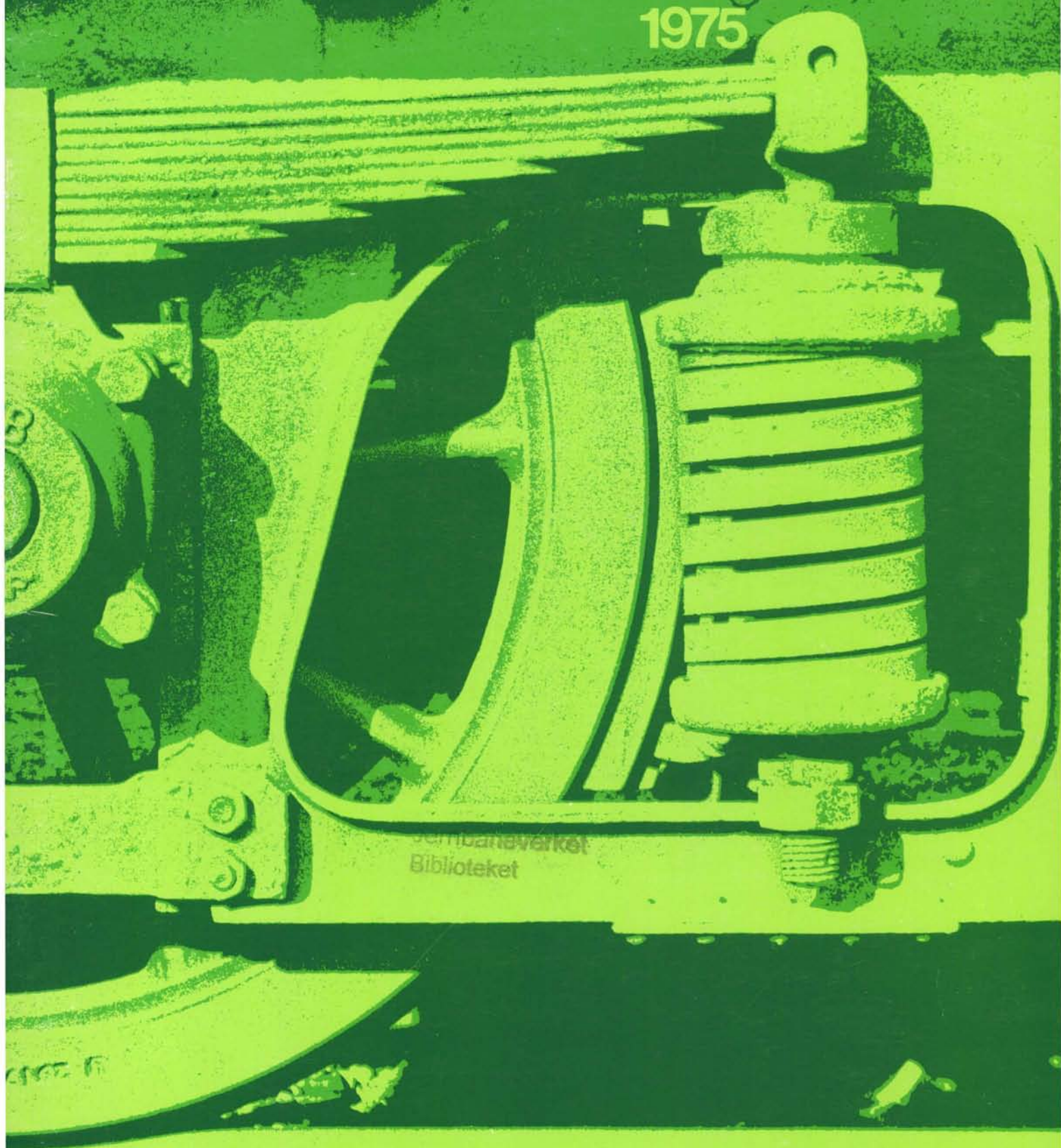


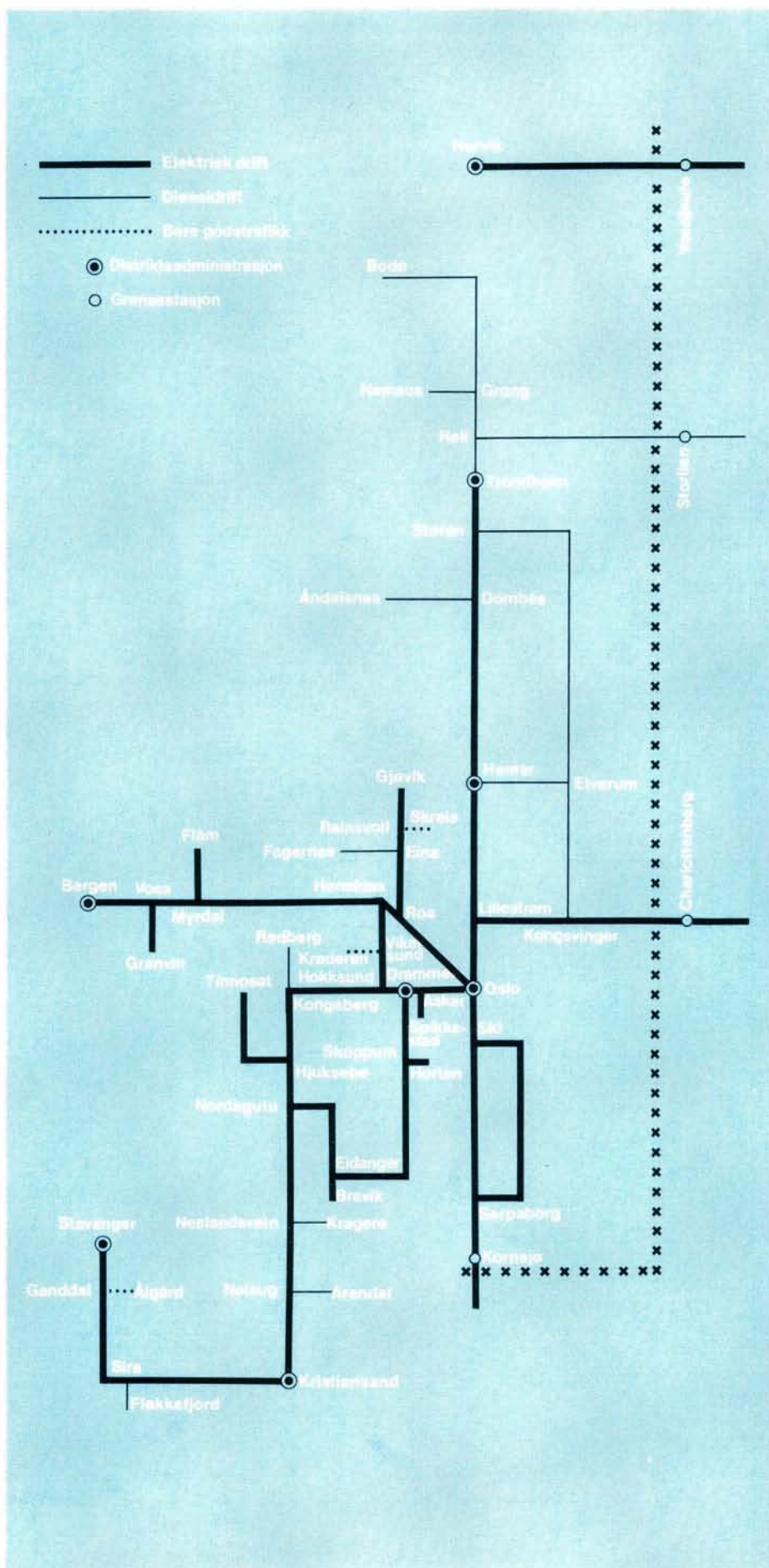
ÅRS  
BERETNING **NSB**  
OG REGNSKAP  
1975



# Innhold

Styrets beretning, 1 – 2  
 Jernbaneområdets merknader, 4  
 Økonomisk oversikt, 5 – 9  
 Styret, 10  
 Jernbanerådet, 10  
 NSB's organisasjon, 10  
 Trafikkutviklingen, 11 – 14  
 NSB's reisebyråvirksomhet, 15  
 Driftsavviklingen, 16 – 17  
 Vedlikehold og modernisering, 18 – 21  
 Oslo Sentralstasjon, 22  
 Forsyningstjenesten, 23  
 Personalet, 24 – 27  
 Bildriften, 28 – 29  
 Nøkkeltall/key figures, 30  
 English summary, 31 – 32

Årsberetningen 1975 er trykt i 22 000 eksemplarer.  
 Beretningen er redigert av NSB's Informasjonsavdeling på grunnlag av bidrag fra Hovedadministrasjonens fagavdelinger.  
 Redaksjon: Bjørn Holøs.  
 Redaksjonen avsluttet 15. mars 1976.  
 Design, layout, omslagsfoto og grafikk: Grøndahl & Søn Trykkeri A.s ved Stein Erichsen.  
 Trykk: Grøndahl & Søn Trykkeri A.S, Oslo.



# Styrets beretning

En betydelig konjunkturedgang preget det økonomiske bilde i den vestlige verden i 1975, og i vårt land førte konjunktursvikten til avsetningsvansker for deler av industrien. Dette medførte synkende etterspørsel etter enkelte transporttjenester, spesielt for vareslag med tilknytning til eksportsektoren. Også NSB's godstransporter ble berørt av disse vanskene, men bedriften har etter Styrets oppfatning hevdet seg bra.

Det innenlandske forbruk lå på et høyt nivå, noe som i vesentlig grad skyldes at de fleste lønnstakere fikk en økning i realinntekten i 1975. Det var en generell økning i den innenlandske reisetraffikk, og også NSB's persontrafikk viste stigning fra foregående år.

## Persontrafikk

Jernbanens persontrafikk, som i 1974 hadde en meget kraftig oppgang, økte i 1975 med 3,4 % målt i personkilometer. Antall reiser økte med 2,6 % fra ca. 32,6 millioner i 1974 til ca. 33,5 millioner i 1975. Det var fortsatt salget av billetter med rabatt som viste sterkest økning.

Utviklingen av NSB's persontrafikk i 1975 må således kunne karakteriseres som tilfredsstillende, spesielt på bakgrunn av at det i 1975 var en meget sterk utvikling på bilsiden. Bilsalget økte, og antall personbiler passerte 1 million ved slutten av året. Bensinsalget økte med vel 12 %.

## Godstrafikk

NSB's godstransporter viste en nedgang på ca. 2 % målt i tonnkm, ekskl. malmtransportene på Ofofbanen. Disse viste en svikt på vel 30 % i forhold til foregående år.

Når totalresultatet for NSB's godstrafikk ble noe bedre enn den generelle konjunktursituasjon skulle tilsi, skyldes det at det har vært betydelige variasjoner for de forskjellige varegrupper. Ved siden av nedgang i malmtransporten på Ofofbanen og kistransportene Hjerkinns—Sarpsborg var det også en negativ utvikling i transportene av ferdige produkter for treforedlingsindustrien. Gruppen tømmer og kubb hadde derimot en meget positiv utvikling. Økningen for

disse transporter var ca. 23 %. Transportene av celluloseflis lå på samme høye nivå som i 1974. Malmtransportene for Rana gruber ble trappet opp.

NSB's vognlasttransporter for Linjegods A/S økte med ca. 4 %. Innenfor samlastgruppen var det spesielt containertransportene som utviklet seg positivt.

## Trafikkavviklingen

Den største jernbaneulykken ved NSB i fredstid inntraff den 22. februar 1975 da to tog kolliderte ved Tretten stasjon med den følge at 27 mennesker mistet livet.

For å møte økningen i persontrafikken måtte man også i 1975 kjøre en rekke ekstratog i forbindelse med helger, ferier og høytider. Det har vært lagt stor vekt på den best mulige regularitet i trafikken, og gjennom størsteparten av året har trafikkavviklingen gått tilfredsstillende. Mot slutten av året førte kraftig uvær, spesielt på Vestlandet og i Nord-Norge, til vansker for trafikkavviklingen.

## Økonomi

Det var en kraftig stigning i lønninger og priser i 1975, og til tross for personalreduksjoner og tiltak for å holde andre utgifter nede, fikk NSB en sterk økning på utgiftsiden. Denne kunne ikke kompenseres ved den avviklede trafikk og de takstøkninger som ble foretatt. Det gjennomsnittlige antall personale utgjorde 18 430, en reduksjon i forhold til foregående år på 157.

Driftsinntektene ble nesten 1252 mill. kroner i 1975. Det er en økning på vel 126 mill. kroner, eller 11 %.

De samlede inntekter av godstrafikken økte med 48 mill. kroner, persontrafikkinntektene økte med 44 mill. kroner og øvrige inntekter ved jernbanedriften med 17 mill. kroner. NSB's bildrift hadde en oppgang på nesten 17 mill. kroner.

NSB's persontakster ble forhøyet med 7,5 % fra 1. januar 1975, takstene for månedsbilletter ble ikke økt, selv om Styret fremmet

NSB's økonomiske resultat i millioner kroner i 1975 fremgår av denne tabell:

	Regnskap 1975	Budsjett 1975	Regnskap 1974	Diff. 1975/74
Driftsinntekter	1251,9	1246,7	1125,4	126,5
Driftsutgifter	1570,7	1576,3	1360,5	210,2
Underskudd på driften	318,8	329,6	235,1	83,7
Avskrivninger	115,7	115,7	110,3	5,4
Renter av statens kapital i bilrutene	4,3	4,3	—	4,3
Totalt underskudd	438,8	449,6	345,4	93,4

forslag om dette. Godstakstene økte med 10 % fra 1. april 1975.

Driftsutgiftene ble 1571 mill. kroner i 1975. Det er en stigning på 210 mill. kroner, eller ca. 15 %.

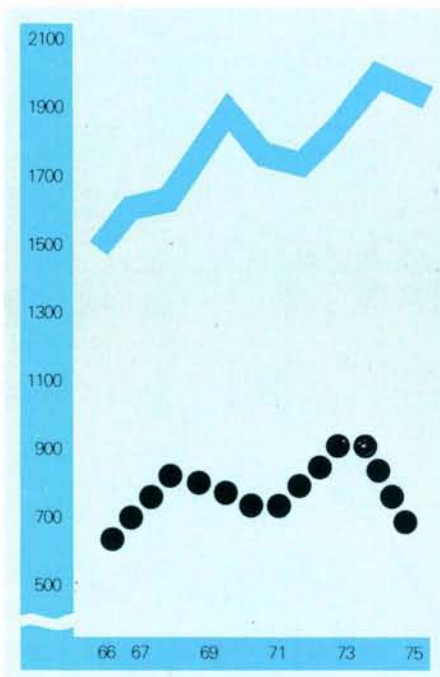
Driftsunderskuddet økte således med nesten 84 mill. kroner, og medregnet avskrivninger ble det samlede underskudd ca. 93 mill. kroner større enn i 1974 og utgjorde ca. 439 mill. kroner.

### Investeringsarbeider

Foruten fornyelsesarbeider på hoved- og sidelinjene, er Brevikbanen forsterket til 20 tons akseltrykk, og kalksteintransportene for Norcem A/S fra kalksteinbruddet ved Bjørntvedt til fabrikk i Brevik kom i gang høsten 1975.

### Godstrafikk, jernbane

Mill. tonnkm



Arbeidene med forsterkning av Raumabanen til 18 tons akseltrykk ble videreført.

