

# NORGES STATSBANER



**DRIFTSBERETNING**

**1958 - 59**

↳ Roterende snøplog.

# NORGES STATSBANER

DRIFTSBERETNING

1. 7. 58 - 30. 6. 59

*Jernbaneloverket  
Biblioteket*

KIRSTES BOKTRYKKERI

---

OSLO 1960



# Driftsberetningen 1958-59.

## Resymé av utviklingen siste driftsår

Man skal først gjennomgå de reelle faktorer som har vært bestemmende for det foreliggende regnskapsresultat. Disse faktorer er i første rekke prisenivået, lønnsnivået, personalantallet, driftsomlegninger, Statsbanenes tilbud av transportytelser samt pris og etterspørsel for disse.

Prisene på de materialer og forbrukssaker som vi nytter i den daglige drift, har vært relativt stabile, med en svak tendens til nedgang (f. eks. for kull).

Lønnsnivået har derimot hatt en tydelig tendens oppover. Indeksreguleringen av juli 1958, gjennomføringen av 2. etappe av lønnsklassehevingen (1.1.59), øking i satsene for timepenger mv. har ført til at lønnsutgiftene økte med kr. 16 mill. fra 1957—58 til 1958—59. Dette på tross av at personalantallet er gått ned med ca. 650 mann.

Videre er det et karakteristisk trekk at våre utgifter til *sosiale trygder* har økt betraktelig. De nye alderstrygdbestemmelser fra 1.1.59 vil således påføre Statsbanene en årlig merutgift på kr. 8. mill. Fra 1. juli 1960 får vi dessuten uførehetstrygd, hvor Statsbanenes utgifter vil utgjøre ca. kr. 4 mill. pr. år. Disse to trygder vil med andre ord tilsammen belaste utgiftssiden med kr. 12 mill. pr. år.

Som nevnt gikk antall driftspersonale ned med ca. 650 mann i 1958—59. Nedgangen for fast personale og stadig tjenestgjørende ekstrapersonale utgjorde ca. 800 mann. Det har imidlertid vært øking i antall sesongarbeidere sett i relasjon til forrige år. Årsaken er at man har hatt i gang store investeringsarbeider. Dessuten er man blitt tilført sysselsettingsmidler for beskjeftigelse av sesongmessig arbeidsledige. Hvis man ser på personalantallet over flere år og bruker 1952—53 som utgangspunkt — dette året lå personalantallet på topp — viser det seg at vi siden den gang har hatt en personalnedgang på ca. 3000 mann (10,7 %).

Nå skulle man tro at en slik personalreduksjon ville gi tilsvarende utslag på utgiftssiden. Dette har imidlertid ikke vært tilfelle. Rent bortsett fra lønnsstigningen, er forklaringen denne: De fleste som slutter i jernbanens tjeneste, går over i pensjonistenes rekker. Dette medfører større underskudd i pensjonskassen, både på grunn av at antall pensjonister øker og at bidragene fra aktive tjenestemenn går ned. Og underskuddet i pensjonskassen dekkes som kjent på egen post i vårt driftsbudsjett. Dette underskudd steg siste år med over kr. 8 mill. og utgjør nå rundt regnet kr. 50 mill. Denne post sammen med avsetningen til fornyelser på driftsbudsjettet (ca. kr. 50 mill.) svarer altså for ca. kr. 100 mill. av Statsbanenes totale underskudd på kr. 173 mill.

Av andre faktorer som har influert på utgiftssiden, er blant annet dieseliseringen, utvidelse av den elektrifiserte driftslengde og endringer i toggangen.

1958—59 var et *gjennombruddsår* for dieseldriften. Diesellokomotivenes løp (kjørelengde) økte med over 100 %. Antall damplokomotiver gikk ned med 44 eller 13 % og damplokomotivenes løp med 33 %. Kullforbruket gikk ned med ca. 33 % eller med 50 000 tonn.

Den elektrifiserte driftslengde økte med 79 km, idet Østfoldbanens østre linje (strekningen Ski—Mysen—Sarpsborg) ble åpnet for elektrisk drift den 5.12.58.

Statistikken viser at toggangen målt i antall togkm, økte med omkring 1 % siste driftsår. I siste 10-års periode har vi hatt en stor øking i toggangen, særlig for persontrafikkens vedkommende. Tilbudet av tog/transporttjenester har med andre ord økt. Et negativt trekk er imidlertid at trafikken målt i antall reiser og antall tonn gods, på langt nær har økt tilsvarende.

I det følgende er angitt en del tall for trafikkytelsene i 1958—59:

Trafikken var av omtrent samme størrelsesorden som i 1957—58. Vi hadde en nedgang på 0,7 mill. i antall reiser (1,6 %) og en liten oppgang i antall tonn

(ekskl. malm Ofotbanen) for godstrafikkens vedkommende (0,3 %). Trafikken på Ofotbanen viste en betydelig svikt. Det ble transportert hele 10 % mindre malm enn året forut.

Målt i henholdsvis personkm og tonnkm viste persontrafikken en oppgang på 0,3 % (6 000 000 personkm) og godstrafikken (ekskl. malm Ofotbanen) en oppgang på 2,7 % (27 000 000 tonnkm) fra 1957—58. Malmtransportene på Ofotbanen viste en nedgang på 10,5 % målt i tonnkm.

Det var ingen takstendringer i 1958—59. Samferdselsdepartementets forslag om heving av person- og godstakstene fra 1. mai 1959 ble på grunn av pris-situasjonen, ikke imøtekommet av Regjeringen.

Plassutnyttelsen i våre persontog var 35 % og tomvognkjøringen for gods-vogner var 22 %, hvilket er noe ugunstigere enn i 1957—58.

Traffikkallene for 1958—59 ligger stort sett på samme nivå som året før. Det samlede transportvolum for landet som helhet har gått opp i samme tidsrom. Hovedstyret har i Rasjonaliseringsplanen pekt på en rekke forhold som etter dets mening ligger til grunn for denne stagnasjon, blant annet at biltrafikken ikke betaler sin samfunnsmessige andel i utgiftene til veiene, manglende sam-ordning av samferdselsmidlene, særbyrdene som hviler på jernbanen blant annet på grunn av rute- og transportplikt osv.

Regnskapstallene for 1958—59 ser i korthet slik ut:

*Inntektene* er gått opp med kr. 6,7 mill., dvs. 1,6 %. De lå kr. 15 mill. lavere enn vedtatt budsjett, dvs. en svikt på 3,4 %, som særlig henfører seg til gods- trafikken. Da vi i 1957 satte opp forslag til inntektsbudsjett, forelå det en helt annen situasjon. Man fikk høsten 1958 og delvis våren 1959, et tilbakeslag i konjunktorene som bremsset på produksjonen og vareomsetningen. Følgen for NSB ble mindre transporter enn man hadde regnet med i budsjettet for 1958—59.

*De løpende driftsutgifter* til administrasjon, drift og vedlikehold, gikk som følge av stigende lønnsnivå og nye trygdeutgifter, opp med ca. kr. 9 mill. i 1958—59. Dette tilsvarer 1,8 %. Her er *ikke* tatt med avsetning til fornyelsesfondet eller dekning av pensjonskassenes underskudd. Disse to utgiftsposter som ikke inngår i de løpende driftsutgifter, utgjorde tilsammen kr. 98 mill., dvs. kr. 6 mill. mer enn i 1957—58.

De løpende driftsutgifter lå kr. 19,2 mill. lavere enn budsjettet. Dette gunstige budsjettavvik skyldes først og fremst at nedgangen i personalantallet var større enn man hadde regnet med. Utgiftene ved stasjonene og til energi for togfram- føringen lå betydelig under det budsjetterte beløp.

Når *underskuddet på driften*, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og driftsinntektene, på tross av de oppnådde reelle besparelser, steg med kr. 2,3 mill. til kr. 75,6 mill., skyldes dette særlig lønnsstigningen, de nye bestemmelser om bidrag til alderstrygd og dessuten svikten på inntektssiden på grunn av konjunkturavslappingen.

Legges fornyelsesavsettingen, pensjonskassenes underskudd mv. til beløpet for underskuddet på driften, fremkommer *totalt underskudd*. — Dette utgjorde kr. 173 mill., dvs. kr. 7,4 mill. mer enn i 1957—58. Denne økning i totalunder- skuddet skyldes foruten de faktorer som nettopp er nevnt, særlig at pensjons- kassenes underskudd økte med kr. 8,2 mill. til kr. 48,4 mill.

Statsbanenes rasjonaliseringsplan av 1958, som ble omtalt på samme plass i fjorårets driftsberetning, er nå sluttbehandlet av Departementet og Stortinget. Stortingsdebatten og Stortingets vedtak i januar 1960 innebærer en oppslutning om rasjonaliseringsplanen og i flere henseender et avgjort brudd med den sam- ferdselspolitikk som tidligere har vært ført. Vedtaket stiller Statsbanenes ledelse overfor en kjempeoppgave i den 10-års periode for gjennomføringen som vi alle- rede er inne i. Høyere myndigheters hjelp og støtte er imidlertid også nødvendig om planens mål — en teknisk/økonomisk sunt arbeidende jernbanedrift i Norge — skal kunne realiseres.

# Innhold

1. Banenettet	9
2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften	10
2.1. Statsbanenes balansekonto	10
2.2. Investert kapital i rullende jernbanemateriell og i den del av de faste anlegg som er gjenstand for fornyelse	10
2.3. Nyinvesteringer og fornyelser	13
2.4. Driftsresultatet	14
2.5. Driftsinntekter	18
2.6. Driftsutgifter	18
2.7. Økonomitjenesten ved NSB	20
2.8. Verdisirkulasjon ved NSB i 1958—59	22
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)	23
4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)	25
4.1. Persontrafikk	25
4.2. Godstrafikk	25
4.3. Trafikkutviklingen	26
5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder	28
5.1. Bane og bygg	28
5.1.1. Linjen	28
5.1.2. Arbeidsparende anleggsutstyr	30
5.1.3. Bruer	30
5.1.4. Tuneller	32
5.1.5. Snørydding og flomskader	32
5.1.6. Bygninger	32
5.2. Verksteder og rullende materiell	33
5.2.1. Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende materiell	33
5.2.2. Det rullende jernbanemateriell	33
5.2.3. Leveringer av rullende jernbanemateriell	36
5.2.4. Bestillinger av rullende jernbanemateriell	36
5.3. Elektrotekniske anlegg	37
5.3.1. Elektriske baneanlegg	37
5.3.2. Sikringsanlegg	37
5.3.3. Svakstrømsanlegg	38
5.3.4. Sterkstrømsanlegg	39
5.4. Drift og trafikk	40
5.4.1. Togordningen	40
5.4.2. Uhell og ulykkestilfelle	40
5.4.3. Takstpolitikken	41
5.4.4. Persontakstene	41
5.4.5. Godstakstene	41
5.4.6. Statsbanenes bildrift	42
5.5. Administrasjon og personale	45
5.5.1. Personalpolitikken	45
5.5.2. Antall driftspersonale og lønnsutgifter til dette	45
5.5.3. Lønnsutviklingen	46
5.5.4. Pensjonister	47
5.5.5. Opplæring og undervisning	48
5.5.6. Sosiale goder	49
5.5.7. Sykefravær og yrkesstatistikk	49
5.5.8. Velferdsarbeidet	50
5.6. Forråd	52
5.6.1. Innkjøps- og forrådsvirksomheten	52
5.6.2. Utvidelser og forbedringer	52
5.6.3. Produksjon	52
5.6.4. Forsynings- og prisforholdene	53
5.6.5. Materialbeholdningene	53
6. Spesielle tabelloppstillinger	57

## Tabeller

1. Banenettet (distriktsvis fordeling) .. .. .	9
2. Investeringsplan for NSB i 10-års perioden 1959-60—1968-69 .. .. .	11
3. Bevilgete beløp til ny- og reinvesteringer i etterkrigstiden .. .. .	13
4. Totaloversikt vedr. de økonomiske resultater .. .. .	14
5. Underskuddet på driften i årene 1949-50—1958-59 .. .. .	16
6. Transportytelser pr. sysselsatt .. .. .	17
7. Den reelle utvikling i NSB's løpende driftsutgifter .. .. .	19
8. Trafikkutviklingen .. .. .	27
9. Bestand av trekkraftagregater .. .. .	33
10. Antall aksler for person- og godsvogner .. .. .	36
11. Aldersfordeling og antall gods- og personvogner pr. 1.1.60 .. .. .	36
12. Omkomne reisende og tjenestemenn mv. .. .. .	40
13. Driftsresultat ved Statsbanenes bilrutedrift .. .. .	43
14. Driftsresultat ved Statsbanenes godstokjøring og godsbilruter .. .. .	44
15. Fast personale og stadig tjenestegjørende ekstrapersonale pr. 30.6.59 fordelt på tjenestetid og alder .. .. .	45
16. Gjennomsnittlig antall sysselsatt i tiden 1949-50—1958-59 .. .. .	46
17. Lønnsutviklingen ved Statsbanene .. .. .	47
18. Banenettet pr. 31.12.59 (spesifisert på banestrekninger (oversiktskart)) .. .. .	57
19. Taps- og vinningskonto .. .. .	58
20. Statsbanenes totale driftsinntekter .. .. .	59
21. Statsbanenes totale driftsutgifter .. .. .	60
22. Vognenes løp .. .. .	61
23. Norske lokomotivers og motorvogners løp i km på egne og fremmede baner .. .. .	61
24. Persontrafikken .. .. .	61
25. Godstrafikk (målt i antall tonn) .. .. .	61
26. Godstrafikk (målt i antall nettotonnkm) .. .. .	63
27. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper) .. .. .	63
28. Utgifter til vedlikehold av bygninger .. .. .	63
29. Faktisk forbruk av dieselolje, kull og elektrisk energi .. .. .	64
30. Utgifter til vedlikehold av rullende materiell .. .. .	64
31. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m. .. .. .	64
32. Statsbanenes driftspersonale og lønn til dette .. .. .	65
33. Totale lønsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønsarter .. .. .	65
34. Antall tjenestemenn innenfor de forskjellige tjenestegrener som i de nærmeste 10 år vil fratru på grunn av oppnådd aldersgrense .. .. .	66
35. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) .. .. .	66

## Figurer

1. Investeringer i 10-års perioden 1959-60—1968-69 .. .. .	12
2. Økonomiske resultater i etterkrigstiden .. .. .	14
3. Underskudd i prosent av utgifter .. .. .	15
4. Totalt underskudd i 1958-59 .. .. .	15
5. Underskudd på driften i 1958-59 .. .. .	16
6. Totalt antall personale. Antall tonnkm og personkm pr. antall sysselsatte .. .. .	17
7. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1958-59 .. .. .	18
8. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1958-59 .. .. .	19
9. Verdisirkulasjonen ved NSB i 1958-59 .. .. .	22
10. Vognenes løp målt i antall akselkm .. .. .	23
11. Antall togkm .. .. .	24
12. Lokomotivers og motorvogners løp .. .. .	24
13. Utviklingen i transportytelsene for jernbane, bil og fly .. .. .	25
14. Trafikktettheten på de enkelte baner .. .. .	23
15. Tonnkm og personkm pr. sysselsatt og pr. km driftslengde .. .. .	27
16. Antall komplette sikringsanlegg (bygget etter 1946) .. .. .	38
17. Antall automatiske vegbom- og vegsignalanlegg (bygget etter 1946) .. .. .	38
18. Antall omkomne og skadede ved uhell på planoverganger .. .. .	40
19. Antall uhell i alt ved planoverganger .. .. .	41
20. Totalt antall personale fordelt på fagområder .. .. .	46
21. Totale lønsutgifter fordelt på de viktigste lønsarter .. .. .	46
22. Organisasjonsplan for den sentrale administrasjon .. .. .	69
23. Organisasjonsplan for den lokale administrasjon .. .. .	70





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

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

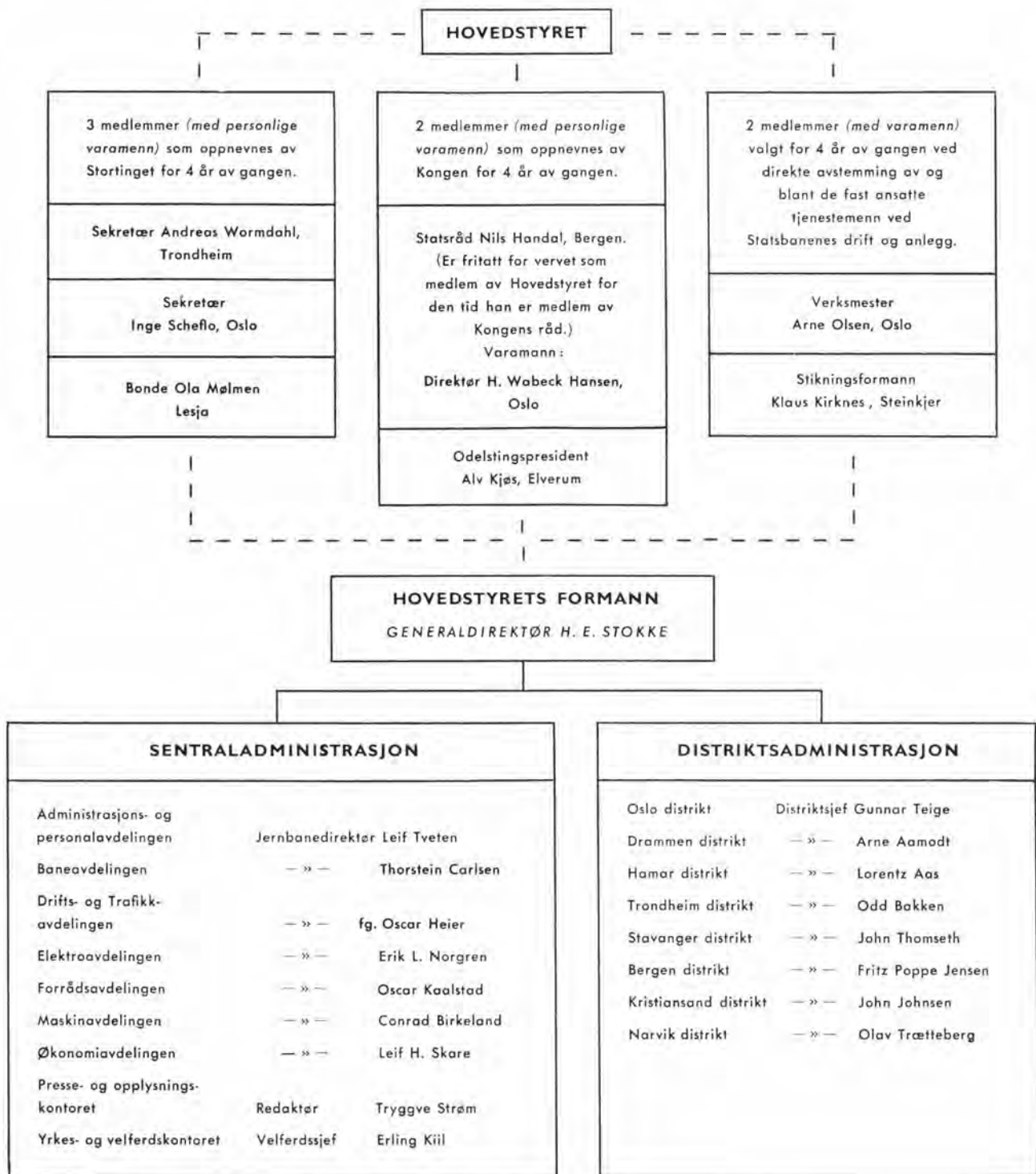
Den daglige drift er underlagt distriktsjefene i de 8 jernbanedistrikter.

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

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.



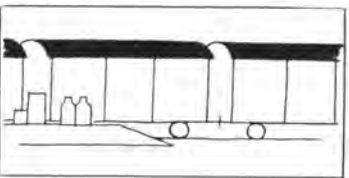
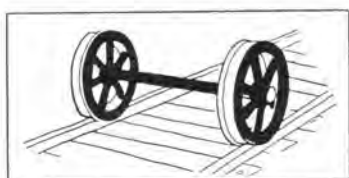
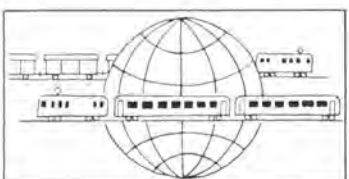
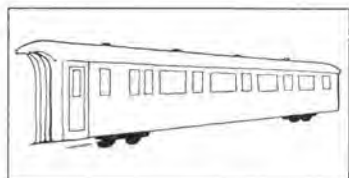
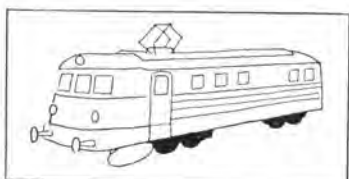
# Innehavere av de forskjellige stillinger og verv ved den sentrale og lokale ledelse pr. 31. 12. 59.



Ønsker man å se organisasjonsplanene for Statsbanenes sentrale og lokale administrasjon, er disse tatt inn i beretningen på henholdsvis side 69 og 70.



# Norges Statsbaner i tall



		1957—58	1958—59
<b>DRIFTSLENGDE<sup>1</sup></b>			
Total	km	4 380	4 415
Normalsporet	km	4 201	4 227
Smalsporet	km	115	115
Dobbeltsporet (normalsporet)	km	64	73
Elektrifisert	km	4 450	1 529

<b>SPORLENGDE<sup>1</sup></b>			
Hovedspor	km	4 456	4 495
Sidespor	km	1 090	1 093

<b>PERSONALE</b>			
Jernbanedriften (gjennomsnittlig antall)		25 175	24 514
Bildriften (gjennomsnittlig antall)		781	782

<b>EKSPEDISJONSSTEDER<sup>1</sup></b>			
Stasjoner	antall	494	484
Stoppesteder	antall	95	94
Holdeplasser	antall	851	872

<b>TREKKRAFTMATERIELL (normalsporet)<sup>1</sup></b>			
Damplokomotiver	antall	336	292
Elektriske lokomotiver	antall	135	144
Diesellokomotiver	antall	23	29
Elektriske motorvogner	antall	92	96
Forbrenningsmotorvogner	antall	86	88

<b>VOGNMATERIELL (normalsporet)<sup>1</sup></b>			
Person-, post- og konduktørvogner (antall aksler) ..		4 674	4 732
Godsvogner, ekskl. vogner til internt bruk (ant. aksler)		25 515	24 861

<b>TOGKILOMETER (i millioner)</b>			
Hurtigtog, persontog og forstadstog		23,9	24,4
Blandet tog og godstog (ekskl. malmtog)		8,5	8,3

<b>VOGNAKSELKILOMETER (i millioner)</b>			
Person-, post- og kond.vogner (normalt og smalt spor)		307	317
Godsvogner, normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofofbanen)		361	363
Malmvogner, Ofofbanen		69,4	60,6

<b>PERSONTRAFIKK</b>			
Antall reiser	mill.	41,9	41,3
Personkilometer	mill.	1 720	1 726
Personkm (basis 1949-50 = 100)		113	113
Personkm pr. km driftslengde	tusen	393	391
Gjennomsnittlig reiselengde	km	41,1	41,8

<b>GODSTRAFIKK</b>			
Antall tonn (inkl. malm Ofofbanen)	tusen	15 681	14 579
Antall tonn malm Ofofbanen	tusen	10 472	9 353
Tonnkm <sup>2</sup>	mill.	997	1 024
Tonnkm (basis 1949-50 = 100) <sup>2</sup>		95	98
Tonnkm pr. km driftslengde <sup>2</sup>	tusen	228	232

<sup>1</sup> Pr. 30. juni.

<sup>2</sup> Ekskl. malm Ofofbanen.

# 1. Banenettet

Statsbanenes driftslengde har ikke undergått noen særlige endringer siden 1949—50 og ligger i dag på ca. 4400 km. Derimot har den elektrifiserte driftslengde økt vesentlig i tidsrommet 1949-50—1958-59 fra 911 km pr. 30.6.50 til 1583 km pr. 31.12.59. Veksten i den elektrifiserte driftslengden har gått jevnt framover i hele perioden 1949-50—1958-59. Det har i gjennomsnitt blitt elektrifisert ca. 58 km

pr. år for hele perioden. En annen sak er at Statsbanene kunne ha klart å elektrifisere ca. 100 km pr. år i omhandlede tidsrom, såfremt de nødvendige bevilgninger var blitt stilt til disposisjon. Pr. 30.6.59 utgjorde den elektrifiserte driftslengde ca. 36 % av Statsbanenes samlede driftslengde. Man kan regne med at ca. 65 % av den samlede trafikk ekskl. Ofotbanen i dag avvikles med elektrisk trekraft.

Tabell nr. 1. Banenettet pr. 31.12.59 (distriktsvis fordeling).

	Driftslengde				
	I alt	Herav			Elektrifisert
		Normalt enkeltspor	Normalt dobbeltspor	Smalt spor	
	km	km	km	km	km
Oslo distrikt .....	885	778	50	57	431
Drammen distrikt .....	613	590	23	—	476
Hamar distrikt .....	610	610	—	—	58
Trondheim distrikt .....	1 168	1 168	—	—	—
Stavanger distrikt .....	160	160	—	—	131
Bergen distrikt .....	449	449	—	—	154
Kristiansand distrikt .....	488	430	—	58	291
Narvik distrikt .....	42	42	—	—	42
Sum NSB .....	4 415	4 227	73	115	1 583

Statsbanenes samlede driftslengde pr. 31.12.59 var 4415 km. I tabell nr. 1 har man gitt en oversikt over driftslengden fordelt på de enkelte jernbandedistrikter. Ønsker man en fullstendig oversikt over Statsbanenes enkelte banestrekninger, viser man i denne sammenheng til tabell nr. 18, side 57. Tabellen er supplert med et oversiktskart.

I tidsrommet 1.7.58—31.12.59 har driftslengden undergått følgende endringer:

Fra 9.11.58 er det dobbeltsporet trafikk på strekningen Sandvika—Billingstad (4 km).

Strekningen Saltdal—Fauske (39 km) ble åpnet for drift 1.12.58.

Strekningen Ski—Mysen—Hafslund (Sarpsborg) (79 km) ble åpnet for elektrisk drift 5.12.58.

Strekningen Høksund—Hønefoss (54 km) ble åpnet for elektrisk drift 4.10.59.

Statsbanenes virksomhetsområde omfatter foruten den ordinære jernbandedrift, også bildrift og anleggsdrift (bygging av nye baner og større omlegninger). Sistnevnte område omfattes ikke av redegjørelsen i denne driftsberetning.

Skinnebyting, øking av skinnevekten. →





## 2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften

### 2. 1. Statsbanenes balansekonto

Nedenfor er inntatt en oversikt over hovedpostene i Statsbanenes balansekonto pr. 30.6.59.

En gjør oppmerksom på at beløpene for faste anlegg og materiell samt statens kapital bare gir

*Eiendeler* (hele 1000 kr.):

Jernbaner i drift:			
Grunn .....	50 992		
Faste anlegg .....	1 428 343		
Anlegg for elektrisk drift .....	207 082		
Rullende materiell:			
Elektriske lokomotiver .....	83 940		
Rullende materiell for øvrig .....	323 495	407 435	
Telegraf og telefon .....	17 186		
Verksteder og verkstedmaskiner .....	58 965	2 170 003	
Ennå ikke åpnete baner .....		495 423	
Statsbanenes bilruter, godsutkjøringer og godsbilruter		23 813	
Eiendommer overtatt ved Hovedbanens innløsning		187	
Sagbruk, impregneringsverk, oljetanker .....		1 314	
Materialbeholdninger:			
Driftsbanene .....	161 405		
Elektrifiseringsanleggene .....	2 168	163 573	
Kassabeholdninger:			
Driftsbanene .....	797		
Anleggene .....	91	888	
Banker og postgiro:			
Driftsbanene .....	35 350		
Anleggene .....	3 349	38 699	
Aksjer og verdipapirer .....		2 554	
Utestående hos stasjonene .....		7 501	
Diverse debitorer .....		10 244	
		2 914 199	

opplysning om den totale akkumulerte sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt *forskjellig* kjøpekraft.

*Forpliktelser* (hele 1000 kr.):

Bratsbergbanens fonds mv. ....			756
De forskjellige pensjonskassers og sykekassers og hjelpekassers inntestående:			
Statsbanenes pensjonskasse .....	689		
Hovedbanens pensjonskasse .....	1 345		
Statsbanenes hjelpekasse .....	930		
Distriktenes sykekasser .....	2 825	5 789	
Diverse kreditorer .....		÷ 2 163	
Fornyelsesfondet:			
Fast fond .....	156		
Udisponert fond .....	784		
Disponert, men uanvendt fond .....	3 063	4 003	
Statens faste kapital:			
Kapital i anlegg .....	2 630 891		
Materialfond for driften .....	63 339		
Materialfond for elektrifiseringsanleggene	2 500		
Beredskapstiltak, Betalt av Forsvarsdepartementet, kap. 1173 .....	37 900		
Sesongutjamningsarbeider, Betalt av Kommunal- og arbeidsdept., kap. 402 A og B	2 940		
Beredskapstiltak, Lagring av materiell, kap. 1192 og 745 .....	15 514		
Sysselsettingstiltak, kap. 1016 .....	4 828	2 757 912	
I mellomregning med statskassen .....		147 902	
		2 914 199	

### 2. 2. Investert kapital i rullende jernbanemateriell og i den del av de faste anlegg som er gjenstand for fornyelse

Det er av stor betydning for den ansvarlige ledelse å ha detaljkjennskap til *kapitalstrukturen* ved Statsbanene. Statsbanenes balansekonto ovenfor gir en del opplysninger i så henseende, men det hefter til dels store mangler ved de talloppgaver vedrørende verdien av Statsbanenes varige hjelpemidler som framgår av denne. For hovedgruppene gir tallene her bare opplysning om den totale oppsamlede (akkumulerte) sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt forskjellig kjøpekraft. Det forhold at det heller aldri er blitt foretatt ordinære avskrivninger eller andre verdikorrigeringer (f. eks. ved utrangering) av de bokførte verdier under de forskjellige grupper av varige hjelpemidler, bidrar også til at det er umulig ad denne vei å få oversikt over de verdier Statsbanene forvalter.

I driftsberetningen for 1957-58 behandlet man inngående det materiale Statsbanene har skaffet seg for å kunne ha løpende oversikt over sine kapitalverdier regulert etter det aktuelle prisnivå, aldersstrukturen for de varige hjelpemidler m. v. Dette skal derfor ikke gjentas her. Derimot kan det være av interesse å belyse nærmere Statsbanenes *behov for investeringer* i årene fremover.

Hovedstyret la høsten 1958 fram en omfattende rasjonaliseringsplan hvor man la stor vekt på investeringssiden. Alle sider ved Statsbanenes rasjonalisering ble sett i sammenheng, og de foreslåtte investeringer tok sikte på å bringe jernbanen opp på et rimelig konkurranse nivå med de øvrige samferdselsmidler. Investeringsplanen omfattet en 10-årsperiode og måtte bygge på det grunnmateriale



som var til disposisjon i øyeblikket. Dette førte til at mulighetene for en sikker kostnads- og rentabilitetsberegning ble begrenset på en rekke felter. Hovedstyret understreket også at det kan bli mulighet for å gjøre vesentlige korreksjoner i investeringsplanen i løpet av 10-årsperioden, både fordi man i mellomtiden kan få bedre materiale å bygge på med

hensyn til rentabilitet osv., og fordi forutsetningen om den framtidige trafikkutvikling kan svikte.

Tabell nr. 2 viser et sammendrag av investeringsplanens betydeligste poster. Det er viktig å merke seg at planen omfatter både de *fornyelser* og *nyinvesteringer* som er nødvendige for å bringe driftsbanene opp på et tilfredsstillende nivå. Man har

Tabell nr. 2. Investeringsplan for NSB i 10-års perioden 1959-60—1968-69  
(fornyelser og nyinvesteringer). Alle beløp i mill. kr.

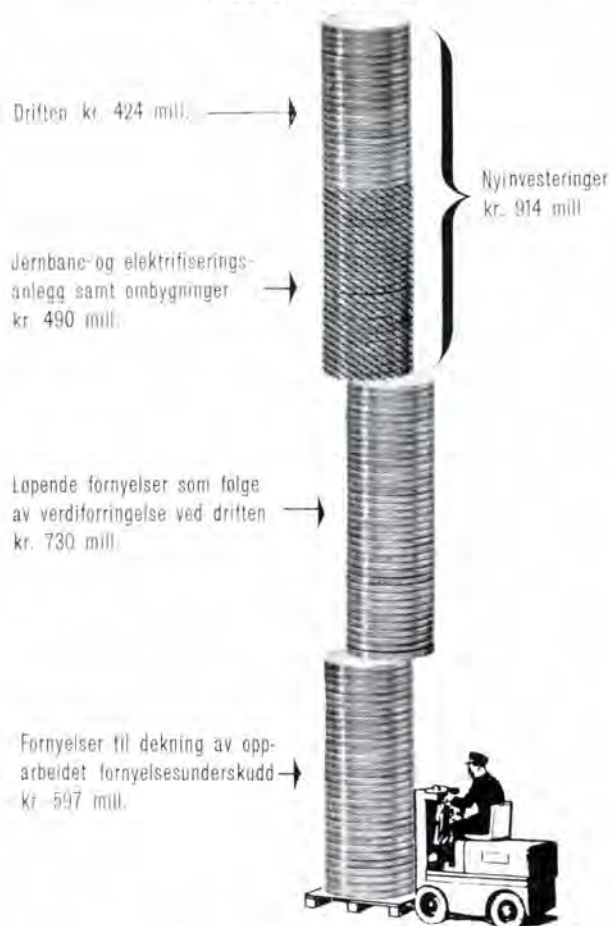
Investeringsobjekt	Totalinvestering	Investering i 10-årsperioden		Restinvestering (senere termin)
		Kr.	Pst.	
<i>1. Anleggsvirksomheten</i>				
Grefsen—Bestunlinjen .....	49,0	—	—	49,0
Dobbeltspor Oslo Ø—Grefsen .....	11,0	11,0	0,5	—
Dobbeltspor Asker—Brakerøya .....	64,5	64,5	2,9	—
Dobbeltspor Drammen—Hokksund .....	43,5	15,5	0,7	28,0
Skiftestasjon på Alnabru .....	52,0	52,0	2,3	—
Skiftestasjon på Sundland .....	20,0	20,0	0,9	—
Oslo Sentralstasjon .....	250,0	160,0	7,1	90,0
<b>Sum 1</b> .....	<b>490,0</b>	<b>323,0</b>	<b>14,4</b>	<b>167,0</b>
<i>2. Linje og stasjoner</i>				
Skinnebyting, svilkeforsterkninger osv. ....	310,0	300,0	13,4	10,0
Ballastering .....	90,0	90,0	4,0	—
Teleforebygging .....	34,0	34,0	1,5	—
Bruer .....	47,5	47,5	2,1	—
Sikringsanlegg (CTC-anlegg) .....	80,0	80,0	3,6	—
Diverse bygninger ved stasjoner .....	50,0	50,0	2,2	—
Sporforandringer ved stasjoner .....	52,0	52,0	2,3	—
<b>Sum 2</b> .....	<b>663,5</b>	<b>653,5</b>	<b>29,1</b>	<b>10,0</b>
<i>3. Trekkraft og vogner</i>				
Godsvogner .....	300,0	300,0	13,4	—
Personvogner .....	300,0	300,0	13,4	—
Elektriske trekkaggregater .....	102,0	102,0	4,6	—
Elektrifiseringsanlegg .....	260,0	260,0	11,6	—
Dieseldrevne trekkaggregater .....	43,0	43,0	1,9	—
Skiftelokomotiver (elektriske og diesel) .....	39,0	39,0	1,7	—
Rasjonalisering av verksteder for rullende matr. ....	20,0	20,0	0,9	—
<b>Sum 3</b> .....	<b>1 064,0</b>	<b>1 064,0</b>	<b>47,5</b>	<b>—</b>
<i>4. Diverse objekter (herav ca. kr. 100 mill. til fullføring av igangværende jernbaneanlegg, kr. 33 mill. til fornyelser i bildriften og kr. 20 mill. til diverse svak- og sterkstrømsanlegg) .....</i>				
	200,5	200,5	9,0	—
<b>Total (gruppene 1—4)</b> .....	<b>2 418,0</b>	<b>2 241,0</b>	<b>100,0</b>	<b>177,0</b>

således *ikke* regnet med anlegg av *nye jernbanelinjer* eller *vesentlig utvidelse av bildriften* i Statsbanenes regi.

Som man ser, krever en nødvendig modernisering store investeringer. Det faktiske forhold er nemlig at mange års unnlatelser nå skal rettes opp. Av total-beløpet i 10-årsperioden på kr. 2 241 mill. kan man regne at kr. 597 mill. går til dekning av det nåværende fornyelsesunderskuddet, og kr. 730 mill.

går til dekning av den løpende verdiforringelse (fornytelse) i 10-årsperioden. Det blir da bare tilbake kr. 914 mill. som kan betraktes som rene nyinvesteringer i 10-årsperioden, og disse nyinvesteringene utgjør 41 % av totalbeløpet. Man viser til fig. nr. 1. Det foreslås investert gjennomsnittlig pr. år i 10-årsperioden kr. 224 mill. De tilsvarende bevilgninger i perioden 1958-59 var kr. 161 mill., slik at det forutsettes en økning på ca. 63 mill. pr. år.

Fig. nr. 1. Investeringer i 10-års perioden 1959-60—1968-69.



Regner vi med at fornyelsesunderskuddet på ca. kr. 600 mill. skal dekkes i løpet av 10-årsperioden, med kr. 60 mill. pr. år, kan vi si at *de foreslåtte merinvesteringer praktisk talt svarer til dekningen av fornyelsesunderskuddet.*

Som man ser av tabell nr. 2, har oversikten over investeringsplanen en hovedinndeling i 3 grupper:

1. Anlegg i tilknytning til driftsbanene.
2. Investeringer i linje og stasjoner og
3. Trekkraft og vogner.

*Anleggene* i gruppe 1 omfatter enkelte viktige dobbeltspor i Oslo-området, bygging av 2 moderne skiftstasjoner (en stor stasjon på Alnabru ved Oslo og en mindre på Sundland ved Drammen), og enkelte deler av anleggsprosjektet Oslo-Sentralstasjon (tunnellinjen mellom Oslo Østbane- og Oslo Vestbanestasjon og en rekke driftstekniske anlegg på det nåværende Østbanområdet). Selve stasjonsbygningen forutsettes ikke utført i 10-årsperioden.

