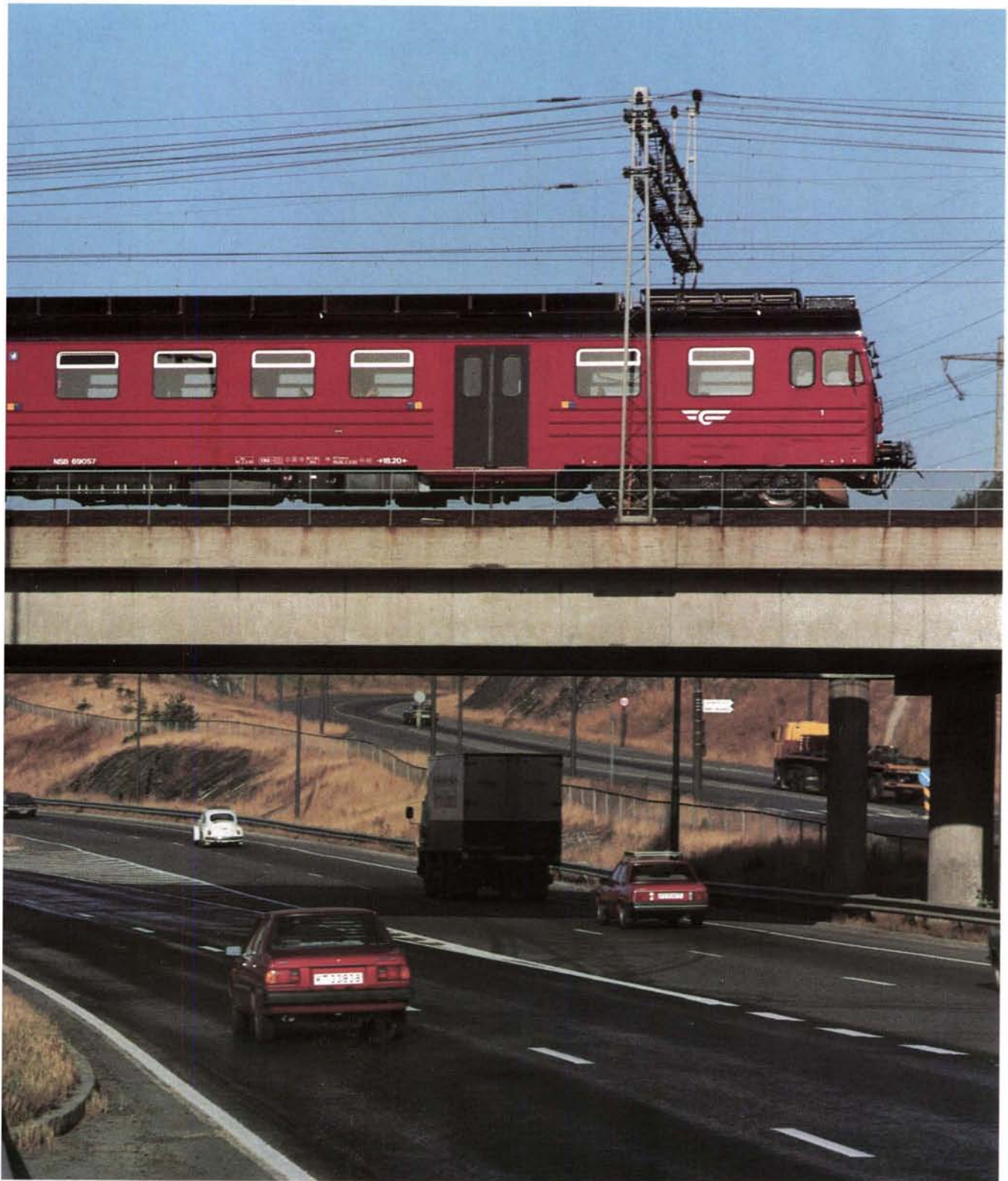


# 1983



Årsrapport for Norges Statsbaner

# Innhold

Nøkkeltall	1
Styrets beretning	2
Jernbanerådets merknader	5
Økonomisk oversikt	6
Økonomisk utvikling	10
Strømningsanalyse	12
Personalet	13
Persontrafikk	14
Reisebyråvirksomhet	16
Godstrafikk	18
Bildriften	20
Fra NSB '83 til NSB '84	22
Modernisering og vedlikehold	25
Report of the Board of Directors	28
NSB's organisasjon	32

Årsrapporten for 1983 er trykt i 6000 eksemplarer. Rapporten er redigert ved NSB's Informasjonsavdeling v/Bjørn Holøs.  
Redaksjonen avsluttet 29. mars 1984.  
Design: Nissen-Lie Consult A/S

Fotos: Yngvar Hansen, Svein Sando, Sven Hjorth-Johansen, Johan Bruun, Terje Engh, Helge Sunde, Husmo-Foto, Stein Olav Hohle, NEBB, NSB.

