



NSB-73

Innhold

Styrets beretning	1–3
Jernbanerådets merknader	4
Økonomisk oversikt	5–8
Trafikkutviklingen	9–11
Vedlikehold og modernisering	12–17
Bildriften	18–19
Personalet	20–21
Forsyningstjenesten	22–23
Reisebyråvirksomheten	24–25
NSB's organisasjon	26
Nøkkeltall	27
English summary	28



Årsberetningen 1973 er trykt i 20 000 eksemplarer. Beretningen er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling på grunnlag av bidrag fra Hovedadministrasjonens fagavdelinger.

Redaksjon: Bjørn Holøs

Layout: Arne Rom

Fotos: Arne Svendsen, Ørnelund A/S,

Yngvar Hansen, Tor Weatherstone, NSB

Redaksjonen avsluttet 8. mai 1974

Trykt hos Grøndahl & Søn, Oslo

Forsidebildet:

Arbeidet på skinnegangen må gjøres mens togene går. Bildet er fra dobbeltsporstrekningen Oslo-Ski.



Styrets beretning

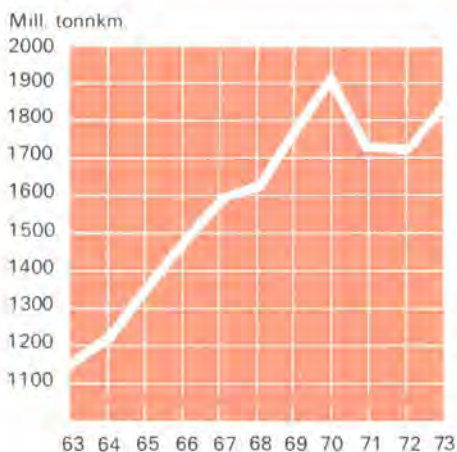
Trafikkutviklingen ved NSB har i 1973 vært tilfredsstillende takket være den gunstige utvikling særlig i annet halvår. Utviklingen antas i betydelig grad å ha sammenheng med de gunstige konjunkturer for de fleste industrigrener.

På årsbasis kunne man registrere en øking i godstrafikken på ca. 6% i forhold til 1972, målt i tonnkilometer. Dette var noe mindre enn budsjettert, men sett på bakgrunn av utviklingen i 1971 og 1972 må resultatet likevel betegnes som tilfredsstillende. Inntektene av godstrafikken utgjorde 406,6 mill. kroner. Dette er 13,2 mill. kroner (3,1%) lavere enn budsjettert. Svikten skyldes vesentlig innenlandske vognlaster hvor veksten kom for sent i gang til å kunne kompensere den relativt svake utvikling i første halvår.

Inntektene av malmtrafikken på Ofotbanen økte med 1,6 mill. kroner fra foregående år og kom opp i 76,6 mill. kroner.

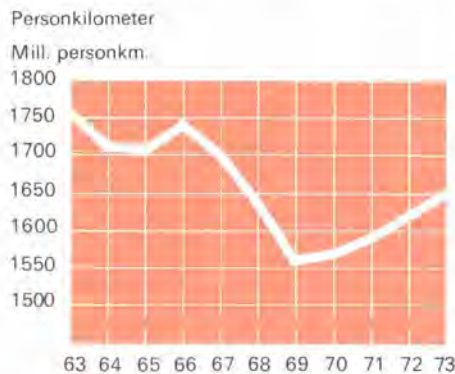
Posttrafikken innbrakte 7,6 mill. kroner.

Tonnkilometer (ekskl. malmtransportene på Ofotbanen)



Persontrafikken utviklet seg positivt for fjerde år på rad. Målt i personkilometer var økingen 1,1%, mens antall reiser var omtrent uforandret. Også for persontrafikken var utviklingen særlig positiv i annet halvår. I årets siste måneder bidro oljekrisen og «de bilfrie helger» til å øke persontrafikken. Inntektene av persontrafikken utgjorde 308,7 mill. kroner.

Dette er 1,7 mill. kroner (ca. 0,6%) mer enn det var regnet med i budsjettet.



Øvrige inntekter under jernbandedriften beløp seg til 78,4 mill. kroner. Herunder kommer bl.a. inntektene for drift av stykkgodsterminaler og utleie av anlegg til Linjegods A/S med et beløp på 27,6 mill. kroner og provisjonsinntekter m.v. ved reisebyråer med 14,6 mill. kroner.

NSB's bilruter viste en økning i

befordret gods i tonn på 14,9%. Dette har i første rekke sammenheng med transporter for Linjegods A/S Antall reiser var det samme som i 1972. Bildriftens inntekter utgjorde 91,2 mill. kroner. Dette er 3,3 mill. kroner (3,8%) mer enn budsjettert.

NSB's samlede driftsinntekter utgjorde 969,1 mill. kroner. Dette er 13,8 mill. kroner (1,4%) mindre enn budsjettert.

De totale driftsutgifter utgjorde 1 217,2 mill. kroner, som er 10,8 mill. kroner (0,9%) mindre enn vedtatt budsjett.

Det rene driftsunderskudd blir da 248,1 mill. kroner. Dette er 3,0 mill. kroner (1,2%) mer enn budsjettert.

De årlige avskrivninger er basert på anskaffelsesverdi og antatt brukstid og utgjorde i 1973 101,9 mill. kroner. Det er en økning på 7,7 mill. kroner fra foregående år.

Med avskrivninger og pensjonskassens underskudd blir det totale underskudd 435,6 mill. kroner. Dette er 0,4 mill. kroner mer enn det budsjetterte beløp.

Mill. kroner	Regnskap 1972	Budsjett 1973	Regnskap 1973	Budsjett avvik
Driftsinntekter	963,3	982,9	969,1	÷ 13,8
Driftsutgifter	1 142,1	1 228,0	1 217,2	÷ 10,8
Underskudd på driften	178,8	245,1	248,1	3,0
Avskrivninger	94,2	101,9	101,9	0
Pensjonskassens underskudd	82,0	88,2	85,6	÷ 2,6
Totalt underskudd	355,0	435,2	435,6	0,4

Godstrafikken

Trafikktallene for godstrafikken i 1973 er de høyeste som er notert ved NSB når man ser bort fra året 1970 da det var unormal stor import av tømmer og kubb fra Sverige. Veksten gjelder de fleste produktgrupper i vognlast-trafikken og ekspressgodset.

Den innenlandske vognlasttrafikk viste en økning på ca. 5% målt i

tonnkm. Gruppen samlastgods er da holdt utenom fordi den betydelige vekst man hadde i denne gruppe må sees på bakgrunn av at stykkgodstransportene ble overført til Linjegods A/S fra 1. 1. 73.

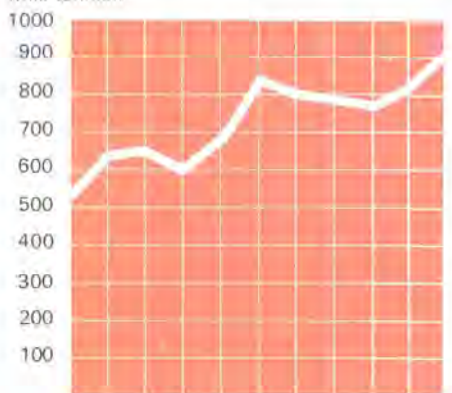
Samlastgods (inkl. transportene for Linjegods A/S) viste en økning på ca. 2% målt i tonnkm sammenliknet med samlastgods og stykkgods i 1972.

Vognlasttrafikken på utlandet viste en vekst på ca. 12%, målt i tonnkm. Man kunne registrere en endring i trafikstrukturen, idet kubb- og tømmertransportene viser nedgang mens det har vært sterk økning innenfor andre varegrupper. Det skjer etter hvert en utjevning i trafikken til og fra Norge. Trafikken fra Norge til utlandet utgjorde 42% i 1973.

Malmtransportene for Rana Gruber utgjorde ca. 2,1 mill tonn og økte med 1,6%.

Malm Ofotbanen

Mill. tonnkm



63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73

På Ofotbanen ble det transportert ca. 22,6 mill. tonn malm. Dette er en øking på 2 mill. tonn (9,8%).

Det var i 1973 en markert økning av ekspressgodstrafikken. Veksten var ca. 4 000 tonn, dvs. ca. 14%, og antas å ha sammenheng med at innenlandske stykkgodstransporter ble overført til Linjegods A/S. Stykkgodstransportene i samtrafikk med utlandet holdt seg på omtrent samme nivå som i 1972.

Persontrafikken

Den økning i persontrafikken man kunne konstatere også i 1973, er forholdsvis beskjeden, men tendensen er likevel oppmuntrende. Etter første halvår viste trafikken nedgang, men i annet halvår fikk man en meget positiv utvikling. Det var en positiv trafikktutvikling på alle baner, unntatt Rørosbanen og Kongsvingerbanen. Bergensbanen, som har hatt økning i

trafikken de siste 10 år, viste også i 1973 en stigning på 2,5%. Nordlandsbanen, som har hatt en svak, men jevn stigning i trafikken de siste år, hadde en økning på 1,7%. På Raumabanen fikk man for første gang siden 1966 en økning i trafikken. Den nedgang på Sørlandsbanen som kunne registreres i 1972, er snudd om i positiv retning. Trafikken over Lunde viste en økning på 6,5%. Økningen på Sørlandsbanen antas å hå sammenheng med den bedre ruteordning som ble iverksatt etter at Lieråsen tunnel ble åpnet for drift 3. juni 1973. B.a. ble ruten for et av ekspressstogene forlenget fra Kristiansand til Stavanger.

Trafikken på Østfoldbanen over Kornsjø økte med vel 6%. Økningen har sammenheng med den fordobling av salget av Interrail-billetter som fant sted. Det ble solgt ca. 18 000 Interrail-billetter i Norge i 1973.

Ved åpningen av Lieråsen tunnel ble avstanden mellom Oslo og Drammen forkortet med 12,5 km, og man kunne forbedre persontrafikk-tilbudet også til og fra Vestfoldbanen. På denne banen ble det lansert et «Intercity»-opplegg med stopp for hurtigtogene bare i byene og ved noen større tettsteder. Opplegget innebærer vesentlig kortere reisetider. Endringen har ført til en betydelig økning i trafikken. Billettsalget mellom stasjoner i Oslo-området og stasjoner i Vestfold viste vekster på opptil 40% i høstmånedene.

Samtidig ble lokaltrafikkopplegget Oslo V-Sandvika forlenget til Asker. Nye togsett ble satt inn på strekningen og en ny ruteordning med hyppigere avganger og kortere kjøretider ble gjennomført. Foreløpige oversikter viser opp til 10% økning i månedsbillettsalget.

NSB's reisebyråkjede hadde en omsetning på ca. 191 mill. kroner og viste et overskudd på 2,3 mill. kroner. Ved utgangen av året hadde NSB 43 reisebyråer hvorav ett i London. Våren 1973 etablerte hovedbyrået i Oslo seg i nye lokaler i Stortingsgt. 28.

Bildriften

Inntektene ved bildriften ble som nevnt 91,2 mill. kroner.

Utgiftene (inkl. avskrivninger) utgjorde 94,7 mill. kroner.

Resultatet ble dermed et underskudd på 3,5 mill. kroner. Av underskuddet kan 0,9 mill. kroner henføres til pålagte takstreduksjoner ved bil-driftens deltakelse i stykkgodssamarbeidet.

Investeringsarbeidene

Under anlegget Oslo Sentralstasjon har tunnelarbeidene fortsatt etter planene i 1973. Alnabru skiftestasjon ble satt i full drift i juni 1973.

Arbeidet med skiftestasjonen i Drammen fortsetter etter planen.

Arbeidet med skiftestasjonen i Bergen var på det nærmeste ferdig ved årets slutt.

Trondheim containerterminal på Heimdal ble åpnet i november 1973.

Det ble tatt i bruk 2 nye elektriske lokomotiver og 6 dieseldrevne skiftelokomotiver. De 6 siste lokomotiver av NSB's eldste elektriske lokomotivtype ble utrangert.

Som et ledd i et program for modernisering av godsvognparken, ble det levert 263 godsvogner. Av disse ble 210 vogner levert fra NSB's egne verksteder.

6 nye personvogner ble levert.

Utbyggingen av CTC-systemet fortsatte og fjernstyring av sporveksler og signaler er innført på i alt 1368 km av banenettet. Fjernstyringen omfatter 168 stasjoner og henimot 60% av den samlede togtrafikk.

Bevilgningene til investeringer har gjennom flere år ligget betydelig lavere enn det Styret har ansett nødvendig for å opprettholde og videreutvikle jernbanen.

Dette har gjort det nødvendig å utsette og begrense viktige investeringer på mange områder.

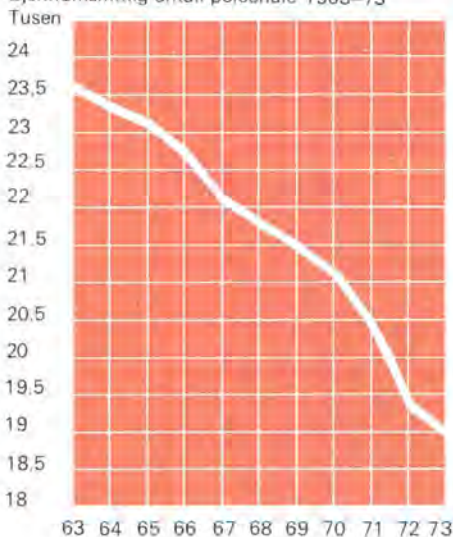
En av virkningene av dette er at sporets standard er blitt redusert på visse strekninger. Det kreves derved uforholdsmessig høye vedlikeholdsutgifter for å unngå reduserte kjørehastigheter eller nedsatt tillatt akseltrykk. Styret er bekymret over de negative virkninger for jernbanens konkurranseevne som følger av at investeringene gjennom lengre tid har vært utilstrekkelige.

Personalet

I 1973 ble det gjennomsnittlig beskjeftiget 18 868 tjenestemenn ved NSB. Dette er en nedgang på 343 fra foregående år. Bemanningssituasjonen er i store trekk tilfredsstillende. Det har vært en viss rekruttering av nye medarbeidere også i 1973.

Antall pensjonister var 12 924 ved utgangen av 1973.

