

# NSB

## 1962



*Abelsen*

# NORGES STATSBANER

DRIFTSBERETNING

1962

De *statistiske* opplysninger  
vedrørende drifts- og trafikk-  
ytelser (målt i kvantum),  
bygger i denne og tidligere  
driftsberetninger på NSB's  
interne månedsstatistikk.

KIRSTES BOKTRYKKERI

---

OSLO 1963







# Driftsberetningen 1962

## Resymé av utviklingen siste driftsår

Driftsåret 1962 var preget av den skarpe konkurranse på transportmarkedet og kraftige hevinger av kostnadsnivået i form av økte lønninger. Utgiftsøkningene ble kompensert med takstøkninger. De beregnede merinntekter som følge av takstforhøyelsene gikk inn stort sett som ventet, men med en mindre svikt for persontrafikkens vedkommende. På denne bakgrunn må Statsbanenes driftsøkonomi i 1962 karakteriseres som stort sett tilfredsstillende.

*Driftsinntektene* utgjorde i 1962 kr 555,2 mill., dvs. en økning på nesten kr 50 mill. fra året før. Av disse vedrørte kr 35 mill. godstrafikken; resten i det alt vesentlige persontrafikk og bildrift. Økningen skyldes hovedsakelig takstforhøyelsene pr. 1. januar og 1. juli 1962 og merinntekten av ny fraktavtale med LKAB om malmtransportene på Ofotbanen (årlig merinntekt ca. kr 10 mill.).

Takstforhøyelsene var innregnet i vedtatt budsjett 1962, men ikke merinntektene ved den nye avtale med LKAB. Ser man bort fra malm Ofotbanen, viser inntektene et gunstig budsjettavvik på ca. kr 5 mill. Persontrafikken viser en mindre svikt i forhold til budsjettet.

*Persontrafikken* målt i antall reiser, viste en nedgang på 761 000 fra forrige år, dvs. 1,9 pst. Nedgangen er størst på billettslagene enkeltbilletter og ukekort. Månedsbilletter viste derimot en svak oppgang. Målt i antall personkm viste persontrafikken en nedgang på 1,5 pst. fra 1961.

*Godstrafikken* (ekskl. malm Ofotbanen) målt i antall tonnkm, viste en økning på 2,1 pst. fra 1961. Befordret godsmengde (ekskl. malm Ofotbanen) målt i antall tonn, viste en nedgang på 1,6 pst. Malmtransportene på Ofotbanen økte med 4,7 pst.

De løpende driftsutgifter var i 1962 kr 616,8 mill.; en oppgang på kr 64,1 mill. fra foregående år. Dette skyldes først og fremst de lønnsforhøyelser som fant sted i 1962, men også forhøyelsene av lønninger og sosiale utgifter som ble gjennomført i løpet av 1961, men som først slo ut med full tyngde i 1962.

De viktigste lønnsforhøyelser i 1962 var følgende:

16. januar, nytt indekstillegg, 1. april økte utgifter til sosiale trygder mv. og 1. juni ny lønnsavtale for Statens tjenestemenn.

Lønnsforhøyelsene i 1962 betød en merutgift for Statsbanene på i alt kr 40,3 mill. Herav gjaldt kr 39,8 mill. de løpende driftsutgifter.

De regnskapsførte løpende driftsutgifter lå i 1962 kr 5,6 mill. over vedtatt budsjett. Dette skyldes i første rekke uforutsette utgifter i forbindelse med skader og økte utgifter til leie av rullende materiell mv.

*Underskudd på driften*, dvs. forskjellen mellom driftsinntekter og løpende driftsutgifter, var i 1962 kr 61,6 mill. Dette var kr 14,3 mill. mer enn foregående år. Takstøkninger og personalnedgang har altså ikke fullt ut kompensert de økte lønninger, sosiale utgifter mv.

Underskuddet på driften var kr 9,6 mill. mindre enn budsjettet. Avviket skyldes vesentlig at det i vedtatt budsjett for 1962 ikke var regnet med merinntekten på ca. kr 10 mill. av den nye fraktavtale med LKAB.

*Totalt underskudd*, dvs. underskudd på driften tillagt avskrivninger og pensjonskassens underskudd mv., utgjorde i 1962 kr 140,1 mill., dvs. en økning på kr 26,8 mill. fra foregående år. Av denne økning skyldtes kr 2,2 mill. økte avskrivninger, kr 6,1 mill. det stadig stigende underskudd i pensjonskassen og kr 4,3 mill. prisdifferansekontoen som i 1961 viste en relativt stor kreditsaldo. De øvrige årsaker er det redegjort for i det foregående. I forhold til vedtatt budsjett viste totalt underskudd i 1962 et gunstig avvik på kr 1,3 mill.

Statsbanenes *bildrift* viser et regnskapsført underskudd på kr 1,4 mill. i 1962. Sammenliknet med 1961 betyr dette en økning av underskuddet med kr 1,2 mill.

Fra 1961 til 1962 var det en nedgang i gjennomsnittlig totalt personalantall på 118 mann, noe mindre enn de foregående år. For jernbanedriften isolert var nedgangen 150 mann, mens bildriftens personale økte med 32 mann. (Nedgangen fra 1961 i beregnet rent driftspersonale var ca. 190 mann.)

Foretas en sammenlikning mellom 1962 og 1952-53, som hadde det høyeste antall gjennomsnittlig totalt sysselsatte, er den totale personalnedgang i alt 4693 mann, dvs. 16,6 pst. For jernbanedriften isolert utgjør nedgangen 4991 mann, eller 18,0 pst.

# Innhold

	Side
1. Banenettet	11
2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften	12
2.1. Statsbanenes balansekonto	12
2.2. Nyinvesteringer og fornyelser	13
2.3. Driftsresultat	14
2.4. Driftsinntekter	18
2.5. Driftsutgifter	19
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)	22
4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)	24
4.1. Persontrafikk	24
4.2. Godstrafikk	24
4.3. Trafikkutviklingen	26
5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder	28
5.1. Bane og bygg	28
5.1.1. Linjen mv.	28
5.1.2. Maskinelt hjelpentstyr	32
5.1.3. Bruer	33
5.1.4. Snørydding og flomskader	33
5.1.5. Bygninger	33
5.2. Verksteder og rullende materiell	34
5.2.1. Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende materiell	34
5.2.2. Det rullende jernbanemateriell	35
5.2.3. Leveringer av rullende jernbanemateriell	36
5.2.4. Bestillinger av rullende jernbanemateriell	36
5.3. Elektrotekniske anlegg	37
5.3.1. Elektriske baneanlegg	37
5.3.2. Sikringsanlegg	39
5.3.3. Svakstrømsanlegg	40
5.3.4. Sterkstrømsanlegg	40
5.4. Drift og trafikk	41
5.4.1. Takstpolitikken	41
5.4.2. Godstakstene	41
5.4.3. Persontakstene	41
5.4.4. Togordningen	41
5.4.5. Salgsvirksomheten	42
5.4.6. Effektiviseringstiltak	43
5.4.7. Uhell og ulykkestilfelle	44
5.4.8. Bildrift	45
5.5. Administrasjon og personale	47
5.5.1. Personalpolitikken	47
5.5.2. Antall personale og lønn til dette	47
5.5.3. Lønnsutviklingen	48
5.5.4. Pensjonister	50
5.5.5. Opplæring og undervisning	51
5.5.6. Sosiale ytelser mv.	52
5.5.7. Sykefravær og yrkesskadedestatistikk	52
5.5.8. Velferdsarbeidet	52
5.6. Forråd	54
5.6.1. Innkjøps- og forrådsvirksomheten	54
5.6.2. Utvidelser og forbedringer	54
5.6.3. Produksjon	54
5.6.4. Forsynings- og prisforholdene	55
5.6.5. Materialbeholdningene	55

<b>Tabeller</b>	<b>Side</b>
1. Banenettet (distriktsvis fordeling) . . . . .	11
2. Regnskapsførte (medgätte) beløp til nyinvesteringer og fornyelser i 1961 og 1962	13
3. Bevilgede beløp til ny- og reinvesteringer i etterkrigstiden . . . . .	14
4. Totaloversikt vedr. de økonomiske resultater . . . . .	14
5. Underskudd på driften i årene 1949-50—1962 . . . . .	16
6. Transportytelser pr. sysselsatt . . . . .	17
7. Statsbanenes totale driftsinntekter . . . . .	18
8. Statsbanenes totale driftsutgifter . . . . .	19
9. Utviklingen i Statsbanenes totale driftsutgifter mv. siden 1949-50 . . . . .	20
10. Godstrafikk (målt i antall tonn) . . . . .	25
11. Godstrafikkinntekter . . . . .	25
12. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper)	26
13. Trafikkutviklingen . . . . .	26
14. Bestand av trekkraftaggregater . . . . .	35
15. Antall aksler for person- og godsvogner . . . . .	35
16. Aldersfordeling og antall gods- og personvogner pr. 1.1.63 . . . . .	35
17. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m. . . . .	37
18. Omkomne reisende og tjenestemenn mv. . . . .	44
19. Driftsresultat ved Statsbanenes bildrift . . . . .	46
20. Fast personale og stadig tjenestgjørende ekstrapersonale pr. 30.6.63 fordelt på tjenestetid og alder . . . . .	47
21. Gjennomsnittlig antall sysselsatte i tiden 1949-50—1962 . . . . .	48
22. Statsbanenes personale og lønn til dette . . . . .	49
23. Totale lønsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter . . . . .	49
24. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) . . . . .	55

## Figurer

1. Økonomiske resultater i etterkrigstiden . . . . .	15
2. Underskudd i prosent av utgifter . . . . .	15
3. Underskudd på driften i 1962 . . . . .	16
4. Totalt antall personale. Antall tonnkm og personkm pr. antall sysselsatt . . . . .	17
5. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1962 . . . . .	18
6. Lokomotivers og motorvogners løp . . . . .	22
7. Vognenes løp målt i antall akselkm . . . . .	23
8. Antall togkm . . . . .	23
9. Masseskifting 1946-1970 . . . . .	29
10. Skinnebyutting 1945-1970 . . . . .	30
11. Utviklingen i den elektrifiserte banedrift i årene 1952-1962 . . . . .	38
12. Antall uhell i alt ved planoverganger . . . . .	44
13. Antall omkomne og skadede ved uhell på planoverganger . . . . .	45
14. Totalt antall personale fordelt på fagområder . . . . .	47
15. Totale lønsutgifter fordelt på de viktigste lønnsarter . . . . .	48
16. Antall medlemmer og pensjonister i pensjonskassen 1949-50—1962 . . . . .	50

# NORGES STATSBANER I TALL



DRIFTSLENGDE <sup>1</sup>		1961	1962
Total	km	4 389	4 330
Normalsporet	km	4 258	4 257
Smalsporet	km	58	
Dobbeltsporet (normalsporet)	km	73	73
Elektrifisert	km	1 689	1 827

SPORLENGDE <sup>1</sup>		1961	1962
Hovedspor	km	4 470	4 414
Sidespor	km	1 099	1 090

EKSPEDISJONSSTEDER <sup>1</sup>		1961	1962
Stasjoner	antall	465	458
Stoppesteder	antall	78	70
Holdeplasser	antall	872	862

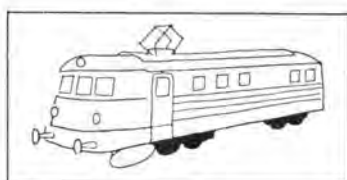
PERSONALE		1961	1962
Jernbanedriften (gjennomsnittlig antall)		22 891	22 741
Bildriften (gjennomsnittlig antall)		853	885

TRASÉ <sup>1</sup>		1961	1962
Av banelengden ligger i stigning eller fall	%	75	75
Av banelengden ligger i horisontal	%	25	25
Største stigning på hovedlinjene	‰	26	26
Største stigning på sidelinjene (Flåmsbana)	‰	55	55
Av banelengden ligger i kurve	%	57	57
Av banelengden ligger i rettlinje	%	43	43
Minste kurveradius på hovedlinjene	m	181	181
Minste kurveradius på sidelinjene	m	125	125
Høyeste punkt ligger på Bergensbanen (ved Fagernut mellom Finse og Hallingskeid)	m o. h.	1 301	1 301
Høyeste punkt på Dovrebanen (ved Hjerking)	m o. h.	1 025	1 025
Høyeste punkt på Nordlandsbanen (ved Stødi stasjon på Saltfjellet)	m o. h.	680	680
Total mengde ballast i sidespor, hovedspor og stasjonsspor	ca. m <sup>3</sup>	8 500 000	8 500 000
(Herav er ca. 2/3 pukk og 1/3 grus)			
Samlet antall sviller i spor (hovedspor, sidespor og stasjonsspor)	ca. stk.	7 835 000	7 835 000
Samlet skinnevekt i hovedsporene	tonn	333 000	333 000
Antall jernbanebruer (med lengde 2,5 m eller større)	stk.	2 658	2 658
Jernbanebruenes samlede lengde	m	33 774	33 774
Antall tunneler	stk.	776	776
Tunnelenes samlede lengde	km	218,0	218,0
Lengste tunnel er Kvinesheia (Kristiansand distrikt)	m	9 064	9 064
Snøoverbyggenes samlede lengde	km	37,5	37,5
Herav på Bergensbanen	km	28,8	28,8

## INNTEKTER OG UTGIFTER I 1962. Alle beløp i mill. kroner.

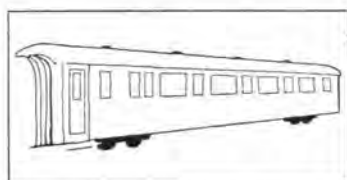
	Regnskap 1962	Budsjett 1962	Mer enn budsjet. (+) Mindre enn budsjet. (-)	Mer enn forrige år (1961) (+) Mindre enn forrige år (1961) (-)
<i>Utgifter.</i>				
Løpende driftsutgifter (drift, vedlikehold og administrasjon)	616,8	611,2	- 5,6	64,1
Totale driftsutgifter (inkl. avskrivninger og pensjonskassens underskudd)	695,3	681,4	- 13,9	76,6
<i>Inntekter.</i>				
Totale inntekter	555,2	540,0	- 15,2	49,8
Herav trafikkinntekter av jernbanedrift	522,4	507,0	- 15,4	47,7
<i>Resultat.</i>				
Underskudd på driften	61,6	71,2	+ 9,6	14,3
Totalt underskudd	140,1	141,4	+ 1,3	26,8

<sup>1</sup> Pr. 31. desember.



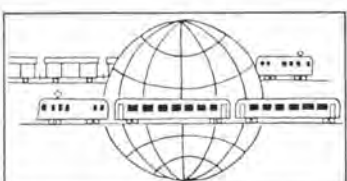
### TREKKRAFTMATERIELL (normalsporet)<sup>1</sup>

	1961	1962
Damplokomotiver .....	antall 250	237
Elektriske lokomotiver .....	antall 150	151
Diesellokomotiver .....	antall 39	48
Elektriske motorvogner .....	antall 105	105
Forbrenningsmotorvogner .....	antall 87	85



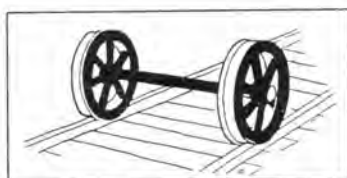
### VOGNMATERIELL (normalsporet)<sup>1</sup>

Person-, post- og konduktørvogner (antall aksler) ..	4 782	4 788
Godsvogner, ekskl. vogner til internt bruk (ant. aksler)	23 944	23 010



### TOGKILOMETER (i millioner)

Hurtigtog, persontog og forstadstog .....	25,0	25,3
Blandet tog og godstog (ekskl. malmto)g) .....	8,8	9,0



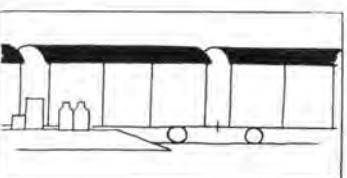
### VOGNAKSELKILOMETER (i millioner)

Person-, post- og kond.vogner (normalt og smalt spor)	337	344
Godsvogner, normalt og smalt spor (ekskl. malm- vogner Ofofbanen) .....	405	422
Malmvogner, Ofofbanen .....	76,5	79,5



### PERSONTRAFIKK

Antall reiser .....	mill.	39,1	38,4
Personkilometer .....	mill.	1 760	1 734
Personkm (basis 1949-50 = 100) .....		115	114
Personkm pr. km driftslengde .....	tusen	403	400
Gjennomsnittlig reiselengde .....	km	45,0	45,2



### GODSTRAFIKK

#### Antall tonn:

Kommersiell trafikk, ekskl. malm Ofofbanen	tusen	5 028	4 948
Malmtrafikk Ofofbanen .....	tusen	12 710	13 292
Tjenestegods .....	tusen	722	660
Sum antall tonn .....	tusen	18 460	18 900

#### Tonnm:

Kommersiell trafikk, ekskl. malm Ofofbanen	mill.	1 068	1 090
Malmtrafikk Ofofbanen .....	mill.	508	532
Tjenestegods .....	mill.	70	69
Sum tonnm .....	mill.	1 646	1 691
Tonnm (1949-50 = 100) <sup>2</sup> .....		108	110
Tonnm pr. km driftslengde <sup>2</sup> .....		261	265

<sup>1</sup> Pr. 31. desember.

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



# HOVEDTALL FOR UTVIKLINGEN I NSB'S DRIFT OG ØKONOMI 1949-50-1962

Tallene omfatter ikke bildrift

	1949-50	1954-55	Økning (+) Nedgang (-)		1962	Økning (+) Nedgang (-)	
			1949-50 - 1954-55	1954-55 - 1962		1949-50 - 1962	1954-55 - 1962
			I absolutte tall	1 %		I absolutte tall	1 %
<i>Banelengde.</i>							
1. Driftslengde (km) .....	4 379	4 379	0	0	4 330	÷ 49	÷ 1,1
2. Herav elektrifisert (km) .....	911	1 238	327	36	1 827	916	100,5
<i>Driftsytelser.</i>							
3. Togkm hurtigtog, persontog og forstadstog (mill.)	17,9	23,0	5,1	28	25,3	7,4	41,3
4. Togkm blandet tog og godstog (mill.) .....	8,1	8,4	0,3	4	9,0	0,9	11,1
5. Akselkm person-, post- og konduktørvogner <sup>1</sup> (mill.) ..	278	302	24	9	344	66	23,7
6. Akselkm godsvogner <sup>1</sup> (ekskl. malm Ofotbanen) (mill.)	345	366	21	6	422	77	22,3
<i>Trafikkytelser.</i>							
7. Personkm (mill.) .....	1 527	1 624	97	6	1 734	207	13,6
8. Antall reiser (mill.) .....	39,7	39,7	0	0	38,4	÷ 1,3	÷ 3,3
9. Tonnkm (ekskl. malm Ofotbanen) (mill.) <sup>6</sup> .....	1 049	1 078	29	3	1 159	110	10,5
10. Tonn (ekskl. malm Ofotbanen) (tusen) <sup>6</sup> .....	5 750	5 898	148	3	5 608	÷ 142	÷ 2,5
<i>Inntekter (mill. kr.).</i>							
11. Persontrafikk .....	133	156	23	17	209	76	57,1
12. Godstrafikk .....	135	204	69	51	286	151	111,8
13. Totale inntekter av jernbanedrift .....	283	379	96	34	522	239	84,4
<i>Utgifter (mill. kr.).</i>							
14. Løpende driftsutgifter (jernbanedriften) .....	304	405	101	33	586	282	92,7
<i>Resultat (mill. kr.).</i>							
15. Underskudd på driften (jernbanedriften) .....	21	26	5	24	64	43	204,7
16. Totalt regnskapsmessig underskudd (jernbanedriften)	41	71	30	73	139	98	239,0
17. Investeringer (mill. kr.) <sup>5</sup> .....	85,3	134,0	48,7	57,1	211,7	126,4	148,2
<i>Totalt personale (jernbanedriften).</i>							
18. Gjennomsnittlig antall personale .....	26 785	26 767	÷ 18		22 741	÷ 4 044	÷ 15,1
19. Lønnsutgifter <sup>2</sup> (tusen kr.) .....	212 891	307 836	94 945	45	448 227	235 336	110,5
20. Andre personalutgifter ekskl. pensjonsutg. (tusen kr.) <sup>3</sup>	2 084	4 567	2 483	119	26 720	24 636	1 182
21. Pensjonsutgifter (tusen kr.) <sup>4</sup> .....	7 324	12 242	4 918	67	72 292	64 968	887
22. Totale personalutgifter (tusen kr.) .....	222 299	324 645	102 346	46	547 239	324 940	146
23. Gjennomsnittlige personalutgifter pr. mann (kr.) .....	8 300	12 100	3 800	46	24 000	15 700	189

<sup>1</sup> Normalt og smalt spor.

<sup>2</sup> 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.

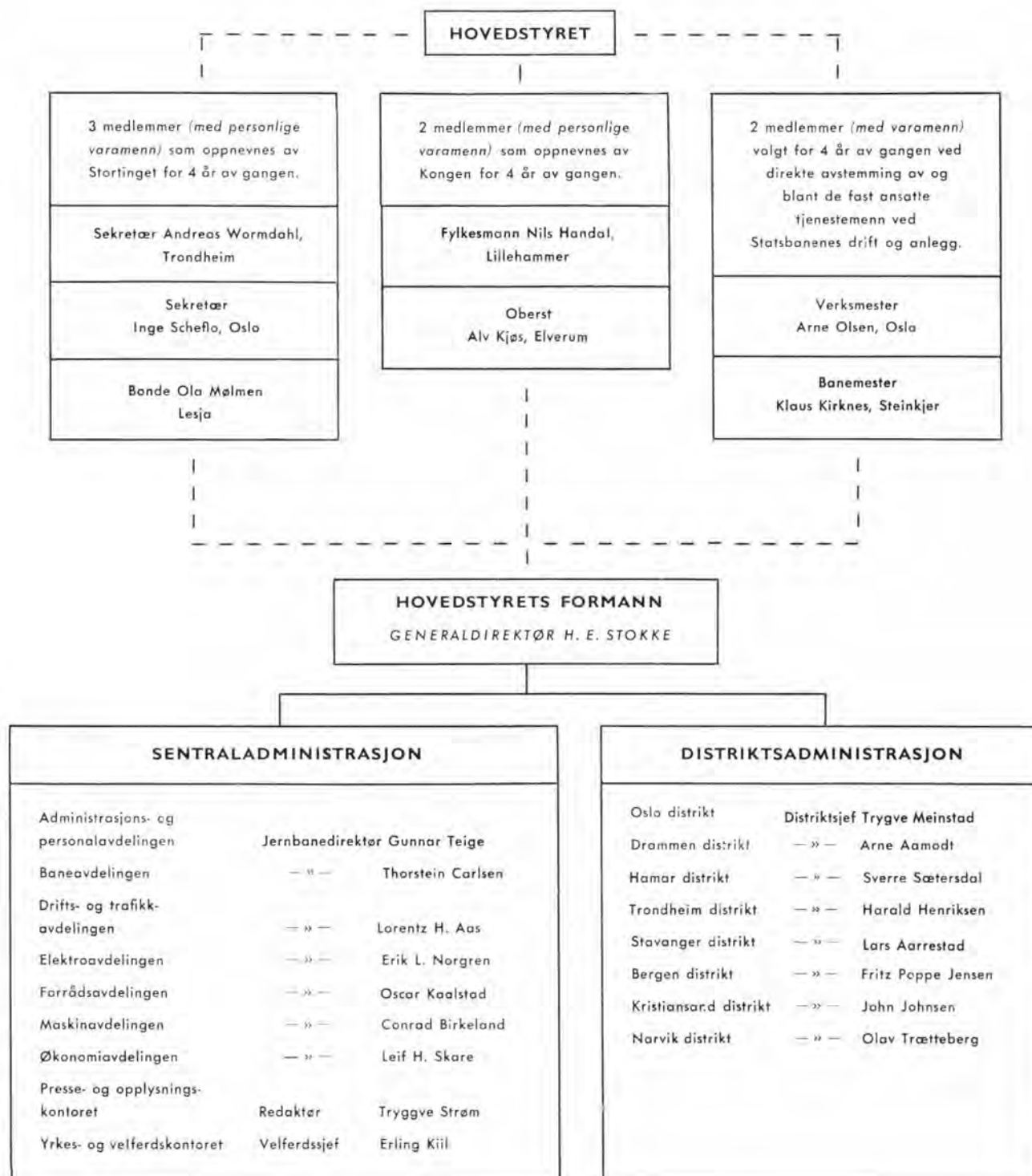
<sup>3</sup> Omfatter utgifter (ekskl. lønn) til personal- og velferdsrom, flytningsgodtgjørelse, kompensasjonstillegg, Statsbanenes bidrag til offentlige trygder, Statsbanenes bidrag til jernbanepersonalets sykekasser, Statsbanenes  $\frac{3}{4}$ -refusjon av alderstrygd- og uføretrygdpremie for tjenestemenn samt bedriftslegeordning og andre velferdsutgifter.

<sup>4</sup> Arbeidsgiverbidrag til pensjonskassen og pensjonskassenes underskudd.

<sup>5</sup> Omfatter avsetning til formylingsfondet og bevilgede investeringer ved driftsbanene samt ved jernbaneanlegg<sup>6</sup> og elektrifiseringsanlegg.

<sup>6</sup> Inkl. tjenestegods.


# Innehavere av de forskjellige stillinger og verv ved den sentrale og lokale ledelse pr. 30.6.63.






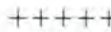
# BANENETTET

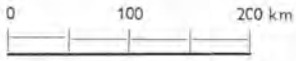
## TEGNFORKLARING:

 JERNBANE, IKKE ELEKTRIFISERT

 JERNBANE, ELEKTRIFISERT

 HOVEDVEG

 + + + + + RIKSGRENSE



# 1. Banenettet

Statsbanenes driftslengde ligger i dag på ca. 4300 km. Den elektrifiserte driftslengde har økt vesentlig i tidsrommet 1949-50—1962, fra 911 km pr. 30.6.50 til 1827 km pr. 31.12.62. Veksten i den elektrifiserte driftslengde har gått jevnt framover i hele perioden 1949-50—1962. Det er i gjennomsnitt blitt elektrifisert ca. 68 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. 31.12.62 utgjorde den elektrifiserte driftslengde ca. 40 % av Statsbanenes samlede driftslengde. Man kan regne med at ca. 70 % av den samlede trafikk ekskl. Ofotbanen i dag avvikles med elektrisk trekkraft. I tabell nr. 1 har man gitt en

oversikt over driftslengden fordelt på de enkelte jernbanedistrikter. I 1962 har driftslengden undergått følgende endringer:

Fra 1. februar 1962 ble strekningen Fauske—Bodø (55 km) åpnet for person- og stykkgodstrafikk.

Fra 1. september 1962 ble Setesdalsbanen (58 km smalt spor) nedlagt.

Fra 1. november 1962 ble strekningen Hønefoss—Ål (138 km) åpnet for elektrisk drift.

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.

Tabell nr. 1. Banenettet pr. 31.12.62 (distriktsvis fordeling).

	I alt	Driftslengde			Elektrifisert
		Herav			
		Normalt enkeltspor	Normalt dobbeltspor	Smalt spor	
	km	km	km	km	km
Oslo distrikt .....	824	774	50	—	537
Drammen distrikt .....	614	591	23	—	476
Hamar distrikt .....	610	610	—	—	58
Trondheim distrikt .....	1 223	1 223	—	—	—
Stavanger distrikt .....	160	160	—	—	131
Bergen distrikt .....	449	449	—	—	292
Kristiansand distrikt .....	408	408	—	—	291
Narvik distrikt .....	42	42	—	—	42
Sum NSB .....	4 330	4 257	73	—	1 827





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

### 2.1. Statsbanenes balansekonto

Nedenfor er inntatt en oversikt over hovedpostene i Statsbanenes balansekonto pr. 31.12.62.