Av tiltakene under *Linje og stasjoner* tar posten Skinnebytting, svilforsterkning osv. kr. 300 mill. Den største del av beløpet gjelder overgang til tyngre skinner på hovedlinjene for å gjøre dem skikket til større akseltrykk og større kjørehastighet.

Under gruppen *Trekkraft og vogner* er det til gods- og personvogner ført opp i alt kr. 600 mill., som skulle være tilstrekkelig til å modernisere hele vognparken. I planen er det forutsatt at den tid-

ligere vedtatte elektrifiseringsplan ble fulgt. Dette betyr at elektrifiseringen både av Bergensbanen og Dovrebanen (Hamar—Trondheim) inngår i investeringsbeløpet på kr. 260 mill. Det har i lengre tid vært diskutert om man burde bruke dieseltrekraft i stedet for å elektrifisere disse to hovedlinjene. Vi skal komme tilbake til dette spørsmål nedenfor.

Investeringene i trekkraft bygger på at dampdriften skal være helt forsvunnet innen utgangen av 10-årsperioden. Det er i denne gruppen av investeringsobjekter også tatt med et beløp for modernisering av verkstedene, spesielt utbygging av en vognverksted-avdeling på Grorud, Oslo.

Det framgår videre av tabell nr. 2 at gruppen Trekkraft og vogner tar bortimot halvparten av det totale investeringsbeløp, investeringene i linje og stasjoner ca. 30 %, og de spesielle anlegg i driftssektoren ca. 15 %.

Når det gjelder Departementets syn på Statsbanenes investeringspolitikk, er Departementet blitt ytterligere bestyrket i den oppfatning at det for tiden ikke bør bli tale om å foreta nyinvesteringer i jernbaneanlegg uten som ledd i rasjonalisering av driftsbanene. I spørsmålet om elektrifisering eller dieselisering av Bergensbanen og Dovrebanen, mener Departementet at det ikke bør gjøres noen endring i den vedtatte elektrifiseringsplan for Bergensbanen, mens elektrifisering av Dovrebanen ikke bør komme til utførelse medmindre det til gunst for elektrifisering skulle skje en avgjørende endring i forholdet mellom de to driftsformer. Dette betyr at man kan redusere investeringsplanen for trekkraften med ca. kr. 72 mill., som er merinvesteringen ved elektrisk drift av Dovrebanen sammenliknet med dieseldrift.

Departementet regner ikke med at det vil være mulig å kunne avse så store bevilgninger til jernbaneformål i de nærmeste 10 år som Hovedstyret har forutsatt i sin investeringsplan (se tabell nr. 2). Det blir derfor nødvendig med en reduksjon i det samlede investeringsvolum, og med en jevnere fordeling av investeringene på de enkelte år enn Hovedstyret har foreslått. Investeringenes omfang vil for øvrig til enhver tid måtte fastsettes ut fra den alminnelige økonomiske situasjon, likesom også den trafikkmessige utvikling kan komme til å gjøre endringer ønskelig. Departementet har ikke antydnet hvor store reduksjoner som må til i Hovedstyrets plan, men i de bevilgninger som er vedtatt for budsjettåret 1959-60, har jernbanen fått i alt ca. kr. 183 mill. til fornyelser og nyinvesteringer, istedenfor kr. 222 mill. som foreslått i investeringsplanen.

Statsbanene skulle derfor kunne ha håp om, dersom forholdene ikke endrer seg vesentlig, å komme opp i et investeringsvolum på ca. kr. 200 mill. pr. år. Hvis statsmyndighetene vil gå inn for å opprettholde jernbanen som en effektiv arbeidende del av landets transportapparat, må man også være villig til å satse den kapital som er nødvendig for at jernbanen skal kunne fylle de krav som må stilles til en moderne konkurransedyktig jernbanedrift. Stortinget vedtok da også Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan den 12.1.60 etter en debatt som hadde strukket seg over ca. 18 timer.



## 2. 3. Nyinvesteringer og fornyelser

Hovedstyret har til stadighet pekt på at fornyelsesunderskuddet og kapitalknappheten er et av de mest aktuelle problemer for NSB.

At en stor del av Statsbanenes driftsunderskudd kan tilskrives manglende fornyelsesavsetninger opp gjennom tidene, er tidligere blitt påvist av Hovedstyret.

Denne utvikling med hensyn til fornyelsene har funnet et pregnan uttrykk i det eksisterende *fornyelsesunderskudd* ved NSB. Fornyelsesunderskuddet (definert som aktuell gjenanskaffelsesverdi av de varige hjelpemidler som har nådd eller overskredet sin normale brukstid) ved jernbanedriften utgjorde pr. 1.1.51 ca. kr. 325 mill. (av daværende kjøpekraft). Det tilsvarende beløp er pr. 1.1.58 beregnet til ca. kr. 600,5 mill. Økingen skyldes særlig prisstigningen og videre at større grupper av varige hjelpemidler i alder har passert sin normale brukstid uten at utrangering og fornyelse har funnet sted. Jernbanen ligger imidlertid med hensyn til *finansieringen* særlig ugunstig an, idet den når det gjelder investeringsmidler, utelukkende er henvist til de bevilgninger høyere myndighet kan gi innenfor en på forhånd fastlagt total investeringsramme. Det sier seg selv at før Statsbanenes faste anlegg og rullende materiell er bragt opp på et tilfredsstillende teknisk-økonomisk nivå, vil Statsbanene ha et meget alvorlig handicap i konkurransen med en til dels meget moderne bilpark.

I tabell nr. 3 har man tatt for seg de bevilgninger til fornyelser samt utvidelser og forbedringer som Hovedstyret har foreslått etter krigen samt de

Tabell nr. 3.

	Avsetn. til fornyelsesfondet		Driftens kapitalbudsjett	
	Hst.'s forslag Mill. kr.	Bevilget Mill. kr.	Hst.'s forslag Mill. kr.	Bevilget Mill. kr.
1945—46	12,071	12,071	11,049	7,243
1946—47	20,442	15,442	20,622	16,622
1947—48	21,286	21,286	20,908	10,583
1948—49	21,800	15,000	23,571	14,852
1949—50	38,500	15,500	24,131	15,031
1950—51	38,622	23,622	25,793	16,800
1951—52	50,057	34,457	24,473	21,023
1952—53	52,339	42,339	29,424	32,124
1953—54	64,945	54,945	35,278	26,000
1954—55	60,332	41,842	45,596	26,000
1955—56	61,476	44,493	58,916	24,165
1956—57	65,389	45,606	35,785	47,562 <sup>1)</sup>
1957—58	67,182	51,452	122,018	42,483
1958—59	73,017	48,819	77,180	51,679 <sup>2)</sup>
Sum	647,458	466,874	554,744	352,167

<sup>1)</sup> Inkl. kr. 19,6 mill. bevilget under kap. 1201 E til *diesel-lok.*

<sup>2)</sup> Inkl. kr. 11,4 mill. bevilget under kap. 1201 E til *diesel-lok.*

faktisk bevilgede beløp. Tabellen omfatter både jernbane- og bildriften. Som man ser av oversikten, er differansen mellom Hovedstyrets nøkterne forslag og de faktiske gitte bevilgninger i 14-årsperioden 1945-46—1958-59 i alt ca. kr. 181 mill. for fornyelsesfondet og ca. kr. 203 mill. for driftens kapitalbudsjett.

«Hylla», Flåmsbana.



## 2. 4. Driftsresultatet

### 2. 4. 1. Totaloversikter

I tabell nr. 4 er det gitt en totaloversikt over de økonomiske resultater i 1949—50, 1957—58 og 1958—59. Fig. nr. 4 viser totalresultatet i 1958—59 framstilt grafisk, men ønsker man en oversikt over hovedpostene på taps- og vinningskontoen for 1958—59, vises det til tabell nr. 19, side 58.

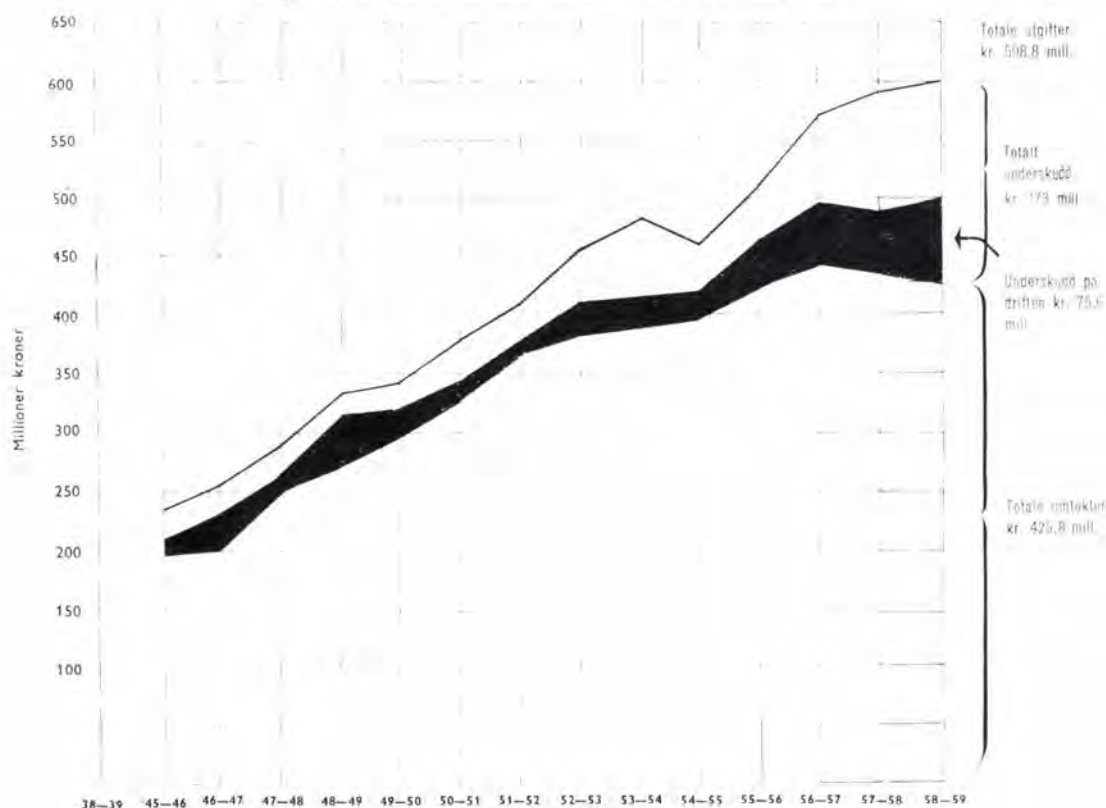
I figurene nr. 2 og 3 har man framstilt grafisk de økonomiske driftsresultater i etterkrigstiden. Man gjør spesielt oppmerksom på at figurene er utarbeidet på grunnlag av løpende nominelle kroner ifølge regnskapet.

Når det gjelder bildriftens totale resultater, viser man til avsnitt 5.4.6.

Tabell nr. 4. Totaloversikt over de økonomiske resultater.

		Regnskap 1949—50	Regnskap 1957—58	Vedtatt budsjett 1958—59	Regnskap 1958—59
Sum driftsinntekter i alt .....	Mill. kr.	292,8	419,1	440,8	425,8
Sum løpende driftsutgifter (dvs. administrasjon, drift og vedlikehold) .....	» »	312,8	492,4	520,6	501,4
Underskudd på driften .....	Mill. kr.	20,0	73,3	79,8	75,6
Avsetning til fornyelsesfond .....	Mill. kr.	15,5	51,8	48,8	49,3
Pensjonskassenes underskudd .....	» »	1,8	40,2	36,3	48,4
Diverse (gjenoppbyggingsutgifter o. a.) .....	» »	3,5	—	—	—
Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen ..	» »	—	0,4	—	— 1,3
Overtallig arbeidskraft .....	» »	—	—	—	1,0
Totalt underskudd .....	Mill. kr.	40,8	165,7	164,9	173,0

Fig. nr. 2. Økonomiske resultater i etterkrigstiden.





### 2. 4. 2. Totalt regnskapsresultat siste driftsår sammenliknet med foregående driftsår

En sammenlikning av resultatet av siste driftsår 1958-59 med forrige driftsår 1957-58 gir dette bilde av utviklingen:

Driftsinntektene er gått opp med ca. kr. 6,7 mill., fra kr. 419,1 mill. i 1957-58 til kr. 425,8 mill. i 1958-59. Utgiftene er økt med kr. 14 mill. fra kr. 584,8 mill. i 1957-58 til kr. 598,8 mill. i 1958-59. Økingen i det totale regnskapsførte underskudd utgjør m.a.o. kr. 7,3 mill. Det totale underskudd gikk nemlig opp fra kr. 165,7 mill. i 1957-58 til kr. 173,0 mill. i 1958-59. Denne øking fordeler seg slik:

Driftsinntektene viser en oppgang på	kr. 6,7 mill.
Driftsutgiftene under kap. 1101, postene 1 og 2, viser en oppgang på	kr. 9,0 mill.
Avsetning til fornyelsesfond viser en nedgang (÷) på	» 2,5 »
Pensjonskassenes underskudd viser en oppgang på	» 8,2 »
Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen viser en nedgang (÷) på	» 1,7 »
Utgifter til overtallig arbeidskraft viser en oppgang på	» 1,0 »
<b>Oppgang totale utgifter</b>	<b>kr. 14,0 mill.</b>
Øking i alt vedrørende totalt underskudd	kr. 7,3 mill.

Det har fortsatt vært en viss stigning i lønnsatsene til driftspersonalet.

Personalnedgangen i 1958-59 utgjorde for driftspersonalet totalt 660 mann. Ser man isolert på gruppen fast og stadig tjenestgjørende ekstrapersonale, utgjør nedgangen 811 mann. Antall sesongarbeidere har på grunn av større investeringsarbeider, økt med 151 mann.

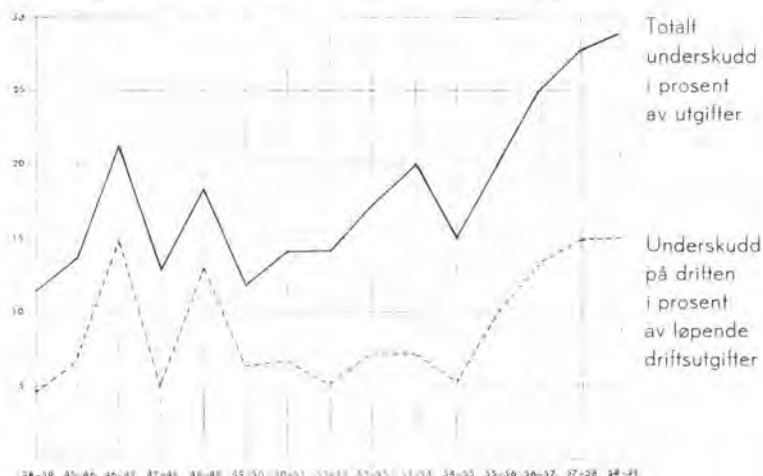
Personalnedgangen siden 1952-53 da antallet var på det høyeste, utgjør i alt 3023 mann, dvs. en nedgang på ca. 10,7 %.

På tross av den store nedgang i personalantallet i 1958-59 viser lønnsutgiftene likevel en øking sammenliknet med foregående år på kr. 16,1 mill. Dette skyldes særlig lønnstillegget pr. 1.1.59, indekstillegget pr. 16.7.58, justeringer mv.

I denne forbindelse vil man nevne at den reduksjon av lønnsutgiftene som nedgangen i antall driftspersonale under ellers like forhold representerer, ikke gir seg fullt utslag i en tilsvarende forbedring av totalresultatet. En ikke uvesentlig del av nedgangen i personalantallet skyldes nemlig at tjenestemenn går av med pensjon. Disse pensjoner medfører at Statsbanenes utgifter til dekning av pensjonskassenes underskudd økes tilsvarende, og denne post er som kjent hittil blitt regnet inn i NSB's underskudd.

Avsetning til fornyelsesfond går også inn i totalunderskuddet. Disse avsetninger skal dekke verdiforringelsen på de faste anlegg og det rullende materiell. Avsetningsbeløpene var så vel i 1957-58 som i 1958-59 utilstrekkelige til å dekke den løpende verdiforringelse.

Fig. nr. 3. Underskudd i prosent av utgifter.



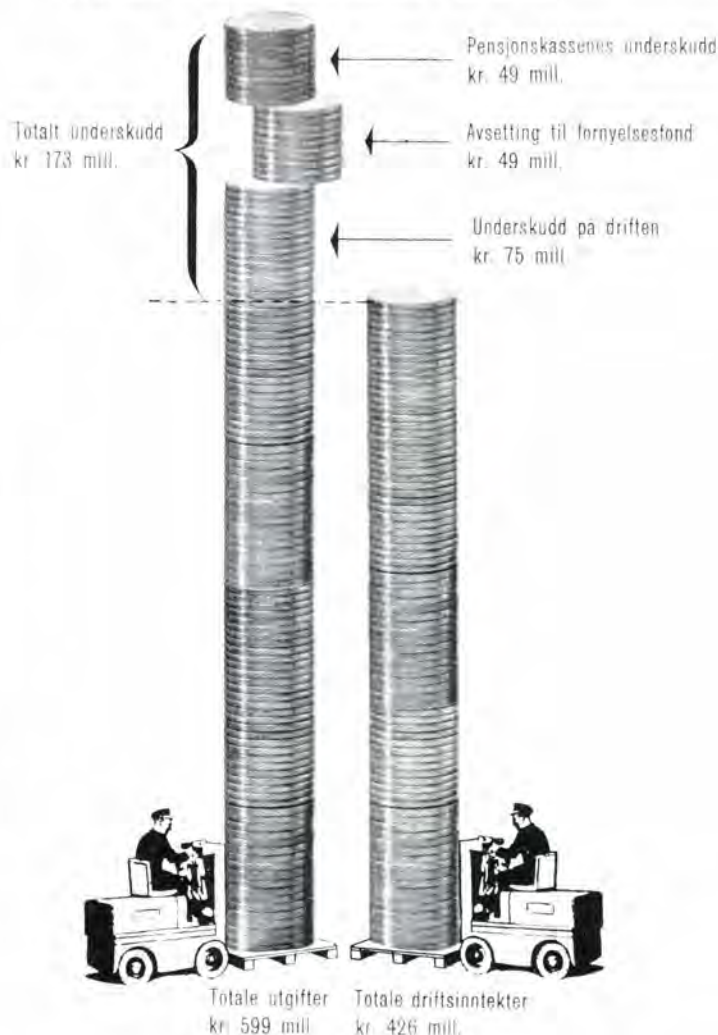
Avregningsprisen for kull har gått jevnt nedover i 1958-59, fra kr. 150 pr. tonn i begynnelsen av terminen til kr. 121 pr. tonn ved utgangen av terminen.

Når det gjelder endringer av driftslengden mv. i 1958-59, framgår dette av avsnitt 1, Banenettet.

Det ble ikke foretatt takstendringer i 1958-59.

Hva angår person- og godstrafikken i 1958-59, nevner man at persontrafikken målt i antall reiser viste en nedgang på 0,7 mill., (dvs. 1,6 %) fra 1957-58 til 1958-59, mens godstrafikken ekskl. malm Ofotbanen, regnet i antall tonn gikk opp med 0,3 % i samme tidsrom.

Fig. nr. 4. Totalt underskudd i 1958—59.





### 2.4.3. Underskudd på driften siste driftsår sammenliknet med foregående driftsår

For å kunne vurdere driftsresultatet er det nødvendig å isolere enkelte utgiftsposter som NSB selv ikke har mulighet for å påvirke.

Man har derfor i tabell nr. 5 skjelnet mellom underskudd på driften og totalt underskudd. Underskuddet på driften omfatter ikke avsetninger til fornyelsesfond, pensjonskassenes underskudd, materialbeholdningens prisdifferansekonto m. v. Dette er nemlig poster som varierer sterkt fra år til år, men er uavhengig av årets drift. Størrelsen av pensjonskassenes underskudd er (når innskuddenes størrelse, pensjonsrettigheter og antall medlemmer i pensjonskassen er gitt) bare avhengig av antall pensjonister. Avsetning til fornyelsesfondet skulle tilsvare verdiforringelsen i driftsåret for faste anlegg og rullende materiell, men da posten må bevilges over statsbudsjettet, blir den av høyere myndighet regelmessig skåret ned av statsfinansielle grunner. Denne nedskjæring varierer fra år til år.

Tallene for underskudd på driften gir derfor bedre sammenlikningsmuligheter enn tallene for totalt underskudd når man ønsker å få oversikt over hvordan driftsøkonomien utvikler seg fra år til år.

Tabell nr. 5.

Regnskaps- termin	Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4
	Sum inntekter	Løpende drifts- utgifter (kap. 1101, post 1 og 2, Drift og vedlikehold)	Underskudd på driften kol. 1 - kol. 2	Underskudd på driften i % av løpende drifts- utgifter kol. 3 / kol. 2 × 100
	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	
1949—50	292,8	312,8	÷ 20,0	6,4
1950—51	318,1	341,6	÷ 23,5	6,9
1951—52	358,4	377,0	÷ 18,6	4,9
1952—53	381,7	412,4	÷ 30,7	7,4
1953—54	383,8	415,5	÷ 31,7	7,6
1954—55	394,8	419,0	÷ 24,2	5,8
1955—56	411,8	459,3	÷ 47,5	10,3
1956—57	428,4	495,2	÷ 66,8	13,5
1957—58	419,1	492,4	÷ 73,3	14,9
1958—59	425,8	501,4	÷ 75,6	15,1

Tabell nr. 5 gir en oversikt over underskuddet på driften i årene 1949-50—1958-59.

Som man ser av tabellen var underskuddet på driften i siste driftsår 1958-59 kr. 75,6 mill. (se fig. nr. 5), dvs. en økning på kr. 2,3 mill. sammenliknet med 1957-58.

Prosenttallene i kolonne 4 (tabell 5) gir i sammen-  
trengt form en god oversikt over utviklingen fra år til år i den egentlige driftsøkonomi ved Statsbanene. I realiteten gir stigningen i prosenttallene i kolonne 4 uttrykk for inntektssvikt. Det har nemlig ikke vært mulig å ta den økning i de løpende drifts-  
utgifter som utelukkende skyldes det stadig stigende lønns- og prisnivå, igjen på inntektssiden i form av takstforhøyelser eller tilstrekkelig trafikkøkning.

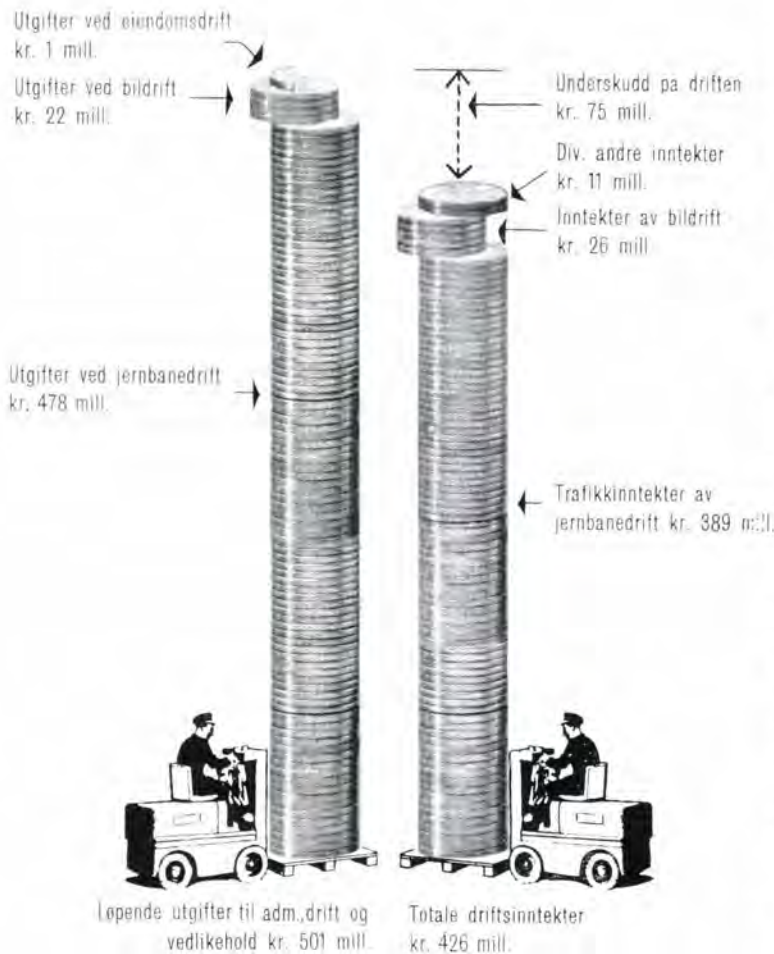
### 2.4.4. Totalresultat siste driftsår sammenliknet med vedtatt budsjett

Sammenholder man det for 1958-59 vedtatte driftsbudsjett med regnskapet for samme driftsår, er det regnskapsførte totale underskudd nominelt kr. 8,1 mill. dårligere enn budsjettet. Inntektene lå på grunn av den konjunkturavslapning som satte inn etterat budsjettet var fremlagt, ca. kr. 15,0 mill. under det beløp som det var regnet med. Regnskapet for de totale utgifter i 1958-59 viser et gunstig budsjettavvik på kr. 6,9 mill. Underskuddet på driften viser et gunstig budsjettavvik på kr. 4,2 mill., idet de løpende driftsutgifter under kap. 1101, postene 1 og 2, i 1958-59 lå kr. 19,2 mill. lavere og inntektene kr. 15,0 mill. lavere enn det det var regnet med i budsjettet for 1958-59.

I det vedtatte budsjett for 1958-59 var det budsjettmessig dekning for de lønnsreguleringer som er foretatt inntil det nåværende tidspunkt.

Det gunstige budsjettavvik for de løpende driftsutgifter under kap. 1101, postene 1 og 2, på i alt kr. 19,2 mill. er bemerkelsesverdig og skyldes bl. a. at den faktiske personalstyrke i 1958-59 lå lavere enn hva det var regnet med i det vedtatte budsjett. Likeledes lå utgiftene til energi for togframføringen betydelig under det budsjetterte beløp.

Fig. nr. 5. Underskudd på driften i 1958—59.



Det var for 1958-59 regnet med for lavt beløp til dekning av pensjonskassenes underskudd under kap. 1101, post. 4. Fra 1.1-30.6.59 ble nemlig Statsbanenes 3/4-refusjon av alderstrygdpremie belastet pensjonskassen. Dessuten har man hatt økning i satsene, og antall pensjonister har også gått opp mer enn man hadde regnet med.

Videre var det for 1958-59 ikke regnet med utgifter under kap. 1101, post 5, Prisdifferansekonto vedr. materialbeholdningen. Lageropptaket pr. 31.12.58 førte imidlertid til at man under denne post fikk en kreditsaldo på kr. 1,3 mill.

For 1958-59 hadde man heller ikke regnet med utgifter under kap. 1101, post 6, Overtallig arbeidskraft. Regnskapet viser imidlertid at det under denne post gikk med i alt kr. 1 mill.

Man kan etter dette sette opp følgende sammenlikning mellom totalt bevilget utgiftsbeløp m/justering og faktisk regnskapsførte utgifter i 1958-59:

Bevilgete totale utgifter 1958-59... kr. 605,7 mill.  
Justering:

Mindrentgifter vedr. prisnedsettelse på kull .....	÷	»	3,7	»
Merutgifter vedr. kap. 1101, post 4, Pensjonskassenes underskudd ..	»	»	12,2	»
Mindrentgifter vedr. kap. 1101, Post 5, Prisdifferansekonto vedr. materialbeholdningen .....	÷	»	1,3	»
Merutgifter i 1958-59 under kap. 1101, post 6, Overtallig arbeidskraft .....	»	»	1,0	»

Bevilgete totale utgifter m/justering kr. 613,9 mill.  
Regnskapsførte totale utgifter .... » 598,8 »

Regnskap *gunstigere* enn justert bevilgning ..... kr. 15,1 mill.

#### 2. 4. 5. Tonnkm og personkm pr. sysselsatt

En god indikator for produktiviteten ved jernbanedriften er utviklingen i forholdstallene transportytelser (tonnkm og personkm) pr. sysselsatt. I tabell nr. 6 er det gitt en del indekstall til belysning av dette forhold.

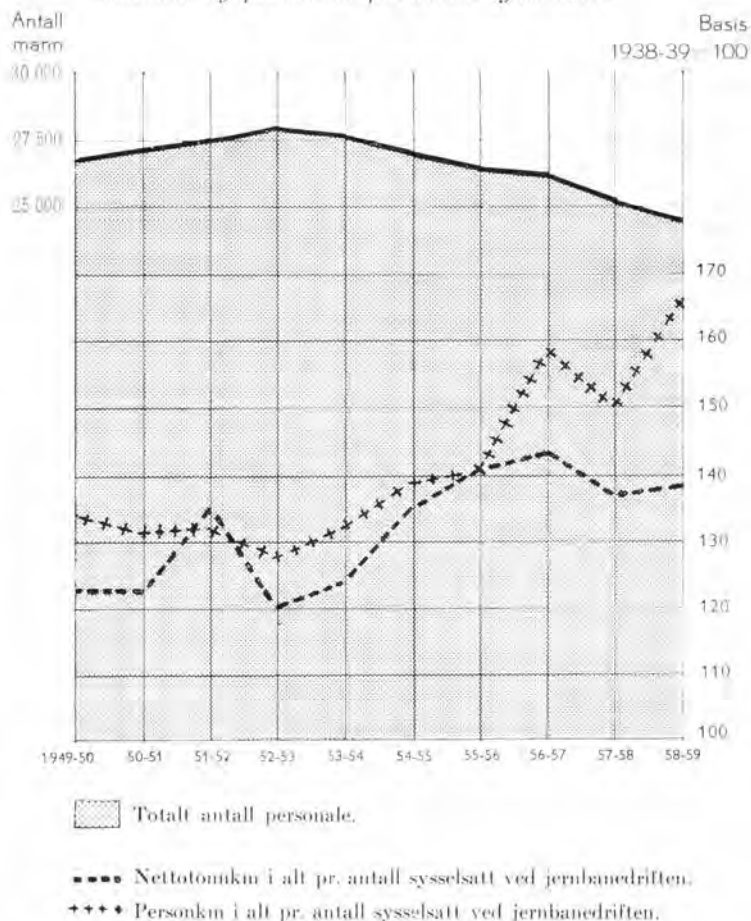
Det framgår av oversikten at Statsbanene i 1958-59 ytet ca. 38 % fler tonnkm pr. mann og ca. 65 % fler personkm pr. mann enn før krigen. Relativt sett tilføres altså samfunnet i dag en langt større transportytelse enn før krigen. Som det vil framgå av tabellen, viser driftsåret 1956-57 den største godstrafikkytelse pr. mann. Det tilsvarende toppår for persontrafikken var 1958-59. En vil understreke at oversiktens tall i første rekke gir et uttrykk for *kapasitetsutnyttelsen* ved Statsbanene. Stigningen i trafikkmengden har ført til en bedre utnyttelse av den faste organisasjon (faste anlegg mv.) som er nødvendig for å opprettholde jernbanedriften, og som innenfor visse grenser for trafikkmengden hverken utvides eller innskrenkes. Oversiktens tall gir *ikke* uttrykk for variasjon i personalets arbeidsbyrde eller i arbeidseffektiviteten.

Tabell nr. 6.

Nettotonnkm i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften: basis 1938-39 = 100	Personkm i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften: basis 1938-39 = 100
1938-39 .....	100
1945-46 .....	76
1946-47 .....	95
1947-48 .....	114
1948-49 .....	125
1949-50 .....	123
1950-51 .....	123
1951-52 .....	135
1952-53 .....	120
1953-54 .....	124
1954-55 .....	134
1955-56 .....	140
1956-57 .....	143
1957-58 .....	137
1958-59 .....	138

Fig. nr. 6 gir et grafisk bilde av utviklingen i totalt antall personale på den ene side, samt utviklingen i transportytelsene pr. sysselsatt på den annen side.

Fig. nr. 6. Totalt antall personale. Antall tonnkm og personkm pr. antall sysselsatt.





## 2. 5. Driftsinntekter

Fig. nr. 7. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1958—59.

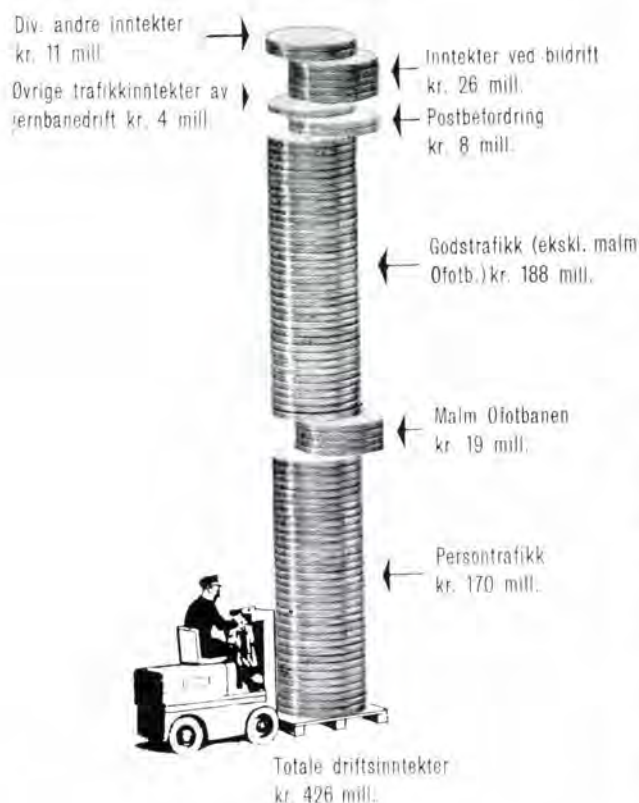


Fig. nr. 7 viser Statsbanenes totale driftsinntekter i 1958—59. Ønsker man eksakte tall sammenliknet med forrige år samt basisåret 1949—50, viser man til tabell nr. 20, side 59.

Den befordrede *godsmengde* ekskl. malm Ofotbanen, målt i antall tonn gikk i 1958—59 opp med 0,3 pst. sammenliknet med foregående år. Det er en liten nedgang i ilstykkgods og fraktstykkogs, mens fraktgods i vognlaster viser en svak øking.

*Persontrafikken* viser målt i antall reiser en nedgang på 0,7 millioner, dvs. 1,6 pst. Nedgangen henfører seg til ukekort og månedsbilletter. Derimot har antall reiser på enkeltbilletter og billett kort holdt seg bra oppe fra 1957—58 til 1958—59.

Den utvikling man har kunnet spore i de senere år, har således også gjort seg gjeldende i 1958—59, idet det for dette år også gjelder at trafikken ved Statsbanene ikke har fulgt med i økingen i det innenlandske transportvolum. Man har trafikkmessig blitt stående på samme nivå som tidligere. Dette må betegnes som en relativ tilbakegang.

*Inntektene* i 1958—59 gikk opp med 6,7 mill. kroner (dvs. med 1,6 pst.) sammenliknet med forrige år. Sammenliknet med det vedtatte budsjett hadde man i 1958—59 et ugunstig budsjettavvik på i alt 15,0 mill. kroner (dvs. 3,4 pst.). Dette skyldes særlig svikt i godstrafikken i forbindelse med den konjunktur-avslapning som gjorde seg gjeldende *etterat* budsjettet ble fremlagt. De statistiske data for den senere tid tyder på at trafikken igjen er stigende.

## 2. 6. Driftsutgifter

De løpende driftsutgifter (til administrasjon, drift og vedlikehold) gikk i 1958—59 opp med 9 mill. kroner sammenliknet med forrige år. Dette skyldes særlig den lønnsstigning som fant sted og de nye bestemmelser om bidrag til alderstrygd. Fra 1.7.59 vil også refusjon av alderstrygdpremien for tjenestemenn bli belastet driftsbudsjettet.

Pensjonskassenes underskudd økte siste driftsår med 8,2 mill. kroner.

De løpende driftsutgifter under kap. 1101, postene 1 og 2, lå i 1958—59 hele 19,2 mill. kroner under det vedtatte budsjett. Dette gunstige budsjettavvik skyldes først og fremst at nedgangen i personalstyrken var større enn hva man hadde regnet med. Dessuten lå utgiftene til energi for togframføringen betydelig under det budsjetterte beløp.

Når underskuddet på driften, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og driftsinntekter, på tross av de oppnådde reelle besparelser, i 1958—59 steg med 2,3 mill. kroner, skyldes dette som foran nevnt særlig lønnsstigningen, de nye bestemmelser om bidrag til alderstrygd og dessuten svikten på inntektsiden på grunn av konjunkturavslapningen.

Legges fornyelsesavsetningen, pensjonskassens underskudd m. v. til beløpet for underskuddet på drif-

ten, fremkommer *totalt underskudd*. Dette utgjorde i 1958—59 173,0 mill. kroner, dvs. 7,3 mill. kroner mer enn i 1957—58. Denne øking i totalunderskuddet skyldes foruten de faktorer som ble nevnt i foregående avsnitt, særlig at pensjonskassenes underskudd i 1958—59 økte med 8,2 mill. kroner til 48,4 mill. kroner.

Den stadige pris- og lønnsstigning i de senere år gjør at regnskapstallene ikke viser resultatet av Statsbanenes bestrebelser for å få ned utgiftene.

For å få en oversikt over den *reelle* utvikling i NSB's løpende driftsutgifter uten hensyn til lønns- og prisstigningen i de senere år, har man i tabell nr. 7 nedenfor omregnet de regnskapførte utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold (kap. 1101, postene 1 og 2) for driftsårene 1953—54—1958—59 til *fast pengeverdi* (nivået i 1952). Som grunnlag for omregningen har man nyttet Statsbanenes driftskostnadsindeks som angir virkningen av lønns- og prisvariasjoner på våre løpende driftsutgifter.

Tabellens to siste linjer viser at når man ser på utgiftsutviklingen og forutsetter faste pris- og lønnsforhold, har *forbruket* av arbeidskraft og materialer ved driften gått *jevnt nedover* i perioden 1953—54



Tabell nr. 7. Den reelle utvikling i NSB's løpende driftsutgifter.

