



NSB-72

Styrets beretning	1-3
Jernbanerådets merknader	4
NSB's ledelse	5
Trafikkutviklingen	6-7
Driftsapparatet	8-9
Vedlikehold og modernisering	10-14
Økonomisk oversikt	15-18
Bildriften	19-23
Personalet	24-26
Forsyningstjenesten	27
Reisebyråvirksomheten	28-30
NSB's organisasjon	31
Nøkkeltall for 1972	32
English summary	3rd cover page



Årsberetningen 1972 er trykt i 22000 eksemplarer. Beretningen er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling på grunnlag av bidrag fra fagavdelingene i Hovedadministrasjonen.

Redaksjon: Bjørn Holøs.

Layout: Arne Rom.

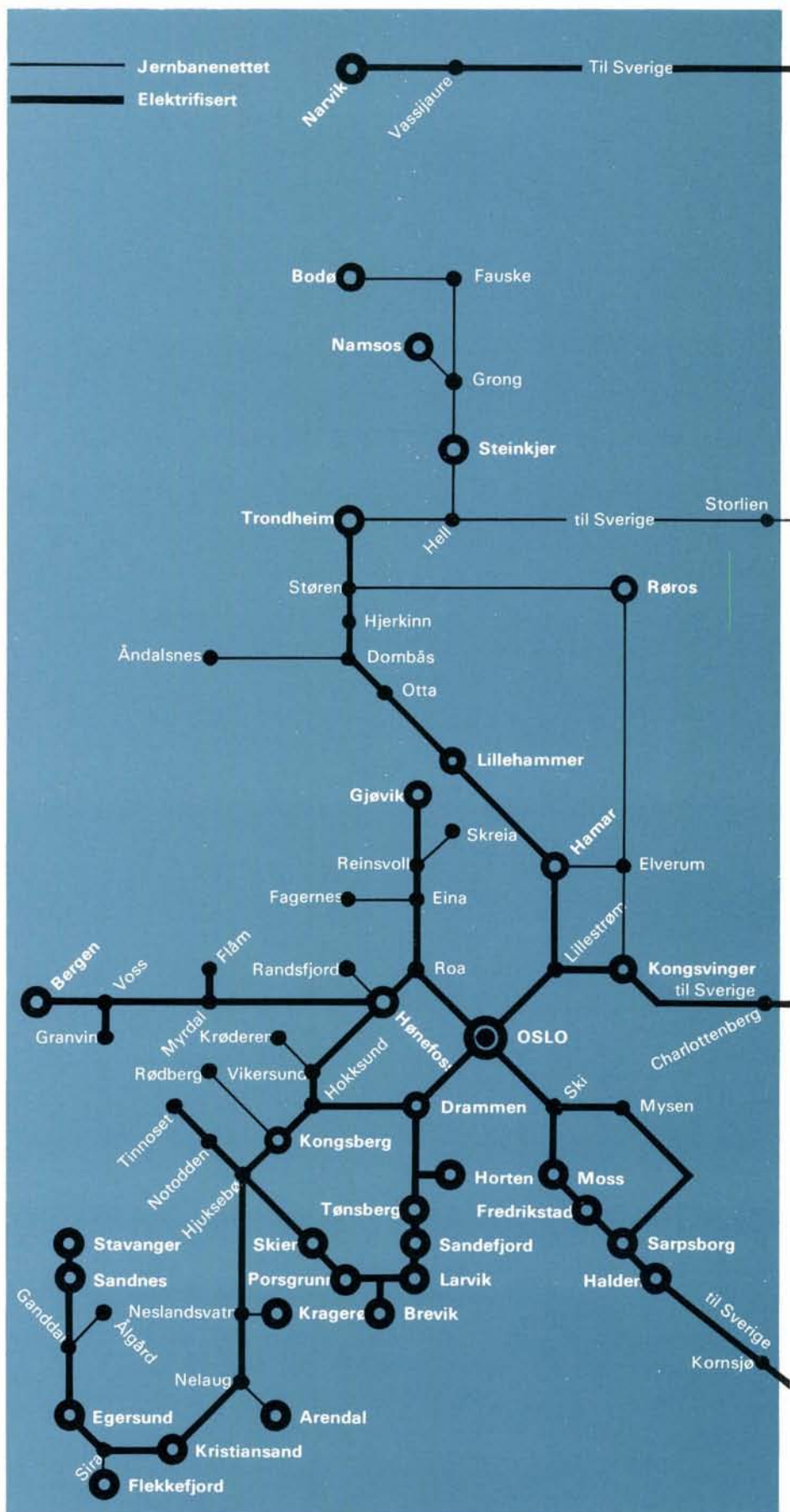
Fotos: Arne Svendsen, Ørneld A/S, NSB.

Redaksjonen avsluttet 2. mai 1973.

Trykt hos Grøndahl & Søn, Oslo.

Forsidebildet:

Arbeidet med jernbanetunnelen under Oslo's sentrum har vært drevet for fullt i 1972. Men ennå er det langt fram for Oslo Sentralstasjon er virkelighet.



Styrets beretning

Det samlede regnskapsmessige resultat for NSB ble i 1972 ca. 13 mill. kroner svakere enn i foregående år. Dette skyldes vesentlig en svakere utvikling av godstrafikken enn man hadde ventet. Svikten i godstrafikken må ses på bakgrunn av den mer moderate vekst i industriproduksjonen og den lavere innenlandske etterspørsel som preget den økonomiske utvikling i Norge i 1972 og som ga seg utslag i etterspørselen etter transporttjenes-

ter. Det rene driftsunderskudd økte imidlertid med bare 4 mill. kroner, og sett i forhold til budsjettet, var det en forbedring på 3,5 mill. kroner.

På utgiftssiden var utviklingen også i 1972 preget av kostnadsøkning, dels ved økte lønninger, større sosiale utgifter og prisstigning på en rekke områder. Stigningen i personalkostnadene ble imidlertid dempet ved at nedgangen i personaltallet ble noe større enn man hadde regnet med.

Inntektene av godstrafikken, eksklusive malmtrafikken på Ofotbanen, økte med ca. 24,5 mill. kroner og kom opp i 461,4 mill. kroner. Inntektene av malmtransportene på Ofotbanen økte med ca. 12,8 mill. kroner fra foregående år og utgjorde ca. 75 mill. kroner.

Den økonomiske utvikling er vist i tabellen nedenfor:

	Regnskap 1971 Mill. kr.	Budsjett 1972 Mill. kr.	Regnskap 1972 Mill. kr.	Differanse 1971/72 Mill. kr.
Inntekter	893,1	981,8	963,3	70,2
Driftsutgifter	1067,8	1160,6	1142,1	74,3
Underskudd på driften	174,7	178,8	178,8	4,1
Avskrivninger	88,1	94,2	94,2	6,1
Pensjonskassens underskudd	79,1	85,5	82,0	2,9
Totalt underskudd	341,9	358,5	355,0	13,1

Godstrafikken gjenspeiler konjunktursituasjonen

Som nevnt foran var den generelle økonomiske utvikling i Norge i 1972 preget av en mer moderat vekst i den samlede industriproduksjon enn de siste år, videre kostnadsstigning med derav følgende lønnsomhetsproblemer i en rekke bedrifter og stagnasjon i den innenlandske etterspørsel. Det er også grunn til å tro at uvissheten om Norges fremtidige forhold til EF førte til en viss tilbakeholdenhet med plassering av nye bestillinger på kapitalvarer.

NSB's samlede godstransporter gikk ned med ca. 1%.

Innenlandske vognlaster (ekskl. Rana Gruber) viste en oppgang på ca. 1% regnet i tonn-kilometer. Det er til dels store variasjoner innenfor de enkelte produktgrupper. Mest gunstig var utviklingen av transportene av grus og stein, kis, kjemiske produkter, sponplater og ikke minst flis til cellu-

loseindustrien. En negativ tendens viste transportene av tømmer, cellulose, metallavfall, vegetabiliske produkter, cement og gjødningsstoffer. Malmtransportene for Rana Gruber, som i 1971 var større enn vanlig, gikk i 1972 ned med ca. 14,5%.

Vognlaster i samtrafikk med utlandet gikk samlet ned med vel 4% regnet i tonn-kilometer. Det var en oppgang på hele 12% for trafikken fra Norge, men det var ikke nok til å veie opp nedgangen i trafikken til Norge. Det var spesielt trafikken fra Sverige som viste tilbakegang, noe som blant annet skyldtes nedgang i importen av kubb som i de siste år har vært større enn normalt.

Stykkogods- og ekspressgodstransportene viste en nedgang på bortimot 5% i forhold til 1971.

På Ofotbanen ble det i 1972 transportert ca. 20,6 mill. tonn malm. Dette er en økning på 6% fra foregående år.

Persontrafikken viste fortsatt positiv tendens

Den fremgang i persontrafikken som man kunne registrere i 1970 og 1971, fortsatte også i 1972. Totalt var det en oppgang på ca. 1,6% i antall personkilometer, mens antall reiser økte med ca. 1%. Utviklingen var særlig tilfredsstillende i første halvår.

På helårsbasis var det en positiv utvikling på alle baner unntatt Raumabanen og Sørlandsbanen.

For Raumabanens vedkommende hadde svikten i trafikken også i 1972 uten tvil sammenheng med åpningen av Kvernberget flyplass ved Kristiansund i 1970 og Årø flyplass ved Molde i 1972.

Nedgangen i trafikken på Sørlandsbanen er det vanskeligere å finne årsakene til. Trafikksvikten var særlig markert mellom Oslo og Kristiansand der det var en nedgang på 5,9%. Undersøkelser for å finne årsakene til svikten er satt i gang.

Når det gjelder øvrige fjernstrekninger, er helhetsbildet gledelig. Størst fremgang viste utenlandstrafikken over Kornsjø og Charlottenberg, sammenliknet med siste «normalår» 1970. (I februar-mars 1971 var det ca. 5 ukers streik ved de svenske jernbaner.) Økningen hang uten tvil sammen med sommerens Inter-railsuksess og en økning i antall reisende med Eurailpass.

Av fjernstrekningene innenlands var det igjen Bergensbanen som økte mest med 6,9%. For første gang passerte antall reisende en halv million. I 1972 var antall reisende forbi Finse 509 000.

Ellers viste både Dovrebanen (+ 4,3%), Rørosbanen (+ 3,6%) og Nordlandsbanen (+ 4,1%) en tilfredsstillende utvikling.

Innføringen av den såkalte Valdresbilletten har ført til trafikøkning på Valdresbanen. Økningen i antall reis-

ende var ca. 10% gjennomsnittlig for de relasjoner hvor det lønner seg å bruke billetten.

Den nye togordning på Østfoldbanen ble satt i verk våren 1971. For perioden 1.9. 71 – 30.4. 72 økte trafikken med ca. 4%, mens inntektene økte med vel 12%.

I 1972 ble det gjennomført en betydelig sanering av NSB's rabatttilbud i den hensikt å gjøre det enklere for publikum og lettere å administrere. At man erstattet ukekortene med halvmånedesbilletter, vakte en del reaksjon blant lokalreisende, særlig i Oslo-området. Det er likevel registrert en oppgang i trafikken på ca. 2,5%.

NSB's reisebyråer viste en tilfredsstillende utvikling i 1972. Reisebyråenes samlede omsetning økte med 13 mill. kroner og kom opp i 159,4 mill. kroner. Beregnet overskudd for samtlige byråer ble 2,5 mill. kroner.

NSB's reisebyråkjede besto ved utgangen av 1972 av 43 byråer i Norge, et i London, og dessuten har NSB interesser i Scandinavian Travel Bureau i New York. I 1972 ble det åpnet tre nye reisebyråer, mens et ble nedlagt. Det ble inngått avtale med de svenske jernbaner om at NSB's reisebyrå i London opptrer som generalagent for S.J.'s persontrafikk-tjenester i Storbritannia.

Det ble ikke gjennomført større omlegginger av ruteordningen for persontogene. På Bergensbanen ble et spesielt turisttog, «Trolltoget», kjørt i turistsesongen, og ble en suksess. «Trolltoget» skal kjøres også i 1973.

Bedre ruteopplegg for en rekke godstog

Alnabru sentralskiftestasjon ble tatt i bruk i 1972. I denne sammenheng ble det gjennomført en betydelig omlegging av rutene for en rekke godstog. Målsettingen med omleggingen var å gi godstogene senest mulig avgang om kvelden fra de store terminalene og med ankomst til endestasjonene tidligst mulig neste morgen.

På Dovre- og Bergensbanen ble det satt inn et nytt godstogpar, og kjøretiden for godstogene på de nevnte baner er redusert.

Arbeidet med skiftestasjonen i

Drammen og Bergen stasjon fortsatte etter planen i 1972.

Utbyggingen av containersystemet fortsatte. Containerterminalen i Sandnes ble tatt i bruk og arbeidet med Heimdal containerterminal ble satt i gang. Denne terminalen skal etter planen tas i bruk i 1973.

Den tekniske modernisering fortsetter

Innenfor banesektoren har man med de reduserte bevilgninger søkt å opprettholde skinnegangens tekniske standard. Ved siden av å tilfredsstille de sikkerhetsmessige krav og kravene til hastighet og akseltrykk, er fornyelses- og forsterkningsarbeidene på skinnegangen av stor betydning for å oppnå et rasjonelt og rimelig vedlikehold og bedre komfort for de reisende.

Overgang fra tresviller til betongsviller ble ført videre. Det ble sluttet kontrakt med to firmaer om produksjon av betongsviller, og i 1972 ble det i alt lagt inn vel 110 000 betongsviller. Helsveising av sporet gikk etter de oppsatte planer, og ved utgangen av året var ca. 1140 km, dvs. ca. 27% av skinnegangen, helsveiset.

Til linjevedlikeholdet disponerer man nå en maskinpark på 68 skinnegående enheter.

Arbeidene ved Drammenbanens dobbeltsporanlegg Asker – Brakerøya har i 1972 vært konsentrert om fullførelse av de omfattende sikringsarbeider i Lieråsen tunnel, omleggingsarbeider ved Asker og Brakerøya stasjoner og legging av spor i tunnelen. Den nye dobbeltsporede strekning forutsettes åpnet for drift 3. juni 1973.

Under anlegget Oslo Sentralstasjon er Alnabru sentralskiftestasjon fullført etter planene.

Arbeidet på tunnelen øst-vest fortsatte på parsellen Thune-Abelhaugen og i Studentertunden, og transporttunnel mot Abelhaugen stasjon er ferdigsprenget.

Den dobbeltsporede jernbanebru over Nidelva i Trondheim ble åpnet for trafikk 8. desember 1972.

Av trekkraftmateriell ble det i 1972 levert 8 elektriske lokomotiver av type

El 14, 11 diesel skiftetraktorer og 1 dieseldrevet roterende snøplog.

Ved årets utgang hadde NSB i bestilling 29 trekkraftaggregater som alle vil bli levert av norske industribedrifter og egne verksteder.

Som ledd i et program for fornyelse av godsvognparken ble det anskaffet 130 fire-akslede og 190 to-akslede godsvogner pluss en del spesialgodsvogner. Et betydelig antall godsvogner er i bestilling ved årets utgang for levering fra private vognbyggere og egne verksteder.

Av personvognmateriell ble det i 1972 levert 16 sittevogner og 5 kafeteriavogner.

Innenfor den elektrotekniske sektor fortsatte utbyggingen av CTC-systemet, og fjernstyring av sporveksler og signaler er nå innført på i alt 1529 km av banenettet. For øvrig har virksomheten vært konsentrert om utbygging og forbedring av telekommunikasjoner og strømforsyningsanlegg.

Bildriften

Trafikken med NSB's bilruter regnet i tonnkilometer og personkilometer økte med henholdsvis 4,0 og 1,7%. Dog ble det registrert en mindre tilbakegang i antall reisende mens antall tonn gods transportert var praktisk talt uendret.

NSB overtok en mindre privat personbilrute i Akershus.

Bildriftens inntekter økte fra ca. 75 til ca. 82 mill. kroner, mens de løpende driftsutgifter steg fra ca. 66,4 mill. kroner til ca. 73,4 mill. kroner. Etter avskrivninger med ca. 9,5 mill. kroner, viste bildriften et underskudd på ca. 660 000 kroner.

Mindre anstrengt personalsituasjon i pressområdene

Det samlede personalantall i 1972 var gjennomsnittlig 19 211. Dette er en reduksjon på 232. Dette er noe mindre enn i de foregående år.

Det er nå bedre samsvar mellom personalbehovet og det personale man har til disposisjon. Det har vært nedgang i behovet, særlig i Oslo og Drammen distrikter. Det har meldt seg flere aspiranter, slik at den planlagte

rekruttering ble gjennomført omtrent som forutsatt.

Den anstrengte arbeidskraftsituasjon man tidligere har hatt i Oslo-området er også blitt noe lettere.

Avskrivningene opp med 6 millioner kroner

De årlige avskrivninger er avdrag på tidligere gitte bevilgninger og er basert på aktivenes anskaffelsesverdi og antatte brukstid. Som en følge av den nominelle økning av investeringsbeløpene, vil avskrivningene øke fra år til år. I 1972 var avskrivningene 94,2 mill. kroner. Det er en oppgang på 6,1 mill. kroner fra foregående år.

138 millioner til pensjonsordningen

I 1972 var underskuddet i Statsbanenes pensjonskasse 82 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på 2,9 mill. kroner. NSB's arbeidsgiver-tilskudd til pensjonsordningen beløp seg til ca. 56 mill. kroner, slik at de samlede utgifter til pensjonsordningen utgjorde ca. 138 mill. kroner.

Styrets virksomhet

Arbeidet med langtidsplanen for årene frem til 1980 ble slutført og forslaget overlevert til Samferdselsdepartementet den 14. februar 1972.

Styret har gjennom året vært holdt løpende orientert om det betydelige arbeid som er utført i forbindelse med organiseringen av det landsomfattende stykkgodssystem. Stykkgodsselskapet Linjegods A/S ble etablert den 15. september 1972. De avsluttende forhandlinger mellom NSB og Linjegods A/S om terminaldriften fant sted i slutten av året, og Styret har godkjent forhandlingsresultatet.

Styret har vedtatt retningslinjer for den videre langtidsplanlegging, og den oppnevnte styringskomite er kommet i arbeid.

Styret har godkjent de foreløpige bebyggelses- og trafikkplaner for Oslo Sentralstasjon.

I samsvar med stortingsbehandling av stortingsmeldingen om jernbanens fremtid er det utarbeidet et forslag til Samferdselsdepartementet vedrørende kompensasjons- og godtgjøringsordninger til NSB.

Jernbanens engasjement i lokaltrafikken er drøftet i Styret, blant annet i forbindelse med utvidet lokaltrafikk med tog i Trondheimsområdet. Styret anbefaler en sterkere innsats fra NSB's side. Saken er til behandling i Samferdselsdepartementet.

