da tatt hensyn til malmtransportene på Ofotbanen. For Statsbanene ekskl. malmtransportene på Ofotbanen var det en oppgang på 7,1 %.

Fraktstykkegods viser øking fra 532 000 tonn i 1953-54 til 537 000 tonn i 1954-55. Dette er en øking på 0,9 %.

Tabell nr. 22.

	1949-50	1953-54	1954-55
	1 000 t.	1 000 t.	1 000 t.
Ilgods (ekskl. levende dyr)	248	265	266
Fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen)	5 485	5 237	5 627
Malm Ofotbanen	7 737	8 356	8 657
Sum	13 470	13 858	14 550

Fraktgods i vognlaster (ekskl. malm Ofotbanen) er gått opp fra 4 706 000 tonn i 1953-54 til 5 090 000 tonn i 1954-55. Dette er en oppgang på 8,2 %.

Malmtransportene på Ofotbanen viser en øking fra 8 356 000 tonn i 1953-54 til 8 657 000 tonn i 1954-55. Dette er en øking på 3,6 %.

Godstrafikkytelsen målt i antall nettotonnkm vil framgå av tabell nr. 23.

Tabell nr. 23.

	1949-50	1953-54	1954-55
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen)	1 049	1 063	1 125
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen); basis 1949-50 = 100	100	101	107
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen) pr. km driftslengde	240	243	257

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 driftsår en oppgang på 5,9 %.

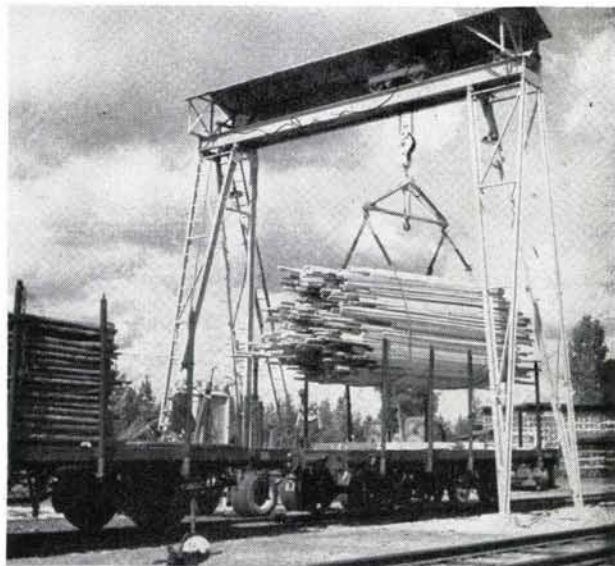
På grunn av den stadig sterkere konkurranse fra andre transportmidler har en ikke foretatt noen takstendringer for gods i terminen 1954-55. Da godstakstene i de laveste vognlastklasser i de senere år i den hensikt å modifisere verdiklassifiseringen har fått et prosentvis større tillegg enn takstene i de høyere vognlastklasser, er også store deler av det lavest tarifferte gods kommet i faresonen.

På grunn av de nevnte forhold må Statsbanenes bestrebelser gå ut på å bevare den trafikk som jernbanen har samt å verve ny trafikk. I den hensikt søker en å *intensivere trafikkvervingen* samt å *rasjonalisere transportene*. Det er egne trafikkververe i Hovedstyret og i distriktene. Trafikkververne skal blant annet søke kontakt med de større trafikanter og orientere disse om transportspørsmål samt være behjelpelig med å løse den enkelte trafikants transportspørsmål på en tilfredsstillende måte. En kan nevne at Statsbanene i de senere år har inngått ca. 1100 fraktavtaler med større trafikanter, herav ca. 400 avtaler i norsk lokaltrafikk, ca. 200 avtaler i samtrafikk med utlandet og ca. 500 avtaler i forbindelse med bruk av frankeringsmaskin.



I den hensikt å rasjonalisere transportene og få en utvidet fra *dør til dør-transport*, har en bestilt ytterligere 200 småcontainere. Videre har en bestilt 4 store kjølebeholdere (5 tonns), hvorav den første allerede er levert og i drift. Det viser seg også å være interesse for mindre kjølebeholdere, og en arbeider for tiden med disse spørsmål. Det bemerkes at anskaffelsen av spesialbeholdere i alminnelighet foregår for trafikantens regning. Dessuten arbeides det

videre med spørsmålet om vognlasttransporter med vognbjørn. Den første er allerede bestilt. For trelasttransporter har en anskaffet en del tømmerkraner.



Omløpstiden for godsvogner (dvs. den gjennomsnittlige tid mellom to opplastninger) var i 1949-50, 1953-54 og 1954-55 henholdsvis 6,3, 6,4 og 6,2 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 6-årsperioden 1949-50—1954-55 på et meget høyt nivå.

Persontrafikken kulminerte i 1948-49, og har vist en mindre nedgang siden den gang. Persontrafikken i 1954-55 viser øking i antall reiser fra 1953-54, og antall personkm har økt med 2,3 % i samme tidsrom.

Driftsåret 1951-52 var et toppår for godstrafikkens vedkommende. Høsten 1952 satte det inn en markert nedgang i godstrafikken (særlig for trelast og foredlingsprodukter av trelast) som holdt seg hele resten av driftsåret 1952-53. I 1953-54 har det imidlertid vært en svak øking i godstrafikken. Denne øking fortsatte i 1954-55 som viser en oppgang fra 1953-54 på 7,1 % målt i antall tonn. Målt i antall tonnkilometer viser trafikken en øking på 5,8 %. Det er trelast som viser størst øking fra 1953-54 til 1954-55. I ovenstående talopp-gaver vedrørende godstrafikken er malmtransportene på Ofotbanen holdt utenfor.

Tabell nr. 24.
Transportmengde (i antall tonn) av fraktgodst
i vognlaster fordelt på varegrupper.

	1949-50 1 000 t.	1953-54 1 000 t.	1954-55 1 000 t.
1. Trelast	1 136	861	1 064
2. Treforedlingsprodukter	518	534	558
3. Gjødning	444	384	393
4. Kull, koks og mineraloljer	252	249	262
5. Teglverksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc.	260	226	189
6. Kjemiske produkter	203	265	297
7. Malm ¹⁾ , kis og andre mineraler	392	151	183
8. Forstoffer	196	156	193
9. Jern og stål	173	169	186
10. Matvarer	158	122	120
11. Diverse (herunder jernbanens egne trans- porter)	1 153	1 589	1 645
<i>Sum</i>	4 885	4 706	5 090

Malmtransportene på Ofotbanen som viste jamn stigning i de fire første terminer av 6-årsperioden 1949-50—1954-55, viste i 1953-54 målt i antall transporterte tonn malm, en nedgang på 3,6 % fra 1952-53. Driftsåret 1954-55 viser derimot nå en øking på 3,6 %. Tonnkvantumet utgjorde i 1954-55 ca. 8,7 mill.



Fra Ofotbanen.

¹⁾ Ekskl. malm Ofotbanen, hvor malmtransportmengden for hvert av driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55 var henholdsvis 7,7 mill. tonn, 8,4 mill. tonn og 8,7 mill. tonn.