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

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

*Eiendeler* (hele 1000 kr.):

Jernbaner i drift:			
Bane- og bygningstekniske aktiva (ekskl. verksteder) .....	1 667 573		
Elektrotekniske aktiva .....	346 161		
Maskintekniske aktiva:			
Rullende materiell .....	573 241		
Verksteder m/verkstedutstyr .....	69 071	642 312	
Diverse .....		506	
Akkumulerte avskrivninger .....	— 676 496	1 980 056	
Ennå ikke åpnete baner .....		593 256	
Jernbaneanlegget Bergen—Arna— Tunestveit (Ulrikkentunnelen) .....		28 857	
Bildriften:			
Rullende materiell, bygninger mv. ....	43 616		
Akkumulerte avskrivninger .....	— 29 136	14 480	
Eiendommer overtatt ved Hovedbanens innløsning ..		185	
Materialbeholdninger:			
Driften .....	136 603		
Elektrifiseringsanleggene .....	3 521		
Jernbaneanleggene .....	4 968	145 092	
Aksjer og andre verdipapirer .....		3 206	
Utestående hos stasjonene .....		4 533	
Diverse debitorer .....		25 569	
Kassebeholdninger:			
Driften .....	436		
Anleggene .....	3	439	
Banker og postgiro:			
Driften .....	44 209		
Anleggene .....	3 401		
Norges Bank, Statskassens foliokonto nr. 80 82 01, Statsbanene—Ulrikken- tunnelen .....	11 143	58 753	
		2 854 426	

*Forpliktelses* (hele 1000 kr.):

Bratsbergbanens garantifond .....		851	
Pensjonskassenes, hjelpekassens og syke- kassenes innestående:			
Statsbanenes pensjonskasse .....	1 956		
Hovedbanens pensjonskasse .....	1 706		
Statsbanenes hjelpekasse .....	348		
Distriktenes sykekasser .....	829	4 839	
Diverse kreditorer:			
Bergensbanens forkortelse (Ulrikken- tunnelen), 5 % lån av 1959 .....	40 000		
For øvrig .....	1 046	41 046	
Fornyelsesfondet:			
Disponert men uanvendt .....		617	
Statens faste kapital:			
Kapital i anlegg, rullende materiell mv. ....	2 590 999		
Driftens materialfond .....	63 339		
Elektrifiseringsanleggenes materialfond .....	2 500		
Jernbaneanleggenes materialfond .....	6 500	2 663 338	
I mellomregning med statskassen .....		143 735	

2 854 426

## 2. 2. Nyinvesteringer og fornyelser

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 finansieringen særlig ugunstig an, idet den når det gjelder investeringsmidler, utelukkende er henvist til de bevilgninger høyere myndighet kan gi innenfor en på forhånd fastlagt total investeringsramme. Det sier seg selv at før Statsbanenes faste anlegg og rullende materiell er brakt opp på et tilfredsstillende teknisk-økonomisk nivå, vil Statsbanene ha et meget alvorlig handicap i konkurransen med en moderne bilpark.

Tabell nr. 3 viser de beløp vedrørende fornyelser 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 faktisk gitte bevilgninger i perioden 1.7.45—31.12.62 i alt ca. kr 504 mill.

Ønsker man en oversikt over de regnskapsførte beløp til nyinvesteringer og fornyelser i 1961 og 1962 fordelt på de enkelte investeringsgrupper, henvises til tabell nr. 2.

Tabell nr. 2. Regnskapsførte beløp i 1961 og 1962 vedrørende nyinvesteringer og fornyelser ved Statsbanene.

	Regnskap 1000 kr.			
	1961	1962	Øking (+) Nedgang -	
			Abs. tall	Est.
<i>Nye anlegg:</i>				
Jernbaneanlegg .....	39 397	30 572	÷ 8 825	÷ 22,4
Elektrifiseringsanlegg .....	25 754	28 958	3 204	12,4
Sum nye anlegg i alt .....	65 151	59 530	÷ 5 621	÷ 8,6
<i>Jernbanedriften:</i>				
Bane- og bygningstekniske forføyninger:				
Bruer .....	1 762	1 976	214	12,1
Skinnebyutting .....	26 461	43 601	17 140	64,7
Ballasting, overgang fra grus- til pukkballast .....	6 596	8 821	2 225	33,7
Teleforebygging .....	4 971	6 041	1 070	21,5
Bygninger (inkl. verkstedene) .....	6 517	6 902	385	5,9
For øvrig .....	8 672	9 392	720	8,3
Sum bane- og bygningstekniske forføyninger .....	54 979	76 733	21 754	39,6
Elektrotekniske forføyninger:				
Sikringsanlegg .....	5 932	8 143	2 211	37,3
For øvrig .....	5 528	11 845	6 317	114,3
Sum elektrotekniske forføyninger .....	11 460	19 988	8 528	74,4
Maskintekniske forføyninger:				
Rullende materiell .....	44 506	83 177	38 671	86,9
For øvrig .....	736	1 225	489	66,4
Sum maskintekniske forføyninger .....	45 242	84 402	39 160	86,6
Vegbidrag og andre bidrag .....	138	367	229	165,9
Sum jernbanedriften i alt .....	111 819	181 490	69 671	62,3
<i>Bildriften:</i>				
Bilruter .....	6 153	6 322	169	2,7
Godsbilruter og godsutkjøringer .....	655	399	÷ 256	÷ 39,1
Overtagelse og igangsettelse av nye bilruter .....	317	250	÷ 67	÷ 21,1
Sum bildriften i alt .....	7 125	6 971	÷ 154	÷ 2,2
Sum nyinvesteringer og fornyelser i alt .....	184 095	247 991	63 896	34,7



## 2. 3. Driftsresultatet

### 2. 3. 1. Totaloversikter

I tabell nr. 4 er det gitt en totaloversikt over de økonomiske resultater i 1961 og 1962. I figurene nr. 1 og 2 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. 8.

Tabell nr. 4. Totaloversikt over de økonomiske resultater.

		Regnskap 1961	Vedtatt budsjett 1962	Regnskap 1962	Regnskap 1962	
					Mer enn budsjettet (-)	Mer enn i fjor (+)
					Mindre enn budsjettet →	Mindre enn i fjor ←
Sum driftsinntekter i alt	Mill. kr.	505,4	540,0	555,2	15,2	49,8
Sum løpende driftsutgifter (dvs. administrasjon, drift og vedlikehold)	" "	552,7	611,2	616,8	5,6	64,1
Underskudd på driften	Mill. kr.	47,3	71,2	61,6	→ 9,6	14,3
Avskrivninger	Mill. kr.	36,2	38,4	38,4	—	2,2
Pensjonskassenes underskudd	" "	34,1	31,0	40,2	9,2	6,1
Prisdifferansekonto vedrørende materialbeholdningen	" " ÷	4,5	0,8	→ 0,2	→ 1,0	4,3
Overtallig arbeidskraft	" "	0,2	—	0,1	0,1	→ 0,1
Totalt underskudd	Mill. kr.	113,3	141,4	140,1	→ 1,3	26,8

Tabell nr. 3.

	Nyinvesteringer og fornyelser ved driften		Herav avsetn. til fornyelsesfondet	
	Hst.'s forslag	Bevilget	Hst.'s forslag	Bevilget
	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
1945—46	23,120	19,314	12,071	12,071
1946—47	41,064	32,064	20,442	15,442
1947—48	42,194	31,869	21,286	21,286
1948—49	45,371	29,852	21,800	15,000
1949—50	62,631	30,531	38,500	15,500
1950—51	64,415	40,422	38,622	23,622
1951—52	74,530	55,480	50,057	34,457
1952—53	81,763	74,463	52,339	42,339
1953—54	100,223	80,945	64,945	54,945
1954—55	105,928	67,842	60,332	41,842
1955—56	120,392	68,658	61,476	44,493
1956—57	101,174	93,168	65,389	45,606
1957—58	189,200	93,935	67,182	51,452
1958—59	150,197	100,498	73,017	48,819
1959—60	155,169	116,474	72,603	51,008
1. 7. 60—				
31. 12. 60	74,220	67,700	28,320	27,270
1961	152,455	132,455	—	—
1962	220 255	164 590	—	—
Sum	1 804,301	1 300,260	748,381	545,152

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

En sammenlikning av resultatet i året 1961 med driftsåret 1962 gir dette bilde om utviklingen:

Driftsinntektene er gått opp med kr 49,8 mill., fra kr 505,4 mill. i 1961 til kr 555,2 mill. i 1962. Utgiftene er økt med kr 76,6 mill. fra kr 618,7 mill. i 1961 til kr 695,3 mill. i 1962. Totalt underskudd er økt med kr 26,8 mill. fra kr 113,3 mill. i 1961 til kr 140,1 mill. i 1962. Årsaken til stigningen ligger i det stadig stigende underskudd i pensjonskassen, større avskrivninger og svingninger på prisdifferansekontoen vedr. materialbeholdningen.

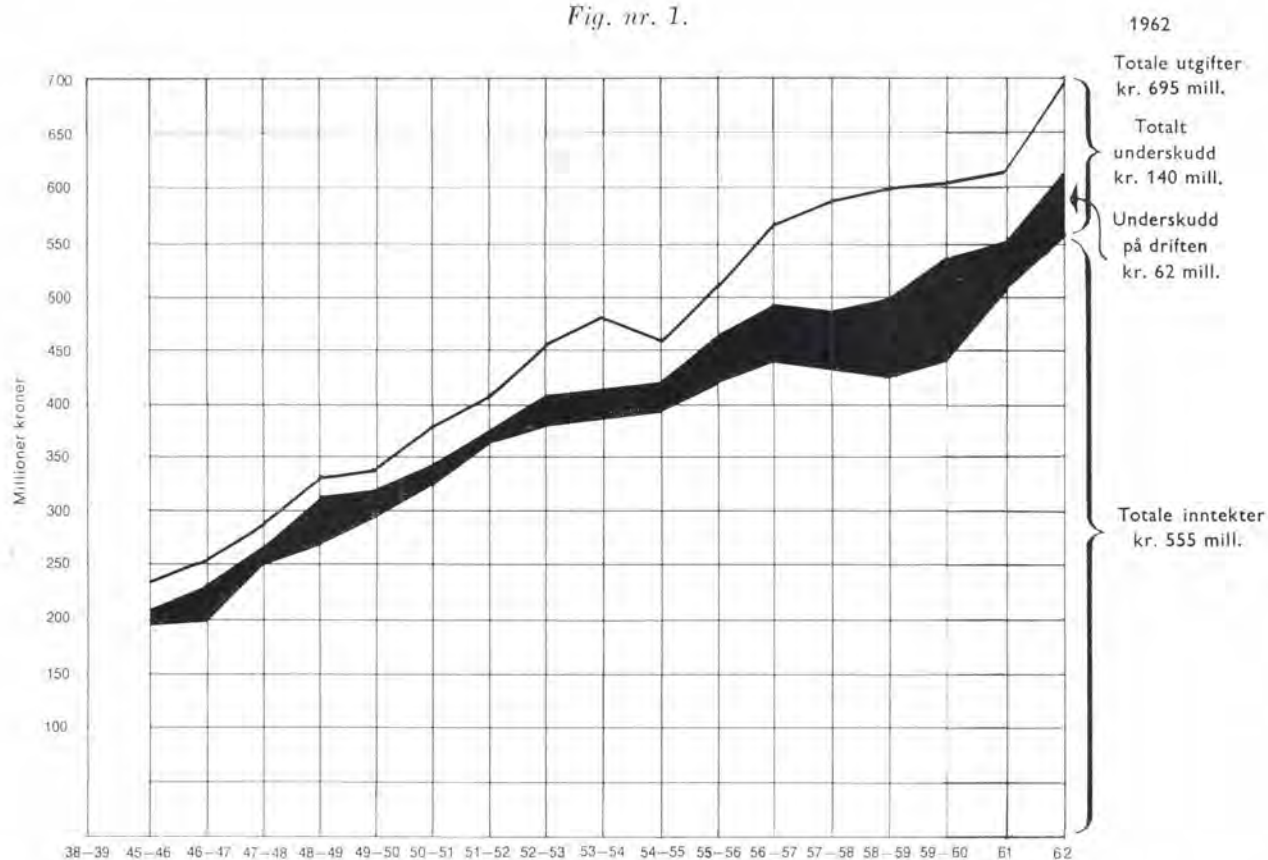
Fra 1961 til 1962 var det en nedgang i gjennomsnittlig totalt personantall på 118 mann. For jernbanedriften isolert var nedgangen 150 mann, mens bildriftens personale steg med 32 mann. De nevnte tall omfatter fast personale, stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere. Ser man isolert på fast ansatte og stadig tjenestgjørende, var nedgangen i alt 241 mann. Sesongarbeiderne viser en oppgang på 123 mann.

Foretas en sammenlikning mellom 1962 og 1952—53, som hadde det høyeste antall gjennomsnittlig totalt sysselsatte, er den totale personalnedgang i alt 4693 mann, dvs. 16,6 %. For jernbanedriften isolert utgjør nedgangen 4991 mann, eller 18,0 %.

Ytterligere opplysninger om personale og lønninger til dette er gitt i avsnitt 5. 5.

I denne forbindelse vil man nevne at den reduksjon av lønnsutgiftene som nedgangen i personal-

Fig. nr. 1.



antallet 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, og pensjonskassens utgifter øker mens inntektene synker som følge av personalreduksjonen. Dette medfører at Statsbanenes utgifter til dekning av pensjonskassens underskudd økes tilsvarende, og denne post blir som kjent regnet inn i NSB's totale underskudd.

Avskrivningene går også inn i totalunderskuddet. Det beregnede beløp til avskrivninger i 1962 ligger kr 2,2 mill. over beløpet for 1961.

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

Takstendringer, person- og godstrafikkopplysninger mv. angående 1962 er omtalt i avsnitt 4.

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

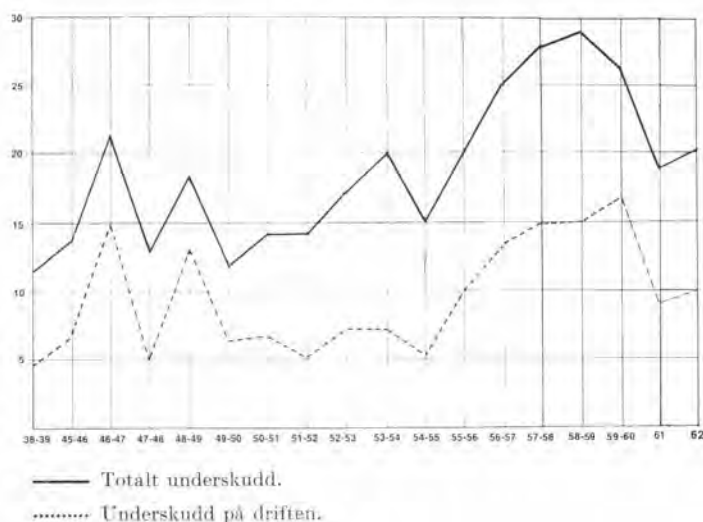
For å kunne vurdere driftsresultatet er det nødvendig å isolere enkelte utgiftsposter som NSB selv ikke har mulighet for å påvirke.

Man har derfor i tabell nr. 4 skjullet mellom underskudd på driften og totalt underskudd. Underskuddet på driften omfatter ikke avskrivninger, pensjonskassens underskudd, materialbeholdningens prisdifferansekonto mv. Dette er nemlig poster som er uavhengig av årets drift; de skyldes vesentlig driftsposisjoner i tidligere år. Størrelsen av pensjons-

kassens underskudd er f. eks. (når innskuddenes størrelse, pensjonsrettigheter og antall medlemmer i pensjonskassen er gitt) bare avhengig av antall pensjonister.

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

Fig. nr. 2.

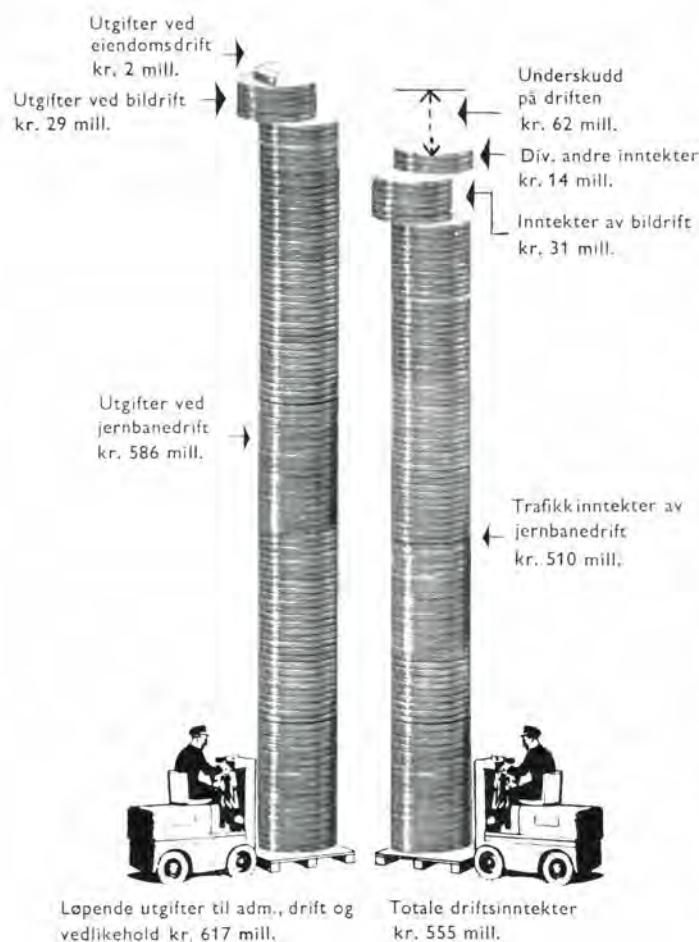




Tabell nr. 5.

Regnskaps- år	Kol. 1 Sum inntekter	Kol. 2 Løpende driftsutgifter (adm., drift og vedlikehold)	Kol. 3 Underskudd- på driften kol. 1 - kol. 2	Kol. 4 Underskudd på driften i % av løpende drifts- utgifter kol. 3 kol. 2 × 100
	Mill.kr.	Mill.kr.	Mi <sup>10</sup> 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
1961	505,4	552,7	÷ 47,3	8,6
1962	555,2	616,8	÷ 61,6	10,0

Fig. nr. 3.



Tabell nr. 5 gir en oversikt over underskuddet på driften i årene 1949-50—1962.

Prosenttallene i kolonne 4 (tabell nr. 5) gir i sammenhengt form en god oversikt over utviklingen fra år til år vedrørende 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 stigende lønns- og prisnivå, igjen på inntektssiden i form av takstforhøyelser eller ved trafikkøkning.

Som det framgår av tabellen var underskuddet på driften i driftsåret 1962 kr 61,6 mill. (se fig. nr. 3), dvs. en oppgang på kr 14,3 mill. sammenliknet med 1961.

Takstøkinger og personalreduksjoner har altså ikke fullt ut kompensert de økte lønninger, sosiale utgifter mv.

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

Sammenholder man det for 1962 vedtatte driftsbudsjett med regnskapet for samme driftsår, er det regnskapsførte totale underskudd nominelt kr 1,3 mill. mindre enn budsjettet. Dette gunstige budsjettavvik var sammensatt av kr 15,2 mill. i merinntekter og kr 13,9 mill. i merutgifter i forhold til budsjettet. Av merutgiftene skyldtes kr 9,2 mill. pensjonskassens underskudd.

Underskuddet på driften viste et gunstig budsjettavvik på kr 9,6 mill., idet de løpende driftsutgifter lå kr 5,6 mill. høyere og inntektene kr 15,2 mill. høyere enn det var regnet med i budsjettet. Dette gunstige avvik skyldes hovedsakelig merinntekten ved den nye fraktavtale med LKAB.

#### 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 1962 ytet ca. 82 % fler tonnkm pr. mann og ca. 81 % 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 1962 når det gjelder godstrafikk den største trafikkytelse pr. mann i etterkrigstiden.

Man vil understreke at oversiktens tall i første rekke gir et uttrykk for *kapasitetsutnyttelsen* ved Statsbanene. Stigningen i trafikkmengden har ført til en bedre utnyttelse av den faste organisasjon (faste anlegg mv.) som er nødvendig for å opprettholde jernbanedriften, og som innenfor visse grenser for trafikkmengden hverken utvides eller innskrenkes. Oversiktens tall gir ikke uttrykk for variasjon i personalets arbeidsbyrde eller i arbeidseffektivitet.

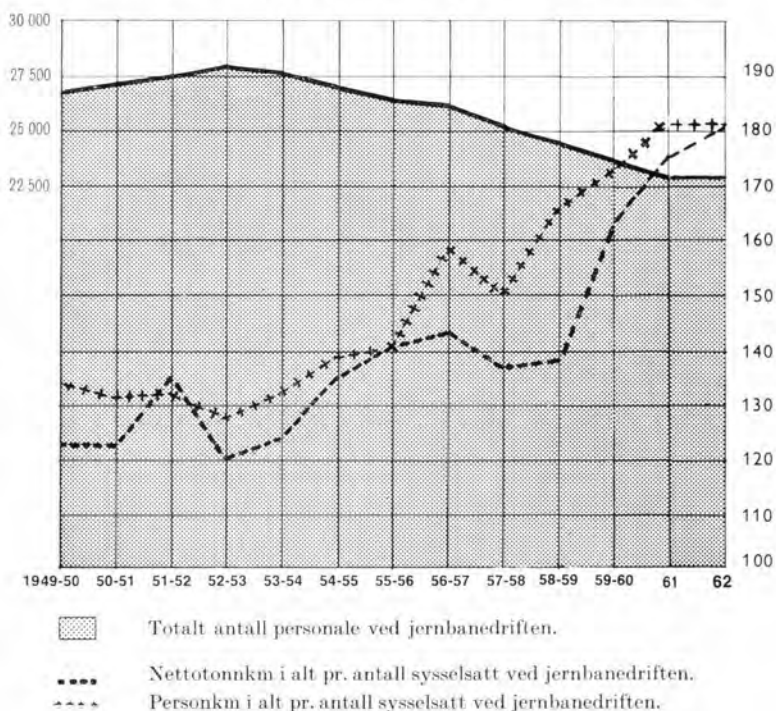
Fig. nr. 4 gir et grafisk bilde av utviklingen i totalt antall personale på den ene side, samt utviklingen i transportytelser pr. sysselsatt på den annen side.



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
1961 . . . . .	176
1962 . . . . .	182

Fig.nr.4. Totalt antall personale ved jernbanedriften. Antall tonnkm og personkm pr. antall sysselsatt.



Audnedal stasjon, Sørlandsbanen.



## 2. 4. Driftsinntekter

Fig. nr. 5. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1962.

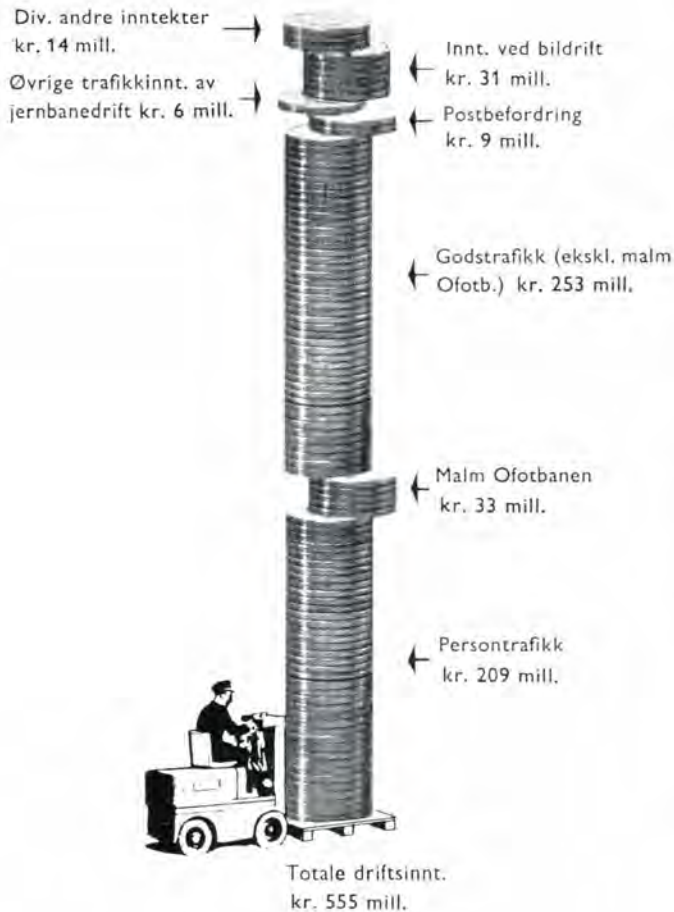


Fig. nr. 5 viser Statsbanenes totale driftsinntekter i 1962. Ønsker man eksakte tall sammenliknet med foregående år, viser man til tabell nr. 7.

Inntektene av *persontrafikken* i 1962 var kr 208,7 mill. Det er kr 0,8 mill. mindre enn budsjettert, og kr 11,1 mill. mer enn i 1961. Økingen i forhold til 1961 skyldes de to takstforhøyelser som fant sted i 1962.

Inntektene av godstrafikken viser en stigning fra 1961 på kr 35,0 mill. Stigningen har sin vesentlige årsak i merinntekter av takstforhøyelser og ny frakttavtale med LKAB.

For øvrig viser man til tabell nr. 7.

Inntektene av bildriften viste stigning med kr 2,2 mill. i 1962 sammenliknet med 1961.

Persontrafikken viste målt i antall reiser en nedgang på ca. 0,7 millioner, dvs. 1,9 %. Det er nedgang i antall reiser på enkeltbilletter og ukekort mens månedsbilletter viser svak oppgang sammenliknet med 1961. Målt i antall personkm viste persontrafikken en nedgang på 1,5 % fra 1961. Utnyttelsen av plassene i personvognene var i 1962 33 %. Dette er en nedgang på 2,9 % sammenliknet med 1961.

Den befordrede godsmengde ekskl. malm Ofotbanen, målt i antall tonn, gikk i 1962 ned med 1,6 % sammenliknet med 1961. Målt i antall tonnkm viste godstrafikken ekskl. malm Ofotbanen en øking på 2,1 % fra 1961. Malmtransportene på Ofotbanen viste en øking på 4,7 % målt i tonnkm.

Den gjennomsnittlige utnyttelse av godsvognenes lasteevne gikk ned fra 34,6 % i 1961 til 33,5 % i 1962.

Tabell nr. 7. Statsbanenes totale driftsinntekter.

	1961 1 000 kr.	1962 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang - siden 1961
<i>Trafikkinntekter ved jernbanedriften:</i>			
Persontrafikk (reisende og reisegods) .....	197 579	208 645	5,60
Postbefordring .....	9 016	9 307	3,22
Godstrafikk .....	250 848	285 817	13,94
Øvrige trafikkinntekter .....	5 286	5 640	6,69
<i>Sum trafikkinntekter ved jernbanedriften</i> .....	<i>462 729</i>	<i>509 409</i>	<i>10,08</i>
<i>Andre inntekter:</i>			
Andre inntekter av jernbanedrift .....	11 980	12 966	8,23
Renteinntekter .....	521	384	- 26,29
Bildrift .....	28 941	31 103	7,47
Eiendomsdrift .....	1 275	1 319	3,45
<i>Sum inntekter i alt</i> .....	<i>505 446</i>	<i>555 181</i>	<i>9,83</i>



## 2. 5. Driftsutgifter

De løpende driftsutgifter i 1962 viste et medgått beløp på i alt kr 616,8 mill. Det er kr 64,1 mill. mer enn medgått i 1961. Se tabell nr. 8.

Det var to generelle lønnsforhøyelser i 1962:

Fra 16. januar nytt indekstillegg.

Fra 1. juni ny lønnsavtale.

Dessuten steg utgiftene til sosiale trygder mv. fra 1. april. Tilsammen betød dette en merutgift i 1962 på kr 40,3 mill. hvorav kr 39,8 mill. vedrørte de løpende driftsutgifter.

Beregningsmåten for Statsbanenes bidrag til pensjonskassen ble også forandret fra 1. april 1962.

Tabell nr. 8. Statsbanenes totale driftsutgifter.