# Nøkkeltall

	Enhet Unit	1983	Endring fra 1982 Change from 1982
<b>Jernbanedrift/Rail traffic</b>			
<b>Banenettet/Network:</b>	Km	<b>4242</b>	–
Av dette: Elektrisk drift/Of which: Electrified	Km	<b>2443</b>	–
Dobbelt spor/Doubletrack	Km	<b>94</b>	–
<b>Stasjoner/Stations:</b>			
Antall betjente eksp.steder/Number of manned stations		<b>233</b>	÷ 6
<b>Rullende materiell/Rolling stock:</b>			
Elektriske lokomotiver/Electric locomotives		<b>168</b>	÷ 3
Diesellokomotiver/Diesel locomotives		<b>91</b>	÷ 2
Elektriske motorvogner/Electric rail motor vehicles		<b>145</b>	+ 14
Dieselmotorvogner/Diesel rail motor vehicles		<b>41</b>	÷ 1
Skinnetraktorer/Rail tractors		<b>139</b>	÷ 6
Personvogner/Passenger vehicles		<b>773</b>	÷ 21
Godsvogner/Goods wagons		<b>7546</b>	÷ 567
<b>Persontrafikk/Passenger traffic:</b>			
Reiser/Journeys	Mill.	<b>35,9</b>	÷ 1,5
Personkm/Passenger-km	Mill.	<b>2175,1</b>	÷ 66,5
<b>Godstrafikk/Goods traffic:</b>			
Tonn transport/Tons carried	Mill.	<b>19,0</b>	÷ 0,9
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	<b>9,8</b>	÷ 0,6
Tonn km/Ton-km	Mill.	<b>2398,4</b>	÷ 80,7
Av dette: Malm Ofotbanen Of which: Iron ore on Ofoten Line	Mill.	<b>390,1</b>	÷ 26,7
<b>Bildrift/Road traffic:</b>			
Rutelengde/Length of lines	Km	<b>12892</b>	÷ 118
Busser og kombinerte biler/Buses and combined vehicles		<b>603</b>	+ 9
Lastebiler/Lorries		<b>301</b>	÷ 8
Tilhengere/Trailers		<b>90</b>	÷ 3
<b>Persontrafikk/Passenger service:</b>			
Reiser/Journeys	Mill.	<b>17,9</b>	÷ 0,7
Person km/Passenger-km	Mill.	<b>305</b>	÷ 12
<b>Godstrafikk/Freight service:</b>			
Tonn km/Ton-km	Mill.	<b>21,8</b>	÷ 0,7
<b>Jernbane- og bildrift Railways and road services:</b>			
Personale (årgsj.sn.)/Personnel (annual av.):		<b>16969</b>	÷ 570
Av dette: Driftspersonale/Of which: Operating personnel:		<b>16292</b>	÷ 596
<b>Regnskapsresultat (inkl. avskr. etc.) Operating results (incl. depr. etc.):</b>			
Sum inntekter/Total revenues	Mill. kr	<b>2420,7</b>	52,9
Sum utgifter/Total expenditures	Mill. kr	<b>3521,9</b>	129,7
Totalt driftstilskudd/Total State grant	Mill. kr	<b>1101,2</b>	76,8

# Styrets beretning

Regnskapstall	1983 Mill. kr	Endring fra 1982	
		Mill. kr	Prosent
Driftsinntekter	2421	52,9	2,2
Driftsutgifter	3314	121	3,8
Tilskudd til driften	851	53	6,6
Avskrivninger og renter	208	9	4,3
Totalt driftstilskudd	1101	77	7,5

Trafikktall	1983	Endring fra 1982	
		Abs. tall	Prosent
<b>Jernbanedrift</b>			
Godstransport (kommersielt gods) ekskl. Ofofbanen			
mill. tonn	9,262	÷ 0,2	÷ 2,5
mill. tonnkm	2008,3	÷ 54,0	÷ 2,6
Malm Ofofbanen			
mill. tonn	9,8	÷ 0,6	÷ 5,8
mill. tonnkm	390,1	÷ 26,7	÷ 6,4
Persontransport			
mill. reiser	35,9	÷ 1,5	÷ 4,0
mill. personkm	2175,1	÷ 66,5	÷ 3,0
<b>Bildrift</b>			
Godstransport	495,0	÷ 10,0	÷ 2,0
Persontransport	17,9	÷ 0,7	÷ 3,8
<b>Personale</b>			
Totalt personalantall (gjennomsnittlig)	16969	÷ 570	÷ 3,2

Takket være en helhjertet innsats fra alle ledd i bedriften, lyktes det å spare inn 130 mill. kroner på utgiftssiden. Personalstyrken gikk ned med ca. 600 i løpet av året, og til tross for synkende trafikk, ble det oppnådd økt produktivitet. Målt i avviklede trafikkenheter pr. sysselsatt, ble det en produktivitetsvekst på 1 prosent. Driftstilskuddet ble ca. 1100 mill. kroner som er ca. 80 mill. kroner høyere enn i 1982. Stigningen i driftstilskuddet er noe lavere enn den generelle prisutviklingen i landet.

For å styrke NSB's stilling i markedet ble en rekke tiltak på pris-, tilbuds- og servicesiden startet i 1983. Gjennom forsterket markedsføring i 1984, regner vi med at disse vil feste seg i markedet, samtidig som noen av tilbudene vil bli forenklet og utvidet i 1984. Det gjelder blant annet «Grønne ruter» og «Mini-gruppe»-tilbudet.

Tilbudet i persontrafikken er imidlertid ikke bare knyttet til rabatttilbud, men også til kvalitetsforbedringer. Fra ruteendringen i fjor sommer ble reisetiden mellom Oslo og Trondheim satt ned med bortimot en halv time, og på Dovrebanen går det nå to ekspresstog daglig i hver retning med en reisetid på ca. 6½ time. De tekniske problemer som oppsto på det nye ekspresstogmateriellet i innkjøringsperioden, er nå rettet, og driftssikkerheten er tilfredsstillende. Fra sommeren 1984 vil nytt materiell bli satt inn i ekspresstogene mellom Oslo S og Kristiansand.

Året 1983 var preget av en forholdsvis svak utvikling på transportmarkedet, mens kapasiteten hos transportutøverne og personbilmarkedet økte. Det er derfor fortsatt hard konkurranse i transportsektoren.

For jernbanen kan likevel året karakteriseres som rimelig godt.

Trafikknedgangen ble betydelig mindre enn året før, spesielt på grunn av en mer positiv tendens i siste del av året. Persontrafikken med jernbane ble ca. 3 prosent lavere enn året før målt i personkilometer, og godstrafikken ca. 2,5 prosent lavere målt i tonnkilometer.

Det ble en inntektssvikt på ca. 150 mill. kroner i forhold til det budsjett man startet med ved årets begynnelse. Det ble gjennomført en rekke tiltak for å oppnå bedre tilpasning til det lavere trafikknivå.

I 1984 vil sovevognstilbudet bli vesentlig forbedret og reglene for sitteplassreservering blir også myket opp og i større utstrekning basert på publikums frie valg.