Gjennomsnittlig antall personale 1963–73



Generelle spørsmål

NSB's langtidsplan kom heller ikke i 1973 til behandling i Stortinget. Den stortingsmelding om langtidsplanen som ble lagt frem i statsråd 18. mai 1973 er nå trukket tilbake.

Mangelen på retningslinjer for viktige deler av NSB's virksomhet skaper problemer for Styret og bedriftens

medarbeidere. Styret vil sterkt understreke behovet for å få brakt klarhet i de viktige prinsippsspørsmål som er tatt opp i langtidsplanen.

Med utgangspunkt i den nye forvaltningsinstruks for NSB, er det ved utformingen av instruks for ledelsen lagt vekt på å delegerer myndighet så langt ned i organisasjonen som det er mulig innenfor de gitte rammer. På flere områder er det foretatt viktige omorganiseringer innen administrasjonen. Spesielt når det gjelder fremtidsrettede arbeidsoppgaver under NSB's forsknings- og utviklingsprogram, skjer arbeidet i størst mulig utstrekning i tverrfaglige prosjektgrupper. Personalpolitiske retningslinjer er vedtatt av Styret.

NSB lanserte i 1973 et omfattende informasjonstiltak, den rullende transportutstilling Tog-in. Ved besøk på 25 steder på vårt jernbanenett oppnådde man en meget god kontakt med representanter for fylkes- og kommunaladministrasjoner og en rekke bedrifter. Man vil fortsatt legge stor vekt på samarbeidet med myndigheter og næringsliv når det gjelder arealplanlegging, utforming av industriområder mv.

I 1973 ble det innledet samarbeid mellom NSB's distrikter og fylkene som ledd i arbeidet med Norsk samferdselsplan.

Arbeidet med forbedring av transporttilbudene har fortsatt høy prioritet. Det arbeides videre med container-systemet, som muliggjør transporter i stort omfang, og det legges vekt på

å bygge ut det såkalte «piggy-back»-systemet hvor bil eller tilhenger transporteres på jernbanevogn. Slike transporter vil muliggjøre et utvidet samarbeid mellom transportører på bilsiden og NSB.

Et data-system for en mer effektiv ledelse av godstrafikken er under utvikling. Elektronisk plassreservering i persontogene er utredet og planlagt igangsatt fra 1. 7. 76. Et forslag til omorganisering av driftstjenesten med etablering av større driftsområder, er lagt frem og er til behandling i distriktsadministrasjoner og samarbeidsutvalg.

I nærtrafikken omkring de større byer øker NSB's engasjement. I Oslo-området ble et takstmessig samarbeid mellom NSB og Oslo kommune om lokaltrafikken innen kommunens grenser satt i verk fra 1. november 1973, og en videreutvikling av jernbanens engasjement i nærtrafikken i Oslo og Akershus har vært under forberedelse. Opptrapping av lokaltogordningen i Trondheims-området vil bli satt i verk i forbindelse med den nye ruteordningen fra 26. mai 1974. I Stavanger-området er det vedtatt en samordning av busstrafikken – hvor NSB's bil-drift er innordnet. Samordningen vil bli gjennomført fra 1. mars 1974.

Styret vil også i år uttrykke sin takk for det åpne og saklige samarbeid som har funnet sted med samarbeidsutvalg og personalorganisasjoner, og vil takke personalet for innsatsen i det forløpne år.

OLE HAUGUM

OLAV ERICHSEN

EGIL KILLI

PER BRATLAND

EDVARD HEIBERG

ALF MYHRE

KLAUS KIRKNES

Jernbanerådets merknader

Det tidligere Jernbaneråd har i 1973 avholdt 2 møter, hvor bl.a. Styrets beretning for 1972 og for første halvår 1973 er blitt fremlagt og drøftet. I oktober 1973 avga rådet uttalelse om den fremlagte, men senere tilbaketrukkede stortingsmelding nr. 97 (1972–73) om Langtidsplanen for NSB frem til 1980.

For øvrig er rådet blitt orientert om og har drøftet spørsmål i forbindelse med virksomheten til Linjegods A/S og målsettingen og organisasjonsformen for NSB's bildrift. I tilknytning til råds-møte i april 1973 foretok rådet en be-faring av Alnabru Sentralskiftestasjon.

Jernbanerådet har i møte den 13. mars 1974 behandlet Styrets beretning for 1973 og økonomisk oversikt for samme tidsrom.

Rådet har merket seg den positive trafikkutvikling man har kunnet registrere i den siste del av perioden. Styret gir uttrykk for at denne gunstige utvikling i vesentlig grad skyldes følgende forhold:

- 1) Gunstige konjunkturer for de fleste industrigrener.
- 2) a. Oljekrisen
b. «De bilfrie helger».

Jernbanerådet deler dette syn.

Rådet vil slutte seg til styrets ut-talelse om behovet for en snarlig klar-gjøring av retningslinjer for den frem-tidige jernbanedrift. Rådet vil særlig understreke nødvendigheten av størst mulig klarhet mellom på den ene side jernbanens forpliktelser m.h.t. å utføre transport og på den annen side jern-banens muligheter til å oppnå en rime-lig kostnadsdekning.

Det er bebudet at stortingsmelding med utgangspunkt i NSB's årsbe- retning for 1973 vil kunne bli fremmet slik at Stortinget kan behandle den i vårsesjonen 1974. Det må antas at denne melding også vil føre til av- klaring av en rekke viktige prinsipp- spørsmål i tilknytning til den fremtidige jernbanedrift. Inntil så er skjedd, bør det ikke gjennomføres endringer av større rekkevidde m.h.t. driftsopplegg, ruter, takster m.v. som kan føre til at trafikktilbudet forringes for noen be- folkningsgruppe eller landsdel.

På tross av den gunstige trafikk- utvikling, viser driftsregnskapet et noe svakere resultat enn vedtatt budsjett forutsetter. Dette forklares med at den mere positive utvikling i trafikken var merkbar først i terminens siste del. Jernbanerådet vil, som sin oppfatning, gi uttrykk for at driftsresultatet, alle forhold tatt i betraktning, er – om ikke

tilfredsstillende – så i hvert fall aksep- tabelt.

I Styrets beretning er opplyst at bevilgningene til investeringer gjen- nom flere år har ligget betydelig lavere enn nødvendig for å opprettholde og videreutvikle jernbanen. En av virknin- gene av dette er at sporets standard er blitt redusert på visse strekninger, noe som medfører uforholdsmessig høye vedlikeholdsutgifter. Rådet vil for sin del peke på og understreke nødven- digheten av tilstrekkelig vedlikehold. Dersom dette forsømmes p.g.a. mang- lende bevilgninger, vil dette på noe lengre sikt kunne føre til redusert has- tighet og tillatt akseltrykk.

I beretningen omtales den rullende transportutstilling Tog-in og den gode kontakt man gjennom denne opp- nådde med representanter for fylkes- og kommunaladministrasjoner og en rekke bedrifter. Rådet mener at slike og lignende former for kontakt er meget verdifulle og at de selvsagt bør omfatte også folkevalgte organer og instanser i distriktene. Dette vil være et ledd i å dra nytte av den good- will som for tiden synes å være almen- hetens innstilling overfor jernbanen.

ANDR. WORMDAHL
Jernbanerådets formann

Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto.

Mill. kroner

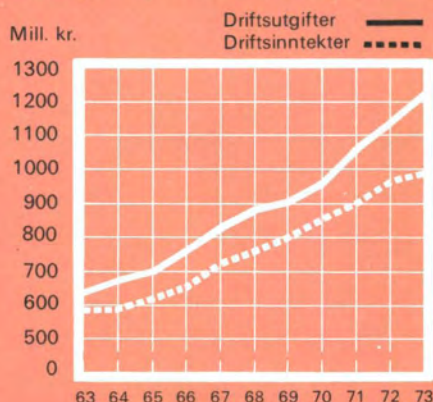
Inntekter	1972	1973	Mer, mindre (—) enn i 1972	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	291,6	308,7	17,1	5,9
Posttrafikk i postvogner og -kupeer	8,2	7,6	÷ 0,6	÷ 8,4
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	461,4	406,6	÷ 54,8	÷ 11,9
Malmtrafikk Ofotbanen	74,9	76,6	1,7	2,2
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	45,0	78,4	33,4	74,3
Inntekter ved bildrift	82,2	91,2	9,0	11,0
Sum driftsinntekter	963,3	969,1	5,8	0,6
Underskudd¹	355,0	435,6	80,6	22,7
	1 318,3	1 404,7	86,4	6,6

¹ Herav underskudd på driften 178,8 248,1 69,3 38,7

Mill. kroner

Utgifter	1972	1973	Mer, mindre (—) enn i 1972	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon	113,3	122,6	9,3	8,2
Forsyning	11,9	14,8	2,9	24,4
Bane	164,6	176,9	12,3	7,5
Elektro	75,4	82,6	7,2	9,5
Drift	542,2	572,1	29,9	5,5
Maskin	134,6	141,3	6,7	5,0
Salg	26,8	29,4	2,6	9,5
Bildrift	73,4	84,5	11,1	15,2
Fellesutgifter	÷ 0,1	÷ 7,0	÷ 6,9	—
Sum driftsutgifter	1 142,1	1 217,2	75,1	6,6
Avskrivninger	94,2	101,9	7,7	8,2
Pensjonskassens underskudd	82,0	85,6	3,6	4,4
	1 318,3	1 404,7	86,4	6,6

Driftsutgifter og -inntekter 1963–1973



Statsbanenes balansekonto.

Tusen kroner

Eiendeler	Tusen kroner	
	Pr. 31. des. 1972	Pr. 31. des. 1973
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	2 998 358	3 094 619
Elektrotekniske aktiva	829 415	862 897
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	1 427 678	1 513 802
Verkstedutstyr og diverse maskintekniske investeringer	117 306	119 349
Diverse aktiva	19 714	20 868
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlig investeringsbevilgning:		
Ulrikkentunnelen:		
Lånemidler	50 000	50 000
Investeringsmidler	153	153
Distriktsbidrag ¹	÷ 3 055	÷ 3 569
Salg ²	÷ 63	÷ 63
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften ³ ..	÷ 687 893	÷ 779 592
Sum jernbaner i drift ⁴	4 751 613	4 878 464
Ikke avsluttede jernbane- og elektrifiseringsanlegg	366 147	413 586
Bildrift		
Aktiva vedr. bildrift	155 675	165 879
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften ³	÷ 71 225	÷ 81 457
Sum bildrift	84 450	84 422
Anskaffelse av rull. matr. finansiert ved lån (LKAB)	5 964	4 911
Bratsbergbanens garantifond (bankinnskudd)	1 180	1 227
Verdipapirer	9 161	15 991
Lagerbeholdninger	127 592	118 488
Diverse debitorer	65 014	90 689
Utestående hos stasjonene	21 960	21 450
Banker	17 823	49 038
Postgiro	28 646	13 756
Kassabeholdninger	53	69
Midlertidige poster	5 419	—
	5 485 022	5 692 091

¹ Posten «Distriktsbidrag» vedrører jernbaneanlegget Bergen – Ama–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. Fornyerer 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. 1972	Pr. 31. des. 1973
Statens faste kapital		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m. v.	5 185 227	5 369 748
Driftens materialfond	64 461	64 461
Jernbaneanleggenes materialfond	1 766	1 766
Sum statens faste kapital	5 251 454	5 435 975
Lån vedr. anleggsaktiva		
Bergensbanens forkortelse	26 143	22 714
LKAB-lån	5 964	4 911
Fonds finansiert av driftsmidler:		
Bratsbergbanens garantifond	1 180	1 227
Fond til selvforsikring av sjøtransporter	809	807
Midlertidige poster	-	18 829
Diverse kreditorer	31 912	44 656
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	3 254	2 966
Mellomvær med statskassen	164 306	160 006
	5 485 022	5 692 091

Regnskapsførte investeringer.

	Mill. kr.	
	1972	1973
Jernbanedriften		
Linjen og bruer		
Bruer	8,9	3,9
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller . . .	28,0	36,4
Ballastering, overgang fra grus- til pukballast	8,2	7,4
Teleforebygging	4,1	3,1
For øvrig	9,9	7,4
Sum linjen og bruer	59,1	58,2
Bygninger (inkl. verkstedene)	5,7	6,7
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	16,7	19,8
For øvrig	11,9	13,7
Sum elektrotekniske anlegg	28,6	33,5
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	44,2	31,0
Personvogner	17,8	17,6
Godsvogner	31,4	28,9
For øvrig	10,0	11,0
Sum trekraft og vogner	103,4	88,5
Diverse	22,5	17,1
Sum jernbanedriften	219,3	204,1
Bildriften	13,4	12,8
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	72,4	67,1
Elektrifiseringsanlegg	÷ 0,1	—
Sum nye anlegg	72,3	67,1
Aksjetegning vedr. stykkgodssystemet	—	7,5
Sum investeringer	305,0	291,5

Trafikkutviklingen

Det som særlig preget godstrafikken i 1973, var den sterke vekst i annen halvdel av året. Dette har sammenheng med den gunstige konjunkturutvikling for de fleste industrigrupper. Økningen mot slutten av året førte til sterkt press på driftsapparatet, men trafikken ble avvirket med tilfredstillende presisjon.

Utviklingen innenfor de enkelte godsslag er vist i tabellen nedenfor.

Når det gjelder den innenlandske vognlasttrafikk, er det grunn til å fremheve transportene for skogindustrien, som også i 1973 viste en meget gunstig utvikling. Det har vært et nært samarbeid mellom NSB og skogbrukets og industriens representanter.

Containertrafikken viste en positiv utvikling også i 1973, og den videre utvikling av piggy-backtransporter ble gitt høy prioritet i 1973.

For persontrafikkens vedkommende kunne man for fjerde år på rad konstatere en utvikling i positiv retning.

Ser man nærmere på utviklingen innenfor de enkelte billettslag, viser det seg at veksten i 1973 for en stor del faller på månedsbilletter. Det er en fortsettelse av den økning i månedsbillettsalget som begynte i 1972 etter en jevn nedgang gjennom flere år.

For øvrig forteller statistikken at det var økning i salget av familiebilletter, honnorbilletter og billetter til skoleungdom og studenter. Det var en viss nedgang i salget av billetter til ordinær pris og likeledes i salget av barnebilletter, militærbilletter og billige rundreiser.

Diagrammet på neste side viser utviklingen på de enkelte avstandsrelasjoner.



