

NORGES STATSBANER



DRIFTSBERETNING

1.7. 59 - 31.12. 60



Bratsbergbanen langs Heddalsvatnet (Hitterdalsvand) i Telemark
(Foto Wilse, 1927)

NORGES STATSBANER

DRIFTSBERETNING

1. 7. 59 - 31. 12. 60

De statistiske opplysninger vedrørende drifts- og trafikkytelser (målt i kvantum), bygger i denne og tidligere driftsberetninger på NSB's interne månedsstatistikk. — Leserne gjøres spesielt oppmerksom på et forhold vedrørende person-trafikken: I denne publikasjon har man tatt med alle reiser solgt i tog. mens tallene i den offisielle statistikk («Norges Jernbaner») er angitt ekskl. reiser solgt i tog.

KIRSTES BOKTRYKKERI

OSLO 1961

Driftsberetningen 1959-60.

Resymé av utviklingen i tidsrommet 1. 7. 59.- 31. 12. 60.

1959-60

Den befordrede *godsmengde* ekskl. malm Ofotbanen, målt i antall tonn gikk i 1959-60 opp med 5,3 % sammenlignet med foregående år. Il- og fraktstykkgodts gikk opp med henholdsvis 1,9 % og 2,2 %, mens fraktgodts i vognlaster viste en øking på 5,5 %. Målt i antall tonnkm viste godstrafikken ekskl. malm Ofotbanen en oppgang på 6,5 % fra 1958-59. Malmtransportene på Ofotbanen viste en stigning på 24,5 % målt i tonnkm.

Persontrafikken viser målt i antall reiser en oppgang på 0,6 mill., dvs. 1,5 %. Oppgangen skyldes økt salg av enkeltbilletter og billett kort. For månedsbilletter og ukekort er det derimot registrert en svak nedgang i antall reiser sammenlignet med 1958-59.

Målt i antall personkm viste persontrafikken en oppgang på 1,5 % fra 1958-59.

Inntektene i 1959-60 gikk opp med kr. 20,1 mill. (dvs. med 4,7 %) sammenlignet med forrige år. Sammenlignet med det vedtatte budsjett hadde man i 1959-60 et gunstig budsjettavvik på i alt kr. 22,6 mill. (dvs. 5,3 %). Den relativt sterke trafikk- og inntektsstigning må sees i sammenheng med den konjunkturoppgang som gjorde seg gjeldende etterat budsjettet ble framlagt.

De *løpende driftsutgifter* (til administrasjon, drift og vedlikehold) gikk i 1959-60 opp med kr. 34,0 mill. sammenlignet med forrige år, noe som i alt vesentlig skyldes at Statsbanenes bidrag til pensjonskassen fra 1. juli 1959 ble hevet fra 2 til 12 % (dvs. en 6-dobling).

De løpende driftsutgifter lå i 1959-60 kr. 5,4 mill. under det vedtatte budsjett. Dette gunstige budsjettavvik skyldes først og fremst at utgiftene til energi for togframføringen lå hele kr. 4,2 mill. under det budsjetterte beløp. Dessuten var nedgangen i antall personale atskillig større enn man hadde regnet med.

Når *underskuddet på driften*, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og driftsinntekter, i 1959-60 steg med kr. 13,9 mill. til kr. 89,5 mill., skyldes dette som foran nevnt at Statsbanenes tilskudd til pensjonskassen fra 1. juli 1959 ble hevet fra 2 til 12 %. Hadde man ikke hatt denne endring i bestemmelsene, ville underskuddet på driften ha gått ned med ca. kr. 19 mill.

Legges fornyelsesavsetningen, pensjonskassenes underskudd mv. til beløpet for underskuddet på driften, framkommer *totalt underskudd*. Dette utgjorde i 1959-60 kr. 158,2 mill., dvs. kr. 14,8 mill. mindre enn i 1958-59. Denne nedgang i totalunderskuddet skyldes særlig de økte inntektene i 1959-60.

Fra 1958-59 til 1959-60 var det en *nedgang* i gjennomsnittlig totalt personalantall på 875 mann. For jernbanedriften isolert var nedgangen 914 mann, mens bildriftens personale steg med 39 mann. De nevnte tall omfatter fast personale, stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere. Ser man isolert på fast ansatte og stadig tjenestgjørende, var nedgangen i alt 833 mann. Sesongarbeiderne viser en nedgang på 42 mann.

Foretas en sammenligning mellom 1959-60 og 1952-53, som hadde det høyeste antall gjennomsnittlig totalt sysselsatte, er den totale personalnedgang i alt 3898 mann, dvs. 13,8 %. For jernbanedriften isolert utgjør nedgangen 4132 mann, eller 14,9 %.

2. halvår 1960

Det som er særlig karakteristisk for 2. halvår 1960, er den gunstige utvikling man har hatt på inntektssiden. De samlede inntekter gikk opp med kr. 31,6 mill. (dvs. med 14 %) sammenlignet med samme periode forrige år. Både trafikktallene og de tilsvarende inntektstall viser at det var meget sterk etterspørsel etter jernbanens trafikkytelse i perioden. Det kan slås fast at takstforhøyelsene fra 1. september 1960 har gitt de merinntekter man hadde ventet. Denne gunstige utvikling må ses på bakgrunn av konjunkturoppgangen. De statistiske data som foreligger, tyder på at trafikken fortsatt er stigende.

Særlig på grunn av inntektsøkningen har man oppnådd en relativt stor nedgang i det regnskapsførte underskudd for driften og i det totale underskudd, sett både i forhold til samme tidsrom i 1959 og til vedtatt budsjett.

Til tross for den forholdsvis sterke stigning i trafikken, er personalstyrken fortsatt redusert.

Man viser for øvrig til følgende mer detaljerte redegjørelse:

Den befordrede *godsmengde* ekskl. malm Ofotbanen, målt i antall tonn gikk i 2. halvår 1960 opp med 4,3 % sammenlignet med 2. halvår 1959. Målt i antall tonnkm viste godstrafikken ekskl. malm Ofotbanen en oppgang på 5,8 % fra 2. halvår 1959. Maltransportene på Ofotbanen viste en stigning på 17,2 % målt i antall tonn.

Persontrafikken viser målt i antall reiser en svak nedgang som ikke kan sies å henhøre seg til noe bestemt billettslag. Målt i antall personkm viste persontrafikken en oppgang på 3,7 % fra 2. halvår 1959. Det vil si at gjennomsnittlig reiselengde har økt.

Inntektene i 2. halvår 1960 gikk som nevnt opp med kr. 31,6 mill. (dvs. med 14 %) sammenlignet med samme periode i forrige år. Sammenlignet med vedtatt budsjett hadde man i 2. halvår 1960 et gunstig budsjettavvik på i alt kr. 14 mill. (dvs. 5,8 %).

De *løpende driftsutgifter* (til administrasjon, drift og vedlikehold) gikk i 2. halvår 1960 opp med kr. 8,2 mill. sammenlignet med forrige år. Dette skyldes særlig lønnsøkningen fra 1. juni 1960.

De løpende driftsutgifter lå i 2. halvår 1960 kr. 3,3 mill. over det vedtatte budsjett. Dette ugunstige budsjettavvik skyldes først og fremst lønnsøkningen fra 1. juni 1960. I det vedtatte budsjett for halvårsterminen var det ikke dekning for merutgiftene til lønninger etter lønnsavtalen fra 1. juni 1960. Disse er beregnet til ca. kr. 8,7 mill. for perioden 1. juli—31. desember 1960.

Underskuddet på driften, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og driftsinntekter, gikk i 2. halvår 1960 ned med kr. 23,5 mill. til kr. 23,5 mill., dvs. en halvering sammenlignet med 2. halvår 1959. Den sterke nedgang i det regnskapsførte underskudd på driften skyldes vesentlig økingen i trafikkinntektene som følge av større trafikk samt takstforhøyelser gjeldende fra 1. september 1960.

Pensjonskassenes underskudd gikk i 2. halvår 1960 opp kr. 2,2 mill. Økingen skyldes reduksjon i personalantallet med derav følgende nedgang i bidragene til pensjonskassene samtidig med at antall pensjonister økte.

Legges fornyelsesavsetningen, pensjonskassenes underskudd mv. til beløpet for underskuddet på driften, fremkommer *totalt underskudd*. Dette utgjorde i 2. halvår 1960 kr. 61,3 mill., dvs. kr. 19,2 mill. mindre enn i 2. halvår 1959. Denne nedgang i totalunderskuddet skyldes særlig de økte inntekter.

Det regnskapsførte totale underskudd pr. 31. desember 1960 var kr. 7,7 mill. bedre enn budsjettet. I virkeligheten var dette budsjettavvik langt gunstigere, særlig som følge av de foran nevnte merutgifter til lønninger (ca. kr. 8,7 mill.).

Fra 1959-60 til 2. halvår 1960 var det en nedgang i gjennomsnittlig totalt personalantall på 135 mann. For jernbanedriften isolert var nedgangen 163 mann, mens bildriftens personale steg med 28 mann. De nevnte tall omfatter fast personale, stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere.

Alt i alt kan resultatet av 2. halvår 1960 karakteriseres som meget tilfredsstillende. De regnskapsmessige data som foreligger pr. august 1961, tyder på at den gunstige inntekts- og utgiftsutvikling fra 1960 også kommer til å karakterisere driftsåret 1961.

Innhold

Side

1. Banenettet	13
2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften	14
2.1. Statsbanenes balansekonto	14
2.2. Nyinvesteringer og fornyelser	14
2.3. Driftsresultatet	16
2.4. Driftsinntekter	22
2.5. Driftsutgifter	22
2.6. Verdisirkulasjon ved NSB i 1959-60	24
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)	25
4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)	27
4.1. Persontrafikk	27
4.2. Godstrafikk	28
4.3. Trafikkutviklingen	28
5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder	31
5.1. Bane og bygg	31
5.1.1. Linjen mv.	31
5.1.2. Arbeidssparende anleggsutstyr	33
5.1.3. Bruer	33
5.1.4. Tuneller	33
5.1.5. Snørydding og flomskader	33
5.1.6. Bygninger	36
5.2. Verksteder og rullende materiell	37
5.2.1. Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende materiell	37
5.2.2. Det rullende jernbanemateriell	37
5.2.3. Leveringer av rullende jernbanemateriell	39
5.2.4. Bestillinger av rullende jernbanemateriell	39
5.3. Elektrotekniske anlegg	40
5.3.1. Elektriske baneanlegg	40
5.3.2. Sikringsanlegg	40
5.3.3. Svakstrømsanlegg	42
5.3.4. Sterkstrømsanlegg	44
5.4. Drift og trafikk	45
5.4.1. Togordningen	45
5.4.2. Uhell og ulykkestilfelle	45
5.4.3. Takstpolitikken	46
5.4.4. Persontakstene	47
5.4.5. Godstakstene	47
5.4.6. Statsbanenes bildrift	48
5.5. Administrasjon og personale	51
5.5.1. Personalpolitikken	51
5.5.2. Antall personale og lønsutgifter til dette	52
5.5.3. Lønsutviklingen	52
5.5.4. Pensjonister	54
5.5.5. Opplæring og undervisning	55
5.5.6. Sosiale ytelser mv.	56
5.5.7. Sykefravær og yrkesskadestatistikk	56
5.5.8. Velferdsarbeidet	56
5.6. Forråd	59
5.6.1. Innkjøps- og forrådsvirksomheten	59
5.6.2. Utvidelser og forbedringer	59
5.6.3. Produksjon	59
5.6.4. Forsynings- og prisforholdene	60
5.6.5. Materialbeholdningene	60
6. Spesielle tabelloppstillinger	64

Tabeller

	Side
1. Banenettet (distriktsvis fordeling)	13
2. Bevilgede beløp til ny- og reinvesteringer i etterkrigstiden	15
3. Regnskapsførte (medgåtte) beløp til nyinvesteringer og fornyelser i 1959 og 1960	16
4. Totaloversikt vedr. de økonomiske resultater	17
5. Underskudd på driften i årene 1949-50—1959-60	19
6. Transportytelser pr. sysselsatt	20
7. Utviklingen i Statsbanenes totale driftsutgifter mv. siden 1949-50	23
8. Trafikkutviklingen	29
9. Skinnenes alder ved NSB	32
10. Bestand av trekraftaggregater	37
11. Antall aksler for person- og godsvogner	39
12. Aldersfordeling og antall gods- og personvogner pr. L1.61	39
13. Omkomne reisende og tjenestemenn mv.	45
14. Driftsresultat ved Statsbanenes bilrutedrift	50
15. Driftsresultat ved Statsbanenes godsutkjøringer og godsbilruiter	50
16. Fast personale og stadig tjenestegjørende ekstrapersonale pr. 30.6.60 fordelt på tjenestetid og alder	51
17. Gjennomsnittlig antall sysselsatte i tiden 1949-50—1959-60	52
18. Lønnsutviklingen ved Statsbanene	53
19. Tilgang av pensjonister i 1959-60	54
20. Avgang av pensjonister i 1959-60	54
21. Banenettet pr. 31.12.60 (spesifisert på banestrekninger (oversiktskart))	64
22. Taps- og vinningskonto	65
23. Statsbanenes totale driftsinntekter	66
24. Statsbanenes totale driftsutgifter	67
25. Vognenes løp	68
26. Norske lokomotivers og motorvogners løp i km på egne og fremmede baner	68
27. Persontrafikken	68
28. Godstrafikk (målt i antall tonn)	68
29. Godstrafikk (målt i antall nettotonnkm)	69
30. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper)	69
31. Utgifter til vedlikehold av bygninger	69
32. Faktisk forbruk av dieselolje, kull og elektrisk energi	70
33. Utgifter til vedlikehold av rullende materiell	70
34. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m.	70
35. Statsbanenes personale og lønn til dette	71
36. Totale lønnsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter	71
37. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi)	72

Figurer

1. Organisasjonsplan for den sentrale administrasjon	8
2. Organisasjonsplan for den lokale administrasjon	9
3. Økonomiske resultater i etterkrigstiden	17
4. Underskudd i prosent av utgifter	18
5. Totalt underskudd i 1959-60	18
6. Underskudd på driften i 1959-60	19
7. Totalt antall personale. Antall tonnkm og personkm pr. antall sysselsatt	20
8. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1959-60	22
9. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1959-60	23
10. Verdisirkulasjonen ved NSB i 1959-60	24
11. Vognenes løp målt i antall akselkm	25
12. Antall togkm	26
13. Lokomotivers og motorvogners løp	26
14. Utviklingen i transportytelsene for jernbane, bil og fly	28
15. Tonnkm og personkm pr. sysselsatt og pr. km driftslengde	29
16. De forskjellige skinneprofiler og hvor mange km spor de representerer	31
17. Skinnenes alder på strekningen Oslo—Bergen	32
18. Antall komplette sikringsanlegg (bygget etter 1946)	42
19. Antall automatiske vegbom- og veggjerdanlegg (bygget etter 1946)	43
20. Sambandsutbyggingen ved NSB i årene 1954—1960	43
21. Antall omkomne og skadede ved uhell på planoverganger	46
22. Antall uhell i alt ved planoverganger	46
23. Totalt antall personale fordelt på fagområder	51
24. Totale lønnsutgifter fordelt på viktigste lønnsarter	52
25. Driftsutvalgenes organisatoriske oppbygging	57



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

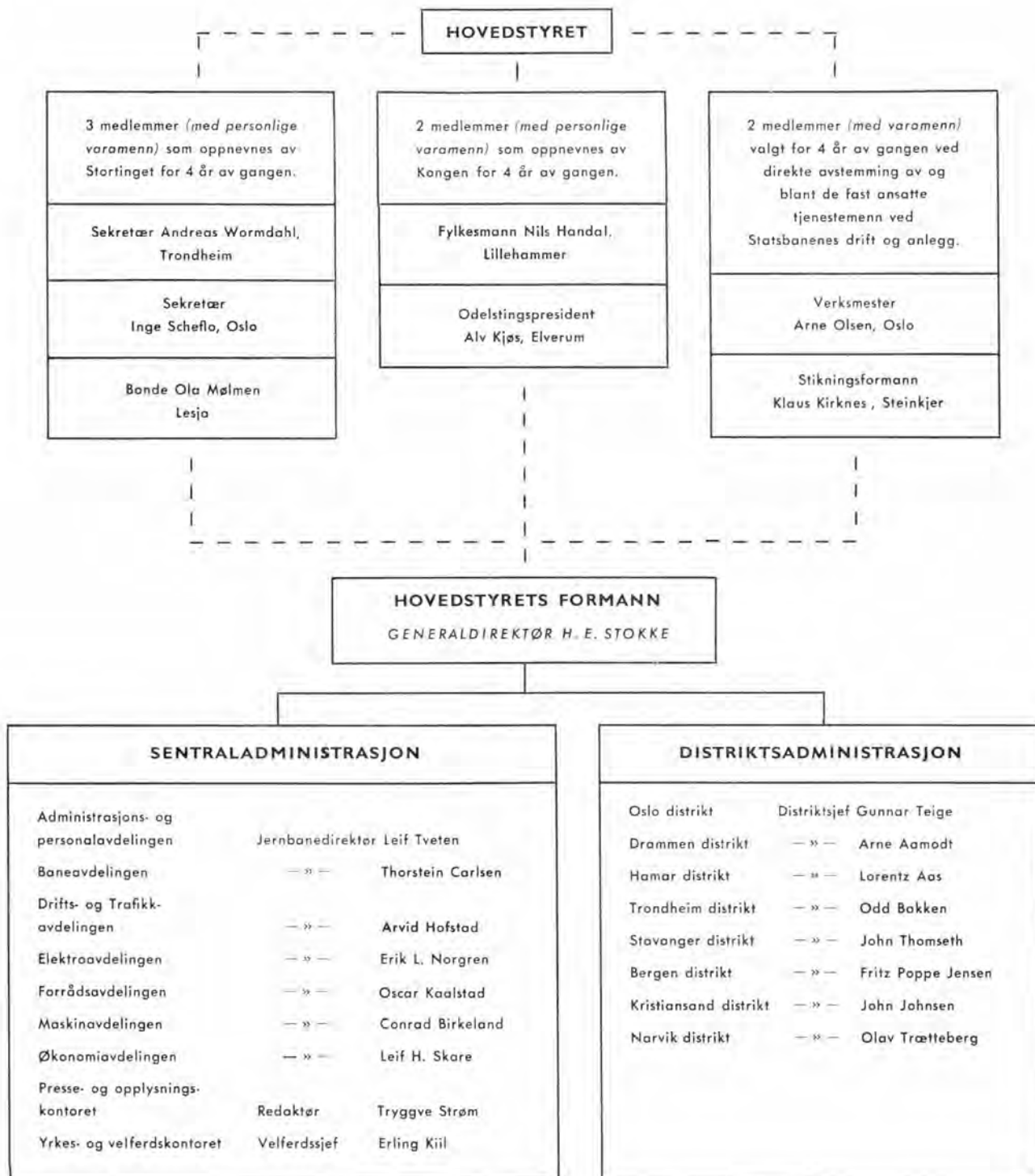
Ved Statsbanenes sentrale administrasjon (Hovedstyret for Statsbanene) er det 7 avdelinger som hver ledes av en jernbanedirektør.

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 ansettelser, forflytning og oppsigelse av personalet, disiplinærsaker samt saker angående innvilgning av avskjed, tilståelse av pensjon mv.

Hovedstyret for Statsbanene er, hva den konstitusjonelle kontroll angår, underlagt Det Kgl. Samferdselsdepartement. Bevilgninger til drift og anlegg gis for de enkelte driftsår av Stortinget, som også er tillagt den avgjørende myndighet på en rekke andre viktige forvaltningsmessige områder.

Innehavere av de forskjellige stillinger og verv ved den sentrale og lokale ledelse pr. 30. 6. 61.



Organisasjonsplanene for Statsbanenes sentrale og lokale administrasjon er tatt inn i beretningen på henholdsvis side 8 og 9.

Fig. nr. 1. Organisasjonsplan for den sentrale administrasjon.

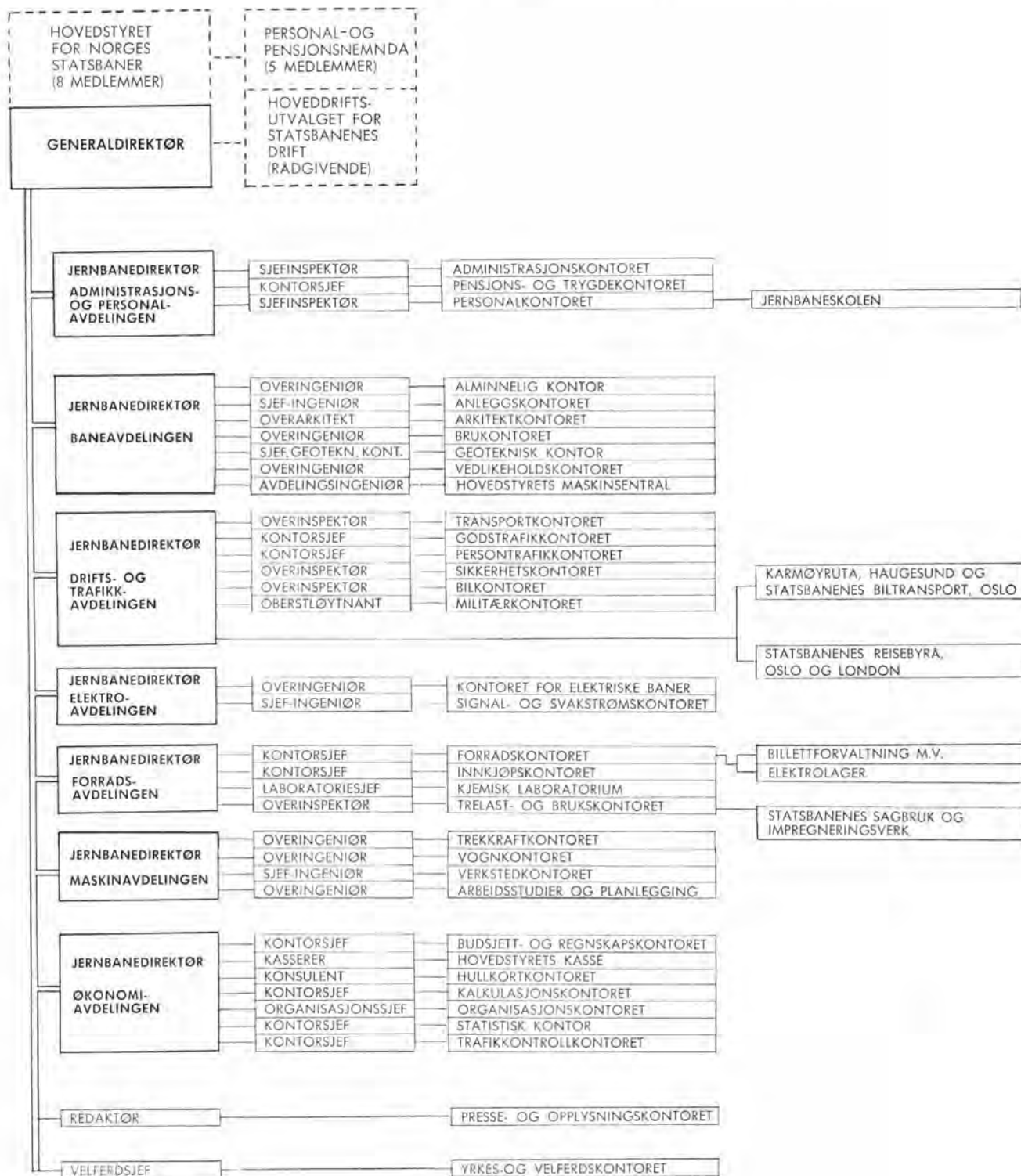
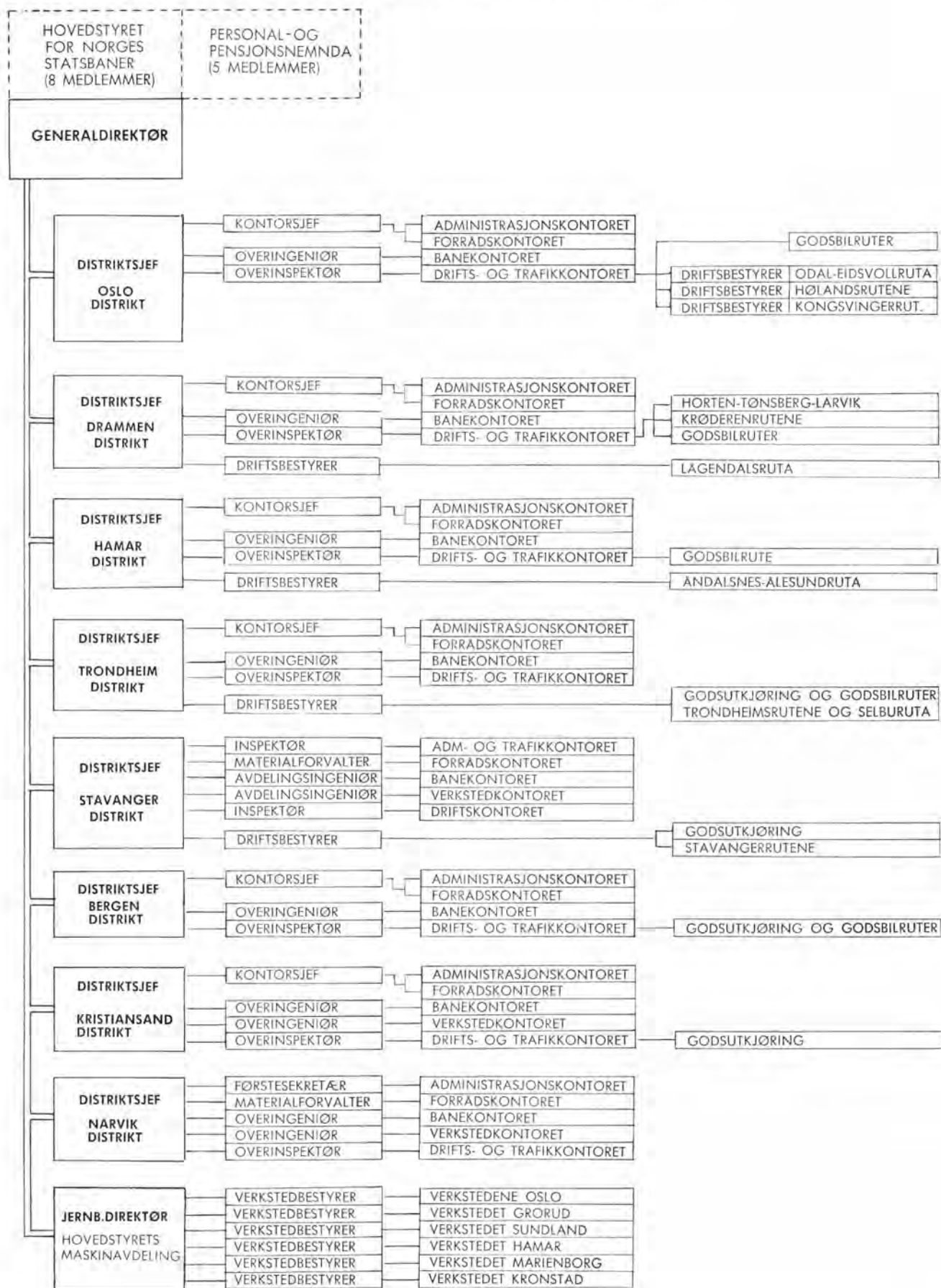


Fig. nr. 2. Organisasjonsplan for den lokale administrasjon.



NORGES STATSBANER I TALL



DRIFTSLENGDE ¹		1958—59	1959—60
Total	km	4 415	4 415
Normalsporet	km	4 227	4 227
Smalsporet	km	115	115
Dobbeltsporet (normalsporet)	km	73	73
Elektrifisert	km	1 529	1 585

SPORLENGDE ¹			
Hovedspor	km	4 495	4 495
Sidespor	km	1 093	1 091

EKSPEDISJONSSTEDER ¹			
Stasjoner	antall	484	476
Stoppesteder	antall	94	93
Holdeplasser	antall	872	879

PERSONALE			
Jernbanedriften (gjennomsnittlig antall)		24 514	23 600
Bilriften (gjennomsnittlig antall)		782	821

INNTEKTER OG UTGIFTER I 1959-60

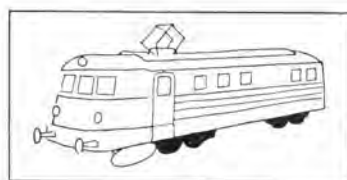
Alle beløp i mill. kroner.

	Regnskap	Budsjett	Mer enn buds.j. (+) Mindre enn buds.j. :-	Mer enn forr. regnsk.år (+) Mindre enn forr. regnsk.år :-
<i>Utgifter.</i>				
Løpende driftsutgifter (drift, vedlikehold og administrasjon)	535,4	540,8	÷ 5,4	34,0
Totale driftsutgifter (inkl. fornyelsesavsetning og pensjonskassenes underskudd)	604,1	606,5	÷ 2,4	5,3
<i>Inntekter.</i>				
Totale inntekter	445,9	423,3	22,6	20,1
<i>Resultat.</i>				
Underskudd på driften	89,5	117,5	÷ 28,0	13,9
Totalt underskudd	158,2	183,2	÷ 25,0	÷ 14,8

INNTEKTER OG UTGIFTER I HALVÅRSTERMINEN 1.7—31.12.60

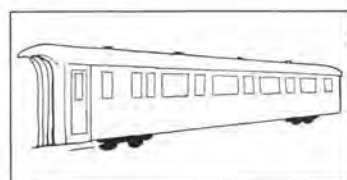
<i>Utgifter.</i>				
Løpende driftsutgifter	280,5	277,2	3,3	8,2
Totale driftsutgifter	318,3	312,0	6,3	12,4
<i>Inntekter.</i>				
Totale inntekter	257,0	243,0	14,0	31,6
<i>Resultat.</i>				
Underskudd på driften	23,5	34,2	÷ 10,7	÷ 23,5
Totalt underskudd	61,3	69,0	÷ 7,7	÷ 19,2

¹ Pr. 30. juni.



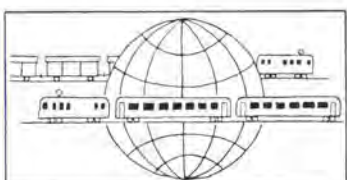
TREKKRAFTMATERIELL (normalsporet)¹

		1958—59	1959—60
Damplokomotiver	antall	292	276
Elektriske lokomotiver	antall	144	145
Diesellokomotiver	antall	29	28
Elektriske motorvogner	antall	96	96
Forbrenningsmotorvogner	antall	88	88



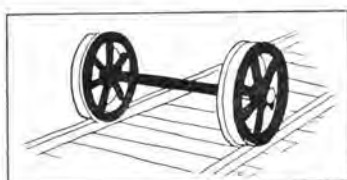
VOGNMATERIELL (normalsporet)¹

Person-, post- og konduktørvogner (antall aksler) ..	4 732	4 720
Godsvogner, ekskl. vogner til internt bruk (ant. aksler)	24 861	24 652



TOGKILOMETER (i millioner)

Hurtigtog, persontog og forstadsstog	24,4	25,0
Blandet tog og godstog (ekskl. malmtog)	8,3	8,5



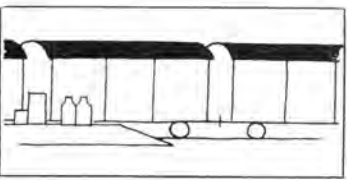
VOGNAKSELKILOMETER (i millioner)

Person-, post- og kond.vogner (normalt og smalt spor)	317	331
Godsvogner, normalt og smalt spor (ekskl. malm- vogner Ofofbanen)	363	384
Malmvogner, Ofofbanen	60,6	74,5



PERSONTRAFIKK

Antall reiser	mill.	41,3	41,9
Personkilometer	mill.	1 726	1 752
Personkm (basis 1949-50 = 100)		113	115
Personkm pr. km driftslengde	tusen	391	397
Gjennomsnittlig reiselengde	km	41,8	41,8



GODSTRAFIKK

Antall tonn (inkl. malm Ofofbanen)	tusen	14 579	17 171
Antall tonn malm Ofofbanen	tusen	9 353	11 668
Tonnkm ²	mill.	1 024	1 091
Tonnkm (basis 1949-50 = 100) ²		98	104
Tonnkm pr. km driftslengde ²	tusen	232	247

¹ Pr. 30. juni.

² Ekskl. malm Ofofbanen.