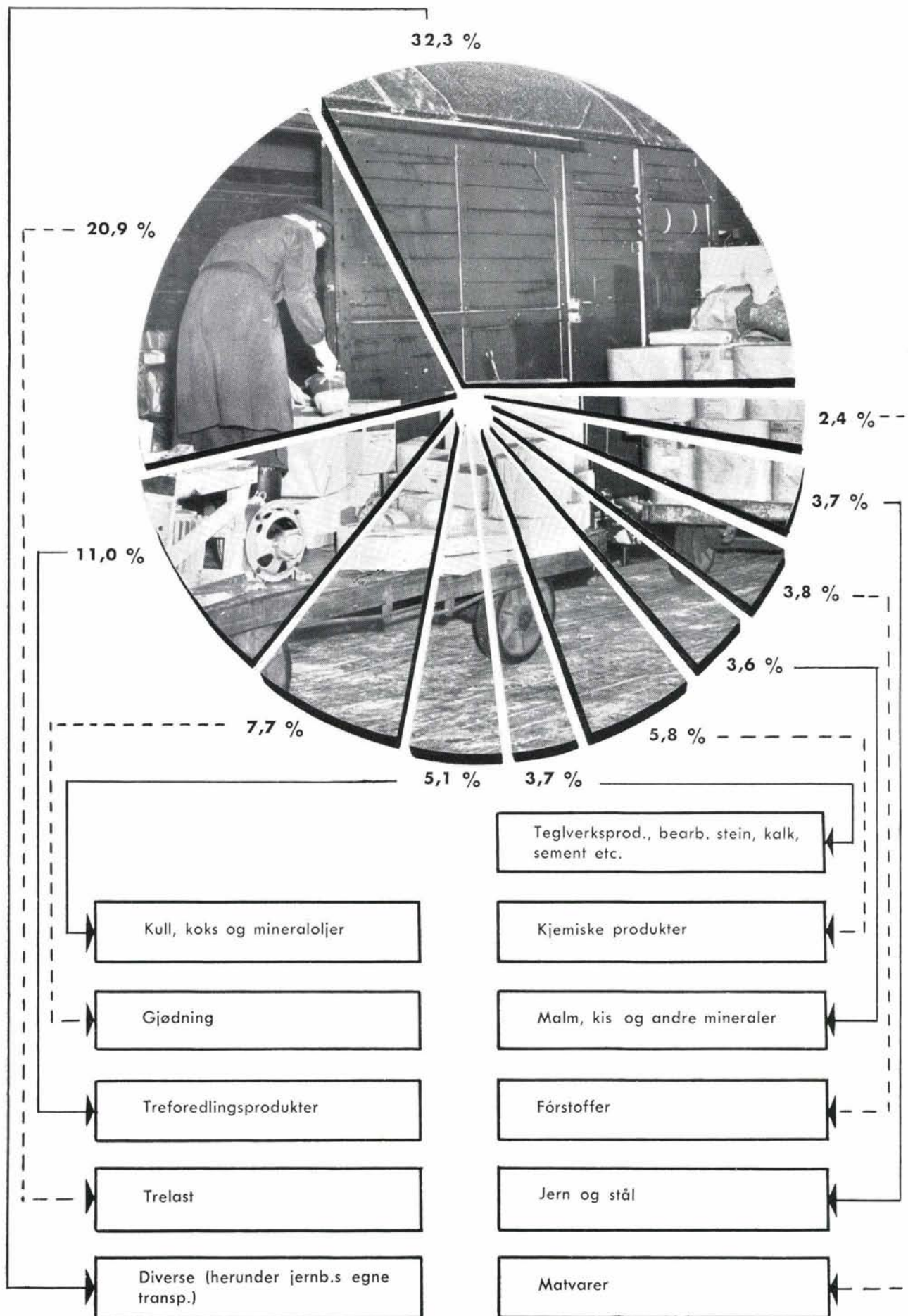
I ovenstående tabell nr. 24 er det videre gitt en oversikt over utviklingen av fraktgodstrafikken i vognlaster fordelt på hovedgrupper av godsslag.

Tabellens tall for 1954-55 er framstilt grafisk i figur nr. 6.

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. Jernbanetakstene har 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

Fig. nr. 6. Transportmengde (i antall tonn) av fraktgods i vognlaster (ekskl. Ofotbanen) fordelt på varegrupper i 1954-55. (Jfr. tabell nr. 24.)



biler, kystskip og fly bevirker at en ikke utelukkende kan legge et 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.

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.

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 %.

Prisene på soveplassbilletter ble fra 1.5.54 endret til kr. 12,50, kr. 25,00 og kr. 50,00 for henholdsvis 3., 2. og 1. klasse. Samtidig

sløyfet en den bestillingsavgift på kr. 1,00 som i visse tilfelle ble oppkrevet ved bestillinger av soveplass.

Persontakstene på 2. kl. er fra 1.10.54 *satt ned* med ca. 17 %.

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 sløyfet 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, ilstykk-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 %.

Fra 15.4.54 ble det innført en generell nedsettelse på 15 % for stykk-godssendinger når fraktberegningsvekten er minst 2 000 kg.

I terminen 1954-55 er det ikke foretatt noen endringer i takstene for gods.

Trafikkytelser ved bildriften.

Hva angår trafikkytelser ved Statsbanenes bildrift, framgår disse av tabell nr. 25.

Tabell nr. 25.

	1949-50	1953-54	1954-55
Antall reiser	4,8	7,9	9,0
Personkm	72,3	101,3	120,9
Antall tonn gods ¹⁾	44,3	58,5	60,9
Tonnkm gods ¹⁾	1,4	2,0	2,3

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

Tallene viser en ganske stor ekspansjon av Statsbanenes bildrift siden 1949. Dette skyldes først og fremst utvidelse av ruteområdet (jfr. tabell nr. 20) og de kapasitetsutvidelser som står i sammenheng hermed.

Plassutnyttelsen i bussene var ca. 36 % både i 1953-54 og 1954-55.

Utnyttelsen av transportevnen på lastevognene viser stigning fra ca. 53 % i 1953-54 til ca. 57 % i 1954-55.

5. DRIFTSØKONOMISKE OPPGAVER OG RESULTATER SAMT KAPITALINVESTINGER VED DRIFTEN

Statsbanenes balansekonto.

Nedenfor er inntatt en oversikt over hovedpostene i Statsbanenes balansekonto pr. 30.6.55. En gjør oppmerksom på at beløpene for faste

anlegg og materiell samt statens kapital bare gir opplysning om den totale akkumulerte sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt *forskjellig* kjøpekraft.

Eiendeler (hele 1000 kr.):

Statsbanene <i>ekskl.</i> Bratsbergbanen:		
Grunn	49 292	
Faste anlegg	1 283 116	
Anlegg for elektrisk drift	56 145	
Rullende materiell	320 627	
Telegraf og telefon	15 584	
Verksteder og verksted- maskiner	54 725	1 779 489

Forpliktelser (hele 1000 kr.):

Diverse kreditorer	4 093	
De forskj. pensjonskasser, hjelpe- kassers og sykekassers innestående	2 151	
Bratsbergbanens private aksjonærer	—	
Bratsbergbanens fonds mv.	4 970	
Fornyelsesfondet:		
Fast fond	661	
Udisponert fond	777	
Disponert fond	20 258	21 696

Ennå ikke åpnete baner	450 392	
Bildrift	13 226	
Statsbanenes biltransport, Oslo	917	
Dampskipet «Bruse»	699	
Eiendommer overtatt ved Hoved- banens innløsning	1 525	
Sagbruk, impregneringsverk etc. ..	280	
Materialforråd	138 106	
Diverse debitorer	9 735	
Utestående hos stasjonene	2 011	
Aksjer og verdipapirer	2 258	
I banker	41 024	
Kassebeholdninger	1 503	

Statens kapital	2 408 255	
-----------------------	-----------	--

		<u>2 441 165</u>
--	--	------------------

		<u>2 441 165</u>
--	--	------------------

Driftsresultat.

I tabell nr. 26 er det gitt en oversikt over de økonomiske totalresultater i 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

Tabell nr. 26.

		Regnskap 1949-50	Regnskap 1953-54	Vedtatt budsjett 1954-55	Regnskap 1954-55
Sum driftsinntekter	Mill. kr.	292,8	383,8	386,9	394,8
Sum driftsutgifter	« «	333,6 ¹⁾	477,5 ¹⁾	461,9 ¹⁾	466,0 ¹⁾
Driftsunderskudd	Mill. kr.	40,8 ¹⁾	93,7 ¹⁾	75,0 ¹⁾	71,2 ¹⁾
Driftsunderskudd i % av driftsutgifter		12,2	19,6	16,2	15,3

¹⁾ Bilrutenes driftsoverskudd, som også omfattes av oppstillingen, var i 1949-50, 1953-54 og 1954-55 henholdsvis kr. 0,57, 0,29 og 0,10 mill.

