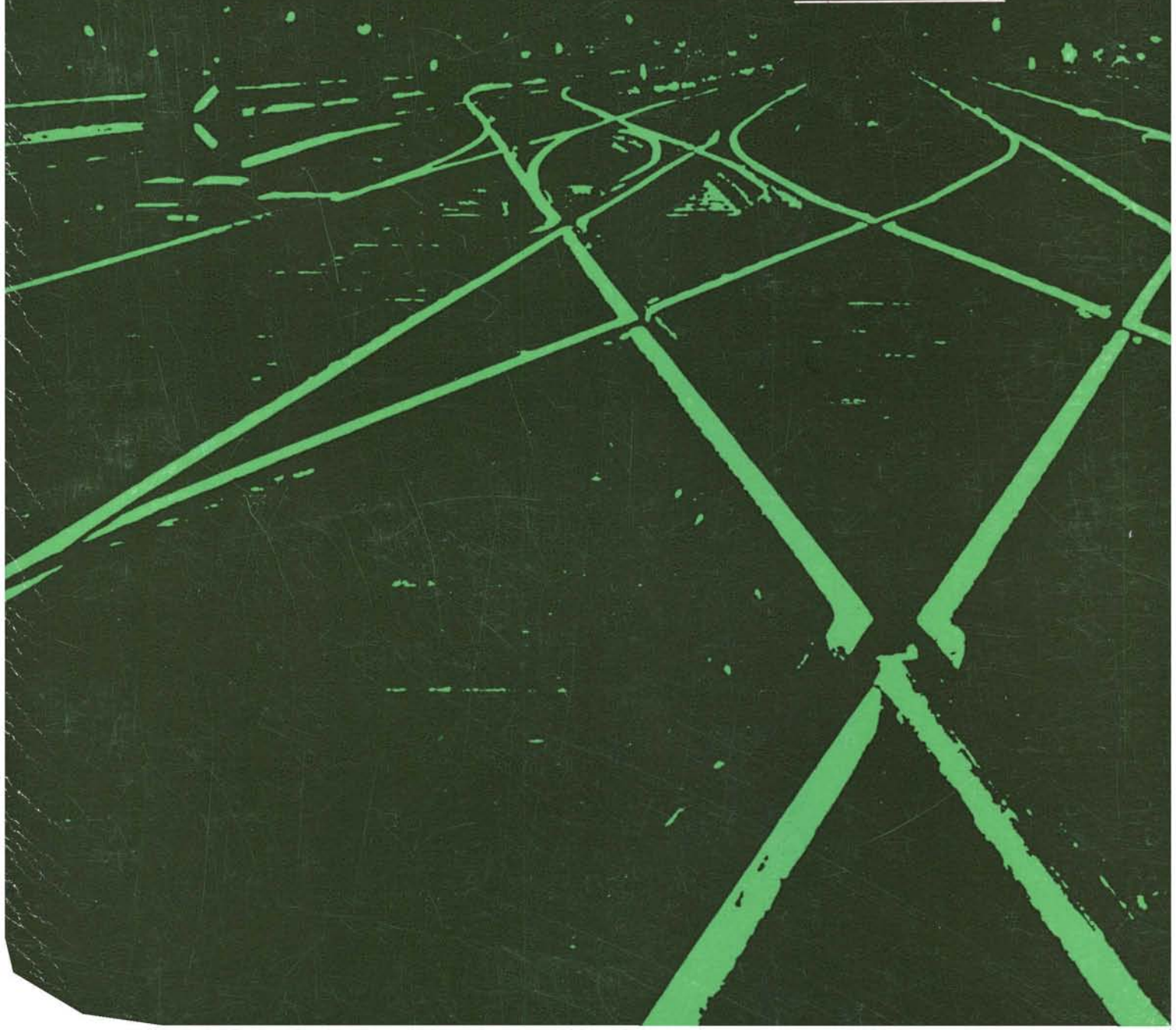


NSB 1964



Norges stats- baner

DRIFTSBERETNING

1964

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

OSLO 1965



Forord

I det år driftsberetningen omfatter, er rasjonaliseringsarbeidet i NSB kommet et betydelig skritt fremover, selv om vi av forskjellige grunner ikke har kunnet nå alle de mål vi hadde satt oss på forhånd.

Karakteristisk for NSB's situasjon i 1964 er ytterligere skjerpnet konkurranse fra andre transportmidler. Personbilen fortsetter å vokse, lastebilenes størrelse og gjennomsnittlige transportlengde øker, og flytrafikken viser fortsatt stigning. Det kan ikke nektes at NSB's andel av landets totale transportvolum er redusert, men målt i absolute tall har likevel både person- og godstrafikken holdt seg forbausende godt oppe. Godstrafikken viser en stigning på 4,9 pst. målt i tonnkilometer, mens persontrafikken viser en nedgang på 2,5 pst., målt i personkilometer.

NSB's inntekter viser stigning fra 1963 på nesten 10 mill. kroner – malmtrafikken på Ofotbanen medregnet. Økningen av driftsutgiftene er imidlertid sterkere. På tross av en nedgang i personalantallet på 433 mann økte personaltutgiftene med ca. 22 mill. kroner.

Driftsåret 1964 var det 5. år av den moderniserings- og rasjonaliseringsplan som Stortinget vedtok i 1960, og den tekniske utbygging har fulgt retningslinjene i denne plan. Bevilgningene har hittil ligget under det nivå planen forutsatte. Moderniseringen er likevel på mange områder kommet langt, og har ved siden av å heve kvaliteten av NSB's ytelser, gitt større muligheter for besparelser. Forsterkning og modernisering av skinnegangen har i de senere år hatt høy prioritet. På dette område er man nå kommet så langt at hastigheten kan settes opp på alle hovedlinjer. Samtidig med dette planlegger man en ganske omfattende omlegging av ruteoppbygget, som vil bli gjennomført fra kommende rutetermin.

På takstsidene har vi i dette året fått Stortingets godkjenning for vårt nye takstregulativ for gods. Vi venter oss meget av dette tiltak, som ble gjennomført fra 1.1.1965.

Vi håper vi i denne beretning har greid å gi et fylldig bilde av virksomheten ved NSB i 1964. Det er vårt håp at vi vil få de midler som er nødvendige for at vi skal kunne videreføre den modernisering og rasjonalisering som vi nå står midt oppe i.



Innhold

Forord	3
Jernbanenettet	8
Økonomisk oversikt	10
Hovedoversikt, resultat	10
Driftsinntektene	12
Driftsutgiftene, avskrivningene, pensjonsk. underskudd	14
Investeringer	16
Personkm og tonnkm pr. sysselsatt	18
Drift og trafikk	19
Togordningen	19
Det rullende jernbanemateriell	19
Sikkerhetstjenesten	20
Driftsytelser	21
Trekraftens løp	21
Persontog og -vogners løp	21
Godstog og -vogners løp	22
Trafikkytelser	22
Trafikkutviklingen	22
Persontrafikk	23
Godstrafikk	24
Takstene	27
Salgsvirksomheten	27
Bilrutenettet	28
Bildriften	29
Administrasjon og personale	30
Personalutviklingen	30
Lønnsutviklingen	30
Opplæring	31
Pensjonsordningen og pensjonister	32
Velferdsarbeidet	32
Syke- og yrkesskadestatistikk	32
Bane og bygg	34
Skinnebyggingen	34
Masseskifting (teleforebygging)	34
Forsterket svilledekke og betongsviller	36
Maskinelt hjelpeutstyr	36
Utrydding av uønsket vegetasjon langs linjen	36
Bruer	38
Bygninger	38
Elektro	39
Sikringsanlegg	39
Svakstrømsanlegg	39
Sterkstrømsanlegg	39
Anlegg for elektrisk banedrift	39
Maskin	41
Anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell	41
Verkstedsektoren	43
Forråd	46
Innkjøps- og forrådsvirksomheten	46
Forsynings- og prisforhold	46
Utvivelse og forbedringer	46

Figurer

1. Total driftslengde	8	15. Elektriske motorvogners løp	21
2. Elektrifisert driftslengde	8	16. Diesellokomotivers løp	21
3. Utvikling for inntekter, utgifter, resultat siden 1949-50	10	17. Forbrenningsmotorvogners løp	21
4. Inntekter, persontrafikk	12	18. Damplokomotivers løp	21
5. Inntekter, godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	12	19. Akselkm person-, post- og konduktørvogner	21
6. Andre inntekter inkl. post, malm Ofotbanen og bildrift	12	20. Togkm persontog	21
7. Driftsutgifter, lønn	14	21. Akselkm godsvogner (ekskl. malmvogner Ofotbanen)	22
8. Driftsutgifter, materialer	14	22. Togkm godstog (ekskl. malmtog Ofotbanen)	22
9. Planlagte investeringer iflg. MR-planen av september 1958 .. .	17	23. Akselkm malmvogner Ofotbanen .. .	22
10. Planlagte investeringer iflg. Juniplanen av 1961	17	24. Antall reiser	23
11. Regnskapsførte investeringer	17	25. Personkm	23
12. Personkm i alt pr. sysselsatt ved jernbanedriften	18	26. Tonnm (ekskl. malm Ofotbanen) .. .	24
13. Tonnm i alt pr. sysselsatt ved jernbanedriften	18	27. Antall tonn (ekskl. malm Ofotbanen)	24
14. Elektriske lokomotivers løp	21	28. Malm Ofotbanen	24
		29. Bilrutedriftens gj.snittlige rutelengde	28
		30. Skinnebyting med 49 kgs og 35 kgs skinner i årene 1945–1970	35
		31. Masseskifting i årene 1946–1970 .. .	35

Tabeller

1. Driftslengden fordelt på banestrektn. 9	19. Driftsutgifter fordelt på lønn og materialer pr. fagområde	52
2. Inntekter, utgifter og resultat i 1964 10	20. Driftsutgiftene spesifisert på fagområder og tjenestegrener	53
3. Driftsinntekter i alt	21. Regnskapsførte investeringer 1960–64	54
4. Driftsutgiftene m. v.	22. Lokomotivers og motorvogners løp .	54
5. Planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene .. 16	23. Vogners løp	54
6. Antall reiser med jernbanen og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag	24. Antall togkm	55
7. Persontrafikkinntekter i alt og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag	25. Transportert godsmengde fordelt på forsendelsesmåter	55
8. Prosentvis fordeling av godstrafikkinntektene, ekskl. malm Ofotbanen og postbefordring	26. Godstrafikk	55
9. Bildriften, inntekter og utgifter	27. Fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper	55
10. Fast og ekstrapersonale pr. 31.12.64 fordelt på tjenestetid og alder	28. Bildriftens vognpark	56
11. Lønnsutgiftene 1949-50–1964	29. Bildriften, antall personale	56
12. Totale lønnsutgifter fordelt på lønnsarter; sosiale utgifter m. v.	30. Investeringer ved bildriften	56
13. Elektrifisert drifts- og sporelengde samt energiforbruk til togdrift	31. Statsbanenes bilrutedrift	56
14. Antall vogner og trekkraftaggregater pr. 31.12.62, 1963 og 1964	32. Bildriftens trafikk tall	56
15. Statsbanenes verksteder. Antall tjenestemenn, arbeidsoppdrag m. v. 44	33. Bestand av normalspore jernbanevogner	57
16. Inntekter, utgifter og resultat	34. Bestand av trekkraftaggregater	57
17. Balansekonto pr. 31.12.64	35. Gjennomsnittlig totalt antall og rent driftspersonale	58
5 18. Inntekter spesifisert	36. Statsbanenes personale fordelt på fagområder og tjenestegrener	58
	37. Omsetningen over distriktenes materialbeholdningskonti	59
	38. Forbruket av en del viktige varesorter	59
	39. Sagbruk og impregneringsverk; produksjon m. v.	59



Innehavere
av de forskjellige
stillinger og verv
ved den sentrale
og lokale ledelse
pr. 1.5. 1965

Hovedstyret

Formann:	Generaldirektør H. E. Stokke.
Medlemmer oppnevnt av Stortinget:	Sekretær Andreas Wormdahl, Trondheim. Sekretær Inge Scheflo, Oslo. Bonde Ola Mølmen, Lesja.
Medlemmer oppnevnt av Kongen:	Fylkesmann Nils Handal, Lillehammer. Storingsrepresentant Alv Kjøs, Elverum.
Medlemmer valgt av og blant Statsbanenes tjenestemenn:	Verksmester Arne Olsen, Oslo. Banemester Klaus Kirkenes, Steinkjer.

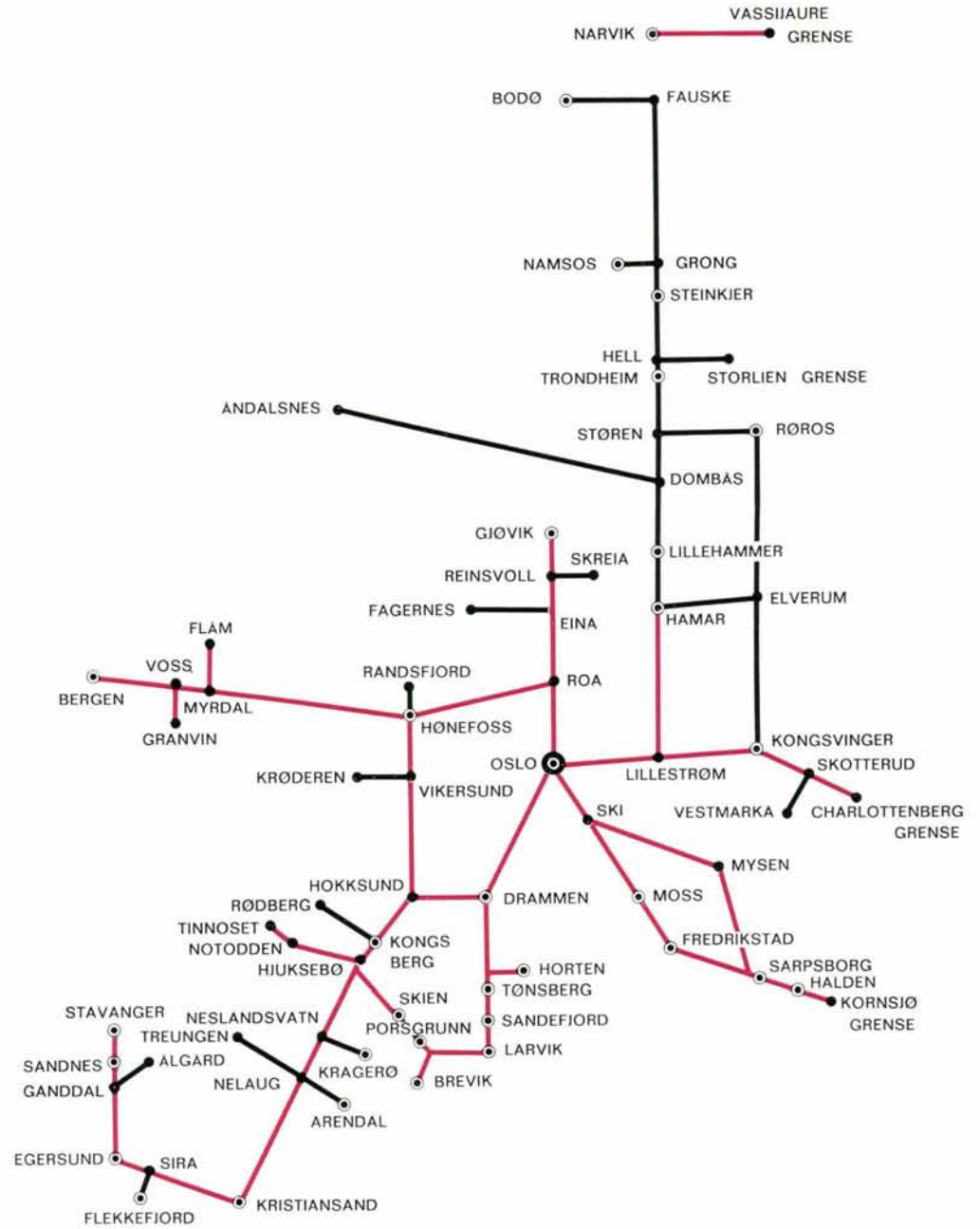
Sentraladministrasjon

Administrasjons- og personalavdelingen:	Fg. jernbanedirektør Erling Arnesen.
Baneavdelingen:	Jernbanedirektør Thorstein Carlsen.
Drifts- og trafikkavdelingen:	Jernbanedirektør Lorentz H. Aas.
Elektroavdelingen:	Jernbanedirektør Erik L. Norgren.
Forrådsavdelingen:	Jernbanedirektør Oscar Kaalstad.
Maskinavdelingen:	Jernbanedirektør Eivinn Løvseth.
Økonomiavdelingen:	Jernbanedirektør Bernt Egeland-Eriksen.
Presse- og opplysningskontoret:	Redaktør Trygve Strøm.
Yrkes- og velferdskontoret:	Velferdssjef Erling Kiil.
Hovedstyrets organisasjons- og planleggingskontor (Sentralorg.):	Organisasjonssjef Oddvar Bø.

Distriktsadministrasjon

Oslo distrikt:	Distriktsjef Trygve Meinstad.
Drammen distrikt:	Distriktsjef Arne Aamodt.
Hamar distrikt:	Distriktsjef Sverre Sætersdal.
Trondheim distrikt:	Distriktsjef Harald Henriksen.
Stavanger distrikt:	Distriktsjef Lars Aarrestad.
Bergen distrikt:	Distriktsjef Fritz Poppe Jensen.
Kristiansand distrikt:	Fg. distriktsjef Hans Z. Christiansen.
Narvik distrikt:	Distriktsjef Olav Trætteberg.

Jernbanenettet



Elektrifisert med rodt.

Fig. 1

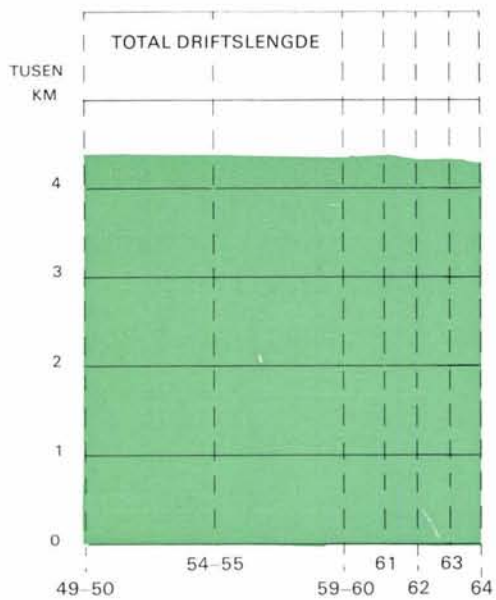
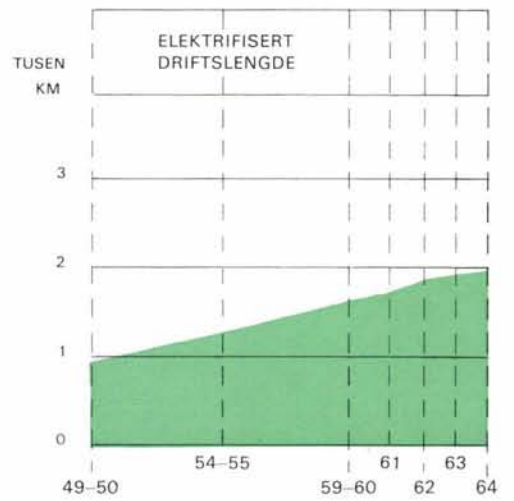


Fig. 2



Tabell 1 Driftslengden fordelt på banestrekninger

Jernbanestrekning	Antall km driftslengde pr. 31.12.1964 ¹		
	I alt	Herav	
		Dobbeltspor	Elektrifisert
Oslo-Kongsberg-Stavanger	599	23	599
Drammen-Eidanger	140		140
Skoppum-Horten	7		7
Hokksund-Hønefoss-Randsfjord	72		54
Vikersund-Krøderen	26		
Kongsberg-Rødberg	93		
Hjuksebø-Tinnoset	40		40
Nordagutu-Eidanger-Brevik	58		58
Neslandsvatn-Kragerø	26		
Nelaug-Arendal	36		
Nelaug-Treungen	55		
Sira-Flekkefjord	17		
Gandal-Ålgård	12		
Oslo-Roa-Bergen	470	8	399
Roa-Gjøvik	66		66
Eina-Fagernes	109		
Reinvoll-Skreia	22		
Myrdal-Flåm	20		20
Voss-Granvin	27		27
Oslo-Dombås-Trondheim-Bodø	1 282	21	126
Hamar-Elverum-Støren	384		
Dombås-Åndalsnes	114		
Hell-Storlien grense	70		
Grong-Namsos	51		
Lillestrøm-Charlottenberg grense	115		115
Kongsvinger-Elverum	94		
Skotterud-Vestmarka	11		
Oslo-Moss-Kornsjø grense	169	24	169
Ski-Mysen-Sarpsborg	81		81
Narvik-Vassijaure grense	42		42
Driftslengde i alt ¹	4 308	76	1 943

¹ I henhold til avstandstabell

Den totale driftslengde ved utgangen av 1964 var 4308 km. Dette er en nedgang på 22 km fra 1963 og skyldes nedleggingen av strekningen Nesttun-Garnes.

I tabell 1 ovenfor er det gitt en oversikt over driftslengden pr. 31.12.1964 fordelt på banestrekninger. Den elektrifiserte driftslengde økte i 1964 med 61 km, fra 1882 km ved utgangen av 1963 til 1943 km ved utgangen av 1964. Pr. 31.12.1964 utgjorde den elektrifiserte driftslengde ca. 45 pst. av Statsbanenes totale driftslengde.

9 Som det fremgår av fig. 1 og 2 på foregå-

ende side har total driftslengde holdt seg praktisk talt uforandret siden 1949-50, mens den elektrifiserte driftslengde har økt jevnt i hele perioden. Gjennomsnittlig økning pr. år er ca. 70 km.

Utvidelsene som har funnet sted i 1964 er: Den 1.8.1964 ble strekningen Bergen-Arna-Tunestveit gjennom Ulrikken åpnet. Strekningen er elektrifisert. Fra samme dato opphørte alminnelig person- og godstrafikk på strekningen Nesttun-Garnes.

Den 7.12.1964 ble strekningen Ustaoset-Voss (121 km) åpnet for elektrisk drift.

Hovedoversikt, resultat

Hovedtallene fra regnskapene for 1964 fremgår av tabell 2 nedenfor. Det ble ikke foretatt noen vesentlige takstendringer hverken i 1963 eller 1964, og inntektstallene for de to siste driftsår er derfor direkte sammenlignbare.

Når det gjelder driftsutgiftene, fikk man fra 1. mai 1964 ny lønnsavtale, og merutgiftene i 1964 som følge av denne (27,7 mill. kroner), gjør at det ikke er umiddelbar sammenlignbarhet mellom regnskapsførte driftsutgifter i 1963 og 1964.

Tross den relativt store personalnedgang i 1964 kunne inntektsøkningen ikke kompensere lønnsøkningen, slik at driftsunderskuddet (ekskl. avskrivninger og pensjonskassens underskudd) økte med 13,0 mill. kro-

ner. Legger man til 7,0 mill. kroner som skyldes pensjonskassens stadig økende underskudd og 6,1 mill. kroner i økte avskrivninger, fremkommer totalt underskudd som i 1964 ble 183,9 mill. kroner eller 26,1 mill. kroner mer enn i 1963.

Merutgiftene ble ikke søkt kompensert ved takstforhøyelser. Hovedstyret vurderte spørsmålet, men på bakgrunn av erfaringene fra takstforhøyelsene i 1962 og den stadig skjerpede konkurranse om transportene, fant ikke Hovedstyret det tilrådelig å gå til takstforhøyelse i 1964. Hovedstyret anførte at på lengre sikt vil lønnsstigningen best kunne dekkes ved effektiviseringstiltak og øket transportmengde som følge av bedret konkurransevne.

Tabell 2

	Regnskap 1964	mill. kroner			
		Mer (+), mindre - enn i 1963		Mer (+), mindre - enn vedtatt budsjett 1964	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Driftsinntekter	584,3	9,7	1,7	÷ 12,3	÷ 2,3
Driftsutgifter	666,0	22,7	3,5	0,6	0,1
Driftsunderskudd	81,7	13,0	-	12,9	-
Avskrivninger	48,9	6,1	14,3	-	-
Pensj.kass. underskudd	53,3	7,0	15,1	÷ 0,3	0,6
Totalt underskudd	183,9	26,1	-	12,6	-

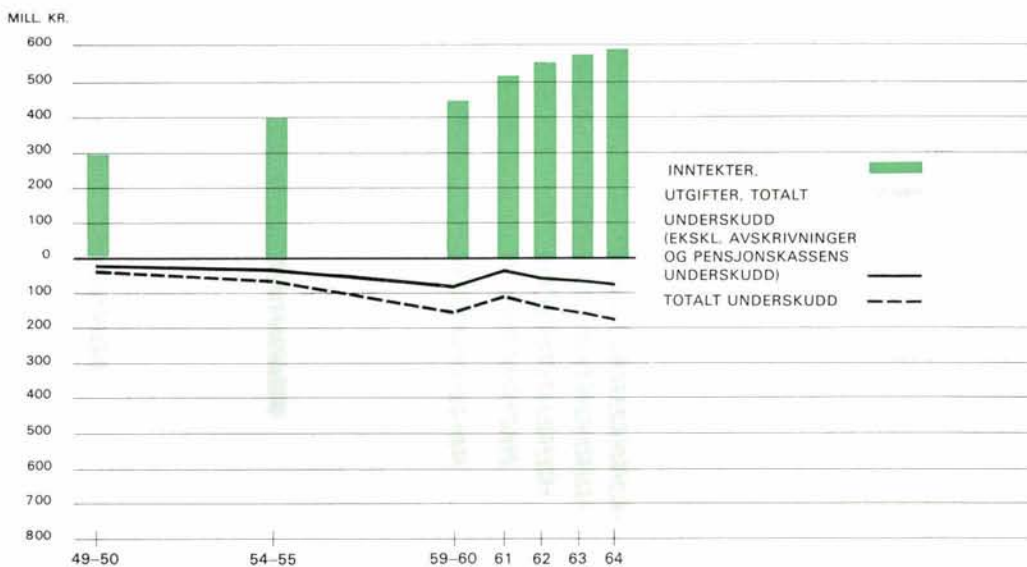
Sett over en årrekke har inntekter, utgifter og resultat ved Statsbanene utviklet seg som vist i fig 3.