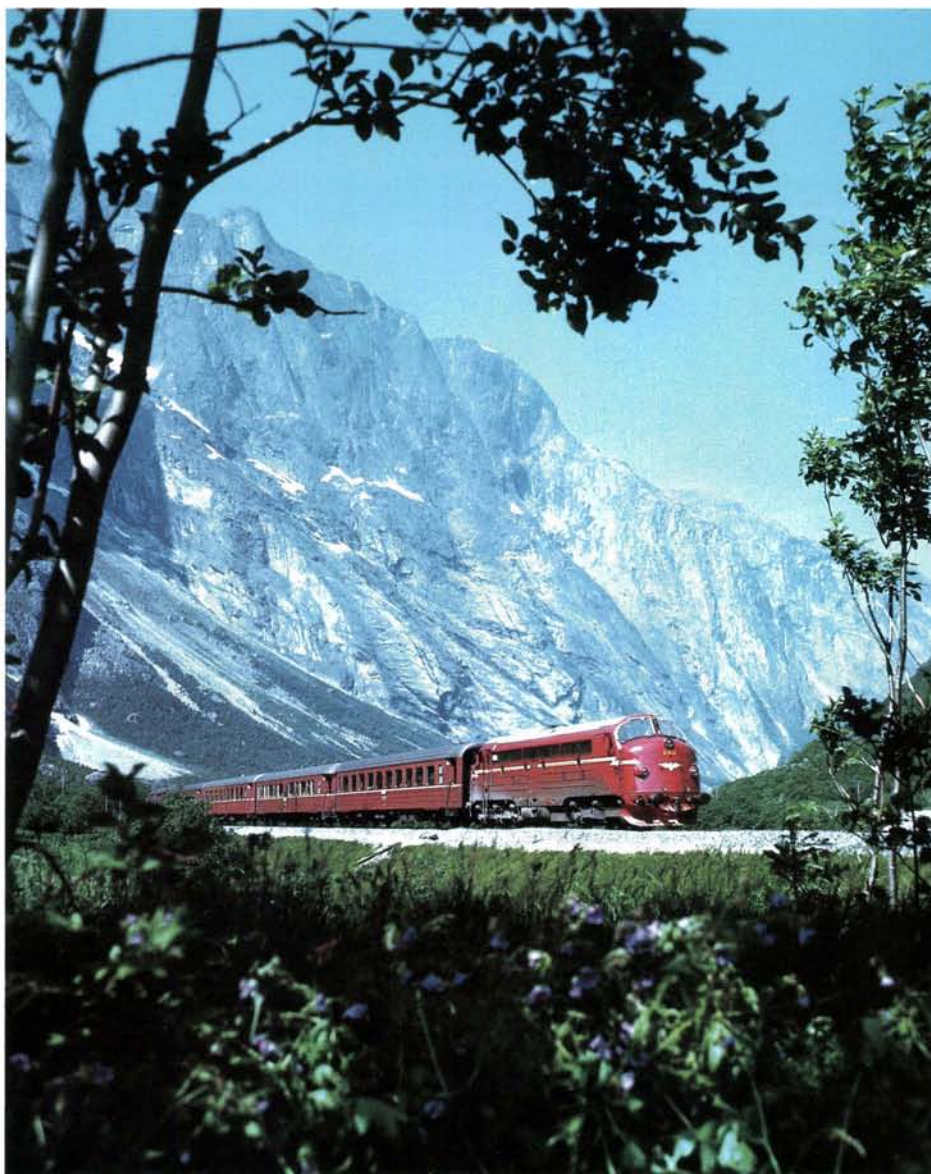
God regularitet er også en vesentlig side ved togtilbudet, og i 1983 var 78% av fjerntogene i rute ved ankomst til endestasjonen. Dette er det beste resultat som hittil er registrert ved NSB, og er også bedre enn målsettingen for europeisk jernbanetrafikk. I nærtrafikken var regulariteten i 1983 mellom 90 og 100 prosent. Til tross for disse gode resultater, som skyldes intenst arbeid på



en rekke områder, vil arbeidet med ytterligere forbedringer fortsette.

Et bredt anlagt serviceprogram startet i 1983 under navnet «NSB '83» og vil fortsette i 1984. Nærmere 4 000 tjenestemenn og -kvinner har hittil gjennomgått kurser i kundebehandling, og kursvirksomheten fortsetter. I tillegg til å bringe opp konkrete forbedringer av mange slag knyttet til tog, stasjoner og serveringstilbud, har prosessen utløst en sterk motivasjon og kreativitet hos personalet som lover godt for NSB's konkurranseevne på servicesiden.

Egne grupper vurderer og følger opp serviceforbedringer innen de forskjellige områder. Som strategi for

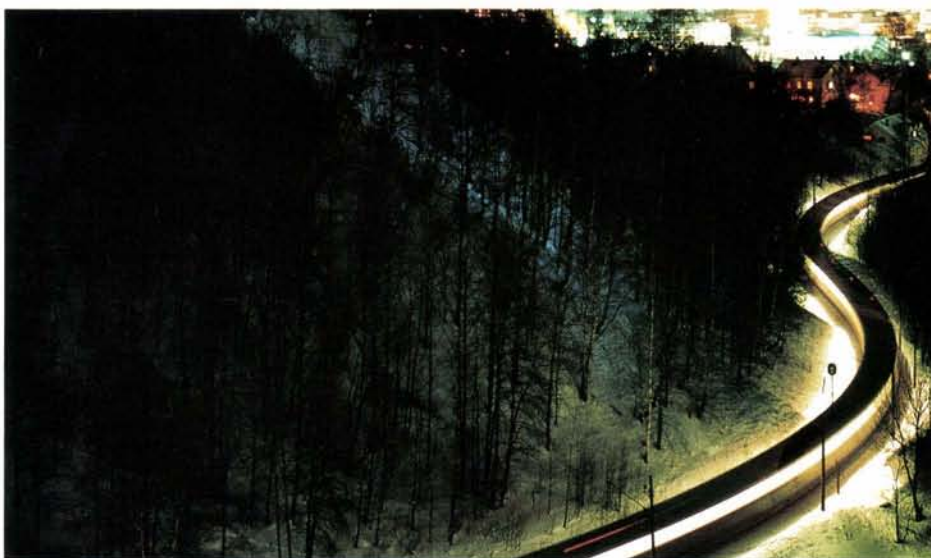


gjennomføringen av programmet «NSB '83» er det satt opp følgende retningslinjer:

- tiltakene settes i verk gradvis
- pressemeldinger sendes ut når nye tiltak iverksettes
- tiltakene innarbeides i NSB's generelle markedsføring

Serviceprogrammet «NSB '83» er for øvrig omtalt mer utførlig i eget avsnitt i årsrapporten.

Også i godstrafikken ble det i 1983 satt inn flere tiltak for å styrke NSB's konkurranseevne i markedet. For en rekke transporter er aksellasten økt fra 18 til 20 tonn, og et nytt ekspressgodsregulativ med reduserte priser er tatt i



bruk. Nye vogntyper er satt inn i trafikken, og det er satt opp spesialtog for korn fra Østlandet til Trøndelag, og det er etablert faste piggy-backtransporter fra Oslo til Trondheim. Bredden i NSB's tilbud av vogntyper og transportløsninger ble vist i et spesielt tog som ble kjørt landet rundt høsten 1983 og ble besøkt av 600 bedrifter.