HOVEDTALL FOR UTVIKLINGEN I NSB'S DRIFT OG ØKONOMI 1949-50-1959-60

Tallene omfatter ikke bildrift

	1949-50	1954-55	Økning (+) Nedgang (-) 1949-50 - 1954-55		1959-60	Økning (+) Nedgang (-) 1949-50 - 1959-60	
			I absolutte tall	I %		I absolutte tall	I %
<i>Banelengde.</i>							
1. Driftslengde (km)	4 379	4 379	0	0	4 415	36	1
2. Herav elektrifisert (km)	911	1 238	327	36	1 585	674	74
<i>Driftsytelser.</i>							
3. Togkm hurtigtog, persontog og forstadsstog (mill.)	17,9	23,0	5,1	28	24,7	6,8	38
4. Togkm blandet tog og godstog (mill.)	8,1	8,4	0,3	4	8,5	0,4	5
5. Akselkm person-, post- og konduktørvogner ¹ (mill.) ..	278	302	24	9	330	52	19
6. Akselkm godsvogner ¹ (ekskl. malm Ofotbanen) (mill.)	345	366	21	6	384	39	11
<i>Trafikkytelser.</i>							
7. Personkm (mill.)	1 527	1 624	97	6	1 729	202	13
8. Antall reiser (mill.)	39,7	39,7	0	0	38,3	÷ 1,4	÷ 3,5
9. Tomkm (ekskl. malm Ofotbanen) (mill.)	1 049	1 078	29	3	1 095	46	4
10. Tonn (ekskl. malm Ofotbanen) (tusen)	5 750	5 898	148	3	5 504	÷ 246	÷ 4
<i>Inntekter (mill. kr.).</i>							
11. Persontrafikk	133	156	23	17	175	42	32
12. Godstrafikk	135	204	69	51	218	83	61
13. Totale inntekter av jernbanedrift	283	379	96	34	419	136	48
<i>Utgifter (mill. kr.).</i>							
14. Løpende driftsutgifter (jernbanedriften)	304	405	101	33	510	206	68
<i>Resultat (mill. kr.).</i>							
15. Underskudd på driften (jernbanedriften)	21	26	5	24	91	70	333
16. Totalt regnskapsmessig underskudd (jernbanedriften)	41	71	30	73	156	115	280
17. Investeringer (mill. kr.) ⁵	85,3	134,0	48,7	57,1	179,6	94,3	110,6
<i>Totalt personale (jernbanedriften).</i>							
18. Gjennomsnittlig antall personale	26 785	26 767	÷ 18		23 600	÷ 3 185	÷ 12
19. Lønnsutgifter ² (tusen kr.)	212 891	307 836	94 945	45	385 144	172 253	81
20. Andre personalutgifter ekskl. pensjonsutg. (tusen kr.) ³	2 084	4 567	2 483	119	14 515	12 431	569
21. Pensjonsutgifter (tusen kr.) ⁴	7 324	12 242	4 918	67	53 707	46 383	633
22. Totale personalutgifter (tusen kr.)	222 290	324 645	102 355	46	453 366	231 076	104
23. Gjennomsnittlige personalutgifter pr. mann (kr.)	8 300	12 100	3 800	46	19 200	10 900	131

¹ Normalt og smalt spor.

² Merk at oppgaven også omfatter lønnsutgifter til bl. a. investeringsarbeider som personalet utfører og som ikke belastes regnskapet som driftsutgift. Derimot er NSB's arbeidsgiverandel i pensjonsinnskuddet ikke medregnet.

³ Omfatter utgifter (ekskl. lønn) til personal- og velferdsrom, flytningsgodtgjørelse, kompensasjonstillegg. Statsbanenes bidrag til offentlige trygder, Statsbanenes bidrag til jernbanepersonalets sykekasser. Statsbanenes ¾-refusjon av alderstrygd- og uføretrygdpremie for tjenestemenn samt bedriftslegeordning og andre velferdsutgifter.

⁴ Arbeidsgiverbidrag til pensjonskassen og pensjonskassenes underskudd.

⁵ Omfatter avsetning til fornyelsesfondet og bevilgede investeringer ved driftsbanene samt ved jernbaneanlegg og elektrifiseringsanlegg (Statsbanenes kapitler).

I. Banenettet

Statsbanenes driftslengde har ikke undergått noen særlige endringer siden 1949-50 og ligger i dag på ca. 4350 km. Derimot har den elektrifiserte driftslengde økt vesentlig i tidsrommet 1949-50—1959-60 fra 911 km pr. 30.6.50 til 1585 km pr. 31.12.60. Veksten i den elektrifiserte driftslengden har gått jevnt framover i hele perioden 1949-50—1959-60. Det har i gjennomsnitt blitt elektrifisert ca. 67 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. 31.12.60 utgjorde den elektrifiserte driftslengde ca. 37 % av Statsbanenes samlede driftslengde. Man kan regne med at ca. 70 % av den samlede trafikk ekskl. Ofotbanen i dag avvikles med elektrisk trekraft.

Tabell nr. 1. Banenettet pr. 31.12.60 (distriktsvis fordeling).

	Driftslengde				Elektrifisert
	I alt	Herav			
		Normalt enkeltspor	Normalt dobbeltspor	Smalt spor	
	km	km	km	km	km
Oslo distrikt	828	778	50	—	433
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	4 358	4 227	73	58	1 585

Statsbanenes samlede driftslengde pr. 31.12.60 var 4358 km. I tabell nr. 1 har man gitt en oversikt over driftslengden fordelt på de enkelte jernbanedistrikter. Ønsker man en fullstendig oversikt over Statsbanenes enkelte banestrekninger, viser man i denne sammenheng til tabell nr. 18, side 64. Tabellen er supplert med et oversiktskart.

I tidsrommet 1.7.59—31.12.60 har driftslengden undergått følgende endringer:

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

Fra 1.7.60 ble den smalspørte Aurskog—Hølandsbanen (57 km) nedlagt.

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

Trondheim stasjon.



2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften

2. 1. Statsbanenes balansekonto

Nedenfor er inntatt en oversikt over hovedpostene i Statsbanenes balansekonto som pr. 31.12.60 beløp seg til i alt kr. 3124,3 mill. Beløpet pr. 30.6.59 var kr. 3048,0 mill.

Man gjør oppmerksom på at beløpene for faste anlegg og materiell samt Statens kapital bare gir opplysning om den totale akkumulerte sum av

kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt *forskjellig* kjøpekraft.

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.

Eiendeler (hele 1000 kr.):

Jernbaner i drift:		
Grunn	49 965	
Faste anlegg	1 486 766	
Anlegg for elektrisk drift	243 182	
Rullende materiell:		
Elektriske lokomotiver	91 916	
Rullende materiell for øvrig	354 328	446 244
Telegraf og telefon	17 443	
Verksteder og verkstedmaskiner	61 242	2 304 842
Ennå ikke åpnete baner	549 143	
Statsbanenes bilruter, godsutkjøringer og godsbilruter	30 646	
Jernbaneanlegget Bergen—Arna—Tunestveit	13 129	
Eiendommer overtatt ved Hovedbanens innløsning ..	185	
Sagbruk, impregneringsverk, oljetanker	1 315	
Materialbeholdninger:		
Driften	126 628	
Elektrifiseringsanleggene	3 045	129 673
Kassebeholdninger:		
Driften	569	
Anleggene	58	627
Banker og postgiro:		
Driften	41 927	
Anleggene	2 432	
Norges Bank, Statskassens folio-konto nr. 80 82 01, Statsbanene—		
Ulriken-tunnelen	23 306	70 665
Aksjer og verdipapirer	2 097	
Utestående hos stasjonene	1 925	
Diverse debitorer	19 499	
		3 124 346

Forpliktelser (hele 1000 kr.):

Bratsbergbanens garantifond		802
De forskjellige pensjonskassers og sykekassers og hjelpekassers innestående:		
Statsbanenes pensjonskasse	1 368	
Hovedbanens pensjonskasse	1 492	
Statsbanenes hjelpekasse	1 705	
Distriktenes sykekasser	850	5 415
Diverse kreditorer		37 085
Fornyelsesfondet:		
Fast fond	1 217	
Udisponert fond	352	
Disponert, men anvendt fond	9 640	11 209
Statens faste kapital:		
Kapital i anlegg	2 826 482	
Materialfond for driften	63 338	
Materialfond for elektrifiseringsanleggene	2 500	
Beredskapstiltak, Betalt av Forsvarsdepartementet, kap. 1173	37 900	
Sesongutjæmningsarbeider, Betalt av Kommunal- og arbeidsdept., kap. 402 A og B	3 140	
Beredskapstiltak, Lagring av materiell, kap. 1192 og 745	16 114	
Sysselsettingstiltak, kap. 1016	5 007	2 954 481
I mellomregning med statskassen		115 354
		3 124 346

2. 2. Nyinvesteringer og fornyelser

Hovedstyrets rasjonaliseringsplan av 1958 la stor vekt på investeringene. 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. Planen omfatter de *fornyelser* og *nyinvesteringer* som er nødvendige for å realisere dette mål.

Statsbanenes *behov for investeringer* i årene fremover ble utførlig omtalt i driftsberetningen for 1958-59, og man viser til denne.

Jernbanen ligger med hensyn til *finansiering* 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.

Tabell nr. 2 viser de beløp vedrørende fornyelser

Tabell nr. 2.

	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 ¹⁾
1957—58	67,182	51,452	122,018	42,483
1958—59	73,017	48,819	77,180	51,679 ²⁾
1959—60	72,603	51,008	82,566	65,466 ³⁾
1. 7. 60— 31. 12. 60	28,320	27,270	45,900	40,430 ⁴⁾
Sum	748,381	545,152	683,210	458,063

samt utvidelser og forbedringer som Hovedstyret har foreslått bevilget etter krigen og de faktisk bevilgede beløp. Tabellen omfatter både jernbane- og bildriften. Som man ser av oversikten, er differansen mellom Hovedstyrets forslag og de faktiske gitte bevilgninger i perioden 1.7.45—31.12.60 i alt ca. kr. 203 mill. for fornyelsesfondet og ca. kr. 225 mill. for driftens kapitalbudsjett.

Ønsker man en oversikt over de regnskapsførte beløp til nyinvesteringer og fornyelser i 1959 og 1960 fordelt på de enkelte investeringsgrupper, henvises til tabell nr. 3.

¹ Inkl. kr. 19,6 mill. bevilget under kap. 1201 E til *diesel-lok*.

² Inkl. kr. 11,4 mill. bevilget under kap. 1201 E til *diesel-lok*.

³ Inkl. kr. 17,0 mill. bevilget under kap. 1201 E til *diesel-lok*, samt kr. 1,0 mill. til avvikling av diverse forskudd.

⁴ Inkl. kr. 9,0 mill. bevilget under kap. 1201 E til *diesel-lok*.

Snørydding på Bergensbanen.



Tabell nr. 3. Regnskapsførte beløp i 1959 og 1960 vedrørende nyinvesteringer og fornyelser ved Statsbanene.

	Regnskap 1 000 kr.			
	1959	1960	Øking (+) Nedgang -	
			Abs. tall	Pst.
<i>Nye anlegg:</i>				
Jernbaneanlegg	38 065	40 851	2 786	7,3
Elektrifiseringsanlegg	23 625	25 818	2 193	9,3
Rullende materiell	2 288	-	÷ 2 288	÷ 100,0
Sum nye anlegg i alt	63 978	66 669	2 691	4,2
<i>Jernbanedriften:</i>				
Bane- og bygningstekniske forføyninger:				
Bruer	1 607	2 751	1 144	71,2
Skinnebylting	22 115	18 498	÷ 3 617	÷ 16,4
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballast	6 019	7 075	1 056	17,5
Teleforebygging	4 623	3 531	÷ 1 092	÷ 23,6
Bygninger (inkl. verkstedene)	6 103	6 286	183	3,0
For øvrig	11 431	7 192	÷ 4 239	÷ 37,1
Sum bane- og bygningstekniske forføyninger	51 898	45 333	÷ 6 565	÷ 12,6
Elektrotekniske forføyninger:				
Sikringsanlegg	4 004	4 771	767	19,2
For øvrig	2 689	3 887	1 198	44,6
Sum elektrotekniske forføyninger	6 693	8 658	1 965	29,4
Maskintekniske forføyninger:				
Rullende materiell	38 827	44 149	5 322	13,7
For øvrig	772	560	÷ 212	÷ 27,5
Sum maskintekniske forføyninger	39 599	44 709	5 110	12,9
Vegbidrag og andre bidrag	502	370	÷ 132	÷ 26,3
Sum jernbanedriften i alt	98 692	99 070	378	0,4
<i>Bildriften:</i>				
Bilruter	4 036	4 035	÷ 1	
Godsbilruter og godsutkjøringer	736	639	÷ 97	÷ 13,2
Overtagelse og igangsettelse av nye bilruter	5 186	194	÷ 4 992	÷ 96,3
Sum bildriften i alt	9 958	4 868	÷ 5 090	÷ 51,1
Sum nyinvesteringer og fornyelser i alt	172 628	170 607	÷ 2 021	÷ 1,2

2. 3. Driftsresultatet

2. 3. 1. Totaloversikter

I tabell nr. 4 er det gitt en totaloversikt over de økonomiske resultater i 1958-59 og 1959-60. Fig. nr. 5 viser totalresultatet i 1959-60 framstilt grafisk, men ønsker man en oversikt over hovedpostene på taps- og vinningskontoen for 1959-60, vises det til tabell nr. 22, side 65.

I figurene nr. 3 og 4 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.

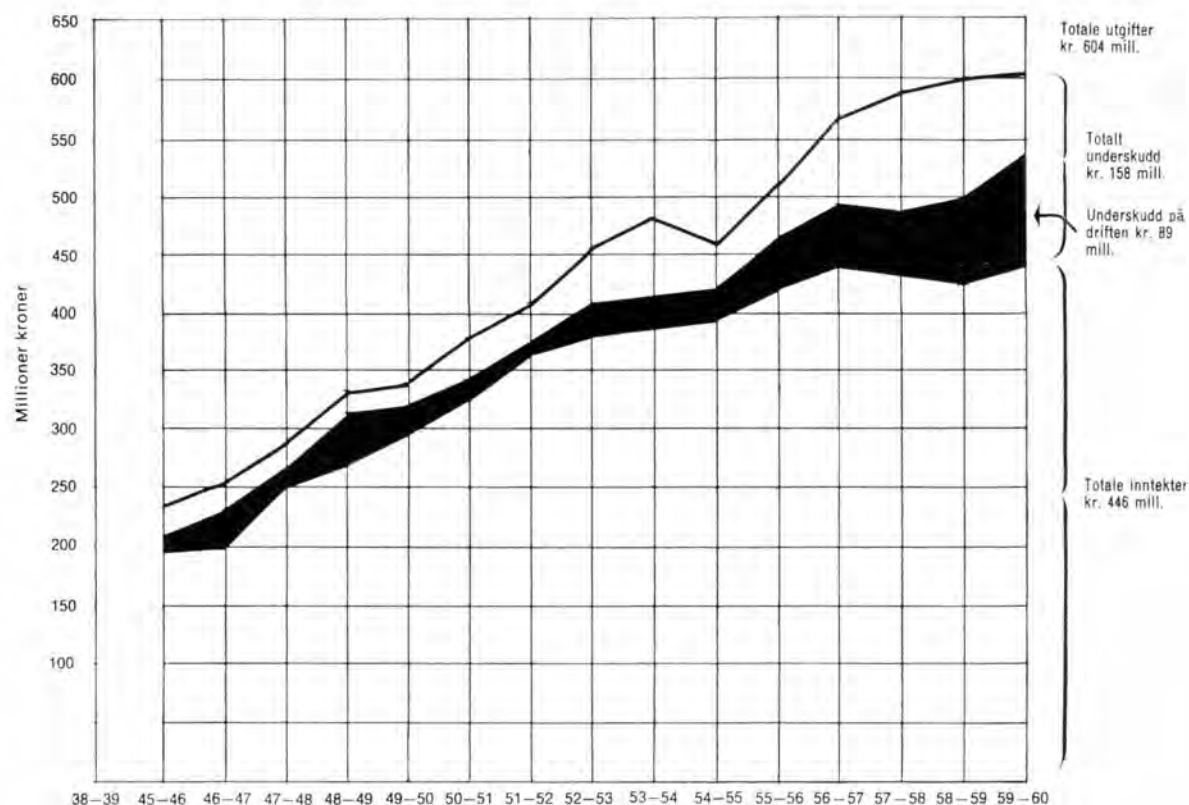
Når det gjelder bildriftens resultater, viser man til avsnitt 5. 4. 6.

2. 3. 2. Totalt regnskapsresultat siste driftsår sammenliknet med foregående driftsår

En sammenlikning av resultatet av driftsåret 1959-60 med driftsåret 1958-59 gir dette bilde av utviklingen:

Driftsinntektene er gått opp med kr. 20,1 mill., fra kr. 425,8 mill. i 1958-59 til kr. 445,9 mill. i 1959-60. Utgiftene er økt med kr. 5,3 mill. fra kr. 598,8 mill. i 1958-59 til kr. 604,1 mill. i 1959-60. Nedgangen i

Fig. nr. 3. Økonomiske resultater i etterkrigstiden.



Tabell nr. 4. Totaloversikter over de økonomiske resultater.

	Regnskap 1958-59	Vedtatt budsjett 1959-60	Regnskap 1959-60	Regnskap 1959-60	
				Mer enn budsjettet (+)	Mer enn i fjor (+)
Sum driftsinntekter i alt	Mill. kr. 425,8	423,3	445,9	22,6	20,1
Sum løpende driftsutgifter (dvs. administrasjon, drift og vedlikehold)	* * 501,4	540,8	535,4	÷ 5,4	34,0
Underskudd på driften	Mill. kr. 75,6	117,5	89,5	÷ 28,0	13,9
Avsetning til fornyelsesfond	Mill. kr. 49,3	51,0	51,3	0,3	2,0
Pensjonskassenes underskudd	* * 48,4	13,7	16,0	2,3	÷ 32,4
Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen	* * ÷ 1,3	1,0	0,9	÷ 0,1	2,2
Overtallig arbeidskraft	* * 1,0	-	0,5	0,5	÷ 0,5
Totalt underskudd	Mill. kr. 173,0	183,2	158,2	÷ 25,0	÷ 14,8

det totale regnskapsførte underskudd utgjør med andre ord kr. 14,8 mill. Det totale underskudd gikk nemlig ned fra kr. 173,0 mill. i 1958-59 til kr. 158,2 mill. i 1959-60. Denne nedgang i totalunderskuddet skyldes særlig de økte inntektene i 1959-60.

Dessuten viste utgiftssiden at vi hadde en nedgang på kr. 2,4 mill. til energiforbruk for togframføringen, sammenliknet med 1958-59.

Fra 1958-59 til 1959-60 var det en nedgang i gjennomsnittlig totalt personalantall på 875 mann. For jernbanedriften isolert var nedgangen 914 mann, mens bildriftens personale steg med 39 mann. De nevnte tall omfatter fast personale, stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere. Ser man isolert på fast ansatte og stadig tjenestgjørende, var nedgangen i alt 833 mann. Sesongarbeiderne viser en nedgang på 42 mann.

Fig. nr. 4. Underskudd i prosent av utgifter.

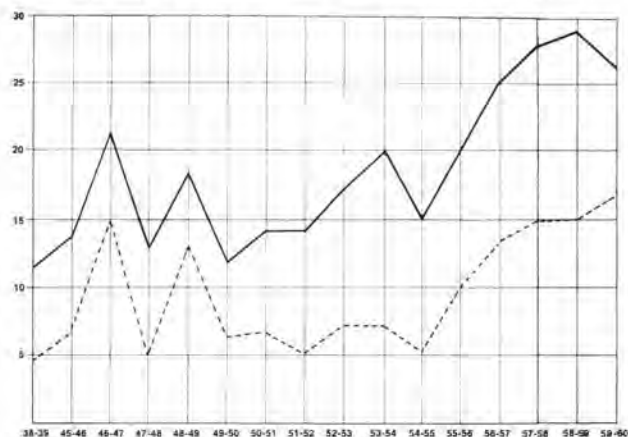
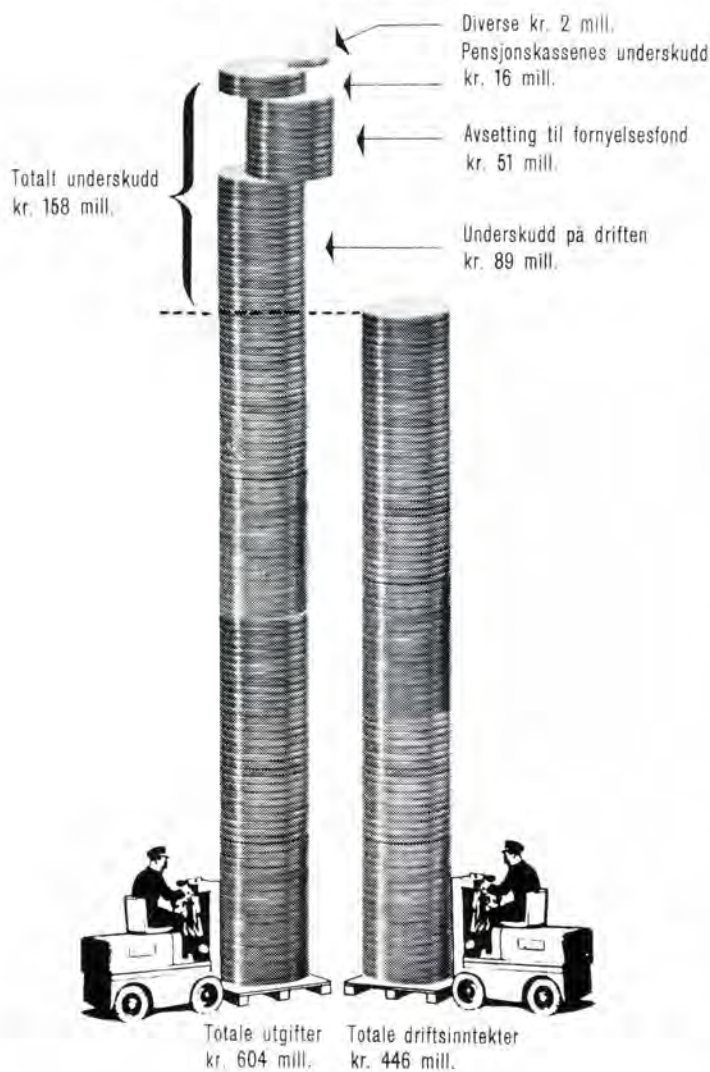


Fig. nr. 5. Totalt underskudd 1959-60.



Foretas en sammenlikning mellom 1959-60 og 1952-53, som hadde det høyeste antall gjennomsnittlig totalt sysselsatte, er den totale personalnedgang i alt 3898 mann, dvs. 13,8 %. For jernbandedriften isolert utgjør nedgangen 4132 mann, eller 14,9 %.

Ønskes ytterligere opplysninger om personale og lønninger til dette, viser man til avsnitt 5. 5.

På tross av den store nedgang i personalantallet i 1959-60 viser lønnsutgifter, som er driftsutgifter, likevel en øking på hele kr. 32 mill. Dette skyldes særlig hevingen av NSB's bidrag til pensjonskassen fra 2—12 % gjeldende fra 1.7.59 og lønnstillegget pr. 1.1.59. Det har dessuten vært en viss stigning i lønnsutgiftene på grunn av justeringer mv.

I denne forbindelse vil man nevne at den reduksjon av lønnsutgiftene som nedgangen i personalantallet 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 blir som kjent regnet inn i NSB's underskudd.

Når det gjelder materialsiden, vil man finne utførlige opplysninger under avsnitt 5. 6.

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 1958-59 som i 1959-60 utilstrekkelige til å dekke den løpende verdiforringelse.

Takstendringer, person- og godstrafikkopplysninger mv. angående 1959-60 er omtalt i avsnitt 4.

2. 3. 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 sammenligningsmuligheter enn tallene for totalt underskudd når man ønsker å få oversikt over hvordan driftsøkonomien utvikler seg fra år til år.

Tabell nr. 5 gir en oversikt over underskuddet på driften i årene 1949-50—1959-60.

Tabell nr. 5.

Regnskaps- år	Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4
	Sum inntekter	Løpende driftsutgifter (adm., drift og vedlikehold)	Underskudd på driften kol. 1 - kol. 2	Underskudd på driften 1 % av løpende drifts- utgifter kol. 3 × 100 kol. 2
	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
1959—60	445,9	535,4	÷ 89,5	16,7

Som man ser av tabellen var underskuddet på driften i driftsåret 1959-60 kr. 89,5 mill. (se fig. nr. 6), dvs. en økning på kr. 13,9 mill. sammenliknet med 1958-59.

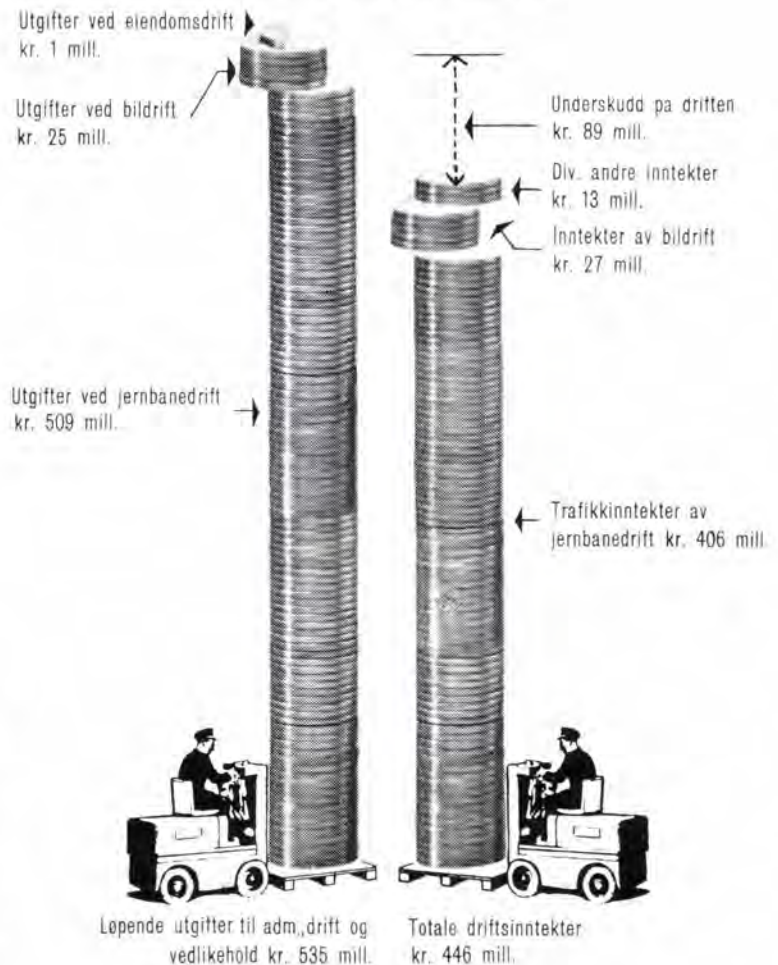
Når underskuddet på driften, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og driftsinntekter, i 1959-60 steg med kr. 13,9 mill. til kr. 89,5 mill., skyldes dette at Statsbanenes tilskudd til pensjonskassen fra 1.7.59 ble hevet fra 2 til 12 prosent. Hadde man ikke hatt denne endring i bestemmelsene, ville underskuddet på driften ha gått ned med ca. kr. 19 mill.

Prosenttallene i kolonne 4 (tabell 5) gir i sammenhengt 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 driftsutgifter som utelukkende skyldes det stadig stigende lønns- og prisnivå, igjen på inntektssiden i form av takstforhøyelser eller tilstrekkelig trafikkøkning.

2.3.4. Totalresultat siste driftsår sammenliknet med vedtatt budsjett

Sammenholder man det for 1959-60 vedtatte driftsbudsjett med regnskapet for samme driftsår, er det regnskapsførte totale underskudd nominelt kr. 25 mill. mindre enn budsjettet. Inntektene lå på grunn av den konjunkturstigning som satte inn etterat budsjettet var fremlagt, ca. kr. 22,6 mill. over det beløp som det var regnet med. Regnskapet for de totale utgifter i 1959-60 viser et gunstig budsjettavvik på kr. 2,4 mill. Underskuddet på driften viser et gunstig budsjettavvik på kr. 28,0 mill., idet de løpende driftsutgifter til administrasjon, drift og vedlikehold i 1959-60 lå kr. 5,4 mill. lavere og inntektene kr. 22,6 mill. høyere enn det det var regnet med i budsjettet for 1959-60.

Fig. nr. 6. Underskudd på driften i 1959-60.



I det vedtatte budsjett for 1959-60 var det budsjettmessig dekning for de lønnsreguleringer som ble foretatt i terminen, når man ser bort fra merutgifter i juni måned 1960 på grunn av ny lønnsavtale gjeldende fra 1.6.60.

Det gunstige budsjettavvik for de løpende driftsutgifter på i alt kr. 5,4 mill. skyldes først og fremst at utgiftene til energi for togframføringen lå betydelig under det budsjetterte beløp. Dessuten var nedgangen i antall personale større enn det var regnet med i vedtatt budsjett.

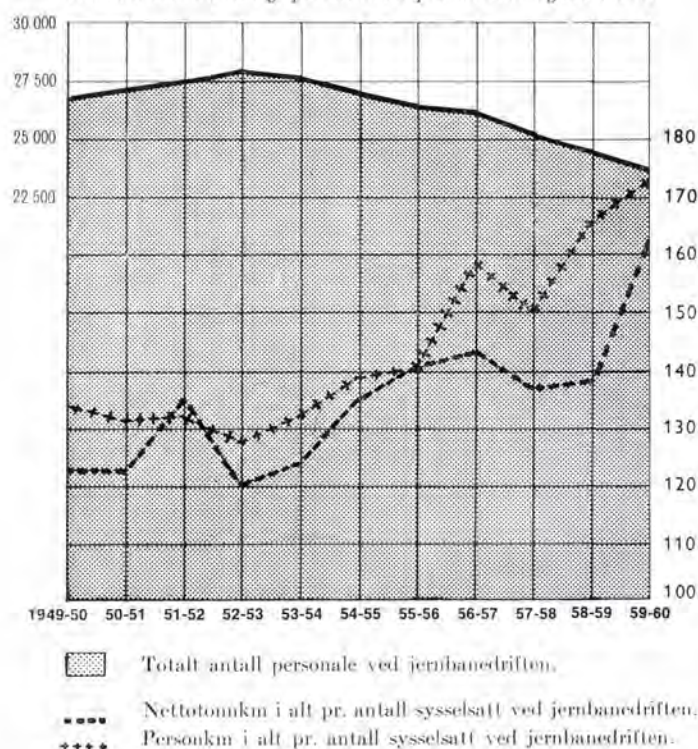
2.3.5. Tonnkm og personkm pr. sysselsatt

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 1959-60 ytet ca. 62 % fler tonnkm pr. mann og ca. 73 % 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 1959-60 den største gods-

trafikkytelse pr. mann. Det samme gjelder for persontrafikken. En vil understreke at oversiktens tall i første rekke gir et uttrykk for *kapasitetsutnyttelsen*

Fig. nr. 7. Totalt antall personale ved jernbanedriften.
Antall tonnkm og personkm pr. antall sysselsatt.



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 arbeidseffektivitet.

Fig. nr. 7 gir et grafisk bilde av utviklingen i totalt antall personale på den ene side, samt utviklingen i transportytelsene pr. sysselsatt på den annen side.

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
1959—60	162

I 1890 vedtok Stortinget å bygge den vel 78 km lange, smalspørte jernbanen fra Kristiansand til Byglandsfjord i Setesdal. Det var særlig trelast- og nikkelmattetransportene som presset banen frem, og i 1896 var den ferdig til bruk.

Av hensyn til Sørlandsbanen ble strekningen fra Kristiansand til Grovane ombygd til normalspor i 1938. Den omstilling som etter det ble nødvendig i Grovane, har gitt mange ulemper, og mer og mer av trafikken gikk etter hvert over til veiene.

Jernbanen har nå tatt konsekvensen av denne utvikling, og den 1. september 1962 nedlegges denne siste av Norges Statsbaners smalspørte baner.



2. 4. Driftsinntekter

Fig. nr. 8. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1959-60.

