

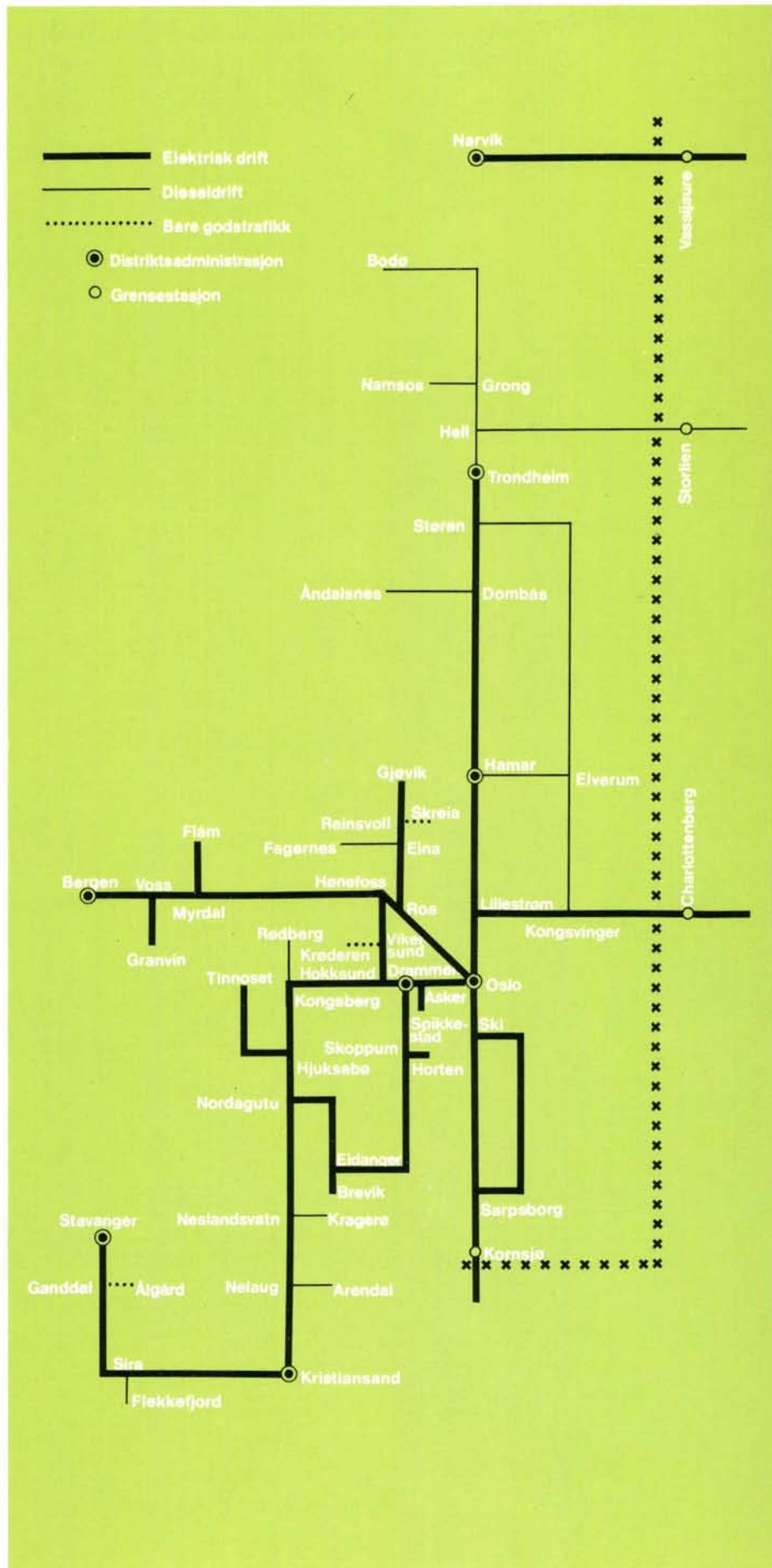
ÅRS  
BERETNING **NSB**  
OG REGNSKAP  
1976



# Innhold

Styrets beretning, 1 – 3  
 Jernbanerådets merknader, 4  
 Økonomisk oversikt, 5 – 9  
 Styret, 10  
 Jernbanerådet, 10  
 NSB's organisasjon, 10  
 Trafikkutviklingen, 11 – 15  
 NSB's reisebyråvirksomhet, 16  
 Driftsavviklingen, 17 – 19  
 Vedlikehold og modernisering, 20 – 21  
 Forsyningstjenesten, 22 – 23  
 Personalet, 24 – 26  
 Oslo S, 27  
 Bildriften, 28 – 29  
 Nøkkeltall/key figures, 30  
 English summary, 31 – 32

Årsberetningen 1976 er trykt i 22 000 eksemplarer.  
 Beretningen er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling på grunnlag av bidrag fra Hovedadministrasjonens fagavdelinger.  
 Redaksjon: Bjørn Holøs.  
 Redaksjonen avsluttet 1. april 1977  
 Layout, omslagsfoto og grafikk  
 Grøndahl & Søn Trykkeri A.s  
 ved Stein Erichsen.  
 Trykk: Grøndahl & Søn Trykkeri A.s, Oslo



# Styrets beretning

Store grupper av befolkningen fikk økt realinntekt i 1976. Den generelle vekst ga seg utslag i en fortsatt økning i NSB's persontrafikk og førte også med seg en betydelig økning i NSB's innenlandske godstransporter.

## Persontrafikk

Den positive utvikling av jernbanens persontrafikk, som begynte i 1970, fortsatte i 1976. Regnet i personkilometer var økningen 2,5 % fra 1975. Det har vært en særlig sterk vekst i salget av månedsbilletter, hvor økningen var ca. 11,5%. På grunn av overgang til månedsbilletter har det vært en nedgang i salget av enkeltbilletter på de korte avstandene, mens det har vært økning på de lengre avstander, særlig avstander over 300 km.

Fra 30. mai 1976 ble det satt inn et nytt ekspress togpar på Bergensbanen. Det er nå ekspressforbindelse morgen og ettermiddag i begge retninger, og reisetrafikken hittil har svart til forventningene.

Ved innsettelse av nye elektriske

motorvognsett på Drammensbanen, ble det samtidig gjennomført omlegging av toggangen slik at det er forbindelse hver time på strekningen Oslo – Drammen – Oslo.

Styret er oppmerksom på at trafikkregulariteten på enkelte baner i årets løp ikke har holdt den kvalitet som NSB ønsker å kunne tilby sine trafikanter. NSB har satt i verk tiltak for å bedre forholdene.

## Godstrafikk

Etter en mindre nedgang i 1975, er godstrafikken igjen kommet opp på samme nivå som i rekordåret 1974. Økningen for godstrafikken totalt, unntatt malmtransportene på Ofofbanen, var ca. 2,7% i forhold til 1975, regnet i tonnkilometer.

Den innenlandske vognlasttrafikk hadde en vekst på ca. 5,5%. På grunn av konjunktursituasjonen har det vært nedgang i tømmertransportene og stagnasjon i transportene av treforedlingsprodukter. En rekke andre varegrupper, deriblant samlastgods

	1976 mill. kroner	Endring fra 1975	
		Kroner	Prosent
Driftsinntekter .....	1 444	192	15
Driftsutgifter .....	1 896	325	21
Driftsunderskudd .....	452	133	42
Avskrivninger og renter .....	128	8	6
Totalt underskudd .....	580	141	32

## Mengdetall:

	Enhet	1976	Endring fra 1975	
			Abs. tall	Prosent
<b>Jernbanedrift:</b>				
Godstransport .....	mill. tonn	10,8	1,3	13,7
(ekskl. malm Ofofbanen) ..	mill. tonnkm.	1 993,0	53,3	2,7
Malm Ofofbanen .....	mill. tonn	17,9	2,4	15,3
	mill. tonnkm.	716,4	95,3	15,3
Persontransport .....	mill. reiser*)	32,7	1,6	4,9
	mill. personkm.	1 997	52	2,5
<b>Bildrift:</b>				
Godstransport .....	1 000 tonn	493	26	5,1
Persontransport .....	mill. reiser	15,4	—	—
<b>Personale:</b>				
Totalt personalantall (gjennomsnittlig) .....		18 364	— 66	0,3

\*) Nytt beregningsgrunnlag for rullebilletter (salg i tog) fra 1976.

Endringstallene fra 1975 fremkommer etter omregnede tall for 1975.

– dvs. stykkgoods som lastes sammen i hele vognlaster – viste betydelig vekst.

Linjegods' transporter på jernbanen er i sterk utvikling og økte med ca. 10%. Særlig positiv har utviklingen vært på Nordlandsbanen hvor økningen var ca. 20%. Det har vært økning også i gjennomsnittlig transportavstand og gjennomsnittsvekt pr. vogn. *Malmtransportene på Ofotbanen*, som i betydelig grad gjenspeiler de internasjonale konjunkturer, viste økning i 1976, men er ennå ikke kommet på høyde med nivået i 1974. Det ble transportert 17,9 mill. tonn i 1976, mot 15,5 mill. tonn i 1975. I *samtrafikken med utlandet* var det økning i de fleste varegrupper. På grunn av sterk nedgang i kubbtransporter fra Sverige, ble det imidlertid en svikt på totalt 5,3% i samtrafikken med utlandet.

## Økonomi

Personalantallet gikk ned også i 1976. Reduksjonen var 66 årsverk og svakere enn den har vært de siste år. Dette skyldes bl.a. arbeidstidsforkortelsen fra 1. april.

Materialforbruket var større enn i foregående år.

Det var en markert økning av lønninger og priser i 1976. De regnskapsførte personalkostnader økte med ca. 20,7%. Prisstigningen på materialer var gjennomsnittlig ca. 8%.

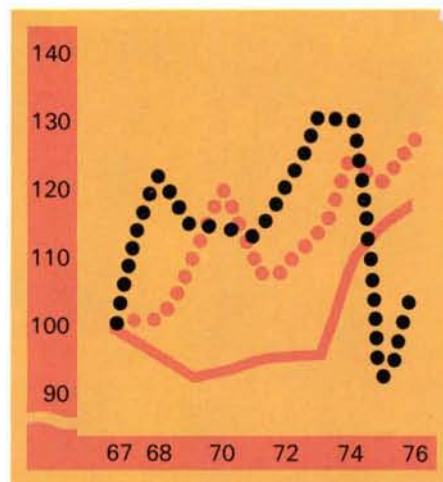
*Driftsutgiftene* økte med 325 mill. kroner eller 20,7% og utgjorde 1 896 mill. kroner.

*Driftsinntektene* økte med 192 mill. kroner, dvs. med vel 15% og utgjorde 1 444 mill. kroner.

Inntektene av godstrafikken, inkl. posttransporter og malm på Ofotbanen, økte med 112 mill. kroner. Persontrafikkinntektene økte med 54 mill. kroner. Øvrige inntekter og inntektene av NSB's bildrift økte med henholdsvis 7 og 19 mill. kroner.

Persontakstene ble forhøyd to ganger i 1976, fra 1. januar med 6% og fra 1. juni med generelt 5% samt en del tekniske omlegginger av regulativene, slik at den samlede virkning tilsvarte ca. 11%.

Godstakstene ble forhøyd med 7,5% fra 1. januar og med 6% fra 1. juni. *Totalt regnskapsført underskudd* ble 141 mill. kroner større enn i 1975 og utgjorde 580 mill. kroner. Stigningen i underskuddet er imidlertid misvisende fordi driftsutgiftene for 1976



Person- og godstrafikk, Jernbane

1967 = 100

— Personkm  
 ● ● ● Tonnkm ekskl. malm Ofotbanen  
 ● ● ● Tonnkm malm Ofotbanen

inkluderer 35 mill. kroner som er personalutgifter *vedrørende 1975*. Den egentlige økning i underskuddet fra 1975 til 1976 ble derfor 71 mill. kroner.

## Investeringsarbeider

NSB's investeringer i 1976 var 433 mill. kroner mot 377 mill. kroner i 1975.

I henhold til beslutning i Stortinget ble arbeidene med forsterkning av Namsoslinjen til 18 tons akseltrykk satt i gang i 1976 og beregnes fullført ved utgangen av 1977.

Det siste av i alt 49 elektriske motorvognsett ble levert ved årsskiftet 1976/77. Dermed er det opprinnelige anskaffelsesprogram for nytt nærtrafikkmateriell til Oslo-området fullført. Av to nye roterende snøploger som ble bestilt i 1976, ble den ene levert ved årsskiftet. Den andre leveres tidlig i 1977.

Det er bestilt 6 elektriske lokomotiver med ASEA som hovedleverandør og A/S Strømmens Værksted og Thune-Eureka A/S som underleverandører. Leveransen starter høsten 1977 og beregnes avsluttet våren 1978. Det er bestilt 20 personvogner hos A/S Strømmens Værksted. Vognene er beregnet på Bergensbanens eks-presstog og vil bli satt inn i trafikken i 1977.

Det ble i 1976 levert 106 nye gods- vogner, og 185 vogner og 35 contain-

ere er i bestilling for levering 1977–79.

Fjernstyring av sporveksler og signaler (CTC) ble tatt i bruk på strekningen Trondheim – Stjørdal i 1976. Ved årets slutt var det fjernstyring på 1 777 km av nettet. Arbeidene med innføring av CTC-systemet på Bergensbanen mellom Hønefoss og Bergen startet i 1976 og vil pågå i flere år.

Råbygget for jernbanetunnelen gjennom Oslo er ferdig på strekningen Jernbanetorget – Nationaltheatret, og i Abelhaugen stasjon er toghallen ferdigsprenget og vegger og takhvelv er utstøpt. Tunnelen beregnes åpnet for drift i 1979.

På Oslo Ø's område er omfattende anleggs- og byggearbeider i gang. Til sammen er det på Oslo S og i tunnelen utført arbeider for ca. 94 mill. kroner i 1976.

## Generelle spørsmål

Under NSB's forsknings- og utviklingsprogram er arbeidet ført videre med flere fremtidsrettede prosjekter. NSB har i løpet av året utført en rekke omfattende utredningsoppdrag for Norsk Samferdselsplanutvalg. Styret har fattet prinsippvedtak om den videre utvikling for prosjektet høyere reisehastighet. Det er vedtatt kjøp av EDB-anlegg og dataterminaler for sentralisert ledelse av godstransportene, som vil komme i drift i 1978. Styret har vedtatt, å innføre automatisk togstopp, et system som skal hindre at tog kan kjøre forbi signal som viser stopp. Levering av utstyret ventes påbegynt i slutten av 1978, og montering kan deretter skje kontinuerlig. Det samme system vil bli tatt i bruk også i Sverige og Danmark. Forhandlingene mellom NSB og Norsk Jernbaneforbund og mellom NSB og Linjegods A/S om avvikling av NSB's midlertidige engasjement i terminaldrift for Linjegods A/S ble sluttført i 1976, og avtale ble underskrevet like etter årsskiftet. Avtalen innebærer en etappevis avvikling i løpet av en 5-års periode.

Det er inngått samarbeidsavtale mellom NSB og A/S Narvesen-Spisevognselskapet. Avtalen omfatter samarbeid både om togservering og om stasjonær forretnings- og serveringsvirksomhet.