I tabell nr. 27 er det videre gitt en oversikt over hovedpostene på taps- og vinningskonto vedrørende terminen 1954-55.

Tabell nr. 27.

<i>Utgifter</i> (hele 1000 kr.)		<i>Inntekter</i> (hele 1000 kr.)	
Utgifter ved Hovedstyret (sentraladministrasjonen)	10 695	Trafikkinntekter ved jern- banedriften:	
Herav på anlegg og bildrift	1 636	Persontrafikk	
Utgifter ved jernbanedriften (distr.-adm., drift og vedlikehold)	394 537	(reisende og reisegods) ..	155 808
Utgifter ved bildriften (administrasjon, drift og vedlikeh.)	14 010	Postbefordring	7 035
Utgifter ved eiendomsdriften (drift og vedlikehold)	1 398	Godstrafikk	203 812
Renteutgifter	43	Øvrige trafikkinntekter ..	3 652
Avsetning til fornyelsesfond:			370 307
Jernbanedriften	40 105	Andre inntekter vedr. jernbanedriften	6 780
Bildriften	1 985	Renteinntekter	1 196
Eiendomsdriften	16	Inntekter ved bildriften	15 621
Utbytte til Norsk Transportaktiesel- skab av stamaksjer i Bratsberg- banen	145	Inntekter ved eiendomsdriften	920
Dekning av pensj.kassenes underskudd	4 658	Balanse. Underskudd	71 242
Gjenoppbyggingsutgifter	110		
-----	466 066	-----	466 066
-----		-----	

En sammenlikning mellom driftsresultatet for driftsårene 1953-54 og 1954-55 gir følgende bilde av utviklingen:

Driftsinntektene er i året 1954-55 økt med ca. kr. 11,0 mill. Totalinntektene er gått opp fra ca. kr. 383,8 mill. i 1953-54 til ca.

kr. 394,8 mill. i 1954-55. Det er oppnådd en reduksjon på utgiftssiden i forhold til fjoråret med ca. kr. 11,5 mill., idet utgiftene er gått ned fra ca. kr. 477,5 mill. til ca. kr. 466,0 mill.

Det totale regnskapsførte driftsunderskudd for driftsåret 1954-55 viser således nominelt en utvikling til det bedre sammenliknet med året før. Det regnskapsførte driftsunderskudd som i 1953-54 var ca. kr. 93,7 mill. er for driftsåret 1954-55 redusert med i alt ca. kr. 22,5 mill. til ca. kr. 71,2 mill. Denne reduksjon av driftsunderskuddet er imidlertid ikke i sin helhet reell. Regnskapstallene gir her et vesentlig gunstigere bilde av resultatet av driften i 1954-55 enn en vurdering av de faktiske forhold skulle tilsi. I driftsregnskapstallene inngår nemlig de årlige avsetninger til fornyelser til dekning av den løpende verdiforringelse på Statsbanenes rullende materiell og faste anlegg. For å få et bilde av det faktiske driftsresultat må en således ta hensyn til om disse fornyelsesavsetninger har vært i overensstemmelse med *den faktiske verdiforringelse* av de hjelpemidler som har vært i bruk i vedkommende år. Når en foretar en slik korreksjon av regnskapsresultatene for året 1954-55, får en et mer reelt uttrykk for driftsresultatet. Mens fornyelsesavsetninger til dekning av den løpende verdiforringelse på Statsbanenes rullende materiell og faste anlegg dekket den faktiske verdiforringelse av disse hjelpemidler i 1953-54, var bevilgningene til dette formål i 1954-55 hele kr. 18,5 mill. *lavere* enn den beregnede verdiforringelse for dette driftsår. Et slikt forhold gir tilsynelatende et gunstigere driftsresultat vedkommende år, men er i realiteten en kapitaltæring og innebærer en forskyvning av driftsunderskuddet til senere år.

For å komme fram til et driftsresultat for året 1954-55 som kan sammenlignes med resultatet for året 1953-54, må derfor regnskapstallene for 1954-55 justeres slik at en får fram driftsresultatene så de direkte kan sammenlignes med hverandre.

Med tilstrekkelige fornyelsesavsetninger for 1954-55 ville de totale driftsutgifter ligget ca. kr. 18,5 mill. høyere enn de nå faktiske regnskapsførte tall, altså på ca. kr. 484,5 mill. Dette gir et reelt underskudd for 1954-55 på i alt ca. kr. 89,7 mill. Sammenholdt med regnskaps-

tallene for 1953-54, da fornyelsesavsettingene var tilstrekkelige, *framkommer likevel et reelt driftsresultat for 1954-55 som totalt er ca. kr. 4 mill. gunstigere enn for 1953-54.*

Den aktuelle fornyelsessituasjon ved NSB er fortsatt bekymringsfull. Det tekniske fornyelsesunderskudd, dvs. den aktuelle gjenanskaffelsesverdi for de varige hjelpemidler som allerede skulle ha vært gjenstand for utrangering (overårig materiell) er pr. 1.1.55 beregnet til ca. kr. 482 mill. av daværende kjøpekraft. Da Statsbanene i 1951 foretok en generalopptelling av de varige hjelpemidler som da var i bruk og kalkulerte verdien av dem, ble det tekniske fornyelsesunderskudd pr. 1.1.51 beregnet til ca. kr. 327 mill. av daværende kjøpekraft. Den beløpsmessige øking av fornyelsesunderskuddet som har funnet sted i de mellomliggende år, skyldes dels en kraftig prisstigning og dels at gjenanskaffelsesverdien av varige hjelpemidler som i mellomtiden er blitt overårige, har vært større enn gjenanskaffelsesverdien av de overårige hjelpemidler som siden den tid er utrangert. For 1954-55 skulle avsetningen til fornyelsesfond, beregnet på basis av gjenanskaffelsesverdien av varige hjelpemidler i bruk pr. 1.1.53, ha vært i alt ca. kr. 60,3 mill. Det ble bevilget ca. kr. 41,8 mill. eller ca. kr. 18,5 mill. for lite.

For å vise den aktuelle fornyelsessituasjon gis i tabell nr. 28 de viktigste data i forbindelse med fornyelsessituasjonen pr. 1.1.55 sammenholdt med tallene pr. 1.1.51. Verditalle i tabellens to kolonner er gjengitt på grunnlag av kroneverdien på de to tidspunkter.

Det framgår av oppstillingen i tabell nr. 28 at forholdet mellom verdien av *overårige* faste anlegg og materiell (det tekniske fornyelsesunderskudd, definert som gjenanskaffelsesverdien av varige hjelpemidler i bruk med alder større eller lik normal brukstid) og verdien av faste anlegg og materiell i bruk vurdert etter gjenanskaffelsespriser er *redusert* fra 18,5 % pr. 1.1.51 til 18,0 % pr. 1.1.55.

Disse tallene sier kort og godt at nær 1/5 av det materiell Statsbanene *fremdeles* arbeider med, er modent for utrangering og allerede skulle ha vært fornyet.

Tabell nr. 28.

	Pr. 1.1.51	Pr. 1.1.55
	1000 kr.	1000 kr.
1. Historisk anskaffelsesverdi ¹⁾	859 968	1 153 308
2. Aktuell gjenanskaffelsesverdi ¹⁾	1 768 121	2 687 510
3. Teknisk fornyelsesunderskudd (gjenanskaffelsesverdi for varige hjelpemidler i bruk med alder større eller lik normal brukstid, dvs. hjelpemidler som er overårige) ¹⁾	327 032	482 492
4. Årlig avskrivning på historisk anskaffelsesverdi for varige hjelpemidler hvis alder ikke har nådd normal brukstid ¹⁾	18 739	26 438
5. Årlig avskrivning på aktuell gjenanskaffelsesverdi for varige hjelpemidler hvis alder ikke har nådd normal brukstid ¹⁾	34 387	53 214
6. Årlig avskrivning på aktuell gjenanskaffelsesverdi for varige hjelpemidler i bruk med alder større eller lik normal brukstid (overårige hjelpemidler) ¹⁾	8 839	13 334
7. Årlig avskrivning på aktuell gjenanskaffelsesverdi for samtlige varige hjelpemidler i bruk (sum postene 5 og 6)	43 226	66 548
8. Akkumulerte avskrivninger på aktuell gjenanskaffelsesverdi for samtlige varige hjelpemidler i bruk ¹⁾	1 057 533	1 599 012

¹⁾ NB! Omfatter utelukkende varige hjelpemidler ved jernbanedriften, bildriften og eiendomsdriften som er gjenstand for fornyelse. Tunneler, grunn, planering osv. er således *ikke* tatt med.

