

31:385
(481)
NSB

ÅRSRAPPORT 1979 NSB



Jernbaneverket
Biblioteket



Norges statsbaner. Hovedadministrasjonen

Jernbaneverket
Biblioteket

NSB

ÅRSRAPPORT 1979

Nøkkeltall	2
Styrets beretning	3
Økonomisk oversikt	7
NSB's organisasjon	11
Persontrafikk	12
Reisebyråvirksomhet	14
Godstrafikk	16
Bildriften	18
Driftsavviklingen	20
Modernisering og vedlikehold	22
Personalet	24
Forsyningstjenesten	26
Report of the Board of Directors	27



4:0

Eks. 1

31: 385
(481) NSB**NØKKELTALL**

	Enhet Unit	1979	Endring fra 1978 Change from 1978
Jernbanedrift/Rail traffic			
Banenettet/Network:	Km	4239	- 2
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	2440	-
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	91	-
Stasjoner/Stations:			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		273	- 9
Rullende materiell/Rolling stock:			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		164	-
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		89	-
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		132	- 1
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		45	-
Skinnetraktorer/Rail tractors		160	11
Personvogner/Passenger vehicles		822	- 21
Godsvogner/Goods wagons		8632	- 126
Persontrafikk/Passenger traffic:			
Reiser/Journeys	Mill.	35,4	1,3
Personkm/Passenger-km	Mill.	2265,1	206,8
Godstrafikk/Goods traffic:			
Tonn transportert/Tons carried	Mill.	33,0	6,4
Av dette: Malm Ofotbanen/Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	22,3	5,3
Tonn km/Ton-km:	Mill.	3022,4	372,4
Av dette: Malm Ofotbanen/Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	893,1	211,0
Bildrift/Road traffic:			
Rutelengde/Length of lines	Km	13600	- 275
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		556	18
Lastebiler/Lorries		332	- 30
Tilhengere/Trailers		79	- 1
Persontrafikk/Passenger service:			
Reiser/Journeys	Mill.	16,5	0,5
Person km/Passenger-km	Mill.	278	- 53
Godstrafikk/Freight service:			
Tonn km/Ton-km	Mill.	24,3	2,2
Jernbane- og bildrift/Railways and road services:			
Personale (årgj.sn.)/Personnel (annual av.):		18138	- 185
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		17309	- 254
Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.)/Operating results (incl. depr. etc.):			
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr.	1749,5	79,3
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr.	2404,6	70,0
Totalt driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr.	655,1	- 9,3

STYRETS BERETNING

Jernbanens godstrafikk viste i 1979 en sterk økning i forhold til foregående år. Forklaringen ligger hovedsakelig i at pris og lønnsstoppen i 1979 førte til en gradvis bedring av konkurranseevnen for store deler av norsk eksportindustri. På hjemmemarkedet ga en moderat prisutvikling blant annet en økning i omsetningen av varige konsumvarer i annet halvår.

Persontrafikken viste også sterk vekst, en økning som i første rekke skyldes stigning i bensinprisen og i prisene for flyreiser samt NSB's eget jubileumstilbud.

Godstrafikk

Godstrafikken, ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen, økte med 7% målt i tonnkilometer og 13,7% målt i tonn.

Den innenlandske godstrafikken økte med 3,7% målt i tonnm og 9,5% målt i tonn.

Den innenlandske del av vognlasttrafikken begynte året med en gjennomgående svak utvikling. Det var bare malmtransportene fra Rana Gruber og tømmertransportene som viste vekst av betydning. For flere andre varegrupper var det til dels sterk nedgang. I annet halvår tok trafikken seg opp, og på årsbasis viser de fleste varegrupper økning. Den sterkeste veksten hadde transportene for treforedlingsindustrien (tømmer, flis og trelast) og massetransportene fra Rana Gruber til Norsk Jernverk.

Samlasttrafikken innenlands nådde samme nivå som i 1978. Den negative utviklingen i første del av året ble oppveid av den gode veksten i årets siste måneder. Linjegods A/S er fortsatt den største av samlasterne.

Vognlasttransportene til og fra utlandet økte med hele 21% i forhold til foregående år. Særlig var det trafikken ut fra landet som økte sterkt – veksten var her ca. 45%. Den høye vekstprosenten skyldes særlig eksport av tømmer til Sverige, men også andre varegrupper hadde god økning. Transportene av mineraler og ferdighus viste imidlertid nedgang fra året før.

Transportene til Norge viste nedgang i første halvår, men tok seg sterkt opp i annet halvår. For året under ett ble det en økning på ca. 8%. Veksten var særlig sterk for animalske og kjemiske produkter, cellulose og metaller.

Ekspressgods i lokal norsk trafikk og stykk gods i utenlandsk trafikk var stort sett uendret fra foregående år.

Malmtransportene på Ofotbanen økte sterkt og kom opp i 22,3 millioner tonn mot 17,1 millioner tonn i 1978. Årets kvantum ligger nær opp til rekordtallene i 1973–74.

Arbeidet med videreutvikling av de kombinerte transporten fortsatte i 1979. En ny containerterminal ble tatt i bruk på Hamar. Det ble levert 150 nye vogner med utstyr for containertransport. Containertransportene viste fortsatt vekst og utgjør nå ca. 13% av den innenlandske

vognlasttrafikk mot ca. 10% året før.

Det datastyrte system for ledelse av godstransportene – Gtl-systemet – ble tatt i bruk for hele NSB-nettet i 1979. Systemet har hatt stor driftssikkerhet og virket meget tilfredsstillende under den store trafikken i høstmånedene. Det bidro til en bedre utnyttelse av vognparken og ga muligheter for en bedre informasjon til kundene.

Samarbeidet med fylker og kommuner om jernbanetilknytning til industriområder har fortsatt, og det er innledet et større samarbeidsprosjekt om transporter for skogbruket og treforedlingsindustrien.

Det var ingen endring av godstakstene i 1979.

Persontrafikken

I 1979 ble det en vekst i persontrafikken på 10,5%, målt i personkilometer. Dette er den sterkeste økning man har hatt siden 1974. Antall reiser økte med 3,8%. Jubileumbilletten som ble innført 12. mars 1979, bidro til veksten. Den ble solgt i et antall på ca. 240 000. Det ble oppnådd en trafikkvekst i midtuken som førte til en vesentlig utjevning av uketrafikken i fjerntogene. Stort sett gikk trafikkavviklingen bra, men på Nordlandsbanen og i noen grad på Dovrebanen var trafikkveksten så sterk at det periodevis oppsto kapasitetsproblemer.

Jubileumbilletten er i litt endret form videreført i 1980 under betegnelsen «Midt-uke '80».



Regnskapstall	1979 Mill. kr.	Endring fra 1978	
		Mill. kr	Prosent
Driftsinntekter	1750	79	5
Driftsutgifter	2250	59	3
Tilskudd til driften	500	-21	-4
Avskrivninger og renter	155	12	8
Totalt driftstilskudd	655	-9	-1

Jubileumbilletten førte som ventet til en nedgang i salget av billetter til ordinær pris på avstander over 300 km, men på kortere avstander var det på årsbasis økning for enkeltbilletter til ordinær pris. Også for de fleste billetttyper med rabatt var det økning i salget.

Trafikken med månedsbilletter viste en økning på ca. 7% i personkilometer og ca. 4% i antall reiser i forhold til foregående år.

Persontrafikken i samtrafikk med utlandet lå omtrent på samme nivå som i 1978.

Det var bare små endringer i togtilbudet i 1979.

Persontakstene var uendret i 1979.

Reisebyråene

Den samlede omsetning for NSB's 44 reisebyråer kom i 1979 opp i ca. 475 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på ca. 48,5 mill. kroner. Overskuddet er ca. 10 mill. kroner, som er 3 mill. kroner bedre enn foregående år.

Bildriften

Bildriftens passasjertrafikk økte med ca. 2,5% i forhold til foregående år, målt i antall reiser, mens

godstrafikken målt i tonn lå på samme nivå som året før.

Personale

Gjennomsnittlig personalantall var 18 138 i 1979. Det er en nedgang fra foregående år på 185. Det ble tilsatt ca. 900 nye medarbeidere, i første rekke til erstatning for dem som går av med alderspensjon. I kommende tiårsperiode vil det årlige rekrutteringsbehovet ligge på gjennomsnittlig 7-800 medarbeidere.

Økonomi

NSB's samlede inntekter kom i 1979 opp i ca. 1,75 milliarder kroner. Dette er en økning fra foregående år på ca. 80 mill. kroner.

Inntektene av godstrafikken, ekskl. malmtransportene på Ofofbanen, var ca. 717 mill. kroner. Det er en økning fra foregående år på ca. 29 mill. kroner.

Inntektene av persontrafikken var ca. 584 mill. kroner, som er en økning på ca. 36 mill. kroner.

Inntektene av malmtrafikken på Ofofbanen var ca. 135 mill. kroner, dvs. en økning på ca. 5 mill. kroner. Når økningen ikke er større, skyldes det at det på

regnskapet for 1978 inngikk en større etterbetaling fra 1977.

Bildriftens inntekter økte med 9 mill. kroner fra foregående år og kom opp i ca. 135 mill. kroner.

Øvrige inntekter var ca. 178 mill. kroner. Posten omfatter bl.a. provisjonsinntekter og godtgjørelse for arbeid ved Linjegods' stykkgodsterminaler.

Driftsutgiftene, ekskl. avskrivninger og renter, var ca. 2,25 milliarder kroner, en økning fra foregående år på ca. 60 mill. kroner. Avskrivninger og renter var 154 mill. kroner.

Det totale driftstilskudd var på ca. 655 mill. kroner, som er ca. 9 mill. kroner lavere enn foregående år. Den gunstige inntektsutviklingen kombinert med en forholdsvis moderat utgiftsøkning er hovedårsaken til at tilskuddsbehovet er redusert. I nominelle kroner er driftstilskuddet det samme som i 1977. Tilskuddets andel av de samlede driftsutgifter er sunket fra 29,8% i 1977 til 27,2% i 1979.

Investeringsarbeider

Det bevilgede beløp til investeringer var ca. 695 mill. kroner i 1979. I tillegg kommer en del overførte beløp fra 1978.

På Oslo Sentralstasjon har arbeidet med oppføring av stasjonsbygget, plattformer, ramper og spor gått etter planen. I Oslo-tunnelen var det gjennomslag den 31. mai 1979, og utstøping av tunnelen ble fullført i oktober. Det videre arbeid med skinnelagging, kontaktledning og sikringsanlegg drives med sikte på at tunnelen skal tas i bruk den 1. juni 1980.

Av rullende materiell ble det levert 11 skiftetraktorer, 25 kom-

Trafikktall		1979	Endring fra 1978	
			Abs.tall	Prosent
Jernbanedrift				
Godstransport (kommersiell gods)				
ekskl. Ofofbanen	mill. tonn	10,7	1,1	11,6
	mill. tonnkm	2129,3	161,4	8,2
Malm Ofofbanen	mill. tonn	22,3	5,3	30,9
	mill. tonnkm	893,1	211,0	30,9
Persontransport	mill. reiser	35,4	1,3	3,8
	mill. personkm	2265,1	206,8	10,1
Bildrift				
Godstransport	tusen tonn	496,0	-14,0	-2,7
Persontransport	mill. reiser	16,5	0,5	3,1
Personale				
Totalt Personalantall (gjennomsnittlig)		18138	-185	-1,0

binerte konduktør- og reise-godsvogner og 195 godsvogner.