	1961 1 000 kr.	1962 1 000 kr.	Pst. øking (-) og pst. nedgang + siden 1961
<b>ADMINISTRASJON</b>			
Sentraladministrasjon (den del som belastes Statsbanenes drift) .....	17 569	21 355	21,54
Distrikts- og verkstedadministrasjon .....	20 748	23 454	13,04
Jernbaneskolen .....	411	521	26,76
Eiendomsdrift .....	1 261	1 464	16,09
<b>BANE OG BYGG</b>			
Linjens bevoktning og vedlikehold .....	89 077	96 715	8,57
<b>ELEKTROTEKNISKE ANLEGG</b>			
Svakstrømsanlegg .....	2 654	2 738	3,16
Sikringsanlegg .....	2 990	3 545	18,56
Elektriske baneanlegg .....	5 786	6 620	14,41
<b>DRIFT OG TRAFIKK</b>			
Ekspedisjonssteder .....	136 450	152 026	11,41
Konduktørtjeneste .....	24 503	27 617	12,70
Vogners renhold m. v. ....	11 173	12 011	7,50
Vogners belysning og oppvarming .....	3 962	4 386	10,70
Vogners visitasjon og smøring .....	5 162	5 937	15,01
Lokomotivtjeneste .....	46 551	52 315	12,38
Lokomotivers og motorvogners forbruk .....	24 074	25 262	4,93
Lokomotivers og motorvogners puss mv. ....	14 714	15 672	6,51
Reisebyråer .....	5 202	5 712	9,80
Bil drift .....	25 683	29 210	13,73
<b>VERKSTEDER</b>			
Vedlikehold av rullende materiell .....	58 645	63 818	8,82
Verkstedenes fellesutgifter .....	11 750	12 707	8,14
<b>FORRÅD</b>			
Forrådsvirksomheten .....	5 885	6 659	13,15
<b>FELLES</b>			
Skadeserstatninger, tap ved uhell .....	7 048	7 623	8,15
Forskjellige utgifter .....	27 131	35 185	29,68
Leie av rullende materiell .....	3 080	3 126	1,49
Refusjon til Riksrevisjonen .....	846	921	8,86
Renteutgifter .....	377	211	⇐ 44,03
Sum løpende driftsutgifter .....	552 732	616 810	11,59
AVSKRIVNINGER (JERNB.- OG BILDRIFT) ..	36 238	38 381	5,91
PENSJONSKASSENES UNDERSKUDD .....	34 109	40 241	17,97
<b>PRISDIFFERANSEKONTO VEDRØRENDE</b>			
MATERIALBEHOLDNINGEN .....	⇐ 4 502	⇐ 214	95,24
OVERTALLIG ARBEIDSKRAFT .....	171	64	⇐ 62,57
Sum. utgifter i alt .....	618 748	695 282	12,36

Samordningsfradraget ble da forhøyet fra kr 460 til kr 580 pr. medlem pr. år og betød en nedgang i de løpende driftsutgifter. Likevel steg Statsbanenes utgifter til sosiale trygder og bidrag til pensjonskassen med kr 2,6 mill. i 1962.

Sum løpende driftsutgifter viste et ugunstig budsjettavvik i 1962 på kr 5,6 mill. Budsjettavviket skyldes hovedsakelig uforutsette merutgifter under utgiftsgruppen «Felles» (skader, uhell og leie av rullende materiell).

Utgiftene under de øvrige fagområder viser bare små avvik fra det oppsatte budsjett.

Legges avskrivningene og pensjonskassens underskudd mv. til de løpende driftsutgifter, fremkommer de totale utgifter. Disse utgjorde i 1962 kr 695,3 mill. De beregnede beløp til avskrivninger i 1962 utgjorde kr 38,4 mill. Dette er kr 2,2 mill. mer enn

i 1961. — Pensjonskassens underskudd var i 1962 kr 40,2 mill., kr 6,1 mill. mer enn i 1961.

For øvrig henvises til tabell nr. 8.

Det kan være av interesse å se hvordan Statsbanenes driftsutgifter har utviklet seg i de senere år. Man har valgt perioden 1949-50—1962, se tabell nr. 9. Særlig legger man merke til den kraftige stigning man har hatt i lønnsutgiftene, for hele perioden 119,7 %. I 1962 utgjorde lønnsutgiftene ca. 66 % av de totale utgifter og ca. 74 % av de løpende driftsutgifter, dvs. sum lønn og materialer i henhold til tabell nr. 9. De tilsvarende tall for 1949-50 var henholdsvis 63 og 67 %.

Til tross for nedgangen i personalantallet (ca. 4700 mann) siden 1953-54, har lønnsutgiftene siden da steget med kr 166 mill., dvs. et beløp svarende til ca. 27 % av de løpende driftsutgifter i 1962.

Tabell nr. 9. Utviklingen i Statsbanenes totale driftsutgifter samt oppgang/nedgang i personalantallet siden 1949-50.

Alle beløp i mill. kroner.

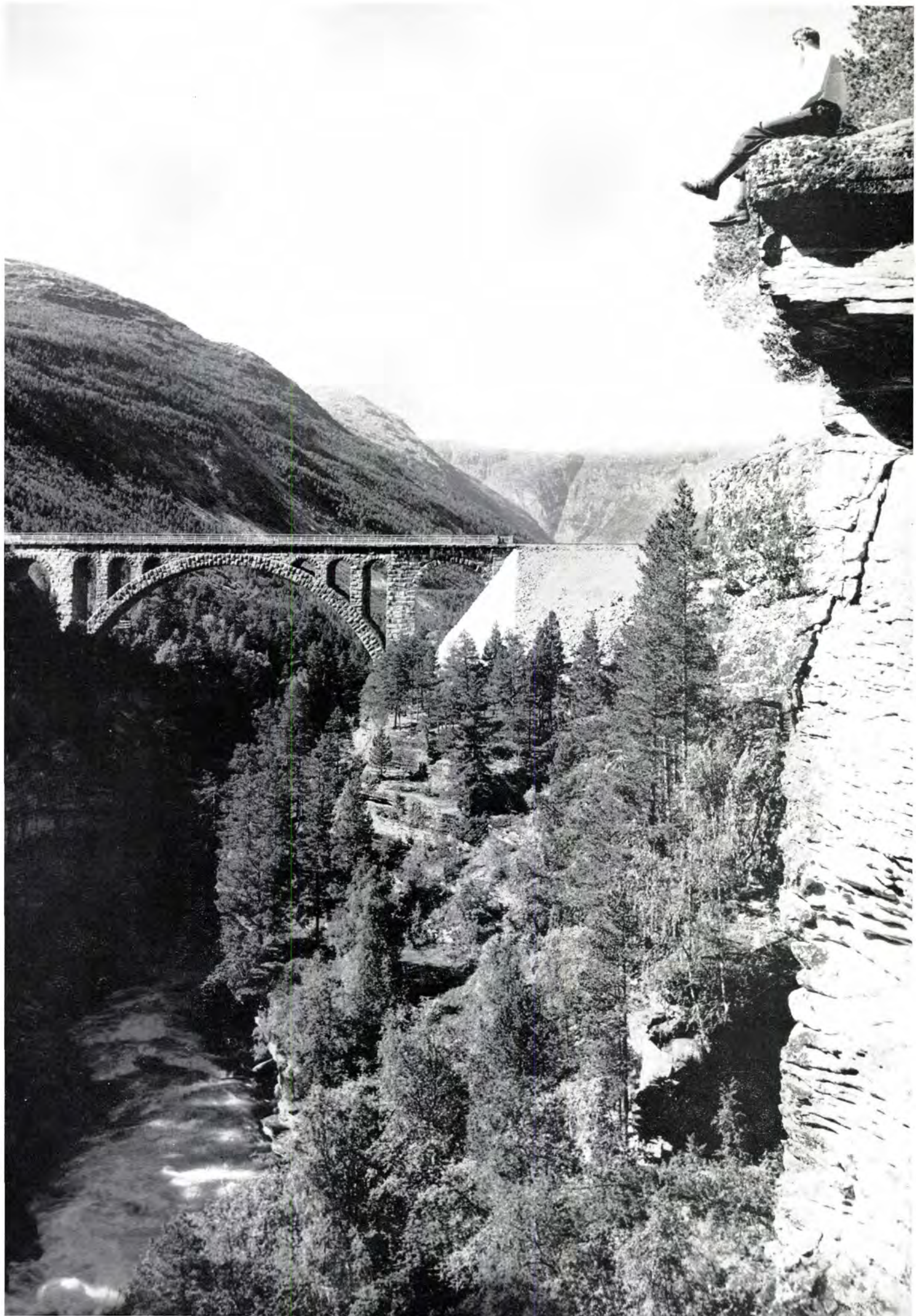
Driftsår	Personalantall Oppg. (+) og nedg. ÷ sammen- liknet med fore- gående driftsår (Totalt gj.sn. antall)	Lønn	Materialer	Sum lønn og matr.	Fornyelses- avsetning/ Avskriv- ninger <sup>1</sup>	Pensjons- kassens underskudd	Diverse utgiftsposter	Totale drifts- utgifter
1949—50	- <sup>2</sup> )	208,5	103,7	312,2	15,0	1,8	4,6	333,6 <sup>3</sup> )
1950—51	302	229,2	112,2	341,4	24,0	1,5	3,8	370,7 <sup>3</sup> )
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	—	574,1
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
1961	÷ 677	410,6	142,1	552,7	36,2	34,1	÷ 4,3	618,7
1962	÷ 118	458,0	158,8	616,8	38,4	40,2	÷ 0,2	695,3

<sup>1</sup> F. o. m. 1961. Ordningen med avsetning til fornyelsesfond opphørte 31.12.60.

<sup>2</sup> Totalt gjennomsnittlig personale for 1949-50 utgjorde i alt 27 287 mann.

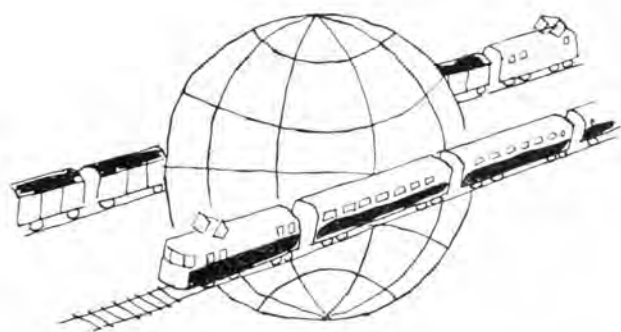
<sup>3</sup> Ekskl. beregnede renter av statens nedlagte kapital i Statsbanene.







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



Ved jernbanedriften skiller man mellom driftsytelser og trafikkytelser.

Driftsyttelsene som måles i togkm, lokomotivkm, akselkm osv., viser hvordan jernbanen har stillet sitt transportapparat til disposisjon, mens trafikkyttelsene (se hovedavsnitt 4) viser hvordan driftsyttelsene er etterspurt og nyttet av kundene.

I likhet med andre transportbedrifter kan jernbanen ikke lagre sine driftsyttelser. Det er derfor av stor økonomisk betydning at de forskjellige driftsyttelser best mulig tilpasses de transportbehov som foreligger til enhver tid. Denne tilpassingen er et meget komplisert problem. Det er store variasjoner i trafikkmengdene med utpregede toppe i de daglige rush-tider, og også sesongmessige trafikktopper. Kravet til trafikkavviklingen er i dag større enn tidligere, og for å imøtekomme kundenes ønsker kreves større hastighet og rask avvikling også av

topptrafikken. Dette betinger en utbygging av driftsapparatet slik at reserver kan settes inn på kort varsel. Dimensjoneringen av driftsapparatet og kapasitetsutnyttelsen blir derfor et sentralt spørsmål i ledelsens økonomiske overveieelse.

I den forrige driftsberetning ble det redegjort for NSB's tilbud av transportytelser i 1961. Driftsyttelsene i 1962 viser stort sett en mindre øking sammenliknet med 1961.

Antall togkm i person- og godstrafikken, ekskl. malm Ofotbaun, har økt med 1,4 % fra 1961 til 1962. I samme tidsrom økte antall togkm i persontrafikken<sup>1</sup> med 1,2 %. Gjennomsnittlig togstørrelse i 1962 var ca. 14 aksler mot ca. 13 aksler i 1961.

Antall togkm i godstrafikken<sup>2</sup> viste en oppgang på 2,1 % fra 1961 til 1962. Gjennomsnittlig togstørrelse var ca. 46 aksler begge år. Tomvognkjøringen for godsvogner var 24 % i 1962, mot 23 % året før.

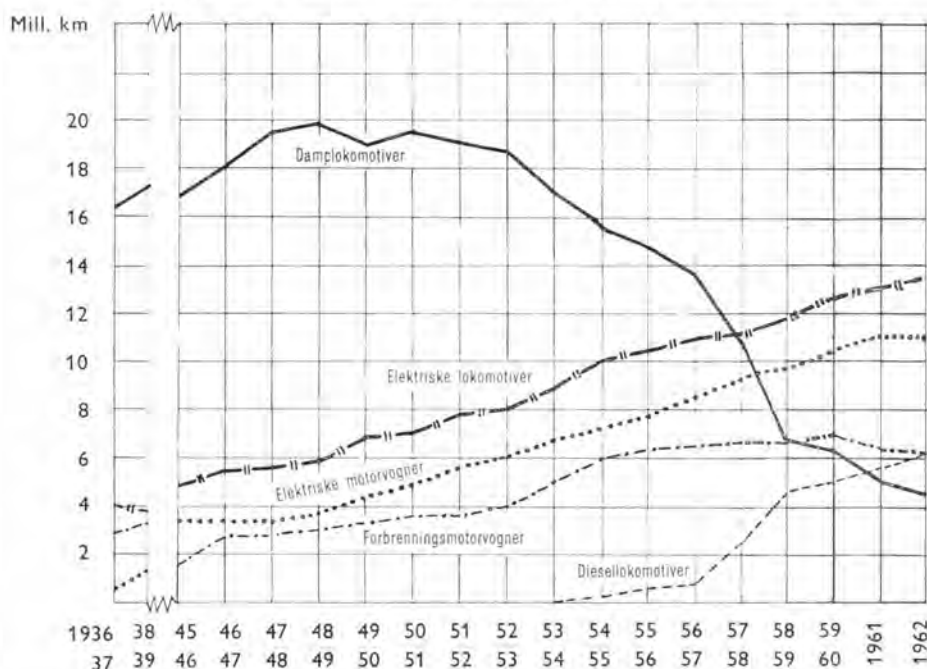
Kjorte lokomotiv- og motorvognkm viste en liten øking i 1962, fra ca. 41,5 mill. km i 1961 til ca. 42,1 mill. km i 1962.

De normalspørte damplokomotiver kjørte i 1962 ca. 4,6 mill. km, hvilket er 0,6 mill. km mindre enn året før. Kjorte km med damplokomotiver utgjorde i 1962 11,1 % av det totale antall lokomotiv- og motorvognkm mot 12,8 % i 1961.

De elektriske lokomotiver kjørte i 1962 ca. 13,3 mill. km, hvilket er en øking på 2,4 % fra 1961.

For diesellokomotivene utgjorde økingen 15,6 % i antall kjorte km, fra ca. 5,5 mill. km i 1961 til ca. 6,4 mill. km i 1962.

Fig. nr. 6. Lokomotivers og motorvogners løp målt i km.<sup>3</sup>



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

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

<sup>3</sup> Med en lokomotiv- eller motorvognkm forstås den driftsyttelse som utføres når et lokomotiv eller en motorvogn kjøres 1 km.

Kjørte motorvognkm med elektriske motorvogner økte fra ca. 11,1 mill. km i 1961 til ca. 11,3 mill. km i 1962, eller med 1,9 %. For motorvogner med forbrenningsmotorer gikk kjørte km ned med 1,5 % og utgjorde i 1962 ca. 6,4 mill. km.

Før nærmere å belyse utviklingen har man i figurene nr. 7 og 8 vist grafisk henholdsvis vognenes løp og antall togkm i årene etter krigen sammenliknet med forholdene like før siste verdenskrig.

Fig. nr. 7. Vognenes løp målt i antall akselkm.<sup>1</sup>

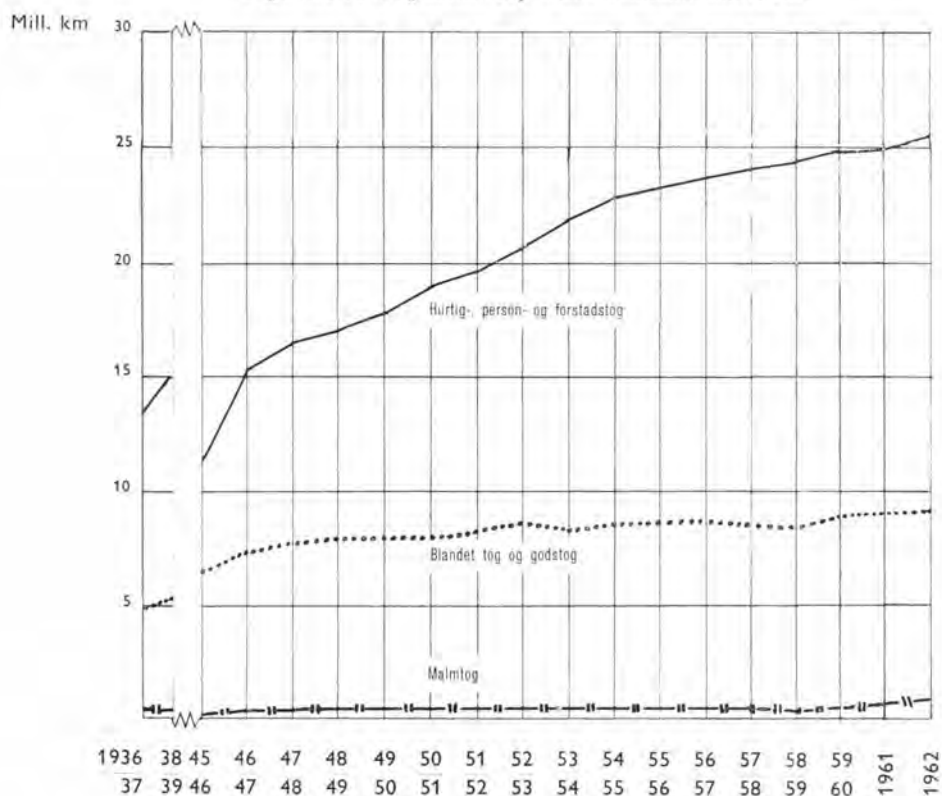
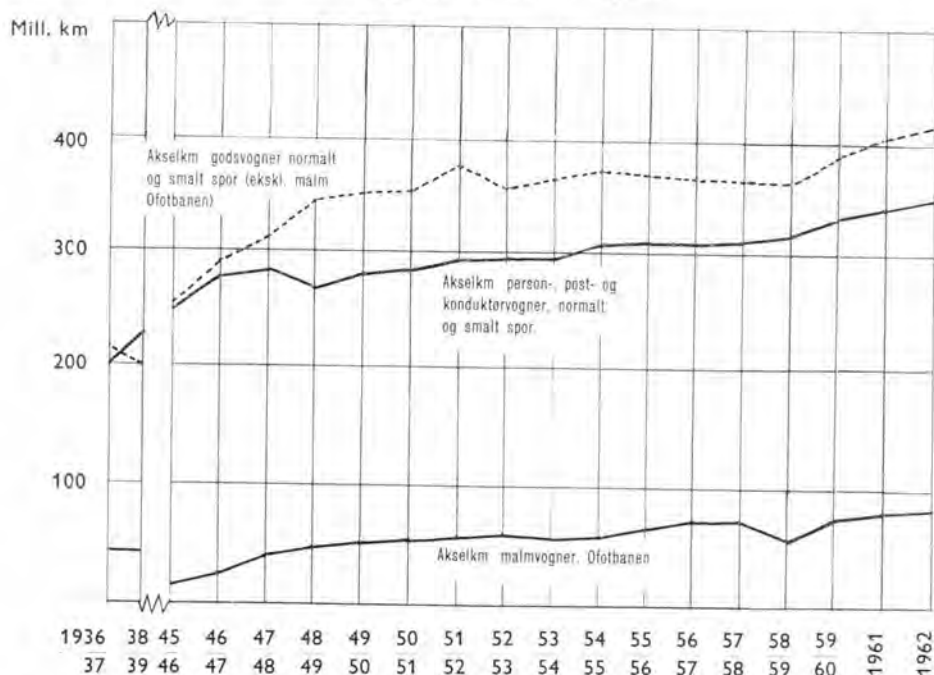


Fig. nr. 8. Antall togkm.<sup>2</sup>



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

<sup>2</sup> Med en togkm forstås den driftsyttelse som er forbundet med å føre fram et tog av en hvilken som helst størrelse 1 km.

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



### 4. 1. Persontrafikk

Målt i trafikkmengde viser persontrafikken i 1962 en nedgang, mens inntektene på grunn av takstforhøyelser viser stigning sammenliknet med 1961.

Antall reiser (eksklusiv reiser på månedsbilletter og ukekort) viser en nedgang på ca. 2 %, fra ca. 23,5 mill. i 1961 til ca. 22,8 mill. i 1962. Antall reiser 1. klasse er gått opp med ca. 6,7 %, mens antall reiser 2. klasse er gått ned med ca. 2 %, fra ca. 38,9 mill. i 1961 til ca. 38,2 mill. i 1962.

Samlet antall reiser på månedsbilletter i 1962 er gått opp med ca. 182 000, dvs. ca. 1,4 %, mens antall reiser på ukekort er gått ned med ca. 212 000, dvs. ca. 7,6 %.

Det samlede antall reiser fordeler seg forholdsmessig slik på de forskjellige billettslag:

Enkeltbilletter og dobbeltbilletter mv.	40,2 %
Salg i tog	8,3 %
Billett kort	11,0 %
Månedsbilletter	33,8 %
Ukekort	6,7 %

Billettinntektene av persontrafikken inklusiv månedsbilletter, ukekort og reisegods, steg i 1962 med ca. kr 11 mill., dvs. fra kr 193,4 mill til ca. kr 204,4 mill. Stigningen skyldes utelukkende de takstøkninger som ble gjennomført i 1962. Inntektsøkningen er imidlertid for liten i forhold til hva takstforhøyelsene ville ha innbrakt ved uforandret trafikk.

Prosentvis fordeler inntektene av persontrafikken seg slik på de enkelte billettslag:

Enkeltbilletter og dobbeltbilletter mv.	74,7 %
Salg i tog	4,3 %
Billett kort	5,2 %
Ukekort	2,0 %
Månedsbilletter	5,5 %
Soveplassbilletter	4,1 %
Plassavgift i ekspress tog	0,8 %
Særtilllegg	0,3 %
Sitteplassbilletter	0,6 %
Tilleggsbilletter	0,5 %
Reisegods	2,0 %

Som en følge av nedgangen i antall reiser er samlet antall personkm (inklusive reiser på månedsbilletter og ukekort) gått ned med ca. 26 mill. km, dvs. ca. 1,5 %, fra 1760 mill. km i 1961 til 1734 mill. km i 1962.





Honnørbilletter har vært solgt hele 1962 med unntak av tiden omkring jul og påske. Nytt av året var at honnørbilletter kunne brukes også i sommertiden, men ikke i nattog og ekspressog. Salget av honnørbilletter er gått sterkt opp. I 1962 ble det solgt 184 800 billetter til et beløp av kr 3,7 mill. mot 131 000 billetter til et beløp av kr 2,6 mill. i 1961, dvs. en stigning på ca. 40 %.

Billige feriebilletter ble solgt i et antall av ca. 32 600 til et samlet beløp av ca. kr 2,3 mill.

Billige rundturer i Norden er fortsatt populære. I 1962 ble det i Norge solgt vel 9600 hovedturer og vel 2600 tilleggsturer. NSB's inntekt av denne rundturtrafikk beløp seg til vel kr 1,6 mill., og dette er en økning på ca. 4 % i forhold til 1961.

Salget av billige rundreiser i Norge stagnerte noe i forhold til det sterke oppsving i 1961. Det må antas at stagnasjonen i det alt vesentlige skyldes de usedvanlig dårlige værforhold sommeren 1962. Det ble solgt ca. 9200 hovedturer og ca. 2200 tilleggsturer. NSB's inntekt av de solgte turer var

ca. kr 600 000. Turene er fremdeles populære hos det store publikum, og billettordningen brukes av reisebyråene i forbindelse med selskapsreiser. Som et ledd i aktiviseringen av turisttrafikken til Norge, la NSB opp «9 kvalitetsreiser på egen hånd — alt inkludert» som bygget på 9 av de mest solgte billige norske rundreiser. Det ble solgt 232 turer til en samlet sum av kr 126 000. For ytterligere å styrke salget av de billige rundreiser i Norge, ble det utarbeidet detaljerte rutehefter som ble distribuert til samtlige salgssteder i Norden.

Samarbeidet med de øvrige nordiske jernbaneforvaltningene og Landslaget for reiselivet i Norge fortsatte i 1962 og brakte gode resultater. Antallet av vinterturister fra Danmark og Sverige var større enn noe annet tidligere år.

NSB har nå i alt 30 reisebyråer, og det er ikke opprettet nye i 1962. Men byråene i Drammen og Skien ble flyttet fra stasjonen til sentralt beliggende steder ute i byene.

## 4. 2. Godstrafikk

NSB transporterte i 1962 — eksklusiv malm Ofotbanen — i alt 4948 tusen tonn gods mot 5028 tusen tonn i 1961. Dette svarer til en nedgang på 1,6 %. Regner man med malmtransportene på Ofotbanen er det derimot en stigning på 2,8 %. Nedgangen i transportert godsmengde refererer seg stort sett til perioden september—desember og berører så godt som samtlige godsslag. Nedgangen skyldes til dels de svake konjunktorene i treforedlingsindustrien og dels reaksjon på den takstforhøyelse som ble satt i verk 1. juli 1962.

Vognlasttrafikken til og fra utlandet (eksklusiv malm Ofotbanen) utgjorde henholdsvis 217 tusen og 531 tusen tonn i 1962. De tilsvarende tall for 1961 var 192 tusen og 471 tusen tonn. Trafikken til utlandet økte således med 25 tusen tonn eller 13,2 %, og trafikken fra utlandet økte med 60 tusen tonn eller 12,9 %. Av den samlede vognlasttrafikk (eks-

Tabell nr. 10.

	Antall 1000 tonn		Endring	
	1961	1962	Abs.	Est.
Ilstykkegod og ekspressgod	175,8	179,6	3,8	2,2
Fraktstykkegod	466,7	454,9	11,8	2,5
Ilgods i vognlaster	91,2	87,1	4,1	4,5
Fraktg. i vognlaster	4 291,9	4 223,8	68,1	1,6
Levende dyr	2,4	2,7	0,3	12,5
I alt ekskl. malm				
Ofotbanen	5 028,0	4 948,1	79,9	1,6
Malm Ofotbanen	12 709,7	13 292,0	582,3	4,6
Kommersiell gods				
i alt	17 737,7	18 240,1	502,4	2,8

Tabell nr. 11.

	1000 kr.		Endring		Prosentvis fordeling av inntektene
	1961	1962	Abs.	Est.	
<i>Godstrafikk og postbefordring:</i>					
Ferutbetalt stykkegod	40 213	46 401	6 188	15,4	15,7
Å betale ilstykkegod	15 226	16 664	1 438	9,4	5,6
Ilgods i vognlaster	5 309	5 194	115	2,2	1,8
Å betale fraktstykkegod	22 908	26 818	3 910	17,1	9,1
Fraktgod i vognlaster (ekskl. malm Ofotb.)	142 395	156 456	14 061	9,9	53,0
Levende dyr	137	330	193	140,9	0,1
Etterkravsprovisjon	543	583	40	7,4	0,2
Postbefordring	9 016	9 307	291	3,2	3,2
Sum ekskl. malm Ofotbanen	235 747	261 753	26 006	11,0	88,7
Malm Ofotbanen	24 118	33 371	9 253	38,4	11,3
Sum godstrafikk og postbefordring i alt	259 865	295 124	35 259	13,6	100,0

klusiv malm Ofotbanen) utgjorde «utenlandstrafikken» i 1962 17,4 % mot 15,1 % i 1961.

Når det gjelder fordelingen av transportert godsmengde etter transportart, vises til tabell nr. 10.

Målt i antall netto tonnkm viser *kommersielt* gods, eksklusiv malm Ofotbanen, en stigning på 22 mill. fra 1068 mill. i 1961 til 1090 mill. i 1962, dvs. en stigning på 2,1 %.

Omløpstiden for godsvogner (tiden mellom 2 opplastinger) var noe kortere i 1962 enn i 1961, idet gjennomsnittstallet for året gikk ned fra 6,6 døgn i 1961 til 6,5 døgn i 1962.