Av tabell nr. 28 framgår bl. a. følgende: snittstall for *graden av oppnådd utrangeringsalder*. Det gir følgende forholdstall for de varige hjelpemidlers nåværende alder i forhold til normal leve- eller brukstid:

1951 $\frac{\text{Akkumulert avskrivning på gjenanskaffelsesverdi: kr. 1 058 mill.} \cdot 100}{\text{Aktuell gjenanskaffelsesverdi: kr. 1 768 mill.}} = 59,84 \%$

1955 $\frac{\text{Akkumulert avskrivning på gjenanskaffelsesverdi: kr. 1 599 mill.} \cdot 100}{\text{Aktuell gjenanskaffelsesverdi: kr. 2 688 mill.}} = 59,49 \%$

Problemene m.h.t. *aldersstrukturen* ville ha vært ulike lettere hvis det tekniske fornyelsesunderskudd kunne elimineres ved at de nødvendige midler hertil innto i fornyelsesfondet. Dette er imidlertid *ikke* tilfelle, idet fondet (bortsett fra driftsårene 1952-53 og

Tabell nr. 29.

	Regnskap 1945-46.	Regnskap 1946-47.	Regnskap 1947-48.	Regnskap 1948-49.	Regnskap 1949-50.	Regnskap 1950-51.	Regnskap 1951-52.	Regnskap 1952-53.	Regnskap 1953-54.	Vedt.budsj. 1954-55.
1. Sum inntekter	197,3	200,5	249,3	268,2	292,8	318,1	358,4	381,7	383,8	386,9
2. Løpende driftsutgifter (kap. 1101, post 1 og 2) ²⁾ mill. kr.	211,4	236,4	263,0	307,5	312,8	341,6	377,0	412,4	415,5	416,7
3. Brutto-resultat (ln. 1 ÷ ln. 2)	14,1	35,9	13,7	39,3	20,0	23,5	18,6	30,7	31,7	29,8
4. Brutto-resultat i % av løpende driftsutgifter ($\frac{\ln. 3}{\ln. 2} \times 100$) .. %	6,7	15,2	5,2	12,8	6,4	6,9	4,9	7,4	7,6	7,2
5. Utgifter under kap. 1101, postene 3-9	17,5	20,1	25,2	19,6	20,8	29,1	40,6	49,6	62,0	45,2
6. Netto-resultat (ln. 1 ÷ (ln. 2 + ln. 5)) ..	31,6	56,0	38,9	58,9	40,8	52,6	59,2	80,3	93,7	75,0
	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.	mill. kr.

1953-54) på langt nær er blitt tilført de nødvendige midler til å dekke den løpende verdiforringelse for Statsbanenes faste anlegg og rullende materiell. Det framgår også at utviklingen bare viser en ubetydelig bedring.

Prisene for de forbrukssaker og materialer som Statsbanene trenger for den daglige drift, har undergått en del stigning i løpet av driftsåret 1954-55. NSB's prisindeks for materialer og forbrukssaker var således steget med 4,5 poeng fra 94,6 i 2. kvartal 1954 til 99,1 i 2. kvartal 1955. (Basis 1952 = 100).

Sammenholder en det vedtatte driftsbudsjett for 1954-55 med regnskapet for samme driftsår, viser regnskapet et resultat som er kr. 3,7 mill. gunstigere enn budsjettet. Dette *gunstige* budsjettavviket skyldes inntektsøkning. Det var nemlig for 1954-55 budsjettet med en inntekt på ca. kr. 386,9 mill., mens inntektene for 1954-55 faktisk kom opp i ca. kr. 394,8 mill., altså en stigning i forhold til budsjettet på ca. kr. 7,9 mill. Inntektsøkningen skyldes både et oppsving i gods- og persontrafikken.

Denne fordelaktige utvikling på regnskapes inntektsside oppveies delvis av en nesten like kraftig budsjettoverskridelse på utgiftssiden.

Regnskapet for året 1954-55 viser en budsjettoverskridelse på i alt ca. kr. 4,1 mill. på utgiftssiden, idet budsjetterte driftsutgifter i alt utgjorde ca. kr. 461,9 mill., mens de medgatte driftsutgifter utgjorde ca. kr. 466,0 mill.

Den gunstige utvikling som her har funnet sted *på tross av lønns- og prisstigning*, må sees som et resultat av Statsbanenes anstrengelser for å senke driftsutgiftene. En nevner således at driftspersonalet i 1954-55 gikk ned med gjennomsnittlig *ca. 800 mann* sammenholdt med 1953-54.

Det er av særlig interesse å se hvordan de løpende driftsutgifter og driftsinntekter stiller seg i de enkelte driftsår. I tabell nr. 29 er det derfor sondret mellom *brutto*-resultat (inntekter ÷ løpende driftsutgifter¹⁾) og *netto*-resultat (som tilsvarer «Driftsunderskudd» i tabell nr. 26). Tallet for bruttoresultatet i

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. 27 gir bedre sammenligningsmuligheter enn tabell nr. 26 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.

Videre framgår av tabell nr. 29 at *bruttoresultatet* (eller bruttounderskuddet) i 1954-55 var ca. kr. 24,2 mill., dvs. en nedgang på kr. 7,5 mill. sammenliknet med 1953-54. Dette beløp framkommer slik:

Totalt driftsunderskudd	.....	ca. kr. 71,2 mill.
Herav vedrører:		
Avsetning til fornyelsesfondet	ca. kr. 42,1 mill.	
Utbytte til Norsk Hydro av stamaksjer i Bratsbergbanen	« « 0,1 «	
Dekn. av pensj.-kassenes undersk.	« « 4,7 «	
Gjenoppbyggingsutgifter	..... « « 0,1 « « « 47,0 «	
<i>Bruttoresultat</i>	.....	ca. kr. 24,2 mill.

som altså tilsvarende forskjellen mellom *løpende driftsutgifter* og driftsinntektene.

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. Bruttoresultatet (bruttounderskuddet) sett i relasjon til de løpende driftsutgifter, gir for driftsåret 1954-55 et av de gunstigste tall som er oppnådd i etterkrigsårene. For terminen 1954-55 er nemlig bruttoresultatet 5,8 % av de løpende driftsutgifter.

En god indikator for lønnsomheten for jernbanedriften er utviklingen i forholdstallene transportytelser (tonnkm og personkm) pr. sysselsatt.

I tabell nr. 30 er det gitt en del indekstall til belysning av dette forhold. Også her er alle etterkrigsårene tatt med.

Tabell nr. 30.

<i>Nettotonnkm</i> i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften; basis 1938-39 = 100.	<i>Personkm</i> 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
1953-54 .. 124	..... 132
1954-55 .. 134	..... 139

Det framgår av tabellen at Statsbanene i 1954-55 ytet ca. 34 % fler tonnkm pr. mann og ca. 39 % fler personkm pr. mann enn før krigen. Så vel for transportytelse i antall tonnkm som antall personkm pr. mann, er dette de nest høyeste forholdstall som Statsbanene har oppnådd i 10 årsperioden 1945-1955.

Relativt sett tilføres altså samfunnet idag en langt større transportytelse enn før krigen. Som det vil framgå av tabellen, viser driftsåret 1951-52 den største godstrafikk ytelse pr. mann. Det tilsvarende toppår for persontrafikken var 1948-49.