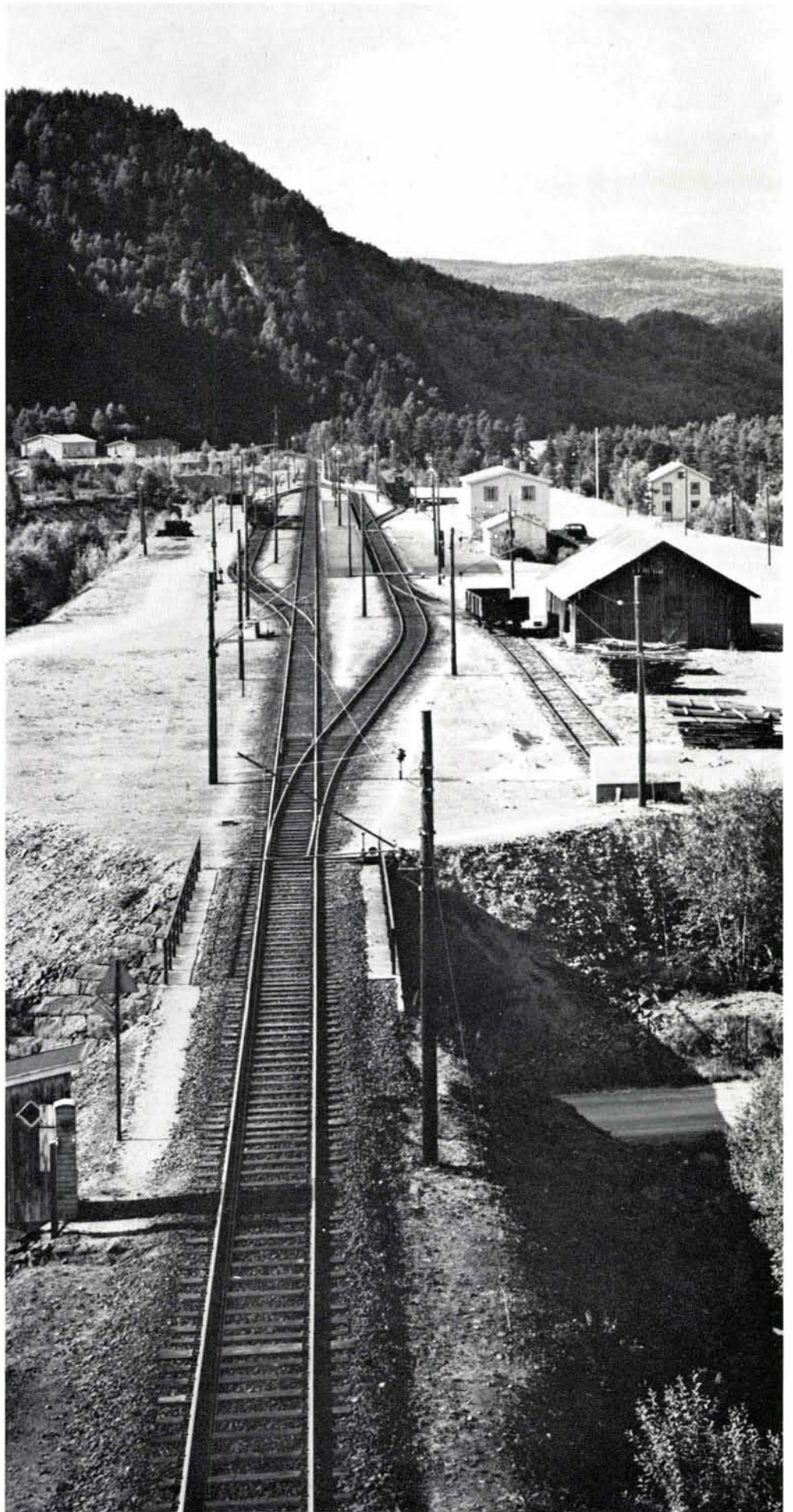
Man merker seg særlig den gunstige utvikling fra 1959-60 til 1961. Denne skyldtes økte inntekter på grunn av takstforhøyelser, noe

økt godstrafikk og en betydelig personalnedgang.

De senere år har det imidlertid ikke vært mulig å ta igjen på inntektssiden de økte utgifter, som i hovedsaken skyldes økte lønninger og økte sosiale utgifter.

Fig. 3





Driftsinntektene

Driftsinntektene er spesifisert i tabell 3 på neste side. Det fremgår av tabellen at sum inntekter i alt i 1964 ble 584,3 mill. kroner. Dette er 9,7 mill. kroner (1,7 %) mer enn året før, men 12,3 mill. kroner (2,1 %) mindre enn budsjettet.

Fig. 4

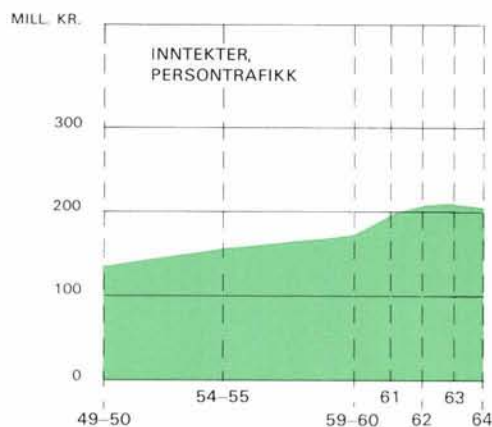


Fig. 5

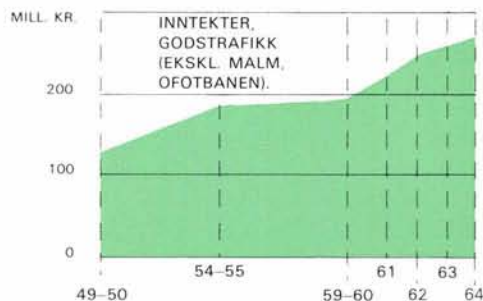
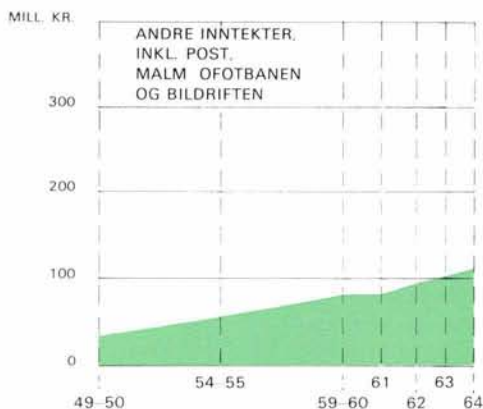


Fig. 6



Da budsjettanslaget for persontrafikk-inntektene ble utarbeidet, forutså man en viss nedgang i forhold til inntektene i 1963. På bakgrunn av den ventede utvikling innen bil- og flytrafikken ble budsjettet satt opp med en viss varsomhet. Den stadig økende konkurranse fra fly og turbusser og stigningen i antall personbiler slo imidlertid enda sterkere ut i persontrafikken enn man hadde regnet med ved utarbeidelsen av budsjettet. Antall personkm viser således en nedgang fra 1963 på 46,1 mill. (2,6 %), og antall reiser en nedgang med 3 mill. (7,7 %). Den relativt større nedgang i antall reiser enn i antall personkm viser at det var størst svikt i kort- og mellomdistansereisene. Dette må igjen sees på bakgrunn av den sterke ekspansjon i personbilverken. Antall nyregistrerte personbiler økte således med hele 15 % fra 48 048 i 1963 til 55 326 i 1964. (Kilde: Opplysningsrådet for biltrafikken.) I 1963 var det 99 personbiler pr. 1000 innbyggere. I en utarbeidet prognose var det regnet med at antall personbiler pr. 1000 innbyggere i 1964 ville bli 100. Det faktiske antall ble imidlertid 112, en økning på ca. 13 % fra 1963.

For hele 1964 er de regnskapsførte inntektene av persontrafikken 206 mill. kroner. (I beløpet er ikke tatt med inntektene av lokaltrafikken Bergen-Nesttun etter 1.8.1964.) Dette er 4,2 mill. kr. (2 %) mindre enn i 1963 og 14 mill. kroner (6,4 %) lavere enn budsjettet for 1964. Inntektene for 1963 og 1964 er dog ikke direkte sammenlignbare uten at man foretar justeringer for rute- og takstmessige forandringer. Av slike forandringer kan nevnes: Persontrafikken på strekningen Reinsvoll-Skreia ble nedlagt fra 15.9.1963. – Særlig tillegg for reise med visse tog falt bort fra 1.1.1964. – Lokaltrafikken Skien-Brevik ble nedlagt fra 1.2.1964. – Trafikken ble nedlagt på strekningen Nesttun-Garnes-Tunestveit fra 1.8.1964.

De justeringer som må foretas på grunn av ovennevnte forandringer, er beregnet til 1,3 mill. kroner. Når man tar hensyn til disse justeringer, blir det fra 1963 til 1964 en nedgang i inntektene av persontrafikken på 2,9 mill. kroner (1,4 %). De to buss-streikene i 1963 har også påvirket persontrafikken med jernbanen noe, men det er meget vanskelig å beregne hvor store merinntekter jernbanen fikk på grunn av disse streikene.

Alt tatt i betraktning har det vært en forholdsvis moderat nedgang i inntektene av persontrafikken fra 1963 til 1964. Man må dog være oppmerksom på at økningen i persontrafikkinntektene året før skyldes takstforhøyelser.

Persontrafikken målt i personkilometer viser en tilbakegang på 4,3 pst. i 1963 og 2,6 pst. i 1964.

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50-1964 for Statsbanenes persontrafikk fremgår av figur 4 og tabell 18, side 52.

Inntektene av godstrafikken – ekskl. malmtransportene på Ofotbanen – var 270,3 mill. kroner i 1964 mot 263,8 mill. kroner i 1963. Det er altså en stigning på 6,5 mill. kroner eller 2,5 % fra 1963 til 1964. På grunn av omlegging av regnskapsføringen er ikke inntektene av stykk gods og vognlaster i 1964 hver for seg direkte sammenlignbare med inntektstallene i 1963. Følgende oversikt viser imidlertid tilnærmet hvordan utviklingen har vært:

Trafikkslag	Korrigerede inntekts tall i mill. kroner		Prosentvis forandring
	1963	1964	
Stykkogods	102,0	99,4	÷ 2,6
Vognlaster	160,9	170,1	5,7
Levende dyr	0,3	0,4	14,0
Etterkravsprovisjon ..	0,6	0,5	÷ 7,5
I alt (ekskl. malm Ofofbanen)	263,8	270,4	

Som stykkogods ble det sendt 613 900 tonn i 1964 mot 609 000 tonn i 1963. Dette tilsvarer en stigning på 0,8 %.

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50-1964 for Statsbanenes godstrafikk (ekskl. malm Ofofbanen), fremgår av fig. 5 og tabell 18, side 52.

Inntektene av malmtransportene på Ofofbanen var 38,3 mill. kroner i 1964 mot 34,8 mill. kroner i 1963. For disse transporter er økningen av inntektene på 3,5 mill. kroner eller 10,1 %.

Andre inntekter ved jernbanedriften omfatter avgifter, leier mv., og tilfeldige inntekter i forbindelse med salg av mindre hjelpeutstyr (anskaffet for driftens midler). Merinntekten på 1,4 mill. kroner sammenliknet med i fjor og 2,7 mill. kroner i forhold til budsjettet, skyldes i hovedsaken økte leieinntekter og større tilfeldige salg enn anslått.

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50-1964 for andre inntekter, postbefordring, malm Ofofbanen og bildriften, fremgår av fig. 6 og tabell 18, side 52.

Foruten å sammenligne inntektsutviklingen ved jernbanen fra år til år kan det også være av interesse å sammenligne tallene for jernbanen med tall for annen transportvirksomhet, og samtidig se på produksjonsøkningen

i industri, bergverk og skogbruk. Av den foreløpig tilgjengelige statistikk har man tatt ut følgende tall for endringene fra 1963 til 1964:

Personkilometer ved NSB gikk ned med 2,6 %.

Personkilometer med rutebiler og turbiler økte med 8,5 %.

Økningen i antall personkilometer med privatbiler er anslått til 12-15 %.

Tonnikilometer kommersielt gods ved NSB (ekskl. malm Ofofbanen) økte med 4,9 %.

Tonnikilometer i vegtransport økte anslagsvis med 8-10 %.

Brutto nasjonalprodukt i faste priser økte med 6,2 %.

Produksjonen i industrien økte med 11 %.

Produksjonen i bergverk økte med 7 %.

Produksjonen i skogbruket økte med 10 %.

Statsbanenes trafikk har således ikke økt i takt med produksjonsøkningen, mens vegtrafikken har økt mer. Det er grunn til å anta at bilene har muliggjort person- og godstransporter som man tidligere ikke hadde midler til å avvikle. Samtidig ser det ut til at en del persontrafikk har gått over fra jernbanen til veg- og flytrafikk.

Tabell 3

Driftsinntekter

Regnskap 1964	mill. kroner				
	Mer (+), mindre ÷ enn i 1963		Mer (+), mindre ÷ enn vedtatt budsjett 1964		
	Absolutte tall	%	Absolutte tall	%	
Trafikkinntekter ved jernbanedriften:					
Persontrafikk (reisende og reisegods)	206,2	÷ 4,0	÷ 1,9	÷ 13,8	÷ 6,3
Postbefordring	10,1	0,8	8,6	0,7	7,4
Godstrafikk, ekskl. malm Ofofbanen	270,3	6,5	2,5	÷ 5,2	÷ 1,9
Malmtrafikk Ofofbanen	38,3	3,5	10,1	3,8	11,0
Øvrige trafikkinntekter	5,2	÷ 0,5	÷ 8,8	÷ 0,4	÷ 7,1
Sum trafikkinntekter ved jernbanedriften .	530,1	6,3	1,2	÷ 14,9	÷ 2,7
Andre inntekter ved jernbanedriften	15,7	1,4	9,8	2,7	20,8
Renteinntekter mv.	0,4	÷ 0,2	÷ 33,3	÷ 0,3	÷ 42,9
Inntekter ved bildriften	36,8	2,2	6,4	0,2	0,6
Inntekter ved eiendomsdriften	1,3	-	-	-	-
Sum driftsinntekter i alt	584,3	9,7	1,7	÷ 12,3	÷ 2,1

Driftsutgiftene, avskrivninger og pensjonskassens underskudd

De totale utgifter beløp seg i 1964 til i alt 768,2 mill. kroner eller 35,7 mill. kroner mer enn i 1963. Driftsutgiftene alene utgjorde 666,0 mill. kroner. Dette er en økning på 22,6 mill. kroner fra forrige år. Avskrivningene og pensjonskassens underskudd økte med til sammen 13,1 mill. kroner.

Fig. 7

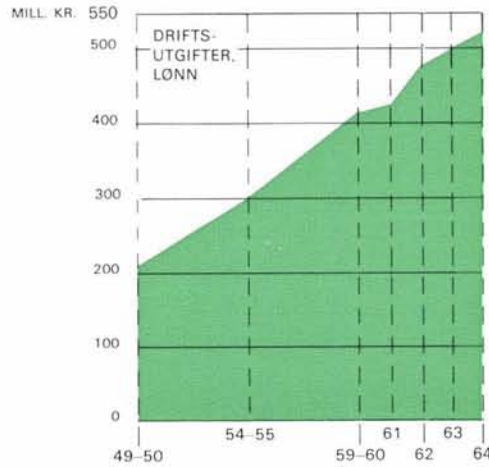
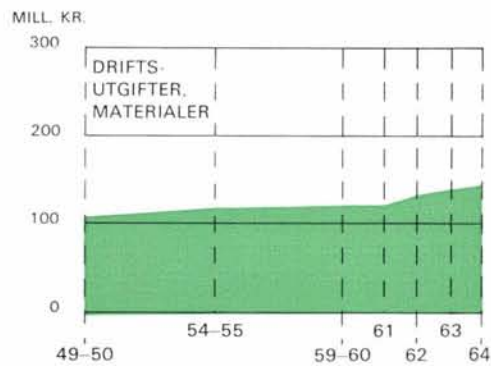


Fig. 8



Økningen i driftsutgiftene fra foregående år skyldes den nye lønnsavtale fra 1. mai 1964. Utgiftsøkningen som følge av lønnsforhøyelsene ble for 1964 beregnet å utgjøre totalt 31,0 mill. kroner. Herav 27,7 mill. kroner på driftsutgiftene og 3,3 mill. kroner vedrørende økt underskudd i pensjonskassen. Hvis man korrigerer driftsutgiftene i 1964 for denne utgiftsøkningen, ville man fått en nedgang i driftsutgiftene på 5,0 mill. kroner.

Utviklingen i NSB's driftskostnadsindeks¹ fremgår av følgende oppstilling:

(1959 = 100)	3. kv. 1963	3. kv. 1964	4. kv. 1964
Generalindeks	119,6	130,8	131,8
Lønnsindeks	127,5	140,9	141,4

Indeks for utgifter

utenom lønn	91,7	94,8	95,5
-----------------------	------	------	------

Utgiftene siste år fordelt på Statsbanenes enkelte fagområder, fremgår av tabell 4 nedenfor.

Pensjonskassens underskudd ble 53,3 mill. kroner i 1964. Dette er 7,0 mill. kroner mer enn foregående år, men 0,3 mill. kroner mindre enn budsjettert. Av stigningen i underskuddet fra forrige år, skyldes 3,3 mill. kroner virkningen av den nye lønnsavtale fra 1. mai 1964.

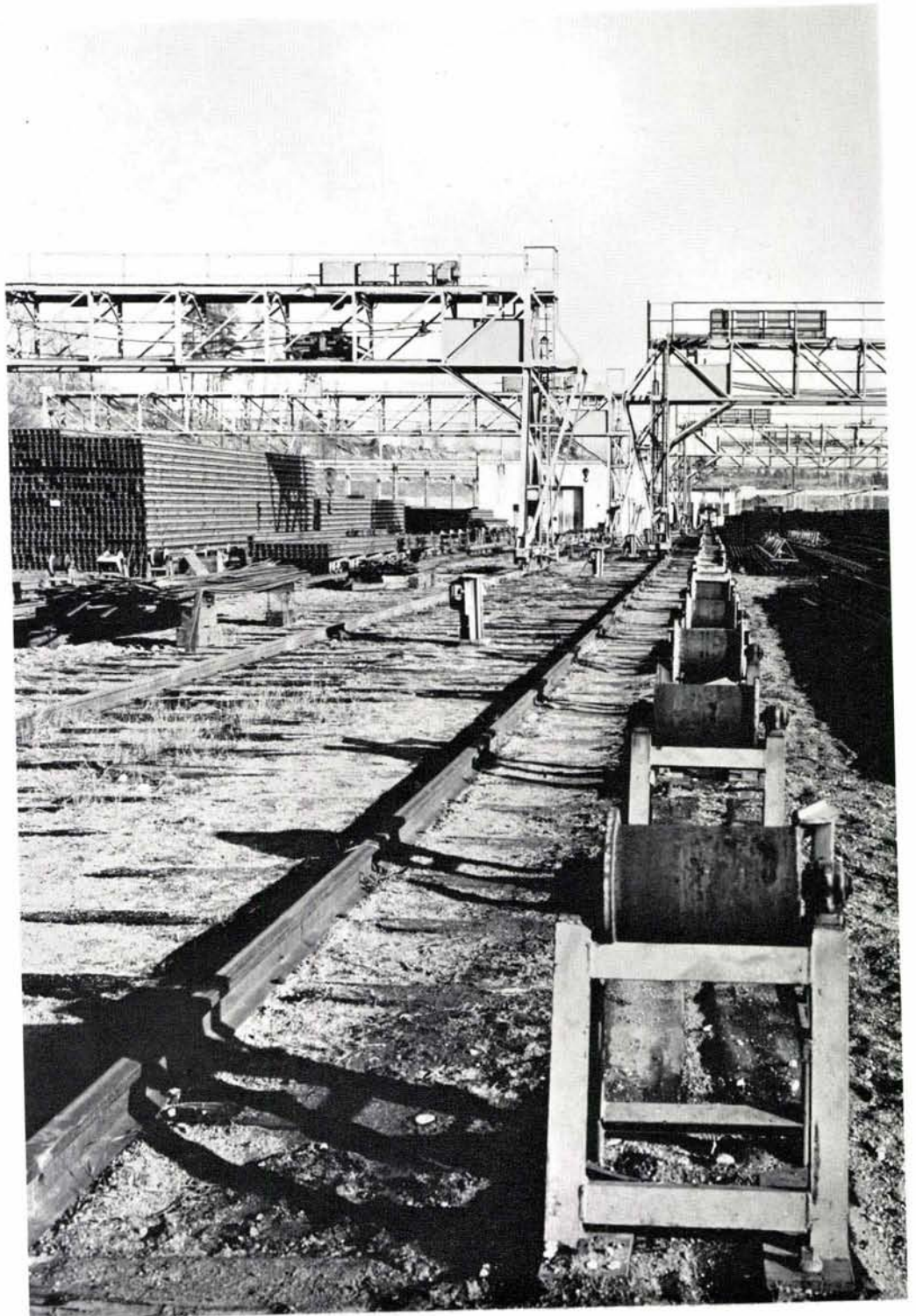
Langtidsutviklingen av de totale utgifter oppdelt på driftsutgifter (lønn og materialer) fremgår av figurene 7 og 8 og tabell 19 og 20, side 52 og 53.

Både avskrivningene og pensjonskassens underskudd har vist markert stigning (se tabell 16, side 51). Avskrivningenes økning skyldes det relativt høye investeringsnivå de senere år; pensjonskassens økende underskudd skyldes at antall medlemmer synker i takt med personalavgangen mens antall pensjonister øker.

¹ Angir den rene pris- og lønnsatsvirkning for Statsbanenes driftsutgifter.

Tabell 4 Driftsutgiftene m. v.

Fagområder m. v.	Regnskap 1964	mill. kroner			
		Mer (+), mindre - enn i 1963		Mer (+), mindre - enn vedtatt budsjett 1964	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Jernbanedrift					
Administrasjon	52,3	2,6	5,2	÷ 0,5	÷ 0,9
Forråd	7,8	0,4	5,4	-	-
Bane og bygg	108,8	4,5	4,3	5,7	5,5
Elektrotekniske anlegg . .	14,6	0,9	6,5	÷ 0,8	÷ 5,2
Drift og trafikk	314,2	3,8	1,2	÷ 4,9	÷ 1,5
Verksteder	78,7	1,7	2,2	÷ 1,5	÷ 1,9
Fellesutgifter	57,0	6,8	13,5	3,2	6,0
Sum jernbanedrift	633,4	20,7	3,3	1,2	0,1
Bildrift	32,6	1,9	6,2	÷ 0,5	÷ 1,5
Sum driftsutgifter	666,0	22,6	3,5	0,7	0,1
Pensjonskassens underskudd	53,3	7,0	15,1	÷ 0,3	÷ 0,6
Avskrivninger	48,9	6,1	14,2	-	-
Totale utgifter	768,2	35,7	4,9	0,4	0,04



Investeringer

Året 1964 var 5. året av den 10-års perioden som Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan (MR-planen) av 1958 omfatter. Bevilgningene for hvert år i perioden har hele tiden ligget under de tall som er forutsatt av MR-planen. Ved prioriteringen av arbeidene innenfor de gitte investeringsrammer har man lagt særlig vekt på at de planlagte MR-arbeidene ved igangværende baner ikke må reduseres til fordel for nye anlegg. Anlegg som er igangsatt, har man imidlertid søkt å fremføre i rasjonelt tempo. Videre har man for de igangværende baner i størst mulig utstrekning tilgodesett hovedlinjene med hensyn til skinnegang, stillverk, blokk- og CTC-anlegg.

I 1961 ble man klar over at det ikke var mulig å holde den forutsatte investeringstakt i MR-planen. Dertil hadde investeringsbevilgningene i de to første år av 10-års perioden vært for lave. MR-planen ble da revidert, og man fikk den såkalte «Juniplanen», dvs. en revidert MR-plan av juni 1961.

Bevilgningsmessig ga MR-planen først utslag i 1963. Da ble taket for bevilgningene løftet betydelig i forhold til tidligere år.

De samlede regnskapsførte investeringer i perioden 1960–64 er brutto ca. 1100 mill. kroner. Det er rundt 270 mill. kroner mindre enn forutsatt i MR-planen, og ca. 140 mill. mindre enn i juniplanen. Indeks-korrigert til prisnivået pr. 31.12.1964 er de tilsvarende tall 530 mill. kroner og 203 mill. kroner. Regnskapsførte og planlagte investeringer er belyst i fig. 9, 10 og 11.

Reduksjonene er i særlig grad gått ut over det rullende jernbanemateriell, men også jernbane- og elektrifiseringsanleggene er rammet. På bakgrunn av de bevilgninger som er gitt for 1965 og de budsjettmessige vansker myndighetene har for budsjettåret 1966 kan en gå ut fra at den forsinkelse som nå er

inntrefft, ikke kan tas igjen de nærmeste år. – Utviklingen av NSB's driftsresultat i årene fremover vil i avgjørende grad være avhengig av tempoet for gjennomføringen av rasjonaliseringstiltakene. Det foreligger betydelige muligheter for kostnadsreduksjoner og inntektsforbedringer dersom man kan gjennomføre rasjonaliseringsprogrammet innen rimelig tid. Man vil imidlertid først få det fulle utbytte av rasjonaliseringstiltakene når hele rasjonaliseringsprogrammet er gjennomført.

En risikerer nå at vesentlige rasjonaliseringstiltak ved driften må utsettes og at anleggene igjen vil trekke i langdrag. Med de bevilgninger som er gitt, er imidlertid realiseringen av rasjonaliseringsprogrammet ført et godt stykke videre.

Statsbanenes ledelse fremhever spesielt betydningen av at man må komme i gang med hovedarbeidene under Oslo Sentralstasjon så snart som mulig. Ca. 50 prosent av jernbanens godstransport (målt i tonn) og ca. 45 prosent av persontransportene (målt i antall reiser) går til og fra Oslo eller passerer igjennom byen. Driftsmessig sett er det nøye sammenheng mellom forholdene i Oslo-området og på banenettet for øvrig. I dag er Oslo-området en utpreget «flaskehals», og vanskelighetene blir større etter hvert som vi får hurtigere togfremføring og transportmengdene øker. Hele rasjonaliseringsprosessen i Statsbanene er således i høy grad avhengig av at arbeidene ved Oslo Sentralstasjon blir gjennomført så snart som mulig.

I tabell 5 nedenfor har man innarbeidet planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene i henhold til MR-planen, «Juniplanen» og de offisielle regnskapstall. Utviklingen i Statsbanenes investeringer (regnskapsførte) fremgår av tabell 21, side 54.

Tabell 5

Planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene
mill. kroner

År	MR-planen av september 1958 ¹⁾		Hst.'s reviderte plan av juni 1961 ¹⁾		Regnskapstall	
	Nominelt	Indeks- korrigert ²⁾	Nominelt	Indeks- korrigert ²⁾	Nominelt	Indeks- korrigert ²⁾
1960.	225,0	286,7	174,3	207,0	186,6	223,3
1961.	290,3	367,1	206,8	232,0	184,1	207,2
1962.	307,6	389,0	292,1	326,5	248,0	264,5
1963.	283,0	357,2	285,3	318,9	231,8	242,6
1964.	267,0	335,5	280,9	313,8	252,5	257,6
Sum 1960—1964	1 372,9	1 735,5	1 239,4	1 398,2	1 103,0	1 195,2
1965.	229,5	288,7	274,9	307,1		
1966.	179,0	226,4	267,5	298,6		
1967.	164,0	207,1	264,9	295,6		
1968.	151,9	191,9	246,4	274,8		
1969.	143,9	181,6	198,2	220,1		
1970 (rest)	177,0	228,7	111,5	124,2		
Sum	2 418,2	3 059,9	2 602,8	2 918,6		

¹⁾ Med utgangspunkt 1.1.1960, istedenfor som tidligere 1.7.1959.

²⁾ Indeks-korrigert til prisnivået pr. 31.12.1964.