Godstrafikkinntektene inklusive postbefordring utgjorde i 1962 kr 295,1 mill. mot kr 259,8 mill. i 1961. Dette er en oppgang på kr 35,3 mill. eller 13,6 %. Holdes inntektene av malmtransportene på Ofotbanen utenfor, utgjør stigningen kr 26,0 mill. eller 11,0 %.

Tabell nr. 11 viser inntektene fordelt på arter av godstransporter.

En oversikt over transportmengden i vognlaster fordelt på varegrupper i 1961 og 1962 er inntatt i tabell nr. 12.

Tabell nr. 12. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper).

	1961	1962	
	1 000 tonn	1 000 tonn	Prosent
1. Trelast .....	798	813	19,2
2. Treforedlingsprodukter .....	505	450	10,7
3. Gjødning .....	367	374	8,9
4. Kull, koks og mineraloljer .....	211	171	4,0
5. Teglverksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc. ....	157	137	3,2
6. Kjemiske produkter .....	372	401	9,5
7. Malm, <sup>1</sup> kis og andre mineraler .....	147	156	3,7
8. Forstoffer .....	126	126	3,0
9. Jern og stål .....	192	207	4,9
10. Matvarer .....	123	121	2,9
11. Diverse (ekskl. jernbanens egne transporter)	1 294	1 268	30,0
Sum .....	4 292	4 224	100,0

<sup>1</sup> Ekskl. malm Ofotbanen, hvor malmtransportmengden for hvert av driftsårene 1961 og 1962 var henholdsvis 12,7 og 13,3 mill. tonn.

### 4. 3. Trafikkutviklingen

Variasjonene i gods- og persontrafikken i 1962 i forhold til 1961 er relativt små, jfr. punktene 4. 1. og 4. 2. I betraktning av at det samlede transportbehov øker fra år til år, er imidlertid situasjonen mindre tilfredsstillende, idet NSB ikke har oppnådd å få en rimelig andel av denne økning. Dette skyldes i første rekke konkurransen fra bilene. I 1962 ble det i Norge registrert 3800 lastebiler mot 4000 i 1961. For personbiler var de tilsvarende tall henholdsvis 51 158 og 56 769. Antall lastebiler med over 5 tonns lasteevne viser en stadig stigende tendens. Trafikkutviklingen målt i antall tonnkm og personkm de 3 siste år framgår av tabell nr. 13.

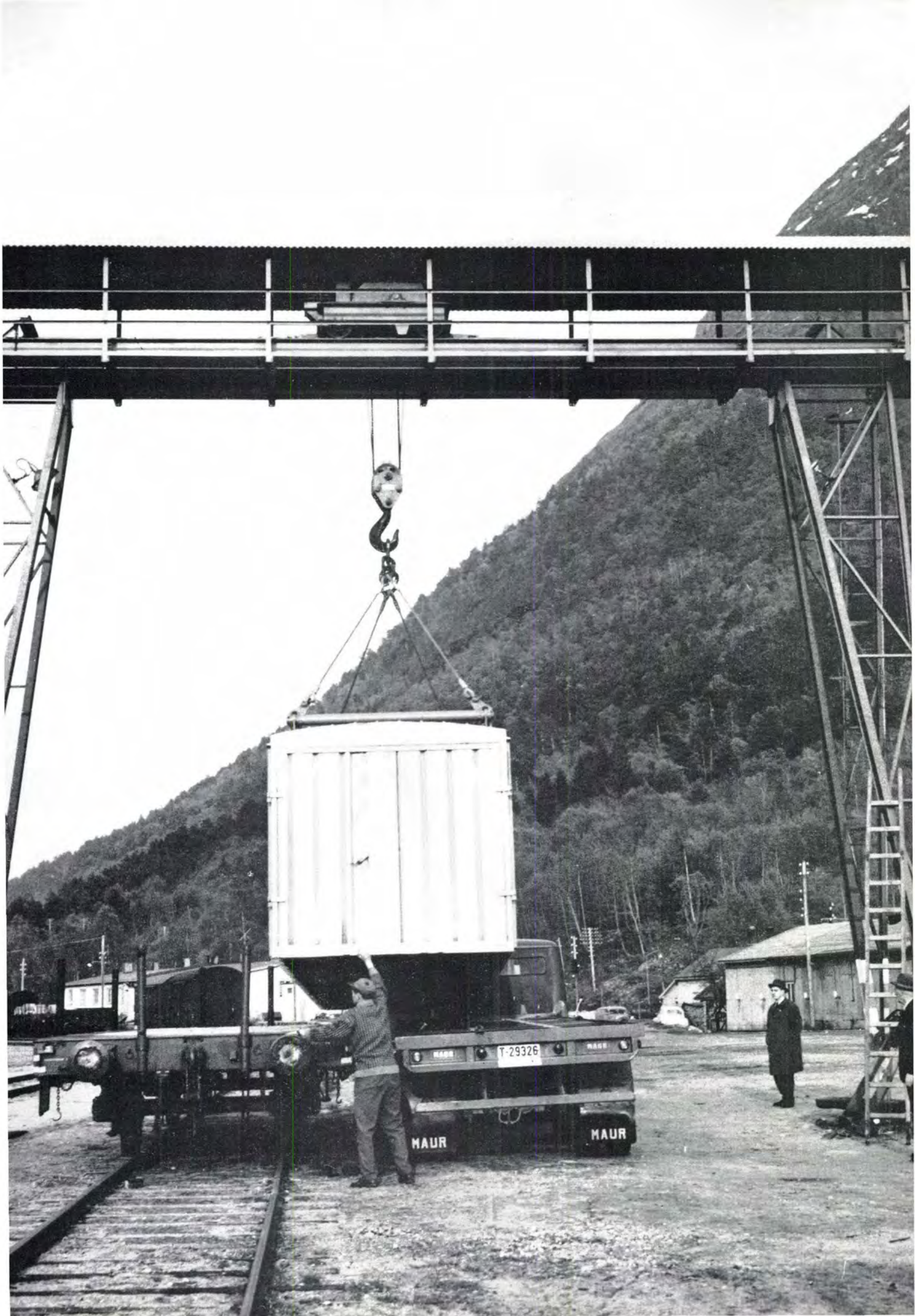
Antall tonnkm viser fortsatt en beskjeden stigning, og man regner med å kunne holde stillingen også kommende år. Nedgangen i antall personkm fortsetter imidlertid. Denne utvikling er for så vidt ikke uventet tatt i betraktning den voldsomme økningen i antall personbiler. Det er regnet med at den gjennomsnittlige tilvekst i personbilantallet i 1960-årene vil ligge på ca. 11 % pr. år. Når man i tillegg til dette merker en stadig skjerpet konkurranse fra flyene, kan man ikke utelukke en fortsatt nedgang i antall personkm.

Den utvikling som i de senere år har foregått i retning av en relativt større ytelse på godstrafikk-siden fortsetter. Mens inntekten av persontrafikken i 1949-50 utgjorde ca. 47,7 % av de totale driftsinntekter, var det tilsvarende tall i 1962 sunket til ca. 37,6 %. Man må være forberedt på en fortsettelse av denne utvikling som til dels har vært betydelig sterkere i andre land.

Tabell nr. 13. Trafikkutviklingen.

År	Godstrafikk		Persontrafikk	
	Tonnkm ekskl. malm Ofotbanen	Til- vekst i % av foreg. år	Person- km	Til- vekst i % av foreg. år
	Mill.		Mill.	
1960	1 053		1 785	
1961	1 068	1,4	1 760	÷ 1,4
1962	1 090	2,1	1 734	÷ 1,5
1960—1962		3,5		÷ 2,9







## 5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder



### 5. 1. Bane og bygg

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

Ved utgangen av 1962 var  $\frac{1}{3}$  av perioden for MR-planens gjennomføring tilbakelagt, og det kan ha interesse å se hvor langt vi er kommet med de investeringsarbeider som faller inn under Baneavdelings arbeidsområde.

MR-planen forutsetter ikke en jevn investering fra år til år. Noen investeringer kommer med størst tyngde i begynnelsen av perioden, andre mot slutten. Man kan derfor ikke vente at  $\frac{1}{3}$  av arbeidene er utført selv om  $\frac{1}{3}$  av perioden er gått.

For de bane- og bygningstekniske arbeider er den prosentvise fordeling av de anvendte beløp hittil i perioden følgende:

	Investerings-	Medgått	
	plan mill. Kr. <sup>1)</sup>	Mill. Kr.	Pst.
Bruer .....	37,9	6,9	18,0
Skinner og veksler .....	321,0	105,1	32,7
Betongsviller .....	15,0	4,4	30,0
Pukkballast .....	102,0	27,2	26,6
Teleforebygging .....	47,0	17,7	38,0
Kurvekorreksjoner, maskinelt utstyr .....	10,0	2,9	29,0
Sporforandringer mv. ....	62,0	14,9	24,0
Bygninger ved stasjoner og linje .....	55,9 <sup>2)</sup>	7,4	13,5
Bygninger, diverse .....	12,7	4,1	31,0
Sum .....	663,5	190,6	29,0

<sup>1)</sup> Korrigert i overensstemmelse med byggeoverslag pr. 31.12.62.

<sup>2)</sup> Eksklusive verkstedbygninger.

#### Teleforebygging

Etter den foreliggende oversikt er 38 % av de forutsatte investeringsmidler brukt hittil i rasjonaliseringsperioden. Det er imidlertid temmelig sikkert at totalbeløpet må økes noe da de mer nøyaktige undersøkelser som er i gang, viser at det er lengre telepartier med skadelig hiving enn regnet med.

Som kjent består de teleforebyggende arbeider i masseskifting, løfting av sporet eller drenering for å tørrelegge linjen. Det kan også brukes kombinasjoner av disse metoder.

Vanligvis ligger masseskiftet spor på 28 km årlig og løftet spor på 16-20 km. Med dette tempo regnes det med at det vesentligste av skadelig telehiving vil være eliminert i 1968.

I fig. nr. 9 er det gitt en grafisk fremstilling som viser antall km spor hvor det er foretatt masseskifting i årene 1946—1962 og den videre planlagte gjennomføring av arbeidsprogrammet fram til 1970.

Forsøk med bark som frostisoleringsmateriale ble foretatt i 1962, og en prøvestrekning med ubearbeidet, billig bark ble gjennomført på Namnå stasjonsområde. Resultatene tyder på at bark vil få betydning for det forebyggende arbeid mot tele.

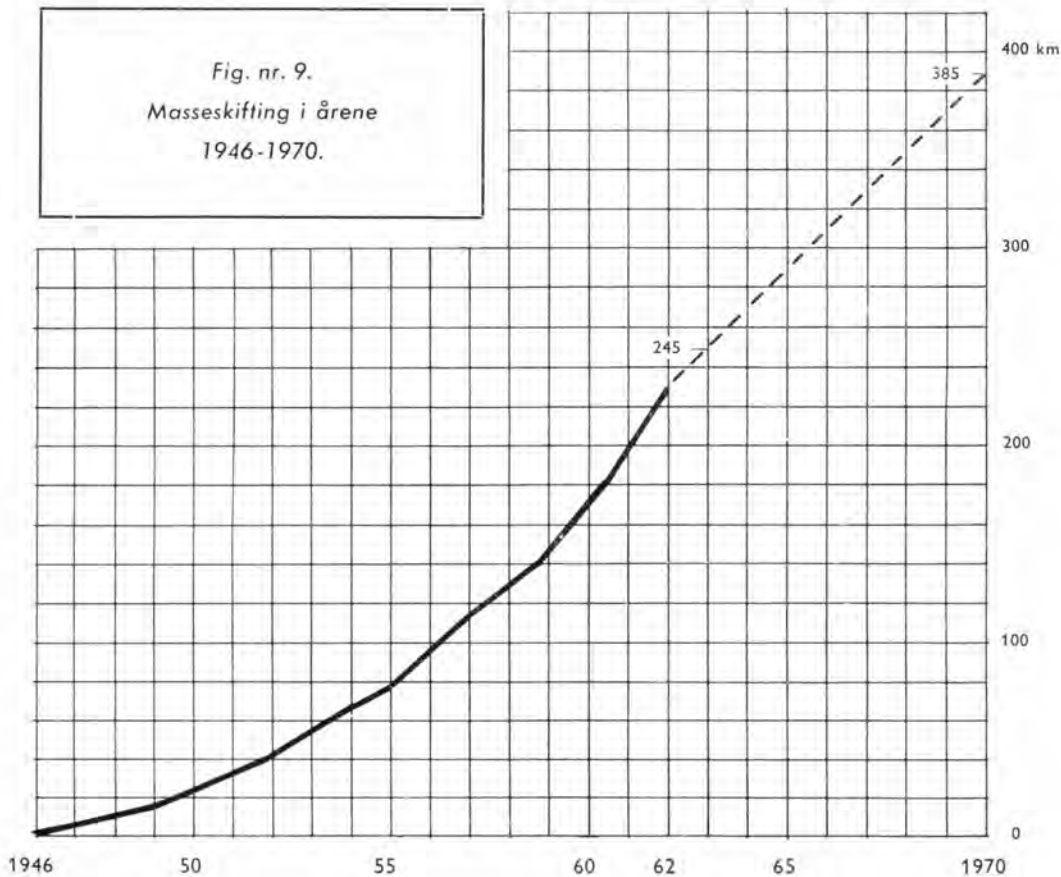
Det geotekniske kontor har i de senere år utført systematiske grunnundersøkelser langs Østfoldbanens vestre linje. Disse arbeider ble satt i gang for om mulig å oppspore linjestrekninger med svak undergrunn. Et stort antall fyllingsstrekninger er undersøkt, og man har funnet i alt 17 tilfelle hvor stabilitetsfaktoren ikke ansees tilfredsstillende. Forsterkningsarbeider er planlagt og er for halvpartens vedkommende utført, hovedsakelig ved å legge ut kontrafyllinger. I et enkelt tilfelle har man gjort jernbanefyllingens vekt mindre ved å erstatte vanlig jord med lettere materialer.

I 1962 ble tilsvarende markundersøkelser på det nærmeste fullført på Østfoldbanens østre linje. Videre er det i 1962 påbegynt tilsvarende undersøkelser i Drammen og Trondheim distrikt. Undersøkelsene vil bli drevet kontinuerlig langs de enkelte banestrekninger i årene fremover. Disse arbeider, som tar sikte på å eliminere urolige eller svake fyllingspartier, vil også føre til mindre vedlikeholdsarbeid, og er således et ledd i de pågående rasjonaliseringsarbeider ved linjen.

Pressing av barkbunter som nyttes til isolasjon mot tele.



Fig. nr. 9.  
Masseskifting i årene  
1946-1970.



### Omballastering

MR-planen forutsetter utskifting av grusbalkast med pukk på hovedlinjene. Kvantum utkjørt ballastpukk har økt jevnt fra ca. 90 000 m<sup>3</sup> i 1959 til ca. 196 000 m<sup>3</sup> i 1962. Totalt er det kjørt ut ca. 592 000 m<sup>3</sup> pukk, og det regnes å gjenstå ca. 1 118 000 m<sup>3</sup>. Det er utført 34,9 % av beregnet arbeid.

Ser man på hva det utkjørte kvantum i 1962 representerer i transporter, tilsvarer det 26 000 stk. Ø2-vogner (rominnhold 7,5 m<sup>3</sup>) eller 1300 togsett à 20 vogner som skal ut på linjen i den årstid da det ellers er stor trafikk. Det er dessverre ikke til å unngå at den rutegående trafikk enkelte ganger blir berørt.

### Skinnebyttning

På grunn av den tiltagende nedsliting av den gamle skinnegangen på en rekke steder, har det innenfor de bane- og bygningstekniske arbeider vært nødvendig å gi skinnebyttningen høyeste prioritet. Det er bra fart i skinnebyttningen nå, og dette tempoet må holdes til det er lagt nye skinner på de dårligere partier på hovedlinjen.

De 49 kgs skinner som ble skiftet inn, ble levert med en halvpart av Christiania Spigerverk, Oslo, og en halvpart av Domnarfvet Järnverk, Borlänge i Sverige, i alt ca. 21 000 tonn. Skinnene fra Spigerverket leveres i lengder på 15 meter og sveises sammen til 30 og 45 meters lengder i Skinesmia,

Alnabru, før de kjøres ut. De svenske skinnene vales i 30 meters lengder og kjøres direkte ut på linjen. De svenske skinnene leveres dessuten i en hardere kvalitet, og legges fortrinnsvis i ytterstregene hvor slitasjen er størst.

Skinnebyttingsplanen forutsetter at det legges 49 kgs skinner på hovedlinjene. Stillingen for disse arbeiders vedkommende er følgende:

Gjenstående arbeider pr. 1.7.59	1080,7 km
Utført i 1962	155,7 km
Gjenstående arbeider pr. 1.1.63	706,9 km
Planlagt utført i 1963	192,3 km
Beregnet gjenstående pr. 1.1.64	514,6 km

Av den planlagte skinnebyttning var det altså ved utgangen av 1962 utført 34,6 %. Ved utgangen av 1963 regner man med å være ferdig med 52,4 % av arbeidene.

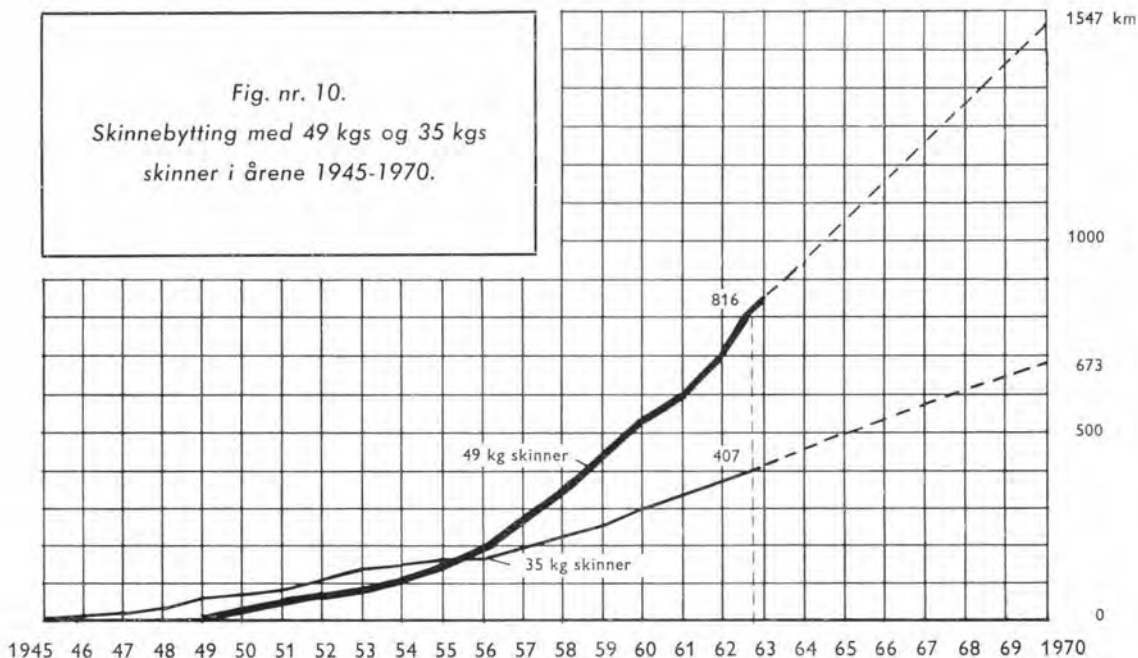
Antall km spør hvor lettere skinner er byttet med henholdsvis 49 kgs og 35 kgs skinner i årene 1945—1962 og den videre gjennomføring av skinnebyttingsplanen fram til 1970, fremgår av fig. nr. 10.

Man legger naturligvis an på å få sammenhengende strekninger i størst mulig utstrekning, men det er det ikke alltid mulig å gjennomføre. Det er sporets tilstand på de enkelte partier som er avgjørende for når skinnebyttningen bør foretas.

På Dovrebanen er det nå 49 kgs skinner sammenhengende fra Oslo til 3 km nord for Lillehammer og nordfra til Berkåk stasjon. På Bergensbanen er



Fig. nr. 10.  
Skinnebyttning med 49 kgs og 35 kgs  
skinner i årene 1945-1970.



det sammenhengende fra Hønefoss til Flå og fra Voss til Hol, slik at det gjenstår 87 km.

Den del av skinnebyttingsplanen som gjelder forsterkning med 35 kgs skinner, omfatter Rørosbanen, Valdresbanen og Solørbanen. For denne del av skinnebyttingsplanen er situasjonen slik:

Gjenstående arbeider pr. 1.7.59	405,3 km
Utført i 1962	43,3 km
Gjenstående pr. 1.1.63	260,3 km
Planlagt utført i 1963	45,3 km
Beregnet gjenstående pr. 1.1.64	215,0 km

Av planen er således utført 35,7 %. Det er vesentlig på Rørosbanen skinnebyttningen er foretatt, og man regner med at forutsetningen om å fullføre forsterkningen i løpet av 1964 vil holde.

#### Forsterket svilledekke

Som et ledd i forsterkningen av skinnegangen legges det tettere med sviller på en del strekninger. Planen omfatter ca. 415 km spor — altså omtrent 10 % av den totale driftslengde. I de 4 sesonger som hittil er gått, har det vært en jevn øking i forsterket lengde — fra 54,4 km i 1959 til 71,2 km i 1962. I alt er 255,7 km spor forsterket på denne måten. Det gjenstår ca. 160 km eller 38 %. Samtidig legges inn betongsviller på spesielle strekninger. Det ble lagt inn ca. 35 000 i 1962.

Omlegging av linjen ved Evanger på Vossebanen gjennom den nye Evanger tunnel ble foretatt høsten 1962, og dermed ble traseen betydelig forbedret over en strekning på ca. 3,5 km.

Det er oppnådd betydelige forbedringer av sporet.

Linjearbeid - Flåmsbana.





og på enkelte strekninger tilfredsstilles de krav som stilles i dag, men det er ennå langt fram. Sporforbedringene i forbindelse med en omfattende mekanisering av linjevedlikeholdet, har gjort det mulig å gjennomføre en gradvis reduksjon av antall linjepersonale. Således er det totale antall (ekskl. sesongarbeidere) redusert med 499 mann i løpet av de siste 3 år.

Det var i 1962 gjennomsnittlig beskjeftiget 5499 mann i linjetjenesten, herav 3700 mann til vedlikeholdsarbeider og bevoktning.

Antall årsverk pr. km driftslengde:

1956-57: 0,99. 1961: 0,87. 1962: 0,79.

#### Utrydding av ugress og krattskog

I 1962 ble det satt i gang et riktig felttog mot ugresset som vokser i sporene og på skråningene langs linjen. Og i løpet av sommeren ble det utført et omfattende arbeid på dette felt. Utgifter til bekjempelse av uønsket vegetasjon i sporet og langs linjen utgjør ca. kr 2,5 mill. Det er ca. 2,5 % av de samlede utgifter til linjevedlikeholdet.

Kampen mot ugresset kan rasjonaliseres ved bruk av nye kjemiske midler som utrydder uønsket vegetasjon, men er ufarlig for mennesker og dyr. Vegetasjon som vokser og utvikler seg i ballasten, har skadelig virkning på grunn av at den fører til opphoping av organisk materiale. Det vegetasjonsfrie belte må minst strekke seg 2,75 m ut fra midten av skinnegangen, og enkelte steder omfatte vannavløpsgrøften utenfor banelegemet. Det vil si 3,5 m ut fra midtlinjen av sporet. I skråningene langs jernbanelinjene kan derimot vegetasjon være ønskelig. Dette først og fremst for å binde jorden og dermed hindre ras. Vegetasjon som er til hinder for kjøresikkerheten og som hindrer utsikt fra toget, må i alle tilfelle fjernes. Særlig gjelder dette kratt som hindrer oversikt ved jernbaneoverganger. Like så må den vegetasjon fjernes som virker skjemmende og som medfører spredning av ugressfrø og ugressplanter inn på naboeiendommer. Trær i seg selv kan være et faremoment for kontaktledninger og toggangen.

Følgende spor og stasjonsarealer ble sprøytet mot ugress i 1962:

Distrikt	Sporlengde Km	Stasjonsareal m <sup>2</sup>	Samlede utgifter Kr
Oslo	632,5	1 037 900	199 485
Drammen	549,2	285 700	104 704
Hamar	111,8	220 817	33 863
Trondheim	572,1	514 175	130 469
Stavanger	101,7	44 000	24 001
Bergen	320,0	67 813	56 334
Narvik	—	62 556	6 121
Sum	2287,3	2 232 961	554 977

Ugresssprøytingen som er utført sommeren 1962, er å betrakte som en førstegangsbehandling og faller dyrere enn vedlikeholdssprøytingen de påfølgende vekstsesonger. Det forutsettes at utgiftene skal reduseres med ca. 20 % i 1963, og ytterligere ca. 20 % i 1964. Sommeren 1965 er det meningen at man helt skal unnlate sprøytingen.

I 1962 ble det også sprøytet med ryggtalesprøyter mot busker og kratt i jernbaneskråninger. I nedenstående tabell fremgår hva som ble utført:

Distrikt	Skråninger, sprøytet på begge sider av sporet. Lengde i km	Samlede utgifter Kr
Oslo	303,1	43 880
Drammen	544,1	32 440
Hamar	43,0	7 020
Trondheim	71,0	9 620
Stavanger	3,5	400
Bergen	45,9	8 040
Kristiansand	25,0	6 060
Narvik	17,0	2 800
Sum	1052,6	110 260

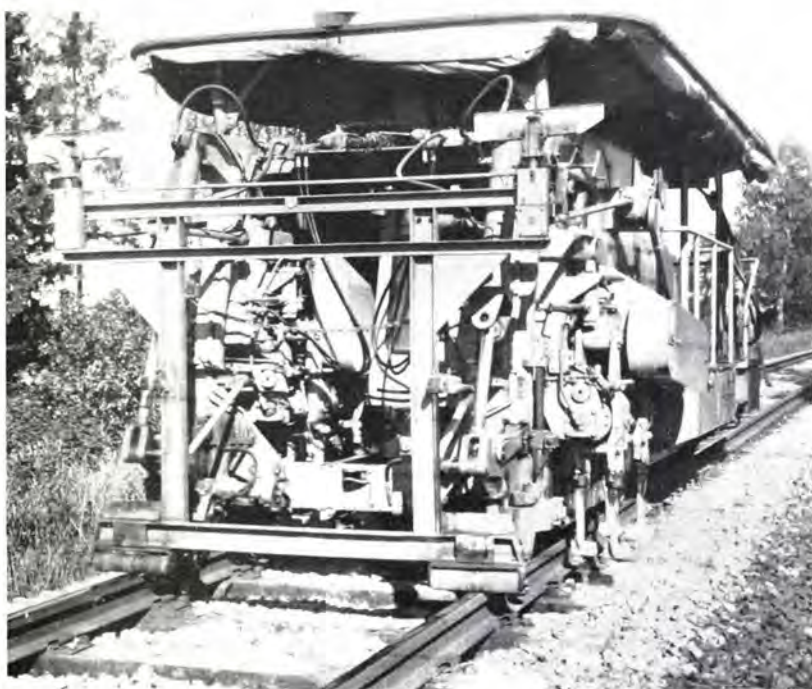
Etter denne oversikt kostet sprøyting med ryggtalesprøyte ca. kr 110 pr. km i gjennomsnitt.

Sprøyting mot ugress, busker og krattskog som ble gjennomført i 1962, ga meget gode resultater og erfaringer. På grunn av dette er sprøytingen økt i 1963 og resultatet ventes å bli enda bedre.

Sprøyting mot ugress langs linjen.







Automatisk niveller — og svillepakkemaskin.

### 5. 1. 2. Maskinelt hjelpeutstyr

Den vesentligste del av maskinparken benyttes for linjearbeidene. Planer for fornyelse og utvidelse av maskinparken på dette felt blir innen rammen av det teknisk og økonomisk forsvarlige bearbeidet samtidig med planleggingen for utvidet mekanisering av linjevedlikeholdet. Dette har medført gode resultater både økonomisk og kvalitativt og har medført reduksjon av antall personale beskjeftiget i linjetjenesten. Man har oppnådd god utnyttelses-

Hjulgående snøfreser.



grad for maskinene til tross for at i vårt klima må enkelte arbeider avbrytes i vintermånedene. For verkstedene er imidlertid dette meget beleilig idet de større reparasjonsarbeider på vedkommende maskiner kan utføres om vinteren. Dette gjelder bl. a. svillepakkmaskiner samt de små gravemaskiner som brukes for masseskifting.

