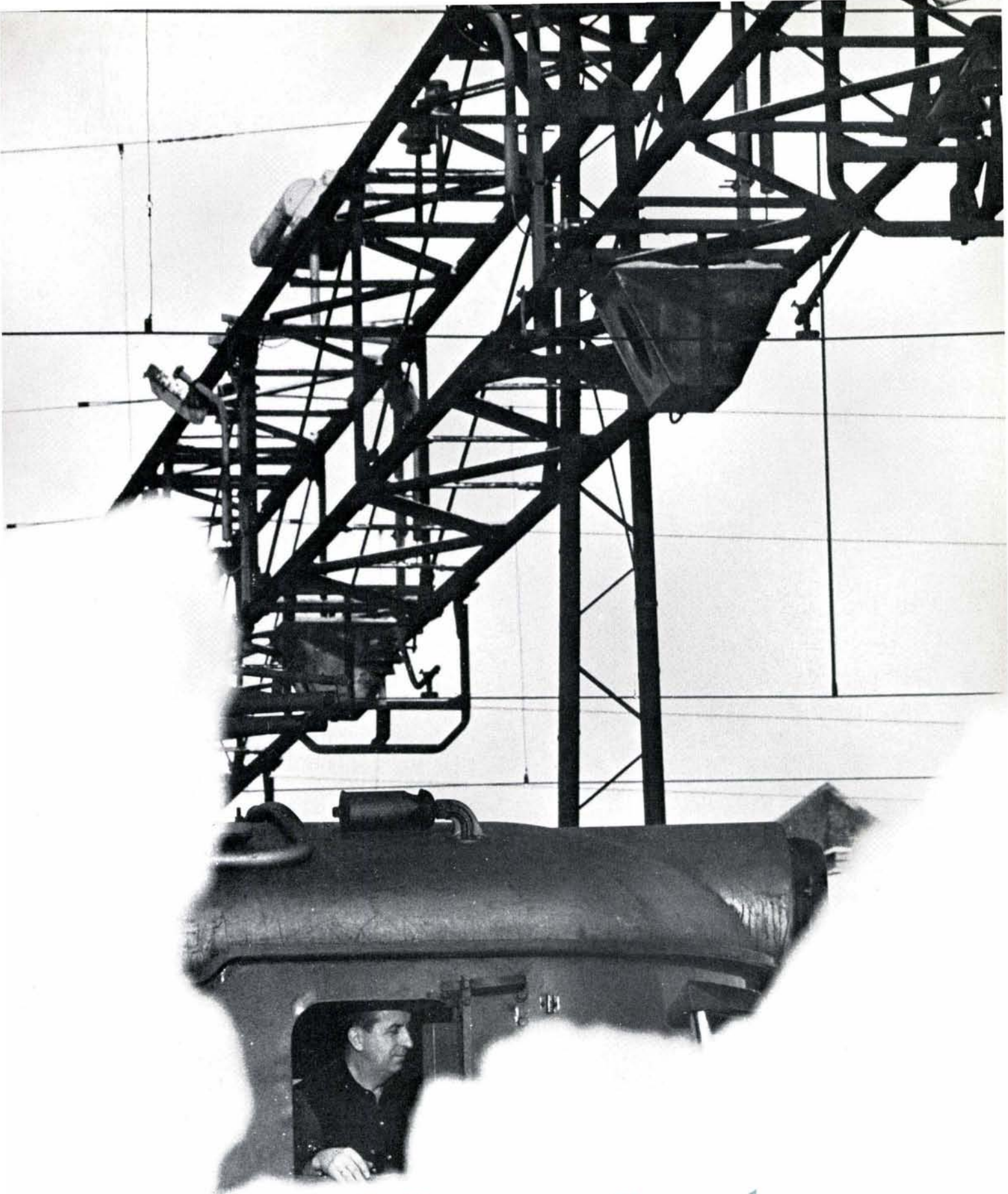




NSB

Driftsberetning
1966



Norges Statsbaner

Driftsberetning 1966



Driftsberetningen 1966

Herved fremlegges beretningen om virksomheten ved NSB i driftsåret 1966. Vi har forsøkt å gi et så fullstendig bilde som mulig av det moderniserings- og effektiviseringsarbeid som har foregått innenfor alle deler av bedriften, og å redegjøre for den økonomiske og trafikkmessige utvikling i driftsåret.

Det er vårt håp at man vil finne beretningen nyttig og interessant. Vi er imidlertid klar over at beretningen ville ha enda større interesse om den forelå på et tidligere tidspunkt.

Fra og med neste år vil derfor dette arbeid bli omlagt og vi tar sikte på å legge frem beretningen for 1967 i løpet av første halvår 1968.

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

Hovedstyret for Statsbanene

Oktober 1967

Innhold

4

	Side
NSB's organisasjon	6
Jernbanenettet	8
Økonomisk oversikt	
Resultat	10
Driftsinntektene	12
Driftsutgiftene, Pensj.kassens u.skudd og Avskrivninger	14
Investeringer	16
Drift og trafikk	
Togordningen	18
Driftsytelser	19
Trafikk og salg	22
Takstene	25
Bildriften	26
Administrasjon og personale	
Personalutviklingen	28
Lønnsutviklingen	29
Opplæring	32
Pensjonsordning og pensjonister	33
Velferdsarbeidet	34
Syke- og yrkesskadestatistikk	35
Bane og bygg	
Arbeidsundersøkelser, opplæring m.v.	36
Skinnebyting	36
Masseskifting (teleforebygging)	38
Svillene og maskinelt hjelpeutstyr	39
Vegetasjonskontroll langs linjen, i sporene og på stasjonsområdene	40
Bruer	41
Bygninger	41
Elektro	
Sikringsanlegg	42
Svakstrømsanlegg	42
Sterkstrømsanlegg	43
Anlegg for elektrisk banedrift	43
Maskin	
Anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell	44
Verkstedsektoren	48
Forråd	
Innkjøps- og forrådsvirksomheten	50
Forsynings- og prisforhold	50
Utvidelser og forbedringer	51

Tabeller

Nr	Side	Nr	Side
1	9	19	56
2	10	20	57
3	13	21	58
4	15	22	59
5	17	23	59
6	23	24	59
7	24	25	59
8	27	26	60
9	30	27	60
10	31	28	60
11	51	29	60
12	51	30	61
13	53	31	61
14	54	32	61
15	54	33	62
16	54	34	62
17	55	35	63
18	55	36	63
		37	64
		38	64

Figurer

Nr	Side	Nr	Side
1	11	12	20
2	12	13	20
3	12	14	21
4	12	15	21
5	14	16	21
6	15	17	21
7	17	18	28
8	17	19	31
9	20	20	31
10	20	21	37
11	20	22	38

NSB's organisasjon pr. 1.7.1967

6

NSB's organisasjon pr. 1.7.1967
 Distriktsjefene er oppnevnt av
 Stortinget eller Kongen

Generaldirektør Edvard Heiberg	Formann
Sekretær Andreas Wormdahl	Oppnevnt av Stortinget
Direktør Olav Erichsen	Oppnevnt av Stortinget
Bonde Ola Mølmen	Oppnevnt av Stortinget
Fylkesmann Nils Handal	Oppnevnt av Kongen
Direktør Odvar Thorsen	Oppnevnt av Kongen
Verksmester Arne Olsen	Personalets
Banemester Klaus Kirknes	representanter

NSB's organisasjon pr. 1.7.1967
 Distriktsjefene er oppnevnt av
 Stortinget eller Kongen

Fg. jernbanedirektør Erling Arnesen	Administrasjons- og personalavdeling
Jernbanedirektør Thorstein Carlsen	Baneavdeling
Jernbanedirektør Lorentz H. Aas	Drifts- og trafikkavdeling
Fg. jernbanedirektør Emil Solberg	Elektroavdeling
Jernbanedirektør Oscar Kaalstad	Forrådsavdeling
Jernbanedirektør Eivinn Løvseth	Maskinavdeling
Jernbanedirektør B. Egeland-Eriksen	Økonomiavdeling
Redaktør Tryggve Strøm	Presse- og opplysningskontor
Velferdssjef Erling Kiil	Yrkes- og vel- ferdskontor
Organisasjonssjef Oddvar Bø	Hovedstyrets organisasjons- og planleggingskontor

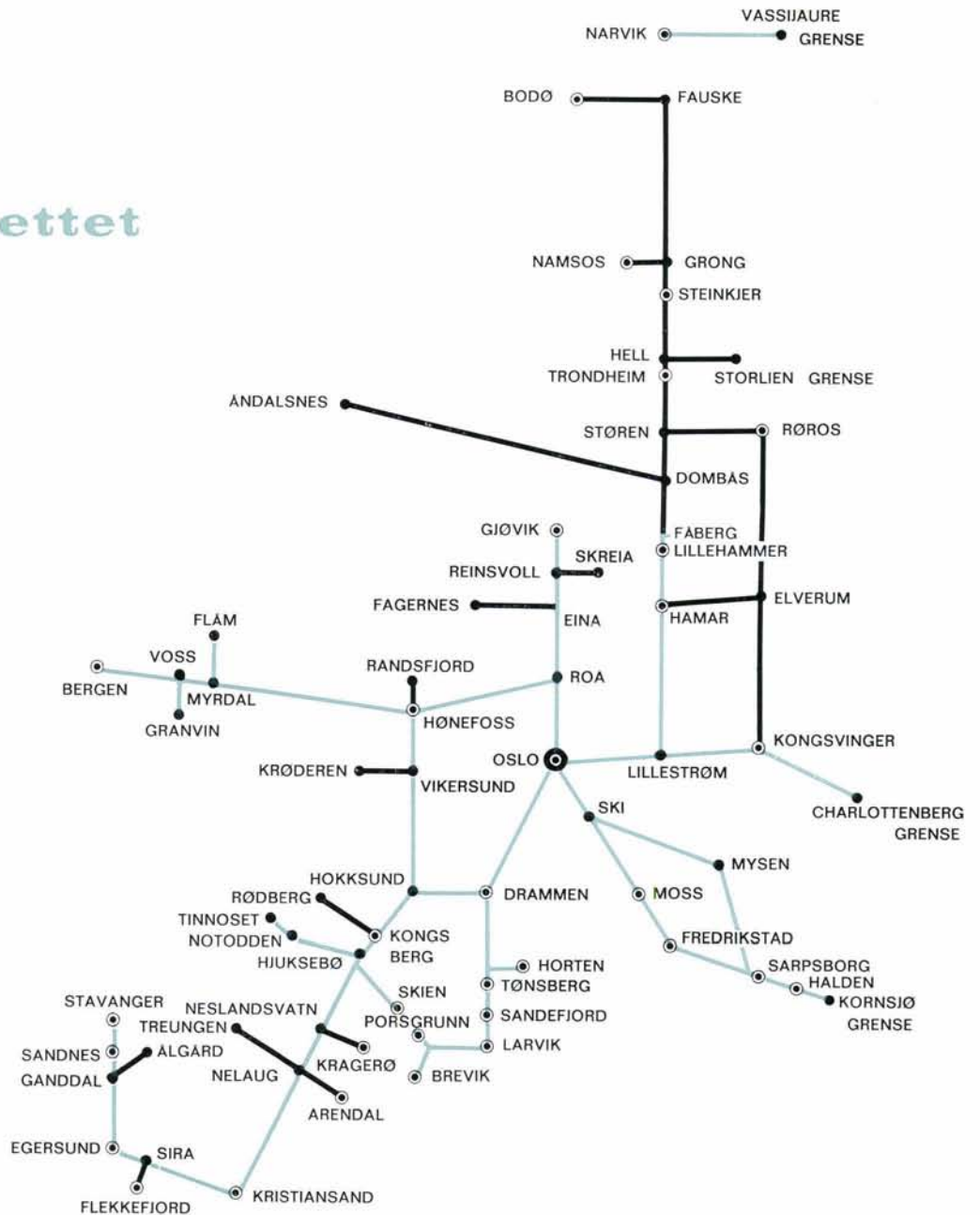
NSB's organisasjon pr. 1.7.1967
 Distriktsjefene er oppnevnt av
 Stortinget eller Kongen

Distriktsjef Trygve Meinstad	Oslo
Distriktsjef Einar G. Nyhuus	Drammen
Distriktsjef Sverre Sætersdal	Hamar
Distriktsjef Harald K. Henriksen	Trondheim
Distriktsjef Lars Aarrestad	Stavanger
Distriktsjef Fritz Poppe Jensen	Bergen
Fg. distriktsjef Hans Z. Christiansen	Kristiansand
Distriktsjef Erik Buseth Raæ	Narvik



Jernbanenettet

Elektrifisert med bokstaver



Jernbanenettets utstrekning og fordeling på banestrekninger fremgår av den grafiske oversikt på denne side og tabell 1 på neste side.

Den totale banelengde ved Statsbanene var ved utgangen av 1966 4297 km.

Det ble opptatt elektrisk drift den 1.11.66 på strekningen Hamar-Fåberg, i alt 65 km.

Den totale banelengde har holdt seg praktisk talt uforandret siden 1949-50. Elektrifisert banelengde har derimot økt med i alt 1252 km, en gjennomsnittlig årlig økning på vel 70 km.

Pr. 30.6.50 var den totale banelengde 4390 km og pr. 30.6.67 4297 km. Pr. 30.6.50 var elektrifisert banelengde 911 km og pr. 30.6.67 2079 km, en økning på 1168 km.

Av den totale banelengde ved Statsbanene ligger 76 % i stigning eller fall, mens 24 % er horisontal. Den største stigning på hovedlinjene er 25 ‰, men på sidelinjene har det stigninger på 55 ‰ (Flåmbanen). Over halvparten av banelengden ligger i kurve (ca. 58 %). Den minste kurveradius på hovedlinjene er 181 m, og på sidelinjene er 125 m.

Linjenes høyeste punkt (1301 m over havet) ligger ved Fagernut mellom Finse og Hallingskeid stasjoner på Bergensbanen.

Jernbanenettet består av i alt 5484 km spor, hvorav 4381 km hovedspor og 1103 km sidespor ekskl. private sidespor. Sidesporene fordeler seg med 1013 km innenfor og 90 km utenfor stasjonsområdene.

I disse sporene ligger det i alt ca. 11 000 km løpende skinner, med en samlet vekt av ca. 435 000 tonn. I de senere år har det vært påkrevet å gå til en økning av skinneprofilet på en rekke linjer.

Skinnene ligger på ca. 7,9 mill. stk. sviller hvorav ca. 273 000 stk. er betongsviller.

Svillene er nedlagt i i alt 8—9 mill. m³ ballast, hvorav ca. 67 % er pukballast og ca. 33 % grusballast.

I skinnegangen er det innlagt 5506 enkle og 407 sammensatte sporveksler. Disse fordeler seg med 2118 på hovedspor og 3795 på sidespor.

Statsbanene har til sammen 2661 jernbanebruer (med lengde over 2,5 m) med en samlet lengde av ca. 33 km. Det største bruspen har en lengde av 85 m og går over Bøelva ved Gvarv stasjon. Største brulengde har over Drammenselva med 550 m (Bragerø-løpet).

Videre har Statsbanene 773 tunneler med en samlet lengde av 230 km. Den lengste av disse er Kvinesheia med 9064 m.

Tabell 1. De enkelte jernbanestrekninger.

Jernbanestrekning	Banestrekningens lengde i h. t. avstandstabellen		
	I alt	Herav	
		Dobbelt- spor	Elek- trifisert
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		
Ganddal—Ålgård	12		
Oslo—Roa—Bergen	471	7	471
Roa—Gjøvik	66		66

Jernbanestrekning	Banestrekningens lengde i h. t. avstandstabellen		
	I alt	Herav	
		Dobbelt- spor	Elek- trifisert
Eina—Fagernes	109		
Reinsvoll—Skreia	22		
Myrdal—Flåm	20		20
Voss—Granvin	27		27
Oslo—Dombås—Trondheim—Bodø	1 282	21	191
Hamar—Elverum—Støren	384		
Dombås—Åndalsnes	114		
Hell—Storlien grense	70		
Grong—Namsos	51		
Lillestrøm—Charlottenberg grense	115		115
Kongsvinger—Elverum	94		
Oslo—Moss—Kornsjø grense	170	25	170
Ski—Mysen—Sarpsborg	81		81
Narvik—Vassijaure grense	42		42

Økonomisk oversikt

Resultat

Hovedtallene for regnskapene for 1966 fremgår av tabell 2 nedenfor. Man gjør oppmerksom på at de regnskapsførte driftsinntekter og driftsutgifter i 1966 ikke er direkte sammenliknbare med foregående års regnskapstall. Dette skyldes for driftsinntektenes vedkommende at person- og godstakstene ble forhøyet med 15 % fra 1.9.66.

10 Når det gjelder driftsutgiftene, må man ved vurderingen av tallene for 1966 ta hensyn til følgende forhold:

— Arbeidsgiverandelen til offentlige trygder øket fra 125 % til 150 % av medlemspremien fra 1. januar 1966.

— Lønnstillegget og en tilsvarende økning i arbeidsgiverbidraget til pensjonskassen og til offentlige trygder fra 1. mai 1966.

— Indekstillegget fra 22. februar 1965 og justerings- og normeringsendringene fra 1. april 1965 kom med full virkning (på årsbasis) i 1966.

— Høyere utgifter til snørydding m. v på grunn av ekstraordinære forhold vinteren 1965-66.

— Samordningsfradraget øket fra 730 kroner til 780 kroner fra 1. januar 1966.

Pensjonskassens underskudd er gjenstand for endringer parallelt med lønnsendringene. På grunn av endringene er således tallene for 1965 og 1966 heller ikke for pensjonskassenes underskudd direkte sammenliknbare. Avskrivningene er beregnet etter samme regler i begge årene.

Som det fremgår av tabell 2 ble det totale underskudd 227,7 mill. kroner i 1966. Underskuddet på driften steg med 10,3 mill. kroner eller 11,4 % sammenliknet med foregående år. Da også avskrivninger og pensjonskassens underskudd viser en markant stigning, ble totalt underskudd 20,6 mill. kroner eller 10 % større enn i 1965.

Sett over en årrekke har inntekter, utgifter og resultat ved Statsbanene utviklet seg som vist i fig. 1 og tabell 14, side 54.

Man merker seg særlig den gunstige utvikling fra 1959-60 til 1961. Denne skyldes økte inntekter på grunn av takstforhøyelser, noe økt godstrafikk og en betydelig personalnedgang.

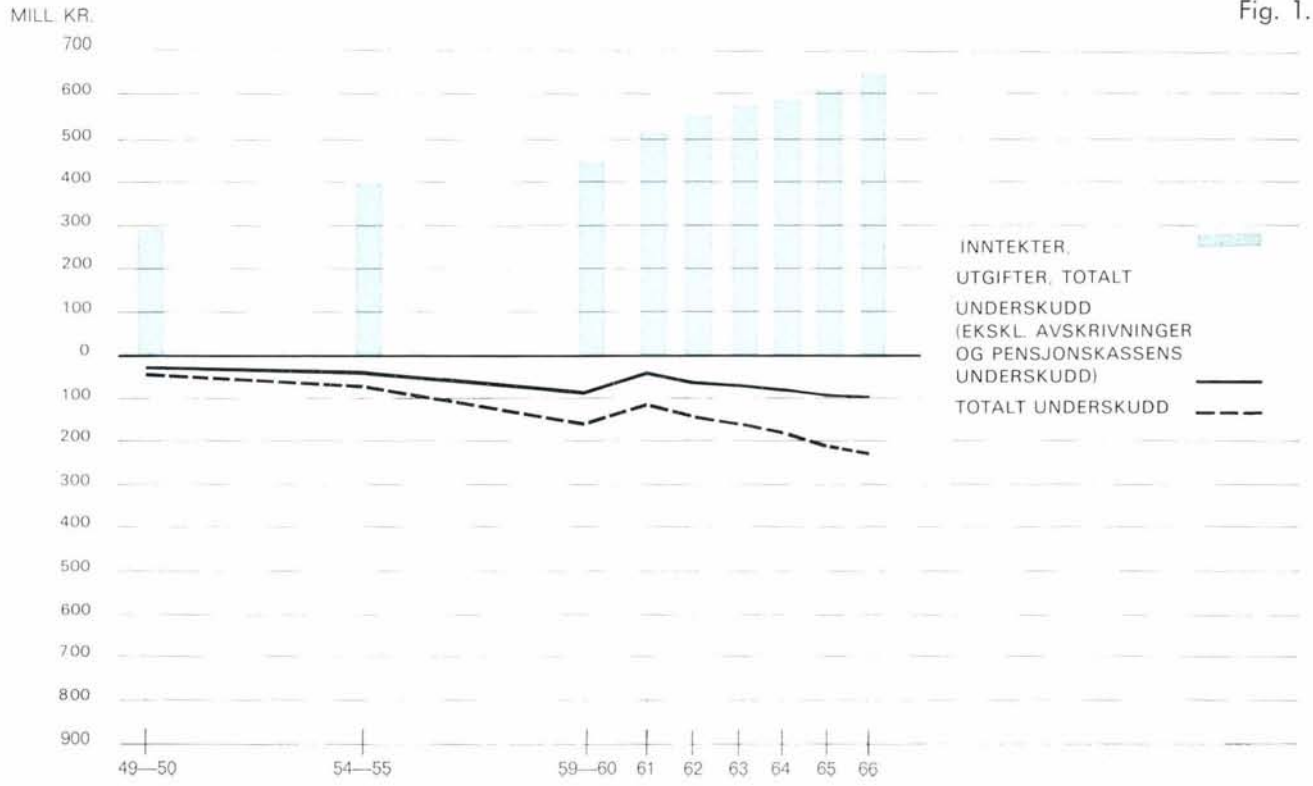
De senere år har det imidlertid ikke vært mulig å ta igjen på inntektssiden de økte utgifter, som i hovedsaken skyldes økte lønninger og økte sosiale utgifter.

Tabell 2. Inntekter, utgifter og resultat. mill. kroner

	Regnskap 1966	Mer eller mindre (-/+) enn i 1965 ¹⁾		Mer eller mindre (-/+) enn korrigert budsjett 1966	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Driftsinntekter	645,1	44,3	7,4	÷ 5,1	÷ 0,8
Driftsutgifter	746,2	54,6	7,9	3,6	0,5
Driftsunderskudd	101,1	10,3	11,4	8,7	9,4
Avskrivninger	59,5	4,7	7,6	-	-
Pensj.kass. underskudd	67,1	5,6	9,1	÷ 2,9	÷ 4,1
Totalt underskudd ..	227,7	20,6	10,0	5,8	2,6

¹ På grunn av innføringen av ny regnskapsordning fra 1.1.66 er tallene for 1965 og 1966 ikke helt sammenliknbare. En eventuell justering vil imidlertid slå ut med omtrent samme beløp på både inntekts- og utgiftssiden. Tallene for driftsunderskudd og totalt underskudd i de to regnskapene er tilnærmet sammenliknbare.

Fig. 1.



Driftsinntektene

Driftsinntektene er spesifisert i tabell 3. Det fremgår av tabellen at sum inntekter i alt i 1966 ble 645,1 mill. kroner. Dette er 44,3 mill. kroner (7,4 pst.) mer enn året før, men 5,1 mill. kroner (0,8 pst.) mindre enn budsjettert.

Ved vurderingen av inntektsøkningen i 1966 i forhold til foregående år, må man imidlertid ta hensyn til takstforhøyelsen fra 1.9.66. Under forutsetning av uendret trafikk var takstforhøyelsen beregnet til å ville gi en merinntekt på 20,1 mill. kroner i 1966.