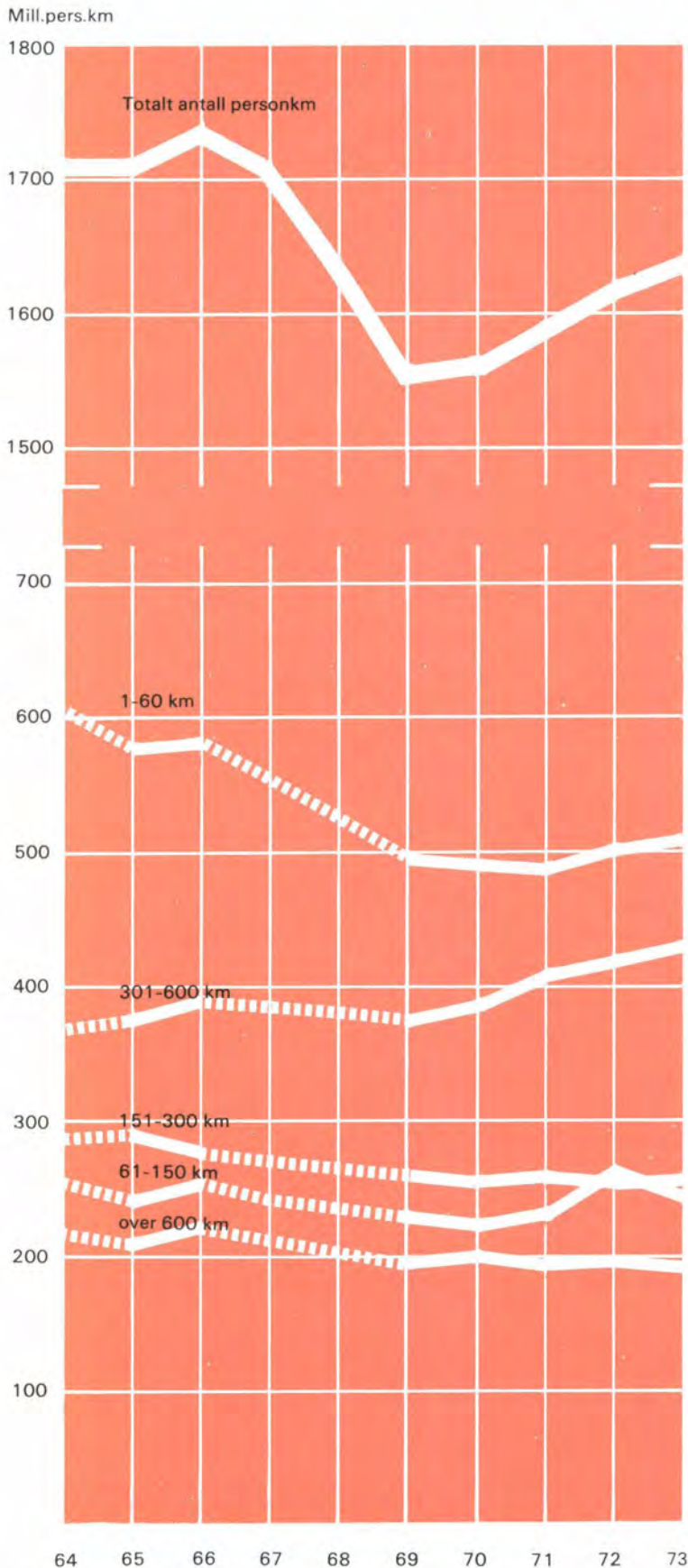
GODSTRAFIKK – JERNBANE, TRAFIKKTALL

Art	1 000 tonn			Mill. tonnk m			Gj.sn. transportavstand		
	1972	1973	Endr. i %	1972	1973	Endr. i %	1972	1973	Endr. i %
Ekspressgod, innenlands	27,5	31,3	13,8	127,7	9,6	—	273	307	—
Stykkgod, innenlands	440,5	— ¹⁾	—	—	—	—	—	—	—
Stykkgodssendinger i samtrafikk m/utlandet	29,1	27,5	÷ 5,5	8,4	7,9	÷ 6,0	289	287	÷ 0,7
Vognlaster innenlands ekskl. malm Rana Gruber	3 872,1	4 400,2 ¹⁾	13,6	1 164,6	1 341,8 ¹⁾	15,2	301	305	1,3
Malm Rana Gruber	2 078,5	2 112,7	1,6	52,0	52,8	1,5	25	25	—
Vognlaster i samtrafikk m/utlandet	1 508,6	1 721,3	14,1	381,1	429,9	12,2	253	250	÷ 1,2
Sum ekskl. malm Ofofb.	7 956,3	8 293,0	4,2	1 733,8	1 842,0	6,2	218	222	1,8
Malm Ofofbanen	20 620,0	22 635,1	9,8	824,8	905,4	9,8	40	40	—

¹⁾ Fra 1.1.73 ble stykkgodstransportene overført til Linjegods A/S som benytter NSB's vognlasttilbud for størstedelen av sine transporter (samlastgods).

PERSONTRAFIKK – JERNBANE, TRAFIKKTALL

Billettslag	1 000 reiser			Mill. personkm			Gj.sn. reiselengde		
	1972	1973	Endr. i %	1972	1973	Endr. i %	1972	1973	Endr. i %
Enkeltbilletter m. v.	14 661	14 739	0,5	1 261	1 268	0,6	86,0	86,0	—
Billett kort	3 572	3 238	÷ 9,4	77	73	÷ 5,2	21,6	22,5	4,2
Ukekort, halvmånedsbill. og helmånedsbilletter ¹⁾	11 182	11 553	3,3	284	299	5,3	25,4	25,9	2,0
Sum	29 415	29 530	0,4	1 622	1 640	1,1	55,1	55,5	0,7



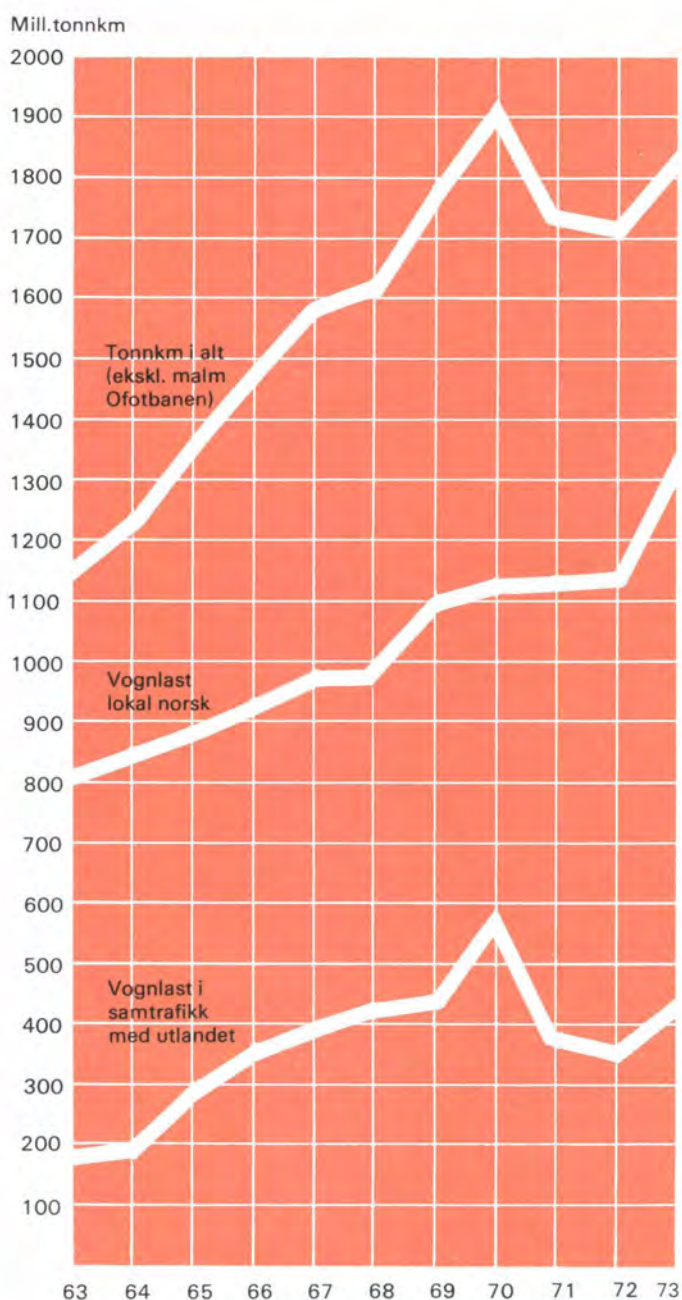
Utviklingen av persontrafikken i perioden 1964–73

Diagrammet til venstre viser utviklingen av persontrafikken i perioden 1964–73. Etter en betydelig nedgang i årene 1966–69, har det de siste fire år vært en positiv tendens. Antall reiser kom i 1973 opp i 29,5 millioner, mens tallet var 29,1 millioner i 1969. Målt i personkilometer, var ytelsene 1640 millioner i 1973 mot 1570 millioner i 1969. Gjennomsnittlig reiselengde økte fra 53,7 km i 1969 til 55,5 km i 1973.

Diagrammet viser ellers at det for annet år på rad ble økning i trafikken på avstander inntil 60 km. På mellomdistansene (fra 61 til 300 km) ble det i alt en liten nedgang i 1973 i forhold til året før.

På avstander over 300 km har det vært jevn vekst i trafikken siden 1969. I 1973 ble det imidlertid en svak nedgang i trafikken på avstander over 600 km.

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



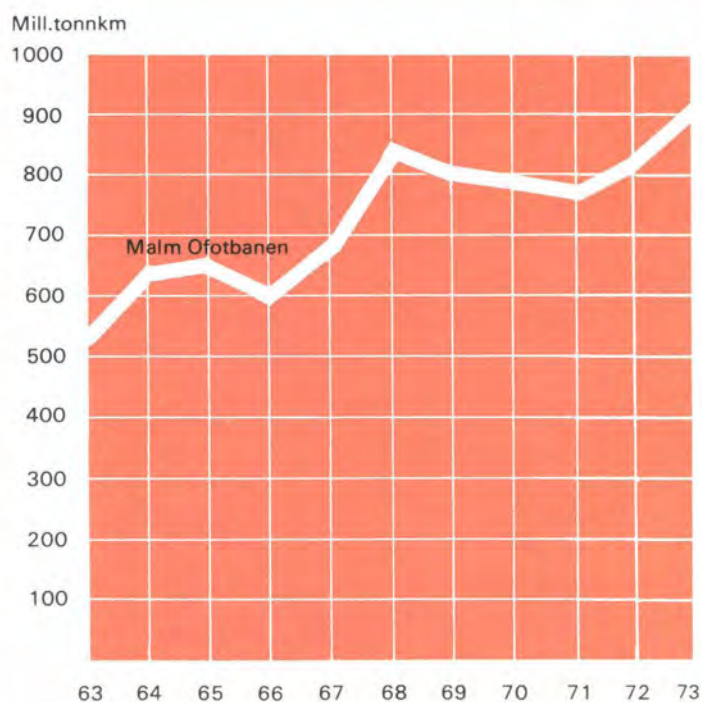
Jernbanens godstransportarbeid 1963–73

Diagrammet viser utviklingen av godstransportarbeidet ved NSB i 10-årsperioden 1963–73. Utviklingen er vist ved kurver for totalt avviklede tonnkilometer, innenlandsk vognlasttrafikk, vognlaster i samtrafikk med utlandet og malmtrafikken på Ofotbanen.

Holder man malmtrafikken for Rana Gruber utenfor, viser den innenlandske vognlasttrafikk en økning på 15,2% målt i tonnkilometer. En del av økningen skyldes overføringen av stykkgodstransportene til Linjegods A/S, som benytter NSB's vognlasttilbud til avviklingen av størstedelen av sine transporter (samlastgods).

Vognlaster i samtrafikk med utlandet viser en oppgang på 12,2%, målt i tonnkilometer. Dette skyldes økning for en rekke varegrupper i trafikken både til og fra Norge.

Malmtransportene økte med 9,8%, målt i tonnkilometer.



Vedlikehold og modernisering

BANETEKNISKE ARBEIDER

Linjens tekniske standard må til enhver tid tilfredsstillende de sikkerhetsmessige krav og for øvrig avpasses etter de krav som stilles med hensyn til akseltrykk og kjørehastighet. Begrensede investeringer de senere år har imidlertid ført til at sporets standard er blitt redusert på visse strekninger. Det kreves derved uforholdsmessig høye vedlikeholdsutgifter for å unngå hastighetsreduksjoner eller nedsatt akseltrykk.

Investeringer og arbeidskraft har vesentlig vært konsentrert om:

Ved driftsbanene:

- skinnebyting
- forsterkning av svilledekket
- bedring av ballasten
- helsveising
- teleforebygging
- økt mekanisering
- bedre planlegging
- bedre arbeidsmetoder.

Ved jernbaneanleggene:

–fullføring av den nye dobbeltsporte strekning mellom Asker og Brakerøya gjennom Lieråsen tunnel

- tunnelarbeidene Oslo Ø–V.

Driftsbanene

De planlagte forsterkningsarbeider har særlig foregått på de trafikkmessig sterkeste belastede baner. De største og viktigste tiltak har vært innlegging av betongsviller og

nye skinner, og å erstatte grusballed med pukk.

Overgang til betongsviller

De større belastninger som økt akseltrykk medfører spesielt i skarpe kurver, har vist at tresvillene ikke lenger er sterke nok. De slites for fort ned. Det må derfor brukes betongsviller som gir en solidere skinnegang.

Det er i 1973 lagt inn 159 000 betongsviller—slik at det samlede antall betongsviller i sporet nå er ca. 700 000. Bruk av tresviller reduseres betraktelig.

Skinnebyting m. v.

I 1973 er det lagt inn nye 40 kg's skinner på i alt 43,2 km, fordelt på Gjøvikbanen, Vestfoldbanen, Nordlandsbanen, Sørlandsbanen, og nye 49 kg's skinner på 15,4 km på Hovedbanen, Østfoldbanen og Bergensbanen. Det er lagt inn brukte 35 kg's skinner på 5 km av Flåmsbanen, og denne banen er nå ferdig skinnebyttet og svilleregulert for 18 tonn akseltrykk.