Det er i 1962 gjennom Hovedstyrets maskinsentral anskaffet maskiner for ca. kr 3,7 mill. Blant disse kan nevnes: 2 hjulgående lastemaskiner i 14-tonns klassen (en maskinart som hittil har vært meget lite anvendt ved NSB), 2 beltetraktorer (dozer og lastemaskin), 10 hjultraktorer med gravemaskin, lasteapparat og snøfreser av stor type, 14 lastetraktorer med kran, tipp og tilhengervogner (sistnevnte bygget av NSB etter fabrikkens tegninger og ved bruk av importerte deler), 5 inspeksjonsdressiner av middels størrelse, noen mindre kompressorer og endel mindre maskiner av diverse typer. Svillepakkmaskiner er spesielt omtalt nedenfor. Enkelte maskiner og lastebiler er også anskaffet direkte til distrikter og anlegg for permanent bruk der.

En del eldre, nedslitte maskiner er solgt, bl. a. 3 beltetraktorer, 1 gravemaskin og en del kompressorer. På området svillepakkning har det i de senere år vært gjort meget for å rasjonalisere arbeidet og forbedre kvaliteten. Endel arbeider må fortsatt utføres med små maskiner (aggregat samt 4 pakkere). Det er i 1962 kjøpt ytterligere 25 av disse samt en maskin av letteste skinnegående type. Men det er de store automatiske skinnegående maskiner hvor disse kan anvendes, som reduserer omkostningene vesentlig.

I 1962 har det for den gjennomgående høydejustering av sporet vært i bruk 3 store skinnegående svillepakkmaskiner. Det ble innkjøpt 1 i 1956, 1 i 1957 og 1 i 1959 (typene VKR 01 og 03). De to nyeste er bygget om til type VKR 04, dvs. at de har fått utstyr for løfting og automatisk høydejustering. Ved denne ombygging kan mannskapsstyrken reduseres fra 17 til 4 mann ved 1 skift og fra 33 til 7 mann ved 2 skift. De ombygde maskiner har arbeidet på 2 skift hele sesongen og har tilsammen justert 324 km spor. Kapasiteten har variert en del. Ved maksimal løftehøyde, ca. 50 mm, vil man oppnå 200-220 m justert spor pr. effektiv time. Den eldste maskinen har pakket i alt 150 km spor med en gjennomsnittlig kapasitet på 275 m pr. effektiv time. Denne maskin ble ombygget til type VKR 04 vinteren 1962-63. Man vil også gå til innkjøp av en ny maskin av samme type slik at man i sesongen 1963 vil ha 4 maskiner av type VKR 04 i arbeid. Utvidelse av maskinparken hemmes ved at det er vanskelig å skaffe habile maskinkjørere og kyndig personale for vedlikehold av maskinene. Det er absolutt nødvendig med flere kvalifiserte folk på dette felt. Det vil gi bedre betjening av maskinene og bedre vedlikehold. Utgiftene vil innsparers ved bedre effekt og færre driftsavbrudd. Opplæring av maskinkjørere foretas til dels ved Hovedstyrets maskinsentral, til dels i distriktene og på anleggene. For de større maskiner bistår som oftest maskinleverandøren i opplæringen. På grunn av de store



avstander er det imidlertid vanskelig å få instruert alle.

I avdelingens verksted er verkstedutstyret komplett, og man har også etter hvert fått noen flere verkstedarbeidere. Det arbeides også for å få bedre serviceverksteder i distriktene. I Drammen distrikt innredes verksted på Hokksund og for Hamar distrikt forberedes bygging.

### 5.1.3. Bruer

På Rørosbanen er det bygget en ny undergang ved Alvdal, og en rekke mindre småbruer er ombygget ved utskifting av de gamle stålverbygninger med nye overbygninger av prefabrikerte armerte betongelementer. Videre er nye stålverbygninger levert til bruene over Hovda og Sorknesevjen, og montering av ny bru over Glomma i omlagt linje ved Steinviken er påbegynt.

På strekningen Kongsvinger—Flisa er ny stålverbygning til bru over Vingersnøret levert og montert på siden av linjen for senere innskifting. Videre er levert nye stålverbygninger til bruene over Jammerdalså, Piksrudå, Navnå og Prestå samt undergang ved Brandval.

På strekningen Eina—Fagernes er ny stålverbygning levert til bruene over Minneelva, Mittveita og Kronborg elv.

### 5.1.4. Snørydding, flomskader og ras

I 1962 var det stort sett rimelige snøforhold, men streng kulde. En usedvanlig lang og kald ettervinter forårsaket større telehiving enn normalt. Hurtig snøsmelting på våren forårsaket endel snø- og jord-

ras. Således kjørte et fullsatt påsketog inn i et jordras på Dovrebanen, og samme dag ble linjen brutt i ca. 50 m lengde mellom Elverum og Øksna av flom. Vestafjells fikk snøoverbygningene en hard medfart av snømengdene, og på Sørlandet bevirket det ustadige været en helt usedvanlig nedising av skinnegangen på Setesdalsbanen og Treungenbanen.

### 5.1.5. Bygninger

Rasjonaliseringen av godstrafikken har satt sitt preg på byggevirkksomheten når det gjelder bygging og ombygging av godshus.

Av større bygg som har vært under oppføring kan nevnes Stavanger godshus, garasjeanlegg for bildriften i Åndalsnes og verksted og garasjeanlegg for bildriften i Trondheim.

Distriktsjefbolig i Dramen er under oppføring.

Halden stasjonsbygning gjennomgår en omfattende ombygging og modernisering, hvor første del av byggearbeidet er ferdig.

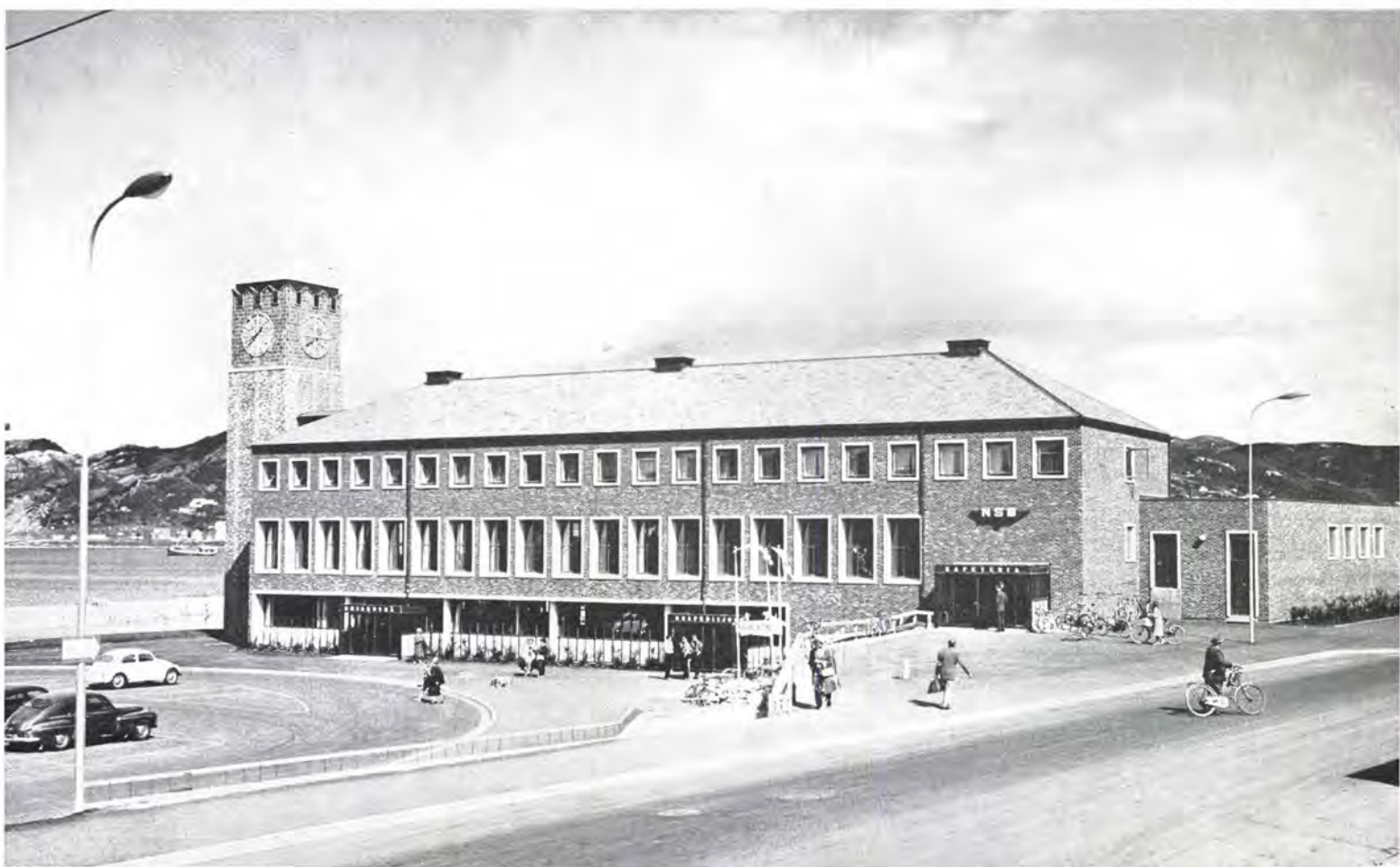
I Bodø er stasjonsbygning, godshus og lokstall fullført. Stasjonsbygningen dekker et areal på 750 m<sup>2</sup> og bygningen er oppført i 3 etasjer med en to-etasjes sidefløy. Godshuset dekker et areal på 1500 m<sup>2</sup> og lokstallen et areal på 1850 m<sup>2</sup>.

Ved Åndalsnes er nytt godshus fullført. Godshuset inneholder såvel kjøle- som varmerom og dekker et areal på ca. 1000 m<sup>2</sup>.

Om- og påbygninger av godshus og godskontorbygninger har blant annet vært foretatt ved Grorud og Bryn stasjoner.

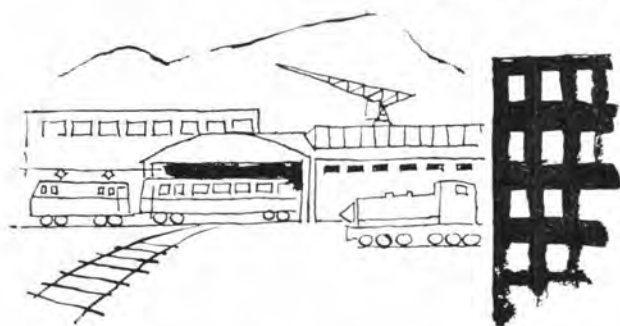
Det er i 1962 utført moderniseringsarbeider ved en rekke stasjonsbygninger, og det er bygget boliger for ledningstjenesten samt noen nye vokterboliger.

Bodø stasjonsbygning.





## 5. 2. Verksteder og rullende materiell



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

Statsbanene vedlikeholder og reparerer sitt rullende materiell ved egne verksteder, som pr. 31.12.62 beskjeftiget i alt 2919 mann (ekskl. administrasjons-personale).

Verkstedene på Grorud, i Oslo, Drammen, Trondheim og til dels Bergen og på Hamar er de av Statsbanenes verksteder som er utbygget til å påta seg de større arbeidsoppgaver, mens de andre tildeles oppdrag av noe mindre størrelsesorden.

Fortsatt elektrifisering av hovedbanene og dieslisering av skiftesektoren har resultert i at arbeidsopdragene ved Statsbanenes verksteder er blitt redusert og arbeidskraft derved lediggjort til andre oppgaver.

Verkstedet på Grorud reparerer alle elektriske lokomotiver, endel damplokomotiver og utfører hovedrevisjon av dieselskiftelok. ekskl. motorer og transmisjoner. Ved verkstedet er det også satt i gang bygging av personvognboggier, type Minden-Deutz. Pr. 31.12.62 er det levert 66 boggier. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 327 mann.

Verkstedene i Oslo utfører hovedpuss på person-, post-, konduktørvogner og restaurantvogner samt revisjon av forbrenningsmotorvogner og reparasjon av godsvogner. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 761 mann.

Ved verkstedet i Drammen utføres hoved- og mellomrevisjon samt hovedpuss av alle elektriske

motorvogner, hovedpuss av person-, post- og konduktørvogner og reparasjon av godsvogner. Verkstedet i Drammen er dessuten sentralverksted for hovedrevisjon av lokomotivkjeler. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 657 mann.

Ved verkstedet på Hamar utføres reparasjon på person- og godsvogner. Som spesialoppdrag har verkstedet vedlikehold av kjølevogner og fabrikkasjon av vogn- og stasjonspresenninger. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 189 mann.

Ved verkstedet i Trondheim foretas hovedpuss av 1. kl. sovevagner og for øvrig reparasjon av person-, post- og konduktørvogner og godsvogner. Dette verksted reviderer damplokomotiver, alle dieseltoglokomotiver og den overveiende del av forbrenningsmotorvognene. Dessuten revideres her motorer og transmisjoner for dieselmateriell. Ved verkstedet er det fullført bygging av en serie åpne godsvogner. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 529 mann.

Ved verkstedet i Bergen utføres hovedpuss på person-, post- og konduktørvogner samt reparasjon av godsvogner. Ved verkstedet er det satt i gang bygging av 2 serier skiftetraktorer på henholdsvis 13 og 14 stk. Av den første serie er pr. 31.12.62 levert 5 traktorer. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 192 mann.

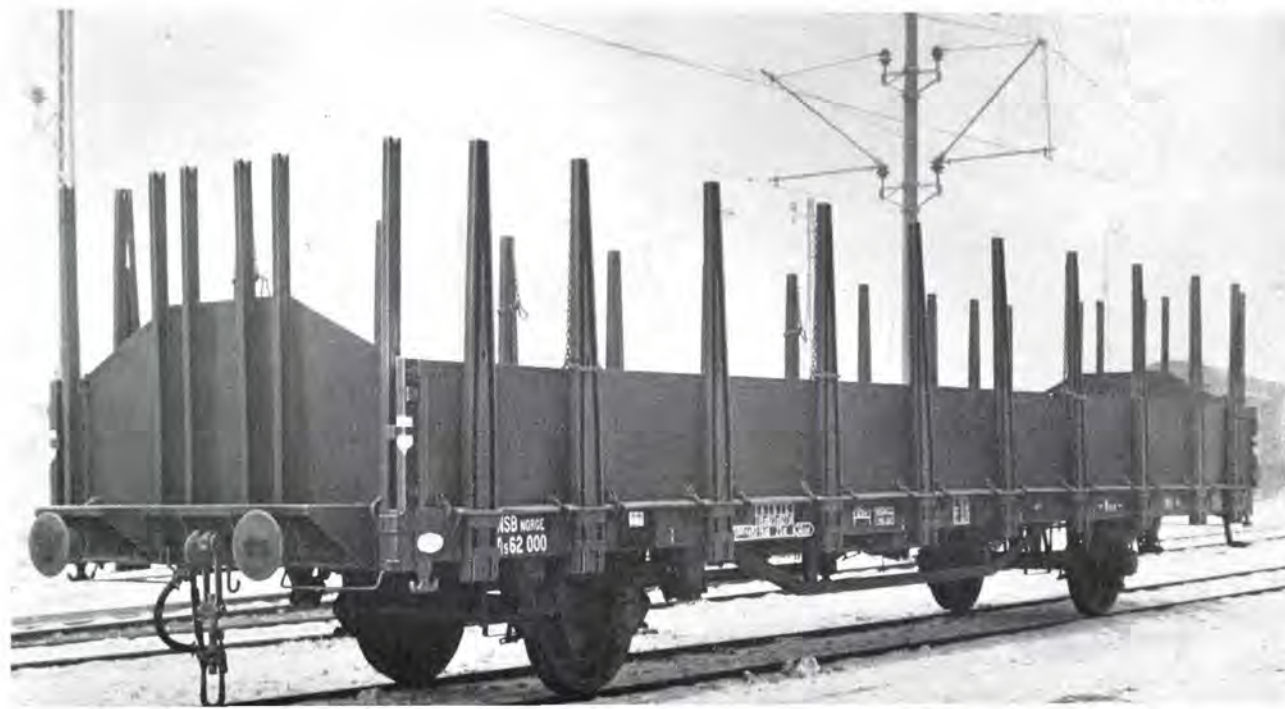
Verkstedet i Stavanger reparerer person- og godsvogner og forbrenningsmotorvogner. Det er dessuten satt i gang bygging av en serie på 200 åpne godsvogner (litra T1 5) med verkstedene Grorud, Drammen og Kristiansand som underleverandører av seksjoner og deler. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 83 mann.

Verkstedet i Kristiansand vedlikeholder lokomotiver og vogner. Verkstedet er for øvrig i gang med sammensveising av sideseksjoner for ovennevnte 200 stk. T15-vogner. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 78 mann.

Narvik distrikts verksted reparerer elektriske og damplokomotiver samt vogner for Ofotbanen. Arbeidsstyrken pr. 31.12.62 var 103 mann.

Alle verksteder tilføres dessuten fortsatt forskjellige slags ekstra arbeidsoppgaver for Statsbanenes øvrige fagområder.

Ny vogntype T1 5.



Tabell nr. 14. Bestand av trekkraftaggregater.

	Lokomotiver (normalspor <sup>1</sup> )						Motorvogner (normalspor <sup>1</sup> )								
	Damp			Elektriske			Diesel			Elektriske			Forbr. motorvogner		
	1949-50	1961	1962	1949-50	1961	1962	1949-50	1961	1962	1949-50	1961	1962	1949-50	1961	1962
Antall i alt pr. 31.12 <sup>1</sup> .....	477	256	237	72	150	151	1	39	48	41	105	105	78	88	85
Disponible for driften (gj.snittlig)	459	260	216	72	144	144		35	44	41	102	105	61	85	84
Ute av drift for reparasjon:															
Antall .....	130	60	50	9	16	19		5	6	7	12	11	21	15	15
I prosent .....	28	23,1	23,2	13	11,1	13,2		14,3	13,6	17	11,2	10,5	34	17,7	17,9
Nyrepærte .....		56	49		74	70		8	9		85	84		81	81

<sup>1</sup> Tallene for 1949-50 gjelder pr. 30.6.

### 5.2.2. Det rullende jernbanemateriell

Bestanden av trekkraftaggregater i 1949-50, 1961 og 1962 framgår av tabell nr. 14.

Statsbanene hadde pr. 31.12.62 i alt 237 normalspor<sup>1</sup> damplokomotiver mot 256 pr. 31.12.61. 19 er utrangert. Av det samlede antall på 237 er det pr. 31.12.61 fra driften hensatt 55 damplokomotiver. Utrangering og hensettelse av damplokomotiver vil fortsette i det tempo som overgang til elektrisk trekkraft og dieseltrekkraft gjør mulig.

I 1962 er det tilført driften 49 nyrepærte (HR/MR) damplokomotiver, mot 56 i 1961.

Pr. 31.12.62 hadde Statsbanene i alt 151 elektriske lokomotiver mot 150 pr. 31.12.61. 1 stk. type El 1 er utrangert, og 2 nye lok. av type El 13 er levert fra norske verksteder.

I 1962 er det tilført driften 70 nyrepærte elektriske lokomotiver mot 74 i 1961.

Pr. 31.12.62 hadde Statsbanene 105 elektriske motorvogner; det samme som pr. 31.12.61.

I 1962 er det tilført driften 84 nyrepærte elektriske motorvogner mot 85 i 1961.

Antall motorvogner med forbrenningsmotor (normalspor) var pr. 31.12.62 i alt 84, hvorav 12 tilhører 6 dieselhydrauliske ekspresstogsett.

Pr. 31.12.62 hadde Statsbanene 48 diesellokomotiver som fordeler seg slik:

23 dieselhydrauliske skiftelokomotiver type Di 2, og 25 dieselelektriske toglokomotiver type Di 3.

I tabell nr. 15 er det gitt en oversikt over bestanden av jernbanevogner (ekskl. smalspor<sup>1</sup> vogner) i 1949-50, 1961 og 1962. Som et felles mål for vognparken nyttes benevnelsen aksler. De fleste personvogner er 4-akslede, mens den overveiende del av godsvognene er 2-akslede.

Tabell nr. 15.

	Antall aksler		
	Pr. 30.6.50	Pr. 31.12.61	Pr. 31.12.62
Person-, post- og konduktørvogner .....	4063	4782	4788
Godsvogner <sup>1</sup> .....	25644	23095	22163

Dersom alle plasser i personvognene regnes som sitteplasser, er antallet 60 084.<sup>2</sup> Herav er rene sitteplasser 56 680<sup>3</sup> og køyer 3404.

I 1962 er det fra Statsbanenes verksteder tilført driften 81 nyoppussede person-, post- og reisegodsvogner.

Statsbanenes godsvogner representerer samlet en togstamme på ca. 90 km. Bæreevnen for disse vogner utgjør ca. 182 000 tonn.

Av tabell nr. 16 framgår at aldersfordelingen for personvogner og godsvogner er ugunstig. Normal brukstid bør ikke overstige 45 år for godsvogner og 35 år for personvogner.

Oversikten viser at NSB fortsatt har i drift et stort antall gamle vogner som ikke er tidsmessige og meget kostbare å vedlikeholde.

Tabell nr. 16. Aldersfordeling for gods- og personvogner (normalspor) pr. 1.1.63.

Alder år	Antall godsvogner	Antall personvogner
1—5	512	87
6—10	603	104
11—15	950	109
16—20	844	50
21—25	1016	38
26—30	661	48
31—35	267	54
36—40	1112	114
41—45	1357	230
46—50	—	141
46—68	3423	—
51—68	—	310
Sum	10745	1285

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

<sup>2</sup> Motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 31.12.62 i alt 11 331.

<sup>3</sup> Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 19 spisevogner Statsbanene hadde pr. 31.12.62 var 736.



### 5.2.3. Levering av rullende materiell

I perioden 1.7.49—31.12.62 er det levert nytt rullende materiell til en verdi av ca. kr 531 mill.

Herav utgjør:

Trekkmateriell	ca. kr 317,4 mill.
Personvognmateriell	ca. kr 136,4 mill.
Godsvognmateriell	ca. kr 75,6 mill.
Diverse	ca. kr 1,5 mill.

Følgende materielltyper er levert:

#### *Trekkmateriell:*

- 60 elektriske toglokomotiver.
- 4 elektriske malmtog-lokomotiver for Ofofbanen.
- 12 elektriske skiftelokomotiver.
- 39 elektriske motorvogner for forstadstogsett.
- 30 elektriske motorvogner for mellomdistansetogsett.
- 1 damplokomotiv (for Aurskog—Hølandsbanen).
- 25 dieselelektriske toglokomotiver.
- 23 dieselhydrauliske skiftelokomotiver.
- 8 dieselmotorboggvogner, type 87 (små).
- 35 dieselmotorboggvogner, type 86 og 91 (store).
- 56 diesel skiftetraktorer.
- 2 diesel ekspresstogsett.

#### *Personvognmateriell:*

- 49 stål personboggvogner (turistvogner).
- 1 stål salongvogn.
- 33 stål personboggvogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett).

- 35 stål personboggvogner (styrevogner for elektriske forstadstogsett).
- 30 stål personboggvogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett).
- 30 stål personboggvogner (styrevogner for elektriske mellomdistansetogsett).
- 47 stål personboggvogner (sovevogner).
- 20 stål personboggvogner (person- og konduktørvogner).
- 6 stål restaurantvogner.
- 10 stål post- og konduktørvogner.
- 35 lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner type 86 og 91.

#### *Godsvognmateriell:*

1792 godsvogner (579 G4, 404 G5, 10 Gtl5, 20 Gtk5, 530 Tl4, 1 Tl5, 200 L4, 20 To4, 20 Gx, 1 Tr5, 1 Tro4, 1 Tro5, 1 Trqo og 4 U5).

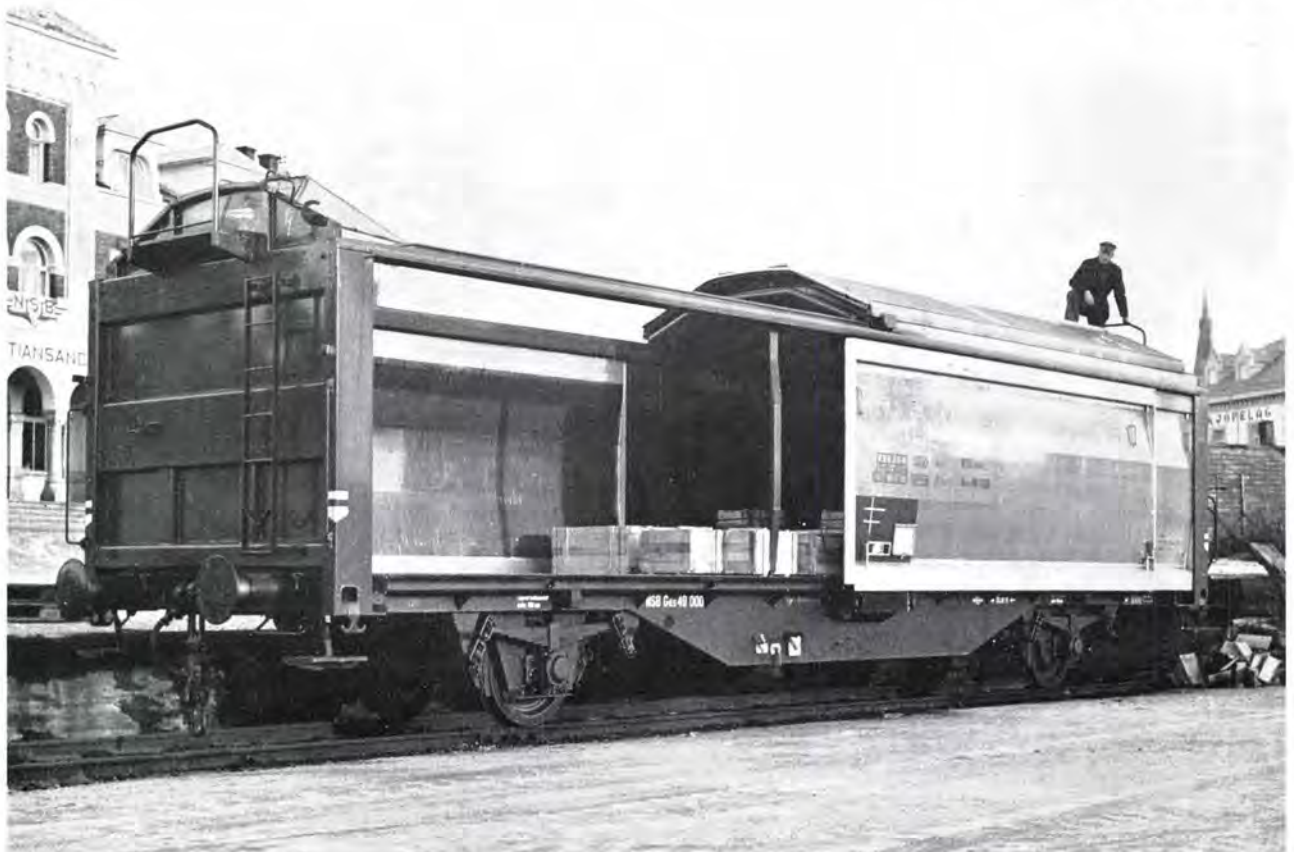
#### *Diverse:*

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

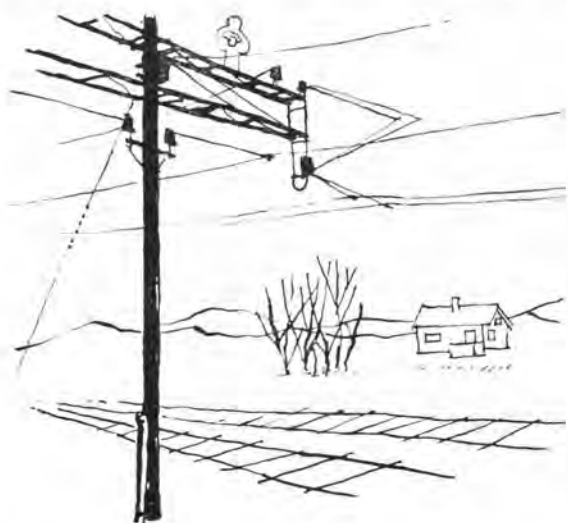
### 5.2.4. Bestillinger av rullende materiell

Statsbanene hadde pr. 31.12.62 i bestilling rullende jernbanemateriell for i alt kr 90,9 mill., som fordeler seg med kr 41,4 mill. på trekkmateriell og med kr 49,5 mill. på person- og godsvognmateriell.