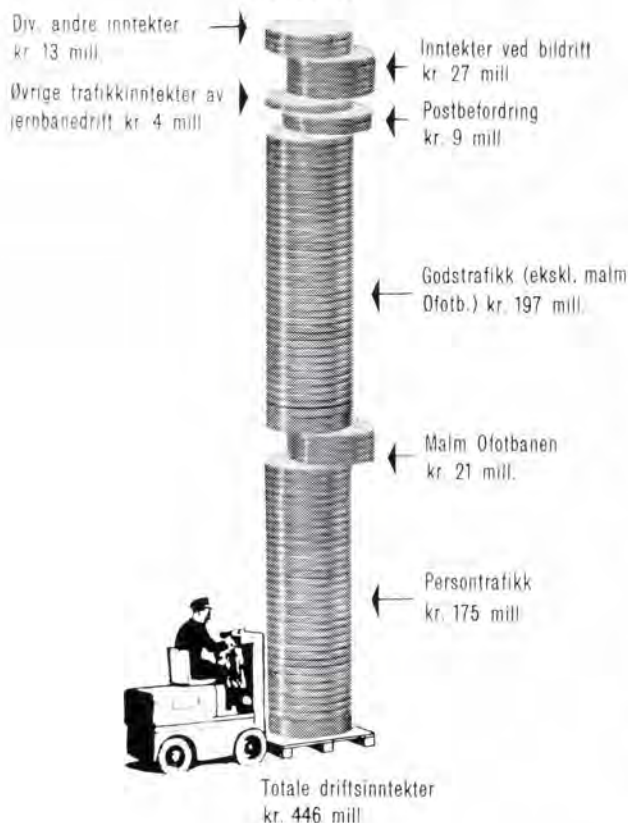


Fig. nr. 8 viser Statsbanenes totale driftsinntekter i 1959-60. Ønsker man eksakte tall sammenliknet med foregående år, viser man til tabell nr. 23, s. 66.

Den befordrede godsmengde ekskl. malm Ofotbanen, målt i antall tonn gikk i 1959-60 opp med 5,3 % sammenliknet med foregående år. Il- og fraktskykksgods gikk opp med henholdsvis 1,9 og 2,2 %, mens fraktskykk i vognlaster viste en økning på 5,5 %. Målt i antall tonnkm viste godstrafikken ekskl. malm Ofotbanen en oppgang på 6,5 % fra 1958-59. Malmtransportene på Ofotbanen viste en stigning på 24,5 % målt i tonnkm.

Persontrafikken viser målt i antall reiser en oppgang på 0,6 mill., dvs. 1,5 %. Oppgangen skyldes økt salg av enkeltbilletter og billett kort. For månedsbilletter og ukekort er det derimot registrert en svak nedgang i antall reiser sammenliknet med 1958-59. Målt i antall personkm viste persontrafikken en oppgang på 1,5 % fra 1958-59.

Inntektene i 1959-60 gikk opp med kr. 20,1 mill. (dvs. med 4,7 %) sammenliknet med forrige år. Sammenliknet med det vedtatte budsjett hadde man i 1959-60 et gunstig budsjettavvik på i alt kr. 22,6 mill. (dvs. 5,3 %). Den relativt sterke trafikk- og inntektsstigning må sees i sammenheng med den konjunkturoppgang som gjorde seg gjeldende etter at budsjettet ble framlagt. De statistiske data for 2. halvår 1960 tyder på at trafikken fortsatt er stigende.

2. 5. Driftsutgifter

De løpende driftsutgifter (til administrasjon, drift og vedlikehold) gikk i 1959-60 opp med kr. 34,0 mill. sammenliknet med forrige år, som i alt vesentlig skyldes at Statsbanenes bidrag til pensjonskassen fra 1.7.59 ble hevet fra 2 til 12 prosent.

De løpende driftsutgifter lå i 1959-60 kr. 5,4 mill. under det vedtatte budsjett. Dette gunstige budsjettavvik skyldes først og fremst at utgiftene til energi for togframføringen lå hele kr. 4,2 mill. under det budsjetterte beløp. Dessuten var nedgangen i antall personale større enn man hadde regnet med.

Når underskuddet på driften, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og driftsinntekter, i 1959-60 steg med kr. 13,9 mill. til kr. 89,5 mill., skyldes dette som foran nevnt at Statsbanenes tilskudd til pensjonskassen fra 1.7.59 ble hevet fra 2 til 12 prosent. Hadde man ikke hatt denne endring i bestemmelsene, ville underskuddet på driften ha gått ned med ca. kr. 19 mill.

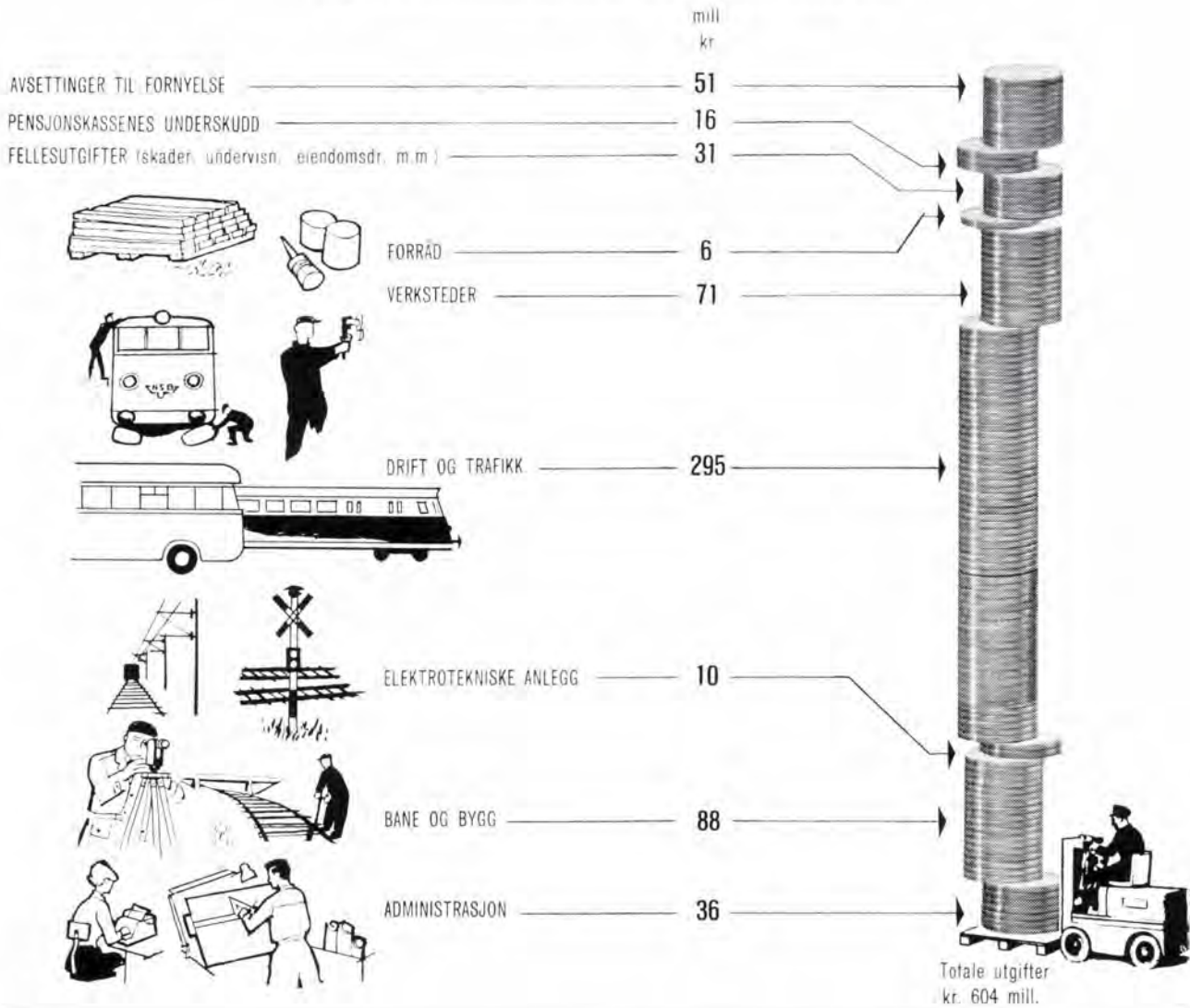
Legges fornyelsesavsetningen (kr. 51,4 mill.), pensjonskassenes underskudd mv. (kr. 17,3 mill.) til beløpet for underskuddet på driften, framkommer totalt underskudd. Dette utgjorde i 1959-60 kr. 158,2 mill., dvs. kr. 14,8 mill. mindre enn i 1958-59. Denne nedgang i totalunderskuddet skyldes særlig de økte inntektene i 1959-60.

Ønsker man eksakte regnskapstall for 1959-60 sammenliknet med forrige år, henvises til tabell nr. 24 (side 67) som er spesifisert på de enkelte hovedgrupper (tjenestegrener) av driftsutgifter ved Statsbanene.

Det kan være av interesse å se hvordan Statsbanenes driftsutgifter har utviklet seg i de senere år. Man har valgt 11-års perioden 1949-50—1959-60, se tabell nr. 7. Tabellen «taler for seg», men det er allikevel verdt å nevne den kraftige stigning man har hatt i lønnsutgiftene, for hele perioden 93,2 %. I 1959-60 utgjorde disse ca. 67 % av de totale utgifter og ca. 75 % av de løpende driftsutgifter, dvs. sum lønn og materialer i henhold til tabell nr. 7. De tilsvarende tall for 1949-50 var henholdsvis 63 og 67 %.

Til tross for nedgangen i personalantallet (ca. 4000 mann) siden 1953-54, har lønnsutgiftene siden da steget med vel kr. 110 mill., dvs. et beløp svarende til ca. 20 % av de løpende driftsutgifter i 1959-60. I denne forbindelse kan nevnes at Statsbanenes inntekter i samme tidsrom har steget med bare kr. 64 mill., til tross for at man siden 1953-54 har hatt en merkbar stigning i trafikken (se tabell nr. 27 og 29). Herav kan man slutte at takstene på langt nær har fulgt utgiftsstigningen.

Fig. nr. 9. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1959-60.



Tabell nr. 7. Utviklingen i Statsbanenes totale driftsutgifter samt oppgang/nedgang i personalantallet siden 1949-50.

Alle beløp i mill. kroner.

Driftsår	Personalantall Oppg. (+) og nedg. (-) sammen- liknet med fore- gående driftsår (Totalt gj.sn.antall)	Lønn	Materieler	Sum lønn og matr.	Fornyelses- avsetning	Pensjons- kassenes underskudd	Diverse utgiftsposter	Totale drifts- utgifter
1949-50	- ¹⁾	208,6	103,7	312,2	15,0	1,8	4,6	333,6 ²⁾
1950-51	302	229,2	112,2	341,4	24,0	1,5	3,8	370,7 ²⁾
1951-52	369	260,2	116,8	377,0	35,0	1,6	4,0	417,6
1952-53	361	288,8	123,5	412,3	42,4	2,5	4,8	462,0
1953-54	÷ 111	291,8	123,7	415,5	55,1	2,7	4,2	477,5
1954-55	÷ 795	298,7	120,3	419,0	42,1	4,7	0,3	466,1
1955-56	÷ 278	329,5	129,8	459,3	44,9	5,9	0,4	510,5
1956-57	÷ 341	354,4	140,8	495,2	46,0	32,9	-	575,1
1957-58	÷ 838	360,3	132,1	492,4	51,8	40,2	0,4	584,8
1958-59	÷ 660	370,8	130,6	501,4	49,3	48,4	÷ 0,3	598,8
1959-60	÷ 875	403,0	132,4	535,4	51,4	16,0	1,3	604,1

¹ Totalt gjennomsnittlig personale for 1949-50 utgjorde i alt 27 287 mann.

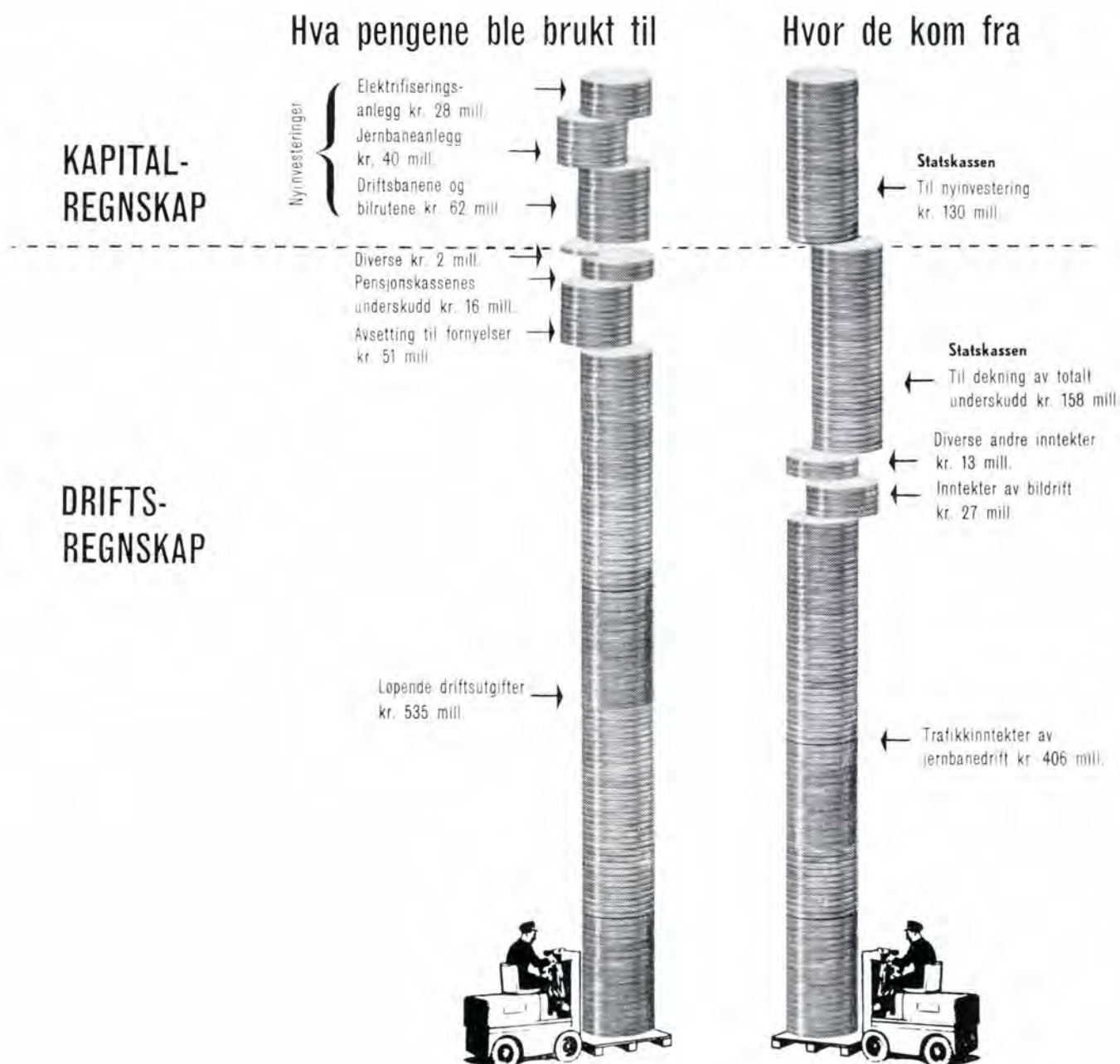
² Ekskl. beregnede renter av statens nedlagte kapital i Statsbanene.

2. 6. Verdisirkulasjonen ved NSB i 1959-60

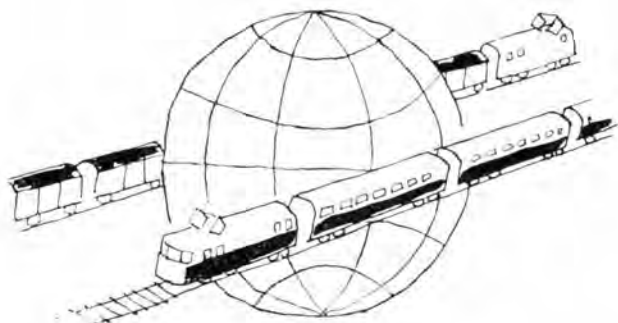
Man har nedenfor søkt å gi et samlet bilde av verdiskulasjonen ved Statsbanene i 1959-60. Oversikten (fig. nr. 10) viser i store trekk hvor pengene til den samlede statsbanevirksomhet kommer fra på den ene side og til hvilke formål de blir anvendt på den annen side.

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. 89 mill. Se for øvrig hva som er uttalt i avsnitt 2.3.3.

Fig. nr. 10. Verdisirkulasjonen ved NSB i 1959-60.



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



Ved jernbanedriften sonderer man mellom driftsytelser og trafikkytelser (se hovedavsnitt 4). Med sine driftsytelser stiller jernbanen sitt transportapparat til disposisjon for trafikantene. Driftsyttelsene måles i togkm, lokomotivkm, akselkm osv.

Det er karakteristisk for jernbanen i likhet med andre tjenesteytende bedrifter, at den ikke kan lagre ytelser. Det er derfor av stor økonomisk betydning at driftsyttelsene tilpasses trafikkenes øyeblikkelige behov, dvs. de forskjellige driftsyttelser må kunne tilpasses de trafikkoppgaver som foreligger til enhver tid. Denne tilpasning er et meget komplisert problem. Den gang jernbanen hadde monopol på en stor del av transportene, var problemene noe enklere. Da hadde man større muligheter til å jevne ut transportytelsene over et lengere tidsrom i de tilfelle driftsapparatet ikke strakk til. I dag er kravet til transportavviklingen større enn tidligere. Trafikan-

tene forlanger større hastighet og nesten øyeblikkelig avvikling også av topptrafikk. Dette betinger at driftsapparatet er slik utbygd at reserver kan settes inn på kort varsel. Dimensjoneringen av driftsapparatet og kapasitetsutnyttelsen blir derfor et sentralt spørsmål i enhver jernbaneledelses økonomiske overveielser.

I driftsberetningen for 1958-59 er det redegjort for NSB's tilbud av transportytelser i tiden 1949-50 fram til 1958-59.

Fra 1958-59 til 1959-60 har det vært en øking i antall togkm i person- og godstrafikken, ekskl. malmtog Ofofbanen på 2,2 %.

Antall tog i persontrafikken¹ (jfr. fig. nr. 12) var 2,1 % større i 1959-60 enn i 1958-59. Gjennomsnittlig togstørrelse for disse to årene var omtrent den samme, ca. 13 aksler.

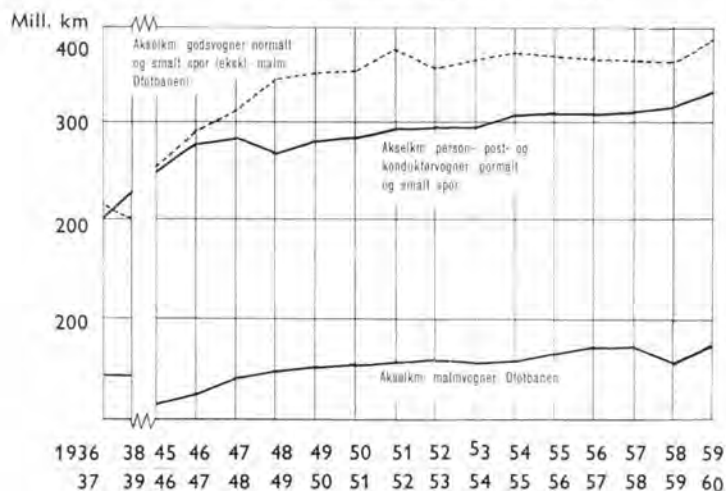
Antall tog i godstrafikken² (jfr. fig. nr. 12) ekskl. malmtog Ofofbanen, viser en oppgang på 2,5 % i samme tidsrom. Den gjennomsnittlige togstørrelse for disse tog gikk imidlertid opp fra 43 til 45 aksler. Tomvognkjøringen for godsvogner var 21 % i 1959-60, dvs. en nedgang fra 1958-59 på 1 %.

I 1959-60 ble det kjørt totalt ca. 41,8 mill. lok- og motorvognkm, dvs. en oppgang sammenliknet med 1958-59 på 1,1 mill. km.

De normalspørte damplok kjørte ca. 6,4 mill. km, hvilket var ca. 0,9 mill. km mindre enn i forrige termin, eller 11,9 %.

De elektriske lok kjørte ca. 12,8 mill. km, hvilket er en oppgang på 0,8 mill. km, eller 7,6 %.

Fig. nr. 11. Vognenes løp målt i antall akselkm.³
(Se også tabell nr. 25, side 68.)



¹ Hurtigtog, persontog og forstadstog.

² Blandet tog og godstog.

³ Med en akselkm forstas den driftsyttelse som er forbundet med å føre fram en hjulaksel 1 km.

Før diesellok. var totalløpet 5,0 mill. km, dvs. en øking på ca. 0,3 mill. eller 6,9 %.

Motorvognene (såvel elektriske som diesel) hadde et løp på i alt ca. 17,4 mill. km. Dette er en øking sammenliknet med 1958-59 på ca. 0,8 mill. km eller ca. 4,7 %.

I figurene nr. 11, 12 og 13 har man framstilt grafisk utviklingen for henholdsvis vognenes løp, antall togkm og lokomotivers og motorvogners løp i etterkrigstiden sammenliknet med forholdene like før siste verdenskrig. Man viser i denne forbindelse også til tabellene nr. 25 og 26 på side 68.

Fig. nr. 12. Antall togkm.¹

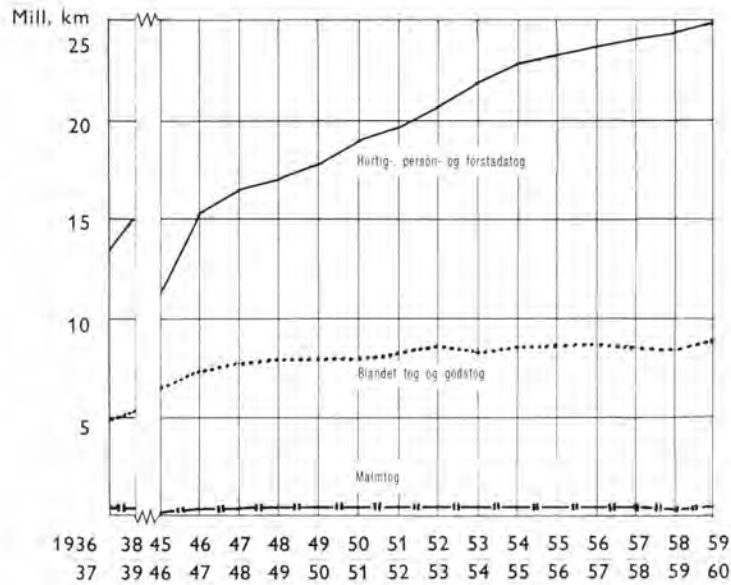
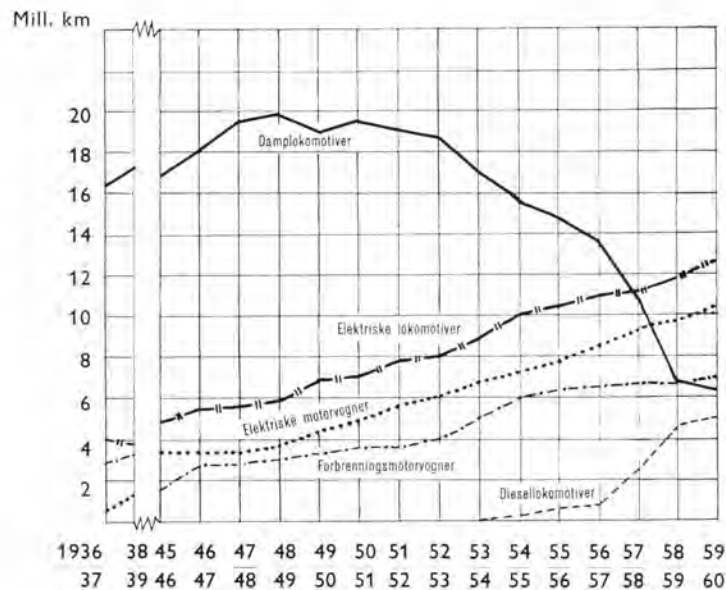


Fig. nr. 13. Lokomotivers og motorvogners løp målt i km.²



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

² Med en lokomotiv- eller motorvognkm forstås den driftsyttelse som utføres når et lokomotiv eller en motorvogn kjøres 1 km.

4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)



4. 1. Persontrafikk

På tross av stadig økende vei- og lufttrafikk viser persontrafikken i 1959-60 fortsatt stigning målt så vel i mengde som inntektsbeløp.

Antall reiser eksklusive månedsbilletter og ukekort viser en stigning på ca. 3 % i forhold til 1958-59, fra 24 172 mill. i 1958-59 til 24 925 mill. i 1959-60.

I de senere år har det gjort seg gjeldende en klar tendens til nedgang i trafikken på 1. klasse. Slik har det også vært i 1959-60 om enn i noe mindre grad enn foregående år. Antall reiser på 1. klasse er i 1959-60 gått ned med 3,5 % i forhold til 1958-59, mens det i 1958-59 var en nedgang på 9,0 % i forhold til 1957-58.

Samlet antall reiser på månedsbilletter og ukekort er gått ned med 0,7 % fra 17 080 mill. i 1958-59 til 16 963 i 1959-60. Ser man på de to billettslag hver for seg, viser det seg at antall reiser på månedsbilletter er gått ned med 1,0 %, mens antall reiser på ukekort er økt med 0,6 %.

Det samlede antall reiser fordeler seg forholds- messig slik på de forskjellige billettslag:

Enkelt- og dobbeltbilletter m. m.	39,4 %
Salg i tog	6,1 %
Billettkort	10,7 %
Månedsbilletter	35,2 %
Ukekort	8,6 %

Billettinntektene av persontrafikken inkl. månedsbilletter og ukekort steg i driftsåret fra kr. 165,7 mill. i 1958-59 til kr. 170,7 mill. i 1959-60, en økning på ca. 3 %. Samlet utgjorde trafikkinntektene for reisende og reisegods i 1959-60 i alt kr. 174,8 mill. Inntektene fordeler seg forholdsmessig slik:

Enkelt- og dobbeltbilletter m. m.	74,7 %
Salg i tog	4,0 %
Billettkort	5,3 %
Ukekort	2,3 %
Månedsbilletter	5,0 %
Soveplassbilletter	4,1 %
Ekspresstogtillegg	1,0 %
Hurtigtogtillegg	0,1 %
Sitteplassbilletter	0,6 %
Tilleggsbilletter	0,5 %
Reisegods	2,4 %

Som følge av større antall reiser over større distanser er antall personkilometer (inkl. månedsbilletter og ukekort) økt med ca. 1,5 %, fra 1726 mill. i 1958-59 til 1752 mill. i 1959-60. For månedsbilletter er antall personkilometer sunket fra 237 mill. til 236 mill. i samme tidsrom.

Person- og motorvogners løp målt i akselkm har øket fra 384 067 mill. i 1958-59 til 402 108 mill. i 1959-60, en øking på 4,7 %.

«Billige søndagsbilletter» har vært solgt for reise på samme antall søndager som forrige driftsår. Sammenliknet med 1958-59 viser inntekten av disse billetter i 1959-60 en nedgang på ca. 13 %.

«Honnørbilletter» har vært solgt i tiden 16.8.59—17.6.60 med unntak for jul og påske, altså i samme tidsrom som i forrige år. Ordningen har vist seg å være meget populær, og salget er øket med ca. 6 % i forhold til forrige driftsår.

Salget av «Billige feriebilletter» som gikk noe ned i fjor, har tatt seg opp igjen og viser en inntektsøkning på ca. 16 % i forhold til 1958-59.

Salget av «Billige rundreiser i Norden» har økt noe. I 1959-60 ble det solgt ca. 10 600 hovedturer og ca. 2100 tilleggsturer i Norge.

Salget av «Billige rundreiser i Norge» viser fortsatt framgang. Siste år er det solgt ca. 7400 hovedturer og ca. 1400 tilleggsturer. Totalomsetningen for turene viser en stigning på ca. 24 % i forhold til forrige periode. Nytt av året er at turen «Høyfjell og salt sjø» er kommet med blant rundreisene. Det har vært et relativt stort salg av denne turen. For øvrig viser det seg at disse billetter er en god hjelp for jernbanen i konkurransen med turbilene, og at reisebyråene i stadig større utstrekning nytter billettene i forbindelse med sine selskapsreiser. Det har vært drevet en omfattende reklamekampanje for salg av rundreisebilletter både i inn- og utland.

I samarbeid med Landslaget for Reiselivet i Norge har det i siste år vært drevet stor propaganda for «vinterturistreiser» fra Sverige og Danmark til norske hoteller o. l., i januar måned. Særlig i det siste driftsåret har resultatet vist seg i form av en betydelig øking i antallet av slike reiser — ikke bare i januar måned, men i hele vintersesongen.

I sin alminnelighet viser imidlertid utenlandstrafikken med jernbane en synkende tendens. Samlet antall reisende til og fra utlandet over de forskjellige norske grensestasjoner var 492 368 i 1959-60 mot 561 770 i 1958-59, en nedgang på ca. 12,3 %.

Trafikkvervingen fortsetter. Ved Hovedstyret er det opprettet et eget salgskontor. På grunn av forskjellige omstendigheter har det ennå ikke vært mulig å få bygget ut kontoret slik det har vært forutsatt. Følgelig har det heller ikke vært mulig å ta seg av alle oppgaver i forbindelse med salgsarbeidet i den utstrekning som kanskje kunne vært ønskelig.

For å lette private reisebyråer i arbeidet med salg av NSB's billetter utsendes regelmessig informasjonsskriftene «Reise-nytt» (til innenlandske byråer) og «Agent-information» (til utenlandske byråer).

Det er åpnet et nytt billett- og opplysningsbyrå i Drammen. NSB har nå i alt 30 reise- og opplysningsbyråer, og omsetningen ved disse er stadig stigende.

Konkurransen fra turbiler og fly og kanskje i enda større grad fra det raskt økende antall private motorkjøretøyer, har gjort seg sterkt gjeldende i 1959-60. Med dette som bakgrunn og tatt i betraktning av at det i driftsåret 1959-60 ikke er foretatt noen takstforhøyelse, må det sies at persontrakken har holdt seg relativt bra.

4. 2. Godstrafikk

På bakgrunn av at godstrafikken i 1958-59 viste en nedgang på 7,0 % i totalt befordret godsmengde og omtrent uendrede inntekter i forhold til 1957-58, er det hyggelig å kunne konstatere at godstrafikken i 1959-60 viser en stigning både hva angår transportert godsmengde og inntekter.

Den totale befordrede godsmengde målt i antall tonn var i 1959-60 17,8 % større enn i 1958-59.

Nedenfor er angitt i prosent hvordan økingen i befordrede godsmengder fordelt etter transportmåten, var i 1959-60 i forhold til 1958-59. Tallene i parentes angir befordret godsmengde i antall tusen tonn for henholdsvis 1958-59 og 1959-60.

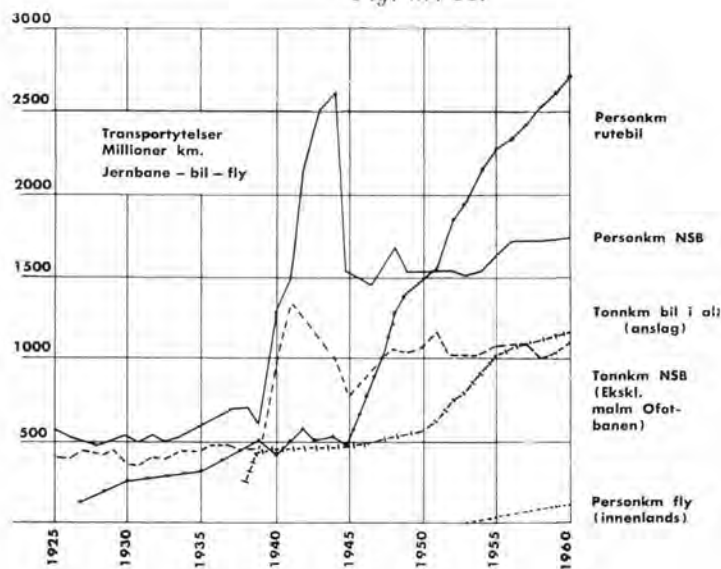
Malm, Ofotbanen	24,8 %	(9353 11699)
Godsmengder i alt ekskl. malm Ofotb.	5,3 %	(5226 5503)
Ilstykkegodts	2,0 %	(180 184)
Ilgods i vognlaster	17,8 %	(72 85)
Fraktstykkegodts	2,2 %	(444 453)
Fraktgods i vognlaster ekskl. malm Ofotb.	5,5 %	(4526 4777)

Godstransportene ekskl. malm på Ofotbanen målt i netto tonnkm viser en oppgang fra 1024 mill. i 1958-59 til 1091 mill. i 1959-60, dvs. en oppgang på 6,5 %.