I 1979 ble det etter beslutning av regjeringen, ført forhandlinger med A/S Strømmens Værksted om en langsiktig avtale om levering av rullende materiell.

A/S Strømmens Værksted begynte leveringen av en serie på 40 sittevogner i februar 1980. Når denne leveransen er avsluttet sommeren 1981, begynner leveringen av vogner for de planlagte ekspressstogsett på Dovrebanen.

Stortinget har vedtatt visse endringer i NSB's verkstedorganisasjon. Vedtaket innebærer bl.a. at verkstedene Krossen ved Kristiansand og Kvaleberg ved Stavanger nedlegges. Ved verkstedet Kronstad i Bergen skal arbeidsstyrken være ca. 50 mann.

De største investeringsarbeider i skinnegangen har i 1979 foregått på Nordlandsbanen mellom Grong og Mo i Rana. Forsterkningen av Rørosbanen mellom Hamar og Elverum ble fullført i 1979. På banenettet ble det alt i alt lagt inn nye skinner på ca. 170 km spor, og det ble lagt ned ca. 250 000 betongsviller.

Utbyggingen av CTC-syste-

met (fjernstyring av signaler og sporveksler) har fortsatt på Bergensbanen, og den første delstrekningen mellom Bergen og Dale ble tatt i bruk i juni. Mellom Strømmen og Sørumsand er det montert utstyr for automatisk togstopp på en prøvestrekning. Man regner med at montering av utstyr på Dovrebanen kan begynne sommeren 1980.

Generelt

Jernbanen i Norge kunne feire sitt 125 års jubileum i 1979. Dette ble markert ved flere tiltak, bl.a. ved en rekke arrangementer som personalet selv har stått for. Høydepunktet i jubileumsfeiringen var høytideligheten den 15. oktober da Kong Olav V la ned grunnsteinen på Oslo Sentralstasjon.

Trafikkutviklingen i 1979 var mer positiv både på person- og godstrafikk siden enn ventet. På mange måter ser mulighetene for NSB bedre ut ved inngangen til 1980-årene enn ved begynnelsen av forrige 10-års periode, og NSB er innstilt på å ta imot nye utfordringer og satse videre på de felter hvor jernbanen har sine beste markeds-

messige muligheter. Det vil imidlertid ikke være mulig å innfri de forventninger mange har til jernbanen uten økte investeringer. NSB har gjennom 1970-årene stått overfor så trange investeringsrammer at det ikke har vært mulig å fornye skinnegang og rullende materiell i takt med foreldelsen og nedslitingen. En mer offensiv holdning til jernbanen fra de bevilgende myndigheters side vil derfor være en nødvendighet hvis NSB skal kunne løse sine oppgaver på en måte som samfunnet er tjent med.

NSB har vært gjennom en langvarig omstillingsperiode. Når tilpasningen har lyktes såvidt godt, skyldes det ikke minst positiv medvirkning og deltakelse i beslutningsprosessen fra personalets side gjennom flere år. Styret finner grunn til å rette en takk til alle NSB-medarbeidere for denne positive holdning til bedriften.

Styret har holdt 9 styremøter i 1979 og har behandlet 105 saker. Styret har vært på befaring på Nordlandsbanen og har besøkt Narvik distrikt og LKAB i Kiruna. Styret har videre deltatt i Jernbanerådets møter.

Ole Haugum

Bjørn Flage Pettersen

Egil Killi

Gunnvor Nedrehagen

Alf Myhre

Johs. Anthun

Robert F. Nordén
Generaldirektør

Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet drøftet i møte den 26. mars 1980 Styrets beretning

og regnskap for 1979, som viser en positiv utvikling. Jernbanerådet sluttet seg til Styrets vurdering med hensyn til jernbanens

gode muligheter ved inngangen til 1980-årene.

Einar Haatvedt
Jernbanerådets formann

ØKONOMISK OVERSIKT

Taps- og vinningskonto	Mill. kroner			
	1979	1978	Mer, mindre (-) enn i 1978	
			Abs.tall	Pst.
Inntekter				
Persontrafikk (reisende og reisegods)	583,5	548,0	35,5	6,5
Godstrafikk (ekskl. malm Ofotbanen)	716,9	690,3	26,6	3,9
Malmtrafikk Ofotbanen	135,2	130,0	5,2	4,0
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	135,0	133,1	1,9	1,4
Sum inntekter ved jernbanedriften	1.570,6	1.501,4	69,2	4,6
Inntekter ved bildriften	162,7	158,7	4,0	2,5
Sum driftsinntekter i alt	1.733,3	1.660,1	73,2	4,4
Driftstilskudd til bilruter	16,2	10,1	6,1	60,4
Sum	1.749,5	1.670,2	79,3	4,7
Driftstilskudd ¹⁾	655,1	664,4	- 9,3	- 1,4
	2.404,6	2.334,6	70,0	3,0
¹⁾ Herav tilskudd til driften	500,4	521,1	- 20,7	- 4,0

Utgifter	Mill. kroner			
	1979	1978	Mer, mindre (-) enn i 1978	
			Abs.tall	Pst.
Administrasjon	227,9	220,7	7,2	3,3
Forsyning	19,3	18,9	0,4	2,1
Bane	313,1	303,6	9,5	3,1
Elektro	174,1	157,1	17,0	10,8
Drift	1.077,1	1.051,0	26,1	2,5
Maskin	258,5	241,8	16,7	6,9
Salg	58,2	52,3	5,9	11,3
Bildrift	156,3	154,9	1,4	0,9
Fellesutgifter	- 34,6	- 9,0	- 25,6	- 284,4
Sum driftsutgifter ²⁾	2.249,9	2.191,3	58,6	2,7
Avskrivninger	146,3	136,0	10,3	7,6
Renter vedr. bildrift	8,4	7,3	1,1	15,1
	2.404,6	2.334,6	70,0	3,0
²⁾ Herav personalutgifter	1.777,0	1.774,6		
Herav saksutgifter	472,9	416,7		

Statsbanenes balansekonto

Tusen kroner

Eiendeler	Pr. 31. des. 1979	Pr. 31. des. 1978
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	4.246.506	4.043.517
Elektrotekniske aktiva	1.228.815	1.145.787
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	2.323.411	2.121.297
Verkstedsutstyr og diverse maskintekniske investeringer	162.729	152.910
Diverse aktiva	56.089	44.894
Anleggsaktiva finansiert ved lån og evt. dessuten ved vanlige investeringsbevilgning:		
Ulrikkentunnel:		
Lånemidler	50.000	50.000
Investeringsmidler	153	153
Distriktsbidrag ¹	- 5.691	- 5.391
Salg ²	- 63	- 63
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften ³	- 1.464.398	- 1.332.748
Sum jernbaner i drift ⁴	6.597.551	6.220.356
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg	792.528	618.059
Bildrift		
Aktiva vedr. bildrift	304.363	276.901
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved bildriften ³	- 154.487	- 139.815
Sum bildrift	149.876	137.086
Verdipapirer	22.471	16.146
Lagerbeholdninger	175.936	170.298
Diverse debitorer	309.689	196.269
Utestående hos stasjonene	37.436	34.442
Banker	73.981	74.430
Postgiro	71.160	50.433
Kassabeholdninger	21	21
	8.230.649	7.517.540

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

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

	Tusen kroner	
Forpliktelser	Pr. 31. des. 1979	Pr. 31. des. 1978
Statens faste kapital		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m.v.	7.552.426	6.979.647
Driftens materialfond	64.461	64.461
Jernbaneanleggenes materialfond	1.766	1.766
Sum statens faste kapital	7.618.653	7.045.874
Lån vedr. anleggsaktiva		
Bergensbanens forkortelse	10.000	12.000
Midlertidige poster	239.047	142.596
Diverse kreditorer	96.037	99.476
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	626	1.074
Mellomvær, med statskassen	266.286	216.520
	8.230.649	7.517.540

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

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

Regnskapsførte investeringer

Mill. kroner

	1979	1978
Jernbanedriften		
Linjer og bruer		
Bruer	0,9	3,2
Skinnebyyting og forsterkning av svilledekket, betongsviller	126,5	126,4
Ballastering, overgang fra grus- til pukkbllast	11,6	9,6
Teleforebygging	3,7	3,2
For øvrig	14,9	16,9
Sum linjer og bruer	157,6	159,3
Bygninger (inkl. verkstedene)	30,8	24,0
Elektrotekniske anlegg		
Sikringsanlegg	31,3	20,6
For øvrig	51,5	44,4
Sum elektroteknisk anlegg	82,8	65,0
Trekraft og vogner		
Lokomotiver og motorvogner	35,8	44,8
Personvogner	108,9	29,5
Godsvogner	49,8	23,5
For øvrig	10,9	20,8
Sum trekraft og vogner	205,4	118,6
Diverse	50,5	31,2
Sum jernbanedriften	527,1	398,1
Bildriften	27,7	23,7
Nye anlegg		
Jernbaneanlegg	174,5	138,0
Elektrifiseringsanlegg		
Sum nye anlegg	174,5	138,0
Sum investeringer	729,3	559,8

STYRET, JERNBANERÅDET OG ORGANISASJONEN

Styret for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Det hadde i 1979 7 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. Et av medlemmene har hittil vært NSB's generaldirektør, og to av medlemmene representerer NSB's personale. Styret oppnevnes for 4 år av gangen. Styrets medlemmer var i 1979:

Distriktsjef Ole Haugum, Inderøy, formann
 Postsjef Bjørn Flage Pettersen, Bergen, varaformann
 Direktør Egil Killi, Bærum
 Hjelpepleier Gunnvor Nedrehagen, Sandnes
 Generaldirektør Robert F. Nordén, Oslo
 Verkstedarbeider Johs. Anthun, Bergen
 Stasjonsbetjent Alf Myhre, Ridabu.

Ved kongelig resolusjon av 14.12.1979 ble det vedtatt visse endringer i forvaltningsinstruksene for samferdselsetatene, gjeldende fra 1. januar 1980. I henhold til de nye regler er generaldirektøren ikke lenger medlem av styret.