Det er under driftsbudsjettet i forskjellige distrikter skinnebyttet 4300 l.meter 49 kg's skinner og 8100 l.meter 35 kg's skinner. I Narvik distrikt er det skinnebyttet 28900 l.meter 54 kg's skinner.

Det er utkjørt i alt 242 000 kubikkmeter ballastpukk, av dette var 115 000 kubikkmeter til erstatning av grus.

Helsveising av skinnegangen har fulgt planen. I 1973 er det helsveiset 182 km spor—slik at samlet lengde utgjør 1332 km, dvs. 31% av banenettet. Dessuten er det utført 14 760 skjøtsveiser.

Helsveisingen kan ansees som sluttarbeidet i fornyelsen av et spor, idet sporet da skal være telefritt, ha tilstrekkelig ballast og gode sviller med god befestigelse. Denne sporstandard gir foruten større komfort for de reisende, mindre slitasje på det rullende materiell og besparelse i vedlikeholdet, også større sikkerhet mot solsløng.

Mekanisering. Bedre arbeidsmetoder

Mekanisering av arbeidsoperasjonene er ytterligere utvidet i 1973. Man har anskaffet 1 stor svillepasse- og baksemaskin, 1 ballastplog, 2 store hjullastere, 1 traktor med kran, 1 mobilkran, 2 sporvekselsnøfresere og 2 traktorvogn. I alt disponerer man nå 70 skinnegående arbeidsmaskiner.

Alle hovedlinjer blir to ganger i året (vår og høst) kontrollmålt med målevogn. Dette gir et meget godt arbeidsgrunnlag for organiseringen av justeringsarbeidene og den videre planlegging fremover.

Arbeidsmetodene—særlig for innlegging av betongsviller—er utviklet videre og nødvendig tilleggsutstyr er anskaffet. Arbeidsplanleggingen er intensivert, bl. a. ved EDB-registrering og oppfølging av



Kilometer på kilometer med snøoverbygg beskytter Bergensbanen på den værharde høyfjellsstrekningen.

betongsville-innbytting og for utnyttelse av de større arbeidsmaskinene.

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 bevilgningene tillater bare minimale tiltak.

I Hamar distrikt er det i 1973 påbegynt en linjeomlegging mellom Hundorp og Fron. Linjepartiet på ca. 6 km vil etter omleggingen få tilfredsstillende kurvatur, fyllingsbredde m. v.

På Bergensbanen er det satt i gang en større og omfattende linjeomlegging mellom Skreien og Vaksdal. Den nye traseen legges i en 526 meter lang tunnel og i en overhvelving på 100 meter. Ved denne omlegging får man rettet ut en del skarpe kurver og unngår en gammel støttemur og et linjeparti med stor rasfare.

Sikring av linjen og teleforebyggende arbeider

I løpet av 1960-årene ble det gjennomført systematiske grunnundersøkelser på alle sterkt trafikerte banestrekninger der bløte leirer kunne forekomme, dvs. under den marine grense. Disse undersøkelser avdekket en rekke forhold som viste at jernbanelinjens stabilitet ikke var tilfredsstillende. Sikringstiltak i form av støttefyllinger, utskifting med lette masser eller dreneringsarbeider er satt i gang etterhvert. Knappe bevilgninger har gjort at disse sikringsarbeider har strukket seg langt ut i 70-årene. En vesentlig del av arbeidene ble avsluttet i 1973, og bare noen mindre arbeider gjenstår å fullføre i 1974.

Arbeidene med sikring av to større skredpartier på Bergensbanen, ved Skiple og ved Skreien, er avsluttet. Ved Skreien er det bygget et skredoverbygg og ved Skiple er det satt opp rasvarslingssjerde. På Bergensbanen er det også foretatt sikringsarbeider mot snøskred. Ved hjelp av samle-skjermer i fjellet er det gjort forsøk på å hindre utløsning av snøskred ved Upsete, et snøskred som utløses i vintre med stor snøakkumulering og spesielt fremherskende vindretning. Med rimelige omkostninger synes det å være funnet en effektiv sikringsmetode.

Grunnforholdene på Namsoslinjen er meget vanskelige. I løpet av 1972-73 var det to større utglidninger på denne banen. Arbeidene med utbedring av skredet ved Namsen ble avsluttet i 1973, men et nytt større skred oppsto ved Overhalla. Jernbanelinjen her er ikke brutt, men sterkt truet. Saktekjøring og skjerpet visitasjon er satt i gang, men sikringsarbeider må utføres så snart forholdene gjør det mulig hvis man

ikke skal risikere et langvarig avbrudd i trafikken.

Det er utført masseskifting på en lengde av 10.6 km, skumplastisolering på 7.6 km og foretatt løfting av linjen på 17.3 km lengde.

Bruer

Av større brukonstruksjoner som er fullført, kan nevnes ny bru over Flisa elv på Solørbanen.

Det nye stålspennet, som har en spennvidde på 67 m og beregnet stålvekt på ca. 238 tonn, ble ferdig montert på fast stillas ved siden av den gamle bru. Det gamle spennet ble så skjøvet til side, og det nye trukket inn på plass i en togpause.

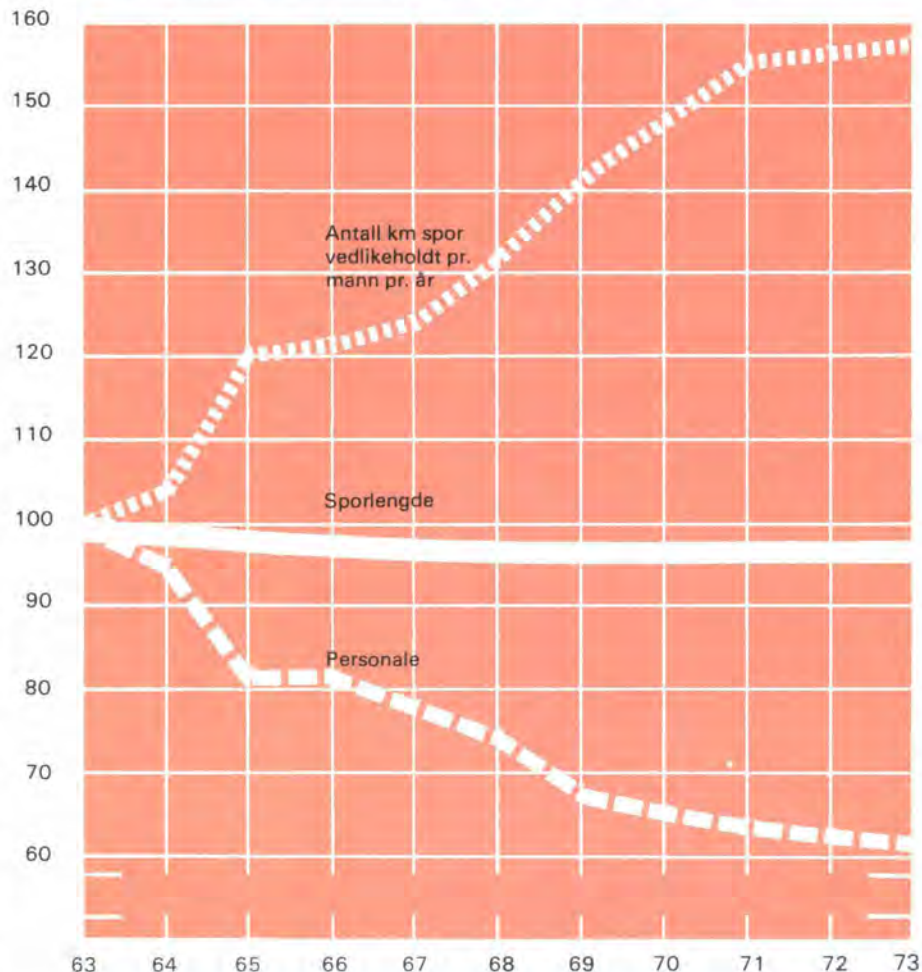
Unntatt en mindre undergang ved Piks-

rud, som vil bli ombygget i 1974, er ombyggingen av bruene på Solørbanen for større akseltrykk nå fullført.

I forbindelse med dobbeltsporanlegget Asker-Brakerøya ble det bygget ny overgangsbru for vei til havneområdet ved Brakerøya. Brua krysser over NSB's dobbeltspor, sidespor og den nye firefelts innfart sveien til Drammen. Den er utført i armert betong, har 11 spenn og en samlet lengde på ca. 200 m.

I tillegg kommer en del større og mindre underganger på de forskjellige banestrekninger, som er blitt nybygget eller ombygget som følge av omlegging eller utvidelse av veier eller for å kunne sløyfe farlige jernbaneplanoverganger.

Produktivitetsutvikling for linjevedlikeholdet. Basis 1963 = 100



Produktivitetsutviklingen for linjevedlikeholdet er uttrykt ved å beregne antall km vedlikeholdt spor i forhold til antall mann som er beskjeftiget med dette arbeid.

Bygninger

Nye kontorer for bilrutene ved Bjørkelangen er ferdig og ble tatt i bruk ved årsskiftet. Bygging av 845 kvm garasje er under utførelse og er beregnet ferdig medio mai 1974.

Verksted og garasje for Biltransport på Alfaset ble påbegynt i august 1973. Bygget regnes å stå ferdig til innflytting ved årsskiftet 1974/75.

Bygging av den nye stykkgodsterminalen i Bergen ble påbegynt høsten 1973. Første byggetrinn, som omfatter 3500 kvm godshusflate, skal stå ferdig våren 1974. Videre utbygging (trinn II) skal utføres av Linjegods A/S.

Ombyggingen av venterom og stasjonsmesterens kontor ved Bergen stasjon er påbegynt. I forbindelse med hallen og vestibulen skal det settes opp nye skilter etter et standardsystem som skal gjelde for alle stasjoner og stoppesteder.

Velferdsbygget på Kornsjø vil trolig bli oppført i 1974. Man har ventet på en avgjørelse i Statens Vann- og Avløpskontor angående kloakkutslipp.

Jernbanemuseet på Hamar skal i 1974 bygge stall for fire lokomotiver.

Nye prosjekter som planlegges, er utvidelse av Drammen stasjon med trafikkhall, kafeteria og kontorer, og ombygging av Bispegaten 12 (Borgen) til kontorer og lager med mesanin-etasje og nytt trappehus med heis, samt stillverksbygg ved Sundland, Drammen.

Vegetasjonskontroll, vern av naturmiljøet

Vegetasjonskontrollen har i de senere år hovedsakelig vært gjennomført ved bruk av plantevernmidler, med et resultat av stor

økonomisk betydning for NSB. Prinsippene for bruken har vært utarbeidet i samråd med og godkjent av Statens faglige myndigheter.

Imidlertid har det i de siste årene vært reist en opinion mot bruk av kjemiske plantevernmidler i jordbruk og skogbruk. Dette har medført at også NSB's kjemiske vegetasjonskontroll er kommet i søkelyset.

Av sikkerhetshensyn overfor vårt eget personale og almenheten fant man det riktig ytterligere å få undersøkt og klarlagt forholdene omkring vår egen kjemiske vegetasjonskontroll. Disse undersøkelser, som har pågått over en lengre tid, ble avsluttet før årsskiftet.

Følgende institusjoner har vært engasjert:

Landbruksdepartementets Giftnemnd, Yrkeshygienisk Institutt, Helsedirektoratet, Statens Plantevern, Landbruksteknisk Institutt og NSB.

Resultatet av undersøkelsene viser at de kjemiske plantevernmidler som nyttes av NSB, ikke har påført sprøytemannskapet helseskader. Likeledes er det slått fast at NSB's vegetasjonskontroll utføres på en betryggende måte.

Av jernbanens totale arealer ble 1518 km spor og ca. 1420 da stasjonsarealer behandlet med jordherbisider, 2240 km jernbaneskrånninger og ca. 330 da gressarealer er behandlet med selektive herbisider for utrydding av uønsket vegetasjon.

Jernbaneanleggene

Det var fortsatt to jernbaneanlegg i gang i 1973, nemlig Oslo Sentralstasjon og Drammensbanens Dobbeltsporanlegg. Dette siste ble avsluttet 31.12.1973.

Under anlegget *Oslo Sentralstasjon* er lukking av Alnaelven foretatt i en lengde av 56 m. Del av byggetrinn 3 av Alnabru vognlaststasjon er fullført.

På Oslo Ø's område er arbeidet med den nordlige delen av den fremtidige tunnelen for bagasje og post satt i gang. Arbeidet med underføring under Hovedbanen av den fremtidige sporforbindelsen mellom den nordre delen av stasjonen og driftsbanegården i Lodalen har fortsatt.

Når det gjelder *Tunnel Øst-Vest gjennom Oslo*, er A/S Ingeniørbygg ferdig med betongtunnelen gjennom dyprennen på Olav Kyrres plass på strekningen Olav Kyrres plass-Slottsparken, og har tatt fatt på fjelltunnelen østover. Ved årets utgang var det sprengt ut 80 m fjelltunnel, herav er 21 m fullt utstøpt. Bygdøy allé ble åpnet igjen for trafikk med 4 kjørefelt i desember 1973.

Arbeidene i Abelhaugen stasjon utføres i egen regi. Utsprengningen i stasjonshallen er kommet godt i gang, og en del utstøping er foretatt. I det offentlige tilfluktsrom er rivings- og sikringsarbeidene stort sett ferdige.

I Drammensveien er det lagt 3 bruer under trikkesporene. Langs foten av Abelhaugen pågår utsprengningsarbeidene for vestibule øst.

I Studentertunden har Dipl. ing. Kaare Backer A/S på det nærmeste avsluttet slisseveggarbeidene, som utføres i underentreprise av det italienske firmaet ICOS. Slisseveggarbeidene ble avsluttet i januar 1974. Det er støpt 98 m av takplaten og 9 m av dekket mellom tunnelbanen og jernbanen.

Arbeidet med støpning av ny bunnplate under Holmenkollbanens uttrekkspor er



Brua over Flisa elv på Solørbanen ble fullført i 1973.



Bruken av plantevernmidler er nøye kontrollert.

ferdig. Spunting omkring tunnelbanens avgrensning mot Slottsparken stasjon er avsluttet. I avgreningspunktet er utgraving til fjell med tilhørende avstivning gjennomført.