Det er videre sluttet ny betalings- og transportavtale mellom NSB og Postverket. Avtalen gjelder fra 1. januar 1977.



NSB har, etter tilbud fra eierne, overtatt alle aksjer i Elverum Bilruter A/S, og bilrutene vil bli innlemmet som en del av NSB's bildrift fra 1. januar 1977.

Styret har vært på befaring på Statsbanenes Biltransports nye garasje- og verkstedanlegg på Alfaset i Oslo og på NSB's tekniske laboratorium og har besikttet jernbanetunnelen

gjennom Oslo. Styret har videre besøkt Hamar og Oslo distrikter hvor det var innlagt bedriftsbesøk og kontaktmøter med representanter for NSB's personale.

Styret er takknemlig for den positive holdning til jernbanen som på forskjellig vis er kommet til uttrykk fra myndighetenes, transportbrukernes og trafikantenes side. Styret vil også

*Stavangerekspressen passerer brua over Hengselva, vest for Meheia.*

*(Foto: Sven Hjorth-Johansen)*

takke de ansatte for vel utført arbeid i 1976 og takker personalorganisasjonene for et positivt samarbeid.

Ole Haugum

Olav Erichsen

Egil Killi

Per Bratland

Edvard Heiberg

Alf Myhre

Klaus Kirknes

# Jernbane- rådets merknader

Rådet mener at driftsresultatet for 1976 er forholdsvis tilfredsstillende. Dette gjelder trafikkmessig sett og særlig for den innenlandske godstrafikk. Rådet har også merket seg en gledelig trafikkøkning for jernbanen når det gjelder nærtrafikken i Oslo-området og Trondheims-området og vil understreke betydningen av at NSB får anledning til å følge opp denne positive utvikling.

De foreliggende trafikk tall gir imidlertid ikke grunnlag for å trekke den slutning at jernbanen har erobret en større del enn tidligere av den totale transportmengde. Så lenge det forholder seg som nevnt, kan man ikke si seg fornøyd med utviklingen.

Av Styrets beretning fremgår at det i 1976 ble gjennomført forhøyelser av godstakstene med ca. 13,5% og av persontakstene med ca. 17%. Jernbanens tjenester er således steget sterkere i pris enn varer og tjenester i gjennomsnitt for øvrig. Hvorvidt dette i vesentlig grad har bidratt til å øve innflytelse på publikums valg av transportmiddel, foreligger det ikke sikre opplysninger om. Den store økning i antall personbiler kan imidlertid tyde på at den forholdsvis sterke forhøyelse av persontakstene har ført til en ugunstig fordeling av persontransporten i forholdet vei/jernbane. Både i Stortinget og i andre fora er det kommet til uttrykk ønske om at det i sterkere grad enn hittil bør skje overføring av transport til kollektive transportmidler og fra vei til jernbane. Det har i denne forbindelse vært lagt vekt på både trafikk sikkerhet, miljøbeskyttelse, ressurs sparing og andre vesentlige forhold. Jernbanerådet antar at det på denne bakgrunn bør overveies hvorvidt en større del av den kostnadsøkning som synes å være uunngåelig, bør dekkes ved bevilgninger over offentlige budsjetter i stedet for ved taksøkninger.

Investeringene har i 1976 vært 56 mill. kroner høyere enn i 1975. Dette representerer en stigning på ca. 14,6%. Jernbanerådet mener det vil være av meget stor betydning at investerings taktene i de nærmeste år fremover blir økt ytterligere med henblikk på at en stigende andel både av person- og godstransportene kan bli overført fra vei til jernbane. De investeringsarbeider som antas å være av størst betydning for å fremme en slik ønsket utvikling, bør derfor prioriteres høyt.

Jernbanerådet går ut fra at det blant det reisende publikum vil vekke tilfredshet at NSB nå, i samarbeid med A/S Narvesen-Spisevognselskapet, tar sikte på en standardheving når det gjelder serveringstilbud m.v., særlig togservering, og vil gi uttrykk for håp om at forbedringene kan gjennomføres uten større prisstigning.

Rådet erklærer seg også tilfreds med fornyelsen av betalings- og transportavtalen med Postverket og vil i denne forbindelse be overveiet mulighetene for et utvidet samarbeide med bl.a. Postverket og andre offentlige etater med henblikk på å unngå eller redusere ytterligere sløyfing av betjening ved trafikksvake stasjoner i likhet med Styret, mener Jernbanerådet at det er grunn til å gi honnør til personalet som, ofte under vanskelige forhold, gjør en betydelig innsats og viser en service-innstilling som transportbrukerne setter pris på. Uansett hvilke transportpolitiske tiltak som måtte bli resultatet av de utredninger og vurderinger som f.t. foregår, vil evnen og viljen til servicepreget innsats fra personalets side alltid være en helt avgjørende forutsetning for et vellykket resultat.

*Andr. Wormdahl*  
Jernbanerådets formann

# Økonomisk oversikt

## Taps- og vinningskonto

Mill. kroner

Inntekter	1976	1975	Mer, mindre (–) enn i 1975	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods) ..	457,7	404,2	53,5	13,2
Posttrafikk i postvogner og -kupeer .....	10,3	9,6	0,7	7,3
Godstrafikk (ekskl. malm Ofofbanen) .....	609,3	530,0	79,3	15,0
Malmtrafikk Ofofbanen .....	110,7	78,5	32,2	41,0
Øvrige inntekter ved jernbanedriften .....	119,6	112,5	7,1	6,3
Inntekter ved bildrift .....	135,8	117,1	18,7	16,0
<b>Sum driftsinntekter .....</b>	<b>1443,4</b>	<b>1251,9</b>	<b>191,5</b>	<b>15,3</b>
<b>Underskudd<sup>1</sup> .....</b>	<b>579,9</b>	<b>438,8</b>	<b>141,1</b>	<b>32,2</b>
	<b>2023,3</b>	<b>1,690,7</b>	<b>332,6</b>	<b>19,7</b>
<sup>1</sup> Herav underskudd på driften .....	452,3	318,8	133,5	41,9

Mill. kroner

Utgifter	1976	1975	Mer, mindre (–) enn i 1975	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon .....	191,2	164,0	27,2	16,6
Forsyning .....	22,2	15,0	7,2	48,0
Bane .....	261,8	224,1	37,7	16,9
Elektro .....	129,3	107,7	21,6	20,1
Drift .....	905,1	745,5	159,6	21,4
Maskin .....	213,3	176,7	36,6	20,7
Salg .....	41,0	36,5	4,5	12,3
Bildrift .....	126,1	106,8	19,3	18,1
Fellesutgifter .....	5,7	– 5,6	11,3	210,8
<b>Sum driftsutgifter .....</b>	<b>1 895,7</b>	<b>1 570,7</b>	<b>325,0</b>	<b>20,7</b>
<b>Avskrivninger .....</b>	<b>122,3</b>	<b>115,7</b>	<b>6,6</b>	<b>5,7</b>
<b>Renter vedr. bildrift .....</b>	<b>5,3</b>	<b>4,3</b>	<b>1,0</b>	<b>23,3</b>
	<b>2 023,3</b>	<b>1 690,7</b>	<b>332,6</b>	<b>19,7</b>

Statsbanenes balansekonto		Tusen kroner	
Eiendeler	Pr. 31. des. 1976	Pr. 31. des. 1975	
<b>Jernbaner i drift</b>			
Bane- og bygningstekniske aktiva .....	3 695 141	3 392 905	
Elektrotekniske aktiva .....	1 018 640	958 595	
Elektrotekniske aktiva .....	1 018 640	958 595	
Maskintekniske aktiva:			
Rullende jernbanemateriell .....	1 866 559	1 734 663	
Verkstedutstyr og diverse maskintekniske investeringer	138 402	131 839	
Diverse aktiva .....	32 158	27 793	
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlig investeringsbevilgning:			
Ulrikkentunnel:			
Lånemidler .....	50 000	50 000	
Investeringsmidler .....	153	153	
Distriktsbidrag <sup>1</sup> .....	– 4 684	– 4 277	
Salg <sup>2</sup> .....	– 63	– 63	
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften <sup>3</sup>	– 1 094 551	– 984 034	
Sum jernbaner i drift <sup>4</sup> .....	5 701 755	5 307 574	
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg .....	353 071	449 277	
<b>Bildrift</b>			
Aktiva vedr. bildrift .....	227 353	206 831	
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften <sup>3</sup> .....	– 114 807	– 103 018	
Sum bildrift .....	112 546	103 813	
Anskaffelse av rull, matr. finansiert ved lån (LKAB) .....	1 341	2 604	
Verdipapirer .....	16 015	16 355	
Lagerbeholdninger .....	165 861	148 116	
Diverse dbeitorer .....	257 121	204 551	
Utestående hos stasjonene .....	31 407	29 438	
Banker .....	40 776	15 712	
Postgiro .....	36 848	3 305	
Kassabeholdninger .....	58	34	
	6 716 799	6 280 779	

<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 representert akkumulerte verdier i nominelle kroner fra eldre tid.

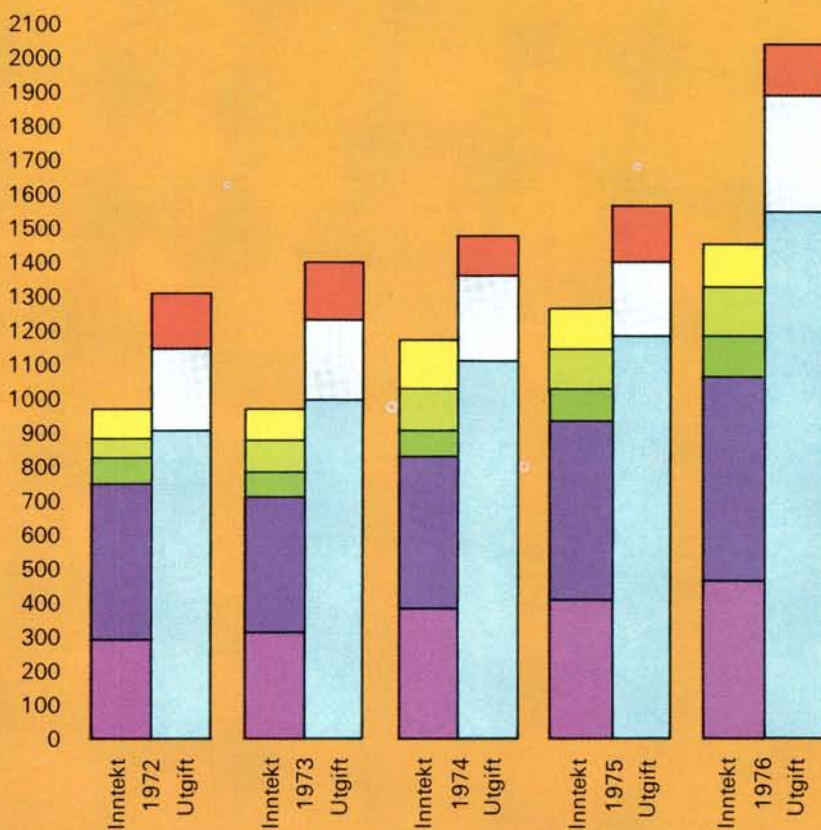


Tusen kroner		
Forpliktelser	Pr. 31. des. 1976	Pr. 31. des. 1975
<b>Statens faste kapital</b>		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m.v. ....	6 167 387	5 859 019
Driftens materialfond .....	64 461	64 461
Jernbaneanleggenes materialfond .....	1 766	1 766
<b>Sum statens faste kapital .....</b>	<b>6 233 614</b>	<b>5 925 246</b>
<b>Lån vedr. anleggsaktiva</b>		
Bergensbanens forkortelse .....	16 000	18 000
LKAB-lån .....	1 342	2 604
Fonds finansiert av driftsmidler:		
Fond til selvforsikrings og sjøtransporter .....	795	797
Midlertidige poster .....	193 247	93 642
Diverse kreditorer .....	91 443	77 525
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB .....	675	2 120
Mellomvær. med statskassen .....	179 683	160 845
	<b>6 716 799</b>	<b>6 280 779</b>

Regnskapsførte investeringer	Mill. kr.	
	1976	1975
<b>Jernbanedriften</b>		
<b>Linjer og bruer</b>		
Bruer .....	1,5	3,1
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller .....	71,9	65,1
Ballastering, overgang fra grus- til pukkbullast .....	9,1	8,0
Teleforebygging .....	3,2	4,5
For øvrig .....	18,9	13,1
Sum linjen og bruer .....	104,6	93,8
Bygninger (inkl. verkstedene) .....	12,0	9,7
<b>Elektrotekniske anlegg</b>		
Sikringsanlegg .....	18,2	18,0
For øvrig .....	21,6	21,4
Sum elektrotekniske anlegg .....	39,8	39,4
<b>Trekraft og vogner</b>		
Lokomotiver og motorvogner .....	63,1	50,2
Personvogner .....	35,6	23,3
Godsvogner .....	25,9	34,4
For øvrig .....	10,4	3,0
Sum trekraft og vogner .....	135,0	110,9
Diverse .....	25,3	22,9
Sum jernbanedriften .....	316,7	276,7
<b>Bildriften</b>	20,7	19,2
<b>Nye anlegg</b>		
Jernbaneanlegg .....	95,8	81,4
Elektrifiseringsanlegg .....	–	–
Sum nye anlegg .....	95,8	81,4
Sum investeringer .....	433,2	377,3

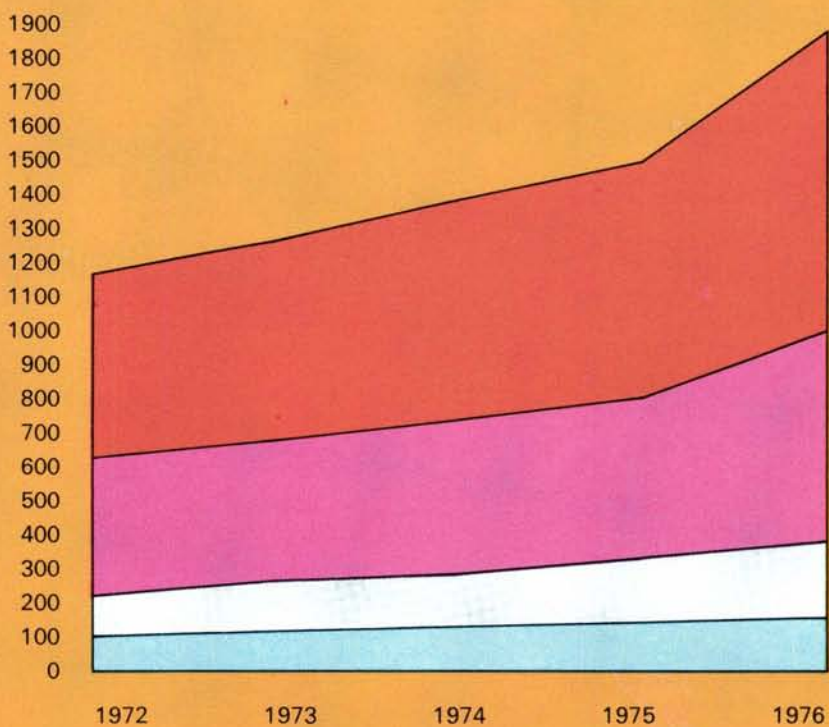
### Regnskapsresultater 1972–76

Mill. kr.