Totalt befordret godsmengde i tonn fordeler seg forholdsvis slik: (Tallene i parentes angir forholdet når malmtransportene på Ofotbanen holdes utenfor.)

Ilstykkegodts	1.1	(3,4) %
Ilgods i vognlaster	0.5	(1,6) %
Fraktstykkegodts	2.6	(8,2) %

Fig. nr. 14.



Fraktgods i vognlaster (ekskl. malm)	27,8	(86,7) %
Malm på Ofotbanen	68,0	(—) %
Levende dyr	ca. 0,02	(0,1) %

Ønsker man en samlet oversikt over godstrafikken målt i antall tonn, antall netto tonnkm og transportmengde fordelt på varegrupper i 1958-59 og 1959-60, vil dette framgå av tabell nr. 29 og 30, side 69. Dessuten viser man til fig. nr. 14, hvor utviklingen i antall tonnkm (ekskl. malm Ofotbanen) er framstilt grafisk.

Samlet utgjorde trafikkinntekter vedrørende godstrafikken i 1959-60 kr. 217,6 mill., hvilket betyr en inntektsøkning på 5,4 % sammenliknet med foregående driftsår. Inntektene fordeler seg forholdsvis slik:

Forutbetalt ilgods, fraktgods og ekspressgods	15,9 %
Ilstykkegodts	6,2 %
Ilgods i vognlaster	2,1 %
Fraktstykkegodts	8,7 %
Fraktgods i vognlaster ¹	66,7 %
Levende dyr	0,2 %
Provisjon	0,2 %

Omløpstiden for godsvogner (dvs. den gjennomsnittlige tid mellom opplastinger) gir et uttrykk for hvor hurtig godsvognene frigjøres for nye transporter. Det er av stor betydning for jernbanen at tiden blir så kort som mulig, fordi man derved kan påta seg flere transportoppdrag. Særlig gjelder dette i tidsperioder med topptrafikk og tilhørende vognknapphet.

Utviklingen i de senere år har ført til at omløpstiden for godsvogner har vist en tendens til å bli noe lengere, noe som delvis skyldes en liten øking i vognantallet. Et annet forhold som også påkaller en viss interesse, bør nevnes i denne forbindelse. Det gjelder utnyttelsen av godsvognenes lasteevne. Det er av betydning for såvel trafikantene som jernbanen at utnyttelsen er best mulig. De siste år viser det seg imidlertid at utnyttelsen stort sett er blitt litt dårligere.

Statsbanene bearbeider for tiden spørsmålene om å få en kortere omløpstid og en mer effektiv utnyttelse av godsvognene.

4. 3. Trafikkutviklingen

Trafikkutviklingen i 1959-60 kan kort sammenfattes slik:

Driftsåret 1959-60 var kjennetegnet ved en viss øking i etterspørsel etter jernbanens tjenester.

Persontrafikken viser, målt i antall reiser, en øking på 0,6 mill., dvs. 1,5 %. Det har vært en ganske betydelig øking i antall reiser på billett kort. Antall reiser på enkelt- og dobbeltbilletter er også økt. Derimot er antall reiser på månedsbilletter og reiser i ekspressstog gått noe ned fra 1958-59 til 1959-60.

Den befordrede godsmengde ekskl. malm på Ofotbanen målt i antall tonn, gikk i 1959-60 opp med 5,3 % sammenliknet med foregående år. Malmtransportene på Ofotbanen gikk opp med hele 24,8 % og ilgods i vognlaster med 17,8 %.

¹ Inntektene av malmtransportene på Ofotbanen utgjør 14,4 % av inntektene på fraktgods i vognlaster.

Tabell nr. 8. Trafikkutviklingen.

År	Persontrafikk		Godstrafikk	
	Person- km	Til- vekst i % av foreg. år	Tonnkm ekskl. malin Ofofbanen	Til- vekst i % av foreg. år
	Mil.		Mil.	
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 ¹	+ 0,3	1 024	+ 2,7
1959—60	1 752	+ 1,5	1 091	+ 6,5
1949-50—1959-60		+ 14,7		+ 4,0

I tabell nr. 8 har man gitt en tallmessig oversikt over trafikkutviklingen siden 1950-51 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).

Før hele tidsrommet (11 år) under ett utgjør tilveksten 14,7 % og 4,0% for henholdsvis person- og godstrafikken. Forutsetter man at jernbanen (på litt

lengre sikt) burde ha en tilvekst i sin trafikk som noenlunde svarer til økingen i landets nasjonalprodukt, må det slås fast at dette har det ikke vært mulig å oppnå i den 11-års perioden vi her har behandlet.

Veg- og i en viss utstrekning lufttrafikken er en sterk konkurrent om den innenlandske person- og varetransport. Man viser i denne forbindelse til fig. nr. 14 som angir utviklingen innenlands i person- og godstrafikk med jernbane, bil og fly.

Den utvikling man har kunnet spore i de senere år, har også gjort seg gjeldende i 1959-60, selv om situasjonen nå kan sies å være noe lysere for godstrafikkens vedkommende.

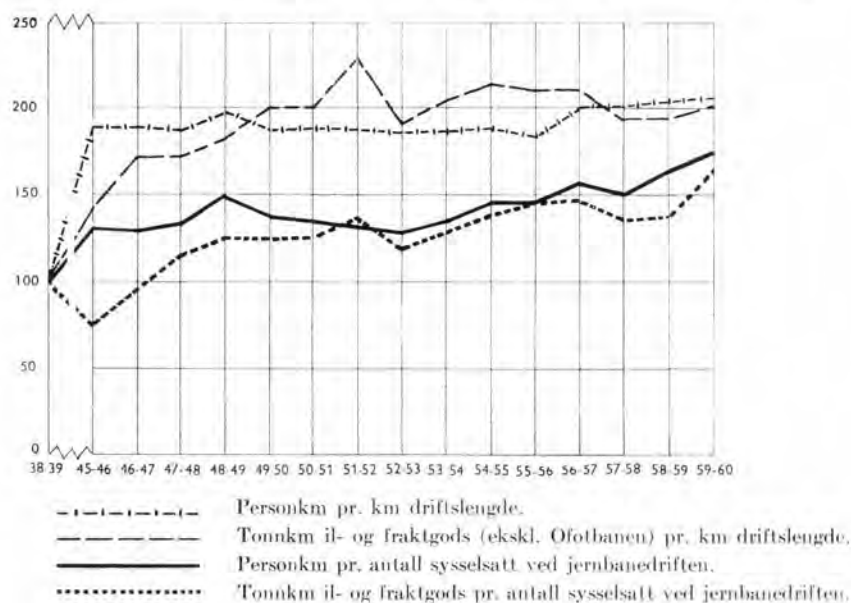
Konkurransen fra andre transportmidler har i mange år vært møtt med øking i antall tog med lettere og billigere enheter. Særlig har dette gjort seg gjeldende for persontrafikkens vedkommende.

Framtidig må jernbanen vie spørsmålet om en bedre samordning av transportmidlene en større oppmerksomhet enn tidligere slik at man kan få et transportapparat som er bedre tilpasset transportbehovet og en fordeling av trafikken på de mest hensiktsmessige transportmidler. Jernbanen må herunder satse på rask og sikker befordring og bedre komfort.

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 1959-60 ytet 62 % flere tonnkm pr. mann og 73 % flere personkm pr. mann enn før krigen.

Driftsåret 1959-60 viser den største trafikkytelse pr. mann både når det gjelder person- og godstrafikk.

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





Nord i landet. Mosjøen stasjon.

Syd i landet. Kristiansand stasjonsarrangement.



5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder



5. 1. Bane og bygg

5. 1. 1. Linjen mv.

Statsbanenes linjepersonale utfører vedlikeholds- og fornyelsesarbeid samt arbeid med utvidelser og forbedringer av linje og bygninger ved alle baner i drift. Dessuten har dette personale til oppgave å utføre den daglige bevoktning av linjen.

Det var i 1959-60 gjennomsnittlig beskjeftiget 5748 mann i linjetjenesten, herav ca. 4000 mann til vedlikeholdet og bevoktningen. På side 34 er det gitt en oversikt over linjepersonalets fordeling, distriktvis og totalt for Statsbanene.

Til linjens bevoktning og vedlikehold (ekskl. fornyelser, utvidelser og forbedringer) medgikk i 1959-60 kr. 88,2 mill. hvorav lønnsutgiftene utgjorde kr. 65,7 mill. og materialutgiftene kr. 22,5 mill.

Linjens tekniske standard ble inngående behandlet i driftsberetningen for 1956-57, og man viser til denne. En landsomfattende *skinnestelling* som ble igangsatt høsten 1957 gir imidlertid nå grunnlag for en nærmere omtale av *skinnene i sporet*. Lengden av hovedsporene er ca. 4400 km. Dette tilsvarer 8800 km skinner eller et antall av omkring 700 000 stykker. De veier fra 20,5 kg/m til 49,05 kg/m. De enkelte skinner varierer i lengde fra 7,5 m til 18 m. Skinnelengder over 18 m er fremkommet ved at to eller flere kortere lengder er sveiset sammen. Fig. 16 viser hvilke skinneprofiler man hadde i spor høsten 1957 og hvor mange km som de tilsvarende skinnveker representerte.

Hver skinne har sitt nummer slik at man til en hver tid kan finne igjen en bestemt skinne i høyre eller venstre skinnestreg. Foruten opplysningene

om skinnvektene, har man nå nøyaktig oversikt over hver enkelt skinnes alder, lengde og hvilket valseverk som har levert den. Man har også generelle opplysninger om ballasttype, svilletype, befestigelse, lasketype og kurvatur. Gjennom tidene har man fått skinner fra en mengde forskjellige valseverk, og skinner fra ca. 45 verk ligger fremdeles i sporet. Først etter den annen verdenskrig er skinnene levert hovedsakelig fra Christiania Spigerverk og fra noen få verk i Mellom-Europa.

Ved skinnestellingen i 1957 skaffet man seg opplysninger som gjør det mulig å gjennomføre en nyttig statistisk behandling av skinnestilling. Når det oppstår brudd, kan man ut fra skinnenes årgang og leverandør, fastslå om bruddet er oppstått i skinner som ligger i et dominerende antall, eller om tyngden av bruddene finnes på skinner som man har et forholdsvis lite antall av i sporet og som må antas å være modne for utskifting.

I 1957 var ca. 39 % av skinnene av vekter under 35 kg/m, og ca. 65 % av skinnene var fra før 1920. Sett på bakgrunn av at en skinnes normale brukstid er anslått til gjennomsnittlig 33 år, gir dette uenkelig et nokså mørkt bilde av forholdene.

Tabell nr. 9 viser skinnenes alder i de forskjellige distrikter og fig. 17 på en bestemt strekning, nemlig Oslo—Bergen. De skyggelagte deler av figurene markerer skinner med alder over 33 år.

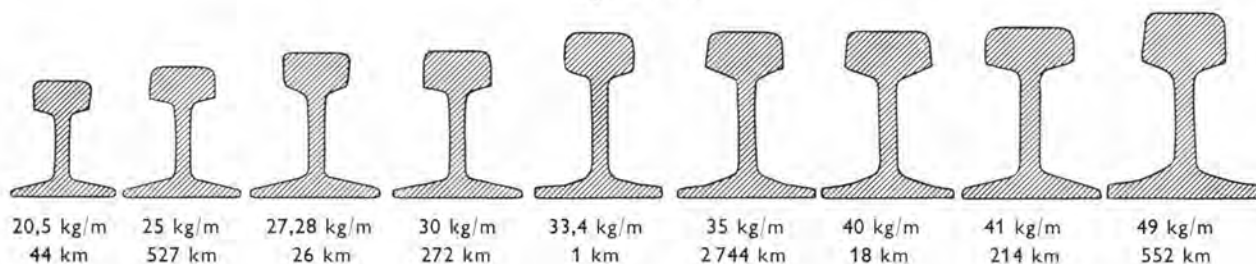
Innbytting av skinner etter 1957 har bedret forholdene noe, men ikke så meget at man kan si at forholdet er vesentlig bedre.

Ved økede kjørehastigheter og anvendelse av tyngre trekkaggregater og vogner, kreves det forbedringer i linjeføringen og forsterkning av skinnegangen. Når det gjelder *skinnene*, den ledende og bærende del av skinnegangen, må forbedringene skje ved bruk av større skinnelengder og økning av skinneprofilet. Dette er da også kommet sterkt til uttrykk i Statsbanenes MR-plan, hvor skinnestillingen inngår som et vesentlig ledd.

Arbeidet med forbedring av linjen fortsetter i samsvarende med de retningslinjer som er trukket opp i MR-planen. Driftsåret 1959-60 regnes som planens første gjennomføringsår.

Av *teleforebyggende arbeid* er det i terminen 1959-60 utført masseskifting på en lengde av 22 km. Dessuten er det på lange strekninger utført løfting av sporet og dreneringsarbeider, som foruten å redusere det alminnelige vedlikehold, ventes å eliminere

Fig. nr. 16.



Tabell nr. 9.

Valseår	1876 - 1900	1901 - 1910	1911 - 1920	1921 - 1930	1931 - 1940	1941 - 1950	1951 - 1958	
Skinnealder	83 - 59	58 - 49	48 - 39	38 - 29	28 - 19	18 - 9	8 - 1	
	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰	‰
Oslo distr.	9,3	21,1	12,0	29,3	11,3	9,2	7,8	100
Drammen distr.	23,7	7,3	21,5	4,7	5,6	23,0	14,2	100
Hamar distr.	23,5	8,2	27,5	22,3	1,8	7,9	8,8	100
Trondheim distr.	9,4	4,9	20,4	11,6	29,9	9,3	14,5	100
Stavanger distr.	2,8	7,2				82,4	7,6	100
Bergen distr.	0,3	11,8	46,4	3,2	15,4	9,4	13,5	100
Kristiansand distr.	14,4	19,1	1,1	11,0	25,0	22,2	7,2	100
Narvik distr.				8,1	12,9	12,4	66,6	100

skadelig telehiving. Til teleforebyggende arbeider er medgått kr. 3,9 mill. under kapitalbudsjettet.

Til ballastfornylse (overgang fra grus- til pukkballast) er det i terminen medgått kr. 6,7 mill. I alt er det utkjørt ca. 145 000 m³ pukk som er benyttet til omballasting.

Skinnebyttingen har foregått i det omfang bevilgningene har bestemt. I 1959-60 er det til driftsbanene levert i alt 8444 tonn nye skinner, hvorav 8261 tonn av vekt 49 kg/m og 183 tonn av vekt 35,7 kg/m. Dessuten er det fra Skinnesmia, Alnabru, levert 3163 tonn brukte skinner av vekt 35 kg/m, sammen-sveiset to og to til 22,5 m lengder. Disse skinner er i vesentlig grad gått til Rørosbanen. Til skinnebyttning er det i terminen medgått ca. kr. 21,5 mill. under fornyelsesfondet og kapitalbudsjettet tilsammen.

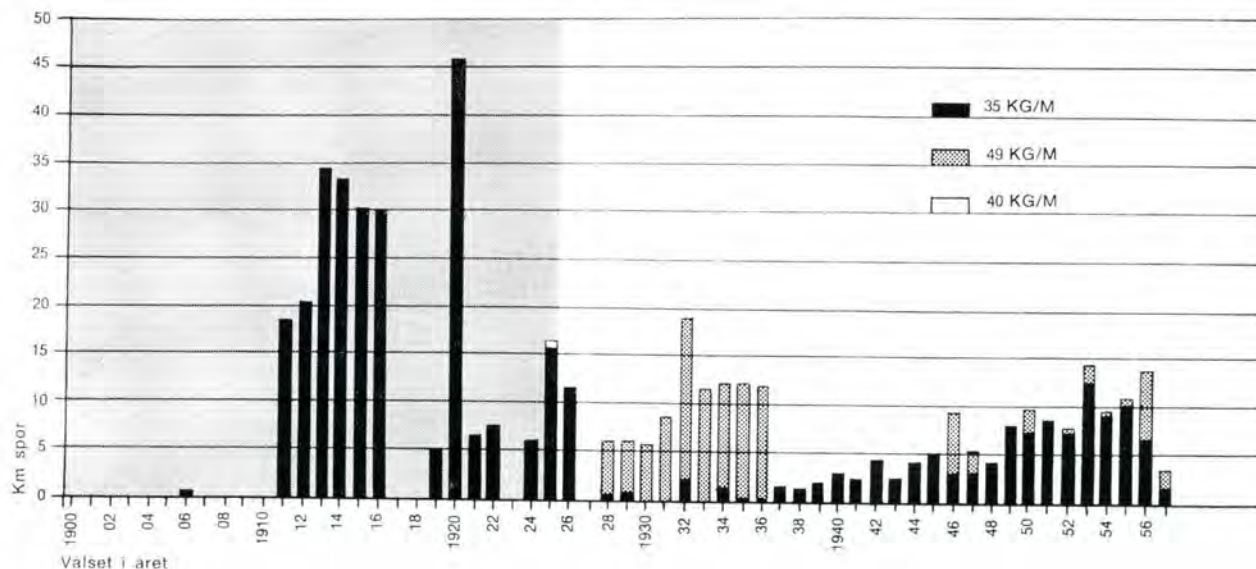
Skinnesveisingen fortsetter, såvel med sammen-sveising av skinner til større lengder som med reparasjonssveising av skinner og sporveksler i sporet. Ved Skinnesmia, Alnabru, er det i terminen utført 10 843 skjøtsveiser.

Tresviller er innbyttet i et antall av ca. 325 000 i terminen, og dessuten er det innlagt ca. 31 600 betongsviller.

Mekaniseringen av arbeidet ved linjen fortsetter. Man viser til avsnittet om «Arbeidsbesparende anleggsutstyr».

Linjetjenesten omorganiseres etterhvert som linjen utbedres og vedlikeholdet mekaniseres. I terminen er 13 linjeavdelinger (baneformannsavdelinger) inn-dratt ved at andre avdelinger er blitt forlenget.

Fig. nr. 17.



Sammenliknet med 1958-59 er det totale antall årsverk i linjetjenesten redusert med 313.

Linjeomleggingen ved Skogstunnelen er avsluttet. Linjen syd for Ringebu er lagt i sitt endelige leie, og tunnelene her er utmuret. Dermed er den såkalte *Randklevomleggingen* ferdig, et arbeid som sammen har kostet ca. kr. 4 mill.

En 2 km lang linjeomlegging mellom Hunder og Øyer på grunn av bygging av kraftanlegg i Hunderfossen er påbegynt.

Omlegging av linjen under Værnes flyplass er avsluttet. Linjen er omlagt i en lengde av 1,2 km.

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.

For dette arbeidsområde markedsføres stadig såvel nye maskintyper som mere moderne og forbedrede maskiner. Man legger derfor vekt på effektiv utnyttelse av maskinene for at de i hele brukstiden innen de må utrangeres på grunn av slitasje, fremdeles skal være noenlunde tidsmessige og kurante.

Det har til dels vært vanskelig å skaffe habile maskinkjørere for de maskiner utviklingen og arbeidsoppgavene tilsier at man har behov for. Det sentrale verksted og lager for disse maskiner er nå på det nærmeste ferdig-bygget i den størrelse man foreløpig har behov for. Man vil dermed også få bedre muligheter for opplæring av maskinkjørere.

Siden høsten 1956, da 86,8 km spor ble justert, har skinnegående svillepakmaskiner vært i bruk ved NSB. Utpå sommeren 1957 fikk man en maskin til, og 261,75 km ble justert. I 1958 kom vi opp i 439,62 km med de 2 maskinene. Dette tilsvarer ca. $\frac{1}{10}$ av den samlede driftslengden ved NSB.

Fra våren 1959 hadde vi 3 maskiner og 837,43 km ble justert. Med en slik ytelse kunne hele banenettet ha vært justert hvert 5. år. Det er imidlertid enda bare få strekninger hvor justeringen holder seg i årevis. Telehiving og dårlig ballast er årsaken til dette, og mange strekninger egner seg av denne grunn foreløpig dårlig for denne maskintypen.

I 1960 har det vært vanskelig å skaffe mannskap til 2-skiftarbeid. Samtidig ble det i stor utstrekning arbeidet på baner med stor togtetthet, med for små opphold mellom togene til en effektiv utnyttelse av maskinene. En av maskinene oppnådde derfor bare vel halvparten av ytelsen i 1959. Samlet ble det i 1960 justert 590,241 km, med en gjennomsnittlig ytelse på 319 m/time, eller 1270 m/skift. For 110 km var løftehøyden over 5 cm.

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 «helarsmaskin».

For opplasting av stein i tunneler og bergrom er anskaffet lastemaskiner særlig egnet for opplasting på bil/dumper.

Bancavdelingens transportmaterieell på linjen er øket med 18 stk. skinnegående lastetraktorer med kran og tipp. Tilhengervogner for disse er under bygging ved et av NSB's verksteder.

Det blir i stadig større utstrekning anskaffet motorisert materieell, også for de mindre arbeidsoppgaver, for eksempel svilleskruemaskiner, slipe-maskiner og motordrevne bergbormaskiner.

5. 1. 3. Bruer

I forbindelse med anlegg av dobbeltspor Oslo Ø.—Grefsen pågår delvis ombygging av eldre og bygging av nye underganger for gatekryssinger på strekningen.

Som en del av de banetekniske arbeider i forbindelse med elektrifiseringen av strekningen Oslo—Gjøvik er overgangsbru for Greveveien, samt overgangsbruene ved Bjørge I og II, Lunner og Jaren ombygget.

På Østfoldbanens østre linje er undergang ved Skoro ombygget.

På strekningen Bøn—Eidsvoll, hvor de fleste av brukryssingene med Andelven tidligere er sløffet ved linjeomlegging, er den nest siste bru (nr. 7) ferdig ombygget.

På Rørosbanen er linjeomleggingen ved Gustu, Tresa, Rokka og Kjølshøkkken ferdige, hvorved de 4 gamle bru er erstattet av fylling og bekketunnel eller kulvert. Ombygging av bru over Gaula ved Reitan pågår. I forbindelse med anlegget Bergen—Arna—Tunestveit som ledd i Bergensbanens forkortelse er bygging av kulvert for Storelvi i Arna fullført.

Den ca. 300 m lange gatebru, Strømbua, som går over godsbanegården og Strømmen i Stavanger, er ferdigbygget og tatt i bruk.

På Saltfjellet er jernbanens kryssing med riksveg 50 ved Sørøva ferdig og tatt i bruk.

5. 1. 4. Tunneler

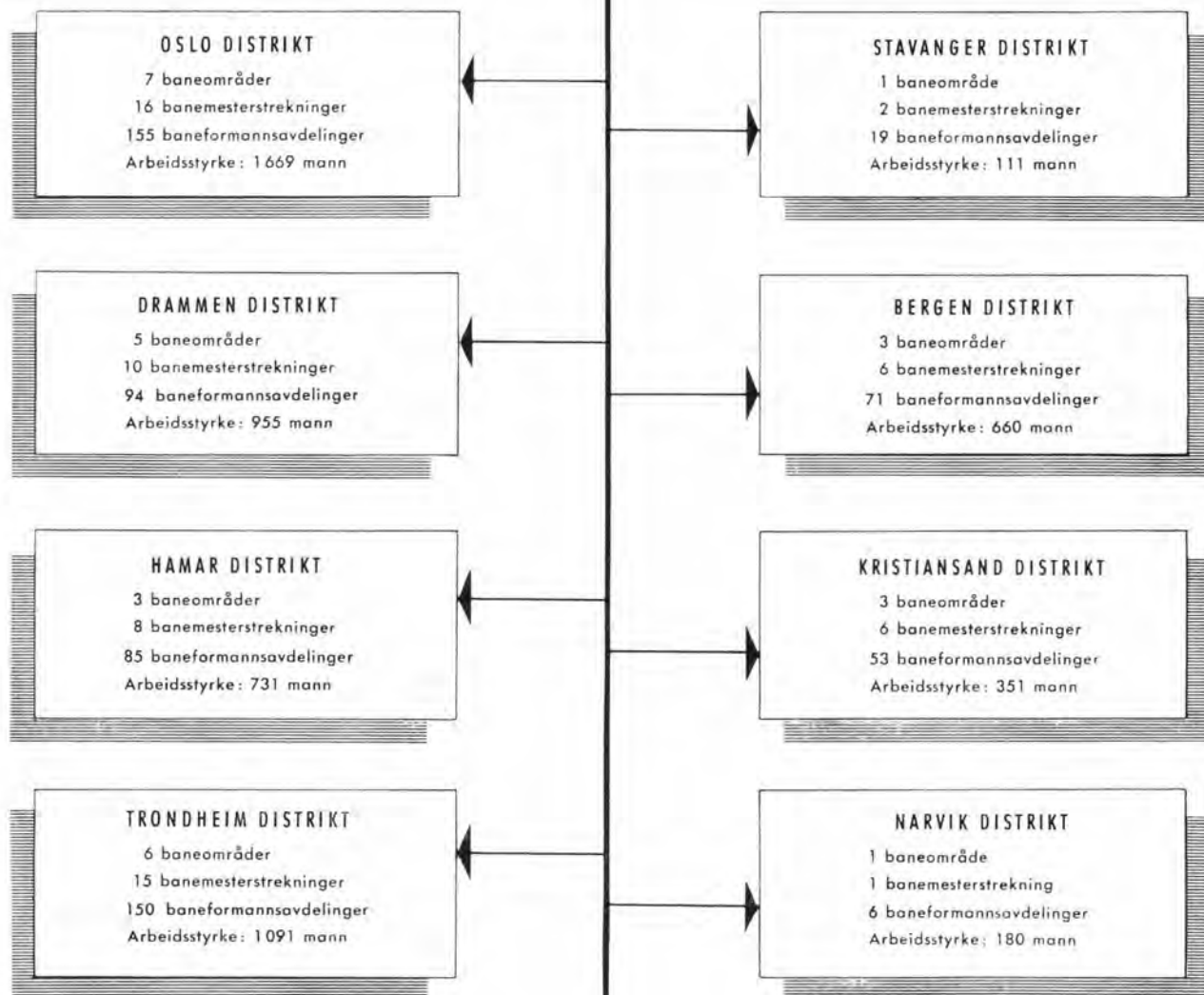
Man viser til oversikten «Linjen i tall» side 35.

5. 1. 5. Snørydding, flomskader og ras

Til bekjempelse av snøvanskene har Statsbanene i alt 8 store roterende snøploger (7 dampdrevne og 1 elektrisk) foruten 58 mindre selvgående snøfresere. Det er dessuten anskaffet 24 snøfresere av norsk fabrikat beregnet til frontmontering på traktor, derav 8 stk. med hjelpemotor. Disse er satt inn i snøryddingen både på stasjonsområdene og linjen. Snøforholdene i 1959-60 var totalt sett lettere enn i foregående termin, men på Sørlandsbanen forårsaket snøen utgifter utover det vanlige. I alt medgikk til snørydding på linje og stasjoner kr. 7,7 mill.

I oktober 1959 falt det på en natt en uvanlig stor nedbørsmengde i Narvikdistriktet og satte hele distriktet i katastrofetilstand med flom, ras og andre ødeleggelser. Ras av jord og stein sperret linjen på flere steder, og Narvik stasjonsområde ble en kortere tid stående under vann. De største ødeleggelser fant sted ved Sjørdalsfyllingen hvor Sjørdalselven forårsaket utgravinger slik at et lokomotiv fra et arbeidstog skrenset utfor. Ellers har Statsbanene ikke vært utsatt for nevneverdige flomskader i terminen.

HOVEDSTYRETS BANEAVDELING



SAMTLIGE DISTRIKTER PR. 30. 6. 60

29 baneområder som ledes av baneingeniører
64 banemesterstrekninger
633 baneformannsavdelinger
Arbeidsstyrke: 5748 mann (gjennomsnitt i 1959—60)
Utgifter i 1959—60 vedrørende linjens bevoktning og vedlikehold (ekskl. fornyelse, utvidelser og forbedr.):
Lønn kr. 65,7 mill.
Materialer m. v. . . . » 22,5 »

Linjen i tall

SPORLENGDE		Pr. 30.6.60
Total	km	5 785
Herav:		
Hovedspor (normalsporet 1435 mm)	km	4 380
Hovedspor (smalsporet 1067 mm, Setesdalsbanen)	km	58
Hovedspor (smalsporet 750 mm, Aurskog-Hølandsbanen)	km	57
Sidespor (normalsporet 1435 mm) (inkl. private sidespor)	km	1 273
Sidespor (smalsporet 1067 mm, Setesdalsbanen) (inkl. private sidespor)	km	11
Sidespor (smalsporet 750 mm, Aurskog-Hølandsbanen) (inkl. private sidespor)	km	6
TRASÉ		
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 retlinje	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 Hjerkin)	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 ³	8 000 000
(Herav er ca. 2/3 pukk og 1/3 grus)		
SVILLER		
Samlet antall sviller i spor (hovedspor, sidespor og stasjonsspor)	ca. stk.	7 800 000
SKINNER OG SPORVEKSLER		
Samlet skinnvekt i hovedsporene	tonn	324 000
Herav:		
25—30 kg pr. m	tonn	44 000
35 kg pr. m	tonn	188 000
40—41 kg pr. m	tonn	19 000
49 kg pr. m	tonn	73 000
Samlet skinnvekt (hovedspor, sidespor og stasjonsspor)	tonn	403 000
Antall sporveksler, enkle	stk.	5 856
Antall sporveksler, sammensatte	stk.	392
BRUER		
Antall jernbanebruer (med lengde 2.5 m eller større)	stk.	2 715
Herav:		
Stålbruer	stk.	2 064
Stein- eller betongbruer	stk.	651
Av bruene fører over vegger (underganger)	stk.	1 653
Jernbanebruenes samlede lengde	m	34 112
Herav:		
Stålbruer	m	28 775
Stein- eller betongbruer	m	5 337
Største bruspen (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	209.9
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

142 502
347 233
522 118
871 853

28144 154000

7124

54 kg pr. m = 12.5 m

5510
174
6420 231

271
1754
710
1767
33529
27528
2001

27.2

I mars 1960 gikk et betydelig leirskred i nærheten av Onsøy stasjon på Østfoldbanen. Skinnegangen gled ca. 15 m til side, samtidig som den sank 2-4 m. Ca. 5800 m³ pukk som lå lagret ved jernbanens pukkverk på stedet, gikk tapt. I vel 14 dager måtte trafikken dirigeres over Østfoldbanens østre linje.

5.1.6. Bygninger

Statsbanene har ca. 5700 bygninger ved de baner og bilruter som er i drift. Arealet for disse bygninger utgjør ca. 525 000 m². I disse tall inngår ikke verkstedbygninger. For bygningsbestanden trengs en årlig fornyelse på ca. 10 000 m².

I dette driftsår er Jernbaneskolen ved Blindern i Oslo ferdigbygget og tatt i bruk.

Nye stasjonsbygninger er ferdigbygget i Asker, Porsgrunn, på Varhaug og Heimdal. Videre er arbeidet med den nye stasjonsbygningen i Stavanger på det nærmeste ferdig. Fullt utbygget vil stasjonen gi plass for togekspedisjon, reisebyrå, kontorer for distriktets administrasjon, egen fløy for Spisevogn-

selskapets kafeteria og spisesal, samt plass for post og fortolling. Vestibylen for publikum utgjør 430 m², og mot Bredevannet har den en sammenhengende glassvegg som gir en god utsikt mot parkområdet.

For ledningstjenesten er lager og verksted under oppførelse på Ski, Lunner og Nesbyen. Boliger for ledningstjenesten er under oppførelse på disse steder. Videre er boliger for denne tjeneste oppført på Haugastøl og Mjølfjell.

Lagerhall med kontorbygning er oppført ved Grorud for Hovedstyrets maskinsentral, og ved Grorud er videre lagerbygning for Brukontoret under oppførelse.

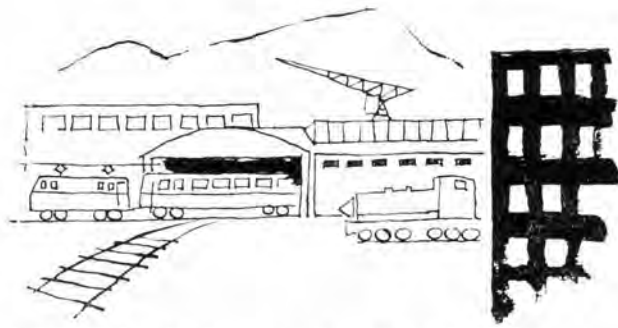
For bildriften er oppført garasje og verksted ved Kongsvinger. Utvidelse av verksted ved Dysterud garasjeanlegg pågår.