Kontrakt er sluttet med entreprenørfirmaet Thor Furuholmen A/S for strekningen Jernbanetorget—Eidsvolls plass. Arbeidet i marken ble satt i gang 1.8.73 med full anleggsdrift fra 1.9.73.

I fjelltunnelen pågår utsprenning av midtstoll med utgangspunkt fra Sentrum stasjon på den kommunale tunnelbane. På Jernbanetorget er det utført 96 m langsgående slissevegg og 6 tverrslissevegger. Under Basarene og mellom Basarene og Domkirken pågår også anleggsarbeidet. På Stortorget er spunt rammet, avstivning montert og utgraving til fjell på det nærmeste ferdig. Torghandlerne på Stortorget er flyttet over til Youngstorget. Oslo Sporveier tok 6.8.73 i bruk den midlertidige vendesløyfe for Ekebergbanen på Jernbanetorget.

Den nye dobbeltsporte strekningen Asker-Brakerøya

ble åpnet for ordinær trafikk 3. juni 1973.

Tunnelen er den lengste jernbanetunnel med dobbeltspor nord for Alpene, og gjør strekningen Drammen—Oslo 12.5 km kortere. En merkedag var det også for det reisende publikum, som nå har en reisetid på ca. 30 minutter på denne strekningen.

Tunnelen er 10 700 m lang og har en profil på 60 kvm eller 9 m bred og 6,5 m høy. Anleggsarbeidet med tunnelen og de ytre anlegg fram til Brakerøya har i alt kostet 190 mill. kroner. Anlegget blir av fagfolk betegnet fullt på høyde med det beste i Europa, bygd for stor hastighet og med CTC-anlegg.

Etter åpningen har arbeidet vært konsentrert om videre tunnelsikring og oppryddingsarbeid. Ny Tuverud holdeplass er etablert, og de planlagte sporomlegginger på Asker og Brakerøya er fullført.

Frosten trengte i desember lenger enn beregnet inn i tunnelen fra Liersiden og forårsaket frostsprenning, og stein falt ned fra tunneltaket. Utbedring er foretatt og permanent sikring samt tiltak for å hindre at frosten trenger så langt inn i tunnelen vil bli satt i verk i 1974.

Statens tilsyn med privatbaner og taubaner

NSB er av Samferdselsdepartementet pålagt å føre tilsyn med privatbaner og taubaner.

Disse omfatter i alt 36 private og kommunale jernbaner, herunder forstadsbaner, sporveier og kabelbaner, og 27 av disse har personbefordring. Av 454 taubaner og skitrek, har 372 personbefordring. 331

anlegg står til disposisjon for turistmessige og sportslige formål.

På disse baner er det i 1973 anslagsvis utført følgende transporter:

1. Personførende jernbaner: Ca 100 mill. passasjerer (herav bidrar Oslo Sporveier med ca. 71 mill. reisende, og av disse utgjør 29 mill. tunnelbanereisende).
2. Godsførende jernbaner: Ca. 30 mill. tonn (herav bidrar LKAB med ca. 23.7 mill. tonn).
3. Personførende kabelbaner og taubaner: Ca. 2.5 mill. passasjerer. (Her bidrar Fløibanen i Bergen med ca. 800.000 reisende, Krossobanen ved Rjukan med ca. 105.000 passasjerer, Ulriksbanen i Bergen med ca. 100.000 passasjerer, Hanggursbanen i Voss med ca. 169.000 passasjerer og Tromsøbanen med ca. 130.000 passasjerer).
4. Godsførende taubaner: Ca. 2.5 mill. tonn (herav bidrar Norcem's taubane Dalan—Bjørntvedt ved Brevik med 1.18 mill. tonn).
5. Skitrek: Ca. 5.0 mill. passasjerer.

I løpet av året 1973 er det ikke meddelt nye jernbanekonsesjoner. Det er meddelt 1 konsesjon for pendeltaubane i forbindelse med anleggsdrift, 2 konsesjoner for stolheiser, 10 konsesjoner for større skitrek og 26 konsesjoner for mindre skitrek, tilsammen 39 konsesjoner mot 38 i 1972. Anslagsvis er det investert ca. 10 mill. kr. i nye taubane-anlegg i 1973.

ELEKTROTEKNISKE ARBEIDER

Sikringsanlegg

I 1973 ble automatisk linjeblokk og CTC-anlegg tatt i bruk på strekningene Moss—Fredrikstad, Roa—Hønefoss, Asker—Drammen, (gjennom Lieråsen tunnel) og Hokksund—Vikersund.

Utbyggingen av automatisk linjeblokk og CTC-anlegg er i gang på strekningene Fredrikstad—Kornsjo og Vikersund—Hønefoss. På strekningen Trondheim—Stjørdal vil utbygging av CTC-anlegg bli i gang-satt i løpet av 1974.

Nye større sikringsanlegg er tatt i bruk ved Hønefoss og Elverum stasjoner. Nye sikringsanlegg ved Drammen stasjon og ved Sundland skiftestasjon er under arbeide.

Oversikten nedenfor viser sikringsanlegg m. v. tatt i bruk i 1973, samt anlegg i alt i bruk ved utgangen av året.

Komplette sikringsanlegg	279
Enkle sikringsanlegg	13
Enkelt innkjørsignalapparat	91
Automatisk vegsignalanlegg	197

Automatisk vegbomanlegg	113
Automatisk halvbomanlegg	71
Manuelt vegsignalanlegg	25
Manuelt vegbomanlegg	17
Manuell linjeblokk (km)	20
Automatisk linjeblokk og CTC (km)	1638
Automatisk linjeblokk uten CTC (km)	63
Sentralskiftestasjon	1

Teleanlegg

I 1973 er lagt og montert en 24 pars kabel på strekningen Moss—Fredrikstad og to 24 pars kabler på strekningen Asker—Brakerøya gjennom Lieråsen tunnel. Den ene av disse kabler er ført fram til Drammen.

Videre er lagt en 2 pars kabel mellom Neslandsvatn og Kragerø som blir montert i 1974.

Legging av en 14 pars kabel Kongsvinger—Flisa er påbegynt. Dette anlegg forutsettes fullført i 1974/75.

Ny automatsentral med tilhørende linjeutstyr er tatt i bruk ved Trondheim stasjon. Sentralen har en kapasitet på 400 lokallinjer og 120 by- og fjernlinjer. En manuell veksler i Lunner omformerstasjon er erstattet med automatsentral.

Bløkktelefonanlegg er satt i drift på CTC strekningene Moss—Fredrikstad, Roa—Hønefoss og Hokksund—Hønefoss.

Selektortelefonanlegg er satt i drift på strekningen Eidsvoll—Otta.

Det er bestemt å bygge togradioanlegg på Ofofbanen. Statens Järnvägar bygger nå et tilsvarende mellom Kiruna og Riksgrensen. Norske lokomotiver, som trafikerer strekningen Narvik—Kiruna, forutsettes utstyrt med radiotelefonutstyr identisk med det svenske. Utstyr er anskaffet og er under montasje.

Radiotelefonanlegget for vedlikeholdstjenesten i Stavanger distrikt er utvidet. For skiftetjenesten ved Bergen stasjon er anskaffet diverse radiosett.

Anlegg for elektrisk banedrift

Rombak omformerstasjon fikk i 1973 tilført den andre av de to transportable omformere på 10 MVA, slik at stasjonen nå er utbygget til den forutsatte ytelse.

Bygningsmessige arbeider for Narvik koplingshus i den gamle transformatorstasjons bygning ble fullført slik at den elektriske montasje kunne påbegynnes som forutsatt, ved årsskiftet 1973/74.

Arbeidet med forsterkning og modernisering av Ofofbanens kontakt- og mateledningsnett har pågått.

Fjernkontrollutrustningen for Lunner omformerstasjon med tilhørende kontaktledningsbrytere på strekningen Stryken—Gjøvik, ble satt i drift i juni 1973. Disse anlegg overvåkes nå fra Hønefoss omformerstasjon.

Det er bestilt utstyr for fjernkontroll av Ganddal omformerstasjon.

Ombyggingen av kontaktledningsanlegget mellom Skøyen og Sandvika er på det nærmeste ferdig.

Ombygging av kontaktledningsanlegget Oslo–Lillestrøm er påbegynt. Det er utført en del fundamentsarbeider på den nedre del av strekningen.

En sonegrensebryterutrustning ved Lillestrøm er demontert og flyttet til Hjerpetjern ved Meheia. Ytterligere to sonegrensebrytere med automatikkutstyr er bestilt for levering i 1974.

Utstyr for nødfrakopling av kontaktledningsspenningen er installert på strekningene Asker–Stavanger, Drammen–Sande, Lillestrøm–Charlottenberg og Lillestrøm–Tangen. Fra før var slikt utstyr installert på strekningen Tangen–Tordheim.

Systemet er planlagt innført på alle elektrifiserte banestrekninger.

TREKKRAFT OG VOGNER

Lokomotiver har gjennom en årrekke lagt beslag på en vesentlig del av de midler som har vært disponible for anskaffelse av rullende materiell.

Leveransen av de store serier av El-lokomotiver og Di-lokomotiver er nå avsluttet og har gjort det mulig i større grad å tilgodese anskaffelse av motorvognsett og godsvogner.

I 1973 ble det levert trekkraftmateriell for 31.0 mill. kr., personvognmateriell for 17.5 mill. kr. og godsvognmateriell for 37.5 mill. kr. Det ble brukt 0.3 mill. kr. til forberedelse/innbygging av automatisk kopling.

Trekkraft

Det ble programmessig levert og satt i drift 2 elektriske lokomotiver type El 14,6 dieselskiftelokomotiver type Di 2 og 1 dieselskiftetraktor type 220c.

I årets løp ble det utrangert 6 elektriske lokomotiver type El 1 (de siste av denne type), 1 diesel revisjonstraktor type Skd 204, 1 diesel skiftetraktor type Skde 216, 1 dampdrevet roterende snoplog type 3, 1 elektrisk motorvogn type 65 og 10 dieselmotorvogner type 88 a og b.

Pr. 31.12.1973 besto NSB's trekkraftpark av

- 158 elektriske lokomotiver
- 89 diesellokomotiver
- 186 skifte- og revisjonstraktorer
- 113 elektriske- og 50 dieselmotorvogner.

Leveringsprogrammet for trekkraftmateriell bestilt før årets utgang omfatter 34 elektriske motorvogner type 69, hvorav

- 10 for levering i 1974
- 11 for levering 1975
- 12 for levering 1976
- 1 for levering 1977.

På trekkraftmateriellet arbeides det videre med forbedringer og konstruksjonsforandringer for ytterligere å øke driftssikkerheten og redusere vedlikeholdskostningene. Oppsetting av arbeidstegninger med prøveinnbygging av utstyr for den automatiske kopling på de ulike typer trekkraftmateriell fortsetter.

Personvogner

Det ble anskaffet 1 personvogn litre B3 med liggestoler og 5 kombinerte person- og konduktørvogner litra BF, også med liggestoler i åpen sitteavdeling, samt med kjøkken for ambulerende togserving. Fra eget verksted ble det levert 1 utstillingsvogn, ombygget fra en overtallig post- og reisevogn.

Av eldre vogner ble det utrangert 42 4-akslede og 3 2-akslede vogner, 1 4-akslet vogn ble solgt privat.

Personvognparken besto 31.12.1973 av 948 vogner. Herav var 617 stål- og lettmetallvogner. Av den samlede vognpark er 38.2% over 35 år.

Følgende materiell var i bestilling ved årets utgang:

- 34 styrevogner av lettmetall for motorvogn type 69, for levering parallelt med de tidligere nevnte motorvogner.
- 1 salongvogn (konferansevogn) som ombygges fra en eldre personvogn i eget verksted, for levering i 1974.

Godsvogner

Det ble levert 263 godsvogner for kommersiell trafikk, hvorav 201 fra egne verksteder. Vognene fordeler seg på 241 to-akslede plattformvogner, 2 pulvertransportvogner med trykklufttømming og 20 boggitankvogner. Dessuten ble 4 G-vogner ombygget til flisvogner.

Av interne vogner er det levert 25 bunn-tømmingsvogner og 29 sidetippvogner, bygget i egne verksteder.

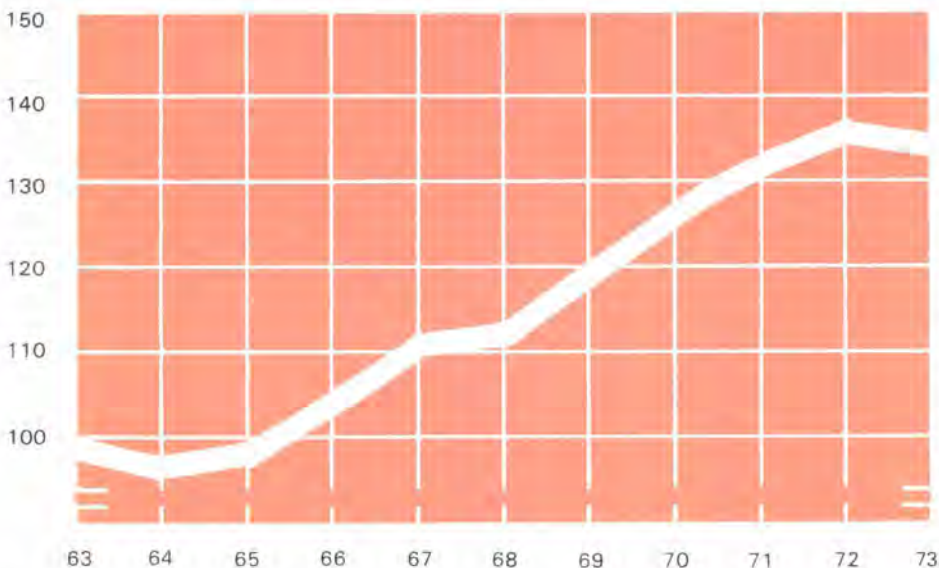
Av internt materiell for øvrig er det levert en spesialvogn for tekniske målinger vedrørende bane, strømforsyning og rullende materiell. Videre er det levert 48 isolerte containere.

I årets løp er det utrangert i alt 692 godsvogner, hertil er 463 vogner overført til internt bruk. Den overveiende del av de sistnevnte vogner er bare omregistrerte. Vognenes arbeidsoppgaver er de samme som tidligere.

Godsvognparken pr. 31.12.1973 besto av 8639 godsvogner. Containerparken besto av 327 containere, hvorav 150 stk. er anskaffet på leiebasis.