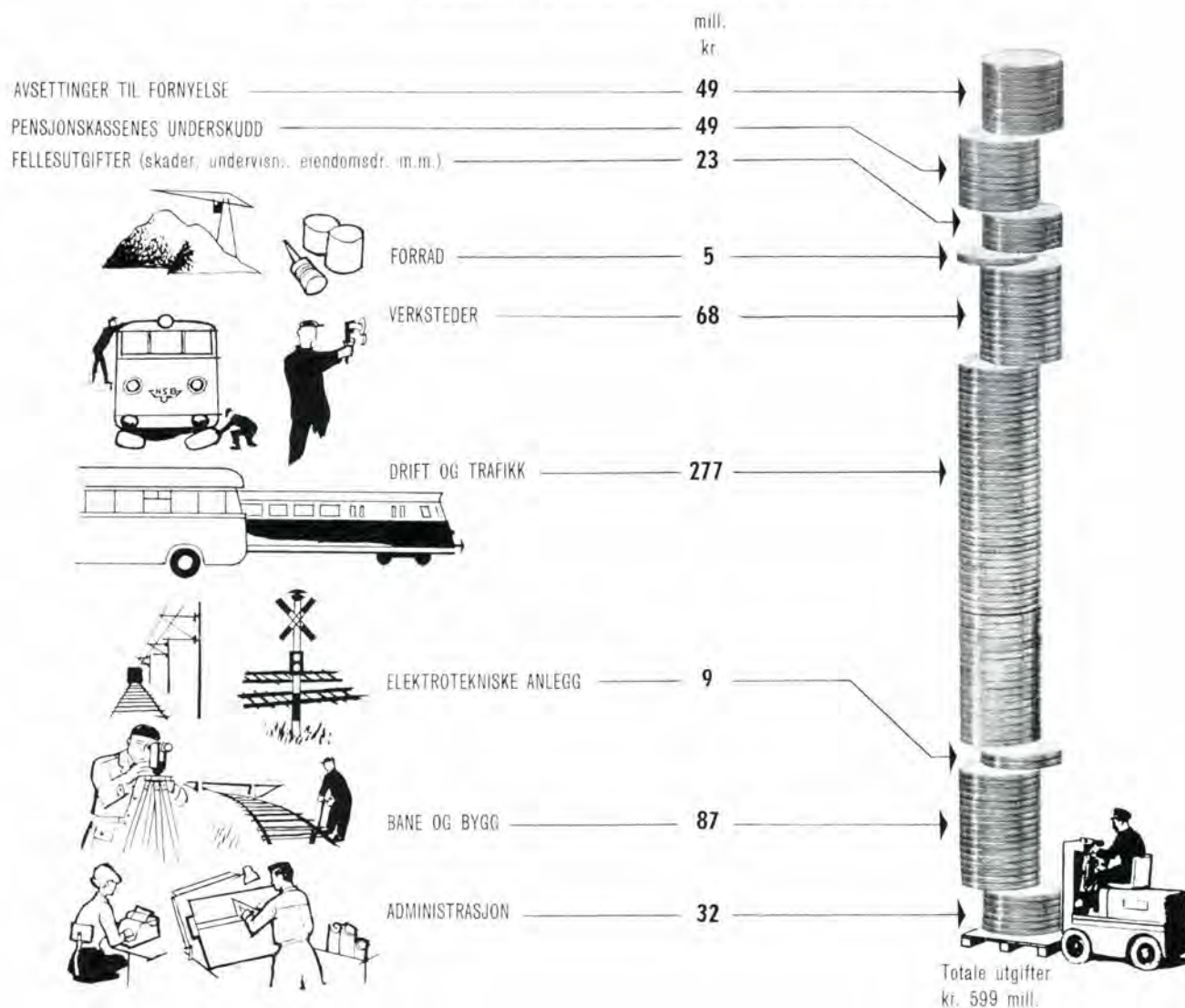
	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58	1958-59	
1. Regnskapsførte utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold under kap. 1101, postene 1 og 2 . . . . .	Mill. kr.	415,5	419,0	459,3	495,2	492,4	501,4
2. Driftskostnadsindeks for NSB (1952 = 100) <sup>1</sup> . . . . .	poeng	103,8	108,1	120,5	130,6	134,8	135,8
3. Utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold under kap. 1101, postene 1 og 2, omregnet til fast kroneverdi 1952 . . . . .	Mill. kr.	400,3	387,6	381,2	379,2	365,3	369,2
4. Omregnede (deflaterte) utgifter i % av utgifter i 1953-54 . . . . .	%	100	96,8	95,2	94,7	91,3	92,2

<sup>1</sup> For kull har man ved utarbeidingen av indeksen nyttet den interne avregningspris.

—1957—58. Siste år 1958—59 viser en svak stigning. I 1958—59 lå nivået på ca. 92 % av 1953—54. Nedgangen skyldes først og fremst innsparing av arbeidskraft i takt med den pågående rasjonalisering. I fig. nr. 8 har man framstilt driftsutgiftene i

1958—59 som en grafisk oversikt. Oversikten viser hvert enkelt fagområdes driftsutgifter. Ønsker man eksakte regnskapstall for 1958—59 sammenliknet med forrige år samt basisåret 1949—50, viser man til tabell nr. 21, side 60.

Fig. nr. 8. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1958—59.



## 2. 7. Økonomitjenesten ved NSB

For å kunne fylle sine planleggende, iverksettende og kontrollerende hovedoppgaver og i den grad det er mulig, handle etter økonomiske retningslinjer, trenger ledelsen en hel rekke opplysninger av økonomisk art. Det kan gjelde innkjøp, produksjon, marked og salg, opplysninger angående bedriftens enkelte avdelinger/tjenestegrener og videre om kreditt- og likviditetsforhold. Dette kompleks av opplysninger må ledelsen være i stand til å få fra sitt regnskapsvesen.

Hovedstyrets Økonomiavdeling som ble opprettet 1.10.49, har ansvaret for økonomitjenesten<sup>1</sup> ved Statsbanene og er ved sitt Organisasjonskontor rådgivende for rasjonaliseringsarbeidet.

Ansvaret for økonomien innen et bestemt arbeidsområde (linjetjenesten, maskintjenesten, elektrotjenesten osv.) ligger hos den som for øvrig har ansvaret for dette arbeidsområde. Økonomiavdelingens oppgave er i denne forbindelse å legge forholdene til rette for den ansvarlige avdelingsleders planlegging og kontroll av økonomien. Økonomiavdelingen skal skaffe til veie det materiale av økonomisk art som trengs for å bearbeide og forelegge sakene for den ansvarlige ledelse, slik at denne kan treffe sine disposisjoner på et forsvarlig grunnlag. Til Økonomiavdelingens arbeidsområde og ansvar hører det også å behandle alle saker uansett fagområde, i den utstrekning spørsmålene som dukker opp, kan sies å ha økonomiske aspekter. Ved siden av dette skal Økonomiavdelingen ivareta arbeidsoppgavene i forbindelse med finansforvaltningen (avregning av fordringer, forpliktelser — herunder avlønning av personale — intern kontroll med fordringer og verdipost og finanssaker for øvrig).

Det som er sagt ovenfor, kan også uttrykkes slik at Økonomiavdelingen skal være *rådgivende* i økonomiske spørsmål for alle de andre fagavdelingene. Det er på det rene at Økonomiavdelingen har myndighet til å avgjøre *hvordan* budsjett, bokføring, statistikk, kalkyler osv. skal utformes ut fra de behov som de forskjellige fagavdelinger har for opplysninger. Men det må i denne forbindelse understrekes at Økonomiavdelingen er en ren hjelpeavdeling. Det er således ikke meningen at en uttalelse fra Økonomiavd. om f. eks. at et prosjekt er ulønnsomt, skal være noen endelig bestemmelse om at tiltaket ikke skal settes i verk. Iverksettelsen av tiltak av en slik natur tilligger det i alle tilfelle vedkommende ansvarlige fagavdeling, eventuelt Generaldirektøren, å ta standpunkt til og avgjøre. En faglig uttalelse fra Økonomiavdelingen vil dog i slike tilfelle nødvendigvis måtte veie tungt.

Det som er sagt ovenfor, kan uttrykkes dithen: Økonomiavdelingen har *ikke* ansvaret for hvordan økonomien innen de enkelte ansvarsområder utvikler seg. Dens fremste oppgave er å tilrettelegge alt stoff av økonomisk natur, komme med tilrådinger mv. slik at det blir mulig for de ansvarlige fagledere og toppladelsen å ta de nødvendige disposisjoner som tilligger dem i henhold til organisasjonsplanen.

I distriktene er distriktsbokholderiet og distriktskassen den eneste organisatoriske enhet hvis arbeidsoppgaver utelukkende kan henføres til økonomitjenesten. Distriktsbokholderienes arbeidsoppgaver omfatter i alt vesentlig bokføringen, avregning av tilgodehavender og forpliktelser, koordinering av saksbehandlingen i forbindelse med budsjettforslagene samt økonomisk rapportvirksomhet innen de nevnte områder. Om ansvar og myndighet for distriktsbokholderiene gjelder det samme som er sagt ovenfor om Hovedstyrets Økonomiavdeling, så langt sammenligningen rekker.

Distriktene har som det fremgår, i motsetning til Hovedstyret, ingen sentral instans som tar seg av hele økonomitjenesten innen sitt område (dvs. foruten bokføring og budsjettering, også statistikk og kalkulasjon). Det kan derfor slås fast at distriktsadministrasjonen er relativt svakt utbygd på dette punkt. Det fremstiller seg derfor som et aktuelt tiltak å effektivisere økonomitjenesten i distrikter m.v. Slike tiltak er igangsatt, idet man i 4 distrikter har eller skal få seg tilført en tjenestemann (økonomi-sekretær) som kan ta seg av de saker som man på grunn av den nærværende svake utbygging, ikke har kunnet behandle på en tilfredsstillende måte. Det vil herunder bli lagt særlig vekt på den økonomiske rapportvirksomhet som skal danne grunnlag for distriktsledelsens økonomiske disposisjoner.

Man skal så gi en oversikt over aktuelle tiltak når det gjelder de sentrale kontorer innen NSB's økonomitjeneste<sup>2</sup>:

Bokføring, budsjettering, statistikk og kalkulasjon ved NSB har to hovedformål. De skal være utformet slik at de

- a) tjener bedriftsledelsens behov for økonomisk oversikt og kontroll og dessuten
- b) tilgodeser alle krav som stilles til en statsbedrift på dette område av høyere myndighet mv. i bevilgningsreglement og forvaltningsinstruks.

Det skulle være unødvendig å si at det er ledelsens behov for oversikt og kontroll med økonomien som burde komme i første rekke. På den annen side er høyere myndighets krav kategorisk og kan ikke neglisjeres av administrasjonen. Stilt overfor disse to hensyn, må det innrømmes at man i dag på ingen måte helt ut kan tilgodese begge hovedformålene samtidig. Det har derfor gått ut over det primære mål for regnskapsvesenet som er nevnt under punkt a) ovenfor. Her står det meget igjen, på tross av at det i de senere år er utført et stort effektiviseringsarbeid nettopp med henblikk på ledelsens behov for en bedre økonomisk oversikt. Skal man imidlertid kunne gjøre fremskritt som virkelig monner (bl. a. utarbeiding av

<sup>1</sup> Bokføring, budsjettering, kasse-virksomhet, statistikk og kalkulasjon.

<sup>2</sup> Budsjett- og regnskapskontoret, Hovedstyrets kasse, Hullkortkontoret, Kalkulasjonskontoret, Statistisk kontor, Trafikkkontrollkontoret. Etter vanlig språkbruk hører Organisasjonskontorets virksomhet ikke inn under den egentlige økonomitjeneste (se innledningen).



fullstendig *ny* regnskapsordning), må bemanningen i Hovedstyret på dette fagområde økes. Det er ikke dermed sagt at det totale personale innenfor økonomitjenesten ved Statsbanene nødvendigvis behøver å øke, idet det må regnes med at moderne tekniske hjelpemidler på området (hullkortmetoden og eventuelt de nye elektroniske databehandlingsmaskiner) vil muliggjøre innsparinger på personal-siden. Man må videre regne med at de nye tekniske hjelpemidler i en viss utstrekning nødvendiggjør en *sentralisering* av en rekke arbeidsoppgaver innenfor økonomitjenesten.

Som det fremgår av ovenstående, er *økonomi-tjenesten* en utpreget *hjelpesfunksjon* for de ansvarlige fagavdelinger innen bedriften (bane-, drifts- og trafikk-, elektro- og maskinavd, m.v.). Det blir derfor overmåte viktig at den *økonomiske rapportvirksomhet* overfor de ansvarlige fagavdelinger (sentralt og regionalt) er godt oppbygd og virker etter sin hensikt, dvs. ansporende på økonomisk tenkesett og kostnadsbevissthet.

Det er en rekke krav som må stilles til denne viktige sektor av økonomitjenesten. Disse krav har sammenheng med omfang, hyppighet, distribusjon og ikke minst utforming/presentasjon (herunder tekstlig kommentar) av rapportene.

Nedenfor har man utelukkende festet oppmerksomheten ved de interne rapporter som på ledelsens hånd skal danne grunnlag for avgjørelse og/eller kontroll. Man ser bort fra rapporter og oversikter av rent informativ natur (f. eks. årsberetningen).

Rapportene vil som regel omfatte bokførings- og statistiske tall som angir resultatet av driften i en periode, og kontrolltall som viser avvik mellom plan og virkelig oppnådd resultat av iverksatte tiltak. Den kan gjelde en bestemt avdeling, et ansvarsområde eller en tjenesteytelse (produkt). Videre har vi beregninger som viser om bestemte foreslåtte investeringstiltak antas å være lønnsomme, etterkalkyler vedr. iverksatte investerings-tiltak, prisberegninger m.v. Til slutt nevnes analyser som angår salgssiden, f. eks. rene markedsanalyser.

Et godt utbygd rapport-system vil være en utmerket stimulans til å *fremme kostnadsbevissthet*

og *delegering av ansvar og myndighet* innenfor bedriftens organisasjon. Forståelsen av at bokføring, budsjett, statistikk og kalkulasjon først og fremst skal tjene ledelsen i de forskjellige sjikt av bedriftens organisasjon, er i særlig grad trådt i forgrunnen i de senere årtier (jfr. slagordet: «Accounting for management»).

NSB må i likhet med andre store bedrifter søke å dra den fulle nytte av de muligheter som regnskapsvesenet åpner for en bedre bedriftsledelse. Det er som nevnt et stort behov for effektivisering på dette felt ved NSB.

Arbeidet med en omfattende gjennomgåelse og revisjon av rapportsystemet ved NSB er på visse områder fullført, og nødvendig omlegning har funnet sted. Som et ledd i det videre arbeid vil inngå tiltak for å *mekanisere* regnskapsarbeidet (herunder større utnyttelse av det moderne hullkortanlegg man i dag råder over). Dette vil muliggjøre en *raskere*, billigere og mer ensartet fremlegging av opplysningene, samtidig som man vil være i stand til å få tilveiebragt opplysninger (f. eks. av statistisk art) som *ikke* kan skaffes ved hjelp av de tidligere kontortekniske hjelpemidler.

Som et videre skritt i denne retning er det ved Statsbanene satt i gang en systematisk undersøkelse for å få en oversikt over mulighetene for bruk av *elektroniske maskiner* med hullkort- eller magnetbåndutstyr. Undersøkelsene vil ta sikte på å vise hva man kan oppnå i utgiftsreduksjon ved å gå over til maskinell databehandling av forskjellige oppgaver som i dag utføres på annen måte, og hvordan man kan effektivisere planlegging og kontroll ved jernbanedriften ved å gå over til en maskinell databehandling av a) arbeidsoppgaver som i dag utføres på annen måte og b) arbeidsoppgaver (oversikter, analyser, beregninger mv.) som i dag *ikke* blir utført.

Man får fra tid til annen inntrykk av at det råder en viss uklarhet om hva som er Økonomiavdelingens ansvar og myndighet ved NSB. Hensikten med ovenstående har derfor vært ganske kort å presisere virksomhetsområdet og grensene for avdelingens kompetanse i det daglige arbeid.

Når høyfjellet viser seg fra sin behagelige side.



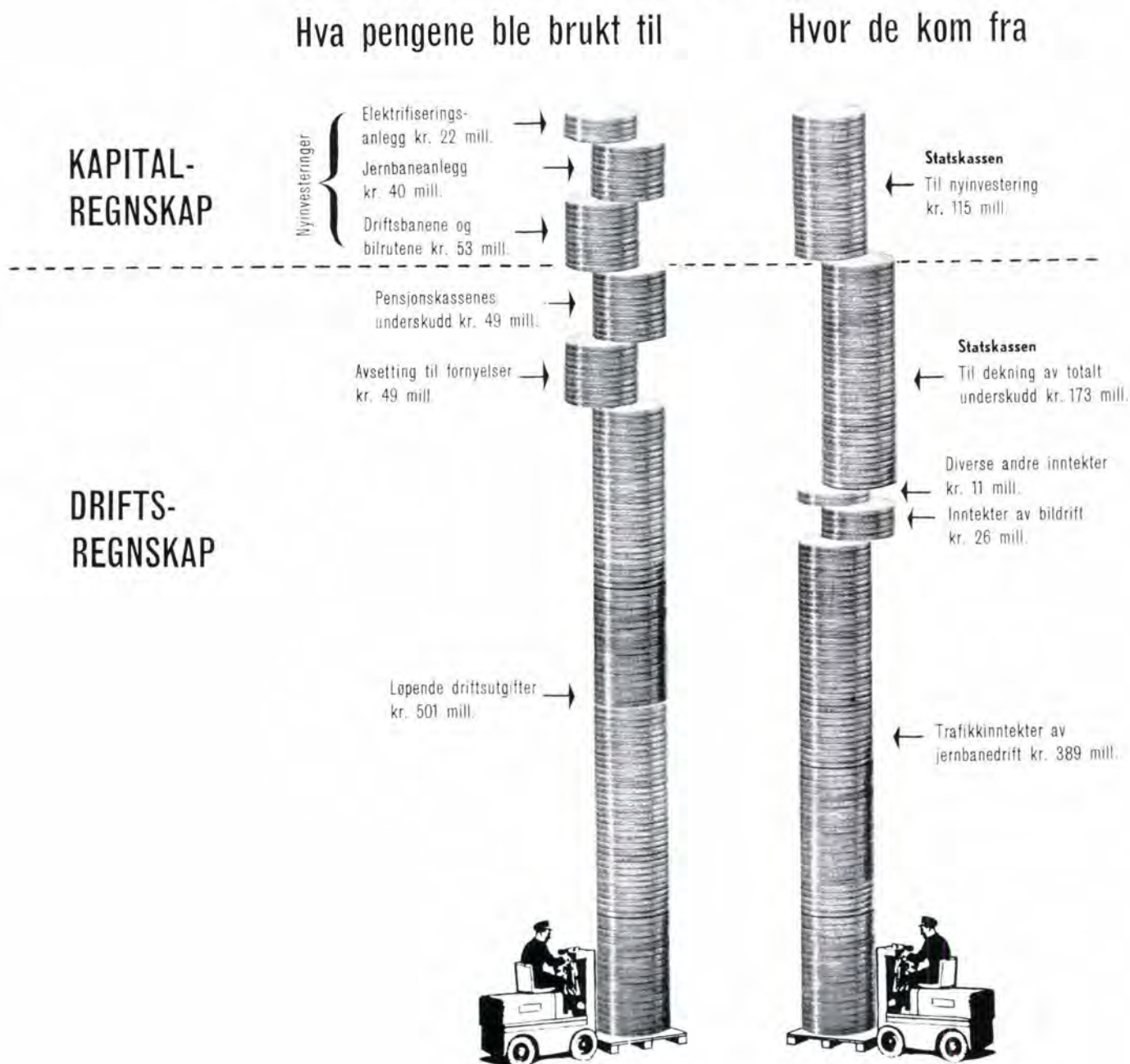


## 2. 8. Verdisirkulasjonen ved NSB i 1958-59

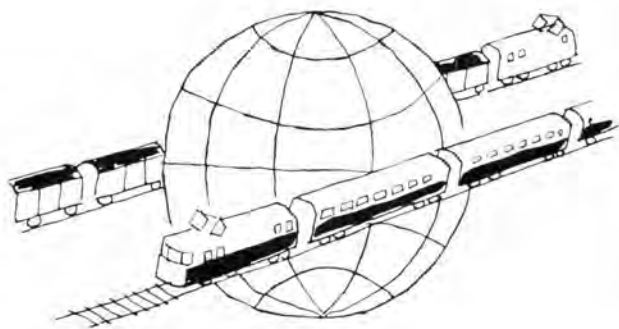
Man har nedenfor søkt å gi et samlet bilde av verdiskulasjonen ved Statsbanene i 1958-59. Oversikten (fig. nr. 9) viser i store trekk hvor pengene til den samlede statsbanevirksomhet kommer fra, og til hvilke formål de blir anvendt.

Som man vil se dekkes Statsbanenes totale underskudd i sin helhet av statskassen. I denne forbindelse er det også nødvendig å gjøre oppmerksom på at underskuddet på den løpende drift (dvs. administrasjon, drift og vedlikehold) utgjorde kr. 76 mill. Se for øvrig hva som er uttalt i avsnitt 2. 4. 3.

Fig. nr. 9. Verdisirkulasjonen ved NSB i 1958-59.



### 3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)



Ved jernbanedriften sonderer man mellom driftsytelser og trafikkytelser (transportprestasjoner).

Ved sine driftsytelser målt ved 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 disse driftsytelser, særlig toggangen, mest mulig til trafikantenes aktuelle etterspørsel, det vil si trafikkytelser uttrykt i antall befordrede personer eller personkm og videre i antall tonn transportert gods eller tonnkm. Denne tilpassing er et meget komplisert problem, fordi de faste anlegg og det rullende materiell som regel må være slik utbygd at de kan klare toppbelastningene — enten under de daglige rusj-tider eller under de sesongmessige trafikktopper. Kapasi-

tetsutnyttelsen blir derfor et sentralt spørsmål i enhver jernbaneledelses økonomiske overveielser.

I driftsberetningen for 1957—58 er det redegjort for NSB's tilbud av transportytelser i tiden 1949—50 fram til 1957—58.

Fra 1957—58 til 1958—59 har det vært en ubetydelig øking i *antall togkm* i person- og godstrafikken, *ekskl.* malmtog Ofotbanen (0,9 %).

Antall tog i persontrafikken<sup>1</sup> (jfr. fig. nr. 11) var 2,0 % større i 1958—59 enn i 1957—58. Gjennomsnittlig togstørrelse for disse to årene var omtrent den samme, ca. 13 aksler.

Antall tog i godstrafikken<sup>2</sup> (jfr. fig. nr. 11) *ekskl.* malmtog Ofotbanen, viser en nedgang på 2,2 % i samme tidsrom. Den gjennomsnittlige togstørrelse for disse tog gikk imidlertid opp fra 42 til 43 aksler. Tomvognkjøringen for godsvogner var 22 % i 1958—59, dvs. en øking fra 1957—58 på 1 %.

I 1958—59 ble det kjørt totalt ca. 40,5 mill. lok- og motorvognkm, dvs. en nedgang sammenliknet med 1957—58 på 0,4 mill. km.

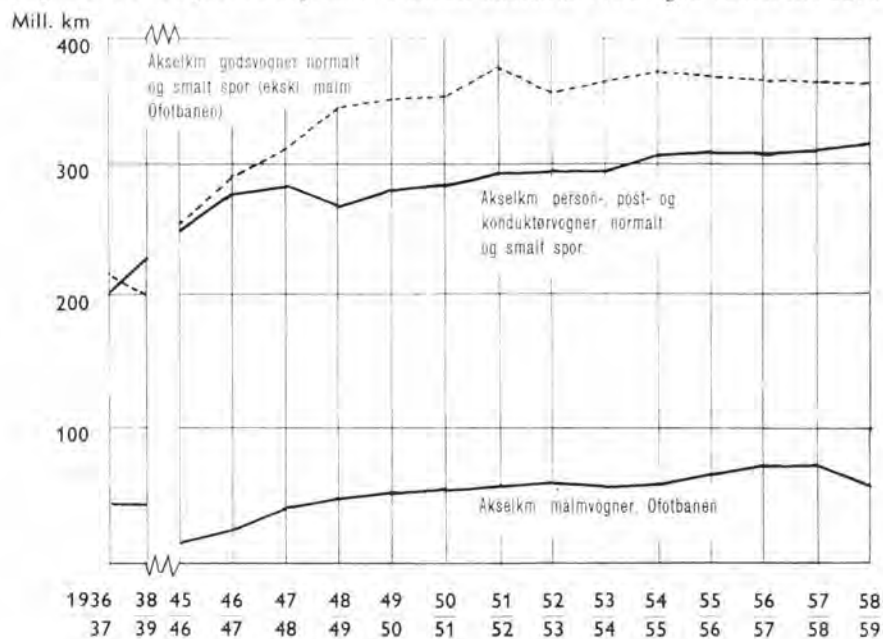
De normalspørte damplok, kjørte ca. 7,2 mill. km, hvilket er ca. 3,7 mill. km mindre enn i forrige termin, eller 34,3 %.

De elektriske lok, kjørte ca. 11,9 mill. km, hvilket er en nedgang på 80 000 km, eller 0,6 %.

For diesellok, var totalløpet 4,6 mill. km, dvs. en øking på ca. 2,4 mill. eller 106 %.

Motorvognene (såvel elektriske som diesel) hadde et løp på i alt ca. 16,7 mill. km. Dette er en øking sammenliknet med 1957—58 på ca. 980 000 km eller ca. 6,2 %.

Fig. nr. 10. Vognenes løp målt i antall akselkm<sup>3</sup>. (Se også tabell nr. 22, side 61.)



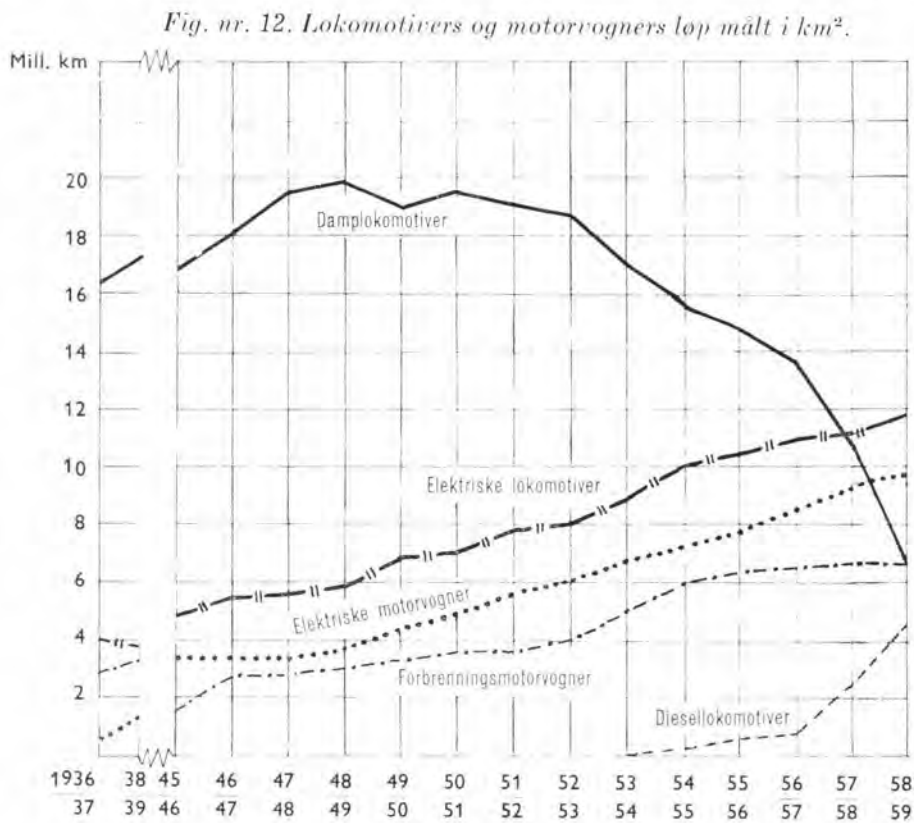
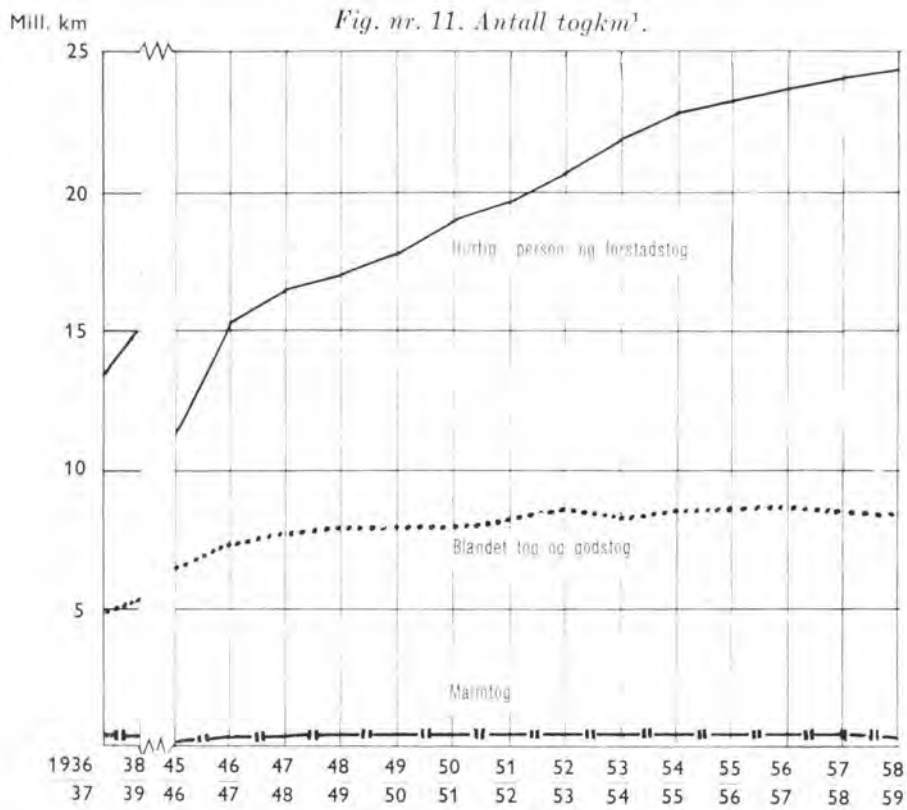
<sup>1</sup> Hurtigtog, persontog og forstadstog.

<sup>2</sup> Blandet tog og godstog.

<sup>3</sup> Med en akselkm forstås den driftsyttelse som er forbundet med å føre fram en hjulaksel 1 km.

I figurene 10, 11 og 12 har man framstilt grafisk utviklingen for henholdsvis vognenes løp, antall togkm og lokomotivers og motorvogners løp i etter-

krigstiden sammenliknet med forholdene like før siste verdenskrig. Man viser i denne forbindelse også til tabellene nr. 22 og 23 på side 61.



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

<sup>2</sup> Med en lokomotiv- eller motorvognkm forstås den driftsyttelse som utføres når et lokomotiv eller en motorvogn kjører 1 km.



## 4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)



### 4. 1. Persontrafikk

Sammenliknet med 1957-58 er antall reiser på enkeltbilletter og billett kort i 1958-59 praktisk talt uforandret (24,172 mill. i 1958-59 mot 24,158 mill. i 1957-58). Antall reisende på månedsbilletter og ukekort viser en nedgang på henholdsvis 3,5 % og 5,9 %.

Antall personkm har gått opp fra 1 720 mill. i 1957-58 til 1 726 mill. i 1958-59, dvs. ca. 0,3 %.

Plassutnyttelsen var i 1958-59 ca. 35 % mot ca. 36 % i 1957-58.

Ønsker man en samlet oversikt over persontrafikken i de senere år sammenholdt med 1949-50, fremgår dette av tabell nr. 24, side 61. I denne forbindelse vises også til figur nr. 13, hvor utviklingen i antall personkm ved NSB er fremstilt grafisk.

Konkurransen fra turbiler og fly og det stadig stigende antall private motorkjøretøyer var også i 1958-59 sterk. Med dette som bakgrunn og tatt i betraktning at det i driftsåret ikke ble foretatt takstforhøyelser, må det sies at jernbanen har holdt stillingen relativt godt. Inntektene av persontrafikken for driftsåret 1958-59 er ca. kr. 2,9 mill. høyere enn i driftsåret 1957-58.

Salget av «Billige rundreiser i Norden» er praktisk talt uforandret. I 1958-59 ble det solgt ca. 10 300 hovedturer og ca. 1 800 tilleggsturer i Norge.

Salget av «Billige rundreiser i Norge» viser fortsatt fremgang. Salget det siste år var ca. 6 400 rundturer. Billettene er meget populære og egner seg utmerket for individuelle reiser. Billettene nyttes også av reisebyråene for selskapsreiser og er på denne måte en god hjelp for jernbanen i konkurransen med turbilene.

Det er også i driftsåret 1958-59 gjort en del reklame for de billige rundreiser, noe som har bevirket økt salg i utlandet av disse billetter.

Med den stadig større kapasitet flyene etter hvert får, øker trafikken på disse. Et avgjørende moment i denne forbindelse er selvsagt den korte reisetiden med fly i forhold til jernbanereisen. Av den store stigning i reisetrafikken som har vært registrert i de senere år også av turister fra utlandet, ser det ut til

at flyene har fått en relativt stor andel. For jernbanen har ikke denne økingen gitt seg nevneverdig utslag.

Ordningen «Billige søndagsbilletter» har vært anordnet samme antall søndager som i forrige driftsår og viser en merinntekt på ca. 3,5 % i forhold til 1957-58.

«Honnørbilletter» har vært solgt i tiden 19.8.58-19.6.59 (med unntak for julen og påsken) og således over et lengre tidsrom enn forrige driftsår. Billettordningen er etter hvert blitt meget populær, og salget viser en økning i 1958-59 på ikke mindre enn 130 % i forhold til 1957-58.

Trafikkvervingen fortsetter, og det er i Hovedstyret under opprettelse et eget salgskontor for verving av persontrafikk.

Salget av «Billige feriebilletter» viser en nedgang på ca. 3,5 % sammenlignet med året i forveien. Nedgangen kan muligens skyldes den store stigning i salget av honnørbilletter.

I 1958-59 er det åpnet nye NSB-reisebyråer i Egersund, Horten, Sandefjord og Sandnes. NSB har nå i alt 29 reisebyråer, og omsetningen ved disse er stadig stigende.

Informasjonsskriftene «Reise-nytt» (til innenlandske reisebyråer) og «Agent Information» (til utenlandske reisebyråer) utsendes regelmessig og bidrar i vesentlig grad til å lette byråenes arbeid med salget av NSB's billetter.

### 4. 2. Godstrafikk

Den totale befordrede godsmengde målt i antall tonn var i 1958-59 7,0 % mindre enn i 1957-58. Malmtransportene på Ofofbanen er gått ned fra 10 472 000 tonn i 1957-58 til 9 353 000 tonn i 1958-59, dvs. en nedgang på 10,7 %.

For Statsbanene *ekskl.* malmtransportene på Ofofbanen, viser trafikken i 1958-59 en oppgang fra 5 204 000 tonn i 1957-58 til 5 222 000 tonn i 1958-59, dvs. en oppgang på 0,3 %.

Fig. nr. 13.

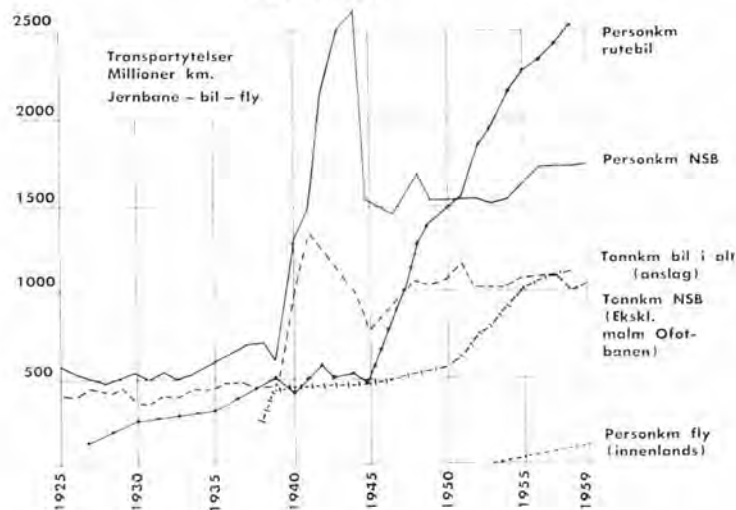
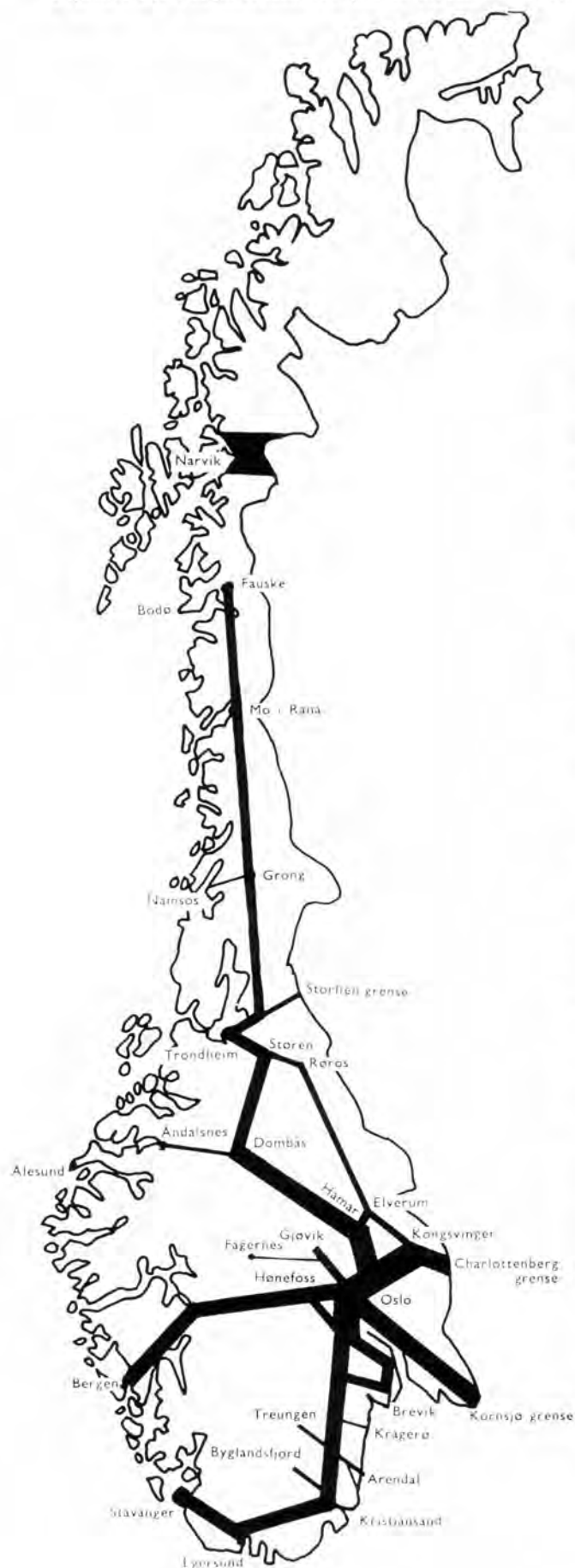


Fig. nr. 14. Trafikktettheten på de enkelte baner.