### Spesifikasjon av utgiftene 1972–76

Mill. kr.



# Styret

for NSB er et kollegialt styre med beslutende 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 1976 distriktsjef 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.

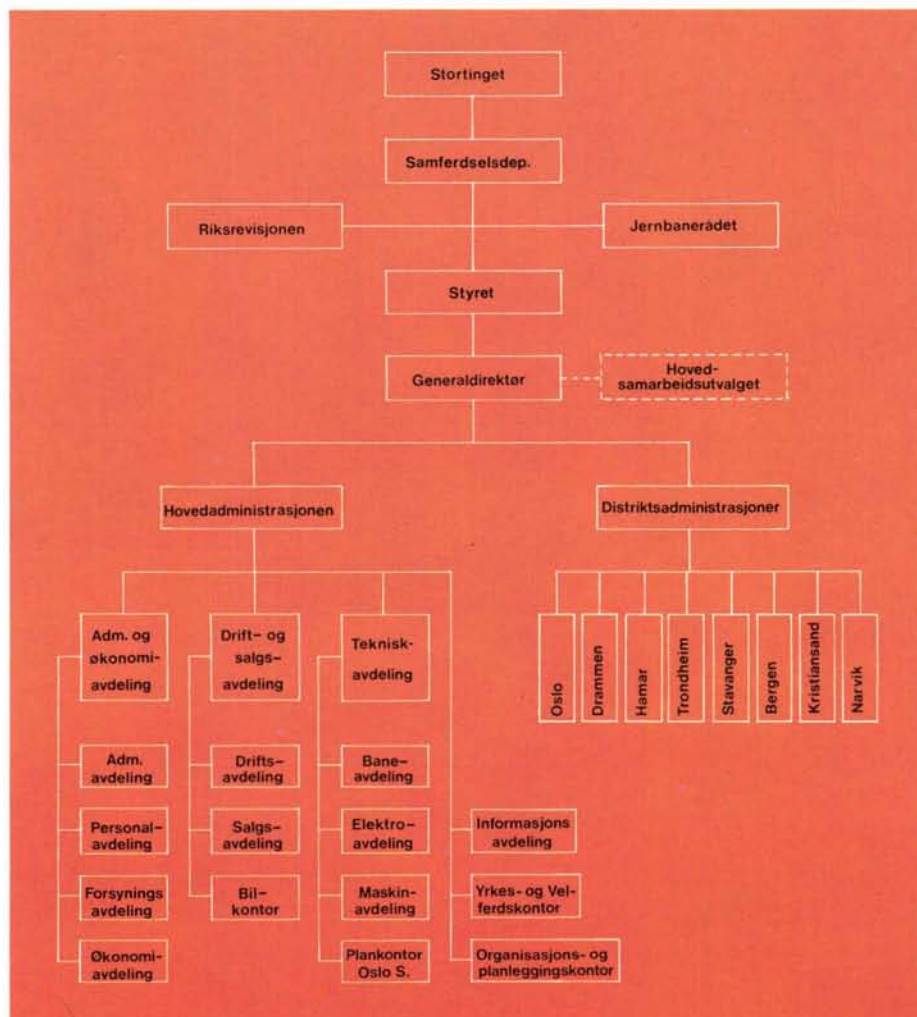
**For perioden 1.1.74–31.12.77 er oppnevnt følgende medlemmer av Jernbanerådet**

*Oppnevnt av Stortinget:*  
Økonomisjef Andreas Wormdahl, Trondheim, formann  
Kontorsjef Tore Haugen, Oppegård.

Sivilingeniør Arne Langvik Hansen, Mo i Rana.  
Siviløkonom Kr. Sundtoft, Lillesand.  
Trafikkinspektør 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

Det var en meget positiv utvikling av persontrafikken i årets første måneder, og ved halvårsskiftet kunne man registrere en økning på ca. 5% (målt i personkilometer) i forhold til året før. I annet halvår jevnet trafikken seg mer ut, og årsresultatet ble en økning på 2,5%. Transportarbeidet i persontrafikken steg fra 1948 mill. personkilometer i 1975 til 1997 mill. personkilometer i 1976. Det er syvende år på rad at NSB's persontrafikk viser vekst etter en lengre periode med synkende trafikk.

Det er salget av månedsbilletter som bevirker økningen. For enkeltbilletter og billett kort var salget praktisk talt det samme som foregående år.

I Oslo-området var det i tillegg til ny trafikk, en overgang fra enkeltbilletter til månedsbilletter etter at Stor-Oslo Lokaltrafikk ble etablert. Overgangen til månedsbilletter har ført til nedgang i salget av enkeltbilletter på de korte avstandene, mens det var økning på de lengre avstander, særlig over 300 km.

Det er fortsatt billetter med rabatt som viser størst økning. Ved siden av månedsbillettene som økte med 11,5% er eksempelvis permisjonsreiser for militære, reiser med studentrabatt og med familierabatt økt.

I 1976 ble det solgt ca. 16 000 Inter-Railbilletter ved NSB's reisebyråer og stasjoner. Salget ga NSB en inntekt på ca. 2,5 mill. kroner. Et betydelig antall reisende fra oversjøiske land har reist på NSB med «Eurailpass» etter «Student Rail Pass». NSB's andel i salget av disse typer billetter var i 1976 ca. 10 mill. kroner. Snitt-tellinger i togene viser at trafikken på Dovrebanen økte med 1,2%, på Raumabanen med 12,7%, mens det var en nedgang på 2,9% i trafikken på Sørlandsbanen over Lunde. Trafikken på Nordlandsbanen over Dunderland økte med 3,9% og på Bergensbanen over Finse var det en økning på 3,7%. Utviklingen på de to sistnevnte banene er særlig oppmuntrende på bakgrunn av de snøhindringene man hadde i begynnelsen av året.

Persontakstene ble forhøyd med 6% fra 1. januar og med 5% fra 1. juni. Samtidig ble det innregnet en terminalavgift på kr.1,- i billettprisene og minstetaksten ble hevet. I gjennomsnitt ble dermed takstøkningen 1. juni ca. 11%.

En ny avtale med Forsvarsdepartementet om militære tjeneste- og permisjonsreiser var gjeldende fra 1. januar 1976. Avtalen gir NSB en noe gunstigere kompensasjon enn tidligere for denne type av reiser.

## Godstrafikken

Den konjunkturedgang som gjorde seg gjeldende i 1975, fortsatte inn i 1976. Selv om aktiviteten økte noe utover i året, ble det likevel en svakere utvikling enn man hadde ventet. Dette gjelder særlig de konkurranseutsatte industrier. Det innenlandske forbruk lå fortsatt på høyt nivå.

Etter en stagnasjon de første månedene, endret trafikksituasjonen seg i gunstig retning fra mai måned, og sluttresultatet for NSB's godstransport totalt ble en økning på 2,7% i tonnkilometer. Malmtransportene på Ofotbanen er da ikke regnet med.

Malmtransportene økte med 15,3% fra 1975 og kom opp i ca. 17,9 mill. tonn. *Innenlandsk vognlasttrafikk* økte med 5,5%, regnet i tonnkilometer, fra 1975. Når resultatet ble såvidt gunstig, kan dette til en viss grad føres tilbake til det arbeid som er gjort for bedre å tilpasse tjenester og tilbud til transportbrukernes behov og ønsker. De transportanalyser som NSB og en rekke transportbrukere har utført i fellesskap, har gitt grunnlag for rasjonelle transportløsninger for en rekke vareslag. I denne sammenheng har den såkalte «kombitransport» (container- eller piggy-backtransport) med «toget

*Praktiske billettmaskiner letter arbeidet ved Billettekspedisjonen på Oslo Ø. Mer enn halvparten av alle jernbanebilletter selges i dag med en eller annen form for moderasjon.*

*(Foto: Asle Bjerva)*



på langs og bilen på tvers» vist seg meget effektiv.

Transportene av celluloseflis fra leverandører til treforedlingsbedrifter er et godt eksempel på et rasjonelt opplegg som er utviklet i samarbeid med brukerne. Disse transportene har hatt en meget sterk vekst fra et volum på ca. 80 000 tonn i 1968 til ca. 565 000 tonn i 1976. For Fellesmeieriets nye anlegg på Bredtvet ved Oslo er det utviklet et transportsystem basert på spesialcontainere, idet bedriften ikke har sportilknytning. Også Drammensmeieriet og Østfoldmeieriet i Sarpsborg

*Diagrammene gir et bilde av trafikktettheten på de enkelte baner. Nærtrafikken er holdt utenom.*

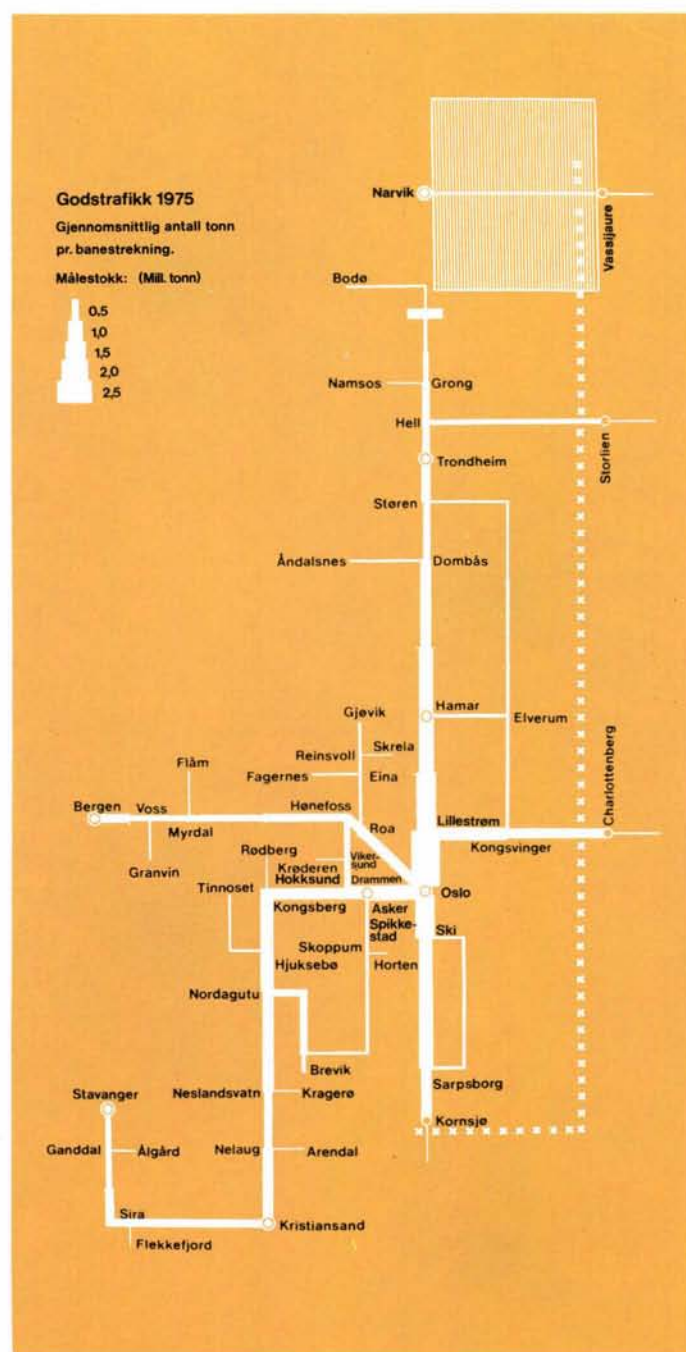
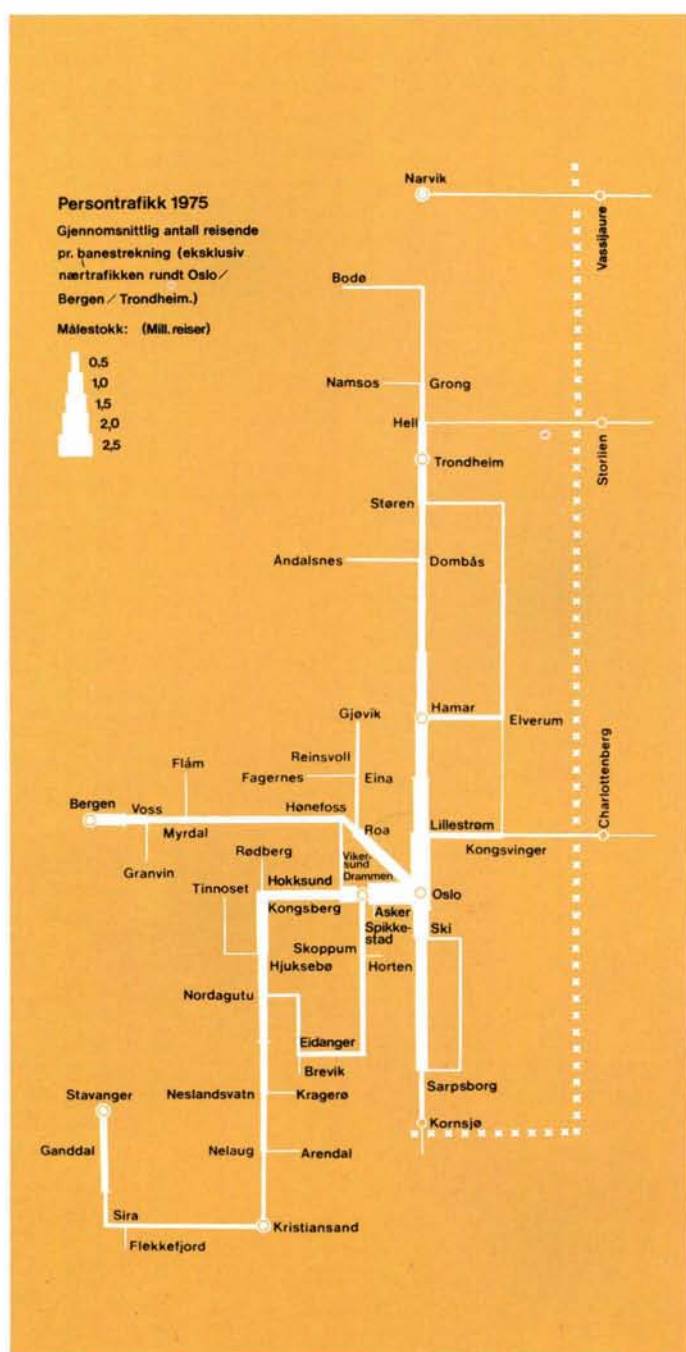
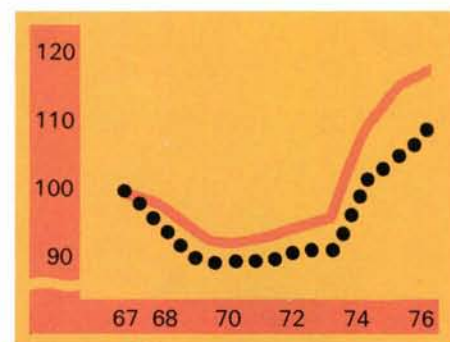
er knyttet til dette transportopplegget. NSB satte i 1976 i verk en større kampanje for kombitransporter. Kampanjen tok sikte på å informere om NSB's muligheter både i samarbeid med andre transportører og som et tilbud direkte til industrien.