Styret er også blitt orientert om de spesielle problemer i forbindelse med nærtrafikken i Oslo-området, hvor et forhandlingsutvalg med representanter for Staten, Oslo kommune og Akershus fylke er i arbeid.

Forslag til ny målsetting og organisasjonsform for bildriften er godkjent. Det er fastslått at bedriften skal være en integrerende del av NSB's samlede virksomhet og ha som målsetting å medvirke til utvikling av hensiktsmessige kollektive trafikkopplegg. Driften skal skje på forretningsmessig grunnlag eller med tilskudd fra det offentlige etter samme regler som for andre transportutøvere. NSB's bilrute-enheter gikk inn som medlemmer av Norges Rutebileierforbund fra 1. juli 1972.

Det ble avgitt innstilling fra det nedsatte utvalg til utredning av NSB's interne informasjonsvirksomhet, og Styret har godkjent at utvalgets forslag legges til grunn for virksomheten.

Styret har vært på befaring i Mo i Rana, Bodø og Narvik og har besøkt LKAB's anlegg i Kiruna.

Det er i årets løp holdt 18 styremøter. Styret har deltatt i Jernbanerådets 3 møter i 1972.

Året 1972 var ikke minst preget av de mange vanskelige saker som henger sammen med NSB's omstilling. Styret vil gjerne uttrykke sin takk for det åpne og saklige samarbeid som har funnet sted med samarbeidsutvalg og personalorganisasjoner, og vil også takke hver enkelt som ved forståelse og god vilje har bidratt til å løse problemene.

OLE HAUGUM

OLAV ERICHSEN

KJELL WIBSTAD

PER BRATLAND

EDVARD HEIBERG

ARNE OLSEN

KLAUS KIRKNES

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har i 1972 anholdt 3 møter, hvor bl. a. styrets beretning for 1971 og for 1. halvår 1972 er blitt fremlagt og drøftet.

Etter å ha vært holdt løpende orientert både i 1970 og 1971 om arbeidet med NSB's langtidsplan fram til 1980, ble den ferdige plan forelagt rådet til uttalelse i februar 1972. Den enstemmige uttalelse som ble vedtatt, og som følger planen under dens videre behandling, konkluderer med en sterk henstilling til de bestemmende myndigheter om å følge opp de vedtatte retningslinjer for NSB's virksomhet med nødvendige bevilgninger og andre tiltak i et slikt omfang og tempo at jernbanens ledelse gis rimelig mulighet til å realisere de oppsatte mål.

Rådet har også i tiden etter at dets uttalelse var avgitt, blitt holdt ajour med tidsplanen og prosedyren vedrørende den videre behandling av langtidsplanen.

I tillegg til de saker som er nevnt ovenfor, har rådet blitt gjort kjent med og har fått anledning til å drøfte spørsmål i forbindelse med en eventuell forlengelse av Nordlandsbanen fra Fauske, organiseringen og gjennomføringen av «stykkgoodsavtalen» (Linjegods A/S) og planene om opprettelse av ekspressbussruter på langdistanser og mellomdistanser.

Styrets ovenstående beretning og den økonomiske oversikt for 1972 er drøftet av Jernbanerådet og tatt til etterretning.

ØIVIND LYNG
Jernbanerådets formann

NSB's ledende og rådgivende organer

Styret

for NSB er et kollegialt styre med beslutende myndighet. Det har 7 medlemmer med personlige varamenn, alle oppnevnt av Kongen. 1 av med medlemmene er NSB's generaldirektør og 2 av medlemmene representerer NSB's personale. Styret foretar

også ansettelse av tjenestemenn i sjefsregulativet. Kongen oppnevner formann og varaformann. Styret oppnevnes for 4 år av gangen.

Styrets medlemmer var i 1972 distriktsjef Ole Haugum (formann), adm. direktør

Olav Erichsen (varaformann), generaldirektør Edvard Heiberg, redaktør Per Bratland, konsulent Kjell Wibstad, verksmester Arne Olsen og banemester Klaus Kirknes.

Jernbanerådet

for NSB er et kontrollerende og korrektivt organ for de interesser som knytter seg til jernbanedriften. Rådet har 16 medlemmer med personlige varamenn. Stortinget oppnevner 8 og Kongen 8 medlemmer. 4 medlemmer av de kongevalgte representerer NSB's personale. Stortinget peker ut formann og varaformann blant de Stortingsvalgte.

Oppnevnt av Stortinget

Direktør Øivind Lyng, Trondheim, formann.
Økonomisjef Andreas Wormdahl,

Trondheim, varaformann.
Sivilingeniør Arne Langvik Hansen,
Mo i Rana.

Ordfører Engly Lie, Vennesla.
Trafikkinspektør Einar Haatvedt, Rjukan.
Skolesjef Kjell Rosenberg, Lillesand.
Gårdbruker Jakob Wibe, Steinkjer.
Stortingsrepresentant Sverre L. Mo,
Norheimsund.

Oppnevnt av Kongen

Kontorsjef Torstein Kuvaas, Narvik.
Banksjef Ola Mølmen, Lesjaskog.
Direktør Otto Mørch, Rena.
Byrettsdommer Haakon Steen, Stavanger.
Bygningsførerassistent Odd Røren,
Hokksund.
Forbundsformann Egil Halvorsen, Oslo.
Forbundsformann Oluf Anfinsen, Oslo.
Stasjonsbetjent Alf Myhre, Hamar.

Personalnemnda

for NSB foretar ansettelser m. v. av alt personale ved NSB bortsett fra tjenestemenn i sjefsregulativet, som foretas av Styret. Nemnda består av 5 medlemmer med personlige varamenn oppnevnt av Styret for NSB. Tre av medlemmene representerer NSB's ledelse, og to medlemmer representerer NSB's personale.

Personalnemnda hadde i 1972 følgende medlemmer:

Medlemmer som representerer NSB's ledelse:
Avdelingsdirektør O. Wessel Larsen,
formann.
Avdelingsdirektør Kåre Kristiansen.

Avdelingsdirektør A. Øhrn.
Medlemmer valgt av personalet:
Skiftekonduktør Olav Gjeltén.
Overkonduktør Karl Arnesen.

Hovedsamarbeidsutvalget

hadde i 1972 følgende medlemmer:
Generaldirektør E. Heiberg
Jernbanedirektør R. Nordén
Jernbanedirektør E. B. Olimb.
Jernbanedirektør E. Løvseth.
Jernbanedirektør B. Egeland-Eriksen.

Avdelingsdirektør O. Wessel Larsen.
Avdelingsdirektør T. Østensen.
Forbundsformann E. Halvorsen.
Forbundsformann O. Anfinsen.
Nestformann Sv. Kortvedt.
Hovedkasserer O. Habberstad.

Sekretær S. Kvilekval.
Verkstedarbeider R. Haugerud.
Overingeniør K. Authén
Generaldirektør Edvard Heiberg har vært formann og forbundsformann Egil Halvorsen nestformann.

Trafikkutviklingen

Den positive tendens i persontrafikken man har hatt de siste år, fortsatte som nevnt i Styrets beretning foran, også i 1972. Med unntak av Sørlandsbanen og Raumabanen har utviklingen på alle hovedlinjer vært gledelig. Positivt er det også at man i 1972 kunne konstatere en økning på ca. 2,5% i trafikken på lokalstrekningene.

Persontransport med privatbiler og fly hadde en mer moderat kostnadsøkning enn persontransport med jernbane i 1972. Man må derfor regne med en vanskeligere konkurranse situasjon for NSB i 1973.

For godstrafikken totalt ble det en mer moderat vekst enn man hadde regnet med. Det er betydelige variasjoner mellom de forskjellige produktgrupper. Således har transport av flis hatt en rivende utvikling. Det var en økning i disse transporter på hele 65 000 tonn eller 19% i 1972. For å dekke behovet ble det kjørt daglige spesialtog fra Solør distriktet til Moss.

Kjemiske produkter har også utviklet seg positivt med en økning på 8,3% i transportert volum. Også kraftfor og mineraliske pro-

dukter ligger vesentlig over 1971-nivået. For jern og metallvarer har man hatt en tilbakegang i antall tonn, mens transportarbeidet i tonnkilometer er økt med ca. 7%, noe som skyldes en vesentlig økning av gjennomsnittlig transportavstand.

Containertrafikken utviklet seg også gunstig i 1972. Ny containerterminal ble åpnet i Sandnes våren 1972. De forskjellige tiltak innenfor containersektoren førte til at ca. 26 000 enheter ble omlastet med NSB's containerkraner i 1972.



GODSTRAFIKK – JERNBANE, TRAFIKKTALL

	1 000 tonn			Mill. tonnkkm			Gj.sn. transportavstand		
	1971	1972*	Endr. i %	1971	1972*	Endr. i %	1971	1972*	Endr. i %
Ekspress- og stykk gods:									
– i norsk trafikk	494,0	469,8	÷ 4,9	134,9 ¹	128,3 ¹	÷ 4,9	273 ¹	273 ¹	–
– i utl. samtrafikk	28,5	29,2	+ 2,5	8,2	8,4	+ 2,4	288 ¹	288 ¹	–
Vognlaster (ekskl. malm Ofotb. og Rana Gruber):									
– i norsk trafikk	3 771,5	3 851,4	+ 2,1	1 145,5	1 160,7	+ 1,3	304	301	÷ 1,0
– i utl. samtrafikk	1 531,1	1 446,5	÷ 5,5	383,5	366,8	÷ 4,4	250	254	+ 1,6
Malm Rana Gruber	2 434,2	2 078,5	÷ 14,6	60,9	52,0	÷ 14,6	25	25	–
Sum (ekskl. malm Ofotb.)	8 259,3	7 875,4	÷ 4,6	1 733,0	1 716,2	÷ 1,0	210	218	+ 3,8
Malm Ofotbanen	19 459,5	20 620,0	+ 6,0	778,4	824,8	+ 6,0	40	40	–

* betyr foreløpig tall.
¹ Beregnede tall.

PERSONTRAFIKK – JERNBANE; TRAFIKKTALL

Billetsalg	1 000 reiser			Mill. personkm			Gj.sn. reiselengde		
	1971	1972*	Endr. i %	1971	1972*	Endr. i %	1971	1972*	Endr. i %
Enkeltbilletter m. v. ¹	14 749	14 661	÷ 0,6	1 265	1 261	÷ 0,3	85,8	86,0	+ 0,2
Billett kort	3 560	3 572	+ 0,3	68	77	+ 13,2	19,1	21,6	+ 13,1
Ukekort, halvmånedsbill. og helmånedsbilletter	10 905	11 182	+ 2,5	263	284	+ 8,0	24,1	25,4	+ 5,4
Sum	29 214	29 415	+ 0,7	1 596	1 622	+ 1,6	54,6	55,1	+ 0,9

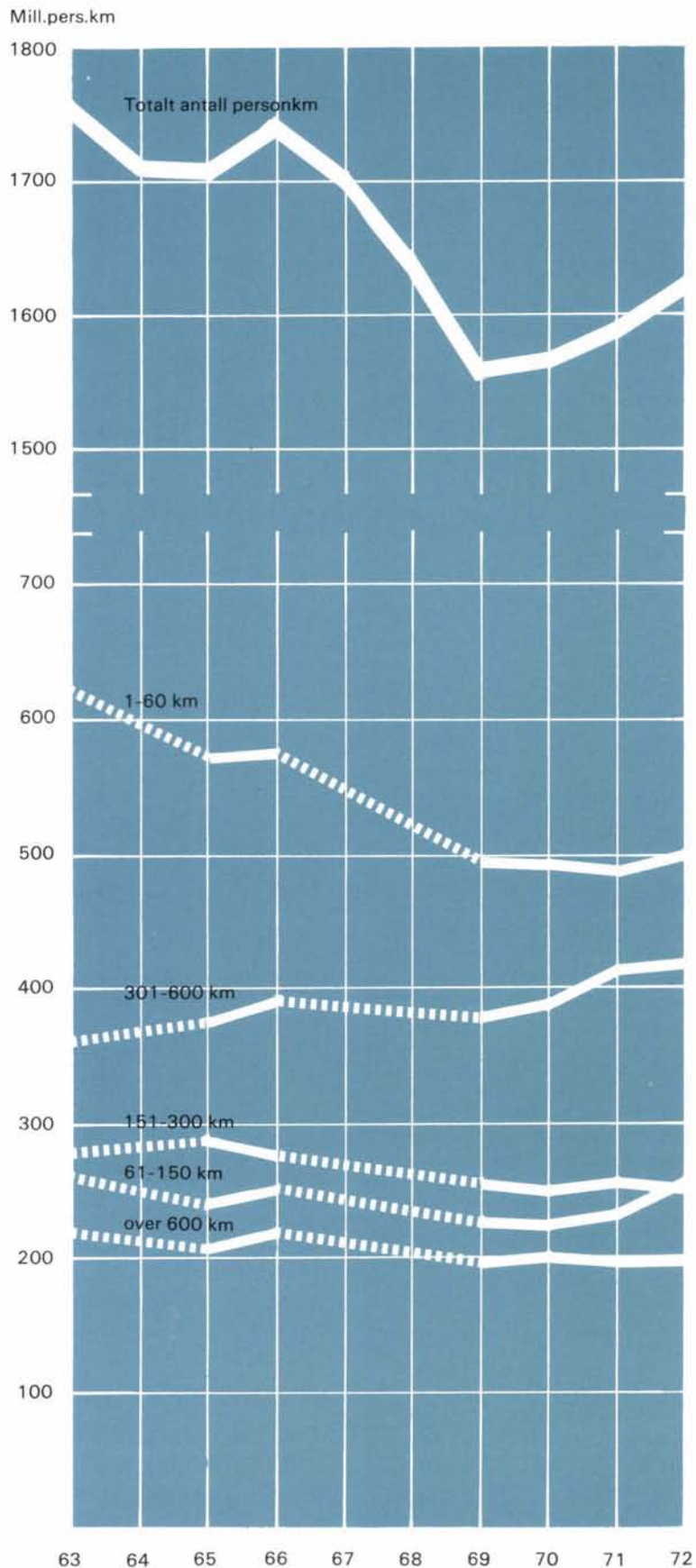
¹ Ukekort falt bort fra 1.7.1972, da halvmånedsbilletter ble innført.

Utviklingen av persontrafikken i perioden 1963–1972

På diagrammet til høyre har man vist utviklingen av persontrafikken i perioden 1963–72. Som man vil se er årene fram til 1969 preget av en nedadgående tendens, mens man i de tre siste år har hatt en mer positiv utvikling. Totalt antall personkilometer er steget fra ca. 1570 millioner i 1969 til ca. 1620 millioner i 1972. Antall reiser var ca. 29,4 millioner i 1972. Gjennomsnittlig reiselengde var 55,1 km.

Det vil fremgå av diagrammet at man har hatt den sterkeste nedgang i trafikken på de korte avstandene hvor konkurransen fra privatbilene er sterkest, men for første gang på mange år var det i 1972 en trafikkøkning også for denne avstandsgruppen. Sterkest har økningen vært i avstandsgruppen 151–300 kilometer. Dernest viser avstandsgruppen 301–600 kilometer den mest positive utvikling.

Kurvene er stiplede for de år da man har hatt et ufullstendig statistisk materiale å bygge på.



Driftsapparatet

Arbeidet med å effektivisere driftsapparatet fortsatte i 1972.

Det ble anskaffet 12 skiftetraktorer og 8 elektriske lokomotiver av type El 14 spesielt beregnet for godstransport.

Som et ledd i et program som tar sikte på en fornying av godsvognparken, ble det i 1972 anskaffet 110 4-akslede og 170 2-akslede godsvogner. Det er hittil utrangert ca. 2000 gamle og lite tjenlige godsvogner, og når programmet er gjennomført, vil man ikke ha godsvogner med glidelager i kommersiell trafikk. Etterspørsel etter godsvogner er dekket.

Utbygging av containersystemet fortsetter. Containerterminalen i Sandnes er tatt i bruk. Arbeidet med containerterminalen i Heimdal er satt i gang og er forutsatt ferdig til å kunne tas i bruk i 1973.

Flistransport i containere har hatt en rivende utvikling. For å dekke transportbehovet har man inngått avtale om leie av 100 spesialcontainere for flistransport.

Alnabru skiftestasjon er tatt i bruk. Arbeidet med skiftestasjonen i Drammen og Bergen stasjon fortsetter etter planene.

Det er foretatt betydelige omlegginger i rutene for godstogene som følge av at Alnabru sentralskiftestasjon ble tatt i bruk. Målsettingen med omleggingen har vært å gi godstogene senest mulig avgang om kvelden fra de store terminalene og med ankomst til endestasjonene tidligst mulig morgenen etter. På denne måte har man søkt å få mest mulig av godset som er opplesset om dagen framført slik at det kan stilles til kundenes disposisjon dagen etter.

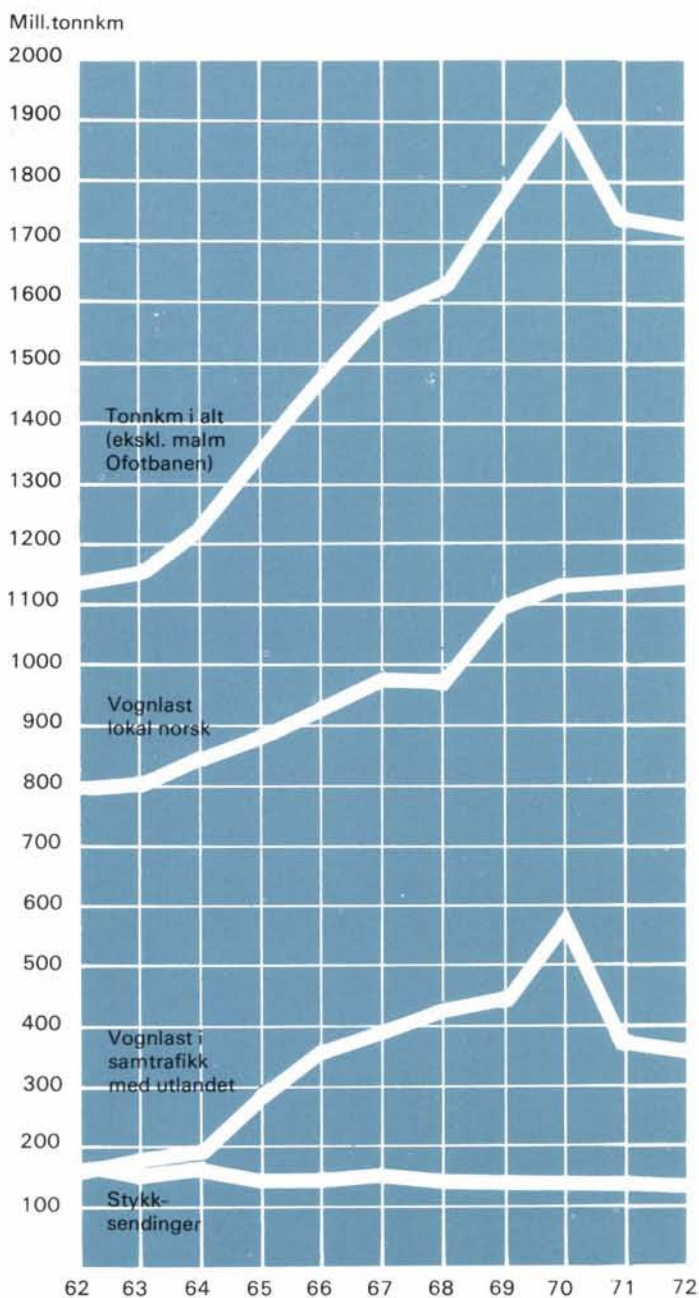
Mellom Trondheim og Oslo er kjøretiden for godstog bragt ned til 9 timer og 3 minutter. Rutene på Bergensbanen er redusert til en kjøretid på 8 timer og 15 minutter.