12

Korrigert for takstforhøyelsen viser de totale driftsinntekter en reell økning på 18,9 mill. kroner i forhold til året før. Ved siden av trafikken med utlandet er det hovedsakelig den innenlandske vognlasttrafikken og større forsendelser av ekspressgods som har bidratt til denne økningen.

Persontrafikken ga i 1966 en inntekt på 215,5 mill. kroner. Det er 8,5 mill. kroner (4,1 pst.) mer enn i 1965, men en svikt på 8,5 mill. kroner (3,8 pst.) i forhold til budsjettet.

Antall personkm økte fra 1712 mill. til 1745 mill. i 1966, det vil si en økning på 1,9 pst., mens antall reiser viste en mindre nedgang (0,5 pst.). Den gjennomsnittlige reiselengde økte fra 50 km til 51,2 km.

Fordelingen av antall reiser på de forskjellige billettslag viste liten forskyvning i 1966 sammenliknet med 1965.

Ved takstforhøyelsen 1.9.66 ble billettakstene forhøyet med 15 pst. Soveplassavgiften ble imidlertid ikke endret.

Av de forskjellige billettgrupper viste billett kort den gunstigste relative inntektsøkning fra 1965 til 1966 med 13,1 pst., mens økningen for ukekort, månedsbilletter og enkeltbilletter var henholdsvis 8,8 pst., 6,1 pst. og 3,9 pst.

Salget av honnørbilletter viste en inntektsøkning på 0,5 mill. kroner, 8,2 pst. mer enn forrige år, mens sparebilletten har gitt en merinntekt på 3,5 mill. kroner (21,2 pst.) mer enn i 1965.

Den nye moderasjonsform — Familierabatten — som ble innført 1.11.66, viste en relativt beskjeden inntekt — kr. 151 000.

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50—1966 for Statsbanenes persontrafikk fremgår av fig. 2.

Prosentvis fordeling på billettslag i tidsrommet 1954-55—1966 fremgår av tabell 17, side 55.

Godstrafikkinntektene i 1966 var i alt 349,8 mill. kroner, mot 318,0 mill. kroner i 1965. Dette er en stigning på 31,8 mill. kroner eller 10 pst., men 3,7 mill. kroner mindre enn budsjettert.

Inntektene av godstrafikken, ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik, steg fra 273,1 mill. kroner i 1965 til 304,3 mill. kroner i 1966. Dette svarer til en oppgang på 31,2 mill. kroner eller 11,4 pst.

Inntektene av vognlastgodset ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik, steg fra 171,8 mill. kroner til 187,5 mill. kroner, dvs. en stigning på 15,7 mill. kroner eller 9,5 pst.

Inntektene av ekspres-, stykk- og lokalgodst steg fra 97,6 mill. kroner i 1965 til 112,7 mill. kroner i 1966, dvs. en stigning på 15,1 mill. kroner eller 15,5 pst.

Fig. 2.

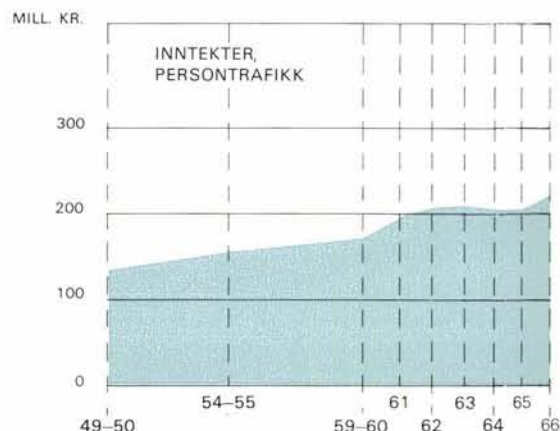


Fig. 3.

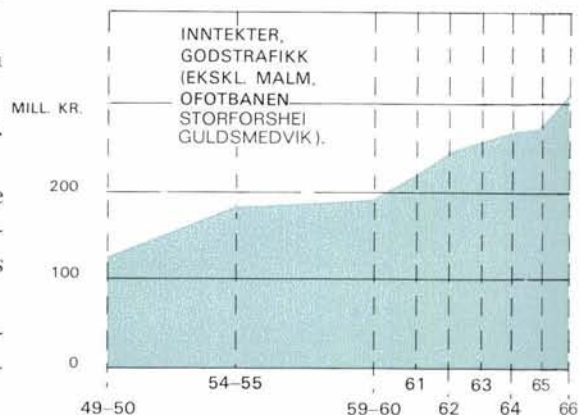
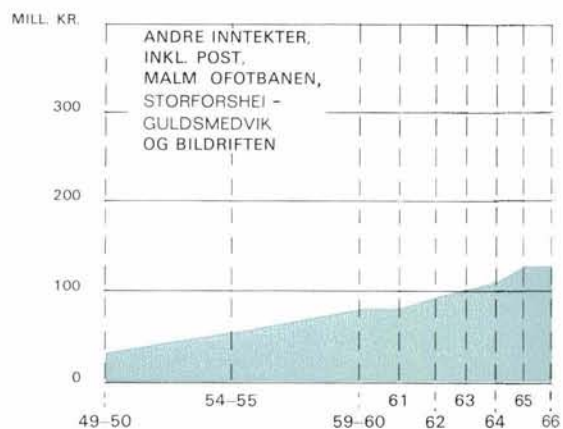


Fig. 4.



Følgende oversikt viser inntektsutviklingen for godstrafikk fra 1965 til 1966:

Trafikkslag	Inntektstall i mill. kr.		Prosentvis forandring
	1965	1966	
Ekspress-, stykk- og lokalgods ..	97,6	112,7	15,5
Vognlastgods	171,8	187,5	9,5
Diverse godstrafikkinntekter ..	1,1	1,1	—
I alt ekskl. malm Ofotbanen, malm Storforshei—Guldsmedvik og tjenestegods	270,5	301,3	11,4
Malm Ofotbanen	40,2	40,5	0,9
Malm Storforshei—Guldsmedvik	4,7	5,0	6,4
Tjenestegods	2,6	3,0	15,4
Godstrafikk i alt	318,0	349,8	10,0

13

Inntektene av malmtransportene på Ofotbanen var 40,5 mill. kroner i 1966 mot 40,2 mill. kroner i 1965, dvs. en økning på 0,9 pst.

Inntektene av malmtransportene Storforshei—Guldsmedvik var 5,0 mill. kroner i 1966 mot 4,7 mill. kroner i 1965.

Øvrige inntekter ved jernbanedriften viste en nedgang på 1,5 mill. kroner (5,5 pst.) fra 1965. Nedgangen skyldes at inntektsføringen av leieinntekter vedrørende Hovedstyrets maskinsentral er bortfalt fra 1. januar 1966, mens det i 1965 ble inntektsført 2,4 mill. kroner. Sammenliknet med budsjettet viser øvrige inntekter ved jernbanedriften imidlertid en merinntekt på 4,6 mill. kroner (20,6 pst.).

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50—1966 for andre inntekter, postbefordring, malm og bildrift fremgår av fig. 4. Utviklingen siden 1954-55 fremgår av tabell 15, side 54.

Tabell 3. Driftsinntektene.

mill. kroner

	Regnskap 1966	Mer eller mindre (+) enn i 1965 ¹		Mer eller mindre (+) enn korrigert budsjett 1966	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Persontrafikk (reisende og reisegods)	215,5	8,5	4,1	÷ 8,5	÷ 3,8
Posttrafikk	10,3	1,9	23,2	1,0	10,8
Godstrafikk, ekskl. malm ¹	304,3	31,2	11,4	} ÷ 4,2	} ÷ 1,4
Malmtrafikk Storforshei—Guldsmedvik ...	5,0	0,3	6,4		
Malmtrafikk Ofotbanen	40,5	0,3	0,9	0,5	1,3
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	26,8	÷ 1,5	÷ 5,5	4,6	20,6
Sum inntekter ved jernbanedriften	602,4	40,7	6,7	÷ 6,6	÷ 1,1
Inntekter ved bildriften	42,7	3,6	9,2	1,5	3,6
Sum driftsinntekter i alt	645,1	44,3	7,4	÷ 5,1	÷ 0,8

¹ Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik.

² På grunn av innføringen av ny regnskapsordning fra 1.1.1966 må Sum inntekter ved jernbanedriften for 1965 justeres opp med ca. 5,3 mill. kroner for å få full sammenlignbarhet med 1966-tallet. Økningen fra 1965 til 1966 blir da ca. 39,0 mill. kroner (6,4 pst.).

Driftsutgiftene, pensjonskassens underskudd og avskrivningene

De totale utgifter beløp seg i 1966 til i alt 872,8 mill. kroner eller 64,9 mill. kroner mer enn i 1965. Driftsutgiftene alene utgjorde 746,2 mill. kroner. Dette er en økning på 54,6 mill. kroner fra forrige år.

Som nevnt tidligere under avsnitt Resultat foran, skyldes stigningen i hovedsaken de økte lønnsutbetalinger og merutgifter til offentlige trygder, samt ekstraordinært store snøryddingsutgifter m. v. vinteren 1965-66.

14

Hvis man korrigerer driftsutgiftene i 1966 for disse forhold, prisstigning på materialer m. v. og for enkelte regnskapsmessige omlegginger slik at tallene blir direkte sammenliknbare med 1965, får man en reell nedgang på ca. 10 mill. kroner.

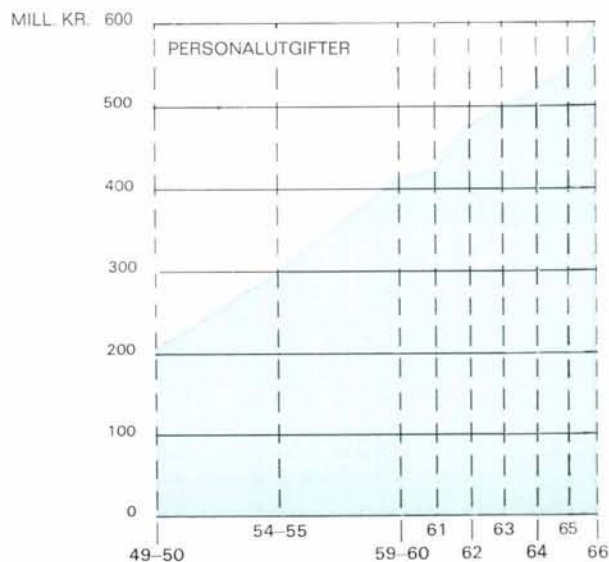
Utviklingen i NSB's driftskostnadsindeks fremgår av følgende oppstilling:

	1964	1965	1966
(1959 = 100)			
Generalindeks	128,3	136,0	144,5
Lønnsindeks	137,8	146,3	156,0
Indeks for utgifter utenom lønn	94,1	98,6	102,6

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

Utgiftsøkningen ble noe dempet ved de personalreduksjoner som ble gjennomført i 1966. Gjennomsnittlig *totalt* antall personale gikk ned med 711 mann og beregnet antall *årsverk for driftsbudsjettet* ned med 339 årsverk. Nedgangen var størst under fagområdene Bane og Drift og trafikk.

Fig. 5.



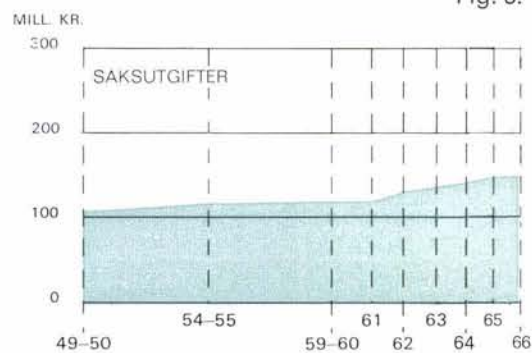
Årsakene til den relativt store personalnedgangen under fagområde Bane var omorganiseringen av linjetjenesten og mer bruk av maskiner. Nedgangen under fagområde Drift og trafikk er også et resultat av rasjonaliseringsvirksomheten.

Avskrivningene foretas i samsvar med avskrivningsreglene. På grunn av det relativt høye investeringsnivå de senere år øker avskrivningene fra år til år. I 1966 var avskrivningene 59,5 mill. kroner eller 4,7 mill. kroner større enn i 1965.

Pensjonskassens underskudd ble 67,1 mill. kroner i 1966. Dette er 5,6 mill. kroner mer enn foregående år, men 2,9 mill. kroner mindre enn budsjettert. Stigningen i underskuddet fra foregående år skyldes økningen i pensjonene fra 1. mai 1966, og den fortsatt skjeve utvikling i forholdet mellom antall pensjonister og antall innskytere.

De totale driftsutgifter fordelt på personal- og saksutgifter fremgår av fig. 5 og 6 og tabellene 18 og 19, side 55 og 56.

Fig. 6.



Tabell 4. Driftsutgiftene m. v.

Fagområder m. v.	Regnskap 1966	mill. kroner			
		Mer eller mindre (+) enn i 1965 ¹⁾		Mer eller mindre (+) enn korrigert budsjett 1966	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Jernbanedrift:					
Administrasjon	62,4	51,5	7,8	÷ 2,8	÷ 4,3
Forråd	9,1			-	-
Bane	130,9			6,6	5,3
Elektro	43,0			÷ 1,0	÷ 2,3
Drift og trafikk	364,4			11,6	3,3
Maskin	91,5			÷ 6,0	÷ 6,1
Fellesutgifter	7,2			÷ 4,4	÷ 37,9
Sum jernbanedrift	708,5	51,5	7,8	4,0	0,6
Bildrift	37,7	3,1	9,0	÷ 0,4	÷ 1,0
Sum driftsutgifter	746,2	54,6	7,9	3,6	0,5
Avskrivninger	59,5	4,7	7,6	-	-
Pensjonskassens underskudd	67,1	5,6	9,1	÷ 2,9	÷ 4,1
Totale utgifter	872,8	64,9	8,0	0,7	0,1

¹ På grunn av innføringen av ny regnskapsordning fra 1.1.1966 må Sum driftsutgifter ifølge regnskapstallene for 1965 justeres opp med ca. 5,7 mill. kroner for å få full sammenlignbarhet med 1966-tallet. Økningen fra 1965 til 1966 blir da ca. 59,3 mill. kroner (7,3 pst.).

Investeringer

Året 1966 var 7. året av den 10-års perioden som Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan (MR-planen) av 1958 omfatter. Bevilgningene for hvert år i perioden har helt fram til 1965 ligget under de tall som er forutsatt i 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 investeringsplanen for MR-planen var det forutsatt at investeringene skulle være størst i begynnelsen av perioden med avtrapping helt fram til 1969.

Bevilgningsmessig ga imidlertid MR-planen først utslag i 1963. Da ble taket for bevilgningene løftet betydelig i forhold til tidligere år. Dette nivået er siden blitt holdt.

De samlede regnskapsførte investeringer i perioden 1960—65 er brutto ca. 1596 mill. kroner. Det er rundt 186 mill. kroner mindre enn forutsatt i MR-planen. Indeks-korrigert til prisnivået pr. 31.12 1966 er det tilsvarende tall ca. 639 mill. kroner mindre enn foreslått i MR-planen.

Planlagte og regnskapsførte investeringer er belyst i fig. 7 og 8.

Reduksjonene er i særlig grad gått ut over det rullende jernbanelinjemateriell, men også jernbane- og elektrifiseringsanleggene er rammet.

På bakgrunn av de bevilgninger som er gitt for 1967, og myndighetenes budsjettopplegg for året 1968, kan en gå ut fra at den forsinkelse som nå er inntrådt, ikke kan tas igjen de nærmeste år.

En må nå regne med at vesentlige rasjonaliseringstiltak ved driften må utsettes og at anleggene fortsatt 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 nå kan komme i gang med hovedarbeidene under Oslo Sentralstasjon. Første bevilgning til Alnabru Sentralskiftestasjon ble gitt i 1966. Ca. 50 pst. av jernbanens godstransport (målt i tonn) og ca. 45 pst. 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 har man innarbeidet planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene i henhold til MR-planen og de offisielle regnskapstall. Utviklingen i Statsbanenes investeringer (regnskapsførte) fremgår av tabell 20 og 21, side 57 og 58.

Fig. 7.

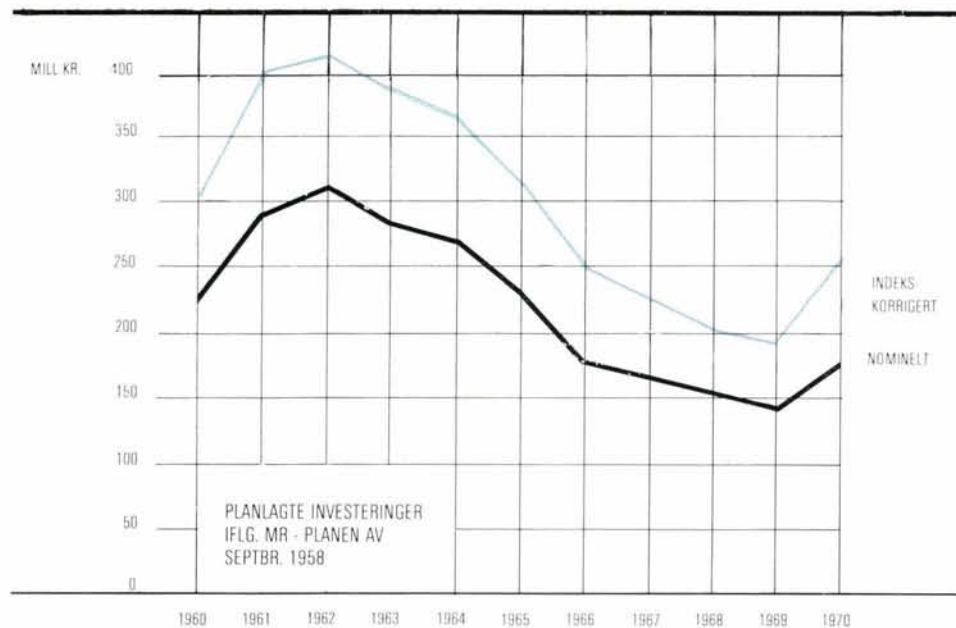
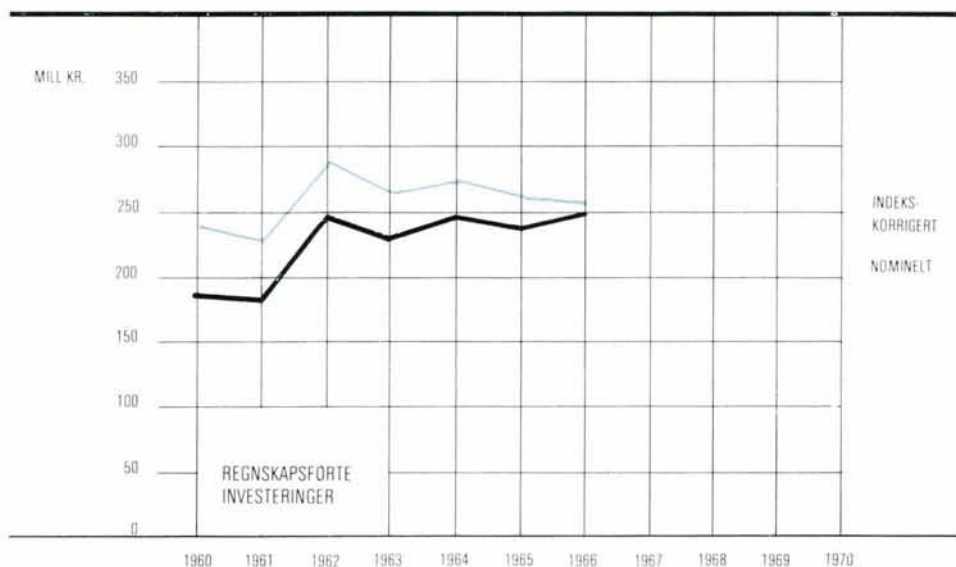


Fig. 8.



Tabell 5. Planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene.

mill. kroner

År	MR-planen av september 1958 ¹⁾		Regnskapstall	
	Nominelt	Indeks-korrigeret ²⁾	Nominelt	Indeks-korrigeret ²⁾
1960.	225,0	309,7	186,6	241,6
1961.	290,3	401,8	184,1	230,5
1962.	307,6	426,2	248,0	289,4
1963.	283,0	391,1	231,8	264,3
1964.	267,0	367,0	252,5	278,5
1965.	229,5	316,1	243,0	261,1
1966.	179,0	248,3	249,7	256,1
Sum 1960—1966 . .	1 781,4	2 460,2	1 595,7	1 821,5
1967.	164,0	226,9		
1968.	151,9	209,6		
1969.	143,9	198,1		
1970 (rest)	177,0	252,0		
Sum	2 418,2	3 346,8		

¹⁾ Med utgangspunkt 1.1.1960, istedenfor som tidligere 1.7.1959.

²⁾ Indeks-korrigeret til prisnivået pr. 31.12.1966.

Drift og trafikk

Togordningen

Ruteordningen revideres vanligvis hvert år i månedsskiftet mai-juni.

I 1966 gjaldt Statsbanenes rutetermin nr. 114 (fra 30.5.65) t. o. m. 21.5.66 og rutetermin nr. 115 f. o. m. 22.5.66 (til 28.5.67).

18 Fra 30.5.65 ble det gjennomført omfattende endringer på Dovrebanen, Rørosbanen og Bergensbanen med sikte på å effektivisere toggangen.

Endringene, som også medførte en reduksjon av driftsyttelsene med ca. 1 mill. persontogkm i forhold til foregående termin, har stort sett vært vellykket, og det var ved ruteendringen 22.5.66 nødvendig å foreta bare mindre justeringer. I takt med høyningen av den tekniske standard av materiell og skinnegang m. v., fortsettes arbeidet med å forkorte kjøretiden for så vel godstog som persontog.

Persontoggangen

Oslo—Stockholm

Fra 22.5.66 ble det satt inn 2 nye ekspresstogpar mellom Oslo og Stockholm med morgen- og middagsavgang fra begge byer. Kjøretidene for disse ekspresstogene er ca. 7 timer, mot ca. 9 timer for de tidligere dagtogene.

Oslo—Bergen

Ett nytt ekspresstogpar med ettermiddagsavgang fra Oslo og Bergen ble satt i drift fra 31.10.66. Kjøretiden er ca. 7 timer, eller ca. 50 minutter kortere enn tidligere ekspresstog.

Oslo—Trondheim

På Dovrebanen ble ett togpar i helårsrute innstilt og i stedet kjørt som dubleringstog i tiden 22. mai—4. september. Dieselekspresstogsettene fra Dovrebanen ble overført til Rørosbanen og satt inn som dagtogpar mellom Oslo og Trondheim. Kjøretidene ble derved redusert med 1 time og 20 minutter i forhold til tidligere dagtog.

Ny togordning for Vestbanenettet er planlagt og vil bli gjennomført fra 28.5.67. I planen inngår kjøring av nye ekspresstog mellom Oslo og Kristiansand. Ny ruteordning er også planlagt for Dovre- og Rørosbanen i forbindelse med elektrisk drift fram til Otta 1.11.67. Også her inngår kjøring av nye ekspresstog mellom Oslo og Trondheim. Kjøretiden vil bli 7 timer og 45 minutter, eller 50 minutter kortere enn i dag.

Godstogordningen

Godstrafikken viser stadig stigning, og trekraften i hovedgodstogene på stambanene er fullt utnyttet. I særlig trafikksterke perioder har det vært nødvendig å kjøre ekstratog. På enkelte strekninger har ekstratogkjøringen vært så hyppig at nye godstog er aktuelle. Mellom Oslo og Trondheim er det allerede satt inn ett nytt godstogpar over Røros, og på Nordlandsbanen kjøres et godstogpar mellom Steinkjer og Mosjøen 5 dager i uken mot tidligere 3.