Nytt verksted- og garasjeanlegg for Statsbanenes Biltransport på Alfaset i Oslo ble tatt i bruk i begynnelsen av året. Det ble levert ytterligere 11 motorvognsett av type 69 i 1975. Disse ble satt inn på strekningene Oslo – Moss og Oslo – Hakadal/Jaren. Det ble levert 240 nye godsvogner og ombygd 40 vogner. Fjernstyring av sporveksler og signaler (CTC-systemet) ble tatt i bruk på strekningen Halden – Kornsjø, og CTC var ved årets utgang innført på 1742 km av nettet. 44 planoverganger ble sikret med halv-bommer og lyd og lys.

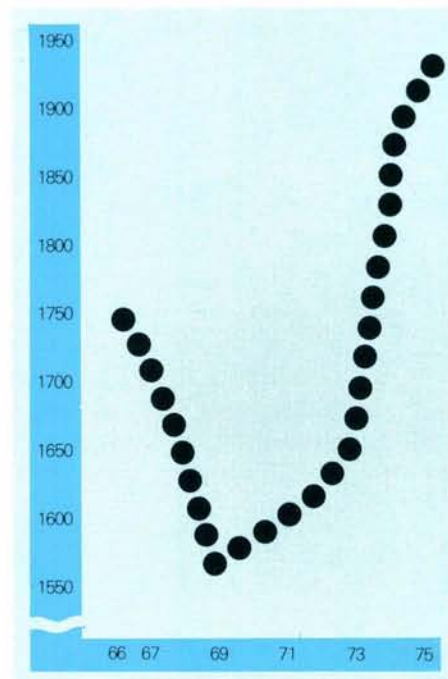
Jernbanetunnelen gjennom Oslo er sprengt ut fra Jernbanetorget til Slottsbakken, og Abelhaugen stasjon er ferdig utsprengt. På Oslo Ø ble det i årets løp gjennomført betydelige sporarbeider, og arbeidet med driftstunnel til Lodalen driftsbanegård ble fullført.

### Generelle spørsmål

Stortingsmeldingen om «Samferdselspolitikken og hovedretningslinjer for Norges Statsbaner» ble behandlet av Stortinget 16. januar 1975. Meldingen, som inneholder departementets syn på en rekke viktige spørsmål vedrørende NSB's fremtidige virksomhet, fikk Stortingets tilslutning. Dette innebærer at Stortinget sier seg enig i NSB's viktigste forslag til drifts- og trafikkopplegg for årene fremover. En del vesentlige spørsmål, bl.a. spørsmålet om opprettholdelse av sidelinjene, utforming av en tilskuddsordning osv., er overlatt til Samferdselsplanutvalget til videre behandling.

Under NSB's forsknings- og utviklingsprogram er det arbeidet videre med en rekke fremtidsrettede prosjekter, bl.a. prosjektet vedrørende høyere reisehastighet og sentralisert ledelse av godstransportene.

Det ble i 1975 sluttet avtale med Danske Statsbaner om et felles system for elektronisk plassreservering. Dette vil bli gjennomført i 1977.



### Persontrafikk, jernbane

Mill. personkm

Styret har avgitt uttalelse om utkast til ny samferdselslov. Videre har flere viktige offentlige utredninger vært forelagt Styret til uttalelse, det gjelder utredningen om ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet, innstillingene fra Bilavgiftsutvalget og Subsidiutvalget og utredningen om «Personbil, miljø og samfunn».

Styret har vært på befaring i Trondheim distrikt. Under befaringen var det innlagt enkelte kundebesøk og kontaktmøter med lokale myndigheter og representanter for NSB's personale.

Styret er takknemlig for den tillit og interesse som er vist NSB fra dets mange trafikanter og transportbrukere, og vi håper at dette tillitsforhold vil bli utvidet slik at stadig fler ser seg tjent med å bruke NSB's tjenester. Styret vil også takke de ansatte for godt utført arbeid og personalets organisasjoner for et positivt samarbeid i det forløpne år.

Ole Haugum

Olav Erichsen

Egil Killi

Per Bratland

Edvard Heiberg

Alf Myhre

Klaus Kirknes



# Jernbane- rådets merknader

Jernbanerådet har i møte den 10. mars 1976 behandlet driftsregnskap og styrets beretning for 1975.

Om trafikkutviklingen i 1. halvår 1975 uttalte Rådet at karakteristikken akseptabel måtte være berettiget når man tok hensyn til den betydelige stigning i trafikkallene under oljekrisen i 1974 og hensett til den krisepregede konjunkturutvikling som har hatt stor virkning også i vårt land — særlig for eksportrettede næringer.

Denne uttalelse har, med visse forbehold, gyldighet også for den utvikling som har funnet sted i 2. halvår 1975.

Persontrafikken har økt, målt både i personkilometer og i antall reiser. Det blir i beretningen opplyst at salget av billetter med rabatt økte mest.

Rådet mener dette kan tyde på at prisen spiller en viktig rolle for mange ved valg av transportmiddel, noe som bør tillegges større vekt ved utforming av takstpolitikken. I samme retning taler de opplysninger som gis om økingen i antall personbiler og salg av bensin. De gjengitte tall kan tyde på at jernbanens andel av personbefordringen ikke er økt og dette innebærer i så fall en utvikling som ikke samsvarer med den oppfatning som er kommet til uttrykk, bl.a. under Stortingets behandling av meldingen om «Samferdselspolitikken og hovedretningslinjer for Norges Statsbaner». Jernbanerådet antar at forhold som de foran nevnte, både av NSB's egen ledelse og av Samferdselsdepartementet, bør tillegges større vekt når de fremtidige samferdselspolitiske virkemidler — herunder takstpolitikken — skal fastsettes.

For godstrafikkens vedkommende har utviklingen i terminen variert noe med den største svikt i transport av malm på Ofotbanen og av ferdige produkter fra treforedlingsindustrien. I likhet med styret, mener Rådet at den fremtidige trafikkutvikling i stor grad vil være avhengig av kvaliteten på de tilbud jernbanen kan gi brukerne. De tiltak NSB hittil har nyttet for å bedre tilbudene har først og fremst vært

- a) godt vedlikeholdte linjer, herunder sidespor,
- b) hensiktsmessig og moderne vognmateriell og metoder som piggy-back, containerbruk og andre kombinerte transporter,
- c) best mulige ruter,
- d) hurtig togfremføring,
- e) sikkerhet og regularitet,

mens takstpolitikken i stor utstrekning har vært underlagt overordnede myndigheters avgjørelse. De nevnte og eventuelle nye virkemidler må, kom-

binert med tiltak som blir iverksatt av de politiske myndigheter, fortsatt spille en sentral rolle. Jernbanerådet finner imidlertid grunn til å konstatere at virkemidler av denne art hittil ikke fullt ut har gitt de ønskede resultater. I konkurranse med fly og biler har det, etter det en kan se, ikke vært mulig å overføre person- og godstransport i nevneverdig grad. De tall beretningen gjengir for trafikkutviklingen ved jernbanen, sammenholdt med stigningen i bensinsalget, tyder snarere på en utvikling i motsatt retning. Rådet antar derfor at det bør være grunnlag for i sterkere grad enn hittil å ta i bruk takstpolitiske virkemidler for å oppnå en samfunnsmessig sett bedre utnyttelse av nåværende og fremtidig kapasitet ved jernbanen. En hensiktsmessig utformet tilskudsordning vil også kunne bidra til en positiv utvikling.

Det ble i 1975 oppnådd avklaring på flere punkter m.h.t. retningslinjene for den fremtidige jernbandedrift. På ett hovedområde er det behov for ytterligere klargjøring. Det gjelder budsjett og regnskap og økonomi generelt. Jernbanerådet antar at det, selv om den meget sterke utvikling av privatbilismen vil fortsette i overskuelig tid fremover, vil være en vesentlig del av befolkningen som er avhengig av tilfredsstillende tilbud m.h.t. kollektivtransport. Det gjelder både person- og godstransport. Selv om det fortsatt må være en høyt prioritert oppgave for NSB's ledelse å fremme i forsvarlig utstrekning alle kostnadsdempende tiltak, så bør det søkes presisert både overfor de politiske myndigheter og opinionen at et godt kollektivt trafikktilbud i Norge nødvendigvis må bli kostnadsdempende i større grad enn i de fleste andre land. Med den geografiske utstrekning, topografi og befolkningsstruktur vårt land har, vil det neppe være mulig å drive jernbanetransport, slik den i befolkningens interesse bør drives, med regnskapsmessig balanse eller overskudd. En alt for rigorøs takstpolitikk vil også stemme dårlig overens med de retningslinjer det synes å være stor grad av enighet om når det gjelder distriktsutbygging, trafikkisikkerhet, miljøbeskyttelse og ressursutnyttelse.

De tanker som det her er gitt uttrykk for bør, etter Rådets mening, enten søkes innarbeidet ved den endelige utforming av ny samferdselslov eller de bør vurderes av Samferdselsplanutvalget og deretter komme til uttrykk i konkrete forslag.

*Andr. Wormdahl*  
Jernbanerådets formann

# Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto.

Mill. kroner

Inntekter	1975	1974	Mer, mindre (–) enn i 1974	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods) .....	404,2	360,3	43,9	12,2
Posttrafikk i postvogner og -kupeer .....	9,6	7,7	1,9	24,7
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen) .....	530,0	481,8	48,2	10,0
Malmtrafikk Ofotbanen .....	78,5	78,7	– 0,2	– 0,2
Øvrige inntekter ved jernbanedriften .....	112,5	96,4	16,1	16,7
Inntekter ved bildrift .....	117,1	100,5	16,6	16,5
<b>Sum driftsinntekter .....</b>	<b>1 251,9</b>	<b>1 125,4</b>	<b>126,5</b>	<b>11,3</b>
<b>Underskudd<sup>1</sup> .....</b>	<b>438,8</b>	<b>345,4</b>	<b>93,4</b>	<b>27,1</b>
	<b>1 690,7</b>	<b>1 470,8</b>	<b>219,9</b>	<b>15,0</b>
<sup>1</sup> Herav underskudd på driften .....	318,8	235,1	83,7	35,6

Mill. kroner

Utgifter	1975	1974	Mer, mindre (–) enn i 1974	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon .....	164,0	136,2	27,8	20,4
Forsyning .....	15,0	13,3	1,7	12,5
Bane .....	224,1	196,2	27,9	14,2
Elektro .....	107,7	93,4	14,3	15,4
Drift .....	745,5	648,1	97,4	15,0
Maskin .....	176,7	148,3	28,4	19,1
Salg .....	36,5	30,8	5,7	18,7
Bildrift .....	106,8	98,3	8,5	8,6
Fellesutgifter .....	– 5,6	– 4,1	– 1,5	–36,4
<b>Sum driftsutgifter .....</b>	<b>1 570,7</b>	<b>1 360,5</b>	<b>210,2</b>	<b>15,5</b>
<b>Avskrivninger .....</b>	<b>115,7</b>	<b>110,3</b>	<b>5,4</b>	<b>5,0</b>
<b>Renter vedr. bildrift .....</b>	<b>4,3</b>	<b>–</b>	<b>4,3</b>	<b>100,0</b>
	<b>1 690,7</b>	<b>1 470,8</b>	<b>219,9</b>	<b>15,0</b>

Statsbanenes balansekonto.

Tusen kroner

Eiendeler	Pr. 31. des. 1975	Pr. 31. des. 1974
<b>Jernbaner i drift</b>		
Bane- og bygningstekniske aktiva .....	3 392 905	3 273 717
Elektrotekniske aktiva .....	958 595	919 221
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell .....	1 734 663	1 626 581
Verkstedutstyr og diverse maskintekniske investeringer .....	131 839	128 048
Diverse aktiva .....	27 793	24 389
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlig investeringsbevilgning:		
Ulrikkentunnelen:		
Lånemidler .....	50 000	50 000
Investeringsmidler .....	153	153
Distriktsbidrag <sup>1</sup> .....	– 4 277	– 3 976
Salg <sup>2</sup> .....	– 63	– 63
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften <sup>3</sup> .....	–984 034	–879 141
Sum jernbaner i drift <sup>4</sup> .....	5 307 574	5 138 929
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg .....	449 277	369 196
<b>Bildrift</b>		
Aktiva vedr. bildrift .....	206 831	188 317
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften <sup>3</sup> .....	–103 018	– 92 183
Sum bildrift .....	103 813	96 134
Anskaffelse av rull. matr. finansiert ved lån (LKAB) .....	2 604	3 792
Bratsbergbanens garantifond (bankinnskudd) .....	–	1 286
Verdipapirer .....	16 355	16 192
Lagerbeholdninger .....	148 116	124 701
Diverse debitorer .....	204 551	155 998
Utestående hos stasjonene .....	29 438	25 024
Banker .....	15 712	37 723
Postgiro .....	3 305	2 065
Kassabeholdninger .....	34	34
	6 280 779	5 971 074

<sup>1</sup> Posten «Distriktsbidrag» vedrører jernbaneanlegget Bergen – Arna–Tunestveit og omfatter innbetaling fra og med 1966.

<sup>2</sup> Posten «Salg» gjelder salg av grunn m. v. vedr. den nedlagte banestrekningen Bergen–Nesttun–Arna.

<sup>3</sup> 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.

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



Tusen kroner

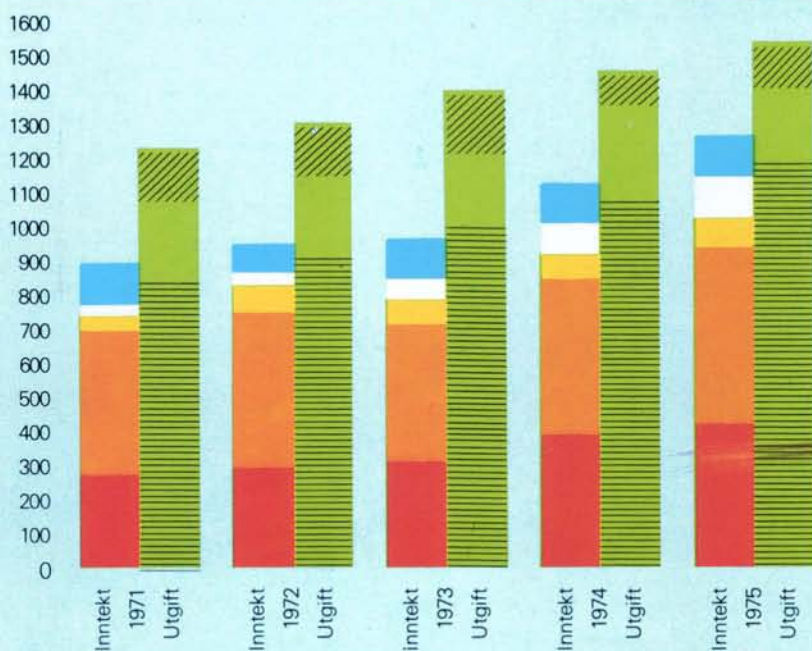
Forpliktelser	Pr. 31. des. 1975	Pr. 31. des. 1974
<b>Statens faste kapital</b>		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m. v. ....	5 859 019	5 600 450
Driftens materialfond .....	64 461	64 461
Jernbaneanleggenes materialfond .....	1 766	1 766
Sum statens faste kapital .....	5 925 246	5 666 677
<b>Lån vedr. anleggsaktiva</b>		
Bergensbanens forkortelse .....	18 000	20 000
LKAB-lån .....	2 604	3 792
Fonds finansiert av driftsmidler:		
Bratsbergbanens garantifond .....	—	1 286
Fond til selvforsikring av sjøtransporter .....	797	797
Midlertidige poster .....	93 642	81 099
Diverse kreditorer .....	77 525	64 734
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB .....	2 120	6 032
Mellomvær med statskassen .....	160 845	126 657
	6 280 779	5 971 074

Regnskapsførte investeringer.	Mill. kr.	
	1975	1974
<b>Jernbanedriften</b>		
<b>Linjen og bruer</b>		
Bruer .....	3,1	2,2
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller .....	65,1	43,8
Ballastering, overgang fra grus- til pukkbullast .....	8,0	7,7
Teleforebygging .....	4,5	2,7
For øvrig .....	13,1	9,9
Sum linjen og bruer .....	93,8	66,3
Bygninger (inkl. verkstedene) .....	9,7	15,0
<b>Elektrotekniske anlegg</b>		
Sikringsanlegg .....	18,0	22,3
For øvrig .....	21,4	13,5
Sum elektrotekniske anlegg .....	39,4	35,8
<b>Trekraft og vogner</b>		
Lokomotiver og motorvogner .....	50,2	45,3
Personvogner .....	23,3	21,0
Godsvogner .....	34,4	43,8
For øvrig .....	3,0	6,1
Sum trekraft og vogner .....	110,9	116,2
Diverse .....	22,9	17,1
Sum jernbanedriften .....	276,7	250,4
<b>Bildriften</b>	19,2	25,6
<b>Nye anlegg</b>		
Jernbaneanlegg .....	81,4	69,5
Elektrifiseringsanlegg .....	—	—
Sum nye anlegg .....	81,4	69,5
Sum investeringer .....	377,3	345,5

### Regnskapsresultater 1971 – 75

Mill. kr.