Godstogordningen på Dovre- og Bergensbanen er utvidet med ett togpar på hver av banene i 1972.

Tilbudet i persontrafikksektoren er bedret gjennom anskaffelse av 12 tidsmessige sittevogner og 5 kombinerte sitte- og serveringsvogner.

Det er ikke foretatt større omlegginger av persontogordningen i 1972. Et tiltak som var populært var kjøring av turisttogene «Trolltog» mellom Bergen og Oslo i sommersesongen. Rutene for togene ble lagt opp med 1 times opphold på Finse. Tilbudet vil bli gjentatt i 1973.





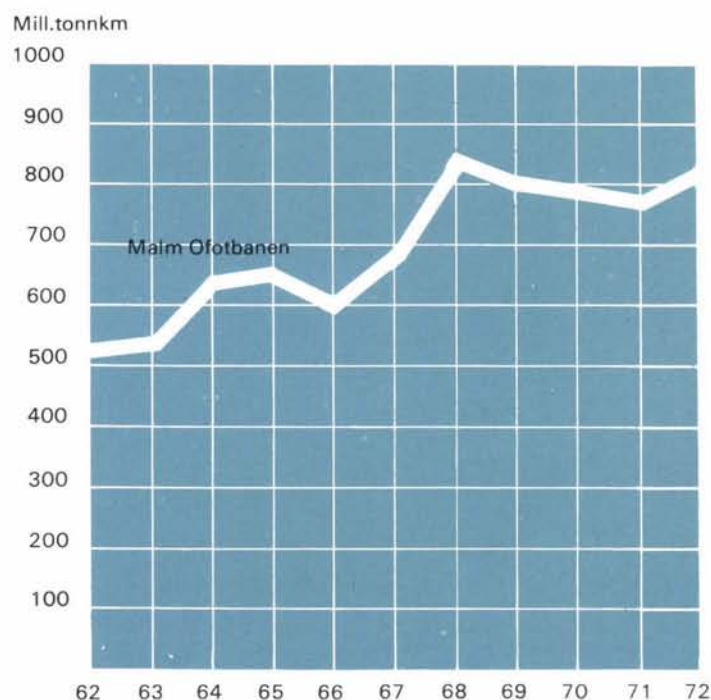
Jernbanens godstransportarbeid 1962–72

Diagrammet viser utviklingen av jernbanens godstransportarbeid i 10-årsperioden 1962–72 med kurver for avviklede tonnkilometer i alt (ekskl. malm Ofotbanen), innenlandsk vognlasttrafikk, samtrafikk med utlandet og stykkgoods. Transportutviklingen på Ofotbanen er vist i eget diagram.

Holder man malmtransportene for LKAB og Rana Gruber utenfor, viste lokal norsk vognlasttrafikk en økning på 1,3%. Malmtransportene på Ofotbanen viste en økning på 6% fra 1971 til 1972, mens det var en nedgang i 14,6% i transportene for Rana Gruber. Nedgangen må ses på bakgrunn av transportene i 1971, som var større enn vanlig.

Samtrafikken med utlandet viste en nedgang på 4,4%, noe som vesentlig skyldes at man har fått en nedgang i kubtransportene fra Sverige, som i de siste par år har vært ekstraordinært store.

Stykkgodstrafikken har vist en svakt fallende tendens gjennom perioden. I denne gruppen er regnet med innen- og utenlandske stykkgoods- og ekspressendinger.



Vedlikehold og modernisering

BANETEKNISKE ARBEIDER

Linjens tekniske standard må til enhver tid tilfredsset de sikkerhetsmessige krav og for øvrig avpasses etter de krav som stilles med hensyn til akseltrykk og kjørehastighet. De forskjellige fornyelses- og forsterkningsarbeider er også av stor betydning for et rimeligere linjevedlikehold og bedre komfort for de reisende.

Investeringer og arbeidskraft har derfor vesentlig vært konsentrert om:

Ved driftsbanene:

- skinnebyttning,
- forsterkning av svilledekket,
- bedring av pukballasten,
- helsveising,
- teleforebygging,
- økt mekanisering,
- bedre planlegging,
- bedre arbeidsmetoder.

Ved jernbaneanleggene:

- dobbeltsporet gjennom Lieråsen tunnel,
- sentralskiftestasjonen på Alnabru,
- tunnelarbeidene Oslo Ø.–V.

Driftsbanene

De planlagte forsterkningsarbeider fortsetter, og fremdriften i arbeidet med å bedre sporets kvalitet er øket spesielt på de trafikkmessig sterkest belastede baner. De største og viktigste tiltak har vært innleg-

ging av nye skinner og forsterkning av svilledekket.

Det ble lagt inn nye 40 kg's skinner på 26,2 km i Oslo, Drammen og Kristiansand distrikter, 49 kg's skinner på 11,3 km i Bergen og Kristiansand og 54 kg's skinner på 5,5 km i Narvik distrikt. Det er dessuten lagt inn brukte 35 kg's skinner på 15 km av Flåmsbanen. Det er videre på driftsbudsjettet skinnebyttet 6000 løpende meter 49 kg's skinner og 12650 l.m. 35 kg's skinner.

Helsveising av skinnegangen har gått etter planen. Det ble i alt helsveiset 101 km i 1972, slik at samlet lengde er kommet opp i 1136 km, dvs. ca. 27 pst. av banenettet.

Helsveisingen kan anses som sluttarbeidet i fornyelsen av et spor, idet sporet da er telefritt, har tilstrekkelig ballast, bra svilledekke og god befestigelse, og man har dermed også fått et spor som foruten å gi større komfort for de reisende, mindre slitasje på det rullende materiell og besparelser i vedlikeholdet, også gir større sikkerhet mot solsleng.

De teleforebyggende arbeider er fortsatt i 1972 og det er utført masseskifting på en lengde av 11,9 km og foretatt skumplastisolering på en lengde av 5,8 km. Det er foretatt løfting av linjen på 31,7 km lengde.

Videre er utført en rekke utbedringer av stikkrenner, sikring av bekkeløp og dreneringsarbeider.

Overgang til betongsviller

De større belastninger som økt akseltrykk og kjørehastighet medfører spesielt i skarpe kurver, har vist at tresvillene ikke er sterke nok. De slites for fort ned. Det må derfor anvendes betongsviller som gir en solidere skinnegang, og det er i 1972 lagt inn vel 110 000 betongsviller mot tidligere år ca. 25 000 stk. Det er inngått kontrakter med 2 firmaer på Østlandet og ett i Trøndelag om produksjon av betongsviller, og i 1973 regner man med å legge inn ca. 160 000 sviller. Bruk av tresviller reduseres betraktelig.

Det er utkjørt ialt 255 000 m³ pukk, hvorav 148 000 m³ var til erstatning av grus.

Mekanisering, Bedre arbeidsmetoder

Vedlikeholds- og utbedringsarbeider i linjetjenesten blir mer og mer mekanisert. Utstyret fornyes stadig, og i 1972 ble det bl. a. innkjøpt 2 store automatiske sporjusteringsmaskiner som både pakker og bakser sporet, 1 vibratormaskin for stabilisering av ballasten såvel innvendig i sporet mellom svillene som utenfor skinnene, og en svillebyttmaskin for innlegging av betongsviller. For snørydding i spor- og sporveksler på stasjonsområdene ble innkjøpt 4 stk. sporvekslensere. For nødvendig transport av tungt anleggsmateriell og hullastere ble anskaffet 2 stk. lastetraktor-



Effektive metoder for innlegging av betongsviller er under stadig utvikling.

tilhengere. Baneavdelingens maskinpark består nå av 68 større skinnegående arbeidsmaskiner.

Det er gjort nye fremstøt for bedring av arbeidsmetodene. For innbytting av betongsviller har man i år forsøkt 4 metoder som har gitt verdifull erfaring for videreutvikling på dette område.

Vegetasjonskontroll, vern om naturmiljøet

Det er i alt 530 større og mindre grøntanlegg å vedlikehold i de forskjellige landsdeler. Ca. 50 da. nye anleggsområder er tilsådd med gress, og videre er det plantet ca. 2500 forskjellige trær og busker.

Av jernbanens totale sporlengde ble 1550 km spor og ca. 2050 da. stasjonsarealer behandlet jordherbisider, og ca. 900 km jernbaneskrånninger og ca. 200 da. gressarealer er behandlet med selektive herbisider for utrydding av uønsket vegetasjon.

Bruk av plantevernmidler har stor estetisk og økonomisk betydning og skjer etter godkjente prinsipper utarbeidet av Statens myndigheter.

Bruer

Vedlikehold og fornyelse av de ca. 3000 større og mindre bruene med samlet lengde på ca. 30 km ved vårt linjenett, pågår etter bestemte planer. En stor del av bruene er gamle og fyller ikke dagens krav til bæreevne. Et annet forhold er at et stort antall av de eksisterende veiunderganger er for smale og har for liten fri høyde. Selv om dette først og fremst er et veiteknisk problem, innebærer det for NSB et sikkerhetsproblem, idet mange av undergangene er meget utsatte for påkjørsel med biler, og vi har en rekke eksempler på at slike påkjørsler har ført til alvorlig skade på selve brua og på jernbanesporet.

Med dagens metoder for sporvedlikehold er det også en ulempe at sporet over bruene ikke er utført med gjennomgående ballast. Dette gjelder særlig de mindre bruene som opptrer i størst antall, og ved fornyelse av disse blir det derfor tatt sikte på å anvende prefabrikerte betongelementer, som gir en større sikkerhet ved eventuell påkjørsel av bil og mulighet for å kunne legge sporet i ballast også over bruene.

Stålbruer med noe større spenn bør også utføres med ballasttraug, og normaltegninger for en del typer er under forberedelse.

De stålbruer som heretter bygges, forutsettes levert i varmforsinket eller sprøyteforsinket utførelse for mest mulig å redusere det fremtidige vedlikehold.

De største arbeidene har i år vært konsentrert om:

Bygging av ny dobbeltsporet jernbanebru over Nidelva ved Brattøra i Trondheim.

Brua, som har en samlet lengde på ca. 190 m med 6 faste spenn og 1 klaffespenn over seilløpet med fri seilbredde på 24 m, ble åpnet for trafikk på begge spor 8.12.1972.

Ved Kongsberg er bygging av ny undergang for E 76 fullført.

I forbindelse med sporomlegging ved Gulsvik er bygget en ny undergang ved Kittilsviken.

Ny bru over Flisa elv er under montering.

Videre er bygget en del mindre over- og undergangsruer.

Kurveutrettinger m. v.

De tallrike skarpe kurver ved vårt banenett er flaskehalsen i bestrebelsene på å øke kjørehastigheten. Kurveutrettinger er imidlertid meget kostbare og arbeidskrevende

og bevilgningsmessige grunner tillater bare minimale tiltak.

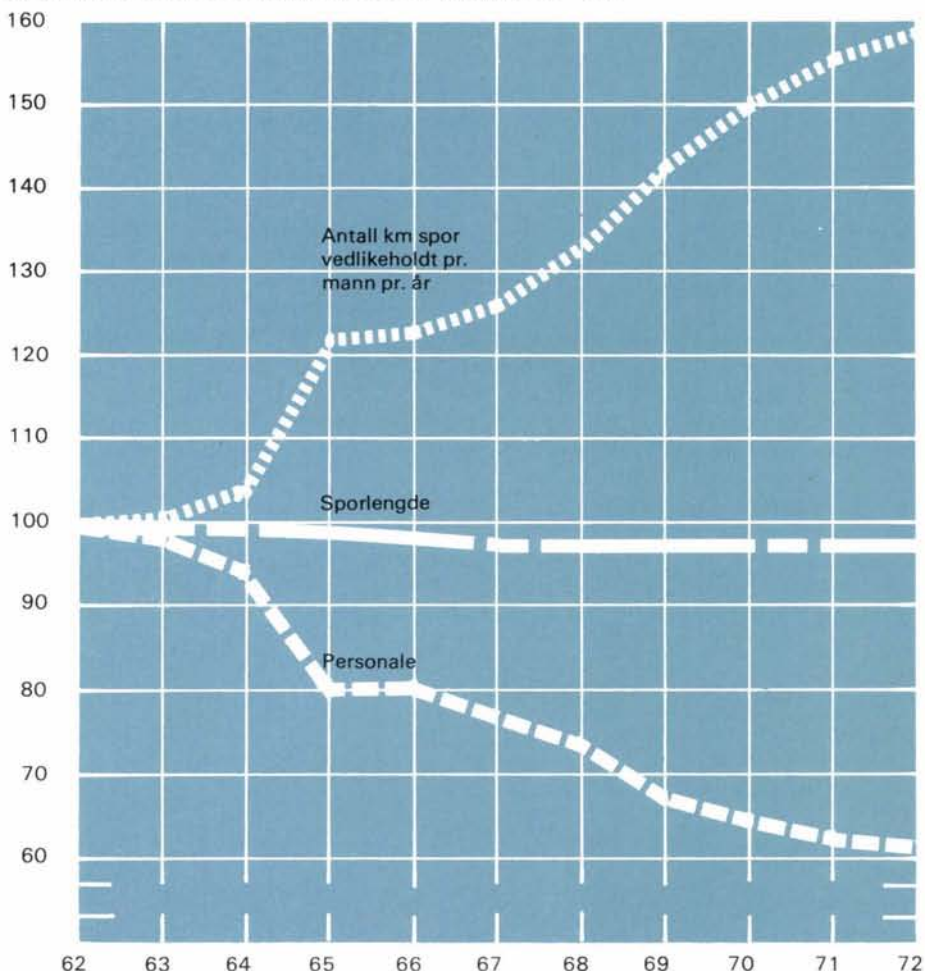
Et rasjonelt økonomisk samarbeid med Statens Vegvesen har gjort det mulig å utføre en viktig linjeomlegging ved Gulsvik på Bergensbanen, et linjeparti med rasfare og skarpe kurver.

Den nye trasé på 1,5 km ble åpnet 18.12.72 og er ført gjennom en 1002 m lang tunnel.

Den gamle jernbanetrasé skal Vegvesenet overta til veiomlegging. På Vossebanen er en vel 1 km lang linjeomlegging ved Fossmarkli gjort ferdig, og 4 skarpe kurver og 5 svake støttemurer er eliminert.

Mellom Losna og Fåvang på Dovrebanen er det foretatt en linjeomlegging som helt har eliminert faren for steinsprang mot linjen fra den bratte Årneslia.

Produktivtetsutvikling for linjevedlikeholdet Basis 1962 = 100



Produktivtetsutviklingen for linjevedlikeholdet er uttrykt ved å beregne antall km vedlikeholdt spor i forhold til antall mann som er beskjeftiget med dette arbeid. Produktivtetsøkningen har vært 4,6% pr. år den siste 10-årsperioden.

Etter en større utglidning ved Blaker st. på Kongsvingerbanen er det utført et omfattende arbeide med erosjonsbeskyttelse langs Glomma i en lengde av 700 meter.

Geoteknisk forskning ved NSB i 50 år
Geoteknisk kontor ved NSB kunne i 1972 se tilbake på 50 års virksomhet.

Store jernbaneulykker som følge av jord-skred ved de svenske jernbaner i begynnelsen av dette århundre hadde tvunget frem behovet for systematiske grunnundersøkelser og sikringstiltak mot grunnbrudd i vårt naboland.

NSB fikk ansatt sin første jernbanegeolog i 1922.

Det er vel kjent at vårt lands topografi med bratte fjell langs daler gjør det kostbart å bygge jernbaner. Det er mindre kjent at våre løsavleiringer er noen av de svakeste og minst bæredyktige i verden. Den delen av landet som er tettest befolket, områdene rundt Oslofjorden og Trondheimsfjorden og en stor del av kyststripen ellers i landet, er byggegrunn av bløt leire, og denne leire er ofte av typen *kvikkleire*.

Kvikkleire er karakterisert ved at den kan bære en viss belastning i uforstyrret tilstand, men ved omrøring av rystelser blir den flytende.

I sin 50-årige virksomhet har jernbanens geotekniske kontor utført et systematisk forskningsarbeid med å kartlegge grunnen langs jernbanens trasé. Det er utført arbeider for å redusere faren for skred og utglidninger som kunne true jernbanens sikkerhet. Ved nyanlegg er fundamenteringen av linjen planlagt på grunnlag av geotekniske vurderinger og på gamle linjer er det i løpet av disse 50 år foretatt systematisk forsterk-

ning av underbygningen, for å oppnå en telefri linje og stabil skinnegang.

Takket være et utmerket samarbeid mellom det geotekniske fagkontor og et våkent og ansvarsbevisst linjepersonale har uhell ved skred og utglidninger hittil kunnet begrenses til praktisk talt bare materielle skader.

Bygninger

Brakerøya stasjonsbygning stod ferdig ved årsskiftet og vil bli tatt i bruk ved åpning av dobbeltsporanlegget Oslo–Drammen. På Bondivatn er bygget to leskur etter et prinsipp med prefabrikerte betongelementer. Systemet er under bearbeidelse for anvendelse på ubetjente stasjoner. På Movatn vil et leskur bli bygget etter samme bygge-måte.

Utbyggingen av CTC fortsetter og på Østfoldbanen er relehus for Ski, Ås og Vestby ferdige.

Stykkgodsterminal for Bergen er ferdig prosjektert og anbudene på 1. byggetrinn, som omfatter 3 500 m² godshusflate, er godkjent.

Prosjektering av Biltransports verksted- og garasjebygning på Alfaset er ferdig og bygget vil bli oppført i 1973.

Ombygging av Bergen stasjonsbygning vil bli påbegynt i nærmeste fremtid.

Av nye prosjekter har vi ommindredning av Lillehammer stasjon, Honefoss stasjon og verksted med velferdsrom for elektropersonalet i Sarpsborg.

På Korsjø og Bestum er hybelbygg under prosjektering for tilsammen 60 hybler.

Jernbaneanleggene

Det er fortsatt to jernbaneanlegg i gang –

Drammenbanens dobbeltsporanlegg Asker–Brakerøya og Oslo Sentralstasjon.