De sanitære forhold er bedret ved en rekke stasjoner ved nye toalettanlegg. Ombygning av godshus i forbindelse med rasjonaliseringen har fortsatt i dette driftsår, og flere stasjonsbygninger er ombygget for å muliggjøre en mer effektiv drift.

Fra arbeidet med den nye lok.stallen i Lodalen, Oslo Ø.



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. 30.6.60 beskjeftiget i alt 3130 mann (eksklusive administrasjonspersonale). Det vises til side 38 hvor det er gitt en grafisk framstilling for Statsbanenes verksteder.

Verkstedene Grorud, Sundland, Marienborg og til dels Kronstad og Hamar er de av Statsbanenes verksteder som er utbygget til å påta seg de større arbeidsoppgaver, mens de andre tildeles oppgaver av noe mindre størrelsesorden.

Overgang fra dampdrift til dieseltrekraft på Dovrebanen og Bergensbanen, samt fortsatt elektrifisering, har resultert i at arbeidsopdragene ved Statsbanenes verksteder er blitt forskjøvet og arbeidskraft lediggjort.

Reparasjon av damplokomotiver som tidligere er opphørt ved verkstedene Sundland, Hamar og Kvaleberg, foretas nå i det alt vesentlige ved verkstedene Grorud og Marienborg.

Ved verkstedet Kronstad utføres det bare reparasjoner av damp-skiftelokomotiver. Ved dette verksted er det blant annet også satt i gang bygging av arbeidstraller for baneavdelingen, bygging av revisjonstraktorer for den elektriske bandedrift samt ombygging av en større serie eldre godsvogner.

Ved verkstedet Marienborg var det pr. 30.6.60 i alt levert 36 vogner av den første serie på 50 stk. åpne godsvogner, og bygging av en ny serie på 50 stk. åpne godsvogner er igangsatt.

Verkstedet Kvaleberg har i flere år drevet med ombygging av tidligere tyske lukkede godsvogner.

Dette er fortsatt en av de viktigste arbeidsoppgavene ved verkstedet. Til alle verksteder tilføres dessuten forskjellige slags ekstra arbeidsopdrag for jernbanens øvrige fagområder.

5. 2. 2. Det rullende jernbanemateriell

Bestanden av trekraftaggregater i 1949-50, 1958-59 og 1959-60 framgår av tabell nr. 10. Statsbanene hadde pr. 30.6.60 i alt 276 normalspore damplokomotiver, mot 292 pr. 30.6.59, idet 16 damplokomotiver er utrangert. Av det samlede antall på 276 damplokomotiver, er det pr. 30.6.60 fra driften hensatt i alt 47 lokomotiver. Utrangering og hensettelse av damplokomotiver vil fortsette i det tempo som overgang til elektrisk- og dieseltrekraft gjør det mulig.

I 1959-60 er det tilført driften 64 nyreparerte normalspore damplokomotiver, mot 82 i foregående termin.

Pr. 30.6.60 hadde Statsbanene i alt 145 elektriske lokomotiver, mot 144 pr. 30.6.59, idet 2 stk. (1 type 2 og 1 type 4) er utrangert, og 3 skiftelokomotiver av type 10 er overtatt fra LKAB. I 1959-60 er det tilført driften 83 nyreparerte elektriske lokomotiver, mot 79 i forrige termin.

Antall elektriske motorvogner var i alt pr. 30.6.60 96 stk., det samme som pr. 30.6.59.

I 1959-60 er det tilført driften 85 nyreparerte elektriske motorvogner, mot 87 i foregående termin. Antall motorvogner med forbrenningsmotor (normalspor) var pr. 30.6.60 i alt 88 stk., hvorav 12 stk. tilhører 6 stk. dieselhydrauliske ekspressogsett.

Pr. 30.6.60 hadde Statsbanene 30 diesellokomotiver som fordeler seg slik:

8 stk. dieselhydrauliske skiftelokomotiver type Di 2, 22 stk. diesel-elektriske toglokomotiver type Di 3, hvorav 2 stk. på leiekontrakt.

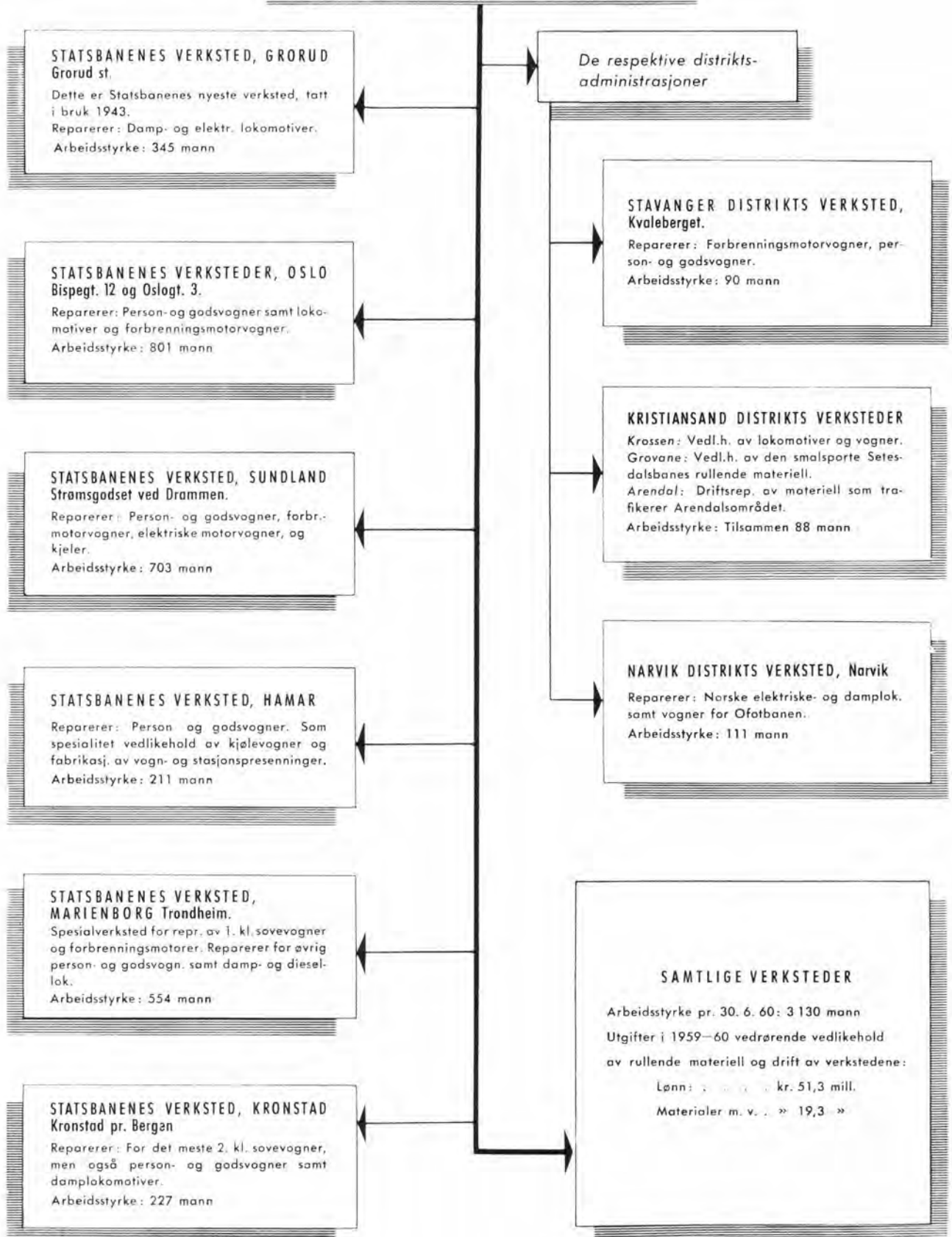
Det er bestemt at de leide lokomotiver skal kjøpes sammen med ytterligere 3 stk. av type Di 3.

I tabell nr. 11 er gitt en oversikt over bestanden av jernbanevogner (eksklusive smalspore vogner) i 1949-50, 1958-59 og 1959-60. Som et felles mål for vognparken nyttes benevnelsen aksler. De fleste personvogner er 4-akslede, mens den overveiende del av godsvognene er 2- eller 3-akslede.

Tabell nr. 10. Bestand av trekraftaggregater.

	Lokomotiver (normalspore)									Motorvogner (normalspore)					
	Damp			Elektriske			Diesel			Elektriske			Forbr. motorvogner		
	1949-50	1958-59	1959-60	1949-50	1958-59	1959-60	1949-50	1958-59	1959-60	1949-50	1958-59	1959-60	1949-50	1958-59	1959-60
Antall i alt pr. 30.6.	477	292	276	72	144	145	1	29	30	41	96	96	78	88	88
Disponible for driften (gj.snittlig)	459	282	258	72	139	143		26	29	41	95	96	61	88	88
Ute av drift for reparasjon:															
Antall	130	72	82	9	16	19		2	4	7	9	11	21	15	18
I prosent	28	25,5	31,8	13	11,5	13,3		7,7	13,8	17	9,5	11,5	34	17,0	20,5
Nyreparerte		82	64		79	83		1	5		87	85		84	81

HOVEDSTYRETS MASKIN- OG VERKSTEDAVDELING



Tabell nr. 11.

	Antall aksler		
	Pr. 30.6.50	Pr. 30.6.59	Pr. 30.6.60
Person-, post- og konduktørvogner	4 063	4 732	4 720
Godsvogner ¹	25 644	24 067	23 837

Statsbanenes person-, post- og konduktørvogner representerer tilsammen en togstamme på en lengde av ca. 22 km, eller tilsvarende strekningen Oslo—Lillestrøm. Dersom alle plasser i personvognene regnes som sitteplasser, er antallet 59 690.² Herav er rene sitteplasser 56 501³ og køyer 3189.

Statsbanenes godsvogner representerer samlet en togstamme på ca. 100 km, tilsvarende strekningen Oslo—Kongsvinger. Bæreevnen for disse vogner utgjør ca. 193 000 tonn.

Statsbanenes vognpark består for en stor del av overarig materiell. Det store antall av meget gammelt vognmateriell som fortsatt er i bruk, medfører at Statsbanene har store vedlikeholdsutgifter hvert år, samtidig som det medgår betydelige beløp til modernisering av eldre personvogner. Normal brukstid for personvogner bør ikke overstige 35 år.

Av tabell nr. 12 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 overstige 45 år.

Ser man hele vognparken ved NSB under ett, vil helhetsinntrykket bli at man har i drift en vognpark som for en stor del er gammel og lite tidsmessig, og meget kostbar å vedlikeholde.

I 1959-60 ble det ved Statsbanenes verksteder bygget og modernisert tilsammen 159 godsvogner. Av disse har Verkstedet Sundland ombygget 30 stk. L 4 til Ø 4, til bruk for baneavdelingen, og 4 stk. L 4 til

Tabell nr. 12. Aldersfordeling for gods- og personvogner (normalspor) pr. 1.1.61.

Alder år	Antall godsvogner	Antall personvogner
1—5	312	108
6—10	1000	136
11—15	859	63
16—20	879	23
21—25	994	59
26—30	454	24
31—35	434	75
36—40	1785	222
41—45	1576	145
46—50	—	151
46—66	3168	—
51—66	—	278
Sum	11461	1284

¹ Eksklusive vogner til internt bruk.

² Smalspørte personvogner er medregnet. Derimot er normal- og smalspørte motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 30.6.60 i alt 11 336.

³ Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 19 spisevogner Statsbanene hadde pr. 30.6.60 var 748.

U 4 for sementtransport, samt ombygget 1 stk. L-vogn til U 4 for korntransport.

Verkstedet Marienborg har bygget 36 nye T14-vogner. Ved Verkstedet i Kvaleberg ble 63 G-vogner ombygget til T1. 25 lukkede vogner har fått nye vognkasser.

Utgifter i 1959-60 til reparasjon og vedlikehold av rullende materiell framgår av tabell nr. 33, side 70.

5.2.3. Leveringer av rullende materiell

I perioden 1.7.49—30.6.60 (11 år) er det levert nytt rullende materiell til en verdi av ca. 425 mill..

Herav utgjør:

Trekraftmateriell	ca. kr. 262,7 mill.
Personvognmateriell	ca. kr. 105,8 mill.
Godsvognmateriell	ca. kr. 55,0 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).
- 22 dieselelektriske toglokomotiver.
- 8 dieselmotorboggvogner, type 87 (små).
- 35 dieselmotorboggvogner, type 86 og 91 (store).
- 8 dieselskiftelokomotiver.
- 51 dieseltrektorer.
- 2 dieselskipsstogsett.

Personvognmateriell:

- 30 stål personboggvogner (turistvogner).
- 33 stål personboggvogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett).
- 35 stål personboggvogner (styre vogner for elektriske forstadstogsett).
- 29 stål personboggvogner (styre vogner for elektriske mellomdistansetogsett).
- 21 stål personvogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett).
- 40 stål personboggvogner (sovevogner).
- 16 stål personboggvogner (person- og konduktørvogner).
- 6 stål spisevogner.
- 10 stål post- og konduktørvogner.
- 35 lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner type 86 og 91.

Godsvognmateriell:

1430 godsvogner (579 G4, 141 G5, 466 T14, 200 L4, 20 To4, 20 Gx, 1 Tr5, 1 Tro4, 1 Tro5 og 1 Trqo).

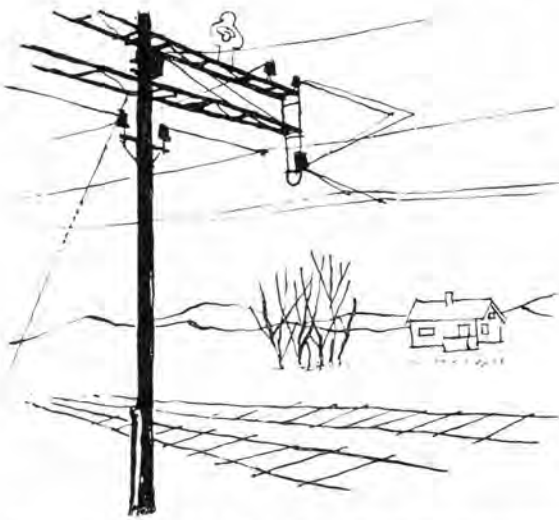
Diverse:

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

5.2.4. Bestillinger av rullende materiell

Statsbanene hadde pr. 30.6.60 i bestilling rullende jernbanemateriell for i alt kr. 80,5 mill., som fordeler seg med kr. 38,7 mill. på trekraftmateriell og med kr. 41,8 mill. på person- og godsvognmateriell.

5. 3. Elektrotekniske anlegg



På side 41 er det gitt en oversikt over hvorledes det faglige samarbeid mellom Hovedstyrets elektroavdeling og distriktene skjer, samt en oversikt over elektroteknisk driftspersonale i distriktene. Hovedstyrets elektroavdeling tar seg også av den elektriske del på alt rullende materiell. Det faglige samarbeide om dette med distrikter og verksteder skjer i viktige saker i forståelse med Hovedstyrets maskinavdeling og drifts- og trafikkavdelingen.

Under Hovedstyrets elektroavdeling sorterer også Statsbanenes elektrifiseringsanlegg og elektroavdelingens verksted.

5. 3. 1. Elektriske baneanlegg

Arbeidet med elektrifisering av Statsbanene har også dette driftsår gått framover etter det i 1952 vedtatte program. Den 4.10.59 ble elektrisk drift opprettet på den 54 km lange strekningen fra Høkk-sund til Hønefoss. Den samlede elektrifiserte driftslengde utgjorde pr. 30.6.60 1585 km, se også tabel-lene 1 og 21.

På strekningen Oslo—Roa—Hønefoss, Roa—Jaren og Grefsen—Alnabru er det elektrisk drift fra 1.2.61, hvorved den elektrifiserte driftslengde er øket med ytterligere 104 km.

Elektrifisering av strekningen Hønefoss—Voss på-går nå for fullt. Master er reist oppover Hallingdal, bygging av omformerstasjoner er i gang og maskineri for disse er bestilt. Fjernledningstraseer er stukket i terrenget og av hensyn til kraftforsyningen i Hard-anger er arbeidet med bygging av en kortere del av en av fjernledningene allerede i gang ved Voss.

Når det gjelder strekningen Jaren—Gjøvik, skal elektrifiseringsarbeidene drives parallelt med arbei-dene på strekningen Hønefoss—Voss, dog således at det ikke må oppstå ulemper eller forsinkelser av denne grunn for strekningen Hønefoss—Voss. Hittil er det lite som er gjort på strekningen Jaren—Gjøvik.

Det er ennå ikke bevilget noe til elektrifisering av strekningen Hamar—Trondheim, som også inngår i den vedtatte elektrifiseringsplan av 1952.

De banetekniske arbeider på denne strekning bør

imidlertid påbegynnes så snart som mulig så elek-trifiseringsarbeidene ikke skal bli hindret av denne grunn. Erfaringsmessig tar de banetekniske arbeider meget lang tid. Omleggingen av svakstrømsanleg-gene er allerede i gang, idet Telegrafverket av andre grunner alt er i gang med å legge kabler for sine svakstrømsledninger, og Statsbanene følger med og legger kabler for sine ledninger samtidig.

Den overveiende del av den energi som brukes til elektrisk jernbanedrift kjøpes som trefaseenergi med 50 perioder pr. sekund fra den vanlige elektrisitets-forsyning og overføres gjennom fjernledninger som alt etter forholdene har en driftsspenning på 20—120 kV. På passende steder ved banene omformes trefaseenergien med 50 perioder pr. sekund til enfase-energi med $16\frac{2}{3}$ perioder pr. sekund. Denne tilføres banens kontaktledningsnett som har en driftsspen-ning på 15 kV. I alt er det i drift:

11 omformerstasjoner utstyrt med flyttbare omfor-mere og 4 omformerstasjoner utstyrt med fastmon-terte omformere.

Dessuten er en omformerstasjon med flyttbare omformere ferdig og satt i drift 1.2.61, og ytterligere 3 sådanne stasjoner er påbegynt.

For øvrig har man 3 kraftverk som direkte produ-serer enfaset vekselstrøm med $16\frac{2}{3}$ perioder pr. sekund og i alt 7 transformatorstasjoner ved banene med kraft fra slike verk.

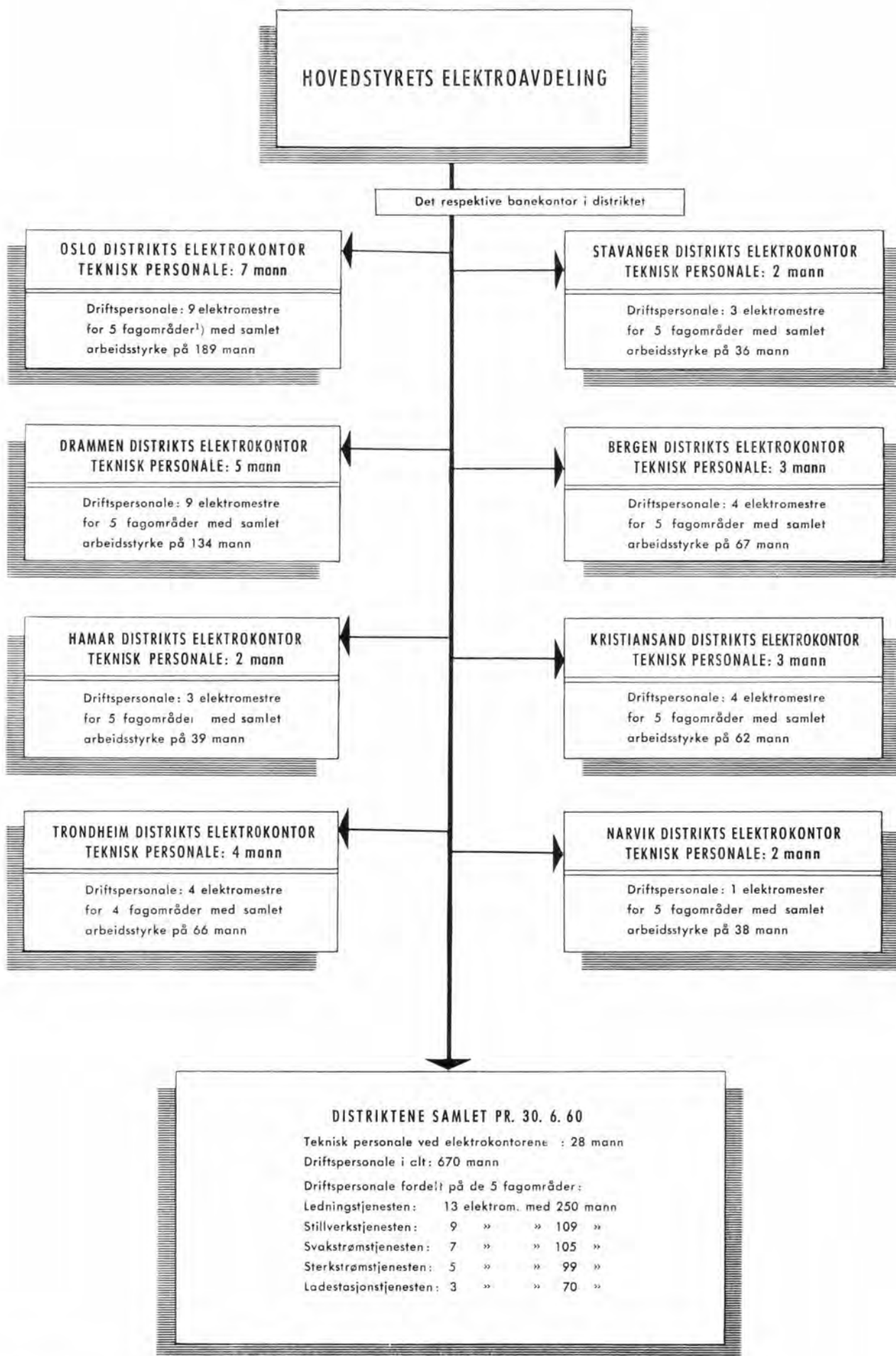
I tabell 34 og 32 er oppført hvor meget enfaset elektrisk energi som er brukt til togenes fremdrift og oppvarming under drift og hvor meget det er betalt for denne energi. I forhold til landets elek-trisitetsproduksjon er dette forbruk lite, under 1 %.

Prisen pr. enfaset kilowatttime anvendt til togenes fremdrift og oppvarming utgjør ca. 4 øre, omfor-mingsutgifter ikke medregnet. I gjennomsnitt for alle togslag og alle banestrekninger går det med ca. 8,4 kilowattimer pr. elektrisk kjørt lokomotiv- og motorvognkilometer. Tallene er noe lavere i sommer-månedene og høyere i vintermånedene, beroende vesentlig på at lokomotiver og motorvogner leverer elektrisk oppvarmingsstrøm til togene.

5. 3. 2. Sikringsanlegg

Bygging av moderne relésikringsanlegg på stasjo-nene har gått planmessig, og det er i 1959-60 tatt i bruk 14 komplette anlegg hvorav flere er større, f. eks. anleggene på Kongsberg og Grefsen. Det gamle elektromekaniske sikringsanlegg med sema-fører på Roa stasjon er erstattet med moderne relé-sikringsanlegg. Det gamle anlegg var levert fra Siemens & Halske og tatt i bruk 1922. På grunn av elektrifisering Oslo—Roa—Hønefoss var det nød-vedig å fjerne semaforene, og da anlegget var gam-melt og umoderne, ble det erstattet med et relé sikringsanlegg. Stillerapparatet er anbrakt på ekspe-disjonskontoret, og man har kunnet spare personale.

I terminen 1959-60 er det montert relésikrings-anlegg på Lillestrøm stasjon (tatt i bruk 25.8.60). Dette er det største relésikringsanlegg NSB hittil har bygget. Stasjonen er en forgreningsstasjon med dob-beltspor til Oslo, enkeltspor til Hamarbanen og



¹⁾ Ladestasjonspersonalet i Oslo distrikt sorterer tjenestlig under distriktets drifts- og trafikkavdeling.

enkeltspor til Kongsvingerbanen. Stasjonen har 11 togspor, 107 hovedtogveier og 151 skiftetogveier. Det er 45 sentraliserte sporveksler og sporsperrer og 53 isolerte sporfelter. Linjen til Oslo har automatisk linjeblokk. Strømtillførsel til sikringsanlegget (50 per. vekselstrøm) kommer fra elektrisitetsverket med automatisk innkobling av reservestrøm fra omformeraggregat tilknyttet kontaktledningsanlegget (16 $\frac{2}{3}$ per.). Det tidligere sikringsanlegg ved Lillestrøm hadde to stillverksbygninger med mekanisk stillverk for sporveksler og togveier. Signalene var elektriske lyssignaler. Begge stillverk ble under krigen ødelagt ved sabotasje og ble provisorisk gjenoppbygget.

Stillerapparatet for det nye anlegg er anbragt på ekspedisjonskontoret, og man har på grunn av dette anlegg oppnådd en personalbesparelse på ca. 16 mann.

Det er tatt i bruk automatisk linjeblokk fra Oslo Ø. til Loenga. Strekningen Oslo—Ski har nå automatisk linjeblokk.

Sikring av planoverganger med automatiske vegsignalanlegg eller automatiske vegbomanlegg fortsetter. Anleggene bygges for en stor del med bidrag fra Vegvesenet, kommuner og andre. Det er i 1959-60 tatt i bruk 20 automatiske vegsignalanlegg og 17 automatiske vegbomanlegg, herav er to utstyrt med halvbommer. Som nevnt i forrige driftsberetning brukes halvbommer meget i utlandet. Man får kortere avstengning av vegtrafikken og man risikerer ikke at kjøretøyer blir stengt inne mellom bommene. Man har bare gode erfaringer fra de to anlegg som er i drift. Som følge av at Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan er godkjent av Stortinget, vil bevilgningene til sikringsanlegg øke og man kan regne med en raskere utbygging av sikringsanlegg, automatisk linjeblokk og fjernstyringsanlegg (CTC).

I 1959-60 er følgende typer og antall anlegg tatt i bruk:

Komplette sikringsanlegg, i alt 14, ved stasjonene:

Grefsen	Kongsberg
Roa	Hjuksebø
Kvam	Ogna
Sjøa	Vigrestad
Hommelvik	Nærbø
Bolstadøyri	Bryne
Holmestrand	Klepp

Enkle sikringsanlegg, i alt 2, ved stasjonene:

Elsfjord	Finse
----------	-------

Dessuten er følgende anlegg tatt i bruk i terminen: 12 fjernstilte elektriske håndsignaler.

20 automatiske vegsignalanlegg.

17 automatiske vegbomanlegg.

Automatisk linjeblokk Oslo Ø—Loenga, dobbeltspor.

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

Pr. 30.6.60 var følgende antall og typer sikringsanlegg i drift ved Statsbanene:

175 komplette sikringsanlegg (ekskl. blokkposter).

68 enkle sikringsanlegg.

91 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg.

108 automatiske vegsignalanlegg.

18 manuelle vegsignalanlegg.

62 manuelle vegbomanlegg.

50 automatiske vegbomanlegg.

115 km spor er utstyrt med manuell linjeblokk.

99 km spor er utstyrt med linjeblokk med sporisolering.

1 fjernstyringsanlegg i Lieråsen (fjernbetjent fra Spikkestad stasjon).

Fig. nr. 18 viser antall komplette sikringsanlegg (bygget etter 1946) og fig. nr. 19 antall automatiske vegbom- og vegsignalanlegg (bygget etter 1946).

5.3.3. Svakstrømsanlegg

Statsbanenes svakstrømslinjer legges i jordkabel i takt med elektrifiseringen. I budsjettåret 1959-60 ble nytt kabelanlegg Høksund—Hønefoss—Nøkleby (Hønefoss omformerstasjon) tatt i bruk, og kabellegging i fellesskap med Telegrafverket på strekningen Hønefoss—Roa—Oslo og Roa—Jaren satt igang.

Utenom elektrifiseringsanleggene drives kabelanlegg i fellesskap med Telegrafverket, hvor et samarbeide kan være til felles beste. Således ble det i denne termin tatt i bruk et felles kabelanlegg Rognan—Fauske hvor man på grunn av naturforholdene ikke fant det forsvarlig å bygge luftlinjer. NSB har her 14 par. Anlegget blir senere ført fram til Bodø.

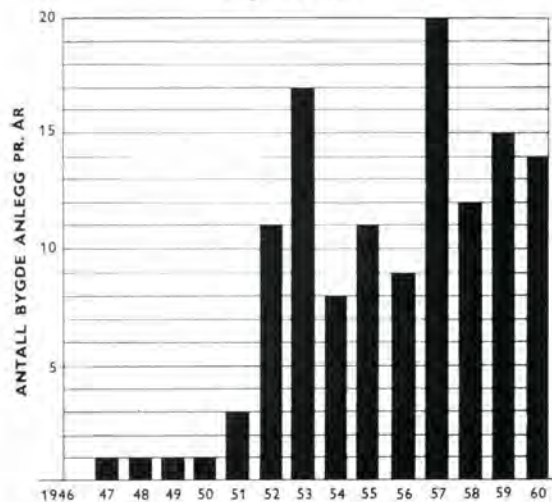
Videre ble anlegget Lillehammer—Hunder, som er omtalt i forrige driftsberetning, ferdig. Dette anlegg, hvor NSB legger en egen 24 pars og 14 pars kabel, utgjør en del av et framtidig, sammenhengende kabelanlegg Hamar—Trondheim.

Det samme gjelder for strekningen Trondheim—Stjørdal, hvor et delanlegg Trondheim—Malvik ble påbegynt i denne termin.

Endelig ble det tatt i bruk et nytt kabelanlegg på 2 stk. 24 par Asker—Oslo V. Disse kabler er en fornyelse av den 10 pars kabel som ble lagt i 1922 og som var den første langlinjekabel NSB la ned.

I alt er det i budsjettåret 1959-60 blitt en tilvekst i kabel på 3920 sambandskilometer. Ved riving av luftlinjer er sambandskilometerne her redusert med 258. Kabelanleggene gir driftssikre linjer med minimalt vedlikehold og søkes dimensjonert for å kunne

Fig. nr. 18.



utnyttet til de formål som tjener en sikker og rasjonell jernbanedrift. Av de viktigste nevnes:

- | | |
|------------------|----------------|
| telefonsamband | fjernskrivere |
| sikringstjeneste | radiotelefoni |
| fjernstyringer | høytaleranlegg |
| fjernmaling | |

Det er satt opp en prinsipplan for automatisering av NSB's telefonnett som forutsetter at iallfall alle hovedlinjer er lagt i kabel.

Når de fysiske samband ikke strekker til for en hensiktsmessig avvikling av telefontrafikken på grunn av linjemangel, anskaffes bærefrekvenstelefontstyr som gir flere sambandsmuligheter på eksisterende linjer. Dette er aktuelt på luftlinjer og eldre kabelanlegg som ikke lenger tilfredsstillende linjebehovet. I siste termin ble det tatt i bruk et 3-kanal-system Trondheim—Mø i Rana og et 12-kanal-system på kabelen Drammen—Hokksund.

Av fjernskriverforbindelser ble følgende opprettet:

- Oslo Ø—Fredrikstad
- Oslo Ø—Moss
- Trondheim—Mosjøen

En halvautomatisk fjernskriventral (konsentratoranlegg) er bestilt for Oslo Ø.

Pr. 30.6.60 fordeler antall sambandskilometer seg slik:

- 36 130 km kabellinjer
- 12 161 km luftlinjer
- 9 055 km bærefrekvenslinjer
- 2 751 km fjernskriverlinjer

Man viser for øvrig til fig. nr. 20 hvor det er gitt en grafisk framstilling av utbyggingen av sambandsnettet i årene 1954—1960.

Det drives fremdeles prøver med radiotelefoni for ledningstjenesten på strekningen Oslo—Eidsvoll for å søke å finne fram til tilfredsstillende materiell og løsningsmetoder for slike anlegg. Tidligere monterte radiotelefonanlegg er i drift med godt resultat.

Det er tatt i bruk en ny automatsentral ved Bergen st. En automatsentral er under montasje i Stavanger og ny automatsentral er i bestilling for Oslo Ø. og Hovedstyret for levering våren 1963.