En vil understreke at tallene i tabell nr. 30 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 av trafikkmengden hverken utvides eller innskrenkes. Tabellens tall gir *ikke* uttrykk for variasjon i personalets arbeidsbyrde eller i arbeidseffektiviteten.

Det er nedenfor gitt en oversikt over de tiltak Hovedstyret mener må treffes for på lengre sikt å kunne *bedre Statsbanenes driftsøkonomi*. Tiltakene kan sammenfattes 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 tungt-drevne varige hjelpemidler som for lengst burde ha vært utskiftet, et forhold som nødvendigvis må slå ut så vel i driftsresultatene som i ned-satt 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 (ved den *reduksjon* av personalantallet som disse tiltak åpner mulighet for) 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 avhengig av de bevilgninger Statsbanene får til utvidelser og forbedringer ved de igangværende baner.

Fremst blant tiltakene vedrørende moderniseringen og effektiviseringen står *elektrifiseringen og dieseliseringen*. Elimineringen av dampdriften på våre hovedlinjer samt i skifte-tjenesten ved innsetting av elektrisk- og dieseltrekraftmateriell er utvilsomt det tiltak som på så vel kort som lengre sikt vil bety mest når det gjelder å tilveiebringe en kostnadssenkning ved jernbanedriften.

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, en må bl. a. ta hensyn til hvilke andre muligheter som foreligger for å dekke transportbehovet.

Inntekter.

I tabell nr. 31 har en for driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55 gitt en oversikt over Statsbanenes driftsinntekter.

De totale driftsinntekter ifølge tabell nr. 31 har i tidsrommet 1949-50—1954-55 steget med i alt ca. kr. 102,0 mill. eller med ca. 34,8 %. Denne inntektsstigning skyldes vesentlig *takstforhøyelser*.

Inntektene av persontrafikken (reisende og reisegods) er gått opp fra ca. kr. 153,0 mill. i 1953-54 til ca. kr. 155,8 mill. i 1954-55. Inntektene av godstrafikken viser en oppgang fra ca. kr. 198,4 mill. i 1953-54 til ca. kr. 203,8 mill. i 1954-55.

Inntektsstrukturen i 1954-55 var stort sett den samme som i 1953-54.

I 1949-50 utgjorde persontrafikkinntektene ca. 45,4 % av totalinntektene, mens det tilsvarende prosenttall for 1954-55 var 39,5.

¹⁾ Fornyelsesunderskudd pr. 1.1.55 utgjorde kr. 482 mill. (av daværende kjøpekraft).

²⁾ Trafikkenheter = Nettotonnkm + personkm.

Tabell nr. 31, Statsbanenes totale driftsinntekter i 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

	1949-50	1953-54	1954-55
<i>Trafikkinntekter</i>	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	133 000	153 008	155 808
Postbefordring	6 702	6 957	7 035
Godstrafikk	135 249	198 401	203 812
Øvrige trafikkinntekter	2 844	3 503	3 653
<i>Andre inntekter</i>			
Andre inntekter av jernbanedrift	4 214	5 520	6 780
Renteinntekter	219	1 343	1 196
Bildrift	9 882	14 243	15 621
Eiendomsdrift	684	854	920
<i>Sum</i>	292 794	383 829	394 825
<i>Sum</i> (basis 1949-50 = 100)	100	131,1	134,8

Tabellens tall for 1954-55 er framstilt grafisk i figur nr. 7.

Utgifter.

I tabell nr. 32 er det for driftsårene 1949-50, 1953-54 og 1954-55 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. 32 har i tidsrommet 1949-50—1954-55 steget med i alt ca. kr. 132,5 mill. eller med ca. 39,7 %. Denne utgiftsstigningen skyldes hovedsakelig lønns- og prisstigningen, økte fornyelsesavsetninger¹⁾ samt stigning i jernbanens driftsytelser. Statsbanenes driftslengde har *ikke* undergått noen endringer fra 1949-50 til 1954-55.

Lønninger som er *drifts*-utgifter, utgjør for tiden ca. 63,1 % av de *totale* driftsutgifter ifølge tabell nr. 32.

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.

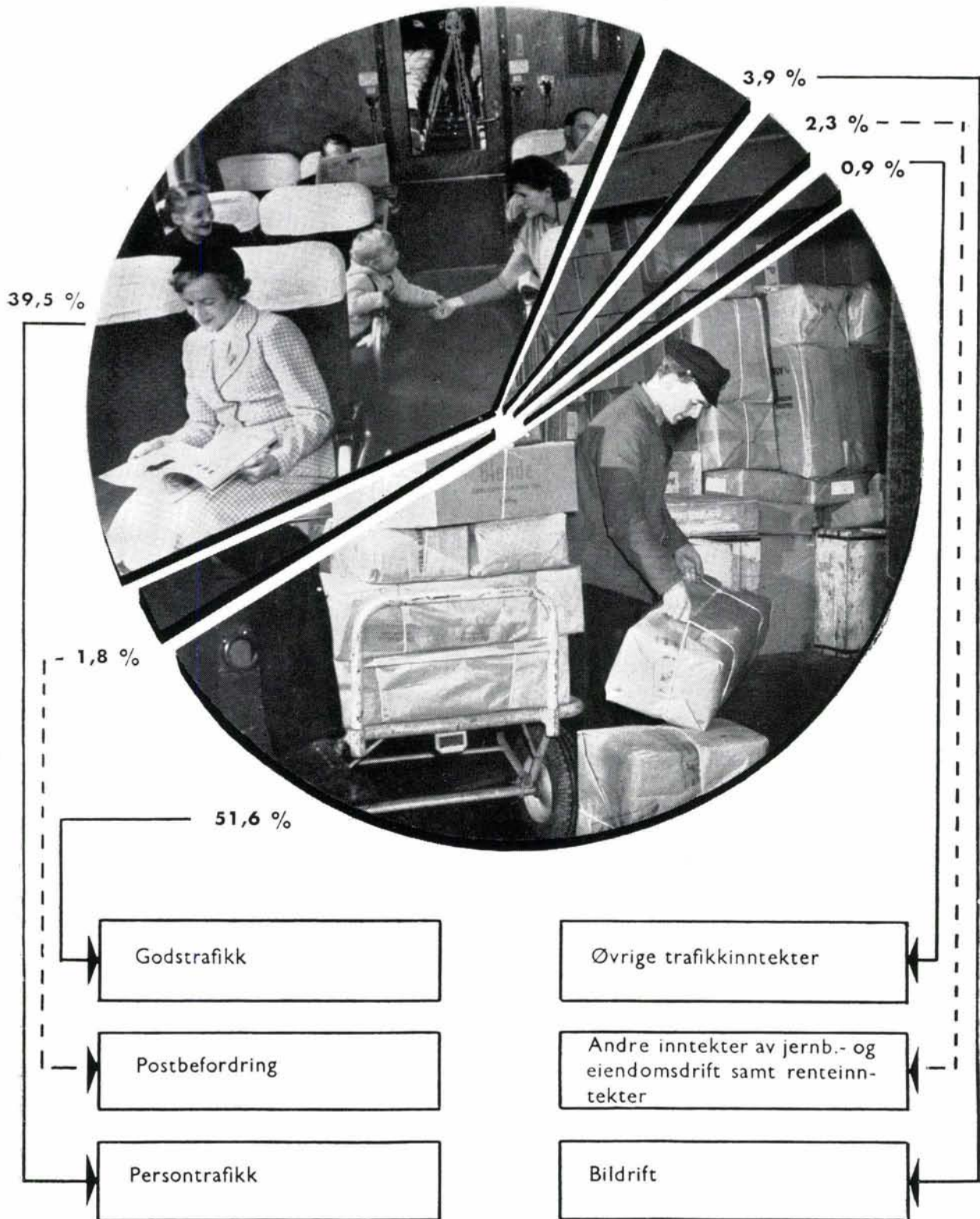
¹⁾ Står delvis i sammenheng med prisstigningen.