Jernbanerådet

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

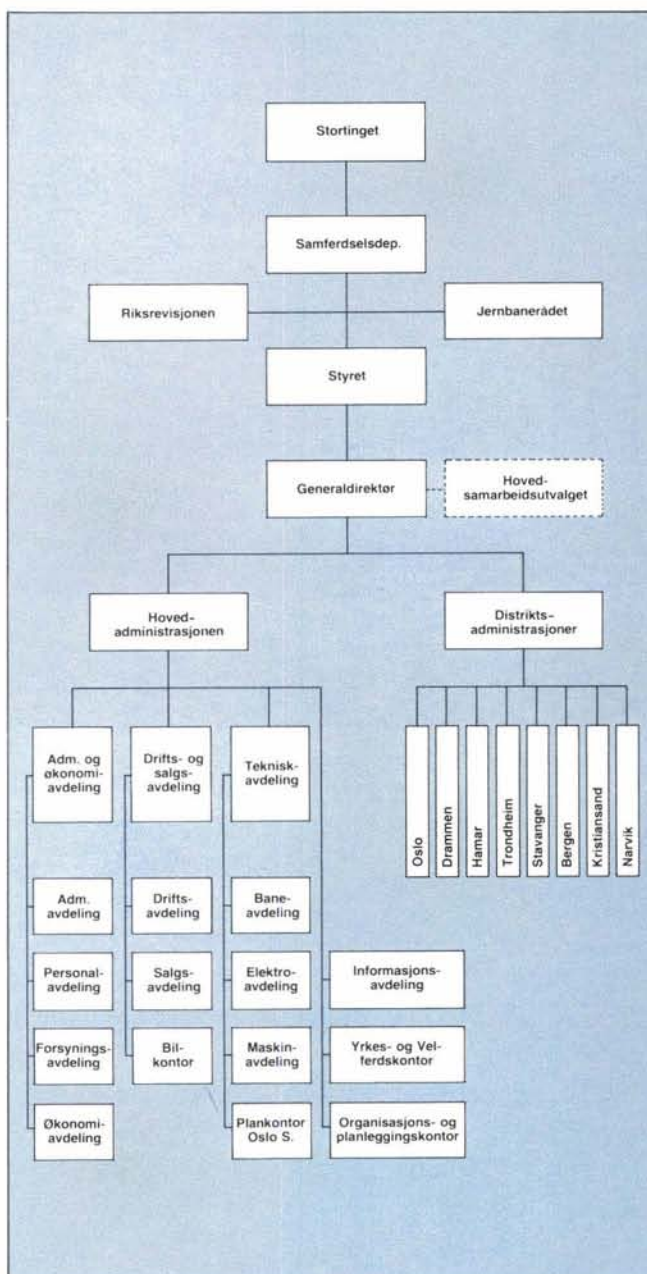
varaformann blant de stortingsvalgte.

Medlemmer oppnevnt av Stortinget

Trafikkinspektør Einar Haatvedt, Rjukan, formann
 Kontorsjef Tore Haugen, Kolbotn, varaformann
 Industriarbeider Sigurd Nilsen, Andfiskå
 Kommunearbeider Tore Robstad, Vennesla
 Stortingsrepresentant Ragnhild Holsen, Bergen
 Siviløkonom Kristian Sundtoft, Lillesand
 Gårdbruker Peder Mork, Åfarnes
 Gårdbruker Jacob Wibe, Sparbu

Oppnevnt av Kongen i Statsråd

Kontorleder Jakob Grava, Heistad
 Banksjef Ola Mølmen, Lesjaskog
 Byrettsdommer Haakon Steen, Stavanger
 Bedriftsøkonom Turid Høgslund, Lier
 Forbundsformann Sverre Kortvedt, Oslo
 Forbundsformann Gunnar Tønder, Oslo
 Bygningsfører Odd Røren, Høksund
 Jernbanefullmektig Kjell Jonsson, Oslo



PERSONTRAFIKK

I femårsperioden 1973 – 78 vokste det totale persontrafikkmarkedet i Norge med nær 30%, dvs. en årlig vekst på ca. 5,5%. Dette er en litt svakere vekst enn i tidligere femårsperioder. Ruteflyene kan nå vise til en sterkere vekst enn personbilene. Økningen er henholdsvis 38,2% og 35,2%. Jernbanen kan også vise til en positiv utvikling i perioden. Veksten var 25,6%, dvs. 4,5% pr. år. Dette er imidlertid 1% lavere enn vekstraten i det totale marked, slik at jernbanens markedsandel har gått ned fra 5,0 til 4,9%. (Ekskl. bilfergeruter, forstadsbaner og sporveier, drosjebiler, motorsykler og mopedder).

Rutebilene har hatt en tilsvarende utvikling, men med lavere vekst og en sterkere nedgang i markedsandelen. For rutebåtene har det vært en betydelig nedgang i perioden, og markedsandelen er redusert fra 1,5 til 1%.

I 1976 – 77 økte bestanden av personbiler i Norge med 7 – 8%. I 1978 sank bilsalget med hele 46%, og bestanden økte med bare 3,6%. Bilsalget tok seg noe opp igjen i 1979, og bestanden økte med ca. 43.000 enheter som tilsvarer 3,7%.

Bensinsalget økte i 1979 med 4,7% på årsbasis. Veksten var sterkest i første halvår.

Antall reiser med jernbanen økte med 3,8% som fordeler seg slik på de forskjellige avstandsgrupper:

1 – 29 km	+ 1,9%
30 – 59 »	+ 6,6%
60 – 149 »	+ 7,5%

150 – 299 km	+ 5,0%
over 300 »	+ 12,5%

Antall reiser med fly økte med 5,6% i 1979. Det var en økning på 7,6% i rutetrafikken og en nedgang på 11,1% i chartertrafikken.

Etter at det relative forhold mellom prisen på jernbanebilletter og prisen på bensin og flyreiser utviklet seg ugunstig for jernbanen i 1976 – 77 og til dels i 1978, var bildet et annet i 1979. NSB's konkurransesituasjon ble betydelig bedret både ved pris- og lønnsstoppen og ved at bensinprisene økte med 10 – 12% og flyprisene med ca. 16%.

Den faktiske salgsinntekt pr. personkilometer (ekskl. tilskudd fra staten) viste en noe lavere stigningstakt enn grunnprisen. Som følge av Jubileumsbilletten ble det, slik som forutsatt, en lavere inntekt pr. personkilometer. I en egen tabell er vist utviklingen i persontrafikken med hensyn til reiser og personkilometer.

Utviklingen i hovedtogene, basert på tellinger på visse tellepunkter, viser at det har vært en total vekst på 12,6%. Økningen har vært sterkest i nattogene med 14%, i ekspress- og dagtogene var veksten 12%.

Det var en særlig sterk økning på Nordlandsbanen og Rørosbanen. Det har ellers vært en positiv utvikling på de fleste baner, og det er særlig grunn til å fremheve Vestfoldbanen. På denne banen ble det satt i gang kjøring av intercitytog fra 28. mai 1978.

Trafikken i 1978 lå 11% over trafikken året før, og trafikkveksten har fortsatt i 1979. Økningen er 13% fra foregående år, og totalt antall reisende var i 1979 vel 890.000.

Jubileumsbilletten bidro sterkt til den positive utvikling av persontrafikken i 1979. Den ble solgt i et antall på ca. 240.000 til en verdi av ca. 36 mill. kroner. Jubileumsbilletten ga totalt sett et positivt økonomisk resultat for NSB på 6 – 7 mill. kroner.

Jubileumsbilletten førte til en gunstig utjevning mellom week-end- og midtuke-trafikk. Det var en sterk vekst i antall reisende på hverdager unntatt fredager, mens trafikken på fredager og søndager stort sett holdt seg på samme nivå som før.

Den nye billetten «Nordturist med tog», som gir rett til ubegrenset reise på DSB, SJ, VR og NSB i 21 dager, viste seg å være et attraktivt tilbud. Det ble solgt over 13.000 slike billetter, som var mer enn man hadde antatt. Salget av «Nordturist med tog» fortsetter i 1980. Salget av Interrailbilletter økte sterkt i 1979 og kom opp i ca. 18.000 solgte billetter mot ca. 13.000 foregående år.

A/S Narvesen fortsatte i 1979 arbeidet med fornyelsen av jernbanerestauranter og bedring av servicenivået i togservingen. Serveringen i tog nådde for øvrig et rekordnivå i 1979. Omsetningen var omkring 28 mill. kroner, som er en økning på ca. 4 mill. kroner i forhold til foregående år.

Utviklingen i innenlandsk persontransportmarked

År	Totalmarkedet Personkm Mill.	Markedsandel i prosent					
		Rute- båt	Rute- bil	Person- bil	Rute- fly	Jern- bane	Andre ¹
1973	32 390	2,2	12,1	73,5	2,7	4,8	4,7
1974	32 722	2,1	12,4	72,9	2,6	5,4	4,6
1975	35 541	1,9	11,2	75,0	2,6	5,1	4,2
1976	37 459	1,9	10,5	75,9	2,7	5,0	4,0
1977	39 764	1,8	10,0	76,7	2,8	4,8	3,9
1978	41 663	1,7	9,6	77,2	2,9	4,7	3,9

¹ Omfatter forstadsbaner og sporveier, drosjebiler m.v., motorsykler og mopeder.

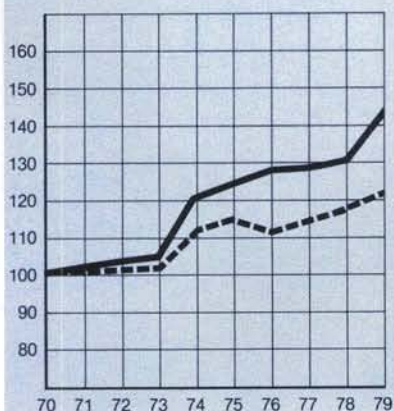
Persontrafikk – jernbane, trafikk tall

Billettslag	1000 reiser			Mill person km		
	1979	1978	Endring %	1979	1978	Endring %
Enkeltbilletter m.v.	13325	12698	4,9	1672	1500	11,5
Billett kort	1469	1443	1,8	48	46	4,4
Hel- og halvmånedsbilletter	20628	19993	3,2	545	512	6,5
I alt	35422	34134	3,8	2265	2058	10,1

Persontrafikk, jernbane

Indeks 1970 = 100

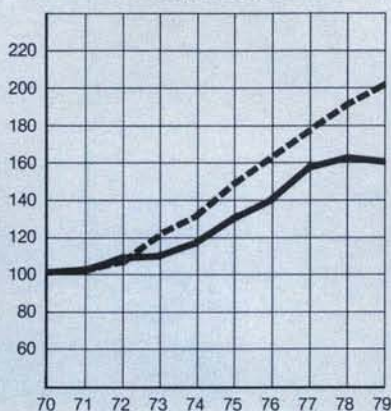
— Personkm
- - - - - Reiser



Utviklingen i persontakstene i forhold til konsumprisindeksen.

Indeks 1970 = 100.

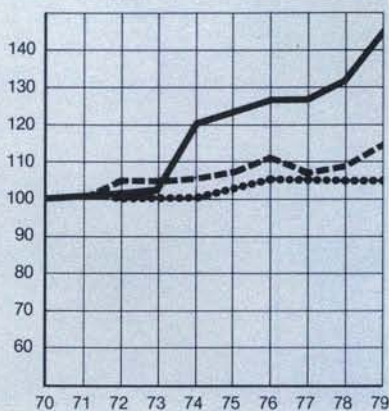
— Gjennomsnittsinntekt pr. personkm. (alle billettslag).
- - - - - Konsumprisindeks.



Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1970 = 100

— Personkm
- - - - - Plasskm
••••• Togkm



REISEBYRÅVIRKSOMHET

NSB's reisebyråkjede besto ved utgangen av 1979 av 43 reisebyråer i Norge og et i London. Den totale omsetning ved byråene var 474,7 mill. kroner. Det er en økning på ca. 48,5 mill. kroner (11,4%) fra foregående år. Av økningen svarte byråene i Norge for ca. 45,2 mill. kroner og byrået i London for ca. 3,3 mill. kroner.