Antall telefonsentraler ved Statsbanene er nå i alt: 8 stk. automatiske og 100 stk. manuelle sentraler.

Fig. nr. 19.

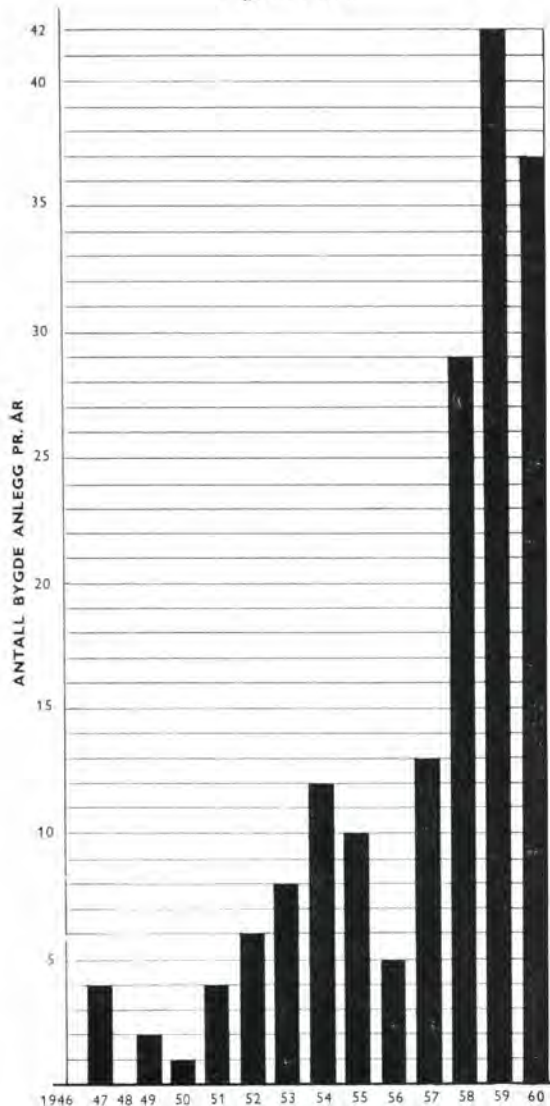
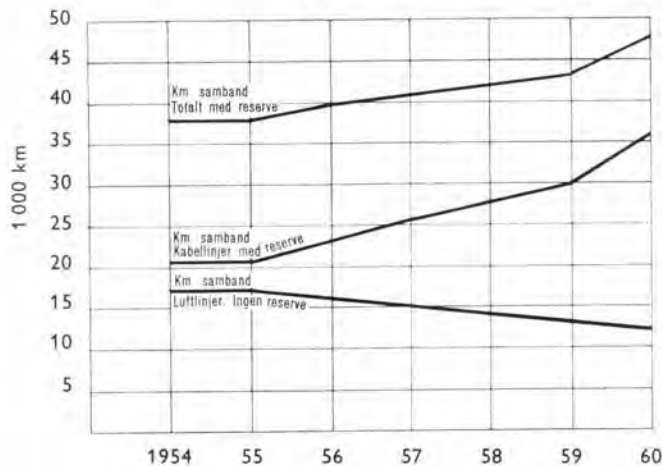


Fig. nr. 20.





Moderne armatur for tomtelys.

Videre er det 7200 telefonapparater som har tilknytning til sentralbord og 3053 apparater på linjene.

Et nytt selektortelefonanlegg er under montasje i Stavanger distrikt.

Det totale antall stasjonære høyttaleranlegg er nå 247 med i alt 912 høyttalere.

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 luftstrekke fjernet og erstattet med jordkabelanlegg. Samtidig blir belysningsanleggene på plattformer og tomter utstyrt med moderne lysarmaturer og bedre belysning enn tidligere. Man bruker fortsatt natrium-flomlys på tomtene og lysrør på plattformene.

Av større installasjonsarbeider som er fullført i terminen kan nevnes Jernbaneskolen, Asker stasjonsbygning, lys- og varmeanlegg i Hønefoss omformerstasjon og omlegging av tomtelys på strekningen Hokksund—Hønefoss i forbindelse med elektrifisering av denne banestrekningen.

Installasjonen i Stavanger nye stasjonsbygning er delvis ferdig. Planer er utarbeidet for ny stasjonsbygning i Porsgrunn, Kongsvinger garasje og for tomtelys på strekningen Oslo—Roa—Hønefoss og Roa—Jaren.

Elektrisk sporvekseloppvarming brukes for å holde sporvekslene rene for snø, hvorved man sparer snørydding av vekslene. Anlegget består av varmeelementer på sporvekslenes stokkskinner. Disse varmeelementer er utført for ca. 60 volt spenning som fåes fra en transformator som anbringes ved vekselen eller vekslergruppen. Det trenges ca. 3 kW pr. veksler (for veksler med 300 m radius trengs ca. 5 kW). Forbruket av kWh er avhengig av temperatur og snøforhold. For å koble inn og ut sporvekseloppvarmingen er flere anlegg utstyrt med fjernstilling fra ekspedisjonskontoret. I 1959-60 er det montert elektriske sporvekseloppvarmingsanlegg i flere distrikter.

5. 4. Drift og trafikk



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

5. 4. 1. Togordningen

Fra og med våren 1959 ble det for tidsrommet ca. 15. mars—20. september innført sommertid i Norge. Dette medførte en del omlegninger av toggangen i det nevnte tidsrom og da spesielt for tog i korrespondanse med utlandet.

For utenlandstogene måtte rutene legges om med ca. en time. På Østfoldbanen, Kongsvingerbanen og i Narvik distrikt ble omlegningene så mange og omfattende at det måtte trykkes nye rutebøker. Også i Trondheim distrikt, på strekningen Trondheim—Storlien, medførte innføring av sommertiden en del omlegninger av rutene.

Sommertiden bevirket også enkelte endringer av rutene på Solørbanen. Således ble forbindelsen fra Oslo til Solørbanen flyttet over fra tog 1033 til tog 1051 og ruten for tog 1081 endret til avgang fra Kongsvinger kl. 10.10 (mot før kl. 10.45) med ankomst til Elverum kl. 12.30 (mot før kl. 13.00).

Likeledes ble tog 132 på Østfoldbanen innstilt alle dager unntatt hverdag etter helligdag. Videre ble det kjørt et ekstra persontog nr. 136 (med motorvognsett) fra Halden kl. 6.13 til Oslo Ø kl. 8.30 (tog 138's ordinære rute).

På Merakerbanen ble fra 15.3.59 tog nr. 421 fra Trondheim kl. 8.30 til Storlien kl. 10.50 sløyfet og de reisende henvist til bussbefordring med avgang fra Trondheim kl. 8.45 til Storlien kl. 10.55.

Fra 31.5.59 ble togordningen på Merakerbanen lagt opp med helårsforbindelse med alle tog i Storlien til og fra Stockholm.

På Dovrebanen ble det fra 18.1.60 satt opp et nytt godstogpar mellom Oslo og Trondheim. Tog nr. 5707 fra Loenga hverdager kl. 17.52 med ankomst til Trondheim kl. 8.45 og tog nr. 5708 med avgang fra Trondheim hverdager kl. 18.10 til Loenga kl. 10.37.

På grunn av tiltagende lørdagsfri i bedrifter og på kontorer ble det på enkelte banestrekninger behov for ekstra foranstaltninger. Således ble det på Vestfoldbanen behov for å kjøre et tog på fredager fra Drammen kl. 16.55 til Larvik kl. 19.05. Dette tog ble kjørt i tiden 5.6—11.9.59 og i korrespondanse med tog 509 fra Oslo V. For tilbakereise på søndager

ble det i tiden 7.6—13.9.59 kjørt ekstratog fra Larvik kl. 19.20 med ankomst til Oslo V, kl. 21.50.

På Sørlandsbanen ble det satt opp et nytt ekspress tog mellom Oslo V. og Kristiansand. Tog nr. 73 fra Oslo V. lørdager kl. 12.10 til Kristiansand kl. 17.24 og tog nr. 74 fra Kristiansand på søndager kl. 18.10 til Oslo V. kl. 23.30. Tog nr. 73 ble kjørt i tiden 6.6.—12.9.59 og tog nr. 74 ble kjørt i tiden 7.6.—13.9.59.

5. 4. 2. Uhell og ulykkestilfelle

Det samlede antall driftsuhell i perioden 1959-60 er gått ned i forhold til gjennomsnittet for de 5 foregående år. I alt er 21 mennesker omkommet ved disse uhell. Statistisk sett er dette tall gunstig, idet det bare en gang siden 1938 har vært lavere.

I tabell nr. 13 har man satt opp en oversikt over antall omkomne ved jernbanedriften for de siste 11 år. Rubrikken «Reisende» omfatter personer utenom togtjenningen som har hatt plass i, eller har løst billett for å reise med tog. Fører av motorkjøretøy o. a. som er omkommet ved planovergangsuhell, samt omkomne ved ulovlig ferdsel på linjen, er tatt med under «Utenforstående».

Av de nesten 43 millioner reisende som ble befordret i driftsåret 1959-60 omkom *en*. Den ene var et barn på 10 år som — tross tilsnakk og advarsler — antas å ha åpnet et vindu i toget og så falt ut.

Tallet på omkomne reisende pr. 100 millioner personkilometer ligger på 0,06. Altså nær opp til maksimum av sikkerhet for de reisende.

I denne forbindelse er det nærliggende å stille spørsmålet: Hvem er det så som må bøte med livet? Til dette må det svares at det er de vegfarende, som regel vegfarende med motorkjøretøy, som forsøker å krysse en planovergang idet et tog kommer. Videre er det de som ulovlig ferdes på linjen samt tjenestemenn under utøvelse av sin tjeneste på stasjon eller linje.

Planovergangsuhellene krever fortsatt flest menneskeliv (fig. 21), idet mere enn 52 % av det totale antall drepte i perioden faller på disse. Sammenligner man oppgavene over planovergangsuhell i de to siste 5-års perioder, viser det seg at antall drepte er steget de siste 5 år, mens antall uhell (fig. 22) er

Tabell nr. 13. Omkomne reisende, tjenestemenn mv.

År	Reisende	Tjenestemenn	Utenforstående	Sum	Omkr. reisende pr. 100 mill. perssonkm
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	1	12	19	0,49
1956—57	3	5	21	29	0,17
1957—58	2	6	17	25	0,15
1958—59	4	4	21	29	0,23
1959—60	1	1	16	21	0,06

uforandret. Således inntraff det i perioden 1950-51—1954-55 194 uhell med tilsammen 35 drepte. I perioden 1955-56—1959-60 hadde man også 194 uhell, men med tilsammen 47 drepte. Tar man i betraktning den sterke trafikkøkning over planovergangene (som fra 1939 antas å ha økt med 250-300 %), må det relativt sett kunne sies at det har funnet sted en bedring i den siste 5-års perioden. Denne bedring antas i høy grad å kunne tilskrives den forserte byg-

Fig. nr. 21.

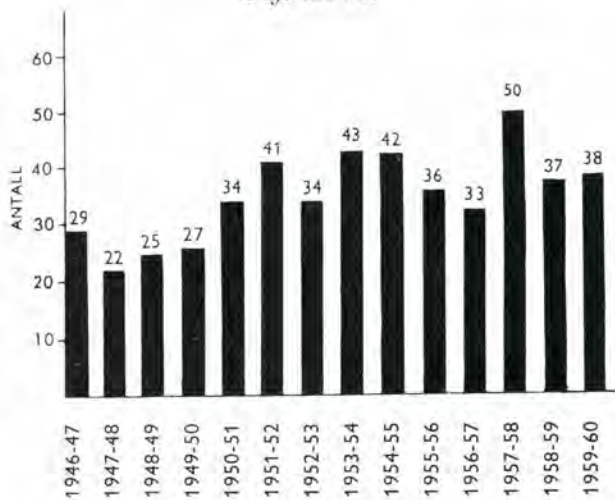
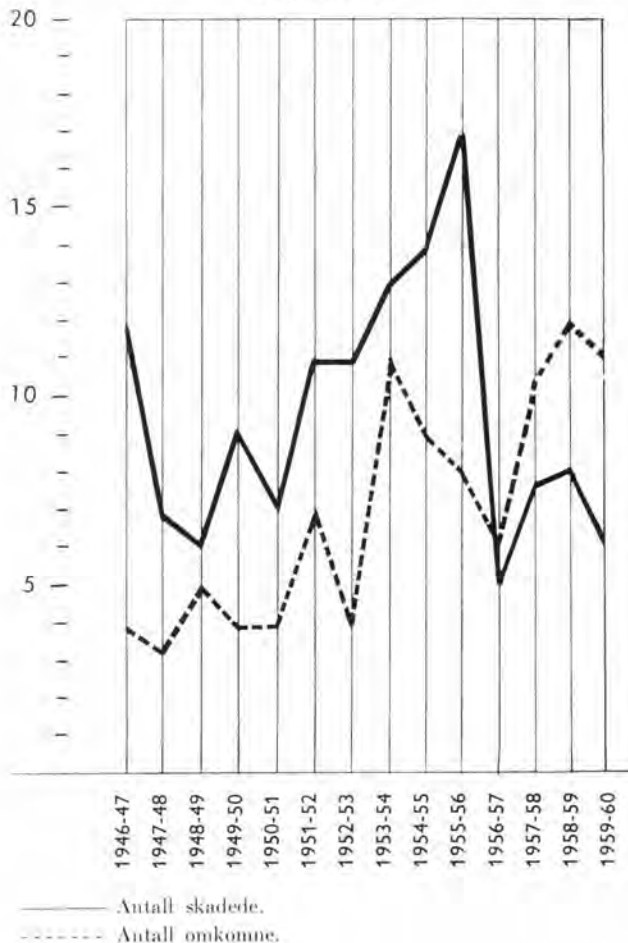


Fig. nr. 22.



ging av sikringsanlegg ved planoverganger som har funnet sted de siste år. I denne forbindelse viser man til oversikten under avsnittet 5.3.2., side 40.

Antall planovergangsuhell med dødelig utgang har ikke økt vesentlig. Derimot har hvert enkelt av slike uhell i siste 5-års periode gjennomsnittlig krevd flere ofre.

Statistikken over antall tjenestemenn som er drept under utøvelse av sin tjeneste, viser en gledelig nedgang. Etter krigen er gjennomsnittstallet for drepte tjenestemenn pr. år gått ned fra 7,2 for perioden 1945-46—1949-50 til 6,6 for perioden 1950-51—1954-55 og videre til 4,6 for perioden 1955-56—1959-60.

5.4.3. Takstpolitikken

Statsbanenes takstpolitikk må gå ut på til enhver tid å søke å holde takstene på et nivå som vil gi det beste driftsøkonomiske resultat.

Når det gjelder persontrafikken har fastsettelsen av takstene i årene etter krigen skjedd ut fra hensynet til Statsbanenes stadig økende utgifter. På den annen side har det vært nødvendig til enhver tid å ha for øye den økende konkurranse fra andre befordringsemidler, en konkurranse som ventes ytterligere skjerpet fra flyenes side (charterflyging), like- som frigjøringen av bilsalget fra 1.10.60 også ventes å ville spille inn. Ved takstforhøyelser må det således utvises den største forsiktighet, slik at Statsbanene ikke mister så stor trafikk at takstforhøyelsen blir illusorisk.

På grunn av prisutviklingen i de senere år har Statsbanenes kostnadsnivå steget sterkt, og til tross for den sterke konkurranse på transportmarkedet fant Hovedstyret for Statsbanene med Samferdselsdepartementets samtykke å måtte gjennomføre følgende takstforhøyelser fra 1.9.60:

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

20 % forhøyelse av prisen for månedsbilletter og ukekort samt en grunnavgift på henholdsvis kr. 3,00 og kr. 1,00.

Takstregulativet for Statsbanenes godstransporter er i prinsippet bygget på et modifisert verditakstsystem og med like takster over hele jernbanenettet. Systemet med like takster over hele jernbanenettet fører til at baner med svakt trafikkgrunnlag opererer med takster som på langt nær dekker kostnadene ved jernbanedriften, mens de mest moderne baner med sterkt trafikkgrunnlag har mulighet for å drive lønnsomt til takster som ligger lavere enn enhets-takstene. For bilene er det mest lønnsomt å operere i distrikter som er forholdsvis sterkt industrialisert og hvor folketettheten er stor, fordi kostnadene der vil bli lavere på grunn av gjennomgående bedre veier samtidig som man har mulighet for bedre utnytting av transportkapasiteten. I disse områder fører enhets-takstsystemet til en svekkelse av jernbanens konkurransevne overfor bilene. For mest mulig å demme opp for denne konkurranse har Hovedstyret satt i gang en utstrakt trafikkverving i den hensikt å bevare trafikk for jernbanen eller for å verve ny trafikk innenfor rammen av det som anses økonomisk forsvarlig. Det tas herunder hensyn til konkurranseforhold, tomvognretning, årstid osv. Derved



Servering i ekspressstoget.

oppnås den ønskede differensiering av takstene til dels både i tid og rom. Trafikkvervingen har i den tid den har pågått vist gode resultater, og det er forutsetningen at salgsapparatet skal forsterkes i nær framtid. Hovedstyret har i de senere år etterhvert forenklet og tilpasset NSB's takstregulativ og har nedsatt et utvalg som skal framlegge forslag til et nytt takstsystem for vognlastgods under mest mulig hensyntagen til transportenes kostnader og transportsituasjonen. Man venter at utvalget vil fremlegge sin innstilling i nær framtid.

De stigende driftsutgifter har nødvendiggjort en forhøyelse av godstakstene. Takstforhøyelsen som er satt i verk fra og med 1.9.1960 utgjør:

- 15 % forhøyelse av takstene for stykkgods.
- 10 % forhøyelse av takstene for vognlastgods.

5. 4. 4. Persontakstene

I driftsåret 1959-60 skjedde det ingen endringer i persontakstene. En oversikt over de endringer i persontakstene som har funnet sted siden 1948-49 er tatt inn i Driftsberetningen for 1957-58. Når det gjelder tidsrommet 1.7—31.12.60 viser man til avsnitt 5. 4. 3. ovenfor.

5. 4. 5. Godstakstene

I driftsåret 1959-60 har det ikke vært noen endring i 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, og for terminene 1957-58 og 1958-59 i Driftsberetningen for 1958-59. Når det gjelder tidsrommet 1.7—31.12.60 viser man til avsnitt 5. 4. 3. ovenfor.

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 bilrutedrift samt godsutkjøringene og godsbilrutene hver for seg.

Statsbanenes bilrutedrift besto pr. 30.6.60 av 13 driftsenheter, nemlig:

Bilruter	Rutelengde ¹ pr. 30.6.60 km
Aurskog—Hølandbanens bilruter	2 221
Odal—Eidsvollruta	1 708
Statsbanenes bilruter, Kongsvinger	1 214
Lågendalsruta	945
Horten—Tønsberg—Larvik	305
Krøderenrutene	499
Lillehammer—Dombås	494
Åndalsnes—Alesund	450
Trondheimsrutene	318
Selburuta	280
Bilruter i Stavanger distrikt	790
Bilruta i Kristiansand distrikt ²	5
Karmøyruta	776 ³
Sum	10 023

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

Rutelengden er i løpet av terminen økt fra 9799 til 10 023 km. Økingen skyldes vesentlig overtakelse av Skien—Larvikruta og utvidelse av lokalkjøring ved Trondheimsrutene. Ved bilruta Lillehammer—Dombås er en godsroute opphørt.

Av oppstillingen nedenfor framgår hvilke enheter av bilmateriell som tilhørte Statsbanenes bilrutedrift pr. 30.6.1950, 1959 og 1960:

Materiell	Pr. 30.6.50	Pr. 30.6.59	Pr. 30.6.60
	Antall	Antall	Antall
Busser	123	297	297
Kombinerte biler	10	10	12
Godsbiler	39	91	96
Tilhengervogner	15	27	28

Til fornyelsesfondet ble det i 1959-60 avsatt ca. kr. 3,2 mill. som praktisk talt 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. 30.6.60 vel 6,5 år. Når gjennomsnittsalderen lå så vidt høyt, skyldes det at ca. 1/5 av

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

² Drives for tiden som godsutkjøring.

³ Inkl. «Haukeliruta» (Haugesund—Bø, 322 km).

materiellet (60 vogner) var av årsmodell 1949 og eldre. Ca. 2/3 av materiellet (211 vogner) var av årsmodell 1952 eller yngre.

Gjennomsnittlig personalantall ved bilrutedriften i 1958-59 og 1959-60 framgår av følgende oppstilling:

Personale	1958-59	1959-60
Fast ansatt	367	386
Stadig tjenestgjørende ekstrapersonale	211	215
Sum fast ansatt og stadig tjenestgjørende	578	601
Sesongarbeidere	25	37
Sum personale i alt ved bilrutedriften	603	638

Gjennomsnittlig personaltall ved bilrutene i 1958-59 og 1959-60 spesifisert på personalgrupper framgår av følgende oppstilling:

Personalgruppe	1958-59	1959-60
Administrasjons- og ekspedisjonspersonale	61	62
Sjåfører og hjelpere	442	473
Verksted- og garasjepersonale	100	103
Sum personale i alt ved bilrutene	603	638

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

Trafikken i tall for 1958-59 og 1959-60 viser:

	1958-59	1959-60
Vognkm persontrafikk	13 513 tusen	14 166 tusen
Vognkm godstrafikk	2 145 tusen	2 283 tusen
Antall reiser	13 278 tusen	14 282 tusen
Antall personkm	183 422 tusen	199 726 tusen
Gods i tonn	85 848 tonn	91 040 tonn
Antall tonnkm	4 330 tusen	4 684 tusen

I oversikten er inkludert 414 tusen busskm og 159 tusen reisende i turbiljøring.

Plassutnyttelsen var i 1959-60 35 % mot 34 % i forrige termin.

Utnyttelsen av godsvognenes transportevne var uforandret (52 %).

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

På strekningen Trondheim—Storlien—Östersund har det vært kjørt en turistbillinje i samarbeid med SJ. Statsbanene har dessuten deltatt i trafikeringen av turistrute Oslo—Bergen («Fjord-Line»), sammen med Bergen—Hardanger Billag, Voss—Stalheim—Gudvangen Automobilselskap og Jotunheimen og Valdresruten Bilselskap.

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

I driftsutgiftene er tatt med kr. 514 500 som utgjør 3 % rente av den i bilrutedriften nedlagte kapital, og kr. 348 437 som andel i sentraladministrasjonens utgifter.



Omlasting fra bane til bil ved bruk av lastpalle og jekktralle.



Godstransport ved bruk av beholdere (containere).

Tabell nr. 14.
Driftsresultat ved Statsbanenes bilrutedrift.

	Belop i tusen kroner	
	1958-59	1959-60
Inntekt persontrafikk	18 168	19 249
Inntekter godstrafikk	3 199	3 356
Inntekter, andre	457	436
Sum inntekter	21 824	23 041
Driftsutgifter	18 506	20 870
Avsatt til fornyelsesfond	3 039	3 200
Sum utgifter	21 545	24 070
Overskudd ved bilrutedriften	279	÷ 1 029

Prosentvis utgjør inntektsøkningen 6 %, mens utgiftene inklusive avsetning til fornyelsesfond er økt med 12 %. Antall vognkm er økt med 5 %.

Inntekt pr. vognkm i persontrafikk gikk opp fra 134 øre til 136 øre. Inntekten pr. vognkm i gods- trafikk gikk ned fra 149 øre til 147 øre. Sum inntekt pr. vognkm var 140 øre, mot 139 øre i 1958-59.

Utgift pr. vognkm var 146 øre, dvs. 8 øre høyere enn i foregående driftsår.

Faste anlegg som er fullført og tatt i bruk i ter- minen er ekspedisjonskiosk for persontrafikk på Sjøtomta i Oslo (Odal—Eidsvollruta), garasje i Aust- marka (Kongsvingerrutene), garasje i Hvitvingfoss og utvidelse av verksted i Svarstad (Lågendalsruta), garasje i Tresfjord (Ålesundruta), garasje i Sandnes (Stavangerrutene), samt ekspedisjonshus i Akre- hann (Karmøyruta).

Under arbeid er verksted- og garasjebygg i Kongsv- inger, NSB's del av rutebilstasjon i Ålesund samt verksted og garasje i Eggersund.

Godsutkjøringene og godsbilrutene besto pr. 30.6.60 av 4 utkjøringsenheter og 9 godsbilruter, nemlig:

Godsutkjøringene:

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

Godsbilrutene:

Oslo Ø/V—Grorud	Godsbilruter omkring Drammen
Oslo—Skj	Godsbilruter omkr. Trondheim
Godsbilruter i Østfold v. linje	Bergen—Garnes
Eina—Skreia/Nygard	Hamar—Elverum
Oslo Ø/V—Asker	

Av godsutkjøringene ble samtlige og av godsbil- rutene 4 drevet med NSB's eget materiell, 5 av gods- bilrutene ble drevet av private lastebileiere.

Samtlige driftsenheter under gruppen godsutkjø- ringene og godsbilruter er underlagt distriktsadmini- strasjonen i det distrikt vedkommende rute drives.

Pr. 30.6.60 disponerte man 97 godsvogner og 8 til- hengervogner ved godsutkjøringene og godsbilrutene. I tillegg ble det i stor utstrekning benyttet leie- vogner.

I terminen ble ca. kr. 247 000 avsatt til fornyelses- fond.

Gjennomsnittlig personalantall ved godsutkjørin- gene og godsbilrutene i 1959-60 var følgende: Fast ansatte 166 og stadig tjenestgjørende ekstraperso- nale 17. Hertil kommer leievognsjåfører.

Trafikk tallene for 1959-60 viser stigning sett i for- hold til foregående år. Utnyttelsen av transport- evnen ved godsbilrutene var 32 % som året før.

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

Driftsresultatet for Statsbanenes samlede gods- utkjøring og godsbilruter framgår av tabell nr. 15.

Tabell nr. 15.

	Belop i tusen kroner	
	1958-59	1959-60
Inntekter godsbilrutene	678	753
Inntekter godsutkjøringene	2832	3161
Inntekter, andre	200	115
Sum inntekter	3710	4029
Driftsutgifter	3768	4339
Avsatt til fornyelsesfond	247	247
Sum driftsutgifter	4015	4586
Underskudd ved godsutkjøringene og godsbilrutene	305	557

Godsbilrutene og godsutkjøringene betaler ikke renter av nedlagt kapital.

Ved godsbilrutene var inntekten pr. vognkm 184 øre i 1959-60 mot 192 øre foregående år. Tilsvarende tall for utgiftene var 200 øre for hvert av årene.

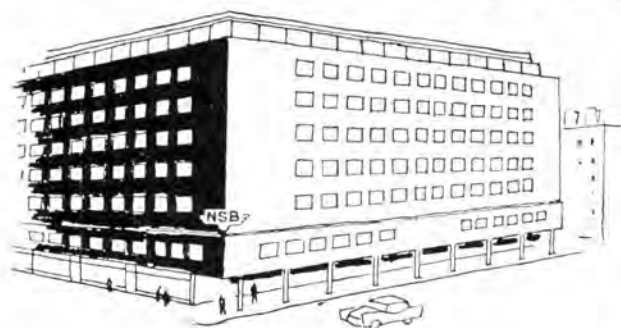
Faste anlegg som er fullført og tatt i bruk i løpet av året er garasjebygg i Bergen (godsutkjøringene). Under arbeid er innredning av velferdsrom for Stats- banenes Biltransport, Oslo.

Driftsresultatet for Statsbanenes *samlede* bildrift framgår av følgende oppstilling:

	Belop i tusen kroner	
	1958-59	1959-60
Inntekter, bilrutedriften	21 824	23 041
Inntekter, godsutkjøring og godsbilruter	3 710	4 029
Sum inntekter bildriften	25 534	27 070
Driftsutgifter, ¹ bilrutedriften	21 545	24 070
Driftsutgifter, ¹ godsutkjøring og godsbilruter	4 015	4 586
Sum driftsutgifter ¹ bildriften	25 560	28 656
Underskudd ved bildriften	26	1 586

¹ 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 stoppet all inntaking av nytt personale og gått inn for å omskolere og overføre overtallig arbeidskraft fra en tjenestegren til en annen. På denne måte har man unngått å si opp stadig tjenestegjørende ekstrapersonele.

Rekrutteringsstoppen har vært opprettholdt siden våren 1957 bortsett fra en beskjeden inntaking av aspiranter innenfor linje-, stasjon-, konduktør- og lokomotivtjenesten det siste år.

Hvor mange tjenestemenn som i årene fremover kommer til å fratres på grunn av oppnådd aldersgrense innenfor de enkelte tjenestegrener, er det ikke vanskelig å fastslå på grunnlag av alderen til det til enhver tid ansatte personale. Den faktiske avgang vil imidlertid ligge noe høyere, idet en del tjenestemenn slutter før oppnådd aldersgrense, går av med invalidepensjon eller fratres av andre grunner. Hvorvidt det vil være mulig å redusere personalantallet i takt med den naturlige avgang vil avhenge av tempoet i gjennomføringen av rasjonaliseringstiltakene, hvilket igjen er avhengig bl. a. av bevilgninger. Det må dog has for øye at en fullstendig stans i rekrutterin-

gen vil føre til en uhensiktsmessig aldersfordeling og dermed skape vanskeligheter i framtiden.

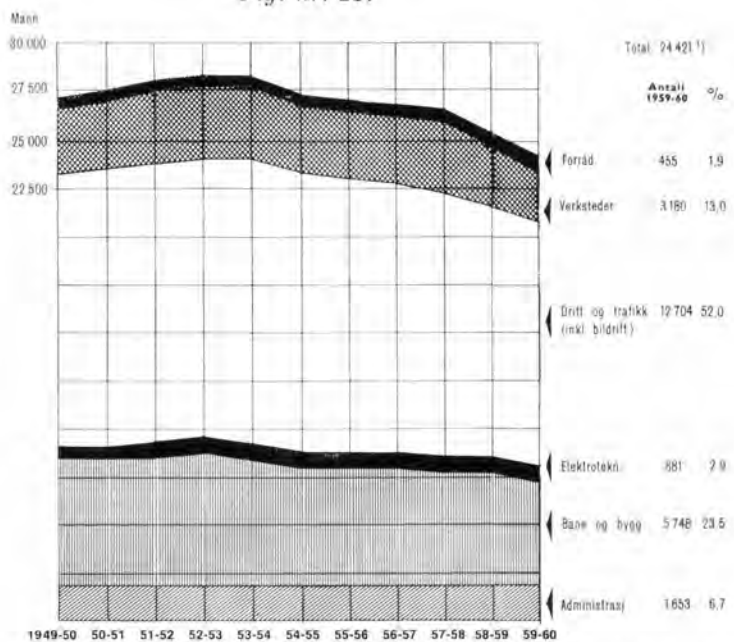
Utvelging, opplæring og trening av personale og arbeidet med å finne fram til metoder for bedre personalbedømmelse vil fortsatt bli viet den største oppmerksomhet. Den faglige opplæring av personale vil bli nøye gjennomgått med sikte på å fastlegge behovet for teoretisk opplæring i de forskjellige tjenestegrener 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 tjenestegrener. 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. Et sentralt utvalg med arbeidsgrupper for de forskjellige tjenestegrener er i arbeid med å undersøke disse spørsmål.

Innenfor en bedrift som Statsbanene er det imidlertid ikke tilstrekkelig med en rent faglig opplæring. I en rekke stillinger kreves det spesiell trening i arbeidsledelse, og det er nødvendig med videretretning i administrative oppgaver for tjenestemenn i de midlere og høyere sjikt av administrasjonen. 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.

Tabell nr. 16.

Tjeneste tid	Antall personale		Alder	Antall personale	
	Abs.tall	pst.		Abs.tall	pst.
1—5	1 561	6,8	1—5	—	—
6—10	3 291	14,4	6—10	—	—
11—15	4 987	21,8	11—15	4	—
16—20	6 343	27,7	16—20	235	1,0
21—25	3 125	13,6	21—25	945	4,1
26—30	568	2,5	26—30	1 900	8,3
31—35	383	1,7	31—35	2 907	12,7
36—40	1 143	5,0	36—40	4 222	18,4
41—45	1 330	5,8	41—45	3 896	17,0
46—50	163	0,7	46—50	2 808	12,3
51—55	15	—	51—55	1 878	8,2
56—60	—	—	56—60	2 488	10,9
61—65	—	—	61—65	1 520	6,6
66—70	—	—	66—70	106	0,5
71—75	—	—	71—75	—	—
Sum	22 909	100,0	Sum	23 702	100,0

Fig. nr. 23.