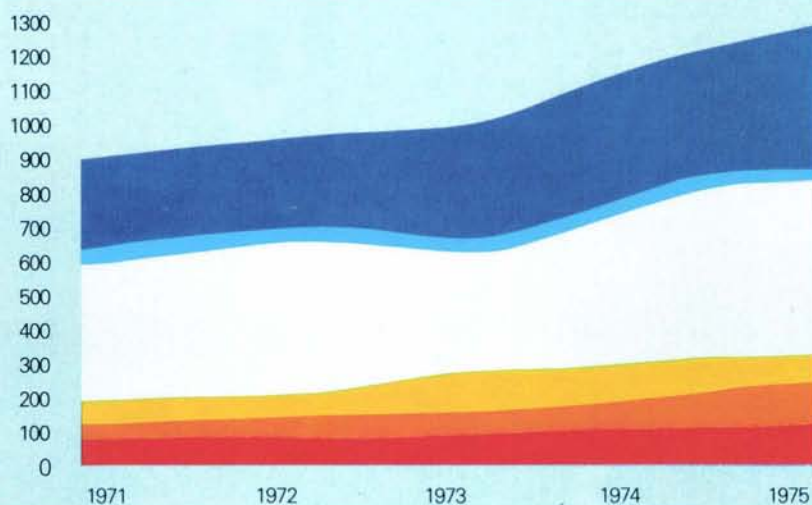
- Bil
- Øvrige inntekter
- Malm
- Gods
- Person
- Avskr.
- Saksutgifter
- Personalutgifter



### Spesifikasjon av inntektene 1971 – 75

Mill. kr.

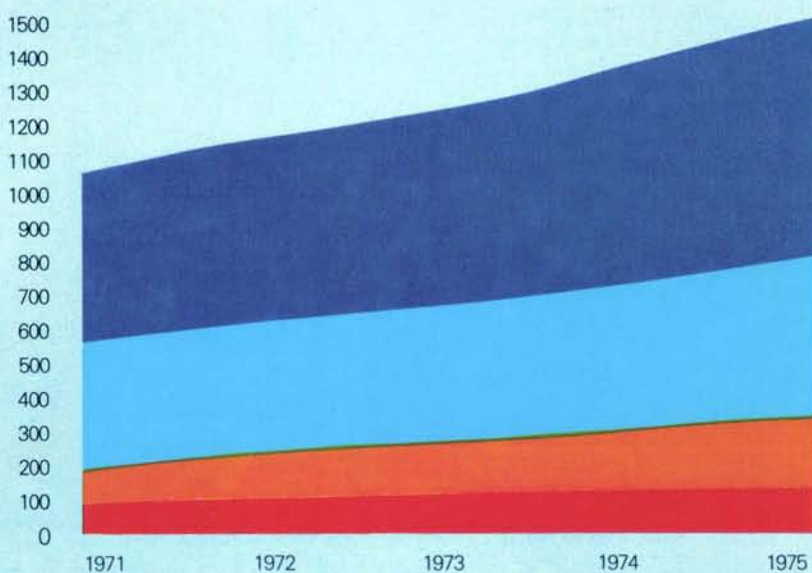
- Persontrafikk
- Posttrafikk
- Godstrafikk
- Malm Ofotbanen
- Øvrige inntekter
- Bildrift



### Spesifikasjon av utgiftene 1971 – 75

Mill. kr.

- Drift
- Vedlikehold
- Administrasjon
- Forsyning
- Salg
- Fellesutgifter
- Bildrift



## Styret

for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Det har 7 medlemmer med personlige varamenn, alle oppnevnt av Kongen. Et av medlemmene er NSB's generaldirektør og to av medlemmene representerer NSB's personale. Styret oppnevnes for 4 år av gangen. Styrets medlemmer var i 1975

distriktssjef Ole Haugum (formann), adm. direktør Olav Erichsen (varaformann), generaldirektør Edvard Heiberg, redaktør Per Bratland, direktør Egil Killi, stasjonsbetjent Alf Myhre og banemester Klaus Kirknes.

## Jernbanerådet

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.

For perioden 1.1.74—31.12.77 er oppnevnt følgende medlemmer av Jernbanerådet

*Oppnevnt av Stortinget:*

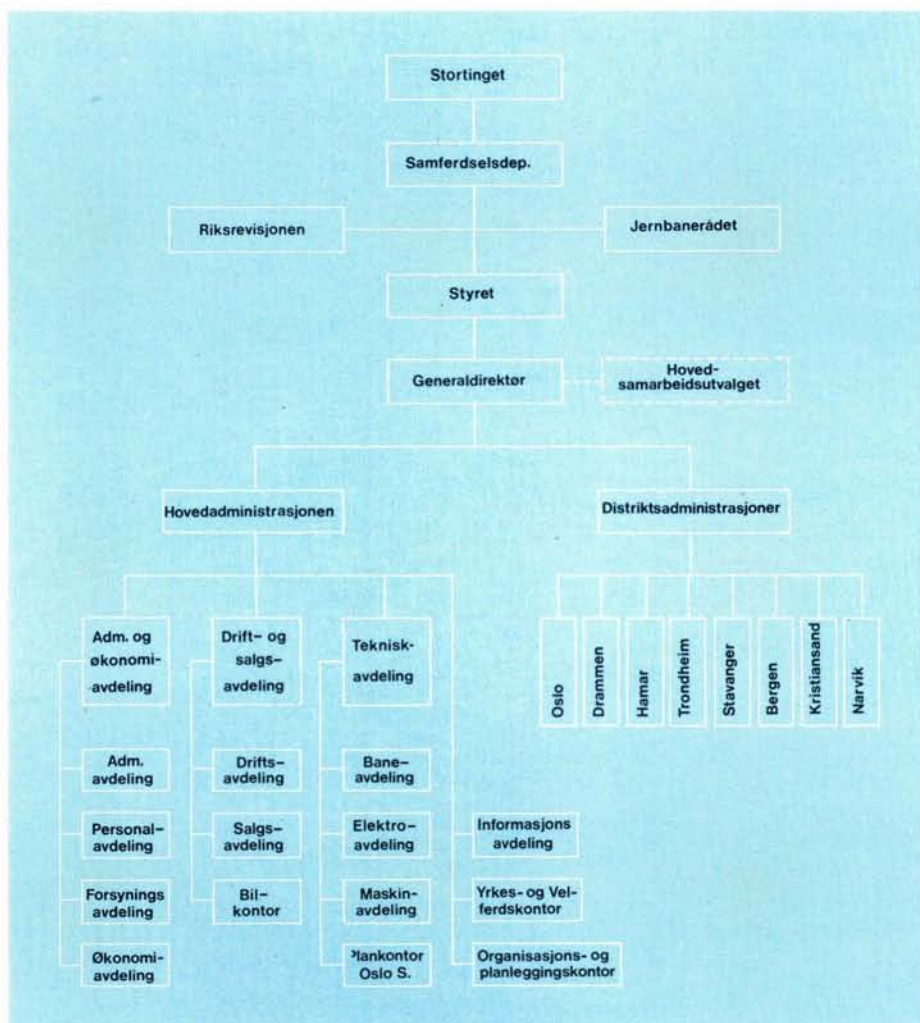
Økonomisjef Andreas Wormdahl, Trondheim, formann.  
Kontorsjef Tore Haugen, Oppegård.

Sivilingeniør Arne Langvik Hansen, Mo i Rana.  
Siviløkonom Kr. Sundtoft, Lillesand.  
Trafikkspektør Einar Haatvedt, Rjukan.  
Gårdbruker Peder Mork, Åfarnes.  
Gårdbruker Jacob Wibe, Sparbu.  
Skolestyrer Jon Bjørnebekk, Ulefoss.

*Oppnevnt av Kongen:*

Kontorsjef Torstein Kuvaas, Narvik.  
Banksjef Ola Mølmen, Lesjaskog.  
Direktør Otto Mørch, Rena.  
Byrettsdommer Haakon Steen, Stavanger.  
Bygningsfører Odd Røren, Hokksund.  
Forbundsformann Egil Halvorsen, Oslo.  
Forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo.  
Jernbanefullmektig Nils Totland, Oslo.

## NSB's organisasjon



# Trafikk. utviklingen

Man fikk i 1975 en vekst i persontrafikken på ca. 3%, målt i personkm. NSB har således klart å holde på den sterke trafikktilveksten som man fikk i 1974. I absolutte tall økte antall personkm fra 1884 mill. i 1974 til 1948 mill. i 1975. Antall reisende økte fra 32,6 mill. i 1974 til 33,5 mill. i 1975.

Den tendensen man kunne konstatere i 1974 med sterkere vekst for billetter med rabatt og månedsbilletter enn for billetter til ordinær pris, har forsterket seg i 1975. For enkeltbilletter er veksten ca. 1% målt i personkm. Det var en nedgang i salget av billetter til ordinær pris på ca. 3%, mens f. eks. salget av honnørbilletter økte med 5%, billetter for skoleungdom med ca. 6% og permisjonsbilletter for militære med vel 10%. Salget av månedsbilletter viste en vekst på vel 11%.

Det har særlig vært økning i reiser på avstander over 300 km, men også på de helt korte avstander.

Snitt-tellinger i togene viste at trafikken på Dovrebanen økte med ca. 2,5%, Rørosbanen over Koppang med nærmere 4%, Nordlandsbanen med ca. 2%, Bergensbanen over Finse med 3,5% og Sørlandsbanen over Lunde med ca. 1%.

NSB's persontakster ble forhøyd med 7,5% fra 1. januar 1975. Månedsbillettene ble imidlertid ikke berørt av takstforhøyelsen.

Samarbeidet med Stor-Oslo Lokaltrafikk kom i gang fra 1. november 1975. Samarbeidet

omfatter foreløpig bare månedsbilletter.

Tellinger i togene viser at antall månedsbillett-reisende med NSB i Oslo og Akershus økte med vel 10% etter innføring av de nye månedskortene. Det er inngått avtale med Forsvarsdepartementet om militære tjeneste- og permisjonsreiser. Den nye avtalen skal gjelde fra 1. januar 1976 og innebærer en gunstigere kompensasjonsordning for NSB enn den tidligere avtale.

## Godstrafikk

Den generelt svake konjunkturutvikling ble særlig merkbart for NSB's godstrafikk i siste del av året. Holder man malmtrafikken på Ofotbanen utenfor, ble sluttresultatet for godstrafikken for året under ett en nedgang på ca. 2% i forhold til 1974, målt i tonnkm. Det var imidlertid en økning i antall tonn på ca. 8%. Dette skyldes særlig opptrapping av malmtransportene for Rana Gruber og de nye kalksteintransportene på Brevikbanen. Transportene for Rana Gruber økte med ca. 30% og kom opp i over 2,9 mill. tonn. Kalksteintransportene på Brevikbanen kom i gang senhøstes, og det ble transportert ca. 350 000 tonn inntil årsskiftet. Årskvantum for 1976 er anslått til ca. 1,3 mill. tonn. De to sistnevnte transporter går over korte avstander og gir relativt lite utslag i antall tonnkm.

*Enda fler tok tog i 1975 — en million fler enn i rekordåret 1974. Sluttresultat: 33,5 millioner reiser. (Foto: Ørnelund A/S)*



Totalt var transportarbeidet i 1975, ekskl. malmtransportene på Ofotbanen, ca. 1939 mill. tonnkm. Av dette falt ca. 1360 mill. tonnkm på lokal norsk vognlasttrafikk mot 1403 mill. tonnkm i 1974.

Det er store variasjoner innenfor de enkelte produktgrupper, noe som har nær sammenheng med konjunktursituasjonen.

Transportene innen gruppen «yrkesmessig samlast» viste en økning på 7,7%. Denne gruppen sto i 1975 for nærmere fjerdedelen av utført transportarbeid av vognlast i lokal norsk trafikk (ekskl. transportene for Rana Gruber). Utviklingen i NSB's transporter for Linjegods A/S som er den største av samlastene, er preget av en sterkere konsentrasjon om transporter over de lengre avstander. Gjennomsnittlig avstand for transportene for Linjegods A/S er økt fra 444 km i foregående år til 461 km i 1975.

*Alnabru behandler 15 – 1600 godsvogner i døgnet – og vognene ruller dag og natt. (Foto: Yngvar Hansen)*

Transporten av rundlast økte med 22,7%.

Transportene av celluloseflis viste en økning på snaut 2%. For de siste transporters vedkommende er det skjedd bortimot en seksdobling i løpet av de syv siste årene. Transportene av treforedlingsprodukter viste en negativ utvikling p.g.a. konjunktursituasjonen. På årsbasis ble det en svikt på ca. 14% for disse produkter. Mineralske produkter viste en nedgang på snaut 14% og kjemiske produkter viste nedgang på vel 18%. Det var en meget positiv utvikling av de såkalte kombitransportene, dvs. transport i containere i et felles bil/bane-system og piggyback. Disse transporter viste totalt en økning i volum på ca. 35% og utgjør ca. 7% av de samlede innenlandske vognlasttransporter (ekskl. transportene for Rana Gruber). Veksten har vært størst for transportene til og fra Nord-Norge over Fauske og Bodø, Møre-regionen og Bergen.