Økningen var størst for jernbane- og flybilletter. Salget av jernbanebilletter økte med ca. 10,5 mill. kroner og kom opp i vel 106 mill. kroner, mens det ble solgt flybilletter for ca. 208 mill. kroner, en økning på ca. 30 mill. kroner.

Prisene for reisebyråenes produkter økte i 1979 med gjennomsnittlig ca. 8%. Etter dette blir volumøkningen ca. 3,5%, og dette er godt i samsvar med de utarbeidede planer.

Overskuddet ved NSB's reisebyråvirksomhet økte med ca. 3 mill. kroner fra foregående år og ble 9,8 mill. kroner. Det gode resultat skyldes vesentlig virkningen av lønnsstoppen og økte provisjonsinntekter. Det ble oppnådd ekstraprovisjon for oppsatte salgsmål for jernbane- og flybilletter, og det var videre en generell heving av provisjonen for salg av utenlandske flybilletter fra 8 til 9%.

På grunn av økt trafikk og gunstigere kurs på pundet, økte overskuddet ved reisebyrået i London med kr. 565 000,- og ble kr. 885 000,-.

Datateknikken blir i økende grad tatt i bruk i reisebyråvirk-

somheten. En rekke byråer har utstyr for NSB's system for elektronisk plassbestilling og SAS' bestillingssett for plassreservering på fly og tog. Denne utvikling vil bli enda mer markert i årene som kommer.

Fire av byråene flyttet i løpet av året inn i mer moderne lokaler.

I NSB's reisebyråer er det nå 299 fast ansatte. I tillegg nyttes noe sesongpersonale og deltidbeskjeftigede. Det legges stor vekt på opplæringen av personalet i reisebyråene, dels ved egne kurser på Jernbaneskolen, dels ved kurser arrangert av SAS og ved studie- og stipendieturer i inn- og utland.





GODSTRAFIKK

Tabellen på side 16 viser hvorledes det samlede godstransportmarkedet i Norge har utviklet seg i femårsperioden 1973–78. På grunn av manglende statistikk er det for årene 1977 og 1978 brukt beregnede tall for enkelte transportmåter.

Markedet har i perioden hatt en vekst på i alt 8,2 %. Dette tilsvarer en årlig vekst på ca. 1,5%.

Av tabellen vil det fremgå at det er godsbilen og rutebilen som har økt sin markedsandel i perioden. Særlig har godsbilen økt sterkt. Jernbanen har økt sitt transportarbeid med 5,8% i femårsperioden. Dette er noe lavere en veksten i det samlede marked, og NSB's markedsandel er gått ned fra 8,7 til 8,5% i denne perioden.

I 1978 fikk NSB en nedgang i godstransportene på 2,3% i antall tonn og 2,5% i antall tonn-

kilometer. I 1979 – og særlig i annet halvår – ble det imidlertid god utvikling i vognlasttransportene. Samlet for året ble det en økning på 13,7% i antall tonn og 7% i tonnkilometer.

Bestanden av lastebiler inklusive semitrailere, økte i 1979 med 2,8%. Når det gjelder antall lastebiler med nyttelast over 8 tonn, som jernbanen i første rekke konkurrerer med, ser det ut som bestanden har stabilisert seg. Førstegangsregistreringen av lastebiler og semitrailere viste en nedgang på 19% i 1979.

Det er for tidlig å si noe om jernbanen har beholdt sin markedsandel i 1979, men det er mye som tyder på det og også at den er økt noe.

Lokal norsk godstrafikk økte med ca. 3,7% i 1979, målt i tonnkilometer. For året under ett var det sterkest vekst i transporter til lave gjennomsnittspriser pr.

tonnkilometer, men det ble en vridning mot bedre betalte transporter i annet halvår. Dette ga som resultat en inntektsøkning på 1,6% på årsbasis.

De varegrupper som økte mest var rundlast, skåret og høvlet trelast, jernmalm fra Rana Gruber, animalsk og vegetabiliske produkter. Nedgangen har stort sett vært innenfor gruppen kis og malm utenom Rana Gruber og Ofotbanen.

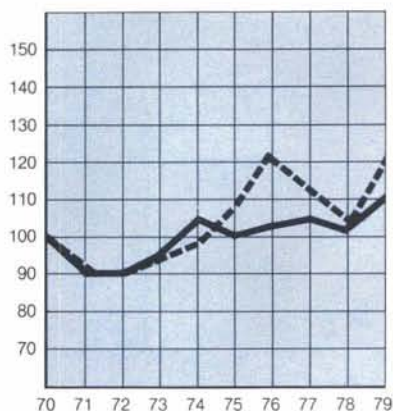
For vognlasttrafikken i samtrafikk med utlandet var det sterk økning, hele 21% både i tonnasje og transportarbeid. Det var eksportsendingene som økte mest. Her var det en økning på ca. 47% målt i tonn og ca. 45% målt i tonnkilometer. Det er store variasjoner innenfor de forskjellige godsslag – både i positiv og negativ retning. Veksten var særlig sterk for eksport av rundlast, men også kjemiske pro-

Utviklingen i innenlandsk godstransportmarked

År	Totalmarkedet ¹ Tonnm Mill.	Markedsandeler i prosent					
		Fløting	Rutebåt	Annen sjøtrsp. ²	Godsbiler	Rutebiler	Jernbane
1973	16 866	0,4	6,7	60,1	22,2	1,9	8,6
1974	17 278	0,4	6,5	58,9	23,5	1,8	8,9
1975	17 133	0,5	5,9	57,3	25,4	2,0	8,8
1976	17 921	0,5	5,5	57,2	25,8	2,1	8,9
1977	18 237	0,3	5,4	55,9	27,4	2,2	8,7
1978	18 280	0,3	5,5	54,5	29,0	2,2	8,4

¹ Inkl. lufttransport, som har en markedsandel på ca. 0,07% i 1978.

² Omfatter leie- og egentransport.



Godstrafikk, jernbane, ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1970 = 100

--- Tonn
— Tonnmkm

dukter og metaller hadde solid økning.

Vognlasttrafikken inn i landet økte med 8,8% i tonn og 8,4% i tonnkilometer. På importsiden var det transporter av animalske og vegetabiliske produkter, papp og papir som veide tyngst.

Malmtransportene på Ofotbanen kom opp i 22,3 mill. tonn. Det er økning fra foregående år på 30,4%. Transportkvantumet ligger tett opp mot rekordtallene for 1973–74.

Gjennom de siste år har det vært lagt sterk vekt på utvikling av kombinerte transporter. Det har vært en årlig vekst på ca. 20%, og det er transport i containere som er dominerende. Man regner imidlertid ikke med at denne sterke veksten kan fortsette. I de neste fem år regner man med en årlig økning i containertransportene på 6–7%. I 1979 økte innenlandske containert

nertransportene med ca. 8% til 575 500 tonn. Samlasterne, som står for en stor del av containertransportene hadde en relativt svak utvikling i 1979, og man må regne med at det potensielle marked med det nåværende containeropplegg nærmer seg et metningspunkt. For piggybacktransportene var det en nedgang fra ca. 34 000 tonn til ca. 2000 tonn. Totalt var det en vekst for kombinerte transporter på 1,7%.

For Linjegods A/S, som er NSB's største samlastkunde, var transportert kvantum praktisk talt det samme som i foregående år. En relativt svak utvikling i første halvår ble oppveid av veksten i årets siste måneder.

NSB samarbeider også med andre samlastere, og alt i alt kommer ca. 30% av vognlasttrafikken fra transportutøvere,

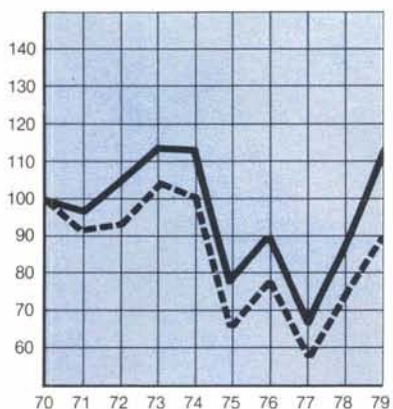
samlastere, lastebileiere og speditører.

Fortsatt satser NSB på sidesporløsninger til større kunder, og gjennom samarbeid med fylker, kommuner og industribedrifter vil NSB søke å oppnå at større industriområder kan få direkte sportilknytning til jernbanenettet. I 1979 ble det tatt i bruk 3 stamspor, dvs. spor som grener ut fra et industriområde, og 12 industrispor, dvs. spor som går fra en linje direkte inn til den enkelte bedrift.

Gjennom sin markedsføring ute i distriktet søker NSB å knytte til seg kunder ved å slutte transportavtaler som helt eller delvis dekker bedriftens transportbehov. Opp mot 95% av vognlasttrafikken kommer fra kunder som NSB har avtaleforhold med. Av denne trafikken svarer ca. 20% av kundene for ca. 80% av godsmengden.

Godstrafikk – jernbane, trafikk tall

Art	1000 tonn			Mill. tonnmkm			Gj.sn. transportavstand		
	1979	1978	Endring %	1979	1978	Endring %	1979	1978	Endring %
Lokal norsk trafikk									
– ekspress- og lokalgods	48,7	51,6	– 5,6	10,6	10,8	– 1,9	217,7	209,3	4,0
– vognlastgods	8571,4	7825,3	9,5	1516,3	1462,0	3,7	176,9	186,8	– 5,3
Samtrafikk med utlandet									
– ekspress- og stykkgods	16,8	18,7	– 10,2	2,7	3,0	– 10,0	160,7	160,4	0,2
– vognlastgods	2071,3	1697,0	22,1	599,7	492,1	21,9	289,5	290,0	– 0,2
Kommersielt gods ekskl. malm Ofotbanen	10708,2	9592,6	11,6	2129,3	1967,9	8,2	198,8	205,1	– 3,1
Malm Ofotbanen	22328,1	17052,4	30,9	893,1	682,1	30,9	40,0	40,0	–
Kommersielt gods i alt	33036,3	26645,0	24,0	3022,4	2650,0	14,1	91,5	99,5	– 8,0



Malm Ofotbanen

Indeks 1970 = 100

— Tonn/Tonnmkm
--- Togkm

BILDRIFTEN

Bilrutedrift

Det opprinnelige grunnlag for NSB's bilrutedrift var opprettelse av bilruter for statens regning i stedet for utbygging av jernbane. Omfanget av bildriften er etter hvert utvidet, dels ved at ruter er opprettet for å erstatte innstilt jernbanedrift, dels ved overtakelse av private bilruter i jernbanens interesseområder, og videre ved kjøring av rutebil som erstatning for lokale tog.

I dag er hovedoppgaven lokal rutetrafikk innenfor de tildelte konsesjonsområder. Alle bilruter har et eller flere tilknytningspunkter til NSB's banenett. Som tilfellet er for de fleste private rutebilselskaper, utgjør kjøring av skolebarn et betydelig engasjement også for NSB's bilruter.

Innenfor godssektoren dekker bildriften konsesjonsområdene med lokale godsruiter, ved samtrafikk til og fra jernbane og ved deltakelse i Linjegodssystemet.