En prosess som over noen år vil komme til å omforme NSB's godstransporttilbud, er i gang. Gjennom jernbanetransport mellom større terminaler og distribusjon på bil, vil NSB tilby transporter fra dør til dør til avtalt tid og til avtalt pris.

Også på godssiden vil de markedsføringstiltak som startet i 1983 bli videreført og forsterket i 1984.

De første 14 av de 25 elektriske motorvognsettene for nærtrafikken som er bestilt, ble levert i 1983. De resterende 11 kommer i 1984. NSB har videre bestilt 24 nye ekspressstogvogner, som vil bli levert i 1985. Det er under bygging 15 motorvognsett med diesel-elektrisk drift, bygd etter samme grunnkonsept som ekspressstogsettene. Disse settene, som vil bli satt inn på Rørosbanen og søndre del av Nordlandsbanen, vil komme etterhvert fra sommeren 1984.

Under all jernbanens aktivitet ligger sikkerheten som et grunnkrav. Sikkerhetsstatistikken for 1983 viser en positiv utvikling, både i forhold til året før og i forhold til femårsperioden 1978-82.

Fjernstyring av signaler og sporveksler er nå innført på halvparten av NSB's banenett. Systemet for automatisk togstopp – ATS – ble høsten 1983 tatt i bruk på Dovrebanen og Kongsvingerbanen, og skal i 1984 videreføres på Ofotbanen og Østfoldbanen.

NSB's reisebyråkjede, som nå teller 51 reisebyråer, hadde i 1983 et overskudd på ca. 6 mill. kroner. Etter at den nye reisebyråloven trådte i kraft, er antall bevillinger betydelig utvidet. Det har ført til en betydelig skjerpet konkurranse. NSB's byråer har i sin markedsføring lagt særlig vekt på direkte kundekontakt, blant annet gjennom dannelsen av en egen klubb, «Crown Club».

NSB's bildrift hadde en viss nedgang i trafikken i 1983. Resultatet ble et overskudd på ca. 1 mill. kroner. Bildriften står for ca. 8 prosent av den totale rutebilvirksomheten i landet, målt etter omsetning, men mottok bare 2,5 prosent av tilskuddet til rutebilnæringen. Det viser at NSB's bildrift fortsatt ligger relativt lavt i tilskuddssammenheng.

I 1982 vedtok Styret en uttalelse om stortingsmeldingen om «Jernbanens situasjon og utviklingsmuligheter i 1980-årene». Etter ønske fra Stortingets samferdselskomité har Styret i 1983 avgitt en tilleggsuttalelse til stortingsmeldingen. Uttalelsen ble vedtatt i styrets møte den 26. oktober 1983.

Resultatene i 1983 hadde ikke vært mulige å oppnå uten en ekstraordinær innsats fra bedriftens 16 900 ansatte. Tilpasningen på utgiftssiden har kostet anstrengelser på mange plan. Bak nivået for sikkerhet og regularitet i trafikken ligger en målbevisst og helhjertet innsats i mange ledd. Og ikke minst vitner oppslutningen om «NSB '83» og den kreativitet som er utløst i sammenheng med denne service-prosessen, om engasjement og tiltro til bedriftens positive utvikling. Samlet lover dette godt for fremgang i 1984, og styret vil gjerne kvittere med en oppriktig takk for innsatsen i 1983.

Styret har holdt 12 møter i 1983 og har vært på befaring i Hamar og Trondheim distrikter.

Oslo, 21. februar 1984

Liv Torjusen

Ronald Bye

Johs. Anthun

Svein Alsaker

Alf Myhre

Aase G. Gresvig

Robert F. Nordén  
Generaldirektør

### Jernbanerådets merknader

Jernbanerådet har behandlet Styrets årsberetning og regnskap for 1983. Rådet har merket seg den sterke konkurranse på transportmarkedet, men vil uttrykke tilfredshet med de tiltak som er iverksatt og den innsats som er gjort for å styrke jernbanens konkurranseevne.

For å følge opp «NSB '83» fordres en fortsatt innsats for å sikre, eventuelt bedre jernbanens posisjon på transportmarkedet. Det ansees som påkrevet at NSB i denne forbindelse får den nødvendige handlefrihet.

Bjørn Foss  
Jernbanerådets formann

## Økonomisk oversikt

Taps- og vinningskonto		Mill. kroner		
Inntekter	1983	1982	Mer, mindre (-) enn i 1982	
			Abs. tall	Pst.
Persontrafikk (reisende og reisegods)	<b>886,8</b>	846,6	40,2	4,7
Godstrafikk (ekskl. malm Ofofbanen)	<b>964,5</b>	982,5	-18,0	-1,8
Malmtrafikk Ofofbanen	<b>101,9</b>	93,7	8,2	8,8
Øvrige inntekter ved jernbanedriften	<b>175,2</b>	170,1	5,1	3,0
Sum inntekter ved jernbanedriften	<b>2.128,4</b>	2.092,9	35,5	1,7
Inntekter ved jernbanemuseet	<b>0,6</b>	0,5	0,1	20,0
Inntekter ved bildriften	<b>265,8</b>	252,9	12,9	5,1
Sum driftsinntekter i alt	<b>2.394,8</b>	2.346,3	48,5	2,1
Driftstilskudd til bilruter	<b>25,9</b>	21,5	4,4	20,5
Sum	<b>2.420,7</b>	2.367,8	52,9	2,2
Driftstilskudd <sup>1)</sup>	<b>1.101,2</b>	1.024,4	76,8	7,5
	<b>3.521,9</b>	3.392,2	129,7	3,8
<sup>1)</sup> Herav tilskudd til driften	<b>850,8</b>	798,0	52,8	6,6

		Mill. kroner		
Utgifter	1983	1982	Mer, mindre (-) enn i 1982	
			Abs. tall	Pst.
Administrasjon	<b>335,5</b>	313,2	22,3	7,1
Forsyning	<b>27,2</b>	26,2	1,0	3,8
Bane	<b>460,8</b>	433,6	27,2	6,3
Elektro	<b>290,0</b>	263,4	26,6	10,1
Drift	<b>1.474,8</b>	1.466,7	8,1	0,6
Maskin	<b>389,3</b>	384,8	4,5	1,2
Salg	<b>106,6</b>	91,2	15,4	16,9
Bildrift	<b>261,2</b>	247,5	13,7	5,5
Fellesutgifter	<b>- 31,1</b>	÷ 33,4	2,3	6,9
Sum driftsutgifter <sup>2)</sup>	<b>3.314,3</b>	3.193,2	121,1	3,8
Avskrivninger	<b>198,0</b>	186,9	11,1	5,9
Renter vedr. bildrift	<b>9,6</b>	12,1	÷ 2,5	÷ 20,7
	<b>3.521,9</b>	3.392,2	129,7	3,8
<sup>2)</sup> Herav personalutgifter	<b>2.495,3</b>	2.444,4		
Herav saksutgifter	<b>819,0</b>	748,8		