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 6-årsperioden 1949-50—1954-55 medgikk ifølge regnskapet i alt ca. kr. 134,5 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 effektivisering eller forbedring av de nåværende driftsbaner (f. eks. elektrifiseringen og bygging av dobbeltspor). Disse investeringstall burde derfor egentlig komme i tillegg til det anførte beløp kr. 134,5 mill.

Det er i 6-årsperioden 1949-50—1954-55 investert ca. kr. 52,2 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 driftsikkerheten (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

Fig. nr. 7. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1954-55 fordelt på de viktigste inntektsposter.
(Jfr. tabell nr. 31.)



Tabell nr. 32, Totale driftsutgifter ved jernbanedriften, bildriften og eiendomsdriften i 1949-50, 1953-54 og 1954-55.

	1949-50	1953-54	1954-55	% øking (+) og % nedg. (-)	
	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.	siden 1949-50	siden 1953-54
1. Sentraladministrasjon (den andel som belastes Statsbanenes drift)	5 899	8 655	9 059	+ 53,6	+ 4,7
2. Distriktsadministrasjon	8 446	11 813	12 711	+ 50,5	+ 7,6
3. Linjens bevoktning og vedlikehold	50 277	66 489	65 583	+ 30,4	÷ 1,4
4. Svakstrømsanlegg	1 186	1 745	1 736	+ 46,4	÷ 0,5
5. Sikringsanlegg	1 429	1 787	1 773	+ 24,1	÷ 0,8
6. Elektriske baneanlegg	1 855	2 860	2 975	+ 60,4	+ 4,0
7. Ekspedisjonssteder	77 979	104 791	106 587	+ 36,7	+ 1,7
8. Konduktørtjeneste	13 378	17 280	17 875	+ 33,6	+ 3,4
9. Vogners renhold mv.	5 166	8 153	8 343	+ 61,5	+ 2,3
10. Vogners belysning og oppvarming	2 659	3 079	3 305	+ 24,3	+ 7,3
11. Vogners visitasjon og smøring	2 619	3 578	3 672	+ 40,2	+ 2,6
12. Lokomotivtjeneste	22 773	32 019	32 934	+ 44,6	+ 2,9
13. Lokomotivers og motorvogners forbruk	39 745	40 825	39 304	÷ 1,1	÷ 3,7
14. Lokomotivers og motorvogners puss	9 965	14 671	15 152	+ 52,1	+ 3,3
15. Vedlikehold av rullende materiell	39 157	50 495	49 460	+ 26,3	÷ 2,1
16. Verkstedenes fellesutgifter	9 550	12 534	12 007	+ 25,7	÷ 4,2
17. Forrådsvirksomheten	2 926	4 302	4 393	+ 50,1	+ 2,1
18. Skadeserstatninger, tap ved uhell	2 286	4 706	3 490	+ 52,7	÷ 25,8
19. Forskjellige utgifter	3 305	7 753	9 676	+ 192,8	+ 24,8
20. Reisebyråer	813	1 163	1 270	+ 56,2	+ 9,2
21. Jernbaneskolen	255	383	346	+ 35,7	÷ 9,7
22. Elektrisk energi i Narvik distrikt	228	342	569	+ 149,6	+ 66,4
23. Leie av rullende materiell	44	511	779	+ 1 670,5	+ 52,4
24. Statsbanenes regnskapsrevisjon	393	560	597	+ 51,9	+ 6,6
25. Renteutgifter	869	1 042	43	÷ 94,9	÷ 95,9
26. Bildrift (ekskl. fornyelsesavsetning)	8 576	12 711	14 010	+ 63,4	+ 10,2
27. Eiendomsdrift (ekskl. fornyelsesavsetning)	1 012	1 216	1 398	+ 38,1	+ 15,0
28. Avsetning til <i>fornyelsesfond</i> (jernbanedrift, bildrift og eiendomsdrift)	15 455	55 082	42 106	+ 172,4	÷ 23,6
29. Div. utgiftsposter vedr. Bratsbergbanen (avdrag, renter, avsetning til fonds)	2 310	3 619	145	÷ 93,7	÷ 59,9
30. Tilskudd til pensjonskassene	1 776	2 690	4 658	+ 162,3	+ 73,2
31. Gjenoppbyggingsutgifter	1 236	638	110	÷ 91,1	÷ 82,8
<i>Sum</i> utgifter i alt	333 567	477 492	466 066	+ 39,7	÷ 2,4
<i>Sum</i> i alt (basis 1949-50 = 100)	100	143,1	139,7		

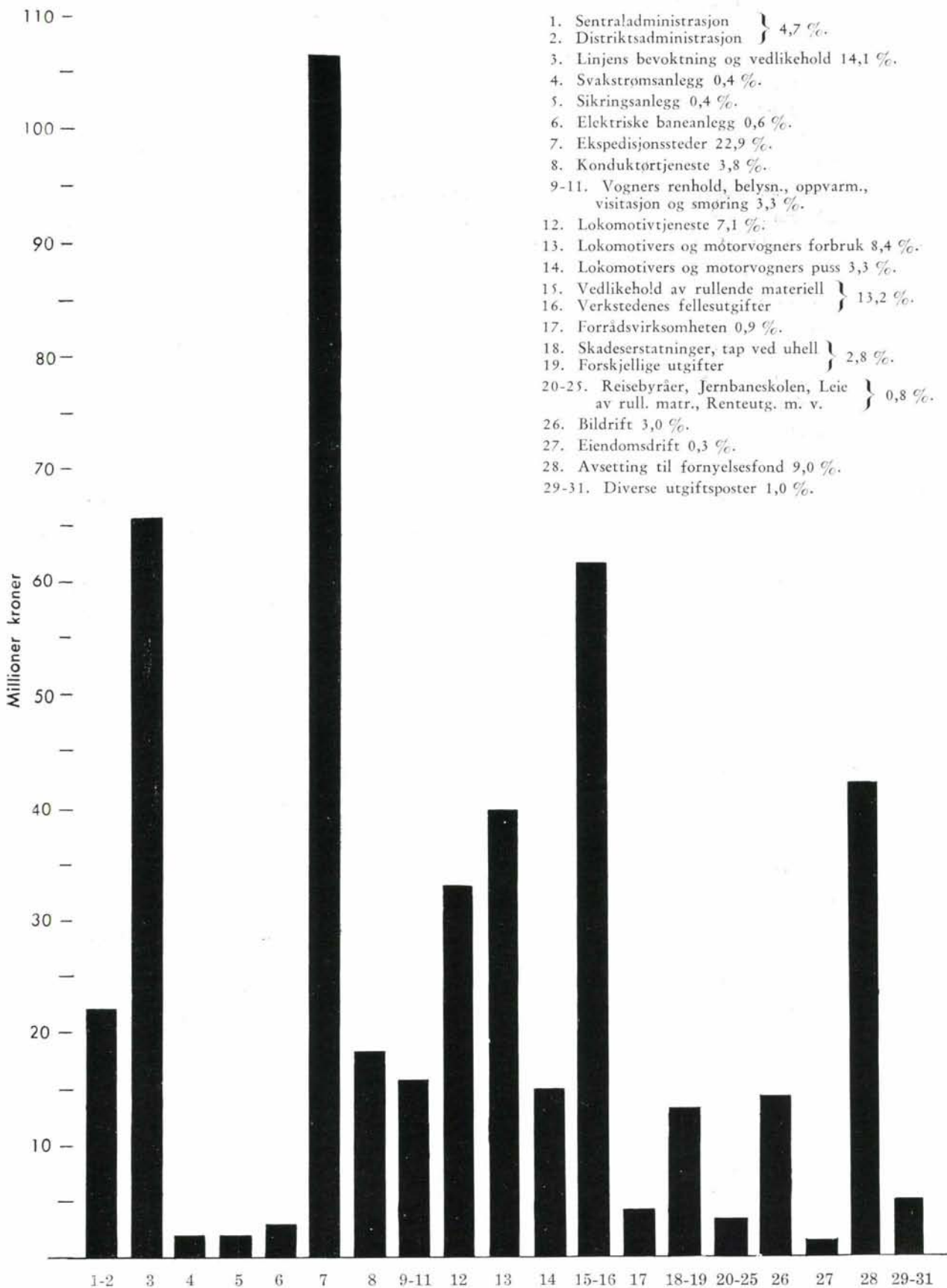
Tabellens tall for 1954-55 er framstilt grafisk i figur nr. 8.

av forføyninger som er brakt i forslag overfor de høyere myndigheter.