1) Herav 1167 sesongarbeidere

5. 5. 2. Personalantall og lønnsutgifter til dette

Ved Statsbanenes drift (inkl. bildriften, men ekskl. jernbane- og elektrifiseringsanleggene) var det i 1959-60 gjennomsnittlig sysselsatt i alt 24 421 tjenestemenn, dvs. en nedgang på i alt 875 mann sammenlignet med 1958-59.

Man viser til tabell nr. 35 på side 71, hvor det er gitt en oversikt over antall personale og lønn til dette for årene 1958-59 og 1959-60.

Tabell nr. 16 viser hvordan antall tjenestemenn (fast og ekstra) ved Statsbanenes drift fordeler seg på tjenestetid og alder pr. 31.12.60.

Statsbanenes personale har i 11-års perioden 1949-50—1959-60 gått ned med netto 2866 mann eller 10,5 %. *Høyeste og laveste gjennomsnittlige personalantall i tidsrommet etter 1949-50 finner vi i henholdsvis 1952-53 og 1959-60.* Differansen (dvs. nedgangen i tiden 1952-53—1959-60) utgjør 3898 mann (jfr. tabell nr. 17). Se også fig. nr. 23.

De totale utbetalte lønninger har siden 1949-50 steget med kr. 214,4 mill. eller med 96,6 %. Stigningen i lønnsutgiftene er derfor en direkte følge av selve lønnsutviklingen, idet personalantallet som nevnt er gått sterkt tilbake.

Tabell nr. 17.

	Gjennomsnittlig antall		
	Fast ansatt personale	Stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere	Sum
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
1959—60	19 847	4 574	24 421

De totale lønnsutgifter i årene 1958-59 og 1959-60, fordelt på de viktigste lønnsarter, framgår av tabell nr. 36, side 71.

Fig. nr. 24 viser utviklingen i de totale lønnsutgifter for driftsårene 1949-50—1959-60.

5. 5. 3. Lønnsutviklingen

Ved Stortingsvedtak av 1.7.48 ble det vedtatt nytt lønnsregulativ for offentlige tjenestemenn. Dette regulativ ble gjort gjeldende fra 1.1.48. Gjennomføringen og senere endringer av regulativet fram til og med 1958-59 er det gjort detaljert rede for i Statsbanenes driftsberetninger for 1954-55—1958-59.

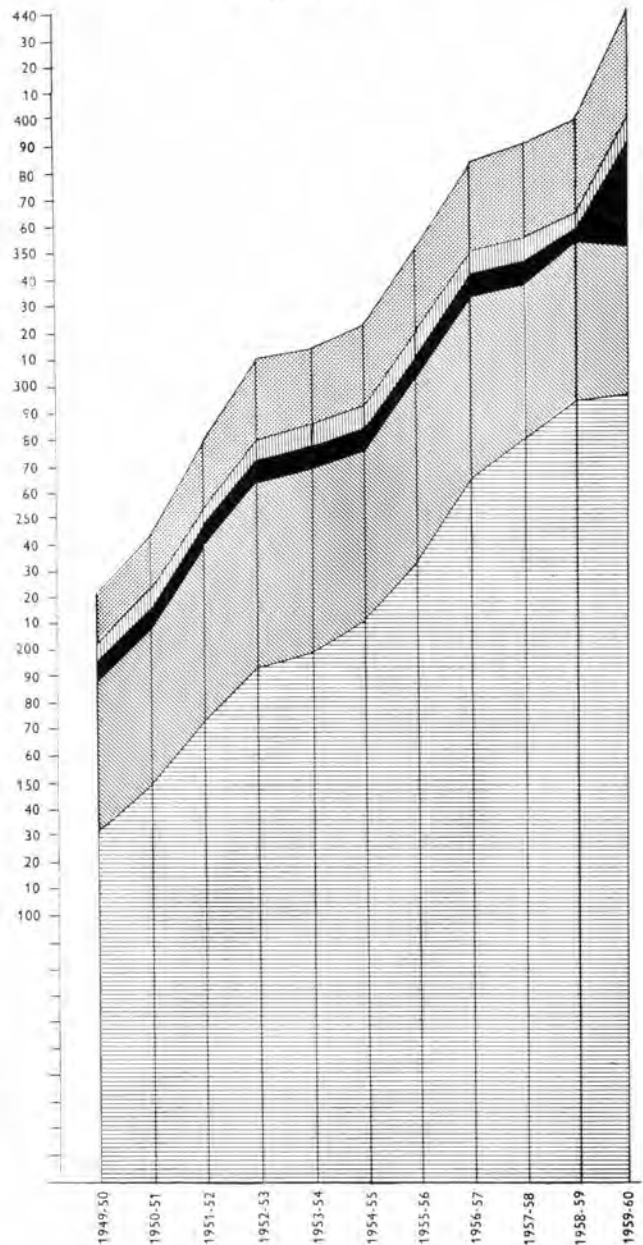
Den 25.5.60 samtykket Stortinget i at det for statens tjenestemenn ble inngatt tariffavtale for tidsrommet 1.6.60—1.6.62. For tariffperioden er gjennomført følgende endringer i tidligere regulativ og bestemmelser:






Stillinger i lønnsklasse 1—20 er flyttet opp en lønnsklasse.

Stillinger i lønnsklasse 21 er flyttet opp i sjefsregulativets lønnsklasse 1.

Aspirantlønnen er hevet fra kr. 7000 og kr. 7550 til henholdsvis kr. 7400 og kr. 8000.

Fig. nr. 24.



-  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.

Disse lønnsendringer gjennomføres i to etapper med en halvpart av forhøyelsen fra 1. juni 1960 og resten fra 1. juni 1961.

Grunnlønnsattsene i lønnsklassene 1—16 er tatt ut av regulativet slik at topplønn oppnås etter 8 års lønnsansiennitet.

Lønnsklasse 17 er bygget ut med 3 alderstillegg.

Ordningen med antesipert tillegg (22-års tillegget) i lønnsklassene 1, 2, 3 og 4 er falt bort.

Basistallet for indeksen for de samlede levekostnader skal i tariffperioden være 163. Ved stigning eller fall i indekstallet for de samlede levekostnader på minst 5 hele poeng i forhold til basistallet 163, kan partene kreve opptatt forhandlinger om regulering av lønningene.

Søndagstillegget er øket fra kr. 0,75 til kr. 1,25 pr. time, dog minst kr. 6,25. Videre er det forutsetningen at særlige tillegg til regulativlønnen som tidligere har vært regulert i forbindelse med lønnsrevisjoner, skal reguleres noenlunde i samsvar med lønnsforhøyelsene for øvrig.

I nær tilknytning til lønn og andre godtgjørelser kommer arbeidstiden. Foruten den generelle forkortningen av arbeidstiden som ble foretatt den 1.3.59, gjelder fra 1.6.60 følgende beregning av arbeidstid om natten og på helgedager:

Ved beregning av den effektive arbeidstid skal 1 nattnatt (fra kl. 20 til kl. 6) regnes lik $1\frac{1}{4}$ dagtime. For tjenestemenn med en arbeidstid på minst 42 timer pr. uke og som ikke fra før har gunstigere bestemmelser om kompensasjon for nattarbeid, regnes 1 nattnatt i tidsrommet fra kl. 20 til kl. 6 lik $1\frac{1}{2}$ dagtime. Ved beregning av kompensasjon for arbeid på helge- og høytidsdager som ikke faller på søndag, skal 1 time helgedagsarbeid regnes lik $1\frac{1}{2}$ ordinær time.

Lønnsutviklingen ved Statsbanene i tiden 1949-50—1959-60 sammenholdt med den offisielle levekostnadsindeks' (dvs. pristallets) utvikling i samme tidsrom framgår av tabell nr. 18. Som man vil se av

tabellen, er den gjennomsnittlige *nomielle* årslønn (fast lønn pluss dyrtidstillegg) for det fast ansatte personale ved Statsbanene (jernbane- og bildrift) i tidsrommen 1949-50—1959-60 steget fra ca. kr. 7400 til ca. kr. 14 900 (avrundete tall).

Lønnsindeks med basis 1949-50 = 100, blir for 1959-60 ca. 201 poeng. Den offisielle levekostnadsindeks omregnet til samme utgangspunkt (basis) viser for 1959-60 162 poeng. Det framgår av tabelloversikten at lønnsutviklingen fra 1949-50 til 1954-55 stort sett har fulgt stigningen i levekostnadene. De siste år, dvs. 1955-56—1959-60, 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 tolkning 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 vurderingsspørsmål, hvor også andre forhold enn de rent lønsmessige måtte tas i betraktning. Talloppgavene i linje 4 og 5 i tabell nr. 18 gir således bare opplysninger om hvordan de lønnsstillegg som har vært gitt i tiden 1949-59—1959-60, stiller seg i forhold til stigningen i prisnivået i samme tidsrom.

Tabell nr. 18, hvor det er nyttlet 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 1959-60 kan nevnes at en lønnsindeks for gjennomsnittlig timefortjeneste med basis 1949 = 100, for voksne mannlige arbeidere i industrien i 1. kvar-

Tabell nr. 18. Lønnsutviklingen ved Statsbanene.

	1949-50	1950-51	1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58	1958-59	1959-60
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	296 698
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	19 847
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	14 900
4. Lønnsindeks (basis 1949—50 = 100)	100	108	123	135	138	146	161	176	182	197	201
5. Levekostnadsindeks (dvs. pristall for levekostnadene)	100	112	127	133	136	141	143	149	153	160	162

Tabell nr. 19. Tilgang av pensjonister i 1959-60.

	Invalide- pensjon	Alders- pensjon	Enke- pensjon	Ren barnes- pensjon	Sum
Nytilgang (ved enkepensjon ifølge død som innskyter) ..	151	208	60	3	422
Nytilgang (ved enkepensjon ifølge død som pensjonist) ..	—	—	161	—	161
Fornylelse av tidligere pensjon av samme art	1	—	—	1	2
Overgang fra invalidepensjon	1	26	—	—	27
Overgang fra alderspensjon	—	—	—	—	—
Overgang fra oppsatt pensjon	—	5	1	—	6
Nytilgang før ordinær aldersgrense	—	282	—	—	282
Endringer av andre grunner	—	—	—	—	—
Sum	153	521	222	4	900

Tabell nr. 20. Avgang av pensjonister i 1959-60.

	Invalide- pensjon	Alders- pensjon	Enke- pensjon	Ren barnes- pensjon	Sum
Helt opphør ved død	16	147	103	—	266
Helt opphør ved gjeninntreden, gjengifte, fylte 18 år	39	—	2	6	47
Overgang til annen pensjonsart ved død	18	95	—	—	113
Overgang til annen pensjonsart ved aldersgrense, gjengifte	26	—	1	—	27
Overgang til oppsatt pensjon	1	—	—	—	1
Ved invalidepensjon, reduksjon av løpende pensjon	1	—	—	—	1
Endringer av andre grunner	—	1	1	—	1
Sum	101	243	107	6	457

tal 1960 ligger på 208. Også ved denne sammenlikning gjelder den ovenfor anførte reservasjon med hensyn til valg av utgangspunkt (basis) for beregningen.

5. 5. 4. Pensjonister

Antall pensjonister pr. 30.6.50, 30.6.59 og 30.6.60 var henholdsvis 8184, 8748 og 9191. Utbetalte pensjonsbeløp (inkl. dyrtidstillegg) i hvert av driftsårene 1949-50, 1958-59 og 1959-60 var henholdsvis 23,2, 67,5 og 69,3 mill. kroner. Pensjonene utredes av Statsbanenes pensjonskasser hvis formue pr. 30.6.60 utgjorde kr. 48,7 mill.

De løpende utbetalinger av pensjoner (inkl. dyrtidstillegg¹) finansieres dels ved personalets egne innskudd og dels ved at Statsbanene selv yter et bidrag. Fra 1.1.58 var personalets bidrag 4 % og Statsbanenes 2 % av pensjonsgrunnlaget. Fra 1.7.59 er Statsbanenes bidrag hevet fra 2 % til 12 % av pensjonsgrunnlaget.

Dessuten har pensjonskassene renteinntekter av sin formue som er anbragt i verdipapirer. I de år nevnte inntekter ikke er tilstrekkelig til å dekke de løpende pensjonsutbetalinger, dekkes underskuddet av Statsbanenes ordinære driftsutgiftsbudsjett.

¹ Dyrtidstilleggene ble inntil 30.6.56 finansiert på særskilt kapittel utenom Statsbanenes budsjett. Etter 1.7.56 dekkes disse utgifter av Statsbanene på eget budsjett.

Antall medlemmer (innskytere) i pensjonskassen var pr. 30.6.59 23 586 og pr. 30.6.60 22 627.

Sum av personalets og Statsbanenes bidrag er økt fra kr. 19,9 mill. i 1958-59 til kr. 52,5 mill. i 1959-60 som følge av den økning av Statsbanenes bidrag som er nevnt foran. 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.

I tabell nr. 19 og 20 har man tatt med en oppstilling som viser henholdsvis tilgang og avgang av pensjonister i tiden 1.7.59—30.6.60.

Pensjonskassenes regnskapsmessige stilling og resultat pr. 30.6.60 framgår av følgende oversikt for balansekontoen og taps- og vinningskontoen:

<i>Balansekonto.</i>	
<i>Eiendeler.</i>	1000 kr.
Utlån mot pant i fast eiendom	23 289
Stats- og andre off. obligasjoner	19 480
Gjeldsbrev, Den norske stats husbank	3 405
Innestående hos NSB	2 498
Sum	48 672
<i>Forpliktelser.</i>	
Kapital	48 672

Taps- og vinningskonto.

<i>Utgifter.</i>	1000 kr.
Utbetalte pensjoner, inkl. dyrtidstillegg ..	69 306
Refusjon av alderstrygdpremie for pensjonister under 70 år	888
Tilbakebetalte bidrag mv.	20
Sum	70 214

<i>Inntekter.</i>	1000 kr.
Funksjonærenes og Statsbanenes bidrag ..	52 490
Renter	1 694
Underskudd (dekket over kap. 1101, post 4)	16 030
Sum	70 214

Den nye «Lov om alderstrygd» og «Lov om samordning av pensjons- og trygdeytelser» trådte i kraft 1.1.59

Etter samordningslovens § 19 skal tjenestepensjoner samordnes med alderstrygdpensjonen etter følgende regler:

Er tjenestepensjonen beregnet for full pensjongs-givende tjenestetid, settes tjenestepensjonen ned med et beløp som svarer til halvparten av alders-trygdens grunnpensjon for ektepar. Er tjenestepen-sjonen ikke beregnet av full tjenestetid, skal fra-draget være en forholdsmessig del av det nevnte beløp.

Alle pensjonsutbetalinger foregår nå over post-giro. Pensjonsarbeidet er helt sentralisert ved Ho-vedstyrets Pensjons- og trygdekontoer som er opp-dragsgiver for Hullkortkontoret. Det vil si at pen-sjonsarbeidet i stor utstrekning er mekanisert ved hjelp av hullkortmaskiner. Hullkortkontoret utarbei-der pensjonslister, konteringer, trekkavregninger, skatteoppgjør, lønnsoppgaver, postgiroutbetalings-kortene etc. Man regner også med at de fleste om-regninger vedrørende pensjoner i framtiden kan ut-føres maskinelt.

5. 5. 5. Opplæring og undervisning

Ved Jernbaneskolen har det i driftsåret 1959-60 vært beskjeftiget 3 førstelærere og 3 lærere. Hertil

kommer skolens administrasjonspersonale samt 38 timelærere og foredragsholdere som har vært knyttet til skolen.

Elevbelegget har det siste året vært noe mindre enn tidligere. I 1959-60 ble det uteksaminert 279 elever mot 338 året før.

Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbane-skolens kursvirksomhet i 1959-60:

	Kursets varighet i måneder (ca.)	Antall uteksaminerte elever
Telegrafistkurs	7	43
Konduktørkurs	5½	20
Fyrbøterkurs	6	61
Banevokterkurs	4	42
Sjåførkurs	1	29
Stasjonsformannskurs	1	43
Stasjonsbetjentkurs	1	41
Tilsammen		279

Andre kurs:

Repetisjonskurs i «Stasjonstjeneste»	57
Kurs for bremseinstruktører	13
Brevkurs for forrådspersonale	24
Tilsammen	94

I forbindelse med opplæringen ute i distriktene har Jernbaneskolen holdt fag- og kunnskapsprøver for ialt 545 tjenestemenn, herav 59 tjenestemenn som ikke besto prøvene.

Opplæring av arbeidsledere og kontorpersonale i administrasjonstjenesten er tillagt Personalkontoret ved Hovedstyrets Administrasjons- og personalavdeling og ble i driftsåret 1959-60 ledet av en undervisningskonsulent. Foruten organisering og gjennomføring av opplæringstiltak, har undervisningskonsulenten hatt som oppgave i samråd med vedkom-mende fagavdeling å legge fram forslag til utdeling av stipendier, gi råd til planlegging av studiereiser, og sørge for en tilfredsstillende rapportordning.



Videre har han hatt som oppgave å bistå Hovedstyret med valg og bruk av metoder for utvelgelse av personale både som første gangs antakelse og ved senere avansement.

Av arbeidsoppgaver som er fullført i driftsåret 1958-59 kan nevnes:

a. Trenings- og funksjonsprogram for verksmestre ved jernbaneverkstedene Kronstad og Sundland.

b. 2 kurs i saksbehandling for saksbehandlere ved Hovedstyrets avdelinger.

c. 2 introduksjonskurs for nyantatt personale ved Hovedstyrets avdelinger.

d. 1 kurs i toleranser og pasninger for avdelingsingeniører, verksmestre og spesialarbeidere ved jernbaneverkstedet, Hamar.

e. I oktober 1957 ble det nedsatt et utvalg (Arbeidslederutvalget) som fikk i oppdrag å utarbeide forslag til metoder for systematisk personvurdering og utvelgelse av arbeidsledere ved Statsbanene. Undervisningskonsulenten har vært utvalgets sekretær og har bistått utvalget med utarbeidelse av innstilling og forslag til vurderingssystem. Forslaget er nå behandlet av administrasjonen og personalorganisasjonene, og det er bestemt at systematisk personvurdering skal gjennomføres som en prøveordning med vurdering av samtlige stasjonsmestre 3 ganger i løpet av en 2-års periode. I forbindelse med den praktiske gjennomføring av prøveordningen har undervisningskonsulenten gitt orientering og informasjon om vurderingssystemet i en rekke møter som har vært holdt av administrasjonen og av personalorganisasjonene.

I driftsåret 1959-60 har Arbeidslederutvalget fortsatt sitt arbeid med utarbeidelse av forslag til utvelgelse, opplæring og første gangs antakelse av arbeidsledere. Utvalgets forslag er nå lagt fram og går i store trekk ut på at det etableres faste kurser i arbeidsledelse for Statsbanenes tjenestemenn. For å komme med på kursene, må søkerne avlegge en enkel opptaksprøve og opplæringen vil omfatte bedriftsorganisasjon (generelt og jernbanens organisasjon), praktisk arbeidsledelse, arbeidsstudier, lønnsomhetsberegninger og rettsregler i arbeidslivet. Organiseringen og gjennomføringen av arbeidslederkursene er forutsatt ledet av undervisningskonsulenten.

5. 5. 6. Sosiale ytelser mv.

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 1959-60.

	1000 kr.
Bidrag til pensjonskassen (12 % av regulativlønnen) fra NSB ¹	38 869
Husleiebidrag	1 918
Kompensasjonstillegg ²	401
Bidrag til jernbanens sykekasser	3 021
Bidrag til offentlige trygder ³	9 215
Stipendier	40
Bedriftslegeordning	693
Velferdsrom (drift og vedlikehold)	505
Sum	54 662

5. 5. 7. Sykefravær- og yrkesskadestatistikk

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1959 på 16,4 arbeidsdager mot 16,6 arbeidsdager i 1958. Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 15,7 og 27,6 dager.

Sykefraværet utgjør i alt 5,8 % av den totale arbeidstid. Av sykefraværet utgjør gjennomsnittlig 1,3 dag pr. tjenestemann fravær som følge av yrkesskader (ulykker).

Antall yrkesskader som medførte fravær utgjorde i 1959 i alt 1382 eller 5,9 skader pr. 100 tjenestemenn (faste og ekstra). 7 skader medførte døden.

Det samlede fravær på grunn av yrkesskader utgjorde i alt 30 667 dager eller 108 årsverk.

5. 5. 8. Velferdsarbeidet

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

Bedriftslegeordningen.

Bedriftslegeordningen som er utbygd med 22 legekontorer beskjeftiger 20 leger og 22 bedriftssøstre. Av bedriftslegenes viktigste oppgaver kan nevnes:

Undersøkelse av personale ved første gangs ansettelse og av de som aktes inntatt med varig beskjeftegelise 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 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, og det er hittil opprettet i alt 101 verneområder, hvorav 7 ved anlegg og ombygginger. I alt er ca. 620 tjenestemenn (verneledere og ombud) engasjert i vernetjenesten ved Statsbanenes vel 2000 arbeidsplasser. I 1959 er det i enkelte distrikter foretatt en del endringer i verneområdenes inndeling.

Det er i 1959 holdt orienterende møter for en del verneutvalg og dessuten kurser ved disse på arbeidsplassen. Videre er det holdt spesielle verneledermøter i samarbeid med distriktsorganisasjonene.

På grunnlag av resultatene av hittil utførte støymålinger på diesellokomotivene er visse isolasjonsarbeider utført for å dempe støyen i førerrommene. Arbeidet med støyproblerne i lokomotivene fortsetter.

¹ Hertil kommer eventuelt pensjonskassenes underskudd (se tabell nr. 24 på side 67).

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

³ Inkl. Statsbanenes $\frac{3}{4}$ -refusjon av alderstrygdpremie for tjenestemenn.

Kursvirksomheten i riktig arbeidsmåte og løfte-teknikk går fortsatt sin gang. Man er nå ferdig med baneavdelingen, anleggene og forrådsvirksomheten. I alt har nå ca. 6000 tjenestemenn deltatt i disse kursene. For tiden foregår innføring i riktig arbeids-måte i verkstedene.

Propagandautstillingen for vernetjenesten som ble vist fram i alle Statsbanenes verksteder ble besøkt av ca. 2800 verkstedarbeidere.

En liknende utstilling tilpasset stasjonstjenesten er for tiden under forberedelse. Det har i 1959 vært stor forespørsel etter vernemateriell, spesielt øre-klokker til bruk for de som arbeider i tunneler.

Personal- og velferdsrom.

Som et ledd i velferdstiltakene inngår arbeidet med å skaffe personalet de nødvendige personal- og velferdsrom. Det er opprettet i alt 15 bedriftskafeer.

Driftsutvalgsvirksomheten for Statsbanenes drift og anlegg.

Driftsutvalgene er samarbeidsorganer av råd-givende natur hvor ledelsen og personalet behandler saker av felles interesse i forbindelse med effektiv drift og trivsel i arbeidet. En del av driftsutvalgenes arbeid består i å behandle forslag til oppfinnelser og praktiske forbedringer.

I 1959 er det behandlet 684 saker, hvorav 374 saker angikk forslag til forbedringer. 58 forslag ble premiert med et beløp av kr. 12 500. 19 forslagsstil-lere er tildelt oppmuntringspremie i form av et litografi.

I fig. nr. 25 er det gitt en grafisk framstilling som viser driftsutvalgenes organisatoriske oppbygning.

Støtte til personalets boligbygging.

Det er i 1959-60 i en eller annen form ytt støtte til 4 byggelag med anslagsvis 352 leiligheter samt til 165 enkeltbyggere. Støtten gis i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilståelse av fri frakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjon samt teknisk og administrativ assistanse mv.

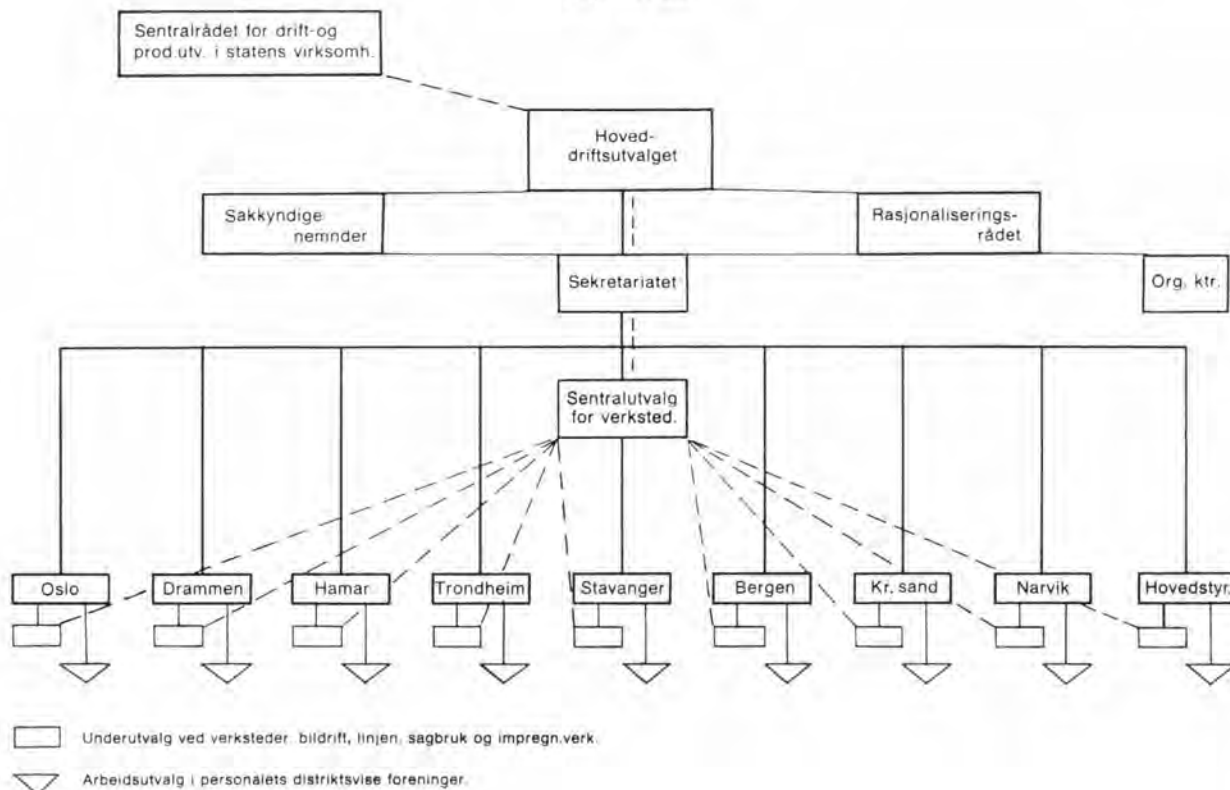
Andre velferdstiltak.

Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak til å beskjeftige delvis arbeidsuføre og støtte til husmørvikarordning. Videre har man i 1959-60 arbeidet med å skaffe husvær til det perso-nale som på grunn av rasjonaliseringen ble overført til annet tjenestested.

De kulturelle og humanitære formål som faller inn under etatens og de forskjellige funksjonærorga-nisasjoners virksomhet og som Statsbanene som bedrift har interesse av å støtte, har også i 1959 fått økonomisk hjelp. Man nevner avholdssak, bedrifts-idrett, biblioteker og leseværelser, kunst på arbeids-plassen osv.

Hyttene som Hovedstyret ved Yrkes- og velferds-kontoret disponerer i Dovredistriktet og på Hav-sjøen ved Røros har på vårparten og om sommeren 1960 vært leid bort til 152 familier med tilsammen 625 personer. Det har i alt vært 5400 gjestedøgn. Hyttene leies ut mot en rimelig avgift.

Fig. nr. 25.





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.

Hovedstyret administrerer selv en del sentrale lagre som f. eks. Forrådsavdelingens Elektrolager (F. E. L.), Billett- og formularforvalterens lager (Bfv.), Maskinavdelingens lager, Elektroavdelingens lager og andre.

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. Statsbanenes kjemiske laboratorium undersøker og prøver nye varer før kjøp finner sted. Dessuten føres det stadig kontroll med de løpende leveranser.

Behovet for trematerialer dekkes vesentlig gjennom produksjon ved eget sagbruk (Øieren Sagbruk, Lillestrøm) og ved leieproduksjon. Svillebehovet dekkes for størstedelen gjennom kjøp av skårne sviller fra private svilleprodusenter. Svillene impregneres ved Statsbanenes egne impregneringsverk ved Brakerøya og Hommelvik. Ubetydelige kvanta impregneres på leiebasis.

Som et ledd i mekaniseringen av vedlikeholds- og anleggsdriften har Statsbanene en utleiesentral for bygge- og anleggsmaskiner (Hovedstyrets maskinsentral). Sentralen stiller helautomatiske svillepakkmaskiner, gravemaskiner, traktorer etc. til disposisjon for Statsbanenes vedlikeholds- og anleggsarbeider.

Det arbeid som i forrige driftsår ble påbegynt med om- og nyinnredningen av lagerlokalene i Drammen distrikt har pågått gjennom hele terminen (se avsnitt 5. 6. 2.).

For levering av uniformer til NSBs personale er nå alt servicearbeid overført til sømleverandøren som fra 1.1.60 også har holdt tøy og forsaker etter fordringer utarbeidet av Norsk Tekstiltforskningsinstitutt for NSB. Distriktenes egne skredderverksteder og uniformslagere er under avvikling. Uniformene blir etter denne nyordningen sendt direkte fra leverandør til vedkommende tjenestemann. Leveran-

døren er dessuten pålagt å opprette serviceverksteder i distriktene.

Det brevkurs som ble påbegynt i 1957 for lagerbetjenter har pågått også i siste driftsår. Elevene har i år gjennomgått 10 undervisningsbrev: 2 brev og 1 brosjyre om vernetiltak, 3 brev om rapportskrivning og 4 brev om materiallære. Undervisningen i det siste faget er ikke avsluttet idet det ennå gjenstår 6 brev. Når elevene har gjennomgått hele brevkurset skal det avsluttes med et 120 timers forrådskurs ved Jernbaneskolen.

Uttak av beholdningen av noen viktige materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) framgår av tabell nr. 37 på side 72.

5. 6. 2. Utvidelser og forbedringer

Bevilgningene til forrådsbygninger er meget små. Det er derfor bare mindre arbeider som kan iverksettes, da slike arbeider stort sett må finansieres over driftsbudsjettet.

I Drammen distrikt fikk Forrådsavdelingen i 1959 overlatt 3 spor i den gamle damplokomotivstallen. Dette areal er nå ferdig innredet til tidsmessige lagerlokaler med stålreoler og andre moderne hjelpemidler. Her skal det lagres reservedeler for alle elektriske lokomotiver, diverse vognutstyr samt bearbeidet og ubearbeidet metall. Videre er det innredet en ny oljebu hvor det er lagret olje og fett til forsyning til hele distriktet. Det er også innredet et nytt lager for støpejernsdeler (kalllager) som nå er ferdig til innflytting. Som et resultat av denne om- og nyinnredningen er materialbeholdningen redusert, idet mange gamle og ukurante varer er skrotet. Samtidig med innredningen av de nye lagerlokalene er det skrevet nye kartotekkort for de varer som er flyttet inn og så langt som mulig med fastsettelse av minimumsbeholdninger. Alt er for øvrig lagt opp med tanke på hullkortanlegg.

Ved Hovedstyrets maskinsentral er arbeidet med utvidelse av verkstedbygningen blitt fullført. Arbeidet med ny lagerbygning er snart fullført idet bygningen ventes ferdig til innflytting i løpet av høsten 1960. Videre er det montert branntekniske installasjoner i verksted, lager og på tomta.

Ved Hommelvik impregneringsverk har det i terminen pågått arbeider med utvidelse og forbedring av tomtene for å få rasjonalisert håndtering og stabling av sviller og materialer.

Arbeidet med å innføre hullkortsystem i forrådsregnskapet har pågått i hele perioden. Det er Organisasjonskontoret og Hullkortkontoret som i samarbeid med Forrådsavdelingen har stått for arbeidet. Systemet er allerede innført ved Verkstedet, Grorud. Forberedende arbeider for innføring i distriktene har pågått i 1959-60.

5. 6. 3. Produksjon

Produksjonen ved Statsbanenes sagbruk var i 1959-60 7045 m³ skåret tømmer og 2982 m³ høvlet last. Til sammenligning kan nevnes at produksjonen i 1958-59 var henholdsvis 10 601 m³ og 4277 m³. Ved private sagbruk ble det i 1958-59 og 1959-60 skåret

henholdsvis 6723 m³ og 4900 m³ på leiebasis for Statsbanene.