Etter at gjennomslag i den 10,7 km lange dobbeltsporede Lieråsen tunnel fant sted høsten 1971, har arbeidene i 1972 konsentrert seg om fullførelsen av de omfattende sikringsarbeider i tunnelen, omlegging av spor og sporveksler på Asker og Brakerøya stasjoner samt bygging av ny stasjonsbygning med relehus og plattformer på Brakerøya.

Ved årsskiftet var det ene spor gjennom tunnelen skinnelagt og knyttet til sporene på begge sider, slik at midlertidig anleggskjøring kunne opprettes gjennom tunnelen. Åpning for ordinær drift er forutsatt til 3.6.73.

Ved Jernbaneanlegget, Oslo Sentralstasjon, er sentralskiftestasjonen på Alnabru fullført etter planene, tatt i bruk og overlevert driften. Videre er det på Alnabru-området utført planerings- og dreneringsarbeider for vognlaststasjonen samt opparbeidelse av veiforbindelse.

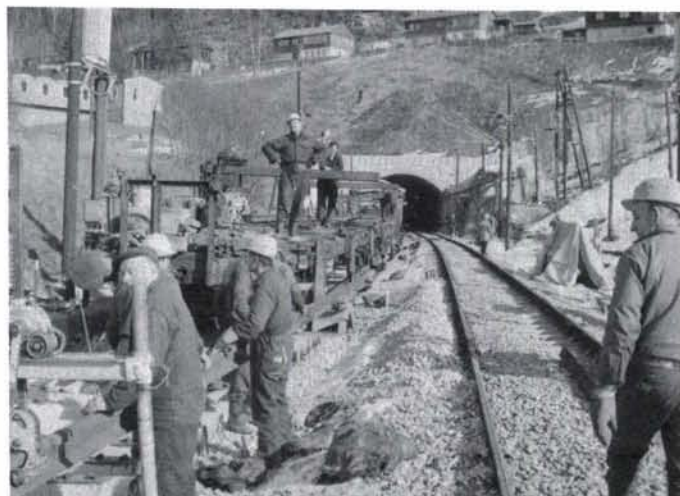
På den nye jernbanetunnelstrekningen øst-vest under Oslo fortsetter arbeidene på parsellen Thune-Abelhaugen, hvor den meget vanskelige kryssing med Bygdø Allé's forlengelse har pågått mesteparten av året.

Transporttunnelen fra Kronprinsensgate mot Abelhaugen stasjon er ferdigsprenget i løpet av året, og det er likeledes utført to kortere oppfaringstoller i Abelhaugen stasjon. Sprengningsarbeidene for Abelhaugen stasjon – som skal utføres i NSB's egen regi – forutsettes påbegynt våren 1973.

I Studenterlunden er arbeidene på «fellesstrekningen» påbegynt med utgraving og nedsetting av slissevegger m. m. Dette er et fellesprosjekt med Oslo kommune og



Prøver av grunnen tas med stempelbor.



Avsluttende arbeider i Lieråsen tunnel har vært utført i 1972.

med kommunens tunnelbanekontor som byggherre.

På Oslo Ø's område er arbeidet med den dobbeltsporede driftstunnel til Lodalen påbegynt.

ELEKTROTEKNISKE ARBEIDER

Sikringsanlegg

I 1972 ble automatisk linjeblokk og CTC-anlegg tatt i bruk på strekningene Ski–Moss, Hakadal–Roa og Porsgrunn–Nordagutu. CTC-anlegg ble tatt i bruk på strekningen Oslo Ø–Lillestrøm og Løenga–Alnabru.

Utbygging av automatisk linjeblokk og CTC-anlegg er igang på strekningene Moss–Sarpsborg, Roa–Hønefoss og Høksund–Hønefoss.

Av større sikringsanlegg er nytt anlegg i Bergen tatt i bruk. Nye anlegg ved Drammen stasjon og Hønefoss stasjon er under arbeid.

Sikringsanlegget ved Sundland skiftebanegård og det nye sikringsanlegg for Trondheim stasjon er under planlegging.

Teleanlegg

I 1972 ble det lagt ferdig en 30 pars kabel på strekningen Ski–Moss som første etappe av et nytt kabelanlegg for strekningen Ski–Kornsjø.

På strekningen Lassemoen–Grong ble det lagt en 14 pars kabel. Dette anlegg avslutter kabelanlegget Mosjøen–Grong som startet i 1966.

Til sist ble kabelanlegget Skien–Valebø avsluttet med en 14 pars kabel. Her ble lagt en plastisolert kabel for å høste driftserfaring med denne kabeltype.

12-kanal bærefrekvenssystemer ble installert på strekningene Oslo–Drammen samt Tønsberg–Nordagutu som avslutning på et anlegg Drammen–Nordagutu som ble påbegynt i 1971.

I Kristiansand er det installert en 380 nummer automatsentral som erstatning for en sentral installert i 1939.

En 30 nummers automatsentral er videre installert i Tangen omformerstasjon, og en manuell sentral i Sira omformerstasjon.

Blokktelefonanlegg er montert på CTC-strekningene Hakadal–Roa, Ski–Moss og Porsgrunn–Nordagutu.

Utbyggingen av radio for Alnabru Sentralskiftestasjon fortsatte i 1972 med installasjoner for skiftetjenesten med 6 basisstasjoner, 21 lokalstasjoner og 9 bærbare radiosett.

Videre er det for Stavanger distrikt anskaffet 3 radiostasjoner for vedlikeholdstje-

nesten og for Bergen stasjon 3 mobile stasjoner for bildriften.

Av telefonforsterkere er installert 16 stk. i langlinjer som inngår i den nye automatsentral Kristiansand, samt 4 forsterkere i Flornes stasjon på Meråkerbanen for bedring av telefonsamband til Sverige.

Anlegg for elektrisk banedrift

Rombak omformerstasjon har fått den første av to transportable omformere med ytelse 10 MVA, slik at stasjonen nå har kunnet overta matingen av Ofotbanen i sin helhet. Jernbanens transformatorstasjoner ved Kattegat og Narvik kunne dermed nedlegges.

I byggingen for Narvik transformatorstasjon planlegges nytt koplingsanlegg med brytere etc. for linjen og stasjonsområdene i Narvik. Utstyr for dette er bestilt. For nevnte koplingsanlegg samt en del kontaktledningsbrytere på Ofotbanen er det bestilt utvidelser av de bestående fjernkontrollanlegg.

Fjernkontrollutrustning for Tangen omformerstasjon er satt i drift. Omformerstasjonen og kontaktledningsbryterne på den tilhørende banestrekning er nå fjernkontrollert fra Fron omformerstasjon, som dermed har overvåkingen av alle elektriske drevne banestrekninger i Hamar distrikt.

Arbeidet med fornyelse av kontaktledningsanlegget mellom Skøyen og Sandvika har pågått, likeledes arbeidet med bygging av kontaktledningsanlegg på den nye banestrekning Asker–Brakerøya.

Ved Eidsvoll, Årnes og Rygge er det satt i drift sonegrensebrytere for automatisk oppdeling av kontaktledningsanlegget ved feil.

Montering av egne returledninger for bane strøm på en rekke stasjoner i Oslo distrikt er på det nærmeste slutført.

På strekningen Tangen–Trondheim har man installert utstyr for nødfrakopling av kontaktledningsspenningen.

Slikt utstyr er planlagt innført på de øvrige elektrifiserte banestrekninger.

TREKKRAFT OG VOGNER

Anskaffelse av moderne trekkraftmateriell har vært gitt høy prioritet også i 1972, og i alt ble det levert lokomotiver og skiftetraktorer for 45,6 mill. kr.

Moderniseringen av vognparken har fortsatt ved anskaffelse av personvognmateriell for 17,8 mill. kr. og godsvognmateriell for 37,8 mill. kr.

Trekkraft

Leveransen av trekkraftmateriell gikk ikke helt etter det oppsatte program, da det oppsto visse forsinkelser for leveransen av de

bestilte 6 stk. dieselskiftelokomotiver type Di 2. Ingen av disse ble levert i 1972. 1 stk. diesel skiftetraktor har også fått forsinket levering. Det ble levert 8 elektriske lokomotiver av type El 14, 11 diesel skiftetraktorer av type Skd. 220 c samt 1 dieseldrevet roterende snøplog.

I årets løp er det utrangert 9 elektriske lokomotiver og 1 skiftetraktor type Skd. 215.

Pr. 31.12.1972 besto NSB's trekkraftpark av 162 elektriske lokomotiver, 83 diesellokomotiver, 187 skifte- og revisjons-traktorer, 114 elektriske- og 60 dieselmotorvogner.

Leveringsprogrammet for trekkraftmateriell bestilt før årets utgang, omfatter 29 aggregater. Dette materiell vil i sin helhet bli levert av norske industribedrifter og egne verksteder.

Følgende materiell er i bestilling:

– 2 elektriske lokomotiver type El 14 leveres i 1973.

– 6 diesel skiftelokomotiver Di 2. Herav skulle 4 vært levert i 1972. Samtlige leveres i 1973.

– 1 diesel skiftetraktor type Skd. 220 c (for-sinket levering).

Nevnte materiell blir levert forberedt for automatisk kopling bortsett fra et lokomotiv av type El 14.

– 20 elektriske motorvogner type 69. Av disse skal 10 leveres i 1974 og 10 i 1975.

På trekkraftmateriellet har man i gang diverse ombygninger, moderniseringer og konstruksjonsforandringer bl. a. med sikte på å øke driftssikkerheten og redusere vedlikeholdsomkostningene. I forbindelse med innføring av automatisk kopling er arbeids-



Bærbart radioutstyr i bruk på Alnabru

tegninger for lok.parken under utarbeidelse – og prøveinnbygging fortas på et lokomotiv av hver type.

Personvogner

I løpet av 1972 ble levert 16 personvogner litra B3 med liggestoler og 5 kombinerte sitte- og kafeteriavogner litra BR (selvbetjening).

Personvognparken pr. 31.12.72 består av 988 vogner. Herav er 618 stålvogner og lettmetallvogner. Av den samlede vognpark er 39,8% over 35 år.

Av eldre trevogner ble det utrangert 12 fire-akslede og 2 to-akslede vogner. 3 fire-akslede vogner ble overført til internt bruk. Trevognene utgjør nå 37,4% av vognparken.

Følgende materiell var i bestilling ved utgangen av 1972.

- 20 styrevogner av lettmetall for motorvogn type 69 for levering i 1974 og 1975.
 - 5 kombinerte person- og konduktørvogner litra BF1 for levering i 1973.
 - 1 personvogn litra B3 for levering i 1973.
- I våre egne verksteder er under forberedelse ombygging av 2 eldre personvogner til:
- 1 utstillingsvogn for levering i 1973.
 - 1 konferansevogn for levering i 1973.

Godsvogner

Det ble i 1972 levert 337 godsvogner, hvorav 217 fra NSB's egne verksteder og 120 fra private vognfabrikker. Vognene var av følgende typer:

189 to-akslet plattformvogner, 129 boggiplattformvogner, 3 pulvertransportvogner med trykklufttømming, 5 pulvertransportvogner med bunntømming, 11 bunntømmingsvogner og i tillegg 30 interne vogner (sidetippvogner).

I egne verksteder ble dessuten en del mindre kurante vogntyper bygget om til mer hensiktsmessige typer (bl. a. 48 flisvogner).

Det er videre levert 1 pulvergodscontainer, 20 isolerte containere, 2 flak og 50 fliscontainere (de sistnevnte på leiebasis).

Godsvognparken pr. 31.12.72 består av 9.531 vogner. Containerparken pr. 31.12.72 består av 186 containere. Det ble utrangert 313 gamle og ukurante godsvogner, 52 vogner ble overført til internt bruk.

Følgende materiell var i bestilling pr. 31.12.72:

- 25 bunntømmingsvogner
- 504 Kbps-vogner (2-aksl. plattformvogner)
- 200 Os-vogner (2-aksl. plattformvogner)

- 29 sidetippvogner
- 2 pulvertransportvogner
- 20 boggitankvogner
- 40 isolerte containere
- 1 målevogn (for internt brukt)
- 30 flak (anskaffes på leiebasis)
- 50 fliscontainere (anskaffes på leiebasis).

Verkstedene

Til investeringer i bygninger, maskiner og annet teknisk utstyr i verkstedene er det anvendt 4,4 mill. kr.

Av verkstedutstyr anskaffet i 1972 vil en nevne:

- 6-spindlet automatisk dreiebrenk til Verkstedet Grorud
- radialbormaskin til Verkstedet Grorud
- fjærbladvalse til Verkstedet Sundland
- produksjonsdreiebrenk til Verkstedet Sundland
- utbalanseringsmaskin til Verkstedet Marienborg
- horisontal bore- og freseverk til Verkstedet Marienborg.

I Gamlestallen, Lodalen ble det innredet og tatt i bruk et midlertidig verksted for mindre reparasjoner av personvogner.

På Alnabru Sentralskiftestasjon ble et lite verksted for mindre reparasjoner av godsvogner ferdigbygget og tatt i bruk.

Etter at disse verksteder var tatt i bruk ble verkstedet i Bispegt. 12 nedlagt den 1.7.1972.

Ved NSB's 9 verksteder for vedlikehold av rullende materiell, var det ved årets slutt beskjeftiget 2 329 personer, administrasjonspersonalet medregnet.

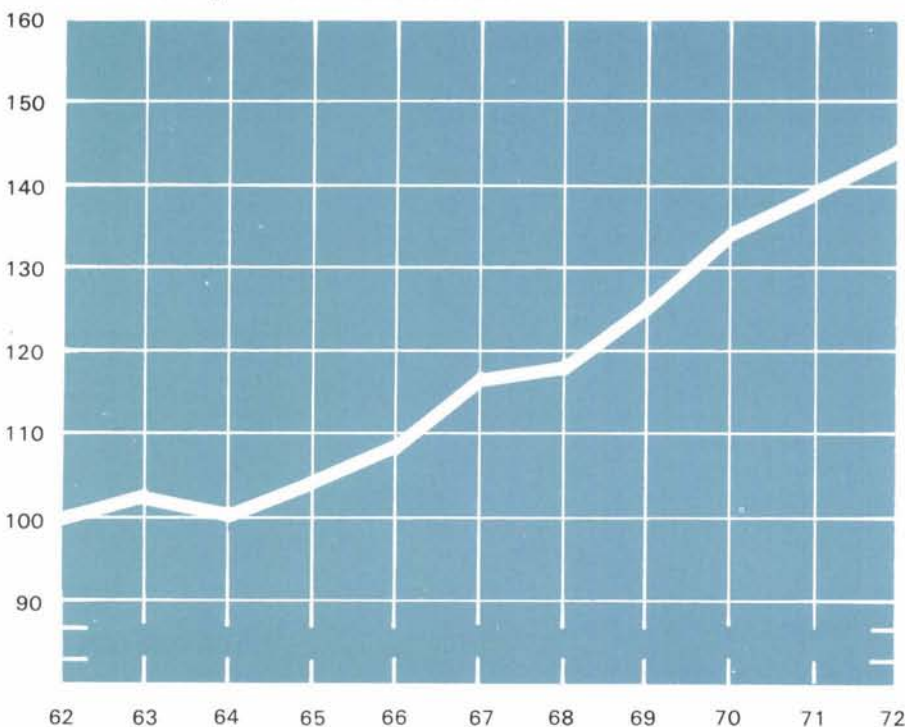
Personaltallet gikk ned med 49 mann i årets løp.

Utgifter til vedlikehold av rullende materiell samt drift og vedlikehold av verkstedanleggene beløp seg til 134,5 mill. kr. Av beløpet var 80,6% personalutgifter.

Av sekundære oppgaver har verkstedene reservedelproduksjon og forskjellig arbeid for andre fagavdelinger og private.

Dessuten foregår det fortsatt en betydelig egenproduksjon av rullende materiell som er gjort mulig ved arbeidskraft som er blitt overtallig i vedlikeholdssektoren på grunn av ytterligere rasjonaliseringstiltak.

Produktivitetsutviklingen for verkstedene. Basis 1962 = 100



Økende antall kjørte km for hver time som brukes til vedlikehold av det rullende materiell, er et utslag av rasjonaliseringen i verkstedene. Diagrammet viser effektivitetsutviklingen beregnet på dette grunnlag. Økningen var 3,1% fra 1971 til 1972 og gjennomsnittlig for 10-årsperioden 3,7%.

Økonomisk oversikt

Inntekter.

NSB's samlede inntekter økte med 70,2 mill. kroner (7,9%) i forhold til 1971, og kom opp i 963,3 mill. kroner.

Inntektene av persontrafikken steg med 22 mill. kroner (8,1%) og kom opp i 291,6 mill. kroner.

Inntektene av godstrafikken (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde 461,4 mill. kroner som er en økning på 24,6 mill. kroner (5,6%) fra foregående år.

Malmtrafikken på Ofotbanen ga en inntekt på 74,9 mill. kroner. Dette er en økning fra 1971 på 12,7 mill. kroner. Transportene på Ofotbanen er igjen kommet opp på et normalt nivå etter svikten i siste halvdel av 1971 og de første måneder av 1972.

Utgifter.

NSB's driftsutgifter kom i 1972 opp i 1142,1 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på 74,3 mill. kroner (7%). Utgiftene fordeler seg med 929,0 mill. kroner på personalutgifter og 213,1 mill. kroner på saksutgifter.

Sammenliknet med 1971 gikk personalutgiftene opp med 73,7 mill. kroner (8,6%), men viser en besparelse i forhold til vedtatt budsjett på 13,4 mill. kroner.

Av økningen i personalutgiftene skyldes ca. 53 mill. kroner økning i regulativlønn m. v. som følge av de to siste års lønnsoppgjør, og 20,7 mill. kroner økning i de sosiale utgifter.

Saksutgiftene gikk opp med 1,2 mill. kroner i forhold til 1971, men var 5,7 mill. kroner lavere enn vedtatt budsjett.

Avskrivningene beløp seg til 94,2 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på 6,1 mill. kroner og skyldes det relativt høye investeringsnivå de senere år.

Pensjonskassens underskudd økte med 2,9 mill. kroner til 82,0 mill. kroner. Økningen skyldes pensjonsjusteringene 1. mai 1971 og 1. mai 1972, men denne økning dempes ved høyere ytelser fra folketrygden.

Resultat.

Underskuddet på driften utgjorde 178,8 mill. kroner som er 4,1 mill. kroner høyere enn i 1971. Det totale underskudd ble på 355,0 mill. kroner. Det er en økning på 13,1 mill. kroner fra 1971.

Taps- og vinningskonto.