Ny vogntype Gtl5.



### 5. 3. Elektrotekniske anlegg



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

I løpet av året 1962 ble 138 km elektrifisert bane tatt i bruk, idet strekningen Hønefoss—Ål ble åpnet for elektrisk drift den 1.11.62.

Den elektrifiserte driftslengde utgjorde ved årsskiftet 1962-63 i alt 1827 km, eller ca. 42 % av en total driftslengde på 4330 km.

Av elektrifiseringsplanen fra 1952 gjenstår følgende strekninger pr. 31.12.62:

Bergensbanen Ål—Voss .....	157 km
Jaren—Gjøvik .....	52 km
Hamar—Dombås—Trondheim .....	427 km

Strekningen Jaren—Gjøvik vil bli åpnet for elektrisk drift i løpet av året 1963, og høsten 1964 regner man med at det vil være klart for det første elektriske tog over Bergensbanens høyfjell, slik at samme trekkaggregat kan brukes fra Oslo til Bergen.

Uttaksanlegget for trefasekraft i Oslo Lysverkers kraftstasjon i Hol ble tatt i bruk i september 1962 samtidig med at NSB's fjernledninger Hol—Ål og Svenkerud—Nesbyen ble satt under spenning.

En ny omformerstasjon ved Nesbyen ble satt i drift den 1.11.62. Denne stasjonen er ubemannet, og fjernstyres fra Hønefoss over to tråder i telefonkabelen. Vaktstående i kontrollstasjonen kan manøvrere brytere, starte og stoppe omformere, lese av strømmer, spenninger, temperaturer m. v. og ha full oversikt over stasjonens drift. Dette er den første fjernstyrte omformerstasjon ved NSB. Fra før er to transformatorstasjoner i Drammen distrikt fjernstyrt, men fjernstyring av en omformerstasjon er meget mer omfattende enn fjernstyringen av en transformatorstasjon.

Ved fjernstyring av matestasjoner spares overvåkingspersonale, idet vaktstående maskinist ved en stasjon kan betjene flere stasjoner samtidig. Investeringen til fjernkontrollutstyret oppveies omtrent av det man sparer i utgifter til boliger som ellers må bygges ved betjente matestasjoner.

Av kontaktlednings-skillebryterne på Bergensbanen blir et stort antall fjernstyrt. Dette er for øvrig nå vanlig ved alle nye elektrifiseringsanlegg.

Ved Bergensbanen er for tiden to omformerstasjoner under bygging. Som nevnt i forrige driftsberetning bygges dessuten en omformerstasjon ved Drammenbanen som det første ledd i planene for forsterkning av strømforsyningsanleggene i Osloområdet. Neste tiltak etter denne plan er bygging av en ny omformerstasjon for transportable omformere i Sarpsborgområdet. Den eldre omformerstasjon i dette området vil bli nedlagt, og de fastmonterte maskiner der vil bli satt inn som forsterkning av to andre stasjoner ved Oslo.

Av andre større arbeider ved de elektriske baner bør nevnes den pågående modernisering av kontaktledningsanlegget på Tinnosbanen og bygging av forbigangsledning Hjuksebø—Notodden.

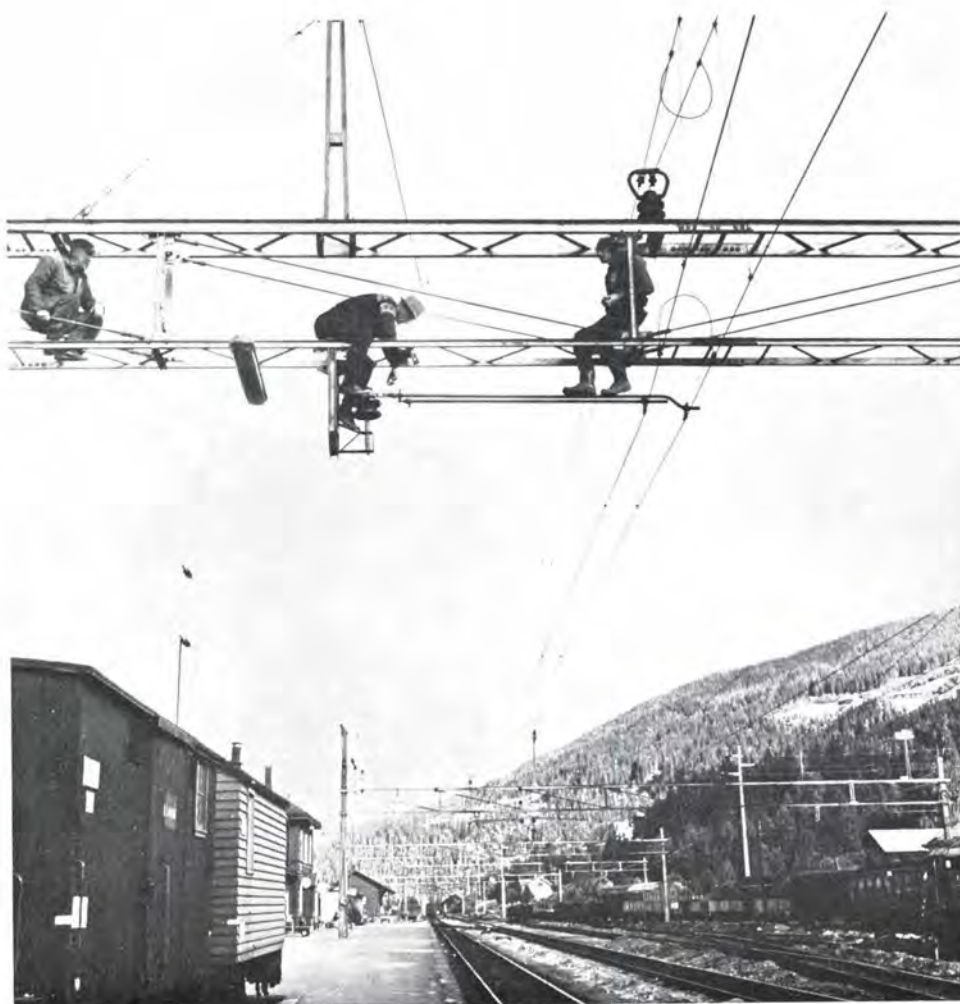
Oppgaver over øking i driftslengde, energiforbruk og energipris for de senere år finnes i tabell nr. 17.

Utviklingen i den elektrifiserte banedrift fra 1952 til 1962 er vist grafisk i fig. nr. 11.

Tabell nr. 17. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m.

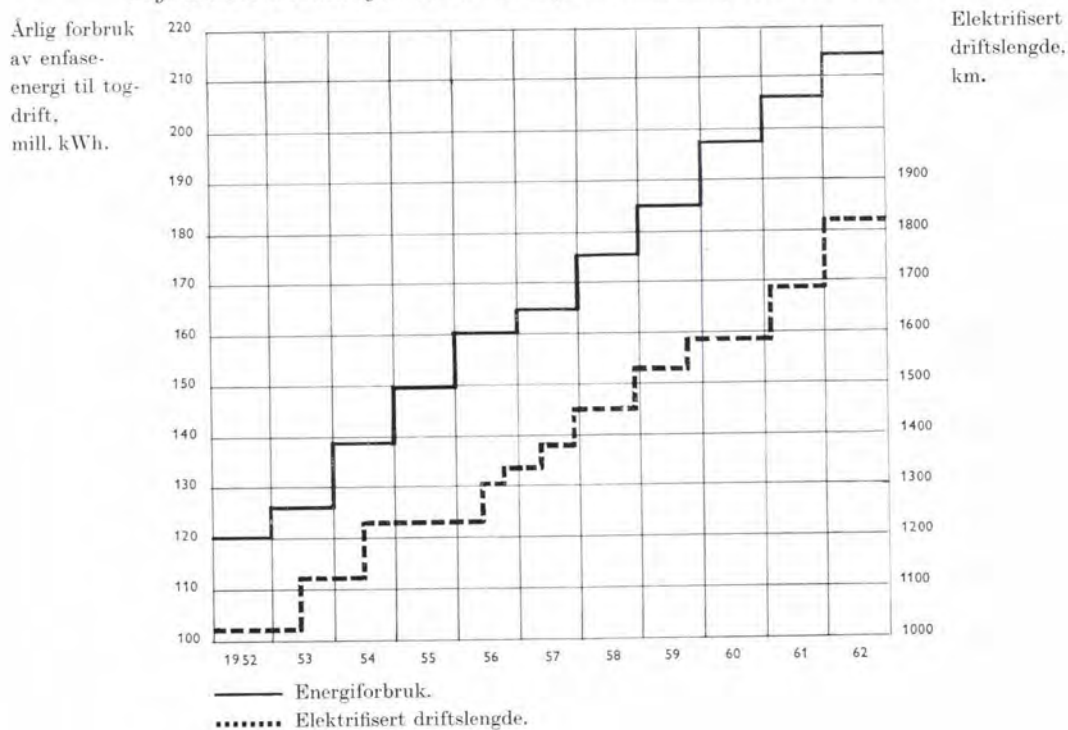
År	Elektrifisert i alt ved utgangen av perioden		Erfaset energi	
	Driftslengde	Sporelengde	Mill. kWh	Kostende, ekskl. utgifter til omforming og fordeling Mill. kr.
	km	km		
1953—54	1123	1536	131	3,5
1954—55	1230	1677	147	4,0
1955—56	1303	1797	154	4,6
1956—57	1380	1891	164	6,7
1957—58	1450	1970	170	6,3
1958—59	1529	2071	179	6,5
1959—60	1585	2150	191	6,7
1961	1689	2287	206	7,2
1962	1827	2449	215	7,3





Elektrifiseringsarbeid ved Ål, Bergensbanen.

Fig. nr. 11. Utviklingen i den elektrifiserte banedrift i årene 1952-1962.



### 5.3.2. Sikringsanlegg

Nye sikringsanlegg bygges vesentlig på de strekninger som i henhold til «Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen av 1958» skal utstyres med automatisk linjeblokk og fjernstyring (CTC). Det har vist seg ønskelig for disse anlegg å foreta en del endringer i signalreglement og utførelse. Man har bl. a. innført at signaler omkobles fra «kjør» til «stopp» når togets første aksel passerer signalet. Hittil er signalet først blitt omkoblet fra «kjør» til «stopp» når togets siste aksel har passert. Likeledes blir stasjoner på CTC-strekninger utstyrt med utkjørssignaler for hvert togspor. Disse og andre endringer belinger at det må foretas en del forandringer ved allerede byggede relésikringsanlegg når automatisk linjeblokk og CTC skal monteres. I driftsåret 1962 har automatisk linjeblokk og CTC vært under montering på Ofotbanen, og kabelarbeider er utført på strekningen Stavanger—Egersund for automatisk linjeblokk og CTC. Det er bestilt automatisk linjeblokk for strekningene Lillestrøm—Hamar og Lillestrøm—Magnor.

Arbeidet med sikring av planoverganger med automatiske vegsignaler eller automatiske vegbomanlegg skrider raskt fram. Det ble i driftsåret 1962 tatt i bruk 29 automatiske vegsignalanlegg og 16 automatiske vegbomanlegg, og de fleste av de offentlige planoverganger er nå sikret med automatisk vegsikringsanlegg.

I 1962 er følgende anlegg tatt i bruk:

20 komplette sikringsanlegg ved følgende stasjoner:

Holstad	Barkåker
Spydeberg	Porsgrunn
Slitu	Vikersund
Grorud	Tretten
Høvik	Melhus
Sandvika	Moi
Asker	Helleland
Sande	Stavanger
Holm	Sokna
Nykirke	Nesbyen

7 fjerntilte elektriske håndsignalanlegg.

16 automatiske vegbomanlegg.

29 automatiske vegsignalanlegg.

1 manuelt vegbomanlegg (el. drevet).

1 manuelt vegsignalanlegg.

Pr. 31.12.62 var følgende antall og typer sikringsanlegg i drift ved Statsbanene:

209 komplette sikringsanlegg (ekskl. blokkposter).

59 enkle sikringsanlegg.

105 fjerntilte elektriske håndsignalanlegg.

178 automatiske vegsignalanlegg.

21 manuelle vegsignalanlegg.

28 manuelle vegbomanlegg.

86 automatiske vegbomanlegg.

124 km spor er utstyrt med manuell linjeblokk.

99 km spor er utstyrt med linjeblokk med sporisolerings.

1 fjernstyringsanlegg i Lieråsen (fjernbetjent fra Spikkestad stasjon).

Automatisk vegbomanlegg ved Borre.





### 5. 3. 3. Svakstrømsanlegg

#### *Kabelanlegg*

I forbindelse med elektrifiseringsanleggene ble det i 1962 tatt i bruk telefonkabel på strekningen Hønefoss—Gol. Kabelanlegg var i gang mellom Jaren og Gjøvik, og materiell ble bestilt for framføring av kabelanlegg Voss—Myrdal i fellesskap med Telegrafverket.

Utenom elektrifiseringsanleggene ble kabelanlegget Narvik—Riksgrensen montert og tatt i bruk.

Kabelanleggene på Meråkerbanen og Dovrebanen fortsatte etter planen i samarbeid med Telegrafverket, men ingen nye kabelstrekninger ble satt i drift på disse anleggene i 1962. Kabel ble bestilt for videre fortsettelse av anleggene i 1963.

I 1962 ble i alt 4490 sambandskilometer kabel tatt i bruk, mens 565 sambandskilometer luftlinjer ble revet.

#### *Andre svakstrømsanlegg*

I 1962 ble det bestilt følgende større anlegg:

Telefonforsterkere for Dovrebanen.

Blokktelefonanlegg for Ofotbanen.

Blokktelefonanlegg for Stavanger—Egersund.

Blokktelefonanleggene er et ledd i utbyggingen av CTC-anleggene på nevnte strekninger.

Forandringen i statistikken for jernbanens telefonsentraler, apparater og høyttaleranlegg er uvesentlig siden forrige driftsberetning.

Antall automatsentraler er 8, ikke 7 som anført i beretningen for 1961.

### 5. 3. 4. Sterkstrømsanlegg

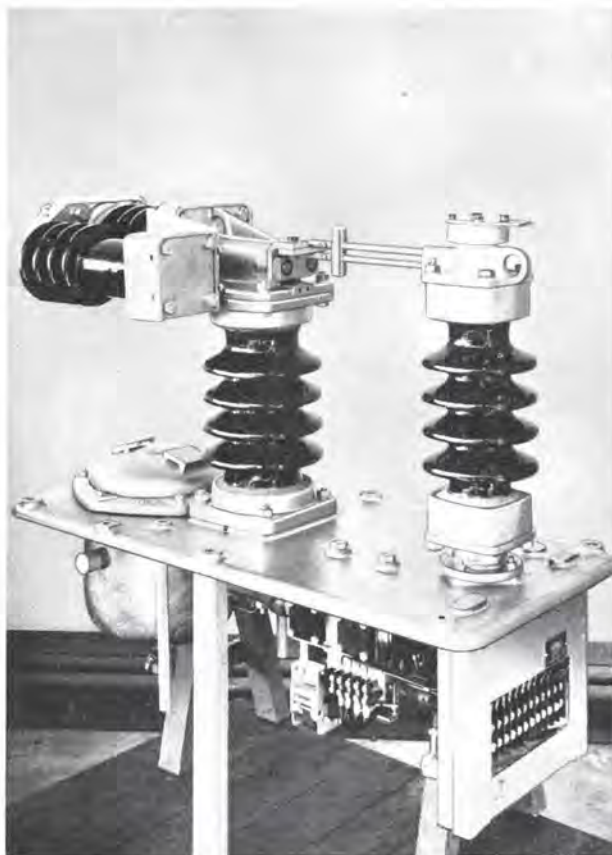
Av anlegg som er fullført i 1962 kan nevnes lokomotivstallen i Bodø, restaurantbygningen i Stavanger, Nesbyen omformerstasjon og godshuset på Åndalsnes.

I forbindelse med elektrifiseringen, er tomtelys omlagt og modernisert på strekningen Hønefoss—Geilo og Roa—Eina.

Tomtelys er omlagt og modernisert på mange stasjoner, bl. a. ved Skien, Borgestad, Notodden, Alvdal, Tynset og Heimdal.

Elektrisk sporvekseloppvarming blir montert på alle sentralstilte sporveksler ved nye sikringsanlegg. Stasjoner på CTC-strekninger vil også bli utstyrt med elektrisk sporvekseloppvarming.

I driftsåret 1962 er 150 sporveksler ferdig montert, slik at man nå har i alt 450 sporveksler utstyrt med elektrisk sporvekseloppvarming. Den samlede installasjon utgjør ca. 1500 kW.



Moderne trykkluftbryter til elektriske lokomotiver.

## 5. 4. Drift og trafikk



### 5. 4. 1. Takstpolitikken

NSB's takstpolitikk baseres prinsipielt på å holde takstene på et nivå som vil gi det beste driftsøkonomiske resultat. Konkurransen fra andre transportmidler er imidlertid meget stor, og det må derfor vises den aller største varsomhet ved takstforhøyelser. Jernbanen kan ellers risikere å miste så stor trafikk ved en eventuell takstforhøyelse at denne bare blir illusorisk.

Takstregulativet for godstransportene er i sine grunntrekk bygget på verditakstsystemet. Gjennom de takstforhøyelser som har funnet sted, særlig i årene etter 1945, har man imidlertid i en viss utstrekning forlatt verditakstsystemet i og med at de høyere takstklasser er forhøyet mindre enn de lavere klasser.

Videre er de høyeste og laveste takstklasser sløyfet. På denne måte har man gradvis forberedt overgangen til et mer utpreget vektclassesystem på basis av selykost.

Hovedstyret har nedsatt et utvalg med det oppdrag å fremlegge forslag til et nytt takstsystem under mest mulig hensyntaken til transportenes kostnader og transportsituasjonen.

Siden 10.10.60 er det iverksatt forsøk med prøvetakster for 5-, 10-, 15- og 20-tonns vognlaster uten hensyn til varenes art og verdi i forbindelsen Oslo/Grefsen—Åndalsnes og omvendt. Disse forsøk viser gode resultater, men har ennå ikke kunnet slå ut med full tyngde da de må kombineres med visse tekniske forbedringer av transporten og omlæssinger i Åndalsnes.

Den betydelige nedgangen i persontrafikken antas for en dels vedkommende å skyldes det stadig økende antall personbiler, men også konkurransen fra flyene gjør seg sterkt gjeldende.

### 5. 4. 2. Godstakstene

I driftsåret 1962 har godstakstene gjennomgått følgende endringer:

*Fra 1.1.62:*

10 % forhøyelse av stykkgodstakstene.

5 % forhøyelse av voglasttakstene og fraktene for levende dyr.

Minstefraktene ble forhøyet slik:

Ilstykkegodssendinger (unntatt pakkegods) til kr 4,00 pr. sending.

Ilgod i vognlaster til kr 80,00 pr. vogn.

Fraktgod i vognlaster til kr 70,00 pr. vogn.

*Fra 1.7.62:*

15 % forhøyelse for ekspressgod, pakkegod og lokalgod.

15 % forhøyelse for ilstykkegod klasse 1s og 1s (2 tonn).

15 % forhøyelse for fraktstykkegod klasse 2.

10 % forhøyelse for fraktstykkegod klasse 3 og 4.

15 % forhøyelse for levende dyr.

15 % forhøyelse for ilgod, vognlaster og fraktgod vognlaster klasse 5.

10 % forhøyelse for fraktgod vognlaster klasse 6, 7, 8 og 9.

Minstefraktene ble forhøyet slik:

Ilgod i vognlaster til kr. 90,00 pr. vogn.

Fraktgod i vognlaster til kr. 80,00 pr. vogn.

### 5. 4. 3. Persontakstene

I driftsåret 1962 har persontakstene gjennomgått følgende endringer:

*Fra 1.1.62:*

Takstene for soveplassbilletter ble forhøyet fra kr 12,50 til kr 15,00 på 2. klasse, og fra kr 25,00 til kr 30,00 på 1. klasse. Avgiften for sitteplass i vanlige tog ble forhøyet fra kr 1,00 til kr 2,00.

*Fra 1.7.62:*

15 % forhøyelse for enkeltbilletter og dobbeltbilletter, billett kort og reisegods.

10 % forhøyelse for månedsbilletter og ukekort.

### 5. 4. 4. Togordningen

Innføring av sommertid fra og med 18.3.62 til og med 16.9.62 bevirket at rutene for togene til og fra utlandet i dette tidsrom måtte legges ca. 1 time senere.

#### *Hovedbanen*

Mellom Hamar og Oslo Ø ble det satt inn et nytt togpar for å dekke den lokale trafikk. Samtidig ble i alt 5 tog på strekningen Oslo Ø—Hauerseter—Eidsvoll—Hamar innstilt. Tog 307 (Oslo Ø—Otta) fikk redusert kjøretiden med ca. 1 time.

#### *Dovrebanen-Rørosbanen*

Øking av kjørehastigheten på strekningen Grorud—Hamar til 100 km/t, og ønsket om en hurtigere togforbindelse med Gudbrandsdalen og Østerdalen til og fra Oslo, førte til endel omlegginger av person-



togrutene. Blant annet fikk tog 301 en time senere avgang fra Oslo Ø, med samme ankomsttid til Trondheim som tidligere. Tog 1201, som kjøres i sommertiden, hadde tidligere avgang fra Oslo Ø kl. 8.30, men fikk fra ruteendringen 1962 en strammere rute med færre stopp, og avgangstiden fra Oslo Ø ble utsatt til kl. 10.10.

#### *Nordlandsbanen*

På strekningen Fauske—Bodø ble Nordlandsbanen åpnet for persontrafikk den 1.2.62 etter at banen var åpnet for godstrafikk til Bodø 1.12.61. Den offisielle åpning av Nordlandsbanen fram til Bodø ble foretatt av H. M. Kongen 7.6.62.

#### *Vestfoldbanen*

På strekningen Skoppum—Horten ble 4 togpar innstilt på hverdager, og samtlige tog sløyfet på helligdager. Togene er erstattet med busser.

#### *Bratsbergbanen*

Mellom Skien og Brevik ble en del lokaltog innstilt fra 2.12.62.

#### *Sørlandsbanen*

Driften på Setesdalsbanen ble nedlagt 1.9.62. I forbindelse med nedleggingen ble det innstilt endel lokaltog mellom Kristiansand og Grovane.

Godstog 5802 Stavanger—Oslo V ble innstilt fra ruteendringen 1962 og erstattet med et hurtiggående godstog 5800 fra Stavanger kl. 16.05 til Oslo V kl. 03.05.

#### *Bergensbanen*

Strekningen Hønefoss—Ål ble åpnet for elektrisk drift den 1.11.62.

Tog 609, som kjøres i sommertiden, fikk 25 min. senere avgang fra Oslo Ø, med samme ankomsttid til Bergen som tidligere.

Ruten for godstog 5503 ble strammet på strekningen Ål—Bergen, med ankomst Bergen kl. 7.15 mot tidligere kl. 7.55.

#### **5. 4. 5. Salgsvirksomheten**

Det utførende salgsarbeid foregår ved egne salgskontorer i distriktene, samt ved stasjonene og reisebyråene. Arbeidet har vært konsentrert om tiltak for å møte konkurransen. På godssiden er arbeidet med å etablere «dør til dør»-transporter for vognlaster intensivert, og denne linje vil også bli fulgt i tiden framover i den utstrekning det er formålstjenlig. For øvrig er arbeidet med transportavtaler og kundebesøk det dominerende i salgsarbeidet på godssiden. Arbeidet med å aktivisere personalet for salgsartikler har fortsatt, bl. a. ved egne salgskurs.

På persontrafikksiden ble «togkatalogen» ferdig og distribuert. Katalogen gir en hendig oversikt over alle de viktigste dag- og nattog på hovedlinjene med togsammensetning og plan over de enkelte vogner. Dessuten finner man alle nødvendige data og opplysninger om hvilke steder og kontorer som har med plassbelegg å gjøre. Et lenge følt savn for våre salgssteder var dermed dekket.

Et nytt billettsystem med felles billettformular for lokale kupongstrekninger og for samtrafikk ble innført høsten 1962. Dette medførte at arbeidet med nye salgsoverenskomster med private reisebyråer ble tatt opp. Ordningen byr på vesentlige lettelser og besparelser for byråene. Samtidig med de nye kontrakter ble også provisjonen for salg av NSB-billetter økt, slik at agentene nå får en grunnprovisjon og deretter en avtrappet tilleggsprovisjon alt etter størrelsen av årssalget.

Et tilbud ble sendt NSB's agenter i Norge hvorved de fikk anledning til å legge opp individuelle akkordreiser med tog og samtrafikerende båtlinjer. Reisene kan legges opp lokalt i Norge og til Danmark, Sverige eller Finland. For salget av billetter til disse reiser ytes vanlig salgsprovisjon pluss en ekstra provisjon (bonus).

Reisebyrået i London.







Påsketraffikk.

En naturlig følge av den økende konkurranse er en ytterligere intensivering av reklamevirksomheten og en mer spesifisert markedsføring av våre «varer». I 1962 ble det trykt og distribuert ca. 870 000 brosjyrer, foldere, flygeblad og plakater med hovedvekten lagt på de større salgstiltak som nordiske rundturer, billige norske rundreiser, honnørbilletter, billige feriebilletter, søndagsbilletter, rabatt- og billett kort og generelle moderasjoner. For alle disse tiltak ble det også gjennomført annonsering i dags- og fagpressen både som rikskampanjer og lokalt i distriktene. Enkelte tiltak ble fulgt opp med direkte forsendelser av reklamemateriell til spesifiserte kundegrupper hvor dette ble funnet formålstjenlig.

For en del av NSB's salgstiltak er det laget serieutstillinger til egne og private reisebyråer, og en rekke byråer er forsynt med enkeltutstillinger.

NSB deltok med egen stand på 5 større messer og utstillinger i 1962. Både person- og godstrafikksektoren ble her presentert.

For NSB's godstransport er det i 1962 trykt og distribuert brosjyrer for takster, moderne hjelpemidler og generelle tiltak, foruten en del trykksaker for annen virksomhet i godssektoren. Også innen denne sektor ble det gjennomført annonsekampanjer i pressen, både for NSB-transport generelt og for de enkelte tiltak.

#### 5. 4. 6. Effektiviseringstiltak

I 1962 ble det planlagt og delvis gjennomført forskjellige tiltak for å øke effektiviteten. Man skal nedenfor peke på de viktigste.

De siste år har vist en klar tendens til stagnasjon i persontrafikken. Ser man på utviklingen fra 1949-50 til 1962, finner man at antall persontogkm har økt med hele 40 %, antall personkm har økt med 15 %, og antall reiser har gått ned med 1,5 %. Fra en økonomisk synsvinkel må denne utvikling sies å være betenkelig, og man har derfor besluttet å gjennomføre undersøkelser av persontrafikkavviklingen på forskjellige strekninger. Ved disse undersøkelser vil man søke å oppnå en bedre samordning av trafikkavviklingen mellom bil og bane, slik at man kan få en økonomisk tilfredsstillende avvikling av trafikken med et transportapparat tilpasset behovet.

Det er tidligere utført persontrafikkundersøkelser på en del strekninger. Lokaltrafikken Kristiansand—Grovane ble omlagt i 1962, og når det gjelder Skreia- og Solørbanen er forslagene om trafikkomlegging tatt opp til realitetsbehandling.

Arbeidet med organiseringen av godstransportene går videre. For så langt som mulig å kunne gi en ubrutt transportkjede, forsøker man der det lar seg



gjøre å ta i bruk forskjellige typer beholdere, pallboks og lastpaller. Kraner og andre tekniske hjelpemidler som letter omlastingen er også av stor viktighet for å skaffe «dør til dør»-trafikk. En del 15 tonn bakk-kraner og 3 tonn svingkraner er tatt i bruk der behovet er størst, og flere er bestilt.