Ved årets slutt kunne det registreres en vekst på hele 20% for denne transportformen. Størst var veksten i transportene mellom Østlandsområdet og Nord-Norge. *Linjegods A/S' transporter på bane*, som utgjør en stadig viktigere del av NSB's vognlasttransporter, økte med 9,7% regnet i tonnkilometer og med 5,4% målt i tonn. NSB transporterte ca. 470 000 tonn gods for Linjegods A/S i 1976.

Linjegods har utviklet en lastebærer (LLB) som er tilpasset jernbanetransport, og dette har styrket NSB's stilling som trans-

**Persontrafikk, jernbane**  
1967 = 100

Personkm  
Reiser





Linjegods A/S har utviklet en egen lastbærer (LLB). Den er noe mindre enn de vanlige containere og kan ved hjelp av en egen teknikk overføres direkte fra lastebil til jernbanevogn. Dimensjonene er fastlagt slik at både bilens og jernbanevognens kapasitet kan nyttes fullt ut. LLB har en kapasitet på 14 – 18<sup>3</sup> nyttelast.

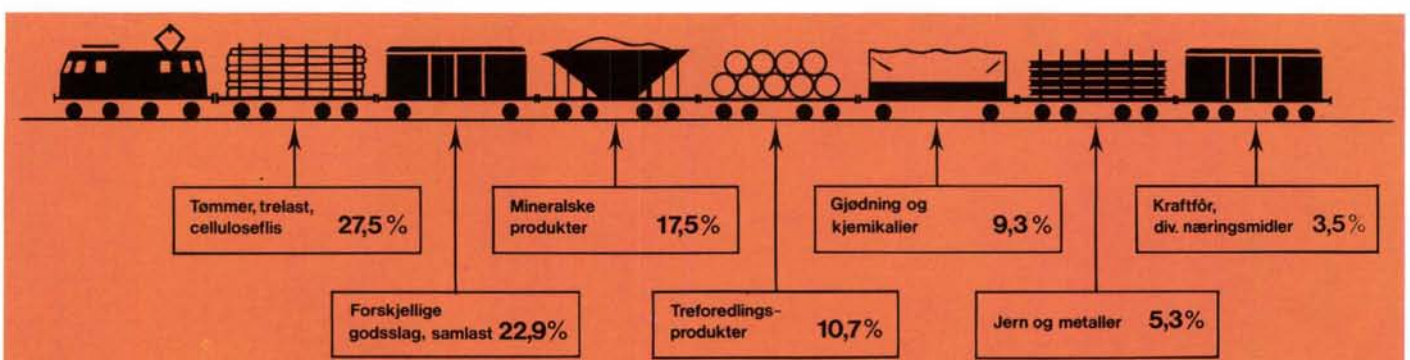
(Foto: Roar Ødegård)

«Godstoget» nedenfor viser de største varegruppene innenfor NSB's vognlasttrafikk.

#### Jernbanedriften

	1972	1973	1974	1975	1976
<b>Persontransport</b>					
Reiser (mill.)	29,4	29,5	32,6	33,5	32,7 *)
Personkm (mill.)	1 622,1	1 640,2	1 883,9	1 948,2	1 997,1
Inntekt (mill. kr.)	291,6	308,7	360,3	404,2	457,7
<b>Godstransport ekskl. malm</b>					
Oftobanen og tjenestegods:					
Tonn (1000)	7 956,3	8 206,9	8 800,4	9 534,2	10 846,3
Tonnkm (mill.)	1 733,8	1 815,1	1 984,4	1 939,7	1 993,0
Inntekt (mill. kr.)	459,3	405,1	480,6	528,5	607,8
<b>Malm Oftobanen</b>					
Tonn (1000)	20 620,0	22 635,1	22 528,9	15 527,3	17 909,1
Tonnkm (mill.)	824,8	905,4	901,1	621,1	716,4
Inntekt (mill. kr.)	75,0	76,6	78,7	78,5	110,7

\*) Nedgangen i antall reiser skyldes nytt beregningsgrunnlag for rullebilletter.



## Persontrafikk – jernbane, trafikk tall.

Billettslag	1000 reiser			Mill. personkm			Gj.sn. reiselengde		
	1975	1976	Endring %	1975	1976	Endring %	1975	1976	Endring %
Enkeltbilletter m.v. <sup>1)</sup> .....	15 716	12 983	÷ 17,4	1 474	1 482	0,5	93,8	114,1	21,6
Billett kort .....	2 686	2 127	÷ 20,8	67	61	÷ 9,0	24,9	28,7	15,3
Hel- og halvmånedsbilletter ..	15 082	17 576	16,5	407	454	11,5	27,0	25,8	÷ 4,4
Sum .....	33 484	32 686	÷ 2,4	1 948	1 997	2,5	58,2	61,1	5,0

<sup>1)</sup> Nytt beregningsgrunnlag for rullebilletter i 1976.

## Godstrafikk – jernbane, trafikk tall.

Art	1000 tonn			Mill. tonnkm			Gj.sn. transportavstand		
	1975	1976	Endring %	1975	1976	Endring %	1975	1976	Endring %
Lokal norsk trafikk									
– ekspress- og lokalgods .....	39,5	48,8 *)	23,5	9,7	10,8	11,3	245,6	221,3	÷ 9,9
– vognlastgods .....	7 634,5	9 099,1	19,2	1 433,5	1 511,6	5,4	187,8	166,1	÷ 11,6
Samtrafikk med utlandet									
– ekspress- og stykkgods ..	23,2	23,3	0,4	3,6	3,7	2,8	155,2	158,8	2,3
– vognlastgods .....	1 837,0	1 675,1	÷ 8,8	492,9	466,9	÷ 5,3	268,3	278,7	3,9
Kommersielt gods									
Ekskl. malm Ofotbanen .....	9 534,2	10 846,3	13,8	1 939,7	1 993,0	2,7	203,4	183,7	÷ 9,7
Malm Ofotbanen .....	15 527,3	17 909,1	15,3	621,1	716,4	15,3	40,0	40,0	–

\*) F.o.m 1/7-75 inkl. samtrafikk på bane med Linjegods A/S.





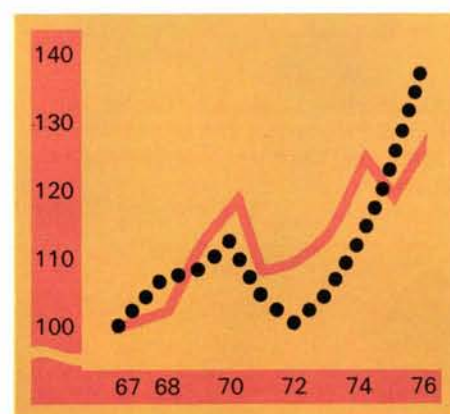
portør innenfor stykkgoods- og partigodssektoren. Det er foreløpig satt inn 25 spesielt utstyrte vogner for å dekke dette behovet. Hver vogn laster 4 LLB-lastbærere.

*Samlasttrafikken* for øvrig, hvor speditorer, lastebilfirmaer og terminal-selskaper er engasjert, hadde også en positiv utvikling i 1976. For denne transportform – som er stykkgoods lastet sammen i hele vognlaster – brukes mest vanlige lukkede vogner.

### Godstrafikk, jernbane ekskl. malm Ofotbanen

1967 = 100.

— Tonnkm  
●●● Tonn



Container- og piggy-backtransporter er imidlertid også aktuelle, og 60 nye vogner for kombitransport ble anskaffet i 1975 for best mulig å legge forholdene til rette for disse transporter.

*Vognlasttrafikk i samtrafikk med utlandet* ble i 1976 preget av den vanskelig internasjonale konjunktursituasjon, spesielt i svensk-norsk trafikk. Det er råvaretransportene til treforedlingsindustrien (kubb, flis og cellulose) som står for det negative innslaget. For en rekke andre vareslag kunne det registreres en positiv utvikling. Samlet ble det en svikt på 5% i samtrafikken med utlandet.

Utviklingen i containertrafikken mellom Oslo og Skandiahavnen i Göteborg har vært meget positiv, særlig på grunn av et fruktbart samarbeid mellom flere redier. Intercontainer, som er de europeiske jernbanenes containerselskap, representerer 23 jernbaneforvaltninger, og for containertransporter til utlandet, er selskapet den eneste partner kundene behøver å forhandle med.

I Internasjonal jernbanetraffikk spiller også transport i maskinkjølte vogner en stor rolle. Jernbaneselskapet Interfrigo, som har spesialisert seg på dette felt, har i nært samarbeid med NSB lagt opp et system for transport av bananer fra Hamburg til Oslo. Det dreier seg om ca. 12 000 tonn på årsbasis.

*Ekspressgods* har økt moderat de senere år. Det ble i 1976 transportert ca. 34 500 tonn. Det arbeides for å videreutvikle

ekspressgodstilbudet mellom de større sentra.

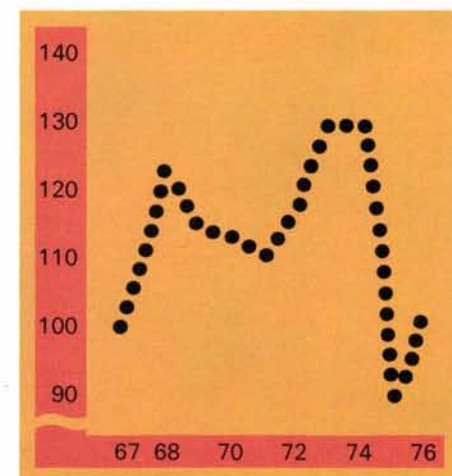
*Arealplanlegging og industrilokalisering* har vært viet stor oppmerksomhet også i 1976.

I det kommunale planleggings- og utbyggingsarbeid har NSB vært engasjert ved utbygging av industriområdene i Frya ved Vinstra og Heddeland i Marnardal. Ved disse prosjekter har ca. 1 400 mål nye industritomter fått mulighet for sportilknytning. Det er gjennomført to slike prosjekter de senere år, og det er tatt inn 6 nye stamsporprosjekter i planene for 1977.

Det er oppnådd enighet med Kommunaldepartementet om at anlegg av stamspor inn til et kommunalt industriområde kan tildeles midler under det kapittel i statsbudsjettet som er reservert for spesielle grunnlagsinvesteringer.

I 1976 ble det tatt i bruk 13 nye industrispor som representerer en investering på ca. 900 000 kroner. I planene for 1977 er det tatt med bygging av i alt 34 nye industrispor.

*Godstakstene* ble regulert med 7,5% forhøyelse fra 1. januar 1976 og med 6% fra 1. juni 1976. Dette innebærer at konkurransesituasjonen fortsatt vil være anstrengt. Gjennom fortsatt utvikling av NSB's transporttilbud og ved videre samarbeid med transportbruker, -utøvere, -formidlere og myndigheter håper man at NSB vil markere seg sterkt på transportmarkedet også i 1977.



### Malm Ofotbanen

1967 = 100.

Tonn/tonnkm.

*Foregående side:*

*Tog 5703, som her kjører langs Mjøsa, er et av de 5 godstogene som hvert døgn, går mellom Oslo og Trondheim over Dovre.*

(Foto: Sven Hjorth-Johansen)

*Over «stupet» på Alnabru sentralskifte-stasjon slippes vognene fra ankomstgruppen til retningsgruppen. Foran «stupet» regulerer en pneumatisk sporbremse hastigheten på vognene.*

(Foto: Yngvar Hansen)

# NSB's reisebyrå- virksomhet

Året 1976 ble totalt sett et tilfredsstillende år for NSB's reisebyråvirksomhet, selv om økningen i omsetningen ikke var like sterk som i de to foregående år. Den totale omsetning ved NSB's 43 reisebyråer i Norge og reisebyrået i London ble ca. 329 mill. kroner. Dette er en økning i forhold til foregående år på ca. 43,6 mill. kroner eller 15%.

Overskuddet ble ca. 5 mill. kroner. NSB's reisebyrå i London hadde et særlig vanskelig år på grunn av fallet i pundkursen og konjunkturedgangen. Byrået kom likevel ut med et overskudd på 46 000 kroner.

Den Norske Reisebyråforening har anslått prisstigningen for reisebyråenes tjenester for 9-10%. Dette innebærer at NSB's reisebyråer også i 1976 hadde en økning i sitt salgsvolum, selv om økningen sannsynligvis var noe svakere enn i 1974 og 1975.

NSB-reisebyråenes omsetning har i de senere år utgjort omkring femtedelen av den totale omsetning som skjer gjennom autoriserte reisebyråer. En regner ikke med at denne markedsandel er blitt vesentlig endret i 1976.

Av de forskjellige tjenester som NSB's reisebyråer omsetter, økte salget av flybilletter fra 113,5 mill. kroner til 132,5 mill. kroner. Salget av selskapsreiser økte fra 37 mill. kroner i 1975 til 48,7 mill. kroner. For jernbanebilletter var det en beskjeden økning fra 60,8 mill. kroner til 64,4 mill. kroner. Salget av byråenes eget tilbud «Fest til fjells» hadde en positiv utvikling i 1976. For behandlingsreiser for revmatikere og psoriasispatienter til Jugoslavia er NSB's reisebyrå i Oslo teknisk turoperatør.

Det ble opprettet et nytt reisebyrå i Fauske, slik at byråkjeden, som foran nevnt, teller 44 innenlandske reisebyråer og byrået i London.

Ved utgangen av 1976 var 275 personer fast knyttet til reisebyråvirksomheten, hvilket er en økning på 14 fra 1975.

*Reisebyrået i Kristiansand har fått en sentral beliggenhet etter at byrået i 1971 flyttet inn i Christiansands Sparebanks lokaler.*

*(Foto: Roar Ødegård)*



# Drifts- avviklingen

NSB's ruteopplegg omfattet ved årsskiftet omkring 1 000 persontog og ca. 300 godstog. Driftsyttelsene, som er en målestokk for togtilbudet, utgjorde i alt ca. 23 millioner persontogkilometer og ca. 10 millioner godstogkilometer.

Til disposisjon for avvikling av person- og godstrafikken hadde NSB ved årets utgang følgende trekraft og vognmateriell:

- 158 elektriske lokomotiver
- 35 diesel toglokomotiver
- 138 elektriske motorvogner
- 48 diesel motorvogner
- 920 personvogner, herav 644 stål- og lettmetallvogner
- 8711 godsvogner
- 54 diesel skiftelokomotiver
- 150 skiftetraktorer

Av det samlede antall togkilometer ble 46% utført med elektriske lokomotiver, 30,7% med elektrisk motorvognmateriell, 14,1% med diesellokomotiver og 9,2% med diesel motorvognmateriell.

Personvognene hadde i 1976 et samlet løp på ca. 90 millioner kilometer, godsvognene ca. 220 millioner og malmvognene på Ofotbanen ca. 22 millioner kilometer.

NSB befordret 32,7 millioner passasjerer i 1976. Godstogene transporterte ca. 850 000 lastede godsvogner. Av disse var 494 000 vanlige vognlaster, 76 000 vogner fraktet stykk gods for A/S Linjegods og 280 000 gikk med malm på Ofotbanen.