Fig. 9

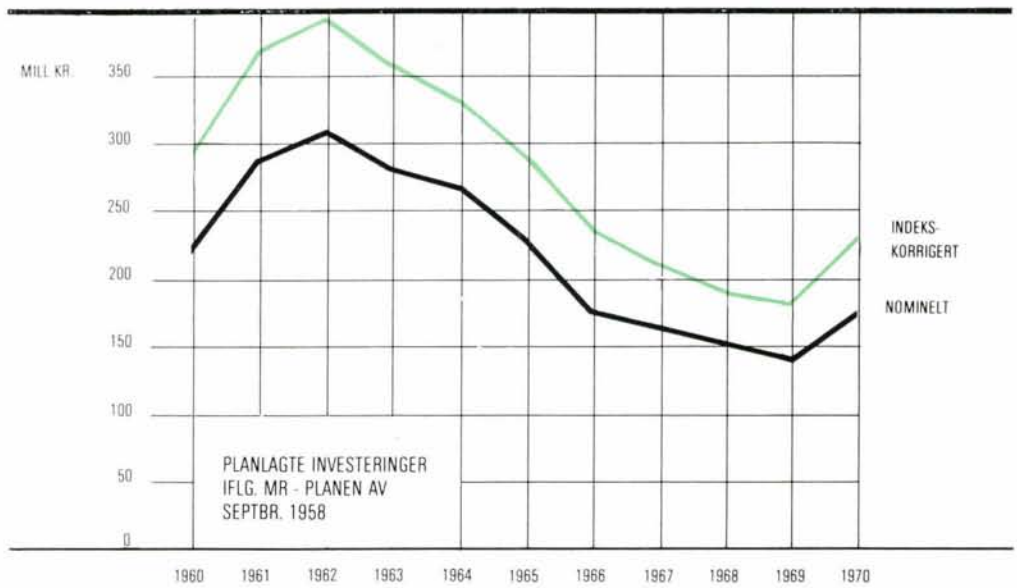


Fig. 10

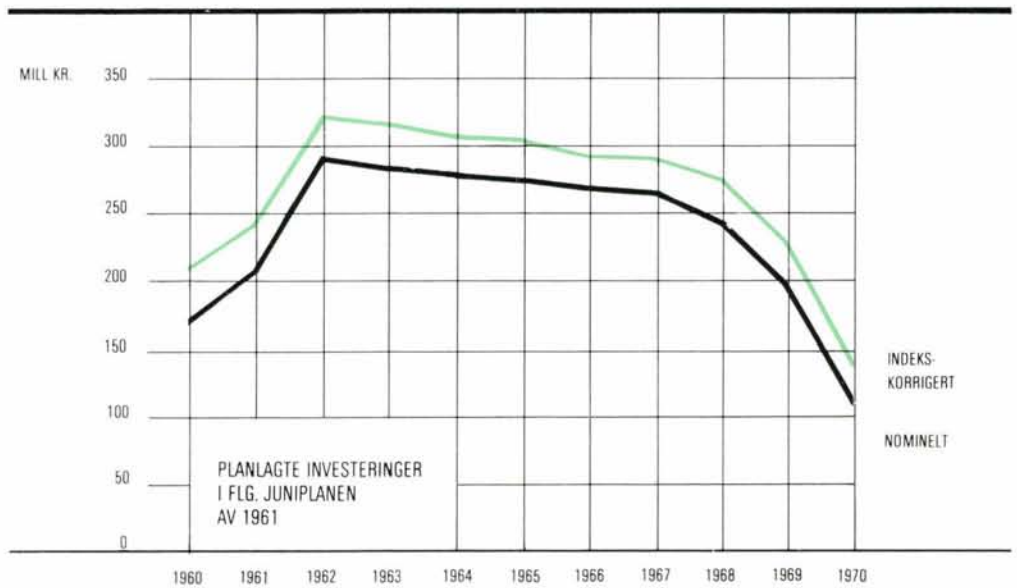
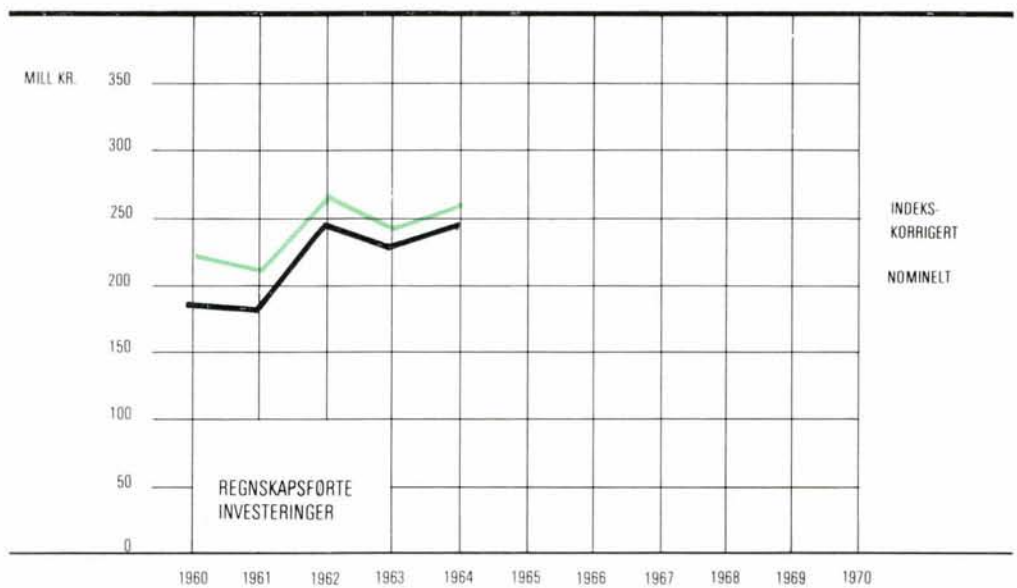


Fig. 11



Personkm og tonnkm pr. sysselsatt

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

Oppstillingen nedenfor viser disse forholdstallene for perioden 1949-50-1964.

Av oversikten fremgår at Statsbanene i 1964 ytet ca. 40 pst. mer personkm pr. sysselsatt enn i 1949-50. Fra 1963 til 1964 var det en ubetydelig nedgang.

Antall tonnkm pr. sysselsatt har økt i hele

perioden og lå siste år ca. 35 prosent høyere enn i 1949-50.

En vil understreke at disse tallene i første rekke gir uttrykk for kapasitetsutnyttelsen av Statsbanenes materiell og faste organisasjon. De må ikke oppfattes som uttrykk for variasjon i de enkelte personalgruppers arbeidsbyrde eller i arbeidseffektiviteten.

Fig. 12 og 13 nedenfor gir et grafisk bilde av utviklingen i personkilometer og tonnkilometer pr. sysselsatt i perioden 1949-50-1964.

Driftsår	Personkm i alt pr. sysselsatt		Tonnkm i alt pr. sysselsatt	
	Gammelt statistikkgrunnlag	Nytt statistikkgrunnlag	Gammelt statistikkgrunnlag	Nytt statistikkgrunnlag
1949-50	57,0		39,2	38,4
1954-55	58,7		42,0	40,6
1959-60	74,2	77,4	46,2	45,8
1961		79,7		49,1
1962		80,8		50,3
1963		77,3		51,4
1964		76,9		55,1

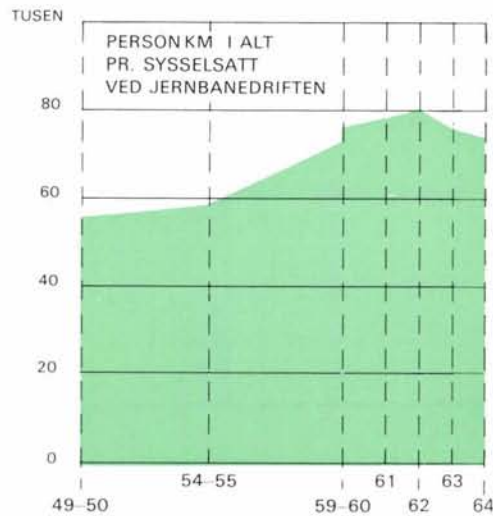


Fig. 12

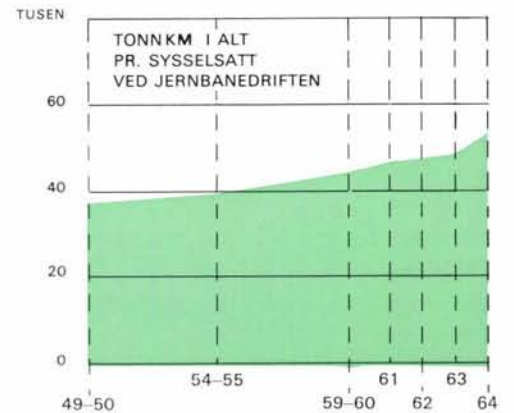


Fig. 13

Togordningen

Man har i 1964 fremmet en rekke forslag for effektivisering av persontoggangen. Det er således foretatt endringer i persontogrutene på Dovre-, Nordlands- og Bergensbanen, hvor man er gått inn for å redusere kjøretiden betraktelig bl. a. ved å gi togene stopp bare ved større knutepunktstasjoner. Samtidig reduseres antall persontogkm ved å slå sammen tog samt innstille enkelte dubleringstog i visse perioder. Disse tiltak er satt i verk fra den nye ruteordningen i mai 1965.

Man fortsetter undersøkelsene også på de andre strekninger. Hensikten er å få en tilfredsstillende avvikling av trafikken med et samordnet transportapparat som er tilpasset behovet.

I forbindelse med omlegging av persontogene på Dovrebanen har man i en viss utstrekning også trukket inn fjerngodstogene og fått noe kortere kjøretid på enkelte godstog.

Det er forutsetningen at når persontogundersøkelsene er ferdig, skal godstogordningen gjennomgås i sin helhet. Målsettingen for undersøkelsene er å få kortere kjøretid

særlig på fjerngodstogene slik at de kan få en senere avgangstid fra avgangsstasjonene. Dermed kan togene ta med flere av «dagens» vogner, og man oppnår en hurtigere framføring og bedre vognomløp. Godstogordningen forutsettes lagt om og tilpasset knutepunkttrafikken.

Dette forutsetter en del omlegginger, og man vil nevne utvidelse av kryssingskapasiteten på stambanene og utbygging av CTC. Disse tiltak er i full gang.

Ved Hovedstyret er det opprettet et nytt rutekontor. Dette kontor vil få den daglige kontroll og oppfølging av såvel person- og godstogrutene i samsvar med de retningslinjer som er nevnt ovenfor.

Man har tatt sikte på å innføre knutepunkttrafikk i godssektoren på strekninger hvor det er økonomisk forsvarlig. Undersøkelsene i godssektoren har foregått i hele 1964 og har berørt alle distrikter (unntatt Narvik). I 1964 er systemet gjennomført på strekningene Ski-Kambo og Støren-Trondheim. Man må imidlertid være klar over at fullt utbytte av knutepunkttrafikken kan man først få når CTC-anleggene er ferdig utbygget.

Det rullende jernbanemateriell

I tabell 33, side 57, er det gitt en oversikt over bestanden av normalsporete jernbanevogner i 1949-50, 1954-55, 1959-60, 1961, 1962, 1963 og 1964 målt i antall aksler. Benevnelsen aksler nyttes som et felles mål for hele vognparken. De fleste personvogner er 4-akslede, mens den overveiende del av godsvognene er 2-akslede.

I omtalen av person- og godsvogner nedenfor fremgår det at aldersfordelingen for personvogner og godsvogner fortsatt er ugunstig. Normal brukstid bør ikke overskride 40 år for godsvogner og 35 år for personvogner. Det viser seg ellers at NSB fortsatt har i drift et stort antall gamle vogner som ikke er tidsmessige og som er meget kostbare å vedlikeholde. Utrangering av overårig materiell vil fortsette i den utstrekning nyanskaffelser gjør det mulig.

Man viser også til omtalen av det rullende jernbanemateriell under fagområdet Maskin på side 41.

Trekraften

Siden begynnelsen av 50-årene er lokomotivtypene El 11 og El 13 kommet i drift og har overtatt stadig større del av trafikken. I dag har man 41 lokomotiver av type El 11 i drift. Innen utgangen av 1965 vil det være i alt 32 lokomotiver av type El 13 i drift, og i 1966 vil det ytterligere bli levert 5 lokomotiver av denne type.

I desember 1964 ble det bestilt 10 lokomotiver av type El 14. Disse er utstyrt med to 3-akslede boggier og vil få betydelig større trekraft enn El 13. Lokomotivene blir levert fra høsten 1967.

Man kan si at anskaffelse av elektriske lokomotiver har gått planmessig og resultert i gode og driftssikre typer. Men rammen for investering i denne sektor har dessverre ikke muliggjort den høyst påkrevde utrangering av de 40 år gamle lokomotiver El 1 og El 5 (til sammen 33 stk.). Disse er i dag nedslitt og kostbare i vedlikehold, helt uegnet for moderne drift, og må snarest ut av bildet. 5 lokomotiver av type El 1 forutsettes dog utrangert i 1965, men med de investeringsmidler man har til rådighet, ser det ikke ut til at de to eldste typer kan være ute av drift før først i 1970-årene.

På Ofofbanen har man den ca. 40 år gamle lokomotivtype El 3 ennå i drift, men det ser nå ut som om denne lokomotivtypes dager snart er talte.

Man har til hensikt å utvide togstørrelsen på Ofofbanen og i den forbindelse planlagt å gå til anskaffelse av 6 stk. 6-akslede boggi-lokomotiver. Når to lokomotiver koples sammen, kan man klare togstørrelser på ca. 5000 tonn. For å greie slike togstørrelser, må man også bygge om 4 dobbeltlokomotiver av type El 12 til 3-seksjonslokomotiver.

Når det gjelder elektriske motorvogner, er det ikke foretatt noen investering i de senere år. En ny type elektriske forstadstogsett for 120 km maks. hastighet er for tiden under planlegging. – Etter foreløpige vurderinger kommer man til å trenge ca. 30 nye elektriske motorvogner til fornyelse og ca. 20 til øket lokaltrafikk, spesielt i Oslo-området. Tilsvarende antall styrevogner er tatt med under fremtidig behov for personvogner.

Hva dieselmotorvogner angår, har det ikke vært noen anskaffelser i de senere år, og noen anskaffelser er heller ikke på trappene.

Diesellokomotivene type Di 3 som kom i årene 1957–1959, har gått i hard drift på Bergensbanen, Dovrebanen og Nordlandsbanen, og må sies å ha svart til forventningene. 31 lokomotiver er i drift i dag, derav er 6 nye blitt satt i drift i 1965. Hermed skulle anskaffelsen av de større diesellokomotivtyper være avsluttet når man ser bort fra et foreliggende behov for Valdresbanen, som det ennå ikke er tatt definitivt standpunkt til.

På skiftesiden er lokomotiver type Di 2 blitt utbygget med 39 maskiner i drift. Av skifte-traktorer har det vært relativt store leveranser de siste år. Således vil det i løpet av de siste 2½ år være levert 42 diesel skifte- og revisjonstraktorer. Det er fremdeles et mindre udekket behov for diesel-skifteaggregater som henger sammen med gjennomføringen av planene for kretskjøring og knutepunkttrafikk, og et udekket behov for reserve.

Damplokomotivene som vi i 1958 hadde 332 av, var pr. 1.10.1965 redusert til 104 stk.

Personvogner

Pr. 1.1.1965 hadde man ca. 1230 personvogner, derav ca. 800 trevogner som har overskredet den tekniske levealder av 35 år. Man har anslått det fremtidige behov for personvogner i alt til ca. 880 vogner av stål og aluminium. Dvs. at man forutsetter å redusere vognparken med ca. 370 vogner (30 pst.).

Pr. 1.1.1965 hadde man 450 stål- og aluminiumsvogner. Ved utgangen av 1964 står det således igjen å fornye ca. 430 vogner. Medregnet de sovevogner som er levert i 1965 anses fornyelsesunderskuddet foreløpig dekket for sovevogner.

Se for øvrig omtalen av personvogner under fagområde Maskin, side 41.

Godsvogner

MR-planen forutsatte at det i løpet av perioden 1959–69 skulle anskaffes ca. 6000 godsvogner. Inntil utgangen av 1965 vil det være levert i alt 1650 godsvogner, herav 1200 lukkede og 400 åpne og en del spesialvogner. Av den opprinnelige plan skulle det da stå igjen å levere ca. 4300 godsvogner.

Tiltak som sammenslåing av il- og fraktstykkgods til en stykkgods-klasse, gjennomføring av knutepunkttrafikk, og innføring av nytt takstregulativ, vil alle resultere i en bedre utnyttelse av godsvognene. Dette, sammen med at nye godsvogner har større bæreevne som følge av økt akseltrykk, bevirker reduksjon i det anskaffelsesprogram MR-planen forutsatte, anslagsvis 2300 vogner, men det fremtidige behov vil bli nærmere undersøkt.

Man må regne med at den alminnelige utvikling på det transporttekniske område med en tendens mot større enhetslaster, vil gjøre det nødvendig å utvikle og anskaffe flere spesialvogner.

Statsbanenes godsvogner representerer samlet en togstamme på ca. 90 km. Bæreevnen for disse vogner utgjør ca. 183 000 t.

Man viser også til omtalen av godsvogner på side 41.

Dersom alle plasser i Statsbanenes personvognpark regnes som sitteplasser, er antallet 58 602.¹ Herav er rene sitteplasser 55 368² og køyer 3234.

¹ Motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 31.12.1964 i alt 10 952.

² Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 19 spisevogner Statsbanene hadde pr. 31.12.1964 var 736.

Sikkerhetstjenesten

I tiden 1.1.1959–31.12.1964 er det montert automatisk linjeblokk ved 26 km dobbeltspor. CTC-anlegg er bygget på 111 km bane med 16 stasjoner fjernstyrt. Innen 1969 forutsettes videre CTC-anlegg på strekningene Drammen–Lunde, Kristiansand–Egersund, Drammen–Tønsberg, Lillestrøm–Trondheim og Lillestrøm–Magnor, i alt 991 km enkeltspor omfattende 110 stasjoner. På stasjonene må det først bygges komplette sikringsanlegg, eller de gamle må bygges om. Det er bygget og tatt i bruk komplette sikringsanlegg ved 81 stasjoner. På strekninger som foreløpig ikke omfattes av CTC-utbyggingen, gjenstår det å bygge noen komplette sikringsanlegg samt en del enklere sikrings- og planovergangs-anlegg. I samme tidsrom er det tatt i bruk 69 automatiske vegbomanlegg og 127 vegsignalanlegg, 4 håndbetjente vegbomanlegg og 9 vegsignalanlegg, samt 2 rasvarslingsanlegg.

Bygging av sikringsanlegg og CTC har i årene 1959–64 gitt en personalreduksjon på i alt ca. 200 mann i stasjonstjenesten. Den planlagte utbygging 1965–69 ventes å ville gi ytterligere personalbesparelse på i alt 205 mann.

På grunn av utilstrekkelige bevilgninger ligger tempoet i utbyggingen av CTC noe tilbake.

Automatisk linjeblokk og CTC for strekningen Egersund–Stavanger ble tatt i prøve-

drift den 7. juli 1964 og i ordinær drift den 10. november samme år. Det ble i alt tatt i bruk 9 nye komplette relésikringsanlegg og 24 komplette relésikringsanlegg ombygget for CTC-drift. Ellers ble det tatt i bruk 5 enkle innkjørsignalapparat-anlegg, 3 automatiske vegbomanlegg, 1 manuelt vegbomanlegg for enkle innkjørsignalapparater, 3 automatiske vegbomanlegg, 1 manuelt vegbomanlegg og 17 automatiske vegsignalanlegg.

Fra mars 1965 er automatisk linjeblokk og CTC i drift for strekningen Lillestrøm–Tangen. Strekningene Tangen–Hamar–Lillehammer, Lillestrøm–Kongsvinger, Støren–Trondheim og Sira–Egersund forutsettes i det vesentlige å være ferdige for automatisk linjeblokk og CTC i 1965. Det vil bli utført en del mindre arbeider med automatisk linjeblokk og CTC på strekningene Drammen–Hokksund og Lillehammer–Ringeby. Automatisk linjeblokk er tatt i bruk fra 18.1.1965 på strekningen Bergen–Arna, og for strekningen Lysaker–Oslo V. forutsettes det tatt i bruk i løpet av 1965.

Videre antas at komplette sikringsanlegg vil bli tatt i bruk i 1965 ved Rakkestad, Skarp-sno, Brøttum, Bergseng, Hell, Heskestad, Ål, Voss, Finse, Arna og Snartemo. Ca. 15 anlegg for automatisk vegsikring forutsettes å bli ferdig i 1965.

Driftsytelser

Ved jernbanedriften skiller man mellom driftsytelser og trafikkytelser.

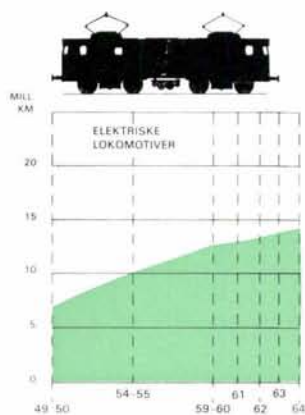
Driftsytelserne som er NSB's tilbud av transportytelser, måles i togkm, lokomotivkm, akselkm osv., viser hvordan NSB har stillet sitt transportapparat til disposisjon, mens trafikkytelserne viser hvordan driftsytelserne er etterspurt og nyttet av kundene.

I likhet med andre transportbedrifter kan NSB ikke lagre sine driftsytelser. Det er derfor av stor økonomisk betydning at de forskjellige driftsytelser best mulig tilpasses de transportbehov som foreligger til enhver tid. Denne tilpassing er et meget komplisert pro-

blem. Det er store variasjoner i trafikkmengdene med utpregede «topper» i de daglige rush-tider, og også sesongmessige trafikksvingninger. Kravet til trafikkavviklingen er i dag større enn tidligere, og for å kunne imøtekomme kundenes ønsker kreves det 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 det sentrale spørsmål i ledelsens økonomiske overveielser.

Trekraftens løp



Trekraftmateriellets samlede løp utgjorde i 1964 40,8 mill. km, en oppgang fra 1963 på 0,1 mill. km. Damplokomotivenes løp gikk ned med 1,1 mill. km.

Som det fremgår av fig. 18 er «vekk med dampen»-programmet nå kommet så langt at det bare er en liten del av trekkraftytelsen som utføres med damp. Damplokomotivenes løp utgjorde i 1964 ca. 6 pst. av det totale mot ca. 9 pst. i 1963. I løpet av 1964 ble det utrangert 51 damplokomotiv, mens antallet av de andre trekkaggregater økte noe. Se tabell 34, side 57, og fig. 14, 15, 16 og 17.

Når de elektriske lokomotiver i 1964 hadde større kilometerløp enn tidligere år, skyldes

det særlig at elektrisk drift ble etablert i sin helhet på Bergensbanen.

Fordelingen av trekkaggregatenes løp på de forskjellige enheter i 1964 var følgende:

	Løp i 1000 km	Pst. av samlet løp
Elektriske lokomotiver	14 149	34,8
Elektriske motorvogner	11 676	28,6
Diesellokomotiver	6 457	15,8
Dieselmotorvogner	5 929	14,5
Damplokomotiver	2 554	6,3
Sum	40 765	100,0

Fig. 14

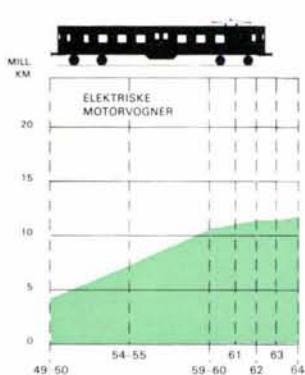


Fig. 15

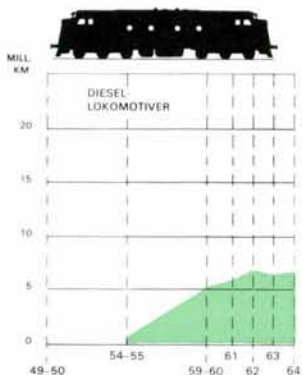


Fig. 16

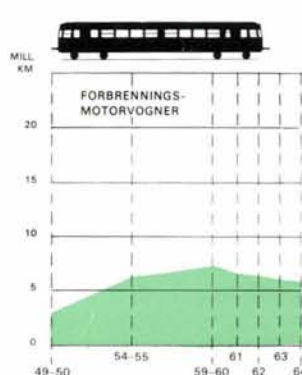


Fig. 17

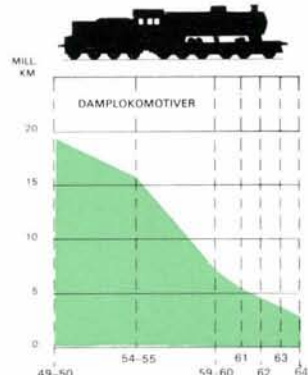


Fig. 18

Persontog og -vogners løp

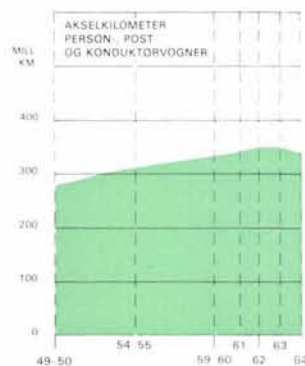


Fig. 19

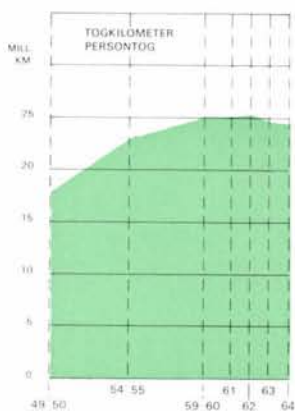


Fig. 20

Personvognløpet målt i akselkm viste i 1964 en nedgang med 2 pst., og togløpet for persontog en nedgang med 1,0 pst. sammenliknet med 1963.

Den gjennomsnittlige togstørrelse av persontog gikk ned fra 14,6 aksler i 1963 til 14,3 aksler i 1964.

Som fig. 19 og 20 viser, har tendensen de siste 4-5 år vært at antall akselkm har økt relativt mer enn togløpet. Togenhetene er altså i denne periode blitt stadig større.

Den gjennomsnittlige plassutnyttelse i persontogene var 34 pst. i 1964, den samme som i 1963.

I tabellene 23 og 24, side 54 og 55 er ellers gitt nøyaktige tallopplysninger over driftsytelserne.