Driftsytelser

Ved jernbanedriften skiller man mellom driftsytelser og trafikkytelser.

Driftsytelserne, som måles i togkm, lokomotivkm, akselkm osv. viser hvordan NSB har stilt 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 fore-

ligger til enhver tid. Denne tilpassing er et meget komplisert problem. Det er store variasjoner i trafikkmengdene med utpregede «topper» i de daglige rushtider og i enkelte deler av året. 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 1966 40,4 mill. km, en økning fra 1965 på 0,5 mill. km. Damplokomotivenes løp gikk ned med 0,3 mill. km.

Som det fremgår av fig. 13 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 1966 ca. 2 pst. av det totale mot ca. 3 pst. i 1965. I løpet av 1966 ble det utrangert 4 damplokomotiver, mens antallet av elektriske trekkaggregater økte noe. Se tabell 36, side 63.

Utviklingen av løpet for de øvrige trekkrafttyper fremgår av fig. 9, 10, 11 og 12.

Fordelingen av trekkaggregatenes løp på de forskjellige enheter i 1966 var følgende:

	Løp i 1000 km	Pst. av samlet løp
Elektriske lokomotiver	15 787	39,1
Elektriske motorvogner	10 797	26,7
Diesellokomotiver	7 645	18,9
Forbrenningsmotorvogner	5 274	13,0
Damplokomotiver	928	2,3
Sum	40 431	100,0



Fig. 9.

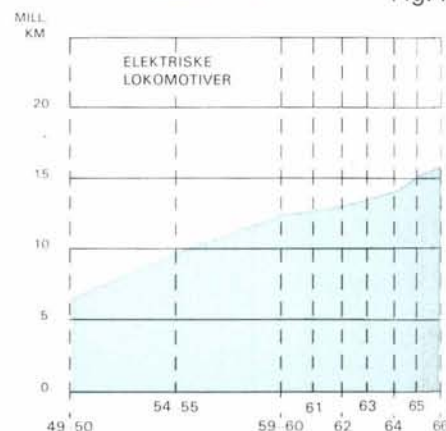


Fig. 10.

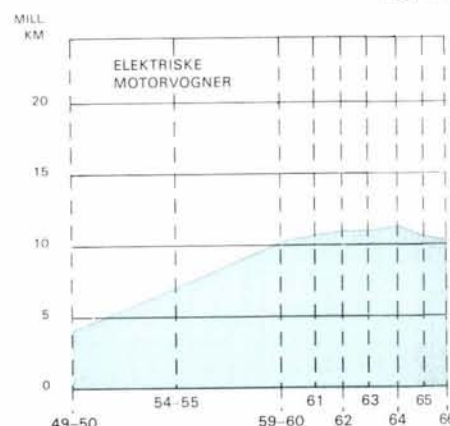


Fig. 11.

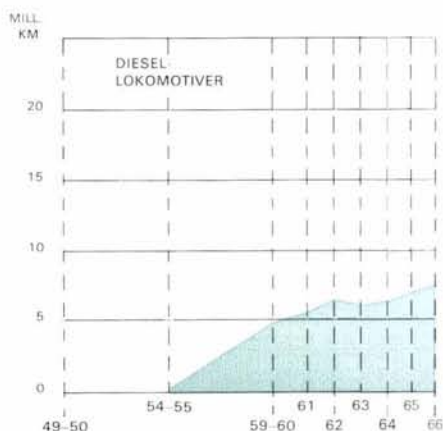


Fig. 12.

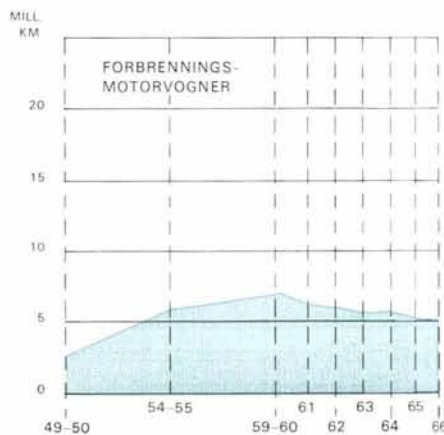
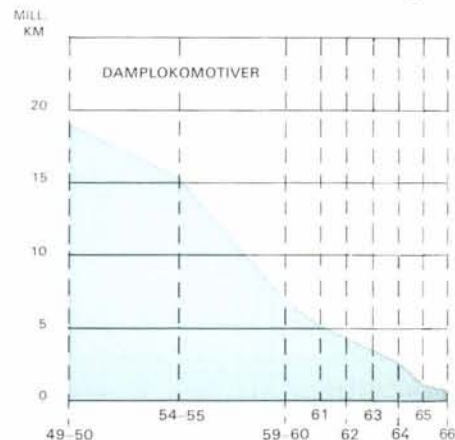


Fig. 13.



Persontog og personvogners løp

Personvognløpet målt i akselkm viste i 1966 en økning på 1,7 pst., og togløpet for persontog en nedgang på 0,7 pst. sammenliknet med 1965. Fig. 14 og 15 viser utviklingen fra 1949-50.

Den gjennomsnittlige togstørrelse av persontog var i 1966 14,6 aksler, mot 14,3 aksler i 1965.

Den gjennomsnittlige plassutnyttelse i persontogene var 36 pst. i 1966, mot 35 pst. i 1965.

I tabellene 23 og 24 på side 59 er ellers gitt en del tallopplysninger over driftsyttelsene.

Godstog og godsvogners løp

Driftsyttelsene i godstrafikken (ekskl. malm Ofotbanen) viste økning i 1966. Godsvognløpet målt i akselkm gikk opp med 3,5 pst. Godstogløpet viste en økning fra 1965 med 6,2 pst. Fig. 16 og 17 viser utviklingen fra 1949-50.

Den gjennomsnittlige togstørrelse av godstog (ekskl. malmtog Ofotbanen) har gått ned fra 48,6 aksler i 1965 til 47,3 aksler i 1966.

Tomkjøringen for godsvogner er samtidig gått ned fra 25 pst. i 1965 til 24 pst. i 1966.

I 1966 utgjorde malmvognløpet på Ofotbanen 91,0 mill. akselkm, en nedgang fra året før på 10,0 pst.

For øvrig er talloppgaver over godstogytelsene vist i tabellene 23 og 24 på side 59.

Fig. 14.

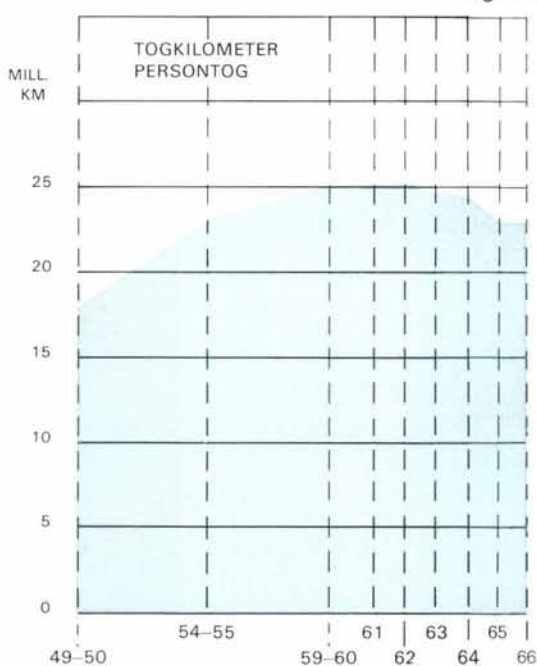


Fig. 15.

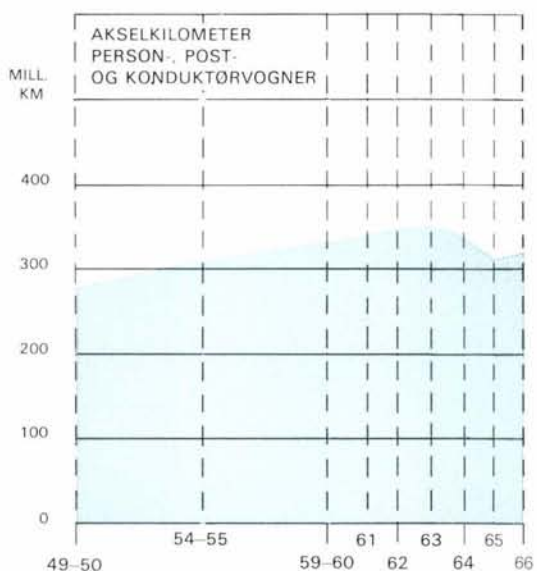


Fig. 16.

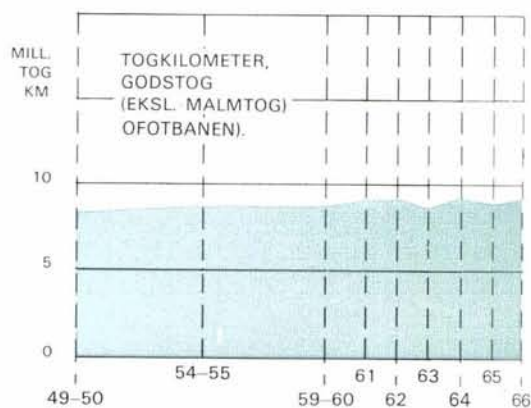
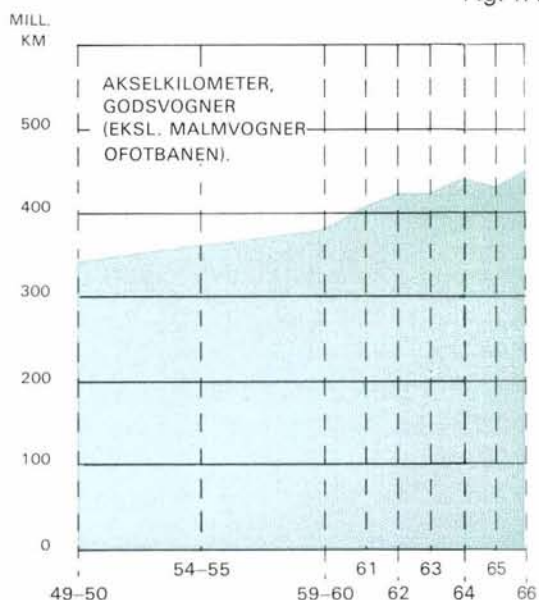


Fig. 17.



Trafikkutviklingen

Trafikkutviklingen har stort sett vist en gunstig tendens i 1966.

Persontrafikken viste riktignok, målt i antall reiser, en nedgang på 0,2 mill. (0,5 pst.), i forhold til 1965, men dette er en langt mindre nedgang enn man har hatt i de senere år.

Trafikkmengden målt i antall personkm lå i 1966 på 1745 mill. mot 1712 mill. i 1965, dvs. en økning på 1,9 pst.

Det var fjerntogene som bidro sterkest til denne relativt gunstige tendens. For Bergensbanen kunne det f. eks. registreres en økning på 12 500 reisende over Finse.

Nærmere oppgaver over trafikkutviklingen er vist i tabell 16, side 54.

De nye ekspresstog med få stopp underveis er blitt meget godt mottatt og har således fullt ut innfridd forventningene.

Konkurransen er enda mer tilspisset enn tidligere. Antallet av registrerte personbiler lå f. eks. 11 pst. høyere i 1966 enn i 1965. Flytrafikken hadde fortsatt framgang, og turbilkjøringen tok hånd om en meget stor andel av det totale transportarbeid på det innenlandske marked.

I grove trekk kan man belyse utviklingen fra foregående år med følgende gjennomsnittstall:

	1965	1966
– reiser pr. dag og km driftslengde	22	22
– reiselengde i km	50,0	51,2
– plassutnyttelse i prosent	35	36

Innkorting av reisetid samt kjøring av tog med moderne materiell mellom trafikksentrene antas å ville bidra til øket trafikk på fjern- og mellomdistansetrekningene i årene som kommer. På den annen side må man vente ytterligere økning i konkurransen fra bilene, og dette vil sannsynligvis føre til at jernbanens transportandel på de kortere avstander reduseres ytterligere. I de relasjoner hvor det finnes flyforbindelse, ventes også økt konkurranse.

For godstrafikkens vedkommende (ekskl. malm Ofofbanen og Storforshei—Guldsmedvik) økte transportmengden med ca. 7 pst., fra 5,4 mill. tonn i 1965 til 5,7 mill. tonn i 1966.

Malmtransporten på Ofofbanen gikk noe ned, mens malmtransporten fra Storforshei til Guldsmedvik økte med 2,3 pst. — til ca. 1,7 mill. tonn.

Transportene av ekspress- og stykkgoods gikk opp med ca. 1,6 pst. i 1966.

Godstrafikken til og fra utlandet (ekskl. malm Ofofbanen) økte særlig sterkt i 1966 og kom opp i ca. 1,5 mill. tonn eller 26 pst. av den samlede godstrafikk (ekskl. malmtrafikk).

Transportmengden av kommersielt gods — målt i tonnkm — økte med ca. 2,9 pst. fra ca. 2047 mill. i 1965 til ca. 2107 mill. i 1966.

Nærmere oppgaver over trafikkutviklingen er vist i tabell 26 på side 60.

Markedssituasjonen ble i 1966 preget av den nye samferdselslov som trådte i kraft den 1. mai. Antall godsbiler med nyttelast over 5,0 tonn økte med hele 19 pst. i 1966. Konkurransen gjorde seg sterkest



En ny moderasjonsform — Familierabatt — ble innført 1.11.66, men viste en relativt beskjeden betydning, med et totalt salg på kr 151 000.

I 1966 utgjorde de forskjellige kategorier av modererte billetter ca. 30,8 pst. av det totale antall personkm for enkeltbilletter i lokal norsk trafikk, mot 27,7 pst. i 1965. Av dette utgjorde sparebillettene ca. 12,2 pst. og honnørbillettene 6,3 pst. mot henholdsvis 10,6 pst. og 5,8 pst. i 1965.

Godstrafikk

24

Under markedsføringen ble det lagt vekt på å styrke den direkte kontakt med kundene. Ved kundebesøk og kundetreff er det blitt informert om NSB's tilbud og muligheten for tilpassing av tjenestene til aktuelle og spesielle forhold. Reklametiltakene har i særlig grad presisert fordelene ved maksimal utnyttelse av vognene.

Dør-til-dør-trafikken har også blitt ofret stor oppmerksomhet. Flere transportbrukere har i denne forbindelse inngått kontrakt om anlegg av sidespor og på denne måten oppnådd direkte forbindelse med jernbanenettet. Trailer på jernbanevogn (piggy-back) viste seg stadig mer aktuell i flere transportrelasjoner. Interessen for storbeholdere økte betydelig i 1966, og planer for et innenlandsk system for storbeholdertrafikk er under arbeide. Utsveksling av lastpaller tok seg sterkt opp i forbindelse med innføring av nye bestemmelser fra 1. oktober 1966. Dermed oppnås en rasjonell transportform med minimal godsbehandling — til fordel for både transportbruker og transportutøver.

Flere transportbrukere har gått til anskaffelse av spesialvogner for bulktransport og dermed oppnådd betydelige besparelser i emballasje- og laste/losse-utgiftene. Ved enkelte terminaler ble det bygget silo som ledd i bulktransport fra dør til dør. Med sikte på å lette laste- og lossearbeidet er også tekniske hjelpemidler av forskjellige slag blitt stillet til disposisjon for kundene.

Godstransportene (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) utgjorde i 1966 5734 tusen tonn mot 5361 tusen tonn i 1965, dvs. en økning på 7,0 pst.

Malmtransportene på Ofotbanen gikk ned fra 16 736 tusen tonn i 1965 til 15 403 tusen tonn i 1966, dvs. en nedgang på 8,0 pst.

Malmtransportene Storforshei—Guldsmedvik utgjorde i 1966 1725 tusen tonn mot 1686 tusen tonn i 1965, dvs. en økning på 2,3 pst.

Antall tonnm (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmed-

Tabell 7. Transportert godsmengde ved jernbanedriften fordelt på forsendelsesmåte tusen tonn

	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Ekspressgods ¹	637,7	642,5	632,5	609,0	6,5	22,9	27,3
Stykkgods ²	4 202,2	4 385,6	4 313,6	4 297,8	608,2	528,8	533,7
Vognlastgods					4 415,3	4 808,9	5 172,5
I alt ekskl. malm ³	4 839,9	5 028,1	4 946,1	4 906,8	5 030,0	5 360,6	5 733,5
Malm Ofotbanen	11 668,1	12 709,7	13 292,0	13 691,8	16 170,7	16 735,7	15 403,1
Malm Storforshei—Guldsmedvik	—	—	—	—	193,2	1 685,5	1 724,6
Kommersielt gods i alt	16 508,0	17 737,8	18 238,1	18 598,6	21 393,9	23 781,8	22 861,2

¹ Innenlandsk trafikk.

² Ekskl. lokalgods.

³ Malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik.



vik) utgjorde 1448 mill. i 1966 mot 1336 mill. i 1965. Dette tilsvarer en økning på 8,4 pst.

Tabell 7, side 24, og tabell 26, side 60, viser utviklingen av henholdsvis antall tonn og tonnkm fra 1959-60 til 1966.

Transportene av ekspress- og stykk gods gikk opp fra 552 tusen tonn i 1965 til 561 tusen tonn i 1966, dvs. en oppgang på 1,6 pst.

I lokal norsk vognlasttrafikk ble det registrert en økning på 117 tusen tonn eller 3,3 pst.

Godstrafikken til og fra utlandet (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde henholdsvis 432 og 1042 tusen tonn i 1966. Av den samlede gods-trafikk i 1966 (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) tilsvarer dette ca. 26 pst.

Transportert vognlastgods fordelt på varegrupper for årene 1964—1966 framgår av tabell 25, side 59.

Av denne tabellen går det fram at i 1966 utgjorde tømmer, trelast og ved 20,6 pst., gjødning og kjemikalier 17,9 pst., mineralske produkter 16,9 pst. samt treforedlingsprodukter 14,7 pst. av det transporterte vognlastgods.

Den gjennomsnittlige transportlengde (ekskl. malmtrafikken) viste en stigning fra 249 km i 1965 til 253 km i 1966, dvs. 1,6 pst.

Den prosentvise fordeling av godstrafikkinntektene (ekskl. malm Ofotbanen, malm Storforshei—Guldsmedvik og postbefordring) fremgår av følgende oppstilling:

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Ekspress-, stykk- og lokal gods	34,7	34,0	34,6	35,6	38,7	36,8	36,1	37,4
Vognlastgods	65,0	65,8	65,2	64,2	61,1	63,0	63,5	62,2
Etterkravsprovisjon	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2		
Diverse gods- trafikkinntekter ...							0,4	0,4
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Takstene

Takstene for billetter og reisegods ble fra 1.9.66 forhøyet med 15 pst. Soveplassavgiftene ble imidlertid ikke endret.

I tillegg til de bestående moderasjonsordningene ble det fra 1.11.66 innført Familierabatt for reiser på avstander på 400 km og mer.

Når det gjelder godstrafikken ble de takster som ble innført fra 1.1.65 med det nye takstregulativet, forhøyet med 15 pst. fra 1.9.66.

Det nye takstregulativet som det er nærmere redegjort for i Driftsberetningen for 1965 og som har vært i bruk i 2 år, har gitt positive resultater så vel inntekts- som driftsmessig. Transportbrukernes reaksjon på det nye regulativ har vært positiv.

Sammenslåingen av ekspedisjonsformene ilstykkgods og fraktstykkgods til en ekspedisjonsform — stykk gods — har medført et betydelig mindre vognforbruk til fremføringen av godset.

Regulativets degressive takstoppygging har medført større enhetslaster fra kundenes side. Særlig har dette kommet til uttrykk for vognlastgodsets vedkommende, hvor kundene oppnår en vesentlig fraktbesparelse pr. tonn ved en bedre utnyttelse av vognenes kapasitet. Denne fordel har kundene også benyttet seg av idet det gjennomsnittlige opplastede antall tonn pr. vogn i lokal norsk godstrafikk har steget fra 11,5 tonn i 1964 til 12,6 tonn i 1966.

Bildriften omfattet i 1966 11 bilruter, 5 godsutkjøringer og 1 gods-bilrute (kretskjøring). 5 godsbilruter opphørte fra og med 1.1.66 som selvstendige regnskapsenheter.

Mens godsutkjøringene og godsbilrutene er knyttet til jernbanens godstransporter, opererer bilrutene mer som trafikkmessig uavhengige enheter.

I samkjøring med SJ har NSB opprettholdt turistbusslinjene Oslo—Gøteborg og Oslo—Karlstad (—Stockholm) som lokale ruter mellom Norge og Sverige. Lokalt i Norge har NSB deltatt i turistruten Oslo—Bergen («Fjord-Line»).

Ved samtlige bildriftenheter er det i 1966 gjennomført takstforhøyelser. For de fleste ruters vedkommende er forhøyelsene gjennomført i 2. halvår. Omkring halvparten av bilrutene har fått hevet kilometertakstene, mens de øvrige har fått innført et tillegg pr. billett. Ved noen ruter er minsteprisene hevet, og det er foretatt justering i aldersgrensebestemmelsene ved enkelte ruter.

De totale inntekter ved bildriften i 1966 var 42,7 mill. kroner, mens utgiftene inkl. avskrivninger var 42,6 mill. kroner. Dette ga et overskudd på 0,1 mill. kroner. Tabell 8 viser spesifiserte regnskaps-tall for årene 1954-55—1966.

Bildriftens vognpark ved utgangen av årene 1954-55—1966 fremgår av tabell 27, side 60. Totalt antall vogner har i perioden økt fra 371 til 712.

Investeringer ved bildriften siden 1954-55 fremgår av tabell 29, side 60.

Ved utgangen av 1966 var gjennomsnittsalderen for busser og kombinerte vogner 6,0 år mot 6,2 år ved utgangen av 1965. For gods- og trekkvogner var tallene 5,3 i 1966 mot 5,6 i 1965.

De driftsmessige utvidelser har medført at antall personale ved bildriften har økt jevnt fra 687 i 1954-55 til 995 i 1966. Tabell 28, side 60, viser antall personale pr. siste dag i de enkelte driftsår.

Bilrutenes gjennomsnittlige rutelengde økte med 2,5 pst. fra 1965 og var i 1966 9547 km (se tabell 30, side 61). Nedgangen fra 1959-60 til 1961 slik det fremgår av tabellen, skyldes at to bilruter i dette tidsrom ble omorganisert til aksjeselskaper.