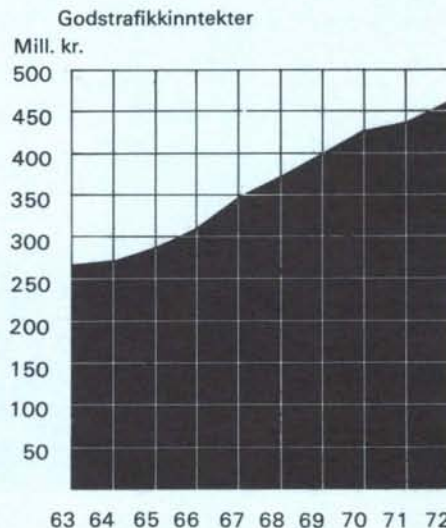
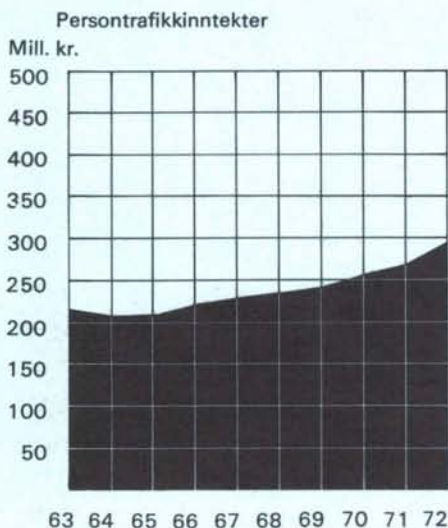
Mill. kroner

Inntekter	1971	1972	Mer, mindre (-) enn i 1971	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	269,6	291,6	22,0	8,2
Posttrafikk i postvogner og -kupeer	8,1	8,2	0,1	1,2
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	436,8	461,4	24,6	5,6
Malmtrafikk Ofotbanen	62,2	74,9	12,7	20,4
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	41,4	45,0	3,6	8,7
Inntekter ved bildrift	75,0	82,2	7,2	9,6
Sum driftsinntekter	893,1	963,3	70,2	7,9
Underskudd ¹	341,9	355,0	13,1	3,8
	1 235,0	1 318,3	83,3	6,7

¹ Herav underskudd på driften 174,7 178,8 4,1 2,3

Mill. kroner

Utgifter	1971	1972	Mer, mindre (-) enn i 1971	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon	102,0	113,3	11,3	11,1
Forråd	11,8	11,9	0,1	0,8
Bane	158,3	164,6	6,3	4,0
Elektro	67,2	75,4	8,2	12,2
Drift	532,0	542,2	10,2	1,9
Maskin	129,7	134,6	4,9	3,8
Salg	-	26,8	26,8	-
Bildrift	66,3	73,4	7,1	10,7
Fellesutgifter	0,5	÷ 0,1	÷ 0,6	÷ 120,0
Sum driftsutgifter	1 067,8	1 142,1	74,3	7,0
Avskrivninger	88,1	94,2	6,1	6,9
Pensjonskassens underskudd	79,1	82,0	2,9	3,7
	1 235,0	1 318,3	83,3	6,7



Statsbanenes balansekonto.

Tusen kroner

Eiendeler	Tusen kroner	
	Pr. 31. des. 1971	Pr. 31. des. 1972
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	2 863 602	2 998 358
Elektroniske aktiva	708 593	829 415
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	1 323 740	1 427 678
Verkstedutstyr og diverse maskintekniske investeringer	115 023	117 306
Diverse aktiva	15 454	19 714
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlig investeringsbevilgning:		
Ulrikkentunnelen:		
Lånemidler	50 000	50 000
Investeringsmidler	153	153
Distriktsbidrag ¹	÷ 2 541	÷ 3 055
Salg ²	÷ 63	÷ 63
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften ³ ..	÷ 603 146	÷ 687 893
Sum jernbaner i drift ⁴	4 470 815	4 751 613
Ikke avsluttede jernbane- og elektrifiseringsanlegg	444 971	366 147
Bildrift		
Aktiva vedr. bildrift	142 368	155 675
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften ³	÷ 61 737	÷ 71 225
Sum bildrift	80 631	84 450
Anskaffelse av rull. matr. finansiert ved lån (LKAB)	—	5 964
Bratsbergbanens garantifond (bankinnskudd)	1 135	1 180
Verdipapirer	7 269	9 161
Lagerbeholdninger	123 287	127 592
Diverse debitorer	69 377	65 014
Utestående hos stasjonene	18 827	21 960
Banker	42 129	17 823
Postgiro	28 892	28 646
Kassabeholdninger	42	53
Midlertidige poster	—	5 419
	5 287 375	5 485 022

¹ Posten «Distriktsbidrag» vedrørende jernbaneanlegget Bergen – Arna–Tunestveit og omfatter innbetaling fra og med 1966.

² Posten «Salg» gjelder salg av grunn m. v. vedr. den nedlagte banestrekning Bergen–Nesttun–Arna.

³ Avskrivninger akkumulert fra og med 1961. Før 1961 hadde man et fornyelsesfond. Fornyetelser over fornyelsesfondet ble da ikke aktivert. Fra og med 1961 blir alle investeringer aktivert, og de årlige avskrivninger postert til fradrag.

⁴ Beløpene for nedlagt kapital i jernbaner i drift representerer akkumulerte verdier i nominelle kroner fra eldre tid.

Tusen kroner

Forpliktelser	Pr. 31. des. 1971	Pr. 31. des. 1972
Statens faste kapital		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m. v.	4 974 114	5 185 227
Driftens materialfond	64 461	64 461
Jernbaneanleggenes materialfond	1 766	1 766
Sum statens faste kapital	5 040 341	5 251 454
Lån vedr. anleggsaktiva		
Bergensbanens forkortelse	29 571	26 143
LKAB-lån	-	5 964
Fonds finansiert av driftsmidler:		
Bratsbergbanens garantifond	1 135	1 180
Fond til selvforsikring av sjøtransporter	809	809
Midlertidige poster	324	-
Diverse kreditorer	29 685	31 912
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	2 919	3 254
Mellomvær med statskassen	182 591	164 306
	5 287 375	5 485 022

Regnskapsførte investeringer.

	Mill. kr.	
	1971	1972
Jernbanedriften		
Linjen og bruer		
Bruer	6,8	8,9
Skinnebyutting og forsterkning av svilledekket, betongsviller . . .	28,7	28,0
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballast	13,5	8,2
Teleforebygging	6,1	4,1
For øvrig	12,5	9,9
Sum linjen og bruer	67,6	59,1
Bygninger (inkl. verkstedene)	7,5	5,7
Elektroniske anlegg		
Sikringsanlegg	19,9	16,7
For øvrig	10,9	11,9
Sum elektrotekniske anlegg	30,8	28,6
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	35,6	44,2
Personvogner	16,6	17,8
Godsvogner	31,0	31,4
For øvrig	7,7	10,0
Sum trekraft og vogner	90,9	103,4
Diverse	17,4	22,5
Sum jernbanedriften	214,2	219,3
Bildriften	12,4	13,4
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	64,3	72,4
Elektrifiseringsanlegg	10,6	÷ 0,1
Sum nye anlegg	74,9	72,3
Sum investeringer	301,5	305,0

Bildriften

Bildriftens målsetting

Gjennom de siste par år har NSB arbeidet for å klarlegge bildriftens målsetting og organisasjonsform. NSB's styre har på styremøte 16.1.73 fastslått at NSB's bildrift skal være en integrerende del av NSB's samlede virksomhet og ha til formål å medvirke til utvikling av hensiktsmessige kollektive trafikkopplegg ved å

- videreutvikle NSB's rutebildrift i områder hvor forholdene ligger til rette for at NSB påtar seg ansvaret for trafikkavviklingen,
- delta i samarbeids- og samordningsopplegg som best mulig kan forene hensynet til oppbygging av rasjonelle driftsenheter innen rutebilnæringen med behovet for sikring og styrking av NSB's totale trafikkgrunnlag,

- delta i rute- og godsutkjøring for Linjegods A/S der NSB's bildrift har naturlige forutsetninger for det,

- videreutvikle virksomheten innenfor vognlast- og containerdistribusjon, lagring m. v. i egen regi.

Driften skal skje på forretningsmessig grunnlag. Tilskudd fra det offentlige forsettes tilstått etter samme regler som for andre transportutøvere.

Organisasjonsformen

Et viktig utgangspunkt for å fremme den skisserte målsetting er etter styrets syn å styrke driftsenhetenes karakter som profitcenters. På dette grunnlag gjennomføres nå organisasjonsomlegninger.

Driftsenhetene skal i hovedtrekkene styres gjennom rammekontroller, først og fremst av økonomisk art. De lokale ledere (driftsbestyrere) skal ha ansvaret for det økonomiske resultat av driften og tillegges myndighet både når det gjelder driftsopplegg, markedsføring, personalforvaltning og andre administrative gjøremål. Ansvarsrådet nødvendigvis en direkte tilknytning til et høyt nivå i administrasjonen. Med utgangspunkt i den generelle organisasjonsform som NSB sikter mot, innebærer dette at distriktsjefen blir driftsbestyrernes nærmeste overordnede.

NSB's bildrift er i dag på de fleste områder nær knyttet til det felles administrasjonssystem. Ønskemålet er å utnytte de stordriftsfordeler som finnes: På den annen side er det et kjent fenomen i større konsern at enkelte av de fordeler fellesdriften kan gi, blir spist opp av kostnader i saksbehandlingen og ulemper ved forsinkede beslutninger. I løpet av 1973 vil derfor organisasjons- og styringsformen bli endret slik at det blir en god balanse mellom utnyttelse av stordriftsfordeler og forenklinger ved økt delegering av myndighet.

Statsbanenes Biltransport, Oslo, som er landets største enkelt-distributør av gods, står overfor store utbyggingsoppgaver. Or-

ganisasjonsformen for denne driftsenheten, som disponerer over 100 bilenheter, vil bli nærmere vurdert i løpet av 1973. Karmøy-ruta, som hittil organisasjonsmessig har vært plassert direkte under Hovedadministrasjonen, er fra 1.1.73 innordnet under Stavanger distrikts administrasjon.

NRF medlemskap

Som et virkemiddel i bestrebelsene på samordning innen rutebilnæringen gikk NSB's bilruteenheter inn som medlem av Norges Rutebileierforbund fra 1. juli 1972. For øvrig deltar NSB's bildrift i en rekke konkrete samordningsprosjekter lokalt, både med sikte på å skape rasjonelle rutebilenheter og for å etablere et best mulig samspill mellom rutebilnæringen og andre transportformer for eksempel ved eierinteresser i Rutegods A/S.

Linjegods A/S

Etter at det ble avklart hvilke transportoppgaver NSB's bildrift ville få for Linjegods A/S, fra 1.1.1973, har det sentralt og distriktsvis vært ført forhandlinger om transportkontrakter for h. h. v. rutekjøring og distribusjonskjøring.

Det antas at engasjementet for Linjegods A/S vil representere merinntekter for bildriften, selv om kretskjøring for jernbanen samtidig faller bort.

Ved årets utgang var imidlertid ikke forhandlingene sluttført.

Rutebildriften i Norge

Ved utgangen av 1971 var det i rutebilnæringen i Norge registrert 844 bedrifter, en

nedgang på 51 fra 1970. Som ventet fortsatte saneringen av mindre selskaper. Antall selskaper med 20 eller færre vogner gikk ned med 57 mens antall større selskaper økte med 6.

På samme tid disponerte næringen ialt 9 942 vogner eller 68 fler enn året før. Økningen falt på persontrafikken idet antall vogner i godstrafikk gikk ned med 26 vogner. Vognparkens sammensetning var 7 349 busser og komb. vogner, 1 982 godsvogner og 611 tilhengere. Av beskjeftegt personale viser gruppen «sysselsatt hele året» bare en mindre endring til 13 302 personer. Antallet «beskjeftegt en del av året» økte med 117 til 3 197.

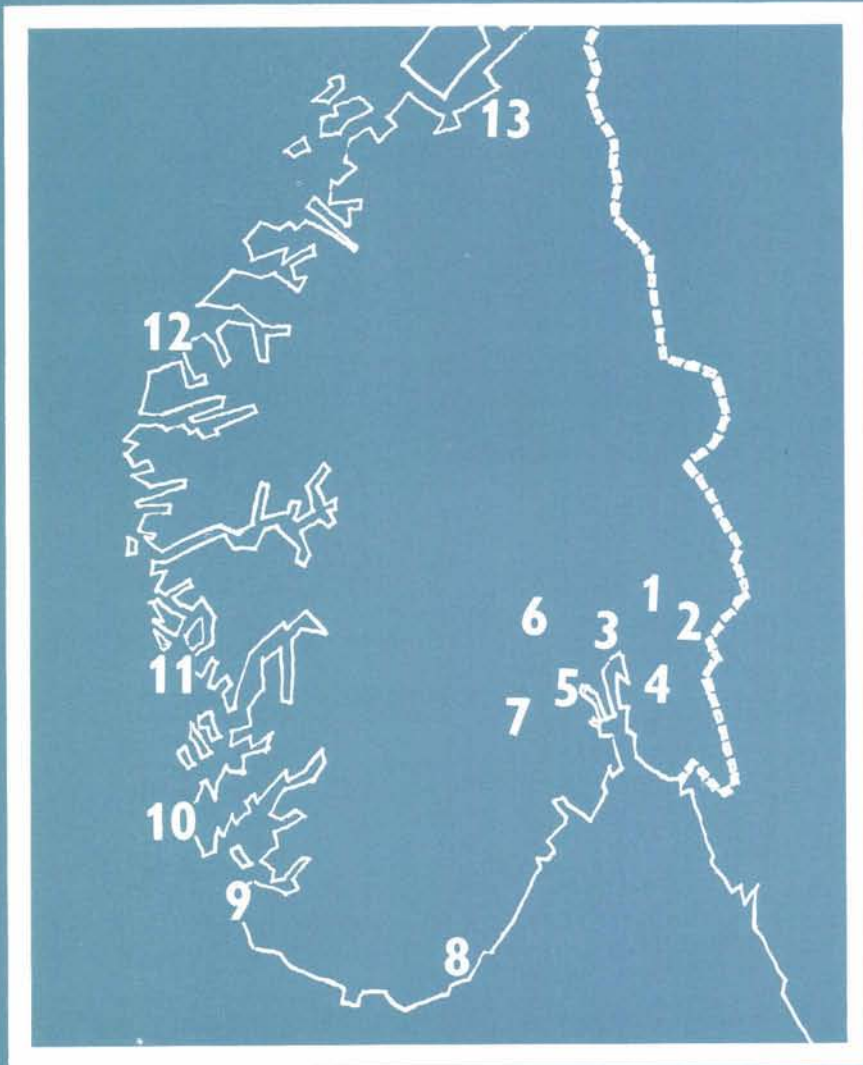
Rutebilenes driftstilbud i 1971 var 245 mill. vognkm. i persontrafikk og 75 mill. vognkm. i godstrafikk. Tallene viser noe økning i tilbudet på persontrafikksiden og en mindre reduksjon av tilbudet for godstrafikkens vedkommende. Tilbudsoøkningen resulterte i en svak oppgang når det gjelder passasjerkilometer mens derimot antall reisende gikk ned med 1,6 mill. til 321 mill. reisende. Tilsvarende tendens gjorde seg gjeldende i godstrafikken. Antall netto tonn kilometer økte, mens antall tonn gods transportert gikk ned med 0,8 mill. tonn til 4,6 mill. tonn.

Næringens inntekter utgjorde i 1971 nær 900 mill. kroner, en økning på ca. 95 mill. kroner fra 1970. Økningen fordelte seg med 75 prosent på persontrafikk og 22 prosent på godstrafikk, til henholdsvis 667,8 og 189,3 mill. kroner. I persontrafikken hvor inntektsøkningen utgjorde ca. 71 mill. kro-



NSB Biltransport overfører containere fra båt til bil til bane.

Bildriftens lokale ledere



1. Harry Amundsen,
Odalsrutene Sag-
stua, N. Odal



5. Henry Larsen,
Vestfoldrutene,
Drammen.



9. Leif Knudsen,
Stavangerrutene,
Stavanger.



10. Leif Kristiansen,
Karmøyruta,
Haugesund.

NSB's bildrift er spredt over store deler av Sør-Norge og er delt opp i enheter med lokale ledere. På denne siden viser vi skjematisk de enkelte rutesentra og presenterer de respektive lokale ledere.



2. Harald Ilaug,
Kongsvingerrutene
Kongsvinger.



3. Arne Larsen, NSB
Biltransport, Oslo.



4. Olav Frog,
Hølandsrutene,
Bjørkelangen.



6. Ola Jensen,
Krøderenrutene,
Vikersund.



7. H. Herberg,
Lägendalsrutene,
Kongsberg.



8. Gustav Bredsten,
NSB
Kristiansand.



11. Olav Tvilde
NSB Bergen.



12. Harry Myklebust,
Ålesundrutene,
Ålesund.



13. Finn Hallert,
Trondheimsrutene,
Trondheim.

ner var det skolebarnkjøringen og i noen grad rabattkortene som skaffet merinntektene. Inntektsøkningen på vanlige billetter var minimal.

Sum tilskott øket med ca. 7 mill. kroner og beløp seg til 58,1 mill. kroner i 1971.

Av næringens totale utgifter for 1971, tilsammen 983 mill. kroner, beslagla lønninger og sosiale utgifter 53 prosent eller 520 mill. kroner. Økningen fra 1970 utgjorde 95 mill. kroner og fordelte seg med 63 mill. eller ca. 66 prosent på personalutgifter. De øvrige 32 mill. kroner falt på saksutgifter og avskrivninger.

Inndekningen av utgiftene med rene inntekter, ekskl. tilskudd, utgjorde i 1971 91 prosent, hvilket er samme dekningsgrad som i 1970.

Inntektsmessig var utviklingen i persontrafikken relativt tilfredsstillende i 1972 til tross for at det ble registrert nedgang i antall reiser, sannsynligvis p. g. a. en usedvanlig mild og snefattig høst.

Inntektsøkningen skriver seg fra heving av takster og noe utvidet kjøring. Posttrafikken var også gjenstand for utvidelser. Når regnskapet viser inntektsnedgang, kommer dette av en utestående post på 276 000 kroner som først kan inntektsføres i 1973. I godstrafikken hadde man en vesentlig svikt i 1972. Inntektsoppgangen skyldes takstøkning.

Transportytelser

Antall vognkilometer utgjorde ekskl. utkjøring og henting av gods i Oslo, Bergen,

Trondheim, Stavanger og Kristiansand (i disse tjenester noteres ikke antall vognkilometer):

Den utvidede kjøring i persontrafikk skyldes ruter overtatt i 1971 og som i 1972 slo ut med helårlig drift. Nedgangen i godstrafikken har sin årsak dels i trafikkomlegging og dels i trafikksvikt. Utvidelsen i kjøring for jernbanedriften har sin bakgrunn i et fast opplegg som vanskelig kan reduseres innen ruteterminen.

Nedgangen i antall reiser kan p. g. a. manglende detaljer i statistikken vanskelig forklares på annen måte enn at føreforholdene har medført en nedgang i pendlertrafikken.

Godstrafikken målt i antall tonn gods betegner stillstand mot forutsatt økning.

Økningen i personalantallet skyldes vesentlig utvidet kjøring.

På grunn av trafikkforholdene er eldre vogner ikke blitt avskiltet og kondemnert i takt med nyanskaffelsene.