<b>Regnskapsførte investeringer</b>	Mill. kroner	
	1983	1982
<b>Jernbanedriften</b>		
<b>Linjer og bruer</b>		
Bruer	3.3	4.1
Skinnebyttning og forsterkning av svilledekket, betongsviller	157.0	153.9
Ballastering, overgang fra grus- til pukkballed	7.3	7.7
Teleforebygging	2.5	2.0
For øvrig	40.5	38.7
Sum linjer og bruer	210.6	206.4
Bygninger (inkl. verkstedene)	19.8	19.9
<b>Elektrotekniske anlegg</b>		
Sikringsanlegg	55.1	42.8
For øvrig	58.5	55.2
Sum elektrotekniske anlegg	113.6	98.0
<b>Trekraft og vogner</b>		
Lokomotiver og motorvogner	147.5	108.7
Personvogner	92.0	109.1
Godsvogner	29.2	43.3
For øvrig	19.9	24.1
Sum trekraft og vogner	288.6	285.2
Diverse	43.8	48.5
Sum jernbanedriften	676.4	658.0
<b>Bildriften</b>	38.0	29.8
<b>Nye anlegg</b>		
Jernbaneanlegg	122.4	101.6
Elektrifiseringsanlegg	-	-
Sum nye anlegg	122.4	101.6
Sum investeringer	836.8	789.4

**Statsbanenes balansekonto**

Tusen kroner

<b>Eiendeler</b>	Pr. 31. des. 1983	Pr. 31. des. 1982
Jernbaner i drift		
Bane- og bygningstekniske aktiva	<b>5.182.748</b>	4.931.524
Elektrotekniske aktiva	<b>1.605.114</b>	1.491.467
Maskintekniske aktiva:		
Rullende jernbanemateriell	<b>3.293.387</b>	3.009.517
Verkstedsutstyr og diverse maskintekniske investeringer	<b>213.186</b>	201.723
Diverse aktiva	<b>92.354</b>	83.866
Anleggsaktiva finansiert ved lån og investeringer:		
Ulrikkentunnel:		
Lånemidler	<b>50.000</b>	50.000
Investeringsmidler	<b>153</b>	153
Distriktsbidrag <sup>1)</sup>	÷ <b>6.885</b>	÷ 6.585
Salg <sup>2)</sup>	÷ <b>97</b>	÷ 97
Akkumulerte avskrivninger vedr. aktiva ved jernbanedriften <sup>3)</sup>	÷ <b>2.105.186</b>	÷ 1.925.686
Ekstraordinære avskrivninger	÷ <b>920.000</b>	÷ 920.000
Sum jernbaner i drift <sup>4)</sup>	<b>7.404.774</b>	6.915.882
Ikke avsluttede jernbane- og elektrisitetsanlegg	<b>1.316.540</b>	1.195.080
<b>Bildrift</b>		
Aktiva anskaffet før 1.1.1983	<b>98.087</b>	116.433
Aktiva anskaffet etter 1.1.1983	<b>37.191</b>	–
Sum bildrift	<b>135.278</b>	116.433
Verdipapirer	<b>29.104</b>	29.341
Lagerbeholdninger	<b>250.028</b>	263.648
Diverse debitorer	<b>254.575</b>	252.981
Utestående hos stasjonene	<b>83.208</b>	79.153
Banker	<b>50.326</b>	91.142
Postgiro	<b>48.149</b>	38.689
Fondsmidler	<b>299</b>	443
Kassabeholdninger	<b>111</b>	59
	<b>9.572.392</b>	8.982.851

<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

Tusen kroner

<b>Forpliktelseser</b>	<b>Pr. 31. des. 1983</b>	Pr. 31. des. 1982
<b>Statens faste kapital</b>		
Kapital i faste anlegg, rullende materiell m.v.	<b>8.748.418</b>	8.252.736
Materialfond	<b>66.227</b>	66.227
Bildrift, rentebærende kapital	<b>134.128</b>	-
Sum statens faste kapital	<b>8.948.773</b>	8.318.963
<b>Andre forpliktelseser</b>		
Lån vedr. anleggsaktiva, Bergensbanens forkortelse	<b>2.000</b>	4.000
Pensjoner vedr. bildriftsovertakelser	<b>1.150</b>	-
Sum andre forpliktelseser	<b>3.150</b>	4.000
Midlertidige poster	<b>162.042</b>	159.829
Diverse kreditorer	<b>146.854</b>	116.716
Sykekassens, pensjonskassens og hjelpekassens innestående hos NSB	<b>1.025</b>	2.393
Jernbanemuseets fonds	<b>299</b>	443
Mellomvær med statskassen	<b>310.249</b>	380.507
	<b>9.572.392</b>	8.982.851

<sup>3)</sup> Avskrivninger akkumulert fra og med 1961. Før 1961 hadde man et fornyelsesfond. Fornyelser og 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 representerte akkumulerte verdier i nominelle kroner fra eldre tid.

# Økonomisk utvikling



Det var relativt små reelle endringer fra 1982 til 1983 for de viktigste økonomiske størrelser i NSB. Tilskuddsandelen økte, men tilskuddet målt i faste priser ble redusert fra 1982 til 1983. I 5-års perioden var tilskuddsandelen (tilskudd i prosent av totale utgifter) lavest i 1979 med 27,2% og høyest i 1983 med 31,3%.

## Resultat, inntekter, utgifter

Som vist i figuren på neste side, gikk driftstilskuddet til jernbanen, målt i faste priser ned i 1983. Driftstilskuddet var i 1983 på 1 101,2 mill. kr, som er en reell nedgang fra året før på 0,8%.

I de senere år har jernbanen hatt en relativt stabil andel av de samlede transportsubsidier. NSBs andel gikk ned fra 40,5% i 1978 til 34,2% i 1980. I 1982 var andelen 37,2%. (Tallene for 1983 forelå ikke da rapporten ble trykt.)