Under bildriften sorterer også flere distribusjonsheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast- og ekspressgods for NSB, samt stykkgods og partilaster for Linjegods A/S.

I samsvar med kundenes økende krav om at en transportør skal besørge transportene fra dør til dør, har man lagt vekt på anskaffelse av bilmateriell og utstyr for transport av containere og lastebærere og for rasjonell distribusjon av vanlige vognlaste.

Drift- og trafikkytelser

I 1979 økte antall reiser med vel 3%, mens det var en nedgang i antall tonn gods på ca. 2,7%. Nedgangen i godstransportene skyldes vesentlig reduserte godsmengder i transportene for Linjegods A/S. En del av nedgangen skyldes bevisst nedbygging av stykkgodsdistribusjonen. Innspart kapasitet er stort sett overført til andre aktiviteter. Antall kjørte kilometer gikk samlet ned med vel 2% fra 1978.

Vognparken

Det var færre registrerte vognenheter ved utgangen av 1979 enn foregående år. Reduksjonen finner man på godssiden. Bl.a. er små og gamle vogner utrangert til fordel for større enheter med utstyr for transport av containere, vekselplass m.v.

Økonomisk oversikt

Bedriftens driftsinntekter utgjorde 162,7 mill. kroner i 1979. Det er en økning fra foregående år på 2,5% og skyldes i det vesentlige flere reiser.

Inntektene fra personaltrafikken økte med 3,9% og utgjorde ca. 98,6 mill. kroner. Av dette er vel 25 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S og nesten 30 mill. kroner er inntekter av skolebarntransporter.

Godstrafikkinntektene gikk ned med 8,9% og utgjorde til sammen ca. 38 mill. kroner. Av dette var ca. 25 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S. Disse

inntekter ligger ca. 10% under foregående år.

Tilskudd fra staten var på 16,2 mill. kroner, og det er en økning fra foregående år på 6,1 mill. kroner eller ca. 60%. En del av økningen har sin bakgrunn i at overskudd i ikke tilskuddsberettiget kjøring fra 1979 iflg. nye forutsetninger ble beholdt av NSB istedet for å subsidiere tilskuddsberettiget kjøring.

Driftsutgiftene utgjorde vel 156 mill. kroner. Det er en økning på 0,9% fra foregående år. Personalutgiftene gikk ned med 1,1 mill. kroner og saksutgiftene økte med 2,5 mill. kroner.

Som følge av høyere investeringsnivå økte kapitalutgiftene med henimot 13%.

Regnskapet for bildriften viser et underskudd for 1979 på 0,4 mill. kroner mot 6,4 mill. kroner i 1978.

Bedringen er en følge av de nye regler for tildeling av tilskudd hvoretter overskudd i ikke tilskuddsberettiget kjøring beholdes av bedriften i stedet for å gå til fradrag ved tilskuddsberegningen.

Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 27,7 mill. kroner i 1979. Av dette faller 25,7 mill. kroner på anskaffelse av bilmateriell.

Personale

I gjennomsnitt beskjeftiget bildriften 1143 personer mot 1178 foregående år.

Generelle spørsmål

Spørsmålet om dannelse av et nytt godstransportselskap i Eidsvoll-området med NSB som deltaker er tatt opp. Saken som er reist etter en henvendelse fra samferdselsnemnda i Oslo og Akershus vil berøre godsruiter som idag drives av NSB Odal-Eidsvoll-rute og Biltransport Oslo.

Bil driftens økonomi

1000 kr.	1979	1978
Inntekter		
Persontrafikk	98642	94920
Posttrafikk	4683	4041
Godstrafikk	38070	41776
Kjøring for j.b.driften	13864	11997
Andre inntekter	7437	<u>5926</u>
	162697	158660
Tilskudd	16220	<u>10100</u>
I alt	178916	168760
Driftsutgifter		
Personaltutgifter	112075	113209
Saksutgifter	44187	<u>41698</u>
Driftsoverskudd	22654	13853
Kapitalutgifter		
Avskrivninger	14672	12986
Renter	8366	<u>7241</u>
Resultat	- 384	- 6374

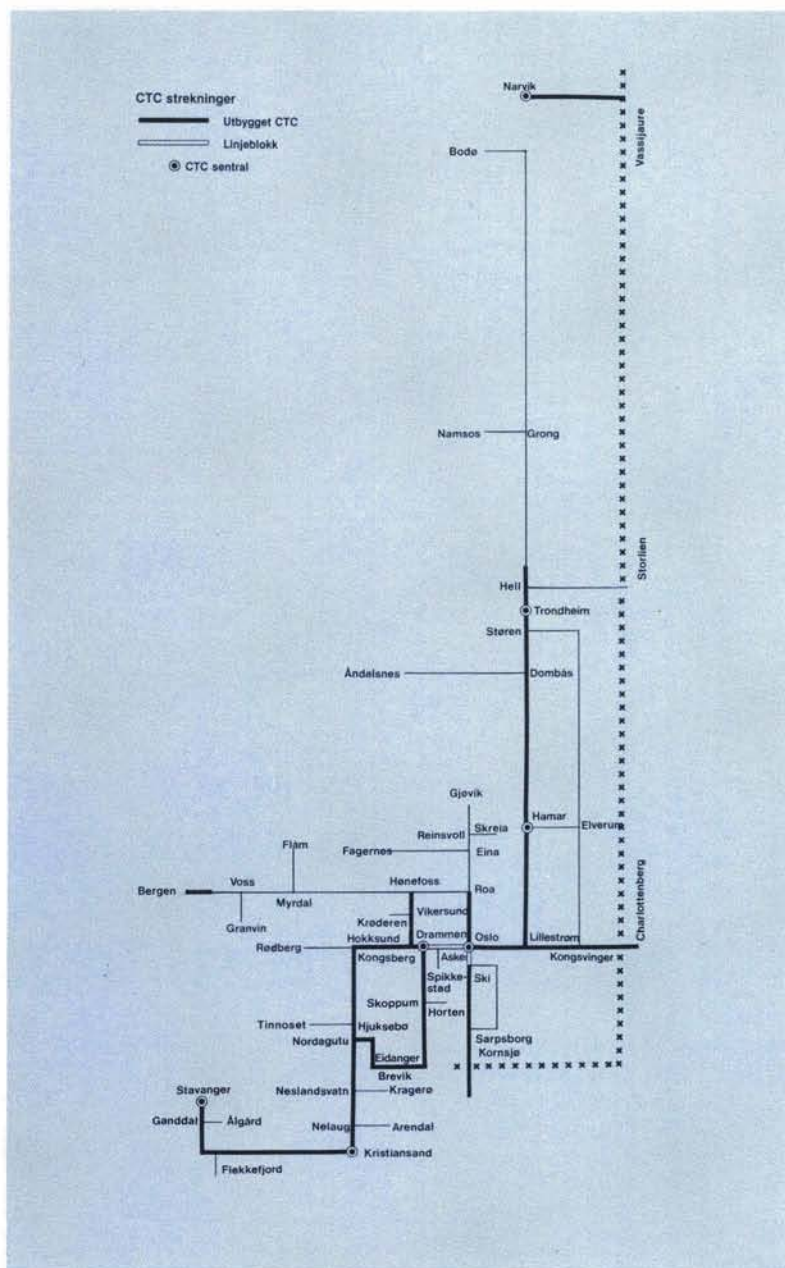
Bil drift i tall

	1979	1978
Rutelengde pr. 31.12. (km)	13600	13875
Personale (gj.snitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	72	78
Kjøretjeneste	926	957
Verksted- og garasjetjeneste	145	<u>143</u>
I alt	1143	1178
Vognpark pr. 31.12.		
Busser	556	538
Godsbiler	332	362
Tilhengere	79	<u>80</u>
I alt	967	980

Drifts- og trafikkytelser

	1979	1978
Vognkm (1000)		
Persontrafikk	19467	19452
Godstrafikk	7155	7747
Kjøring for j.b. driften	538	565
Antall reiser (1000)	16497	15979
Antall tonn gods (1000)	496	510

DRIFTSAVVIKLINGEN



Togtilbudet

Ruteoppleggene for hovedtogene på stambanene ble opprettet uten nevneverdige endringer i 1979. Fra ruteendringen 27. mai 1979 ble det satt i gang et nytt hurtigtogpar mellom Oslo og København. På grunn av den sterke trafikkøkningen, ble det kjørt en rekke dubleringstog sommeren 1979.

En del svakt belagte mellomdistansetog og lokale tog ble sløffet fra ruteendringen. Dette gjaldt særlig tog på lørdager og helligdager.

Det ble arbeidet videre med ruteopplegg og planer for materiell disponering fra ruteendringen 1. juni 1980. Fra det tidspunkt åpnes Oslo-tunnelen for drift, og det blir pendelkjøring av nærtrafikk tog mellom Lillestrøm–Drammen/Spikkestad, Eidsvoll–Skøyen og Årnes–Skøyen.

Terminaldriften

Da linjegods A/S ble etablert i 1973, var 1257 NSB-tjenestemenn beskjeftiget i terminaltjenesten. I samarbeid mellom NSB, Linjegods A/S og Norsk Jernbaneforbund ble det utarbeidet planer for avvikling av NSB's engasjement i terminaldriften. Etter en ny vurdering i 1976 av den opprinnelige plan, ble man enige om en gradvis avvikling av de 83 største godsterminalene i løpet av en femårsperiode. I årene 1977–79 er terminaldriften for Linjegods A/S avviklet ved tilsammen 50 ekspe-

disjonssteder. Dette er stort sett i samsvar med planen.

I 1979 var det gjennomsnittlig beskjeftiget ca. 440 NSB-tjenestemenn i terminaldriften for Linjegods A/S. Personalreduksjonen er gjennomført uten vesentlige problemer.

NSB's underskudd i terminaldriften er redusert fra ca. 35,6 mill. kroner i 1973 til ca. 11,6 mill. kroner i 1979.

Datastyrt systemer

EDB-systemet for styring og kontroll av godstransportene ble slutført etter de vedtatte planer i første del av 1979. Systemet har virket godt og har ført til en bedre utnyttelse av godsvognparken.