Følgende godsvogner var i bestilling ved årets utgang, for levering i årene 1974 og 1975:

Produktivitetsutviklingen for verkstedene. Basis 1963 = 100



363 Kbps-vogner (2-akslet plattformvogner)

300 Os-vogner (2-akslet plattformvogner)

8 Lbs-vogner (for transport av seksjons-hus)

7 Tds-vogner (bunntømmingsvogn, pul-
vergodts)

121 Fb-vogner (for transport av flis)

Av internt materiell er det bestilt en re-
visjonsvogn for vedlikehold av kontaktled-
ninger.

Verkstedene

Til investeringer i bygninger, maskiner og
annet teknisk utstyr er det anvendt 4.9 mill.
kroner. Anskaffelsene har stort sett vært
konsentrert til de 3 hovedverkstedene, Gro-
rud, Sundland og Marienborg.

Ved Verkstedet Grorud ble byggingen av
nytt Teknisk laboratorium satt i gang.

Ved NSB's 9 verksteder for vedlikehold
av rullende materiell var det ved årets slutt
beskjeftiget 2241 personer, administrasjon-
spersonalet medregnet. Personaltallet gikk
ned med 88 mann i årets løp.

Utgifter til vedlikehold av rullende mate-
riell samt drift og vedlikehold av verkste-
danleggene beløp seg til 141.1 mill. kr. Av
beløpet var 81.0% personalutgifter.

Av sekundære oppgaver har verkstedene
som tidligere hatt reservedel-produksjon og
forskjellig arbeid for andre fagavdelinger og
private.

Dessuten foregår det fortsatt en betyde-
lig egenproduksjon av rullende materiell
ved hjelp av arbeidskraft som er blitt dispo-
nibel ved den løpende rasjonalisering av
vedlikeholdsarbeidet.



NSB's rullende materiell skal være i driftssikker stand. I 1973 var 2241 personer beskjeftiget i NSB's verksteder.

Bildriften

Bildriften utgjør en betydelig del av NSB's virksomhet.

Bildriftens inntekter utgjorde i 1973 vel 91 mill. kroner eller 9,5% av NSB's samlede inntekter.

Bildriftens inntekter fordeler seg med omlag 2/3 på persontrafikk og 1/3 på godstrafikk, i motsetning til på jernbansiden hvor forholdet er det motsatte med 1/3 på persontrafikk og 2/3 på godstrafikk.

NSB bilruter er i likhet med storparten av landets øvrige bilruter medlemmer av Norges Rutebileierforbund.

Personale og vognpark

Antall personale i gjennomsnitt for året var følgende:

	1972	1973
I adm. og eksp.tjeneste . . .	93	89
I kjøretjeneste	926	942
I verksted- og garasjetj. . . .	146	138
Ialt	1 159	1 169

Økning i peronalantallet skyldes utvidet kjøring i godssektoren. Reduksjonen i adm. og eksp.personale er en følge av overføring av terminaltjeneste til Linjegods. Av de gjenværende har 15-16 tjenestemenn vært utleid til Linjegods A/S.



NSB Bildrift deltar i det nye stykkgodssamarbeidet.

Bestand av rullende materiell pr. 31.12.

	1972	1973
Busser og komb.vogner . .	525	528
Godsvogner	334	350
Tilhengere	48	56
Ialt	907	934

Utvidelse av vognparken har i størst grad skjedd på godssektoren og for å dekke opp behov i forbindelse med Linjegodstrafikken og i containertrafikken.

Takster

Bildriftens takster og moderasjonsordninger varierer fra sted til sted, idet takstene hittil har vært basert på lokale forhold.

I 1972 ble som en del av lønnsoppgjøret innført takststopp i persontrafikken. Øvrige takster, inkl. skolebarnkjøring var gjensatt for en generell takstøkning for siste halvår.

Etter myndighetenes bestemmelse ble bildriften pålagt selv å bære utgiftene i forbindelse med takststøtteordningen i stykkgodssystemet.

Økonomisk oversikt

Inntektene fordeler seg slik:

(1000 kr)	1972	1973
Persontrafikk	53 029	55 610

Posttrafikk	1 250	2 127
Godstrafikk	9 575	23 611
Kj. for jb.driften	16 557	5 194
Andre inntekter	1 789	4 702
Inntekter ialt	82 200	91 244

Inntektsmessig var utviklingen i 1973 preget av myndighetenes bestemmelser i forbindelse med takstene, samt overgangen til det nye stykkgodssystemet.

Takststoppen medførte et inntektstap i persontrafikken som er beregnet til ca. 1,4 mill. kr.

Ved sammenligning av inntektene i godssektoren må «Godstrafikk» og «Kj. for jb.driften» ses under ett p.g.a. overgangen til nytt stykkgodssystem. Dessuten er omlag 2 mill. kroner av regnskapstekniske årsaker postert på «Andre inntekter», men hører til under «Godstrafikk».

Videre er inntektene i godstrafikk redusert med 0,9 mill. kroner som en følge av pålagt takststøtte i stykkgodssystemet.

Regnskapsresultat

(1000 kr)	1972	1973
Inntekter	82 200	91 244
Driftsutgifter	73 373	84 506
Driftsoverskudd	8 827	6 738
Avskrivninger	9 488	10 232
Resultat	÷ 661	÷ 3 494

Regnskapsresultatet er i ugunstig retning påvirket av følgende forhold:

Inntektstap i forbindelse med takststopp i persontrafikken er beregnet til omlag 1,4 mill. kroner.

Pålagt takststøtte i stykkgodssystemet utgjør 0,9 mill. kr. som er trukket fra under godstrafikk.

Utestående inntekter på omlag 0,6 mill. kroner blir inntektsført i 1974.

På utgiftssiden er medtatt en ekstraordinær belastning av saksutgifter på 0,4 mill. kroner som en følge av overgang til ny ordning med fakturaoppgjør.

Drifts- og transportytelser.

Antall vognkilometer utgjorde ekskl. distribusjonstjenesten i Oslo, Bergen, Trondheim og Kristiansand (i disse tjenester har man hittil ikke registrert antall vognkilometer):

(1000 km)	1972	1973
I persontrafikk	18 513	18 601
I godstrafikk	3 805	5 750
I kj. for jb.driften	621	47
Ialt	22 939	24 398

Mens vognkilometer i persontrafikk ligger på samme nivå som i 1972, viser vognkilometer i godstrafikk en økning på vel 50%. Økning er en følge av kjøring i stykkgodssystemet.

Reduksjonen i kjøring for j.b.driften er en følge av at de tidligere kretskjøringsruter er overført til stykkgodssystemet.

	1972	1973
Antall reiser (1000)	18 344	18 273
Antall tonn gods (1000)	308	354

Antall reiser omfatter foruten vanlig rutetraffic også turbilkjøring, arbeidsreiser og skolebarn.

Antall tonn gods er ekskl. gods ved Biltransport, Oslo. Økningen skriver seg for største delen fra distribusjonstjenesten forøvrig.

Deltakelse i stykkgodssystemet.

Den relativt store utvidelse av Bildriftens virksomhet som det ble lagt opp til ved overgang til det nye stykkgodssystemet skapte mangeartede problemer. De opplysninger om godsmengder og transportveger som opplegget var basert på var ufullstendige og mangelfulle. En del justeringer er foretatt og driftsopplegget synes nå å ha funnet en foreløpig tilfredsstillende form.

Mangel på hensiktsmessig materiell skapte spesielle vansker som ennå ikke er tilfredsstillende løst, idet det benyttes leiebiler i større utstrekning enn ønskelig.

Virkningen av deltakelsen i stykkgodssystemet på Bildriftens *totale godstrafikk-tall* framgår av følgende tabell:

	1972	1973
Bilrutene:		
Rutelengde (km)	2 527	4 124
Vognkilometer (1000)	4 426	5 797
Godsmengde i tonn (1000)	205	218
Tonnm. (mill.)	15,9	28,0
Distribusjonstjeneste: (ekskl. Statsb. Biltransport, Oslo)		
Godsmengde i tonn (1000)	103	136

For *rutekjøringens* vedkommende økte antall tonn transportert gods med vel 6%. Det må dog bemerkes at registreringene i stykkgodssystemet synes mangelfulle i de første måneder i 1973.

For transportarbeidet målt i tonnkilometer viser registreringene en vesentlig økning, 76%, hvilket i og for seg er naturlig når man tar det utvidede rutenett i betraktning.

I *distribusjonstjenesten* viser godsmengden en økning på 32%, vesentlig en følge av overtakelse av transporter som tidligere ble utført av Godscentralen A/S med egne eller leide vogner.

Økonomisk sett viser foretatte beregninger et mindre overskudd hvis utbetalt takststøtte holdes utenfor og avskrivninger beregnet etter regnskapsmessige beløp. De inntektsmessige forhold må antas å kunne bedre seg noe etter hvert som systemet bygges ut med bedre tilpassing til såvel markedet som innad i forholdet mellom de parter som deltar i systemet.

Investeringer.

Det ble i året anvendt 12,8 mill. kr. til investeringsformål. Av bilmateriell ble det anskaffet 21 busser, 24 godsbiler og dessuten utstyr (containere/pendelenheter/tilhengere/kraner m.v.) for 0,6 mill. kr.

For å motvirke det stadig økende fornyelsesunderskudd på bilmateriellet er det for 1974 og de nærmeste år framover nødvendig med en vesentlig økning av bevilgninger til dette formål.

Til bygninger ble det anvendt 1,9 mill. kr. som fordeler seg med 1,5 på større byggarbeider og 0,4 på mindre.

Statsbanenes Biltransport's nye drifts- og adm.bygg ble påbegynt i 1973. Anleggets totalkostnad er beregnet til ca. 13,0 mill. kr. hvorav 1,4 ble brukt i 1973.

Til overtaking og igangsetting av nye bilruter gikk det med 0,6 mill. kr. Beløpet gjelder billighetserstatninger, pensjoner m.v. vedrørende tidligere overtatte ruter.

Framtidsplaner.

Utredningsarbeidene vedrørende kollektivtrafikken i Stavanger og Sandnes er avsluttet og forslag er framlagt, men er ennå ikke ferdigbehandlet.

Sammenslutningssaken i Trondheim er ferdigbehandlet men ennå ikke gjennomført. Dette antas å bli en realitet i løpet av 1974.

Det er vedtatt at NSB Bilruter fra og med 1975 kommer inn under tilskuddsordningen vedrørende bilrutedrift på lik linje med private ruter.

Billett- og moderasjonsordningene vil etter myndighetenes bestemmelse bli endret fra 1.4.74.

Arbeidet med samordning av kollektivtrafikk i Oslo og Akershus må nå anses å være inne i slutfasen idet det forutsettes at Stor-Oslo Lokaltrafikk (SOL) skal etableres fra 1.1.75.

NSB Bildrift vil gå inn i dette samarbeidet med vesentlige deler av Hølandsrutene og Odal-Eidsvollrutene.

Statsbanenes Biltransport's nye drifts- og adm.bygg ventes å bli ferdig i 1974.

Karmøyrutens nye driftsanlegg i Hauge-sund som påbegynnes i 1974 er planlagt ferdig påfølgende år.

Det sistnevnte anleggs totale kostnader er beregnet til ca. 5 mill. kr.



Bildriftens inntekter av skolebarnkjøringen utgjorde nær 18. mill. kroner i 1973.

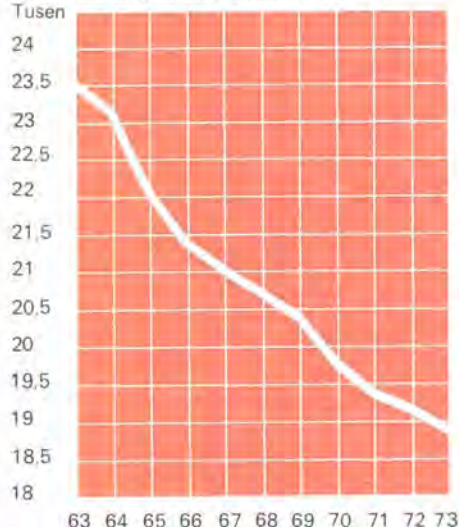
Personalet

Personalet

I 1973 ble det gjennomsnittlig beskjefteget 18 868 tjenestemenn ved NSB. Dette er en nedgang på 343 fra foregående år. Bemanningssituasjonen er i store trekk tilfredsstillende. Det har vært en viss rekruttering av nye medarbeidere også i 1973.

Antall pensjonister var 12 924 ved utgangen av 1973.

Gjennomsnittlig antall personale 1963–73
Tusen



Etter forutgående praktisk opplæring i distriktene har ialt 210 tjenestemenn gjennomgått Jernbaneskolens ulike aspirantkurs i 1973.

Det er holdt 1 Trafikkurs II (det første etter nytt Undervisningsreglement), 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 kurser i arbeidsledelse.

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

Det har i alt deltatt 416 tjenestemenn i slike kurs ved Jernbaneskolen i løpet av året.

Samlet elevtall 626.

Av opplæringsvirksomhet utenom skolen kan nevnes kurser i transportøkonomi, budsjett- og regnskapsarbeid, salg, markedsføring, logistikk, språk m. v.

Det er utarbeidet opplegg for informasjon om EDB og systemering for kontorledere og innføring i systemering for personale i utredningsvirksomhet.

For reisebyråttjenesten har man gjort et opplegg til nytt opplæringssystem som ble tatt i bruk høsten 1973.

Et utarbeidet forslag til introduksjonsopplegg for bedriften ble godkjent, og arbeidet med trykking av hjelpemidler, bl. a. en introduksjonsbrosjyre, ble satt i verk.

NSB hadde 6 deltakere i Samnordisk lederkurs nr. 3 som ble avsluttet 17.11. 73.

12 tjenestemenn har deltatt i kurs i vedlikehold av CTC-anlegg ved Järnvägsskolan i Ängelholm og 13 tjenestemenn har fått opplæring i skinnesveising samme sted.

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

Opplæringsrådet for NSB avholdt 4 møter i året 1973.

Samarbeidsutvalgene

68 utvalg har vært i virksomhet ved Statsbanenes drift og 2 utvalg ved Statens jernbaneanlegg. En rekke innstillinger og utredninger har vært behandlet i utvalgene. Det er besluttet satt i gang et prosjekt om Utvikling av samarbeids- og kontaktforholdet i NSB innenfor FoU-programmet.