Godstog og -vogners løp

Fig. 21

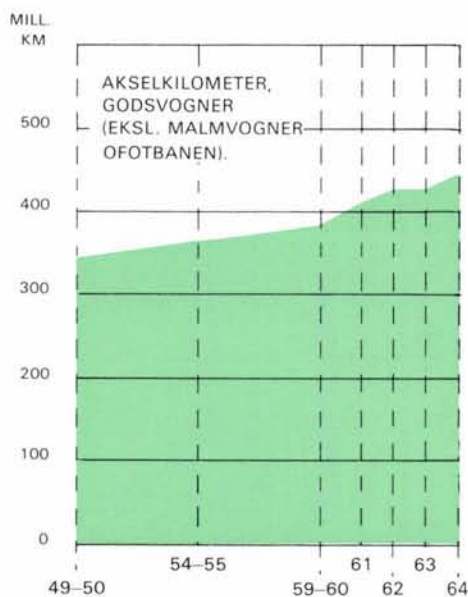


Fig. 22

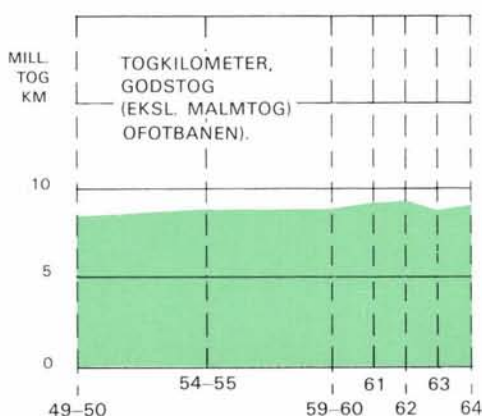
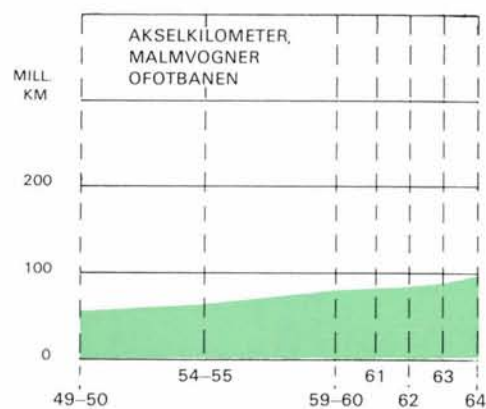


Fig. 23



Driftsytelsene i godstrafikken (ekskl. malm Ofofbanen) viste oppgang i 1964. Godsvognløpet målt i akselkm gikk opp med 4,9 pst. Godstogløpet viste en oppgang fra 1963 med 7,8 pst.

Den gjennomsnittlige togstørrelse av godstog (ekskl. malm Ofofbanen) er gått ned fra 48,0 aksler i 1963 til 47,1 aksler i 1964.

Tomkjøringen for godsvogner er samtidig gått opp fra 23 pst. i 1963 til 24 pst. i 1964.

Som fig. 21 og 22 viser, har tendensen siden 1949-50 vært at antall akselkm stadig har økt relativt mer enn antall togkm.

I fig. 23 er fremstilt malmvognenes løp på Ofofbanen målt i antall akselkm for perioden 1949-50-1964 (jfr. også tabell 23, side 54). Den store øking av malmvognløp gjennom hele perioden må sees i nøye sammenheng med den tilsvarende utvikling i transportbehovet. I 1964 utgjorde malmvognløpet 98,3 mill. akselkm, en oppgang fra året før på 18,7 prosent.

For øvrig er nøyaktige talloppgaver over godstogytelsene vist i tabellene 23 og 24, side 54 og 55.

Trafikkytelse

Trafikkutviklingen

For Statsbanene som helhet viser trafikktallene i 1964 liten forskyvning sammenliknet med 1963.

Persontrafikken viser, målt i antall reiser, en nedgang på 8,2 pst. Godstrafikken (ekskl. malm Ofofbanen) viser derimot, målt i antall tonn transportert gods, en oppgang på 6,4 pst.

Hva persontrafikken angår, går tendensen mot en økt gjennomsnittlig reiselengde. Antall personkm og inntekten av persontrafikken viser således en langt svakere nedgang (henholdsvis 2,6 og 1,9 pst.) enn antall reiser.

Den relative fordeling av antall reiser på billettslag viser en forskyvning fra enkeltbilletter og billett kort til ukekort og månedsbilletter. Inntektsfordelingen på billettslag er likevel stort sett uforandret. Andelen av soveplassbilletter er økt fra 3,7 pst. i 1963 til 4,0 pst. i 1964.

Svikten i persontrafikken i 1964 kan – på grunnlag av foreliggende materiale – henføres til reiser over korte avstander på enkeltbillett. Økingen i personbilparken representerer fortsatt den mest generende konkurransefaktor.

I de nærmeste år regnes det med at øking av den gjennomsnittlige reiselengde vil fortsette. Andelen av familie- og besøksreiser over korte avstander antar man vil synke

ytterligere, mens stillingen for forretningsreiser og tjenestereiser over mellomdistansene og i fjernforbindelsene bør kunne holdes. En sannsynlig øking av lokaltrafikken rundt Oslo – over stadig lengre avstander – vil også prege bildet.

For godstrafikkens vedkommende svinger trafikktallet i 1964 – målt i antall tonn – igjen i positiv retning, etter en svak men jevn nedgang fra 1961 til 1963. I forhold til 1963 viser 1964 resultat med øking både for stykk-gods og vognlastgods.

Den gjennomsnittlige transportlengde viser nedgang for første gang på mange år. Dette skyldes i første rekke tilføringen av malmtransportene fra Storforshei til Guldsmedvik (22 km), som fra september og ut året utgjorde 193,2 tusen tonn. Antall tonnkm viser således en relativ stigning på bare 4,9 pst.

Den prosentvise fordeling av inntektene av godstrafikken viste i 1964 en merkbar forskyvning, idet inntekter av vognlast hadde en øking fra 61 pst. i 1963 til 62,9 pst. i 1964, og med tilsvarende nedgang av inntektsandelen for stykk-gods.

I årene som kommer regner man med at NSB's transportmengde og transportarbeid stort sett vil stige i takt med økingen av bruttonasjonalproduktet.

Persontrafikk

Målt i trafikkmengde viste persontrafikken i 1964 en nedgang fra året før. Inntektene av godstrafikken ble 4,0 mill. kr. mindre enn i 1963. Målt i antall reiser gikk trafikken tilbake fra 38,8 mill. i 1963 til 35,8 mill. reiser, som tilsvarer en nedgang på 8,2 pst.

Samtidig med nedgangen i antall reiser siste år, er totalt antall personkm gått ned fra 1758 mill. i 1963 til 1712 mill. i 1964. Dette

er en nedgang på 2,6 pst. Fig. 24 og 25 viser antall reiser og personkm i årene 1949-50-1964.

Fordelingen av antall reiser på de forskjellige billettslag holder seg praktisk talt uforandret fra år til år. I 1964 gikk imidlertid enkeltbillettens og billett kortenes andel til sammen ned med 2,4 pst. fra 1963, mens antall ukekort og månedsbilletter viste en tilsvarende oppgang. Detaljene av utviklingen går ellers fram av tabell 6 nedenfor.

Når man ser på inntektene av billettsalget fordelt på de forskjellige billettslag, holder fordelingen seg også her konstant. I 1964 utgjorde den største posten, enkeltbilletter, 78,8 pst. av salget mot 78,9 pst. året før.

I tabell 7 nedenfor er det vist hvordan den prosentvise fordeling av inntektene på de forskjellige billettslag har utviklet seg fra 1949-50-1964.

Salget av «Billige rundturer i Norden» gikk noe ned i 1964, mens salget av «Billige rundreiser i Norge» har hatt en oppgang på ca. 8 pst.

Antallet av NSB's egne selskapsreiser har vist en betydelig oppgang i 1964, da det ble solgt 2470 selskapsreiser til et beløp av ca. 0,9 mill. kroner mot 1960 selskapsreiser til et beløp av ca. 0,7 mill. kroner i 1963.

Salg av honnørbilletter viser en oppgang på 12 pst. fra 1963.

I 1964 utgjorde de forskjellige kategorier av modererte billetter ca. 22 pst. av det totale personkm-tall for enkeltbilletter i lokal norsk trafikk. Honnørbillettene alene utgjorde ca. 6 pst.

Fig. 24

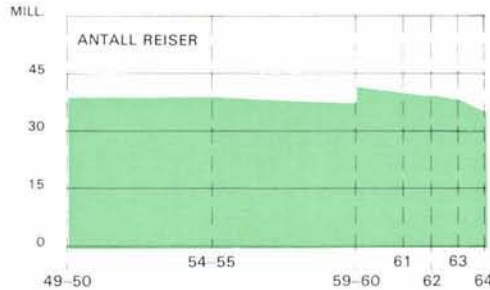
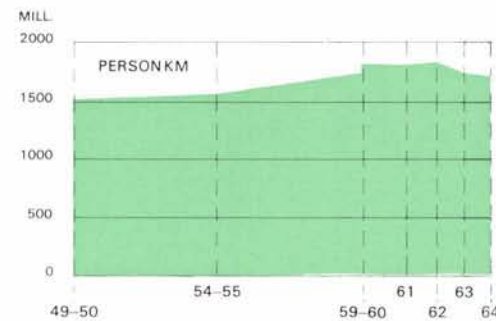


Fig. 25



Tabell 6 Antall reiser med jernbanen og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag

	Gammelt statistikkgrunnlag			Nytt statistikkgrunnlag				
	1949-50	1954-55	1959-60	1959-60	1961	1962	1963	1964
Antall reiser (mill.)	39,7	39,7	38,3	42,9	41,0	39,8	38,8	35,6
Reisene fordeler seg prosentvis slik:								
Enkeltbilletter	48,7	48,0	45,5	51,3	50,8	49,3	48,2	46,6
Billett kort	6,9	11,4	10,7	9,5	11,2	11,6	11,6	10,8
Ukekort	7,8	7,5	8,6	7,7	6,8	6,6	6,7	7,2
Månedsbilletter	36,6	33,1	35,2	31,5	31,2	32,5	33,5	35,4
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabell 7 Persontrafikkinntekter i alt og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Billettslag	133,0	155,8	174,8	197,6	208,6	210,2	206,2
Prosentvis fordeling:							
Enkeltbilletter mv.	¹⁾	76,5	78,4	78,7	78,4	78,9	78,8
Billett kort	2,3	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	5,1
Ukekort	1,6	1,8	2,3	2,2	2,1	2,1	2,1
Månedsbilletter	4,9	4,8	5,0	5,4	5,5	5,8	5,8
Soveplassbilletter	¹⁾	4,2	4,3	4,0	4,2	3,7	4,0
Tilleggsbilletter ²⁾	¹⁾	5,6	2,4	2,3	2,4	2,2	2,2
Reisegods	2,1	2,1	2,3	2,1	2,0	2,1	2,0
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Herav ved salg i tog	¹⁾	2,7	4,0	4,4	4,5	4,5	4,4

¹⁾ Sammenlignbare tall mangler.

²⁾ Omfatter sitteplassbilletter, særtilllegg, ekspresstogtilllegg, tilleggsbilletter, gruppen «diverse inntekter», og – for 1954-55 og tidligere – hurtigtogstillegg.

Godstrafikk

Fig. 26

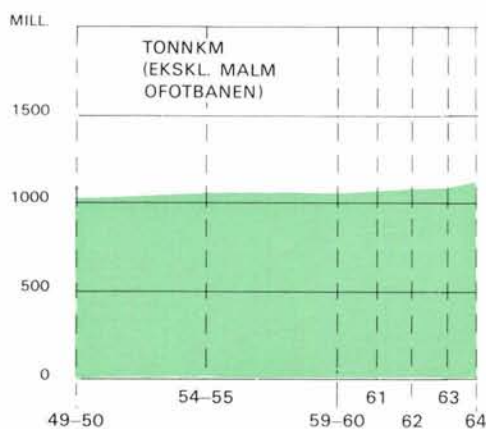


Fig. 27

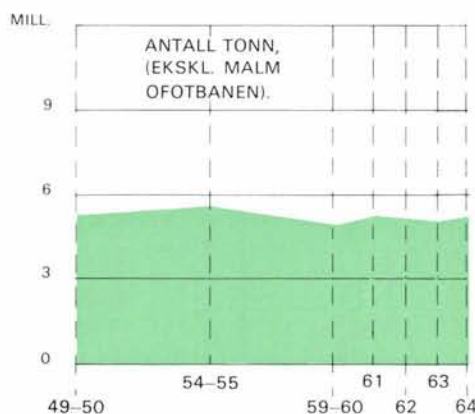
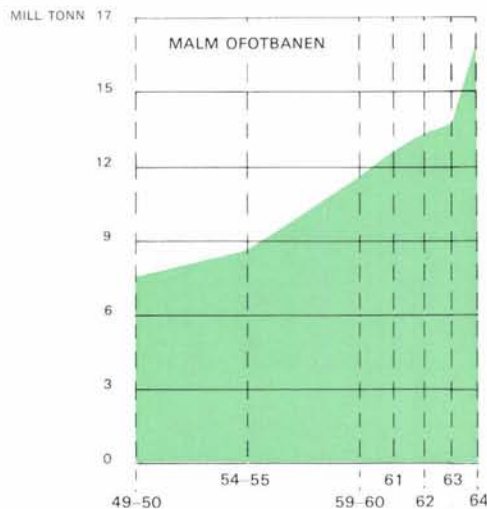


Fig. 28



Transportert gods (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde i 1964 5222 tusen tonn mot 4907 tusen tonn i 1963, dvs. en oppgang på 6,4 pst. Heri inkludert malmtransport Storforshei-Guldsmedvik som utgjorde 193 tusen tonn.

Malmtransportene på Ofotbanen økte fra 13 692 tusen tonn i 1963 til 16 171 tusen tonn i 1964, eller 18,1 pst.

Antall tonnkm gods (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde 227 mill. i 1964 mot 1169 mill. i 1963. Dette tilsvarer en oppgang på 5,0 pst.

Tabellene 25 og 26, side 55 viser utviklingen av transportert antall tonn og tonnkm fra 1949-50 til 1964.

Som stykkgoods ble sendt 613,9 tusen tonn i 1964 mot 609,0 tusen tonn i 1963. Dette tilsvarer en stigning på 0,8 pst.

I ren norsk trafikk var det en stigning i antall tonn fra 1958-59 og fram til 1959-60. Siden har godsmengden gått noe nedover hvert år til og med 1963 for så i 1964 å vise en liten oppgang. Når det gjelder transport av fraktgods i vognlaster i samtrafikk med utlandet har det vært en jevn stigning fra år til år. En ikke uvesentlig del av denne økning skyldes transport av kubbe fra utlandet, noe som går tydelig fram av nedenstående oversikt for årene 1958-59-1964:

År	Tusen tonn
1958-59	13,7
1959-60	114,2
1961	150,2
1962	189,2
1963	199,6
1964	253,6

Den samlede godstrafikk til og fra utlandet (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde henholdsvis 293 og 607 tusen tonn i 1964. Av den samlede godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde transportert godsmengde i samtrafikk med utlandet i 1964 ca. 17 pst.

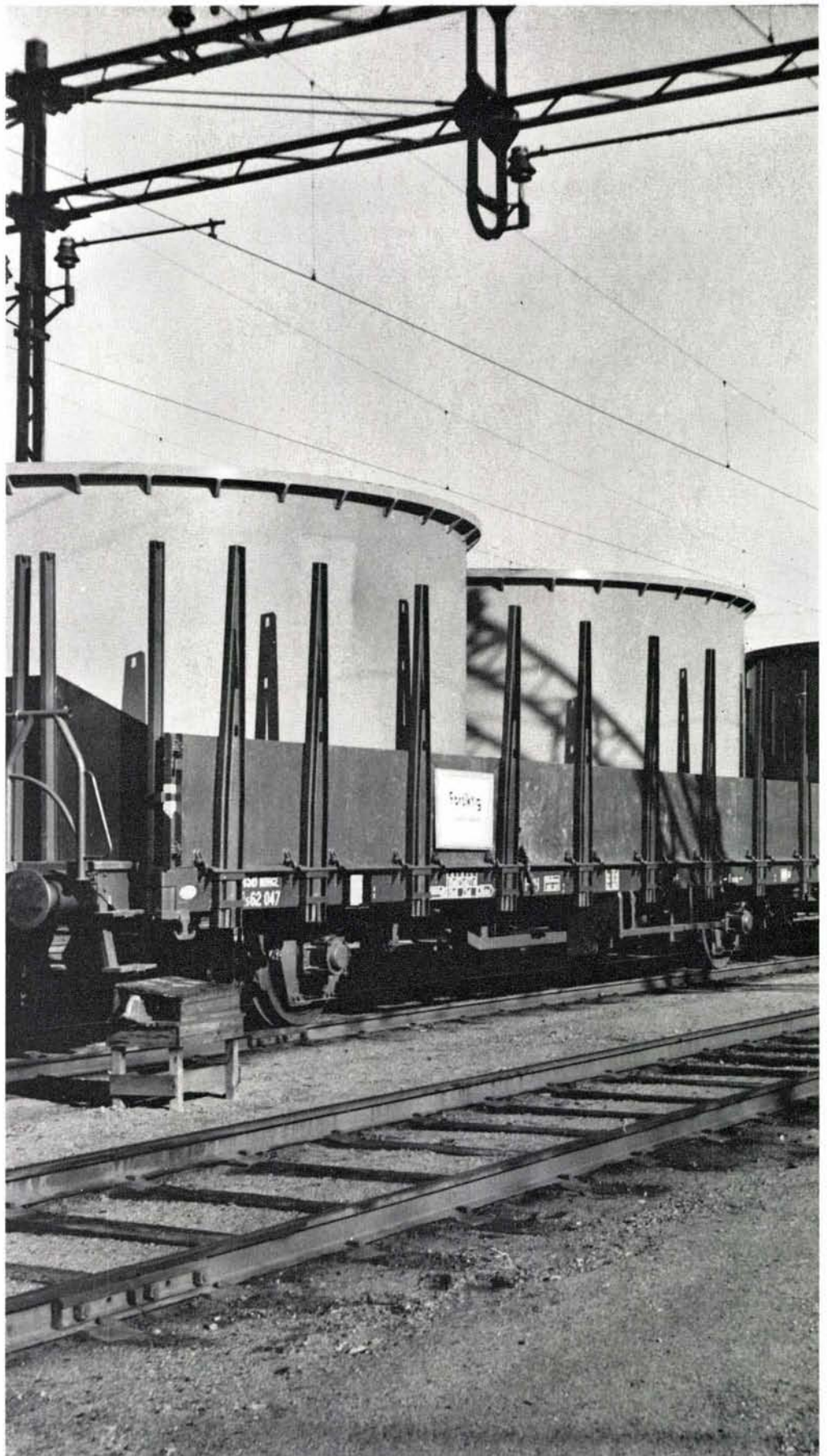
Transportert fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper (ekskl. malm Ofotbanen) for årene 1962-64 framgår av tabell 27, side 55. Av transportert godsmengde i 1964 utgjorde tømmer, trelast og ved 20,0 pst., mineralske produkter 18,1 pst. gjødning og kjemikalier 17,9 pst. samt treforedlingsprodukter 12,9 pst. som er de største varegrupper.

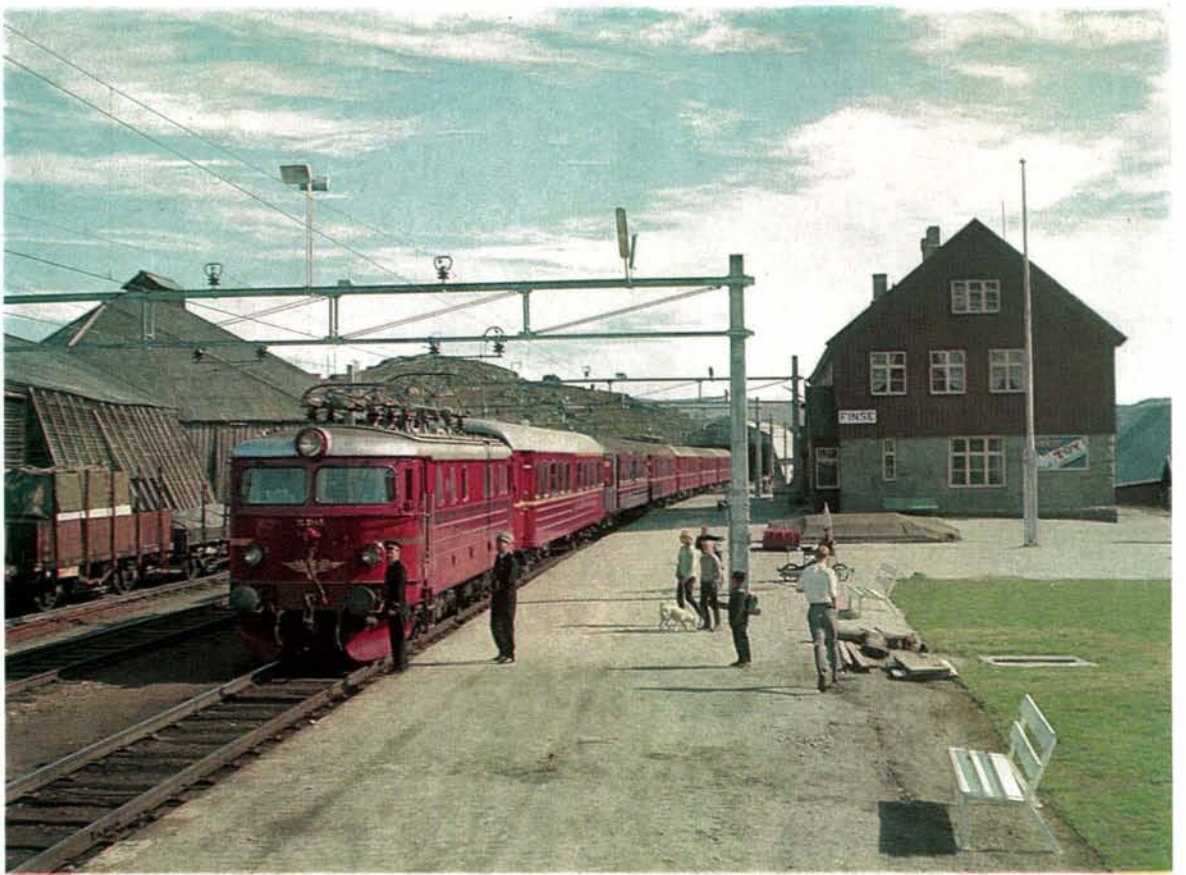
Omløpstiden for godsvogner (tiden mellom to opplastinger) gjennomsnitt for året gikk ned fra 6,1 døgn i 1963 til 6,0 døgn i 1964.

Den prosentvise fordeling av godstrafikkinntektene (ekskl. malm Ofotbanen og postbefordring) framgår av tabell 8 nedenfor.

Tabell 8 Prosentvis fordeling av godstrafikkinntektene, ekskl. malm Ofotbanen og postbefordring

	1949-50 ¹⁾	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Forutbetalt stykkgoods	—	16,9	17,5	17,8	18,3	22,2	21,2
Å betale ilstykkgods	—	6,4	6,9	6,7	6,7	6,2	6,1
Ilgods i vognlaster	—	2,0	2,3	2,3	2,2	1,9	1,6
Å betale fraktstykkgoods	—	11,4	9,6	10,1	10,6	10,3	9,5
Fraktgods i vognlaster (ekskl. malm Ofotbanen)	—	62,8	63,3	62,8	61,9	59,1	61,3
Levende dyr	—	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1
Etterkravsprovisjon	—	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Sum	—	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0





Takstene

På grunn av den betydelige nedgang såvel i antall reisende som i inntekter av persontrafikken, ble det fra og med 1. november 1964 iverksatt en ny billettordning, «sparebilletter», istedetfor de hittil gjeldende «billige feriebilletter». Sparebilletter selges for reise i bestemte tidsrom – 5. januar til og med 15. februar, 5. mai til og med 15. juni og 5. september til og med 15. desember.

I motsetning til «billige feriebilletter» hvor moderasjonen 25 pst. var betinget av et minste opphold på bestemmelsesstasjonen av 5 dager pluss dagene for fremreise og tilbakereise (i alt minst 7 dager), er det for «sparebilletter» ingen slik restriksjon. Sparebilletten er således en tur- og returbillett med 25 pst. moderasjon.

Persontakstene er for øvrig ikke endret i 1964.

Hva takster for befordring av gods angår ble det i 1964 foretatt betydningsfulle prinsipielle og reelle endringer.

Hovedstyrets forslag til nytt godsregulativ godkjent av Stortinget den 9. desember 1964 ble innført fra 1. januar 1965.

I det nye godsregulativ er tarifiering etter varens verdi (verditakstsystemet) opphevet.

Istedet er innført et vektakstsystem hvorefter fraktberegningen foretas på grunnlag av sendingens vekt uten hensyn til godsets art og verdi. Fraktene er avstands- og vektdegressive. Ekspedisjonsmåtene il- og fraktskykkods er slått sammen til en ekspedisjonsmåte – stykkods.

Det skjelnes nå mellom følgende ekspedisjonsmåter: Ekspressgods, stykkods, lokal-gods og vognlastgods.

Det nye godsregulativ som er meget forenklet, er inntatt i NSB's godstariff gjeldende fra 1. januar 1965. De tidligere regulativer var bygget på takster pr. 100 kg og hadde en rekke fraktberegningsbestemmelser som etter hvert var blitt ganske innviklede. Utregningen av den endelige frakt kunne derfor bli både tidkrevende og til dels usikker. Hensikten var å komme fram til så enkle regulativer at alle – også kundene – kunne finne frakten for de forskjellige sendinger. I den nye godstariff er inntatt ferdig utregnede tabeller slik at frakten kan finnes direkte i disse når fraktberegningsvekten er fastslått. Samtidig er fraktberegningreglene forenklet og innskrenket til et minimum.

Salgsvirksomheten

I godstrafikk-sektoren ble salgsarbeidet særlig preget av informasjons- og reklame-tiltak i forbindelse med den planlagte endring av:

- fraktregulativet i norsk trafikk og i trafikk med Sverige (NET),
 - ekspedisjonsformene (sammenslåing av il- og fraktskykkods).
- Informasjonsvirksomheten omfatter:
- møter, kurs og kundetreff,
 - kundebesøk,
 - informasjonsbrev til bransjeorganisasjoner,
 - brosjyrer og foldere,
 - annonsekampanjer i fag- og dagspresse.

Dør-til-dør-trafikk er det lagt stor vekt på å utvikle videre. Ved spesialavtaler har NSB i denne forbindelse påtatt seg transportopplegg fra produksjonssted til forhandler eller forbruker med anvendelse av rasjonelle hjelpemidler ved terminalene. Transport av trailer på jernbanevogn – piggy-back – er satt i gang som prøvedrift. Det regnes med at denne transportformen vil kunne redusere terminalkostnadene betydelig, og dermed representere et godt alternativ til direkte transport med bil.

Transport i bulk – uten emballasje – blir stadig mer aktuelt for en rekke vareslag. I nært samarbeid med interesserte transportbrukere er det således blitt anskaffet spesialvogner for transport av korn, sement, malm, bensin, olje mv.

Sidespor regnes for det mest effektive hjelpemiddel for dør-til-dør-trafikk. Forhandlinger er blitt tatt opp med bedrifter i indu-

stri og handel – allerede på prosjekteringsstadiet, og flere kontrakter om anlegg av sidespor er inngått.

Som resultat av forhandlinger om drifts- og prismessig opplegg for spesielle transportobjekter, er NSB blitt sikret betydelige massetransporter av malm.

Spørsmålet om tilføring av en vesentlig større andel av treforedlingsindustriens råstofftilførsel er tatt opp til drøfting med bedriftene.

I trafikk med utlandet er transportbehovet øket, men konkurransen er også blitt stadig sterkere. Salgsarbeidet er intensivert, og det kan oppvises en trafikkøkning på ca. 7 pst. fra 1963 til 1964.

Som salgshjelpemiddel er det også lagt stor vekt på reklame-tiltak. Opplegg for montering av plakattrammer på lukkede godsvogner er blitt forberedt. Rammene skal nyttes for transportbrukernes egen reklame.

I forbindelse med innføringen av NSB Sparebillett ble det satt i verk en større rikskampanje for dagspressen samtidig som foldere ble distribuert.