Ilstykkegodts viser en oppgang fra 179 308 tonn i 1957-58 til 180 174 tonn i 1958-59, dvs. en oppgang på 0,5 %.

Ilgodts i vognlaster viser en nedgang fra 76 946 tonn i 1957-58 til 71 892 tonn i 1958-59, dvs. en nedgang på 6,6 %.

Fraktstykkegodts viser målt i antall tonn en nedgang fra 447 351 tonn i 1957-58 til 443 419 tonn i 1958-59, dvs. en nedgang på 0,9 %.

Fraktgodts i vognlaster, ekskl. malm på Ofotbanen viser en oppgang fra 4 500 449 tonn i 1957-58 til 4 526 452 i 1958-59, dvs. en oppgang på 0,6 %.

Godstransporten (ekskl. malm på Ofotbanen) målt i antall nettotonnkm<sup>1</sup> viser i 1958-59 en oppgang fra 1957-58 på 2,7 %.

Ønsker man en samlet oversikt over godstrafikken målt i antall tonn, antall nettotonnkm og transportmengde fordelt på varegrupper i 1949-50, 1957-58 og 1958-59, vil dette fremgå av henholdsvis tabell nr. 25, side 61 og tabell nr. 26 og 27, side 63. Dessuten viser man til figur nr. 13, hvor utviklingen i antall tonnkm (ekskl. malm Ofotbanen) er fremstilt grafisk.

### 4. 3. Trafikkutviklingen

I driftsberetningen for 1957-58 er det redegjort for trafikkutviklingen i tidsrommet 1949-50 fram til 1957-58.

Trafikkutviklingen i 1958-59 kan kort sammenfattes slik:

Terminen 1958-59 var kjennetegnet av så å si uforandret etterspørsel etter jernbanens tjenester.

Den befordrede godsmengde ekskl. malm Ofotbanen målt i antall tonn gikk i 1958-59 opp med 0,3 % sammenlignet med foregående år. Det er en liten nedgang i ilstykkegodts og fraktstykkegodts, mens fraktgodts i vognlaster viser en svak økning.

Persontrafikken viser, målt i antall reisende, en nedgang på 0,7 millioner, dvs. 1,6 %. Nedgangen henfører seg til ukekort og månedsbilletter. Derimot har antall reiser på enkeltbilletter og billett-kort holdt seg bra oppe fra 1957-58 til 1958-59.

I fig. nr. 14 har man forsøkt å vise trafikktettheten på de enkelte baner. Som utgangspunkt er benyttet antall godstonnkm og personkm pr. km bane på de enkelte strekninger.

I tabell nr. 8 har man gitt en tallmessig oversikt over trafikkutviklingen siden 1949-50 for person- og godstrafikken (uttrykt i henholdsvis personkm og tonnkm) og i særskilte kolonner angitt tilvekst i prosent for de enkelte år sammenliknet med foregående år.

Det framgår av tabelloversikten at den prosentvise tilvekst fra år til år har vært *ujevn*. Det har til dels vært *nedgang* (negativ tilvekst). For hele tidsrommet (10 år) under ett utgjør tilveksten 13,0 % og ÷ 2,4 % for henholdsvis person- og godstrafikken. Forutsetter man at jernbanen (på litt lengre sikt) burde ha en tilvekst i sin trafikk noenlunde tilsvarende økingen i landets nasjonalprodukt,

<sup>1</sup> Med en nettotonnkm forstås den transportytelse som er forbundet med å transportere ett tonn en km.

må det slås fast at dette ikke har vært mulig å oppnå i 10-års perioden vi her har behandlet. Dette tidsrom kan trygt karakteriseres som en utpreget ekspansjonsperiode for det norske produksjons- og omsetningsliv. Det har med andre ord foregått en relativ *forskyvning* ved avviklingen av de samlede transportytelser innen landet til jernbanens ugunst. Som nevnt under avsnittene 4.1. og 4.2., har vegtrafikken — og i en viss utstrekning flytrafikken — tatt over en stadig større del av den innenlandske person- og varetransport.

Den utvikling man har kunnet spore i de senere år, har således også gjort seg gjeldende i 1958-59, idet det for dette år også gjelder at trafikken ved Statsbanene ikke har fulgt med i økingen i det innenlandske transportvolum.

Man har trafikkmessig blitt stående på samme nivå som tidligere. Dette må betegnes som en relativ tilbakegang.

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

Fig. nr. 15 viser en del indekstall til belysning av dette forhold. Det framgår av denne oversikt at Statsbanene i 1958-59 ytet 38 % fler tonnkm pr. mann og 65 % fler personkm pr. mann enn før

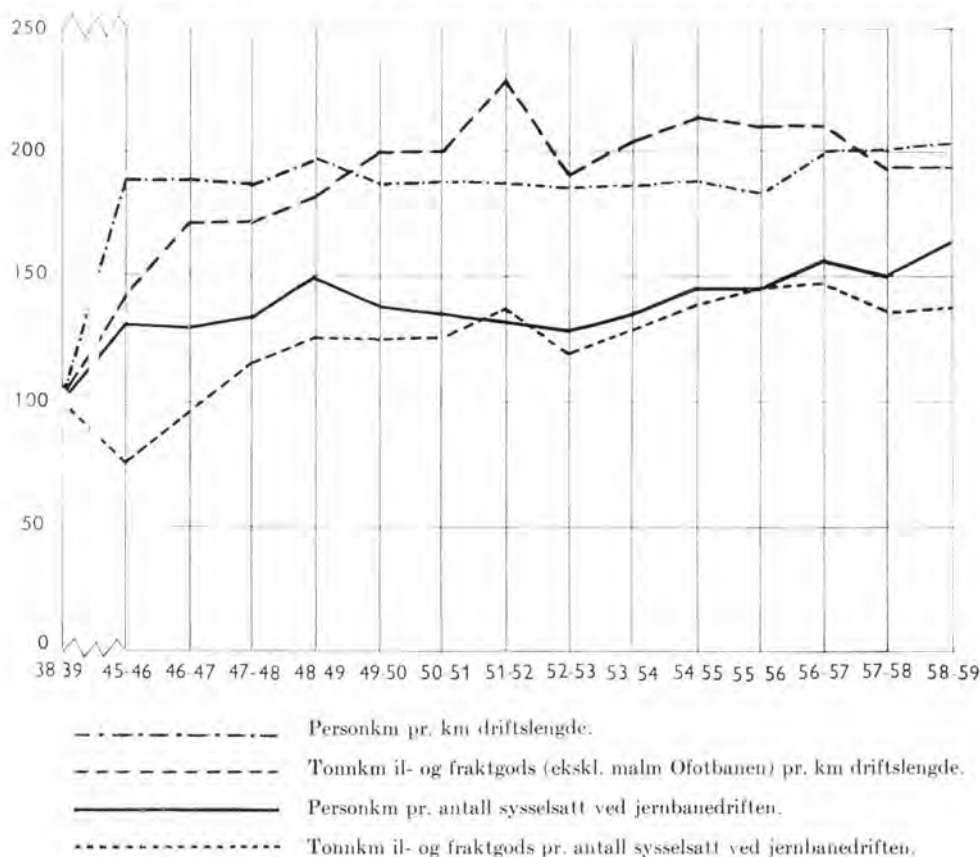
Tabell nr. 8.

År	Persontrafikk		Godstrafikk	
	Person- km. Mill.	Til- vekst i % av foreg. år	Tonnkm ekskl. malm Ofofbanen Mill.	Til- vekst i % av foreg. år
1949—50	1 527		1 049	
1950—51	1 553	+ 1,7	1 068	+ 1,8
1951—52	1 529	÷ 1,6	1 182	+ 10,7
1952—53	1 515	÷ 0,9	1 008	÷ 14,7
1953—54	1 544	+ 1,9	1 012	+ 0,4
1954—55	1 624	+ 5,2	1 078	+ 6,5
1955—56	1 705	+ 5,0	1 123	+ 4,2
1956—57	1 734	+ 1,7	1 100	÷ 2,1
1957—58	1 720	÷ 0,8	997	÷ 9,4
1958—59	1 726 <sup>1</sup>	+ 0,3	1 024 <sup>1</sup>	+ 2,7
1949-50—1958-59		+13,0		÷ 2,4

<sup>1</sup> Foreløpige tall.

krigen. Driftsåret 1956-57 viser den største gods- trafikkytelse pr. mann. Tilsvarende toppår for persontrafikken var 1958-59.

Fig. nr. 15. Antall nettotonnkm og personkm pr. sysselsatt og pr. km driftslengde.





## 5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder



### 5. 1. Bane og bygg

#### 5. 1. 1. Linjen mv.

Statsbanenes linjepersonale utfører den daglige bevoktning av linjen. Dessuten er dette personale beskjeftiget med vedlikeholds- og fornyelsesarbeid samt utvidelser og forbedringer av linje og bygninger ved alle baner i drift.

Det var i 1958—59 gjennomsnittlig beskjeftiget 6061 mann i linjetjenesten, herav ca. 4200 mann til vedlikeholdet og bevoktningen. På side 29 er det gitt en oversikt over linjepersonalets fordeling, distriktsvis og totalt for Statsbanene.

Til linjens bevoktning og vedlikehold (ekskl. fornyelser, utvidelser og forbedringer) medgikk i 1958—59 kr. 86,9 mill. hvorav lønsutgiftene utgjorde kr. 61,8 mill. og materialutgiftene kr. 25,1 mill.

Linjens tekniske standard ble inngående behandlet i driftsberetningen for 1956—57, og man viser til denne.

Arbeidet med forbedring av linjen fortsetter. Samtidig er imidlertid påkjenningene på skinnegangen økt etterat nye trekkaggregater er tatt i bruk. Det er derfor uomgjengelig nødvendig at bevilgningene til eliminering av telehivingen, til ballastfornyelse og til skinnebyttning holdes oppe i årene som kommer, først og fremst av hensyn til sikkerheten og dernest for å få en bedring av de driftsmessige resultater i form av minsket behov for vedlikehold.

*Teleforebyggende arbeider* fortsetter i økt tempo. Det er i løpet av terminen utført masseskifting på en lengde av 20 km. Dessuten er telehivingen søkt fjernet ved andre billigere foranstaltninger på en lengde av 8 km, vesentlig ved løfting av linjen. Av hensyn til vertikaltraséen må det da løftes på en lengre strekning enn den som egentlig er telehivende. Man kan derfor ikke regne mere enn ca.  $\frac{1}{4}$  av den sistnevnte lengde som redusert telehivende strekning. Telehivingen kan således regnes å være fjernet på en lengde av 22 km i løpet av terminen.

Til dette arbeid er medgått kr. 3,8 mill. under kapitalbudsjettet. I samme tid er det til skoring på grunn av telehiving medgått kr. 3,6 mill. under vedlikeholdsbudsjettet.

Utgiftene til skoring er redusert fra foregående år,

men sett på lang sikt viser ikke skoringsutgiftene den markerte nedgang som man skulle vente i forhold til de store investeringer som er foretatt i de senere år. Dette har flere årsaker. Kravene til jevn skinnegang er økt i takt med toghastighet og togvekt. Linjepersonalets beskjeftigelse med skoring kan ikke reduseres vesentlig før hele sammenhengende strekninger er blitt skoringsfrie.

Den siste oversikt over gjenstående telehivende strekninger var opptatt 1.1.55. Samlet telehivende lengde basert på skoringsoppgaver og skjønn, var da anslått til 295 km eller 7,3 % av banelengden. I tidsrommet 1.1.55—1.7.59 er utført teleforebyggende arbeider på en lengde av ca. 75 km, slik at den gjenstående telehivende strekning skulle utgjøre ca. 220 km. (Dette tall angis med forbehold da oppgavene fra distriktene av 1.1.55 ikke lenger kan betraktes som pålitelige.) Økt krav til jevn linje som følge av større hastighet og togvekt betinger en strengere bedømmelse av telefarlig linje.

På den annen side er en del sterkt telehivende sidelinjer i mellomtiden nedlagt. En revidert og teknisk sett påliteligere oversikt over gjenstående telehiving pr. 1.1.61 er under utarbeidelse i distriktene.

Det er i de senere år lagt større vekt på planlegging av det teleforebyggende arbeid. Systematiske tele-nivelementer og grunnundersøkelser utføres nå før arbeidet settes i gang. Dette har medført at man i mange tilfelle har kunnet redusere omkostningene ved å benytte metoder som er billigere enn masseskifting. Det er spesielt løfting av linjen som i denne forbindelse har gitt lovende resultater.

*Ballastfornyelsen* er i god gjenge. Samtlige nye pukkverk har vært i drift, og man planlegger nå fullstendig utbygging av nok et pukkverk. Samtidig arbeider man med nedlegging av flere gamle og små pukkverk hvor driften er ulønnsom. Til ballastfornyelse medgikk i siste termin ca. kr. 6,4 mill. under kapitalbudsjettet og anslagsvis kr. 2 mill. under vedlikeholdsbudsjettet.

*Skinnebyttningen* har foregått i det omfang som bevilgningene har bestemt. I terminen er det til driftsbanene levert i alt 11 095 tonn nye skinner, hvorav 10 865 tonn av vekt 49 kg pr. m og 230 tonn av vekt 35,7 kg pr. m.

Det normale behov for skinner for å dekke årets skinneslitasje, er beregnet til ca. 9000 tonn. De overskytende ca. 2000 tonn innbyttet i terminen, er gått med til å dekke en liten del av det akkumulerte behov for skinnebyttning som er oppstått ved at bevilgningene til skinnebyttning har vært for små gjennom en lang rekke av år. Det er både ønskelig og nødvendig at bevilgningene under denne post blir holdt oppe i årene som kommer.

De bokførte utgifter til skinnebyttning i siste termin utgjorde ca. kr. 23 mill. tilsammen under fornyelsesfondet og kapitalbudsjettet.

*Skinnesveisingen* fortsetter så vel med sammenveising av skinner til større lengder som med reparasjonssveising av skinner og sporveksler i sporet.

# HOVEDSTYRETS BANEAVDELING

## OSLO DISTRIKT

7 baneområder  
16 banemesterstrekninger  
160 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 1713 mann

## STAVANGER DISTRIKT

1 baneområde  
2 banemesterstrekninger  
20 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 113 mann

## DRAMMEN DISTRIKT

5 baneområder  
10 banemesterstrekninger  
94 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 1015 mann

## BERGEN DISTRIKT

3 baneområder  
6 banemesterstrekninger  
71 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 697 mann

## HAMAR DISTRIKT

3 baneområder  
8 banemesterstrekninger  
87 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 797 mann

## KRISTIANSAND DISTRIKT

3 baneområder  
6 banemesterstrekninger  
55 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 368 mann

## TRONDHEIM DISTRIKT

6 baneområder  
15 banemesterstrekninger  
150 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 1176 mann

## NARVIK DISTRIKT

1 baneområde  
1 banemesterstrekning  
9 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 182 mann

## SAMTLIGE DISTRIKTER PR. 30. 6. 59

29 baneområder som ledes av baneingeniører  
64 banemesterstrekninger  
646 baneformannsavdelinger  
Arbeidsstyrke: 6061 mann (gjennomsnitt i 1958—59)

Utgifter i 1958—59 vedrørende linjens bevoktning og vedlikehold (ekskl.fornyelse, utvidelser og forbedr.):

Lønn . . . . . kr. 61,8 mill.

Materialer m. v. . . » 25,1 »



I terminen er det sveiset i alt 6044 skjøter i spor og 372 i opplag for anlegg. Ved sveiseverkstedet Alnabu er det sveiset i alt 11 687 skjøter, hvorav 946 for anleggene.

Behovet for *sviller* er dekket uten vanskelighet. I terminen er det innbyttet ca. 322 000 tresviller og dessuten innlagt ca. 23 000 betongsviller.

*Mekaniseringen av arbeidet ved linjen* fortsetter. Man er kommet et godt stykke på vei, men ennå mangler det meget. Man viser til avsnittet om «Arbeidsbesparende anleggsutstyr».

*Linjetjenesten omorganiseres* etterhvert som linjen utbedres og vedlikeholdsarbeidet mekaniseres. Man går da over til periodisk vedlikeholdsarbeid som utføres av ambulerende arbeidslag over lengre banestrekninger. De enkelte linjeavdelinger (baneformannsavdelinger) forlenges, og arbeidsstyrken kan bl. a. av den grunn etterhvert reduseres. I 1958—59 er det således inndratt 17 linjeavdelinger, men 4 linjeavdelinger er kommet i tillegg ved forlengelsen av Nordlandsbanen til Fauske. Sammenliknet med terminen 1957—58 er arbeidsstyrken i linjetjenesten økt med 39 mann (årsverk). Oppgangen skyldes ekstraordinære arbeidstiltak for sysselsettingsmidler.

*Linjeomleggingen ved Bekkelaget* er gjennomført, og den nye linjen gjennom Bekkelaget tunnel ble tatt i bruk 7.9.58. Bekkelaget stasjon er nedlagt.

*Dobbeltsporet Sandvika—Asker* ble tatt i bruk 9.11.58, og *strekningen Saltdal—Fauske* ble åpnet for drift 1.12.58.

### 5. 1. 2. Arbeidsbesparende anleggsutstyr

De investeringer man i de senere år har foretatt i maskinelt utstyr til linjens vedlikehold, viser meget gode resultater både økonomisk og kvalitativt. Behovet for maskinelt utstyr er fremdeles stort, og anskaffelser skjer i den utstrekning de tildelte bevilgninger tillater det.

Arbeidet med de skinnegående svillepakkmaskiner går meget bra. Fra våren 1959 har 3 slike maskiner vært i bruk.

Man har anskaffet flere traktorer som kan påmonteres forskjellig utstyr, så som frontlasteapparat, bakmonterte gravemaskiner, kompressorer og framfor alt snøbrøyteutstyr (både ploger og fresere). Dette kombinerte utstyr har vist seg å være meget fordelaktig, idet traktoren blir en «helårsmaskin».

Når det gjelder baneavdelingens transportmaterieell på linjen, er det i terminen bestilt 14 stk. skinnegående lastetraktorer for levering i 1960, samt tilhengere til disse.

Det blir i stadig større utstrekning anskaffet motorisert materieell, også for de mindre arbeidsoppgaver, for eksempel svilleskruemaskiner, slipemaskiner og motordrevne bergbormaskiner. De sistnevnte maskiner nyttes også som svillepakkmaskiner.

### 5. 1. 3. Bruer

Ved åpningen av Nordlandsbanen fram til Fauske ble 7 nye jernbanebruer på strekningen Saltdal—Fauske satt under trafikk. De største av disse er





## Linjen i tall

SPORLENGDE		Pr. 30.6.59
Total .....	km	5 782
Herav:		
Hovedspor (normalsporet 1435 mm) .....	km	4 379
Hovedspor (smalsporet 1067 mm, Setesdalsbanen) .....	km	58
Hovedspor (smalsporet 750 mm, Aurskog-Hølandsbanen) .....	km	57
Sidespor (normalsporet 1435 mm) (inkl. private sidespor) .....	km	1 271
Sidespor (smalsporet 1067 mm, Setesdalsbanen) (inkl. private sidespor) .....	km	11
Sidespor (smalsporet 750 mm, Aurskog-Hølandsbanen) (inkl. private sidespor) ..	km	6
TRASE		
Av banelengden ligger i stigning eller fall .....	0/0	75
Av banelengden ligger i horisontal .....	0/0	25
Største stigning på hovedlinjene .....	0/00	25
Største stigning på sidelinjene (Flåmsbana) .....	0/00	55
Av banelengden ligger i kurve .....	0/0	58
Av banelengden ligger i rettlinje .....	0/0	42
Minste kurveradius på hovedlinjene .....	m	181
Minste kurveradius på sidelinjene .....	m	100
Høyeste punkt ligger på Bergensbanen (ved Fagernut mellom Finse og Hallingskeid)	m o. h.	1 301
Høyeste punkt på Dovrebanen (ved Hjørkinn) .....	m o. h.	1 025
Høyeste punkt på Nordlandsbanen (ved Stødi stasjon på Saltfjellet) .....	m o. h.	680
BALLAST		
Total mengde ballast i sidespor, hovedspor og stasjonsspor .....	ca. m <sup>3</sup>	8 000 000
(Herav er ca. 2/5 pukk og 3/5 grus)		
SVILLER		
Samlet antall sviller i spor (hovedspor, sidespor og stasjonsspor) .....	ca. stk.	7 800 000
SKINNER OG SPORVEKSLER		
Samlet skinnevekt i hovedsporene .....	tonn	322 000
Herav:		
25—30 kg pr. m .....	tonn	46 000
35 kg pr. m .....	tonn	192 000
40—41 kg pr. m .....	tonn	20 000
49 kg pr. m .....	tonn	64 000
Samlet skinnevekt (hovedspor, sidespor og stasjonsspor) .....	tonn	401 000
Antall sporveksler, enkle .....	stk.	5 853
Antall sporveksler, sammensatte .....	stk.	394
BRUER		
Antall jernbanebruere (med lengde 2,5 m eller større) .....	stk.	2 776
Herav:		
Stålbruere .....	stk.	2 134
Stein- eller betongbruere .....	stk.	638
Trebruere .....	stk.	4
Av bruene fører over vegger (underganger) .....	stk.	1 696
Jernbanebruernes samlede lengde .....	m	35 380
Herav:		
Stålbruere .....	m	30 010
Stein- eller betongbruere .....	m	5 270
Trebruere .....	m	100
Største bruspenn (over Bøelva ved Gvarv stasjon) .....	m	85
Største brulengder:		
Bragerløpet over Drammenselva .....	m	550
Strømsløpet over Drammenselva .....	m	450
Ved Fetsund .....	m	420
Ved Minnesund .....	m	360
TUNNELER		
Antall tunneler .....	stk.	770
Tunnelenes samlede lengde .....	km	209,8
De lengste tunneler er:		
Kvinesheia (Kristiansand distrikt) .....	m	9 064
Hægebostad (Kristiansand distrikt) .....	m	8 474
Gyland (Kristiansand distrikt) .....	m	5 717
Gravehalsen (Bergen distrikt) .....	m	5 311
SNØOVERBYGG		
Snøoverbyggenes samlede lengde .....	km	37,8
Herav på Bergensbanen .....	km	29,1

bru over Saltdalselva ved Rognan med en samlet lengde på 168 m og bru over Finneidstrømmen med ett spenn på 60 m.

Ombygging av eldre bruer på driftsbanene for å imøtekomme kravene til større lokomotiv- og toglaste, fortsetter. Ombyggingen er nå fullført på strekningen Hamar—Elverum. Foruten den løfting og ombygging av veg- og overgangsbruer på driftsbanene som må foretas i forbindelse med elektrifiseringsarbeidene for å skaffe tilstrekkelig fri høyde, foregår på flere driftsbanestrekninger ombygging av eldre vegunderganger og overgangsbruer som ikke lenger tilfredsstiller vegtrafikkens krav. Hertil kommer også bruer i forbindelse med nye veganleggs kryssing med jernbanen. Det største byggverk av denne art som for tiden er under oppførelse, er Strømbua i Stavanger, en gatebru med 15 m bredde og samlet lengde på ca. 300 m.

#### 5.1.4. Tunneler

Man viser til oversikten «Linjen i tall» side 31.

#### 5.1.5. Snørydding og flomskader

Til bekjempelse av snøvanskene har Statsbanene i alt 8 store roterende snøpløgere (7 dampdrevne og 1 elektrisk) foruten 57 mindre snøfresere. Det er dessuten anskaffet 15 snøfresere av norsk fabrikat beregnet til frontmontering på traktor. Disse er satt inn i snøryddingen både på stasjonsområdene og linjen.

Snøforholdene i 1958—59 var noe lettere enn året før. I alt medgikk til snørydding på linje og stasjoner ca. kr. 7,8 mill. mot ca. kr. 8,9 mill. året før.

Mekaniseringen av snøryddingsarbeidet fortsetter. Det samme gjelder installeringen av elektrisk utstyr for oppvarming av sporveksler om vinteren.

Statsbanene var også våren 1959 utsatt for til dels store flomskader på flere steder i Gudbrandsdalen og Østerdalen.

#### 5.1.6. Bygninger

Ved de baner og bilruter som er i drift sier Statsbanene ca. 5700 bygninger (ekskl. verkstedbygninger) med et samlet areal på ca. 525 000 m<sup>2</sup>. For denne bygningsbestand trenges en årlig fornyelse på ca. 10 000 m<sup>2</sup>.

Arbeidet med den nye Jernbaneskolen ble påbegynt sommeren 1958. Skolen, som bygges ved Blindern i Oslo, har en bebygget flate på 1500 m<sup>2</sup> og ventes ferdig våren 1960. Skolen inneholder 15 klasserom (inkl. spesialrom), bibliotek, gymnastikksal med birom og nødvendige kontorer og lærer- værelser.

På Lunner er arbeidet i gang med lager og verksted for ledningstjenesten. På samme sted er betjeningsboliger under oppførelse.

Den nye stasjonsbygningen på Koppang ble ved sysselsettingsmidler påbegynt høsten 1958 og tatt i bruk høsten 1959.

Ny stasjonsbygning er videre oppført og tatt i bruk på Os og Hommelvik, mens arbeidet med ny stasjonsbygning på Heimdal pågår.

Fauske stasjonsbygning ble tatt i bruk samtidig



Interiør fra banevokterens «veg» til linjen en vinterdag. Bildet nedenfor viser eksteriøret en sommerdag. (Bergensbanen.)

med at banestrekningen Saltdal—Fauske ble åpnet høsten 1958.

I forbindelse med dobbeltsporanlegget Sandvika—Asker er Slepden ekspedisjonshus tatt i bruk. Arbeidet med den nye stasjonsbygning på Asker pågår.

Lager og verksted samt betjeningsboliger for ledningstjenesten er oppført på Hønefoss.

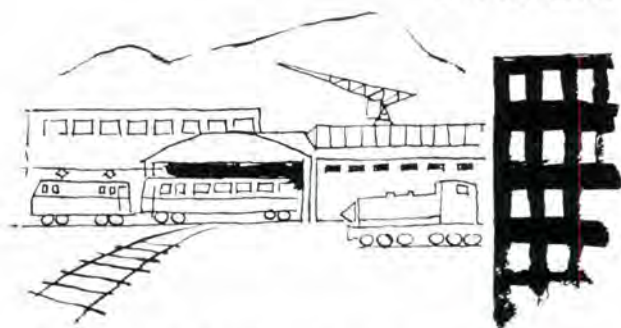
På Sørlandsbanen er nye stasjonsbygninger for Bryne og Klepp tatt i bruk. Arbeidet med Varhaug stasjonsbygning pågår.

I forbindelse med rasjonaliseringen av godstrafikken er en rekke godsbygninger ombygget. For øvrig har også dette driftsår vært preget av modernisering av eldre stasjonsbygninger. På side 63 er det i tabell nr. 28 gitt en oversikt over utgifter til vedlikehold og reparasjon av driftsbygninger.





## 5. 2. Verksteder og rullende materiell



### 5. 2. 1. Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende materiell

Statsbanene vedlikeholder og reparerer selv sitt rullende materiell ved egne verksteder som pr. 30.6.59 beskjeftiget i alt 3245 mann (eksklusive administrasjonspersonale). Det vises til side 35 hvor det er gitt en grafisk fremstilling for Statsbanenes verksteder. Den i oversikten angitte administrasjonsordning gjelder fra 1.7.57.

Verkstedene Grorud, Sundland og Marienborg er de av Statsbanenes verksteder som er utbygget til å påta seg de større arbeidsoppgaver, mens de andre verksteder fildeles oppgaver av mindre størrelsesorden for vedlikehold av det rullende materiell.

Overgang fra dampdrift til dieseltrekraft på Dovrebanelen og Bergensbanen samt fortsatt elektrifisering, har resultert i at arbeidsopdragene ved Statsbanenes verksteder er blitt forskjøvet og arbeidskraft lediggjort. Reparasjon av damplokomotiver er tidligere opphørt ved verkstedene Sundland, Hamar og Kvaleberg. Ved verkstedet Kronstad er dette arbeid vesentlig redusert og vil om kort tid falle helt bort. Ved dette verksted er det derfor planlagt å bygge om en større serie eldre godsvogner.

Ved verkstedet Marienborg er arbeidet begynt med nybygging av den første serie åpne godsvogner. Ved alle verksteder er det tilført forskjellige slags nye arbeidsopdrag for jernbanens øvrige fagområder (bane og bygg, elektrotekniske anlegg, forråd m. v.).

### 5. 2. 2. Det rullende jernbanemateriell

Bestanden av trekraftaggregater i 1949—50, 1957—58, 1958—59 fremgår av tabell nr. 9.

Statsbanene hadde pr. 30.6.59 i alt 292 normalspørte damplokomotiver mot 336 pr. 30.6.58, idet

44 damplokomotiver er utrangert. Pr. 30.6.59 er 28 damplokomotiver hensatt. Utrangering og hensettelse av damplokomotiver vil fortsette i det tempo som overgang til elektrisk- og dieseltrekraft gjør det mulig. — I 1958—59 er det tilført driften 82 nyreparerte normalspørte damplokomotiver mot 121 i foregående termin.

Pr. 30.6.59 hadde Statsbanene i alt 144 elektriske lokomotiver mot 135 pr. 30.6.58. Det er tatt i bruk 9 nye elektriske lokomotiver av type El. 13 som er levert fra norske fabrikker.

Antall elektriske motorvogner var 96 pr. 30.6.59 mot 92 pr. 30.6.58. Det er i løpet av terminen mottatt fra norske fabrikker 4 nye elektriske motorvogner type 68 for mellomdistansekjøring.

Antall motorvogner med forbrenningsmotor (normalspor) var pr. 30.6.59 i alt 88 stk., hvorav 12 stk. tilhører 6 stk. dieselhydrauliske ekspresstogsett. Fra norske fabrikker er det mottatt 2 nye motorvogner for dieselhydrauliske ekspresstogsett type 88.

Pr. 30.6.59 hadde Statsbanene 29 diesellokomotiver som fordeler seg slik:

1 stk. gammelt dieselhydraulisk toglokomotiv type Di 1 (lokomotivet ble utrangert 24.7.59),  
8 stk. dieselhydrauliske skiftelokomotiver type Di 2,  
20 stk. dieselelektriske toglokomotiver.

I terminen 1958—59 har prøvedrift med et leiet tysk dieselhydraulisk toglokomotiv fortsatt på Bergensbanen. Leiekontrakten er forlenget til 1.7.60.

I tabell nr. 10 er det gitt en oversikt over bestanden av jernbanevogner (eksklusive smalspørte vogner) i 1949—50, 1957—58 og 1958—59. Som et felles mål for vognparken nyttes benevnelsen *aksel*. De fleste personvogner er 4-akslede, mens den overveiende del av godsvognene er 2- eller 3-akslede.

Statsbanenes person-, post- og konduktørvogner representerer tilsammen en togstamme på en lengde av ca. 22 km, tilsvarende strekningen Oslo—Lillestrøm. Dersom alle plasser i personvognene regnes som sitteplasser, er antallet 59 810.<sup>1</sup> Herav er rene sitteplasser 56 629<sup>2</sup> og køyer 3181.

<sup>1</sup> Smalspørte personvogner er medregnet. Derimot er normal- og smalspørte motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 30.6.59 i alt 11 326.

<sup>2</sup> Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 19 spisevogner Statsbanene hadde pr. 30.6.59 var 748.

Tabell nr. 9. Bestand av trekraftaggregater.

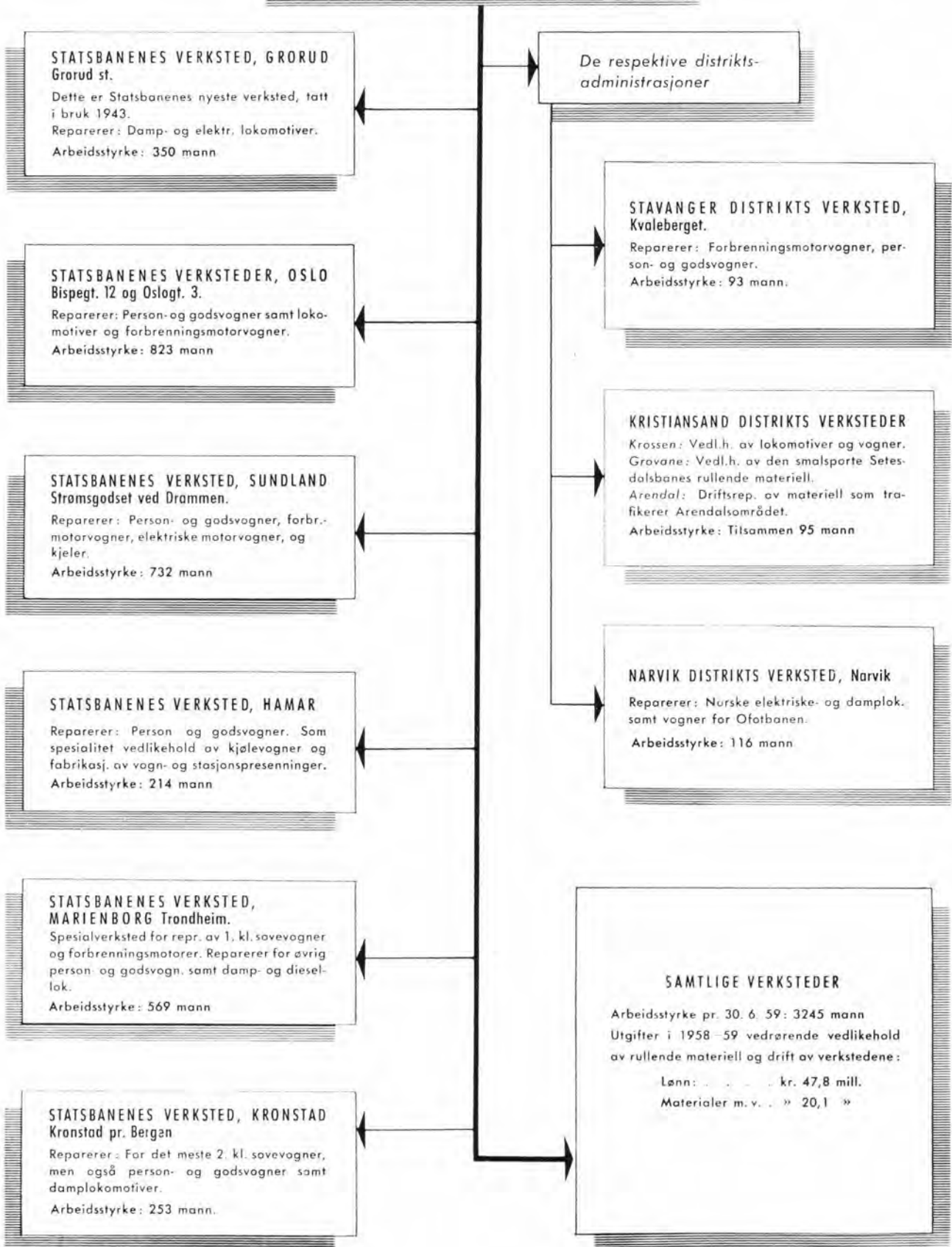
	Lokomotiver (normalspørte)									Motorvogner (normalspørte)					
	Damp			Elektriske			Diesel			Elektriske			Forbr. motorvogner		
	1949-50	1957-58	1958-59	1949-50	1957-58	1958-59	1949-50	1957-58	1958-59	1949-50	1957-58	1958-59	1949-50	1957-58	1958-59
Antall i alt pr. 30.6. ....	477	336	292	72	135	144	1	23	29	41	92	96	78	86	88
Disponible for driften (gj.snittlig)	459	342	282	72	130	139		13	26	41	87	95	61	84	88
Ute av drift for reparasjon:															
Antall .....	130	77	72	9	12	16		1	2	7	8	9	21	13	15
I prosent .....	28	23	25,5	13	9,2	11,5		7,7	7,7	17	9,2	9,5	34	15,5	17,0
Nyrepærte .....		121	82		73	79		2	1		80	87		76	84





Hovedrevisjon av NOHAB diesellokomotiv (Statsbanenes verksted, Marienborg, Trondheim).

# HOVEDSTYRETS MASKIN- OG VERKSTEDAVDELING



**STATSBANENES VERKSTED, GRORUD**  
Grorud st.  
Dette er Statsbanenes nyeste verksted, tatt i bruk 1943.  
Reparerer: Damp- og elektr. lokomotiver.  
Arbeidsstyrke: 350 mann.

**STATSBANENES VERKSTEDER, OSLO**  
Bispegt. 12 og Oslogt. 3.  
Reparerer: Person- og godsvogner samt lokomotiver og forbrenningsmotorvogner.  
Arbeidsstyrke: 823 mann.

**STATSBANENES VERKSTED, SUNDLAND**  
Strømgodset ved Drammen.  
Reparerer: Person- og godsvogner, forbr.-motorvogner, elektriske motorvogner, og kjeler.  
Arbeidsstyrke: 732 mann.

**STATSBANENES VERKSTED, HAMAR**  
Reparerer: Person og godsvogner. Som spesialitet vedlikehold av kjølevogner og fabriksj. av vogn- og stasjonspresenninger.  
Arbeidsstyrke: 214 mann.

**STATSBANENES VERKSTED, MARIENBORG**  
Trondheim.  
Spesialverksted for repr. av 1. kl. sovevogner og forbrenningsmotorer. Reparerer for øvrig person- og godsvogn, samt damp- og diesel-lok.  
Arbeidsstyrke: 569 mann.

**STATSBANENES VERKSTED, KRONSTAD**  
Kronstad pr. Bergen  
Reparerer: For det meste 2. kl. sovevogner, men også person- og godsvogner samt damplokomotiver.  
Arbeidsstyrke: 253 mann.