## Personale i driftstjenesten

I driftstjenesten var det i 1976 gjennomsnittlig sysselsatt:

- 5682 i stasjonstjenesten
- 857 i konduktørtjenesten
- 2267 i lokomotiv- og lokomotivstalltjenesten
- 232 i vognvisitørtjenesten

## Fjernstyring – sikringsanlegg

Ved årsskiftet var det etablert fjernstyring av signaler og sporveksler (CTC) på i alt 1777 km av NSB's banenett. CTC-op-

*Bildet er hentet fra containerterminalen i Fauske hvor det i 1976 var en sterk trafikkutvikling, ikke minst har det vært en sterk vekst i transportene for Linjegods A/S. (Husmo-Foto)*



legget omfattet 186 stasjoner og 75 blokkposter (signalposter) mellom stasjonene. Som nevnt under Styrets beretning, er det besluttet å innføre et system for automatisk togstopp. Dette er et system som skal hindre tog i å kjøre forbi signal som viser stoppsignal. Levering av utstyr til systemet beregnes påbegynt i slutten av 1978.

Ombyggingen og utbyggingen av sikringsanlegg for planoverganger fra lyd- og lyssignaler til halvboanlegg har fortsatt etter planen, og de forutsatte arbeider ventes avsluttet i 1978.

### Togtilbudet

NSB's reisetilbud i fjerntrafikken ble utvidet med et nytt morgenekspresstogpar på Bergensbanen fra 30.5.76.

Også i 1976 har det vært nødvendig å kjøre en rekke dubleringstog for ekspresstogene og natthurtigtogene for å oppnå tilstrekkelig kapasitet i helgene og i sommertiden.

Motorvognsett type 69 ble satt inn på strekningene Oslo Ø – Årnes og Oslo V – Drammen fra ruteendringen 30.5.76. På strekningene Støren – Trondheim og Trondheim – Stjørdal ble det foretatt visse utvidelser av lokaltogtilbudene fra 11.1 og 30.5.76.

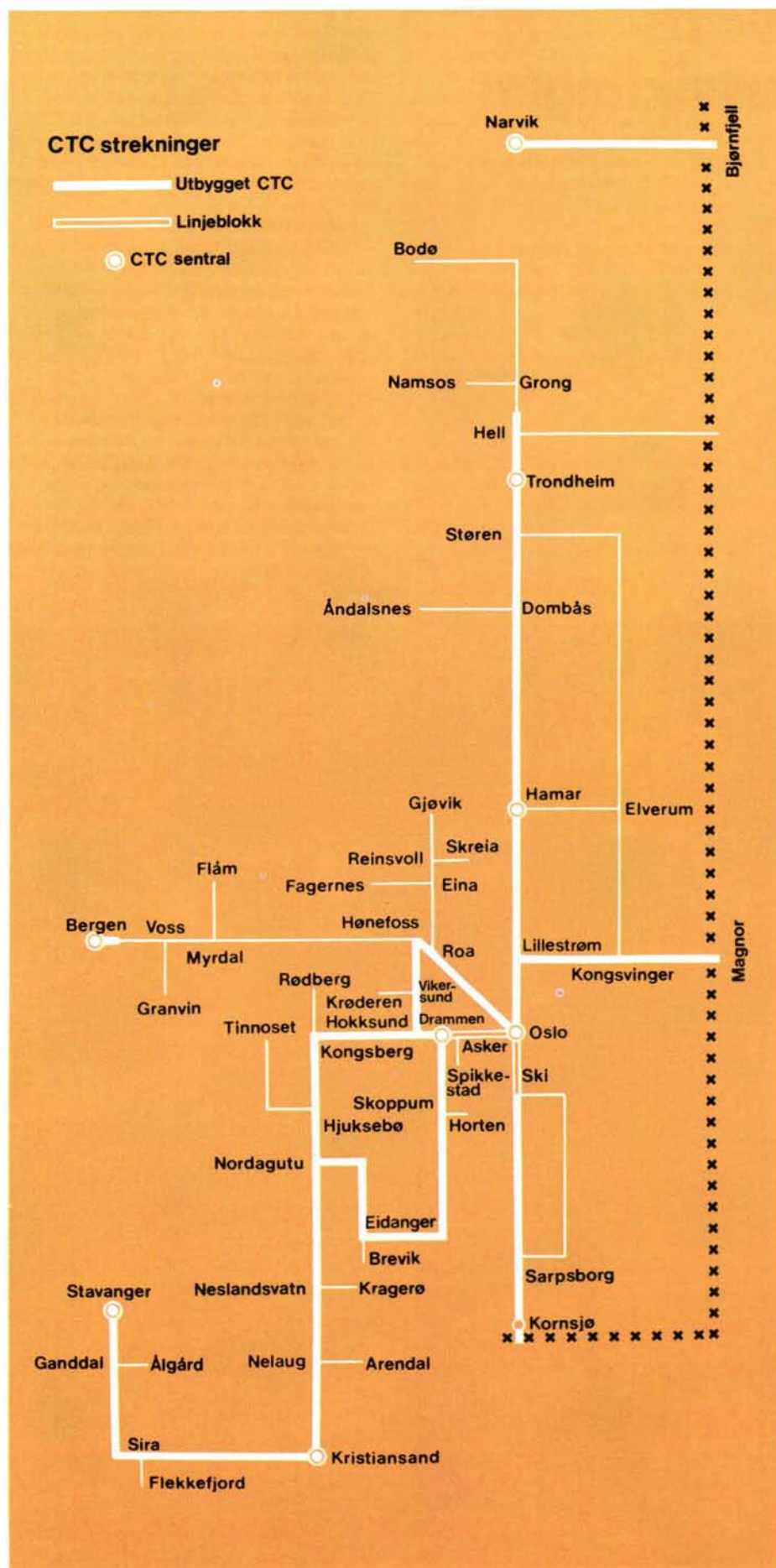
### Driftsforstyrrelser

Usedvanlig store snømengder og lange uværperioder skapte store forstyrrelser i trafikkavviklingen på Bergensbanen og Nordlandsbanen vinteren 1976. Bergensbanens høyfjellsstrekning var sperret for trafikk i 2 perioder, 25. – 29.2 og 28.3 – 1.4.76. Til tross for at alt disponibelt snøryddingsmateriell, ordinært personale og store ekstramanskaper var satt inn i ryddingsarbeidet, maktet man ikke å holde linjen åpen for trafikk. Året 1976 startet med sterkt snøfall og storm på Nordlandsbanen, og uværet fortsatte i hele januar og februar. En rekke ordinære tog måtte innstilles helt eller på delstrekninger på grunn av fastkjøring i snøen eller avsporinger og ras. Linjen over Saltfjellet var sperret 2. og 3.1.76. Den 17.2 gikk det et større ras ved Skonseng mellom Mo i Rana og Storforshei hvor linjen var sperret til 25.2. På grunn av snømengdene var det nødvendig å kjøre snøryddingstog i gjennomsnitt ca. 600 km pr. døgn over en lengre periode på Nordlandsbanen. Et enkelt døgn ble det kjørt ca. 1 800 km. sporrensertog.

### Terminaldriften

Pr. 31.12.76 foresto NSB driften av følgende antall terminaler for Linjegyds A/S:

– Områdeterminaler med ren NSB-drift	30
– Funksjonsdelte terminaler	7
– Større ekspedisjonssteder	48
– Mindre ekspedisjonssteder	133
– Ekspedisjonssteder med samtrafikkavtale	37



Ved disse terminaler ble det totalt behandlet i 1976:

– Jernbanefremført gods	560 758 tonn
– Bilfremført gods	347 030 tonn
Antall tjenestemenn benyttet i gjennomsnitt pr. dag var:	
– Invendig tjeneste	382
– Utvendig tjeneste	692

Etter forhandlinger med Norsk Jernbaneforbund og Linjegods A/S er det utarbeidet en tidsplan for avvikling av NSB's engasjement i terminaltjenesten som forutsetter hel avvikling innen 1982.

### Teknisk utstyr – planløsninger

Det er anskaffet og satt i drift sidelastere for containertrafikken over Alnabru og Fauske.

Arbeidet med hovedplaner for større stasjoner har pågått siden 1971, og det er utarbeidet hovedplaner for de viktigste stasjoner. Formålet er å utarbeide rammeplaner som viser behov for teknisk utbygging og arealbehov ved vedkommende stasjon.

I godssektoren legges det vekt på utbygging av sentrale godsterminaler, helst lokalisert utenom bo- og bymiljøer, med mulighet for gunstig tilknytning til fremtidig vegnett.

I persontrafikksektoren legges det vekt på å fremme planforslag som kan styrke kollektivtrafikken. Det tas hensyn til utbygging av parkeringsplasser for «park and ride.»

Hovedplanene danner også grunnlaget for NSB's behandling av og påvirkning på kommunenes generalplaner og reguleringsplaner som har tilknytning til vedkommende stasjon. Planene er derfor en viktig faktor for å kunne innpasse jernbanens trafikkanlegg, både i gods- og persontrafikksektoren, i kommunenes og fylkenes veg- og trafikkplanlegging.

Tidsperspektivet for hovedplanen er 10–15 år, med mulighet for tilpassing også ut over denne periode.

I NSB's planlegging legges det vekt på samordning av terminaler for jernbane- og bussdrift. Kommunikasjonsmessig er det en stor fordel at jernbane- og bussstasjon lokaliseres i tilknytning til hver-

andre, gjerne med felles terminalbygning, felles ekspedisjonsvirksomhet og felles servicetilbud for øvrig. Det eksisterer allerede visse former for samordning hvor NSB stiller til disposisjon lokaler, grunn og/eller andre ytelser. Det beste er imidlertid full integrering slik terminalen i Steinkjer er planlagt.

Nær tredjedelen av NSB-s godstransporter fra og til Oslo lastes eller losses på havnespor ved Oslo Havn. I samarbeid med Oslo Havnevesen, Dampskibsekspeditørenes forening og Transportbrukernes Fellesorgan er det satt i verk en undersøkelse for å kartlegge nåværende forhold og utarbeide forslag til teknisk utforming i forbindelse med jernbanetransport til/fra havnen.

*Etter at Brevikbanen var blitt forsterket til 20 tonns akseltrykk, kom kalksteintransportene for Norcem A/S i gang høsten 1975. Transportene går fra kalksteinbruddet ved Bjørntvedt til fabrikkene i Brevik, og i 1976 kom transportene opp i ca. 1,4 millioner tonn.*

*(Foto: Arne Svendsen)*



# Vedlikehold og modernisering

Etter vedtak i Stortinget ble arbeidene med forsterkning av Namsoslinjen satt i gang i 1976. Arbeidene drives slik at linjen vil kunne trafikeres med 18 tonns akseltrykk i 1978.

På Raumabanen fortsetter arbeidene med forsterkning med sikte på å kunne tillate 18 tonns akseltrykk generelt fra 1980. På banenettet for øvrig har fornyelse av skinner og sporveksler og helseveising av spor gått omtrent i samme takt som i de siste år. Det ble helseveiset ca. 200 km spor i 1976, og ved utgangen av året var det alt i alt helseveiset ca. 1 850 km spor, dvs. ca. 44% av nettet. Det ble lagt inn ca. 240 000 betongsviller i 1976 og samlet antall betongsviller på hovedlinjene er ca. 1,3 millioner ved årets utgang.

Snøoverbygg og snøskjermer – spesielt på Bergensbanen og Nordlandsbanen – fikk betydelige skader etter uværet siste vinter, og reparasjons- og fornyelsesarbeider har vært drevet med ekstra innsats av mannskaper. To roterende snøploger ble anskaffet og stasjonert på Bergensbanen.

I Pinnelia på Flåmsbana, som er det mest aktive skredområde på NSB's linjenett, er det utført sikringsarbeider etter en ny metode. Det område som er utsatt for skred er sikret ved at et stålnett er spent over skredpartiet og boltet fast til fjellet. Man håper på denne måte å hindre stein i å falle ned på linjen.

Spørsmålet om å frita NSB for arbeidet med å føre tilsyn og kontroll med taubaner, kabelbaner og skitrekk er avklart. Samferdselsdepartementet har fremmet forslag overfor Stortinget om at disse funksjoner overtas av Det norske Veritas, og man regner med at overføringen kan skje i løpet av første halvår 1977. NSB skal fortsatt ha kontroll og tilsyn med andre baner og sporveier som har konsesjonsplikt etter jernbanelovene.

## Rullende materiell

I 1976 har omtrent halvparten av investeringsmidlene til rullende materiell vært anvendt til elektriske motorvognsett. Arbeidet med forbedringer og konstruksjonsforandringer på det rullende materiell for å øke driftssikkerheten og minske vedlikeholdsutgiftene, fortsetter som tidligere.

I årets løp er det ikke skjedd endringer i lokomotivparken. De siste 11 settene av en serie på 49 elektriske motorvognsett ble levert i 1976. Det ble bestilt en roterende snøplog for levering i mars 1977 og stasjonering på Nordlandsbanen. Tre elektriske motorvogner (type 65) og en skiftetraktor ble utrangert.

Det ble bestilt 6 elektriske lokomotiver. Leveransen skal påbegynnes høsten 1977 og beregnes avsluttet våren 1978. Det er bestilt 20 personvogner som skal leveres i 1977 og som skal settes inn i ekspressstogene på Bergensbanen. For godsvognparkens vedkommende

er det i 1976 skjedd en ytterligere markeds-tilpassing, dels ved levering av nye vogner (i alt 106) og ved ombygging av tidligere levert materiell. NSB disponerte ved årets slutt 8 711 godsvogner og containerparken besto av 575 enheter.

## Elektrotekniske arbeider

Arbeidet med nytt sikringsanlegg i Trondheim er påbegynt i 1976 med sikte på fullføring i 1981.

Innføring av automatisk linjeblokk og CTC på strekningen Trondheim-Steinkjer er under arbeid. CTC ble tatt i bruk på strekningen Stjørdal-Levanger ved årsskiftet, og man regner med at strekningen fram til Steinkjer vil være driftsklar i slutten av 1977.

Arbeidene med innføring av CTC på Bergensbanen ble startet i 1976.

Arbeidene med automatisering av telefonnettet på Østfoldbanen ble på det nærmeste fullført i 1976. I forbindelse med CTC-utbyggingen legges det nye telefonkabler på strekningen Stjørdal-Steinkjer og på Vossebanen.

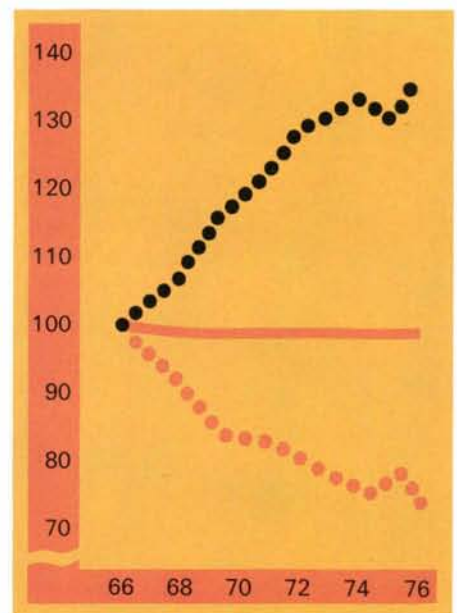
Et radioanlegg for vedlikeholdstjenesten ble tatt i bruk på strekningen Drammen-Kongsberg, og et tilsvarende anlegg er

## Produktivitetsutvikling for linjevedlikehold

1966 = 100

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

— Km spor/mann/år  
● Sporlengde  
● Personale



planlagt for strekningen Haugastøl-Myrdal. Dette anlegg beregnes fullført i 1977. Ombygging av kontaktledningsanlegget Oslo Oslo Ø.-Lillestrøm pågår og ventes avsluttet i 1978. Likeså pågår fornyelsesarbeider av kontaktledningsanlegget på Ofotbanen.