Som det fremgår av figuren for inntekts- og utgiftsutviklingen var endringene i totallene i faste priser små i perioden 1979-82. Den svake trafikkutviklingen i 1983 resulterte i at inntektene, målt i faste priser, ble redusert med 6,6% i forhold til 1982.

Inntektssvikten ble imidlertid møtt av en betydelig innsats fra NSBs side for å redusere kostnadene. Kostnadene, målt i faste priser, var i 1983 3,7% lavere enn i 1979.

I løpet av perioden 1979-83 er store deler av terminaldriften for Linjegods A/S blitt avvirket. Dersom man korrigerer for de kostnads- og inntektsreduksjoner dette har medført, vil tallene for inntektsutviklingen bli noe bedre, mens kostnadsutviklingen blir mindre gunstig. Utslagene vil imidlertid ikke bli store.

Målt i faste priser sank inntektene pr. trafikkenhet fra 1979 til 1980, men økte igjen i 1981 og 1982 på grunn av sterke takstøkninger. Inntektene pr. trafikkenhet gikk noe ned i 1983.

Inntektene ved reisebyråvirksomheten, Jernbanemuseet og malmtrafikken på Ofotbanen økte svakt fra 1982 til 1983 målt i faste priser, mens det var nedgang i de øvrige inntektsgrupper. Størst var endringene av inntektene i godstrafikken.

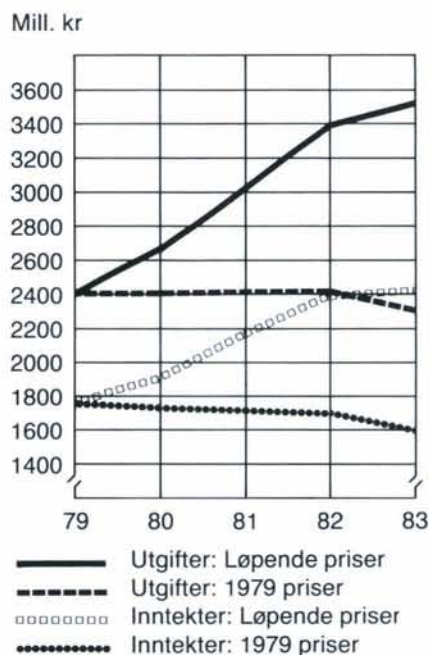
I faste priser sank de totale utgifter ved NSB med 4,2% fra 1982 til 1983. Herav gikk personalutgiftene ned med 5,8%, materialutgiftene økte med 0,9% og renter og avskrivninger gikk ned med 5,2%.

Personalutgiftene som var på 2495,3 mill. kroner utgjorde 70,8% av de totale utgifter mens materialutgiftene var på 819,0 mill. kroner og utgjorde 23,3%. Resten 207,6 mill. kroner eller 5,9% besto av kapitalkostnader (avskrivninger og renter).

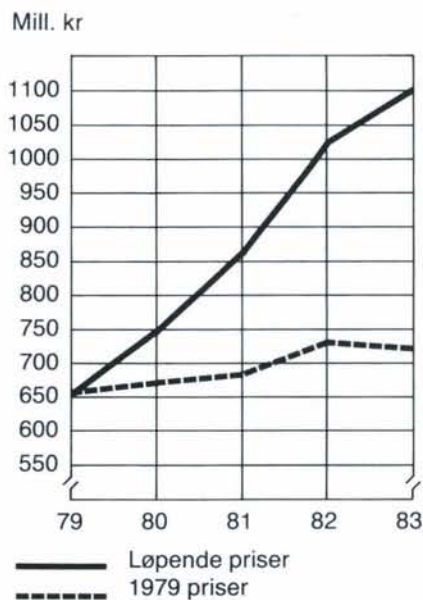
## Produktivitet

Når utgiftene har gått ned i løpet av den siste 5-års perioden, har dette bl.a. sammenheng med vekst i arbeids-

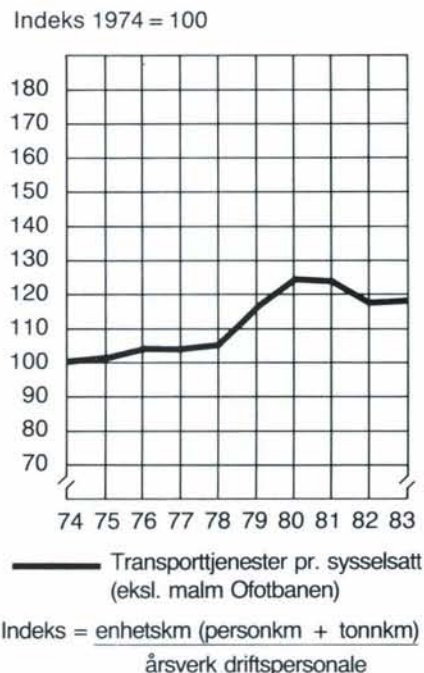
## Inntekts- og utgiftsutvikling



## Tilskuddsutvikling



## Transporttjenester pr. sysselsatt, jernbane ekskl. malm Ofotbanen



kraftens produktivitet (trafikkenheter/årsverk). Produktiviteten gikk noe ned fra 1981 til 1982, men fra 1982 til 1983 har den økt igjen med 1%. Årsaken til økning i 1983 er redusert personalantall. Fra 1982 til 1983 gikk driftspersonalet ned med 596 årsverk.

Kapasitetsutnyttelsen i både person- og godstogene økte i de to første årene av 5-års perioden, stagnerte i 1981 og har gått tilbake i 1982 og 1983.

Plassutnyttelsen i persontogene var best i 1980 med 42,7% og sank til 39,9% i 1983. Innenfor godstrafikken viser de ulike tall for kapasitetsutnyttelse en litt svakere, men gjennomgående positiv utvikling fra 1979 til 1983, nedgang i 1982 og oppgang i 1983.

### Produktene

Resultatberegninger for de enkelte produkter (trafikkslag) viser differansen mellom inntektene fra de respektive

produkter og de kostnader som kan henføres til dem (særkostnader). Etersom en vesentlig del av kostnadene ikke lar seg fordele på produkter, gir resultatene bare uttrykk for produktenes dekningsbidrag.

Utviklingen de siste årene fram til og med 1981 var mest positiv innenfor persontrafikken. Det er særlig fjerntogene og nærtrafikktogetene rundt de større byer som har bedret økonomien. Det har imidlertid vært en svakere utvikling av persontrafikken i 1982 og 1983, noe som har sammenheng med svikt i trafikken. Persontrafikken dekket 82% av sine særkostnader i 1983. Dette er 1% svakere enn i 1982. Godstrafikken dekket 101% av særkostnadene i 1983. Det er 1% mindre enn året før. Den viktigste årsaken til at lønnsomheten i godstrafikken er blitt redusert de siste årene, er svak konjunkturutvikling og hardere konkurranse på godsmarkedet.