*De respektive distrikts-administrasjoner*

**STAVANGER DISTRIKTS VERKSTED, Kvaleberget.**  
Reparerer: Forbrenningsmotorvogner, person- og godsvogner.  
Arbeidsstyrke: 93 mann.

**KRISTIANSAND DISTRIKTS VERKSTEDER**  
Krossen: Vedl.h. av lokomotiver og vogner.  
Grovane: Vedl.h. av den smalspørte Setedalsbanes rullende materiell.  
Arendal: Driftsrep. av materiell som trafikerer Arendalsområdet.  
Arbeidsstyrke: Tilsammen 95 mann.

**NARVIK DISTRIKTS VERKSTED, Narvik**  
Reparerer: Norske elektriske- og damplok, samt vogner for Ofotbanen.  
Arbeidsstyrke: 116 mann.

**SAMTLIGE VERKSTEDER**  
Arbeidsstyrke pr. 30. 6. 59: 3245 mann  
Utgifter i 1958-59 vedrørende vedlikehold av rullende materiell og drift av verkstedene:  
Lønn: . . . . . kr. 47,8 mill.  
Materialer m. v. . . . » 20,1 »



Tabell nr. 10.

	Antall aksler		
	Pr. 30.6.50	Pr. 30.6.58	Pr. 30.6.59
Person-, post- og konduktørvogner .....	4 063	4 674	4 732
Godsvogner <sup>1</sup> .....	25 644	24 739	24 067

<sup>1</sup> Eksklusive vogner til internt bruk.

Statsbanenes personvognpark består for en stor del av overårig materiell som forlenget burde vært utrangert. Dette forårsaker store ulemper ved utviklingen av trafikken, idet vognene ikke fyller nåværende tekniske krav.

Man viser til tabell nr. 11 som angir aldersfordelingen for Statsbanenes person- og godsvogner. Det går her tydelig fram at Statsbanene ennå har i bruk meget gammelt personvognmateriell. Dette medfører at Statsbanene har store vedlikeholdsutgifter hvert år, samtidig som det går med betydelige beløp til ombygging (modernisering) og montering av rullelagre mv. på eldre personvogner. Normal brukstid for personvogner bør ikke overstige 35 år.

Statsbanenes godsvogner representerer samlet en togstamme på ca. 100 km, tilsvarende strekningen Oslo—Kongsvinger. Bæreevnen for disse vogner utgjør ca. 193 500 tonn. I tabell nr. 11 framgår at aldersfordelingen er ugunstig, slik at det fremdeles må nyttes godsvogner av meget høy alder og av gammel og lite hensiktsmessig konstruksjon. Normal brukstid for godsvogner bør ikke overskride 45 år.

Tabell nr. 11. Aldersfordeling for gods- og personvogner (normalspor) pr. 1.1.69.

Alder år	Antall godsvogner	Antall personvogner
1—5	195	103
6—10	1151	137
11—15	751	48
16—20	1055	22
21—25	883	63
26—30	384	31
31—35	646	93
36—40	1835	256
41—45	1577	129
46—50	—	136
46—65	3114	—
51—65	—	263
	11591	1281

Arbeidet med reparasjon av godsvogner har også i 1958—59 vært drevet intenst. Den eldre del av godsvognparken bevirker at man fortsatt må regne med store vedlikeholdsutgifter i årene fremover.

Ser man hele vognparken ved NSB under ett, vil helhetsinntrykket bli at man i dag har i bruk en vognpark som for en stor del er gammel og lite tidsmessig og meget kostbar å vedlikeholde. Dessuten tvinger ombygging og modernisering av gamle vogner seg fram, et tiltak som også blir meget kostbart og lite hensiktsmessig.

Det er i terminen 1958—59 modernisert 43 stk. lukkede vogner. Til tross for at rullende materiell

i etterkrigstiden er blitt forfordelt til foretrekk for investeringer i faste anlegg (skinnegang, bygninger mv.), har investeringene i rullende materiell i stor grad vært viet trekraften, et forhold vognparken nødvendigvis har lidd under. Målet må være å få en standardisert og moderne vognpark, på høyde med dagens tekniske nivå.

Når det gjelder utgifter til faktisk forbruk av energi til togframføringen og reparasjon og vedlikehold av rullende materiell, viser man til tabell nr. 29 og 30 på side 64.

### 5.2.3. Leveringer av rullende materiell

I 10-års perioden 1.7.49—30.6.59 er det levert nytt rullende materiell til en verdi av ca. kr. 407 mill.

Herav utgjør:

Trekraftmateriell .....	ca. kr. 258,0 mill.
Personvognmateriell .....	ca. kr. 97,0 mill.
Godsvognmateriell .....	ca. kr. 50,5 mill.
Diverse .....	ca. kr. 1,5 mill.

Følgende materielltyper er levert:

#### Trekraftmateriell:

53 elektriske toglokomotiver

4 elektriske malmtoglokomotiver for Ofotbanen

12 elektriske skiftelokomotiver

39 elektriske motorvogner for forstadstogsett

21 elektriske motorvogner for mellomdistansetogsett

1 damplokomotiv (for Aurskog—Hølandsbanen)

20 diesel-elektriske toglokomotiver

8 diesel-motorboggvogner, type 87 (små)

35 diesel-motorboggvogner, type 86 og 91 (store)

8 diesel-skiftelokomotiver

51 diesel traktorer

2 diesel ekspressetogsett

#### Personvognmateriell:

30 stål-personboggvogner (turistvogner)

33 stål-personboggvogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett)

35 stål-personboggvogner (styre vogner for elektriske forstadstogsett)

21 stål-personboggvogner (styre vogner for elektriske mellomdistansetogsett)

21 stål-personboggvogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett)

39 stål-personboggvogner (sovevogner)

11 stål-personboggvogner (person- og konduktørvogner)

6 stål-spisevogner

10 stål-post- og konduktørboggvogner

35 lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner type 86 og 91.

#### Godsvognmateriell:

1347 godsvogner (579 G4, 93 G5, 430 T14, 200 I4, 20 To4, 20 Gx, 1 Tr5, 1 Tro4, 1 Tro5 og 1 Trqo).

#### Diverse:

1 elektrisk roterende snøplog.

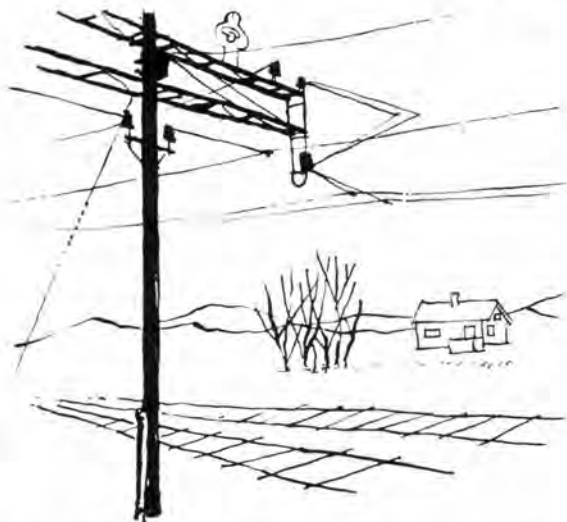
2 kranvogner (til bruk ved toguhell).

### 5.2.4. Bestillinger av rullende materiell

Statsbanene hadde pr. 30.6.59 i bestilling rullende jernbanemateriell for i alt kr. 49,5 mill., som fordeler seg med kr. 18,5 mill. på trekraftmateriell og med kr. 31,0 mill. på person- og godsvognmateriell.



### 5. 3. Elektrotekniske anlegg



#### 5. 3. 1. Elektriske baneanlegg

Arbeidet med elektrifiseringen av Statsbanene har fortsatt etter det program som ble vedtatt av Stortinget i 1952. Pr. 1.7.58 var i alt 1450 km driftslengde elektrifisert. I driftsåret 1958—59 økte den elektrifiserte driftslengde med 79 km til 1529 km, idet Østfoldbanens østre linje ble åpnet for elektrisk drift 4.12.58.

Senere er det kommet til ytterligere 54 km, idet strekningen Hokksund—Hønefoss ble åpnet for elektrisk drift 4.10.59, slik at den samlede elektrifiserte driftslengde ved utgangen av året 1959 utgjør 1583 km eller ca. 36 % av den samlede driftslengde. Det vises for øvrig til tabellene nr. 1, 17 og 31.

Elektrifiseringsarbeidet er i full gang på strekningen Oslo Ø.—Roa—Hønefoss, Grefsen—Alnabru og Roa—Jaren (samlet driftslengde 104 km). Man regner med elektrisk drift på disse strekninger vinteren 1960—61.

Elektrifiseringsarbeidet på strekningen Hønefoss—Voss (driftslengde 295 km) er også kommet godt i gang, idet den første større bevilgning til arbeidet ble gitt for året 1959—60.

Til de gjenstående strekninger, som omfattes av elektrifiseringsplanen av 1952, nemlig Jaren—Gjøvik (52 km) og Hamar—Dombås—Trondheim (427 km), er det ennå ikke gitt bevilgninger.

På strekningen Sandvika—Asker er ledningsanlegget for elektrisk drift blitt utvidet og ombygget etter hvert som arbeidet med dobbeltspor-anlegget har gått fram. Elektrisk drift er nå i gang på hele den nye dobbeltsporstrekning.

Arbeidet med fjernstyring av kontaktledningsbrytere (se driftsberetningen 1957—58) har fortsatt. Fjernstyringen er tatt i bruk eller er under montasje på tilsammen 66 % av de pr. 31.12.59 elektrisk drevne baner. Strekninger hvor elektrifiseringsarbeidet pågår, får fjernstyring med det samme.

#### 5. 3. 2. Sikringsanlegg

I Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan av 1958 har sikkerhetstjenesten fått en bred plass.

Ved bygging av moderne sikringsanlegg, linjeblokk med sporisolering og fjernstyringsanlegg (CTC) vil man få en sikker, rasjonell og økonomisk drift av banene. Sikring av planoverganger med automatiske vegsignal- og vegbomanlegg er også meget viktig både av hensyn til vegtrafikken og jernbanens sikkerhet. Med den sterkt økte biltrafikk med tunge biler og tilhengere har faren økt, slik at en kollisjon på en planovergang også kan få katastrofale følger for togene, særlig for motorvogntog og ekspressvogntog.

Takket være større bevilgninger og bidrag fra Vegvesenet, har man i 1958—59 bygget og tatt i bruk 20 automatiske vegbomanlegg og 15 automatiske vegsignalanlegg. Dette er det største antall anlegg pr. år som hittil er tatt i bruk.

Automatiske vegsignalanlegg med halvbommer er meget anvendt i utlandet og har mange fordeler. Bl. a. blir sperretiden for vegtrafikken betydelig kortere enn for vegbomanleggene. Halvbommen sperrer bare høyre kjørebane, hvorved utkjøring fra planovergangen er fri. Man risikerer ikke at kjøretøyer blir sperret inne mellom bommene, hvis trafikanter kjører forbi rødt lys før bommene senkes. I samarbeid med Vegvesenet er nå de første automatiske vegsignalanlegg med halvbommer under bygging. Ved automatiske vegbomanlegg kan det forekomme at bommene på grunn av en eller annen feil, ikke heves og blir liggende nede og sperrer vegtrafikken. Hvis en bom blir liggende for lenge nede, vil et tidsrelé koble inn et varselanlegg på nærmeste betjente stasjon, som må sørge for at bommen hurtigst mulig blir hevet.

Bygging av moderne relésikringsanlegg på stasjonene fortsetter i den utstrekning midler stilles til disposisjon. Antall sikringsanlegg som bygges pr. år, er avhengig av anleggenes størrelse. Sikringsanlegg for en stor stasjon krever et stort planleggingsarbeid og anlegget i seg selv er kostbart. For stasjoner med to eller tre sikrede togveier er planleggingsarbeidet standardisert. Utgiftene såvel til planlegging som til utførelse av anleggene kan derved reduseres.

I 1958—59 er det tatt i bruk 15 komplette sikringsanlegg hvorav flere er større, f. eks. anleggene ved Kristiansand og Kongsvinger.

Automatisk linjeblokk med tre blokkposter er tatt i bruk mellom Loenga og Ljan. Stasjoner og blokkposter er utstyrt med hovedsignaler for kjøring både på riktig og uriktig spor.

I 1958—59 er følgende typer og antall anlegg tatt i bruk:

Komplette sikringsanlegg, i alt 15, ved stasjonene:

Kråkstad	Evanger
Tomter	Stanghelle
Strømmen	Billingsstad
Kongsvinger	Tønsberg
Hakadal	Larvik
Brumunddal	Kristiansand
Lundamo	Egersund
Stjørdal	

Fig. nr. 16. Komplette sikringsanlegg bygget etter 1946.

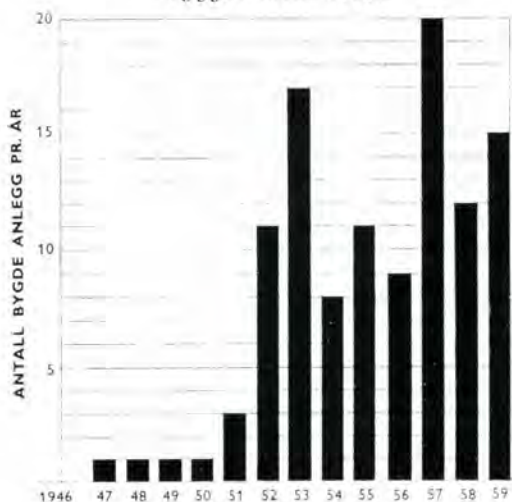
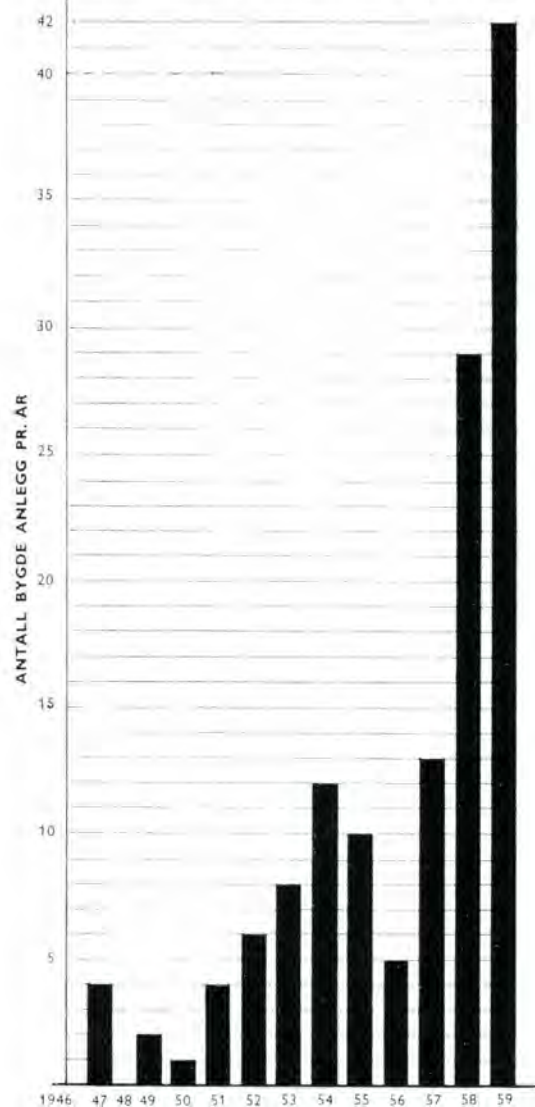


Fig. nr. 17. Automatiske vegbom- og vegsignalanlegg bygget etter 1946.



Enkle sikringsanlegg, i alt 3, ved stasjonene

Gjøvik  
Elverum  
Stødi

Dessuten er følgende anlegg tatt i bruk i terminen:

8 fjernstilte elektriske håndsignaler  
15 automatiske vegsignalanlegg  
20 automatiske vegbomanlegg

Det er i tillegg til ovenfor nevnte, også utført en rekke mindre arbeider.

Pr. 30.6.59 var følgende antall og typer sikringsanlegg i drift ved Statsbanene:

162 komplette sikringsanlegg (ekskl. blokkposter)  
69 enkle sikringsanlegg  
84 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg  
89 automatiske vegsignalanlegg  
15 manuelle vegsignalanlegg  
73 manuelle vegbomanlegg  
34 automatiske vegbomanlegg  
130 km bane er utstyrt med manuell linjeblokk  
87 km bane er utstyrt med automatisk linjeblokk  
1 fjernstyringsanlegg i Lieråsen (fjernbetjent fra Spikkestad st.)

Fig. nr. 16 viser antall komplette sikringsanlegg (bygget etter 1946) og fig. nr. 17 antall automatiske vegbom- og vegsignalanlegg (bygget etter 1946).

### 5. 3. 3. Svakstrømsanlegg

Ved å erstatte luftlinjer med jordkabel oppnår man flere fordeler. Sambandene blir mer driftssikre, og vedlikeholdsutgiftene blir betydelig mindre ved kabelanleggene. En annen stor fordel er at man ved relativt små merutgifter kan få en kabel med rikelig par-antall. Foruten til telefon- og fjernskrivingsamband er det nå behov for å bruke svakstrømskabler til andre formål, f. eks. automatisk linjeblokk og fjernstyringsanlegg (CTC) for å kunne holde stasjoner ubetjent. Likeledes er det behov for kabelpar i svakstrømskabelen på elektrifiserte baner til fjernstyring av kontaktledningsbrytere, transformator- og omformerstasjoner.

Ved dimensjonering av svakstrømskabler må man ta hensyn til nåværende og fremtidige behov.

Ved elektrifisering av baner må jernbanens svakstrømslinjer og de av Telegrafverkets luftledninger som ligger i nærheten av banen, erstattes med jordkabel. Telegrafverket og Statsbanene samarbeider og legger som regel en felleskabel og nødvendige andre kabler i felles grøft.

Av utvidelses- og rasjonaliseringsgrunner legger nå Telegrafverket om sine luftlinjer til jordkabler også i distrikter hvor det ikke er elektrifiserte jernbaner.

Statsbanene samarbeider også her og deltar i felleskabelanlegg. I denne termin er et felleskabelanlegg under utførelse mellom Lillehammer og Hunder.

For å kunne drive Statsbanene sikkert og rasjonelt er det nødvendig å ha gode kommunikasjoner. Svakstrømsanleggene er derfor tatt med i Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan av 1958.



I budsjettåret 1958—59 er en felleskabel med Telegrafverket tatt i bruk på strekningen Ski—Sarpsborg (Østre linje) med 24 kabelpar for Statsbanene. Dette gir en tilvekst i antall sambandskilometer på 1704.

Et felleskabelanlegg Høksund—Hønefoss med 32 par for Statsbanene er i arbeid.

I terminen er antall sambandskilometer i kabel økt fra 28 359 til 30 063.

Til gjengjeld er antall sambandskilometer på luftlinjer blitt redusert fra 13 913 til 13 670.

Antallet av bærefrekvenssamband er uforandret fra forrige termin. I løpet av 1959—60 vil det imidlertid bli tatt i bruk et 3-kanalanlegg mellom Trondheim og Mo i Rana og et 12-kanalanlegg mellom Drammen og Høksund. Disse anlegg er levert.

Fjernskrivernettet er utvidet med en forbindelse Oslo Ø.—Hovedstyret.

Pr. 30.6.59 fordeler da antall sambandskilometer ved NSB seg slik:

30 063 km kabellinjer (inkl. reserver)  
13 670 km luftlinjer (ingen reserver)  
6 680 km bærefrekvenslinjer  
1 972 km fjernskriverlinjer

Selektor-telefonanlegget Oslo Ø.—Lillestrøm, som var nevnt i forrige driftsberetning, er under montering. Det samme gjelder selektor-telefonanlegget Stavanger—Flekkfjord.

Av manuelle og automatiske telefonsentraler er det ingen tilvekst. Antallet er 100 manuelle og 8 automatiske telefonsentraler. Av telefonapparater er det 7200 som har tilknytning til sentralbordene, mens antall apparater ved linjen er 3169. For utskifting av de gamle automatsentraler ved Bergen og Stavanger st., har man nye i bestilling. Utstyret er for øvrig allerede levert.

Høytaleranleggenes antall er økt med 7 og antall høytalere med 46. Det totale antall stasjonære anlegg er derfor nå 240 med i alt 887 høytalere.

Prøvene med radioanlegg fortsetter. Et forsøksanlegg for ledningstjenesten på strekningen Lillestrøm—Eidsvoll er man så vidt begynt praktiske forsøk med.

Ellers består og brukes stadig de anlegg som ble nevnt i forrige driftsberetning, nemlig mellom lokomotiv og konduktørvogn på Meråkerbanen, mellom roterende snøplog og skrapere på Nordlandsbanen samt ved et skifteanlegg ved Grorud verksted.

#### 5. 3. 4. Sterkstrømsanlegg

Statsbanenes installasjonskontor i Hovedstyret planlegger alle sterkstrømsinstallasjoner. Anleggene utføres som regel av Statsbanenes montører med unntak av enkelte større installasjonsarbeider som settes bort til private.

Det stilles store krav til god og riktig belysning på kontorer, i verksteder og på stasjonstomtene. Man foretar derfor stadig ombygging og modernisering av eldre anlegg.

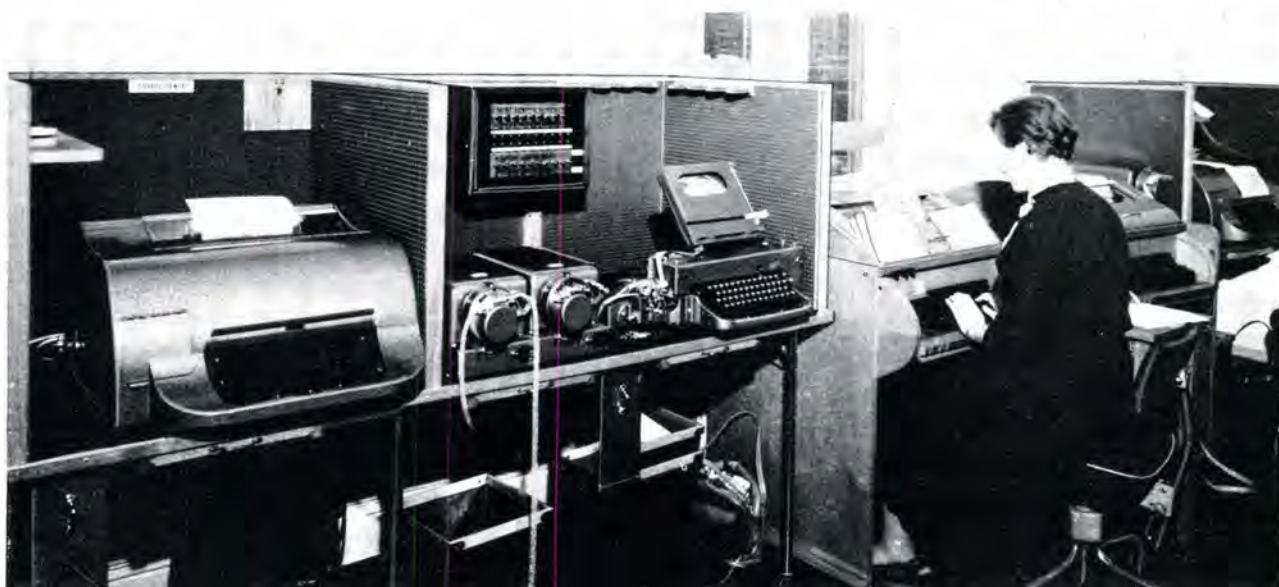
Ved elektrifisering av våre baner blir alle luftstrekker fjernet og erstattet med jordkabelanlegg. Samtidig blir belysningsanleggene på plattformer og tomter utstyrt med moderne lysarmaturer og bedre belysning enn tidligere. Man bruker fortsatt natriumflomlys på tomtene og lysrør på plattformene.

I forbindelse med elektrifiseringen av strekningen Høksund—Hønefoss foretas nå omlegginger på alle stasjonstomter. Dessuten pågår montering av lys og varme i omformerstasjon og i lager- og verkstedbygning, Hønefoss.

Installasjonsarbeidene for Asker, Heimdal og Stavanger stasjonsbygninger er i gang. Dette gjelder også for Jernbaneskolens nybygg.

Av ferdige anlegg i 1958 og 1959 kan nevnes Fauske stasjon- og restaurantbygning samt stasjonsbygningene Hømmelvik, Billingstad, Slepden og Klepp. Videre er det elektriske anlegg for den nye skinnesveisemaskin på Alnabru ferdig montert.

Fjernskriverviken i arbeid.





## 5. 4. Drift og trafikk



En viser til hovedavsnitt 3 og 4, hvor henholdsvis «Driftstyrelsen» og «Trafikkytelsen» ved Statsbanene er behandlet særskilt.

### 5. 4. 1. Togordningen

Fra 1.6.58 ble rutene for gjennomgående persontog og godstog på Dovrebanen, Raumabanen og Nordlandsbanen og de gjennomgående persontog på Bergensbanen vesentlig innkortet. For enkelte tog opptil 1 time. Dette kunne gjøres ved at diesel-elektriske lokomotiver ble satt inn på disse strekninger.

Fra 17.11.58 ble godstogordningen på Bergensbanen lagt om, idet ekspedisjon av fraktstykkgods til og fra Bergensbanen ble overført fra Oslo V. til Oslo Ø. og de gjennomgående godstog kjørt til og fra Løenga. Diesel-elektriske lokomotiver ble også satt inn i disse tog og ruten innkortet med fra 4 til 8 timer.

For øvrig er det ikke foretatt noen vesentlige endringer i togordningen.

### 5. 4. 2. Uhell og ulykkestilfelle

Av de over 41 millioner reisende som NSB befordret siste år, omkom 4. Alle på grunn av fall fra tog. 3 av disse ulykkene skyldtes grov uaktsomhet fra den reisendes side. Det var således ingen reisende (for øvrig heller ikke tjenestemenn) som omkom på grunn av togsammenstøt eller avsporinger.

I tabell nr. 12 har man satt opp en oversikt over antall omkomne ved jernbanedriften for de siste 10 år. Rubrikken «Reisende» omfatter personer utenom togbetjeningen som har hatt plass i, eller

Tabell nr. 12. Omkomne reisende, tjenestemenn mv.

År	Reisende	Tjenestemenn	Utenforstående	Sum	Omk. reisende pr. 100 mill. personkm
1949—50	9	5	7	21	0,59
1950—51	18	9	13	40	1,18
1951—52	5	7	20	32	0,32
1952—53	3	8	10	21	0,20
1953—54	5	7	22	34	0,33
1954—55	4	2	23	29	0,25
1955—56	3	4	12	19	0,19
1956—57	3	5	21	29	0,17
1957—58	2	6	17	25	0,15
1958—59	4	4	21	29	0,23

har løst billett for å reise med tog. Fører av motor-kjøretøy o. a. som er omkommet ved planovergangsuhell, samt omkomne ved ulovlig ferdsel på linjen, er tatt med under «Utenforstående».

I 10-års perioden, som tabellen omfatter, er i alt 56 reisende omkommet. Dette tilsvarer gjennomsnittlig 0,36 dødsulykker pr. 100 millioner personkilometer. I året 1958—59 er tallet 0,23 — altså godt under gjennomsnittet.

Antall uhell ved planoverganger (fig. 18) sank betraktelig i 1958—59 og kom ned på gjennomsnittet for de 10 siste år. Til gjengjeld var en rekke av uhellene, særlig høsten 1958, av meget alvorlig karakter. Således viser det seg at av de 12 omkomne (fig. 18) ved slike uhell i 1958—59, faller hele 10 på annet halvår i 1958. Av det samlede antall omkomne ved NSB i 1958—59 utgjør antall omkomne ved planovergangsulykkene hele 41 pst.

Ved en av disse ulykker omkom 4 personer. Det er nå ca. 20 år siden man hadde en planovergangsulykke av slike dimensjoner som denne og med så stort antall omkomne. Etter denne ulykken ble det ved hjelp av pressen, kringkastingen og til dels ved film satt i gang en kraftig kampanje for å få veiførende til å vise større aktsomhet ved passering

Fig. nr. 18. Antall skadede og omkomne ved uhell ved planoverganger.

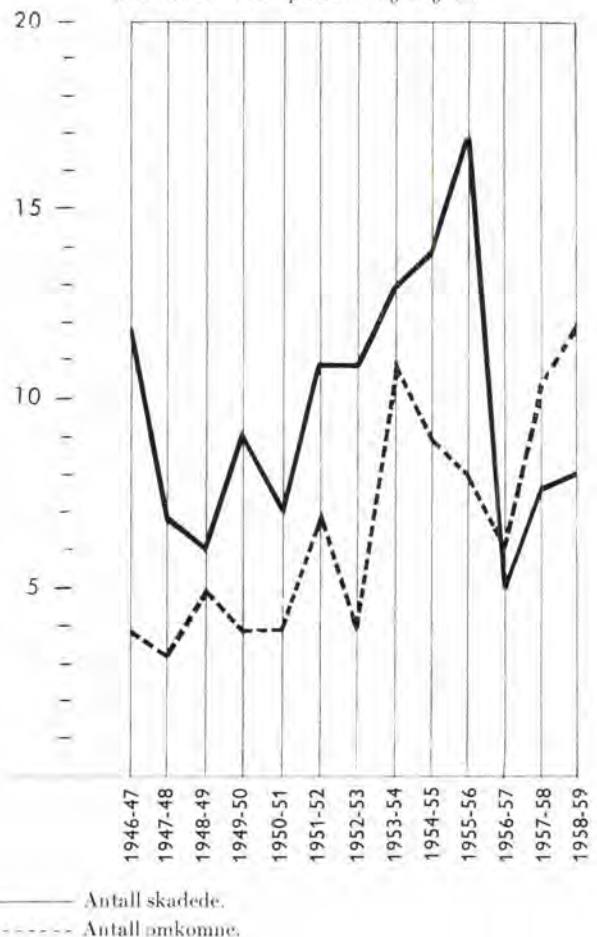
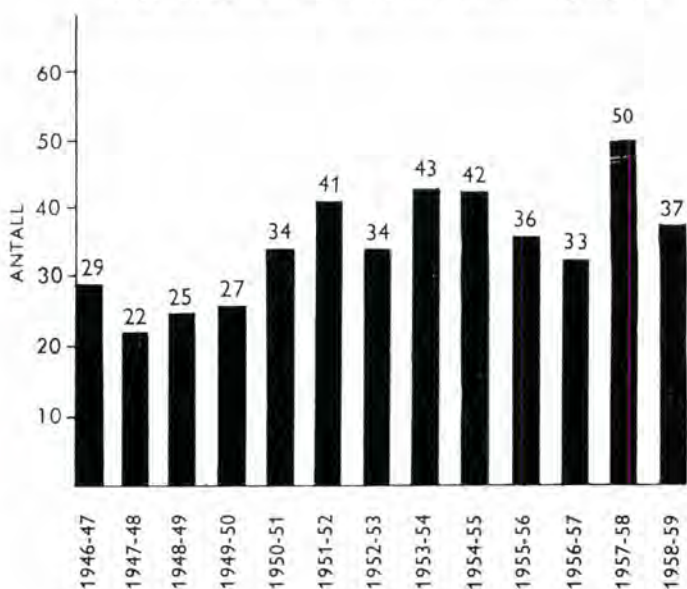




Fig. nr. 19. Antall uhell ved planoverganger.



av planoverganger. Den relativt store nedgang i antall ulykker tyder på at kampanjen har virket.

Et annet ledd i å forebygge uhell og ulykker er byggingen av moderne sikringsanlegg på stasjoner og planoverganger. Dette arbeid har vært forsert de siste årene. Hva som er utført på dette området, går fram av oversikten under avsnitt 5. 3. 2. side 37.

#### 5. 4. 3. Takstpolitikken

Statsbanene søker til enhver tid å holde takstene på det nivå som gir det beste driftsøkonomiske resultat. I etterkrigsårene har imidlertid Statsbanene hatt vanskelig for å kunne øke sine takster i takt med den alminnelige prisutvikling. En av årsakene til dette er den omstendelige administrative behandling som skal til for å endre de generelle takstregulativer. Fra det tidspunkt Statsbanene tar opp arbeidet med generell takstøkning til denne kan settes ut i livet etter å ha vært behandlet av Statsbanenes Hovedstyre, angjeldende departementer og Stortinget, går det 1—2 år. I de senere år har Statsbanene riktignok hatt en generell tillatelse til å heve eller senke takstene med 15 % uten spesiell godkjenning av Stortinget, og dette har muliggjort en noe hurtigere tilpasning til markedsforholdene.

Etter hvert som konkurransen på transportmarkedet har økt, har også Statsbanene måttet være mer varsom med generelle takstøkninger. Man kunne risikere å miste så stor trafikk på grunn av forhøyelsene at man totalt sett ville tape mer enn man tjente.

Særlig influerer den økte konkurransen fra andre transportmidler på jernbanens persontrafikk. Det antas at jernbanen fortsatt vil få store vansker med å beholde den trafikk den har, og at dette bare kan skje ved intensivering av trafikkvervingen.

Under disse forhold kan takstforhøyelser synes lite tilrådelig. Hovedstyret for Statsbanene har imidlertid funnet å måtte regne med at kostnadsnivået innen samferdselssektoren fortsatt vil stige og be-

linge en alminnelig takstforhøyelse. Ut fra disse betraktninger foreslo Hovedstyret for Statsbanene i St.prp. nr. 1 1959, Statsbanenes drift, følgende takstforhøyelser:

15 % forhøyelse av alle persontakster unntatt månedsbilletter og ukekort mv.

20 % forhøyelse av prisen for månedsbilletter og ukekort samt en grunnavgift på henholdsvis kr. 3 og kr. 1.

Barnebilletter forhøyes fra  $\frac{1}{3}$  til  $\frac{1}{2}$  av voksen billetts pris samtidig som aldersgrensen endres.

Disse takstforhøyelsene er vedtatt av Stortinget, men det er overlatt til Samferdselsdepartementet å fastsette datoen for gjennomføringen. Departementet har hittil ikke funnet å kunne benytte seg av den bemyndigelse som Stortinget har gitt.

Samtidig med vedtaket i Stortinget om forhøyelse av persontakstene ble det vedtatt en generell forhøyelse av godstakstene med 5 %. Forhøyelsen er foreløpig ikke gjennomført og det er overlatt til Samferdselsdepartementet å fastsette tidspunktet for gjennomføringen.

Takstene for vognlast er delvis bygget på verditakstprinsippet med relativt høye takster for verdifullt gods som tåler høy fraktbelastning, mens f. eks. tungt og billig masse gods blir befordret etter relativt lave takster.

På grunn av konkurransen på transportmarkedet har man i de senere år gjennomført vesentlige endringer i takstsystemet for vognlasttransportene for å bringe takstene mer i samsvar med transportkostnadene. Arbeidet med dette vil bli fortsatt, og man vil i størst mulig utstrekning søke å komme bort fra verditakstsystemet og finne fram til et takstsystem som bygger på transportkostnadene.

Hovedstyret har tatt opp arbeidet med dette, og det ble i 1958 oppnevnt et takstutvalg som fikk i oppdrag å utarbeide og komme med forslag til nytt takstregulativ for vognlasttransportene. Man ventet at utvalget vil legge fram sin innstilling i nær framtid.

#### 5. 4. 4. Persontakstene

En oversikt over de endringer som har funnet sted i persontakstene i tiden 1948—49 fram til 1957—58 er tatt inn i Driftsberetningen for 1957—58.

I driftsåret 1958—59 skjedde det ingen endringer i persontakstene.

#### 5. 4. 5. Godstakstene

En oversikt over de endringer som har funnet sted i godstakstene for terminene 1948—49 fram til 1956—57 er tatt inn i Driftsberetningen for 1957—58.

Fra 1.7.57 ble takstregulativet for fraktgods i vognlast endret slik:

Den høyeste og laveste takstklasse — takstklasse 4 og U — ble opphevet i takstregulativet. Dette medførte at vognlastsendinger som før nevnte datum ble fraktberegnet etter takstklasse 4 og 5 for henholdsvis 5 og 10 tonn sendinger, etter nevnte datum ble fraktberegnet i takstklassene 5 og 6. Vognlastsendinger som ble fraktberegnet i takstklasse U, ble



på tilsvarende måte henført til takstklasse 9. Fra 1.7.57 ble også takstregulativet endret med henblikk på avstandsintervallene.

Takster som før nevnte datum ble angitt:

for avstander 1—100 km pr. begynnende 2 km  
for avstander 101—500 km pr. begynnende 5 km  
for avstander over 500 km pr. begynnende 10 km  
ble etter nevnte datum angitt:

for avstander 1—100 km pr. begynnende 5 km  
for avstander 101—500 km pr. begynnende 10 km  
for avstander over 500 km pr. begynnende 20 km

Nevnte ordning medførte en justering av takstene for enkelte avstander.

I juli 1958 ble adgangen til å ekspedere «lokal-gods» utvidet til å gjelde for en avstand av høyst 50 km mot tidligere 25 km — og for kulli av vekt til og med 10 kg mot tidligere 5 kg. Lokalgods er en forenklet ekspedisjonsform hvor bl. a. befordringen skjer uten fraktbrev.

#### 5. 4. 6. Statsbanenes bildrift

Statsbanenes bildrift omfatter:

De egentlige bilruter,  
Godsutkjøringene og godsbilrutene.

De sistnevnte avviker stykkgodstransporter mellom visse stasjoner og erstatter således spesielle togpar. I det følgende skal man behandle den egentlige bilrutefrift samt godsutkjøringene og godsbilrutene hver for seg.

Statsbanenes bilrutefrift besto pr. 30.6.59 av 13 driftsenheter, nemlig:

Bilruter	Rutelengde <sup>1</sup> pr. 30.6.59 km
Aurskog—Hølandbanens bilruter .....	2 221
Odal—Eidsvollruta .....	1 708
Statsbanenes bilruter, Kongsvinger .....	1 214
Lågendalsruta .....	1 216
Horten—Tønsberg—Larvik .....	245
Krødererutene .....	259
Lillehammer—Dombås .....	583
Åndalsnes—Ålesund .....	203
Trondheimsrutene .....	281
Selburuta .....	289
Bilruter i Stavanger distrikt .....	799
Bilruta i Kristiansand distrikt <sup>2</sup> .....	5
Karmøyruta .....	776 <sup>3</sup>
Sum .....	9 799

<sup>1</sup> NB! Når to ruter trafikerer en felles vegstrekning, regnes denne med for begge ruters vedkommende.