### Verkstedene

Investeringene i verkstedsektoren har i 1976 vesentlig vært konsentrert om bygningsmessige tiltak og anskaffelse av maskiner og annet teknisk utstyr til verkstedene Grorud, Sundland, Marienborg og Narvik. En omfattende saneringsplan for verkstedet i Hamar er utarbeidet.

Vedlikehold av teknisk utstyr i Oslo distrikt ble overført til fagområde Maskin fra 1.mars 1976.

Fra 1. april 1976 ble arbeidstiden i verkstedene redusert fra 42½ til 40 timers uke. Det ble vedtatt å prolongere bestemmelsene om aldersgrense på 65 år for verkstedarbeidere. Dette ga økt avgang. Ved NSB's 9 verksteder er det i 1976 anvendt totalt 2 168 årsverk til vedlikehold av rullende materiell. Det er i årets løp tatt inn 206 personer i verkstedtjenesten, mens 165 har sluttet. Det er utført revisjon av 43 elektriske lokomotiver, 20 diesel-lokomotiver, 71 elektriske motorvogner, 37 diesel motorvogner og 22 skiftetraktorer. Det er utført 492 revisjoner av personvogner og 1 693 revisjoner av godsvogner.



De første 5 km spor på fri linje ble helsveiset ved NSB i 1964. Nå helsveises ca. 200 km årlig, og ved utgangen av 1976 var ca. 1850 km av linjenettet helsveiset.

(Foto: Roar Ødegård)

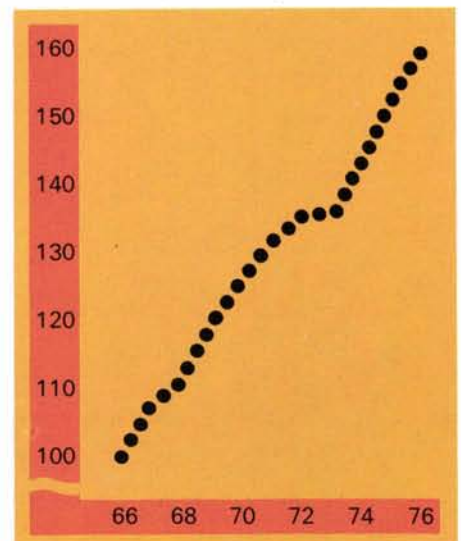
### Produktivitetsutviklingen for vedlikehold av rullende materiell i verkstedene

1966 = 100

Økende 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 datakjøringer i februar 77.

Økningen var 6,4% fra 1975-1976, og gjennomsnittlig for 10-årsperioden 4,8%.



# Forsynings- tjenesten

## Forsynings- og prisforhold

Vareforsyningen til NSB's drift og investeringsvirksomhet i 1976 ble gjennomført i samsvar med behovsplanene. Tallene for vareforsyningen (se nedenfor) har også i 1976 vært preget av prisstigningen og en stor investeringsvirksomhet.

De viktigste oppgaver innenfor forsynings-

tjenesten i 1976 kan sammenfattes slik:

- Effektivisering av arbeidet med de større fellesanskaffelser, bl.a. nye opplegg for markedshenvendelse og kontraktsinngåelse. Arbeidet på disse områder er aktualisert ved de mange store enkeltkontraheringer som ble gjennomført i 1976.

- Nye interne opplegg for leveranseovervåking samt pris- og leverandørinformasjon.

- Økt bruk av langsiktige rammeavtaler istedenfor enkeltkjøp, med samordning av hele NSB-behovet for en lengre periode.

- Omdanning av lagermønsteret med konsentrasjon av virksomheten om færre lagre. Økt innslag av direkte levering til varebruker uten mellomlagring.

*Prisutviklingen for endel representative NSB-varer er sammenfattet i tabellen nedenfor. Tallene bygger på gjennomsnittlige leveringspriser til NSB i 1975 resp. 1976.*

	Prisendr. i % 1975–1976
<i>Linjens materiell</i>	
Skinner .....	1
Sporveksler .....	7
Betongsviller .....	2
Pukkballast .....	12
<i>Elektroteknisk materiell</i>	
Sikringsanlegg .....	11
Signalkabel .....	7
<i>Maskinteknisk materiell</i>	
Hjulsatsmateriell .....	12
Bremseutstyr .....	0–55 <sup>1)</sup>
Fjærer .....	10

1) Prisene for bremseklosser steg med 55%, mens det for bremseutstyr for øvrig var en ubetydelig stigning.

For *vanlige handelsvarer* som NSB etter spør, varierte prisstigningen i 1976 fra ca. 1% for handelsstål til ca. 19% for enkelte tekstiler. For trematerialer og drivstoffer (autodiesel) var stigningen hhv. ca. 12 og 17%. Prisene for gruppen handelsvarer sett under ett steg med 10–12%, hvilket er en noe svakere stigning enn i 1975.

NSB har kontrahert skinnmateriell for 1977 til omtrent de samme priser som for leveransene i 1976, og handelsstål til priser som ligger godt under 1976-nivået.

## Vareforsyningen mv. siste år i tall

*Nedenfor er gitt noen nøkkeltall for 1976:*

	1976	Endr. i % 1975–1976
<i>Personalantall (årsgjennomsnitt)</i>		
Innkjøps- og lageradministrasjon .....	150	– 4
Lagertjeneste .....	210	0
<i>Ytelser</i>		
Innkjøp <sup>1)</sup> iflg. fakturaoppgjøret. Mill.kr inkl. m.v.a.:		
Varer .....	454	23
Tjenester og entrepriser .....	178 <sup>2)</sup>	3
Sum innkjøp	632	17
<i>Vareinntak på lager.</i>		
Mill. kr. inkl. m.v.a Uttak til forbruk fra lager	226	4
Mill.kr inkl. m.v.a...	203	5
<i>Lagerbeholdningens verdi (årsgjennomsnitt).</i>		
Mill.kr inkl. m.v.a.		
Handelsvarer .....	50	4
Linjens materiell ..	55	20
Elektroteknisk materiell .....	40	18
Maskinteknisk materiell .....	58	23
Sum .....	203	17

1) Tallene omfatter *ikke* Jernbaneanlegget Oslo Sentralstasjon. Tallene for varekjøp gjelder både kjøp til lager og til direkte bruk (uten mellomlagring).

2) Herav elektrisk energi 52 mill. kr.

Ca. 80% av vareleveransene skjedde gjennom norske leverandører. Økingen i lagerbeholdningens verdi fra 1975 til 1976 skyldes hovedsakelig prisstigningen, men også en viss volumøking (ca. 5%).

Lageromløpshastigheten totalt i 1976 var 1,1, mot 1 i 1975. Tallet varierte mellom 2,4 for handelsvarer og 0,7 for reservedeler til rullende materiell. Lageromløpshastigheten gir uttrykk for hvor mange ganger beholdningen har vært forbrukt (fornytt) i løpet av året. Det er en viktig oppgave å bringe tallet for lageromløpshastigheten oppover.

## Effektiviseringsarbeidet

Effektiviseringsarbeidet innenfor forsynings-tjenesten faller i 3 grupper:

- Omorganisering (færre lagre o.l.).
- Mer rasjonelle ordninger for innkjøpsplanlegging, kontrahering og lagerstyring.
- Produktivitetshøyning innen lagertjenesten (mer hensiktsmessige lagerlokaler, økt mekanisering).



Planlagt personalbesparelse i årene 1971–80 er for innkjøps- og lageradministrasjonen 4%, for lagertjeneste m.v. 33%. Det er da *sett bort fra* mulige personalbesparelser som følge av en eventuell omorganisering av NSB's verksteddrift, et tiltak som også vil få konsekvenser for dimensjoneringen av NSB's lagertjeneste. Mens antall administrasjonspersonale i 6-årsperioden 1971–76 viste en svak nedgang (2%), ble personalantallet i lagertjeneste m.v. i samme tidsrom redusert med 30%. Rasjonaliseringsarbeidet innen lagertjenesten tar først og fremst sikte på produktivitetshøyning og reduksjon av kapital bundet i lagerbeholdningen, uten at forsyningsberedskapen blir svekket. Regnet i volum

var det en nedgang i lagerbeholdningen på vel 20% i 5-årsperioden 1971–75. I 1976 inntrådte som nevnt en volumøkning på ca. 5%. Arbeidet med å trekke inn lokale lagre til sentrale lagerplasser ble ført videre i 1976. Det gjenstår ennå arbeid med overføring av baneteknisk overskuddsmateriell til sentral lagring i et par av de større distrikter. Den tekniske standard ved lagrene i Trondheims-området og i Bergen er hevet. Dette er skjedd ved bygningstekniske tiltak og ominnredninger. Tilsvarende tiltak vil bli gjennomført også ved andre hovedlagre i de nærmeste år. Formålet er å oppnå en mest mulig konsentrert og rasjonell lagervirksomhet.

Under brannen ved hovedlageret i Drammen i oktober 1976 ble det odelagt varer (vesentlig elektroteknisk materiell) for i alt ca. 4,5 mill. kr. Planlegging av nytt hovedlager i Drammen er avsluttet. Det nye lageret vil etter planene stå ferdig i løpet av 1978.

*NSB kjøpte i 1976 varer for ca. 360 mill. kroner gjennom norske leverandører. Det er ca. 80% av de samlede leveranser. Strømmens Værksted A/S har vært vognleverandør til NSB i en årrekke. Bildet viser en fase i produksjonen av de nye turistvognerne som verkstedet leverer til NSB.*

*(Foto: Arne Svendsen)*



# Personalet

I 1976 var det gjennomsnittlige personalantall i jernbane- og bildriften 18 364. Det er en reduksjon på 66 fra foregående år.

En noe større avgang enn beregnet på grunn av lavere aldersgrense for en del tjenestemenn, nedsatt arbeidstid fra 42½ til 40 timers arbeidsuke og innføring av en ekstra ferieuke for arbeidstakere over 60 år har nødvendiggjort utvidet bruk av sesongpersonale og overtid i flere tjenester.

I *administrasjonstjenesten* har det vært en nedgang på 8 arbeidstakere i forhold til 1975. Nedgangen skyldes mindre justeringer og ubesatte stillinger.

*Lagertjenesten* hadde uendret personalforbruk i forhold til foregående år.

Innen *fagområde drift* var det en nedgang i personalforbruket på 96 årsverk. Det er særlig nedtrapping av NSB's terminaltjenester for Linjegods A/S, nye sikringsanlegg og regulering av ekspedisjonstider som har gjort nedgangen mulig. Det har

i 1976 vært en noe anstrengt personalsituasjon innenfor driftstjenesten.

*NSB's reisebyråer* har i 1976 økt sin omsetning betraktelig uten nevneverdig merforbruk av personale.

*Bildriften* hadde en personalreduksjon på 6 til tross for overtakelse av en mindre bilrute. En av årsakene til nedgangen er problemer med å få besatt ledige stillinger i kjøretjenesten i pressområdene.

I *banetjenesten* var det en økning av personalet på 35.

Innenfor *elektrotjenesten* har det vært en mindre justering innenfor enkelte grupper.

I *verkstedtjenesten* har personalantallet økt med 7.

## Rekruttering

Det ble i 1976 rekruttert 796 nye medarbeidere. Rekrutteringen fordelte seg slik:

– Administrasjonstjenesten	43
– Forsyningstjenesten	22

## Personale fordelt etter hovedgrupper

Gjennomsnittlig antall personale

Hovedgrupper Tjenestegrupper	1975	1976	Oppgang eller nedgang (-) fra forrige år
<b>Administrasjon og forsyning:</b>			
Administrasjonstjeneste i Hovedadministrasjonen .....	964	956	— 8
Administrasjonstjeneste i distriktene .....	699	699	
Administrasjonstjeneste i hovedverkstedene .....	120	120	
Lagertjeneste .....	210	210	
I alt Administrasjon og forsyning .....	1 993	1 985	— 8
<b>Drift og salg:</b>			
Innvendig stasjonstjeneste .....	2 022	1 983	— 39
Utvendig stasjonstjeneste .....	3 096	3 029	— 67
Konduktørtjeneste .....	850	857	7
Lokomotivtjeneste .....	1 779	1 797	18
Lokomotivstalltjeneste .....	471	470	— 1
Vognvisitørtjeneste .....	236	232	— 4
Renholdstjeneste .....	680	670	— 10
Reisebyråtjeneste .....	303	304	1
Bildrift .....	1 121	1 115	— 6
I alt Drift og salg .....	10 558	10 457	— 101
<b>Vedlikehold og investering:</b>			
Linjetjeneste .....	2 647	2 697	50
Håndverkstjeneste .....	248	244	— 4
Maskintjeneste .....	69	54	— 15
Gartnertjeneste .....	35	39	4
Svakstrømsanlegg .....	131	127	— 4
Sikringsanlegg .....	172	174	2
Elektriske baneanlegg .....	361	358	— 3
Sterkstrømsanlegg .....	115	117	2
Ladestasjoner .....	60	64	4
Verkstedtjeneste .....	2 041	2 048	7
I alt vedlikehold og investering .....	5 879	5 922	43
I alt .....	18 430	18 364	— 66

– Banetjenesten	212
– Elektrotjenesten	41
– Driftstjenesten	320
– Verkstedtjenesten	191
– Reisebyråtjenesten	12
– Bildriften	46

Stort sett har man kunnet velge medarbeidere fra en god søkermasse.

### Opplæring

I året 1976 har man hatt i alt ca. 750 tjenestemenn som elever ved Jernbaneskolen. Av disse har 450 gjennomgått ordinære aspirantkurs. De øvrige har deltatt i etteropplæring eller spesialopplæring av ulik art.

Dessuten har NSB hatt deltakere ved SJ-skolan i Ängelholm. Det har i hovedsak vært kurs for svakstrømtjenesten, stillverkstjenesten og for linjetjenesten (skinnesveising).

NSB har som vanlig benyttet en rekke eksterne opplæringstilbud bl.a. opplæringsseksjonenes forskjellige kurs, NTH's kurs i Industriell administrasjon og Samnordisk lederkurs.

Fra og med 1.1.77 er det i Drammen distrikt satt i verk en prøveordning med områdedrift I den sammenheng har utdanningskontoret høsten –76 utarbeidet og gjennomført et opplæringsprogram over 2 + 2 uker (internat) for områdestasjons-sjefene i distriktet.

### Miljøarbeid, verne- og helsetjeneste

Både i 1976 og i 1977 vil en rekke viktige spørsmål vedrørende arbeidsmiljøet være sentrale.