De anførte inntekter for 1972 er egentlig kr. 276.000 høyere, jfr. avsnittet «Trafikkutvikling».

Utgiftsøkningen fordeler seg med 5,9 mill. kroner eller 83% på personalutgifter og 1,2 mill. kroner eller 17% på saksutgifter. Av personalutgiftene refererer 1,4 mill. kroner seg til økt personalantall, mens 4,5 mill. kroner skyldes endrede tarifforhold.

Finansiering og tilbakebetaling av investert kapital

Kapital til investeringsformål bevilges og tilføres Bildriften over statsregnskapets kap. 2451 Statsbanene, post 32.

Tilbakebetaling skjer gjennom avskrivninger etter følgende regler:

Underpost 1, Bilmateriell: det årlige avskrivningsbeløp settes lik 1/8 av sum anvendt siste 8 år.

Underpost 2, Verkstedutstyr: det årlige avskrivningsbeløp settes lik 1/25 av sum anvendt siste 25 år.

Underpost 3, Bygninger: det årlige avskrivningsbeløp settes lik 1/40 av sum anvendt siste 40 år.

Underpost 4, Overtaking og igangsetting av nye bilruter, samt 9, Diverse investeringer: anvendt beløp fordeles til en av gruppene ovenfor etter en vurdering av anvendelsen.

Rentebelastning finner ikke sted.

Takster

Bildriftens takster og moderasjonsordninger varierer fra sted til sted, idet takstene prinsipielt baseres på lokale forhold.

Dessuten søkes takster m. v. tilpasset og samordnet med tilsvarende takster for andre kommunikasjonsmidler f. eks. innen vedkommende fylke.

Med unntak av et par bilruteenheter som ikke hevet persontakstene, ble det gjennomført en generell takstøkning såvel for godstrafikk som for persontrafikk i juli 1972.

Fremtidsplaner m. v.

Gjennomførte utredningsarbeider vedrørende kollektivtrafikken i Stavanger og Sandnes – som på det nærmeste er avsluttet – understreker fordelene ved sammenlutning og sanering av rutebilselskaper i området. Resultatet av dette arbeidet antas å ville berøre NSB.

I Trondheimsområdet er det oppnådd enighet om overdragelse til kommunen av det privateide A/S Trondheim Bilruter. En avklaring når det gjelder NSB's bilruter i Trondheim forutsettes å finne sted innen 1.7.1973.

I Vestfold er det ikke skjedd noen tilsvarende utvikling og den fremtidige situasjon er uklart.

Tildelte transportoppdrag for Linjegods A/S ventes å gi NSB's bildrift økte inntekter idet disse oppdrag synes å omfatte mer enn den tidligere distribusjon og kretskjøring for jernbanedriften. Avsluttende forhandlinger om denne kjøring pågår, og ventes fullført i løpet av mars 1973.



Moderne bussmaterieell er satt inn i turbilkjøringen.

Bildriften i tall

Økonomisk oversikt

Regnskapsresultat	(1 000 kr.)	
	1972	1971
Inntekter	82 200	74 986
Driftsutgifter	73 373	66 345
Driftsoverskudd	8 827	8 641
Avskrivninger	9 488	8 933
Resultat	÷ 661	÷ 292

Transportytelser

1000 km	1972	1971
I persontrafikk	18 513	18 177
I godstrafikk	3 805	4 053
I kjøring for jernbanedriften	621	605
I alt	22 939	22 835
Avviklet trafikk:	1972	1971
Antall reiser (1000) ..	18 344	18 534
Antall tonn gods » ..	308	307

Trafikkutvikling og driftsyttelser

Inntektene fordelte seg slik: (1 000 kr.)	1972	1971
	Persontrafikk	53 029
Posttrafikk	1 250	1 316
Godstrafikk, lokalt	9 575	9 440
Kj. for jernbanedr.	16 557	15 169
Andre inntekter	1 789	1 468
Inntekter i alt.	82 200	74 986

Bildriftens investeringer m. v.

Kap. 2451 post 32	1 000 kr.		
	1970	1971	1972
U.P. 1. Bilmateriell	10 078	9 575	8 829
» 2. Verkstedutstyr	33	201	75
» 3. Bygninger	1 844	1 484	1 136
» 4. Overtakelse og igangsetting av nye bilruter	234	996	3 310
» 9. Diverse	350	199	54
I alt	12 539	12 455	13 404
Avskrivninger	8 268	8 933	9 488
Akkumulert gjeld til statskassen*)	77 195	80 631	84 450

*) For uten avskrivninger føres salgssummen for avhentet materiell m. v. til fradrag under denne post.

Personale og vognpark

Antall personale i gjennomsnitt for året var følgende:

	1972	1971
I adm. og eksp.- tjeneste	93	91
I kjøretjeneste	926	903
I verksted- og garasjetjeneste	140	138
I alt	1 159	1 132

Bestand av rullende materiell pr. 31.12.

	1972	1971
Busser og komb. vogner	525	503
Godsvogner	334	328
Tilhengere	48	54
I alt	907	885

Personalet

Personalutviklingen

I 1972 var det gjennomsnittlig sysselsatt 19 211 personer ved jernbane- og bil-driften. Totalt antall personale pr. tjenestegren samt endringer fra 1971 framgår av tabell på side 00.

Tabellen viser en reduksjon i det gjennomsnittlige personalantall i 1972 på 232, mot 360 i 1971 og 632 i 1970. Denne lavere reduksjon gjenspeiler en noe mindre anstrengt personalsituasjon i endel tjenestegrupper, det vil si at en tidligere markert underbemanning er blitt redusert.

Administrasjonstjenestens personalantall viser en økning på tilsammen 43 årsverk. Økningen skyldes bl. a. at tidligere vakante stillinger er besatt og en viss styrking av bemanningen ved fagavdelingene. I distriktene er det også foretatt mindre justeringer i antallet. I Hovedadministrasjonen faller en ikke liten del av økningen på planleggings- og utredningssektoren.

Nedgangen i forrådstjenesten skriver seg ikke fra en bestemt årsak. Det er det løpende rasjonaliseringsarbeid som har gjort reduksjonen mulig. I henhold til styrevedtak skal NSB's sagbruk og impregneringsverk legges ned. I løpet av 1972 er driften ved Brakerøya Impregneringsverk helt nedlagt. Driften både ved Øieren Sagbruk og Hommelvik Impregneringsverk er blitt redusert og ventes helt å opphøre i 1973/74.

Antall gjennomsnittlig sysselsatte i Driftsavdelingen viser en nedgang på 66 årsverk. Behovet er redusert med 191. Da de fleste tiltak er satt i verk siste halvår 1972, gir det først utslag i antall sysselsatte påfølgende år. Det er nå bedre samsvar mellom behovet og det personale man har til disposisjon. Nedgangen i behovet har vesentlig gitt seg utslag i Oslo og Drammen distrikter. Den anstrengte arbeidskraftsituasjon i Oslo-området er derved blitt lettere. Det er

nå bedre tilgang på aspiranter slik at den planlagte rekruttering ble gjennomført omtrent som forutsatt.

Et forholdsvis stort antall tjenestemenn i eldre årsklasser og mange yrkesvalghemmede skaper fortsatt problemer når det gjelder disponeringen.

Personaløkningen i Bildriften har sin årsak i overtakelse av bilrute, utvidet kjøring samt at en viss underbemanning er rettet opp.

Salgsavdelingen har hatt et noe høyere personalforbruk som bl. a. skyldes opprettelse av nye reisebyråfilialer.

Ved Banetjenesten var personalforbruket i 1972 ialt 151 mindre enn i 1971. Personalnedgangen i 10-årsperioden 1962-1972 er 2263 årsverk, d. v. s. i gjennomsnitt 266 pr. år. Det har ikke vært mulig å få sesongarbeidere i den utstrekning som planlagt, men det har vært relativt god søkning av aspiranter til banetjenesten, og det er i 1972 tatt inn 52 nye aspiranter.

Elektrotjenestens personaltall er steget med 4. Det er tatt inn 25 mann til opplæring i de forskjellige elektrogrener. Selv etter at disse er opplært og kan dekke fagarbeiderstillinger vil man være i underskudd på personale.

Ved verksteddriften er reduksjonen av det totale antall personale noe mindre enn for de 2 foregående år (59 årsverk mot 93 i 1970 og 1971). De store verksteder har fått adgang til å styrke enkelte nøkkelfag ved rekruttering.

Ved rasjonaliseringstiltak har man oppnådd å få redusert personalbehovet tilsvarende avgangen.

Opplæring

Etter forutgående praktisk opplæring i distriktene har i alt 212 tjenestemenn fordelt

på 14 klasser gjennomgått Jernbaneskolens ulike aspirantkurs i 1972.

Det er holdt 2 banemesterkurs og 1 instruktørkurs for personale i lokomotivtjenesten. Det er videre arrangert introduksjonskurs for teknisk personale, kurs for nyinntatte kontorassistenter i Hovedadministrasjonen, kurs i sikkerhetstjeneste for teknisk personale samt kurs i arbeidsledelse.

Spesielle etteropplæringskurser har vært holdt for formenn i linjetjenesten, stillverkspersonale, personale i ledningstjenesten og svakstrømstjenesten.

Det har i alt deltatt 391 tjenestemenn i slike kurs ved Jernbaneskolen i løpet av året.

Utenom Jernbaneskolen har det vært holdt kurs i transportøkonomi, budsjett- og regnskapsarbeid, logistikk, språk m. v.

I samarbeid med sosialsekretærene er det lagt opp et opplæringsprogram for denne gruppen.

NSB sto som arrangør også for det andre samnordiske lederkurs. Dette ble gjennomført med 3 internatavsnitt a 2 uker. Kurset som hadde 6 deltakere fra hvert av de nordiske land, ble avsluttet 6.5.72.

Tjenestemenn fra NSB har deltatt i eksterne kurser på tekniske, økonomiske og administrative områder.

24 tjenestemenn har deltatt i kurs i vedlikehold av CTC-anlegg ved Järnvägsskolan i Ängelholm.

Det ble delt ut stipendier til tjenestemenn for å studere jernbanetekniske forhold og til språkstudier i utlandet samt til videre utdanning.

NSB har også gitt økonomisk støtte til tjenestemenn som har deltatt i kurser på sin fritid.

I 1972 ble det oppnevnt et permanent Opplæringsråd for NSB. Rådet har 6 med-



lemmer hvorav 2 fra personalorganisasjonene. Personaldirektøren er rådets formann. Rådet skal behandle prinsipielle opplæringsprosjekt og forøvrig være et konsultativt organ i opplæringsaker.

Samarbeidsutvalgene

Det har i 1972 vært 66 samarbeidsutvalg i virksomhet.

Av saker som særlig markerer seg i året som har gått, er innstillinger og utredninger i forbindelse med utarbeidelse av ny langtidspan og saker i tilknytning til stykkgodssamarbeidet.

Spørsmålet om intern informasjon har vært utredet, og innstillingen fra det nedsatte utvalg er behandlet i utvalgene.

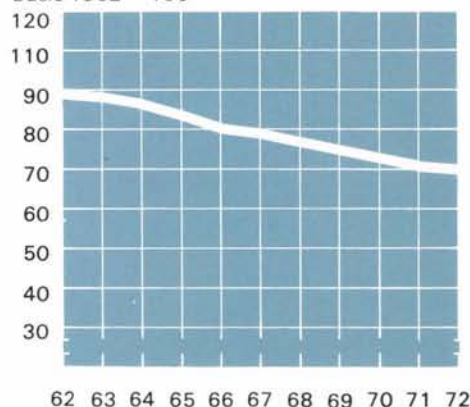
I samband med at det er 25 år siden samarbeidsutvalgene ved NSB ble opprettet, har utvalgene foretatt en vurdering av eget arbeid for å finne ut hvilken plass utvalgene og deres arbeid bør få i årene framover.

Informasjonsvirksomheten har vært viet stor oppmerksomhet. Det er i alt holdt 149 informasjonsmøter med ca. 8000 deltakere. Den systematiske informasjon gjennom arbeidslederne innen linjetjenesten er fulgt opp, og tiltaket er godt mottatt.

Til samarbeidsutvalgene er det i 1972 kommet inn 145 forslag til praktiske forbedringer. 29 forslag er belønnet. 32 forslag er tildelt premie.

Det er holdt 2 kurs for videreutdanning av medlemmer av samarbeidsutvalgene.

Gjennomsnittlig antall personale 1962-72
Basis 1962 = 100



Personale fordelt etter hovedgrupper og tjenestegrupper.

Gjennomsnittlig antall personale.

	1971	1972	Oppgang eller nedgang (+) fra forrige år
Administrasjon og forråd:			
Administrasjonstjeneste i Hovedadministrasjonen	817	850	33
Administrasjonstjeneste i distriktene	784	797	13
Administrasjonstjeneste i hovedverkstedene	134	131	÷ 3
Forrådstjeneste	229	219	÷ 10
Sagbruk og impregneringsverk	63	36	÷ 27
I alt Administrasjon og forråd	2 027	2 033	6
Drift og salg:			
Innvendig stasjonstjeneste	2 306	2 282	÷ 24
Utvendig stasjonstjeneste	3 263	3 268	5
Konduktørtjeneste	917	890	÷ 27
Lokomotivtjeneste	1 805	1 797	÷ 8
Lokomotivstalltjeneste	471	468	÷ 3
Vognvisitørtjeneste	231	238	7
Renholdstjeneste	688	672	÷ 16
Reisebyråttjeneste	109	116	7
Bildrift	1 132	1 159	27
I alt Drift og salg	10 922	10 890	÷ 32
Vedlikehold og investering:			
Linjetjeneste	2 950	2 831	÷ 119
Håndverkstjeneste	312	294	÷ 18
Maskintjeneste	85	72	÷ 13
Garthertjeneste	40	39	÷ 1
Svakstrømsanlegg	120	118	÷ 2
Sikringsanlegg	182	162	÷ 20
Elektriske baneanlegg	350	374	24 +
Sterkstrømsanlegg	103	107	4
Ladestasjoner	65	63	÷ 2
Verkstedtjeneste	2 287	2 228	÷ 59
I alt Vedlikehold og investering	6 494	6 288	÷ 206
I alt	19 443	19 211	÷ 232

Diagrammet viser personalutviklingen i perioden 1962 til 1972.

Arbeidstilsyn og vernetjeneste

I forbindelse med at Den Internasjonale Jernbaneunion (UIC) feiret sitt 50 års jubileum i 1972, ble dette blant annet markert med en verneaksjon under mottoet: «Sikkerhet kjenner ingen grenser». NSB medvirket i aksjonen med plakater, foldere, skriv til den enkelte tjenestemann og med informasjonsmøter på de større arbeidsplasser.

Det er foretatt rutinemessige vernebefaringer og yrkeshygieneundersøkelser på en del arbeidsplasser. Undersøkelser om eventuelle skadevirkninger for personalet som utfører kjemisk bekjempelse av ugress er tatt opp i samarbeid med Yrkeshygieneinstitutt.

Aksjonen for bruk av personlig verneutstyr og verneskotøy er fortsatt, og prøver på dette utstyr sirkulerer på arbeidsplassene.

Miljøvernarbeidet vil få en fremtredende plass i arbeidslivet i årene som kommer, og innpassing av dette arbeide i vernetjenesten pågår.

Skadetallene for 1972 viser de laveste tall vi hittil har hatt, både når det gjelder antall skader og fraværsgdager.

Helsetjenesten

18 bedriftsleger og 22 bedriftssykepleiere ved 20 bedriftslegekontorer har vært i virksomhet i 1972.

Det er utført 14 098 fullstendige helseundersøkelser. Hertil kommer 3 191 konsultasjoner.

Det er utstedt 324 helbredsattester for invalidepensjonister, og det er behandlet 142 tilfeller etter bedriftsulykker. Videre har bedriftssykepleierne foretatt 6 886 skiftninger av bandasjer og foretatt andre behandlinger.

Bedriftslegesjef er tilsatt i 1972.

Sosialekretærer har virket i alle distrikter, og ved alle verkstede har sosialkontaktmenn vært i virksimhet.

Kontaktutvalg for edruskapsarbeid er opprettet i alle distrikter. Jernbanepersonalets Fritidsråd består nå av 10 landsomfattende fritidsorganisasjoner.

Personalets boligbygg

I 1972 har det i Nittedal og Rælingen vært innflytting i 20 blokkeleiligheter.

Av 11 eneboligtomter som er fordelt på Ødegårdsfeltet i Rælingen, er 6 kommet igang med bygging.

På samme område er 16 rekkehusleiligheter overdratt på selveierbasis. Ved Hovedadministrasjonen og i distriktene er det tilsammen innkjøpt 60 boandeler i de stedlige boligbyggelag.

I Lillo Boligstiftelse er det overdratt 17 hybelleiligheter.

Det er fremdeles stor etterspørsel etter leiligheter i Oslo-området og særlig hybelleiligheter. Yrkes- og velferdskontoret har en venteliste på 200 tjenestemenn.

Feriestedene

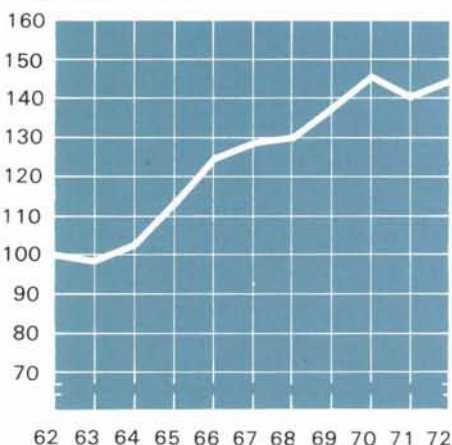
Det er i 1972 innredet 3 nye ferieleiligheter slik at det nå tilsammen er 30 leiligheter med tilsammen 164 senger.

Det er i år utleid ved Yrkes- og velferdskontoret ferieleiligheter til 370 familier med tilsammen 3010 utleiedøgn.