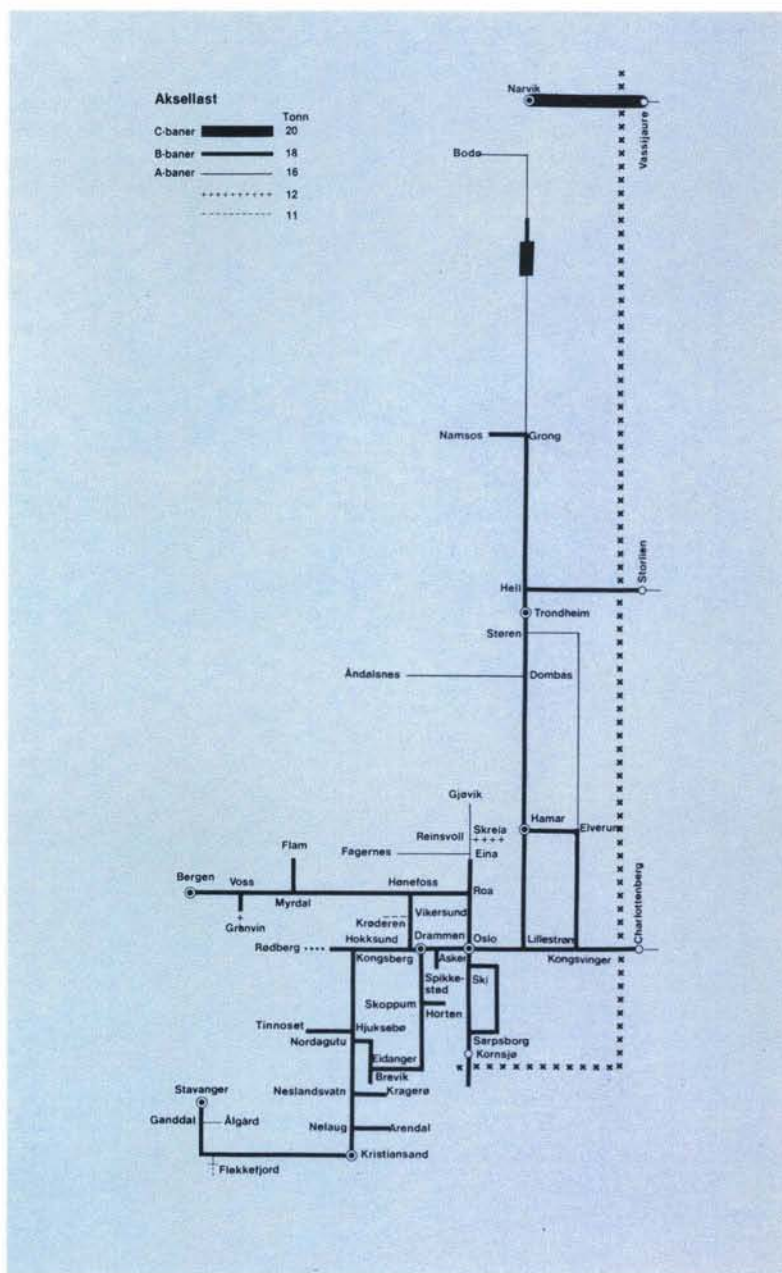
Systemet for elektronisk reservering av sove- og sitteplasser ble videreført i første halvdel av 1979. Dermed kan man via dette systemet også reservere plasser i danske tog.

Sikringstiltak

Fjernstyring av signaler og sporveksler (CTC) er tatt i bruk på strekningen Arna-Dale (37 km). Ved utgangen av 1979 hadde NSB fjernstyring på 1905 km av nettet. Det omfatter 202 stasjoner og 78 blokkposter.

På planoverganger er det tatt i bruk 16 nye og ombygde sikringsanlegg. I 1979 ble det lagt ned 36 private planoverganger.

I alt var det 20 uhell på planoverganger. Det er det laveste antall som er registrert siden 1957. En person ble drept. Det er også det laveste tall som er registrert siden 1957.



MODERNISERING OG VEDLIKEHOLD

Alle hovedlinjer på NSB's bane-nett har en aksellast på 18 tonn med unntak av strekningen Grong-Bodø, som har 16 tonn. På Nordlandsbanen pågår imidlertid forsterkningsarbeider, og de største investeringsarbeidene i skinnegangen i 1979 foregikk mellom Grong og Mo i Rana. Det ble her lagt nye skinner på 90 km spor, og det ble lagt inn 62 000 betongsviller til erstatning for tresviller.

Arbeidsplanene for 1980 omfatter fortsatte fornyelsesarbeider på Nordlandsbanen, og det er forutsetningen at strekningen fra Grong til Mo i Rana skal være fullført i 1980. Av hensyn til malmtransportene fra Rana Gruber til Norsk Jernverk, blir strekningen fra Mo i Rana til Storforshei forsterket spesielt. Det er også planen å påbegynne forsterkningsarbeidene sør for Grong i 1980.

På Rørosbanen ble forsterkningsarbeidene fullført mellom Hamar og Elverum. På denne strekningen ble det lagt inn 41 og 49 kilos skinner og betongsviller.

I 1980 vil man fortsette fra Elverum og nordover med innlegging av 49 kilos skinner.

På Raumabanen fortsatte forsterkningsarbeidene etter planen i 1979. Det ble lagt inn nye skinner og betongsviller på ca. 15 km spor.

På landsbasis ble det i 1979 lagt inn nye skinner på ca. 170 km spor, og det ble lagt ned ca. 250 000 betongsviller. Det ble skinnesveiset ca. 200 km spor,

og ca. 58% av banenettet er nå helsveiset.

På Bergensbanens høyfjellsstrekning ble det brukt ca. 5 mill. kroner til nybygg og utbedring av snøoverbygg.

Det ble ikke anskaffet maskinelt hjelpeutstyr i større utstrekning i 1979. Sist vinter ble det imidlertid tatt i bruk en ny snøkantfreser som fjerner høye brøytekanter etter den vanlige snøryddingen.

I forbindelse med terminalanlegg ble to større prosjekter påbegynt i 1979, nemlig arbeidene på Mindemyrene containerterminal ved Bergen og på Trondheim skifte- og vognlastterminal.

Elektrotekniske arbeider

Arbeidet med videreføring av fjernstyringen (CTC-driften) på Bergensbanen har fortsatt i 1979. Den første delstrekningen mellom Bergen og Dale ble tatt i bruk den 28. juni 1979. Man regner med åpning til Voss i juni 1980.

I 1979 ble det utbygd en prøvestrekning for automatisk togstopp mellom Strømmen og Sørumsand. Det er bestilt utstyr for utbygging av automatisk togstopp på strekningen Lillestrøm-Trondheim, og arbeidet med montering vil begynne sommeren 1980.

Den første del av nytt sikringsanlegg for Oslo Sentralstasjon ble tatt i bruk fra november 1979. Anlegget bygger på nye konstruksjonsprinsipper. Det er det første sikringsanlegg ved NSB hvor datateknikken er tatt i bruk.

På en rekke strekninger pågår utbygging av radiotelefon til bruk i vedlikeholdstjenesten.

Rullende materiell og verksteder

I 1979 ble det levert 25 kombinerte konduktør- og reisegodsvogner. Disse vognene har også barnekupéer og kupéer for rullestolbrukere. Det ble levert 195 godsvogner, vesentlig spesialvogner for containertransporter. Til skiftetjenesten ble det levert 11 diesel skiftetraktorer.

Arbeidet med å effektivisere vedlikeholdsrutinene for trekkraftmateriellet er ført videre. For flere lokomotivtyper har det lyktes å forlenge oppholdene mellom hver revisjon, noe som betyr bedre utnyttelse av lokomotivene og minsket timeforbruk i verkstedene.

Etter myndighetenes beslutning ble det innledet forhandlinger mellom NSB og A/S Strømmens Værksted om en langsiktig avtale om levering av rullende materiell. Som nevnt foran i Styrets beretning, omfatter leveringsprogrammet foreløbig personvogner til fjerntog og mellomdistansetog, vogner for de planlagte ekspressstogsett på Dovrebanen og godsvogner.

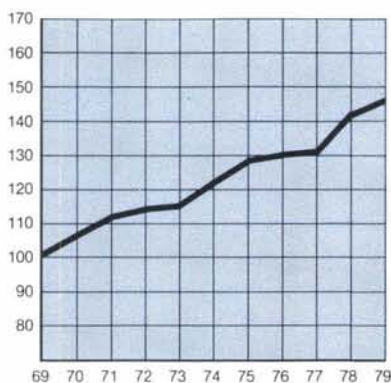
Stortinget vedtok i november 1979 forslag til endringer i NSB's verkstedorganisasjon. Endringene består vesentlig i at verkstedene i Kristiansand og Stavanger legges ned. Verkstedet Kronstad i Bergen tilføres arbeidsoppgaver av mer permanent karakter som sikrer en

beskjeftigelse i størrelsesorden 50 personer. Det er fra Samferdselsdepartementets side understreket at det ved dimensjonering av verkstedkapasiteten ikke er tatt sikte på produksjon av rullende materiell i NSB's egne verksteder.

Den produksjon av tilsammen 300 godsvogner som har vært utført ved verkstedene Krossen, Kristiansand, og Kronstad, Bergen, ble avsluttet i 1979. Leveranser av tilsammen 200 godsvogner fra verkstedene Kvaleberg, Stavanger, og Kronstad, Bergen, vil bli avsluttet sommeren 1980.

I NSB's 9 verksteder var arbeidsstyrken i 1979 ca. 2200, en økning på 30 årsverk fra foregående år. Verkstedene har overtatt vedlikeholdet av NSB's tekniske utstyr i alle distrikter.

Produktivitetsutviklingen for vedlikehold av rullende materiell i verkstedene.



Basisår 1969 = 100

Økende antall akselkm. for hver time som brukes til vedlikehold av det rullende materiell, gjenspeiler virkningen av de samlede rasjonaliseringsiltak.

Diagrammet viser effektivitetsutviklingen beregnet på dette grunnlag basert på datakjørte lister i februar 1980. For 10-årsperioden 1969—1979 en gjennomsnittlig effektivitetssøkning på 3,9% pr. år. Økningen fra 1978—1979 var 3,1%.

Oslo Sentralstasjon

Arbeidet med de fire gjennomgående spor som skal tas i bruk når Oslo-tunnelen åpnes for drift den 1. juni 1980, ble på det nærmeste avsluttet i 1979. De tilhørende plattformer og tak ble fullført, og rullebaner fra plattformene til fordelingshallen i stasjonsbygningen er installert.

Første del av stasjonsbebyggelsen er fullført. Arbeidene omfatter stasjonsbygningen oppført i åtte etasjer med ferdig innredet fordelingshall. I fordelingshallen er det innredet provisorisk kiosk og billettsalg.

Grunnsteinen på Oslo Sentralstasjon ble lagt ned av Kong Olav V den 15. oktober 1979.

Sporlegging på driftsanlegget på Bestun ble på det nærmeste avsluttet.

I Oslo-tunnelen ble det gjennomslag den 31. mai 1979, da generaldirektøren fyrte av den siste sprengningssalven. Utstøpingen av tunnelen ble fullført i oktober. Injeksjonsarbeider for å hindre lekkasjer av grunnvann inn i tunnelen, er så godt som ferdige.

Det ble lagt spor fra Oslo S til Nationalteatret stasjon, og arbeidene med sporlegging videre vestover ble satt i gang i slutten av året.

I Nationalteatret stasjon ble det utført bygge- og innredningsarbeider. Utgangene fra Nationalteatret stasjon må i de første år baseres på provisorier, inntil utformingen av Oslo kommunes tunnelbanestasjon er endelig fastlagt.

PERSONALET

Det gjennomsnittlige personal-tall ved NSB i 1979 (jernbane- og bildrift) var 18138. Det er en nedgang på 185 fra foregående år. Til erstatning for personale som alderspensjoneres ble det tatt inn ca. 900 nye medarbeidere. I tiårsperioden 1980–90 vil NSB ha behov for å rekruttere 7–800 pr. år. Trafikkutviklingen vil imidlertid kunne påvirke behovet.