Den nye lov om arbeidervern og arbeidsmiljø vil stille betydelige krav informasjon til ca. 1 200 ansatte om lovforslaget, og spørsmålet om hvordan verne- og arbeidsmiljøvirksomheten bør organiseres har vært til behandling i samarbeidsutvalg og administrasjon. NSB's første bedriftsoverlege tiltrådte 1. mai 1976. Det er fremmet forslag om omorganisering av den nåværende bedriftslegeordningen ved NSB til en bedriftshelsetjeneste som i høyere grad vil være basert på bedriftsleger i heldagsstilling.

I 1976 har 20 bedriftsleger og 21 bedrifts-sykepleiere vært i virksomhet ved 20 legekontorer.

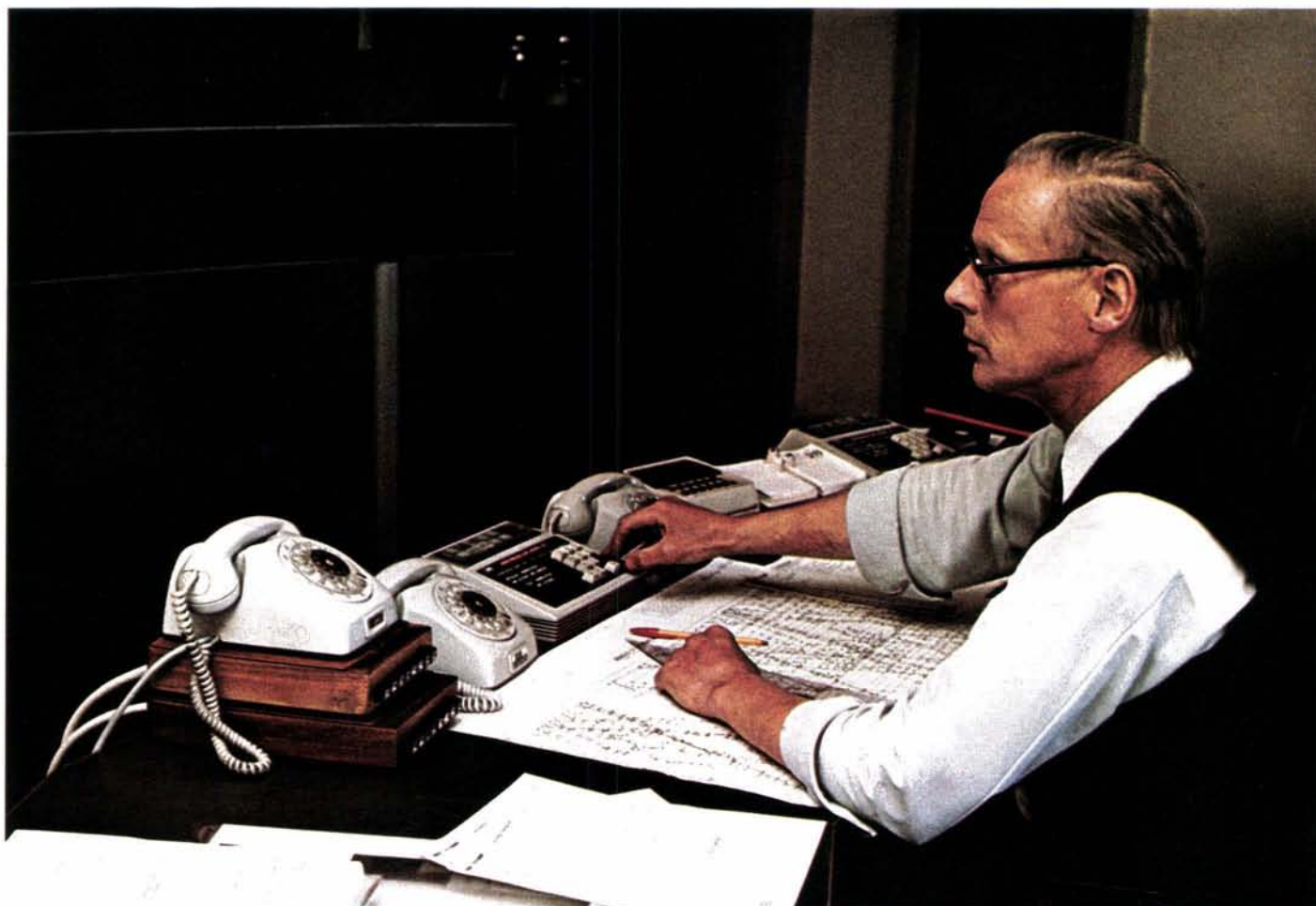
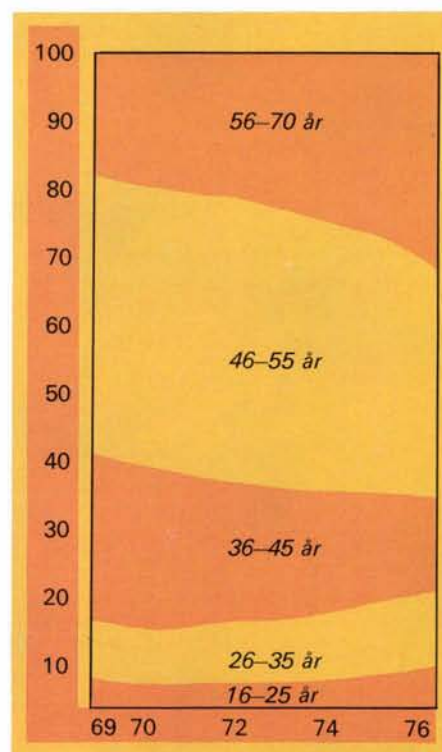
### Samarbeidsutvalgene

Hovedsamarbeidsutvalget for NSB behandlet 109 forslag til forbedringer i 1976. Av forslagene ble 87 belønnet eller pre-

*Ved årsskiftet var CTC-systemet innført på 1777 km av jernbanenettet. Signaler og sporveksler fjernstyres fra kommandosentraler, hvor fjernstyringsoperatøren har en sentral funksjon. Bildet er fra fjernstyringssentralen i Kristiansand. (Foto: Roar Ødegård)*

miert. Det ble utbetalt vel 70 000 kroner til premierte forslag.

### Aldersfordeling for personale ved NSB ekskl. sesongpersonale

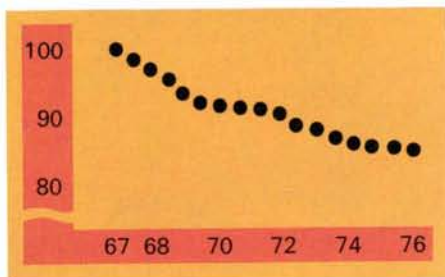


I samarbeidsutvalgenes regi har det i 1976 vært arrangert 152 informasjonsmøter for vel 5 300 ansatte.

I forbindelse med prosjektet «Utvikling av samarbeids- og kontaktforholdene ved NSB» er det utarbeidet en rapport: «De ansattes vilkår og fellesskap ved NSB». De forhold som er berørt i rapporten vil bli ytterligere bearbeidet.

#### Totalt personale

1967 = 100.



#### Boligforhold

Antall boligsøkende ved NSB økte i 1976, og på bakgrunn av rekrutteringen, er det sannsynlig at tallet fortsatt vil øke i årene framover.

En del andeler og leiligheter er overdratt til ansatte i Trondheim og Oslo-området.

#### Feriestedene

NSB disponerte 35 ferieleiligheter for ansatte i 1976. Disse ble leid ut til 550 familier, og leilighetene ble benyttet i nærmere 4 000 utleiedøgn.

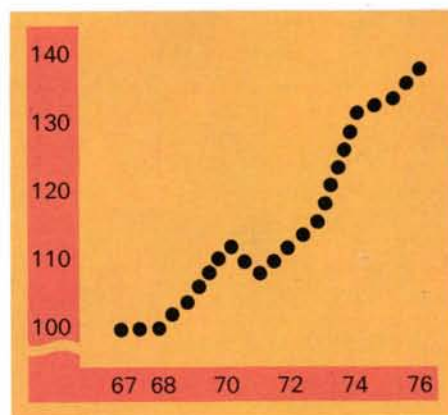
*Bedriftslegeordningen, som NSB har hatt ferdig utbygd siden 1952, vil etter hvert bli lagt om til en bedriftshelsetjeneste som i høyere grad vil være basert på leger i heldagsstilling. Bildet er fra bedriftslegekontoret ved Verkstedet Grorud.*

(Foto: Roar Ødegård)

#### Transporttjenester pr. sysselsatt ved jernbanedriften ekskl. malm Ofofbanen

1967 = 100

$$\text{Indeks} = \frac{\text{enhetskm} + \text{tonnkm}}{\text{årsverk driftspersonale}}$$



# Oslo S

I tunnelen øst-vest er råbygget ferdig på strekningen Jernbanetorget – Nationaltheatret. I Abelhaugen stasjon er toghallen ferdigsprengt, og vegger og takhvelv er støpt. Vestibylene mot vest og utgang mot Ruseløkkveien er fullført, bortsett fra innredningsarbeider.

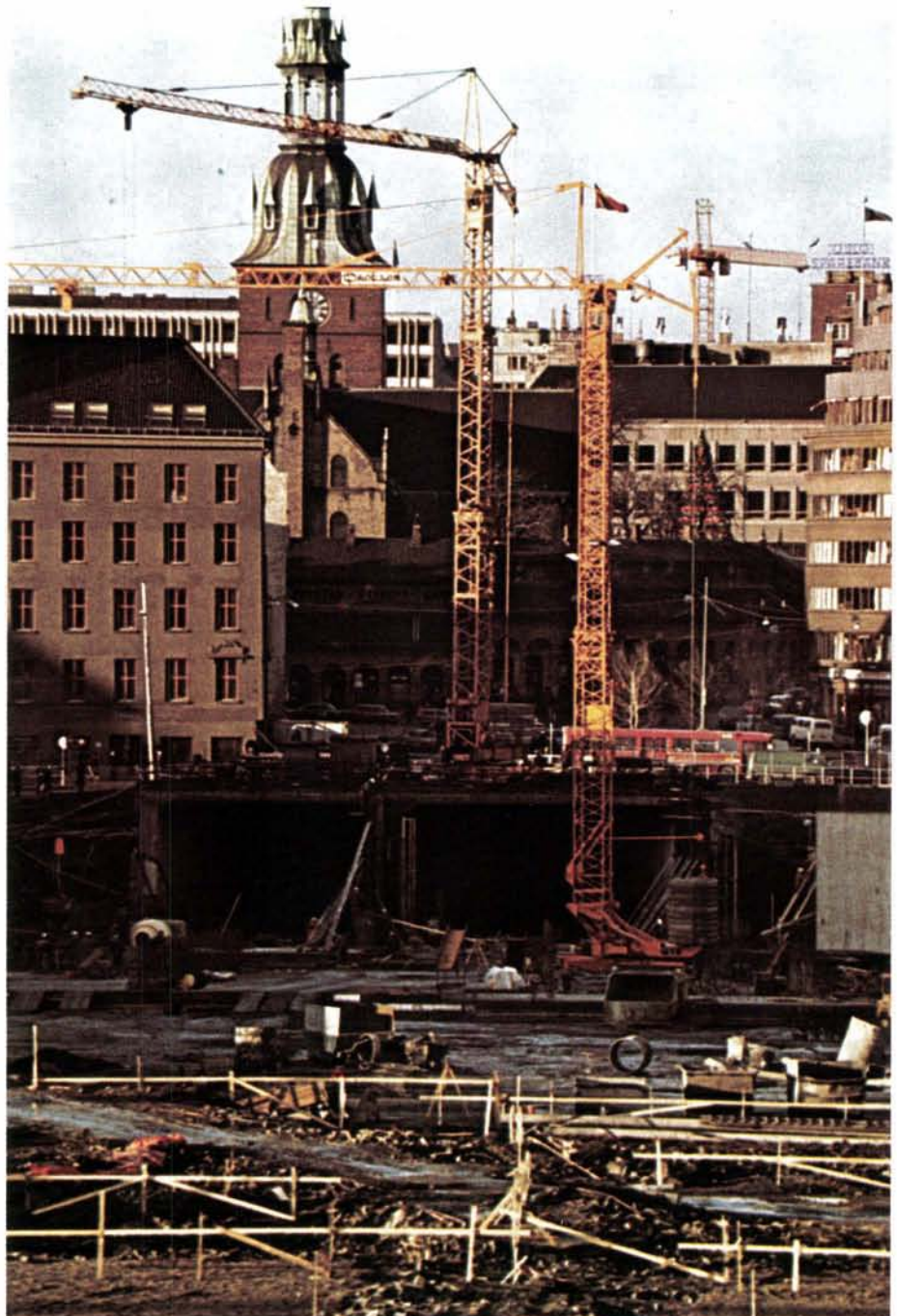
Fra Abelhaugen er tunnelen sprengt ca. 200 meter videre vestover, og det gjenstår ved årets slutt ca. 750 meter til tunneldriften fra Abelhaugen og vest møtes. Fra vest er tunnelen sprengt ut til og med toghallen for Frogner stasjon. Man regner med gjennomslag i tunnelen omkring årsskiftet 1978/79 og man tar sikte på at tunnelen skal være klar for drift i slutten av 1979.

På Oslo Ø's område ble tunnelinnføringen – som er overgangspartiet mellom Sentral-

stasjonen og selve tunnelen – påbegynt våren 1976. På stasjonsområdet er den del av driftstunnelen som skal være fullført til åpningen i 1979, ferdig. Bygging av plattformer er påbegynt, og en del spor i østre del av stasjonsområdet er lagt.

For øvrig er en rekke andre arbeider av betydelig omfang i gang på Oslo Ø's område.

*Ved siden av arbeidene i tunnelen under byen, pågår omfattende byggearbeider på Oslo Ø's område. Tilsammen er det utført arbeider i tunnelen og på Oslo S. for ca. 94 mill. kroner i 1976.*



# Bildriften

## Drifts- og trafikklytelser

Antall vognkilometer i 1976 ligger på samme nivå som foregående år, idet en mindre økning, 1,6%, i persontrafikken oppveies av en reduksjon, 3,7%, i godstrafikken. Antall reiser viser en nedgang på 0,3%, mens antall tonn gods viser en økning på 5%.

## Vognparken

Antall registrerte vogner pr 31.12.76 viser i forhold til foregående år en mindre økning, henholdsvis 6 busser, 8 godsbiler og 2 tilhengere. Dette tilskrives det kontinuerlige arbeide med tilpassing av materiellet til rutemønstre og godsstruktur, samt noe tilbakeholdenhet med utrangering av gammelt materiell av hensyn til en viss reserve som ligger i dette.

## Økonomisk oversikt

Bildriftens driftsinntekter viser en økning på vel 14%, mens tilskuddet fra staten økte med vel 40%.

Størst inntektsøkning viser persontrafikken med 17%. Dette skyldes i det vesentlige takstøkninger, men kan også i noen grad tilskrives overgang til kontraktkjøring for Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S innen Akershus fylke.

Av inntekter i persontrafikken på ialt omlag 77 mill. kroner utgjør vel 20 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S.