Med særlig henblikk på forretningsreiser er det ekspedert foldere for rabattkort som direkte reklame til 2500 firmaer. Annonsekampanje i fag- og dagspresse ble dessuten gjennomført. Brosjyrer og annonsekampanjer er også nyttet for: vinterreiser, norske rundreiser, norske inklusive reiser, dvs. utvalgte norske rundreiser hvor hotellopphold mv. er inkludert i prisen, og nordiske rundreiser.

Felles serieutstilling er utformet og sendt private og egne reisebyråer.

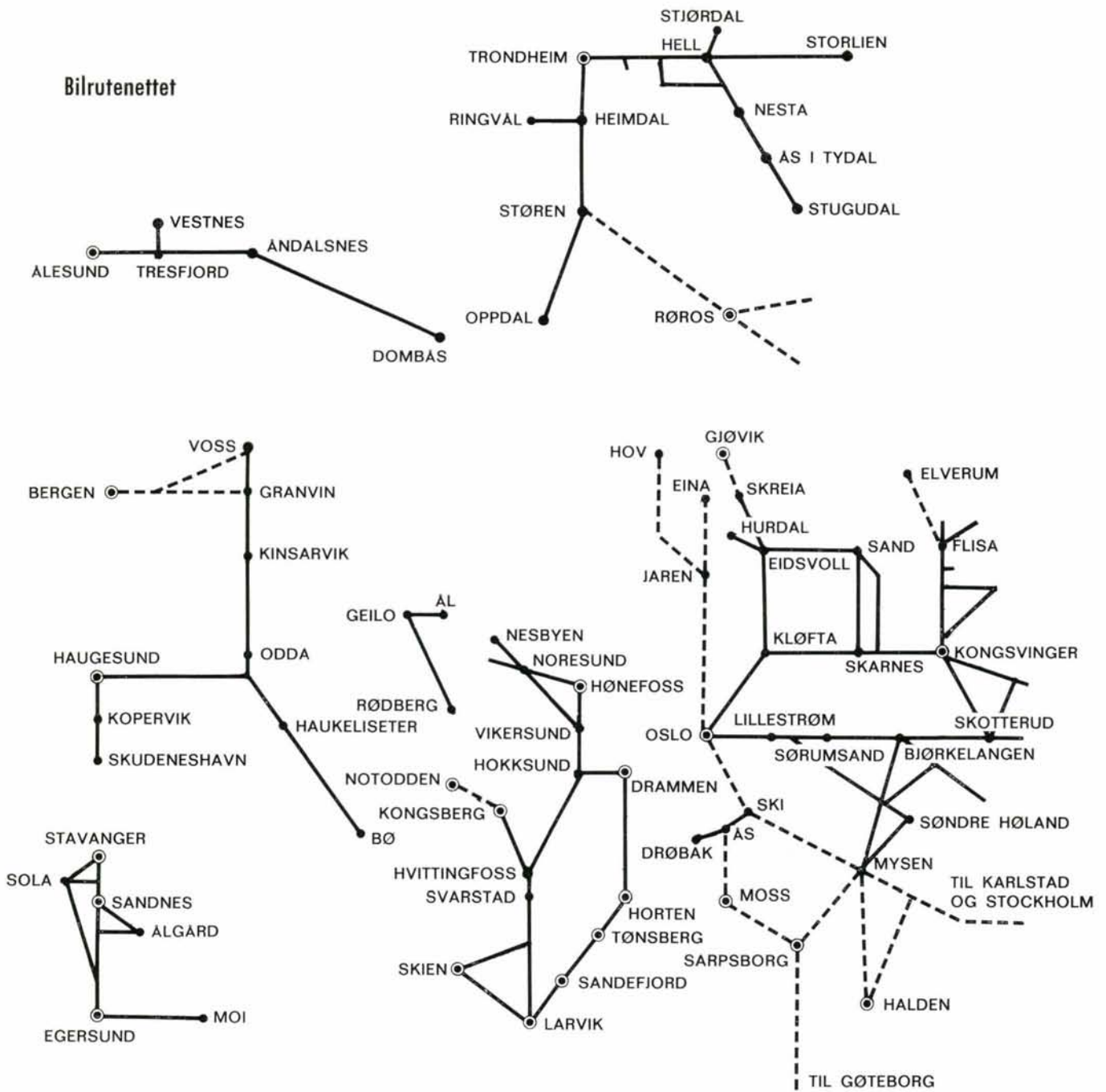
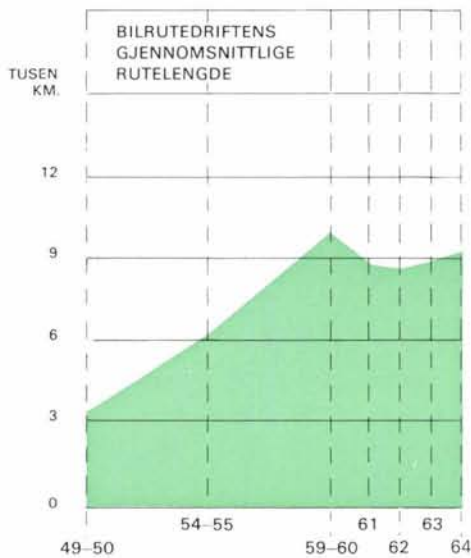


Fig. 29



Bildriften

Bildriften omfattet i 1964 11 egentlige bilruter, dessuten 5 godsutkjøringer og 9 godsbilruter (kretskjøringer). 4 av godsbilrutene ble kjørt av private entreprenører. 2 godsbilruter opphørte i 1964 som selvstendige regnskapsenheter.

Mens godsutkjøringene og godsbilrutene er knyttet til jernbanens godstransporter, opererer bilrutene mer som trafikkmessig uavhengige enheter. Den midlere rutelengde for bilrutene økte med 1,5 pst. fra 1963 til 1964 og var i 1964 9091 km.

Utviklingen ellers siden 1949-50 fremgår av fig. 29. Nedgangen fra 1959-60 til 1961 slik det fremgår av diagrammet, kommer av at to bilruter i dette tidsrommet ble omorganisert til aksjeselskaper.

I samkjøring med SJ har NSB opprettholdt turistbusslinjene Oslo-Göteborg og Oslo-Karlstad med den forandring at disse ruter ikke lenger er tilsluttet «Europabus»-nettet, men driver som lokale ruter mellom Norge og Sverige. Lokalt i Norge har NSB deltatt i turistruten Oslo-Bergen («Fjord-Line»).

De totale inntekter ved bildriften i 1964 var 36,8 mill. kroner, mens utgiftene, inkl. avskrivninger, var 37,2 mill. kroner. Dette ga et underskudd på 0,4 mill. kroner. Tabell 9 nedenfor viser spesifiserte regnskapstall for årene 1949-50-1964.

Fra og med mars 1964 ble persontakstene hevet for en av de to bilruter som ikke hadde takstforhøyelse i 1963, mens den andre har fortsatt uendrede takster.

En bilrute har endret sine moderasjons-satser for billett kort.

Godtgjørelsen for befordring av skolebarn er hevet noe i 1964.

Landsregulativet for gods ble endret sommeren 1964 ved at takstene for mindre send-

inger ble forhøyet, mens de ble redusert noe for større sendinger.

Til tross for at 7 av i alt 11 NSB-bilruter ga underskudd i 1964 ble det bare over et par spesielle strekninger benyttet takster på det nivå som forlanges av private ruter før spørsmål om statstilskott tas opp til vurdering.

Bildriftens vognpark ved utgangen av årene 1949-50-1964 fremgår av tabell 28, side 56.

Ved utgangen av 1964 var gjennomsnittsalderen for busser og kombinerte vogner 6,3 år mot 5,9 år ved utgangen av 1963. For gods- og trekkvogner var tallene 6,0 begge år.

Antall personale ved bildriften har øket jevnt i årene 1949-50-1964 på grunn av driftsmessige utvidelser. Tabell 29, side 56 viser antallet pr. siste dag i driftsåret.

Bilrutenes midlere rutelengde økte med 1,5 prosent fra 1963 og var i 1964 9091 km, jfr. tabell 31, side 56. Fig. 29, side 28 viser rute-nettet.

Bildriftens trafikk tall for årene 1949-50-1964 er tatt inn i tabell 32, side 56. Tabellen viser tegn på stagnasjon i persontrafikken, men fortsatt stigning i bilrutenes godstrafikk. Nedgangen i antall tonn gods ved bilrutene fra 1962 til 1963 skyldes en justering i beregningsgrunnlaget bl. a. for en del melkeruter.

Ved bilrutene gikk den gjennomsnittlige utnyttelse av plassene ned fra 34 prosent i 1963 til 33 prosent i 1964, samtidig som den gjennomsnittlige utnyttelsen av transportevnen gikk ned fra 56 prosent i 1963 til 55 prosent i 1964.

Nedgangen fra 1963 til 1964 i trafikk tallene for godsutkjøringene og godsbilrutene skyldes i alt vesentlig nedlegging av godsbilruten Bergen-Garnes i forbindelse med åpningen av banen gjennom Ulrikentunnelen 1.8.1964.

Tabell 9 Bildriften, inntekter, utgifter og resultat

	tusen kroner						
	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Inntekter:							
Bilrutene	7 546	13 128	23 041	24 201	25 818	28 844	30 376
Godsutkjøringene/godsbilrutene	2 336	2 493	4 029	4 739	5 285	5 789	6 431
Sum inntekter	9 882	15 621	27 070	28 940	31 103	34 633	36 807
Utgifter inkl. avskrivninger:							
Bilrutene	6 977	13 026	24 070	24 007	26 807	28 267	30 598
Godsutkjøringene/godsbilrutene	2 288	2 868	4 586	5 122	5 700	6 028	6 584
Sum utgifter	9 265	15 894	28 656	29 129	32 507	34 295	37 182
Overskudd:							
Bilrutene	569	102	÷ 1 029	194	÷ 989	577	÷ 222
Godsutkjøringene/godsbilrutene	48	÷ 375	÷ 557	÷ 383	÷ 415	÷ 239	÷ 153
Totalt overskudd	617	÷ 273	÷ 1 586	÷ 189	÷ 1 404	338	÷ 375

¹ Herunder internt avregnede inntekter for kjøring av gods som av hensiktsmessige grunner framføres med bil istedet for med jernbane.

Personalutviklingen

Lønnsutgiftene spiller en dominerende rolle i Statsbanenes økonomi. Planlegging og kontroll av personalutviklingen er derfor en hovedoppgave for Statsbanenes ledelse.

I 1964 var det gjennomsnittlig beskjeftiget 22277 mann ved jernbanedriften og 931 mann ved bildriften. Sammenliknet med 1952-53 da personalantallet var på det høyeste (28 319), har antall beskjeftigede ved jernbanedriften gått ned med 5111 mann (ca. 18 pst.), mens antallet ved bildriften har økt med 344 mann.

Tabell 36, side 58 viser utviklingen i det totale personalantall for hver tjenestegren ved Statsbanene. Det fremgår bl. a. at siden 1949-50 har antall mann i pussertjenesten gått ned med ca. 48 pst. I linjetjenesten, stasjonstjenesten og verkstedtjenesten har nedgangen vært ca. 20 pst. Av det totale antall

sysselsatte ved driften var det i 1964 ca. 2000 mann som utførte arbeid for investeringsmidler, materialbeholdning, fremmede mv. Samtidig var gjennomsnittlig 21 207 mann beskjeftiget med administrasjon, drift og vedlikehold for driftsutgiftsbudsjettets regning (rent driftspersonale). Utviklingen i totalt personalantall og rent driftspersonale går fram av tabell 35, side 58.

For å belyse hvordan tjenestemennene fordeles seg på tjenestetid og alder, har man utarbeidet en oversikt som fremgår av tabell 10 nedenfor. En gjør oppmerksom på at tallene er pr. 31.12.1964 og bare omfatter fast og ekstrapersonale. Tabellen avspeiler både hvor sparsom personalrekrutteringen har vært de siste 10 år og at rekrutteringen var svært stor under – og de første 7-8 år etter – krigen.

Tabell 10 Fast og ekstra-personale pr. 31.12.1964 fordelt på tjenestetid og alder

Tjenestetid	Antall personale		Tjenestetid	Antall personale		Alder	Antall personale		Alder	Antall personale	
	Abs. tall	Pst.		Abs. tall	Pst.		Abs. tall	Pst.		Abs. tall	Pst.
0—5	2 019	9,4	31—35	471	2,2	16—20	251	1,2	46—50	3 800	17,6
6—10	1 040	4,8	36—40	263	1,2	21—25	802	3,7	51—55	2 680	12,4
11—15	3 121	14,4	41—45	627	2,9	26—30	1 134	5,3	56—60	1 763	8,2
16—20	4 688	21,7	46—50	395	1,8	31—35	1 923	8,9	61—65	2 039	9,4
21—25	5 970	27,6	51—55	32	0,2	36—40	2 867	13,3	66—70	166	0,8
26—30	2 871	13,3	Ikke fordelt	98	0,5	41—45	4 170	19,2			
Sum				21 595	100,0	Sum				21 595	100,0

Lønnsutviklingen

Statsbanene følger lønnsregulativet for offentlige tjenestemenn av 1948. Senere endringer mv. er det gjort detaljert rede for i tidligere driftsberetninger.

I 1964 ble det gjennomført en ny lønnsavtale for statens tjenestemenn gjeldende for tariffperioden 1. mai 1964–30. april 1966. Tariffavtalen gikk i store trekk ut på følgende:

Lønnsforhøyelsen ble gjennomført i to etapper fra henholdsvis 1. mai 1964 og 22. februar 1965. Den samlede lønnsforhøyelse utgjorde ca. 10 pst.

Det ble gjennomført en del endringer i lønnsregulativets alminnelige bestemmelser.

Søndagstillegget ble forhøyet fra kr. 2,25 til kr. 2,50 pr. time, dog minst kr. 12,50 fra 1.5.1964.

For nattarbeid som ikke kompenseres med overtidsgodtgjørelse og for arbeid på 1. og 17. mai samt helgedager, skal det utbetales en tilleggsgodtgjørelse på kr. 0,50 pr. time med virkning fra 22.2.1965.

Tjenestemenn som tidligere hadde 25 pst. tillegg for overtidsgodtgjørelse, skal fra 1.5.1964 ha 35 pst. tillegg.

Særlige lønnstillegg ble forhøyet med 9,5 prosent.

Overenskomst-lønnet personale fikk sine lønninger revidert i samme utstrekning som fast ansatt personale.

For tjenestemenn som har tjenestebolig og blir trukket etter fradragsregulativet, ble boligfradraget forhøyet.

Tabell 11 Lønnsutgiftene

	tusen kroner						
	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Totale lønnsutgifter (1000 kr.)	221 882	322 524	436 289	445 522	497 668	519 936	541 109
Gj.snittlig totalt antall personale	27 287	27 413	24 421	23 744	23 626	23 637	23 208
Gjennomsnittlige lønnsutgifter pr. tjenestemann (kr.)	8 100	11 800	17 900	18 800	21 100	22 000	23 315

¹ Omfatter også lønnsutgifter til bl. a. investeringsarbeider som personalet utfører, og som ikke belastes regnskapet som driftsutgift.

Lønnsforhøyelsen ble gjort pensjonsgivende og pensjonistene fikk sine pensjoner forhøyet tilsvarende tjenestemennenes lønninger.

Tabell 11 nedenfor viser utviklingen i de totale lønnsutgifter og gjennomsnittslønn pr. tjenestemann siden 1949-50.

Som det fremgår av tabell 12 nedenfor hvor totale lønnsutgifter er fordelt på lønnsarter,

steg lønnsutgiftene totalt med 21 mill. kr. sammenliknet med året før. Stigningen har sin største årsak i lønnsforhøyelsen fra den 1. mai 1964 (1. etappe av gjennomføringen). – I tabell 12 er det også gitt en oversikt over noen av de viktigste sosiale utgiftsposter (ekskl. lønn under sykdom og ferie) ved NSB i henhold til regnskapet for 1963 og 1964.

Tabell 12 Totale lønnsutgifter fordelt på lønnsarter; Sosiale ytelser m.v. tusen kroner

	1963	1964	Oppgang(+) Nedgang -
Lønnsarter			
Fast regulativmessig lønn og dyrtidstillegg mv. til fast personale	359 947	377 254	17 307
Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale ..	31 759	32 442	683
Lønn inkl. dyrtidstillegg mv. til ekstrapersonale, herunder sesongarbeidere	63 077	63 444	367
Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale ..	2 727	2 604	÷ 123
Overtidsbetaling til fast personale	12 847	11 756	÷ 1 091
Overtidsbetaling til ekstrapersonale, herunder sesongarbeidere	904	801	÷ 103
Diverse lønnsarter	48 675	52 808	4 133
Sum totale lønnsutgifter	519 936	541 109	21 173
Sosiale ytelser m. v.			
Bidrag til pensjonskassen ¹ fra NSB ²	34 486	35 046	560
Husleiebidrag	1 741	1 698	÷ 43
Kompensasjonstillegg ³	395	349	÷ 46
Bidrag til jernbanepersonalets sykekasser	3 993	4 241	248
Bidrag til offentlige trykder ⁴	25 383	27 760	2 377
Stipendier	40	40	-
Bedriftslegeordning	777	840	63
Velferdsrom (drift og vedlikehold)	556	532	÷ 24
Sum sosiale utgifter mv.	67 371	70 506	3 135

¹ 12 pst. av regulativlønn ÷ kr. 660 pr. medlem pr. år.

² Hertil kommer pensjonskassens underskudd.

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

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

Opplæring

Ved Jernbaneskolen har det i året 1964 vært beskjeftiget 3 førstelærere og 4 lærere. Hertil kommer administrasjonspersonale samt 86 timelærere og foredragsholdere som har vært nyttet i skolens vanlige kurs.

Deltakerne i det høyere kurs har fortsatt den praktiske del av opplæringen i de forskjellige distrikter.

Om lag 110 tjenestemenn har deltatt i interne produksjonstekniske og bedriftsøkonomiske kurser. Kurs i transportøkonomi som hadde 20 deltakere, ble avsluttet våren 1964.

Videre har man gjennomført et kurs i arbeidsledelse for ca. 20 verksmestere.

For saksbehandlere i Hovedstyret har man holdt fritidskurser i språk – tysk og fransk.

Statsbanene har også hatt deltakere ved eksterne kurser og konferanser. Disse har bl. a. vært holdt av Administrativt Forskningsfond, Statens Teknologiske Institutt og Den Norske Ingeniørforening.

I 1964 ble ca. 30 tjenestemenn tildelt stipendium for å studere språk eller jernbaneforhold i utlandet.

I forbindelse med opplæringen i distriktene har Jernbaneskolen holdt kunnskaps- og fagprøver for i alt 498 tjenestemenn.

Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbaneskolens virksomhet i 1964:

	Kursets varighet i måneder	Antall uteks. elever
Telegrafistkurs	ca. 6 $\frac{1}{2}$	40 ¹⁾
Konduktørkurs	ca. 5 $\frac{1}{2}$	40
Fyrbøterkurs	ca. 6	59
Banevokterkurs	ca. 3 $\frac{1}{2}$	61 ²⁾
Sjåførkurs	ca. 1	39
Stasjonsformannskurs	ca. $\frac{3}{4}$	40
Stasjonsbetjentkurs	ca. 1	194
Kurs i arbeidsledelse	ca. $\frac{3}{4}$	80
Forrådskurs	ca. 1	15
Til sammen		568

¹ Herav 1 fra Rjukanbanen.

² Herav 1 fra Holmenkolbanen og 2 fra Rjukanbanen.

Pensjonsordningen og pensjonister

Statsbanene har sin egen pensjonsordning som er regulert ved loven om Statsbanenes pensjonskasse av 28.7.1949. Alle fast ansatte tjenestemenn samt stadig tjenestgjørende ekstrapersonale med over 1 års sammenhengende tjeneste, er medlemmer av Pensjonskassen. Kassen yter egenpensjon (alders- og uførepensjon) og familiepensjon (enke- og barnepensjon), og rettigheter og forpliktelser er stort sett de samme som for medlemmer i Statens Pensjonskasse.

Antall medlemmer (innskytere) i Pensjonskassen var pr. 31.12.1964 ca. 21 000, mens antall pensjonister utgjorde ca. 11 000. De tilsvarende tall pr. 31.12.1963 var henholdsvis ca. 21 500 og 10 600. Pensjonist-tallet har økt sterkt etter krigen. Til sammenligning nevnes at antall pensjonister pr. 30.6.1950 var 5700.

Statsbanenes Pensjonskasse hadde i 1964 105 mill. kroner i utbetalinger mv. til pensjo-

nistene. Herav dekket medlemmene ved sine innskudd (4 pst. av innskuddsgrunnlaget) 17,3 mill. kr. Dessuten ytet Statsbanene som arbeidsgiver et bidrag på 35,0 mill. kr. (12 pst. av innskuddsgrunnlaget pr. medlem pr. år minus samordningsfradraget som utgjorde kr. 660 pr. medlem pr. år). Fradraget i Statsbanenes innskudd gjøres fordi Pensjonskassens ytelser samordnes med andre samordningspliktige ytelser så som alders- og uføretrygd etc.

Renteinntektene av Pensjonskassens formue som er anbrakt i verdipapirer utgjorde i 1964 1,9 mill. kroner. Pensjonskassens underskudd ble således i 1964 53,3 mill. kr., som ble dekket over Statsbanenes driftsbudsjett.

Statsbanenes samlede utgifter til pensjonering av sitt personale utgjorde i 1964 ca. 88 mill. kr. mot ca. 80 mill. kr. i 1963.

Velferdsarbeidet

Velferdsarbeidet ved Statsbanene, som ligger under Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor, omfatter følgende arbeidsfelter:

Bedriftslegeordningen.

Arbeidstilsyn og vernetjeneste, herunder anskaffelse av og tilsyn med personal- og velferdsrom.

Samarbeidsutvalgene ved Statsbanenes drift og anlegg.

Støtte til personalets boligbygging.

Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjefte delvis arbeidsføre, støtte til husmorvikarordningen, støtte til kulturelle og humanitære formål og utleie av hytter til personalet.

Av tiltakene i 1964 vil man særlig nevne:

Støy i førerrom på Di 3-lok er et problem for lokomotivpersonalet. Verkstedet Marienborg i Trondheim har i 1964 isolert førerrommet i et av Di 3-lokomotivene.

Resultatet var meget bra, og det blir overveiet om isoleringen skal fortsette med de øvrige lok, eventuelt avvente resultatet av isoleringen av de nye lok som leveres i 1965.

Tiltak for å minske støyen på arbeidsplassene for øvrig fortsatte også i 1964, og enda et større arbeid ble utført ved verkstedet Marienborg.

Ved driften er det nå etablert 53 samarbeidsutvalg med til sammen 378 representanter, ved anleggene er de tilsvarende tall 7 og 42.

I 1964 ble det i utvalgene holdt 293 møter og behandlet 1248 saker.

For å koordinere informasjonsvirksomheten, med særlig sikte på å skape en alminnelig oppslutning om gjennomføringen av MR-planen, er det også i 1964 holdt en egen

konferanse for utvalgenes medlemmer. Der har man gått gjennom de tiltak som er gjennomført og redegjort for forføyninger som står foran realisering, med orientering om eventuelle endringer i personalets arbeidsforhold.

Det er i 1964 i en eller annen form ytet støtte til 3 byggelag med anslagsvis 814 leiligheter samt til 75 enkeltbyggere.

Støtten gis i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilståelse av fri frakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjon samt teknisk og administrativ assistanse mv.

I tillegg til dette er det planlagt, i samarbeid med Norske Boligbyggelags Landsforbund, å skaffe til veie en del leiligheter i private byggelag i årene fremover. Utbygging av eneboligfeltet i Rælingen med 40 eneboliger pågår, og i løpet av 1964 har innflytting i 14 boliger funnet sted.

De prosjekterte to større hybelblokker på Grefsen med 174 hybler vil bli påbegynt i 1965.

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 1964 fått økonomisk hjelp. Man nevner avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og leseværelser, kunst på arbeidsplassen osv.

Hyttene som Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor disponerer i Dovredistriktet og i Østerdalen (Havsjøen ved Os og Rugldalen st.), har i 1964 vært leid bort til i alt 196 familier med til sammen 766 personer. Hyttene leies bort mot en rimelig avgift.

Syke- og yrkesskadestatistikk

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1964 på 15,2 arbeidsdager mot 16,2 arbeidsdager i 1963.

Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 14,6 og 24,7 dager.

Antall yrkesskader som medførte fravær var i 1964 i alt 1246 eller 5,8 skader pr. 100 tjenestemenn (faste og ekstra). 3 skader medførte døden.



Baneavdelingen er ansvarlig for linjens vedlikehold. Ved alle baner i drift utfører linjepersonalet vedlikeholdsarbeider ved siden av den daglige bevokning av linjen. Dessuten er linjepersonalet beskjeftiget med arbeider ved linje og bygninger for investeringsmidler.

Gjennomsnittlig totalt antall personale i 1964 var 5369 mann, hvorav 1202 sesongarbeidere og 26 mann i maskintjeneste.

I 1964 gikk det med til linjens bevokning og vedlikehold i alt 109 mill. kroner, hvorav 78 mill. kroner i lønnsutgifter. Til investeringsarbeider av bane- og bygningsmessig art gikk det med 85 mill. kroner.

Det vil ennå gå 4-5 år før den planlagte forsterkning av skinnegangen er fullført i henhold til den ajourførte moderniserings- og rasjonaliseringsplan.

Arbeidet med forbedring av linjen etter MR-planen, sammen med mekanisering av vedlikeholdsarbeidene er nå kommet så langt at man har begynt den planlagte omorganisering av linjetjenesten.

I den senere tid har det vært arbeidet intenst med opplegget av den nye organisasjonsform, og det har vært arrangert en rekke informasjonsmøter med personalet i alle distrikter.

Opplegget går ut på å sløyfe enkelte linjeavdelinger slik at man får banemesterstrekninger på 80-100 km som arbeidsområder.

Det vil nødvendigvis ta noen tid før omorganiseringen er helt gjennomført. I 1964 resulterte omorganiseringen og mekaniseringen i en personalreduksjon på 175 mann. I 1965 forutsettes nedgangen å bli ca. 700.

Skinnebytingen

Av de banetekniske arbeider har innleggingen av 49 kg's skinner i hovedspor fortsatt høyeste prioritet. Det er de sterkt nedslitte 35 kg's skinner som er hovedårsaken til den sterke forsering av skinnebytingen, men kravet til økt akseltrykk og toghastighet gjør det også nødvendig med forsterkning og forbedring av skinnegangens standard. Man får derved bedre utnyttelsesmuligheter av de nye og tyngre trekraftaggregater.

Arbeidet med forsterkning og forbedring av sporet følger i det vesentlige opplegget i MR-planen og de oppsatte terminer for de enkelte banestrekninger holder bra. Således ble Rørosbanens forsterkning programmessig gjennomført i 1964 og Bratsbergbanen (Tinnoset-Eidanger) og strekningen Hønefoss-Voss av Bergensbanen vil være utstyrt med 49 kg's skinnegang innen utgangen av 1965. Til sporarbeider ble det i alt investert 61,7 mill. kroner, det samme beløp som i 1963.

I 1964 ble det innskiftet 49 kg's skinner til erstatning for 35 kg's skinner på 156 km linje mot 198 km året før, og planlagt 156 km i 1965.