Det er holdt fellesmøter for medlemmer av samarbeidsutvalgene innen de tekniske avdelinger og innen bilriften, og den systematiske informasjon gjennom arbeidslederne innen linjetjenesten er fulgt opp.

Det er holdt 176 informasjonsmøter med ca. 5000 deltakere.

Til samarbeidsutvalgene er det i 1973 kommet inn 153 forslag til praktiske forbedringer. 17 forslag er belønnet og 28 forslag er tildelt premie.

Det er arrangert 3 kurs I og 2 kurs II for skoloring av samarbeidsutvalgs-medlemmer.

Arbeidstilsyn verne- og helsetjenesten

Som et ledd i den videre kamp mot arbeidsulykker ble det i 1973 holdt kurs for alle verneledere på Raphamn under mottoet: «Bedre motivert for vernetjeneste». En spesiell vernestand ble også benyttet under kursene. I samarbeid med distriktene, distriktsorganisasjonene og Hovedadministrasjonen er det også gjennomført dagskurs for alle verneombud. Vernebrosjyren «Tenk deg om» for verkstedtjenesten er gitt ut i revidert utgave.

Det er nedsatt et utvalg som skal forestå arbeidsfysiologiske undersøkelser og utprøving av bedre setetyper på trucker og trekkvogner. Et utvalg er også i gang med behovsplanlegging av personalrom i Oslo Sentralstasjon.

Når det gjelder utprøving av bedre egnet verneutstyr kan blant annet nevnes vernevesten, piggalosen, helbrodden og verneøvlen «Softane».

En svak nedgang kan spores når det gjelder antall arbeidsulykker og fraværsdager for 1973. To dødsulykker inntraff dette året.

Undersøkelsene ved kjemisk ugressbekjempelse på linjen er avsluttet og egen rapport er utarbeidet ved Yrkeshygienisk Institutt. Registrering av helsefarlige stoffer er satt i gang med sikte på utgivelse av liste over stoffene. Diverse støvundersøkelser er foretatt.

18 bedriftsleger og 22 bedriftssykepleiere ved 20 bedriftslegekontorer har vært i virksomhet i 1973. Det er utført 14 123

ALDERSFORDELING – FAST OG EKSTRA – VED JERNBANE- OG BILDRIFT PR. 31.12.1969, 1970, 1971, 1972 OG 1973.

Alder (fylte år)	1969 %	1970 %	1971 %	1972 %	1973 %
16–20	2,0	1,5	2,2	3,1	3,3
21–25	4,9	4,3	4,0	4,0	4,2
26–30	4,0	4,2	4,6	5,1	5,4
31–35	6,3	5,7	5,0	4,6	4,3
36–40	10,5	9,7	8,4	7,5	6,9
41–45	15,4	14,6	14,0	13,0	12,1
46–50	21,1	21,3	20,1	19,1	17,8
51–55	18,2	19,3	20,9	21,9	22,2
56–60	11,8	13,4	14,7	15,5	17,1
61–65	5,1	5,4	5,5	5,6	6,2
66–70	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antall fast og ekstra i alt	19 499	18 872	18 502	18 349	18 247

fullstendige helseundersøkelser, hertil kommer 4127 konsultasjoner. Det er utstedt 296 helbredsattester for uførepensjonister, og behandlet 255 tilfelle etter bedriftsulykker. Videre har bedriftssykepleierne foretatt 7173 skiftinger av bandasjer og foretatt andre behandlinger.

Sosialsekretærer har virket i alle distrikter, og ved alle verksteder har sosiale kontaktmenn vært i virksomhet.

Personalets boligbygging

Det har i 1973 vært relativt få tildelinger av leilighet er fra lag der NSB har kjøpt andeler. NSB er representert i styret i Rælingen BBL, som for tiden er med på et prosjekt omfattende ca. 1100 leiligheter i Øvre Aamot, Rælingen.

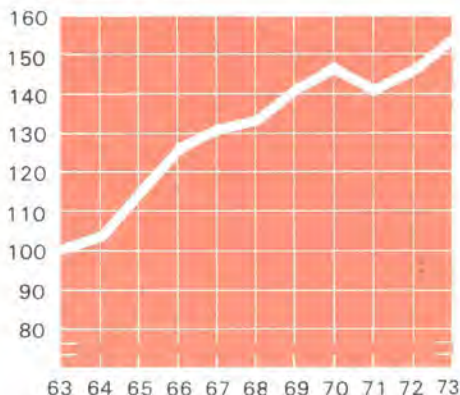
Lillo Boligstiftelse har planer om bygging av ytterligere en hybelblokk i tillegg til de to man har fra før. Tomt er stilt til disposisjon, men den er ikke endelig godkjent for boligbygging. For øvrig er det av stiftelsen i 1973 overdratt 18 hybelleiligheter til jernbanetjenestemenn. Etterspørselen etter leiligheter i Oslo-området og særlig etter hybelleiligheter er like stor og ser ut til å være konstant.

Feriestedene

Det er i 1973 innredet tre nye ferieleiligheter og nedlagt to, slik at det nå tilsammen er 31 leiligheter med 159 senger til disposisjon. Ved Yrkes- og velferdskontoret er det i året leiet ut ferieleiligheter til 412 familier med tilsammen 3292 utleiedøgn.

Produktivitetsutviklingen ved NSB, uttrykt ved bruttoprodukt i faste priser pr. årsverk med indeks 1963 = 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 1963-73
Basis 1963 = 100



Personale fordelt etter hovedgrupper

Gjennomsnittlig antall personale.

Hovedgrupper Tjenestegrupper	1972	1973	Oppgang eller ned- gang (±) fra forrige år
Administrasjon og forsyning:			
Administrasjonstjeneste i Hovedadministrasjonen	850	858	8
Administrasjonstjeneste i distriktene	797	793	÷ 4
Administrasjonstjeneste i hovedverkstedene	131	129	÷ 2
Forrådstjeneste	219	210	÷ 9
Sagbruk og impregneringsverk	36	12 ¹⁾	÷ 24
I alt Administrasjon og forsyning	2 033	2 002	÷ 31
Drift og salg:			
Innvendig stasjonstjeneste	2 282	2 071 ²⁾	÷ 211
Utvendig stasjonstjeneste	3 268	3 195	÷ 73
Konduktørtjeneste	890	869	÷ 21
Lokomotivtjeneste	1 797	1 793	÷ 4
Lokomotivstalltjeneste	468	467	÷ 1
Vognvisitørtjeneste	238	239	1
Renholdstjeneste	672	666	÷ 6
Reisebyråtjeneste	116	271	155
Bildrift	1 159	1 169	10
I alt Drift og salg	10 890	10 740	÷ 150
Vedlikehold og investering:			
Linjetjeneste	2 831	2 748	÷ 83
Håndverkstjeneste	294	276	÷ 18
Maskintjeneste	72	72	-
Gartnertjeneste	39	37	÷ 2
Svakstrømsanlegg	118	120	2
Sikringsanlegg	162	176	14
Elektriske baneanlegg	374	375	1
Sterkstrømsanlegg	107	110	3
Ladestasjoner	63	64	1
Verkstedtjeneste	2 228	2 148	÷ 80
I alt vedlikehold og investering	6 288	6 126	÷ 162
I alt	19 211	18 868	÷ 343

¹⁾ F.o.m. 1.11.1973 er denne gruppen opphørt, idet driften ved sagbruk og impr.verk er nedlagt.
²⁾ F.o.m. 1.1.1973 er reisebyråpersonalet overført til gruppen reisebyråtjeneste.
³⁾ F.o.m. 1.1.1973 omfatter denne gruppen også reisebyråpersonalet i distriktene.



Forsyningstjenesten

Omorganisering av forsyningstjenesten

Ifølge styrevedtak av september 1972 gjennomføres en rekke tiltak innen NSB's forsyningstjeneste. Den organisatoriske del gjennomføres i to trinn, hvorav 1. trinn f. o. m. 1.1. 74 bl. a. forutsetter at den lokale forsyningstjeneste utskilles fra distriktene og innordnes som egne forsyningsområder direkte underlagt Hovedadministrasjonens Forsyningsavdeling. (Unntatt er forsyningstjenesten i Narvik, der innordning under distriktet opprettholdes).

I 2. trinn av omorganiseringen tas det sikte på en nedskjæring av antall lokale forsyningsområder fra 8 til 5 (inkl. Narvik).

Det er utarbeidet nye retningslinjer for og beskrivelse av ordningen. Videre er det fastsatt egen instruks for forsyningslederne som er den nye arbeidstittel for materialforvalter-stillingene.

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 h. t. anbudsforskriftene.

Ordninger med langsiktige leveringskontrakter med uttak etter behov nyttes for en rekke viktige varegruppers vedkommende. For øvrig søker man ved varekontraheringen å legge leveringstidspunktet så nær opp til forbrukstidspunktet som mulig. For å oppnå dette kreves det et nøye samarbeid med de tekniske fagavdelinger.

Innkjøpsprisene som i 1972 stort sett holdt seg stabile, viste i 1973 til dels meget sterk stigning. I de siste måneder av 1973 fant det sted en pris- og kostnadsøkning som savner sidestykke etter krigen.

Stål

Levering fra verk: Store innkjøp har forårsaket knapphet på stål. Urolige valutaforhold skapte problemer på stålmarkedet. Verkene gikk over fra dollar til eget lands valuta som betalingsmiddel.

Oljekrisen på slutten av året medførte også problemer for stålverkene.

Gjennomsnittlig prisstigning i 1973 var for stang-, formstål og bjelker ca. 33%, for plater 50–60%.

Levering fra lager: Behovet for stål til vedlikehold og reparasjoner er som tidligere blitt dekket fra grossistlager etter kontrakt. Leveringene har gått tilfredsstillende. Prisene var faste med regulering etter 1. halvår. Prisene økte da med gjennomsnittlig ca. 35%.

Oljer og bensin

Oljer og bensin er som tidligere anskaffet sentralt, under statskontrakten med oljeselskapene.

Året 1973 har vært preget av en sterk prisstigning. Autodiesel- og fyringsoljeprisene steg med ca. 90%, mens prisstigningen på bensin har vært mer moderat, ca. 13%.

I forbindelse med krigen i Midt-Østen oppsto det også i slutten av året knapphet på olje som følge av den iverksatte leveringsboikott fra de oljeproduserende lands side. Dette førte til at det ble innført kvotetildeling av fyringsolje. Kvotetildeling av autodieselolje ble imidlertid ikke gjennomført overfor NSB. Dieseldriften ved NSB var således ikke berørt av oljekrisen.

Overbygningsmaterieill

Anskaffelsene av overbygningsmaterieill har i 1973 vært preget av overgangen fra tre- til spennbetongsviller. Det er inngått langtidskontrakter med 3 spennbetongsvillebedrifter om årlig leveranse på tilsammen 200.000 stk. betongsviller. I 1973 er det levert ca. 167.000 stk.

I 1973 ble det kontrahert ca. 7700 tonn skinner. Herav er ca. 1900 tonn levert, resten skal leveres i 1974.

Anskaffelsene av «smådelene» (dvs. svilskruer, fjærringer, klemfjærer m. v.) til vedlikehold av skinnegang med tresviller har stort sett gått tilfredsstillende. Prisene på disse delene har imidlertid økt kraftig p. g. a. utviklingen på stålmarkedet.

Elektrisk materieill og utstyr

Prisene på kabel og ledninger har økt sterkt, ca. 20%. For annet elektrisk materieill har økningen vært ca. 10%. For spesialprodusert materieill og utstyr var det til dels lange leveringstider.



Lager av hjulringer og hylsebuffer ved Hovedlageret, Grorud.



Interiør fra det moderne hovedlageret for Forsyningsområde Oslo.

Prisen på kobber, som i 1972 var relativt lav, har i 1973 økt med nærmere 100%.

Mekaniske deler for rullende materiell

Prisen på hjulsatsmateriell, akselkasser og mekaniske deler for øvrig har i 1973 vist en stigende tendens. Årsaken til dette er i første rekke knapphet og stigende priser på stål. I årets siste måneder bevirket oljekrisen lengere leveringstider og ytterligere prisstigning.

Trematerialer

NSB's behov for trematerialer i 1973 har stort sett vært dekket ved kjøp lokalt fra private produsenter. En del av behovet for kreosot-impregnerte trematerialer ble dekket av restbeholdninger ved NSB's impregneringsverk på Hommelvik.

Også for trematerialer har det i 1973 vært en meget sterk innenlandsk prisstigning, ca. 30%. Dette skyldes den store etterspørsel etter og dermed de høye priser på eksportlast.

Materialbeholdningen

Den pågående rasjonalisering og modernisering ved NSB innvirker også på materialbeholdningens sammensetning og størrelse. Nytt teknisk utstyr og nye tekniske løsninger i forbindelse med jernbanedriften krever lageropplegg av nye varegrupper. Samtidig søkes lagerbeholdningen for andre varegrupper redusert.

I 1973 ble det skrotet lagervarer til en bokført verdi av ca. 2.9 mill. kr. Av dette

beløp representerte ca. 2.4 mill. kr. et oppsamlet skrotingsbehov som følge av teknisk utvikling og driftsomlegninger. Det ble innhentet spesiell tillatelse fra Samferdselsdepartementet til å foreta denne sanering av beholdningen.

Pr. 31.12.73 var den bokførte verdi av NSB's materialbeholdning ca. 118 mill. kr. ekskl. 20% merverdiavgift. Dette er en nedgang på ca. 9 mill. kr. fra 31.12. 72. Som nevnt, har det i 1973 vært en betydelig prisstigning på en rekke viktige varer. Når den bokførte verdi likevel er redusert, skyldes dette at beholdningen *volummessig* er gått ned.

Omløpshastigheten for materialbeholdningen var i 1973 ca. 0.9, dvs. en fornyelse av beholdningen ca. hver 13. måned. De tilsvarende tall for 1972 var henholdsvis 0.8 og 15.

Rasjonaliseringsarbeidet

Styret vedtok i september 1972 å gjennomføre nye forsyningsordninger for overbygningsmateriell (skinner m. v.) og kontaktledningsmateriell. Ordningene forutsetter større innslag av direkte leveringer uten mellomlagring, betydelig reduksjon av antall lagerplasser og opprettelse av mindre håndlagre for å sikre den øyeblikkelige beredskap ved driftsuhell o. l. Arbeidet med disse tiltak ble påbegynt i 1973, med sikte på full gjennomføring i begynnelsen av 1974.