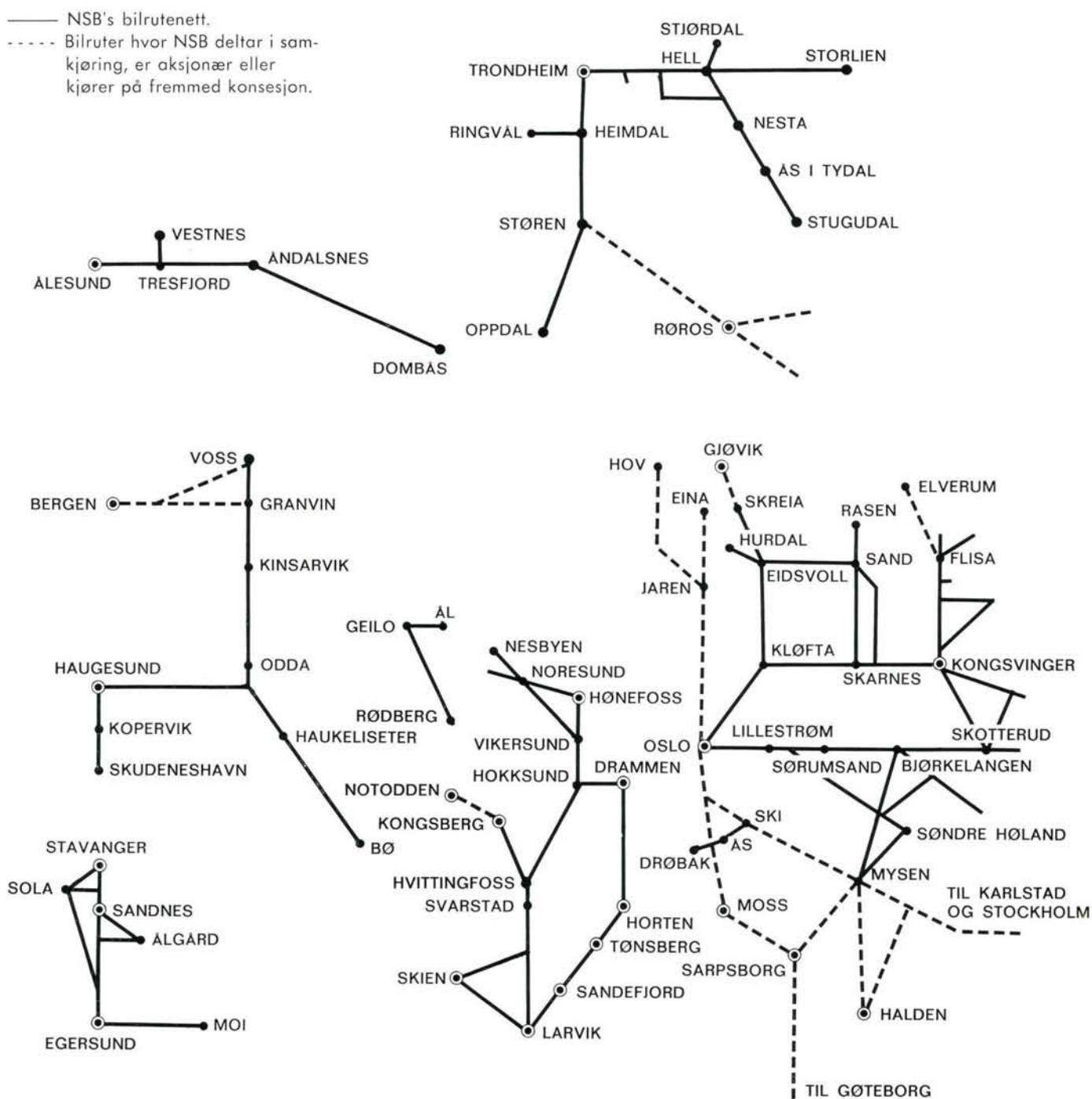
Tabell 8. Bildriften; inntekter, utgifter og resultat

tusen kroner

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Inntekter:								
Bilrutene	13 128	23 041	24 201	25 818	28 844	30 376	32 274	35 112
Godsutkjøringene/godsbilrutene	2 493	4 029	4 739	5 285	5 789	6 431	6 842	7 597
Sum inntekter	15 621	27 070	28 940	31 103	34 633	36 807	39 116	42 709
Utgifter inkl. avskrivninger:								
Bilrutene	13 026	24 070	24 007	26 807	28 267	30 598	32 159	35 051
Godsutkjøringene/godsbilrutene	2 868	4 586	5 122	5 700	6 028	6 584	7 176	7 596
Sum utgifter	15 894	28 656	29 129	32 507	34 295	37 182	39 335	42 647
Overskudd:								
Bilrutene	102	÷ 1 029	194	÷ 989	577	÷ 222	115	61
Godsutkjøringene/godsbilrutene	÷ 375	÷ 557	÷ 383	÷ 415	÷ 239	÷ 153	÷ 334	1
Totalt overskudd	÷ 273	÷ 1 586	÷ 189	÷ 1 404	338	÷ 375	÷ 221	62

Bil driftens trafikk tall for årene 1954-55—1966 er tatt inn i tabell 31, side 61. Tabellen viser fortsatt stigning både i person- og gods-trafikk. Nedgangen fra 1965 til 1966 for godsutkjøringene og gods-bilrutene skyldes i alt vesentlig at 5 godsbilruter fra 1.1.66 opphørte som selvstendige regnskapsenheter.

Ved bilrutene gikk den gjennomsnittlige utnyttelse av plassene opp fra 34 pst. i 1965 til 35 pst. i 1966. Den gjennomsnittlige utnyttelse av transportevnen for gods gikk derimot ned fra 55 pst. i 1965 til 51 pst. i 1966.



Administrasjon og personale

Personalutviklingen

I 1966 var det gjennomsnittlig beskjeftiget 21 450 mann i jernbane- og bildriften ved Statsbanene. Sammenliknet med 1965 er dette en nedgang på 711 mann. Fra 1952-53, da personalantallet var på det høyeste og fram til 1966 er personalantallet ved rasjonaliseringstiltak m. v. redusert med 6869 mann, eller med 24,3 pst.

28

Tabell 33, side 62, viser utviklingen i det totale personalantall for hver tjenestegren fra 1965 til 1966.

Tabellen viser at antall mann ved fagområde Bane har gått ned med ca. 7 pst. og ved fagområde Drift og trafikk med ca. 3 pst. fra 1965 til 1966.

Av det totale antall sysselsatte ved driften i 1966 var det ca. 1518 mann (årsverk) som utførte arbeid for investeringsmidler, materialbeholdning, fremmede m. v. Utviklingen i totalt personalantall fremgår av fig. 18. Man viser også til tabell 32, side 61, hvor utviklingen for totalt antall og rent driftspersonale er fremstilt.

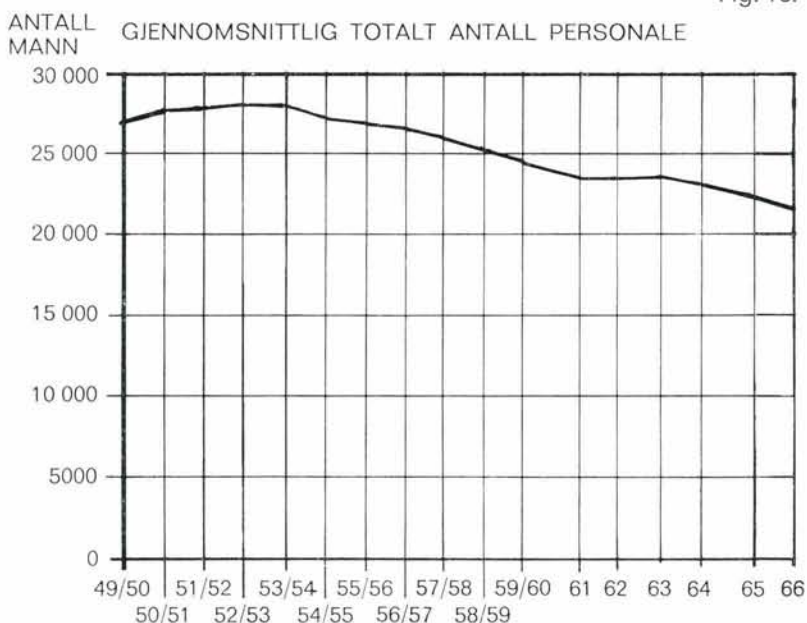
Personalutgiftene spiller en dominerende rolle i Statsbanenes økonomi. Planlegging og kontroll av personalutviklingen er derfor en meget viktig oppgave for Statsbanenes ledelse.

Behovet i årene fremover er i det vesentlige beregnet på grunnlag av nåværende trafikkvolum. Man må imidlertid ha for øye at større endringer i Statsbanenes trafikk og nye driftsformer kan medføre endret personalbehov, og det er derfor nødvendig å følge nøye med i trafikkutviklingen.

Spørsmålet om en eventuell nedsettelse av den alminnelige arbeidstid er viktig i forbindelse med det fremtidige personalbehov. Det foreligger i dag ikke noe konkret om dette, men en må regne med at dette viktige spørsmål blir avklart i løpet av 1. halvår 1968.

Siden 1957 har det med enkelte unntak vært rekrutteringsstopp i alle tjenestegrener. For å dekke det nødvendige behov har det derfor i stor utstrekning vært påkrevet å foreta omskolering og overføring

Fig. 18.



av personale fra overskuddsgrupper til grupper med mangel på arbeidskraft. En slik personaldisponering vil fortsatt være nødvendig om enn ikke i så stor utstrekning som tidligere.

Lønnsutviklingen

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

I 1966 ble det gjennomført en ny lønnsavtale for statens tjenestemenn gjeldende for tariffperioden 1. mai 1966—30. april 1968.

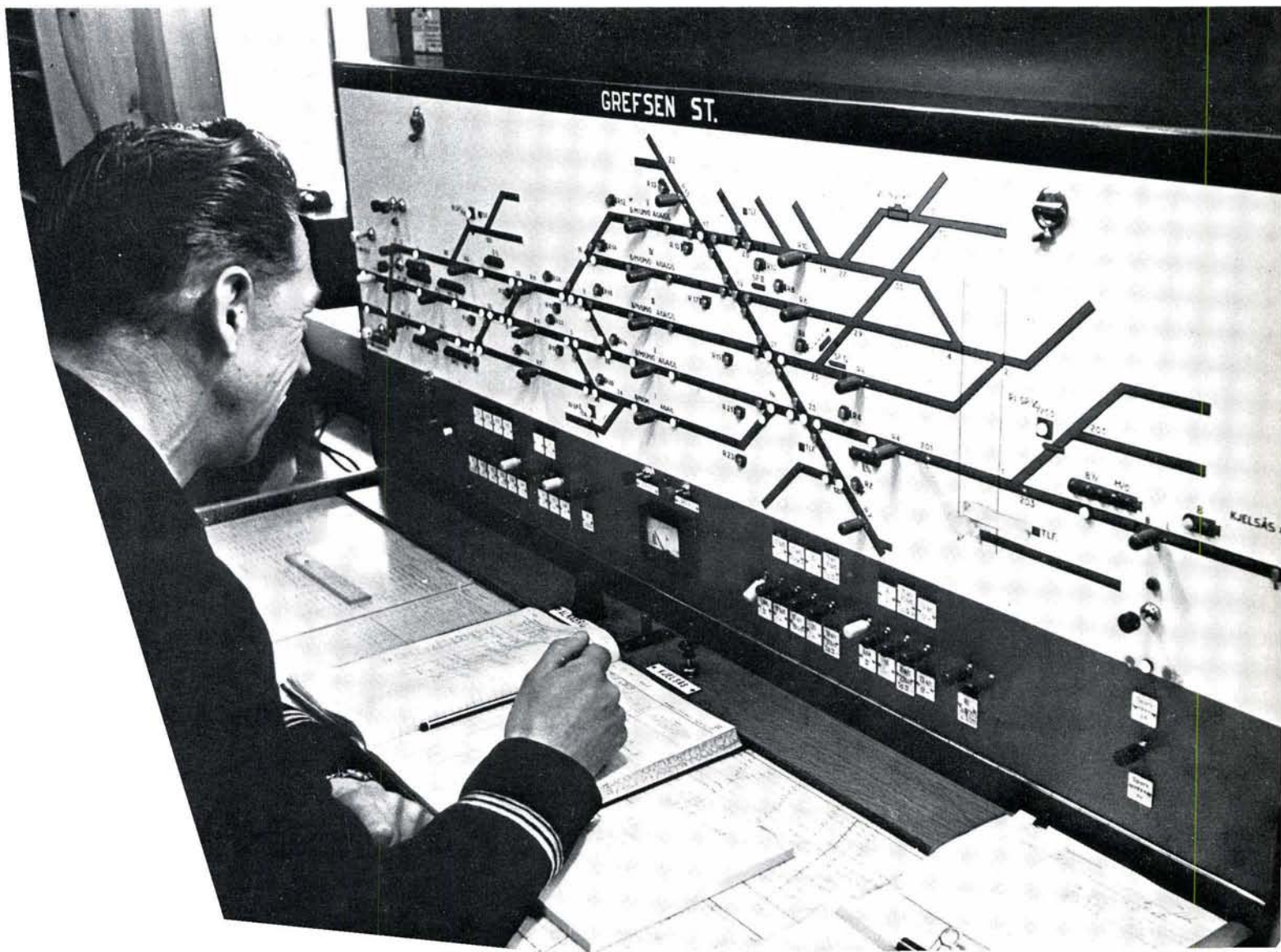
Tariffavtalen omfattet også overenskomstpersonale som lønnes i samsvar med det alminnelige lønnsregulativ.

Generelt gikk den nye lønnsavtalen ut på en del endringer i det alminnelige regulativ og en lønnsforhøyelse som utgjorde ca. 10 pst. for de laveste lønnsklasser og ca. 15 pst. for de høyeste lønnsklasser.

Dessuten inneholdt avtalen følgende endringer som vedkom bare en del av personalet eller spesielle tjenestegrupper:

Med virkning fra 1. mai 1966 ble tjenestemenn i lønnsklasse 4-7 i hovedregulativet som hadde vært lønnet 15 år eller mer i samme lønnsklasse, gitt et ekstra lønnstillegg ved å rykke opp en lønnsklasse.

29



Søndagstillegget ble hevet fra kr 2,50 til kr 3,00 pr. time og ble gjort gjeldende fra lørdag kl. 16.00.

Godtgjørelsen for å arbeide på 1. og 17. mai samt helgedager ble øket fra kr 0,50 til kr 1,00 pr. arbeidet klokke-time.

Natttillegget ble forhøyet fra kr. 0,50 til kr. 0,75 pr. time.

Det ble innført et nytt tillegg på kr 2,50 pr. dag for «delt fremmøte».

Særlige lønnstillegg ble forhøyet med 12 pst.

Til tross for den relativt store reduksjon av personalantallet har jernbanens totale lønnsutgifter (inkl. jernbanens bidrag til pensjonskassen, men ekskl. andre sosiale utgifter) økt fra 322,5 mill. kroner i 1954-55 til 595,6 mill. kroner i 1966 eller med ca. 84,7 pst. Lønnsutgifter til den enkelte tjenestemann (gjennomsnittlig) har i samme tidsrom økt med ca. 135 pst. Utviklingen av gjennomsnittslønnen fremgår av fig. 20.

Som det fremgår av tabell 9 nedenfor, hvor totale lønnsutgifter er fordelt på lønnsarter, steg lønnsutgiftene i 1966 totalt med ca. 36,1 mill. kroner sammenliknet med året før. Stigningen har sin største årsak i lønnsforhøyelsen fra 1. mai 1966 samt indekstilletget fra 22. februar 1965 som slo ut på helårsbasis i 1966.

I tabell 9 er det også gitt en oversikt over noen av de viktigste sosiale utgiftsposter (ekskl. lønn under sykdom og ferie) ved NSB i henhold til regnskap 1965 og 1966.

Tabell 10 (neste side) viser personalutviklingen og økningen av de totale lønnsutgifter i tidsrommet 1954-55—1966. Utviklingen av Statsbanenes totale lønnsutgifter siden 1949-50 fremgår av fig.19.

Tabell 9. Totale lønnsutgifter fordelt på lønnsarter, sosiale ytelser m. v.

tusen kroner

	1965 ¹⁾	1966	Oppgang(+) Nedgang -
Regulativlønn og indekstillegg	450 363	470 792	20 429
Overtidsgodtgjørelse	16 052	20 427	4 375
Statsbanenes bidrag til pensjonskassen	34 825	37 961	3 136
Diverse lønnsarter	58 288	66 461	8 173
Sum totale lønnsutgifter	559 528	595 641	36 113
Sosiale ytelser m. v.			
Bidrag til pensjonskassen ²⁾ fra NSB ³⁾	34 825	37 961	3 136
Bidrag til jernbanepersonalets sykekasser	4 564	5 676	1 112
Bidrag til offentlige trygder ⁴⁾	33 730	38 111	4 381
Stipendier	25	40	15
Bedriftslegeordning	894	894	-
Velferdsrom (drift og vedlikehold)	536	1 005	469
Sum sosiale ytelser m. v.	74 574	83 687	9 113

¹ A. h. t. sammenlikningen er tallene for 1965 justert overensstemmende med ny regnskapsordning gjeldende f.o.m. 1966.

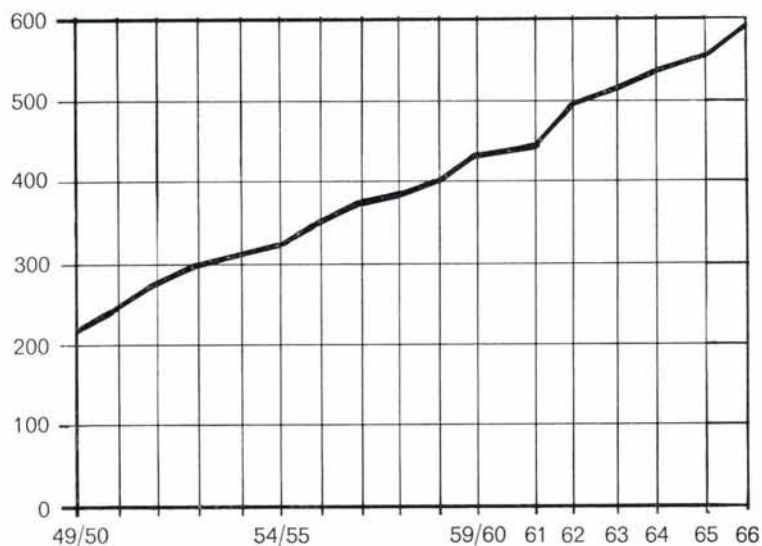
² 12 pst. av regulativlønn ÷ kr 730 pr. medlem pr. år i 1965 og ÷ kr 780 pr. medlem pr. år i 1966.

³ Hertil kommer pensjonskassens underskudd.

⁴ Inkl. Statsbanenes ¾-refusjon av alderstrygdepemie for tjenestemenn.

MILL. KRONER TOTALE LØNNSUTGIFTER

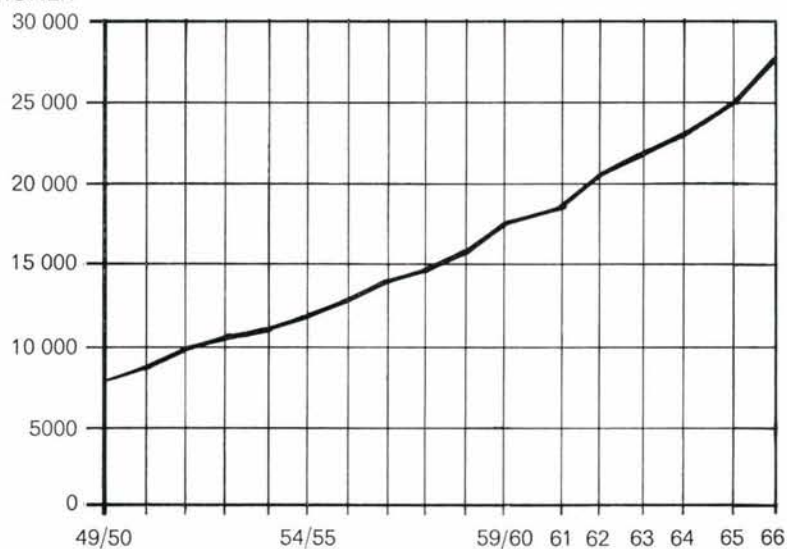
Fig. 19.



31

Fig. 20.

TUSEN KRONER GJENNOMSNITTLIGE LØNNSUTGIFTER PR. TJENESTEMANN



Tabell 10. Lønnsutgiftene

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Totalt lønnsutgifter (1000 kr.) ¹ ..	322 524	436 289	445 522	497 668	519 936	541 109	559 528	595 641
Gj.snittlig totalt antall personale	27 413	24 421	23 744	23 626	23 637	23 208	22 161	21 450
Gjennomsnittlige lønnsutgifter pr. tjenestemann (kr.)	11 800	17 900	18 800	21 100	22 000	23 315	25 248	27 769

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

Opplæring

Ved Jernbaneskolen har det i året 1966 vært beskjeftiget 4 første- lærere og 2 lærere. Hertil kommer administrasjonspersonale samt 79 timelærere og foredragsholdere som har vært nyttet i skolens vanlige kurs.

Den teoretiske del av det høyere kurs ble avsluttet med eksamen i februar 1966.

I spesielle interne kurser, som — kurs for banemestre, arbeidsstudie- kurs, kurs i transportøkonomi o. a., har det deltatt ca. 100 tjeneste- menn.

Man har gjennomført korrespondanseundervisning for forråds- personale og banevokteraspiranter for i alt 88 tjenestemenn.

Det har vært holdt sentrale kurs for saksbehandlere, kontorassisten- ter samt språkkurs for saksbehandlere.

Statsbanene har også i 1966 hatt deltakere ved eksterne kurser og konferanser. Disse har bl. a. vært holdt av Administrativt Forsk- ningsfond, Opplæringsseksjonen i Lønns- og prisdepartementet, Den norske ingeniørforening, Statens teknologiske institutt, Bedriftsøko- nomisk institutt m.fl.

I alt har ca. 90 tjenestemenn deltatt.

32 tjenestemenn ble i 1966 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 388 tjenestemenn.

Jernbaneskolen har også dette skoleår hatt kontroll med denne opplæringen — fortrinnsvis i telegrafist- og banevoktergruppen.

32



Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbaneskolens virksomhet i 1966.

	Kursets varighet i måneder	Antall uteksamin. elever
Telegrafistkurs	ca. 6	40
Konduktørkurs	ca. 5 ^{1/2}	13
Fyrbøterkurs	ca. 6	20
Banevokterkurs	ca. 3	19
Sjåførkurs	ca. 1	35
Stasjonsformannskurs	ca. ³ / ₄	40
Stasjonsbetjentkurs	ca. 1	69
Kurs i arbeidsledelse	ca. ³ / ₄	100
Elektrokurs (støttekurs)	ca. 2	36
Til sammen		372

33

Andre kurs:

Kurs for telegrafaspiranter — Oslo distrikt 11 deltakere
 Repetisjonskurs i «Sikkerhetstjeneste» 40 deltakere

Pensjonsordningen og pensjonister

Statsbanene har sin egen pensjonsordning som er regulert ved lov om Statsbanenes Pensjonskasse av 28. juli 1949 nr. 27. I denne loven er det bestemt at de fleste av bestemmelsene i lov om Statens Pensjonskasse av samme dato nr. 26 skal gjelde også for Statsbanenes Pensjonskasse.

Det fast ansatte personalet ved Statsbanene er nesten uten unntak medlemmer av pensjonskassen. Stadig tjenstgjørende ekstrapersonale oppnår også medlemskap etter fastsatte regler. Pensjonskassen yter egenpensjon (alder- og uførepensjon) og familiepensjon (enke- og barnpensjon) etter de bestemmelser som gjelder, blant annet etter reglene om samordning med andre ytelser som vedkommende mottar.

Antall innskytere i pensjonskassen var pr. 31.12.66 ca. 20 100, mens antall pensjonister utgjorde ca. 11 600. De tilsvarende tall pr. 31.12.65 var henholdsvis ca. 19 800 og ca. 11 300. Antall pensjonister har økt sterkt i de siste årene, og til sammenligning kan nevnes at pr. 30.6.50 var det ca. 5700 pensjonister.

Oversikten nedenfor viser innbetalinger, utbetalinger og underskudd i 1965 og 1966.