Når det gjelder den generelle *målsetting for investeringspolitikken* ved Statsbanene i de nærmeste år framover, er Hovedstyrets linje fremdeles 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,

Fig. nr. 8. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1954-55 fordelt på de viktigste hovedgrupper.



- 1. Sentraladministrasjon } 4,7 %.
- 2. Distriktsadministrasjon } 4,7 %.
- 3. Linjens bevakning og vedlikehold 14,1 %.
- 4. Svakstrømsanlegg 0,4 %.
- 5. Sikringsanlegg 0,4 %.
- 6. Elektriske baneanlegg 0,6 %.
- 7. Ekspedisjonssteder 22,9 %.
- 8. Konduktørtjeneste 3,8 %.
- 9-11. Vogners renhold, belysn., oppvarm.,
visitasjon og smøring 3,3 %.
- 12. Lokomotivtjeneste 7,1 %.
- 13. Lokomotivers og motorvogners forbruk 8,4 %.
- 14. Lokomotivers og motorvogners puss 3,3 %.
- 15. Vedlikehold av rullende materiell } 13,2 %.
- 16. Verkstedenes fellesutgifter } 13,2 %.
- 17. Forrådsvirksomheten 0,9 %.
- 18. Skadeserstatninger, tap ved uhell } 2,8 %.
- 19. Forskjellige utgifter } 2,8 %.
- 20-25. Reisebyråer, Jernbaneskolen, Leie
av rull. matr., Renteutg. m. v. } 0,8 %.
- 26. Bildrift 3,0 %.
- 27. Eiendomsdrift 0,3 %.
- 28. Avsetting til fornyelsesfond 9,0 %.
- 29-31. Diverse utgiftsposter 1,0 %.

M. h. t. søylene, se tabell nr. 32.

bør derfor *nyinvesteringer i jernbaneanlegg* komme i annen rekke. Hovedstyret har ved utvelgingen av de kapitalforføyninger (arbeider) som er brakt i forslag for 1956-57, lagt *særlig vekt på deres betydning som et ledd i de pågående bestrebelser på å tilveiebringe kostnadssenkning ved jernbanedriften*. Prioritetsrekken ved Hovedstyrets endelige budsjettbehandling ble fastlagt med dette synspunkt for øye. En har således søkt å styrke postene vedrørende *sikringsanlegg og linjen* (teleforebygging (masseskifting) og overgang til pukkbullast). *Konsentrasjon* av budsjettforslaget om de nevnte forføyninger har nødvendiggjort en betydelig nedskjæring under de øvrige poster. Dette har spesielt *gått ut over de bygningstekniske arbeidene*, som i Hovedstyrets forslag er ført opp med beløp som ligger *langt under* det nivå som er ønskelig.

Enkelte særtrekk ved Statsbanenes kostnadsstruktur.

På *kostnadssiden* har Statsbanene, bedriftsøkonomisk sett, en rekke betydelige svakheter som spiller en stor rolle for konkurranseevnen. Ca. 2/3 av samtlige kostnader ved jernbanedriften er *faste kostnader* eller tidskostnader, som innenfor ganske vide grenser stort sett er uavhengig av trafikkenes størrelse. For jernbanen spiller det derfor en avgjørende rolle at kapasitetsutnyttelsen er så høy som mulig. Det apparat som skal til for å holde jernbanene i driftsklar stand, er meget omfattende, og dette apparat må være der uansett om trafikken er stor eller liten. En trafikknedgang med tilsvarende nedgang i inntektene vil derfor i bare meget beskjeden utstrekning umiddelbart kunne oppveies ved nedgang i utgiftene på grunn av trafikkminskningen. En skal her være oppmerksom på at en inntektssvikt på 10 % for Norges Statsbaner nå betyr ikke mindre enn kr. 35—40 mill. på ett år. De sterke sesongsvingninger i året, som for øvrig alle transportmidler er tyngt av, virker til å gjøre kostnadsstrukturen, med de store faste kostnader, desto mer tyngende.

Som en ekstra belastning kommer så at en stor del av jernbanens faste hjelpemidler (både de faste anlegg og det rullende materiell) er utidsmessige og uforholdsmessig dyre i drift. Noen eksempler vil vise hva det koster ekstra

i driftsutgifter at jernbanen ikke har et tidsmessig teknisk utstyr.

Den første betingelse for en effektiv jernbanedrift er at linjen er i god teknisk stand. På enkelte deler av Statsbanenes linjer er underbygningen av en slik art at det om vinteren oppstår *telehiving*, som fører til store vedlikeholdsutgifter og til ulemper for toggangen. En regner med at telehivingen koster direkte i ekstra vedlikeholdsutgifter på linjen, ca. kr. 3,0 mill. pr. år. For å få rettet på forholdet trenges det en investering på i alt ca. kr. 50 mill.

En annen svakhet ved linjen er at *ballasten* for en stor del består av mindreverdige grus. Så lenge man har dårlig grusbullast i sporet, blir vedlikeholdet dyrt. En regner med at bare justeringsarbeider ved linjen på grunn av dårlig ballast i dag koster Statsbanene ca. kr. 5 mill. pr. år.

En tredje viktig svakhet ved linjen er *skinnevekten*, som i dag for de fleste strekninger ligger vesentlig lavere enn den man bruker som standard ved andre europeiske jernbaner. Hovedstyrets bestrebelser på dette område går ut på å heve skinnevekten på våre hovedlinjer, et tiltak som vil muliggjøre økt kjørehastighet og større akseltrykk.

For trekkraftens vedkommende gir tabell nr. 33 ganske illustrerende opplysninger. Av de 688 lokomotiver og motorvogner som NSB hadde i 1954-55 (bortsett fra Ofotbanen), var ikke mindre enn 427 damplokomotiver. Damplokomotivene hadde ca. 40 % av det samlede løp, mens de elektriske lokomotivene hadde ca. 25 % av løpet.

Kilometerløpet, fordelt på de ulike arter av trekkraftmateriell for året 1954-55, viser en *meget gunstig utvikling* fra 1952-53 til 1954-55. Samtidig som lokomotivløpet totalt sett er steget fra ca. 36,2 mill. km til ca. 38,7 mill. km, er damplokomotivløpet gått tilbake fra ca. 18,6 mill. km til ca. 15,6 mill. km. Dette har redusert damplokomotivenes relative andel i det totale km-løp fra ca. 51 % til ca. 40 %. I realiteten betyr denne to-veis utvikling at damplokomotivene i 1954-55 måtte ha ytet et km-løp som var hele ca. 5,5 mill. km større enn deres faktiske løp hvis damplokomotivene alene skulle ha avvirket den økede driftsyttelse. En slik øking av driftsyttelsen med dampdrift ville

Tabell nr. 33. Lokomotiver og motorvogner ved NSB (ekskl. Ofotbanen)
i 1952-53 og 1954-55. Antall og løp i km.

Art	År	Antall ¹⁾	Løp		
			Total km	%	Gj.snittlig pr. lokomotiv eller motorvognkm i km
Diesellokomotiver	1952-53	1	22 416	0	22 416
	1954-55	4	317 695	1	79 424
Elektriske lokomotiver	1952-53	83	7 664 206	21	92 340
	1954-55	97	9 665 237	25	99 642
Elektriske motorvogner	1952-53	56	5 844 607	16	104 368
	1954-55	65	7 156 776	19	110 104
Damplokomotiver	1952-53	470	18 563 726	51	39 497
	1954-55	427	15 619 188	40	36 579
Forbrenningsmotorvogner	1952-53	86	4 074 684	12	47 380
	1954-55	95	5 911 491	15	62 226
Total	1952-53	696	36 169 639	100	—
	1954-55	688	38 670 387	100	—

¹⁾ Gjennomsnitt for 52 uker.

i dag med dampdriftens urimelig høye kostnadsnivå, ha vært en meget følelig ekstra belastning på driftsbudsjettet. Hovedstyret arbeider for å gjennomføre overgangen fra dampdrift til elektrisk- og dieseldrift så raskt som mulig.