På Dovrebanen foregår nå skinnebyting mellom Hundorp stasjon og Kvam stasjon og mellom Otta stasjon og Sel stasjon. Nordfra vil det byttes fra ca. 4 km nord for Oppdal stasjon og fram til Driva stasjon. Det vil da være sammenhengende 49 kg's skinnegang sydfra fram til Sel stasjon og nordfra til Driva stasjon.

På Bergensbanen er det et parti mellom Nesbyen og Gol som blir skinnebyttet, og da vil hele strekningen Oslo-Voss være utstyrt med 49 kg's skinner. Når det gjelder Brats-

bergbanen, er det vesentlig den nordligste og sydligste del som gjenstår, ca. 20 km, og der skal skinnebytingen bli ferdig i 1965.

På Østfoldbanen vil skinnebyting foregå mellom Fredrikstad og Sarpsborg og videre sydover fra Tistedal. Det parti på Kongsvingerbanen mellom Sander og Galterud som gjenstår vil bli tatt i år, og dermed er skinnebytingen fram til Kongsvinger ferdig.

Det blir også noe skinnebyting på Sørlandsbanen vest for Lunde stasjon og Naksjø stasjon, men på grunn av manglende bevilgning blir det ikke mulig å ta strekningen Sandnes-Stavanger. Noen planmessig forsterkning av Valdresbanen og Solørbanen med 35 kg's skinner vil ikke bli foretatt i 1965.

Samtidig med skinnebytingen blir det lagt inn kraftigere skinnestiver med sikte på en fremtidig helsveising av sporet.

Det ble i 1964 programmessig utført skjøtsveising på en rekke banestrekninger med i alt 16 800 skjøter. Dette tilsvarer en strekning på 150 km som nå har 36 m's lange skinner mot før 12 m's. Det meste av sveisearbeidet foregikk på Nordlandsbanen hvor det ble sveiset 10 000 skjøter.

Fig. 30, side 35 viser skinnebytingsplanen for 35 og 49 kg's skinner fram til 1970, da hele planen forutsettes fullført.

Det blir også anskaffet mindre kvanta 54 kg's og 64 kg's skinner til innlegging i lange og fuktige tunneler.

Økningen av malmtrafikken på Ofotbanen gjør det nødvendig å øke akseltrykket til 25 tonn. Arbeidet med forsterkning av skinnegangen er begynt, og det vil bli lagt inn 54 kg's skinner.

Masseskifting (teleforebygging)

MR-planen forutsetter masseskiftet i alt 238 km spor. Herav er det ved utgangen av 1964 utført 132 km, dvs. ca. 17 km i siste år.

Før å eliminere eller redusere telehivingen ble det dessuten utført løfting på en lengde av 4,5 km, mens 2 km ble drenert. Fig. 31,

side 35 viser den planlagte masseskiftingen fram til 1970 og det som er utført til utgangen av 1964.

Til jernbanens egenartede frostoffundament brukes fuktige bunnlag som består av torv, bark eller brukte sviller. I 1964 ble det lagt

Fig. 30

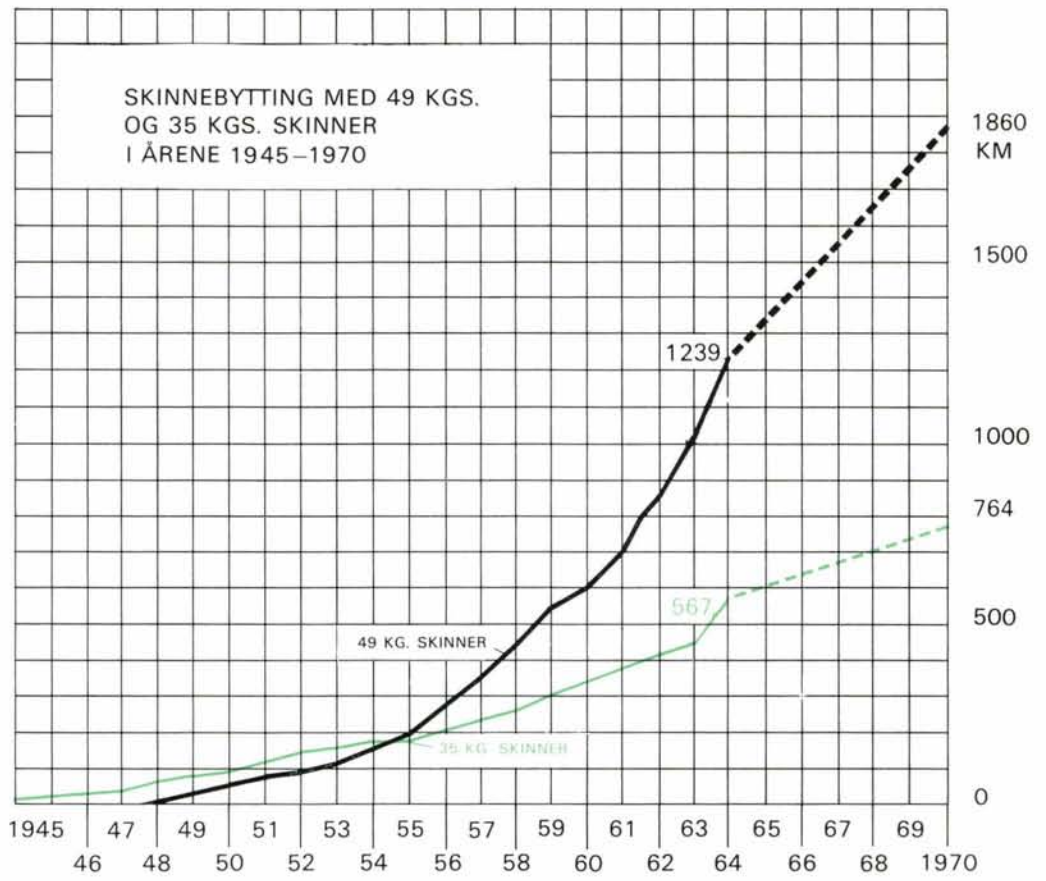
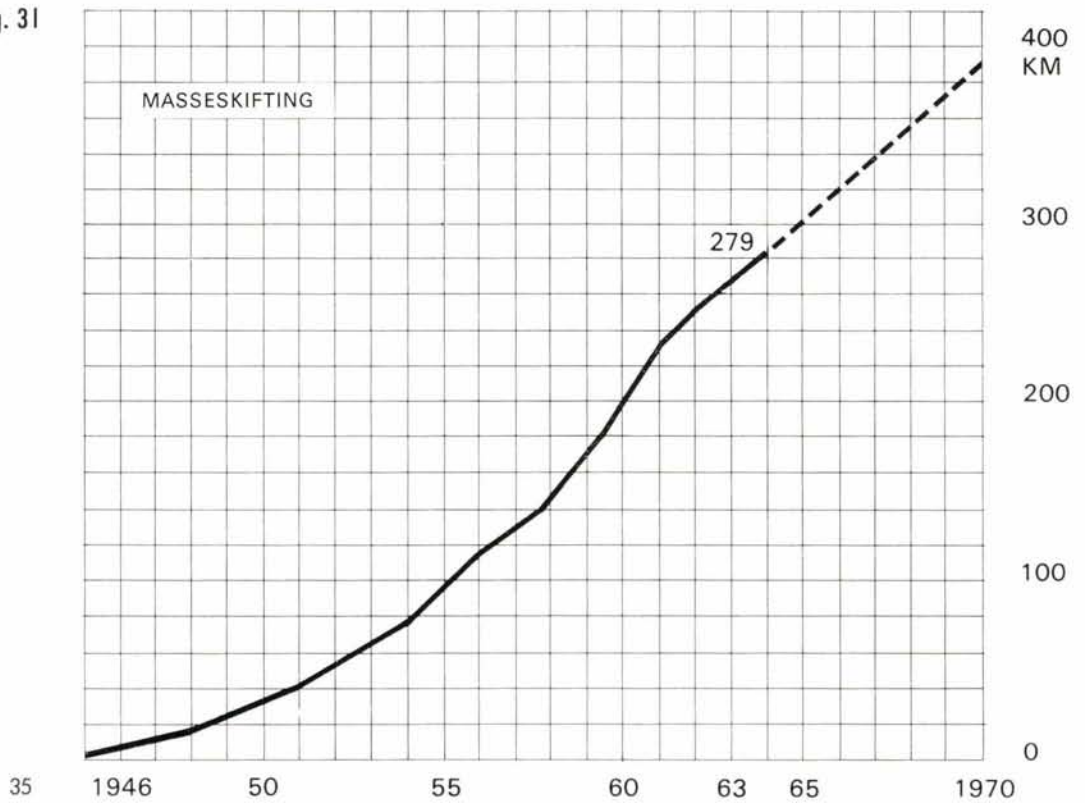


Fig. 31



ned barkbunter på strekninger som samlet utgjør 1,3 km.

Arbeidet med undersøkelser og målinger på linjen fortsatte i 1964 for å finne fram til den mest hensiktsmessige metode for forebygging av tele.

Etter forutgående laboratorieundersøkelser ble i 1964 de første prøvestrekninger etablert med høyverdige isolasjonsmaterialer, som mineralull, skumplast og skumglass i bærelaget.

Forsterket svilledekke og betongsviller

Et ledd i å forsterke skinnegangen er å legge tettere med sviller. Planen er å forsterke ca. 960 km spor på denne måte. Dette arbeid har pågått i 6 sesonger, og man har utført forsterkninger på 403 km slik at det ved utgangen av 1964 gjenstår ca. 560 km.

For noen år siden ble det besluttet å legge

Hvis man finner fram til materialtyper som tilfredsstillende kan det få stor betydning for det gjenstående forebyggingsmateriale.

Omballastering (utskifting av grus med pukk).

I 1964 er det kjørt ut ca. 206 000 m³ pukk på hovedlinjene. Den ajourførte MR-plan forutsetter utkjøring av ca. 2,5 mill. m³ pukk i tiden 1.7.1959–31.12.1970. Ved utgangen av 1964 var ca. 1,3 mill. m³ pukk utkjørt.

Maskinelt hjelpeutstyr

I 1964 ble det anskaffet en del tungt transportutstyr til vestre del av tunnelanlegget Asker–Lier samt supplering av transportutstyret ved østre tunnelinnslag. Videre supplerende anskaffelser av lastemaskiner for begge tunnelinnslag samt en bulldozer. I tillegg til dette ble det kjøpt en del lettere maskiner av forskjellige slag til samme anlegg.

Til de øvrige anlegg har det i 1964 ikke vært store anskaffelser av maskiner, delvis på grunn av sterkt begrensede midler til drift.

inn betongsviller for å prøve deres holdbarhet under norske forhold. Fordelt over en 10-års periode skulle det legges inn i alt 310 000, hvorav det ved utgangen av 1964 var lagt inn i alt 215 000 stk. Dette tilsvarer ca. 150 km spor hvor det nå vil bli satt i gang helseveising av skinnegangen.

Innkjøp og forvaltning av maskinene for driftsbanene skjer for det meste sentralt. For anleggene anskaffes spesielle maskiner til dels for vedkommende anleggs regning.

I 1964 ble det sentralt foretatt anskaffelser for ca. 6,4 mill. kroner. Herav ble ca. 1,7 mill. kroner brukt til anskaffelse av maskinutstyr og reservedeler. Til økning av maskinparken gikk det med ca. 3,0 mill. kroner, hvorav ca. 1,4 mill. kroner til skinnegående spesialmaskiner for linjens vedlikehold.

Utrydding av uønsket vegetasjon langs linjen

I 1962 ble det satt i verk et nytt arbeidsopplegg for bekjempelse av uønsket vegetasjon, og planene var tenkt gjennomført som en 3-årig praktisk prøvedrift. Arbeidene har vært gjennomført under nøyaktig kontroll både med hensyn til praktiske og økonomiske resultater, og man kan si at de har gitt fullt ut tilfredsstillende resultater med en rimelig arbeidsinnsats.

De samlede omkostninger for disse arbeidene i 3-års perioden, har i gjennomsnitt vært ca. 1 mill. kroner.

Det er parallelt med den praktiske ugresssprøyting i distriktene også utført omfattende prøvesprøytinger. Spesielt gjelder dette for Drammen distrikt og Kristiansand distrikt.

På strekningen Skoger–Tønsberg har det sveitsiske konsernet J. R. Geigy A. G. gjennomført en omfattende prøvesprøyting. Dette har vært et ledd i et program som utføres i mange europeiske land og dessuten i USA og Afrika. Sprøytearbeidet er utført av firmaets egne folk i samarbeid med firmaet A/S Plantevern-Kjemi, Oslo. Prøvene og kontrollen med ugressvirkningen utføres av Statens Plantevern og representanter fra NSB.

Formålet med disse prøvene har selvsagt vært om mulig å finne fram til en effektiv bekjempelse av all uønsket vegetasjon på spor og stasjonsområder til de lavest mulige omkostninger, og på dette grunnlag er det tatt hensyn både til sprøyteutstyr, sprøyte-teknikk og ugresspreparater.

Følgende preparater har vært med i prøvene:

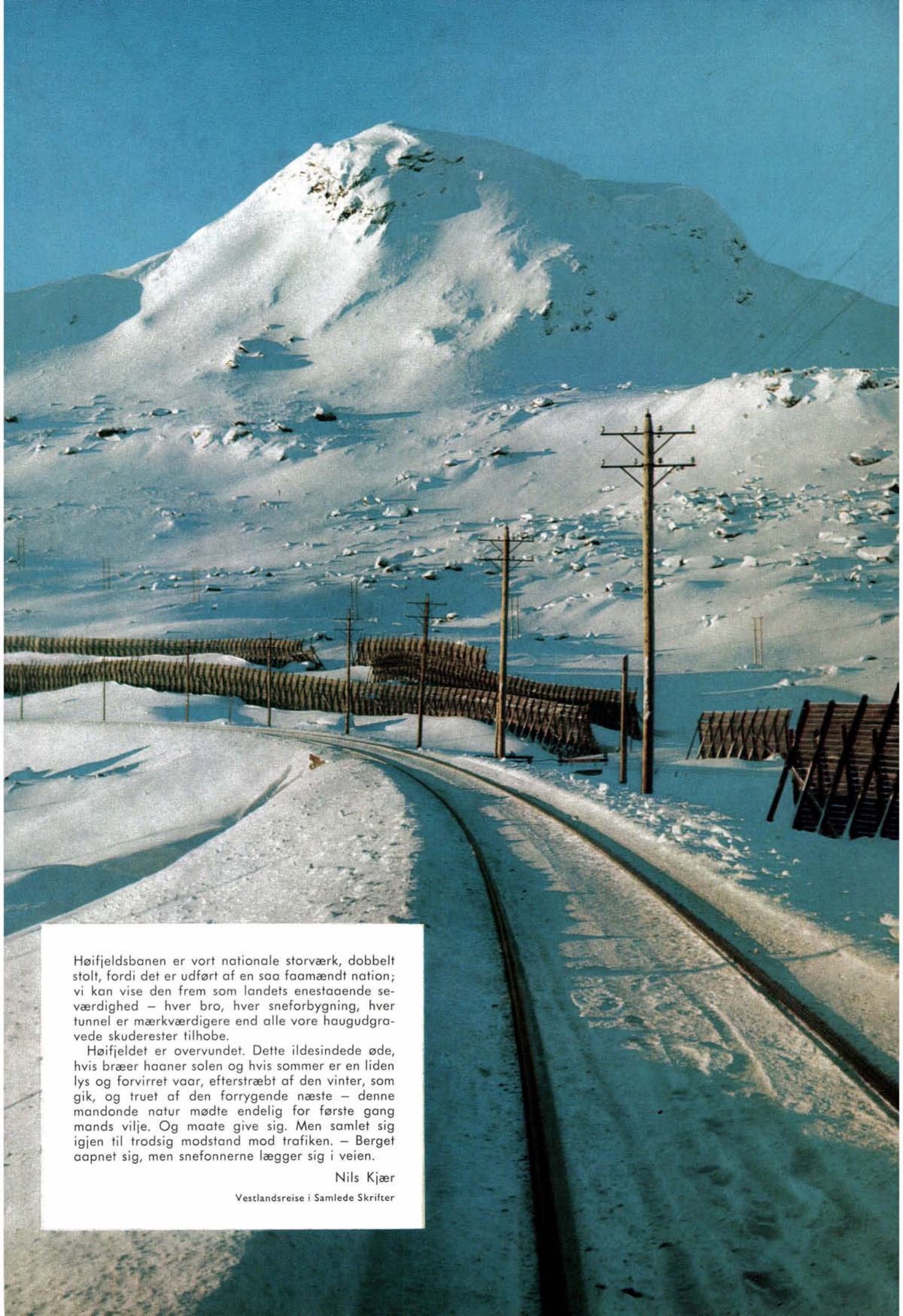
A. 384	Aktivt innhold: 50 % simazin
A. 1167	Aktivt innhold: 30 % atrazin 16 % M. C. P. P. 7 % 2.4.5. – T.
A. 1294	Aktivt innhold: 50 % atrazin
A. 1294+	Aktivt innhold utlagt pr. m ² : 1,17 g/m ² atrazin 0,47 ml/m ² paraquat 20 0,12 ml/m ² diquat 40
A. 1462	Aktivt innhold: 32 % atrazin 47 % aminotriazol 9 % 2.4. – D.
A. 1509	Aktivt innhold: 40 % atrazin 20 % aminotriazol 22,8 % 2.4. – D.

På strekningen Kristiansand–Grovane ble det sommeren 1964 utført en annen prøvesprøyting. Det var konsernet DU POINT, USA, i samarbeid med firmaet Edv. Bjørnrud, Oslo, som gjennomførte dette arbeid under kontroll av Statens Plantevern og representanter fra NSB.

Følgende preparater var med i denne prøven:

Atrazin
Aminotriazol
Hyvar X
Karmex

På grunnlag av de erfaringer man nå har fått, er det mulig å sette opp bestemte retningslinjer og regler for hvordan det videre arbeid med bekjempelse av uønsket vegetasjon i årene fremover skal gjennomføres.



Høifjeldsbanen er vort nationale storværk, dobbelt stolt, fordi det er udført af en saa faamændt nation; vi kan vise den frem som landets enestaaende selværdighed – hver bro, hver sneforbygning, hver tunnel er mærkværdigere end alle vore haugudgravede skuderester tilhobe.

Høifjeldet er overvundet. Dette ildesindede øde, hvis bræer haaner solen og hvis sommer er en liden lys og forvirret vaar, efterstræbt af den vinter, som gik, og truet af den forrygende næste – denne mandonde natur mødte endelig for første gang mands vilje. Og maatte give sig. Men samlet sig igjen til trodsig modstand mod trafikken. – Berget aapnet sig, men snefonnerne lægger sig i veien.

Nils Kjær

Vestlandsreise i Samlede Skrifter

Bruer

Oppstillingen nedenfor viser arbeider som ble fullført i 1964:

Linje (strekning)	Utført bruarbeid
Oslo Ø–Kornsjø	Nye overgangsbruere ved Skonningsfoss og Stenersrød samt ny personundergang i Fredrikstad.
Lillestrøm–Kongsvinger	Første etappe av ny undergang for riksvei ved Arnes.
Kongsvinger–Flisa	Noen mindre bruere.
Oslo V–Lunde	Ny undergang ved Lundeteigen
Eidsvoll–Hamar	Ny bru over Bergsengelva.
Hamar–Tynset	Noen mindre bruere.
Trondheim–Hell	Ny overgangsbru ved Rotvold.
Ustaaset–Voss	Noen mindre bruere.

Bygninger

Arbeidet med nytt godshus i Stavanger er fullført og bygningen ble tatt i bruk våren 1964. Anlegget består av lagerhus av lett, delvis åpen type, overdekket med prefabrikerte buete stålelementer og dekker et areal på 4780 m². I tilknytning til dette er bygget en kontorbygning som dekker et areal på 267 m² og er utført i 2 etasjer pluss kjeller.

Utvidelse av godshus i Bodø er fullført våren 1964 og dekker et areal på ca. 1100 m² så det samlede areal for godshus er ca. 2600 kvadratmeter.

I forbindelse med elektrifiseringen er det bygget to tomannsboliger og en enebolig på Fåberg. Videre er det under bygging boliger på Harpefoss og Finse.

På Finse og Arna er lager og verksted for elektrotjenesten under bygging.

I Narvik distrikt er ny omformerstasjon under bygging.

I forbindelse med utbyggingen av sikrings- og CTC-anlegg er det foretatt ombygging og innredning av relérom ved en rekke stasjoner.

Ny stasjonsbygning og godshus på Arna er fullført og tatt i bruk. Videre er ny stasjonsbygning på Hanestad fullført. Halden stasjonsbygning har gjennomgått en omfattende ombygging som nærmest er fullført ved utgangen av året. Ved Al stasjon er nytt godshus under bygging. Ved Grefsen stasjon er nytt personalbygg fullført og dekker et areal på ca. 280 m² i to etasjer pluss kjeller. I kjeller er innrettet tilfluktsrom som dekker stasjonens behov. For øvrig inneholder bygningen spiserom, garderober, 12 overnattingsrom, og diverse rom for driften.

For bildriften er det fullført verkstedenlegg i Tønsberg. Foruten verksted med nødvendige personalrom inneholder bygningen en leilighet. Bygningen dekker et areal på ca. 600 m².



Sikringsanlegg

Automatisk linjeblokk og CTC for strekningen Egersund–Stavanger ble tatt i prøvedrift den 7.7.1964 og i ordinær drift 10.11.1964.

Det ble i 1964 tatt i bruk 10 nye komplette relésikringsanlegg og 24 komplette relésikringsanlegg ombygget for CTC-drift.

For øvrig ble det tatt i bruk 5 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg, 3 automatiske vegbomanlegg, 1 manuelt vegbomanlegg og 17 automatiske vegsignalanlegg.

Statsbanene har ved utgangen av 1964 i drift følgende antall anlegg:

- 217 komplette sikringsanlegg (eksklusive blokkposter)
- 53 enkle sikringsanlegg
- 115 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg
- 200 automatiske vegsignalanlegg
- 92 automatiske vegbomanlegg
- 21 manuelle vegsignalanlegg
- 20 manuelle vegbomanlegg
- 84 km spor er utstyrt med manuell linjeblokk
- 248 km spor er utstyrt med linjeblokk med sporisolering
- 1 fjernstyringsanlegg (Lieråsen) som fjernstyres fra Spikkestad stasjon.

Svakstrømsanlegg

På Bergensbanen er det lagt, montert og tatt i bruk telefonkabel på strekningen Hallingskeid–Voss slik at Bergensbanens kabelanlegg nå er komplett.

På Dovrebanen er kabelanlegg på strekningen Hunder–Losna blitt montert og tatt i bruk slik at man nå har sammenhengende kabelstrekning Lillehammer–Otta. Det ble lagt kabel i fellesskap med Telegrafverket på strekningen Hamar–Veldre og Fokstua–Nystubekk i Drivdalen.

Montasjen av automatsentralen ved Oslo Ø. ble påbegynt 15.6.1964 og montasjearbeidet var i det vesentlige ferdig ved årets slutt.

De gjenstående arbeider med kontroll og prøving har vært meget omfattende og har pågått våren og det meste av sommeren 1965. Automatsentralen ble satt i drift den 1.11.1965.

Telefonforsterkere for Bergensbanen er levert og montert i Oslo, Hønefoss, Liødalen, Ål, Haugastøl og Voss. Forsterkere som ble

bestilt for Dovrebanen er levert i løpet av sommeren 1965.

Bærefrekvensutstyr for 12 kanaler er montert på strekningene Bergen–Voss og Oslo–Hamar.

Utstyr av samme type er levert for Oslo–Ski, Kongsvinger–Magnor og Skien–Nordagutu og vil bli montert i 1965.

Selektortelefonanlegg er montert og tatt i bruk på strekningen Oslo–Drammen.

Blokktelefonanlegg i forbindelse med CTC er montert og tatt i bruk på strekningen Stavanger–Egersund.

Det er bestilt blokktelefonanlegg for strekningene:

- Hamar–Lillehammer
- Trondheim–Støren
- Drammen–Hokksund
- Egersund–Sira

I 1964 er det montert radiotelefonanlegg for skiftetjenesten i området Oslo Ø, Loenga, Alnabru og Lodalen.

Sterkstrømsanlegg

Av installasjonsarbeider som er fullført i 1964 kan nevnes Arna stasjonsbygning med godshus, Grefsen personalbygg, Asker og Mjølfjell omformerstasjoner, telefonsentralen på Oslo Ø. og godshuset i Stavanger.

Betydelige installasjoner er også utført i forbindelse med Lieråsen tunnelanlegg.

Det elektriske anlegg for lokomotivstallen i Lodalen er ferdig montert.

I forbindelse med CTC-utbyggingen utføres en rekke installasjonsarbeider i relérom, aggregatrom og telefonrom.

Tomtelys er installert på Arna stasjon. Dessuten er tomtelyset omlagt og modernisert på flere stasjoner, bl. a. Kongsvinger, Elverum, Hokksund og på strekningen Myrdal–Ygre.

I 1964 er 244 stk. sporveksler utstyrt med elektriske varmeelementer på tilsammen 492 kilowatt.

Det er ved utgangen av 1964 i alt 804 stk. sporveksler som har elektriske varmeelementer til en samlet effekt på 2392 kW.

Anlegg for elektrisk banedrift

Den største post under denne forføyning utgjøres av forsterkning av kraftforsyningsanleggene for banedriften i Drammen og Oslo distrikter. Arbeidet strekker seg over flere år og omfatter i første omgang bygging av en ny omformerstasjon i Asker og en ny i Sarpsborg. I løpet av 1964 var arbeidet i Asker bygningsmessig ført så langt fram at montasje av elektrisk utrustning kunne ta til, og stasjonen ble driftsklar i mai 1965. I Sarps-

borg er arbeidet med den bygningstekniske del av omformerstasjonen ikke kommet så langt.

For øvrig har det tidligere påbegynte moderniseringsarbeid på Tinnosbanens gamle kontaktledning vært ført videre, og en forsterkningsledning Sarpsborg–Halden er påbegynt. Et antall nye sonegrensebrytere i kontaktledningsanleggene er oppsatt og gjort klar for bruk.

I Narvik distrikt er en 132 kV fjernlednings-avgrening fram til en påbegynt provisorisk omformerstasjon ferdigbygget og fjernkontroll av kontaktledningens brytere anordnet. For øvrig er det utført mange forandrings-

arbeider på den elektriske banedrifts anlegg i forbindelse med sporforandringer på stasjoner og linje.

Tabell 13 nedenfor viser den elektrifiserte driftslengde mv. 1961–1964.

Tabell 13

Elektrifisert drifts- og sporlengde samt elektrisk energiforbruk til togdrift

År	Elektrifisert i alt ved årets utgang		Enfase-energi til togdrift	
	Driftslengde km	Sporlengde km	Mill. kwh	Kostende, ekskl. utgifter til om- forming og fordeling
				Mill. kroner
1961	1 689	2 274	206	7,2
1962	1 827	2 425	215	7,3
1963	1 915	2 528	225	7,9
1964	1 943		229	8,3



Anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell

Maskinavdelingen ved Statsbanene har som sitt arbeidsområde anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell.