En regnskapsmessig inntektsøkning på 19% i godstrafikken må ses i sammenheng med nedgangen i «Andre inntekter» slik at inntektsøkningen blir i underkant av 10%. Denne økningen skriver seg dels fra takst- og dels fra trafikkøkning.

Av inntekter i godstrafikken på ialt omlag

33 mill. kroner utgjør omlag 24 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S.

Driftsutgiftene økte med omlag 18% som for største delen kan tilskrives økning i personalutgiftene.

Kapitalutgiftene økte med omlag 13%, og det er dels en følge av høyere investeringsnivå og dels en høyere rentesats.

Regnskapet for Bildriften viser et underskudd for 1976 på 7,4 mill. kroner etter at tilskudd fra staten er medregnet, mot 4,8 mill. kroner året før.

## Investeringer

Det ble i 1976 anvendt 20,7 mill. kroner til investeringsformål. Investeringene fordeler seg med 16,8 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell, 1,1 mill. kroner til bygninger, 2,4 mill. kroner til overtakelse av bilruter og 0,4 mill. kroner til diverse tekniske forføyninger.

## Personale

Gjennomsnittlig antall beskjeftigede i bildriften i 1976 var 1 115, og det er 6 mindre enn året før. Nedgangen skyldes rekrutteringsvansker til bilverkstedene og en reduksjon i utlånt personale til Linjegods A/S.

I kjøretjenesten økte antallet med 2.

## Generelle spørsmål

Hølandsrutene og Odal-Eidsvollrutene har fortsatt kjøringen for Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S. Kontraktforhandlingene er ennå ikke avsluttet.

Krøderenrutene overtok fra 1.1.76 en mindre bilrute i Hallingdal.

Etter at NSB 1.1.76 overtok alle aksjene

## Bildriftens økonomi

1000 kr.	1976	1975
Inntekter		
Persontrafikk .....	77 405	66 167
Posttrafikk .....	2 221	2 130
Godstrafikk .....	32 739	27 485
Kjøring for jb. driften .....	8 746	6 892
Andre inntekter .....	3 697	6 616
	124 808	109 290
Tilskudd .....	11 000	7 778
I alt .....	135 808	117 068
Driftsutgifter		
Personalutgifter .....	91 713	76 508
Saksutgifter .....	34 417	30 245
	126 130	106 753
Driftsoverskudd .....	9 689	10 315
Kapitalutgifter		
Avskrivninger .....	11 789	10 835
Renter .....	5 303	4 305
	17 092	15 140
Resultat .....	—7 414	—4 825

i Elverum Bilruter A/S er selskapet drevet av NSB, og i årets løp er forarbeider utført for overføring fra aksjeselskap til NSB-enhet og innlemming som eget ansvarsted under fagområde Bildrift fra 1.1.77.

NSB Biltransport i Bergen (godsutkjøringen) kunne i 1976 se tilbake på 60 års virksomhet.

Hølandsrutene's og Odal-Eidsvollrutene's medlemskap i Turbilsentralen for Oslo og Akershus opphørte ved årets utgang. Utvidelsen av driftsanlegget til Hølandsrutene i Bjørkelangen ble foreløpig avsluttet i løpet av året.

I årets løp er forarbeide og prøvekjøring av et nytt regnskapssystem for bildriftens ansvarsteder gjennomført.

Systemet, som er basert på maskinell databehandling, forutsettes fullt utbygget f.o.m. 1977.

#### Bildriften i tall

	1976	1975
Rutelengde pr. 31.12 (km) .....	12 587	12 474
Personale (gj. snitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	78	83
Kjøretjeneste .....	900	898
Verksted- og garasjetjeneste .....	137	140
	<u>1 115</u>	<u>1 121</u>
Vognpark pr. 31.12		
Busser .....	515	509
Godsbiler .....	368	360
Tilhengere .....	68	66
	<u>951</u>	<u>935</u>

#### Drifts- og trafikkytelser

	1976	1975
Vognkm (1000)		
Persontrafikk .....	18 034	17 751
Godstrafikk .....	6 950	7 240
Kjøring for jb. driften ..	376	367
Antall reiser (1000) ..	15 410	15 460
Antall tonn gods (1000)	493	469

*Av de 1115 som i 1976 var beskjeftiget ved NSB's bildrift, finnes også en del kvinner. Noen av dem, som denne sjåføren ved Hølandsrutene, har sin daglige jobb bak rattet.*

*(Foto: Roar Odegård)*



# Nøkkeltall

## Key figures

	1976	1975
<b>Jernbanedrift/Railways:</b>		
<b>Linjenettet/Railways:</b>		
Enkeltspor/Single track	4 150 km	4 150 km
Dobbeltspor/Double track	91 km	91 km
Sum total number of kilometres	4 241 km	4 241 km
Elektrisk drift/Electrified	2 440 km	2 440 km
<b>Stasjoner/Stations:</b>		
Antall betjente eks.steder/ Number of manned stations	290	290
<b>Trekraft/Traction power:</b>		
Elektriske toglok/Electric train locomotives	158	158
Diesel toglok/Diesel train locomotives	89	89
Elektriske motorvogner/Electric motor coaches	138	130
Diesel motorvogner/Diesel motor coaches	48	48
Skifte- og revisjonstraktorer/ Shunting engines and maintenance tractors	184	185
<b>Vogner/Rolling stock:</b>		
Personvogner/Passenger coaches	920	928
Godsvogner/Goods wagons	8 711	8 673
<b>Persontrafikk/Passenger traffic:</b>		
Antall reisende/Number of passengers	32,7 mill.	33,5 mill.
Antall personkm/Number of passenger kilometers	1 997 mill.	1 948 mill.
<b>Godstrafikk/Goodstraffic:</b>		
Antall tonn (ekskl. malm Ofotbanen)/ Number of tons (excluding ore, Ofoten line)	10,8 mill.	9,5 mill.
Number of tons Ofoten line	17,9 mill.	15,5 mill.
Antall tonnkm (ekskl. malm Ofotbanen)/ Number of ton kilometers (excluding ore, Ofoten line)	1 993 mill.	1 940 mill.
<b>Bil drift/NSB's road services:</b>		
Rutelengde/Length of Lines	12 587 km	12 474 km
Busser og kombinerte biler		
Busser og kombinerte biler	515	509
Lastebiler/Lorries	368	360
Tilhengere/Trailers	68	66
<b>Persontrafikk/Passenger service:</b>		
Reiser/Journeys	15,4 mill.	15,5 mill.
Personkm/Passenger-km	277 mill.	290 mill.
<b>Godstrafikk/Freight service:</b>		
Tonn km/Ton-km	26,5 mill.	26,0 mill.
<b>Jernbane- og bil drift/ Railways and NSB's road services:</b>		
Personale (årgj.sn.)/ Personnel (annual of):		
Totalt antall/Total number	18 364	18 430
Herav driftspersonale/ Whereof operating personnel	17 510	17 577
<b>Regnskapsresultat</b> (inkl. avskriv. etc.)/ <b>Operating results</b> (including depreciation etc.):		
Sum inntekter/Total revenues	1443,4 mill. kr.	1 251,8 mill. kr.
Sum utgifter/Total expenditures	2023,3 mill. kr.	1 690,7 mill. kr.
Totalt underskudd/Total deficit	579,9 mill. kr.	438,9 mill. kr.



# Summary

## DIRECTORS' REPORT 1976

Large sectors of the Norwegian population experienced increases of real income in 1976, and this led to a very high level of domestic consumption.

This general growth led to an increase in travel, and NSB's passenger traffic also continued to increase.

Heavy domestic consumption also brought an increase of total quantities of goods transported and had a positive effect upon NSB's carriage of goods in domestic traffic.

### Passenger traffic

The positive development of the railways' passenger traffic, which commenced in 1970, continued in 1976. The increase of traffic in passenger kilometres was 2.5%.

The growth of season ticket sales has been especially vigorous, the increase being about 11.5%. With the transition to season tickets there has been a decrease in the sale of single tickets for the short distances, while sales of single tickets for longer journeys, especially those of over 300 km, have increased.

On May 30, 1976 a new pair of express trains was introduced between Oslo and Bergen. There are now morning and afternoon expresses in both directions.

When new electric railcar sets were put into service between Oslo and Drammen the running of trains was rearranged so that there are now hourly trains Oslo-Drammen-Oslo.

Nearly 130,000 new private cars were

registered in 1976, and at the end of the year there were more than 1 million private cars in Norway. Viewed against this background the development of NSB's passenger traffic in 1976 may be regarded as satisfactory.

### Goods traffic

After a slight decline in 1975 goods traffic has now reached the same level as in the record year 1974. The total increase of goods traffic in ton-kilometres, carriage of ore on the Ofoten line excluded, was about 2.7% compared with 1975.

*Domestic goods traffic* increased by about 5.5%. Owing to the recession the carriage of timber has declined and transportation of wood processing industry products has stagnated. Carriage of several other categories, including groupage goods – i.e. parcels grouped in whole wagon loads – increased considerably.

Transportation by rail for Linjegods A/S is developing rapidly and increased by about 10%. Developments have been especially encouraging on the Nordland line, with an increase of about 20%. There have also been increases of average transport distance and average weight per wagon.

*Carriage of ore on the Ofoten line*, which clearly reflects international trade cycles, increased in 1976 but has not yet reached the 1974 level. The quantity transported in 1976 was 17.9 million tons, as against 15.5 million tons in 1975.

*In foreign traffic* increases were registered for most categories of goods. However,

### Financial results in millions of kroner:

	1976 Mill. kroner	Change from 1975	
		Million kroner	Percent
Operating revenues .....	1444	192	15
Operating expenses .....	1896	325	21
Deficit on operations .....	452	133	42
Depreciation and interest .....	128	8	6
Total deficit .....	580	147	32

### Quantities:

Unit	1976	Change from 1975		
		Absolute figures	Percent	
<b>Railway operation:</b>				
Goods traffic .....	million tons	10.8	1.3	13.7
(excl.ore, Ofoten Line) .....	million ton km	1993.0	53.3	2.7
Ore, Ofoten Line .....	million tons	17.9	2.4	15.3
	million ton km	716.4	95.3	15.3
Passenger transport .....	million journeys	32.7	1.5	4.9
	million passenger km	1997	52	2.5
<b>Road services:</b>				
Goods transport .....	1000 tons	493	26	5.1
Passenger transport .....	million journeys	15.4	0	0
<b>Personnel:</b>				
Total number of employees		18364	- 66	0.3

owing to the sharp decline in the carriage of pulping timber from Sweden there was a 5% decline for foreign traffic as a whole.

### Finances

The number of employees was again reduced in 1976. The reduction totalled 66 man-years in spite of the reduction of working hours as from April 1 which entailed a calculated 126 man-year increase of personnel requirements.

There were marked increases in wages and prices in 1976. Personnel costs increased by about 20.7%.

The average increase of prices of materials was about 8%.

*Operating costs* increased by 325 million kroner or 21% and totalled 1896 million kroner.

*Revenues* increased by 192 million kroner, i.e. by about 15% and totalled 1444 million kroner.

Goods traffic revenues, including the carriage of mail and ore on the Ofoten line increased by 112 million kroner. Passenger traffic revenues increased by 54 million kroner. Other revenues and revenues of NSB's road transport services increased by 7 million and 19 million kroner respectively.

Passenger fares were increased twice in 1976, by 6% from January 1 and by 5% from June 1, with certain technical adjustments of tariffs bringing about a total increase of approximately 11% for the year.

Goods tariffs were increased by 7.5% from January 1 and by 6% from June 1.

*The total deficit* was 141 million kroner larger than in 1975 and totalled 580 million kroner. However, the increase in the deficit is misleading because the operating expenses include 35 million kroner which are personnel costs relating to 1975.

### Investments

NSB's investments in 1976 were 433 million kroner as against 377 million kroner in 1975.

In accordance with a resolution of the Storting the work of improving the Namsos line to 18-ton axle load was started in 1976 and is scheduled for completion at the end of 1977.

The last of a total of 49 electric railcar sets were delivered at the end of 1976. This completes the original acquisition program for new local traffic rolling stock for the Oslo area. Of two new rotary snowploughs ordered in 1976, one was delivered at the end of the year. The other will be delivered early in 1977. Six electric locomotives have been ordered from ASEA. Subcontractors are A/S Strømmens Værksted and Thune-Eureka A/S. Deliveries will commence in the autumn of 1977 and will be completed in the spring of 1978.

Twenty passenger carriages have been ordered from A/S Strømmens Værksted.

These carriages are intended for the express trains between Oslo and Bergen and will be delivered in 1977.

In 1976 a total of 106 new goods wagons were delivered, and 185 wagons and 35 containers are on order for delivery in 1977-79.

Remote control of points and signals (CTC) was put into operation on the Trondheim-Levanger section in 1976. By the end of the year 1777 km of the railway network was remote-controlled. The installation of the CTC system between Honefoss and Bergen commenced in 1976 and will take several years to complete.

The carcassing for the railway tunnel beneath Oslo has been completed from the East Station to the National Theatre and excavation of the underground Abellaugen station has been completed and walls and roof have been concreted. The tunnel is scheduled for opening in 1979.

Extensive construction and building work is in progress at Oslo East Station. Work costing a total of about 94 million kroner has hitherto been completed in connection with the new central station and the tunnel.

### General questions

Work on several long-term projects has continued under NSB's research and development program. In the course of the year NSB has carried out several extensive studies for the Norwegian Communications Planning Committee.

As regards the project for higher train speeds the board has adopted a resolution dealing with the principles of further step-by-step development. As regards the projects dealing with centralized control of goods transport, it has been resolved to purchase a computer installation and data terminals for the system, which will come into operation in 1978.

The board has resolved to introduce automatic train stopping, a system to prevent trains from over-running danger signals. It is expected that deliveries of equipment

for the system will commence at the end of 1978, whereupon installation can proceed on a continuous basis.

Negotiations between NSB, the Norwegian Association of Railway Workers and Linjegods A/S for the winding up of NSB's temporary engagement in the operation of terminals for Linjegods A/S were completed in 1976, and an agreement was signed just after the year. This agreement calls for step-by-step winding up over a period of five years. NSB and A/S Narvesen/Spisevognselskapet have concluded a collaboration agreement. This agreement covers collaboration as regards the serving of meals and refreshments on trains and stationary sales and catering activities.

A new payment and transport agreement has been concluded between NSB and the Post Office. This agreement comes into force on January 1, 1977.

Accepting the offer of the owners, NSB has taken over all the shares in Elverum Bilruiter A/S, and this road transport company's services will become a part of NSB's road services as from January 1, 1977.

The board has inspected the new NSB road service garage and workshops at Alfaset in Oslo, the NSB technical laboratory and the railway tunnel under Oslo. The board has also visited the Hamar and Oslo districts. These visits included contact meetings with representatives of NSB personnel.

The board appreciates the positive attitude to the railways which has been expressed in various ways by the authorities, forwards and passengers, and the board will do its utmost to maintain this trust. The board also wishes to thank NSB's personnel for the work they have done in 1976 and for the positive collaboration of the personnel organizations.

*Mange var det som krysset Polarsirkelen med tog i 1976. Det har vært en gledelig utvikling av trafikken av trafikken på Nordlandsbanen de siste årene. I 1976 økte persontrafikken med ca. 4%. (Husmo-Foto).*