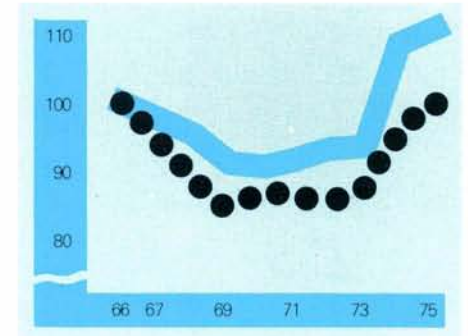
*Vognlasttrafikken i samtrafikk med utlandet* gjenspeiler konjunkturutviklingen. Sendt trafikk hadde en svikt på ca. 11%. Den lave bygningsvirksomheten i Danmark og ellers på Kontinentet førte til at de negative utslagene var sterkest for trelast og treforedlingsprodukter. For trafikken

fra utlandet til Norge var det en økning på ca. 1%. I 1974 ble det satt i drift egne containertog mellom Oslo og Göteborg, og denne trafikken utviklet seg tilfredsstillende også i 1975. NSB's godstakster økte med 10% fra 1. april 1975.

#### Persontrafikk, jernbane

Personkm  
Reiser

1966 = 100

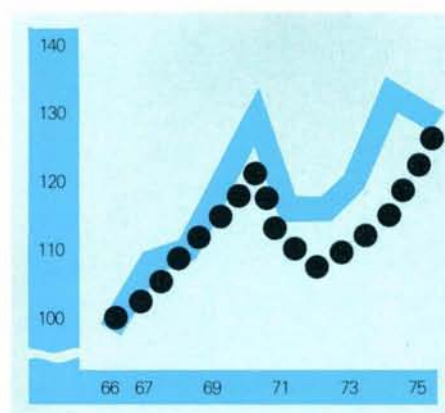


## Persontrafikk — jernbane, trafikk tall.

Billettslag	1000 reiser			Mill. personkm			Gj.sn. reiselengde		
	1974	1975	Endring %	1974	1975	Endring %	1974	1975	Endring %
Enkeltbilletter m.v. ....	15 787	15 716	-0,4	1 445	1 474	2,0	91,5	93,8	2,5
Billett kort. ....	2 873	2 686	-6,5	76	67	-11,8	26,4	24,9	-5,7
Hel- og halvmånedsbilletter ....	13 981	15 082	7,9	363	407	12,1	26,0	27,0	3,8
Sum. ....	32 641	33 484	2,6	1 884	1 948	3,4	57,7	58,2	0,9

## Godstrafikk — jernbane, trafikk tall.

Art	1000 tonn			Mill. tonnkm			Gj.sn. transportavstand		
	1974	1975	Endring %	1974	1975	Endring %	1974	1975	Endring %
Lokal norsk trafikk									
– ekspress- og lokalgods. ....	33,8	39,5	16,9	9,4	9,7	3,2	278,1	245,6	-11,7
– vognlastgods. ....	4 519,6	4 699,9	4,0	1 403,3	1 360,1	-3,1	310,5	289,4	-6,8
– malm Rana Gruber. ....	2 265,7	2 934,6	29,5	56,6	73,4	29,7	25,0	25,0	—
Samtrafikk med utlandet									
– ekspress- og stykk gods. ....	24,3	23,2	-4,5	3,8	3,6	-5,3	156,4	155,2	-0,8
– vognlastgods. ....	1 957,0	1 837,0	-6,1	511,3	492,9	-3,8	261,3	268,3	2,7
Kommersielt gods ekskl. malm Ofotbanen. ....	8 800,4	9 534,2	8,3	1 984,4	1 939,7	-2,3	225,5	203,4	-9,8
Malm Ofotbanen. ....	22 528,9	15 527,3	-31,1	901,1	621,1	-31,1	40,0	40,0	—



Godstrafikk  
Jernbane, ekskl. malm Ofotbanen

— Tonnkm  
●●●●● Tonn  
1966 = 100

Moelven Bruk A/S er en av NSB's gode kunder  
— en av de mer enn 600 bedrifter som har satsset  
på industrispor. (Foto: Roar Ødegård)

## Jernbanedriften

	1971	1972	1973	1974	1975
<b>Persontransport</b>					
Reiser (mill.)	29,2	29,4	29,5	32,6	33,5
Personkm (mill.)	1 595,8	1 622,1	1 640,2	1 883,9	1 948,2
Inntekt (mill. kr.)	269,6	291,6	308,7	360,3	404,2
<b>Godstransport ekskl. malm Ofotbanen:</b>					
Tonn (1000)	8 259,3	7 956,3	8 206,9	8 800,4	9 534,2
Tonnkm (mill.)	1 733,0	1 733,8	1 815,1	1 984,4	1 939,7
Inntekt (mill. kr.)	434,4	459,3	405,1	480,6	530,0
<b>Malm Ofotbanen</b>					
Tonn (1000)	19 459,5	20 620,0	22 635,1	22 528,9	15 527,3
Tonnkm (mill.)	778,4	824,8	905,4	901,1	621,1
Inntekt (mill. kr.)	62,2	75,0	76,6	78,7	78,5

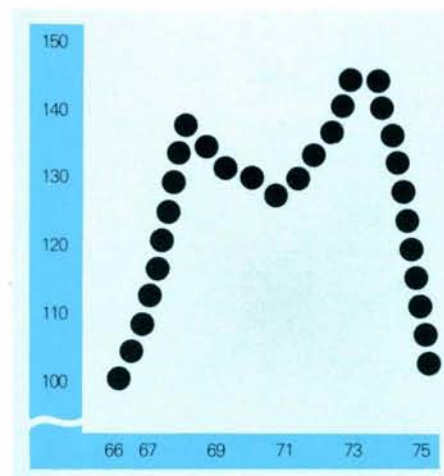
Trafikken på Bergensbanen har økt jevnt i mange år. Ved slutten av 1975 kunne reisende nr. 600 000

registreres. Bildet er tatt i nærheten av Finse. (Foto: Thor Weatherstone)

Godstrafikk  
Malm Ofotbanen

1966 = 100

●●●● Tonn/tonnkm





# NSB's reisebyrå- virksomhet

I likhet med 1974 ble året 1975 totalt sett et meget godt år for NSB's reisebyråvirksomhet. Det ble før årets begynnelse utarbeidet en prognose med brutto omsetning på 271 mill. kroner, inkludert NSR, London. Det endelige resultat ble i alt ca. 286 mill. kroner. (Av dette utgjorde omsetningen ved NSR, London ca. 16 mill. kroner.) Dette er en stigning i total brutto omsetning i forhold til året før på ca. 51 mill. kroner, dvs. vel 20%. Overskuddet ble totalt ca. 4,3 mill. kroner, herav ca. kr. 400 000 ved byrået i London.

Gjennomsnittlig prisstigning i 1975 på de tjenester som selges gjennom reisebyråene, anslås til 12–13%. Dette viser at NSB's reisebyråer også i 1975 hadde volumøkning i sitt salg. Dette skyldes i første rekke den generelle velstandsutvikling som gjør det mulig for folk å nytte en stadig større del av sine inntekter til reiser.

I 1974 utgjorde NSB reisebyråkjedes omsetning litt under femteparten av den totale omsetning ved de autoriserte reisebyråer i Norge. En regner med å ha omlag samme markedsandel i 1975. Dette til tross for den midlertidige stans i salget av selskapsreiser til Spania, og visse uheldige forhold som oppsto i forbindelse med salg av internasjonale flybilletter. Begge disse forhold førte til tap av kunder og inntekter for NSB's byråer.

Sett på årsbasis har imidlertid salget av selskapsreiser hatt en meget god utvikling, idet omsetningen er steget fra ca. 23 mill. kroner i 1974 til ca. 36 mill. kroner i 1975. Dette skyldes til dels at man har lagt stor vekt på markedsføringen av dette produkt, som er en god inntektskilde for byråene.

Salget av egne arrangementer er også steget sterkt. NSB's produksjonsavdeling, underlagt reisebyrået i Stortingsgaten, Oslo, hadde en omsetning på 11,3 mill. kroner (8 mill. kroner i

1974). Vinteren 1975/76 vil avdelingen bl. a. formidle i alt ca. 10 000 ukedopphold til norske vintersportssteder.

Omsetningen av norske jernbanebilletter er steget fra 53,7 mill. kroner i 1974 til 60 mill. kroner i 1975. Dette tilsvarer omtrent den generelle økning i inntektene av persontransporter ved NSB.

NSB's reisebyråkjede besto i 1975 av i alt 43 byråer i Norge og et i London. Når det gjelder antall byråer, er kjeden fortsatt landets største. NSB reisebyrå på jernbanestasjonen i Bergen har i løpet av året etablert seg i nye og tidsmessige lokaler. Nye rutiner er lagt opp med henblikk på rasjonell drift. SAS' nye data bestillingssystem er bl. a. tatt i bruk. SAS' bestillingssystem er også tatt i bruk i enkelte andre byråer. Systemet er under stadig vurdering for eventuell installasjon ved flere byråer.

Fast personalantall ved byråene var ved årets utløp 261.

Til tross for sterke kostnadsøkninger, spesielt på lønnssektoren både i 1974 og 1975, har NSB's reisebyråvirksomhet begge disse årene vist tilfredsstillende resultater. Man ser også forholdsvis optimistisk på situasjonen for 1976 da prisene på de forskjellige tjenester reisebyråene omsetter fortsatt antas å øke, minst i takt med lønnsutviklingen.

Det vil fortsatt bli lagt vekt på å markere at NSB's byråer er fullservicebyråer, dvs. byråer som selger alle former for reisebyråtjenester på lik linje med de private byråer.

*NSB's reisebyråer økte sin omsetning med vel 50 millioner kroner i 1975. Også byrået i Bodø, hvor bildet er tatt, kunne se tilbake på et godt år. (Foto: Arne Svendsen)*



# Drifts- avviklingen

Også i 1975 var det nødvendig å kjøre en rekke ekstratog for å avvikle persontrafikken som lå litt over det høye nivå som ble oppnådd i 1974. I helgene måtte det i stor utstrekning kjøres dubleringstog for ekspress- og natthurtigtog. For å oppnå tilstrekkelig kapasitet måtte en del trevogner av eldre årgang settes inn i hovedtogene i den største sommertrafikken og i påske- og juletrafikken. NSB fikk 11 nye motorvognsett av type 69. Disse ble satt inn på strekningene fra Oslo til Moss og Jaren fra ruteendringen 1.6.75. Fra 28.9.75 ble slikt materiell også satt inn på strekningen Asker – Spikkestad. For øvrig ble det ikke tatt i bruk nytt personvognmateriell i 1975.

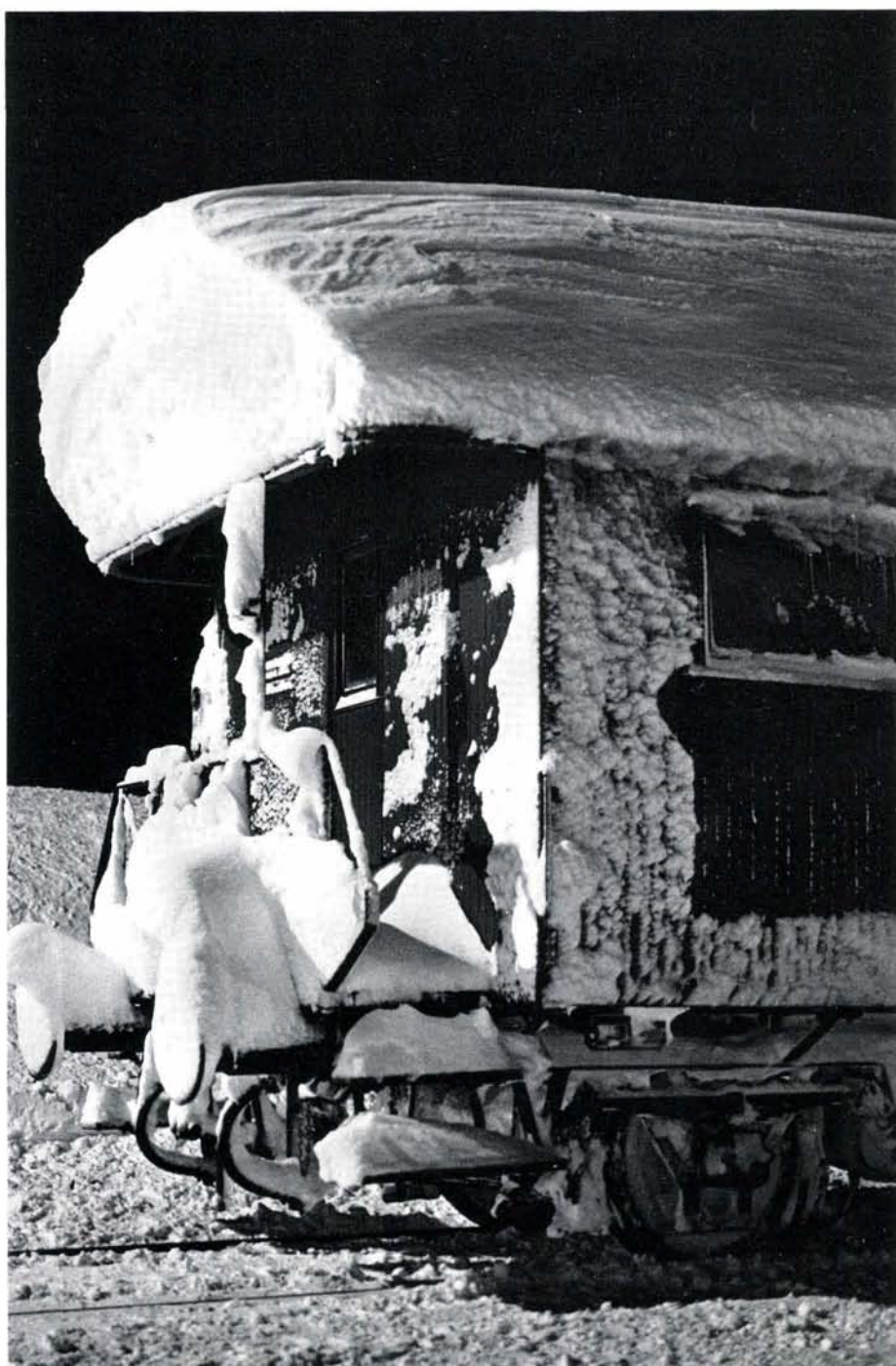
Det ble fortsatt arbeidet for å oppnå en størst mulig presisjon i toggangen, og regulariteten var tilfredsstillende fram til desember. På grunn av

spesielt ugunstige værforhold med store nedbørmengder og sterk vind oppsto det i denne måned store forsinkelser på flere baner, spesielt utsatt var Nordlandsbanen. På Bergensbanen var linjen sperret på grunn av snø i ca. 1 døgn.

To togavsporinger (omtalt under hovedavsnittet «Vedlikehold og modernisering») førte til langvarig stans i togtrafikken. Avsporingen på Finneid bru på Nordlandsbanen medførte spærre fra 21. februar til 7. mars, og avsporingen på Norddalsbrua på Ofotbanen medførte stans i togtrafikken fra 24. mars til 17. april.

Ved årets slutt foresto NSB driften av i alt 263 områdestasjoner og ekspedisjonssteder for

*Da forholdene var på det verste på Nordlandsbanen mot slutten av året, ble det registrert opp til 10 tonn snø på en enkelt vogn. (Foto: Arne Svendsen)*



Linjegods A/S, en nedgang på 14 fra foregående år. Av disse var 29 områdestasjoner med ren NSB-drift, 8 med funksjonsdelt drift, 190 ekspedisjonssteder og 36 ekspedisjonssteder med samtrafikkavtale.