Trekraften

Utviklingen på trekkraftområdet har forløpt planmessig og realiseringen av «Vekk med dampen»-programmet nærmer seg sin avslutning og vil kunne anses som praktisk talt gjennomført når innværende bestillinger av trekkraftmateriell er levert og kommet i drift.

Alle bestilte lokomotiver av type El 11 er nå levert, hvorved 41 stk. av denne type er i drift.

Den siste serie av lok.type El 13 på 13 stk. er under leveranse og vil bli ferdig levert i løpet av 1966. Hermed vil en park på 37 stk. av denne type stå til disposisjon.

Videre er det bestilt 10 elektriske lokomotiver av ny type El 14 med 3-akslede boggi og adhesjonsvekt 105 tonn for de store gjennomgående tog på de elektrifiserte linjer. Leveransen skal ta til høsten 1967.

Leveransen av de resterende lokomotiver av type El 13 og de nye El 14 vil muliggjøre en sterkt påkrevet utrangering av lokomotiver av type El 1 og El 5.

For Ofotbanen er det bestilt 6 stk. elektriske lokomotiver med 2 stk. 3-akslede boggi. Disse maskiner blir bygget som likeretterlok. og vil få et akseltrykk på 22 til 23 tonn, dvs. en adhesjonsvekt på 132–138 tonn. Timeytelsen blir 7350 hk. Lokomotivene, som skal leveres vinteren 1967, vil bli kjørt i multippel og muliggjør utrangering av de gamle lok. av type El 3 samtidig som de møter kravet om økende togstørrelser i forbindelse med overgang til 25 tonn vognakseltrykk på banen. De 4 stk. El 12 lok. man har, vil bli bygget om til 2 stk. 3-seksjons lokomotiver for å muliggjøre kjøringen av de store tog. Dette arbeid forutsettes utført i egne verksteder.

Elektriske motorvognsett av ny type med særlig sterk akselerasjon og stor kjørehastighet er under planlegging og forutsettes bestilt våren 1966.

Overgang til elektrisk drift på Bergensbanen desember 1964 muliggjorde overføring av lok.type Di 3 til Trondheim distrikt (bortsett fra et lokomotiv som har vært brukt til snørydding og som beredskapslokomotiv). 24 lokomotiver av type Di 3 har således fra dette tidspunkt vært disponert av Trondheim distrikt. Av bestillingen på 6 nye lok. av type Di 3 vil den første maskin bli levert og satt i drift mars 1965. Over sommerferien vil denne leveranse være avsluttet og Trondheim distrikt vil da disponere 30–31 lokomotiver av nevnte type. Behovet for dampdrift skulle hermed praktisk talt være eliminert.

Leveringen av dieselskiftelokomotiver type Di 2 og dieseltraktorer for skiftesektoren har gått planmessig og er nå avsluttet. 39 lokomotiver av type Di 2 og 83 dieseltraktorer av typene Skd 219, 220 og 221 er nå i drift.

Ombygging av traktorer type 201 til 206 er på det nærmeste ferdig.

Når det gjelder forbrenningsmotorvogner ligger man ikke dårlig an hva antall angår. Her konsentreres derfor arbeidet med å gjøre det materiell man har, mest mulig stabilt, bl. a. ved innbytting av ny dieselmotortype (Rolls Royce) i motorvogn type 86 og 91.

En stor dieselhydraulisk roterende snøplog for Bergensbanen ble bestilt i september 1964 i Tyskland for levering høsten 1965. Den forutsettes å være i drift til kommende vinter-sesong.

I årene 1960–64 er det levert traksjonsmateriell (lokomotiver, motorvogner og skifte-traktorer) for 140 mill. kroner, og pr. 31.12. 1964 hadde Statsbanene i bestilling traksjonsmateriell for 88 mill. kroner.

Personvogner

De store reduksjoner i bevilgningene til rullende materiell i forhold til de som var forutsatt i MR-planen har i det vesentlige gått ut over fornyelsen av personvognparken. MR-planen tok sikte på å anskaffe 500 stålvogner i løpet av 10-års perioden, dvs. 50 pr. år. Statsbanene har i de første fem årene av perioden fått levert 102 stålvogner, og har således bare fått ca. 40 pst. av de vogner man etter planen skulle ha fått.

Anskaffelsene har ikke kunnet endre vesentlig på inntrykket av en foreldet personvognpark, idet hele 60 pst. av vår samlede personvognpark på 1235 vogner pr. 31.12.64 var over 35 år, som regnes som teknisk-økonomisk levealder for personvogner. Det bør her bemerkes at anskaffelsestempoet har ligget betydelig under det som denne levealder tilsier. Hele 108 vogner hører til årsklassene 60–75 år. Bare 32 pst. er stålvogner, og med det anskaffelsestempo vi har hatt hittil under MR-planens gjennomføringsperiode med 22–25 vogner pr. år, har stålvoغنprosenten bare økt med ca. 2 pst. pr. år. Med tilsvarende tempo heretter vil det ennå ta minst 16 år før vi er kommet opp på MR-planens mål.

Aldersfordelingen for personvogner ser slik ut pr. 31.12.1964:

År	Antall	År	Antall
1–5	102	31–35	31
6–10	103	36–40	78
11–15	137	41–45	235
16–20	48	46–50	122
21–25	23	46–76	–
26–30	59	51–70	296
Sum			1234

Et større program for utrangering av 90 personvogner, herav 50 sovevogner, ble satt i gang i 1964 og forutsettes fullført i løpet av 1966.

I årene 1960–64 er det i alt levert personvognmateriell for 84 mill. kroner, og pr. 31.12. 1964 hadde man i bestilling personvognmateriell for 50 mill. kroner.

Godsvogner

MR-planen forutsatte anskaffet 6000 nye godsvogner. Med en gjennomføringstid på 10 år tilsvarer dette 600 vogner pr. år. I løpet av de 5 år som er gått, skulle vi således fått levert 3000 vogner; det som virkelig er levert er 1299, altså godt under halvparten.

Til tross for en relativ betydelig utranering, har man fremdeles et stort antall overårige vogner i drift, idet pr. 31.12.1964 4436 vogner, dvs. 42 pst. av vår godsvognpark på 10 530, var over 40 år, som regnes som normal levetid for en godsvogn. Av disse er hele 530 over 60 år.

Utskifting av glidelager med rullelager på godsvogner av indeks 4 har i 1964 gått hurtigere enn programmet (750 vogner pr. år), idet i alt 870 vogner fikk montert rullelager.

I årene 1960-64 er det levert godsvogn-

materiell for 112 mill. kroner og pr. 31.12.1964 hadde man i bestilling godsvogner for 46 mill. kroner. Antall vogner og trekraftaggregater ved NSB pr. 31.12.1962, 1963 og 1964 fremgår av tabell 14, side 43.

Aldersfordelingen for godsvogner ser slik ut pr. 31.12.1964:

År	Antall	År	Antall
1-5	1299	31-35	239
6-10	195	36-40	556
11-15	1145	41-45	1531
16-20	737	46-50	-
21-25	1057	46-70	2905
26-30	867	51-70	-
Sum	10531		

I perioden 1949-50-1964, og i 1964 alene er følgende antall nytt rullende materiell tatt i bruk av Statsbanene:

	Antall	
	1949-50-1964	Herav i 1964
Trekraftmateriell:		
Elektriske toglokomotiver	66	4
Elektriske malmtogslokomotiver for Ofotbanen	4	
Elektriske skiftelokomotiver	12	
Elektriske motorvogner for forstadstogsett	39	
Elektriske motorvogner for mellomdistansetogsett	30	
Damplokomotiver (for Aurskog-Hølandsbanen)	1	
Dieselektriske toglokomotiver	25	
Dieselhydrauliske skiftelokomotiver	39	12
Dieselmotorboggvogner, type 87 (små)	8	
Dieselmotorboggvogner, type 86 og 91 (store)	35	
Diesel skiftetraktorer	93	21
Diesel ekspressetogsett	2	
Personvognmateriell:		
Stål salongvogn	1	
Stål personboggvogner (turistvogner)	83	21
Stål personboggvogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett)	33	
Stål personboggvogner (styre vogner for elektriske forstadstogsett)	35	
Stål personboggvogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett)	30	
Stål personboggvogner (styre vogner for elektriske mellomdistansetogsett)	30	
Stål personboggvogner (sovevogner)	57	
Stål personboggvogner (person- og konduktørvogner)	20	
Stål restaurantvogner	6	
Stål post- og konduktørvogner	14	4
Lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner, type 86 og 91	35	
Godsvognmateriell:		
Lukkede godsvogner, G4	579	
Lukkede godsvogner, G5	750	192
Lukkede godsvogner, Gr5	224	102
Lukkede godsvogner, Gtk5	20	
Lukkede godsvogner, Gtl5	10	
Lett tilhenger for motorvogn, Gx	20	
Kjølevogner, Ha5	11	11
Kassevogner, L4	200	
Plattformvogner, To	20	
Plattformvogner, Tl4	530	
Plattformvogner, Tl5	284	173
Transformatorvogner, Tr5	1	
Transformatorvogner, Tro4	1	
Transformatorvogner, Tro5	1	
Transformatorvogner, Trqo	3	2
Massegodsvogner, U5	6	2
Godsvogner i alt	2660	482
Diverse:		
Elektrisk roterende snøplog	1	
Kranvogner (til bruk ved toguhell)	2	
Grusvogner med sidetipp, RLS5	36	
Lok.sandtransportvogner, Ruso4	1	1
Bunntømmingsvogner, Ø4	4	4

Verkstedsektoren

Spesialiseringen av verkstedene og sentraliseringen av vedlikeholdet av trekkraften er på det nærmeste gjennomført. Det gjenstår nå bare å overføre revisjonene på Oslo distrikts dieselmotorvogner (Valdresbanens og Solørbanens) fra det gamle verkstedet i Oslogate 3 til verkstedet i Trondheim. Dette vil man imidlertid vente med til personvognverkstedet på Grorud er ferdig, hvis ikke utbyggingen av Oslo Sentralstasjon skulle tvinge en riving av dette gamle verksted før.

Den nye godsvognavdelingen på Grorud har nå vært i drift i vel et år og har allerede vist seg å innebære en betydelig effektivisering av vedlikeholdet når det gjelder våre nyere godsvogner. For å kunne anvende et flyttsystem med sine store fordeler i revisjonsarbeidet – noe som ikke ville være mulig uten en skarp begrensning i antallet vogn typer – er godsvognavdelingen på Grorud spesialisert for vogntekniske revisjoner på G-vogner og T-vogner av indeks 4 og 5, dvs. våre nyere vogner, og revisjonene på alle vognene av disse litra og indeks er sentralisert til dette verksted. Herved oppnår man billigere, ensartet utførelse av arbeidet og kortere tid ute av drift til verkstedopphold.

Effektiviseringen av personvognvedlikeholdet vil det ikke bli noen ordentlig fart i før det nye personvognverkstedet på Grorud blir ferdig. Arbeidet på dette ble satt i gang i marken i juli 1964 med alle bygningsmessige arbeider og faste tekniske anlegg i en hovedentreprise som etter kontrakten skal være avsluttet 1.2.1966. Etter den framdriftsplan som er lagt, skal verkstedet settes i drift ved årsskiftet 1966-67. Dette verksted vil bli spesialisert for hovedpuss, letpuss og revisjon av stål fjerntogsvogner, og det planmessige vedlikehold av disse vogner i personvognparken vil bli sentralisert til dette verksted. Også her vil arbeidsgangen bli lagt opp med bruk av flyttsystem og flytting av vognene fra arbeidsplass til arbeidsplass i tvangsstyrte takter etter hvert som arbeidet skrider fram for å oppnå så korte oppholdstider i verkstedet som mulig.

Anskaffelse av nytt, lite vedlikeholdskrevende materiell, bedre kvalitet i og bedre kontroll av arbeidsutførelsen i verkstedene, konstruksjonsmessige forbedringer og bruk av mer slitesterke materialer i materiellet, har gjort det mulig å øke revisjonsterminene

betydelig for en god del av det rullende materiell. Ved å legge forholdene til rette for øking av revisjonsterminene oppnås det store besparelser på vedlikeholdskontoen. Det kan nevnes at økingen av revisjonsterminen for personvognene i 1962 reduserte behovet for revisjoner på denne gruppe med hele 40 pst.

Arbeidspågangen ved verkstedene for rullende materiell er blitt redusert etter hvert som elektrifiseringen av stambanene og dieseliseringen av skiftesektoren har gått fram. Arbeidskraft ved verkstedene er derved blitt lediggjort for andre arbeidsoppgaver. Nedgangen i gjennomsnittlig antall personale ved verkstedene i perioden 1953-64 var 917 mann. For driftsåret 1964 alene var nedgangen 47 mann. Verkstedene beskjeftiger pr. 31.12.1964 i alt 2801 mann, ekskl. administrasjonspersonale.

Utgiftene til vedlikehold av rullende materiell beløp seg i 1964 til 79,5 mill. kroner, hvorav 56,6 mill. var lønnsutgifter. Vedlikeholdsutgiftene økte med 1,7 mill. kroner fra 1963 til 1964. Lønnsutgiftene steg i 1964 med 5,1 pst. i forhold til 1963.

I 1964 er det fra Statsbanenes verksteder tilført driften 74 nyoppussede (hovedpussede) person-, post- og reisegodsvogner samt 9 motorvogner.

Fordelingen av de viktigste arbeidsoppgaver mellom Statsbanenes verksteder og antall avsluttede revisjoner og hovedpuss i 1963 og 1964, framgår av tabell 15, side 44.

I tillegg til de arbeidsoppgaver som er nevnt i oversikten utfører en del av verkstedene nybygging og ombygging av rullende materiell samt spesialoppdrag.

Verkstedet i Stavanger er beskjeftiget med bygging av åpne godsvogner (litra T15) med verkstedene Drammen, Grorud og Kristiansand som underleverandør av seksjoner og deler. Pr. 31.12.1964 er det levert i alt 279 vogner, herav 168 i 1964.

Verkstedet Kronstad (Bergen) har bygget to serier dieselskiftetraktorer på henholdsvis 13 og 14 stk. Leveringen av de siste 9 av serie nr. 2 ble avsluttet desember 1964.

Verkstedet Grorud bygger på lisens fra tysk fabrikk personvognboggier, type Minden-Deutz for nye personvogner. Pr. 31.12.64 er det i alt levert 170 boggier, herav 50 stk. i 1964.

Tabell 14

Antall vogner og trekkraftaggregater pr. 31.12.1962, 1963 og 1964

År	Personvogner	Godsvogner	Lokomotiver				Motorvogner	
			Elektrisk	Diesel		Damp	Elektrisk	Forbr.
				Toglok.	Skiftelok.			
1962	1 285	10 745	151	25	23	237	105	85
1963	1 284	10 554	151	25	26	182	105	82
1964	1 234	10 531	154	25	39	131	103	81

Verkstedet Hamar har som spesialoppdrag vedlikehold av kjøle og varmevogner og fabrikkasjon og reparasjon av vogn- og stasjonspresenninger. Verkstedet har i 1964 bygget om 21 2-akslede konduktørvogner.

Ved verkstedet Marienborg (Trondheim) revideres motorer og transmisjoner for all dieseltrekraftmateriellet.

Ved verkstedet Sundland (Drammen) er det etablert en sentralfjærmie for vedlikehold av vognfjærer.

Alle verksteder tilføres dessuten forskjellige andre arbeidsoppdrag for de øvrige fagområder innen Statsbanene.

Tabell 15 Statsbanenes verksteder. Antall tjenestemenn¹ pr. 31.12.1964, fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag pr. 31.12.1964, og totalt antall avsluttede revisjoner og hovedpuss i 1963 og 1964

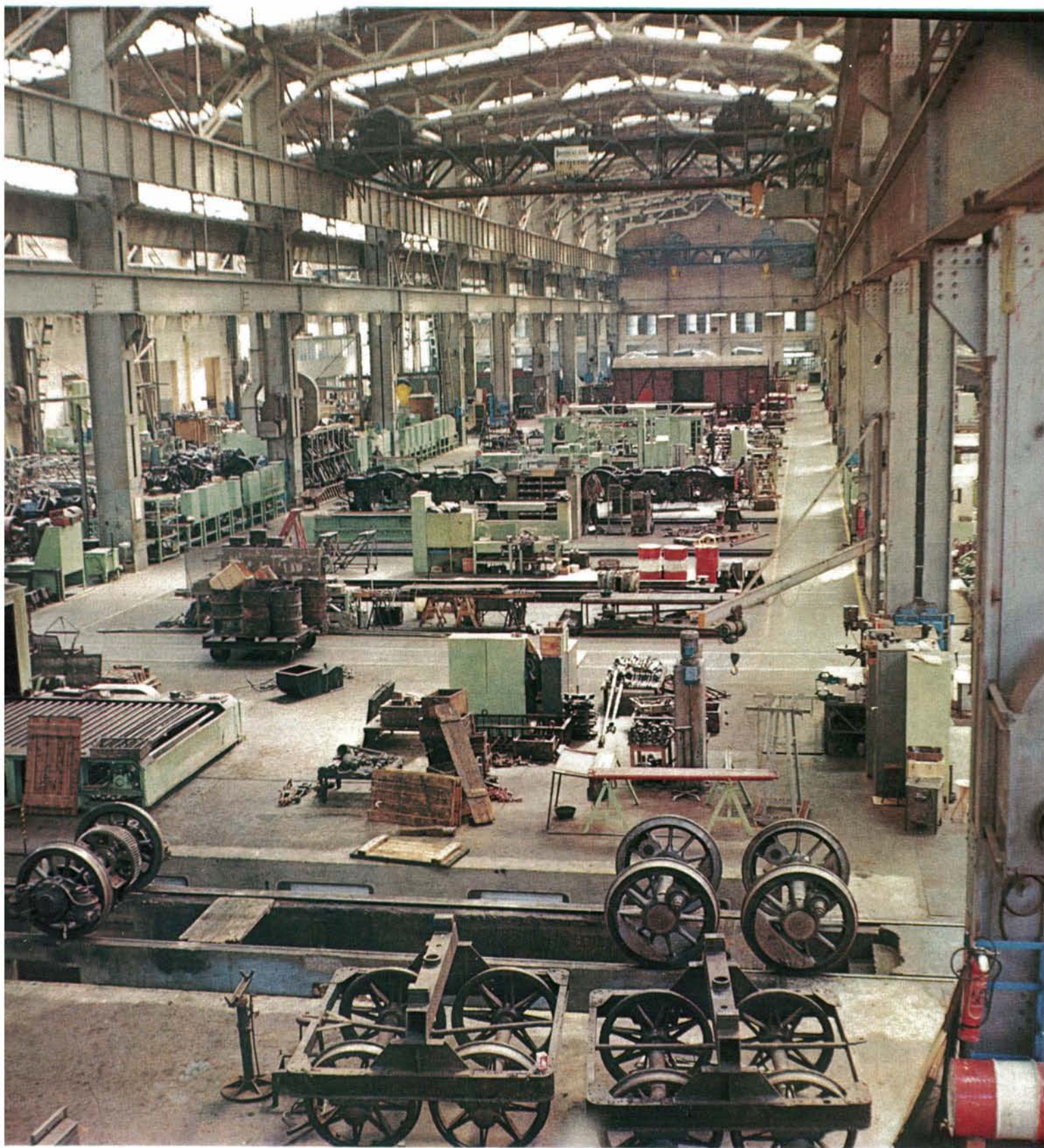
	Verksted									Totalt antall avsluttede revisjoner og hovedpuss (alle verksteder)	
	Grorud	Oslo	Drammen	Hamar	Trondheim	Bergen	Kristiansand	Stavanger	Narvik	1963	1964
	352	691	635	175	508	185	74	83	98		
Antall tjenestemenn ¹ pr. 31.12.1964 ...	352	691	635	175	508	185	74	83	98		
Fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag pr. 31.12.1964:											
Personvogner:											
Hovedpuss og leftpuss		X	X		X	X				110 ²⁾	104 ³⁾
Revisjon		X	X	X	X	X	X	X	X	1 209	1 080
Godsvogner:											
Reparasjon og revisjon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	2 575	3 192
Lokomotiver:											
Hovedrevisjon og mellomrevisjon av:											
Elektriske tog-lok	X								X	76	76
Diesel tog-lok					X					8	9
Damp tog-lok	X				X					43	27
Hovedrevisjon og liten revisjon av diesel skiftelok	X									4	12
Motorvogner:											
Hovedrevisjon og mellomrevisjon av:											
Elektriske motorvogner			X						X	101	89
Motorvogner drevet med forbr.motor .		X	X		X					56	74
Hovedpuss av:											
Elektriske motorvogner			X							9	8
Motorvogner drevet med forbr.motor .		X	X		X					3	13
Lokomotivkjeler:											
Hovedrevisjon			X							22	14

¹ Ekskl. administrasjonspersonale.

² Herav 35 vogner leftpusset.

³ Herav 30 vogner leftpusset.

⁴ Damplok-rep. opphørte ved dette verksted i oktober 1963.



Innkjøps- og forråds- virksomheten

Forrådsavdelingen i Hovedstyret leder innkjøps- og forrådsvirksomheten ved Statsbanene. Herfra besørger all import og for en stor del innkjøpene på det norske marked. Distriktene får sine varer dels gjennom forrådsavdelingen og dels ved egne innkjøp.

Utgiftene til forrådsvirksomhetens drift utgjorde i 1964 8,1 mill. kr., med 7,0 mill. kr. til personalutgifter og 1,1 mill. kr. til materialer. Dette er totalt 0,7 mill. kr. mer enn i 1963, og skyldes økte personalutgifter.

I 1964 var det gjennomsnittlig sysselsatt 302 mann mot 311 i 1963.

Verdien av materialbeholdningen ved utgangen av 1964 var på i alt 138,2 mill. kr., en nedgang på ca. 4,5 mill. kr.

Uttakene fra distriktenes materialbeholdninger i 1964 utgjorde i alt 119,0 mill. kr. Dette var 7,5 mill. kr. mindre enn i 1963. Omsetningen over distriktenes materialbeholdningskonti er tatt inn i tabell 37 side 59.

Forbruket av en del viktige varesorter for årene 1962-64 er tatt inn i tabell 38 side 59.

Det er i 1964 skrotet materiell for ca. 1 mill. kroner, vesentlig reservedeler for damplok. Dessuten er det foretatt en verdinnskrivering for dette reservedelsmateriellet for ca. 2,5 mill. kroner.

Nedenstående oppstilling viser omløpstiden på en del viktige varer uttrykt i antall måneders gjennomsnittlige lagringstid.

	1963	1964
Skinner	15	15
Sviller	8	8
Autodieselolje	1	1
Kull	11	15
Smøreoljer	5-6	4-5
Valset stål	14	10

(Tallene gjelder distriktenes beholdninger.)

Den verdimeslige sammensetning av den totale materialbeholdning er nå stort sett følgende:

Skinner og skinnemateriell	ca. 21 %
Sviller (inkl. halvfabrikata)	ca. 22 %
Reservedeler for rull. materiell	ca. 26 %
Trelast	ca. 5 %
Brennstoffer	ca. 4 %
Øvrige varer	ca. 22 %

Produksjon, sysselsetting og driftsutgifter ved sagbruk og impregneringsverk 1964 sammenliknet med 1962 og 1963 fremgår av tabell 39 side 59.

Forsynings- og prisforhold

NSB's materialkostnadsindeks (1959 = 100) steg i 1964 fra 92,9 i 1. kvartal til 95,5 i 4. kvartal.

Det har vært prisstigning på skinner og sviller, mens prisen for autodieselolje har gått noe ned.

Statsbanene mottok i 1964 ca. 21 700 tonn skinner, herav ca. 12 700 tonn fra utlandet.

Det er videre bestilt ca. 19 000 tonn for levering i 1965.

Det har i 1964 ikke vært leveringsvansker av noen art for kull, stål, skinner eller mineraloljeprodukter.

Tilgangen på sviller innenlands har vært tilstrekkelig i 1964 og leveransene har gått tilfredsstillende.

Utvidelse og forbedringer

I Oslo distrikt er det gjort forberedende arbeider for innredning til et sentralt lager i Bispegata 12.

I Drammen distrikt ble det anskaffet en ny varebil for intern transport ved verkstedet Sundland.

I Hamar distrikt ble elektrolageret som tidligere var plassert i administrasjonsbygget, flyttet til forrådsbygningen. Det ble videre bygget garasje for lastebiler og trucker samt lager for gass og surstoff, og det ble gjort diverse arbeider med forenkling av kullavlesing og lagring.

I Trondheim distrikt er alle lagerplasser gjennomgått og varene er nå plassert mer hensiktsmessig i stålreoler og pallreoler. Derved er innspart ca. 2000 m² lagerplass ved Marienborg og lagerplassene ved Stavne og Søberg er frigjort. Gjennomgåelse av banemesterlagrene ble påbegynt. Transporten er effektivisert hvorved 1 lastebil er innspart.

Det er utarbeidet instruks for lagermestrene

og deres stedfortredere samt for transportlederne.

I Kristiansand distrikt er innredet et nytt pallager.

Ved verkstedet Grorud har man sentralisert lageret av modeller og lagt opp til sentralt lager av råstøp, metall. Byttelagerordningen er delvis gjennomgått og omlagt. Dessuten er sorteringen av metallavfall forenklet.

Ved Brakerøya Impregneringsverk er tomtearealet utvidet og utbedret. Man unngår ved denne utbedringen/utvidelsen mellomstabling av større kvanta sviller i distriktene, noe som ville ha påført merutgifter.

Ved Øieren Sagbruk har man fått et pallspikringsanlegg. Derved har NSB nå to slike anlegg med en kapasitet stor nok til å dekke eget behov for paller, som nå er på mellom 30 000 og 40 000 paller pr. år.

Hullkortmessig bearbeidelse av materialregnskapet ble i 1964 gjennomført i Hamar, Trondheim og Narvik distrikter.





TABELLER

Tabell 16

Inntekter, utgifter og resultat

mill. kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Driftsinntekter	292,8	394,8	445,9	505,4	555,2	574,6	584,3
Driftsutgifter ¹	316,3	419,3	536,8	548,4	616,7	643,3	666,0
Driftsunderskudd	23,5	24,5	90,9	43,0	61,5	68,7	81,7
Avskrivninger	15,5 ²⁾	42,1 ²⁾	51,3 ²⁾	36,2	38,4	42,8	48,9
Pensjonskassens underskudd	1,8	4,6	16,0	34,1	40,2	46,3	53,3
Totalt underskudd	40,8 ³⁾	71,2	158,2	113,3	140,1	157,8	183,9
Totale utgifter	333,6	466,0	604,1	618,7	695,3	732,4	768,2

¹ Inkl. prisdifferansekonto vedr. materialbeholdningen og overtallig arbeidskraft.² Avsetning til fornyelsesfond.³ Ekskl. renter av Statens kapital, som i 1949-50 ble beregnet til 45,5 mill. kr. og belastet driften.

Tabell 17

Balansekonto pr. 31.12.64

Beløpene for faste anlegg og materiell samt Statens kapital gir bare opplysning om den

totale akkumulerte sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt forskjellig kjøpekraft.