<sup>2</sup> Drives for tiden som godsutkjøring.

<sup>3</sup> Inkl. «Haukeliruta» (Haugesund—Bø, 322 km).

9 av bilrutene blir administrert av egen driftsbestyrer og 4 av vedkommende jernbanedistrikt.

I 1958—59 er bilruta Jaren—Røykenvik gått ut idet denne rute den 1.5.59 etter pålegg fra samferdselsmyndighetene, gikk inn i sammenslutningen A/S Hadeland Bilruter. NSB er aksjonær i det nye selskap.

Rutelengden er i løpet av terminen økt fra 9319 til 9799 km. Økningen skyldes dels overtakelse av tidligere private bilruter i Odal—Eidskogområdet (ruter som er underlagt enten Odal—Eidsvollruta eller Statsbanenes bilruter, Kongsvinger) og dels foretatte utvidelser ved Lågendalsruta, Horten—Tønsberg—Larvikruta og ved Trondheimsrutene.

Ordningen med forpaktning av Schøyens og Rølstads bilruter i Nes vedvarte i hele terminen.

Av oppstillingen nedenfor går det fram hvilke enheter av bilmateriell som tilhørte Statsbanenes bilrutefrift pr. 30.6.50, 1958 og 1959:

Materiell	Pr. 30.6.50 Antall	Pr. 30.6.58 Antall	Pr. 30.6.59 Antall
Busser .....	123	291	297
Kombinerte biler .....	10	15	10
Godsbiler .....	39	96	91
Tilhengervogner .....	15	27	27

Til fornyelsesfondet ble det i 1958—59 avsatt ca. kr. 3,0 mill. som praktisk tatt i sin helhet er blitt benyttet til innkjøp av chassis og bygging av karosserier ved norske fabrikker.

Gjennomsnittsalderen for busser og kombinerte vogner var pr. 30.6.59 vel seks år. Ca.  $\frac{2}{3}$  (215) var av årsmøll 1951 eller yngre.

Gjennomsnittlig antall sysselsatte ved bilrutefriften i driftsårene 1957—58 og 1958—59 fremgår av følgende oppstilling:

Personale	1957—58	1958—59
Fast ansatt .....	356	367
Stadig tjenestgjørende ekstrapersonale ..	216	211
Sum fast ansatt og stadig tjenestgjørende	572	578
Sesongarbeidere .....	30	25
Sum personale i alt ved bilrutefriften .....	602	603

Gjennomsnittlig antall personale i 1957—58 og 1958—59 spesifisert på personalgrupper fremgår av følgende oppstilling:

Personalgruppe	1957—58	1958—59
Administrasjons- og ekspedisjonspersonale	62	61
Sjåfører og hjelpere .....	445 <sup>1</sup>	442 <sup>1</sup>
Verksted- og garasjepersonale .....	95	100
Sum personale i alt ved bilrutefriften .....	602	603

<sup>1</sup> Ekskl. personale ved forpakte ruter.

Trafikken ved bilrutene viser stigning totalt sett i forhold til forrige termin.

Trafikken i tall for 1957—58 og 1958—59 viser:

	1957—58	1958—59
Vognkm persontrafikk .....	tusen 12 298	13 513
Vognkm godstrafikk .....	tusen 2 091	2 145
Antall reiser .....	tusen 12 275	13 278
Antall personkm .....	tusen 160 712	183 422
Gods i tonn .....	93 285	85 848
Antall tounkm .....	tusen 3 815	4 330



Bilruta Åndalsnes—Ålesund.

I oversikten er inkludert 393 tusen busskm og 137 tusen reisende i turbilkjøring.

Plassutnyttelsen var i 1958—59 34 % mot 33 % i forrige termin.

Utnyttelsen av godsvognenes transportevne gikk opp fra 49 % i 1957—58 til 52 % i 1958—59.

På de internasjonale bilrutelinjer (Europabus) har NSB avviklet sin del av trafikken på strekningen Oslo—Göteborg (Malmö) i samkjøring med SJ og AB Linjebuss. På strekningen Oslo—Karlstad—Stockholm har NSB samkjørt med SJ.

Tabell nr. 13.

Driftsresultat ved Statsbanens bilrutedrift.

	Beløp i tusen kroner	
	1957-58	1958-59
Inntekter persontrafikk .....	16 001	18 168
Inntekter godstrafikk .....	3 045	3 199
Inntekter, andre .....	494	457
Sum inntekter .....	19 540	21 824
Løpende driftsutgifter .....	17 344	18 506
Avsatt til fornyelsesfond .....	2 787	3 039
Dekning av driftsfondets debetsaldo ..	205	—
Sum utgifter .....	20 336	21 545
Overskudd ved bilrutedriften .....	÷ 796	279

Haukeliruta har fortsatt hatt noe stigende trafikk og er regnskapsmessig i balanse.

Driftsresultatet for Statsbanenes samlede bilrutedrift fremgår av tabell nr. 13.

I driftsutgiftene er tatt med ca. kr. 496 000 som utgjør 3 % rente av den i bilrutedriften nedlagte kapital, og ca. kr. 288 000 som andel i sentraladministrasjonens utgifter.

Prosentvis utgjør inntektsøkningen 12 %, mens utgiftene inkl. avsetning til fornyelsesfond, er økt med 6 %. Til sammenlikning kan nevnes at antall vogntkm er økt med 9 %.

Inntekt pr. vogntkm i persontrafikk gikk opp fra 130 øre til 134 øre og i godstrafikk fra 146 øre til 149 øre. Sum inntekt pr. vogntkm var 139 øre, mot 136 øre i 1957—58.

Utgift pr. vogntkm var 138 øre, dvs. 3 øre lavere enn i foregående driftsår.

Faste anlegg som er fullført og tatt i bruk i 1958—59, er garasjeanlegg i Skalbukilen, Svulrya, Skotterud (alle Kongsvingerrutene), i Svarstad (Lågendalsruta) og i Tønsberg (Horten—Tønsberg—Larvikruta).

Godsutkjøringene og godsbilrutene besto av 4 utkjøringsenheter og 8 godsbilruter pr. 30.6.59, nemlig:

Godsutkjøringer:

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



## Godsbilruter:

Oslo Ø./V.—Grorud	Oslo Ø./V.—Asker
Oslo—Langhus.	Godsbilruter omkring Drammen.
Godsbilruter i Østfold, v. linje	Godsbilruter omkring Trondheim.
Eina—Skreia/Nygaard.	Bergen—Garnes.

Av godsutkjøringene ble samtlige og av godsbilrutene 4 drevet med NSB's eget materiell, 4 av godsbilrutene ble drevet av private lastebileiere.

Samtlige driftsenheter under gruppen godsutkjøring og godsbilruter er underlagt distriktsadministrasjonen i det distrikt vedkommende rute drives.

Pr. 30.6.59 disponerte man 99 godsvogner og 8 tilhengervogner ved godsutkjøringene og godsbilrutene. I tillegg ble det i stor utstrekning benyttet leievogner.

I 1958—59 ble ca. kr. 247 000 avsatt til fornyelsesfond.

Gjennomsnittlig antall sysselsatte ved godsutkjøringene og godsbilrutene var følgende:

Personale	1957—58	1958—59
Fast ansatt .....	162	162
Stadig tjenestegjørende ekstrapersonale ..	16	17
Sum fast ansatt og stadig tjenestegjørende	178	179
Sesongarbeidere .....	1	—
Sum personale i alt ved godsutkjøringene og godsbilrutene .....	179	179

*Trafikktallene* for 1958—59 viser stigning sett i forhold til foregående år. Utnyttelsen av transportevnen ved godsbilrutene var 32 % mot 31 % i 1957—58.

*Driftsresultatet* gir ikke det absolutt riktige bilde av denne sektor av NSB's virksomhet. Med den nære tilknytning godsutkjøringene og godsbilrutene har til jernbanedriften så vel drifts- og trafikkmessig som økonomisk, kan driftsresultatet ikke leses direkte fra regnskapene. Man må også ta hensyn til de besparelser mv. kjøringen av godsbilrutene fører med seg samt den trafikkvervende oppgave godsutkjøringene har for jernbanedriften.

Driftsresultatet for Statsbanenes samlede godsutkjøring og godsbilruter framgår av tabell nr. 14.

Tabell nr. 14.

	Beløp i tusen kroner	
	1957-58	1958-59
Inntekter, godsbilrutene .....	596	678
Inntekter, godsutkjøringene .....	2 600	2 832
Inntekter, andre .....	213	200
Sum inntekter .....	3 409	3 710
Løpende driftsutgifter .....	3 566	3 768
Avsatt til fornyelsesfond .....	110	247
Amortisasjon og renter <sup>1</sup> , Statsbanenes Biltransport, Oslo .....	90	—
Sum driftsutgifter .....	3 766	4 015
Underskudd ved godsutkjøringene og godsbilrutene .....	357	305

<sup>1</sup> Ordningen med lånekapital og amortisering for Statsbanenes Biltransportens vedkommende opphørte fra 1.7.58. Fra samme dag avsettes til fornyelsesfond i likhet med bildriften for øvrig.

Godsbilrutene og godsutkjøringene betaler ikke renter av nedlagt kapital.

Ved godsbilrutene var inntekten pr. vognkm 192 øre i 1958—59 mot 178 øre foregående år. Tilsvarende tall for utgiftene var henholdsvis 200 øre og 195 øre.

Driftsresultatet for Statsbanenes samlede bildrift fremgår av følgende oppstilling:

	Beløp i tusen kroner	
	1957-58	1958-59
Inntekter, bilrutedriften .....	19 540	21 824
Inntekter, godsutkjøring og godsbilruter .....	3 409	3 710
Sum inntekter bildriften .....	22 949	25 534
Driftsutgifter <sup>1</sup> , bilrutedriften .....	20 336	21 545
Driftsutgifter <sup>1</sup> , godsutkjøring og godsbilruter .....	3 766	4 015
Sum driftsutgifter <sup>1</sup> bildriften .....	24 102	25 560
Underskudd ved bildriften .....	1 153	26

<sup>1</sup> Inkl. avsetning til fornyelsesfond.

## 5. 5. Administrasjon og personale



### 5. 5. 1. Personalpolitikken

Rasjonaliseringsarbeidet ved NSB har ført til betydelig personalreduksjon, og ytterligere reduksjon av personalantallet ventes i årene fremover. Man har derfor måttet gi strenge direktiver med hensyn til inntaking av nytt personale. Allerede våren 1957 ble inntaking av aspiranter innenfor stasjons-, linje-, konduktør- og loktjeneste stoppet, og denne stans i rekrutteringen har siden vært opprettholdt, bortsett fra at det i linjetjenesten er inntatt et begrenset antall aspiranter. Inntaking av ekstrapersonale for øvrig er også stoppet, og man har gått inn for å omskolere og overføre overtallig personale fra en tjenestegren til en annen. På denne måte har man unnått å si opp stadig tjenestegjørende personale.

Tabell nr. 34 på side 66 viser hvor mange tjenestemenn som i årene fram til 1968—69 kommer til å fratru på grunn av oppnådd aldersgrense innenfor de forskjellige tjenestegrener. Den faktiske avgang vil imidlertid ligge noe høyere, idet en del tjenestemenn slutter før oppnådd aldersgrense, går av med invalidepensjon eller fratruer av andre grunner.

Statsbanene vil inntil videre fortsatt følge den rekrutteringspolitikk som her er skissert, idet det dog må has for øye at en fullstendig stans i rekrutteringen vil føre til en u hensiktsmessig aldersfordeling og dermed kan skape vanskeligheter i framtiden.

Utvelging, opplæring og trening av personalet vil fortsatt bli viet den største oppmerksomhet. Arbeidet med å finne fram til metoder for bedre personalbedømmelse pågår.

Den faglige opplæring av personalet vil nå bli nøye gjennomgått med sikte på å fastlegge behovet for teoretisk opplæring i de forskjellige tjenestegrener, uansett om opplæringen skal skje ved Jernbaneskolen eller på arbeidsplassen. I dag er opplæringen ved Jernbaneskolen i vesentlig grad teoretisk og gir ved siden av praktisk opplæring på stasjonene, i tog og på linje, et solid grunnlag av faglig innsikt i de respektive tjenestegrupper. Det kan imidlertid bli tale om en mer differensiert opplæring for å holde tritt med den spesialisering som etter hvert tvinger seg fram i etaten. Herunder vil det bli overveiet om en større del av undervisningen kan foregå som praktisk opplæring i forbindelse med en effektiv tjenestegjøring, slik at aspirantene kan utnyttes bedre i opplæringstiden.

Innenfor en bedrift som Statsbanene er det imidlertid ikke tilstrekkelig med en rent faglig opplæring. I en rekke stillinger kreves spesiell trening i arbeidsledelse, og det er nødvendig med videre- og etteropplæring i administrative oppgaver for tjenestemenn i de midlere og høyere sjikt av administrasjonen. Slik opplæring og trening vil bli lagt opp på forskjellig måte alt etter hvilken kategori tjenestemenn det er tale om og under hensyntagen til den bakgrunn de enkelte grupper har. Det vil være en hovedlinje i personalpolitikken at alle grupper som har ledende arbeid trenes i arbeidsledelse og administrasjon og at vedkommende også gjennom kontakt med administrative ledere utenfor Statsbanene (konferanser, kurs o. lign.) får anledning til å skaffe seg impulser og ideer som kan komme til nytte innen Statsbanene.

### 5. 5. 2. Antall driftspersonale og lønnsutgifter til dette

Ved Statsbanenes drift (inkl. bildriften, men ekskl. jernbane- og elektrifiseringsanleggene) var det i 1958—59 gjennomsnittlig sysselsatt i alt 25 296 tjenestemenn, dvs. en nedgang på i alt 660 mann sammenlignet med 1957—58.

Man viser til tabell nr. 32 på side 65, hvor det er gitt en oversikt over antall driftspersonale og lønn til dette for årene 1949—50, 1957—58 og 1958—59.

Statsbanenes driftspersonale har i 10-års perioden 1949—50—1958—59 gått ned med netto 1991 mann eller 7%. *Høyeste og laveste* gjennomsnittlige driftspersonalantall i tidsrommet etter 1949—50 finner vi i henholdsvis 1952—53 og 1958—59. Differansen (dvs. nedgangen i tiden 1952—53—1958—59) utgjør 3023 mann (jfr. tabell nr. 16). Se også fig. nr. 20.

Tabell nr. 15 viser hvordan antall tjenestemenn (fast og ekstra) ved Statsbanenes drift fordeler seg på tjenestetid og alder pr. 30.6.59.

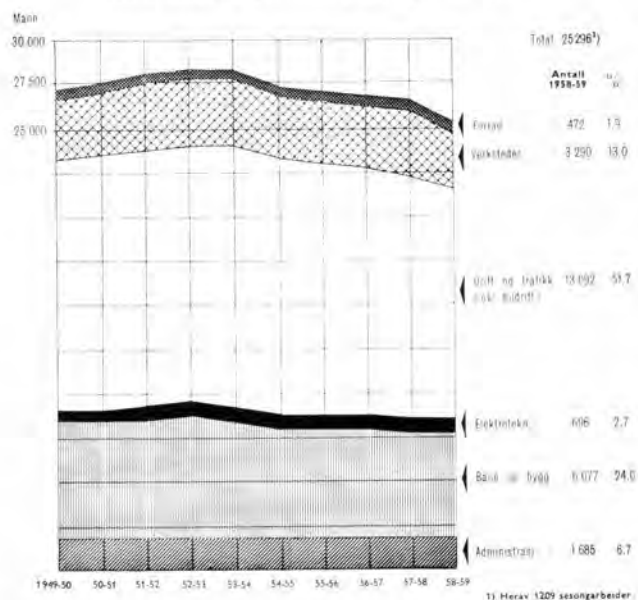
Tabell nr. 15.

Fast personale og stadig tjenestegjørende ekstrapersonale pr. 30.6.59 fordelt på tjenestetid og alder.

Tjenestetid	Antall personale		Alder	Antall personale	
	Abs.tall	pst.		Abs.tall	pst.
1—5	1 691	7,1	1—5	—	—
6—10	3 768	15,9	6—10	—	—
11—15	5 515	23,3	11—15	—	—
16—20	5 566	23,5	16—20	176	0,7
21—25	3 034	12,8	21—25	1 150	4,9
26—30	494	2,1	26—30	2 128	9,0
31—35	497	2,1	31—35	3 122	13,2
36—40	1 705	7,2	36—40	4 304	18,1
41—45	1 206	5,0	41—45	3 794	16,0
46—50	208	0,9	46—50	2 504	10,5
51—55	16	0,1	51—55	1 913	8,1
56—60	2	—	56—60	2 676	11,3
61—65	—	—	61—65	1 814	7,7
66—70	—	—	66—70	120	0,5
71—75	—	—	71—75	1	—
Sum	23 702	100,0	Sum	23 702	100,0



Fig. nr. 20. Totalt gjennomsnittlig antall personale ved driften fordelt på fagområder.

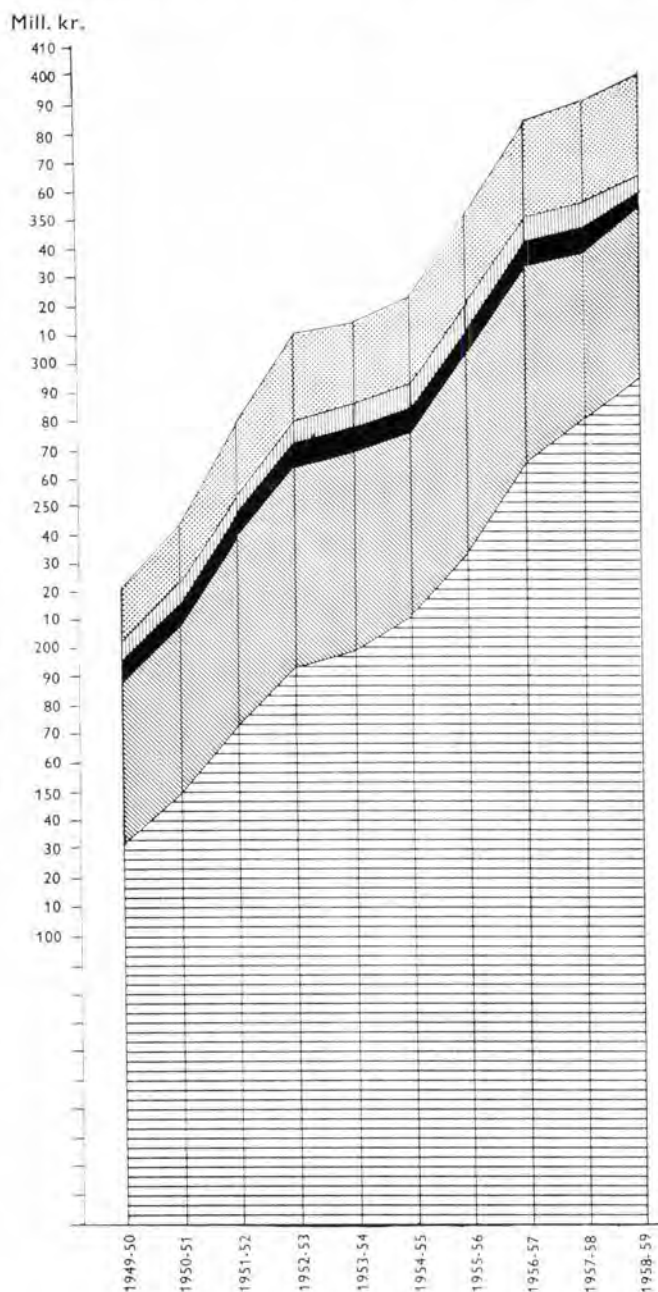


De totale utbetalte lønninger har siden 1949—50 steget med kr. 180,8 mill. eller med 81,5 %. Stigningen i lønnsutgiftene er derfor en direkte følge av selve lønnsutviklingen, idet personalantallet som nevnt er gått sterkt tilbake.

De totale lønnsutgifter i årene 1949—50, 1957—58 og 1958—59, fordelt på de viktigste lønnsarter, framgår av tabell nr. 33, side 65.

Fig. nr. 21 viser utviklingen i de totale lønnsutgifter for driftsårene 1949-50—1958-59.

Fig. nr. 21. Totale lønnsutgifter fordelt på de viktigste lønnsarter. (Se også tabell nr. 33, side 65.)








Tabell nr. 16.

	Gjennomsnittlig antall		Sum
	Fast ansatt personale	Stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere	
1949—50	17 818	9 469	27 287
1950—51	18 791	8 798	27 589
1951—52	19 099	8 859	27 958
1952—53	19 382	8 937	28 319
1953—54	19 647	8 561	28 208
1954—55	19 689	7 724	27 413
1955—56	19 811	7 324	27 135
1956—57	20 398	6 396	26 794
1957—58	20 469	5 487	25 956
1958—59	20 184	5 112	25 296

### 5. 5. 3. 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 og senere forandringer av regulativet fram til og med 1957—58 er det gjort detaljert rede for i Statsbanenes driftsberetninger for 1954—55, 1955—56, 1956—57 og 1957—58. Noen endringer utover det som er omtalt der, er ikke gjennomført i 1958—59.

-  Diverse lønnsarter.
-  Overtidsbetaling til fast og ekstra personale.
-  Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast og ekstra personale.
-  Lønn inkl. dyrtidstillegg til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere).
-  Lønn inkl. dyrtidstillegg mv. til fast personale.

Lønnsutviklingen ved Statsbanene i tiden 1949-50—1958-59 sammenholdt med den offisielle levekostnadsindeks' (dvs. pristallets) utvikling i samme tidsrom framgår av tabell nr. 17. Som man vil se av tabellen, er den gjennomsnittlige nominelle årslønn (fast lønn pluss dyrtidstillegg) for det fast ansatte personale ved Statsbanene (jernbane- og bildrift) i tidsrommet 1949-50—1958-59 steget fra ca. kr. 7400 til ca. kr. 14 600 (avrundete tall).

Lønnsindeks med basis 1949—50 = 100, blir for 1958—59 ca. 197 poeng. Den offisielle levekostnadsindeks omregnet til samme utgangspunkt (basis) viser for 1958—59 160 poeng. Det framgår av tabell-oversikten at lønnsutviklingen fra 1949—50 til 1954—55 stort sett har fulgt stigningen i levekostnadene. De siste år, dvs. 1955-56—1958-59, har dog lønnsøkningen for Statsbanenes faste personale vært større enn det som tilsvarende prisstigningen, når denne måles ved hjelp av bevegelsen i den offisielle levekostnadsindeks. *Real-lønnen* har med andre ord gått opp disse årene.

Basisåret 1949—50 er et *vilkårlig* valgt utgangspunkt for beregningen av de relative tall, og en *vil reservere seg* mot den tolking av talloppgavene at

lønningene til Statsbanenes personale i nevnte år i *absolutte* tall lå på et normalt eller ideelt nivå sammenliknet med f. eks. yrkesgrupper innen *andre* næringer. Dette må i stor utstrekning bli et rent *vurderings-spørsmål*, hvor også andre forhold enn de rent lønsmessige måtte tas i betraktning. Talloppgavene i linje 4 og 5 i tabell nr. 17 gir således bare opplysninger om hvordan de lønnstillegg som har vært gitt i tiden 1949-50—1958-59, stiller seg i forhold til stigningen i prisnivået i samme tidsrom.

Tabell nr. 17, hvor det er nyttet gjennomsnittstall for alt fast personale, gir selvsagt heller ikke noe grunnlag for bedømmelse av hvordan utviklingen i lønningene sett i relasjon til prisutviklingen, har vært for tjenestemennene innen de enkelte tjenestegrener og lønnsklasser ved Statsbanene.

Til sammenlikning med Statsbanenes lønnsindeks for 1958—59 kan nevnes at en lønnsindeks for gjennomsnittlig timefortjeneste med basis 1949 = 100, for voksne mannlige arbeidere i industrien i 1. kvartal 1959 ligger på 196. Også ved denne sammenlikning gjelder den ovenfor anførte reservasjon med hensyn til valg av utgangspunkt (basis) for beregningen.

Tabell nr. 17. Lønnsutviklingen ved Statsbanene.

	1949—50	1950—51	1951—52	1952—53	1953—54	1954—55	1955—56	1956—57	1957—58	1958—59
1. Utbetalt lønn inkl. dyrtidstillegg til fast ansatt personale, i alt mill. kr.	132 536	150 163	173 684	194 167	199 479	211 831	235 481	264 691	276 549	294 835
2. Gjennomsnittlig antall fast ansatt driftspers. (jernbane- og bildrift) ..	17 818	18 791	19 099	19 382	19 647	19 689	19 811	20 398	20 469	20 184
3. = $\frac{\text{lj. 1}}{\text{lj. 2}}$ Gjennomsnittlig årslønn (avrundet), kr. ....	7 400	8 000	9 100	10 000	10 200	10 800	11 900	13 000	13 500	14 600
4. Lønnsindeks (basis 1949—50 = 100) .....	100	108	123	135	138	146	161	176	182	197
5. Lavekostnadsindeks (dvs. pristall for levekostnadene) .....	100	112	127	133	136	141	143	149	153	160

#### 5. 5. 4. Pensjonister

Antall pensjonister pr. 30.6.50, 30.6.58 og 30.6.59 var henholdsvis 5714, 8184 og 8788. Utbetalte pensjonsbeløp (inkl. dyrtidstillegg) i hvert av driftsårene 1949—50, 1957—58 og 1958—59 var henholdsvis kr. 23,2, 62,6 og 67,5 mill. Pensjonene utredes av Statsbanenes pensjonskasser hvis formue pr. 30.6.59 utgjorde kr. 48,7 mill.

De løpende utbetalinger av pensjoner (inkl. dyrtidstillegg<sup>1</sup>) finansieres dels ved personalets egne innskudd og dels ved at Statsbanene selv yter et bidrag. Fra 1.1.58 er personalets bidrag 4 % og

Statsbanenes 2 % av pensjonsgrunnlaget. Fra 1.7.59 er Statsbanenes bidrag hevet fra 2 % til 12 % av pensjonsgrunnlaget. Med pensjonsgrunnlag menes regulativlønn i henhold til lønnsregulativet av 1.1.58 *ekskl.* indekstillegget på 3,5 % gjeldende fra 16.7.58.

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 (kap. 1101 post 4).

Antall medlemmer (innskytere) i pensjonskassen var pr. 30.6.58 24 272 og pr. 30.6.59 23 586.

Sum av personalets og Statsbanenes bidrag gikk ned fra kr. 20,3 mill. i 1957—58 til kr. 19,9 mill. i

<sup>1</sup> Dyrtidstilleggene ble inntil 30.6.56 finansiert på særskilt kapital utenom Statsbanenes budsjett. Etter 1.7.56 dekkes disse utgifter av Statsbanene på *egne* budsjett.



1958—59. Nedgangen i medlemstall med derav følgende nedgang i bidragene vil fortsette under den pågående personalreduksjon. Samtidig må man regne med at antall pensjonister vil stige sterkt i de nærmest følgende år.

Pensjonskassenes regnskapsmessige stilling og resultat pr. 30.6.59 framgår av følgende oversikt for balansekontoen og taps- og vinningskontoen:

<i>Balansekonto.</i>	
<i>Eiendeler</i>	1000 kr.
Utlån mot pant i fast eiendom .....	23 564
Stats- og andre off. obligasjoner .....	19 630
Gjeldsbrev, Den norske stats husbank ....	3 434
Aksjer og verdipapirer .....	10
Innstående hos NSB .....	2 034
<b>Sum</b> .....	<b>48 672</b>
<i>Forpliktelser</i>	
Kapital .....	48 672
<i>Taps- og vinningskonto.</i>	
<i>Utgifter</i>	1000 kr.
Utbetalte pensjoner, inkl. dyrtidstillegg ..	67 513
Refusjon av alderstrygdpremie .....	2 106
Tilbakebetalte bidrag mv. ....	211
<b>Sum</b> .....	<b>64 830</b>
<i>Inntekter</i>	1000 kr.
Funksjonærenes og Statsbanenes bidrag ..	19 859
Renter .....	1 548
Tilfeldige inntekter .....	1
Underskudd (dekket over kap. 1101, post 4)	48 422
<b>Sum</b> .....	<b>69 830</b>

En ny «Lov om alderstrygd» og «Lov om samordning av pensjons- og trygdeytelser» trådte i kraft 1.1.59 og får virkning på pensjonskassenes regnskap for halvparten av terminen 1958—59.

Etter Samordningslovens § 19 skal tjenstepensjoner samordnes med alderstrygdpensjon etter følgende regler:

Er tjenstepensjonen beregnet for full pensjongsivende tjenestetid, settes tjenstepensjonen med med et beløp som svarer til halvparten av alderstrygdens grunnpensjon for ektepar (f. t. kr. 1746). Er tjenstepensjonen ikke beregnet av full tjenestetid, skal fradraget være en forholdsmessig del av nevnte beløp.

Det beløp som tjenstepensjonene er redusert/avkortet med, utgjør for første halvår av 1959 vel kr. 3 mill. I samme tidsrom er pensjonskassen belastet med ¾-refusjon av alderstrygdpremier til tjenstemenn og pensjonister under 70 år som er medlemmer av kassen. Refusjonen beløper seg til ca. kr. 2,1 mill. Fra 1.7.59 skal pensjonskassen bare belastes for refusjon av alderstrygdpremie til pensjonister under 70 år.

Alle pensjonsutbetalinger foregår nå over postgiro. Pensjonsarbeidet er helt sentralisert ved Hovedstyrets Pensjons- og trygdekontoer som er oppdragsgiver for Hullkortkontoret. Det vil si at pensjonsarbeidet i stor utstrekning er mekanisert ved hjelp av hullkortmaskiner. Hullkortkontoret utarbeider pensjonslister, konteringer, trekkavregninger, skatteoppgjør, lønnsoppgaver, postgiROUTbetalingskortene etc. Man regner også med at de fleste omregninger vedrørende pensjoner i framtiden kan utføres maskinelt.

### 5.5.5. Opplæring og undervisning

Den faglige utdanning av Statsbanenes trafikkpersonale er sentralisert ved Jernbaneskolen i Oslo. Foruten den daglige administrasjon og kursvirksomhet er skolen tillagt et betydelig arbeid med veiledning og kontroll av opplæringen ute i distriktene.

Ved Jernbaneskolen har det i terminen 1958—59 vært beskjeftiget 3 førstelærere og 3 lærere. Hertil kommer skolens administrasjonspersonale samt 39 timelærere og foredragsholdere som har vært knyttet til skolen i terminen 1958—59.

Elevbelegget har det siste året vært en del mindre enn tidligere. I 1958—59 ble det uteksaminert 338 elever mot 435 året før. Av denne grunn har man kunnet avgi flere lærere til annet arbeid.

Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbaneskolens kursvirksomhet i driftsåret 1958—59:

	Kursets varighet i måneder (ca.)	Antall uteksaminerte elever
Telegrafistkurs .....	7	40
Konduktørkurs .....	5½	21
Fyrbøterkurs .....	6	59
Banevokterkurs .....	4	39
Sjåførkurs .....	1	17
Stasjonsformannskurs .....	1	61
Stasjonsbetjentkurs .....	1	83
Omskoleringskurs .....	4	18
<b>Tilsammen</b> .....		<b>338</b>

I forbindelse med opplæringen ute i distriktene har Jernbaneskolen holdt fag- og kunnskapsprøver for i alt 461 tjenstemenn. Herav var det 39 tjenstemenn som ikke besto prøvene.

Arbeidet med den nye jernbaneskolen er nå på det nærmeste avsluttet. Undervisningen ble overført til lokalene i den nye jernbaneskolen 20. april 1960.

Ved Hovedstyrets Administrasjons- og personalavdeling ble Personalkontoret fra 1.7.58 forsterket med en undervisningskonsulent og en sekretær som er tillagt følgende arbeidsoppgaver:

1. Trekke opp generelle retningslinjer for opplæringspolitikken.
2. Etter oppdrag klarlegge behovene for trening av arbeidsledere på alle trinn i organisasjonen og herunder, i den utstrekning det er nødvendig, klarlegge ansvars- og myndighetsforholdene.
3. Etter oppdrag klarlegge behovene for opplæring og trening av kontorpersonelet i administrasjonstjenesten.

4. Legge fram forslag til treningsprogrammer og kursformer for å dekke disse behov.

5. Etter oppdrag forestå slik treningsvirksomhet.

6. Om nødvendig gi pedagogisk hjelp ved spørsmål om annen opplæring og likeledes ved eventuell omskolering av overtallig personale.

7. Føre effektiv etterkontroll med resultatene av trenings- og opplæringsvirksomheten og kontrollere at opplegget er økonomisk forsvarlig.

8. Bistå med vurdering av og informasjon om eksterne kurs, konferanser o. lign. og skaffe opplysninger om studiemuligheter og stipendordninger for videreutdanning i utlandet.

9. I samråd med vedkommende fagavdeling legge fram forslag til utdeling av stipendier, gi råd ved planlegging av studiereiser og sørge for en tilfredsstillende rapportordning.

10. Bistå med valg og bruk av metoder for utvelgelse av egnet personale, både ved første gangs antakelse og ved senere avansement.

Av fullførte arbeidsoppgaver kan nevnes:

1. Et trenings- og funksjonsprogram for verkstedet Hamar, og det samme for

2. verkstmestre ved verkstedet Marienborg, Trondheim.

Begge er langsiktige programmer som bl. a. tar sikte på å:

- Kartlegge arbeidslederoppgavene.
- Fastlegge verkstmestrenes organisasjonsmessige stilling.
- Fastlegge myndighets- og ansvarsområdene.
- Bedre kommunikasjonsforholdene.
- Klarlegge opplæringsbehovene og utarbeide opplæringsplan.

3. For saksbehandlere i Hovedstyret er det i driftsåret 1958—59 avviklet 2 kurs i saksbehandling.

4. For verkstmestre ved verkstedet Grorud er det avviklet kurs i:

- Arbeidspsykologi.
- Toleransesystemer.

5. For arbeidsledere i utvendig stasjonstjeneste ved Oslo V. er det holdt kurs i arbeidsledelse.

6. I oktober 1957 ble det nedsatt et utvalg som fikk i oppdrag å utarbeide forslag til systematisk vurdering av arbeidsledere i Statsbanene. Undervisningskonsulenten har vært utvalgets sekretær og har bistått utvalget med utarbeidelse av innstilling og forslag til vurderingssystem. Etter at utvalgets innstilling var avgitt (januar 1959), har undervisningskonsulenten gitt orientering og informasjon om innstillingen og det foreslåtte vurderingssystem i en rekke møter som har vært holdt av administrasjonene og personalorganisasjonene.

#### 5.5.6. 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 1958—59:

	1000 kr.
Bidrag til pensjonskassen (2 % av regulativ-lønnen) fra NSB <sup>1</sup> .....	6 574
Husleiebidrag .....	1 958
Kompensasjonstillegg <sup>2</sup> .....	432
Bidrag til jernbanens sykekasser .....	2 156
Bidrag til offentlige trygder .....	2 920
Stipendier .....	40
Bedriftslegeordning .....	594
Velferdsrom (drift og vedlikehold) .....	522
Sum .....	15 196

#### 5.5.7. Sykefravær- og yrkesskadedestatistikk

I forbindelse med innføringen av bedriftslegeordningen ble det satt i verk en ny syke- og fraværstatistikk. Gjennom denne får man fraværet registrert på distrikter og tjenestegrupper, fast ansatt og stadig tjenestgjørende ekstrapersonale, menn og kvinner. Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1958 på 16,6 arbeidsdager mot 17,2 dager i 1957. Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 15,9 og 28,1 dager.

Sykefraværet utgjør i alt 5,8 % av den totale arbeidstid. Av sykefraværet utgjør gjennomsnittlig 1,4 dag pr. tjenestemann fravær som følge av yrkesskade.

Yrkesskadedestatistikken ble innført ved Statsbanene i 1951 og utarbeides på grunnlag av innberetninger om skade i tjenesten.

Fra en propagandautstilling for vernetjenesten ved Statsbanene.



<sup>1</sup> Hertil kommer eventuelt pensjonskassenes underskudd (se tabell nr. 21 på side 60). Fra 1.7.59 utgjør bidraget fra NSB 12 %, hvorved pensjonskassens regnskapsmessige underskudd reduseres tilsvarende.

<sup>2</sup> Kompensasjon for merutgifter for tjenestemenn med forsørgelsesbyrde som på grunn av forflytning må føre to husholdninger.



På grunnlag av yrkesskadestatistikken søker man finne fram til de midler som kan være til vern mot ulykker og skader. Den nedgang i skader og fraværsdager som statistikken viser når man sammenligner tallene fra 1954 fram til 1958, tar man som et bevis på at det lønner seg å drive vernearbeid. Antall yrkesskader som medførte fravær, utgjorde i 1958 i alt 1504 eller 6,14 skader pr. 100 tjenestemenn (fast og ekstra). 4 skader medførte døden.

Det samlede fravær på grunn av yrkesskader utgjorde i alt 34 793 arbeidsdager eller 122 årsverk.

#### 5. 5. 8. Velferdsarbeidet

Velferdsarbeidet ved Statsbanene ligger under Hovedstyrets Yrkes- og velferdskontor. Kontoret gikk i 1958—59 inn i sitt 10. arbeidsår.

I forbindelse med driftsberetningen for 1958—59 vil man i den anledning gi en oversikt over de arbeidsområdene kontoret konsentrerer seg om, og samtidig gi et kort resumé av de oppgavene som er løst i dette første decenniet.

##### *Bedriftslegeordningen.*

Forslaget om innføring av bedriftslegeordning ved Statsbanene ble vedtatt av Stortinget den 4.3.48. Det første bedriftslegekontor ble etablert den 1.9.49. Ved utgangen av 1952 var ordningen utbygget i sin helhet. Statsbanene har i dag 22 bedriftslegekontorer som betjenes av 20 bedriftsleger og 22 bedriftssøstre.

Fra høsten 1956 ble det organisert og gjennomført en bedriftslegeordning for Statens jernbaneanlegg. Ordningen omfatter i alt ca. 1350 arbeidere og funksjonærer. I alt omfattes ca. 26 000 personer av bedriftslegeordningen ved statsbanene.

Av bedriftslegenes viktigste oppgave kan nevnes:

Undersøkelse ved første gangs ansettelse og av de som aktes inntatt med varig beskjefligelse for øye.

Regelmessig helsekontroll av samtlige tjenestemenn ca. 1 gang årlig.

Periodiske undersøkelser av syn, hørsel og fargesans.