Når det gjelder godsframføringen i framtiden, må det satses på knutepunkttrafikk. Man har satt i verk planlegging av slik trafikk mellom Lillehammer og Åndalsnes, som er valgt som prøvestrekning. Det vil i årene framover bli lagt den største vekt på etablering av denne godstrafikkordning.

I trafikksterke forbindelser må transporttidene baseres på «natt-trafikk» for transporter over avstander opp til 600 km, slik at gods som innleveres før arbeidstidens slutt den ene dagen, kan være hos mottakeren ved arbeidstidens begynnelse neste dag. Trafikken må besørges av raske og mest mulig direktegående godstog mellom de forskjellige knutepunkter. Fra knutepunktene oppsamles eller fordeles godset med bil, eventuelt skiftetraktor.

For å kunne framføre godset mellom de større trafikksentra om natten, og for å kunne ta imot en ventet trafikkøking, vil det bli nødvendig å framføre større godstog enn i dag. Ellers vil togettheten i det begrensede tidsintervall kunne bli så stor at den umuliggjør en rasjonell togframføring.

Med dette utgangspunkt arbeides det både med spørsmål om bedre trekraft og lengre kryssingsspor. Man overveier å gå til ytterligere øking av trekraften på elektrifiserte baner ved å anskaffe en ny type 6-akslet elektrisk lokomotiv (type 14), eller ved multipellkobling av lokomotiver av typene 11 og/eller 13. Forutsetningen for bruk av den økte trekraft er at kryssingskapasiteten ved stasjonene er tilstrekkelig. Dette har gjort det nødvendig å ta opp spørsmålet om kryssingssporenes lengde til ny vurdering, og i 1962 ble det fastsatt nye retningslinjer for disse.

Sammenslåing av il- og fraktgodsekspedisjonene ved enkelte stasjoner er fortsatt aktuell, og i de nærmeste år vil antakelig ca. 15 store og små ekspedisjonssteder bli berørt.

Byggingen av moderne sikringsanlegg ved stasjonene fortsetter. I 1962 ble det således tatt i bruk 20 komplette sikringsanlegg.

Det er satt opp prioritetsliste for bygging av CTC-anlegg (fjernstyrte sikringsanlegg). Det første anlegg — Ofofbanen — vil være ferdig i 1963 og øvrige anlegg følge etter hvert. Automatiske linjeblokk-anlegg Oslo—Grefsen, Asker—Sandvika og Sandvika—Lysaker ventes ferdige i løpet av 1963.

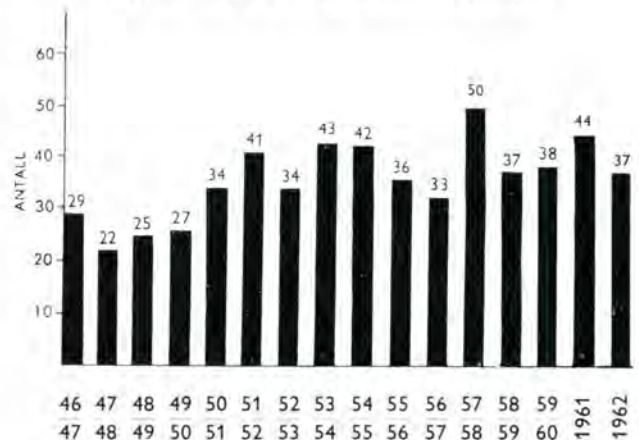
Arbeidet med sikringen av planoverganger fortsetter.

For å effektivisere skiftetjenesten ytterligere er det bestilt 46 dieselskiftelok og traktorer for levering i 1963-64. Anskaffelsen av de nye skifteaggregatene vil gi betydelige personalbesparelser.

I MR-planen er det gitt en oversikt over de sidelinjer hvor trafikkgrunnlaget er så svakt at nedlegging bør overveies nærmere.

Setesdalsbanen ble nedlagt 1.9.62. Den årlige besparelse i denne forbindelse er beregnet til ca. kr 1,5 mill.

Fig. nr. 12. Uhell på planoverganger.



#### 5. 4. 7. Uhell og ulykkestilfelle

Det samlede antall driftsuhell i 1962 viser en mindre tilbakegang i forhold til 1961, og tilsvarer omtrent gjennomsnittet for de siste 5 år. Ved alle driftsuhell blir det foretatt grundige undersøkelser for å klarlegge årsaksforholdet.

Også i 1962 er det gruppene «avsporinger» og «uhell på planoverganger» som skiller seg ut som de klart største, med henholdsvis 41 og 37 uhell.

Antall uhell på planoverganger fremgår av fig. nr. 12.

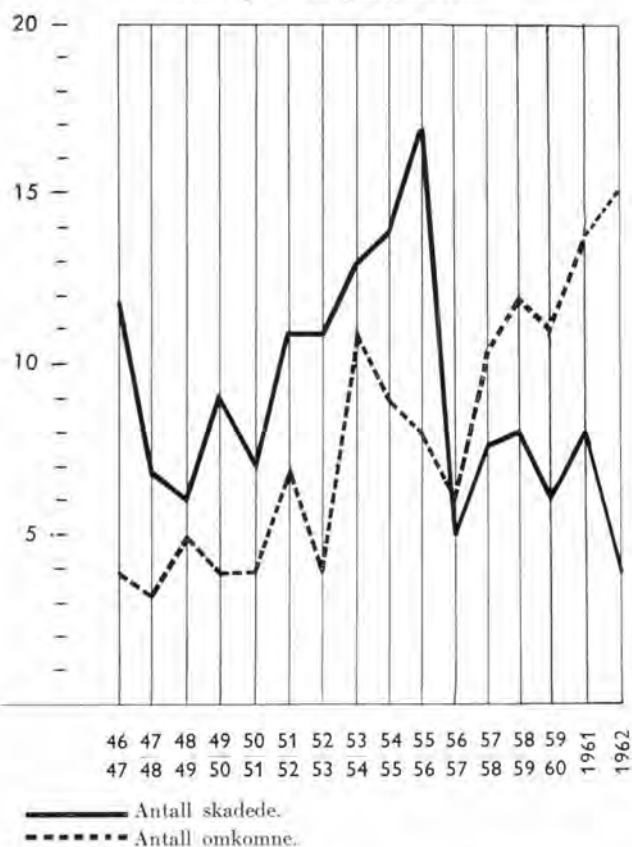
Antall drepte ved ulykker på planoverganger viser en mindre stigning i 1962, til tross for at *antall uhell var mindre* enn gjennomsnittet for de siste 5 år. Årsaken til denne stigning er at ved en av ulykkene ble 5 personer drept og 1 alvorlig skadet. Tilsammen ble 15 personer drept og 4 skadet ved planovergangsuhell i 1962 (se fig. nr. 13). Stadig flere planoverganger blir utstyrt med automatisk sikring, og i 1962 ble 45 nye anlegg tatt i bruk. Dessverre er imidlertid ikke respekten for signaler hos de veifarende så stor som den burde være.

Ingen reisende ble drept ved sammenstøt eller avsporinger, og bare 1 kom til skade. 2 reisende ble drept ved avstigning eller fall fra tog i bevegelse.

Tabell nr. 18. Omkomne reisende, tjenestemenn mv.

År	Reisende	Tjenestemenn	Utenforstående	Sum	Omkomne reisende pr. 100 mill. personkm
1949—50	9	5	7	21	0,59
1950—51	18	9	13	40	1,18
1951—52	5	7	20	32	0,32
1952—53	3	8	10	21	0,20
1953—54	5	7	22	34	0,33
1954—55	4	2	23	29	0,25
1955—56	3	4	12	19	0,19
1956—57	3	5	21	29	0,17
1957—58	2	6	17	25	0,15
1958—59	4	4	21	29	0,23
1959—60	1	4	16	21	0,06
1961	2	6	20	28	0,11
1962	2	2	19	23	0,12

Fig. nr. 13. Antall skadede og omkomne ved planovergangshull.



Personalantallet fordelte seg slik pr. 31.12.62:

Administrasjons- og ekspedisjonspersonale	86
Sjåførere og hjelpere	666
Verksted- og garasjepersonale	146
Sum	898

En sammenlikning med antallet pr. 31.12.61, sett bort fra personale i bistilling og fra lånt og utlånt personale, viser at antall faste er steget med 28, ekstra med 7 og sesong med 3.

Antall personale ved bilrutene i gjennomsnitt for året gikk opp fra 664 til 692.

Antall vognkm pr. mann gikk ned fra ca. 24 500 km i 1961 til ca. 24 100 km i 1962. Tilsvarende beregning pr. sjåfør gir praktisk talt samme resultat for begge år, nemlig ca. 34 200 km.

Av faste anlegg som ble fullført og tatt i bruk i 1962 var en mindre garasje i Setskog.

Trafikktallene for bilrutefriften i 1962 sammenliknet med 1961, er følgende:

	1961	1962
Vognkm persontrafikk	14 185	14 384
Vognkm godstrafikk	2 417	2 527
Antall reiser	14 923	15 479
Antall personkm	203 579	215 720
Gods i tonn	88	92
Antall tonnkm	5 573	6 218

I oversikten er inkludert 407 tusen busskm og 103 tusen reisende i turbilkjøring.

Antall vognkilometer i persontrafikk økte med ca. 1 %. Sett i sammenheng med økningen i antall busser er dette lite og medfører at gjennomsnittsløpet pr. vogn i persontrafikk gikk ned fra ca. 45 000 km i 1961 til ca. 43 200 km i 1962.

Antall vognkm i godstrafikk økte med ca. 5 % og gjennomsnittsløpet pr. vogn gikk opp fra ca. 19 700 km i 1961 til ca. 20 900 km i 1962.

Antall reiser gikk opp med ca. 4 %, og antall personkm gikk opp med ca. 6 %. Den gjennomsnittlige utnyttelse av plassene gikk ned fra 34 % i 1961 til 33 % i 1962.

Antall tonn gods gikk opp med ca. 5 % til tross for en nedgang i midlere antall godsvogner. Oppgangen svarer prosentvis til økningen i antall vognkilometer og førte til 5 % bedre utnyttelse av transportevnen som i 1962 var 58 %.

Gruppen godsutkjøringer og godsbilruter hadde stort sett uforandret trafikk med en liten nedgang for godsutkjøringene og tilsvarende stigning for godsbilrutene.

Trafikktallene er følgende:

	1961	1962
Antall vognkm ved godsbilrutene	424	442
Gods i tonn (Statsbanenes)		
Biltransport, Oslo, ikke medregnet	85	84
Antall tonnkm ved godsbilrutene	672	679

Utnyttelsen av godsbilrutenes transportevne lå på 30,6 %.

Driftsresultatet viser underskudd både for bilrutefriften, godsutkjøringen og godsbilrutene, og fremgår av tabell nr. 19.

Arsakene til avsporingene fordeler seg med ca. 2/3 på feil ved skinnegang og rullende materiell, og resten på forskjellige andre årsaker. I de fleste tilfelle er det godsvogner som har sporet av.

I alt er 23 personer omkommet og 31 personer skadet ved driftshull i 1962. Gjennomsnittstallet for siste 5-års periode er henholdsvis 26 og 33.

I tabell nr. 18 er det satt opp en oversikt over antall omkomne i årene 1949-50—1962.

#### 5. 4. 8. Bildrift

Bildriften omfattet i 1962 11 egentlige bilruter, dessuten 5 godsutkjøringer og 9 godsbilruter (kretskjøringer). 4 av godsbilrutene ble kjørt av private entreprenører.

Den midlere rutelengde har undergått bare små forandringer fra 1961 til 1962.

I samkjøring med SJ har NSB opprettholdt «Europabus»-linjene Oslo—Göteborg og Oslo—Karlstad. Dessuten har NSB deltatt i turistruten Oslo—Bergen («Fjord-Line»).

Ved årets utgang besto bildriftens bilpark av følgende enheter (bestand pr. 31.12.61 i parentes):

Busser	336	(308)
Kombinerte biler	12	(12)
Godsbiler	204	(205)
Tilhengere	32	(31)

Gjennomsnittsalderen for busser og kombinerte vogner var 6,2 år, og for gods- og trekkvogner 6 år. De tilsvarende tall for 1961 var 6¼ og 7 år.



Ved bilrutene gikk inntekt pr. vognkm opp fra 146 øre i 1961 til 153 øre i 1962.

Sum inntekter gikk i 1962 opp med ca. 7 % eller ca. kr 1 617 000. Ca. 69 % av denne merinntekt eller kr 1 110 000 skrev seg fra persontrafikken som i 1962 innbrakte ca. 83 % av inntektene. Ca. 29 % av merinntektene eller kr 463 000 skrev seg fra gods- trafikken som i 1962 innbrakte ca. 15 % av inntektene.

Tabell nr. 19.

	1961 Kr.	1962 Kr.
Inntekter ved bilrutene .....	24 200 998	25 818 276
Inntekter ved godsutkjøringene og godsbilrutene .....	4 739 377	5 284 590
Sum inntekter .....	28 940 375	31 102 866
Utgifter ved bilrutene .....	24 007 197	26 807 248
Utgifter ved godsutkjøringene og godsbilrutene .....	5 122 222	5 700 093
Sum utgifter .....	29 129 419	32 507 341
Overskudd ved bilrutene .....	193 801	— 988 972
Overskudd ved godsutkjøringen og godsbilrutene .....	— 382 845	— 415 503

Den resterende del av merinntekten, ca. 2 % eller ca. kr 44 000, tilsvarer oppgangen i inntektsgrup- pene «Postbefordring» og «Andre inntekter».

Bilrutenes utgifter i 1962 økte samtidig med ca. kr 2,8 mill. eller ca. 12 % fra 1961.

Merutgiften fordelte seg slik:

Lønnsutgifter .....	kr 2 002 000	eller 16 %
Bidrag til trygder .....	kr 179 000	eller 38 %
Materialer mv. ....	kr 719 000	eller 9 %
Avskrivninger .....	kr — 100 000	eller — 3 %

Av merutgiften til lønn skyldtes ca. 75 % lønns- forhøyelser og ca. 25 % øking i personalantallet.

Mens lønnsutgifter og bidrag til trygder i 1962 utgjorde 55 % av totalutgiftene, var tilsvarende tall for 1961 53 %.

Utgiftene pr. vognkm gikk opp fra 145 øre i 1961 til 159 øre i 1962.

#### Takster

I løpet av 1962 ble personkm-taksten hevet fra 13 til 14 øre ved Karmøyruta og fra 12 til 13 øre ved Stavangerrutene. Dessuten fulgte Haukelirutas godstakster automatisk med ved jernbanens takst- forhøyelse pr. 1.7.62.

Bilvaskeri for Lägendalsruta i Svarstad.





## 5. 5. Administrasjon og personale



### 5. 5. 1. Personalpolitikken

Rasjonaliseringsarbeidet ved NSB har ført til betydelig personalreduksjon og ytterligere reduksjon ventes. Om personalantallet kan reduseres i takt med den naturlige avgang (som dreier seg om 400-800 mann pr. år) vil avhenge av tempoet i gjennomføringen av rasjonaliseringstiltakene. Dette er igjen avhengig av de årlige bevilgninger. Etter den oversikt man nå har, må man regne med en beskjeden rekruttering i de fleste tjenestegrener i årene framover. Det må i denne forbindelse også has for øye at en fortsatt stans i rekrutteringen fører til en u hensiktsmessig aldersfordeling som kan skape vanskeligheter i fremtiden.

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. 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 videre-trening 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, kurser o. l.) får anledning til å skaffe seg impulser og ideer som kan komme til nytte innen Statsbanene.

### 5. 5. 2. Personalantall og lønnsutgifter til dette

Ved Statsbanenes drift (inkl. bildriften, men ekskl. jernbane- og elektrifiseringsanleggene) var det i 1962 gjennomsnittlig sysselsatt i alt 23 626 tjeneste-

Tabell nr. 20.

Tjenestetid	Antall personale		Alder	Antall personale	
	Abs.tall	pst.		Abs.tall	pst.
0—5	1 599	7,3	16—20	405	1,8
6—10	1 539	7,0	21—25	736	3,4
11—15	3 701	16,8	26—30	1 321	6,0
16—20	5 276	24,0	31—35	2 239	10,2
21—25	5 022	22,9	36—40	3 218	14,7
26—30	2 589	11,8	41—45	4 330	19,7
31—35	393	1,8	46—50	3 589	16,3
36—40	386	1,7	51—55	2 390	10,9
41—45	1 010	4,7	56—60	1 809	8,2
46—50	303	1,4	61—65	1 767	8,1
51—55	29	0,1	65—70	162	0,7
Ikke fordelt	119	0,5			
Sum	21 966	100,0	Sum	21 966	100,0

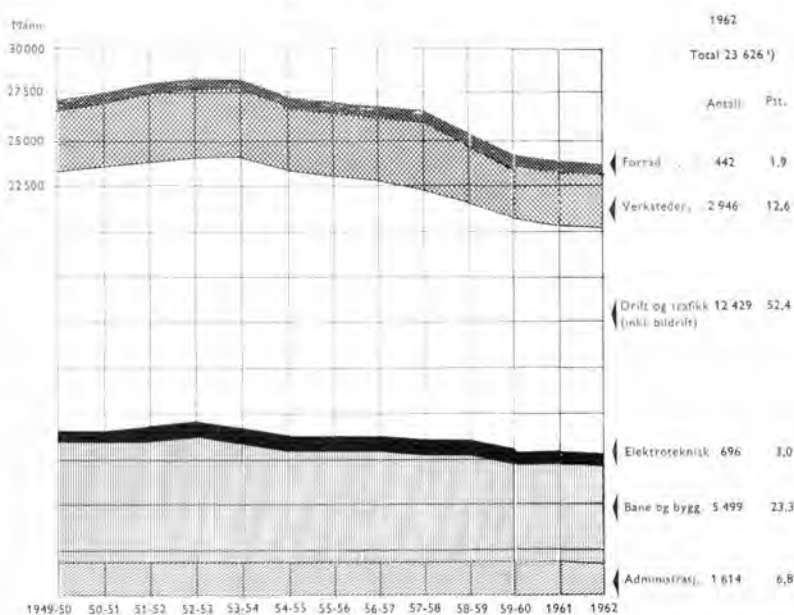
menn, dvs. en nedgang på i alt 118 mann sammenlignet med 1961.

Tabell nr. 20 viser hvordan antall tjenestemenn (fast og ekstra) ved Statsbanenes drift fordeler seg på tjenestetid og alder pr. 30.6.63.

Statsbanenes personale har i 13½-års perioden 1949-50—1962 gått ned med netto 3661 mann eller 12 %. *Høyeste og laveste gjennomsnittlige personalantall i tidsrommet etter 1949-50 finner vi i henholdsvis 1952-53 og 1962. Differansen (dvs. nedgangen i tiden 1952-53—1962) utgjør 4693 mann (jfr. tabell nr. 21). Se også fig. nr. 14.*

De totale utbetalte lønninger har siden 1949-50 steget med kr 275,7 mill, eller med 122,3 %. Stigningen i lønnsutgiftene er derfor en direkte følge av

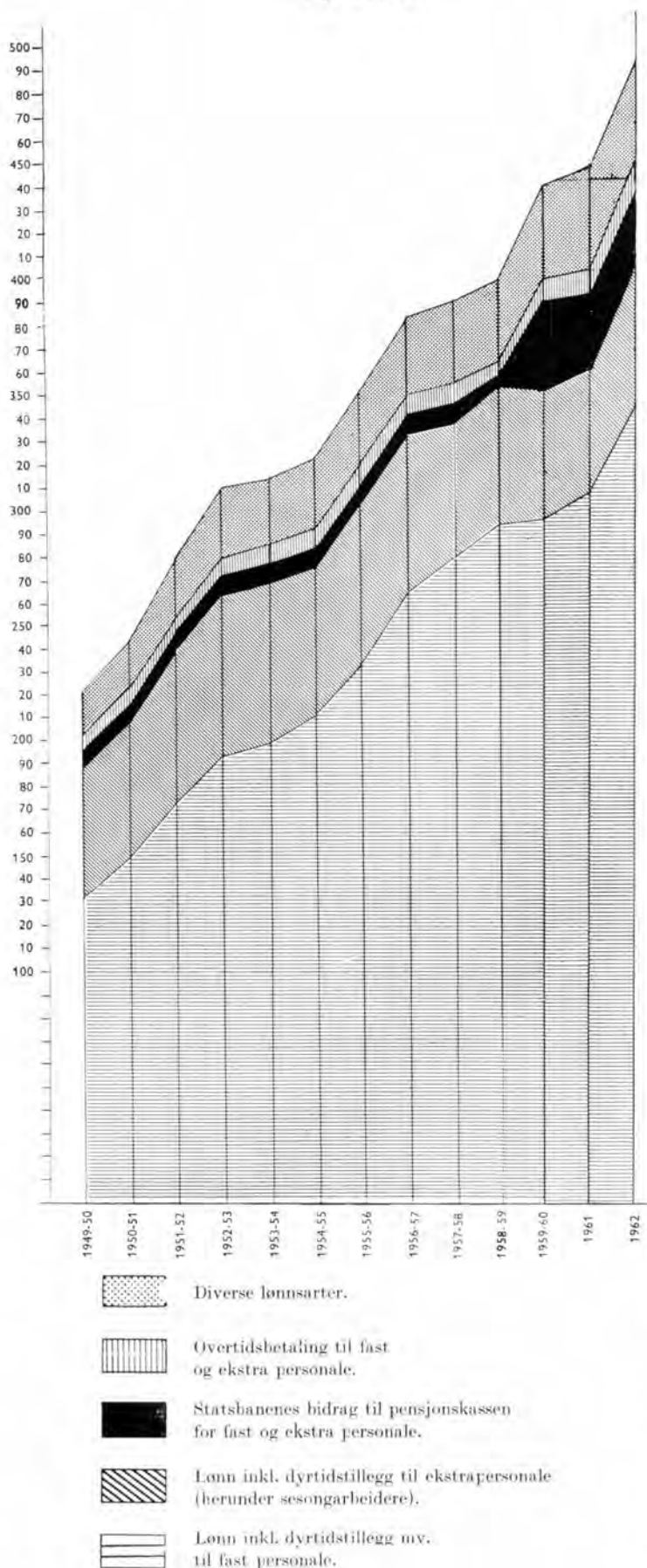
Fig. nr. 14.



<sup>1)</sup> Herav 1 472 sesongarbeidere



Fig. nr. 15.



Tabell nr. 21.

	Fast ansatt personale	Gjennomsnittlig antall	
		Stadig tjenestgjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere	sum
1949—50	17 818	0 469	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
1961	19 474	4 270	23 744
1962	19 254	4 372	23 626

selve lønnsutviklingen, idet personalantallet som nevnt er gått tilbake.

Man viser til tabell nr. 22 hvor det er gitt en oversikt over antall personale i 1961 og 1962 samt lønnsutgifter for samme år.

De totale lønnsutgifter i årene 1961 og 1962 fordelt på de viktigste lønnsarter, framgår av tabell nr. 23.

Fig. nr. 15 viser utviklingen i de totale lønnsutgifter for driftsårene 1949-50—1962.

### 5. 5. 3. Lønnsutviklingen

Lønnsregulativet for offentlige tjenestemenn gjeldende fra 1.1.48 ble vedtatt av Stortinget den 1.7.48.

Gjennomføringen og senere endringer av regulativet fram til 31.12.61 er det gjort detaljert rede for i tidligere driftsberetninger.

I 1962 har det skjedd følgende lønnsendringer for statens tjenestemenn:

Med virkning fra 16.1.62 ble det vedtatt en ny indeksregulering av lønningene. Indeksreguleringen ble gjennomført ved at alle satsene i statens alminnelige lønnsregulativ og i sjefsregulativet ble øket med et beløp svarende til en halv lønnsklasse med enkelte mindre tilpasninger.

For tariffperioden som gjelder fra 1.6.62 ble det etter frivillig megling gjennomført en del endringer i tjenestemennenes lønninger mv. som i vesentlig grad gikk ut på følgende:

#### 1. Klasseopptrykk mv.

Det tidligere indekstillegg på 3,5 % av brutto regulativlønn (maksimalt begrenset til kr 600 pr. år) ble innregulert i regulativlønnen, og regulativet ble bygget ut med to nye lønnsklasser. Økningen i lønnen ble gjennomført ved at stillingene i lønnsklasse 2 til 21 ble flyttet opp to lønnsklasser i det nye regulativ.

Overenskomstlønnet personale, aspiranter og lærlinger i kontortjenesten fikk en tilsvarende regulering av sine lønninger. I sjefsregulativet ble lønnsatsene forhøyet uten klasseopptrykk av stillingene.

Tabell nr. 22. Statsbanenes personale og lønn til dette fordelt på fagområder og tjenestegrener.

	Gjennomsnittlig antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestgjørende og sesongarbeidere)		Lønninger <sup>1</sup> , 1000 kr.	
	1961	1962	1961	1962
<b>JERNBANEDRIFT</b>				
<i>Administrasjon</i>				
Sentraladministrasjon .....	705	707	15 926	18 273
Distrikts- og verkstedadministrasjon .....	906	894	19 944	22 623
Jernbaneskolen .....	11	13	297	397
<i>Bane og bygg</i>				
Linjepersonale .....	5 521	5 499	93 322	104 295
<i>Elektrotekniske anlegg</i>				
Svakstrømspersonale (telefon mv.) .....	135	125	2 437	2 782
Sikringsanlegg .....	124	128	2 687	3 092
Elektriske baneanlegg .....	281	275	5 621	6 109
Sterkstrømsanlegg (lysmønteringer mv.) .....	170	168	3 107	3 489
<i>Drift og trafikk</i>				
Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner) .....	7 276	7 280	128 407	143 583
Konduktørbetjening .....	1 098	1 070	23 785	26 741
Vognvisitører .....	218	220	4 114	4 685
Lokomotivbetjening .....	2 031	2 040	45 383	51 084
Pusserpersonale og kullempere .....	774	730	13 714	14 808
Reisebyråer .....	189	204	3 675	4 126
<i>Verksteder</i>				
Verkstedpersonale .....	3 013	2 946	60 690	66 013
<i>Forråd</i>				
Forrådspersonale .....	333	334	5 760	6 347
Sagbruk og impregneringsverk .....	106	108	1 711	1 832
Sum jernbanedrift .....	22 891	22 741	430 580	480 279
<b>BILDRIFT</b>	853	885	14 942	17 389
Sum i alt .....	23 744	23 626	445 522	497 668

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

Tabell nr. 23. Totale lønnsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter.

	1961 1 000 kr.	1962 1 000 kr.
1. Fast regulativmessig lønn og dyrtidstillegg mv. til fast personale .....	308 872	345 975
2. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale .....	27 833	30 403
3. Lønn inkl. dyrtidstillegg mv. til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere) .....	53 532	60 088
4. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale .....	2 809	2 797
5. Overtidsbetaling til fast personale .....	10 123	13 264
6. Overtidsbetaling til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere) .....	841	946
7. Diverse lønnsarter .....	41 512	44 195
Sum .....	445 522	497 668



## 2. Stedfortredergodtgjørelse

Stedfortredergodtgjørelse etter tjenstemannslovens § 13, 2. ledd, ble gitt etter 1 måned mot tidligere 2 måneder.

## 3. Søndagstillegg

Søndagstillegget ble øket fra kr 1,25 til kr 2,25 pr. time, dog minst kr 11,25.

## 4. Særlige tillegg til regulativlønn

Alle særlige tillegg av lønsmessig karakter ble forhøyet. Det ble i denne forbindelse også tatt hensyn til indeksreguleringen av lønningene pr. 16.7.61 og 16.1.62, og reguleringen av de særlige tillegg ble derfor gjort gjeldende fra 1.4.62.

## 5. 5. 4. Pensjonister

Antall pensjonister pr. 30.6.50, 31.12.61 og 31.12.62 var henholdsvis 5733, 9845 og 10 230. Utbetalte pensjonsbeløp (inkl. dyrtidstillegg) i hvert av driftsårene 1949-50, 1961 og 1962 var henholdsvis kr 23,2, 78,8 og 89,1 mill. Pensjonene utredes av Statsbanenes pensjonskasse hvis formue pr. 31.12.62 utgjorde kr 48,7 mill.