For bildriften og reisebyråvirksomheten ligger de totale kostnader til grunn for resultatberegningene. Lønnsomheten har vært stabil innenfor begge disse områder de siste årene.

I 1983 hadde bildriften et overskudd på ca. 2,3 mill. kroner. Dette er vesentlig bedre enn i 1982.

Reisebyråene ga samlet et overskudd på 6,6 mill. kroner i 1983. Dette er 0,3 mill. kroner lavere enn foregående år.

# Strømningsanalyse

I tabellen presenteres en strømningsanalyse for 1983. Hensikten med tabellen er å vise hvordan de finansielle midler i perioden er anskaffet og hvordan de er brukt.

Som det fremgår av tabellen, får NSB 57 prosent av sine disponible midler fra

kunder, mens 43 prosent mottas fra staten. Samtidig tilbakefører NSB 33 prosent til stat, fylker og kommuner i form av skatter, trygdepremier, avgifter, avskrivninger og renter. Videre bruker NSB 34 prosent til lønninger til ansatte, og 33 prosent til varekjøp fra næringslivet.

## NSB's tilgang på midler i 1983, mill. kr

<b>Fra kunder:</b>		
Persontrafikk	887	
Godstrafikk	965	
Malmtrafikk	102	
Øvrige inntekter	175	
Inntekter ved bildriften	291	
Utgående merverdiavgift	169	
<b>Fra kunder i alt</b>		2.590 (57%)
<b>Fra staten:</b>		
Tilskudd til driften	851	
+ Avskrivninger	198	
+ Renter	52	
= Sum driftstilskudd	1.101	
Investeringer	837	
<b>Fra staten i alt</b>		1.938 (43%)
<b>Sum tilgang på midler</b>		4.528

## NSB's bruk av midler i 1983, mill. kr

<b>Til ansatte:</b>		
Lønn m.v.	2.206	
÷ Skattetrekk	654	
<b>Til ansatte i alt</b>		1.552 (34%)
<b>Til andre virksomheter:</b>		
Varekjøp ekskl. m.v.a.	1.505	
<b>Til andre virksomheter i alt</b>		1.505 (33%)
<b>Til stat/fylke/kommune:</b>		
Ansattes skattetrekk	654	
Folketrygden	344	
Tilskudd Statens pensjonskasse	144	
Merverdiavgift (netto)	32	
Investeringsavgift	47	
Avskrivninger	198	
Renter	52	
<b>Til staten i alt</b>		1.471 (33%)
<b>Sum bruk av midler</b>		4.528

# Personalet

I 1983 ble det i gjennomsnitt benyttet ca. 16 900 årsverk ved NSB. Av fast tilsatte sluttet ca. 1000 i aktiv tjeneste, mens det ble rekruttert ca. 600 nye medarbeidere. Rekrutteringen antas å bli av noenlunde samme omfang i 1984. Sammenlagt for årene 1982, 1983 og 1984 anslås personalreduksjonen til knapt 1200 årsverk.

Kvinneandelen i NSB øker, men langsomt. Vel 11% av de tilsatte var kvinner ved utgangen av 1983. Av dem som ble tilsatt i 1983, var ca. 35% kvinner.

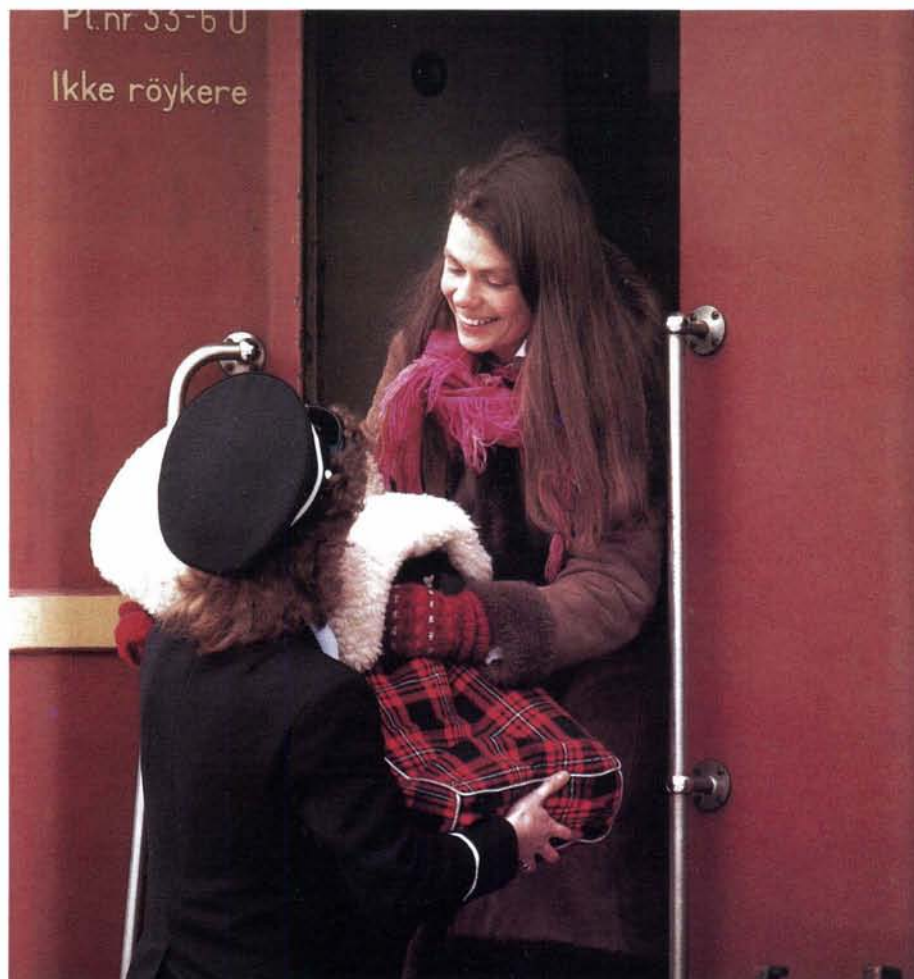
Gjennomsnittsalderen for NSB's personale synker. Omkring 30% av de tilsatte er nå 30 år eller yngre.