Behandlede stykkgodsmengder ved NSB-drevne terminaler utgjorde totalt ca. 925 000 tonn som fordeler seg med 565 000 tonn jernbanefremført og 360 000 tonn bilfremført stykkgoods. Dette er en nedgang på 8,1% i forhold til total tonnasje i foregående år.

Terminalinntektene utgjorde ca. 40 mill. kroner som er ca. 10% mer enn i 1974.

Personalforbruket i terminaltjenesten er redusert med 11,8% i forhold til foregående år.

Tilbudet til NSB's godskunder ble forbedret ved at det fra ruteendringen 1975 ble kjørt et nytt godstogpar mellom Oslo og Åndalsnes beregnet

på fremføring av container- og piggy-back-vogner. Kapasiteten i de faste godstog var ellers stort sett tilstrekkelig for en tilfredsstillende avvikling av godstrafikken. Vognlaster mellom Oslo og de øvrige større byer ble i det alt vesentlige fremført over natten.

Trekkraftsituasjonen var anstrengt også i 1975. Under de vanskelige værforhold på Nordlandsbanen ble flere diesel-lokomotiver satt ut av drift for kortere eller lengre tid. For å avhjelpe situasjonen, ble diesel-lokomotiver midlertidig overført til Nordlandsbanen fra Dovre- og Solørbanen.

En omlegging av driftsorganisasjonen i distriktene er under vurdering, og arbeidet drives av en styringsgruppe og en arbeidsgruppe etter retningslinjer som er godkjert av Styret.

Drammen distrikt er valgt som «modelldistrikt».

*Snørydding ved et av overbyggene på Bergensbanens høyfjellsstrekning. (Foto: Arne Svendsen)*

### Største tillatte akseltrykk i tonn

$\frac{\text{vekten av last + tomvogn}}{\text{antall aksler}} = \text{akseltrykket}$

	Tonn
———— C — baner 22—25	25
———— B — baner 18	18
———— A — baner 16	16
.....	12
.....	11

På visse betingelser kan gis følgende dispensasjoner fra gjeldende bestemmelser for akseltrykk:

#### Inntil 20 tonn akseltrykk:

Oslo Ø. — Moss — Kornsjø gr.  
Oslo Ø. (Loenga) — Grefsen  
Oslo Ø. (Loenga) — Alnabru  
Alnabru — Grefsen

#### Inntil 18 tonn akseltrykk:

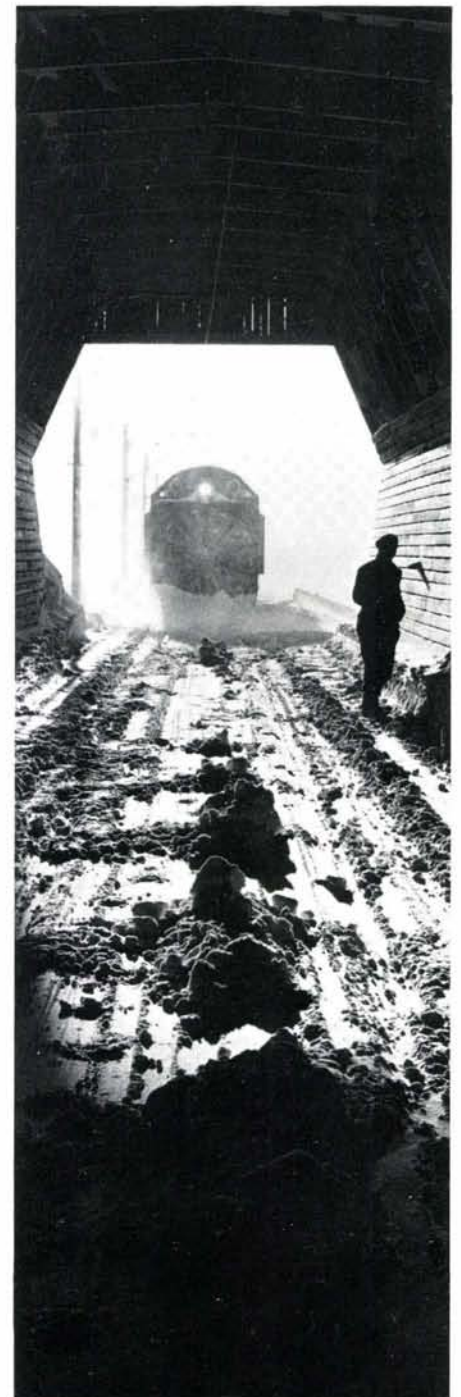
Drammen — Larvik  
Hønefoss — Randsfjord  
Hamar — Støren  
Bleiken — Gjøvik  
Voss — Palmafoss

#### Inntil 14 tonn akseltrykk:

Reinsvoll — Skreia

#### Inntil 12 tonn akseltrykk:

Kongsberg — Røberg



# Vedlikehold og modernisering

## LINJEN

### Vedlikehold og modernisering

For å kunne ta imot A/S Norcems kalksteintransporter, som i 1975 ble overført fra taubane til jernbane, ble Brevikbanen forsterket til 20 tonn akseltrykk. Det dreier seg om en strekning på ca. 8 km fra kalksteinbruddene ved Bjørntvedt til Norcems fabrikk i Brevik.

På Raumabanen ble det satt i gang omfattende arbeider for å forsterke banen til 18 tonn akseltrykk. Arbeidene beregnes fullført i 1980–81.

På nettet for øvrig er det lagt inn nye 40 kilos skinner på ca. 30 km, og det er lagt inn nye 49 kilos skinner på vel 30 km. På Ofofbanen ble det byttet ut ca. 14 km 54 kilos skinner.

Under driftsbudsjettet er det dessuten byttet ut vel 5 km 49 kilos skinner og ca. 21 km 35 kilos skinner.

Helsveising av skinnegangen har stort sett fulgt planen, selv om kulde og nedbør i Nord-Norge og ekstraordinær varme på Sørlandet delvis hemmet arbeidet.

Det ble helsveiset ca. 200 km spor i 1975, slik at samlet lengde helsveiset spor utgjør 1670 km, dvs. ca. 38% av banenettet.

Det ble lagt inn 219 000 betongsviller. Det samlede antall betongsviller i sporet utgjør nå vel 1,1 millioner.

Det ble i årets løp kjørt ut ca. 304 000 kubikkmeter pukk på forskjellige banestrekninger.

Teleforebyggende arbeider ble utført på en strekning på ca. 18 km.

Vegetasjonskontroll med kjemiske plantevernmidler ble utført på ca. 1400 km spor og for øvrig på en rekke stasjonsområder og skråninger.

To ballastrenseverk har vært i arbeid, og urene ballastmasser er blitt rensert på ca. 30 km spor.

Det er også utført registrering av bølge- og rifledannelser på skinnene med målevogn, og på alle hovedlinjer er det foretatt kontrollmålinger av det frie profil.

Det er anskaffet en roterende snøfreser og for øvrig en del annet vedlikeholds- og transportutstyr.

## Bruer

To avsporinger, den ene på brua over Finneidstrømmen på Nordlandsbanen og den andre på Norddalsbrua på Ofofbanen, medførte krevende og kostbare reparasjonsarbeider. Brua over Finneidstrømmen, som er en fagverksbru med spennvidde på 60 meter, ble skadet ved avsporing av et godstog den 17. februar 1975. Skadene på bruas ståloverbygning var meget omfattende.

Den 21. mars 1975 sporet 14 lastede malmvogner av på Norddalsbrua og skadet brubanen og langbærersystemet i 80 meters lengde. Ved sterk innsats, ikke minst av distriktets egne tjenestemenn, ble reparasjonsarbeidet forsert slik at trafikken kunne gjenopptas etter 26 døgn. For øvrig er det utført nye arbeider og utskiftingsarbeider på bru for Hovedbanen over Gjøvikbanen og på Drammensbrua.

## Rassikring

Det gikk i 1975 to alvorlige steinskred på jernbanens linjer.

Det ene skjedde på Raumabanen mellom Verma

og Åndalsnes den 16. juni 1975, bare få minutter etter at nattoget hadde passert. Sporet ble brutt, men trafikken kom i gang igjen etter 10 timer.

Det andre skredet gikk ved Langstein på Nordlandsbanen den 21. desember 1975.

Nattoget fra Bodø kjørte inn i rasmasser som blokkerte sporet. Det forreste av to lokomotiver styrtet utfor en 15 meter høy skråning og lokomotivføreren mistet livet. De materielle skader var betydelige.

Arbeidet med sikring av rasfarlige partier har vært intensivert de siste år. I 1975 ble det bygd rasvarslingsgjerdene ved det rasfarlige Verma-partiet på Raumabanen, og liknende anlegg ved Daleura på Bergensbanen og ved Rauberget på Nordlandsbanen er under planlegging. Det planlegges også omfattende sikringsarbeider i Pinnelia på Flåmsbanen, og på Nordlandsbanen vil det foruten ved Langsteinpartiet også bli utført sikringsarbeider i Somanvika mellom Rognan og Fauske.

På Bergensbanen ved Risnes er det bygd skredoverbygg, og ved Upsete har snøskjerm som skal hindre skred, i funksjon i to vintre og synes å være effektive.

## Bygninger

Det nye garasje- og administrasjonsbygget for Statsbanenes Biltransport i Oslo, som har et bruttoareal på vel 8800 kvadratmeter, ble tatt i bruk i begynnelsen av året.

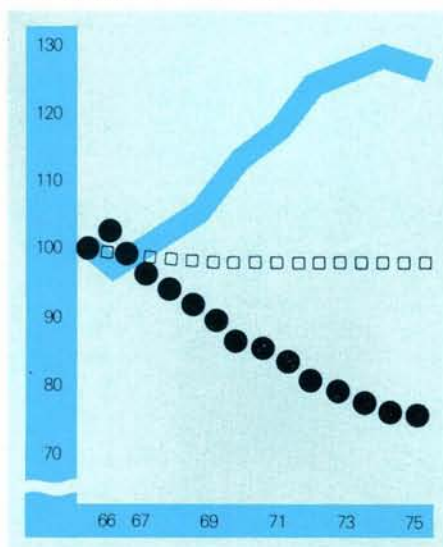
Velferdsbygget på Kornsjø er tatt i bruk, og stillverksbygg for Sundland skiftestasjon ble fullført.

## Produktivitetsutvikling for linjevedlikehold

Basisår er 1965 = 100

- Antall km spor vedlikeholdt pr. mann pr. år
- Sporlengde
- Mannskapsstyrke

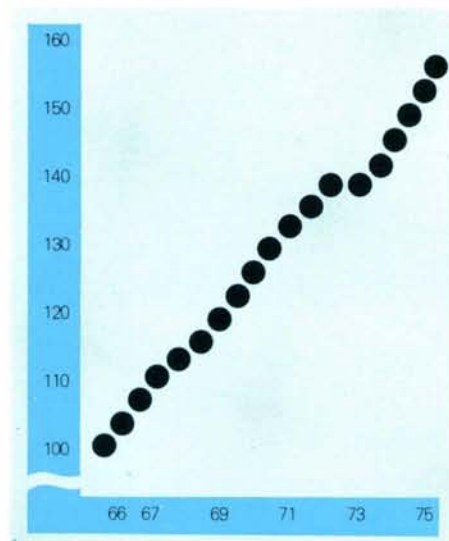
Produktivitetsutvikling for linjevedlikeholdet er uttrykt ved å beregne antall km vedlikeholdt hovedspor i forhold til antall mann som er beskjeftiget med dette arbeid.



## Produktivitetsutviklingen for vedlikehold av rullende materiell i verkstedene

Basis 1965 = 100

Økede antall akselkm. for hver time som brukes til vedlikehold av det rullende materiell, gjenspeiler virkningen av de samlede rasjonaliseringstiltak. Diagrammet viser effektivitetsutviklingen beregnet på dette grunnlag basert på datautkjøringer i jan. '76. Økningen var 6,1% fra 1974 – 1975 og gjennomsnittlig for 10-årsperioden 4,6%.



## Tilsyn med privatbaner og taubaner

Det tilsyn med private og kommunale baner og taubaner som NSB er pålagt, omfattet ved årets utgang 37 jernbaner og kabelbaner, 147 pendel- og omløpsbaner og 345 skitrekk. Det ble i 1975 gitt konsesjon til 45 nye taubaner og skitrekk, mens 40 anlegg innstilte driften.

Taubanedriften hadde ingen uhell med personskader i 1975, men det oppsto enkelte personskader ved skitrekkene. Det utvalg som ble nedsatt etter dødsulykker med taubaner i 1974, avga sin innstilling i mai 1975. Utvalget understreker nødvendigheten av større forsknings- og undervisningsinnsats ved NTH og foreslår at tilsynet sentraliseres i Samferdselsdepartementet.

## Oslo Sentralstasjon

Tunnelen under byen ble ferdig grovsprengt på strekningen Jernbanetorget – Slottsbakken, og Abelhaugen stasjon er på det nærmeste ferdig utsprengt. På stasjonsområdet på Oslo Ø. er to spor til Jernbaneposthuset tatt i bruk, og undergangen til Lodalen er ferdig.

## RULLENDE MATERIELL

Som i foregående år, la elektriske motorvogner og godsvogner også i 1975 beslag på størstedelen av de disponible investeringsmidler til rullende materiell.

Det ble anskaffet 11 motorvognsett av type 69 og utrangert 4 elektriske og 2 diesel motorvogner av eldre type.

Det ble levert 244 godsvogner, derav 184 fra egne verksteder. Vognene som er levert er to-akslede plattformvogner og to-akslede vogner for transport av containere og bilmateriell.

I årets løp er det bygd om 42 lukkede vogner til flisvogner, og det er utrangert 46 vogner.

NSB disponerte ved utgangen av 1975 følgende trekkraft- og vognmateriell:

- 158 elektriske lokomotiver
- 89 diesellokomotiver
- 185 skifte- og revisjonstraktorer
- 130 elektriske motorvogner
- 48 diesel motorvogner
- 928 personvogner (herav 636 stål- og lettmetallvogner – 36,5% av vognparken var over 35 år).
- 8673 godsvogner
- 576 containereenheter.

Leveringsprogrammet for levering de nærmeste 3 år omfattet ved årets utgang:

- 12 elektriske motorvognsett av type 69
- 280 godsvogner (vesentlig to- og fire-akslede plattformvogner).