For overbygningsmaterialet er omlagringen blitt en del forsinket sammenholdt

med fremdriftsplanen. Dette skyldes bl. a. mangel på arbeidskraft i forbindelse med innsending av overskuddsmaterialet til de sentrale lagerplasser i distriktene.

Arbeidet med den nye forsyningsordningen for kontaktledningsmateriell er heller ikke gjennomført fullt ut. Den sentrale lagerplass og håndlagrene i distriktene er imidlertid etablert. Innsendingen av overskuddsmateriell til sentral lagerplass var heller ikke her fullført ved slutten av 1973.

Optisk lesning av materialrekvisisjoner er nå gjennomført ved alle verksteder og delvis for distriktenes vedkommende.

Det er i 1973 anskaffet en mobilkran til lager for overbygningsmateriell i Hamar og en gaffeltruck til Bergen. Ellers har det vært arbeider i gang med opparbeiding av lagre for overbygningsmateriell i Oslo og Drammen.

Rasjonaliseringsarbeidene innenfor lagertjenesten resulterte i en personalnedgang i 1973 på 9 mann, eller ca. 4.1%.

Egenproduksjonen ved Øieren sagbruk og Hommelvik impregneringsverk ble nedlagt i 1973. Behovsdekningen for trematerialer og sviller (betong) skjer nå i det ordinære varemarked. Hele personalstyrken er enten overført til andre tjenestegrupper, har sluttet eller gått av med pensjon. Innenfor forsyningstjenesten medførte nedleggningen en personalnedgang på 24 mann i 1973.

Arbeidet med en samlet gjennomgåelse og revisjon av NSB's innkjøpsordning og -rutiner ble satt i gang høsten 1973. Innstilling om saken fra den oppnevnte prosjektgruppe ventes fremlagt i løpet av 1974.

NSB's reisebyråvirksomhet

Også i 1973 viste priser og lønninger generelt sett en sterkt stigende utvikling, mens prisene på reisebyråtjenester økte lite eller ingenting. For tjenester som selskapsreiser og oversjøiske flybilletter gikk prisene p. g. a. overkapasitet og en vanskelig konkurransesituasjon til dels ned.

Denne situasjon har bidratt til at konkurransen mellom byråene er blitt skjerpet, da de stigende lønninger bare har kunnet kompenseres ved volumøkning i omsetning for hvert enkelt byrå.

For NSB's reisebyråkjede har utviklingen også i 1973 vist en tilfredsstillende utvikling, i det omsetningen i forhold til 1972 er økt med ca. 17,5 mill. kr. dvs. en økning på 11%. Omsetningen fordelte seg med ca.

178 mill. kroner på reisebyråene i Norge, og ca. 14,2 mill. på byrået i London.

Overskuddet for byråene i Norge ble i 1973 ca. 1,9 mill. kr., mens NSB's byrå i London hadde et overskudd på kr. 366.000. Ved utgangen av 1973 hadde NSB 42 byråer i Norge, i det et filialbyrå i Trondheim ble lagt ned høsten 1973.

NSB's interesser i Scandinavian Travel Bureau, New York, ble solgt i løpet av 1973, men det er opprettholdt et begrenset samarbeid med de nye eiere når det gjelder markedsføring av NSB's turproduksjon på det amerikanske marked.

Det ble våren 1973 åpnet nytt hovedbyrå i Oslo i Stortingsgt. 28, samtidig som reisebyrået på Oslo V flyttet inn i

en del av de tidligere lokalene til hovedbyrået i Kirkegt. 14/16/18.

I forbindelse med ominnredning og flytting ble det foretatt betydelige investeringer. Amortiseringen av disse utgifter er en vesentlig årsak til at overskuddet på reisebyråvirksomheten er mindre enn det var i 1972. Man har imidlertid ikke i 1973 fått full effekt av de foretatte investeringer. Dette sammenholdt med en mulig økt bruk av kollektive transportmidler og en generell oppgang i pris på reisebyråtjenester som følge av stigende energipriser, gjør at man ser frem til 1974 med en forsiktig optimisme når det gjelder NSB's reisebyråvirksomhet.



Det nye hovedbyrået i Oslo, som åpnet våren 1973, er sentralt plassert i byens travleste forretningsstrøk.



For annet år på rad var det økning i salget av månedsbilletter etter flere års nedgang. På strekningen Oslo V.–Asker, hvor nye tog-
sett ble satt inn, økte trafikken med 10%.

Styret og Jernbanerådet

Styret

for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Det har 7 medlemmer med personlige varamenn, alle oppnevnt av Kongen. 1 av 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 vara-

formann. Styret oppnevnes for 4 år av gangen.

Styrets medlemmer var i 1973 direktorsjef Ole Haugum (formann), adm. direktør Olav Erichsen (varaformann), generaldirektør Edvard Heiberg, redaktør Per Bratland, konsulent Kjell Wibstad, verksmester Arne Olsen og banemester Klaus Kirknes.

Regjeringen har oppnevnt medlemmer av Styret for tidsrommet 1.1.74–31.12.77. Nye medlemmer er direktør Egil Killi, Oslo, og stasjonsbetjent Alf Myhre, Hamar, som avløser henholdsvis konsulent Kjell Wibstad og verksmester Arne Olsen. Formannen og nestformannen og de øvrige medlemmer av Styret er gjenoppnevnt for kommende 4-årsperiode.

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.

Jernbanerådet besto inntil 31.12.73 av følgende medlemmer:

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.

For perioden 1.1.74–31.12.77 er oppnevnt følgende medlemmer av Jernbanerådet

Oppnevnt av Stortinget

Økonomisjef Andreas Wormdahl, Trondheim, formann.

Kontorsjef Tore Haugen, Oppedgård.

Sivilingeniør Arne Langvik Hansen, Mo i Rana.

Siviløkonom Kr. Sundtoft, Lillesand.

Trafikkinspektør Einar Haatvedt, Rjukan.

Gårdbruker Peder Mørk, Åfarnes.

Gårdbruker Jakob Wibe, Steinkjer.

Skolestyrer Jon Bjørnebekk, Ulefoss.

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.

Nestformann Gunnar Tønder, Oslo.

Jernbanefullmektig Nils Totland, Oslo.

Nøkkeltall for 1973 - Key figures 1973

DRIFTSINNEKTER / OPERATING RECEIPTS	Mill. kroner
Persontrafikk / Passenger traffic	308,7
Godstrafikk ekskl. Ofotbanen / Goods traffic, excluding ore, Ofoten line	406,6
Malm Ofotbanen / Ore Ofoten line	76,6
Bildriften / Vehicle operation	91,2
Øvrige inntekter / Other receipts	86,0
Sum	969,1

DRIFTSUTGIFTER / OPERATING EXPENCES Sum 1 217,2

UNDERSKUDD PÅ DRIFTEN / OPERATING DEFICIT	248,1
Avskrivninger / Depreciation	101,9
Pensjonskassens underskudd / Pension Fund deficit	85,6
TOTALT UNDERSKUDD / TOTAL DEFICIT	435,6

TRAFIKK / TRAFFIC	Mill.
Antall reiser / Number of journeys	29,5
Personkm / Passenger kilometres	1 640,2
Gods ekskl. malm Ofotbanen, tonn / Goods excluding ore, Ofoten line, tons	8,3
Malm Ofotbanen, tonn / Ore Ofoten line, tons	22,6
Tonnkm ekskl. malm Ofotbanen / Ton kilometres excluding ore, Ofoten line	1 842,0
Tonn malm Ofotbanen / Ton kilometres ore, Ofoten line	905,4

BILTRAFIKK / MOTOR TRAFFIC	
Godstrafikk, tonn / Goods traffic, tons	354 000
Persontrafikk, reiser / Passenger traffic, journeys, mill.	18,3

PERSONALE / PERSONNEL	
Totalt antall / Total number	18 868
Rent driftspersonale / Operating personnel only	17 942

RULLENDE MATERIELL / ROLLING STOCK	
Elektriske lokomotiver / Electric locomotives	158
Elektriske motorvogner / Electric motor coaches	113
Diesellokomotiver / Diesel locomotives	89
Dieselmotorvogner / Diesel motor coaches	50
Person-, post- og konduktørvogner / Passenger, mail and guard vans	948
Godsvogner (ekskl. malmvogner Ofotbanen) / Goods wagons (excluding ore wagons, Ofoten line)	9 133

JERNBANENETTET / RAILWAY NETWORK	
Totalt antall km / Total number of kilometres	4 241
Total antall km elektrifisert / Total number of kilometres electrified	2 440

Summary

Passenger traffic.

Though relatively modest, the increase in passenger traffic which continued in 1973 is encouraging. Traffic increased on all lines except the Røros and Kongsvinger lines. The Oslo-Bergen line, whose traffic has grown constantly over the last 10 years, showed a further increase in 1973 of 2.5%. Traffic on the Nordland line, which has grown slowly but steadily in recent years, increased by 1.7%. Traffic on the Rauma line increased for the first time since 1966. The decrease in traffic on the Sørland line which was registered in 1972 has been reversed and traffic past Lunde station showed an increase of 6.5%. The traffic increase on the Sørland line is presumed to be due in some measure to the improved timing achieved after the opening of the the Lieråsen Tunnel on June 3, 1973. Among the improvements this facilitated was the extension of one of the express services from Kristiansand to Stavanger.

Traffic on the Østfold line via Kornsjø increased by a good 6%. This increase must be seen in connection with the doubling of the sales of Inter-Rail tickets. About 18,000 Inter-Rail tickets were sold in Norway in 1973.

The opening of the Lieråsen tunnel reduced the distance between Oslo and Drammen by 12.5 km and this made it possible to improve passenger traffic services on the Vestfold line as well. An "inter-city" service was introduced on this line, the expresses stop only in the towns and at certain other important stations. Timings have been substantially improved and there has been a marked increase in traffic. The sale of tickets between stations in the Oslo area and stations in the County of Vestfold increased by up to 40% in the autumn months.

The Oslo-Sandvika suburban services were extended to Asker. New rolling stock was introduced together with more frequent services and improved timings. Preliminary surveys indicate up to 10% increase in the sale of season tickets.

NSB Road transport services.

Road transport revenues increased from about 82 million kroner to 91.2 million kroner. Expenses (including depreciation) totalled 94.7 million kroner, resulting in a deficit of 3.5 million kroner.

Personnel.

Average total personnel employed in 1973 was 18,868, a reduction of 343 from the preceding year. In general the personnel situation is satisfactory. Some recruitment of new personnel has also continued in 1973.

Million kroner

Revenue	963.3	982.9	969.1	13.8
Operating expenses	1,142.1	1,228.0	1,217.2	10.8
Operating deficit	178.8	245.1	248.1	3.0
Depreciation	94.2	101.9	101.9	0
Pension fund deficit	82.0	88.2	85.6	2.6
Total deficit	355.0	435.2	435.6	0.4

	Balance sheet 1972	Budget 1973	Balance sheet 1973	Difference
Revenue	963.3	982.9	969.1	13.8
Operating expenses	1,142.1	1,228.0	1,217.2	10.8
Operating deficit	178.8	245.1	248.1	3.0
Depreciation	94.2	101.9	101.9	0
Pension fund deficit	82.0	88.2	85.6	2.6
Total deficit	355.0	435.2	435.6	0.4

Depreciation.

Depreciation is based upon the initial cost of assets and their expected useful life. In 1973 depreciations totalled 101.9 million kroner, an increase of 7.7 million kroner over the preceding year.

Pension fund.

The total pension fund deficit is now 435.6 million kroner. This is 0.4 million kroner more than budgeted.

Investments and improvements.

Work on the East-West tunnel through Oslo continued according to plan in 1973. Alnabru marshalling yard came into full operation in 1973. Work on the marshalling yard in Drammen continues according to plan. Work on the marshalling yard in Bergen was almost completed by the end of the year. Trondheim container terminal was opened in November 1973.

Two new electric locomotives and 6 diesel shunters were put into service. The last 6 of NSB's oldest electric locomotives were withdrawn from service.

Replacement of rolling stock continued, 263 goods wagons and 6 passenger coaches being delivered.

Extension of the CTC system continues, now covering 168 stations and nearly 60% of all rail traffic.

General questions.

NSB's long-term plan has not yet been considered by the Storting. The directors are concerned at the lack of guidelines for important facets of NSB's activities and emphasise the necessity of clarifying important questions of principle which are discussed in the long-term plan.

NSB's total revenue for 1973 was 969.1 million kroner, 1.4% lower than budgeted. Total operating expenses were 1217.2 million kroner, 0.9% lower than budgeted. Thus the total deficit of 248.1 million kroner is 1.2% higher than budgeted. The financial results of railway operation are shown in the table.

Goods traffic.

Goods traffic figures for 1973 are the highest ever recorded by Norwegian State Railways, with the exception of the year 1970 when imports of timber and pulping wood from Sweden reached abnormal heights. The increase for 1973 covers most products in wagon load traffic and express goods. Domestic wagon load traffic in ton km increased by about 5%. Parcels traffic has been excluded because the substantial growth in this category must be viewed in the light of the transfer to Linjegods A/S of parcels traffic as from January 1, 1973.

Parcels traffic (including transportation for Linjegods A/S) increased by 2% in ton km compared with *parcels traffic and mixed consignments* in 1972.

Foreign wagon load traffic in ton km increased by about 12%. A change in traffic structure is in progress, timber transportation is declining while the carriage of other commodities is increasing considerably. Foreign traffic from Norway totalled 42% in 1973. Ore transport for Rana Gruber increased by 1.6%, totalling approximately 2.1 millions tons.

On the Ofoten Line about 22.6 million tons of ore were carried, an increase of 9.8% over the preceding year.

There was a marked increase in express goods traffic in 1973. This increase of 4,000 tons or approximately 14% is presumed to be due to the transfer of domestic parcels traffic remained at approximately the same level as in 1972.

Improvement of transport services continues to have high priority. The container system and the "piggy back" system are being further developed.

A computer system for improved monitoring and administration of goods traffic is in the development stage. Electronic seat reservation systems for passenger services have been examined and will be taken into use as from 1976.

NSB is taking an increasing interest in suburban traffic around the major towns.