	1965	1966
Utbetalte pensjoner m. v.	115 388	125 395
Medlemspremie	17 218	18 163
Arbeidsgivertilskudd	34 825	38 315
Renteinntekter	1 841	1 845
Pensjonskassens underskudd	61 504	67 072

Oversikten viser at Statsbanenes samlede utgifter til pensjonskassen (arbeidsgivertilskudd samt dekning av underskudd) har økt fra 96,3 mill. kroner i 1965 til 105,4 mill. kroner i 1966, dvs. en økning på 9,4 pst.



Velferdsarbeidet

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

Bedriftslegeordning.

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

Samarbeidsutvalgene ved Statsbanenes drift og anlegg.

Støtte til personalets boligbygging.

Intern informasjonsvirksomhet.

Arbeidsfysiologi.

Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjeftige delvis arbeidsføre, støtte til husmorvikarordningen, støtte til kulturelle og humanitære formål og utleie av hytter til personalet. Av tiltakene i 1966 vil man særlig nevne:

Foruten det mere rutinepregede vernearbeid er støyisoleringsarbeidet med Di. 3-lokomotivene fortsatt også i 1966 og ventes ferdig i 1968.

I 1966 er 2 større lokaler forsøksvis blitt akustisk behandlet med særlig gode resultater. En del arbeidsplasser er støymessig kartlagt, støydempende tiltak utført og hørselsvern anskaffet i nødvendig utstrekning.

Den i 1963 iverksatte ambulerende verneutstilling er avsluttet i 1966 etter å ha vært vist på 260 steder hvor det samtidig har vært avholdt orienterende møter for i alt 4900 personer, tilsvarende ca. 23 pst. av personalet ved NSB.

På det yrkeshygieniske området er dessuten foretatt en del undersøkelser og målinger av gasskonsentrasjoner på enkelte arbeidsplasser, og det er igangsatt spesielle klimatiske undersøkelser i fjellstallen i Lodalen. Disse sistnevnte undersøkelser vil strekke seg over minst ett år.

Foruten de enkelte verneutvalgs inspeksjoner og møter, er det fra Yrkes- og velferdskontorets side avholdt 20 vernemøter og kurser for opplæring av verneledere, verneombud og arbeidsledere.

Ved driften var det i 1966 etablert 58 samarbeidsutvalg med tilsammen 421 representanter. Ved anleggene var de tilsvarende tall 6 og 36. Utvalgene har holdt 269 møter i 1966 og behandlet 1988 saker. I løpet av året er det arrangert 2 kurs for medlemmer av samarbeidsutvalg med 80 deltakere. En rekke utvalg er i arbeid med brevkurset Samarbeid i Staten.

I likhet med tidligere år ble det holdt en egen konferanse for medlemmer av Hovedsamarbeidsutvalget og distriktsutvalgene. Konferansen tok sikte på å skape alminnelig oppslutning om gjennomføringen av MR-planen. Man gjennomgikk og drøftet de tiltak som var gjennomført og redegjorde for Statsbanenes kommende oppgaver og forføyninger i forbindelse med MR-planen. Det ble gitt en egen orientering om personalforholdene.

I løpet av 1966 er det avviklet 43 informasjonsmøter i samarbeidsutvalgenes regi. På disse har deltatt over 2500 tjenestemenn.

Det er avviklet 3 regionale konferanser for medlemmene av distriktsutvalgene hvor det er informert om og drøftet spørsmål i tilknytning til den nye ruteordning og Samferdselsloven av 1966.

Hovedsamarbeidsutvalget har i løpet av året behandlet 109 forslag hvorav 27 er tildelt belønninger i form av penger og 28 er tildelt premie i form av kunstgjenstand.

I det forløpne år er det i en eller annen form ydet støtte til 2 byggelag med tilsammen 60 leiligheter og til ca. 90 enkeltbyggere. Denne støtte gis i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilståelse av fri frakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, teknisk administrativ assistanse med videre. I tillegg til dette er det ferdigstillet 2 hybelblokker på Grefsen med 174 hybler.

Etter avtale med Norske Boligbyggelags Landsforbund er Norges Statsbaner sammen med Rælingen kommune fortrinnsberettiget ved tildeling av leiligheter i Det sentrale Boligbyggelag på Løvenstadværet i Rælingen. Det er i år tildelt våre tjenestemenn 25 leiligheter i dette lag.

Videre er det gjennom Eidskog Industrier skaffet til veie 17 eneboliger som er fordelt blant interesserte tjenestemenn og som er innflytningsklare i 1967.

De kulturelle og humanitære formål som faller inn under etatens og de forskjellige funksjonærorganisasjoners virksomhet, og som Statsbanene som bedrift er interessert i å støtte, har også i 1966 fått økonomisk og annen hjelp. Man nevner avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og leseværelser, kunst på arbeidsplassen mv.

Hyttene som Hovedstyrets Yrkes- og velferdskontor disponerer i Dovre-distriktet og i Østerdalen (Havsjøen ved Os og Rugldalen stasjon) leies ut til personalet mot en rimelig avgift. I 1966 har hyttene vært leid bort til i alt 219 familier med tilsammen 858 personer.

I samarbeid med Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund er reist et eget feriehjem for jernbanepersonalet, på Raphamn ved Otta. Freiehjemmet er åpnet for drift fra høsten 1967.

Syke- og yrkesskadestatistikk

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1966 på 16,0 arbeidsdager mot 15,4 arbeidsdager i 1965. Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 15,3 og 27,9 dager.

Antall yrkesskader som medførte fravær var i 1966 i alt 1166 eller 5,7 skader pr. 100 tjenestemenn (faste og ekstra).

Bane og bygg

36

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

Gjennomsnittlig totalt antall personale som var beskjeftiget med bane- og bygningstekniske arbeider i 1966, var 4325 mann, herav 519 sesongarbeidere. Sammenliknet med totalt antall personale ved linjen i 1965 er dette en reduksjon på 325 mann.

Det er den videre gjennomføring av omorganiseringen og økt mekanisering av arbeidsoperasjonene som har muliggjort denne personalreduksjon. I 1967 forutsettes personalreduksjonen å bli ca. 250 mann (årsverk).

Arbeidsundersøkelser, opplæring m. v.

Etter foretatte arbeidsundersøkelser har Baneavdelingens organisasjonskontor utarbeidet retningslinjer med generelle metoder for arbeidene med svillebyttning. Arbeidsundersøkelser med skinnesveising- og ballasteringsarbeidene er i gang.

I forbindelse med den faglige opplæring og skolering av personalet i linjetjenesten er det avholdt spesielle kurs for banemestere og dessuten kurs i fjellsprengningsteknikk.

Skinnebyttning

Forsterkning av skinnegangen ved å legge inn nye 49 kg's skinner ble foretatt på i alt 112 km linje mot 141 km i 1965. Se fig. 21.

De viktigste skinnebyttingsarbeider i 1966 har foregått på Dovrebanen hvor i alt 34 km linje har fått nye skinner, nemlig 18 km mellom Dovre og Dombås og 16 km mellom Oppdal og Kongsvoll. På Dovrebanen gjenstår det nå skinnebyttning på ca. 70 km spor.

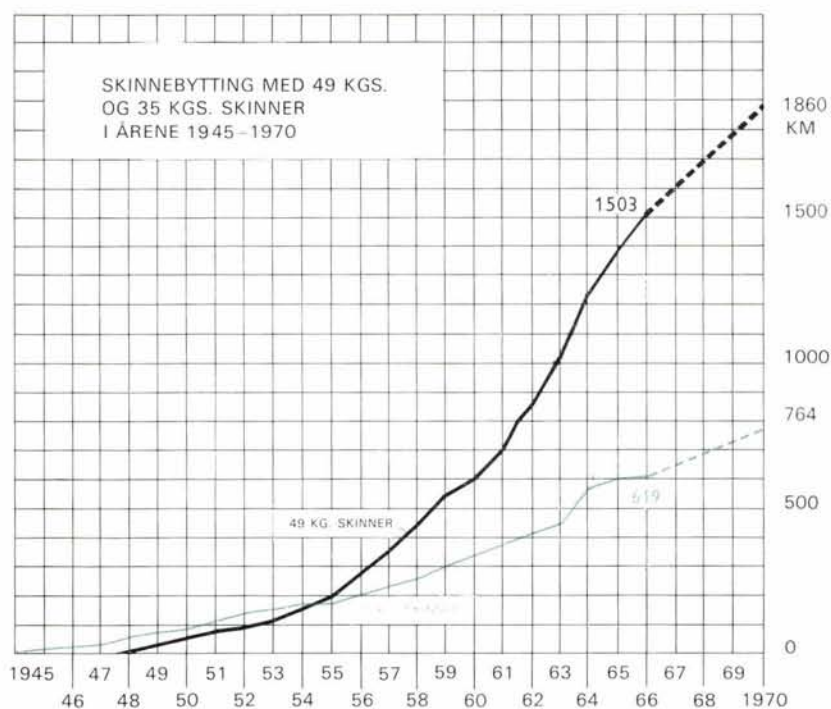
På Kongsvingerbanen ble det byttet ca. 19 km fram til Matrand stasjon, og det gjenstår da ca. 16 km fram til riksgrensen. Dette vil bli utført i 1967.

Sørlandsbanen har fått 49 kgs skinner nesten fram til Neslandsvatn, og strekningen Sandnes—Stavanger ble ferdig i 1966. For øvrig har skinnebyttningen foregått på Østfoldbanen og Vossebanen.

I 1967 er skinnebyttingsprogrammet bare ca. 60 km. Reduserte bevilgninger er årsak til denne nedgangen. Forbedringen av skinnegangen må sies å være en særdeles viktig grunnlagsinvestering. Hvis ikke NSB skal sakke akterut i transportapparatet, må sporet tilfredsstillende de stadig økende krav om større kjørehastighet, høyere akseltrykk og bedre kjøreegenskaper. Det er derfor beklagelig at bevilgningene til investeringsarbeidene ved linjen er redusert de siste årene. Således var programmet for innskifting av tyngre skinner i 1966 bare omtrent halvparten av hva det var i 1963, henholdsvis ca. 110 km og 200 km. Reduksjonen av bevilgningen for 1967 vil virke særlig uheldig for Dovrebanen, hvor det må regnes med en forsinkelse på minst 2 år slik at forsterkningsarbeidet ikke kan gjennomføres på hele banen før i løpet av 1970-71.

Helsveising av spor ble det foretatt ganske omfattende prøver med i årene 1964-65. Dette ble gjort først og fremst for å innarbeide metoder og for å vinne den nødvendige erfaring med hensyn til helsveisingens anvendelsesmuligheter under de spesielle klimatiske og sportekniske forhold vi har i Norge.

Fig. 21.



Resultatet av disse prøvene har vært meget vellykket, og i 1966 ble helsveising av spor satt i gang for alvor. Det ble helsveiset i alt ca. 100 km spor, og det er forutsetningen at det i årene fremover skal helsveises ca. 200 km pr. år.

Helsveising setter meget bestemte krav til overbygningens kvalitet, og takket være MR-planens systematiske sporforsterkninger, har vi i dag fått en rekke strekninger som fyller disse kvalitetskrav. Når MR-planens sporforsterkningsprogram er helt gjennomført, vil anslagsvis ca. 2000 km spor være klart for helsveising.

Helsveisingen vil gi et langt mer stabilt og varig spor vedlikeholdsmessig sett. Praktisk talt alt kostbart skjøtvedlikehold vil falle bort, og det vil bli mindre påkjenning på det rullende materiellet. Sist, men ikke minst, vil de reisende merke det ved en langt bedre reisekomfort enn før, da skjøtslagene blir borte.

Teoretisk sett er det ingen grense for hvor store lengder man kan sveise sammen, men av praktiske grunner vil de enkelte strekninger vanligvis ikke overstige 5—10 km. For øyeblikket er den lengste sammensveisede strekning ved NSB ca. 33 km.



Masseskifting (teleforebygging)

Den konvensjonelle metoden ved masseskifting med fuktig og frostakkumulerende bunnlag (torv, bark eller tresviller) og tørt og varmeisolerende topplag (grus eller puk) er en effektiv måte å redusere frostdybden på. Det er neppe mulig å finne materialer med sterkere frost-akkumulerende egenskaper enn disse organiske materialene. Det er derimot mulig å bedre topplagets varmeisolasjon ved å bygge inn et høyverdig kunstig isolasjonsmateriale.

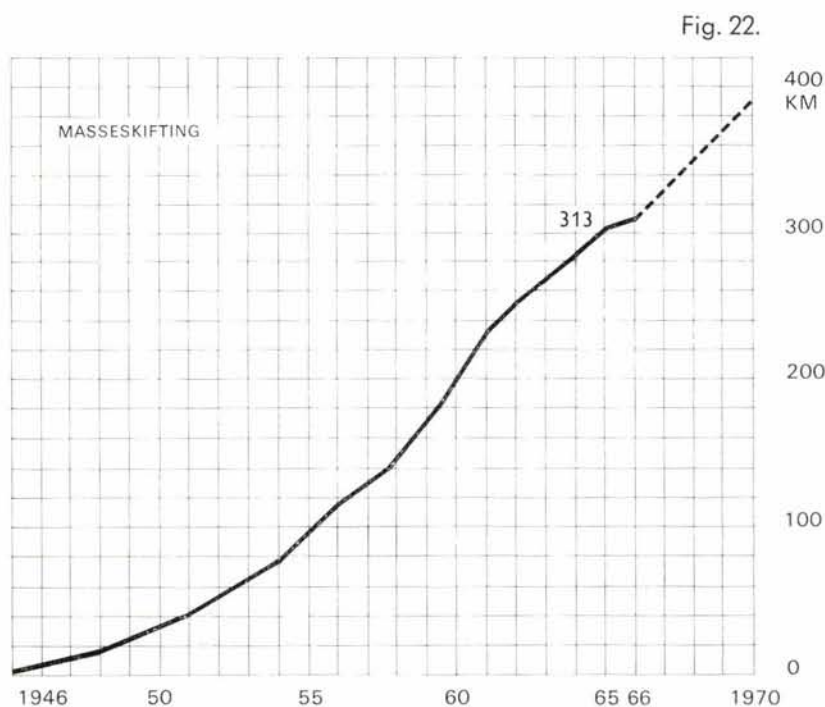
Til dette formål synes *skumplast* (trykkfast polyesterensum) å være et egnet materiale. I relativt milde strøk av landet med betydelig jordvarme har det vist seg at 50 mm skumplast i underkant av ballastlaget, har eliminert all skadelig telehiving uten bruk av fuktig bunnlag. I kaldere strøk vil bruk av skumplast kunne redusere tykkelsen av det fuktige bunnlaget.

Skumplastens holdbarhet i jord, spesielt mot mekaniske påkjenninger og inntrengning av vann følges med største oppmerksomhet. I samarbeid med produsentene har man funnet fram til en kraftigere og mer motstandsdyktig skumplast, og etter 3 års gode erfaringer kan man si å være på vei ut av forsøksstadiet.

På grusballasterte baner vil bruk av slikt isolasjonsmateriale by på særlig store fordeler. Innlegging av isolasjonsplater, med eller uten underliggende tynt fuktig bunnlag, kan her utføres i forbindelse med en løfting av sporet med puk. Arbeidet kan da utføres uten å måtte bryte sporet.

En nyansert og rasjonell bruk av nye masseskiftingsmetoder krever bedre forundersøkelser. Systematiske grunnundersøkelser og telenivellements er t. o. m. 1966 utført for Østfoldbanens østre linje, Vestfoldbanen og Rørosbanen.

I 1966 ble det i Oslo, Drammen, Bergen, Hamar og Trondheim distrikter utført masseskifting på til sammen 12,4 km spor. Her er inkludert 11 km hvor det er lagt inn skumplastplater i forbindelse med løfting og omballasting. Videre er sporet løftet på 33,7 km, og drenering er utført på 0,2 km.

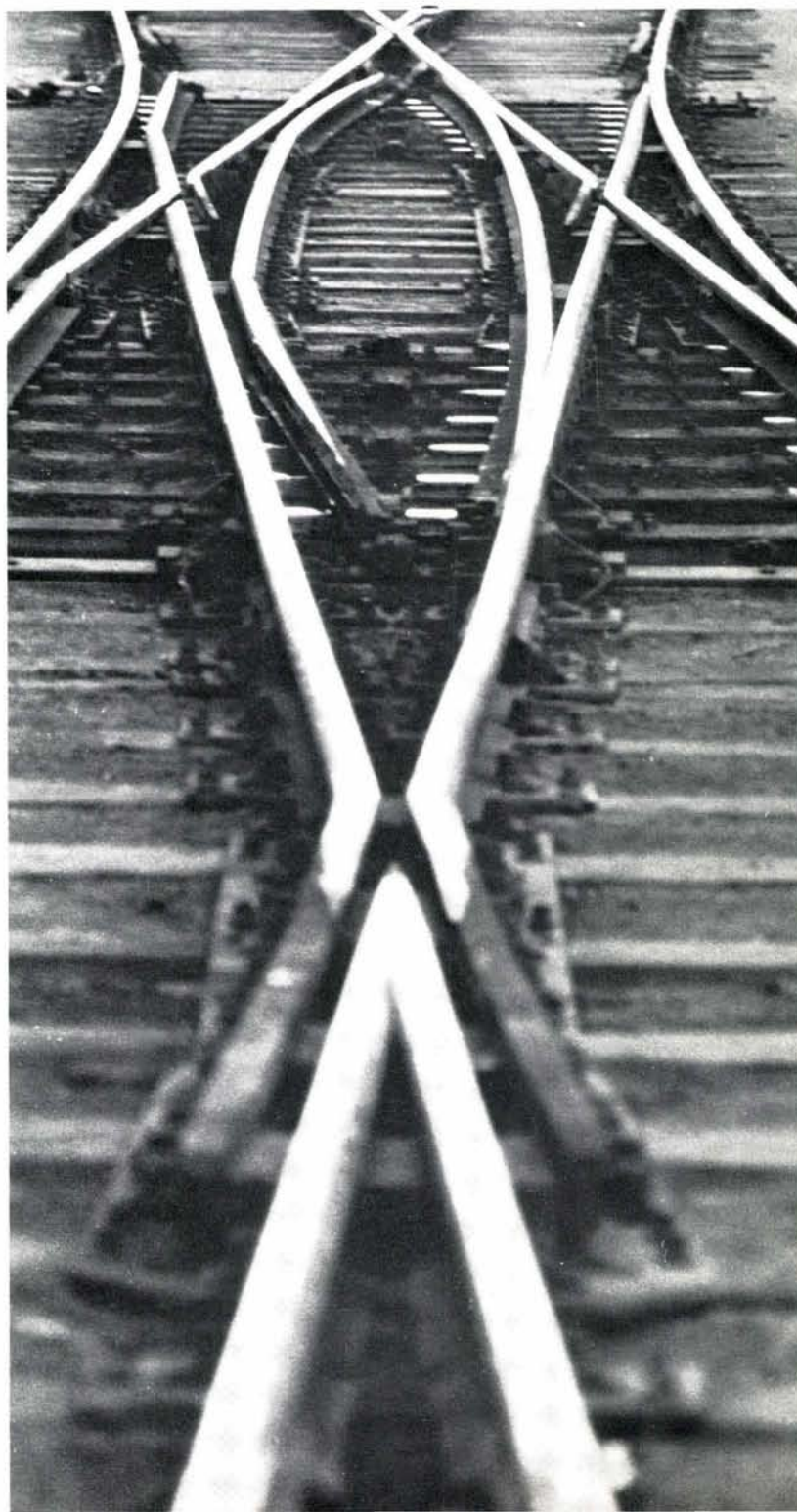


Ballastering med innskifting av pukk til erstatning for grusballast har i 1966 gått planmessig, og det er i alt kjørt ut nesten 300 000 m³ pukk, hvorav 180 000 m³ i forbindelse med investeringsarbeidene. Flere av våre hovedlinjer har nå fått lange sammenhengende strekninger med pukkballast, men adskillig gjenstår. På Bergensbanen f. eks. er det grusballast så å si på hele strekningen Gulsvik—Geilo, og også hele Rørosbanen og Solørbanen har grusballast.

Svillene og maskinelt hjelpeutstyr

Forsterkning av svilledekket ved å legge inn tettere med sviller ble i 1966 utført på vel 85 km linje, herav ca. 35 km i Stavanger distrikt, 25 km i Drammen, 15 km i Hamar og 8 km i Bergen distrikt.

Arbeidet er fullført på Randsfjordbanen, Hokksund—Hønefoss, slik at det kan kjøres med 18 t akseltrykk uten restriksjoner.



Med de nye svillereguleringsmaskiner er det blitt mulig å gjennomføre arbeidet med innlegging av tettere svilledekke i et langt større tempo enn tidligere.

Betongsviller legges nå bare inn i Oslo distrikt på Kongsvingerbanen og Østfoldbanen. I 1966 ble det lagt inn ca. 33 000 stk som fordeler seg med ca. halvparten på hver av disse banestrekninger. Det er nå lagt inn ialt 273 700 stk. betongsviller i hovedspor.

Etter hvert som omorganiseringen og personalreduksjonen er gjennomført i linjetjenesten, har det skjedd en gradvis økning av maskinparken. Baneavdelingens interne vognpark fikk i 1966 en kjærkommen tilvekst med 50 nye ballastvogner og 20 nye sidetippvogner.

40

Av nye moderne arbeidsmaskiner kan nevnes:

- 2 store svillepakkmaskiner
- 1 mellomstor svillepakkmaskin
- 4 sporbaksemaskiner
- 1 ballastvibrator
- 1 ballastfordeler
- 2 svillereguleringsmaskiner

På grunn av siste vinters store snømengder er det anskaffet mye nytt snøryddingsutstyr, bl. a. store traktorer og snøfreserutstyr.

Den store økning i maskinparken sprengte helt Baneavdelingens lille sentrale verksted på Grorud, og man måtte finne en ny ordning. Fra høsten 1966 blir alle reparasjoner av skinnegående arbeidsmaskiner, lastetraktorer, snøfresere, mindre svillepakkaggregater samt klargjøring av nye arbeidsmaskiner utført i Maskinavdelingens verksted på Hamar.

Vegetasjonskontroll langs linjen, i sporene og på stasjonsområdene

Vegetasjonskontrollen i 1966 fortsatte etter tidligere opptrukne retningslinjer, og det ble utført ugresssprøyting på ca. 3411 km spor, ca. 2300 dekar stasjonsarealer og ca. 1000 km skråninger. I tilknytning til sporsprøytingen er det sprøytet ca. 1400 km overvannsgrøfter langs linjen. De samlede utgifter til dette arbeide var ca. 1,2 mill. kr.

Ny metode til gressledning av skråninger langs linjen. Den nye metoden som dette arbeidet utføres etter, er lansert av et svensk firma og består i at arealene påsprøytes en emulsjon som inneholder næringsstoffer, frø og bindstoffer uten anvendelse av matjord.

De første prøver på denne nye metoden ble gjort på rene moreneskråninger ved Losna og Fåvang stasjoner i Hamar distrikt sommeren 1965. Prøven omfattet ca. 10 dekar.

Sommeren 1966 ble det i Hamar distrikt tilsådd åtte nye skråninger etter denne metode, i alt ca. 20 dekar. I Bergen distrikt ble metoden prøvet på rene steinfyllinger ved Mjølfjell, Myrdal, Haugastøl og Geilo stasjoner, i alt ca. 10 dekar. Videre kan nevnes at en del arealer ble tilsådd i Oslo distrikt, ved Oslo Sentralstasjon og Drammenbanens dobbeltsporanlegg, i alt ca. 25 dekar. Alt i alt ble det denne sesong tilsådd skråninger etter den nye metode på til sammen 55 dekar.