## Verkstedene

Innenfor verkstedsektoren har investeringsmidlene stort sett vært konsentrert om

*En ny roterende snøplog ble levert fra fabrikken i Tyskland ved årsskiftet 1975/76 og ble straks satt i drift på Nordlandsbanen. Den roterende kan snu om sin egen akse på åpen linje. (Foto: Arne Svendsen)*

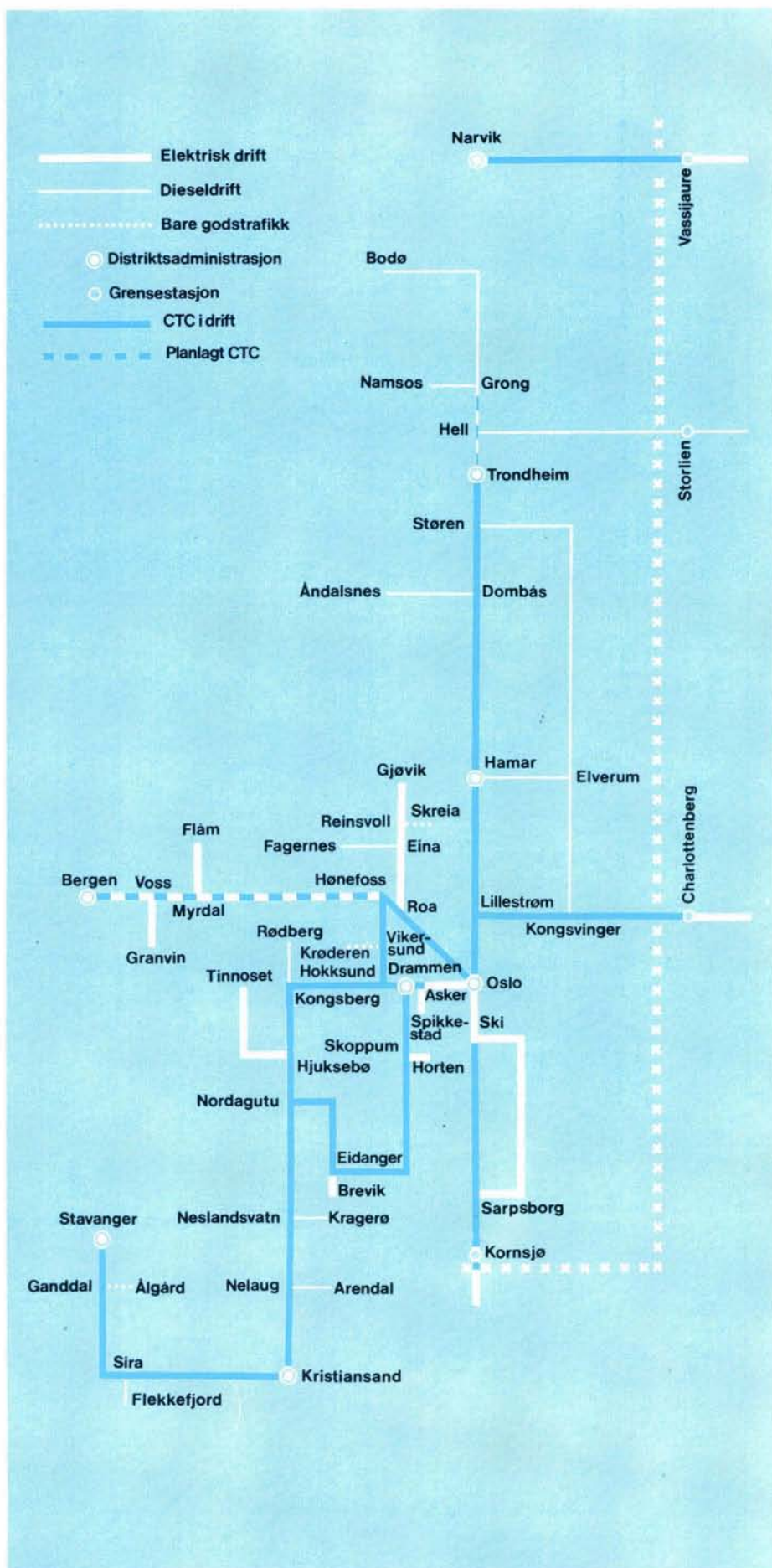




*Til høyre: Hvert år sløyfes mange av de private planovergangene, men fremdeles er nærmere 7000 sikret bare med grinder. (Foto: Yngvar Hansen)*

*Under: Det er 10 år siden Bergensbanen ble elektrifisert. Kontinuerlig ettersyn av kjøreledningen er en del av jobben for elektropersonalet. (Foto: Roar Ødegård)*





Ved utgangen av 1975 var automatisk linjeblokk og CTC tatt i bruk på 1742 km av linjenettet.

verkstedene Grorud, Sundland, Marienborg og Narvik.

Ved verkstedet Grorud pågår betydelige ominnredningsarbeider i smia, det tidligere støperiet og i garderoben. Arbeidene omfatter også etablering av vaskehall for lokomotiver. Av større reparasjonsarbeider er det utført hovedrevisjon på 42 elektriske lokomotiver, 76 elektriske motorvogner, 40 diesel motorvogner og 13 skiftetraktorer. Det er utført hovedpuss på 26 personvogner.

Av sekundære oppgaver er det utført produksjon av reservedeler og forskjellig arbeid for andre avdelinger innenfor NSB og for private. Utover dette har det foregått en ikke ubetydelig egenproduksjon av rullende materiell.

#### ELEKTROTEKNISKE ARBEIDER

I 1975 ble automatisk linjeblokk og CTC (fjernstyring av signaler og sporveksler) tatt i bruk på strekningen Halden – Kornsjø – 33 km (med 2 stasjoner og 2 blokkposter).

Strekningen Trondheim – Stjørdal – 35 km (med 6 stasjoner og 3 blokkposter) var driftsklar ved årsskiftet 1975/76, men ble av trafikkmessige hensyn først tatt i bruk 6.1.76.

Fra denne dato er fjernstyringsdrift etablert på 1777 km (hvorav 36 km dobbeltspor), med 186 stasjoner og 75 blokkposter.

Nye, komplette sikringsanlegg er i årets løp tatt i bruk ved Drammen, Dombås og Egersund stasjoner.

Det er videre tatt i bruk 44 vegsikringsanlegg for planoverganger. Av disse er 35 ombygde fra lys- og lydsignalanlegg til halv- eller helbomanlegg.

Arbeidene med automatiseringen av telefonnettet på Østfoldbanen går etter planen og alt utstyr ble levert 1975. Sluttmontasje og idriftsettelse vil skje i 1976.

På Ofotbanen pågår arbeid med togradioanlegg og i 1975 ble det levert radiomateriell til 17 stk. lokomotiver.

I juni 1975 ble det tatt i bruk et kondensatorbatteri i koplingshuset Oslo Ø. for kompensering av reaktiv effekt i kontaktledningsnettet.

Anlegg for fjernkontroll av Ganddal omformerstasjon fra Krossen omformerstasjon ble tatt i bruk i juli 1975.

En 10 MVA omformerutrustning er bestilt for levering i 1978.

Arbeidet med ombygging av kontaktledningsanlegget Oslo Ø. – Lillestrøm pågår, og anlegget ventes ferdig i 1978.

# Oslo S

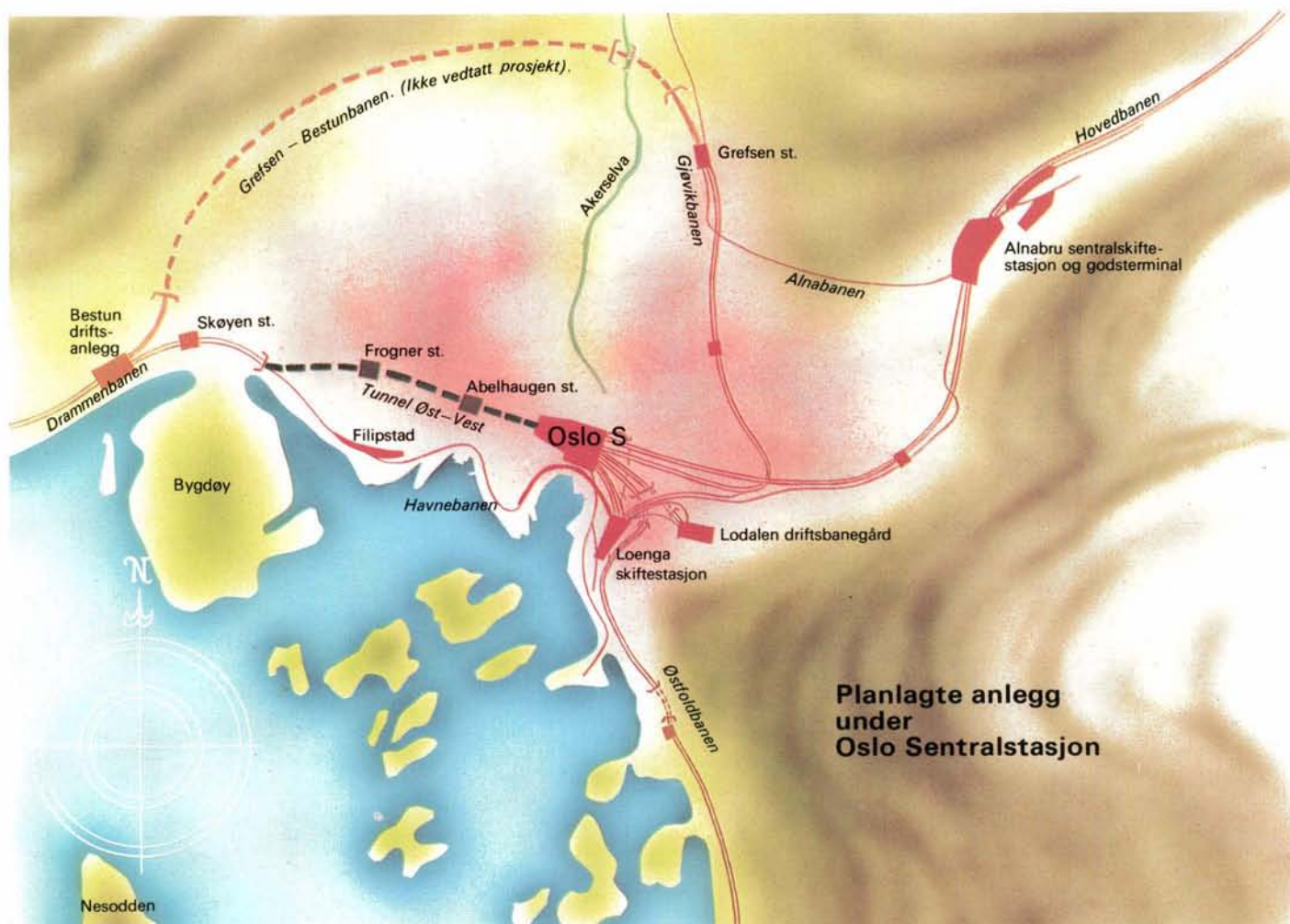
## Oslo Sentralstasjon

Anleggsprosjektet Oslo Sentralstasjon består av en rekke delanlegg:

1. *Sporanleggene Oslo S.* Planene er ferdige og godkjent av Stortinget.
2. *Stasjonsbebyggelsen Oslo S.* Planene er delvis ferdige og delvis under videre bearbeidelse. Proposisjon om bevilgning av midler til første byggetrinn er fremmet til Stortinget.
3. *Driftsbanegården Lodalen.* Totalplanen er under bearbeidelse. En delplan er godkjent av Stortinget, og arbeidene er i gang.
4. *Driftsanlegg Bestun.* Planene er ferdig utarbeidet, og proposisjonen er fremmet.
5. *Alnabru sentralskiftestasjon.* Første byggetrinn er fullført og stasjonen ble satt i drift i 1972.
6. *Alnabru godsstasjon.* Delvis ferdig. (Containerterminal, vognlastterminal og A/S Linjegods's midlertidige stykkogdsanlegg er tatt i bruk.)
7. *Alnabru stykkogdsanlegg.* Første byggetrinn (lukking av Alna) er påbegynt.
8. *Tunnel øst-vest.* Planene er vedtatt. Tunnelen fra Jernbanetorget til Slottsbakken og Abelhaugen st. er ferdig utsprenget.

Tunnelen øst-vest skal etter planen tas i bruk fra 1979. I første omgang vil lokaltogene og godstogene bli kjørt gjennom tunnelen. Det forutsettes kjørt gjennomgående tog Lillestrøm - Oslo - Spikkestad/Drammen. En del av togene vil ende sine ruter når de har passert Skøyen, det gjelder f.eks. togene fra Eidsvoll og Årnes, senere også lokale tog fra Gjøvikbanen og Østfoldbanen. Etter de prognoser som foreligger, vil det være ca. 20 000 nærtrafikkreisende i døgnet med jernbane inn til Oslo i 1979. Av disse regner man at omkring 50 % vil benytte Abelhaugen stasjon. Når det gjelder selve stasjonsbygningen på Oslo Sentralstasjon, er første byggetrinn forutsatt ferdig i 1981. Dette byggetrinnet omfatter drifts- og administrasjonsbygning på 8 etasjer, fordelingshall, ramper til plattformene, persontunnel med tilfluktsrom m.v. Når tunnelen tas i bruk i 1979, bør råbygget til drifts- og administrasjonsbygningen, fordelingshallen med provisorisk forbindelse til den nåværende Oslo Ø. og nødvendige ramper for de plattformer som tas i bruk, være ferdige. Likeledes er det behov for et driftsanlegg ved Bestun for enkel vognbehandling og oppstillingsplass for nærtrafikkmateriell. I en proposisjon til Stortinget går regjeringen inn for at det bevilges midler til disse anlegg.

(Tegning: John Thoresen.)





# Forsynings- tjenesten

## Forsynings- og prisforhold

Vareforsyningen til NSB's drift og investeringsvirksomhet i 1975 ble gjennomført i samsvar med behovsplanene. Tallene for vareforsyningen (se nedenfor) er preget av to forhold: fortsatt prisstigning og økende NSB-virksomhet, særlig på investeringssiden.

Tendensen til hyppigere overskridelse av leveringsterminene er søkt motvirket gjennom nye rutiner for kontraktsoppfølgingen. Det er arbeidet videre med nye ordninger for å sikre mer markedsorienterte kontraheringsopplegg og bedre markedsinformasjon som grunnlag for innkjøpsbeslutningene. Bruk av langsiktige rammeavtaler (med uttak etter behov) er utvidet til nye varegrupper, med samlet utbud av NSB's årsbehov i markedet. Ved de større kontraheringer er det lagt vekt på en nøyere sammenknytning av innkjøpsplanleggingen med driftens langtidsplaner og årsbudsjetter.

For varegrupper hvor man p.g.a. langsiktige varekontrakter ikke fikk den fulle prisvirkning av oljekrisen allerede i 1974, inntraff det i 1975 en til dels betydelig prisstigning. Dette gjaldt særlig bane- og maskinteknisk materiell. Prisutviklingen for en del representativt varer kan sammenfattes slik:

	Prisendr. i % 1974—1975
<b>Linjens materiell</b>	
Skinner .....	76
Sporveksler .....	29
Betongsviller.....	33
Pukkballast .....	6
<b>Elektroteknisk materiell</b>	
Sikringsanlegg .....	24
Signalkabel .....	3
<b>Maskinteknisk materiell</b>	
Hjulsatsmateriell.....	34
Bremseutstyr .....	13—20
Fjærer .....	6

Tallene gjelder *leveringspriser* til NSB i 1974 resp. 1975.

Vanlige handelsvarer som NSB etterspør, hadde en moderat prisstigning sammenliknet med perioden 1973—1974. For stål og drivstoff (autodiesel) kunne det til og med noteres en prisnedgang på ca. 10%. Prisene for øvrige handelsvarer sett under ett steg med 10—15%. Ved inngangen til 1976 kan det konstateres en dempet stigningstakt. For skinner vil således leveransene i 1976 skje til 1975-priser.

## Vareforsyningen siste år i tall

Nedenfor er gitt noen nøkkeltall vedr. forsynings-tjenesten i 1975:

	1975	Endr. i % 1974—1975
<b>Personalantall (årgjennomsnitt)</b>		
Innkjøps- og lageradministrasjon .....	154	1
Lagertjeneste .....	210	0
<b>Ytelser</b>		
Varekjøp i alt <sup>1)</sup> ifølge fakturaoppgjøret. Mill. kr. ekskl. 20% m.v.a. ....	308	22
Vareinntak på lager. Mill. kr. ekskl. 20% m.v.a. ....	182	46
Uttak til forbruk fra lager. Mill. kr. ekskl. 20% m.v.a. ....	162	38
<b>Lagerbeholdningens verdi (årgjennomsnitt). Mill. kr. ekskl. 20% m.v.a.</b>		
Handelsvarer .....	39	5
Linjens materiell .....	38	14
Elektroteknisk materiell .....	28	13
Maskinteknisk materiell .....	39	9
Sum .....	144	10

<sup>1)</sup> Gjelder både kjøp til lager og til direkte bruk (uten mellomlagring).