I 1959-60 ble det framstilt i alt 7,7 tonn treull som bl. a. nyttes til grovpushing av damplokomotiver.

Impregneringsverkene har i 1959-60 behandlet i alt 26 899 m³ sviller, stolper, materialer mv., mens private impregneringsverk behandlet i alt 2897 m³ for Statsbanene. I driftsåret 1958-59 var tallene henholdsvis 26 258 m³ og 4163 m³.

Gjennomsnittlig var det i 1959-60 beskjeftiget 83 mann ved Statsbanenes sagbruk og impregneringsverk, hvorav på Øieren Sagbruk 30, Brakerøya Impregneringsverk 22 og Hommelvik Impregneringsverk 31 mann. I 1958-59 var det gjennomsnittlig beskjeftiget ca. 100 mann i alt.

5. 6. 4. Forsynings- og prisforholdene

Det økonomiske liv har i 1959-60 vært preget av ekspansjon både i USA og Vest-Europa. Ekspansjonen førte til frykt for prispress, men prisnivået på råvaremarkedet har stort sett endret seg lite i løpet av 1959-60. Etterspørselen økte, men samtidig steg produksjonen, slik at prisene derfor stort sett bare viste mindre endringer. Til tross for ekspansjonen og den dermed følgende økning i verdenshandelen har ikke fraktmarkedet blitt stimulert i nevneverdig grad. Økingen i sjøverts transport er blitt møtt av stor tilgang på nybygd tonnasje, slik at fraktratene har holdt seg på samme lave nivå som tidligere. NSB's materialkostnadsindeks falt i tidsrommet 2. kvartal 1959 til 2. kvartal 1960 fra 93,5 til 90,3. Den vesentligste årsaken til dette var fallet i kullprisene og prisene på mineraloljeprodukter. Prisene på industriprodukter har vist moderat stigning i perioden. NSB's delindeks for kull falt i perioden fra 82,9 til 65,2. Avtagende etterspørsel som følge av utvidet bruk av elektrisk energi og oljeprodukter, samt det slappe fraktmarkedet er nok årsaken til dette prisfallet på kull.

Statsbanene mottok i 1959-60 i alt ca. 52 000 tonn mot ca. 66.500 tonn forrige driftsår. Av det mottatte kvantum leverte Polen 52 %, Svalbard 29 % og USA 18 %. Andelene i 1958-59 var: Svalbard 56 %, USA 32 % og Polen 12 %.

Delindeksen for mineraloljeprodukter falt i perioden fra 97,4 til 95,2. Delindeksen for autodieselolje alene, som for Statsbanene er det viktigste oljeproduktet, falt fra 108,3 i 2. kvartal 1959 til 100,4 i 2. kvartal 1960. I verdi utgjør dette fallet 0,02 kr. pr. liter. Med et antatt årlig forbruk på ca. 30 millioner liter, betyr denne prisreduksjonen en mindrentgift på ca. kr. 0,6 mill. Det har i perioden ikke vært leveringsvansker av noen art hverken på kull eller oljeprodukter.

I driftsåret 1959-60 er det ikke bestilt nye skinner, men det er levert ca. 6000 tonn av gammel bestilling. Foreløpig vil det bare bli anskaffet 49,05 kgs, idet beholdningen av 35,7 kgs skinner antas å dekke behovet de første år.

Stålstreiken i USA høsten 1959 var lenge ventet og hadde ført til meget sterke lagerøkninger utover våren og sommeren. Streiken fikk derfor ingen nevneverdig virkning før ut i 4. kvartal 1959 da knappheten på stål begynte å gjøre seg gjeldende,

idet det da vistest tegn til leveringsvansker og prisstigning. NSB's delindeks for stangstål og stålplater lå således i 4. kvartal på 88,1 mot de to foregående kvartaler på 76,0.

Fra 1.1.60 er det inngått avtale med leverandør om levering av stål fra lager etter behov. På den måten unngår vi selv å ligge inne med store lagerbeholdninger. Videre unngår vi stort sett vanskene som oppstår med de til dels lange leveringstider ved levering av stål direkte fra verk.

Prisutviklingen på kobber er av spesiell interesse for Statsbanene på grunn av den pågående elektrifisering. Kobberprisen falt utover våren 1959. Først ut på ettersommeren inntrådte en endring, og i september begynte prisen igjen å stige. Det ble i terminen anskaffet ca. 240 tonn kobber til relativt lav pris.

For deler og utstyr til det rullende materiell er leveringstiden fortsatt ca. 3-4 måneder.

Tilgangen på sement har vært tilfredsstillende.

Behovet for tekstilvarer er dekket av norsk produksjon. Presenningsduk, som tidligere ble importert, er i denne terminen kjøpt innenlands.

Svillekjøpene er i 1959-60 foretatt uavhengig av de tidligere «svilledistrikter». Tilgangen på ferdig skårne sviller har stort sett vært tilfredsstillende. Mesteparten er levert av private svilleprodusenter tilsluttet Norges Skogeierforbund. Noe er også levert av andre private leverandører og av Statens Skogforvaltninger. En del sviller har Statsbanene selv produsert ved Øieren Sagbruk og ved leieproduksjon. Prisene på sviller kjøpt ute på markedet har i 1959-60 vært uforandret fra foregående termin. Statsbanenes behov for spesialdimensjoner av trelast er i størst mulig utstrekning søkt dekket ved egen produksjon. Leveransene av skurtømmer er i 1959-60 skjedd både fra Statens Skogforvaltninger og Skogeierforeninger på Østlandet. Det er i terminen kjøpt ca. 20 000 m³ tømmer til sagbrukene, mot ca. 10 000 m³ i 1958-59.

5. 6. 5. Materialbeholdningene

Statsbanene må holde til dels store lagre av mange forbruksartikler. Men som et ledd i bestrebelsene på å bedre Statsbanenes driftsøkonomi arbeides det spesielt med reduksjon og effektivisering av materialbeholdningene. Reduksjon av beholdningene er imidlertid ikke noe mål i seg selv, bare et middel til å oppnå et «levende» lager. Men samtidig må det også påses at det holdes så store lagre at drift og vedlikehold til enhver tid sikres regelmessig tilgang av varer.

Den bokførte verdi av driftens materialbeholdning utgjorde pr. 30.6.59 ca. 163 mill. mot ca. kr. 138 mill. pr. 30.6.60, dvs. en nominell nedgang på ca. kr. 25 mill. NSB's materialkostnadsindeks falt i perioden 2. kvartal 1959 til 2. kvartal 1960 fra 93,5 til 90,3 eller med ca. 3,4 % (jfr. avsnitt 5. 6. 4.).

Ca. kr. 0,85 mill. av reduksjonen av materialbeholdningenes verdi skriver seg da fra prisfall, og resten, ca. 24 mill. representerer stort sett volummessig nedgang. Nå må man imidlertid være klar over at materialkostnadsindeksens «vekter» er forbrukstall, mens indeksen her er anvendt på behold-



ningen. Helt nøyaktig er beregningen derfor ikke, da forbrukets og beholdningens struktur er noe forskjellig.

Omsetning over materialbeholdningens konti i 1959-60 var:

	Hovedstyrets lager	Distriktenes lager	Til- sammen
Tilgang	mill. kr. 27,0	86,7	113,7
Avgang	mill. kr. 34,5	103,2	137,7
Prisdifferansekonto ..	mill. kr. ÷ 4,1	4,9	0,8
Reduksjon i lagerverdi	mill. kr. 3,4	21,4	24,8

Kull er ikke lenger den største enkeltposten på materialbeholdningen. Kullbeholdningen var pr. 30.6.60 på ca. 47 000 tonn mot ca. 80 000 tonn pr. 30.6.59, altså en nedgang på ca. 33 000 tonn som i verdi utgjør ca. kr. 4,9 mill. Verdien av beholdningen pr. 30.6.60 utgjorde ca. kr. 5,3 mill. og den tilsvarer ca. 8 måneders varighet etter dagens forbruk. Til sammenligning kan nevnes at samme kvantum etter forbruket i 1958-59 bare ville ha vart i ca. 6 måneder. Forbruket av diesellolje er fra 1958-59 til 1959-60 økt med ca. 6 mill. liter — fra ca. 23 til ca. 29 mill. liter. Siden 1957-58 har forbruket økt med 100 %. Beholdningen av diesellolje har i flere år ligget på 2-3 mill. liter.

Beholdningen av skinner er siden 30.6.59 redusert med ca. 1985 tonn som tilsvarer en verdi av ca. kr. 1,6 mill. Nedgangen skriver seg vesentlig fra 30 kgs brukte, 35,7 kgs nye og brukte, 40 og 41 kgs brukte og 49,05 kgs nye skinner. Ca. 10 000 tonn brukte skinner, hvorav en stor del vrakskinner, er skrotet og foreslått solgt.

Distriktenes beholdning av sviller er i perioden redusert med ca. 2200 stk. Hovedstyrets beholdninger er redusert med ca. 176 000 stk. til en verdi av ca. kr. 3-4 mill.

Beholdningen av komplette sporveksler er redusert med i alt 108 stk. til en verdi av ca. kr. 1 mill.

Beholdningen av stål er redusert med ca. 765 tonn som i verdi representerer ca. kr. 0,7 til 0,8 mill. Den 1.1.60 ble det inngått en avtale (anbudsbasis) med leverandører om uttak av stål etter behov. I løpet av det halve året avtalen har vært gjeldende er stål-

beholdningen redusert med ca. 476 tonn til en verdi av ca. kr. 0,5 mill. Samme verdi representerer nedgang av beholdningen av fjærer, mens nedgangen av trematerialbeholdningen utgjør ca. kr. 1,0 mill.

De vareslag som her er nevnt utgjør nesten 50 % av distriktenes materialbeholdninger (verdi).

Det kan være av interesse å se på noen tall for omløpshastigheten av noen viktige vareslag (tallene er regnet ut på grunnlag av den gjennomsnittlige beholdning og forbruket i 1959-60 i distriktene).

Kull	1,5 tilsvarer ca. 6 mndr. varighet
Diesellolje	11,7 tilsvarer ca. 1 mndr. varighet
Smørelje (alle slag)	1,5 tilsvarer ca. 8 mndr. varighet
Valset stål	0,5 tilsvarer ca. 24 mndr. varighet
Skinner	0,5 tilsvarer ca. 24 mndr. varighet
Sviller	0,7 tilsvarer ca. 17 mndr. varighet
Sement	6,7 tilsvarer ca. 2,2 mndr. varighet

I forhold til terminen 1958-59 har omløpshastigheten endret seg litt i positiv retning for alle de nevnte vareslag unntatt skinner. Regner man omløpshastigheter for hele varebeholdningen under ett på grunnlag av verditall, får man for terminen 1959-60 et omslagstall på 0,9, dvs. en varighet på ca. 13-14 mndr. For terminen 1958-59 fikk man det samme omslagstall. Man må imidlertid være merksam på at ved denne fremgangsmåte vil prisvariasjoner influere på resultatet. Men all den stund prisene stort sett har vært stabile i 1959-60 skulle tallet 0,9 gi et noenlunde riktig bilde av forholdet. En betingelse for å oppnå et effektivt og økonomisk forsvarlig lagerhold er blant annet moderne og godt utstyrte lagerplasser og lokaler. Særlig nå da lagerbeholdningenes struktur har endret seg. I og med den økede mekanisering og overgangen fra damp til diesel og elektrisk drift har det foregått en forskyvning i materialbeholdningen fra grove og billige til mer høyverdige, kostbare og mer ømfintlige reservedeler og forbruksartikler. Kravet til lagerlokalenes standard er dermed blitt strengere. Ikke på langt nær alle lagerlokaler kan sies å tilfredsstille kravene. I og med de betydelige verdier som er bundet i lagerbeholdninger bør lagerforholdene i distriktene bedres.

BANENETTET


TEGNFORKLARING:

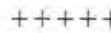
 JERNBANE, IKKE ELEKTRIFISERT

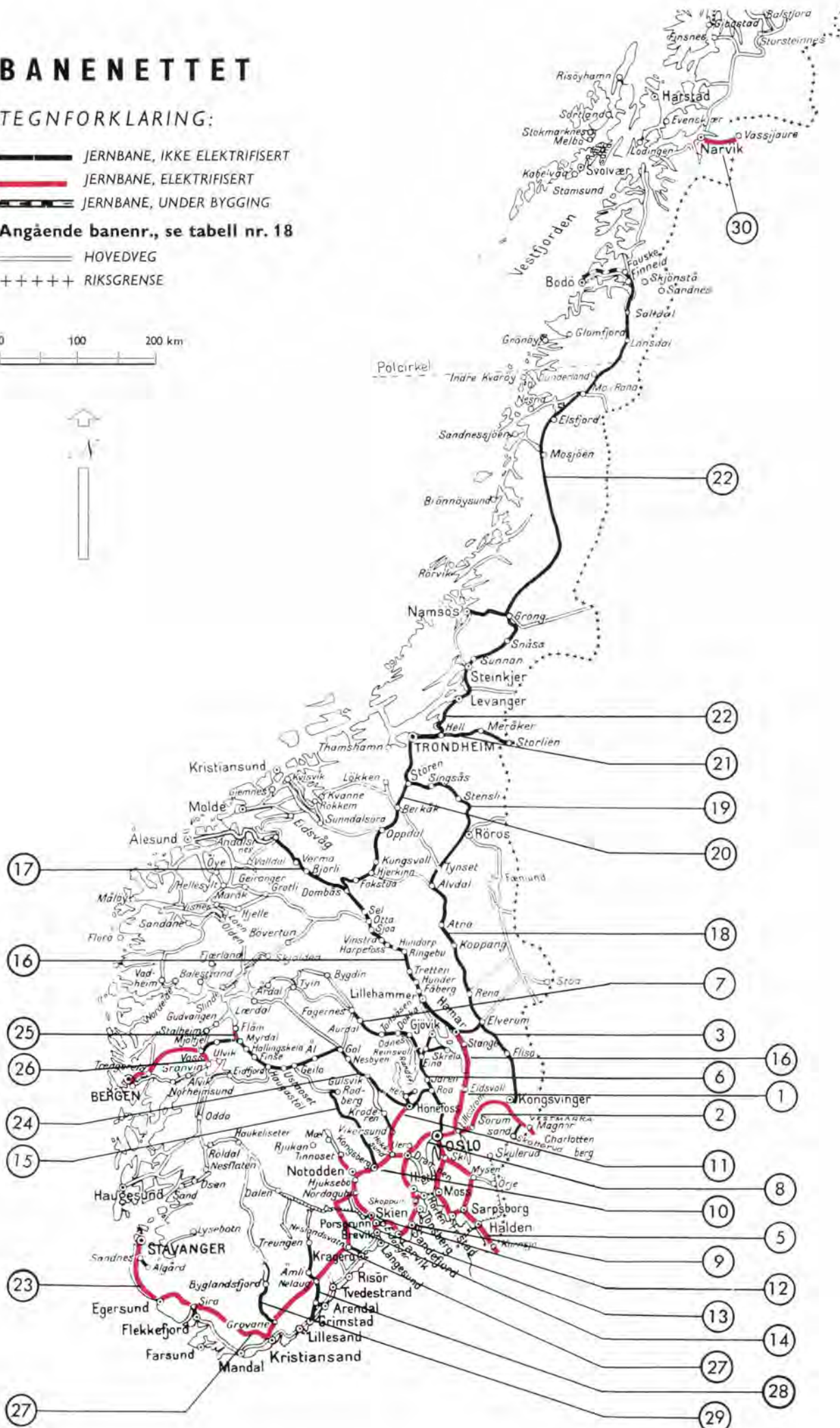
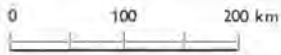
 JERNBANE, ELEKTRIFISERT

 JERNBANE, UNDER BYGGING

Angående baner., se tabell nr. 18

 HOVEDVEG

 RIKSGRENSE



6. Spesielle tabelloppstillinger

Banenettets utstrekning og fordeling framgår av kartet side 63 samt tabell nr. 21.

Tallene som er anført på kartet, angir banenummer (jfr. tabell nr. 21).

Tabell nr. 21. Banenettet pr. 31. 12. 60.

Bane-nr. (anmerket på kartet side 63)	Distrikt og banebetegnelse	Total km	Normal sporet km	Smal- sporet km	Driftslengde			
					Dobbeltsporet		Elektrifisert	
					Strekning	km		Strekning
Oslo distrikt.								
1	Hovedbanen (Oslo—Eidsvoll)	68	68	—	21	Oslo—Lillestrøm	68	Oslo—Eidsvoll
2	Kongsvingerbanen (Lillestrøm—Charlot- tenberg riksgrense) med sidelinje Skotte- rud—Vestmarka ¹	129	129	—	—		115	Lillestrøm—Charlot- tenberg riksgrense
3	Solørbanen (Kongsvinger—Elverum) ..	94	94	—	—		—	
5	Østfoldbanen Oslo—Kornsjø riksgrense (østre og vestre linje)	250	250	—	24	Oslo—Ski	250	Oslo—Kornsjø (østre og vestre linje)
6	Gjøvikbanen (Oslo—Gjøvik) med side- linjer Roa—Hønefoss og Reinsvoll— Skreia	178	178	—	5	Oslo—Tøyen	—	
7	Valdresbanen (Eina—Fagernes)	109	109	—	—		—	
1—7	Sum, Oslo distrikt	828	828	—	50		433	
Drammen distrikt.								
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 ¹	98	98	—	—		54	Hokksund—Hønefoss
12	Bratsbergbanen ² (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	
Hamar distrikt.								
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	
Trondheim distrikt.								
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	—	—		—	

¹ Betjener bare godstrafikk.

² 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 65)

Distrikt og banebetegnelse	Total km	D r i f t s l e n g d e				Elektrifisert	
		Normal- sporet km	Smal- sporet km	Dobbeltsporet		km	Strekning
				Strekning			
Stavanger distrikt.							
23 Sørlandsbanen (Sira—Stavanger) med sidelinjer Sira—Flekkefjord og Ganddal —Ålgård ¹	160	160	—	—	131	Sira—Stavanger	
Bergen distrikt.							
24 Bergensbanen (Høyefloss—Bergen)	402	402	—	—	107	Bergen—Voss	
25 Flåmsbana (Myrdal—Flåm)	20	20	—	—	20	Myrdal—Flåm	
26 Harlangerbana (Voss—Granvin)	27	27	—	—	27	Voss—Granvin	
24—25 Sum, Bergen distrikt	449	449	—	—	154		
Kristiansand distrikt.							
27 Sørlandsbanen (Lunde—Sira) med side- linje Neslandsvatn—Kragereø	317	317	—	—	291	Lunde—Sira	
28 Arendal—Treungenbanen med sidelinje Rise—Grimstad	113	113	—	—			
29 Setesdalsbanen (Grovdane—Byglands- fjord)	58	—	58	—			
27—29 Sum, Kristiansand distrikt	488	430	58	—	291		
Narvik distrikt.							
30 Ofotbanen (Narvik—Vassijaure riksgrense)	42	42	—	—	42	Narvik—Vassijaure riksgrense	
1—30 Sum, Norges Statsbaner	4358	4300	58	73	1585		

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

Tabell nr. 22. Taps- og vinningskonto (hovedposter) vedr. 1959-60.

Utgifter (hele 1000 kr.)		Inntekter (hele 1000 kr.)	
Utgifter ved Hovedstyret (sentraladministrasjonen)	17 307	Trafikkinntekter ved jernbanedriften:	
Herav på anlegg og bildrift	2 018	Persontrafikk (reisende og reisegods)	174 765
Utgifter ved jernbanedriften (distrikts- og verkstedadm., drift og vedlikehold) ..	493 564	Postbefordring	9 248
Utgifter ved bildriften (administrasjon, drift og vedlikehold)	25 209	Godstrafikk	217 650
Utgifter ved eiendomsdriften (drift og vedlikehold) ..	1 109	Øvrige trafikkinntekter	4 480
Renteutgifter	222	Andre inntekter vedrørende jernbanedriften	10 580
Avsetning til fornyelsesfond:		Renteinntekter	926
Jernbanedriften	47 880	Inntekter ved bildriften	27 070
Bildriften	3 447	Inntekter ved eiendomsdriften	1 192
Eiendomsdriften	—	Balanse. Totalt underskudd ¹	158 167
Dekning av pensjonskassenes underskudd	16 031		
Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen	838		
Overtallig arbeidskraft	489		
	604 078		604 078

¹ Herav utgjør underskudd på driften kr. 91,0 mill. (jfr. tabell nr. 4).

Tabell nr. 23. Statsbanenes totale driftsinntekter.

	1958—59 1 000 kr.	1959—60 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang - siden 1958—59
<i>Trafikkinntekter ved jernbanedriften:</i>			
Persontrafikk (reisende og reisegods)	169 492	174 765	3,1
Postbefordring	8 420	9 248	9,8
Godstrafikk	206 489	217 650	5,4
Øvrige trafikkinntekter	4 222	4 480	6,1
<i>Sum trafikkinntekter ved jernbanedriften</i>	<i>388 623</i>	<i>406 143</i>	<i>4,5</i>
<i>Andre inntekter:</i>			
Andre inntekter av jernbanedrift	9 142	10 580	15,7
Renteinntekter	1 340	926	÷ 30,9
Bildrift	25 534	27 070	6,0
Eiendomsdrift	1 188	1 192	0,3
<i>Sum inntekter i alt</i>	<i>425 827</i>	<i>445 911</i>	<i>4,7</i>

Finse stasjon i vintersesongen.



Tabell nr. 24. Statsbanens totale driftsutgifter.

	1958-59 1 000 kr.	1959-60 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang (-) siden 1958-59
ADMINISTRASJON			
Sentraladministrasjon (den del som belastes Statsbanens drift)	13 318	15 289	14,8
Distrikts- og verkstedadministrasjon	18 909	20 632	9,1
Jernbaneskolen	372	482	29,6
Eiendomsdrift (ekskl. fornyelsesavsetning)	1 219	1 109	÷ 9,0
BANE OG BYGG			
Linjens bevoktning og vedlikehold	86 930	88 222	1,5
ELEKTROTEKNISKE ANLEGG			
Svakstrømsanlegg	2 280	2 399	5,2
Sikringsanlegg	2 334	2 767	18,6
Elektriske baneanlegg	4 490	5 143	14,5
DRIFT OG TRAFIKK			
Ekspedisjonssteder	124 612	133 628	7,2
Konduktørtjeneste	21 677	23 985	10,6
Vogners renhold m. v.	10 604	11 109	4,8
Vogners belysning og oppvarming	4 048	4 147	2,5
Vogners visitasjon og smøring	4 369	4 884	11,8
Lokomotivtjeneste	39 920	44 073	10,4
Lokomotivers og motorvogners forbruk	29 914	27 487	÷ 8,1
Lokomotivers og motorvogners puss mv.	15 434	15 757	2,1
Reisebyrær	3 779	4 525	19,7
Bildrift (ekskl. fornyelsesavsetning)	22 275	25 209	13,2
VERKSTEDER			
Vedlikehold av rullende materiell	55 939	59 117	5,7
Verkstedenes fellesutgifter	11 943	11 473	÷ 3,9
FORRÅD			
Forrådsvirksomheten	5 389	5 997	11,3
FELLES			
Skadeserstatninger, tap ved uhell	5 222	4 369	÷ 16,3
Forskjellige utgifter	12 323	20 171	63,7
Leie av rullende materiell	3 182	2 445	÷ 23,2
Statsbanens regnskapsrevisjon	741	752	1,5
Renteutgifter	184	222	20,7
Sum løpende driftsutgifter	501 407	535 393	6,8
AVSETTING TIL FORNYELSESFOND			
(jernbanedrift, bildrift og eiendomsdrift)	49 260	51 327	4,2
PENSJONSKASSENES UNDERSKUDD	48 422	16 031	÷ 66,9
PRISDIFFERANSEKONTO VEDRØRENDE			
MATERIALBEHOLDNINGEN	÷ 1 292	838	164,9
OVERTALLIG ARBEIDSKRAFT	1 010	489	÷ 51,6
Sum, utgifter i alt	598 807	604 078	0,9

Tabell nr. 25. Vognenes løp målt i akselkm.¹

		1958-59	1959-60
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor	mill.	317	331
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor pr. km driftslengde	tusen	72	75
Løp i km pr. aksel for person-, post- og konduktørvogner (ekskl. smalspørte vogner)	tusen	66,9	69,6
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofotbanen)	mill.	363	384
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofotbanen) pr. km driftslengde	tusen	82	87
Løp i km pr. aksel for godsvogner (ekskl. malmvogner Ofotb. og smalspørte vogner)	tusen	14,4	15,5

¹ 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. 26. Norske lokomotivers og motorvogners løp i km på egne og fremmede baner.¹

	1958-59 1 000	1959-60 1 000
<i>Normalspørte damplokomotiver:</i>		
Lokomotivkm	7 227	6 210
<i>Elektriske lokomotiver:</i>		
Lokomotivkm	11 825	12 734
<i>Elektriske motorvogner:</i>		
Motorvognkm	9 884	10 537
<i>Forbrenningsmotorvogner (normalspørte):</i>		
Motorvognkm	6 857	6 955
<i>Diesellokomotiver:</i>		
Lokomotivkm	4 610	4 985

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

Tabell nr. 27. Persontrafikken.

		1958-59	1959-60
Antall reiser	mill.	41,3 ¹	41,9 ¹
Personkm	mill.	1726	1752
Personkm pr. km driftslengde	tusen	391	397
Gjennomsnittlig reiselengde	km	38,5	41,8

¹ Inkl. rullebilletter osv. solgt i tog.

Tabell nr. 28. Godstrafikk (målt i antall tonn).

	1958-59 1 000 tonn	1959-60 1 000 tonn
Ilgods (ekskl. levende dyr)	252	268
Fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen)	4 970	5 231
Malm Ofotbanen	9 353	11 668
Sum	14 575	17 167

Tabell nr. 29. Godstrafikk (målt i antall nettotonnkm).

		1958—59	1959—60
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen) ..	mill.	1 024	1 091
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen), bas' s 1949—50 = 100		98	104
Tonnkm il- og fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen) pr. km driftslengde	tusen	232	247
Tonnkm malm Ofotbanen	mill.	375	467

Tabell nr. 30. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper).

	1958—59	1959—60	
	1 000 tonn	1 000 tonn	Prosent
1. Trelast	702	747	15,6
2. Treforedlingsprodukter	491	557	11,7
3. Gjødning	357	360	7,5
4. Kull, koks og mineraloljer	230	249	5,2
5. Teglværksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc.	148	133	2,8
6. Kjemiske produkter	333	321	6,7
7. Malm, ¹ kis og andre mineraler	160	165	3,5
8. Forstoffer	143	168	3,5
9. Jern og stål	191	162	3,4
10. Matvarer	114	120	2,5
11. Diverse (herunder jernbanens egne transp.)	1 657	1 795	37,6
Sum	4 526	4 777	100,0

¹ Ekskl. malm Ofotbanen, hvor malmtransportmengden for hvert av driftsårene 1958-59 og 1959-60 var henholdsvis 9,4 og 11,7 mill. tonn.

Tabell nr. 31. Utgifter til vedlikehold av bygninger.

	1958—59	1959—60
	1 000 kr.	1 000 kr.
Vokterboliger	1 488	1 171
Bygninger ved stasjoner	5 702	5 807
Vannstasjoner, kullskur mv.	368	440
Lokstaller, motorvognhaller mv.	879	1 089
Verkstedbygninger	900	912
Forrådsbygninger	143	191
Bygninger vedrørende eiendomsdriften	900	822
Personealrom (overnattingsrom mv.) og velferdsrom	2 018	2 200
Sum	12 398	12 632

Tabell nr. 32. Faktisk forbruk av diesellolje, kull og elektrisk energi.

År	Diesellolje ¹		Kull ¹		Elektrisk energi ¹	
	Mengde 1000 liter	Verdi mill. kr.	Mengde (tonn)	Verdi mill. kr.	Mengde mill. kWh	Verdi mill. kr.
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	170,0	6,3
1958—59	15 700	4,70	100 000	13,5	179,0	6,5
1959—60	29 016	7,9	94 752	11,5	191,0	6,7

¹ Togframføring og oppvarming (fra lok.) av tog.

Tabell nr. 33. Utgifter til vedlikehold av rullende materiell.

	1958—59 1 000 kr.	1959—60 1 000 kr.
1. <i>Vogner.</i>		
Person-, ¹ post- og konduktørvogner	18 853	19 976
Godsvogner	12 384	13 605
Presemminger (inkl. anskaffelse)	517	757
2. <i>Trekraft mv.</i>		
Elektriske lokomotiver	7 161	7 744
Elektriske motorvogner for ekspressstog	228	200
Elektriske motorvogner for øvrig	4 237	4 170
Damplokomotiver	11 362	9 601
Diesellokomotiver	2 158	3 552
Forbrenningsmotorvogner for ekspressstog	744	1 031
Forbrenningsmotorvogner for øvrig	7 193	6 992
Motortraktorer (skinnetraktorer)	956	1 055
Diverse trekkraftmateriell	235	6
3. <i>Diverse</i>	1 854	1 901
Sum	67 882	70 590

¹ Herunder sove- og spisevogner.

Tabell nr. 34. 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	Sportlengde km		
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	6,5
1959—60	1585	2150	191	6,7

Tabell nr. 35. Statsbanenes personale og lønn til dette fordelt på fagområder og tjenestegrener.

	Gjennomsnittlig antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestgjørende og sesongarbeidere)		Lønninger ¹ , 1000 kr.	
	1958-59	1959-60	1958-59	1959-60
JERNBANEDRIFT				
<i>Administrasjon</i>				
Sentraladministrasjon	703	702	13 001	15 124
Distrikts- og verkstedadministrasjon	968	938	17 619	19 666
Jernbaneskolen	14	13	316	314
<i>Bane og bygg</i>				
Linjepersonale	6 061	5 748	89 011	94 023
<i>Elektrotekniske anlegg</i>				
Svakstrømspersonale (telefon mv.)	137	129	2 160	2 343
Sikringsanlegg	126	121	2 180	2 406
Elektriske baneanlegg	255	256	4 061	4 803
Sterkstrømsanlegg (lysmonteringer mv.)	178	175	2 370	2 990
<i>Drift og trafikk</i>				
Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner)	7 759	7 476	115 153	124 588
Konduktørbetjening	1 150	1 124	20 931	23 083
Vognvisitører	206	214	3 372	3 831
Lokomotivbetjening	2 117	2 047	39 204	43 226
Pusserpersonale og kullempere	911	841	13 972	14 282
Reisebyråer	167	181	2 878	3 420
	<i>12 310</i>	<i>11 883</i>		
<i>Verksteder</i>				
Verkstedpersonale	3 290	3 180	57 597	61 356
<i>Førråd</i>				
Førrådspersonale	363	355	5 403	5 891
Sagbruk og impregneringsverk	109	100	1 619	1 474
Sum jernbanedrift	24 514	23 600	390 847	422 820
BILDRIFT	782	821	11 844	13 469
Sum i alt	25 296	24 421	402 691	436 289

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

Tabell nr. 36. Totale lønnsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter.

	1958-59 1 000 kr.	1959-60 1 000 kr.
1. Fast regulativmessig lønn og dyrtidstillegg mv. til fast personale	294 835	296 698
2. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale	5 762	34 438
3. Lønn inkl. dyrtidstillegg mv. til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	59 793	55 902
4. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale	812	4 430
5. Overtidsbetaling til fast personale	6 232	7 270
6. Overtidsbetaling til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	603	772
7. Diverse lønnsarter	34 654	36 779
Sum	402 691	436 289

Tabell nr. 37. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi).

	Forbr.- enhet	Mengde		Verdi, mill. kr.	
		1958—59	1959—60	1958—59	1959—60
Kull	tonn	98 000	95 000	12,9	11,5
Dieseloilje	1000 l.	22 680	29 016	6,3	7,9
Sement	tonn	1 700	2 000	0,2	0,2
Skinner innlagt i spor	tonn	11 300	9 400	9,9	8,0
Sviller innlagt i spor	stk.	322 000	343 000	9,0	9,9
Betongsviller innlagt i spor	stk.	24 000	33 500	2,0	2,6
Bygningsmaterialer av tre ..	std.	2 760	2 000	3,1	2,7





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 foreslått redigeringen av beretningen. Redaksjonen ble avsluttet i oktober 1961.

HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE
Økonomiavdelingen

08104 RUUD LEIF HALVAR 16494

KIRSTES BOKTRYKKERI, OSLO

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000600