De løpende utbetalinger av pensjoner finansieres delvis ved innskudd fra personalet og fra Statsbanene. Innskuddet utgjør henholdsvis 4 % og 12 % av innskuddsgrunnlaget pr. medlem pr. år. I Statsbanenes bidrag gjøres dog et fradrag på grunn av at pensjonskassens ytelser samordnes med alders- og uføretrygden. De samlede innskudd til pensjonskassen er imidlertid på langt nær tilstrekkelig til å dekke de løpende pensjonsutbetalinger, og underskuddet blir dekket over Statsbanenes ordinære driftsutgiftsbudsjett.

Antall medlemmer (innskytere) i pensjonskassen var pr. 31.12.61 22 006 og pr. 31.12.62 21 884.

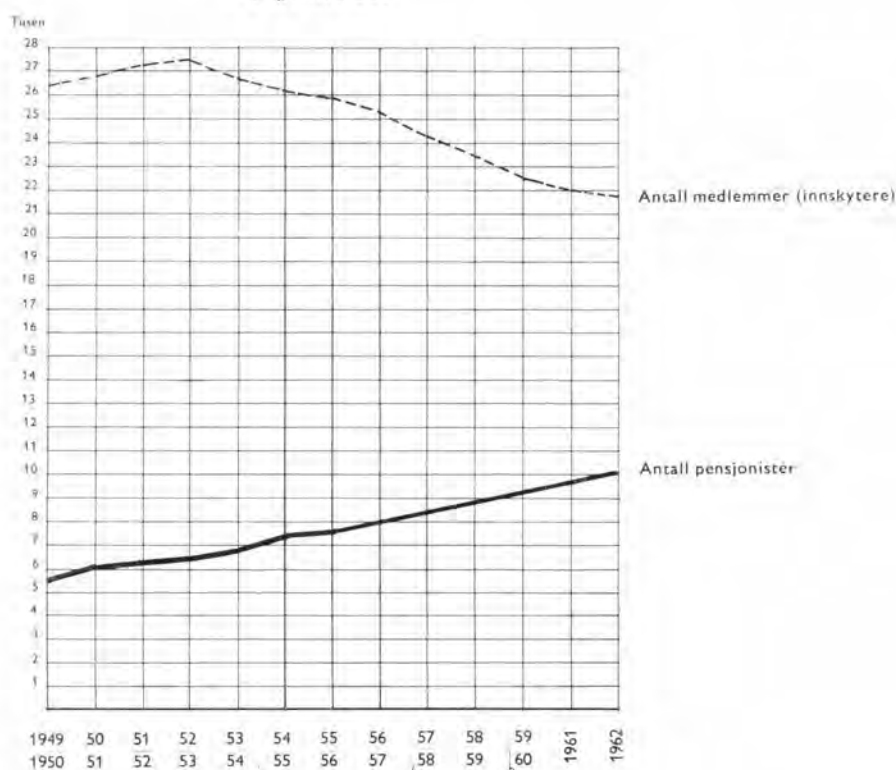
Utviklingen i forholdet mellom antall innskytere og antall pensjonister fra 1950 og fram til 1962 går fram av fig. nr. 16.

Summen av Statsbanenes og personalets innskudd har økt fra kr 44,5 mill. i 1961 til kr 48,8 mill. i 1962. Økningen skyldes for den vesentligste del lønnsreguleringen pr. 1.6.62 samt oppnormering av personale i enkelte lønnsgrupper.

Pensjonskassenes regnskapsmessige stilling og resultat pr. 31.12.62 framgår av følgende oversikt for balansekontoen og taps- og vinningskontoen:

<i>Balansekonto</i>	
<i>Eiendeler</i>	1000 kr
Utlån mot pant i fast eiendom .....	22 746
Stats- og andre offentlige obligasjoner .....	18 932
Gjeldsbrev, Den norske Stats Husbank .....	3 332
Innestående hos NSB .....	3 662
Sum .....	48 672
<i>Forpliktelser</i>	
Kapital .....	48 672
<i>Taps- og vinningskonto</i>	
<i>Utgifter</i>	
Utbetalte pensjoner, inkl. dyrtidstillegg .....	89 148
Refusjon av alderstrygdpremie for pensjonister	
under 70 år .....	1 385
Tilbakebetalte bidrag mv. ....	1
Andre utgifter .....	7
Sum .....	90 541
<i>Inntekter</i>	
Funksjonærenes og Statsbanenes bidrag .....	48 762
Renter .....	1 528
Underskudd (dekket av kap. 2451 post 1) .....	40 241
Sum .....	90 541

Fig. nr. 16.



«Løve om alderstrygd» og «Løve om samordning av pensjons- og trygdeytelser» har vært i kraft fra 1.1.59.

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

Er tjenestepensjonen beregnet for full pensjons-givende tjenestetid, settes tjenestepensjonen ned med et beløp som svarer til halvparten av alders-trygdens grunnpensjon for ektepar. Er tjenestepensjonen ikke beregnet av full tjenestetid, skal fra-draget være en forholdsmessig del av det nevnte beløp. Den statlige uføretrygdpensjon samordnes med tjenestepensjoner etter de samme regler.

Fra 1.1.61 er pensjonsutbetalingene overtatt av trygdekassen på pensjonistens bosted. De pensjo-nister som oppbeholder alderstrygd eller andre tryg-der ved siden av tjenestepensjonen, får dermed ut-betalt alle ytelser under ett.

### 5.5.5. Opplæring og undervisning

Statsbanenes samlede undervisningsvesen sorterer under Undervisningskontoret ved Hovedstyrets ad-ministrasjons- og personalavdeling, og ledes av en kontorsjef. Den faglige utdanning av Statsbanenes trafikkpersonale foregår ved Jernbaneskolen, som også forestår kontroll og veiledning når det gjelder opplæring i distriktene.

Ved Jernbaneskolen har det i skoleåret 1962-63 (1.7.62—30.6.63) vært beskjefteget 3 førstelærere og 4 lærere. Hertil kommer skolens administrasjons-personale samt 46 timelærere og foredragsholdere som har vært nyttet i skolens vanlige kurs. I tillegg til disse kommer 44 forelesere som ble nyttet i Det høyere kurs.

Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbane-skolens virksomhet i skoleåret 1962-63:

	Kursens varighet i måneder (ca.)	Antall infokaseminerte elever
Det høyere kurs .....	5½	12 <sup>1</sup>
Telegrafistkurs .....	7	36
Konduktørkurs .....	5½	21 <sup>2</sup>
Fyrbøterkurs .....	6	60
Banevokterkurs .....	4	23 <sup>3</sup>
Sjåførkurs .....	1	19
Stasjonsformannskurs .....	1	41 <sup>4</sup>
Stasjonsbetjentkurs .....	1	202 <sup>5</sup>
Tilsammen .....		414
<i>Andre kurs:</i>		
		Deltakere
Kurs for telegrafaspiranter i Oslo distrikt ..		13
Repetisjonskurs i «Sikkerhetstjeneste» .....		20
Brevkurs for forrådspersonale .....		72
Brevkurs i «Praktisk regning» for banevokteraspiranter .....		44
Tilsammen .....		149

<sup>1</sup> Herav 6 hospitanter.

<sup>2</sup> Herav 1 fra Rjukanbanen.

<sup>3</sup> Herav 1 fra Holmenkollbanen.

<sup>4</sup> Herav 1 fra Rjukanbanen.

<sup>5</sup> Herav 2 fra Rjukanbanen.

Ved skolen er dessuten holdt følgende kurs:

Lokomotivtjenesten — opplæring av lærere og instruktører (avslutning) .....	20
Elektroprinsippkurs .....	16

I forbindelse med opplæringen i distriktene har Jernbaneskolen holdt kunnskaps- og fagprøver for i alt 582 tjenestemenn, herav 54 som ikke besto prøvene.

Kontroll av opplæringen i distriktene har vært foretatt av skolens 3 førstelærere.

Av andre opplæringsoppgaver i skoleåret 1962-63 kan nevnes:

#### a) Kurs i salgsarbeid

Som et ledd i effektiviseringen av Statsbanenes salgsvirksomhet har man holdt 3 kurser i salg-arbeid i distriktene. Kursene har hatt en varighet av 4 dager og deltakerne har vært tjenestemenn ved salgskontorene og ved større godsekspedisjoner.

#### b) Kurs for kontorassistenter

Det har vært holdt 3 kurser for nyinntatte kon-torassistenter. Opplæringen som har hatt en varig-het av ca. 2 måneder, tar sikte på såvel faglig under-visning som en bred introduksjon til jernbanetjen-esten.

#### c) Arbeidsstudiekurs

Det har vært holdt ett 14-dagers kurs i arbeids-studier for arbeidsstudie-tillitsmenn og nyinntatt personale ved Hovedstyrets organisasjonskontor.

#### d) Kurs i budsjett- og bokføring

I dette emne er det arrangert ett kurs av 1 ukes varighet for tjenestemenn ved Hovedstyrets øko-nomiavdeling.

#### e) Kveldskurs

Det har vært holdt ett kurs i arbeidsledelse (30 t) med 20 deltakere fra Hovedstyret og Oslo distrikt, og ett kurs i arbeidsstudier. Kursdeltakerne var tjenestemenn i arbeidsleder-stillinger.

#### f) Eksterne kurser

Som videretretning i administrative oppgaver har 2 tjenestemenn deltatt i Solstrandkursene og 2 i Grankursene. Videre har en rekke tjenestemenn del-tatt i faglige kurser.

Det er også gitt økonomisk støtte til tjeneste-menn som har tatt brevskoleundervisning.

#### g) Studiereiser

I 1962 har ca. 20 tjenestemenn som var tildelt stipendium, foretatt studiereiser til utlandet for å studere jernbaneforhold og ca. 10 tjenestemenn har studert språk.

#### h) Personvurdering av arbeidsledere

I forbindelse med spørsmålet om innføring av systematisk personvurdering som et hjelpemiddel ved ansettelse av arbeidsledere, har det som en prøveordning, vært foretatt 3 vurderinger av sta-sjonsmestere. Materialet vil bli bearbeidet før man tar stilling til om ordningen skal gjennomføres.



### 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 1961 og 1962.

	1961	1962
	1000 kr	1000 kr
Bidrag til pensjonskassen <sup>1</sup> fra NSB <sup>2</sup>	30 642	33 200
Husleiebidrag .....	1 863	1 753
Kompensasjonstillegg <sup>3</sup> .....	430	485
Bidrag til jernbanens sykekasser ..	3 342	3 722
Bidrag til offentlige trygder <sup>4</sup> .....	15 490	20 907
Stipendier .....	40	40
Bedriftslegeordning .....	814	719
Velferdsrom (drift og vedlikehold)	516	448
Sum .....	53 137	61 274

<sup>1</sup> 12 % av regulativlønnen ÷ kr 460 pr. medlem pr. år. Fra 1.4.62 ble fradraget forhøyet til kr 580.

<sup>2</sup> Hertil kommer event. pensjonskassens underskudd (se tabell nr. 4).

<sup>3</sup> Kompensasjon for merutgifter for tjenestemenn med forsørgelsesbyrde som på grunn av forflytning må føre to husholdninger.

<sup>4</sup> Inkl. Statsbanenes  $\frac{3}{4}$ -refusjon av alderstrygdeprenie for tjenestemenn.

### 5. 5. 7. Sykefravær- og yrkesskadestatistikk

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1962 på 15,9 arbeidsdager mot 15,6 arbeidsdager i 1961.

Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 15,4 og 25,4 dager.

Sykefraværet utgjør i alt 5,6 % av den totale arbeidstid. Av sykefraværet utgjør gjennomsnittlig 1,3 dag pr. tjenestemann fravær som følge av yrkesskader (arbeidsulykker).

Antall yrkesskader som medførte fravær var i 1962 i alt 1346 eller 6,1 skader pr. 100 tjenestemenn (faste og ekstra). 3 skader medførte døden.

Det samlede fravær på grunn av yrkesskader utgjorde i alt 30 150 dager eller 106 årsverk.

### 5. 5. 8. Velferdsarbeidet

Velferdsarbeidet ved Statsbanene som ligger under Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor, omfatter 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 beskjeftigelse 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 blir fulgt på arbeidsplassen 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 108 verneområder hvorav 6 ved anleggene. I alt er vel 600 tjenestemenn (verneledere og ombud) engasjert i vernetjenesten ved Statsbanenes forskjellige arbeidsplasser. Det gjenstår bare å organisere verneutvalg for noen få grupper.

I likhet med tidligere er det også i 1962 holdt møter og kurser for en del verneutvalg. Likeså er det holdt kurser i samarbeid med distriktsorganisasjonene. En tidligere oppnevnt komité med oppdrag å utarbeide forslag til bekjempelse av støyen i Di 3-lokomotivenes førerrom har innlevert sin innstilling høsten 1962.

#### *Personal- og velferdsrom*

Som ledd i velferdstiltakene inngår arbeidet med å skaffe personalet de nødvendige personal- og velferdsrom. Etter å ha registrert baneavdelingenes underbringelsesforhold, hvilebuer, løsjvogner og brakker er visse skritt tatt med sikte på å få rettet enkelte forhold.

#### *Samarbeidsutvalgene ved Statsbanenes drift og anlegg*

Ved avtale av 24.4.61 mellom Staten og tjenestemannsorganisasjonene er det etablert samarbeidsutvalg ved Statsbanenes drift og anlegg.

Samarbeidsutvalgene erstatter de tidligere driftsutvalg som ved NSB trådte i virksomhet i 1947.

Utvalgene skal arbeide for å fremme samarbeid og samhørighet innenfor Statsbanene slik at den enkeltes erfaring og innsikt kan nyttiggjøres til beste for NSB.

En vesentlig del av utvalgenes virksomhet omfatter informasjon fra ledelsen til personalet og forslag til forbedringer fra tjenestemennene til administrasjonen.

Ved Statsbanenes drift er det etablert 41 utvalg med tilsammen 293 representanter. Ved anleggene er de tilsvarende tall 6 og 42. Det er i 1962 holdt tilsammen 121 møter, og det er behandlet 1007 saker.

I tillegg til de ordinære møter arrangerer utvalgene åpne møter for personalet innen sine respektive arbeidsområder i form av samtalekvelder og bedriftsmøter.

Det er i 1962 lagt arbeid på å skape større aktivitet i underutvalgene. En tjenestemann ved Hovedstyret har hatt dette som oppdrag sammen med informasjon om gjennomføringen av MR-planen.

I samarbeid med tjenestemannsorganisasjonene har det lyktes å skape en vesentlig større oppslutning om underutvalgenes arbeid.

#### *Støtte til personalets boligbygging*

Det er i 1962 i en eller annen form ytt støtte til 3 byggelag med anslagsvis 755 leiligheter samt til 140 enkeltbyggere. Støtten gis i form av utlån av redskaper og arbeidsmaskiner, tilståelse av fri frakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjon samt teknisk og administrativ assistanse mv.

I tillegg til ovenstående er det dessuten ved samarbeid med Norske Boligbyggelags Landsforbund skaffet til veie 60 leiligheter i 2 private byggelag for våre tjenestemenn. Videre er det i løpet av året arbeidet med et eneboligprosjekt i Rælingen på 41 eneboliger. Dette vil bli påbegynt i 1963.

#### *Andre velferdstiltak*

Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjefte delvis arbeidsuføre og støtte til husmorvikarordningen.

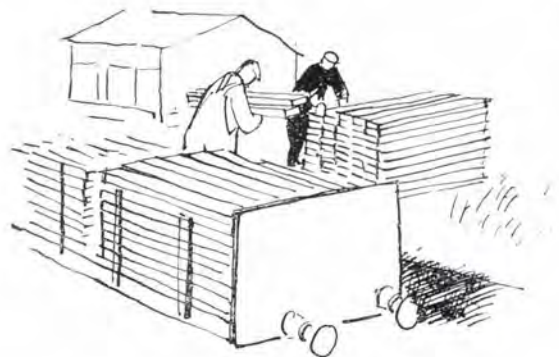
De kulturelle og humanitære formål som faller inn under etatens og de forskjellige funksjonærorganisasjoners virksomhet, og som Statsbanene som bedrift har interesse av å støtte, har også i 1962 fått økonomisk hjelp. Man nevner avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og leseværelser, kunst på arbeidsplassen osv.

Hyttene som Hovedstyret ved Yrkes- og velferdskontoret disponerer i Dovre-distriktet og i Østerdalen (Havsjøen ved Os og Rugldalen st.), har i 1962 vært leid bort til i alt 188 familier med tilsammen 756 personer. Hyttene leies bort mot en rimelig avgift.





## 5. 6. Forråd



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

Det er i perioden utarbeidet nye regler med hensyn til hvilke varer som skal kjøpes av Hovedstyret. Man har her tatt sikte på å få i stand en smidigere ordning enn den man tidligere hadde.

Det ble i 1962 tatt inn en del nye aspiranter som nå har begynt gjennomgåelsen av brevkurset for forrådsaspiranter.

### 5. 6. 2. Utvidelse og forbedringer

Arbeidet med ominnredning av forrådene i Drammen distrikt har fortsatt i 1962 og er nå på det nærmeste avsluttet. Hovedforrådet er innredet med stålreoler, ca. 150 seksjoner. Et nytt utelager med plass til ca. 600 paller er ferdig. Dessuten har forrådsavdelingen overtatt ytterligere ett spor i lokomotivstallen hvor det er innredet et pallager. I den del av lokomotivstallen som tidligere var overtatt, er det innredet en 2. etasje for lagring av elektrisk materiell.

Man har planlagt omlegninger ved forrådet i Hamar, og regner med å komme i gang i løpet av 1963.

I Bergen distrikt har man fortsatt ominnredningsarbeidet og moderniseringen av det gamle hovedforrådet. Kjellerlokalet som Forrådsavdelingen overtok i 1961 ble ferdig innredet i 1962, og hele den varemengde som var beregnet lagret der, er nå overflyttet.

I Oslo distrikt er forrådet på Lillestrøm nedlagt. Som et resultat av reduksjonen av kullforbruket er kull-losseanlegget i Grønliia solgt.

Omleggings- og moderniseringsarbeidene ved forrådene har resultert i en reduksjon av antall lagerplasser. Følgelig kan forrådenes «kunder» betjenes bedre, og personalet utnyttet mer rasjonelt.

Av andre omlegninger og forbedringer som er gjennomført kan nevnes:

Ved FEL's lager på Grorud er det i 1962 innredet nye kontorer og spiserom for personalet.

Hullkortmessig bearbeidelse av materialregnskapet ble gjennomført i Stavanger høsten 1962.

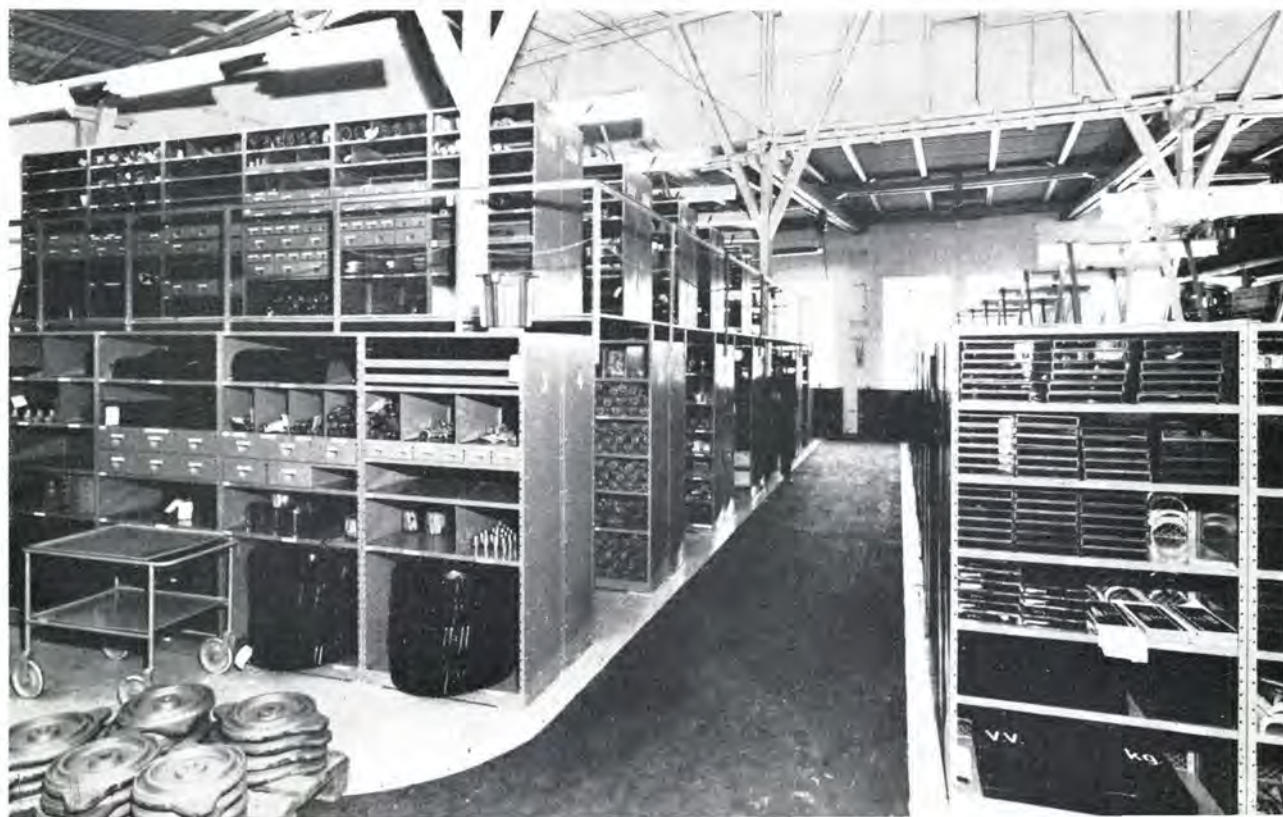
### 5. 6. 3. Produksjon

Produksjonen ved Statsbanenes sagbruk var i 1962 13 507 m<sup>3</sup> skåret tømmer og 3169 m<sup>3</sup> høvlet last mot henholdsvis 10 285 m<sup>3</sup> og 3719 m<sup>3</sup> i 1961. Ved private sagbruk ble det i 1962 skåret ca. 5356 m<sup>3</sup> tømmer mot ca. 6800 m<sup>3</sup> i 1961. I 1962 er det framstilt ca. 12 tonn treull.

Impregneringsverkene har i 1962 impregnert ca. 26 313 m<sup>3</sup> sviller, stolper, materialer o. l. mens private impregneringsverk har kreosot-impregnert ca. 2406 m<sup>3</sup> og salt-impregnert ca. 600 m<sup>3</sup> for Statsbanene.

Gjennomsnittlig var det i 1962 beskjeftiget 89 mann ved Statsbanenes sagbruk og impregneringsverk, hvorav på Øieren 38 mann, Brakerøya 24 mann og Hømmelvik 27 mann. I 1961 var det gjennomsnittlig beskjeftiget 94 mann i alt.

Den ca. 50 år gamle lokomotivstall i Drammen er ominnredet til moderne lager.



Dessuten er det også i 1962 produsert en del sviller ved Statsbanenes eget sagbruk på Øieren og ved leieproduksjon ved private sagbruk.

I alt ble det i 1962 anskaffet og produsert ca. 395 000 stk. sviller.

Det ble i 1962 kjøpt ca. 24 000 m<sup>3</sup> tømmer. Det er noe mer enn i 1961. Prisen på norske sviller (x-sviller) steg i 1962 med ca. 6 % fra året før.

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

I likhet med 1961 var også 1962 et vekstår. Produksjonen og handelen steg til dels sterkere i 1962 enn i 1961, men for en rekke varegrupper har det vært overkapasitet og avsetningsvansker. Det gjelder industrivarer som f. eks. jern og stål. Prisnivået som var stigende i første halvpart av 1961, har i 1962 jevnt over vist en synkende tendens. Denne tendensen ble forsterket ved at mange land begynte å redusere sine opparbeidede beholdninger.

NSB's materialkostnadsindeks (1959 = 100) steg i tidsrommet 1. kvartal—4. kvartal 1962 fra 91,0 til 94,7. Årsaken til denne stigningen var at prisene på kull og hjulringer er steget noe, mens derimot prisen på autodieselolje er gått ned. Videre har det vært en mindre nedgang i prisen på tømmer. Prisen på sviller og trelast har ikke forandret seg i 1962.

Statsbanene mottok i 1962 i alt ca. 58 000 tonn kull mot ca. 66 000 tonn i 1961. Av det mottatte kvantum er ca. 60 % levert fra Svalbard og ca. 40 % fra Polen.

Statsbanene anskaffet i 1962 ca. 24 000 tonn skinner, hvorav ca. 14 000 tonn fra utlandet (vesentlig fra Sverige og en del fra Østerrike).

Det er videre bestilt ca. 21 000 tonn skinner i 1962 for levering i 1963. Det har i 1962 ikke vært leveringsvansker for kull, stål eller oljeprodukter.

Prisen på kobber har vært stabil i 1962. Den har ligget på noe over £ 234 pr. tonn. Statsbanene anskaffet i 1962 ca. 221 tonn kobbervalsetråd for elektrifisering.

Tilgangen på sviller innenlands var utilstrekkelig i 1962. Av den grunn ble det kontrahert en del furnsviller fra Sverige og en del bøkesviller fra Danmark. Leveransene har gått tilfredsstillende.

#### 5. 6. 5. Materialbeholdningene

Arbeidet med reduksjon av beholdningene har også i 1962 hatt høy prioritet. Arbeidet har hittil resultert i at ca. 2300 ukurante vareartikler er gått ut av beholdningen og skrotet. Verdimessig betyr ikke dette så meget, men man har fått frigjort verdifull lagerplass.

Materialbeholdningens verdi har imidlertid steget noe i 1962, slik at den pr. 31.12.62 var på ca. kr 138,1 mill. mot ca. kr 135,6 mill. pr. 31.12.61. Økningen skyldes for en vesentlig del større anskaffelser av stål, skinner, sviller og trematerialer.

Dette har vært nødvendig for å gjennomføre forføyninger i forbindelse med MR-planen.

Skinnebeholdningen er således øket med ca. 200 tonn. Stålbeholdningen er øket med ca. kr 3 mill. Beholdningen av kull derimot er redusert med ca. 5900 tonn. Distriktenes beholdninger av sviller er redusert med ca. 76 000 stk. Derimot er Hovedstyrets beholdning av sviller og trematerialer økt. Nedenstående oppstilling viser beholdningens omløpshastighet for endel viktige vareslag, uttrykt i antall måneders varighet. (Distriktene.)

Vareslag	1961	1962
Kull .....	8	9
Autodieselolje .....	1	1/2
Smørelje .....	5	5—6
Valset stål .....	15	21
Skinner .....	15	20
Sviller .....	12	10

Som det framgår er omløpstiden blitt noe lenger for viktige varer som valset stål og skinner. Dette henger sammen med (som foran nevnt) de store anskaffelser av slikt materiell til forføyninger i forbindelse med MR-planen.

Hullkortmessig bearbeidelse av materialregnskapet vil i løpet av 1963 bli gjennomført i flere distrikter. Dette vil gjøre det mulig å få fram data vedrørende materialbeholdningen på en meget raskere og sikrere måte enn hittil. Dermed vil man få en bedre oversikt over beholdningene og et bedre grunnlag for de disposisjoner som treffes.

Uttak fra beholdningen av noen viktige varer framgår av tabell nr. 24.

Tabell nr. 24. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengder og verdi).

	Forbr.- enhet	Mengde		Verdi, mill. kr.	
		1961	1962	1961	1962
Kull .....	tonn	66 907	64 515	7,0	6,5
Dieselolje .....	1000 l.	32 692	36 268	8,2	8,0
Sement .....	tonn	1 900	1 172	0,2	0,1
Skinner innlagt i spor .....	tonn	17 935	15 421	17,2	15,1
Sviller innlagt i spor .....	stk.	374 000	345 593	10,5	10,4
Betongsviller innlagt i spor .....	stk.	20 400	34 793	1,7	2,7
Bygningsmaterialer av tre .....	std.	1 612	1 540	2,4	2,1







NSB's driftsberetning er utarbeidet på grunnlag av bidrag fra de enkelte av Hovedstyrets fagavdelinger (se innholdsfortegnelsen). De økonomiske emner under de forskjellige avsnitt er utredet av Økonomiavdelingens Budsjett- og regnskapskontor, som også har forestått redigeringen av beretningen. Redaksjonen ble avsluttet i september 1963.

HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE

Økonomiavdelingen



Jernbaneverket  
Biblioteket

JBV



h11000649