Økningen i lagerbeholdningens verdi fra 1974 til 1975 skyldes prisstigningen. Lageromløpshastigheten totalt i 1975 var ca. 1, som i 1974. Tallet varierte mellom 1,5 for handelsvarer og 0,6 for elektroteknisk materiell. Lageromløpshastigheten gir uttrykk for hvor mange ganger beholdningen har vært forbrukt (fornytt) i løpet av året. Det er en nærliggende

oppgave å bringe tallet for lageromløpshastighet oppover.

## Effektiviseringsarbeidet

Effektiviseringsarbeidet innenfor forsynings-tjenesten faller i 3 grupper:

- omorganisering (konsentrasjon av virksomheten, færre lagre o.l.)
  - mer rasjonelle ordninger for innkjøpsplanlegging, kontrahering og lagerstyring, samt
  - produktivitetshøyning innen lagertjenesten.
- Planlagt personalbesparelse i årene 1971—80 er for innkjøps- og lageradministrasjonen 15%, for lagertjeneste m.v. 40%. Mens administrasjonspersonalet i 5-årsperioden 1971—75 var konstant, ble personalantallet i lagertjeneste m.v. redusert med 30%. De videre besparelser har sammenheng med planene om nedskjæring av antall lokale forsyningsområder. Gjennomføringen av disse planer avhenger av det endelige vedtak om omorganisering av NSB's verkstedsdrift. Utvalgsarbeidet med en samlet gjennomgåelse og revisjon av NSB's innkjøpsordning ble avsluttet i 1975. Tiltakene vil bli gjennomført i løpet av de nærmeste par år.
- Rasjonaliseringsarbeidet innen lagertjenesten tar først og fremst sikte på produktivitetshøyning og reduksjon av kapital bundet i lagerbeholdningen, uten at forsyningsredskapen blir skadelidende. I løpet av 1975 ble en rekke lokale lagre for elektroteknisk og baneteknisk materiell trukket inn og overført til sentrale lagerplasser. Det gjenstår ennå arbeid med overføring av baneteknisk overskuddsmateriell til sentral lagring i et par av de større distrikter. Den tekniske standard ved lagrene er hevet, bl. a. ved bygningstekniske tiltak og ominnredninger. Disse tiltak blir ført videre i de nærmeste år, og har til formål å oppnå en mest mulig konsentrert virksomhet ved hovedlagrene.
- Med de anskaffelser av maskinelt hjelpeutstyr som ble foretatt i 1975, er man nådd opp i en tilfredsstillende standard på dette område.

# Personalet

I 1975 var det sysselsatt gjennomsnittlig 18 430 personer ved jernbane- og bildriften. Dette er en reduksjon på 157 fra foregående år.

Det har vært en økning på 15 årsverk i Hovedadministrasjonen, men nedgang ved distrikts- og verkstedadministrasjonene har ført til at det totalt er blitt en forholdsvis ubetydelig økning på 4 årsverk.

Lagertjenesten hadde et uendret personalforbruk i forhold til 1974.

Innenfor fagområdet drift var det en nedgang i personalforbruket på 91 årsverk. Nedtrapping og effektivisering av NSB's terminaltjenester for Linjegods A/S sammen med utbygging av CTC og nye sikringsanlegg har gitt en besparelse på 157 årsverk, mens utvidelse av person- og godstogordningen har ført til et økt personalebehov innenfor denne sektor. Tilgangen på aspiranter i driftstjenesten har vært tilfredsstillende.

Ved NSB var det ved årets utgang 290 betjente stasjoner.

NSB's reisebyråer hadde i 1975 en omsetningsøkning som nødvendiggjorde et større personalforbruk enn foregående år.

Bildriften har redusert sitt personalforbruk med 27 årsverk vesentlig på grunn av overføring av personale i forbindelse med opprettelse av Trondheim Trafikkselskap.

Innen banetjenesten var det en nedgang på 25 årsverk. Det er rekruttert 85 nye banereparatøraspiranter. Tilgangen på søkere er meget god. Elektroavdelingens personalforbruk ble redusert med 13 årsverk sammenlignet med foregående år. Det er fortsatt visse vansker med å få søkere til stillinger innen tjenestegruppene elektriske

baneanlegg og sikringsanlegg i Oslo-området. I verkstedtjenesten var det en nedgang på 22 årsverk fra 1974. Det er rekruttert 100 nye medarbeidere som for de fleste verksteders vedkommende kunne utvelges fra en god søkermasse.

## Opplæring

Året 1975 har vært et rekordår for Jernbaneskolen, som i alt har hatt ca. 800 aspiranter og tjenestemenn inne på kurs. Dette er det største elevtall etter krigen.

Av disse 800 har 350 gjennomgått ordinære aspirantkurs, mens de øvrige har deltatt i etteropplæring eller spesialkurs av forskjellig slag. Det gjelder teknisk videreopplæring av personale i elektro- og linjetjenesten, opplæring av arbeidsledere, instruktørkurs m.v.

I tillegg har NSB hatt deltakere ved SJ-skolan i Ångelholm, først og fremst stillverkspersonale, men også svakstrømspersonale og et mindre antall maskinsjefer.

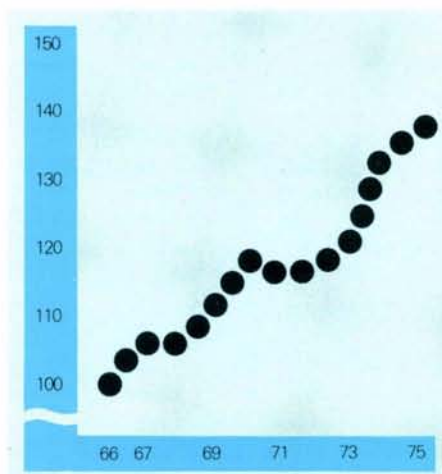
## Samarbeidsutvalgene

FoU-prosjektet «Utvikling av samarbeids- og kontaktforholdene ved NSB» er ennå på forprosjektstadiet.

De svar som er kommet inn på bakgrunn av et

*Stasjonsbetjeningen på Lønsdal melder klart for tog og har intet ønske om å oppleve vinteren 1975/76 om igjen. (Foto: Arne Svendsen)*





Transporttjenester pr. sysselsatt ved jernbanedriften ekskl. malm Ofotbanen 1966 = 100

$$\text{Indeks} = \frac{\text{enhetskm}^1)}{\text{årsverk}^2)}$$

<sup>1)</sup> Enhetskm = personkm + tonnkm

<sup>2)</sup> Driftspersonale

Konduktøren på Flåmsbana og verkstedarbeideren på Grorud er to av de 18 430 NSB-medarbeidere som gjorde sin innsats for å holde hjulene i gang i 1975. (Foto: Helge Sunde og Stein Erichsen)



debattopplegg, er bearbejdet i form av en rapport. Dette er gjort av prosjektgruppen i samarbeid med deltakere fra Arbeidspsykologisk institutt. Før man går videre i arbeidet, vil man innhente reaksjoner på rapporten.

Etter forutgående behandling i samarbeidsutvalgene, er det vedtatt retningslinjer for kontakt med personale under lengre sykefravær. Samarbeidsutvalgene har hatt til behandling en innstilling om informasjon i forbindelse med de problemer som oppstår når en tjenestemann på grunn av sykdom må gå over i lavere lønnet stilling.

En egen arbeidsgruppe skal vurdere forhold som har tilknytning til bruk av yrkesvalghemmede i sikkerhetstjenesten.

Tiltaket med et eget miljøvernår ved NSB er gjennomført. Det har vært god oppslutning om tiltaket, og det er uttrykt tilfredshet med det engasjement som er vist fra administrasjonsområdene. Det er understreket at tiltaket bør følges opp.

Hovedsamarbeidsutvalget har i årets løp behandlet 86 forslag til forbedringer. Av disse er 42 belønnet. Den høyeste belønning som er gitt for et enkelt forslag er kr. 18 000.

Samarbeidsutvalgene har i årets løp arrangert 145 informasjonsmøter for ca. 5 400 medarbeidere.

#### Arbeidstilsyn, verne- og helsetjeneste

Det er fremmet stortingsproposisjon om ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø, og det er ventet at loven blir gjort gjeldende fra 1977. Det rådgivende utvalg for verne- og miljøarbeidet ved NSB har utarbeidet et debattopplegg om organiseringen av verne- og miljøarbeidet etter det nye lovutkastet. Debattopplegget har vært behandlet av samarbeidsutvalgene, og det vil bli utarbeidet målsetting og retningslinjer for organisering av verne- og miljøarbeidet ved NSB. Det er opprettet bedriftsoverlegestilling ved NSB, og stillingen er besatt.

18 bedriftsleger og 22 bedriftssykepleiere har vært i virksomhet ved 20 bedriftslegekontorer i 1975. Sosialsekretærer har virket i alle distrikter, og ved verkstedene har sosiale kontaktmenn vært i arbeid.

#### Boligforhold

Det er fortsatt stor etterspørsel etter boliger, i første rekke etter hybelleiligheter og spesielt i

*Skiftpersonalet er viktige medspillere i den daglige drift.  
(Foto: Helge Sundel)*

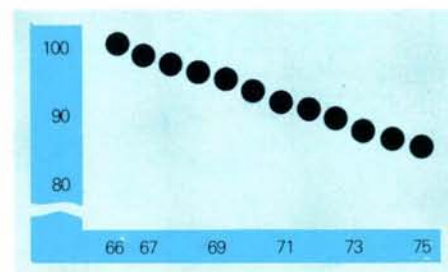
Oslo-området. Det er søkt om tillatelse til å feste et tomteområde ved Grorud. Såfremt prosjektet kan realiseres, regner man med at det kan bygges 280 boligenheter av forskjellig type. Man regner i tilfelle med at NSB vil kunne disponere de fleste leilighetene til egne tjenestemenn.

#### Feriestedene

Man hadde i 1975 32 ferieleiligheter med 165 senger til disposisjon for personalet. Yrkes- og velferdskontoret leide ut ferieleiligheter til 522 familier med vel 3 900 utleiedøgn.

#### Totalt personale

1966 = 100



Aldersfordeling — fast og ekstra — ved jernbane- og bildrift pr. 31.12.1969, 1970, 1971, 1972, 1973, 1974 og 1975.

Alder (fylte år)	1969 %	1970 %	1971 %	1972 %	1973 %	1974 %	1975 %
16—20	2,0	1,5	2,2	3,1	3,3	3,8	4,2
21—25	4,9	4,3	4,0	4,0	4,2	4,7	5,8
26—30	4,0	4,2	4,6	5,1	5,4	5,3	5,3
31—35	6,3	5,7	5,0	4,6	4,3	4,3	4,8
36—40	10,5	9,7	8,4	7,5	6,9	6,5	6,0
41—45	15,4	14,6	14,0	13,0	12,1	11,3	10,2
46—50	21,1	21,3	20,1	19,1	17,8	16,5	15,3
51—55	18,2	19,3	20,9	21,9	22,2	22,1	21,9
56—60	11,8	13,4	14,7	15,5	17,1	18,6	19,0
61—65	5,1	5,4	5,5	5,6	6,2	6,5	7,1
66—70	0,7	0,6	0,6	0,6	0,5	0,4	0,4
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Personale fordelt etter hovedgrupper.

Gjennomsnittlig antall personale

Hovedgrupper Tjenestegrupper	1974	1975	Oppgang eller ned- gang (—) fra forrige år
<b>Administrasjon og forsyning:</b>			
Administrasjonstjeneste i Hovedadministrasjonen .....	949	964	15
Administrasjonstjeneste i distriktene .....	705	699	— 6
Administrasjonstjeneste i hovedverkstedene .....	125	120	— 5
Lagertjeneste .....	210	210	—
I alt Administrasjon og forsyning .....	1 989	1 993	4
<b>Drift og salg:</b>			
Innvendig stasjonstjeneste .....	2 052	2 022	— 30
Utvendig stasjonstjeneste .....	3 149	3 096	— 53
Konduktørtjeneste .....	856	850	— 6
Lokomotivtjeneste .....	1 774	1 779	5
Lokomotivstalltjeneste .....	470	471	1
Vognvisitørtjeneste .....	237	236	— 1
Renholdstjeneste .....	687	680	— 7
Reisebyråttjeneste .....	286	303	17
Bildrift .....	1 148	1 121	— 27
I alt Drift og salg .....	10 659	10 558	— 101
<b>Vedlikehold og investering:</b>			
Linjetjeneste .....	2 657	2 647	— 10
Håndverkstjeneste .....	259	248	— 11
Maskintjeneste .....	71	69	— 2
Gartnertjeneste .....	37	35	— 2
Svakstrømsanlegg .....	123	131	8
Sikringsanlegg .....	186	172	— 14
Elektriske baneanlegg .....	372	361	— 11
Sterkstrømsanlegg .....	108	115	7
Ladestasjoner .....	63	60	— 3
Verkstedtjeneste .....	2 063	2 041	— 22
I alt Vedlikehold og investering .....	5 939	5 879	— 60
I alt .....	18 587	18 430	— 157

# Bildriften

## Drifts- og trafikktelser

Antall vognkilometer viser en nedgang på omlag 3% fra foregående år. Antall reiser viser en nedgang på omlag 12%. Nedgangen skyldes hovedsakelig trafikkbortfall som følge av rutesammenslutninger i Trondheims- og Stavangerområdet. Antall tonn gods ligger på omlag samme nivå som året før.

## Vognparken

Som en følge av et totalt sett noe lavere kilometerløp og redusert rutelengde, har det vært mulig å utrangere en del foreldet materiell slik at antall busser er gått ned med 13. Antall godsbiler og tilhengere er økt med 3 enheter som en følge av tilpassinger av materiellet til driftsopplegg og godsstruktur.

## Økonomisk oversikt

Bildriftens driftsinntekter viser en økning på omlag 9%. Dette skyldes i det vesentlige takstøkninger. Persontakstene med unntak for månedsbilletter ble økt med 7,5% fra 1.1.75. For skolebarnkjøringen ble gjennomført en økning i prisene på 14,5% fra 1.4.75. Godstakstene ble økt med 10% fra 1.4.75. Av inntektene i persontrafikken på i alt ca. 66 mill. kr. skriver omlag 23 mill. kroner seg fra kontraktkjøring av skolebarn. Av godstrafikkinntekter på vel 27 mill. kroner er ca. 22 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S. Driftsutgiftene økte med omlag 8,5% og skyldes i det vesentlige økning i personalutgiftene. Regnskapet for 1975 viser et underskudd på 4,8 mill. kroner etter at bildriften er belastet med 4,3 mill. kroner i renter og tilført 7,8 mill. kroner som statstilskudd.

## Investeringer

Det ble i 1975 anvendt 19,2 mill. kroner til investeringsformål. Investeringene fordeler seg med 10,2 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell, 8,0 mill. kroner til bygninger, 0,7 mill. kroner til overtakelse av bilruter og 0,3 mill. kroner til diverse tekniske forføyninger.