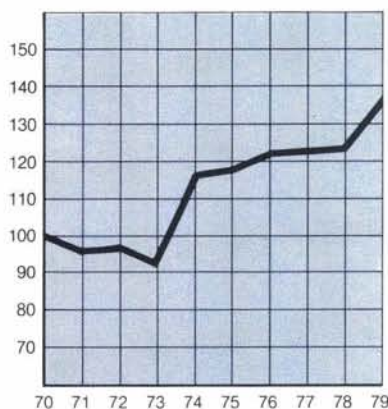
Alle stillinger ved NSB er åpne for kvinner og menn, men de fleste jernbaneyrkene er sterkt mannsdominerte. For tiden er det ca. 1450 kvinner i NSB's tjeneste, dvs. ca. 8% av den samlede arbeidsstyrken. For å øke tilgangen på kvinnelige søkere, er det som et prøveprosjekt i statlig regi, planlagt en egen verve- og rekrutteringskampanje for NSB. Denne kampanjen vil starte i løpet av 1980.

For å kunne gi et bedre utviklingstilbud til medarbeidere som vil utvide sin innsikt i bedriftens problemer og for å sikre bedre tilgang på kvalifiserte søkere til lederstillinger, har NSB utviklet egne leder- og utviklingsprogrammer. Program for «sjefsni-vået» er i gang, og aktiviteter for «mellomnivået» vil starte høsten 1980.

Samarbeidsutvalgene

Det var 87 samarbeidsutvalg i virksomhet ved NSB i 1979. Til Hovedsamarbeidsutvalget ble det fremmet 56 forslag til praktiske forbedringer, og det ble utbetalt vel 49000 kroner til belønnede forslag.

Samarbeidsutvalgene sto for gjennomføringen av den interne markering av NSB's 125 års jubileum. Det ble holdt en rekke arrangementer ute i distriktene og på arbeidsplassene med stor oppslutning fra personalets og familiemedlemmenes side. Alt i alt deltok ca. 12000 mennesker i arrangementene.



Transporttjenester pr. syssel-satt, ekskl. malm Ofotbanen 1)

Indeks 1970 = 100

1) Indeks = $\frac{\text{enhetskm} (= \text{personkm} + \text{tonnkm})}{\text{årsverk driftspersonale}}$



FORSYNINGSTJENESTEN

Systemet med langsiktige leveringsavtaler ble videre utviklet i 1979. Som et ledd i dette arbeidet kan det registreres en økt anvendelse av rammeavtaler i vareforsyningen. Dette har muliggjort større innslag av direkte levering til varebruker og dermed mindre lagerhold. Tiltak med sikte på å oppnå et mer konsentrert lagerhold, med sløyfing av lokale lagersteder, pågår løpende.

Vareforsyningen til NSB's drifts- og investeringsvirksomhet i 1979 ble gjennomført i samsvar med behovsplanene, med en til dels kraftig vekst i omsetningstillene.

Varestrømmen til brukeravdelingene utgjorde i 1979 636 mill. kr., dvs. en økning på ca. 33% regnet i løpende kroner. Regnet i fast kr.-verdi utgjorde økningen ca. 23%.

Prisutviklingen i 1979 for en del representative NSB-varer er sammenfattet i tabellen nedenfor. Tallene bygger på gjennomsnittlige leveringspriser til NSB i 1978 og 1979.

	Prisendr. 1978-79
Linjens materiell	
Skinner	- 2%
Sporveksler	8%
Betongsviller	5%
Pukkballast	12%
Elektroteknisk materiell	
Sikringsanlegg	6%
Signalkabel	14%
Maskinteknisk materiell	
Hjulsatsmateriell	-%
Bremseutstyr	0-15 ¹⁾ %
Fjærer	5%

For gruppen vanlige handelsvarer har prisstigningen fra 1978 til 1979 vært på 4-6%, dvs. noe svakere enn foregående år. Unntatt herfra er gruppene handelsstål og oljer (drivstoffer) som har hatt en prisstigning på h.h.v. 22% og 24%.

Kjøp av tjenester og entreprisarbeider skjer i det vesentlige på det norske marked. Det samme gjelder vanlige handelsvarer. For varer som er *særegne* for jernbanen (reservedeler og teknisk utstyr m.v.), er man gjennomgående henvist til det utenlandske marked. Det er likevel sluttet betydelige kontrakter med norsk industri på levering av teknisk utstyr og materiell m.v. i løpet av 1979.

Ca. 80 innenlandske og utenlandske firmaer hadde vareleveranser til NSB på over 1 mill. kr. i 1979. Disse firmaer dekket ca. 74% av det totale varebehov regnet i verdi.

Salg til fremmede av utrangert materiell m.v. utgjorde i 1979 ca. 7,7 mill. kr. (inkl. m.v.a.).

Materialbeholdningens nominelle verdi er økt med ca. 9 mill. kr. eller ca. 4%. Økningen skyldes utelukkende prisstigning.

Lageromløpshastigheten totalt i 1979 var 1,2 mot 1,0 i 1978. Tallet varierte mellom 2,0 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 viktig oppgave å bringe tallet for lageromløpshastigheten oppover.

Nedenfor følger noen *nøkkeltall* for 1979:

Endr. i %
1979 1978-79

Personalantall (årgjennomsnitt):

- Innkjøps- og lageradministrasjon	144	- 1
- Lagertjenesten	192	- 4

Ytelser:

- Innkjøp ² iflg. fakturaoppgjøret Mill. kr. inkl. m.v.a.		
• Varer	645	23
• Tjenester og entrepriser	295 ³⁾	18
- Innkjøp i alt	940	22
- Vareinntak på lager. Mill. kr. inkl. m.v.a.	261	-
- Uttak til forbruk fra lager. Mill. kr. inkl. m.v.a.	251	18

Lagerbeholdningens verdi (årgjennomsnitt)

Mill. kr. inkl. m.v.a.:		
- Handelsvarer ...	59	7
- Linjens materiell	45	- 6
- Elektroteknisk materiell	51	11
- Maskinteknisk materiell	71	3
Sum beholdning	226	4

1) Prisstigningen gjelder importert bremseutstyr.

2) Tallene omfatter *ikke* kjøp foretatt av Jernbaneanlegget Oslo Sentralstasjon. Tallene for varekjøp gjelder både kjøp til lager og direkte til varebruker.

3) Herav elektrisk energi 78 mill. kr.

REPORT OF THE BOARD OF DIRECTORS

In 1979 there was a considerable increase in freight traffic by rail, compared with 1978. The main reason for this was that the price and wage freeze in 1979 led to a gradual improvement in the competitiveness of large sectors of Norway's export industry. On the home market, moderate development of prices brought an increase in the turnover of consumer durables in the second half of the year.

There was also a welcome improvement in passenger traffic figures, primarily due to the increase in motor fuel prices and in air fares. NSB's own «anniversary fare ticket» was also a contributory factor.

Freight traffic

Freight traffic, excluding ore transport on the Ofoten line, increased by 7%, measured in tonne-kilometres, and by 13,7% measured in tonnes.

Domestic freight traffic increased by 3,7% measured in tonne-kilometres and by 9.5% measured in tonnes.

The year opened with relatively weak development of domestic wagon load traffic. Only in the carriage of ore from Rana Gruber and in timber transport was there any significant growth. The carriage of several other commodities declined, often quite sharply. However, traffic improved in the course of the second half year, and for the year as a whole there was an increase for most categories of freight. The biggest increases derived

from the wood processing industry (logs, wood chips and dressed timber) and the transportation of ore from Rana Gruber to the steelworks at Mo i Rana.

Domestic groupage traffic reached the same level as in 1978. Negative development early in the year was arrested by the good rate of growth in the latter months. Linjegods A/S is still NSB's largest groupage customer.

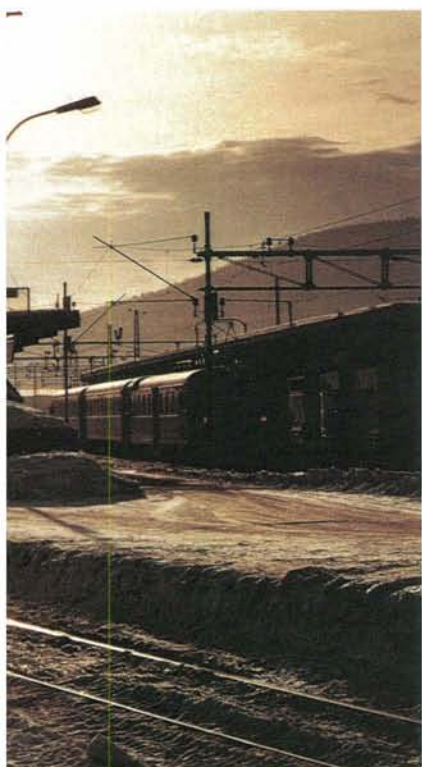
Wagon load traffic to and from foreign countries increased by a full 21% compared with 1978. Outward traffic from Norway exhibited particularly vigorous growth – the increase being about 45%. This high rate of growth is due especially to timber exports to Sweden, but there were also good increases in other commodities. Mineral traffic and the carriage of prefabricated houses, however, decreased as compared with the preceding year.

Inward freight traffic to Norway declined in the first half year, but increased sharply in the second half. The increase for the year as a whole was 8%. There was particularly strong growth in the transportation of animal and chemical products, cellulose and metals.

The figures for domestic express freight and foreign parcels traffic continued more or less unchanged compared with the previous year.

Ore transport on the Ofoten line increased sharply, reaching 22.3 million tons as against 17.1





million tons in 1978. The quantity carried in 1979 is close to the records set in 1973 – 74.

The further development of combined transport continued in 1979. A new container terminal was opened in Hamar. NSB took delivery of 150 new wagons with equipment for container transport. The carriage of containers continued to increase, now representing about 13% of domestic wagon load traffic as against 10% in 1978.

The computerized system for control of freight traffic – the Gtl system – was brought into service for the whole of NSB's network in 1979. The system has proved highly reliable and operation during the heavy traffic in the autumn months was very satisfactory. The system contributed to the improved utilization of rolling stock and enabled us to improve our information to customers.

Collaboration with county and town councils concerning the provision of rail links to industrial estates has continued, and a major collaboration project covering freight services for the forestry and wood processing industry has been put into effect.

There were no changes in freight rates in 1979.

Passenger traffic

In 1979 passenger traffic increased by 10.5%, measured in passenger kilometres. This is the biggest increase experienced since 1974. The number of journeys increased by 3.8%. The

anniversary ticket, which was introduced on 12 March 1979, contributed to this growth. The number of anniversary tickets sold was about 240.000. We achieved an increase of mid-week traffic which resulted in a welcome spreading of the weekly traffic by long distance trains. By and large, traffic flow was good, but on the Nordland line and to some extent on the Dovre line the increase of traffic was so great that capacity problems were experienced from time to time.

The anniversary ticket, in a slightly amended form, is also being offered in 1980 under a new name, «Mid-week '80».

As expected, the anniversary ticket caused a decrease in the sales of tickets at normal prices for distances in excess of 300 km, but for the year as a whole there was an increase in the sale of single tickets at normal price for shorter distances. Increases were also experienced for most types of reduced-rate tickets.

Monthly season ticket traffic increased by about 7% in passenger kilometres and by about 4% in number of journeys, compared with the preceding year.

Passenger traffic to foreign destinations remained at about the same level as in 1978.