De årlige besparelser som en derved venter å oppnå, vil fremgå av spesialberegninger som ligger til grunn for det «Vekk med dampen»-program som Samferdselsdepartementet legger fram for Stortinget i løpet av 1956.

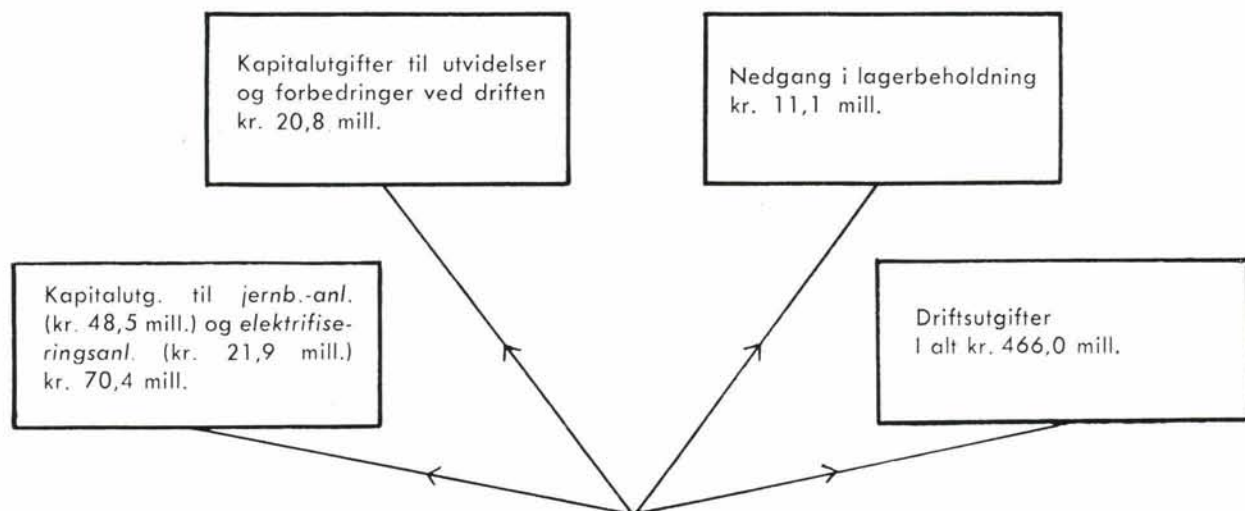
I forbindelse med trekraften kommer konkurranseforholdet til bildriften inn i bildet. Her er det viktig å være oppmerksom på at mens den normale levetid (investeringsperioden) for bilmateriellet ikke er mer enn 8—10 år, er den normale levetiden for jernbanens rullende materiell fra 25 til 45 år. Det er jo damplokomotivenes lange levetid som gjør at Statsbanene ennå er belemret med dem. Særlig med den finansieringsmåte over statsbudsjettet som Statsbanene er avhengig av for

modernisering av materiellet, er det klart at jernbanen her har et meget svakt punkt.

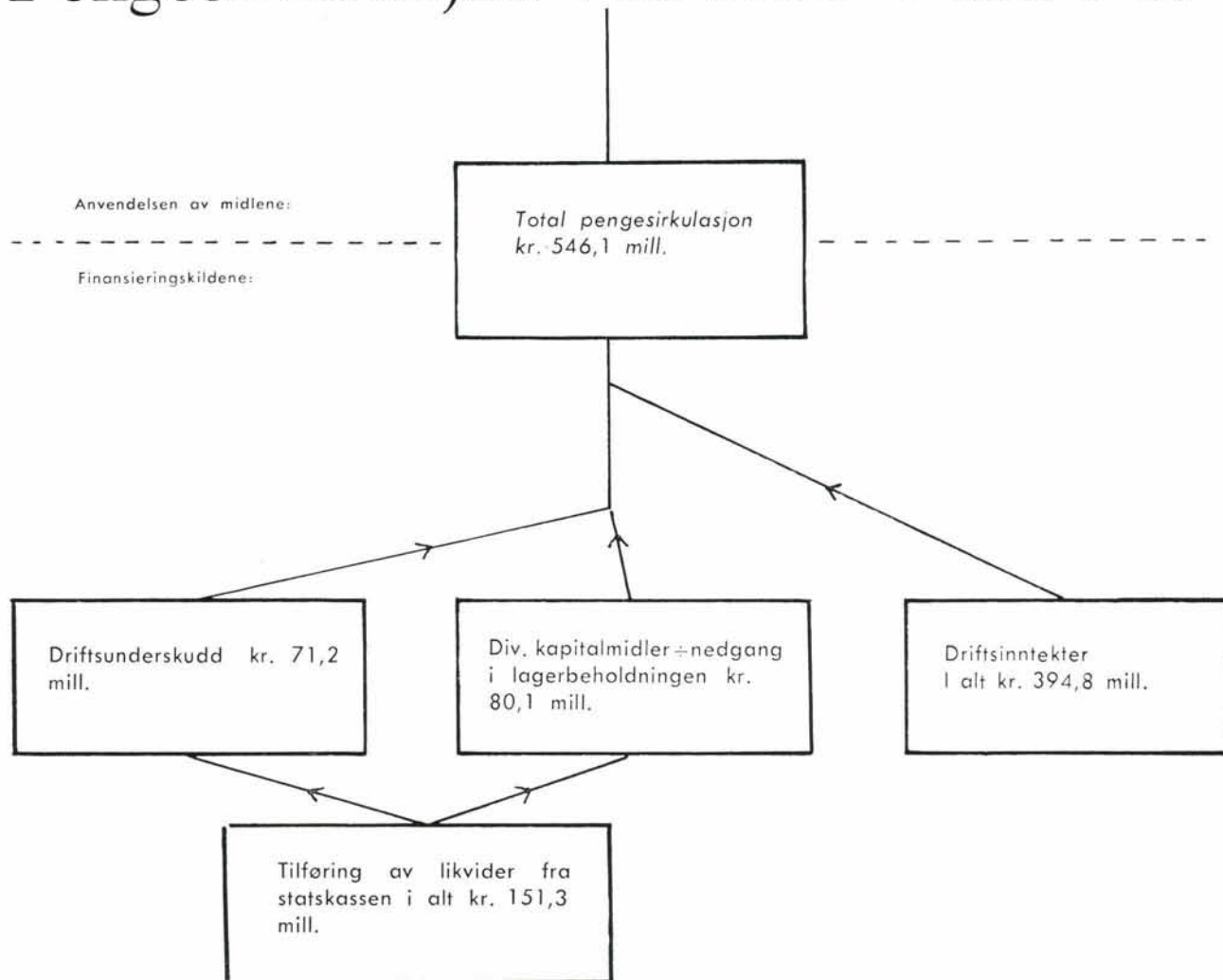
Stasjonstjenesten, som i dag koster vel kr. 100 mill. pr. år, eller ca. 26 % av de løpende driftsutgifter, betyr også en uforholdsmessig sterk belastning på grunn av umoderne anlegg og utstyr. I første rekke trenges det moderne skiftestasjoner, sikringsanlegg, godshus og moderne transportutstyr som kan lette *dør til dør*-transporter og gjøre omlastningen jernbane—bil og bil—jernbane så rasjonell som mulig.

Finans- eller pengesirkulasjonen.

I etterfølgende grafiske oversikt har en til sist søkt å gi et samlet bilde av finans- eller pengesirkulasjonen ved Statsbanene i 1954-55. 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. 546,1 mill. For nærmere detaljer viser en til figuren på side 56.



Pengesirkulasjon ved NSB i 1954-55





HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE
Økonomiavdelingen

Jernbanelivet
Biblioteket

JBV



h11000735