Inspeksjon av helse- og sanitærforhold på arbeidsplassene.

##### *Arbeidstilsyn og vernetjeneste.*

Dette arbeid tar henholdsvis sikte på å se til at Arbeidervernlovens bestemmelser er iaktatt på arbeidsplassene og at de nødvendige skritt blir tatt for å forebygge arbeidsulykker og helseskader.

Vernetjenesten ved Statsbanene ble etablert i 1951. Det er hittil opprettet i alt 103 verneområder, hvorav 5 ved anlegg og ombygninger. I alt er 594 tjenestemenn engasjert i vernetjenesten ved Statsbanenes vel 2000 arbeidsplasser.

Verneinspektørens oppgave er bl. a. å besøke verneutvalgene og holde orienterende møter og kursar med disse på arbeidsplassen. Man har videre hvert år spesielle verneledermøter i samarbeid med distriktsorganisasjonene.

Det er i årene som er gått foretatt en rekke inspeksjoner og gitt visse pålegg. Det er også foretatt en del arbeidsfysiologiske undersøkelser av hensyn til klimatiske forhold, støv, gasser og larm. Det kan

nevnes at man etter anmodning fra lokomotivpersonalet, for tiden holder på med undersøkelser av støyforholdene på diesellokomotivene.

Kursvirksomheten i «riktig arbeidsmåte og løfte-teknikk» går fortsatt sin gang. Hittil har ca. 5000 tjenestemenn deltatt i disse kursene.

Opplysning og propaganda omkring vernearbeidet søkes gjennomført på forskjellig måte, bl. a. ved å skaffe vernefilmer som vises fram under møtene. Brosjyren «Tenk deg om» er tatt i bruk i vernearbeidet. Det er gitt ut tre forskjellige brosjyrer, en for verkstedtjenesten, en for linjetjenesten og en for stasjons- og forrådstjenesten. Brosjyrene er delt ut til alt personale i den avdeling eller det arbeidsområde som brosjyren omfatter. Yrkes- og velferdskontoret distribuerer også andre verneskifter og gir også råd om det verneutstyr man måtte ha bruk for i jernbanens tjeneste. I denne forbindelse kan nevnes at en propagandautstilling for vernetjenesten, tilpasset de spesielle forhold ved Statsbanene, for tiden vises fram i våre verksteder.

##### *Personal- og velferdsrom.*

Som et ledd i velferdstiltakene inngår arbeidet med å skaffe personalet de nødvendige personal- og velferdsrom. I årene etter krigen er det bygget velferdsrom og ominnredet personalrom slik at forholdene på dette område, som tidligere har vært dårlige, nå er bortimot tilfredsstillende.

Det er opprettet i alt 15 bedriftskafeer. Personalbyggene inneholder i det vesentlige overnattingsrom, garderobes, sanitærrum og spiserom.

##### *Driftsutvalgsvirksomheten for Statsbanenes drift og anlegg.*

Driftsutvalgene er samarbeidsorganer av rådgivende natur hvor ledelsen og personalet behandler saker av felles interesse i forbindelse med effektiv drift og trivsel i arbeidet.

Utvalgene ved Statsbanenes drift er i dag avtalemessig organisert med 1 hovedutvalg, 8 driftsutvalg, 1 utvalg for Hovedstyrets avdelinger samt 1 sentralutvalg for verkstedtjenesten. Det er videre adgang til å opprette underutvalg ved større avgrensede arbeidsområder når et distriktsutvalg anbefaler det og Hovedutvalget samtykker i det. For tiden er det 9 underutvalg i verkstedtjenesten, 8 underutvalg i linjetjenesten, 2 underutvalg i elektrotjenesten, 3 underutvalg i stasjonstjenesten, 6 underutvalg i bil-driften samt 3 underutvalg for sagbruks- og impregneringsvirksomheten.

For jernbaneanleggene er det opprettet et hovedutvalg og for tiden er det 6 distriktsutvalg i arbeid.

Av det samlede antall saker driftsutvalgene har hatt til behandling siden 1951, er ca. 700 forslag til oppfinnelser og praktiske forbedringer. Ca. halvparten av disse forslag er blitt premiert med et samlet beløp på vel kr. 100 000.

De øvrige saker angår informasjon om problemer og planer ved Statsbanenes drift og anlegg samt forskjellige spørsmål som er reist av personalet og ledelsen for gjennom økt trivsel og sikkerhet på arbeidsplassen å kunne oppnå en høy effektivitet.



### *Støtte til personalets boligbygg.*

Av en boligstatistikk som ble tatt opp blant personalet de første årene etter krigen, viste det seg at ikke mindre enn 6000 tjenestemenn hadde utilfredsstillende boligforhold. Statsbanene fant det således riktig å gå sammen med personalorganisasjonene for i fellesskap å forsøke å løse boligproblemet så hurtig og effektivt som mulig. Stortinget ga i 1952 sitt samtykke til at Statsbanene i noen utstrekning skulle gis adgang til å støtte personalets bestrebelse for å skaffe seg boliger i nærheten av arbeidsstedet.

I Hst.sirk. nr. 131/52 er det tatt inn nærmere retningslinjer for hvordan denne støtten skal gis. Man kan nevne at støtten omfatter:

Fri frakt og fraktmoderasjon.

Utlån av større anleggsmaskiner.

Uttak av sand og grus.

Utlån av alminnelig anleggsverktøy.

Teknisk og administrativ hjelp.

Innkjøp av materialer gjennom NSB's innkjøpsapparat.

I perioden fra 1952 har ca. 4000 tjenestemenn nytt godt av virksomheten. Støtten har vært gitt både til personalets kooperative boligreisning og til enkelt-

byggere. I alt 58 byggelag med tilsammen 2500 medlemmer har fått en eller flere former for støtte.

I 1958—59 er det ytt støtte til 7 byggelag med anslagsvis 428 leiligheter, samt til 170 enkeltbyggere.

### *Andre velferdstiltak.*

Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjeftige delvis arbeidsføre og støtte til husmorvikarordning. Videre har man i 1958—59 arbeidet med å overføre det personale, som på grunn av rasjonaliseringen er blitt overflødige, til annet arbeid.

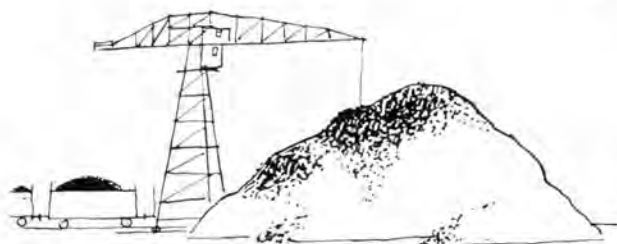
Kulturelle og humanitære formål som faller inn under etatens og de forskjellige funksjonærorganisasjoners virksomhet og som Statsbanene som bedrift har interesse av å støtte, får økonomisk hjelp. Man nevner avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og lesesaler, kunst på arbeidsplassen osv. Man kan også nevne at Hovedstyret ved Yrkes- og velferdskontoret disponerer en del hytter i Dovredistriktet og på Havsjøen. I 1959 har 114 familier med tilsammen 404 personer fått leie hyttene mot en rimelig avgift.

Boligbygging ved Statsbanene.





## 5. 6. Forråd



### 5. 6. 1. Innkjøps- og forrådsvirksomheten

Statsbanenes innkjøps- og forrådsvirksomhet ledes fra Forrådsavdelingen i Hovedstyret. En materialforvalter er leder for forrådsvirksomheten i hvert distrikt. Distriktsmaterialforvalteren er faglig underlagt Forrådsavdelingen i Hovedstyret, mens han administrativt er underlagt distriktssjefen i vedkommende distrikt.

Forrådsavdelingen i Hovedstyret besørger all import til Statsbanene og en stor del av kjøpene innenlands. Det er i egen instruks nærmere anført hvilke vareslag som bare skal kjøpes av Hovedstyret.

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. Dessuten føres det stadig kontroll med de løpende leveranser.

Behovet for impregnerte sviller og ferdig tilvirkede trematerialer blir for en vesentlig del dekket gjennom Statsbanenes sagbruk og impregneringsverker. Statsbanene eier og driver nå 1 sagbruk (Øieren) og 2 impregneringsverk (Brakerøya og Hommelvik).

Som et ledd i mekaniseringen av vedlikeholds- og anleggsdriften har Statsbanene en utleiesentral for bygge- og anleggsmaskiner (Forrådsavdelingens sentrallager). Sentrallageret stiller belautomatiske svillepakmaskiner, gravemaskiner, traktorer etc. til disposisjon for Statsbanenes vedlikeholds- og anleggsarbeider.

Forrådsavdelingen har i driftsåret fått tilsatt midlertidig en tjenestemann som i samråd med forrådsinspektøren og kontorsjefen spesielt skal ta seg av og bistå materialforvalterne i arbeidet med rasjonalisering av lagrene i distriktene, dvs. nyinnredning og ommøblering av lagerlokaler, sammenslåing av lagre e. l. Arbeidet ble påbegynt våren 1959, i første omgang i Drammen distrikt. Lignende arbeider vil bli satt i gang i de andre distriktene etterhvert.

Det brevkurs for lagerbetjenter og forrådsaspiranter som ble påbegynt i forrige driftsår fortsetter. Elevene har hittil gjennomgått 30 undervisningsbrev som omfatter følgende fag: praktisk regning (realskolens pensum), utmålingslære, konstruksjonstegning, kodifisering, lagringsteknikk, administrasjons- og personalbestemmelser, kartotekføring og konteringsbestemmelser. Lærebrevene utarbeides ved Forrådsavdelingen i samarbeid med Jernbaneskolen. Kurset som er 2-årig, skal avsluttes med et 120 timers forråds kurs ved Jernbaneskolen.

For levering av uniformer til NSB's personale er nå alt servicearbeid overført til leverandøren, som fra 1.1.60 også skal holde tøy og forsaker etter Statsbanenes fordringer. Distriktenes skredderverksteder og uniformslagre er derfor under avvikling. Uniformene blir etter den nye ordningen sendt direkte fra leverandørene til vedkommende tjenestemann. Leverandørene er dessuten pålagt å opprette serviceverksteder i distriktene.

Uttak av beholdningen av noen viktige materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) framgår av tabell nr. 35, side 66.

### 5. 6. 2. Utvidelser og forbedringer

Da bevilgningene til forrådsbygninger er meget små, er det lite som kan gjøres for å modernisere dem. Nyinnredninger og mindre moderniseringer finansieres over driftsbudsjettet, og det blir derfor bare småarbeider som kan iverksettes.

I Drammen distrikt har forrådet i lokomotivstallen (damp) hittil fått overlatt 3 spor som skal innredes til nytt lagerlokale. Her skal det bl. a. lagres reservedeler for elektriske motorvogner. Dessuten er det her meningen å lagre varer som nå oppbevares i primitive skur omkring på verkstedområdet.

Billettforvalterens lager i Oslo er i perioden blitt flyttet fra Saxegårdsgt. 11 til nye, mer tidsmessige lokaler i Tomtekaia 21. Lokalene som ble ledig etter en større omorganisering av fraktgodsekspedisjonen ved Oslo Ø, er midlertidig stilt til disposisjon for Billettforvalterens lager.

Ved Øieren sagbruk er der foretatt endel tekniske forbedringer mv., således at effektiviteten pr. mann har økt betydelig.

Ved Forrådsavdelingens sentrallager har det i terminen pågått arbeidet med utvidelse av verkstedbygningen. Det er videre utarbeidet planer for utvidelse av lagerbygningen. En del forarbeider er allerede påbegynt.

### 5. 6. 3. Produksjon

Produksjonen ved Statsbanenes sagbruk var i 1958-59 10 601 m<sup>3</sup> skåret tømmer og 4277 m<sup>3</sup> høvlet last. Til sammenlikning kan nevnes at produksjonen i 1957-58 var henholdsvis 12 380 m<sup>3</sup> og 4139 m<sup>3</sup>. Ved private sagbruk ble det i 1957-58 og 1958-59 dessuten skåret henholdsvis 14 800 m<sup>3</sup> og 6723 m<sup>3</sup> som leieskur for Statsbanene.

I 1958-59 ble det framstilt i alt ca. 28 tonn treull, som bl. a. nyttes til grovpussing av damplokomotiver.

Impregneringsverkene har i 1958-59 behandlet i alt 26 258 m<sup>3</sup> sviller, stolper, materialer mv. mens private impregneringsverk behandlet i alt 4163 m<sup>3</sup> for Statsbanene. Forrige driftsår var tallene henholdsvis 25 757 m<sup>3</sup> og 10 884 m<sup>3</sup>.

Gjennomsnittlig var det i 1958-59 beskjeftiget 100 mann ved Statsbanenes sagbruk og impregneringsverk mot 138 mann i 1957-58.

#### 5. 6. 4. Forsynings- og prisforholdene

Markedsforholdene i 1957—58 har stort sett vært preget av stabilitet i vareprisene. Det til dels kraftige fall man hadde i slutten av 1957 og begynnelsen av 1958, stanset opp i løpet av våren og sommeren 1958 og har siden stort sett stabilisert seg på dette relativt lave nivå. NSB's materialkostnadsindeks har i tidsrommet 2. kvartal 1958 til 2. kvartal 1959 bare falt fra 95,8 til 93,5 (1952 = 100).

Fraktmarkedet som falt sterkt i løpet av driftsåret 1957—58, har i inneværende periode ikke vist sikre tegn til omslag. Stor tilgang på tonnasje og noen stagnasjon i verdenshandelen har virket inn på fraktnivået. Men den tydelige ekspansjon i det økonomiske liv i USA og Vest-Europa i løpet av siste år, vil nok kanskje i sin tur også få virkning på fraktratene.

Av særlig betydning for Statsbanene er prisutviklingen på kull og mineraloljeprodukter. NSB's delindeks for kull falt fra 86,0 til 82,9 i tidsrommet 2. kvartal 1958 til 2. kvartal 1959. Det slappe fraktmarkedet er en vesentlig årsak til den relativt lave kullprisen. Statsbanene mottok i 1958—59 i alt ca. 66 500 tonn kull mot ca. 154 000 tonn forrige driftsår. Av det mottatte kvantum leverte USA 32 %, Svalbard 56 % og Polen 12 %. I 1957—58 var andelen: USA 85,5 %, Svalbard 13,9 % og Storbritannia 0,6 %.

Delindeksen for autodieselolje steg i perioden fra 94,5 til 108,3. Norske maksimalpriser på fyringsolje 1 og 2 steg ved månedsskiftet april/mai 1959, mens verdensmarkedets priser stort sett var for nedadgående og tankfraktene var lavere enn noensinne. Fob-prisene steg hele høsten 1958 og nådde toppen i januar 1959. Deretter var det bare minimale bevegelser i prisene fram til april/mai da de begynte å falle. Maksimalprisene sommeren 1959 lå således ca. 11—14 % høyere enn i fjor på samme tid, mens fob-prisene var omtrent de samme. Det har i terminen ikke vært leveringsvanskeligheter av noen art på oljer og smøremidler.

Skinner er i 1958—59 anskaffet til en lavere pris enn i foregående periode. Statsbanene har i perioden mottatt i alt 12 000 tonn, hvorav 10 000 tonn er levert fra norsk verk og 2 000 tonn er importert fra Østerrike.

Stålprisene var svakt synkende siste halvdel av 1958 og nådde bunnen i februar 1959. Siden har de vært stigende. På grovplater og stangstål har det vært opptil 25 % prisstigning siden februar. Armeringsstål har likeledes steget i pris med opptil 100 kr. pr. tonn. Prisstigningen skyldes økt etterspørsel både i Europa og ikke minst i USA, hvor bl. a. frykten for streik i stålindustrien førte til at ställagrene økte med ca. 9 mill. tonn. Leveringstiden har økt som følge av den sterke pågangen, og det har vært vanskelig å få plasert større spesifikasjoner, spesielt på stangstål.

Det er i terminen ikke anskaffet kobber til kjøreledning. Det siste innkjøpet ble foretatt høsten 1957, da det ble anskaffet i alt 345 tonn.

For deler og utstyr til det rullende materiell er det fremdeles til dels lange leveringstider.

Tilgangen på sement har vært tilfredsstillende.

Som tidligere er behovet for tekstilvarer, unntatt presenningduk, dekket av norsk produksjon.

På grunn av at det er anskaffet et relativt begrenset kvantum sviller, er kjøpene i terminen fortrinnsvis foretatt i «sville»-distriktene.

Tilgangen på ferdig skårne sviller har stort sett vært tilfredsstillende. Mesteparten er levert av private svilleprodusenter tilsluttet Norges Skogeierforbund. En del er også levert av andre private leverandører og av Statens Skogforvaltninger.

Prisene på sviller har i 1958—59 gjennomsnittlig ligget ca. 3 % lavere enn i foregående termin. Statsbanene dekker svillebehovet fortrinnsvis ved kjøp av ferdigskårne sviller, mens kjøp av svilletømmer reduseres mest mulig. Det legges i stedet vekt på å dekke tømmerbehovet i form av ordinært toppmålt skurtømmer.

Statsbanenes behov for spesialdimensjoner er i størst mulig utstrekning søkt dekket ved skur på Statsbanenes egne sagbruk og ved leieskur av Statsbanenes tømmer.

Leveranse av skurtømmer er i alt vesentlig skjedd fra Statens Skogforvaltninger. Det er i 1958—59 kjøpt ca. 10 000 m<sup>3</sup> tømmer til sagbrukene, mot ca. 20 000 m<sup>3</sup> foregående år. Hensikten med den sterke nedskjæring av tømmerkjøpene er å redusere trelastbeholdningene.

#### 5. 6. 5. Materialbeholdningene

Statsbanene må holde til dels omfattende lagre av mange forbruksartikler. Den bokførte verdi av materialbeholdningen<sup>1</sup> utgjorde pr. 30.6.59 ca. kr. 161 mill. mot ca. kr. 172 mill. pr. 30.6.58, dvs. en nominell nedgang på ca. kr. 11 mill.

Da det i driftsåret stort sett har vært et relativt stabilt prisenivå (jfr. pkt. 5. 6. 4.), må man kunne regne med at lagrene også volummessig er redusert tilsvarende.

Omsetningen over materialbeholdningens konto i 1958—59 var:

Tilgang .....	kr. 136 mill.
Avgang .....	» 148 mill.
÷ Prisdifferansekonto .....	» 1 mill.
Reduksjon i lagerverdien ca. ....	kr. 11 mill.

Differansen ved lageropptaket pr. 31.12.59 mellom materialbeholdningens bokførte verdi og verdi etter utførselspris som tidligere ble ført på reguleringskonto føres nå på Statsbanenes driftsbudsjett, kap. 1101 post 5, «Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen». Netto inntekt under denne posten utgjorde i driftsåret 1958—59 ca. kr. 1,3 mill.

Beholdningen av kull er fremdeles den største enkeltposten. Den var pr. 30.6.59 på nesten 80 000 tonn, herav ca. 9900 tonn kullbriketter lagret i Trondheim distrikt (verdien av kullbeholdningen er ca. kr. 9,6 mill.). Dette tilsvarer ca. 33 ukers varighet beregnet på grunnlag av foregående års forbruk, men ca. 45 uker etter dagens forbruk. Til sammenlikning kan nevnes at dette kvantum bare ville ha vart i 23 uker beregnet på forbruket i 1957.

<sup>1</sup> Ekskl. elektrifiseringsanleggenes materialbeholdning.



Kullbeholdninger er i terminen 1958—59 redusert med ca. 28 000 tonn. Utførselsprisen ble i samme tidsrom satt ned fra kr. 150 til kr. 121 pr. tonn. Verdien er således redusert med i alt kr. 6,6 mill. fra kr. 16,2 mill. pr. 30.6.58 til kr. 9,6 mill. pr. 30.6.59.

Beholdningen av skinner er redusert med ca. 1500 tonn. Det tilsvarer ca. kr. 1,3 mill.

Distriktenes beholdning av sviller er redusert med ca. 39 000 stk., hvilket tilsvarer ca. kr. 1,2 mill.

Beholdningen av autodieselolje har imidlertid økt med ca. 500 000 liter. Man må imidlertid regne med at dieseloljebeholdningen vil komme til å stige noe da det økte forbruk krever større lagerbeholdninger.

Som et ledd i bestrebelsene på å bedre Statsbanenes driftsøkonomi arbeides det spesielt med reduksjon og effektivisering av materialbeholdningene, samtidig som det også legges vekt på å holde en så rommelig beholdning at driften til enhver tid sikres en regelmessig tilgang av varer.

Det søkes overfor leverandørene å komme fram til en slik ordning at Statsbanene tar ut varer etter hvert som behovet melder seg, istedenfor å ta hele det bestilte kvantum inn på eget lager.

Etter hvert som det blir utrangert gamle damplokomotiver (i samsvar med «Vekk med dampen»-programmet), er det nødvendig å utrangere deler og utstyr til disse. Det er i terminen avhendet slikt materiell til en bokført verdi av ca. kr. 200 000.

I forbindelse med disse rasjonaliserings- og effektiviseringsbestrebelsene kan det være av interesse å se på noen tall for omløpshastigheten for en del viktige vareslag. Tallene er regnet ut på grunnlag av gjennomsnittlig beholdning og forbruket i 1958—59:

Kull .....	1,0
Dieselolje .....	9,5
Smøreljer (alle slag) .....	1,3
Stål (stenger, plater, form etc.) .....	0,4
Skinner .....	0,6
Sviller .....	0,6
Sement .....	6,2

Etter de ovennevnte omslagstall skulle varigheten av distriktenes beholdninger etter forbruket i 1958—59 bli:

Kull .....	ca. 12 mndr.
Dieselolje .....	ca. 1—1½ mnd.
Smøreljer .....	ca. 9—10 mndr.
Stål .....	ca. 30 mndr.
Skinner .....	ca. 20 mndr.
Sviller .....	ca. 20 mndr.
Sement .....	ca. 1½—2 mndr.

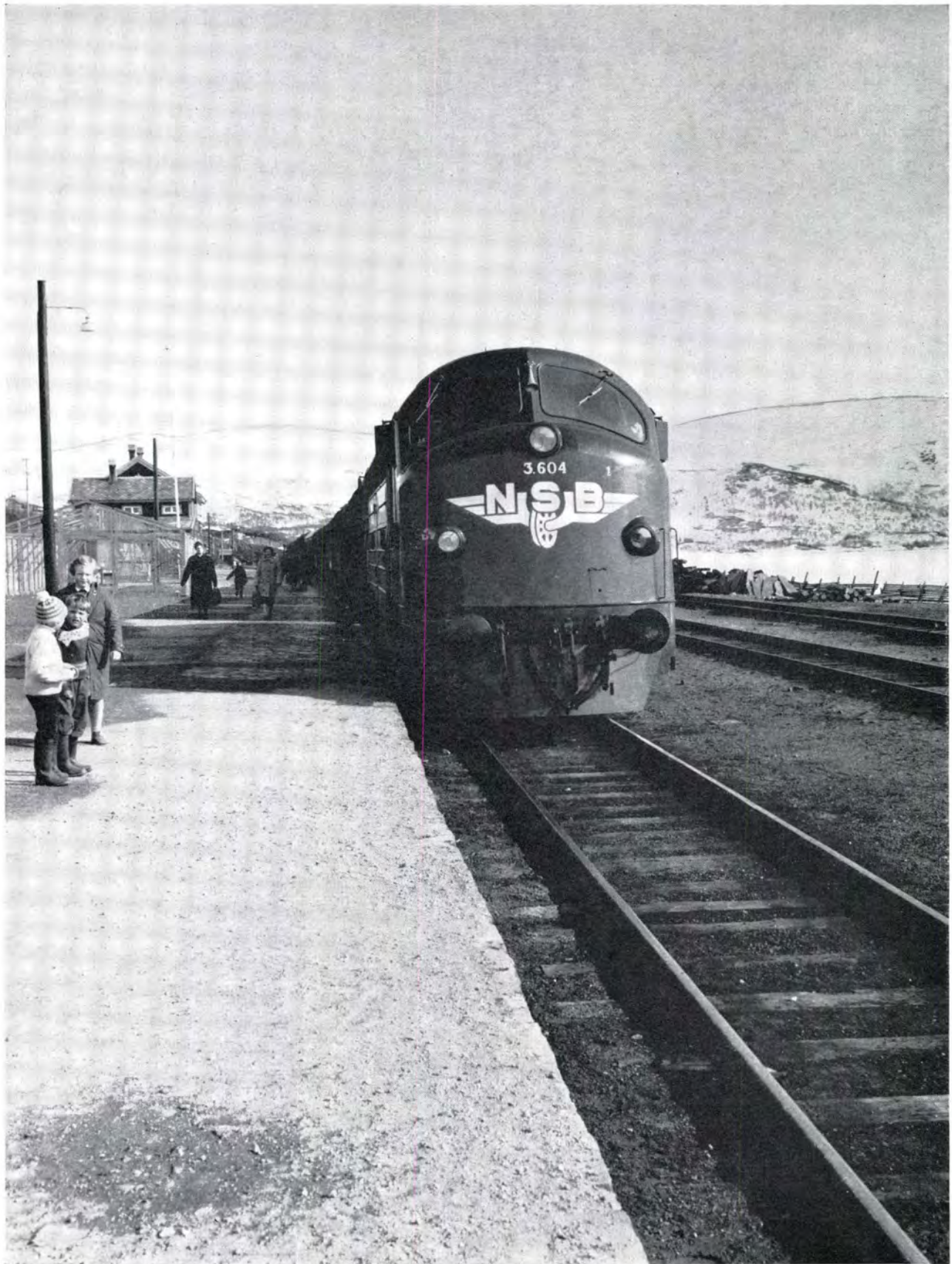
I forhold til terminen 1957—58 har ikke omløpshastigheten for de ovennevnte varer endret seg vesentlig.

Regner man ut omløpshastigheten for hele varebeholdningen under ett på grunnlag av verditalle, får man for terminen 1958—59 et omslagstall på 0,9, dvs. en varighet på 13—14 mndr. Det samme tallet kom man fram til også for terminen 1957—58. Man må imidlertid være oppmerksom på at denne framgangsmåten er temmelig unøyaktig, idet prisvariasjoner nødvendigvis vil influere på resultatet.

En betingelse for å oppnå et effektivt og økonomisk forsvarlig lagerhold er bl. a. moderne og godt utstyrte lagerplasser og -lokaler. Det er blitt særlig aktuelt i den senere tid da lagerbeholdningens struktur har endret seg i og med den økte mekanisering på mange felter, overgangen fra damp til diesel og elektrisk drift og at kravet til presisjon er blitt større.

Det har foregått og foregår fremdeles en forskyvning i materialbeholdningen fra grove og billige mot mer høyverdige, kostbare og samtidig mer ømfintlige reservedeler og forbruksartikler. Kravet til lagerlokalenes standard er dermed blitt strengere.

Flere av de lagerlokaler Statsbanene i dag disponerer kan ikke sies å tilfredsstille kravene. I og med de betydelige verdier Statsbanene har bundet i lagerbeholdninger (160—170 mill. kr. = 5—6 % av NSB's aktiva), bør en bedring av lagerforholdene i distriktene få høy prioritet.






Ustaoset stasjon på Bergensbanen.





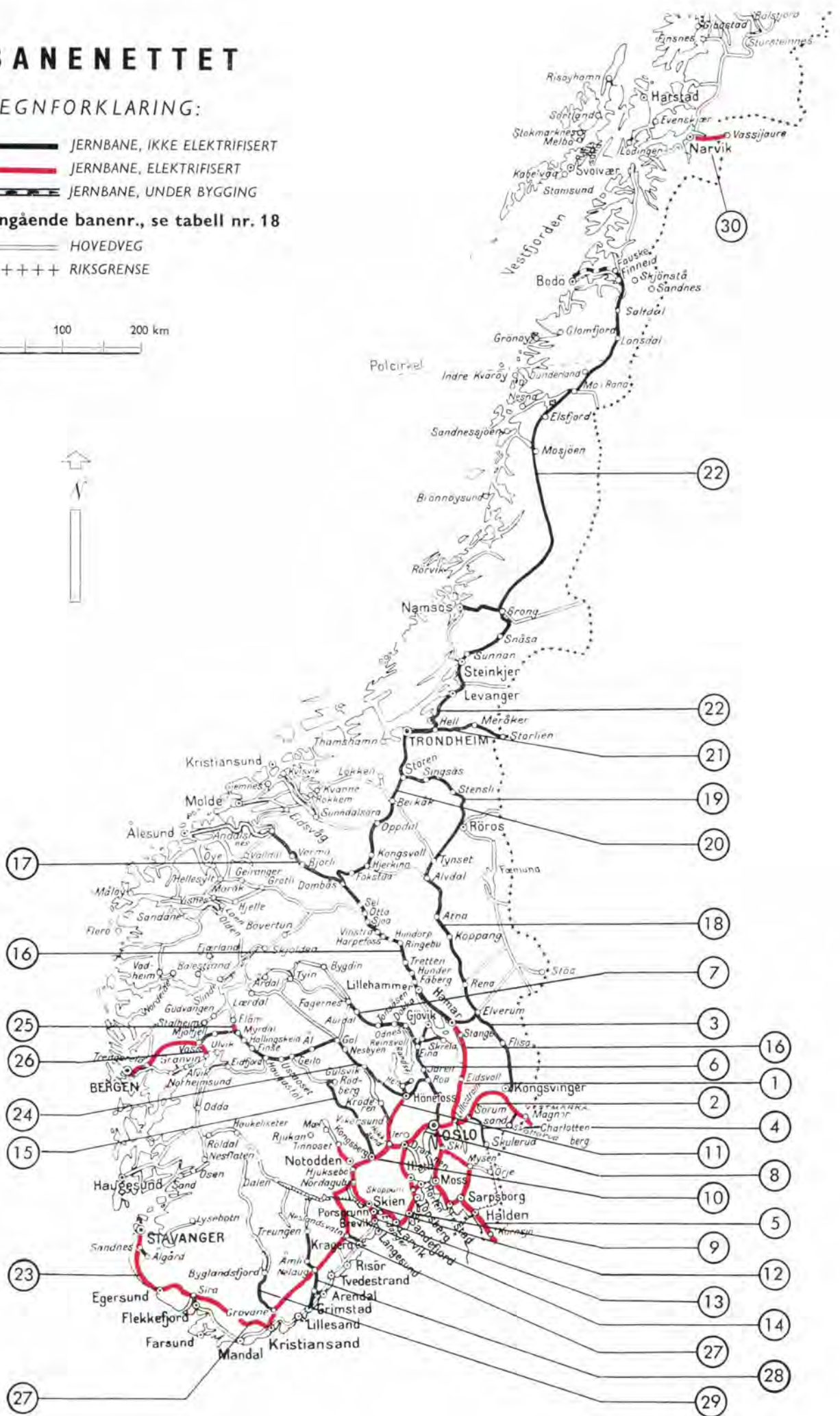
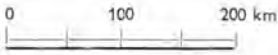
# BANENETTET

## TEGNFORKLARING:

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

Angående banenr., se tabell nr. 18

-  HOVEDVEG
-  RIKSGRENSE



## 6. Spesielle tabelloppstillinger

Banenettets utstrekning og fordeling framgår av kartet side 56 samt tabell nr. 18.

Tallene som er anført på kartet, angir banenummer (jfr. tabell nr. 18).

Tabell nr. 18. Banenettet pr. 31.12.59.

Bane-nr. (anmerket på kartet side 56)	Distrikt og banebetegnelse	Total km	Normal- sporet km	Smal- sporet km	Driftstengde		Elektrifisert	
					Dobbeltsporet		Strekning	
					km	Strekning	km	Strekning
<b>Oslo distrikt.</b>								
1	Hovedbanen (Oslo—Eidsvoll) .....	68	68	—	21	Oslo—Lillestrøm	68	Oslo—Eidsvoll
2	Kongsvingerbanen (Lillestrøm—Charlot- tenberg riksgrense) med sidelinje Skotte- rud—Vestmarka <sup>1</sup> .....	129	129	—	—	—	115	Lillestrøm—Charlot- tenberg riksgrense
3	Solørbanen (Kongsvinger—Elverum) ..	94	94	—	—	—	—	—
4	Aurskog—Hølandsbanen (Sørumsand— Skulerud) .....	57	—	57	—	—	—	—
5	Østfoldbanen Oslo—Kornsjø riksgrense (østre og vestre linje) .....	250	250	—	24	Oslo—Ski	248	Oslo—Kornsjø (østre og vestre linje)
6	Gjøvikbanen (Oslo—Gjøvik) med side- linjer Roa—Hønefoss og Reinsvoll— Skreia .....	178	178	—	—	—	—	—
7	Valdresbanen (Eina—Fagernes) .....	109	109	—	—	—	—	—
1—7 Sum, Oslo distrikt		885	828	57	45	—	431	—
<b>Drammen distrikt.</b>								
8	Drammenbanen (Oslo—Drammen) ....	53	53	—	23	Oslo—Asker	53	Oslo—Drammen
9	Vestfoldbanen (Drammen—Larvik—Eid- anger) med sidelinje Skoppum—Horten	147	147	—	—	—	147	Drammen—Larvik —Eidanger og Skoppum—Horten
10	Drammen—Kongsberg—Hjuksebø .....	83	83	—	—	—	83	—
11	Hokksund—Hønefoss—Randsfjord med sidelinjen Vikersund—Krøderen <sup>1</sup> .....	98	98	—	—	—	54	Hokksund—Hønefoss
12	Bratsbergbanen <sup>2</sup> (Tinnoset—Hjuksebø— Nordagutu—Porsgrunn) med sidelinje Eikonrød—Skien G. ....	96	96	—	—	—	96	Tinnoset—Porsgrunn
13	Porsgrunn—Brevikbanen .....	12	12	—	—	—	12	Porsgrunn—Brevik
14	Sørlandsbanen (Nordagutu—Lunde) ...	31	31	—	—	—	31	Nordagutu—Lunde
15	Numedalsbanen (Kongsberg—Rødberg) ..	93	93	—	—	—	—	—
8—15 Sum, Drammen distrikt		613	613	—	23	—	476	—
<b>Hamar distrikt.</b>								
16	Eidsvoll—Dombåsbanen .....	275	275	—	—	—	58	Eidsvoll—Hamar
17	Raumabanen (Dombås—Åndalsnes) ....	114	114	—	—	—	—	—
18	Rørosbanen (Hamar—Elverum—Tynset)	221	221	—	—	—	—	—
16—18 Sum, Hamar distrikt		610	610	—	—	—	58	—
<b>Trondheim distrikt.</b>								
19	Rørosbanen (Tynset—Støren) .....	163	163	—	—	—	—	—
20	Dovrebanen (Dombås—Trondheim) ....	210	210	—	—	—	—	—
21	Meråkerbanen (Trondheim—Storlien riksgrense) .....	102	102	—	—	—	—	—
22	Nordlandsbanen (Hell—Fauske) med sidelinje Grong—Namsos .....	693	693	—	—	—	—	—
19—22 Sum, Trondheim distrikt		1168	1168	—	—	—	—	—

<sup>1</sup> Betjener bare godstrafikk.

<sup>2</sup> Inntil 30.6.55 i sameie med Norsk Hydro. Norsk Hydros aksjeinteresser ble innløst av staten pr. nevnte datum.



Bane-nr. nummeret på kartet side 56)	Distrikt og banebetegnelse	Driftslengde						
		Total km	Normal- sporet km	Smal- sporet km	Dobbeltsporet		Elektrifisert	
					km	Strekning	km	Strekning
<b>Stavanger distrikt.</b>								
23	Sørlandsbanen (Sira—Stavanger) med sidelinjer Sira—Flekkefjord og Ganddal —Ålgård <sup>1</sup> .....	160	160	—	—	131	Sira—Stavanger	
<b>Bergen distrikt.</b>								
24	Bergensbanen (Hønefoss—Bergen) .....	402	402	—	—	107	Bergen—Voss	
25	Flåmsbana (Myrdal—Flåm) .....	20	20	—	—	20	Myrdal—Flåm	
23	Hardangerbana (Voss—Granvin) .....	27	27	—	—	27	Voss—Granvin	
24—23	Sum, Bergen distrikt	449	449	—	—	154		
<b>Kristiansand distrikt.</b>								
27	Sørlandsbanen (Lunde—Sira) med side- linje Neslandsvatn—Kragerø .....	317	317	—	—	291	Lunde—Sira	
28	Arendal—Treungenbanen med sidelinje Rise—Grimstad .....	113	113	—	—	—		
29	Setesdalsbanen (Grovane—Byglands- fjord) .....	58	—	58	—	—		
27—29	Sum, Kristiansand distrikt	488	430	58	—	291		
<b>Narvik distrikt.</b>								
30	Ofofbanen (Narvik—Vassijaure riksgrænse) .....	42	42	—	—	42	Narvik—Vassijaure riksgrænse	
1—30	Sum, Norges Statsbaner	4415	4300	115	68	1583		

<sup>1</sup> Betjener bare godstrafikk f. o. m. 1.11.55.

Tabell nr. 19. Taps- og vinningskonto (hovedposter) vedr. 1958—59.

Utgifter (hele 1000 kr.)		Inntekter (hele 1000 kr.)	
Utgifter ved Hovedstyret (sentraladministrasjonen) .....	15 046	Trafikkinntekter ved jernbanedriften:	
Herav på anlegg og bildrift .....	1 728	Persontrafikk (reisende og reisegods) .....	169 492
Utgifter ved jernbanedriften (distrikts- og verkstedadm., drift og vedlikehold) ..	464 410	Postbefordring .....	8 420
Utgifter ved bildriften (administrasjon, drift og vedlikehold) .....	22 275	Godstrafikk .....	206 489
Utgifter ved eiendomsdriften (drift og vedlikehold) ..	1 219	Øvrige trafikkinntekter .....	4 221
Renteutgifter .....	184	Andre inntekter vedrørende jernbanedriften .....	9 142
Avsetning til fornyelsesfond:		Renteinntekter .....	1 340
Jernbanedriften .....	45 975	Inntekter ved bildriften .....	25 534
Bildriften .....	3 285	Inntekter ved eiendomsdriften .....	1 188
Eiendomsdriften .....	—	Balanse. Totalt underskudd <sup>1</sup> .....	172 981
Dekning av pensjonskassenes underskudd .....	48 422		
Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen ÷	1 291		
Overtallig arbeidskraft .....	1 010		
	598 807		598 807

<sup>1</sup> Herav utgjør underskudd på driften kr. 75,6 mill. (jfr. tabell nr. 4).

Tabell nr. 20. Statsbanenes totale driftsinntekter.