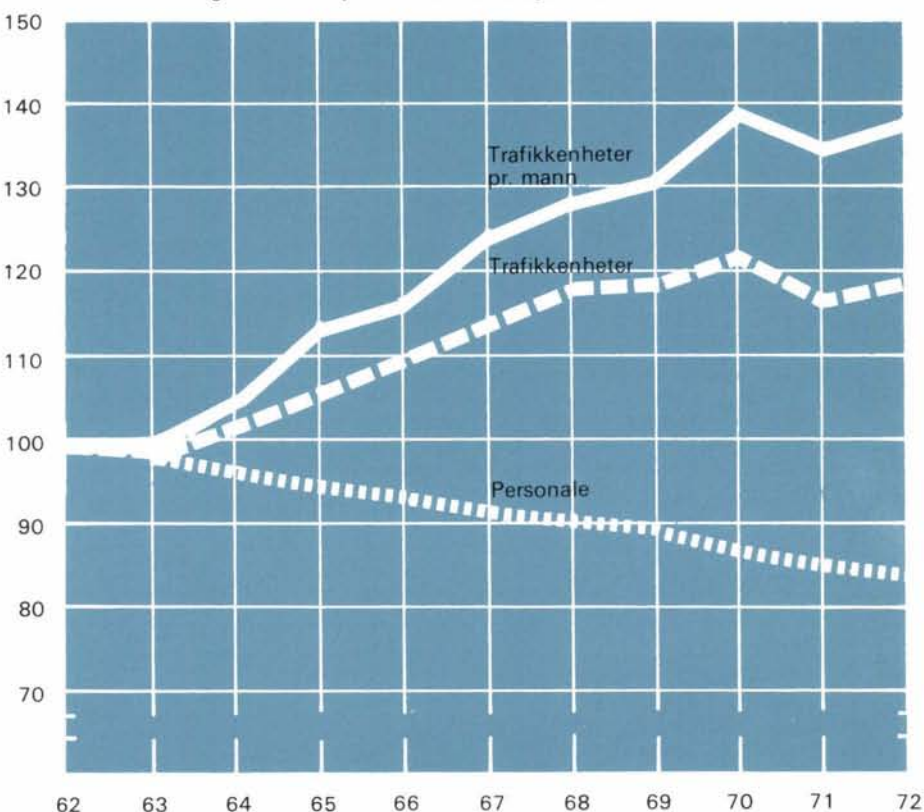
Produktivitetsutviklingen ved NSB, uttrykt ved bruttoprodukt i faste priser pr. årsverk med indeks 1962 = 100. (Bruttoproduktet er de samlede inntekter av NSB's tjenester med fradrag av utgifter til varer og tjenester som NSB kjøper av andre, men uten fradrag for avskrivninger.)

Produktivitetsutviklingen 1962-72

Basis 1962 = 100



Produktivitetsutviklingen for driftstjenesten (Drift + salg) Basis 1962 = 100



Summen av avviklede personkilometer og tonnkilometer (betegnet som trafikkenheter) er et mål for NSB's salgsprodukter. Beregner man forholdet mellom antall trafikkenheter og det personale som er direkte involvert, får man et bilde av produktiviteten i driftstjenesten. Diagrammet viser utviklingen den siste 10-årsperioden.

ALDERSFORDELING – FAST OG EKSTRA – VED JERNBANE- OG BILDRIFT PR. 31.12.1969, 1970, 1971 OG 1972.

Alder (fylte år)	1969 %	1970 %	1971 %	1972 %
16–20	2,0	1,5	2,2	3,1
21–25	4,9	4,3	4,0	4,0
26–30	4,0	4,2	4,6	5,1
31–35	6,3	5,7	5,0	4,6
36–40	10,5	9,7	8,4	7,5
41–45	15,4	14,6	14,0	13,0
46–50	21,1	21,3	20,1	19,1
51–55	18,2	19,3	20,9	21,9
56–60	11,8	13,4	14,7	15,5
61–65	5,1	5,4	5,5	5,6
66–70	0,7	0,6	0,6	0,6
	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall fast og ekstra i alt	19 499	18 872	18 502	18 349

Forsyningstjenesten

Vareforsyningen

NSB's materialbehov er i betydelig grad spesifikt for bedriften.

En stor del av kjøpene skjer ved import og etter innhenting av anbud i henhold til statens anbudsforskrifter.

Ordningen med langsiktige leveringskontrakter med uttak etter behov, søkes nytt for så mange varegrupper som praktisk mulig. For andre varegrupper søker man å legge leveringstidspunktet så nær opp til forbrukstidspunktet som mulig. For å oppnå dette kreves det et nøye samarbeid med de varebrukende avdelinger.

Innkjøpsprisene holdt seg stort sett stabile i 1972, dog med noen viktige unntak (se nedenfor). Prisstoppet i tidsrommet 7.9–31.12.72 hadde en dempende effekt.

Stål

Stor kjøpeaktivitet har gitt seg utslag i en jevn prisstigning fra 2. kvartal og ut året. Prisstigningen må også ses på bakgrunn av at prisnivået ved inngangen til 1972 var lite tilfredsstillende for stålverkene.

Olje

Olje anskaffes fortsatt sentralt gjennom Forsvarsdepartementet.

Prisene på bensin og tung fyringsolje har vært omtrent uforandret. Prisen på lett fyringsolje, som NSB i alt vesentlig benytter seg av, steg en del i løpet av året. Prisen på autodiesel falt noe mot slutten av året for straks etter å stige til omtrent samme nivå som før fallet.

Overbygningsmateriell

Anskaffelsene av overbygningsmateriell preges nå av overgangen til spennbetongsviller med Pandrol skinnefeste. I 1972 ble det levert ca. 120 000 spennbetongsviller. Nyanskaffelse av vanlige tresviller er opphørt. Det er ikke kontrahert skinner i 1972 utenom et mindre parti (ca. 1 300 t) til Ofotbanen.

Elektrisk materiell og utstyr

Forsyningssituasjonen for elektrisk materiell og utstyr i 1972 kan betegnes som god. Vanlige handelsvarer har som regel kunnet leveres fra lager, men utstyr produsert spesielt for NSB har betinget forholdsvis lange leveringstider.

Prisene for vanlige handelsvarer i 1972 viser noen økning, med unntak for normale typer kabel og ledning hvor prisene har vært uendret siden des. 1970. For spesialutførelser av kabel har det vært en mindre prisøkning.

Prisene på elektrisk utstyr produsert spesielt for NSB, har steget relativt sterkt. Dette gjelder i særlig grad elektrisk utstyr for rullende materiell (f. eks. de nye motorvogner av type 69).

Prisen på kopper har i 1972 vært forholdsvis lav uten større variasjoner.

Mekaniske deler for rullende materiell

Markedet for hjulsatsmateriell, akselkasser og mekaniske deler for øvrig har holdt seg ganske stabilt. Prisstigningen i 1972 har vært moderat. Det kan nevnes at man ved kontrahering av deler for bygging av godsvogner i stor utstrekning har oppnådd faste priser. Konjunktursvikt og skjerpet konkurranse fra Øst-Europa anses som medvirkende årsaker til dette.

Materialbeholdningen

Den ganske omfattende omlegning, rasjonalisering og modernisering som pågår innen NSB, innvirker også på innkjøps- og forrådsvirksomheten. Nytt teknisk utstyr og nye tekniske løsninger i forbindelse med jernbanedriften krever lageropplegg av nye varegrupper. Samtidig søkes lagerbeholdningen for andre varegrupper redusert. Som eksempel kan her nevnes at overgang til f. eks. spennbetongsviller, har medført økning av beholdningen for disse, mens beholdningen av furusviller er sterkt redusert.

Pr. 31.12.72 var den bokførte verdi av materialbeholdningen for NSB's drift ca. 126 mill. kr. ekskl. moms. Dette er en stigning på ca. 5 mill. kr. fra 31.12.71. Som det fremgår foran, har det i 1972 ikke vært noen større prisstigning av betydning for våre lagervarer. Den nevnte beholdningsøkning målt i kroner skriver seg derfor fra volumøkning og event. mindre prisstigning på en lang rekke enkeltvarer.

Omløpshastigheten for distriktenes materialbeholdning var i 1972 ca. 0,8, dvs. en fornyelse av beholdningen ca. hver 15. måned. De tilsvarende tall for 1971 var henholdsvis 0,9 og 13.

Rasjonaliseringsarbeidet

Man var allerede i 1971 kommet godt igang i arbeidet med å konsentrere lagerholdet og redusere antallet lagerplasser for overbygningsmateriell (skinner, sviller m. v.). I løpet av 1972 har man arbeidet videre med opplegget for den nye forsyningsordningen for dette materialet. Man er kommet så langt at det nå er sendt ut endelige retningslinjer og tidsfrister for gjennomføringen av de forskjellige tiltak som er forbundet med dette arbeidet.

Det vil i 1973 bli arbeidet med et lignende opplegg for kontaktledningsmaterialet.

De prøvene man satte igang i 1971 med optisk lesning av materialrekvisisjoner fra verkstedet Hamar falt såvidt heldig ut at det ble bestemt å innføre systemet ved de øvrige verksteder og delvis distrikter. Tiltaket har til formål å effektivisere databehandlingen.

I 1972 er det tatt i bruk microfilming av vår største datautskrift, det såkalte beholdnings sammendrag. Denne EDB-utskriften som opptok ca. 4000–4500 sider, har nå fått plass i en liten kasett. Det er anskaffet avlesningsutstyr som er plassert hos samtlige materialforvaltere, ved verkstedene Grorud, Sundland og Marienborg og i Hovedadministrasjonene. Ordningen muliggjør innsparing av maskintid og en meget rask «adkomst» for databrukerne til de lageropplysninger det er behov for.

Rasjonaliseringsarbeidet innenfor forsyningstjenesten i 1972 har resultert i en personalnedgang på 37 mann (årsverk), eller 12,7%. Herav utgjorde personalnedgangen ved våre sagbruk og impregneringsverk 27 mann.

I h. t. styrevedtak høsten 1971 skal produksjon av trematerialer og sviller ved NSB's sagbruk og impregneringsverk legges ned, med overgang til dekning av behovet for disse varer i det ordinære forsyningsmarked. Brakerøya Impregneringsverk ble nedlagt høsten 1972. Driften ved Øieren sagbruk og Hommelvik Impregneringsverk er blitt redusert, og ventes nedlagt i løpet av 1973/74.



Forsyningstjenesten sørger for reservedeler for rullende materiell til verkstedene.

NSB's reisebyråvirksomhet

Det er to fundamentale spørsmål i moderne byråvirksomhet. Det ene er: Vil markedet – eller publikum – i fremtiden ha behov for den formidling av tjenester som det konvensjonelle reisebyrå i dag driver? Og det andre spørsmålet er: Vil de økonomiske lover som reisebyråene arbeider under, fremtidig muliggjøre reisebyrådriften i samme form som i dag.

Det første spørsmålet kan besvares med ja. Det er grunn til å regne med at publikum vil ha behov for det mellomledet reisebyråene representerer. Det lokale fullservicebyrå dekker, og vil også i fremtiden dekke et uttalt behov.

Det er utenkelig at produsentene av reisetjenester kan dekke markedets eller publikums behov ved å opprette et antall flyreisebyråer, båtreisebyråer, bussreisebyråer, jernbanereisebyråer etc. Det vil i så fall bli en urasjonell og lite kundevennlig løsning.

Videre er det lite sannsynlig, at de konvensjonelle reisebyråtjenester kan få en hensiktsmessig distribusjon ved direkte salg via postordre. De individuelle reisene, nødvendiggjør erfaringsmessig i stor utstrekning kontakt mellom kunde og reisebyråfagmannen. Pakketurer eller selskapsreiser har imidlertid i stigende grad blitt solgt direkte av produsenten. Det store direkte salg var opprinnelig en dansk

foreteelse i Skandinavia, men har etter hvert blitt vanlig i Sverige, og er nå en realitet også i Norge. Fremdeles selges imidlertid henimot halvparten selskapsreiser til Syden gjennom reisebyråene i Norge.

Man må se i øynene at formidling av såkalte selskapsreiser er det mest lønnsomme salg byråene har, og at et eventuelt bortfall av dette produkt i reisebyråenes assortiment vil få konsekvenser for reisebyrånæringen i Norge.

Vil så de økonomiske lover fremtidig muliggjøre reisebyrådrift i den form som virksomheten har i dag? Mange ting tyder på at reisebyrånæringen vil få det økonomisk vanskelig i tiden som kommer. Næringen er meget personalintensiv. Byråenes kostnader består av ca. 80% lønnsutgifter. Disse kostnader har med nåværende lønnsutvikling og situasjonene på arbeidsmarkedet i ikke liten grad utviklet seg ukontrollerbart. Inntektene er stort sett bundet av faste provisjonssatser, slik at byråene bare har kunnet kompensere de økte kostnader ved øket omsetning. Man har ikke i likhet med hva som skjer i enkelte andre bransjer kunnet dekke økende kostnader med økede avansesatser, men bare ved økning av volum og i noen grad ved utvelgelse av de tjenester man omsetter. En selektering av tjenester vil fortsette i årene som kommer. Reisebyråene vil neppe

ha råd til f. eks. å selge bussbilletter for kortere reiser, de vil heller ikke ha råd til å utstede ferjebilletter, bestille hoteller for en natt etc., uten at dette er deler av en større bestilling, eller at det skjer for grupper, fordi det i forhold til inntektene er for tidkrevende å omsette disse tjenester.

Skal slike tjenester fortsatt dra nytte av reisebyråene som salgskanaler, må salget bli automatisert ved EDB-teknikk. Det er grunn til å tro at de transportbedrifter og turprodusenter som ikke tar konsekvensen av dette, må falle utenfor reisebyråene som salgskanaler i løpet av 1970-årene. De økonomiske lover som byråene arbeider under vill tvinge fram en slik utvikling.

For NSB vil det bli nødvendig å automatisere billettsalget i likhet med hva andre jernbaneselskaper og luftfartselskapene delvis har gjort ved innføring av automatisk plassbestilling – en automatisering som må føres videre slik at selve reisebilletten også blir automatisk utskrevet og regnskapsført ved et tidsforbruk på sekunder, inkludert eventuell nødvendig plassbestilling. Ved en slik radikal senkning av tid og arbeidskostnader, vil jernbanebilletter bli meget interessante sett fra et kommersielt reisebyråsynspunkt.

Det samme må skje også med turprodusentenes produkter og hotellenes tilbud – om reisebyråene skal kunne bestå i fremtiden, noenlunde i den form vi kjenner dem i dag.

På dette område bør produsenter av reisetjenester og formidlerne av reisebyråtjenester ha felles interesser – stort sett – når det gjelder å bevare det velutviklede distribusjonsnett for spesielle tjenester som de norske reisebyråer i dag representerer. Ikke desto mindre kan man forutse problematiske tider for norsk reisebyrånæring generelt i årene som kommer. Det er ikke usannsynlig at det vil skje en viss avskalling når det gjelder antall byråer. Det vil også trolig oppstå mange nye samarbeidsformer, som i dag kanskje virker usannsynlige. Samarbeidsformene vil sikkert bli både av horisontal og vertikal art.

I mellomtiden søker NSB byråene stadig nye effektiviserings- og rasjonaliseringsmuligheter og skjerper sin kostnadsbevissthet. Og sist – men ikke minst er NSB-kjeden innstilt på å øke sin markedsbearbeidelse.

NSB's REISEBYRÅKJEDE

NSB's reisebyråkjede består ved utgangen av 1972 av 43 byråer i Norge, et byrå i London og interesser i Scandinavian Travel Bureau i New York. Det er i 1972 opprettet nye byråer i Elverum, ved Haukeland sykehus, og ved HK «Harald Hårfagre»



Samtlige NSB-byråer tilbyr alle former for reisebyråtjenester.

Hafsrjord, mens et byrå er nedlagt, nemlig i Notodden.

Hvert enkelt byrå i NSB's reisebyråkjede er i dag et fullservicebyrå. Dette betyr at samtlige NSB-byråer tilbyr alle former for reisebyråtjenester, som utstedelse av billetter til bane, buss, båt og fly. I tillegg til dette selger alle NSB-byråer selskapsreiser. De ordner med opplegg av møter, kongresser og konferanser og sørger for leiebil, transfers og bestillinger av hoteller, måltider, og utflukter.

Den bærende ideen bak NSB's reisebyråvirksomhet, er at NSB's byråer gjennom aktiv markedsføring og god service skal øke salget av NSB's persontransporttjenester.

Dette var også motivet da det første NSB reisebyrå ble åpnet 1. mai 1916 på Oslo Ø.

Det første reisebyrået het «Statsbanenes Reisekontor og Sovevogncentral». Det begynte i 1916 som et servicekontor for jernbanens egne trafikanter, men det utviklet seg snart til noe mer, da publikum etter hvert forlangte billetter også til andre transportmidler i tilslutning til jernbanebillettene. Fra denne spede begynnelse har NSB utviklet sin reisebyråkjede til landets mest omfattende.

Resultatet av denne servicefilosofi kan man i dag avlese i den dominerende posisjon NSB-byråene inntar når det gjelder salg av NSB's persontrafikkjenester, i byråsammenheng. Samtidig kan NSB's reisebyråkjede glede seg over å være en av de største selgere i Norge, både av flybilletter, båtbilletter og selskapsreiser.

Resultatutvikling

På side 30 gjengir vi i tabellarisk form utviklingen av omsetningen i NSB's reisebyråer i Norge i 1972, sammenlignet med foregående år og 1967.

Omsetningen ved Norwegian State Railways, London, for samme periode fremgår også av tabellen på side 30.

Man vil av tabellen se at NSB's byråkjede i Norge hadde en omsetning på ca. 159 mill. kroner i 1972, mens omsetningen for Norwegian State Railways Travel Bureau, London, var på ca. 14 mill. kroner. Beregnet overskudd på Byråtjenesten i Norge var i 1972 ca. 2,4 mill. kroner. NSR, London hadde alene et overskudd på ca. 0,6 mill. kroner.

Det er innlysende at det vil være umulig å gi en uttømmende oversikt over hva som skjedde innen NSB's reisebyråkjede i 1972. Man må innskrenke seg til å peke på enkelte

utviklingstendenser og nevne noen spesielle kampanjer av mer landsomfattende karakter.

Personalutviklingen

NSB reisebyråene i Norge beskjeftiget et personale på 206 ved utgangen av 1972. Tallet er en økning på 14 fra forrige år.

I London er personaltallet 18 og uforandret fra 1971.

Organisasjon og målsetting

NSB's byråkjede har fra 1.1.72 arbeidet etter et nytt organisasjonsmønster og med en bestemt målsetting. Målsettingen går ut på å selge mest mulig av NSB's persontransporttjenester og nå det best mulig økonomiske resultat både på kort og lang sikt.

Prognoser over forventet utvikling

Man gjennomførte i 1972 for første gang utarbeidelse av prognoser for hvert enkelt byrå, både for inntekter og utgifter. Utviklingen i relasjon til de utarbeidede prognoser, ble kontrollert ved utarbeidelse av lønnsomhetsoppgaver for hvert to-måneders periode.

Samarbeid SJ/NSB i London.

Det ble i 1972 inngått en avtale om at NSB fra 1.2.73 overtar som generalagent

for SJ's persontrafikkjenester i Storbritania.

Flytting av NSB's hovedbyrå i Oslo.

Man har i 1972 gjennomført en omfattende planlegging i forbindelse med den vedtatte flytting av Hovedbyrået fra Kirkegt. 14-16-18 til Restaurant Kaba's tidligere lokaler i Stortingsgt. 28. Flytting vil finne sted 1. mai 1973.

Egen produksjon av pakketurer har økt i 1972.

Det er gjennom årene blitt mer og mer vanlig at byråene produserer såkalte «ferdigpakkede» turer. Denne virksomheten er øket innen NSB's byråkjede i 1972, og selvfølgelig legges det hovedvekt på produksjon av reiser som baseres på jernbanetransport, men man utnytter også i noen grad NSB's bussmateriell i turproduksjonen.