De utførte prøvene har både økonomisk og praktisk gitt stort sett meget gode resultater.

Bruer

Forsterkning av bruene for å kunne benytte større lokomotiver og togvekter må foregå i takt med de øvrige forsterkningsarbeider ved linjen. I tillegg kommer overgangsbruer og underganger for veitrafikk som må ombygges i forbindelse med elektrifiseringsarbeider og for å sløyfe planoverganger. I 1966 ble følgende arbeider fullført:

Linje (strekning)	Utført bruarbeid
Oslo—Kornsjø:	Undergang for St. Croix gate, Fredrikstad.
Oslo—Eidsvoll:	Undergang ved Leirsund.
Oslo—Gjøvik:	Undergang for Kjelsåsveien.
Oslo—Gjøvik:	Gangtunnel ved Grua st.
Oslo—Gjøvik:	Undergang ved Roa st.
Anl. Asker—Brakerøya:	Undergang for Tuverudveien.
Hjuksebø—Tinnoset:	Bru over Tinnelva ved Stormo.
Sira—Stavanger:	Undergang ved Sandvika, Hillevåg.
Hønefoss—Bergen:	Bru over Vähle elv III.
Hønefoss—Bergen:	2 bruer over Vosso i sidespor til Bergenshalvøens komm. kraftverk, Evanger.
Trondheim—Bodø:	Overgangsbru ved Haugan (km 15,98)

41

Bygninger

Foruten større nybygginger pågår ominnredninger og moderniseringer av eldre bygninger for å dekke de krav som stilles til rasjonell drift.

Ny driftsbygning og godshus ved Hamar stasjon ble fullført i 1966. Driftsbygningen dekker et areal på ca. 600 m² og er oppført i 2 etasjer og kjeller hvor det er innredet tilfluktsrom for stasjonens behov.

Godshuset dekker et areal på ca. 2300 m².

Utvidelsen av godshuset og ombygging av godsekspedisjonen på Lillestrøm samt en større ominnredning av godsekspedisjonen ved Kongsvinger ble også fullført i 1966.

Ved Tønsberg stasjon ble arbeidet med nytt godshus igangsatt. Det dekker et areal på ca. 1200 m². Det ble også igangsatt utvidelse av godshuset ved Moss stasjon.

Arbeidet med ny lokomotivstall ved Bergen stasjon er avsluttet. Foruten lokomotivstallen inneholder bygningen nødvendige personalrom og kontorer og dekker et areal på i alt ca. 1500 m².

I Sarpsborg er bygging av ny lokomotivstall igangsatt. Bygningen dekker et areal på ca. 280 m².

Fredrikstad stasjonsbygning har gjennomgått en større ombygging, og arbeidet er stort sett avsluttet ved utgangen av 1966.

Videre har det pågått arbeider med innredning av nye reisebyråer, bl. a. på Nesttun, i Arendal og på Lillestrøm.

I forbindelse med elektrifiseringen ble arbeidet med lager og verksted igangsatt ved Fåberg og Harpefoss stasjoner.

Videre ble 7 av i alt 9 boliger ved Harpefoss fullført, og ved Dombås ble bygging av 7 boliger igangsatt.

For bildriften ble arbeidet med nytt verksted for Krødererutene, Vikersund, avsluttet. Bygningen inneholder foruten verksted, nødvendige personalrom og i kjeller er innredet tilfluktsrom. Bygningen dekker i alt et areal på ca. 600 m².

Ny garasje ble fullført ved Disenå, og utvidelse av garasjer i Kongsvinger og Bjørkelangen pågår.

Ved Sand i Nord-Odal er Odalsrutens verksted under utvidelse.

Elektro

Sikringsanlegg

Automatisk linjeblokk og CTC ble i 1966 tatt i bruk på følgende strekninger: Lillestrøm—Kongsvinger, Drammen—Hokksund, Hamar—Ringebu og Sira—Egersund.

Det ble videre bygget 15 nye relésikringsanlegg, og 8 komplette relésikringsanlegg ble ombygget for CTC-drift.

42

Enkelt innkjørsignalapparat ble tatt i bruk ved 4 stasjoner, og 17 planoverganger ble utstyrt med nye automatiske vegsignalanlegg.

Statsbanene hadde ved utgangen av 1966 i drift:

- 232 komplette sikringsanlegg (ekskl. blokkposter),
- 48 enkle sikringsanlegg,
- 116 enkle innkjørsignalapparater,
- 232 automatiske vegsignalanlegg,
- 93 automatiske vegbomanlegg,
- 23 manuelle vegsignalanlegg
- 18 manuelle vegbomanlegg,
- 49 km spor med manuell linjeblokk,
- 535 km spor er utstyrt med CTC med tilhørende automatisk linjeblokk,
- 159 km spor er utstyrt med automatisk linjeblokk utenom CTC,
- 1 fjernstyringsanlegg (Lieråsen) som fjernstyres fra Spikkestad st.

Svakstrømsanlegg

Det ble i 1966 lagt telefonkabel på strekningen Nystubekk—Ulsberg på Dovrebanen, og kabel ble bestilt for legging på strekningen Ulsberg—Støren i 1967.

Dessuten ble det lagt ned kabel for CTC-anlegget Lillehammer—Otta.

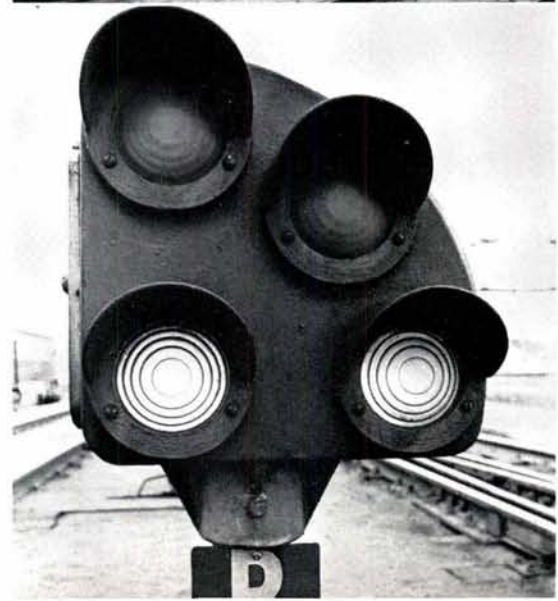
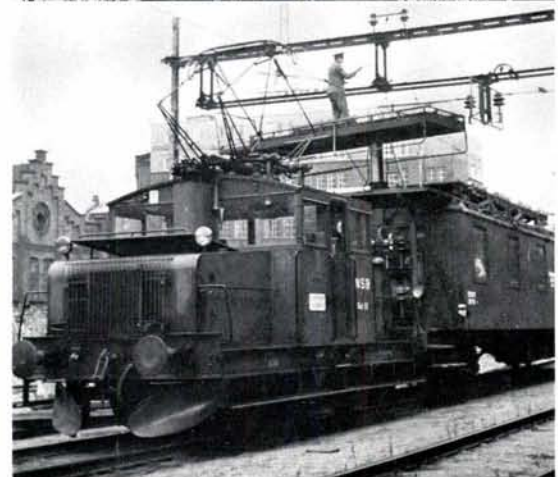
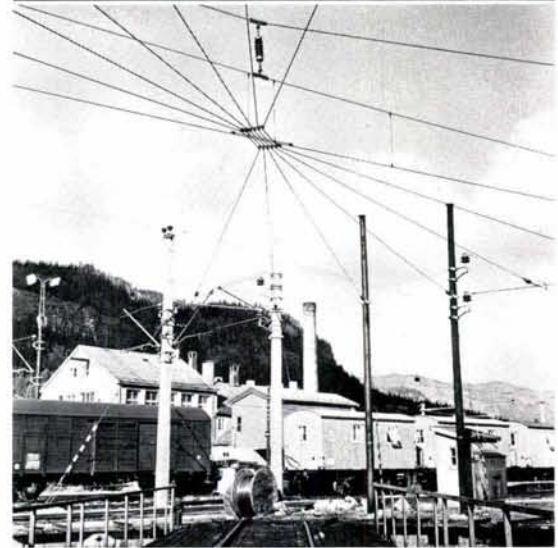
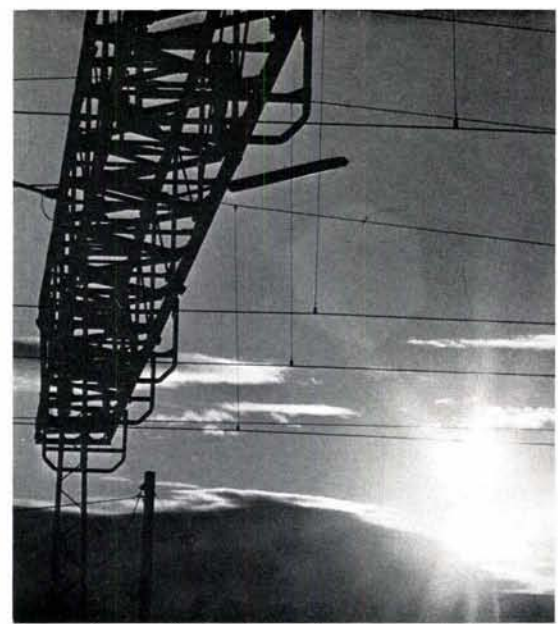
Videre ble det bestilt kabel for strekningen Mosjøen—Namsskogan. Kabelen ble lagt ferdig mellom Mosjøen og Trofors, og forutsettes ført fram til Namsskogan i 1967.

Kabel ble bestilt for strekningen Hamar—Elverum. Anlegget ble påbegynt i 1966, og ventes fullført i 1967.

For øvrig ble kabel lagt og montert på strekningen fra Sarpsborg gamle omformer til Sarpsborg nye omformer.

Et 12 kanal bærefrekvenssystem ble montert på strekningen Skien—Nordagutu. Utstyr for strekningene Hamar—Dombås, Drammen—Lunde og Stavanger—Sira er levert, men ikke satt i drift.

Det ble bestilt en automatsentral for Drammen stasjon med utstyr for 300 lokalnummer, 100 langlinjer og bylinjer og med forsterkere og toneringutstyr for automatisering av de langlinjene som er tilkopleet sentralen. Videre ble det bestilt toneringutstyr for automatisering av langlinjer i forbindelse med ny automatsentral i Hamar.



For Asker stasjon ble det bestilt en 60 nummer automatsentral.

I forbindelse med CTC-utbyggingen ble det i 1966 bestilt blokktelefonanlegg for strekningene Lillehammer—Otta og Oppdal—Støren.

Blokktelefonanlegg ble montert på strekningene Drammen—Hokksund, Egersund—Sira, Lillestrøm—Kongsvinger og Hamar—Lillehammer.

Radiotelefonanlegg ble montert for NSB's biltransport i Bergen og Stavanger. Utstyr er bestilt for et radiotelefonanlegg for bilrutene Åndalsnes—Ålesund. Videre er det utført prøver med radiotelefon på Ofofbanen.

Sterkstrømsanlegg

De elektriske installasjonene i personvognverkstedet, Grorud, ble fullført i 1966. Av andre installasjonsarbeider som ble ferdig kan nevnes driftsbygning og godshus på Hamar, lokomotivstallen i Bergen og utvidelsen av Filipstad lokomotivstall, Oslo V.

De elektriske anlegg i stasjonsbygningene på Åndalsnes og i Fredrikstad ble omlagt i forbindelse med ominnredning av lokalene.

For bildriften ble installasjonsarbeidene i garasjer, vaske- og smørehall på Cecilienborg, Trondheim og i verkstedet for Krøderenrutene på Vikersund fullført.

På CTC-strekninger utstyres alle sentralstilte sporveksler med elektriske varmeelementer for tining av snø. I 1966 ble 150 sporveksler utstyrt med varmeelementer med en samlet effekt på 570 kW.

Videre ble tomtebelysningen omlagt og modernisert på en rekke stasjoner. Blant annet ble stasjonstomtene på strekningen Lillehammer—Ringebru utstyrt med nye lysanlegg i forbindelse med elektrifiseringen.

Anlegg for elektrisk banedrift

Forsterkningen av kraftforsyningsanleggene for banedriften i Oslo og Drammen distrikter er fortsatt en stor post. I 1966 ble den nye omformerstasjonen ved Sarpsborg gjort ferdig til bruk. Stasjonen er normalt ubemannet og fjernkontrolleres fra Ski omformerstasjon.

Det ble foretatt bestilling av nytt omformeraggregat med nødvendige apparat-anlegg for Alnabru omformerstasjon til erstatning for stasjonens gamle utrustning fra 1926.

Det meste av arbeidet med en mateledning fra Sarpsborg nye omformerstasjon til Halden ble gjort ferdig, men en del mindre arbeider står igjen slik at ledningen ikke ble ferdig til bruk i 1966.

Fjernkontrollutstyr for kontaktledningsbrytere på Drammenbanen ble delvis montert og tatt i bruk.

For Ofofbanen er det nå bestilt transportabelt omformer- og transformatorutstyr til Rombak omformerstasjon. I 1966 ble det bygget ferdig ca. 3 km forsterkningsledning østover fra Rombak til Kvitur, og det ble videre anskaffet materiell til den 6 km lange forsterkningsledningen fra Rombak til Straumsnes som vil bli bygget i 1967.

Etterarbeidet ved elektrifiseringsanlegget Hønefos—Voss ble fullført, og anlegget avsluttet i 1966.

På strekningen Hamar—Trondheim pågikk elektrifiseringsarbeidene for fullt også i 1966, og elektrisk drift ble iverksatt på strekningen Hamar—Fåberg med kraftforsyning fra Fåberg omformerstasjon.

Tabell 34, side 62, viser utviklingen i elektrifisert driftslengde, energiforbruk m. v. de siste 5 år.

Maskin

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

Anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell

44

Trekraften

Levering av nytt trekkraftmateriell forløp planmessig i 1966. Realiseringen av «Vekk med dampen»-programmet kan praktisk talt sies å være gjennomført, når trekkraftmateriell bestilt i 1966 og tidligere er levert og kommet i drift. Det ble utrangert 4 damplokomotiver i 1966, slik at restbestanden pr. 31.12.66 var 100 lokomotiver. Av en serie på 13 elektriske lokomotiver type El. 13, bestilt i 1963, ble de 5 siste levert i 1966. Videre ble det bestilt ytterligere 10 elektriske lokomotiver, type El. 14, i tillegg til de 10 som ble bestilt i 1965. Disse bygges som konvensjonelle vekselstrømslokomotiver for maks. hastighet 120 km/time, og de første ventes levert i slutten av 1967. Lokomotivene er av en tynge type med 3-akslede boggier, beregnet for kjøring av tunge gjennomgående tog over høyfjellsstrekningene.

Det ble utrangert 2 elektriske lokomotiver i 1966, ett av hver av typene El. 1 og El. 3. Lokomotivene av disse typer er over 40 år gamle, er ustabile i drift, meget vedlikeholdskrevende og lite anvendbare i dagens trafikk.

Statsbanene disponerer nå 79 moderne elektriske toglokomotiver levert etter 1949.

For Ofofbanen has i bestilling 6 elektriske lokomotiver med to 3-akslede boggier. Disse maskiner blir bygget som likeretterlokomotiv og vil få et akseltrykk på 22-23 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 lokomotivene av type El. 3 samtidig som de møter kravet om økede togstørrelser i forbindelse med overgang til 25 tons akseltrykk på banen.

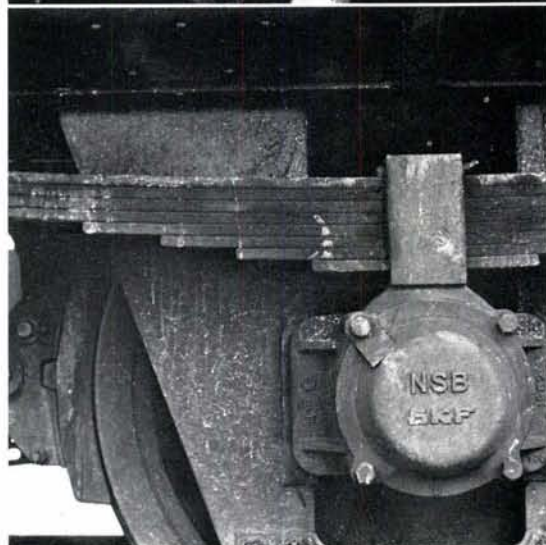
De 4 El. 12 lokomotiver man har, vil bli bygget om til to 3-seksjoners lokomotiver for å muliggjøre kjøringen av de store tog. Dette arbeidet forutsettes utført i egne verksteder.

Det ble i 1966 ikke levert nye dieseltrekkaggregater. NSB har nå 31 diesel toglokomotiver, 39 diesel skiftelokomotiver, 120 diesel skifte-traktorer og 31 revisjonstraktorer.

Siste år ble det ombygget 1 bensintraktor type Skd 201 til dieseltaktor type 206. I alt er 37 traktorer av denne typen ombygget, og programmet er nå fullført. Nye forbrenningsmotorvogner er ikke bestilt i de senere år. Ombygging av typene 86 og 91 fortsetter, og ytterligere 5 vogner fikk innmontert Rolls Royce motorer og nye varmekjeler. Av den totale park på 45 motorvogner er 34 ombygget pr. 31.12.66.

I 1966 ble det levert traksjonsmateriell for i alt 16 mill. kroner, og pr. 31.12.66 hadde Statsbanene i bestilling materiell for 108 mill. kr.

Antall vogner og trekkraftaggregater fremgår av følgende oppstilling:



År	Person- vogner	Gods- vogner	Elektrisk	Lokomotiver			Motorvogner	
				Diesel		Damp	Elektrisk	Forbr.
				Toglok.	Skiftelok.			
1963	1 284	10 554	151	25	26	182	105	82
1964	1 234	10 531	154	25	39	131	103	81
1965	1 214	10 612	158	31	39	104	103	81
1966	1 196	10 612	161	31	39	100	103	81

Personvogner

Det ble i 1966 levert 30 nye stålvogner som fordeler seg på følgende typer:

- 23 Bo31 midtgangsvogner med liggestoler,
- 7 BFo2ak sitte- og kondutørvogner med sykekupé, mødre-
kupé og kjøkken for togserving.

Med leveringen av ovennevnte vogner har Statsbanene kommet opp i et antall av 447 stålvogner, dvs. ca. 37 pst. av totalt antall personvogner.

For overgang til elektrisk oppvarming av persontogene på *ikke* elektrifiserte strekninger ble det i 1966 skaffet til veie 7 aggregatvogner, litra Fde, ved innbygging av dieselektriske aggregater i tidligere G4-vogner.

I 1966 ble det utrangert 35 stk. 4-akslede og 11 stk. 2-akslede personvogner.

I tillegg ble 10 stk. 4-akslede personvogner tatt ut av trafikken og ombygd til internt bruk, eller foreløpig hensatt. Et raskere utrangeringstempo er sterkt ønskelig da hele 54 pst. av den samlede personvognpark pr. 31.12.66 var over 35 år, som regnes som teknisk-økonomisk levealder for personvogner. Anskaffelsestempoet har ligget betydelig under det som denne levealder tilsier. Hele 291 vogner hører til årsklassene 51-72 år.

Aldersfordelingen for personvogner ser slik ut pr. 31.12.66:

År	Antall	År	Antall	År	Antall
0-5	124	21-25	25	41-45	129
6-10	84	26-30	51	46-50	175
11-15	138	31-35	31	51-72	291
16-20	92	36-40	56	Sum	1196

I 1966 ble det levert personvognmateriell for 24 mill. kroner, og pr. 31.12.66 var det i bestilling materiell for 40 mill. kroner.

Godsvogner

Det ble i løpet av 1966 fra private norske vognfabrikker levert 176 lukkede godsvogner (His), og 20 sidetippvogner (Rls5).

Fra egne verksteder ble det levert

- 164 åpne godsvogner (Os),
- 2 beholdervogner for PVC pulver (Uc) og
- 1 beholdervogn for kalkmel (Uac).

Videre er

- 6 beholdervogner for korn (Udg),
- 27 flisvogner (Lt4-1) og
- 38 bunnømmingsvogner (Ø4)

ombygd på understillinger fra L4-vogner. Alle vogner levert etter 1.1.65 er bygget slik at automatisk kopling kan monteres uten spesielle ombyggingsarbeider senere.

1 privateid boggi-tankvogn, litra Qo2, ble i 1966 overtatt av Statsbanene og 1 tidligere intern vogn ble satt inn i trafikken.

I 1966 ble

312 godsvogner utrangert,

19 overført til internt bruk,

6 overtatt av private firmaer og

8 G4-vogner ble ombygd til dielektriske togvarmeaggregatvogner, litra Fde.

Utrangeringen holdt takt med tilførselen av nye vogner, men lastekapasiteten øket.

46

Tempoet i utskiftingen av glidelager med rullelager på godsvogner av indeks 4 for å eliminere varmgang har i 1966 måttet settes betydelig ned på grunn av for små bevilgninger. Bare 306 vogner ble utstyrt med rullelager mot 760 i 1965. Programmet var 750 pr. år over en 5-årsperiode. Til utgangen av 1966 er 1825 godsvogner av indeks 4 blitt utstyrt med rullelager.

MR-planen forutsatte anskaffet 600 nye godsvogner pr. år i løpet av en 10-årsperiode. Etter 7 år er det anskaffet 2118 godsvogner, dvs. ca. 50 pst. av det forutsatte antall.

Oversikten nedenfor viser at Statsbanene fortsatt har et stort antall overårige vogner i drift. Ved utgangen av 1966 var vel 38 pst. av godsvognparken over 40 år, som regnes som den normale levetid for en godsvogn.

Aldersfordelingen for godsvogner ser slik ut pr. 31.12.66:

År	Antall	År	Antall	År	Antall
0-5	1787	21-25	880	36-40	244
6-10	435	26-30	935	41-45	959
11-15	847	31-35	519	46-72	3131
16-20	875			Sum	10 612

I 1966 ble det levert godsvognmateriell for 26 mill. kroner, og pr. 31.12.66 var det i bestilling godsvognmateriell for 63 mill. kroner.



I perioden 1949-50—1966 og i 1966 alene er følgende nytt rullende materiell tatt i bruk ved Statsbanene:

	1949-50	1956	Antall Herav i 1966
Trekraftmateriell:			
Elektriske toglokomotiver	79		5
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	31		
Dieselhydrauliske skiftelokomotiver	39		
Dieselmotorboggivogner, type 87 (små)	8		
Dieselmotorboggivogner, type 86 og 91 (store)	35		
Diesel skiftetraktorer	94		
Diesel ekspresstogsett	2		
Diesel lastetraktorer	4		
Personvognmateriell:			
Stål salongvogn	1		
Stål personboggivogner (turistvogner)	107		23
Stål personboggivogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett)	33		
Stål personboggivogner (styre vogner for elektriske forstadstogsett)	35		
Stål personboggivogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett)	30		
Stål personboggivogner (styre vogner for elektriske mellomdistansetogsett)	30		
Stål personboggivogner (sovevogner)	73		
Stål personboggivogner (person- og konduktørvogner) ..	30		7
Stål restaurantvogner	6		
Stål post- og konduktørvogner	18		
Lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner, type 86 og 91	35		
Godsvognmateriell:			
Lukkede godsvogner, G4	579		
Lukkede godsvogner, G5	1157		176
Lukkede godsvogner, Gr5	300		
Lukkede godsvogner, Gt5	20		
Lukkede godsvogner, Gt15	10		
Lett tilhenger for motorvogn, Gx	20		
Kjølevogner, Ha5	11		
Kassevogner, L4	200		
Spesialvogner for transport av semitrailere, Laas5	1		
Åpne godsvogner, To	20		
Åpne godsvogner, T14	530		
Åpne godsvogner, T15	615		164
Transformatorvogner, Tr5	1		
Transformatorvogner, Trø4	1		
Transformatorvogner, Trø5	1		
Transformatorvogner, Trqo	3		
Massegodsvogner, U5, Uc, Uac	10		3
Godsvogner i alt	3479		343
Diverse:			
Elektrisk roterende snøplog	1		
Kranvogner (til bruk ved toguhell)	2		
Grusvogner med sidetipp, Rls5	56		20
Lokomotiv-sandtransportvogner, Ruso4	3		
Bunntømmingsvogner, Ø4	85		38
Dieselhydraulisk roterende snøplog	1		
Sporbaksemaskin, Rbam	7		4
Ballastfordeler, Rblm	2		1
Ballastvibratormaskin, Rbvm	2		1
Svillereguleringsmaskin, Rsrn	3		2
Svillepakkemaskin, Rpkm	12		3

Verkstedsektoren

I 1966 har fullføringen av det nye personvognverkstedet på Grorud vært Maskinavdelingens viktigste oppgave.