	1949—50 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.	1958—59 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang (-)	
				siden 1949—50	siden 1957—58
<i>Trafikkinntekter ved jernbanedriften:</i>					
Persontrafikk (reisende og reisegods) .....	133 000	166 548	169 492	27,4	1,8
Postbefordring .....	6 702	8 347	8 420	25,6	0,9
Godstrafikk .....	135 249	206 846	206 489	52,7	÷ 0,2
Øvrige trafikkinntekter .....	2 844	4 176	4 222	48,5	1,1
<i>Sum trafikkinntekter ved jernbanedriften .....</i>	<i>277 795</i>	<i>385 917</i>	<i>388 623</i>	<i>39,9</i>	<i>0,7</i>
<i>Andre inntekter:</i>					
Andre inntekter av jernbanedrift .....	4 214	8 003	9 142	116,9	14,2
Renteinntekter .....	219	1 100	1 340	511,9	21,8
Bildrift .....	9 882	22 949	25 534	158,4	11,3
Eiendomsdrift .....	684	1 143	1 188	73,7	3,9
<i>Sum inntekter i alt .....</i>	<i>292 794</i>	<i>419 112</i>	<i>425 827</i>	<i>45,4</i>	<i>1,6</i>
Sum (basis 1949—50 = 100) .....	100	143,1	145,4		

Fra Statsbanenes reisebyrå, Oslo. (Fellesbanken A/S' lokaler.)





Tabell nr. 21. Statsbanenes totale driftsutgifter.

	1949—50 1 000 kr.	1957—58. 1 000 kr.	1958—59 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang (-)	
				siden 1949—50	siden 1957—58
<b>ADMINISTRASJON</b>					
Sentraladministrasjon (den del som belastes Statsbanenes drift) .....	5 899	12 521	13 318	125,8	6,4
Distrikts- og verkstedadministrasjon .....	8 446	14 858 <sup>1</sup>	18 909 <sup>1</sup>	123,9	27,3
Jernbaneskolen .....	255	399	372	45,9	÷ 6,8
Eiendomsdrift (ekskl. fornyelsesavsetning) .....	1 012	1 314	1 219	20,5	÷ 7,2
<b>BANE OG BYGG</b>					
Linjens bevoktning og vedlikehold .....	50 277	79 851	86 930	72,9	8,9
<b>ELEKTROTEKNISKE ANLEGG</b>					
Svakstrømsanlegg .....	1 186	2 051	2 280	92,2	11,2
Sikringsanlegg .....	1 429	2 197	2 334	63,3	6,2
Elektriske baneanlegg .....	1 855	4 150	4 490	142,0	8,2
<b>DRIFT OG TRAFIKK</b>					
Ekspedisjonssteder .....	77 979	123 574	124 612	59,8	0,8
Konduktørtjeneste .....	13 378	21 725	21 677	62,0	÷ 0,2
Vogners renhold m. v. ....	5 166	10 650	10 604	105,3	÷ 0,4
Vogners belysning og oppvarming .....	2 659	4 058	4 048	52,2	÷ 0,2
Vogners visitasjon og smøring .....	2 619	4 394	4 369	66,8	÷ 0,6
Lokomotivtjeneste .....	22 773	40 001	39 920	75,3	÷ 0,2
Lokomotivers og motorvogners forbruk .....	39 745	39 954	29 914	÷ 24,7	÷ 25,1
Lokomotivers og motorvogners puss .....	9 965	16 320	15 434	54,9	÷ 5,4
Reisebyråer .....	813	3 494	3 779	364,8	8,2
Bildrift (ekskl. fornyelsesavsetning) .....	8 576	21 206	22 275	159,7	5,0
<b>VERKSTEDER</b>					
Vedlikehold av rullende materiell .....	39 157	53 925	55 939	42,9	3,7
Verkstedenes fellesutgifter .....	9 550	13 864	11 943	25,1	÷ 13,9
<b>FORRÅD</b>					
Forrådsvirksomheten .....	2 926	5 410	5 389	84,2	÷ 0,4
<b>FELLES</b>					
Skadeserstatninger, tap ved uhell .....	2 286	3 260	5 222	128,4	60,2
Forskjellige utgifter .....	3 305	10 676	12 323	272,9	15,4
Leie av rullende materiell .....	44	1 663	3 182	7 131,8	91,3
Statsbanenes regnskapsrevisjon .....	393	689	741	88,5	7,5
Renteutgifter .....	860	169	184	÷ 78,8	8,9
Sum løpende driftsutgifter .....	312 562	492 373	501 407	60,4	1,8
<b>AVSETTING TIL FORNYELSESFOND</b>					
(jernbanedrift, bildrift og eiendomsdrift) .....	15 455	51 798	49 260	218,7	÷ 4,9
PENSJONSKASSENES UNDERSKUDD .....	1 776	40 189	48 422	2 626,5	20,5
DIVERSE UTGIFTSPOSTER .....	3 774	—	—	—	—
<b>PRISDIFERANSEKONTO VEDRØRENDE</b>					
MATERIALBEHOLDNINGEN .....	—	402	÷ 1 292	—	÷ 421,4
OVERTALLIG ARBEIDSKRAFT .....	—	—	1 010	—	—
Sum, utgifter i alt .....	333 567	584 762	598 807	79,5	2,4
Sum, i alt (basis 1949—50 = 100) .....	100	175,3	179,5		

<sup>1</sup> Inntil 1.7.58 ble verkstedadministrasjonens utgifter belastet hovedgruppen Verkstedenes fellesutgifter. Kr. 3,7 mill. av stigningen i utgiftene fra 1957—58 til 1958—59 skyldes denne *forskyvning* på utgiftssiden. Reell utgiftsøkning i 1958—59 ca. kr. 0,3 mill.

Tabell nr. 22. Vognenes løp målt i akselkm.<sup>1</sup>

		1949—50	1957—58	1958—59
Akselkm person-, post og konduktørvogner normalt og smalt spor .....	mill.	278	307	317
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor pr. km driftslengde	tusen	64	70	72
Løp i km pr. aksel for person-, post- og konduktørvogner (ekskl. smalspørte vogner)	tusen	69,4	65,9	66,9
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofotbanen) .....	mill.	345	361	363
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofotbanen) pr. km driftslengde .....	tusen	79	82	82
Løp i km pr. aksel for godsvogner (ekskl. malmvogner Ofotb. og smalspørte vogner)	tusen	13,5	14,1	14,4

<sup>1</sup> 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 med andre ord utført en driftsyttelse på  $2 \times 20 = 40$  godsvognakselkm.

Tabell nr. 23. Norske lokomotivers og motorvogners løp i km på egne og fremmede baner.<sup>1</sup>

	1949—50 1 000	1957—58 1 000	1958—59 1 000
<i>Normalspørte damplokomotiver:</i>			
Lokomotivkm .....	18 676	10 858	7 227
<i>Elektriske lokomotiver:</i>			
Lokomotivkm .....	6 841	12 022	11 825
<i>Elektriske motorvogner:</i>			
Motorvognkm .....	4 346	9 254	9 884
<i>Forbrenningsmotorvogner (normalspørte):</i>			
Motorvognkm .....	2 764	6 491	6 857
<i>Diesellokomotiver:</i>			
Lokomotivkm .....	—	2 235	4 610

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

Tabell nr. 24. Persontrafikken.

		1949—50	1957—58	1958—59
Antall reiser .....	mill.	39,7 <sup>1</sup>	41,9 <sup>2</sup>	41,3 <sup>2</sup>
Personkm .....	mill.	1527	1720	1726
Personkm pr. km driftslengde .....	tusen	349	393	391
Gjennomsnittlig reiselengde .....	km	38,5	41,1	38,5

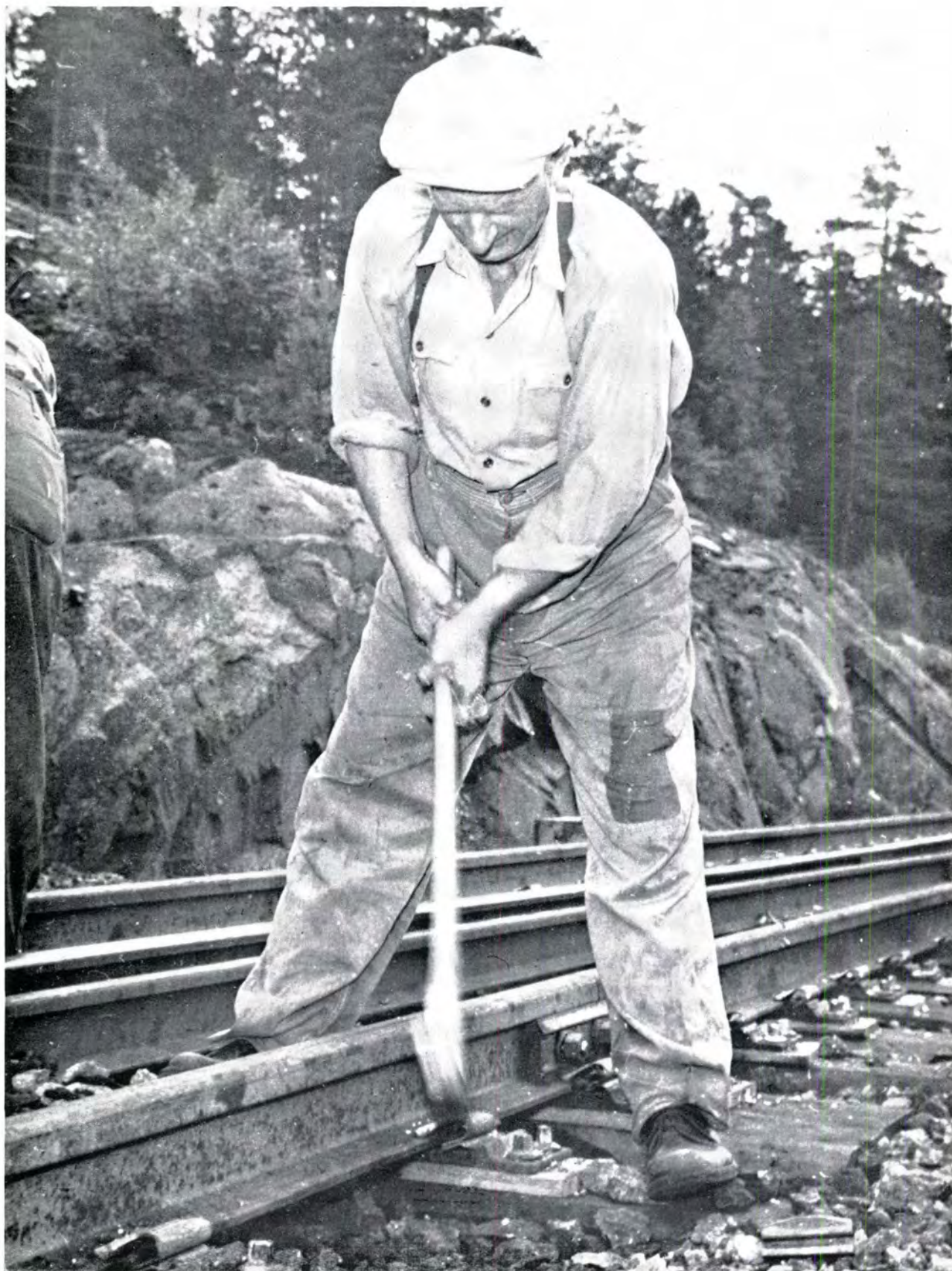
<sup>1</sup> Ekskl. rullebilletter mv. solgt i tog.

<sup>2</sup> Inkl. rullebilletter mv. solgt i tog.

Tabell nr. 25. Godstrafikk (målt i antall tonn).

	1949—50 1 000 tonn	1957—58 1 000 tonn	1958—59 1 000 tonn
Ilgods (ekskl. levende dyr) .....	248	256	252
Fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen) .....	5 485	4 948	4 970
Malm Ofotbanen .....	7 737	10 472	9 353
Sum .....	13 470	15 676	14 575





Skinnefestet må være i orden.

Tabell nr. 26. Godstrafikk (målt i antall nettotonn).

	1949—50	1957—58	1958—59
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen) .. mill.	1 049	997	1 024
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen), basis 1949—50 = 100 .....	100	95	98
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen) pr. km driftslengde .....	tusen 240	227	232
Tonnkm malm Ofotbanen .....	mill. 309	419	375

Tabell nr. 27. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper).

	1949—50	1957—58	1958—59	
	1 000 tonn	1 000 tonn	1 000 tonn	Prosent
1. Trelast .....	1 136	693	702	15,5
2. Treforedlingsprodukter .....	518	516	491	10,8
3. Gjødning .....	444	360	357	7,9
4. Kull, koks og mineraloljer .....	252	254	230	5,1
5. Tegilverksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc. ....	260	125	148	3,3
6. Kjemiske produkter .....	203	312	333	7,4
7. Malm, <sup>1</sup> kis og andre mineraler .....	392	177	160	3,5
8. Forstoffer .....	196	153	143	3,2
9. Jern og stål .....	173	205	191	4,2
10. Matvarer .....	158	104	114	2,5
11. Diverse (herunder jerubanens egne transp.)	1 153	1 601	1 657	36,6
Sum .....	4 885	4 500	4 526	100,0

<sup>1</sup> Ekskl. malm Ofotbanen, hvor malmtransportmengden fra hvert av driftsårene 1949—50, 1957—58 og 1958—59 var henholdsvis 7,7, 10,5 og 9,4 mill. tonn.

Tabell nr. 28. Utgifter til vedlikehold av bygninger.

	1949—50	1957—58	1958—59
	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.
Vokterboliger .....	1 534	1 192	1 488
Bygninger ved stasjoner .....	4 758	5 436	5 702
Vannstasjoner, kullskur mv. ....	525	475	368
Lok.staller, motorvognhaller mv. ....	786	1 004	879
Verkstedbygninger .....	958	1 108	900
Forrådsbygninger .....	129	210	143
Bygninger vedrørende eiendomsdriften .....	818	1 009	900
Personalrom (overnattingsrom mv.) og velferdsrom	673	2 239	2 018
Sum .....	10 181	12 673	12 398



Tabell nr. 29. Faktisk forbruk av dieselolje, kull og elektrisk energi.

År	Dieselolje <sup>1</sup>		Kull <sup>1</sup>		Elektrisk energi <sup>1</sup>	
	Mengde 1000 liter	Verdi mill. kr.	Mengde tonn	Verdi mill. kr.	Mengde mill. kWh	Verdi mill. kr.
1949—50	— <sup>2</sup>	— <sup>2</sup>	301 000	33,0	105,3	2,8
1953—54	4 184	1,04	257 000	33,4	131,0	3,5
1954—55	5 523	1,28	239 000	31,1	147,0	4,0
1955—56	6 513	1,60	227 000	36,3	154,0	4,6
1956—57	6 613	1,90	197 000	35,5	164,0	6,7
1957—58	11 900	3,80	152 000	25,1	172,0	6,7
1958—59	15 700	4,70	100 000	13,5	182,0	7,0

<sup>1</sup> Togframføring og oppvarming (fra lok.) av tog.

<sup>2</sup> Man har ikke nøyaktige tall for dette driftsår.

Tabell nr. 30. Utgifter til vedlikehold av rullende materiell.

	1949—50 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.	1958—59 1 000 kr.
1. <i>Vogner.</i>			
Person-, <sup>1</sup> post- og konduktørvogner .....	11 079	19 461	18 853
Godsvogner .....	5 695	12 369	12 384
Presenninger (inkl. anskaffelse) .....	696	649	517
2. <i>Trekraft mv.</i>			
Elektriske lokomotiver .....	3 244	6 914	7 161
Elektriske motorvogner for ekspress tog .....	267	265	228
Elektriske motorvogner for øvrig .....	1 028	4 206	4 237
Damplokomotiver .....	21 922	14 197	11 362
Diesellokomotiver <sup>2</sup> .....	—	1 449	2 158
Forbrenningsmotorvogner for ekspress tog .....	677	666	744
Forbrenningsmotorvogner for øvrig .....	2 632	6 039	7 193
Motortrakterer (skinnetrakterer) <sup>2</sup> .....	—	1 025	956
Diverse trekraftmateriell .....	732	46	235
3. <i>Diverse</i> .....	735	503	1 854
Sum .....	48 707	67 789	67 882

<sup>1</sup> Herunder sove- og spisevogner.

<sup>2</sup> Er tidligere ført under «Diverse trekraftmateriell».

Tabell nr. 31. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m.

År	Elektrifisert i alt ved utgangen av terminen (pr. 30. 6.)		Enfase- energi Mill. kWh	Kostende, ekskl. utgifter til omforming og fordeling Mill. kr.
	Driftslengde km	Sporelengde km		
1951—52	1018	1371	116	3,2
1952—53	1123	1522	120	3,0
1953—54	1123	1536	131	3,5
1954—55	1230	1677	147	4,0
1955—56	1303	1797	154	4,6
1956—57	1380	1891	164	6,7
1957—58	1450	1970	170	6,3
1958—59	1529	2071	179	7,1

Tabell nr. 32. Statsbanenes driftspersonale og lønn til dette fordelt på fagområder og tjenestegrener.

	Gjennomsnittlig antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestgjørende og sesongarbeidere)			Løninger <sup>1</sup> , 1 000 kr.		
	1949—50	1957—58	1958—59	1949—50	1957—58	1958—59
<b>JERNBANEDRIFT</b>						
<i>Administrasjon</i>						
Sentraladministrasjon .....	591	675	703	5 702	11 824	13 001
Distrikts- og verkstedadministrasjon .....	1 001	1 012	968	9 035	16 970	17 619
Jernbaneskolen .....	16	16	14	223	317	316
<i>Bane og bygg</i>						
Linjepersonale .....	6 671	6 022	6 061	48 055	82 921	89 011
<i>Elektrotekniske anlegg</i>						
Svakstrømspersonale (telefon mv.) .....	129	122	137	1 099	1 777	2 160
Sikringsanlegg .....	105	123	126	1 035	2 009	2 180
Elektriske baneanlegg .....	171	246	255	1 506	3 616	4 061
Sterkstrømsanlegg (lysmonteringer mv.) .....	162	183	178	932	2 146	2 370
<i>Drift og trafikk</i>						
Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner) .....	8 832	8 128	7 759	68 489	112 368	115 153
Konduktørbetjening .....	1 319	1 192	1 150	12 248	20 891	20 931
Vognvisitører .....	151	211	206	1 434	3 339	3 372
Lokomotivbetjening .....	2 182	2 191	2 117	21 439	39 098	39 204
Pusserpersonale og kullempere .....	1 275	976	911	9 527	13 988	13 972
Reisebyråer .....	46	172	167	587	2 766	2 878
<i>Verksteder</i>						
Verkstedpersonale .....	3 542	3 377	3 290	32 400	54 628	57 597
<i>Forråd</i>						
Forrådspersonale .....	378	391	363	3 150	5 466	5 403
Sagbruk og impregneringsverk .....	214	138	109	1 578	1 717	1 619
Sum jernbanedrift .....	26 785	25 175	24 514	218 439	375 841	390 847
<b>BILDRIFT</b>	502	781	782	3 443	10 794	11 844
Sum i alt .....	27 287	25 956	25 296	221 882	386 635	402 691
Sum i alt (basis 1949—50 = 100) .....	100	95,1	92,7	100	174,2	181,5

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

Tabell nr. 33. Totale lønnsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter.

	1949—50 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.	1958—59 1 000 kr.
1. Fast regulativmessig lønn og dyrtidstillegg mv. til fast personale .....	132 536	276 549	294 835
2. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale .....	4 621	7 266	5 762
3. Lønn inkl. dyrtidstillegg mv. til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere) .....	57 089	58 279	59 793
4. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale .....	927	1 022	812
5. Overtidsbetaling til fast personale .....	5 375	6 937	6 232
6. Overtidsbetaling til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere) .....	1 097	651	603
7. Diverse lønnsarter .....	20 237	35 931	34 654
Sum .....	221 882	386 635	402 691
Sum (basis 1949—50 = 100) .....	100	174,2	181,5



Tabell nr. 34. Antall tjenestemenn innenfor de forskjellige tjenestegrener som i de nærmeste 10 år vil fratru på grunn av oppnådd aldersgrense.

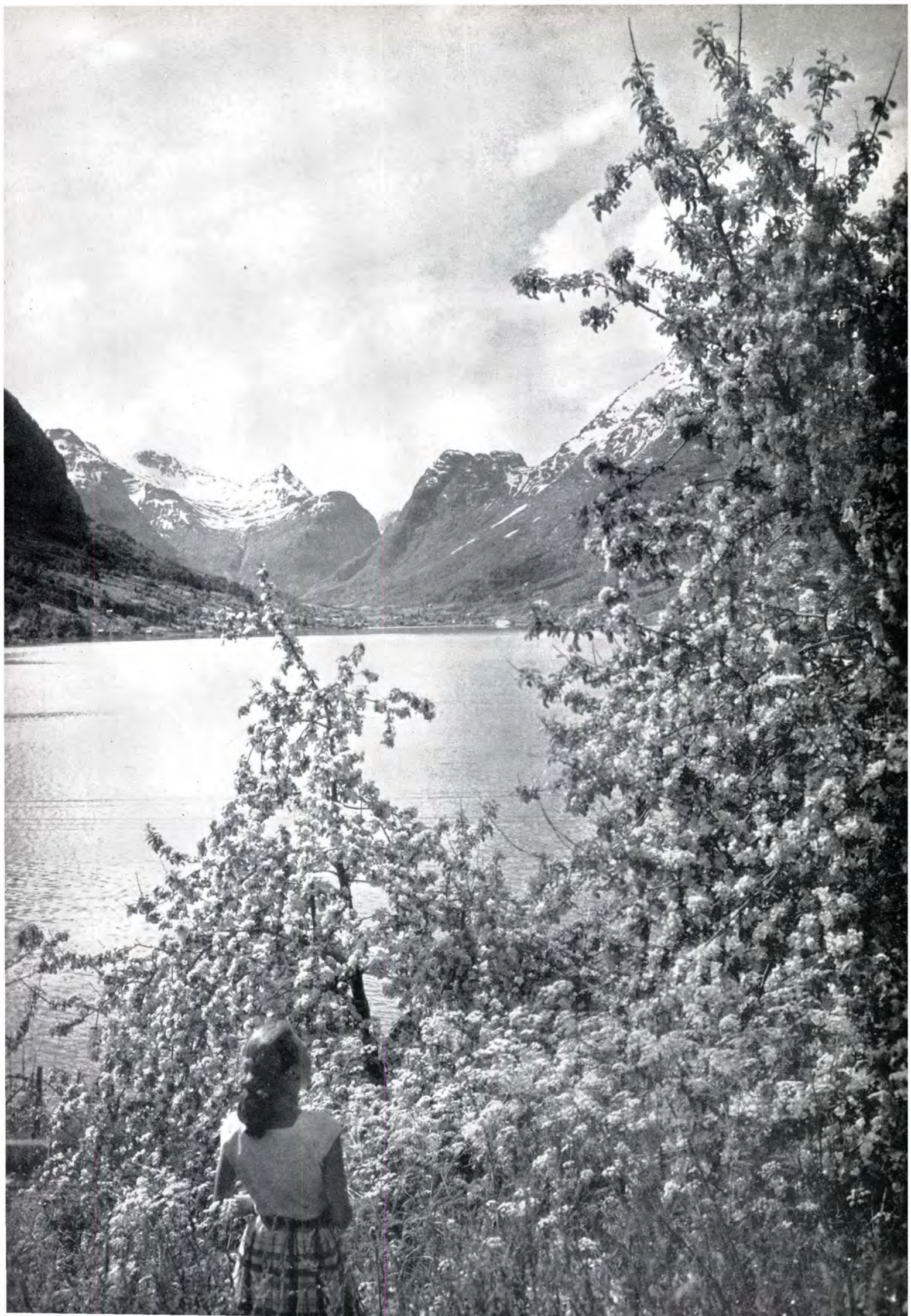
	1959-60	1960-61	1961-62	1962-63	1963-64	1964-65	1965-66	1966-67	1967-68	1968-69	Sum
Administrasjonstjenesten .....	22	15	30	29	30	32	35	52	43	34	322
Linjetjenesten .....	128	152	161	169	157	154	148	153	168	153	1 543
Elektrotjenesten .....	9	10	12	13	13	14	9	19	8	13	120
Innvendig stasjonstjeneste inkl. reisebyråene .....	58	43	73	67	68	80	86	88	68	49	680
Utvendig stasjonstjeneste inkl. vogners renhold og opp- varming samt vognvisitasjon ..	92	136	146	112	114	110	128	87	89	69	1 083
Konduktørtjenesten .....	24	33	39	35	40	41	29	13	9	12	275
Lokomotivtjenesten .....	63	53	59	67	61	63	82	49	22	9	528
Lokomotivstalltjenesten .....	11	20	12	18	24	19	20	19	14	19	176
Verkstedtjenesten .....	31	50	61	57	39	35	62	43	38	51	467
Forrådstjenesten .....	6	3	6	10	9	3	5	8	4	7	61
Bildriften .....	7	3	5	8	2	7	5	12	7	8	64
Sum .....	451	518	604	585	557	558	609	543	470	424	5 319

Tabell nr. 35. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi).

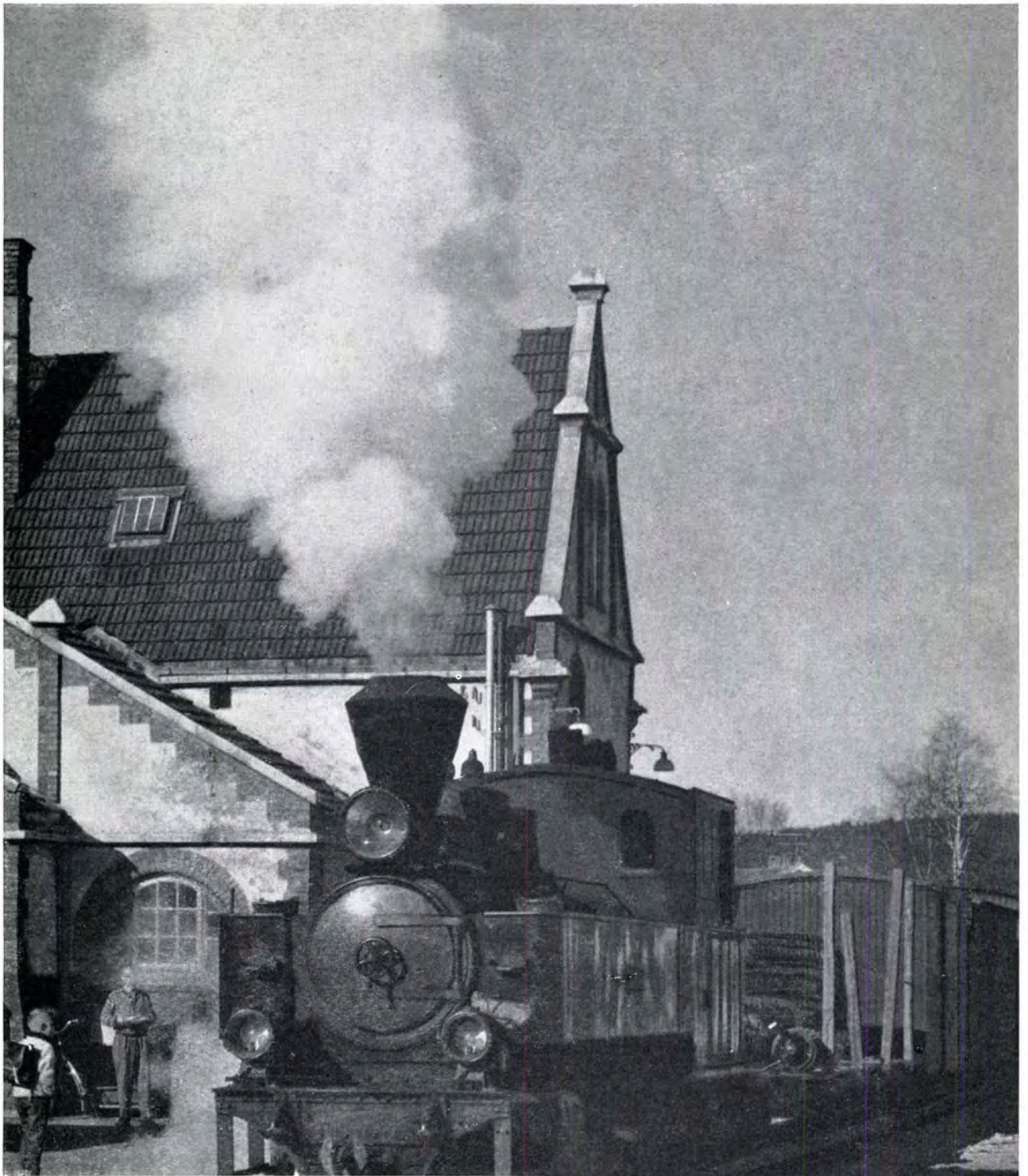
	Forbr.- enhet	Mengde			Verdi, mill. kr.		
		1949-50	1957-58	1958-59	1949-50	1957-58	1958-59
Kull .....	tonn	301 000	148 000	98 000	33,0	24,0	12,9
Dieselloje .....	1000 l.	— <sup>1</sup>	14 510	22 680	— <sup>1</sup>	4,6	6,3
Sement .....	tonn	3 500	2 300	1 700	0,3	0,3	0,2
Skinner innlagt i spor .....	tonn	8 500	11 300	11 300	4,1	11,0	9,9
Sviller innlagt i spor .....	stk.	495 000	332 000	322 000	8,9	9,9	9,0
Betongsviller innlagt i spor ..	stk.	—	11 900	24 000	—	0,7	2,0
Bygningsmaterialer av tre ..	std.	3 470	2 390	2 760	3,5	2,9	3,1

<sup>1</sup> Man har ikke nøyaktige tall for dette driftsår.









I 64 år har Aurskog-Hølandsbanen «puffet» seg fram mellom Sørumsand og Skulerud. Trofast har den slitt med sitt, sommer og vinter, i krig og fred. En gang et moderne fremskritt med eksistensberettigelse.

I de senere år har «Tertitten» nærmest vært en idyllisk severdighet, men selv dette skal nå ta slutt. I. juli 1960 settes for alltid bremsene på et nytt offer for den tekniske utvikling.



Fig. nr. 22. Organisasjonsplan for den sentrale administrasjon.

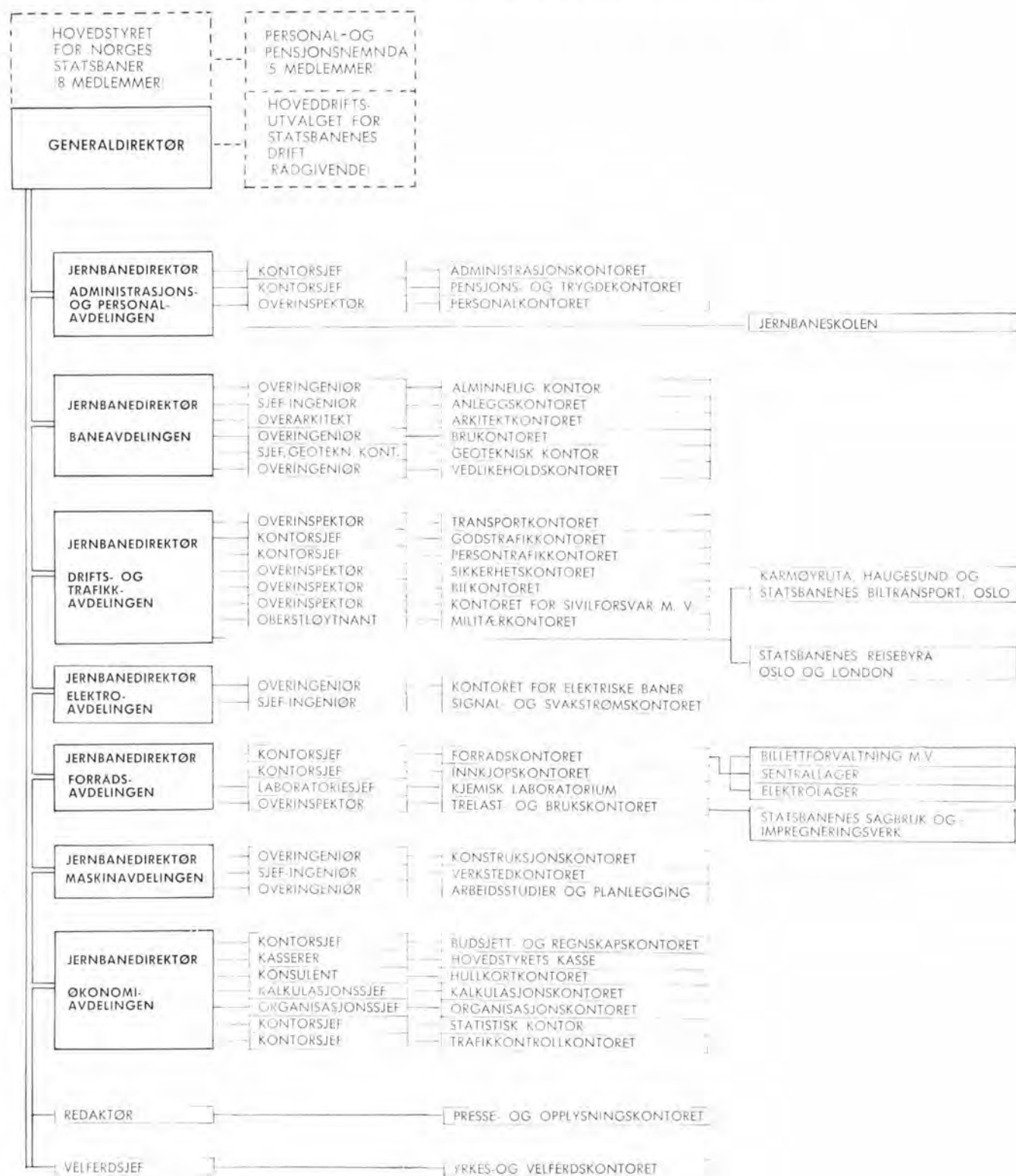
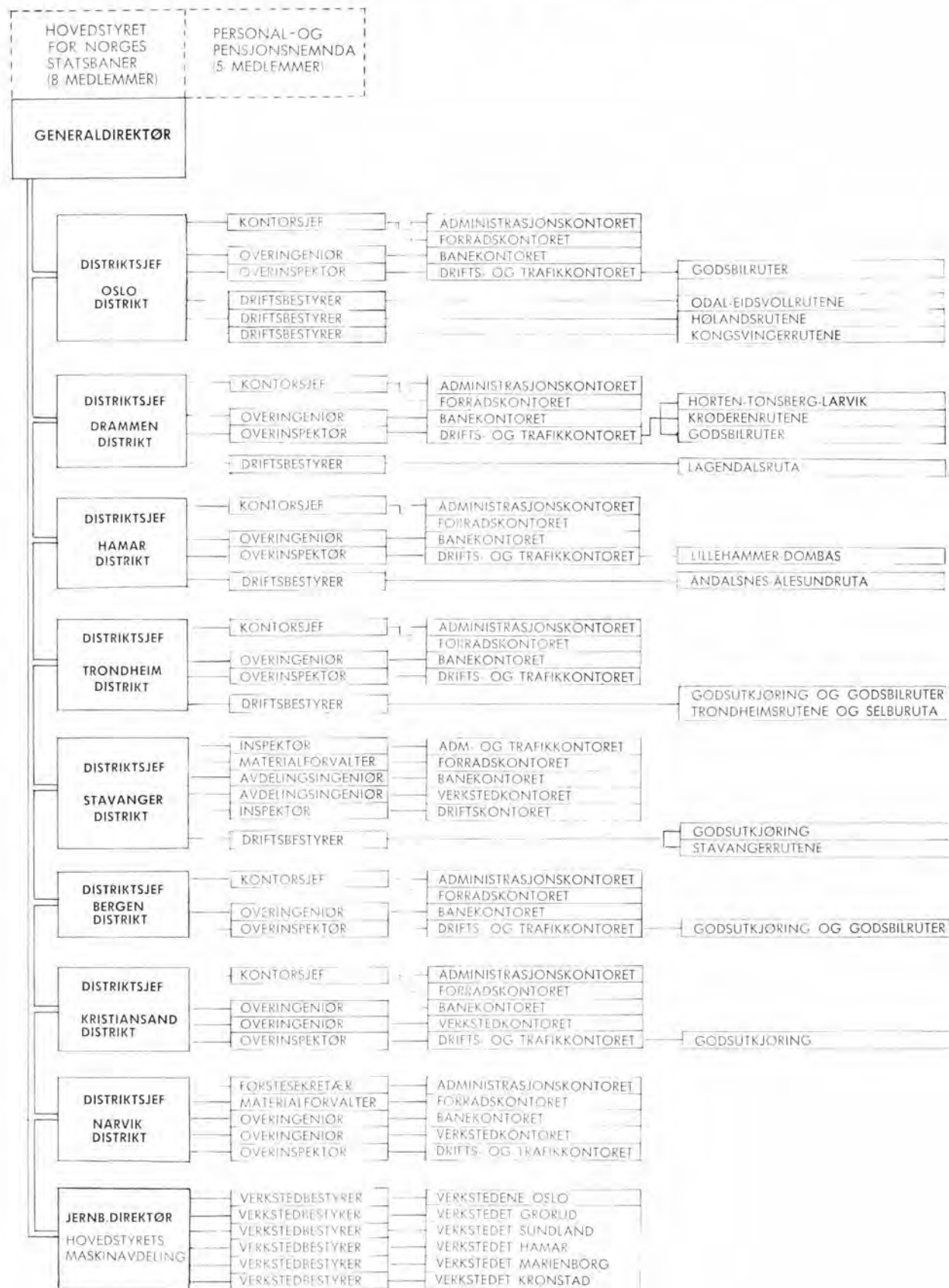




Fig. nr. 23. Organisasjonsplan for den lokale administrasjon.





NSB's driftsberetning er utarbeidet på grunnlag av bidrag fra de enkelte av Hovedstyrets fagavdelinger (se innholdsfortegnelsen). De økonomiske emner under de forskjellige avsnitt er utredet av Økonomiavdelingens Budsjett- og regnskapskontor, som også har forestått redigeringen av beretningen. Redaksjonen ble avsluttet i juni 1960.

**HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE**

Økonomiavdelingen



02101 01 HARTMARK HAKON L

Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



h11000646  
200000164977

KIRSTES BOKTRYKKERI, OSLO