## Personale

Gjennomsnittlig antall beskjeftigede i bildriften i 1975 var 1 121. Dette er en reduksjon på 27 fra foregående år. Personalnedgangen kan i hovedsak tilskrives overdragelsen av deler av ruteområdene i Trondheims-området. For øvrig små endringer i personalantallet ved de enkelte enheter.

## Generelle spørsmål

Hølandsrutene og Odal—Eidsvollrutene gikk fra 1.11.75 inn i kontraktkjøring for Stor-Oslo Lokaltrafikk i likhet med de øvrige bilselskaper i Oslo/Akershus.

Fra 1.4.75 overtok NSB v/ Krøderenrutene en mindre bilrute i nedre Hallingdal og forberedte overtaking av en annen bilrute i samme område fra 1.1.76.

Fra 1.5.75 ble en byrutestrekning tilhørende NSB Stavangerrutene overført til det nydannede Stavanger og Omegn Trafikkselskap A/S. Som kompensasjon fikk man en mindre aksjepost i det nye selskapet.

Fra 1.7.75 ble NSB Lågendalsrutenes strekning Ål—Geilo—Dagali overført til Hallingdal Billag A/S, samtidig som NSB gikk inn i selskapet som aksjeeier.

Forarbeidene ble utført for overtaking av samtlige aksjer i Elverum Bilruter A/S fra 1.1.76.

I løpet av året hadde de tre eldste bilrutene 50 års-jubileum: Selburuta, Karmøyruta og Lågendalsruta.

I året er tatt i bruk nytt adm.- og driftsanlegg ved

## Bildriftens økonomi

1000 kr.	1975	1974
<b>Inntekter</b>		
Persontrafikk .....	66 167	62 126
Posttrafikk .....	2 130	1 877
Godstrafikk .....	27 485	24 087
Kjøring for j.b.driften .....	6 892	6 376
Andre inntekter .....	6 616	6 022
	109 290	100 488
Tilskudd .....	7 778	—
I alt .....	117 068	100 488
<b>Driftsutgifter</b>		
Personalutgifter .....	76 508	67 004
Saksutgifter .....	30 245	31 296
	106 753	98 300
<b>Driftsoverskudd</b> .....	10 315	2 118
<b>Kapitalutgifter</b>		
Avskrivninger .....	10 835	10 726
Renter .....	4 305	—
	15 140	10 726
<b>Resultat</b> .....	—4 825	—8 538

Statsbanenes Biltransport i Oslo (Alfaset) samt garasje- og serviceanlegg i Haugesund. Utvidelse av driftsbygningen i Bjørkelangen er igangsatt.

#### Drifts- og trafikkytelser

	1975	1974
<b>Vognkm (1000)</b>		
Persontrafikk .....	17 751	18 404
Godstrafikk .....	7 240	7 201
Kjøring for jb.driften .....	367	382
<b>Antall reiser (1000) .....</b>	<b>15 460</b>	<b>17 632</b>
<b>Antall tonn gods (1000) .....</b>	<b>469</b>	<b>463</b>

#### Bildriften i tall

	1975	1974
<b>Rutelengde</b>		
pr. 31.12.75 (km) .....	12 469	12 995
<b>Personale</b> (gj.snitt for året)		
Adm. og eksp.tjeneste.....	83	90
Kjøretjeneste.....	898	917
Verksted- og garasjetjeneste	140	141
	<u>1 121</u>	<u>1 148</u>
<b>Vognpark pr. 31.12.75</b>		
Busser .....	509	522
Godsbiler.....	360	359
Tilhengere.....	66	64
	<u>935</u>	<u>945</u>

En av Karmøyrotas busser på vei fra Haugesund mot Kvalavåg og Kopervik. (Foto: Roar Ødegård)



# Nøkkeltall

## Key figures

	1975	1974
<b>Linjenettet/Railway network:</b>		
Enkeltspor/Single track	4 150 km	4 150 km
Dobbeltspor/Double track	91 »	91 »
Sum total number of kilometres	4 241 km	4 241 km
Elektrisk drift/Electrified	2 440 »	2 440 »
<b>Stasjoner/Stations:</b>		
Antall betjente eksp.steder/ Number of manned stations	290	300
<b>Trekraft/Traction power:</b>		
Elektriske toglok/Electric train locomotives	158	158
Diesel toglok/Diesel train locomotives	89	89
Elektriske motorvogner/Electric motor coaches	130	123
Diesel motorvogner/Diesel motor coaches	48	50
Skifte- og revisjonstraktorer/ Shunting engines and maintenance tractors	185	186
<b>Vogner/Rolling stock:</b>		
Personvogner/Passenger coaches	928	955
Godsvogner/Goods wagons	8 673	8 500
<b>Personalet/Personnel:</b>		
Totalt antall/Total number	18 430	18 587
Herav driftspersonale/ Whereof operating personnel	17 577	10 658
<b>Persontrafikk/Passenger traffic:</b>		
Antall reisende/Number of passengers	33,5 mill.	32,6 mill.
Antall personkm/Number of passenger kilometers	1 948 »	1 884 »
<b>Godstrafikk/Goodstraffic:</b>		
Antall tonn (ekskl. malm Ofotbanen)/ Number of tons (excluding ore, Ofoten line)	9,5 »	8,8 »
Antall tonn Ofotbanen/ Number of tons Ofoten line	15,5 »	22,5 »
Antall tonnkm (ekskl. malm Ofotbanen)/ Number of ton kilometers (excluding ore, Ofoten line)	1 940 »	1 984 »
<b>Regnskapsresultat (inkl. avskriv. etc.)/ Operating results (including depreciation etc.):</b>		
Sum inntekter/Total revenues	1 251 mill. kr.	1 125,4 mill. kr.
Sum utgifter/Total expenditures	1 690,7 » »	1 470,8 » »
Nødvendig tilskudd/Required subsidy	438,9 » »	345,4 » »



# Summary

The western nations suffered a serious recession in 1975, and in Norway the depressed state of trade led to marketing difficulties for certain fields of industry. This in turn brought a reduction of demand for transport services, especially for export goods. NSB's traffic was also affected by these difficulties, but in the opinion of the Board the organisation had done relatively well. Domestic consumption remained at a high level, principally due to the fact that most wage earners had an increase of real income in 1975. There was a general increase of domestic travel, and NSB's passenger traffic also increased over the figures for the preceding year.

## Passenger traffic

Railway passenger traffic, which increased sharply in 1974, increased by a further 3.4%

(in passenger kilometers) in 1975. The number of journeys increased from about 32.6 million in 1974 to about 33.6 million in 1975. The increase was most marked in long distance traffic. Sales of reduced-rate tickets continued to increase more rapidly than other sales.

The development of NSB's passenger traffic in 1975 must be termed satisfactory, especially in view of the fact that there was a very sharp increase in motoring in 1975. The sale of cars increased and the number of private cars passed

*Etter flere års nedgang, har trafikken på Raumbanen vist god økning de siste årene, også i 1975. (Foto: Yngvar Hansen)*



the 1 million mark at the end of the year. The sale of petrol increased by more than 12%.

#### Goods traffic

NSB's goods traffic, excluding ore on the Ofoten line, increased by about 2% (in ton kilometers). The Ofoten ore traffic increased by about 30% in comparison with the preceding year.

NSB's goods traffic was somewhat better than expected in view of the market situation because of considerable variations for the different commodity groups. Besides the decrease in all traffic, the carriage of finished products for the wood processing industry and of pyrites also decreased.

On the other hand very positive developments were experienced in the carriage of dressed and un-dressed timber, an increase of almost 30% over the preceding year. The carriage of cellulose continued at the same high level as in 1974.

Transportation of ore from the Rana mines was stepped up and there was also an increase in the carriage of imported goods.

NSB's transport services for Linjegods A/S increased by about 4%. As regards wagonloads, container transport developed in a positive direction.

#### Traffic flow

The most serious railway accident ever experienced by NSB in peacetime occurred on February 22 1975 when two trains collided at Tretten station with the loss of 27 lives.

In order to meet the increase of traffic in 1975 it was again necessary to run numerous extra trains in connection with weekends, public holidays and the summer vacations. The importance of the highest possible degree of regularity of traffic has been stressed and for most of the year traffic flow has been satisfactory. Towards the end of the year storms created traffic difficulties, especially in west and north Norway.

#### Economy

Wages and prices rose sharply in 1975 and in spite of personnel reductions and other cost savings NSB experienced a heavy increase of costs. This was not balanced by increased traffic and higher fares. The average total personnel employed in 1975 was 18 430, a reduction of 157 in comparison with the preceding year.

Total goods traffic revenues increased by about 48 million kroner reaching 609 million kroner,

Million kroner	Balance Sheet 1975	Budget 1975	Balance Sheet 1974	Difference 1974/1975
Revenues .....	1 251.9	1 246.7	1 125.4	126.5
Operating expenses .....	1 570.7	1 576.3	1 360.5	210.2
Operating deficit .....	318.8	329.6	235.1	83.7
Depreciation.....	115.7	115.7	110.3	5.4
Interest on Government capital in road services .....	4.3	4.3	—	4.3
Total deficit .....	438.8	449.6	345.4	93.4

passenger traffic revenues increased by over 44 million kroner to about 404 million kroner. Total revenues of road traffic were about 117 million kroner, an increase of about 17 million kroner over the preceding year. The total increase of revenue was about 126 million kroner, or about 11%.

NSB's passenger fares were increased by 7.5% from January 1 1975, the rates for season tickets were not increased. Goods rates were increased by 10% as from April 1 1975.

NSB's operating costs increased by about 210 million kroner, or about 15%. Thus the deficit increased by about 80 million kroner and including depreciation the total deficit was about 439 million kroner, exceeding that of 1974 by 93 million kroner.

#### Investments

Besides renewals on main and branch lines, the Brevik branch has been improved to take 20 tons axle load in order to carry new mineral traffic for Norcem A/S from the limestone quarries at Bjørntvedt to the cement factory in Brevik. This traffic commenced in the autumn of 1975. Improvement of the Rauma line to take 18 tons axle load was continued.

The new NSB road services' works and garage at Alfaset in Oslo was opened early in the year. A further 11 suburban train sets of type 69 were delivered in 1975. These were put into service on the Oslo — Moss and Oslo-Hakadal/Jaren lines. 240 new goods wagons were delivered and 40 wagons were rebuilt. Remote control of point and signals (CTC system) was introduced on the Halden — Kornsjø section and by the end of the year CTC had been introduced on 1742 km of the network. Complete

train protection systems have been introduced at three stations. Lights, audible signals and half-barriers were erected at 44 level crossings. Excavation of the railway tunnel through Oslo has been completed from the East Station to the Palace, and excavation of the underground Abelhaugen Station has been completed. Work on the tunnel to the Lodalen railway yards has been completed.

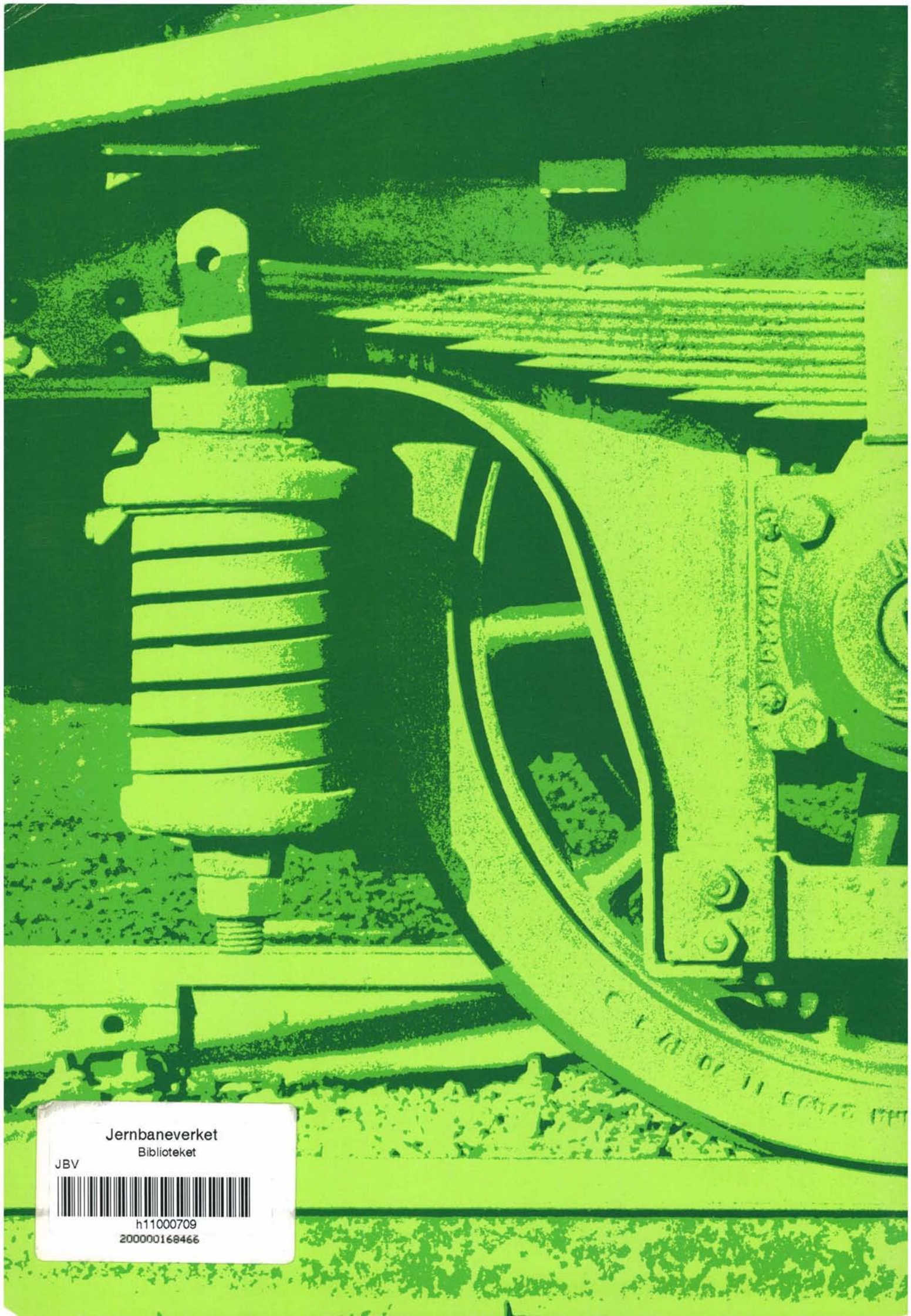
#### General questions

The recommendation on «Communications policy and guidelines for Norwegian State Railways» was considered by the Storting on January 16 1975. This recommendation, which embodied the views of the Ministry of Transport on many important questions concerning NSB's future activities, was adopted by the Storting.

Thus the Storting agrees to NSB's main proposals for its future activities. Certain important questions including the operation of branch lines, development of a subsidy scheme etc. will receive further consideration in communications planning committees.

In NSB's research and development programme work has continued on a number of long term projects including the introduction of higher operating speeds and centralized management of goods transport.

In 1975 an agreement was concluded with the Danish State Railways for a joint electronic seat reservation system. This will come into operation in 1977. The Board has given its opinion concerning the draft for a new Communications Act. The Board has also given opinions on several other important public studies and projects.



Jernbanelinjen  
Biblioteket

JBV



h11000709

200000168466