Arbeidet med verksted- og lagerbygningene samt innredningen kom så langt i 1966 at revisjonen av stål personvogner kunne ta til 15. november. I løpet av sommeren 1967 ventes antall revisjoner å øke til 2 vogner pr. dag.

Alle hjelpeavdelinger, herunder boggiverkstedet og bremseventilverkstedet, vil være ferdig utbygget i mai 1967 da verkstedet skal begynne å ta inn personvogner for hovedpuss. Mannskapsstyrken vil fra samme tidspunkt bli økt med ca. 200 mann som overflyttes fra Verkstedene Oslo.

Verkstedet blir spesialisert for det planmessige vedlikehold av alle stål fjerntogsvogner, samt de personvogner av tre, unntatt lokaltogsmateriellet, som går i Oslo distrikt.

Det vil by på store fordeler å få revidert alle stålvogner i ett verksted. Foruten ensartet utførelse av arbeidet og billigere vedlikehold gjennom spesialisering og anvendelse av spesialutstyr, vil en få et enklere og billigere reservedelsopplegg ved at delene kan samles på ett sted.

I forbindelse med innflyttingen på Grorud er et større arbeid i gang for å systematisere personvognvedlikeholdet.

I godsvognavdelingen, Verkstedet Grorud, ble det i 1966 revidert i alt 1119 vogner. I 1967 ventes dette tall å passere 1300. Denne økning skyldes dels at mannskapsstyrken skal økes noe og dels innsparring av tid ved metode- og akkordrevisjoner.

I lokomotivavdelingen vil mannskapsstyrken bli økt noe for å kunne ta seg av revisjon av Oslo distrikts skifte- og revisjonstraktorer — som skal overføres fra Verkstedene Oslo.

Mannskapsstyrken ved Verkstedet Grorud skal som nevnt økes med ca. 200 mann i løpet av mai 1967. Verkstedene Oslo vil i alt avgi ca. 340 mann, slik at det totale antall verkstedarbeidere ved Verkstedet Grorud kommer opp i ca. 650 mann.

Etter igangsettingen av personvognverkstedet Grorud vil Verkstedet Bispegt. 12 bli betydelig redusert. Flere bygninger skal rives, bl. a. for å gi plass for framføringen av Havnebanen. Etter ominnredning av de gjenværende bygninger vil Verkstedet Bispegt. 12 få til disposisjon vel 100 mann som skal ta seg av tilfeldig reparasjonsarbeid på gods- og personvogner, samt revisjon av tankvogner og i en overgangsperiode også reparasjonsarbeidet på en del dieselmotorvogner (av type 86 og 91). Verkstedet i Oslogt. 3 skal nedlegges når personvognverkstedet på Grorud er satt i full drift.

Investeringen i undergulvsdreiebenken i fjellstallen i Lodalen, som dreier lokomotivhjulene uten demontering, har helt ut svart til forventningene. I 1966 ble det foretatt hjuldreiiing på 115 elektriske lokomotiver. Dette har gitt en beregnet besparelse på kr. 575 000 i forhold til den gamle metode med dreiiing av hjulene etter demontering. Antall dager ute av drift for vedkommende lokomotiver har dessuten blitt betydelig redusert.

Sentraliseringen av revisjonen av gods- og personvogner indeks 4 og 5 til Verkstedet Grorud har gjort det nødvedig å tilføre andre verksteder annet arbeid. Dette blir nå gjort ved å sentralisere visse arbeider ved disse verksteder.

Av større arbeider er f. eks. revisjon av en del boggityper sentralisert ved Verkstedet Kronstad og Verkstedet Sundland.

Revisjon og reparasjon av Baneavdelingens arbeidsmaskiner er nå sentralisert ved Verkstedet Hamar. Ordningen ble satt i verk fra november 1966.

Revisjon av alle bladbærefjærer på vognmateriellet er i løpet av 1966 overført til den nye sentralfjærsmien ved Verkstedet Sundland. Av anskaffelser av verkstedutstyr i 1966 vil en nevne:

- motslaghammer til Verkstedet Sundland,
- sandblåseanlegg til Verkstedet Grorud,
- sageautomat til Verkstedet Hamar og
- autogenskjæremaskin til verkstedene Sundland og Marienborg.

I alt ble det i 1966 anskaffet maskiner og utstyr til verkstedene for 2,5 mill. kroner.

Anskaffelse av nytt, lite vedlikeholdskrevende materiell, konstruksjonsmessige forbedringer, effektivisering og en mindre nedgang i løpsytelsen for enkelte materiellgrupper har i 1966 ført til nedgang i behovet for arbeidskraft til vedlikehold av det rullende materiell.

Det er anvendt 56 færre årsverk enn i 1965 til vedlikehold av det rullende materiell, mens avgangen har vært 67 mann. Til arbeider for investeringsmidler (bygging av rullende materiell m. v.), materialbeholdningen m. v. medgikk i 1966 — 336 årsverk eller 11 færre enn foregående år.

Verkstedene beskjeftiget pr. 31.12.66 2683 mann eksklusive administrasjonspersonale.

Utgiftene til vedlikehold av rullende materiell beløp seg i 1966 til 91,6 mill. kroner, hvorav 73,3 mill. kroner var personalutgifter.

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

Verkstedet i Stavanger er fortsatt beskjeftiget med bygging av åpne godsvogner (litra Os) med verkstedene i Kristiansand og Drammen som underleverandører av seksjoner og deler. I 1966 ble det i alt levert 164 vogner av denne typen.

Verkstedet Grorud bygger personvognboggier, type Minden Deutz, på lisens fra tysk fabrikk. I 1966 ble det levert 54 stk.

Verkstedet Kronstad har bygget om L4-vogner til bunntømmingsvogner. I 1966 ble det levert i alt 38 vogner.

Verkstedet Oslo har bygget om 27 L4-vogner til flisvogner.

Verkstedet Marienborg har i 1966 begynt bygging av 25 fryse-, kjøle- og varmevogner.

Verkstedet Sundland leverte 2 beholdervogner for PVC-pulver og 1 for kalkmel og bygget om 6 L4-vogner til beholdervogner for korn.

Tabell 37, side 64, viser antall tjenestemenn pr. 31.12.66, fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag pr. 31.12.66, og totalt antall revisjoner og hovedpuss ved Statsbanenes verksteder i 1965 og 1966.

Forråd

Innkjøps- og forrådsvirksomheten

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

50

Utgiftene til forrådsvirksomhetens drift utgjorde i 1966 ca. 9,1 mill. kroner fordelt med ca. 7,4 mill. kroner på personalutgifter og ca. 1,7 mill. kroner på saksutgifter. Dette er ca. 1,2 mill. kroner mer enn i 1965. Av denne økningen skyldes ca. 0,7 mill. kroner regnskapsmessige omlegginger, mens resten, ca. 0,5 mill. kroner, skyldes stigning i lønnsutgiftene.

I 1966 var det gjennomsnittlig sysselsatt 270 mann ved forrådsvirksomheten mot 286 i 1965.

Verdien av driftens materialbeholdninger var ved utgangen av 1966 på ca. 137,9 mill. kroner eller ca. 0,3 mill. kroner mindre enn ved utgangen av 1965.

Uttakene fra distriktenes materialbeholdninger i 1966 var på i alt 155,7 mill. kroner. Dette er ca. 44,3 mill. kroner mer enn i 1965.

Omsetningen over distriktenes materialbeholdninger framgår av tabell 11, mens forbruket av en del viktige varer for årene 1965 og 1966 er tatt inn i tabell 12.

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

	1965	1966		1965	1966
Skinner	10	13	Kull	14	7-8
Sviller	10	12	Smøreoljer	5	3-4
Autodieselolje	0-1	1	Vølset stål	12	12

(Tallene gjelder distriktenes beholdninger og er beregnet på grunnlag av verditall.)

Den verdimesige sammensetning av den totale materialbeholdning er stort sett følgende:

Skinner og skinnemateriell	ca. 19 pst.
Sviller og trelast (inkl. halvfabrikata og betongsviller) ..	ca. 27 pst.
Reservedeler for rullende materiell	ca. 28 pst.
Brennstoffer	ca. 1 pst.
Andre varer	ca. 25 pst.

Produksjon, sysselsetting og driftsutgifter ved sagbruk og impregneringsverk i 1966, sammenliknet med 1963, 1964 og 1965 går fram av tabell 38, side 64.

Forsynings- og prisforhold

NSB's materialkostnadsindeks (1959 = 100) steg i 1966 med 2,7 poeng, fra 100,7 i 1. kvartal til 103,4 i 4. kvartal. En vesentlig årsak til dette var at prisen på sviller på det åpne marked økte samt at impregneringsutgiftene steg noe. For øvrig har det ikke skjedd noen større prisendringer.

Statsbanene mottok i 1966 ca. 10 660 tonn skinner, hvorav ca. 5 660 tonn fra utlandet. Det er bestilt ca. 5 500 tonn for levering i 1967.

Det har i 1966 ikke vært leveringsvansker av noen art for stål, skinner eller mineraloljeprodukter. Tilgangen på sviller innenlands har vært tilstrekkelig også i 1966.

Utvidelser og forbedringer

Overføringen av materiell fra det tidligere Forrådsavdelingens elektrolager på Tomtekaia 21 til Opplaget Grorud ble gjennomført i 1966. Forrådsavdelingen har videre overtatt Brulageret samt større områder på tomtene ved Opplaget Grorud, hvor det ble foretatt visse planeringsarbeider i forbindelse med opparbeidelse av et sentralt lager for Baneavdelingens materiell. Videre ble det anskaffet en 9 tonn truck og innredet ekspedisjon og kontor.

I Hamar distrikt ble det satt i stand egen lagerplass i forbindelse med at virksomheten til Hovedstyrets Maskinsentral ble overført til Verkstedet Hamar.

I Narvik distrikt ble det innredet nytt kaldt lager ved forrådet. Videre er det planlagt sentralt lager for Baneavdelingens materiell. Innredning av nytt lager i forbindelse med det nye personvognverkstedet på Grorud har pågått i 1966, og deler av lageret er ferdig.

Stållageret ble omlagt og modernisert i 1966. Det samme var tilfelle med byttelageret for deler til elektriske lokomotiver.

Maskinavdelingens lager som er overtatt av Forrådsavdelingen, ble delvis flyttet til Verkstedet Grorud.

Ved Hommelvik Impregneringsverk ble tomteområdet utbedret (drenering) og utvidet. Dette vil medføre bedre forhold for trucktransport og stabling av sviller.

Ved Brakerøya ble et liknende arbeid påbegynt i 1966.

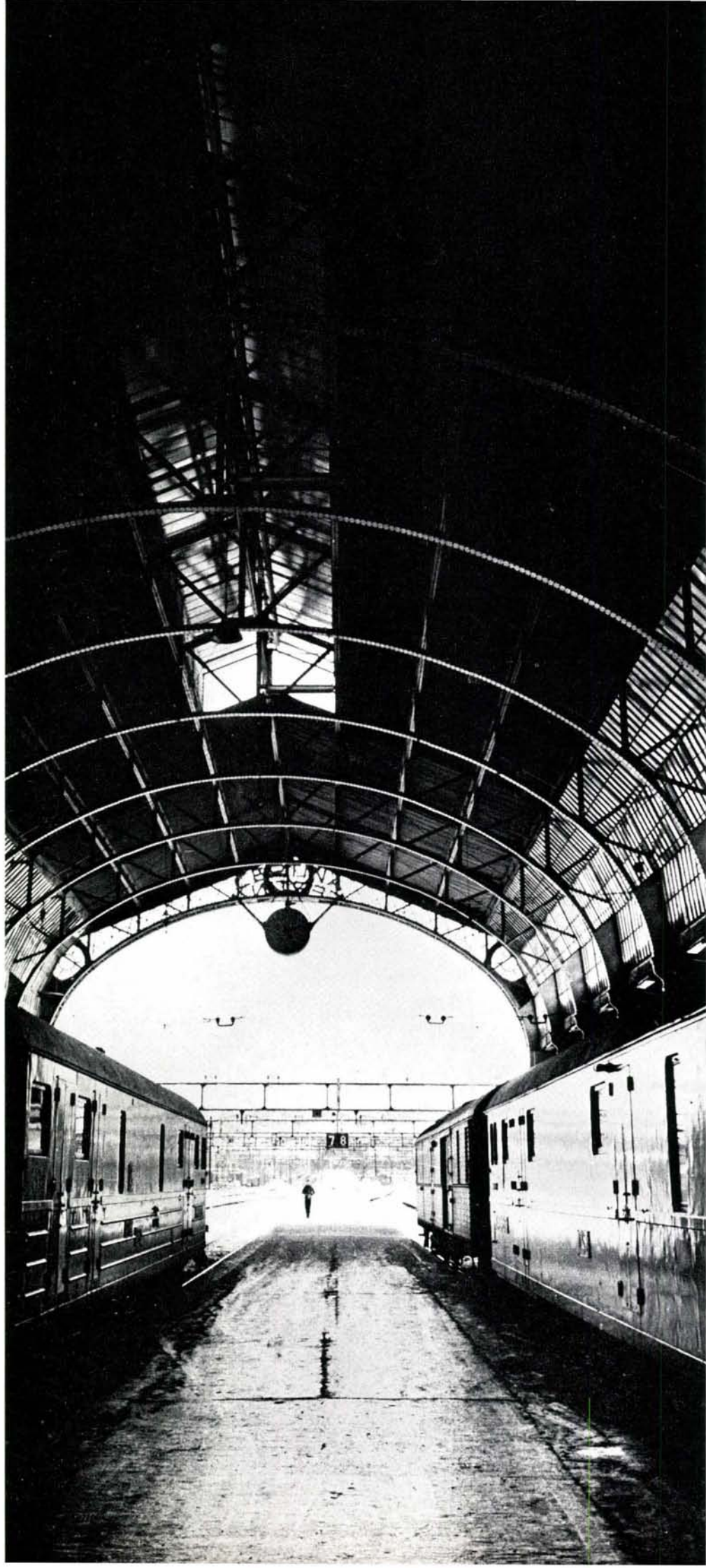
Ved Øieren Sagbruk ble det anskaffet en del nytt maskinelt utstyr for pallspikringsanlegget, som vil gjøre produksjonen mer rasjonell.

Tabell 11. Omsetningen over distriktenes materialbeholdningskonti
tusen kroner

År	Tilgang	Uttak
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
1965	120 074	111 440
1966	156 561	155 785

Tabell 12. Forbruket av en del viktige varesorter

Vare	Enhet	Menge		Verdi (mill. kr.)	
		1965	1966	1965	1966
Skinner	Tonn	24 380	19 571	16,7	10,8
Sviller	Stk.	245 933	218 904	12,1	11,5
Dieselolje	1000 l	24 539	32 276	5,0	6,6
Kull	Tonn	21 728	15 564	2,3	1,7
Betongsviller	Stk.	25 683	32 737	2,1	2,3
Trematerialer	Stdr.	1 284	842	2,5	1,8
Sement	Tonn	966	650	0,1	0,1



Tabeller

(Se tabelloversikten side 5.)

Tabell 13. Statsbanenes balansekonto pr. 31.12.1966

53

Beløpene for faste anlegg og materiell samt Statens kapital gir bare opplysninger 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	2 049 259	
Elektrotekniske aktiva	546 629	
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbane-		
materiell	859 655	
Verksteder:		
inkl. verkstedutstyr	106 043	965 698
Diverse aktiva	2 250	
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlig investeringsbevilgning		÷ 300
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften	÷ 255 885	3 307 651
Ikke avsluttede jernbane- og elektrifiseringsanlegg	611 025	
Anlegg finansiert ved lån (Ulrikkentunnelen)	50 000	
Bildrift:		
Aktiva vedr. bildrift	82 172	
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften	÷ 24 679	57 493
Verdipapirer	5 232	
Lagerbeholdninger:		
Driften	137 944	
Jernbaneanleggene	797	
Elektrifiseringsanleggene	4 423	143 164
Banker:		
Driften	39 476	
Anleggene	588	40 064
Postgiro:		
Driften	7 007	
Anleggene	1 421	8 428
Bratsbergbanens garantifond (bankinnskudd)		958
Kassebeholdninger:		
Driften	188	
Anleggene	9	197
Diverse debitorer	81 367	
Utestående hos stasjonene	9 314	
		<u>4 314 893</u>

Forpliktelser tusen kroner

Statens faste kapital:

Kapital i faste anlegg, rullende materiell	3 985 402	
Materialfond:		
Driftens materialfond ..	60 269	
Jernbaneanleggenes materialfond	1 766	
Elektrifiseringsanleggenes materialfond	4 192	66 227
		<u>4 051 629</u>
Lån vedrørende anleggsaktiva:		
Bergensbanens forkortelse «Ulrikkentunnelen»		
5 pst. lån av 1959	36 000	
Gjeldsbrevlån av 1964	10 000	46 000
Midlertidige poster		17 065
Diverse kreditorer		21 976
Sykekassenes, pensjonskassens og hjelpekas-		
sens innestående hos NSB		6 216
Fonds finansiert av driftsmidler:		
Bratsbergbanens garantifond	958	
Fond til selvforsikring av sjø-		
transporter	836	1 794
Mellomvær med statskassen		<u>170 213</u>

4 314 893

Tabell 14. Inntekter, utgifter og resultat

mill. kroner

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966 ¹⁾
Driftsinntekter	394,8	445,9	505,4	555,2	574,6	584,3	600,8	645,1
Driftsutgifter ¹	419,3	536,8	548,4	616,7	643,3	666,0	691,6	746,2
Driftsunderskudd	24,5	90,9	43,0	61,5	68,7	81,7	90,8	101,1
Avskrivninger	42,1 ²⁾	51,3 ²⁾	36,2	38,4	42,8	48,9	54,7	59,5
Pensjonskassens underskudd	4,6	16,0	34,1	40,2	46,3	53,3	61,5	67,1
Totalt underskudd	71,2	158,2	113,3	140,1	157,8	183,9	207,0	227,7
Totale utgifter	466,0	604,1	618,7	695,3	732,4	768,2	807,8	872,8

¹ Inkl. prisdifferansekonto vedr. materialbeholdningen og overtallig arbeidskraft.² Avsetning til fornyelsesfond.³ P. g. a. ny regnskapsordning er tallene for 1966 ikke direkte sammenlignbare med tallene for tidligere år.

54

Tabell 15. Inntekter spesifisert

tusen kroner

	Gammel regnskapsordning							Ny regnskapsordning
	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966 ¹⁾
Persontrafikk (reisende/reiseg.)	155 808	174 765	197 579	208 645	210 192	206 164	206 209	215 483
Posttrafikk	7 035	9 248	9 016	9 307	9 300	10 050	8 362	10 304
Godstrafikk, ekskl. malm	189 264	196 692	226 730	252 446	263 765	269 606	272 642	304 305
Malmtrafikk Ofotbanen	14 548	20 958	24 118	33 371	34 817	38 335	40 178	40 527
—»— Storforshei—Guldsmedvik	—	—	—	—	—	696	4 658	4 953
Øvrige trafikkinntekter	3 653	4 480	5 286	5 640	5 711	5 247	5 953	—
Øvrige inntekter ved j.b.driften	—	—	—	—	—	—	—	26 805
Sum trafikkinnt. v/jernb.driften	370 308	406 143	462 729	509 409	523 785	530 098	538 002	—
Sum inntekter ved j.b.driften ..	—	—	—	—	—	—	—	602 377
Andre inntekter v/jernb.driften	6 780	10 580	11 980	12 966	14 294	15 703	21 918	—
Renteinntekter mv.	1 196	926	521	384	579	369	447	—
Inntekter ved bildriften	15 621	27 070	28 941	31 103	34 633	36 807	39 116	42 709
Inntekter ved eiendomsdriften	920	1 192	1 275	1 319	1 282	1 326	1 351	—
Sum inntekter i alt	394 825	445 911	505 446	555 181	574 573	584 303	600 834	645 086

¹ P. g. a. ny regnskapsordning er tallene for 1966 ikke direkte sammenlignbare med tallene for tidligere år.

Tabell 16. Persontrafikk, jernbanedriften. Inntekter og trafikk tall for 1965 og 1966

Billettslag	Inntekt			Transportvolum			Transportarbeid			Gj.snittlig reiselengde		
	1965 ¹⁾	1966	Avvik i %	1965	1966	Avvik i %	1965	1966	Avvik i %	1965	1966	Avvik i %
	1000 kroner			1000 reiser			Mill. p.km			Km		
Enkeltbill. til ord. pris i lokal norsk trafikk ²⁾	167 278	172 999	+ 3,4	15 993	15 921	÷ 0,5	1 298	1 319	+ 1,6	81,2	82,8	+ 2,0
Enkeltbill. til mod. pris i lokal norsk trafikk ..												
Billetter i samtrafikk med utlandet	9 269	10 485	+13,1	3 490	3 582	+ 2,6	75	81	+ 8,0	21,5	22,6	+ 5,1
Billett kort	4 424	4 812	+ 8,8	2 543	2 618	+ 3,0	71	74	+ 4,2	27,9	28,3	+ 1,4
Ukekort	11 840	12 566	+ 6,1	12 245	11 971	÷ 2,2	268	271	+ 1,1	21,9	22,6	+ 3,2
Månedsbilletter	8 916	9 087	+ 1,9	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Soveplassbilletter	1 082	1 066	÷ 1,5	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Diverse inntekter	4 159	4 468	+ 7,4	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Reisegods												
I alt	206 968	215 483	+ 4,1	34 271	34 092	÷ 0,5	1 712	1 745	+ 1,9	50,0	51,2	+ 2,4

¹ Omarbeidet til ny regnskapsordning.² Inkl. sitteplassbilletter, ekspressstogtillegg og tilleggsbilletter.

Tabell 17. Persontrafikkinntekter i alt ved jernbanedriften og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966 ¹⁾
Inntekter, mill. kroner	155,8	174,8	197,6	208,6	210,2	206,2	206,2	215,5
Prosentvis fordeling på billettslag:								
Enkeltbilletter m. v.	76,5	78,4	78,7	78,4	78,9	78,6	80,2	79,8
Billett kort	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	5,1	4,5	4,9
Ukekort	1,8	2,3	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2	2,2
Månedsbilletter	4,8	5,0	5,4	5,5	5,8	5,8	5,7	5,8
Soveplassbilletter	4,2	4,3	4,0	4,2	3,7	4,2	4,3	4,2
Tilleggsbilletter ²⁾	5,6	2,4	2,3	2,4	2,2	2,2	1,1	1,0
Reisegods	2,1	2,3	2,1	2,0	2,1	2,0	2,0	2,1
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Herav ved salg i tog	2,7	4,0	4,4	4,5	4,5	4,4	4,6	4,9

¹ P. g. a. ny regnskapsordning er tallene for 1966 ikke direkte sammenlignbare med tallene for tidligere år.