NSB-byråene har økt sitt engasjement ved salg av selskapsreiser, bilutleie etc.

Sammen med SAS har NSB-byråene engasjert seg sterkt i kampanjen «Endelig til Amerika» i 1972. Videre har man sammen med turoperatøren «Globetrotter» søkt å øke sin markedsandel av flyreiser til fjerne destinasjoner som Afrika, Det fjerne Østen.



Reisebyrået i Bodø holder til i pene lokaler i jernbanestasjonen.



Man har også gjennomført salgskampanjer i samarbeid med Stjernereiser, for om mulig å øke NSB's byråenes andel av selskapsreiser til Syden.

Det bør også pekes på salgssamarbeidet som er innledet med Scandinavia Bilutleie, når det gjelder å øke kjennskapet til bruken av tog + leiebil. Hensikten med bl. a. de ovennevnte tiltak er å bedre NSB-byråenes «fullserviceprofil», samt å øke byråkjedens lønnsomhet.

Utdannelse.

Behovet for spesial- og etterutdannelse i reisebyråsektoren er stort og NSB har lagt vekt på å videreutvikle personalets faglige kvalifikasjoner ved kurser, møter og ikke minst ved studiereiser. NSB-byråenes faglige kompetanse og «produktkunnskap», kan man derfor si ligger på et høyt nivå.

Hittil har reisebyråpersonalet vesentlig blitt rekruttert fra NSB's eget personale som har gjennomgått den trafikkutdannelse

Jernbaneskolen gir. Etter hvert er det sannsynlig at det i større grad vil skje rekruttering av ikke trafikkutdannet personale. Det arbeides derfor med å etablere et hensiktsmessig undervisningstilbud til denne nye gruppe funksjonærer.



Reisebyrået i Tønsberg har plassert seg sentralt i byen.

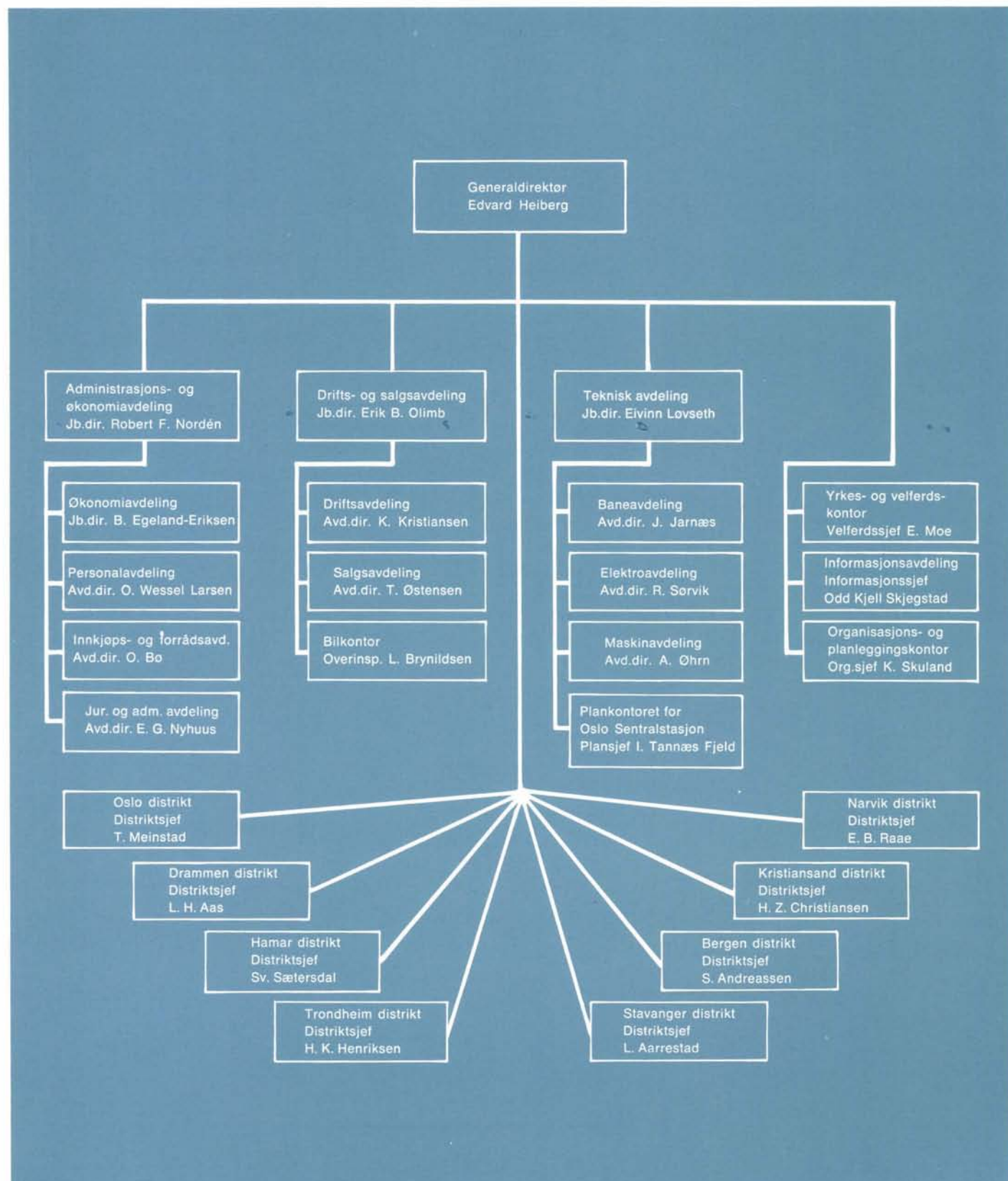
1 000 kroner

NSB Reisebyråer i Norge	1967		1971		1972	
	Oms.	%	Oms.	%	Oms.	%
Norske Jernbanebilletter	38 280	38,8	40 623	27,8	42 179	25,6
Utenlandske Jernbanebill.	8 890	9,0	9 158	6,2	14 654	8,9
Rundturer	1 940	2,0	1 614	1,1	*)	*)
Flybilletter	23 244	23,6	53 305	36,4	62 980	38,3
Selskapsreiser	5 333	5,4	11 514	7,9	13 756	8,4
Øvrige billetter og tjenester	20 992	21,2	30 165	20,6	31 032	18,8
Sum omsetning	98 679	100,0	146 379	100,0	159 370	100,0

Norwegian State Railways Travel Bureau, LONDON	1967 Mill. kr.	1971 Mill. kr.	1972 Mill. kr.
Sum omsetning	7 033	12 098	13 970

*) Inngår fra 1972 i gruppene norske/utenlandske jernbanebilletter.

NSB's administrasjon



Nøkkeltall for 1972 - Key figures 1972

DRIFTSINNETEKTER / OPERATING RECEIPTS	Mill. kroner
Persontrafikk / Passenger traffic	291,5
Godstrafikk ekskl. malm Ofotbanen / Goods traffic, excluding ore, Ofoten line	461,4
Malm Ofotbanen / Ore Ofoten line	75,0
Bildriften / Vehicle operation	82,2
Øvrige inntekter / Other receipts	53,2
Sum	963,3
DRIFTSUTGIFTER / OPERATING EXPENCES	Sum 1 142,1
UNDERSKUDD PÅ DRIFTEN / OPERATING DEFICIT	178,8
Avskrivninger / Depreciation	94,2
Pensjonskassens underskudd / Pension Fund deficit	82,0
TOTALT UNDERSKUDD / TOTAL DEFICIT	355,0
TRAFIKK / TRAFFIC	Mill.
Antall reiser / Number of journeys	29,5
Personkm / Passenger kilometres	1 622,1
Gods ekskl. malm Ofotbanen, tonn / Goods excluding ore, Ofoten line, tons	7,9
Malm Ofotbanen, tonn / Ore Ofoten line, tons	20,6
Tonnkm ekskl. malm Ofotbanen / Ton kilometres excluding ore, Ofoten line	1 716,2
Tonnkm malm Ofotbanen / Ton kilometres ore, Ofoten line	824,8
BILTRAFIKK / MOTOR TRAFFIC	
Godstrafikk, tonn / Goods traffic, tons	151 000
Persontrafikk, reiser / Passenger traffic, journeys, mill.	18,3
PERSONALE / PERSONNEL	
Totalt antall / Total number	19 211
Rent driftspersonale / Operating personnel only	18 183
RULLENDE MATERIELL / ROLLING STOCK	
Elektriske lokomotiver / Electric locomotives	162
Elektriske motorvogner / Electric motor coaches	114
Damplokomotiver / Steam locomotives	0
Diesellokomotiver / Diesel locomotives	83
Dieselmotorvogner / Diesel motor coaches	60
Person-, post- og konduktorgogner / Passenger, mail and guard' vans . .	988
Herav 544 stålvogner og 74 lettmetallvogner / Including 544 steel coaches and 74 light alloy coaches	
Godsvogner (ekskl. malmvogner Ofotbanen) / Goods wagons (excluding ore wagons, Ofoten line)	10 017
JERNBANENETTET / RAILWAY NETWORK	
Totalt antall km / Total number of kilometres	4 240
Total antall km elektrifisert / Total number of kilometres electrified	2 439
Høyeste punkt (Taugevatn ved Finse), m. o. h. / Highest point (Taugevatn near Finse), altitude in metres	1 301
Antall bruer, ca. / Number of bridges, about	3 000
Antall tunneler, ca. / Number of tunnels, about	774
Antall km helsveiset spor / Number of kilometres welded track	1 150
Antall km fjernstyrt / Number of kilometres remotely controlled	1 529

Summary

NSB's total financial results for 1972 were about 13 million kroner lower than in the preceding year. This is principally due to less vigorous development of goods traffic than had been expected. However, the operating deficit increased by only 4 million kroner, which in relation to the budget was an improvement of 3.5 million kroner. The financial results of railway operation are shown in the table.

Goods traffic reflects the trend of trade.

General economic developments in Norway in 1972 were characterised by a more moderate growth of industrial production than in recent years. Stagnation of domestic demand and uncertainty as regards Norway's future relationship to the EEC no doubt led to some reservation in the placing of new orders for capital goods.

NSB's total goods traffic declined by about 1%. Domestic wagon load traffic (excluding Rana Gruber) increased by about 1% in ton kilometres. Transport of gravel and stone, chemicals, chipboard and raw materials for the cellulose industry developed satisfactorily while the carriage of timber, cellulose, scrap metal, vegetable produce, cement and fertilisers declined. Ore traffic for Rana Gruber, which was exceptionally high in 1971 declined by about 14.5% in 1972.

Foreign wagon load traffic in ton km. declined by about 4%. Traffic from Norway increased by a full 12% but this was not sufficient to offset the decline in traffic to Norway.

Carriage of parcels and express goods declined by about 5% in relation to 1971.

On the Ofoten line about 20.6 million tons of ore were carried in 1972, an increase of 6% over the preceding year.

Receipts of goods traffic, excluding the Ofoten line ore traffic, increased by about 24.5 million kroner and reached 461.4 million kroner. Receipts for Ofoten line ore traffic increased by about 12.8 million kroner from the preceding year, totalling about 75 million kroner.

Positive tendency in passenger traffic continues.

The positive tendency registered in 1970 and 1971 continued in 1972. The number of journeys increased by about 1% and the increase in passenger km was about 1.6%.

Over the year, traffic increased on all lines except the Rauma and Sørland line. The total picture is very encouraging, the biggest increase registered in 1972 was in the foreign traffic via Korsnjo and Charlottenberg, no doubt to some extent due to the success of the inter-rail and Eurail-pass projects. In domestic traffic, the Oslo-

	Balance sheet 1971 mill. kr.	Budget 1972 mill. kr.	Balance sheet 1972 mill. kr.	Difference 1971/72 mill. kr.
Receipts	893.1	981.8	963.3	70.2
Operating expenses	1 067.8	1 160.6	1 142.1	74.3
Operating deficit	174.7	178.8	178.8	4.1
Depreciation	88.1	94.2	94.2	6.1
Pension fund deficit	79.1	85.5	82.0	2.9
Total Deficit	341.9	358.5	355.0	13.1

Bergen line again showed the biggest increase, 6.9%. Progress was also satisfactory on the Dovre Line (plus 4.3%), the Roros Line (plus 3.6%) and the Nordland Line (plus 4.1%). Traffic on the Valdres Line has also increased thanks to the introduction of the so-called Valdres ticket.

Better timings for many goods trains.

The new marshalling yard at Alnabru was taken into use in 1972. This led to major time-table changes for many goods trains in order to improve services. A new pair of goods trains has been introduced on the Dovre Line and the Oslo - Bergen Line and running times on these two lines have been reduced. Work on the marshalling yards in Drammen and Bergen continued according to plan. Development of the container system continued. The Sandnes container terminal was opened and work on Heimdal container terminal was started. The latter is to be opened in 1973.

Technical modernisation continues.

Permanent way improvement continued within the framework of reduced appropriations. The laying of concrete sleepers continues, a total of about 110 thousand being laid in 1972. Continuous welding of track went according to plan and by the end of the year about 27% of the total network consisted of welded track.

Work on the doubling of the Oslo-Drammen Line between Asker and Brakeroya concentrated on the completion of work in the 10.7 km long Lierasen tunnel, altering track layout at Asker and Brakeroya and platelaying in the tunnel. Opening of the new double track section is scheduled for June 3, 1973.

Work on the east-west tunnel through Oslo continued according to plan.

The double track railway bridge across Nidelva in Trondheim was opened to traffic on December 8, 1972.

Eight electric locomotives, type El 14, eleven diesel shunters and one diesel rotary snowplough were delivered. Rolling stock deliveries included 130 four-axled

and 190 two-axled goods wagons, 16 passenger coaches and five cafeteria coaches. 29 locomotives and a large number of goods wagons are on order for later delivery. Extension of the CTC system continues, now covering 1529 km of the network.

NSB road transport services.

Traffic continued to increase in 1972, goods traffic in ton km by 4.0% and passenger traffic, in passenger km, by 1.7%. Receipts for vehicle operations increased from about 75 to about 82 million kroner.

Less difficult personnel conditions in the pressure areas.

Average total personnel employed in 1972 was 19211, a reduction of 232, slightly less than in earlier years. Demand for labour is now more in accordance with available personnel. Recruitment has been effected according to plan. The difficult personnel situation in the Oslo area has been somewhat eased.

Depreciation.

Depreciation is based upon the initial cost of assets, and their expected useful life. In 1972 depreciations totalled 94.2 million kroner, an increase of 6.1 million kroner over the preceding year.

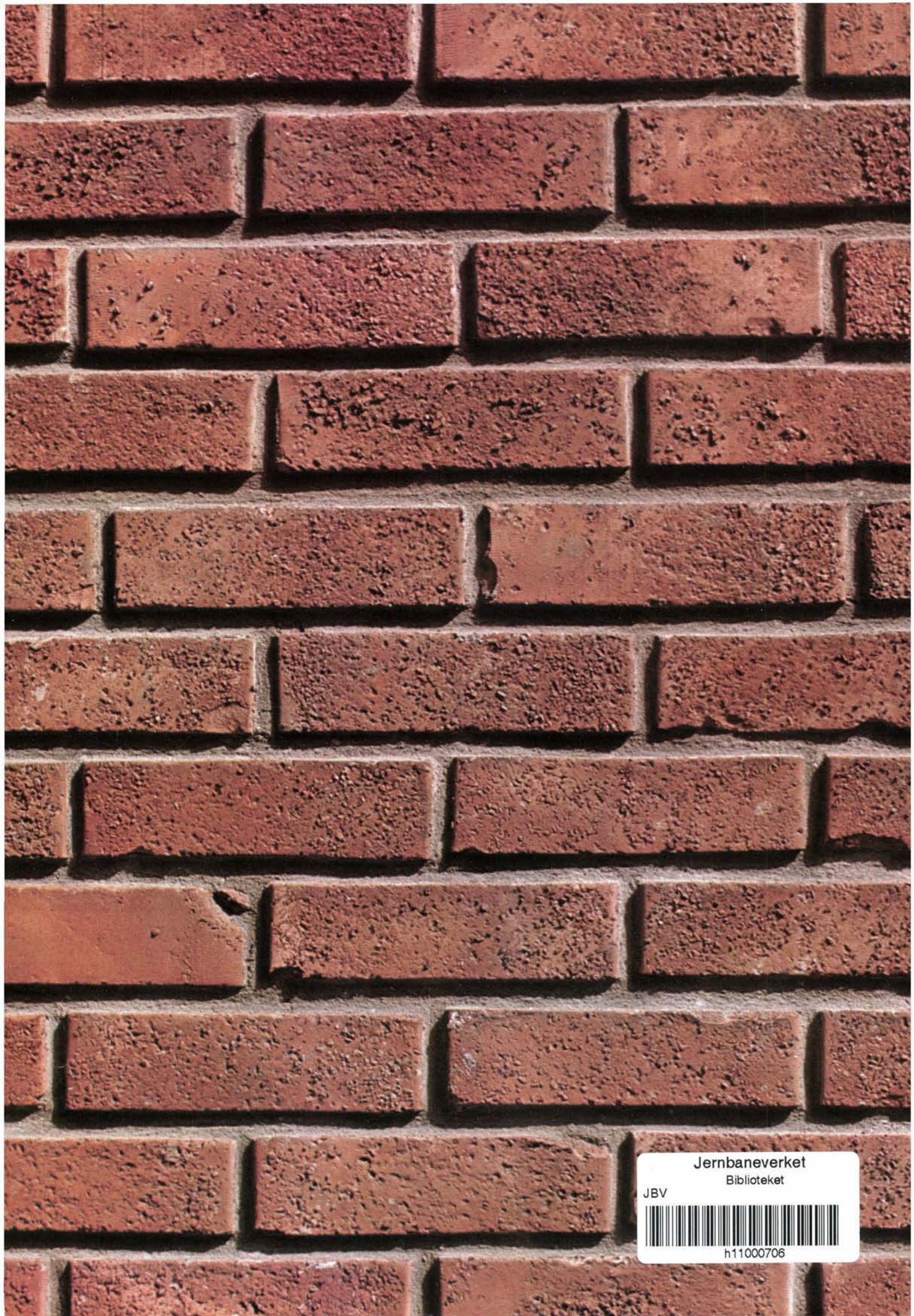
138 million kroner to the pension fund.

The pension fund deficit in 1972 was 82 million kroner, an increase of 2.9 million kroner over 1971. NSB's employer contribution was about 56 million kroner, total pension fund expenses were thus about 138 million kroner.

Activities of the board.

The long-term plan up to 1980 was completed and submitted to the Ministry of Transport on February 14, 1972.

Other subjects occupying the attention of the board in 1972 included the new parcels traffic agreement and the establishment of Linjegods A/S, engagement in suburban traffic, especially in the Oslo area, and new aims and organisation for the NSB road transport services.



Jernbaneverket
Biblioteket

JBV



h11000706