There were only small changes in passenger services in 1979.

Passenger fares remained unchanged in 1979.

Financial results	1979 Mill. kr.	Change from 1978	
		Mill. kr	Percent
Operating revenues	1750	79	5
Operating expenses	2250	59	3
Deficit on operations	500	-21	-4
Depreciation and interest	155	12	8
Total deficit	655	-9	-1

The travel agencies

In 1979 the total turnover of NSB's 44 travel agencies was about 475 million kroner. This is an increase of about 48.5 million kroner over 1978. The surplus was 9.8 million kroner, 3 million kroner better than in the preceding year.

Road services

NSB's road passenger traffic, measured in number of journeys, increased by about 2.5% compared with 1978, while goods traffic measured in tonnes remained unchanged.

Personnel

The average work force in 1979 was 18,138. This is a decrease of 185 compared with the preceding year. About 900 new employees were recruited, primarily to replace personnel retiring on old age pensions. In the coming ten-year period the average annual recruitment requirement will be about 7 – 800 employees.

Finances

NSB's total revenues for 1979 were about 1,750 million kroner. This is an increase of about 80 million kroner over 1978.

Revenues from freight traffic, excluding ore traffic on the Ofoten line, were about 719 million kroner. This is an increase of about 29 million kroner over the preceding year.

Revenues from passenger traffic increased by about 35 million kroner to about 583 million kroner.

Revenues of ore traffic on the Ofoten line were about 135 million kroner, an increase of about 5 million kroner. The reason for this relatively small increase is that the financial statement for 1978 included a large post-payment from 1977.

Revenues from road transport increased by 9 million kroner over the preceding year and reached about 178 million kroner.

Other revenues totalled about 178 million kroner. This item includes commissions earned and remuneration for work at Linjegods' parcels terminals.

Operating expenses, excluding depreciation and interest, amounted to about 2,250 million kroner, an increase of about 60 million kroner over 1978. Depreciations totalled 146 million kroner and interest about 8 million kroner.

The total deficit was about 654 million kroner, about 10 million kroner lower than in the preceding year. The positive development of revenues combined with a relatively moderate increase in expenses is the main reason why the need for subsi-

dies has been reduced. In nominal kroner the operating subsidy was the same as in 1977. The subsidized proportion of the total operating expenses has declined from 29.8% in 1977 to 27.2% in 1979.

Capital expenditure

A total of about 695 million kroner was allocated for capital expenditure in 1979. In addition there are certain sums carried forward from previous years.

At Oslo Central Station work on the station building, platforms, ramps and permanent way has proceeded according to plan. The gangs working from the two ends of the Oslo tunnel met on 31 May 1979, and lining of the tunnel was completed in October. Platelaying and the installation of catenary and signalling systems continues, with a view to completion on schedule, for the opening of the tunnel on 1 June 1980.

As regards rolling stock, 11 shunting tractors, 25 combined guard's and luggage vans and 195 goods wagons were delivered.

Quantities				
		1979	Change from 1978	
			Absolute figures	Percent
Railway operation:				
Freight traffic				
(commercial goods)				
excl. Ofoten line	million tonnes	10,7	1,1	11,6
	million tonnes km	2129,3	161,4	8,2
Ore, Ofoten line	million tonnes	22,3	5,3	30,9
	million tonnes km	893,1	211,0	30,9
Passenger transport	million journeys	35,4	1,3	3,8
	million passenger km	2265,1	206,8	10,1
Road services:				
Freight transport	1000 tonnes	496,0	-14,0	-2,7
Passenger transport	million journeys	16,5	0,5	3,1
Personnel:				
Totalt number of employees (average)		18138	-185	-1,0

In 1979, at the behest of the government, negotiations were concluded with A/S Strømmens Værksted for a long term agreement for the delivery of rolling stock.

In February 1980 A/S Strømmens Værksted delivered the first of a series of 40 passenger coaches. When delivery is completed in the summer of 1981 the works will begin to deliver coaches for the planned express train sets for the Dovre line will commence.

The Storting has ordered certain changes in NSB's workshop organization. This will involve the closing down of the Krossen shops in Kristiansand and the Kvaleberg shops near Stavanger. At the Kronstad shops in Bergen there will be a labour force of about 50.

In 1979 the heaviest investments in permanent way related to the Nordland line between Grong and Mo i Rana. Improvement of the Røros line between Hamar and Elverum was completed in 1979. On the network as a whole, a total of 170 km of permanent way was relaid with new rails and about 250,000 concrete sleepers were laid.

The extension of the CTC sys-

tem (for the remote control of signals and points) continued on the Oslo-Bergen line, and the first section, between Bergen and Dale, was opened in June. An automatic train stopping system has been installed on a trial section between Strømmen and Sørumsand. It is expected to be able to commence the installation of similar equipment on the Dovre line in the summer of 1980.

General review

The railways in Norway celebrated their 125th anniversary in 1979. The occasion was marked on several ways, including a number of events arranged by the personnel themselves. The climax of the anniversary celebrations was the ceremony on 15 October when King Olav V laid the foundation stone of Oslo Central Station.

Traffic developments in 1979, both on the passenger and freight side, were better than expected. In many ways NSB's prospects at the beginning of the 1980s look better than at the beginning of the preceding decade, and NSB are ready to take up new challenges and to continue their efforts in the fields in which

the railways are best able to compete. However, it will not be possible for the railways to fulfil public expectations unless there is a will to provide the necessary funds. Throughout the 1970s NSB's capital expenditure situation has been so difficult that there has been no possibility of renewing permanent way and rolling stock in step with obsolescence and wear. A more positive attitude to the railways on the part of the authorities is therefore essential if NSB are to carry out their duties to the satisfaction of the community.

NSB have passed through a lengthy period of adjustment. The fact that the process of adaptation has succeeded so well is due in no small degree to the positive participation of the employees in the decision-making process over many years. The board wishes to thank all the employees of NSB for their positive attitude to the enterprise.

The board has held nine meetings in 1979 and has dealt with 105 matters. The board has inspected the Nordland line and has visited Narvik district and the LKAB orefields at Kiruna. The board has also attended the meetings of the Railway Council.

Ole Haugum

Bjørn Flage Pettersen

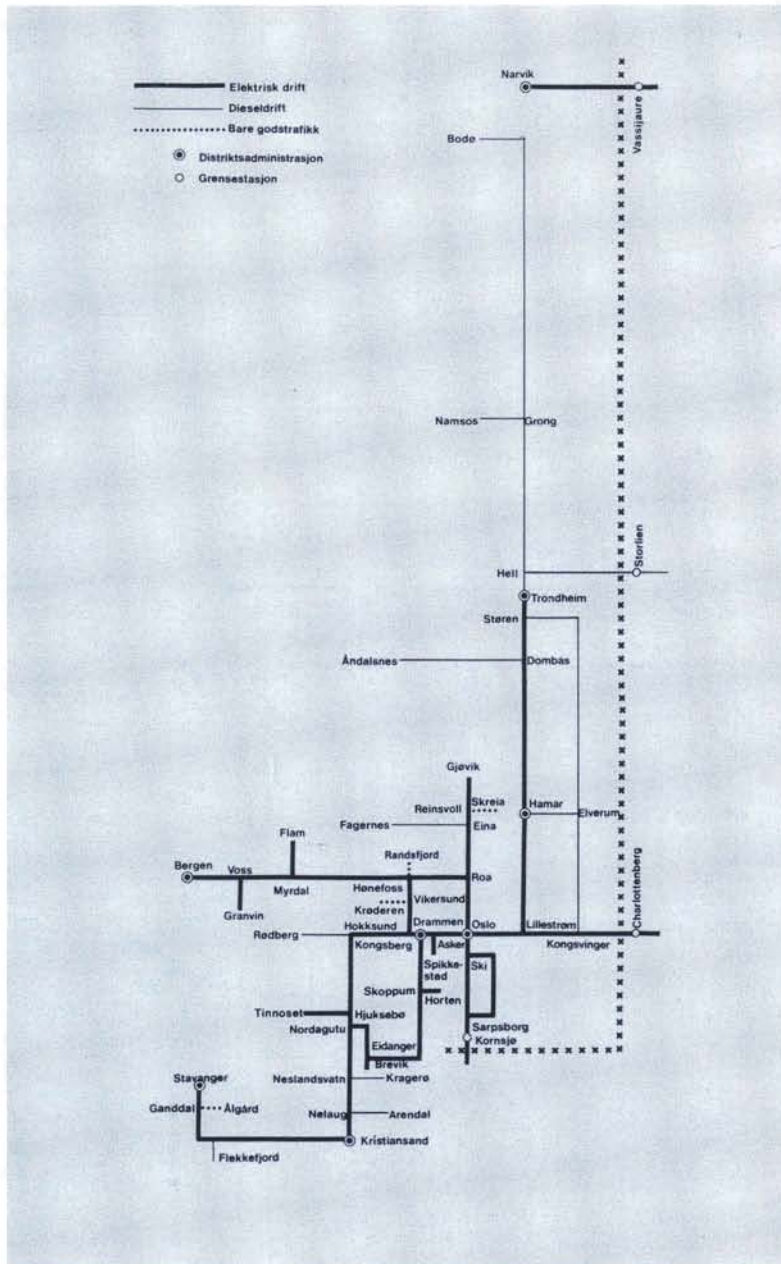
Egil Killi

Gunnvor Nedrehagen

Alf Myhre

Johs. Anthun

Robert F. Nordén
Generaldirektør

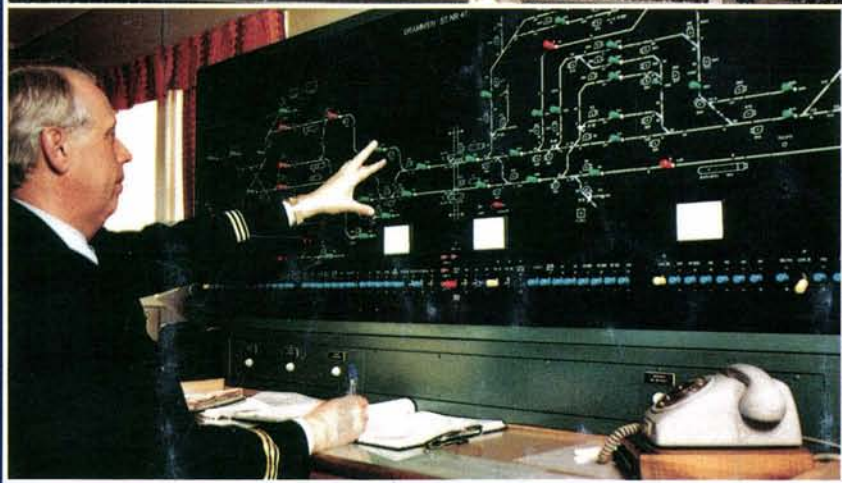


Årsrapporten for 1979 er trykt i 20 000 eksemplarer.

Årsrapporten er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs.

Redaksjonen avsluttet 9. april 1980.

Design: Nissen-Lie Consult AS
 Fotos: Johan Brun
 Sats: ft-service as
 Trykk: Optimal Offset A/S



Jernbanelverket
Biblioteket

JBV



h11000666
200000163265