² Omfatter sitteplassbilletter, særtillegg, ekspressogtillegg, tilleggsbilletter, gruppen «diverse inntekter», og – for 1954-55–hurtigstogtillegg.

55

Tabell 18. Driftsutgifter fordelt på lønn og materialer pr. fagområde etter gammel regnskapsordning (se også tabell 19)

tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Administrasjon:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	12 986	19 954	33 345	34 500	40 456	42 972	45 490	49 879
Materialer	2 626	3 560	4 167	5 489	6 338	6 714	6 751	6 149
Sum lønn og materialer	15 612	23 514	37 512	39 989	46 794	49 686	52 241	56 028
Bane og bygg:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	33 293	47 078	65 671	64 378	70 065	74 623	78 304	72 733
Materialer	16 984	18 505	22 550	24 699	26 650	29 658	30 545	26 935
Sum lønn og materialer	50 277	65 583	88 221	89 077	96 715	104 281	108 849	99 668
Elektrotekniske anlegg:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	3 143	4 975	8 108	8 909	10 023	10 981	11 373	12 452
Materialer	1 326	1 509	2 201	2 521	2 880	2 780	3 255	3 742
Sum lønn og materialer	4 469	6 484	10 309	11 430	12 903	13 761	14 628	16 194
Drift og trafikk:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	126 556	179 531	237 277	244 335	273 438	283 899	293 469	309 560
Materialer	57 117	62 921	57 528	53 139	56 710	57 157	53 274	53 337
Sum lønn og materialer	183 673	242 452	294 805	297 474	330 148	341 056	346 743	362 897
Verksteder:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	29 358	42 069	51 328	50 458	54 447	55 276	56 799	57 654
Materialer	19 349	19 398	19 262	19 937	22 078	21 704	21 853	20 788
Sum lønn og materialer	48 707	61 467	70 590	70 395	76 525	76 980	78 652	78 442
Forråd:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	2 190	3 769	5 224	5 255	5 855	6 331	6 732	6 998
Materialer	736	624	773	630	804	1 075	1 068	870
Sum lønn og materialer	2 926	4 393	5 997	5 885	6 659	7 406	7 800	7 868
Felles:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	1 030	1 294	2 095	2 785	3 759	2 976	2 731	3 492
Bidrag til trygde- og sykek. ¹⁾ ..	} 9 642	1 974	12 293	16 722	24 025	28 417	32 037	38 325
Materialer		12 141	14 898	14 644	19 132	18 781	22 269	28 704
Sum lønn og materialer	10 672	15 409	29 286	34 151	46 916	50 174	57 037	70 521
Totale driftsutgifter, lønn ²⁾	208 556	300 644	415 341	427 342	482 068	505 475	526 935	551 093
Totale driftsutgifter, materialer	107 780	118 658	121 379	121 059	134 592	137 869	139 015	140 525
Totale dr.utg., lønn/materialer	316 336	419 302	536 720	548 401	616 660	643 344	665 950	691 618

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

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

Tabell 19. Driftsutgifter fordelt på personal- og saksutgifter pr. fagområde etter ny regnskapsordning (se også tabell 18)

tusen kroner

	1966
Administrasjon:	
Personalutgifter	50 220
Saksutgifter	12 146
Sum	62 366
Forråd:	
Personalutgifter	7 428
Saksutgifter	1 701
Sum	9 129
Bane:	
Personalutgifter	100 486
Saksutgifter	30 379
Sum	130 865
Elektro:	
Personalutgifter	20 407
Saksutgifter	22 588
Sum	42 995
Drift og trafikk:	
Personalutgifter	315 981
Saksutgifter	48 452
Sum	364 433
Maskin:	
Personalutgifter	73 330
Saksutgifter	18 228
Sum	91 558
Bildrift:	
Personalutgifter	27 339
Saksutgifter	10 331
Sum	37 670
Fellesutgifter:	
Personalutgifter	1 160
Saksutgifter	6 026
Sum	7 186
Totale personalutgifter	596 351
Totale saksutgifter	149 851
Totale driftsutgifter	746 202

Tabell 20. Regnskapsførte investeringer 1960–1965
etter gammel regnskapsordning (se også tabell 21)

tusen kroner

	1960 ¹⁾	1961	1962	1963	1964	1965	Sum 1960-65
<i>Jernbanedriften</i>							
Bane- og bygningstekn. forføyninger:							
Bruer	2 986	1 762	1 976	1 645	2 139	1 279	11 787
Skinnebyttning	24 658	26 461	43 601	44 846	44 458	38 113	222 137
Ballastering, overg. fra grus- til pukk	8 412	6 596	8 821	9 627	10 322	10 333	54 111
Teleforebygging	4 785	4 971	6 041	5 137	4 524	4 094	29 552
Bygninger (inkl. verkstedene)	4 846	6 517	6 902	7 512	11 053	18 693	55 523
For øvrig	8 989	8 672	9 392	9 743	12 158	16 167	65 121
Sum bane- og bygn.tekn. forføyninger	54 676	54 979	76 733	78 510	84 654	88 679	438 231
Elektrotekniske forføyninger:							
Sikringsanlegg	5 222	5 932	8 143	5 957	12 753	11 117	49 124
For øvrig	3 529	5 528	11 845	10 283	13 477	13 326	57 988
Sum elektrotekniske forføyninger	8 751	11 460	19 988	16 240	26 230	24 443	107 112
Maskintekniske forføyninger:							
Rullende materiell	46 222	44 506	83 177	70 659	69 312	70 190	384 066
For øvrig	419	736	1 225	856	2 104	1 725	7 065
Sum maskintekniske forføyninger	46 641	45 242	84 402	71 515	71 416	71 915	391 131
Vegbidrag og andre bidrag	265	138	367	292	804	284	2 150
Sum jernbanedriften i alt	110 333	111 819	181 490	166 557	183 104	185 321	938 624
<i>Bildriften</i>							
Bilruter	4 894	6 153	6 322	7 948	6 824	8 332	40 473
Godsbilruter og godsutkjøringer	358	655	399	723	662	2 284	5 081
Overtaking/igangsetting av nye ruter	2 781	317	250	76	104	487	4 015
Sum bildriften i alt	8 033	7 125	6 971	8 747	7 590	11 103	49 569
<i>Nye anlegg</i>							
Jernbaneanlegg	43 003	39 397	30 572	28 384	36 568	26 010	203 934
Elektrifiseringsanlegg	25 183	25 754	28 958	28 229	25 242	20 534	153 900
Sum nye anlegg i alt	68 186	65 151	59 530	56 613	61 810	46 544	357 834
Sum investeringer i alt	186 552	184 095	247 991	231 917 ²⁾	252 504	242 968	1 346 027

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 21. Regnskapsførte investeringer i 1966
etter ny regnskapsordning (se også tabell 20)

fusen kroner

	1966
Jernbanedriften	
Administrasjon	
Ervervelse av verdipapirer	47
Bidrag og tilskudd til fremmede	364
Diverse	-
Sum	411
Forråd	
Maskinelt hjelpeutstyr	-
Diverse	170
Sum	170
Bane	
Bruer	1 425
Linjen	50 173
Sporforandringer, plattformer og ramper	7 162
Bygninger	16 898
Faste anlegg ved stasjoner	52
Kaier og losseanlegg	-
Forbedring av farlige planoverganger	79
Diverse bane- og bygningstekniske investeringer	2 423
Sum	78 212
Elektro	
Sikringsanlegg	15 055
Svakstrømsanlegg	4 708
Sterkstrømsanlegg	226
Anlegg for elektrisk banedrift	7 702
Maskinelt hjelpeutstyr	-
Diverse elektrotekniske investeringer	439
Sum	28 130
Drift og trafikk	
Hjelpeutstyr i stasjonstjenesten	205
Rullende bilmateriell vedr. vegtransport	-
Diverse investeringer vedr. drift og trafikk	-
Sum	205
Maskin	
Rullende materiell og interne vogner	72 567
Verkstedutstyr m. v.	1 403
Diverse maskintekniske investeringer	1 107
Sum	75 077
Sum Jernbanedriften	182 205
Bil driften	
Rullende bilmateriell	9 122
Verkstedutstyr	129
Bygninger	1 893
Overtaking og igangsetting av nye bilruter	234
Diverse investeringer vedr. bildrift	164
Sum Bil driften	11 542
Sum Jernbaneanlegg	34 632
Sum Elektrifiseringsanlegg	21 349
Sum Statsbanene i alt	249 728

Tabell 22. Lokomotivers og motorvogners løp

tusen km

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Normalsporet materiell:								
Damplokomotiver	15 522	6 409	5 286	4 641	3 681	2 554	1 198	928
Elektriske lokomotiver	10 030	12 188	12 969	13 276	13 616	14 149	15 155	15 787
Diesellokomotiver	318	4 972	5 547	6 411	6 131	6 457	7 084	7 645
Elektriske motorvogner	7 347	10 455	11 067	11 275	11 341	11 676	11 038	10 797
Dieselmotorvogner	5 792	6 961	6 473	6 375	5 951	5 929	5 408	5 274
Smalsporet materiell:								
Damplokomotiver	126	119	44	33	-	-	-	-
Bensinmotorvogner	115	112	116	80	-	-	-	-
I alt, normalt og smalt spor ..	39 250	41 216	41 502	42 091	40 720	40 765	39 883	40 431
Hertil kommer traktorers løp ..	-	-	-	-	-	-	1 610	1 769

59

Tabell 23. Vogners løp målt i antall vognaksekm

tusen km

Vognslag	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Person-, post- og kond.vogner	302 727	330 549	336 900	344 255	344 402	337 298	317 959	323 404
Godsvogner, ekskl. malm- vogner, Ofotbanen	365 819	384 449	404 941	422 027	421 542	442 425	437 979	453 309
Malmvogner Ofotbanen	57 541	74 482	76 528	79 473	82 837	98 348	101 094	90 991

Tabell 24. Antall togkilometer

tusen km

Togslag	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Hurtig-, person- og lokaltog ¹	22 963	24 728	24 968	25 271	24 545	24 492	22 924	22 769
Blandet tog og godstog	8 438	8 527	8 796	8 979	8 475	9 135	8 794	9 341
Malmtog Ofotbanen	355	396	433	453	473	537	546	488

¹ Før 1965 er lokaltog benevnt forstadsstog.

Tabell 25. Vognlastgods fordelt på varegrupper

tusen tonn og prosentvis fordeling

	1964		1965		1966	
	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.
Animalske produkter	79,6	1,8	104,7	2,2	100,7	1,9
Herav: Melk, fløte, ost, egg og honning	51,7		60,0		61,8	
Vegetabiliske produkter	150,9	3,4	143,6	3,0	124,7	2,4
Herav: Korn	31,2		36,4		27,0	
Animalsk og vegetabilisk fett, olje og voks	16,8	0,4	11,2	0,2	12,7	0,2
Produkter fra næringsmiddelindustrien ..	147,2	3,3	157,2	3,3	168,5	3,3
Herav: Kraftfor	103,7		106,3		107,8	
Mineralske produkter ¹	784,3	17,8	796,3	16,6	876,7	16,9
Herav: Mineraloljer og produkter herav	181,3		194,9		283,0	
Gjødning og kjemikalier	776,8	17,6	903,0	18,8	926,0	17,9
Herav: Gjødning alle slag	361,8		403,2		404,3	
Tømmer, trelast og ved	892,4	20,2	1 040,7	21,6	1 065,7	20,6
Herav: Rundlast	562,6		692,9		704,8	
Treforedlingsprodukter	539,9	12,2	608,5	12,6	759,0	14,7
Herav: Papp, papir og varer derav	333,3		321,8		362,8	
Jern og metaller	228,8	5,2	280,9	5,8	328,9	6,4
Forskjellige godsslag	797,8	18,1	762,8	15,9	809,5	15,7
Herav: Samlastgods, yrkesmessig	228,7		273,4		294,3	

¹ Ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei-Guldsmedvik.

Tabell 26. Godstrafikk målt i antall tonnkm mill. tonnkm

	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Ekspressgods	} 177,5	} 181,1	} 175,1	} 168,7	2,0	7,0	8,4
Stykk gods					168,7	144,1	145,4
Vognlastgods					903,0	944,1	967,5
I alt ekskl. malm ¹	1 080,5	1 125,2	1 142,6	1 169,4	1 222,8	1 335,6	1 447,5
Malm Ofotbanen	466,7	508,4	531,7	547,7	646,8	669,4	616,1
Malm Storforshei-Guldsmedvik	-	-	-	-	4,4	42,1	43,1
Kommersielt gods i alt	1 547,2	1 633,6	1 674,3	1 717,1	1 874,0	2 047,1	2 106,7
Tjenestegods	69,1	69,7	69,2	79,7	83,5	76,3	88,5
I alt	1 616,3	1 703,3	1 743,5	1 796,8	1 957,5	2 123,4	2 195,2

¹ Malm Ofotbanen og Storforshei-Guldsmedvik.

Tabell 27. Bildriftens vognpark ved utgangen av driftsåret

Vognstype	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Busser	193	12	308	336	343	351	376	387
Kombinerte vogner	13	297	12	12	12	15	15	15
Godsvogner	146	193	205	204	220	234	251	269
Tilhengere	19	36	31	32	28	27	33	41
Sum vogner	371	538	556	584	603	627	675	712

Tabell 28. Bildriften, antall personale ved utgangen av driftsåret

	1954-55 ¹	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Administrasjons- og ekspedisjonspersonale ..		74	70	86	88	89	86	101
Sjåførere og hjelpere		629	659	666	685	704	730	771
Verksted- og garasjepersonale		108	147	146	156	150	153	123
Sum personale i alt		811	876	898	929	943	969	995
Midlertidig lånt eller utlånt personale		28	÷ 24	÷ 8	÷ 24	÷ 4	÷ 6	
Sum eget personale	687	839	852	890	905	939	963	995

¹ For dette år foreligger ingen spesifikasjon.

Tabell 29. Investeringer ved bildriften tusen kroner

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Rullende bilmateriell	1 457	3 302	6 018	6 020	5 647	6 853	8 942	9 122
Faste anlegg	2 206	1 069	790	700	3 025	634	1 674	2 186
Overtaking og igangsetting av nye bilruter ..		4 801	317	250	76	103	487	234
Sum investeringer	3 663	9 172	7 125	6 970	8 748	7 590	11 103	11 542

Tabell 30. Statsbanenes bilrutedrift, gj.snittlig rutelengde kilometer

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Person- og kombinerte ruter	4 564	8 402	7 005	6 862	7 132	7 215	7 284	7 406
Rene godsruiter	1 535	1 621	1 717	1 767	1 822	1 876	2 027	2 141
Sum	6 099	10 023	8 722	8 629	8 954	9 091	9 311	9 547

Tabell 31. Bildriftens trafikk tall

	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Bilrutene:								
Vognkm persontrafikk, tusen	8 802	14 166	14 185	14 384	14 747	14 986	15 199	15 848
Vognkm godstrafikk, tusen	1 198	2 283	2 417	2 527	2 777	2 950	3 222	3 148
Antall reiser, tusen	8 970	14 282	14 922	15 479	15 984	15 602	16 288	17 152
Antall personkm, mill.	121	200	204	216	230	229	240	255
Antall tonn gods, tusen	61	91	88	92	83	88	95	98
Antall tonn km, tusen	2 282	4 684	5 573	6 218	6 772	7 385	7 633	7 958
Godsutkjøringene og godsbilrut.:								
Antall tonn gods (ekskl. Statsb.s Biltransport, Oslo) tusen	-	70	85	84	83	79	81	74
Vognkm ved godsbilrutene, tusen ¹	-	410	424	442	436	420	376	174
Tonnkm ved godsbilrutene, tusen ¹	-	646	672	679	688	648	609	252

¹ Nedgangen i 1966 skyldes at alle godsbilruiter, unntatt godsbilrutene omkr. Drammen har opphørt som egne regnskapsenheter f.o.m. 1966.

Tabell 32. Gjennomsnittlig totalt antall personale og beregnet rent driftspersonale

År	Jernbanedriften				Bildriften				Totalt antall personale	Beregnet rent driftspersonale ved jernbane- og bildriften
	Fast ansatt	Ekstra-personale	Sesong-arbeidere	Sum	Fast ansatt	Ekstra-personale	Sesong-arbeidere	Sum		
1954—55	19 264	6 481	1 022	26 767	425	174	47	646	27 413	¹⁾
1959—60	19 295	3 176	1 129	23 600	552	231	38	821	24 421	22 135
1961	18 854	2 750	1 287	22 891	620	172	61	853	23 744	21 935
1962	18 601	2 730	1 410	22 741	653	170	62	885	23 626	21 748
1963	18 462	2 666	1 603	22 731	671	176	59	906	23 637	21 635
1964	18 300	2 484	1 493	22 277	676	185	70	931	23 208	21 207
1965	18 064	2 160	982	21 206	729	166	60	955	22 161	20 302
1966	17 994	1 633	844	20 471	817	91	71	979	21 450	19 932

¹ Ikke beregnet for dette år.

Tabell 33. Statsbanenes totale antall personale fordelt på fagområder og tjenestegrupper (jernbane- og bildrift)

	Gjennomsnittlig totalt antall (fast ansatt, ekstrapersonale og sesongarbeidere)	
	1965	1966
Jernbanedrift		
Administrasjon		
Administrasjonstj., Hovedstyret (Sentraladm.) ¹	719	739
Administrasjonstj., i distriktene	771	743
Forråd		
Forrådstjeneste	286	270
Sagbruk og impregneringsverk	115	110
Bane		
Linjetjeneste	4 650	3 766
Håndverkstjeneste		428
Maskintjeneste		89
Gartneritjeneste		42
Elektro		
Svakstrømsanlegg	125	128
Sikringsanlegg	164	178
Elektriske baneanlegg	316	317
Sterkstrømsanlegg	104	102
Ladestasjoner	71	73
Drift og trafikk		
Innvendig stasjonstjeneste	2 547	2 463
Utvendig stasjonstjeneste	3 465	3 327
Konduktørtjeneste	1 034	1 012
Lokomotivtjeneste	1 910	1 857
Vognvisitørtjeneste	214	220
Reisebyråttjeneste	213	214
Renholdstjeneste ved ekspedisjonssteder	418	351
Renholdstjeneste, vogner	536	577
Lokomotivstalltjeneste	632	617
Maskin		
Administrasjonstjeneste ved hovedverkstedene	144	142
Verkstedtjeneste, vakttjeneste, renholdstj. verkstedene	2 772	2 706
Sum jernbanedrift	21 206	20 471
Bildrift	955	979
Sum i alt	22 161	21 450

¹ Inkl. Jernbaneskolen.

Tabell 34. 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
1962	1 827	2 425	215	7,3
1963	1 915	2 528	225	7,9
1964	2 014	2 627	229	8,3
1965	2 014	2 633	242	9,5
1966	2 079	2 707	248	9,6

Tabell 35. Bestand av normalspore jernbanevogner ved utgangen av driftsåret

	antall aksler							
	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965	1966
Person-, post- og konduktørvogner ..	4 472	4 720	4 782	4 788	4 796	4 632	4 564	4 500
(Herav stålvogner)	(788)	(1 172)	(1 256)	(1 285)	(1 436)	(1 532)	(1 596)	(1 766)
Godsvogner ¹	25 061	23 837	23 095	22 163	21 749	21 691	21 777	21 767

¹ Ekskl. vogner til internt bruk og private vogner registrert i NSB's vognpark.

Tabell 36. Bestand av normalspore trekraftaggregater

	Antall i alt ¹	Disponible for driften ²	Ute av drift for rep. ³		Ny- reparerte ⁴
			Antall	I pst.	
Lokomotiver:					
Damp:					
1963	182	121	42	23,0	43
1964	131	95	26	17,8	27
1965	104	64	14	12,5	9
1966	100	54	18	17,2	5
Elektriske:					
1963	151	132	18	12,2	76
1964	154	134	18	11,7	76
1965	158	134	20	13,1	53 ⁵⁾
1966	161	133	25	15,8	61 ⁶⁾
Diesel:					
1963	51	42	6	13,1	12
1964	64	51	9	14,7	21
1965	70	57	9	13,0	14
1966	70	60	10	13,9	25
Motorvogner:					
Elektriske:					
1963	105	92	13	12,1	101
1964	103	91	13	12,5	89
1965	103	92	11	10,3	84
1966	103	93	10	10,1	85
Forbrenningsmotorvogner:					
1963	82	68	15	17,4	56
1964	81	64	16	19,5	74
1965	81	65	15	19,1	64
1966	81	65	16	19,9	64

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.

⁵ Hertil 32 lok for hjuldreining ved undergulvsdreiebenken i Lodalen.

⁶ Hertil 115 lok for hjuldreining ved undergulvsdreiebenken i Lodalen.

Tabell 37. Statsbanenes verksteder. Antall tjenestemenn, arbeidsoppdrag m. v.

	Verksted									Totalt antall avsluttede revisjoner og hovedpuss (alle verksteder)	
	Grorud	Oslo	Drammen	Hamar	Trondheim	Bergen	Kristiansand	Stavanger	Narvik	1965	1966
	Antall tjenestemenn ¹ pr. 31.12.1966	499	511	606	166	491	168	71	80	91	
Fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag pr. 31.12.1966:											
Personvogner:											
Hovedpuss og leftpuss	X	X	X		X	X				107 ²⁾	96 ³⁾
Revisjon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	1 051	951
Godsvogner:											
Reparasjon og revisjon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	2 389	2 265
Lokomotiver:											
Hovedrevisjon og mellomrevisjon av:											
Elektriske tog-lok	X								X	53	61
Diesel tog-lok					X					8	8
Damp tog-lok					X					9	3
Hovedrevisjon og liten revisjon av diesel skiftelok..	X									6	17
Motorvogner:											
Hovedrevisjon og mellomrevisjon av:											
Elektriske motorvogner			X						X	84	85
Motorvogner drevet med forbrenningsmotor		X	X		X					64	64
Hovedpuss av:											
Elektriske motorvogner			X							8	7
Motorvogner drevet med forbrenningsmotor		X	X		X						4
Lokomotivkjeler:											
Hovedrevisjon			X							4	1

¹ Ekskl. administrasjonspersonale.

² Herav 40 vogner letpusset.

³ Herav 30 vogner letpusset.

Tabell 38. Egen og leieproduksjon av trelast. Sysselsetting og driftsutgifter ved egne sagbruk og impregneringsverk

	1963	1964	1965	1966
Egne sagbruk og impregneringsverk:				
Produksjon:				
Skåret tømmer (m ³)	13 724	20 112	14 635	11 392
Høvlet last (m ³)	3 495	3 337	3 391	3 593
Treull (tonn)	7	8,5	6,9	2,5
Impregnert (m ³)	29 249	30 928	28 732	23 903
Gjennomsnittlig antall sysselsatte	119	116	115	110
Utgifter til drift og vedlikehold:				
Lønn (mill. kr.)	2,1	2,3	2,4	2,8
Materialer (mill. kr.)	0,7	0,5	0,7	0,5
Private sagbruk og impregneringsverk:				
Leieproduksjon:				
Skåret tømmer (m ³)	5 655	4 641	4 443	1 461
Kreosotimpregnert (m ³)	7 142	10 604	5 792	4 559
Saltimpregnert (m ³)	1 023	1 183	1 091	1 030



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 1967.

Jernbanelibet
Biblioteket

JBV



h11000746