Eiendeler tusen kroner

Jernbaner i drift:

Bane- og bygningstekniske
aktiva (ekskl. verksteder) ... 1 835 227
Elektrotekniske aktiva 411 006

Maskintekniske aktiva:

Rullende materiell ... 712 060
Verksteder med
verkstedutstyr 81 839 793 899
Diverse 1 602
Akkumulerte avskrivninger ... ÷ 151 380 2 890 354
Ennå ikke åpnete baner 665 260
Jernbaneanlegget Bergen-Arna-
Tunestveit (Ulrikkentunnelen) 49 576

Bildriften:

Rull. materiell, bygninger mv. . 59 804
Akkumulerte avskrivninger ... ÷ 14 964 44 840

Materialbeholdninger:

Driften 134 427
Elektrifiseringsanleggene 4 337
Jernbaneanleggene 7 400 146 164
Aksjer og andre verdipapirer 3 267
Utestående hos stasjonene 5 469
Diverse debitorer 23 367

Kassabeholdninger:

Driften 604
Anleggene 5 609

Banker og postgiro:

Driften 50 119
Anleggene 764 50 883

51

3 879 789

Forpliktelses tusen kroner

Bratsbergbanens garantifond 903
Pensjonskassens, hjelpekassens og
sykekassenes innestående:
Pensjonskassen 3 326
Statsbanenes hjelpekasse 764
Distriktenes sykekasser 378 4 468
Diverse kreditorer:
Bergensbanens forkortelse
(Ulrikkentunnelen),
5 % lån av 1959 40 000
Gjeldsbrevlån av 1964 9 522 49 522
For øvrig 858 50 380
Statens faste kapital:
Kapital i anlegg,
rullende materiell mv. 3 603 722
Driftens materialfond 63 338
Elektrifiseringsanleggenes
materialfond 4 500
Jernbaneanleggenes materialfond 9 150 3 680 710
I mellomregning med statskassen 143 328

3 879 789

Tabell 18

Inntekter spesifisert

tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Trafikkinnt. ved jernb.driften:							
Persontrafikk (reisende/reiseg.)	133 000	155 808	174 765	197 579	208 645	210 192	206 164
Postbefordring	6 702	7 035	9 248	9 016	9 307	9 300	10 050
Godstr., ekskl. malm Ofofb. .	126 080	189 264	196 692	226 730	252 446	263 765	270 302
Malmtrafikk Ofofbanen	9 169	14 548	20 958	24 118	33 371	34 817	38 335
Øvrige trafikkinntekter	2 844	3 653	4 480	5 286	5 640	5 711	5 247
Sum trafikkinnt. v/jernb.driften	277 795	370 308	406 143	462 729	509 409	523 785	530 098
Andre inntekter v/jernb.driften	4 214	6 780	10 580	11 980	12 966	14 294	15 703
Renteinntekter mv.	219	1 196	926	521	384	579	369
Inntekter ved bildriften	9 882	15 621	27 070	28 941	31 103	34 633	36 807
Inntekter ved eiendomsdriften	684	920	1 192	1 275	1 319	1 282	1 326
Sum inntekter i alt	292 794	394 825	445 911	505 446	555 181	574 573	584 303
Sum inntekter i alt ekskl. persontrafikk og godstrafikk	33 714	49 753	74 454	81 137	94 090	100 616	107 837

Tabell 19

Driftsutgifter fordelt på lønn og materialer pr. fagområde tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Administrasjon:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	12 986	19 954	33 345	34 500	40 456	42 972	45 490
Materialer	2 626	3 560	4 167	5 489	6 338	6 714	6 751
Sum lønn og materialer	15 612	23 514	37 512	39 989	46 794	49 686	52 241
Bane og bygg:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	33 293	47 078	65 671	64 378	70 065	74 623	78 304
Materialer	16 984	18 505	22 550	24 699	26 650	29 658	30 545
Sum lønn og materialer	50 277	65 583	88 221	89 077	96 715	104 281	108 849
Elektrotekniske anlegg:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	3 143	4 975	8 108	8 909	10 023	10 981	11 373
Materialer	1 326	1 509	2 201	2 521	2 880	2 780	3 255
Sum lønn og materialer	4 469	6 484	10 309	11 430	12 903	13 761	14 628
Drift og trafikk:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	126 556	179 531	237 277	244 335	273 438	283 899	293 469
Materialer	57 117	62 921	57 528	53 139	56 710	57 157	53 274
Sum lønn og materialer	183 673	242 452	294 805	297 474	330 148	341 056	346 743
Verksteder:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	29 358	42 069	51 328	50 458	54 447	55 276	56 799
Materialer	19 349	19 398	19 262	19 937	22 078	21 704	21 853
Sum lønn og materialer	48 707	61 467	70 590	70 395	76 525	76 980	78 652
Forråd:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	2 190	3 769	5 224	5 255	5 855	6 331	6 732
Materialer	736	624	773	630	804	1 075	1 068
Sum lønn og materialer	2 926	4 393	5 997	5 885	6 659	7 406	7 800
Felles:							
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	1 030	1 294	2 095	2 785	3 759	2 976	2 731
Bidrag til trygde- og sykek. ¹ ..	} 9 642	1 974	12 293	16 722	24 025	28 417	32 037
Materialer		12 141	14 898	14 644	19 132	18 781	22 269
Sum lønn og materialer	10 672	15 409	29 286	34 151	46 916	50 174	57 037
Totale driftsutgifter, lønn ²	208 556	300 644	415 341	427 342	482 068	505 475	526 935
Totale driftsutgifter, materialer	107 780	118 658	121 379	121 059	134 592	137 869	139 015
Totale dr.utg., lønn/materialer	316 336	419 302	536 720	548 401	616 660	643 344	665 950

¹ Omfatter Statsbanenes bidrag til offentlige trygder, jernbanepersonalets sykekasser, %-refusjon av alders- og uføretrykdpremie samt pensjonsutgifter til personale uten medlemskap i pensjonstrygden for statsarbeidere eller i Statsbanenes pensjonskasse. (1933-1936.)

² Inkl. bidrag til pensjonskassen, trygde- og sykekassen mv.

Tabell 20 Driftsutgiftene spesifisert på fagområder og tjenestegrener

tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Administrasjon:							
Sentraladministrasjon (den del som belastes Statsb.s drift) ..	5 899	9 059	15 289	17 569	21 355	22 462	23 546
Distrikts- og verkstedadm.	8 446 ¹⁾	12 711 ¹⁾	20 632	20 748	23 454	25 029	26 482
Jernbaneskolen	255	346	482	411	521	565	644
Eiendomsdrift	1 012	1 398	1 109	1 261	1 464	1 630	1 569
Bane og bygg:							
Linjens bevoktn. og vedlikeh. .	50 277	65 583	88 221	89 077	96 715	104 281	108 849
Elektrotekniske anlegg:							
Svakstrømsanlegg	1 185	1 736	2 399	2 654	2 738	2 891	2 975
Sikringsanlegg	1 429	1 773	2 767	2 990	3 545	3 576	3 791
Elektriske baneanlegg	1 855	2 975	5 143	5 786	6 620	7 294	7 862
Drift og trafikk:							
Ekspedisjonssteder	77 979	106 587	133 628	136 450	152 026	159 041	160 703
Konduktørtjeneste	13 378	17 875	23 985	24 503	27 617	28 358	29 151
Vogners renhold mv.	5 166	8 343	11 109	11 173	12 011	12 707	13 145
Vogners belysn. og oppvarm.	2 659	3 305	4 147	3 962	4 386	4 708	4 459
Vogners visitasjon og smøring	2 619	3 672	4 884	5 162	5 937	6 208	6 304
Lokomotivtjeneste	22 773	32 934	44 073	46 551	52 315	53 818	55 666
Lok. og motorvogners forbruk	39 745	39 304	27 487	24 074	25 262	22 869	21 855
Lok. og mot.vogners puss mv.	9 965	15 152	15 758	14 714	15 672	16 759	16 468
Reisebyråer	813	1 270	4 525	5 202	5 712	5 914	6 410
Bildrift	8 576	14 010	25 209	25 683	29 210	30 674	32 582
Verksteder:							
Vedlikehold av rull. materiell .	39 157	49 460	59 117	58 645	63 818	63 511	65 791
Verkstedenes fellesutgifter....	9 550 ²⁾	12 007 ²⁾	11 473	11 750	12 707	13 469	12 861
Forråd:							
Forrådvirkomheten	2 926	4 393	5 997	5 885	6 659	7 406	7 800
Felles:							
Skadeserstatn., tap ved uhell .	2 286	3 490	4 369	7 048	7 623	6 872	5 409
Forskjellige utgifter	3 305	9 676	20 171	27 131	35 185	39 692	43 866
Leie av rullende materiell	44	779	2 445	3 080	3 126	3 549	3 936
Refusjon til Riksrevisjonen	393	597	752	846	921	1 055	1 144
Renteutgifter	870	43	222	377	211	370	430
Prisdiffr.konto, materialbeholdn.	-	-	838	÷ 4 502	÷ 214	÷ 1 403	2 183
Overtallig arbeidskraft	-	-	489	171	64	39	69
Div. utg.poster Bratsbergbanen	2 310	145	-	-	-	-	-
Gjenoppbyggingsutgifter	1 236	110	-	-	-	-	-
Elektrisk energi Narvik distrikt	228	569	-	-	-	-	-
Sum driftsutgifter	316 336	419 302	536 720	548 401	616 660	643 344	665 950

¹ Ekskl. verkstedadministrasjon.

² Inkl. verkstedadministrasjon.

Tabell 21 Regnskapsførte investeringer 1960—1964

tusen kroner

	1960 ¹⁾	1961	1962	1963	1964	Sum 1960-64
<i>Jernbanedriften</i>						
Bane- og bygningstekn. forføyninger:						
Bruer	2 986	1 762	1 976	1 645	2 139	10 508
Skinnebyttning	24 658	26 461	43 601	44 846	44 458	184 024
Ballastering, overg. fra grus- til pukk	8 412	6 596	8 821	9 627	10 322	43 778
Teleforebygging	4 785	4 971	6 041	5 137	4 524	25 458
Bygninger (inkl. verkstedene)	4 846	6 517	6 902	7 512	11 053	36 830
For øvrig	8 989	8 672	9 392	9 743	12 158	48 954
Sum bane- og bygn.tekn. forføyninger	54 676	54 979	76 733	78 510	84 654	349 552
Elektrotekniske forføyninger:						
Sikringsanlegg	5 222	5 932	8 143	5 957	12 753	38 007
For øvrig	3 529	5 528	11 845	10 283	13 477	44 662
Sum elektrotekniske forføyninger	8 751	11 460	19 988	16 240	26 230	82 669
Maskintekniske forføyninger:						
Rullende materiell	46 222	44 506	83 177	70 659	69 312	313 876
For øvrig	419	736	1 225	856	2 104	5 340
Sum maskintekniske forføyninger	46 641	45 242	84 402	71 515	71 416	319 216
Vegbidrag og andre bidrag	265	138	367	292	804	1 869
Sum jernbanedriften i alt	110 333	111 819	181 490	166 557	183 104	753 303
<i>Bildriften</i>						
Bilruter	4 894	6 153	6 322	7 948	6 824	32 141
Godsbilruter og godsutkjøringer	358	655	399	723	662	2 797
Overtaking/igangsetting av nye ruter	2 781	317	250	76	104	3 528
Sum bildriften i alt	8 033	7 125	6 971	8 747	7 590	38 466
<i>Nye anlegg</i>						
Jernbaneanlegg	43 003	39 397	30 572	28 384	36 568	177 924
Elektrifiseringsanlegg	25 183	25 754	28 958	28 229	25 242	133 366
Sum nye anlegg i alt	68 186	65 151	59 530	56 613	61 810	311 290
Sum investeringer i alt	186 552	184 095	247 991	231 917 ²⁾	252 504	1 103 059

¹ Sammensatt av en halvpart av regnskapsførte beløp for driftsåret 1.7.1959–30.6.1960 pluss regnskapsførte beløp for halvåret 1.7.–31.12.1960, inkl. brukt av fornyelsesfondets midler.

² Her er ikke medtatt kr. 185 000 vedr. innløsning av pantegjeld.

Tabell 22 Lokomotivers og motorvogners løp

tusen km

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
<i>Normalsporet materiell:</i>							
Damplokomotiver	18 637	15 522	6 409	5 286	4 641	3 681	2 554
Elektriske lokomotiver	6 836	10 030	12 188	12 969	13 276	13 616	14 149
Diesellokomotiver	31	318	4 972	5 547	6 411	6 131	6 457
Elektriske motorvogner	4 377	7 347	10 455	11 067	11 275	11 341	11 676
Dieselmotorvogner	2 764	5 792	6 961	6 473	6 375	5 951	5 929
<i>Smalsporet materiell:</i>							
Damplokomotiver	533	126	119	44	33	—	—
Bensinmotorvogner	194	115	112	116	80	—	—
I alt, normalt og smalt spor ..	33 372	39 250	41 216	41 502	42 091	40 720	40 765

Tabell 23 Vogners løp¹

tusen km

Vognslag	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Person-, post- og kond.vogner	277 298	302 727	330 549	336 900	344 255	344 402	337 346
Godsvogner, ekskl. malmvogn.	344 808	365 819	384 449	404 941	422 027	421 542	442 377
Malmvogner Ofofbanen	51 692	57 541	74 482	76 528	79 473	82 837	98 348

¹ Målt i antall vognakselkm.

Tabell 24 Antall togkilometer

tusen km

Togslag	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Hurtig-, person- og forstadstog	17 870	22 963	24 728	24 968	25 271	24 545	24 478
Blandet tog og godstog	8 068	8 438	8 527	8 796	8 979	8 475	9 137
Malmtog Ofotbanen	400	355	396	433	453	473	537

Tabell 25 Transportert godsmengde fordelt på forsendelsesmåter

tusen tonn

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Ilstykkgods og ekspressgods	204,0	180,4	184,4	175,8	177,6	167,7	160,4
Frakstykkgods	601,5	536,7	453,3	466,7	454,9	441,3	453,5
Ilgods i vognlaster	44,6	85,4	84,7	91,2	87,1	75,3	69,3
Fraktgods i vognlaster	4 195,3	4 517,4	4 113,5	4 291,9	4 223,8	4 219,9	4 536,3 ¹⁾
Levende dyr	15,4	5,9	4,0	2,4	2,7	2,6	2,9
I alt, ekskl. malm Ofotbanen	5 060,8	5 325,8	4 839,9	5 028,0	4 946,1	4 906,8	5 222,4
Malm Ofotbanen	7 736,9	8 657,1	11 668,1	12 709,7	13 292,0	13 691,8	16 170,8
Kommersielt gods i alt	12 797,7	13 982,9	16 508,0	17 737,7	18 238,1	18 598,6	21 393,2

¹ Herav malmtransport Storlien–Guldsmedvik 193,2.

Tabell 26 Godstrafikk

antall mill. tonnkm

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Ilstykkgods og ekspressgods	52,2	49,5	52,8	51,0	47,2	44,6	42,8
Frakstykkgods	164,4	154,8	124,6	130,1	127,8	124,1	127,7
Ilgods i vognlaster	20,9	30,0	29,5	29,9	27,8	23,1	21,7
Fraktgods i vognlaster	787,0	850,9	872,8	913,8	939,2	977,1	1 034,5
Levende dyr	3,5	1,2	0,8	0,4	0,5	0,5	0,5
I alt, ekskl. malm Ofotbanen	1 028,0	1 086,4	1 080,5	1 125,2	1 142,5	1 169,4	1 227,2
Malm Ofotbanen	309,5	346,3	466,7	508,4	531,7	547,7	646,8
Kommersielt gods i alt	1 337,5	1 432,7	1 547,2	1 633,6	1 674,2	1 717,1	1 874,0
Tjenestegods	80,9	58,4	69,1	69,7	69,2	79,7	83,6
I alt	1 418,4	1 491,1	1 616,3	1 703,3	1 743,4	1 796,8	1 957,6

Tabell 27 Fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper

tusen tonn og prosentvis fordeling

	1949-50		1954-55		1959-60		Abs. tall	
	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.
1. Trelast	1 135,4	27,1	1 064,0	23,6	746,6	18,2	870,5	20,0
2. Treforedlingsprodukter	519,3	12,4	558,1	12,4	555,4	13,5	561,8	12,9
3. Gjødning	443,9	10,6	392,8	8,7	360,1	8,8	361,8	8,3
4. Kull, koks og mineraloljer	252,9	6,0	261,7	5,8	246,8	6,0	205,8	4,7
5. Tegilverksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc.	259,9	6,2	188,8	4,2	133,3	3,2	384,6	8,9
6. Kjemiske produkter	203,2	4,8	297,2	6,6	320,6	7,8	415,0	9,6
7. Malm, ¹ kis og andre produkter ..	391,9	9,3	183,4	4,1	164,8	4,0	193,7	4,5
8. Forstoffer	195,5	4,7	192,5	4,3	168,2	4,1	144,7	3,3
9. Jern og stål	173,1	4,1	186,2	4,1	162,1	3,9	228,8	5,3
10. Matvarer	157,0	3,7	120,1	2,7	119,7	2,9	197,6	4,6
11. Diverse (ekskl. jernbanens egne transporter)	463,0	11,1	1 072,6	23,5	1 135,9	27,6	778,8	17,9

¹ Ekskl. malm Ofotbanen som for 1964 utgjorde 16,2 mill. tonn.

Tabell 28 Bildriftens vognpark ved utgangen av driftsåret

Vognstype	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Busser	123	193	12	308	336	343	351
Kombinerte vogner	10	13	297	12	12	12	15
Godsvogner	125	146	193	205	204	220	234
Tilhengere	15	19	36	31	32	28	27
Sum vogner	273	371	538	556	584	603	627

Tabell 29 Bildriften, antall personale ved utgangen av driftsåret

	1949-50 ¹⁾	1954-55 ¹⁾	1959-60	1961	1962	1963	1964
Administrasjons- og ekspedisjonspersonale .			74	70	86	88	89
Sjåførere og hjelpere			629	659	666	685	704
Verksted- og garasjepersonale			108	147	146	156	150
Sum personale i alt			811	876	898	929	943
Midlertidig lånt eller utlånt personale			28	÷ 24	÷ 8	÷ 24	÷ 4
Sum eget personale	516	687	839	852	890	905	939

¹ For disse år foreligger ingen spesifikasjon.

Tabell 30 Investeringer ved bildriften

tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Rullende bilmateriell	1 030	1 457	3 302	6 018	6 020	5 647	6 853
Faste anlegg	115	2 206	1 069	790	700	3 025	634
Overtaking og igangsetting av nye bilruter .			4 801	317	250	76	103
Sum investeringer	1 145	3 663	9 172	7 125	6 970	8 748	7 590

Tabell 31 Statsbanenes bilrutedrift

kilometer

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Person- og kombinerte ruter	2 517	4 564	8 402	7 005	6 862	7 132	7 215
Rene godsruiter	733	1 535	1 621	1 717	1 767	1 822	1 876
Sum	3 250	6 099	10 023	8 728	8 629	8 954	9 091

Tabell 32 Bildriftens trafikk tall

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Bilrutene:							
Vognkm persontrafikk, tusen ..	5 190	8 802	14 166	14 185	14 384	14 747	14 986
Vognkm godstrafikk, tusen	873	1 198	2 283	2 417	2 527	2 777	2 950
Antall reiser, tusen	4 796	8 970	14 282	14 922	15 479	15 984	15 602
Antall personkm, mill.	72	121	200	204	216	230	229
Antall tonn gods, tusen	44	61	91	88	92	83	88
Antall tonnk, tusen	1 323	2 282	4 684	5 573	6 218	6 772	7 385
Godsutkjøringene og godsbilrut.							
Antall tonn gods (ekskl. Statsb.s Biltransport, Oslo) tusen	-	-	70	85	84	83	79
Vognkm ved godsbilrutene, tusen	-	-	410	424	442	436	420
Tonnk ved godsbilrutene, tusen	-	-	646	672	679	688	648

Tabell 33 Bestand av normalspørte jernbanevogner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Person-, post- og konduktørvogner ..	4 063	4 472	4 720	4 782	4 788	4 796	4 632
(Herav stålvogner)	(392)	(788)	(1 172)	(1 256)	(1 285)	(1 436)	(1 532)
Godsvogner ¹	25 644	25 061	23 837	23 095	22 163	21 749	21 691

¹ Ekskl. vogner til internt bruk.

Tabell 34 Bestand av trekkraftaggregater

	Antall i alt ¹	Disponible for driften ²	Ute av drift for rep. ³		Ny-reparerte ⁴
			Antall	I pst.	
Lokomotiver (normalspørte):					
Damp:					
1949-50	477	459	130	28	
1954-55	402	419	116	28	173
1959-60	276	258	82	31,8	64
1961	256	260	60	23,1	56
1962	237	216	50	23,2	49
1963	182	131	38	19,1	43
1964	131	107	22	20,6	27
Elektriske:					
1949-50	72	72	9	13	
1954-55	117	112	20	17,9	81
1959-60	145	143	19	13,3	83
1961	150	144	16	11,1	74
1962	151	144	19	13,2	70
1963	151	135	16	10,8	76
1964	154	136	18	11,7	76
Diesel:					
1949-50	1				
1954-55	5	5			
1959-60	28	29	4	13,8	5
1961	39	35	5	14,3	8
1962	48	44	6	13,6	9
1963	51	46	5	10,8	12
1964	64	55	9	13,6	21
Motorvogner (normalspørte):					
Elektriske:					
1949-50	41	41	7	17	
1954-55	71	67	7	10,4	63
1959-60	96	96	11	11,5	85
1961	105	102	12	11,2	85
1962	105	105	11	10,5	84
1963	105	93	12	11,2	101
1964	103	90	13	21,0	89
Forbrenningsmotorvogner:					
1949-50	78	61	21	34	
1954-55	89	87	20	23	75
1959-60	88	88	18	20,5	81
1961	88	85	15	17,7	81
1962	85	84	15	17,9	81
1963	82	69	13	16,1	56
1964	81	64	17	14,1	74

¹ Pr. siste dag i regnskapsåret.

² Gjennomsnittlig i regnskapsåret.

³ I gjennomsnitt i løpet av regnskapsåret.

⁴ Dvs. levert fra verkstedene ferdig reparert i løpet av året.

Tabell 35 Gjennomsnittlig totalt antall personale og beregnet rent driftspersonale

År	Jernbanedriften				Bildriften				Totalt antall personale	Beregnet rent driftspersonale	
	Fast ansatt	Ekstra-personale	Sesong-arbeidere	Sum	Fast ansatt	Ekstra-personale	Sesong-arbeidere	Sum		Jernbane-driften	Bil-driften
1949—50	17 519	6 989	2 277	26 785	299	155	48	502	27 287	¹⁾	¹⁾
1954—55	19 264	6 481	1 022	26 767	425	174	47	646	27 413	¹⁾	¹⁾
1959—60	19 295	3 176	1 129	23 600	552	231	38	821	24 421	21 314	821
1961	18 854	2 750	1 287	22 891	620	172	61	853	23 744	21 082	853
1962	18 601	2 730	1 410	22 741	653	170	62	885	23 626	20 863	885
1963	18 462	2 666	1 603	22 731	671	176	59	906	23 637	20 729	906
1964	18 300	2 484	1 493	22 277	676	185	70	931	23 208	20 276	931

¹⁾ Ikke beregnet for disse år.

Tabell 36 Statsbanenes personale fordelt på fagområder og tjenestegrener

	Gjennomsnittlig antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestgjørende og sesongarbeidere)						
	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964
Jernbanedrift							
Administrasjon:							
Sentraladministrasjon	591	670	702	705	707	721	717
Distrikts- og verkstadministrasj.	1 001	1 079	938	906	894	935	940
Jernbaneskolen	16	19	13	11	13	14	13
Bane og bygg:							
Linjepersonale	6 671	6 369	5 748	5 521	5 499	5 551	5 343
Elektrotekniske anlegg:							
Svakstr.personale (telefon mv.) .	129	124	129	135	125	126	123
Sikringsanlegg	105	122	121	124	128	147	161
Elektriske baneanlegg	171	229	256	281	275	287	305
Sterkstr.anl. (lysmontering mv.) .	162	196	175	170	168	176	178
Drift og trafikk:							
Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner)	8 832	8 853	7 476	7 276	7 280	7 229	7 117
Konduktørbetjening	1 319	1 236	1 124	1 098	1 070	1 053	1 054
Vognvisitører	151	223	214	218	220	216	215
Lokomotivbetjening	2 182	2 335	2 047	2 031	2 040	2 039	1 964
Pusserpersonale og kullempere	1 275	1 081	841	774	730	692	657
Reisebyråder	46	74	181	189	204	205	211
Verksteder:							
Verkstedpersonale	3 542	3 569	3 180	3 013	2 946	2 882	2 835
Forråd:							
Forrådspersonale	378	407	355	333	334	339	328
Sagbruk og impregneringsverk .	214	181	100	106	108	119	116
Sum jernbanedrift	26 785	26 767	23 600	22 891	22 741	22 731	22 277
Bildrift	502	646	821	853	885	906	931
Sum i alt	27 287	27 413	24 421	23 744	23 626	23 637	23 208

Tabell 37

Omsetningen over distriktenes materialbeholdningskonti (tusen kroner)

År	Tilgang	Uttak
1949—50	92 916	92 818
1954—55	102 830	111 117
1959—60	87 205	102 603
1961	101 880	101 463
1962	115 410	114 367
1963	120 163	126 500
1964	112 348	119 042

Tabell 38

Forbruket av en del viktige varesorter

Vare	Enhet	Mengde			Verdi (mill. kr.)		
		1962	1963	1964	1962	1963	1964
Skinner	Tonn	15 421	24 504	23 916	15,1	23,7	22,4
Sviller	Stk.	345 593	380 040	360 827	10,4	11,4	11,5
Dieselolje	1000 l	36 268	34 119	28 152	8,9	8,0	6,2
Kull	Tonn	64 515	54 291	35 217	6,5	5,4	3,8
Betongsviller ..	Stk.	34 793	33 697	36 589	2,7	2,6	2,9
Trematerialer ..	Stdr.	1 540	1 410	1 504	2,1	1,9	2,3
Sement	Tonn	1 172	1 379	1 384	0,1	0,2	0,2

Tabell 39

Egen og leieproduksjon av trelast.
Sysselsetting og driftsutgifter
ved egne sagbruk og impregneringsverk

	1962	1963	1964
Egne sagbruk og impregneringsverk			
Produksjon:			
Skåret tømmer (m ³)	13 507	13 724	20 112
Høvlet last (m ³)	3 169	3 495	3 337
Trell (tonn)	12	7	8,5
Impregnert (m ³)	26 313	29 249	30 928
Gjennomsnittlig antall sysselsatte ..	108	119	116
Utgifter til drift og vedlikehold:			
Lønn (mill. kr.)	1,8	2,1	2,3
Materialer (mill. kr.)	0,5	0,7	0,5
Private sager og impregneringsverk			
Leieproduksjon:			
Skåret tømmer (m ³)	5 356	5 655	4 641
Kreosotimpregnert (m ³)	2 406	7 142	10 604
Saltimpregnert (m ³)	600	1 023	1 183



NSB's driftsberetning er utarbeidet på grunnlag av bidrag fra de enkelte av Hovedstyrets fagavdelinger. De økonomiske emner under de forskjellige avsnitt er utredet av Økonomiavdelingen, som også har forestått redigeringen av beretningen. Redaksjonen ble avsluttet i oktober 1965.

HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE
Økonomiavdelingen

Forsiden og teknisk tilrettelegging
i samarbeid med reklamebyrået Essem A.S
Trykt i Kirstes Boktrykkeri, Oslo, desember 1965
3500 eksemplarer

Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000698