Det gjennomsnittlige sykefravær er gått ned fra foregående år – det gjelder både kortere og lengre fravær. Korttidsfravær utgjør en synkende andel av fraværet i NSB.

Antall arbeidsulykker og yrkesskader har hatt en gledelig utvikling siden registreringen av skader tok til. Regnet pr. 100 årsverk, var skadene i 1983 de laveste siden 1956, da registreringen begynte.

En rekke tiltak er gjennomført for å bedre sikkerheten for personale som arbeider i og ved sporet. De sikkerhetskampanjer i egen regi som ble gjennomført i 1983, vil bli videreført i 1984 som ledd i en internasjonal kampanje for jernbanetilsatte. Det vil bli lagt særlig vekt på tiltak av holdningsskapende karakter med sikte på respekt for sikkerhetsbestemmelser og bruk av verneutstyr.

Innenfor NSB's forslagsordning behandlet de sentrale forslagsnemndene 91 forslag, og av disse ble 44 belønnet med tilsammen 65 000 kroner.



# Persontrafikk

I løpet av femårsperioden 1977-1982 vokste persontransportmarkedet i Norge med 4,6%, dvs. 0,9% pr. år. (Statistisk Sentralbyrås foreløpige tall for 1982 og justerte tall for tidligere år).

Ifølge samferdselsstatistikken blir utviklingen slik for de enkelte transportmidler:

rutebåt	-13,9%
rutebil	7,8%
personbil	2,9%
rutefly	26,4%
jernbane	11,9%

For rutebåt og rutebil er det liten forskjell fra forrige femårsperiode, men for personbil, jernbane og fly (inkl. chartertrafikk i Norge) er veksten blitt redusert.

Tabellen på motstående side viser at totalmarkedet er vokst med 2,8% i 1982. Jernbanens markedsandel gikk ned fra 23,2% til 21,7% i 1982. Rutebil og fly økte, men de kollektive transportmidler tapte terreng i forhold til personbilen.

Femårsperioden under ett viser ingen store utslag mellom de enkelte transportmidlers markedsandeler. Størst er økningen på flysiden fra 14,5% til 16,6%. Jernbanen er nå omtrent nede på 1977-nivå.

Personbilens andel er fortsatt lavere enn i 1977, men etter flere års tilbakegang, er andelen nå økende.

Antall personbiler har økt med 20,9% i femårsperioden (t.o.m. 1982). I 1983 gikk salget av nye biler ned med ca. 5%, men bestanden ventes likevel å øke med ca. 3,5%.

Den sterke økningen i antall busser man har hatt i femårsperioden, synes å ha flatet noe ut i 1983 idet det er blitt registrert ca. 150 færre enheter enn i 1982.

Innenlandsk flytrafikk i rute økte med 9%, og også utenlandstrafikken økte med ca. 9%. For chartertrafikken til og fra utlandet var økningen ca. 13%. Minipriser med særlig stor rabatt for

familiemedlemmer ble innført i mai og ga gunstige priser for private reisende, særlig for reiser til og fra Nord-Norge.

Regulativprisene for flyreiser har økt noe mer enn for togreiser i 1983, mens utgiftene ved bruk av personbil har sunket i forhold til togreiser. Dette har medvirket til nedgangen i trafikken på jernbanen også i 1983, særlig på de mellomlange og lange avstandene, der personbilen er konkurrent.

Totalt antall reiser med jernbane gikk ned med 4,2% i 1983 i forhold til året før. Målt i personkilometer var nedgangen 3%. Fordelt på avstandsgrupper var utviklingen slik, regnet i personkilometer:

- 1- 59 km -3,5%
- 60-149 km -0,1%
- 150-299 km -4,9%
- over 300 km -3,9%

For avstandene 60-149 km var det en betydelig økning i solgte månedsbilletter. I egen tabell er det vist en del trafikk tall for 1982-83 fordelt på enkeltbilletter, månedsbilletter osv.

Prisene for enkeltbilletter ble økt med 8% og månedsbilletter med 15% fra årsskiftet. «Grønne ruter» opprettholdes inntil videre som en fast ordning med unntak av sommermånedene, og vel 50 000 reiser ble solgt i 1983. Salget av Midtukebilletter gikk tilbake med ca. 15 000 til vel 251 000 (-5,6%), noe som har sammenheng med innføringen av «Grønne ruter».

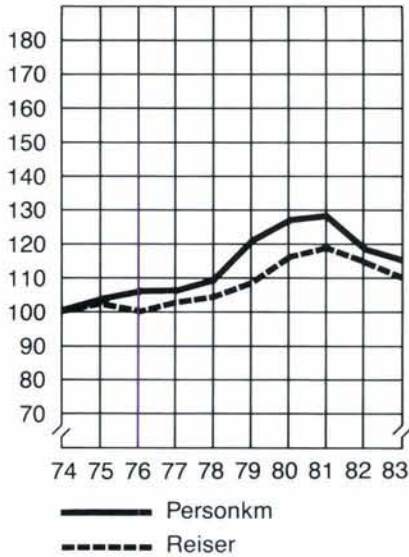
Billetter med en rabatt på 20-25% for såkalte minigrupper på 2-9 personer som reiser sammen, har vært et populært tilbud siden det ble innført høsten 1982. Det ble solgt ca. 880.000 slike billetter i 1983.

Snittellinger som foretas på bestemte punkter, viser en nedgang i antall reisende i hovedtogene på ca. 4% sammenliknet med 1982. Totalt er det en nedgang på ca. 105 000 reiser. Nedgangen varierer på de forskjellige banestrekninger.



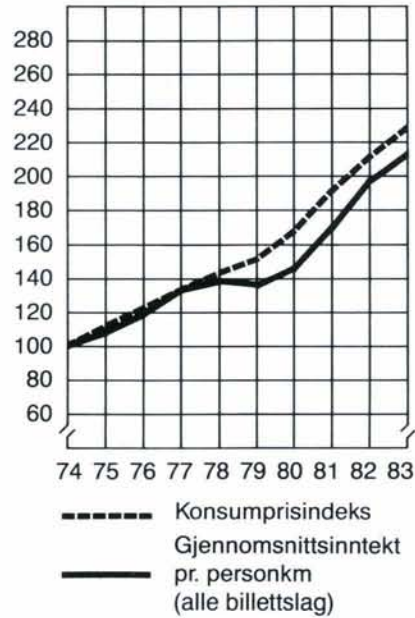
### Persontrafikk, jernbane

Indeks 1974 = 100



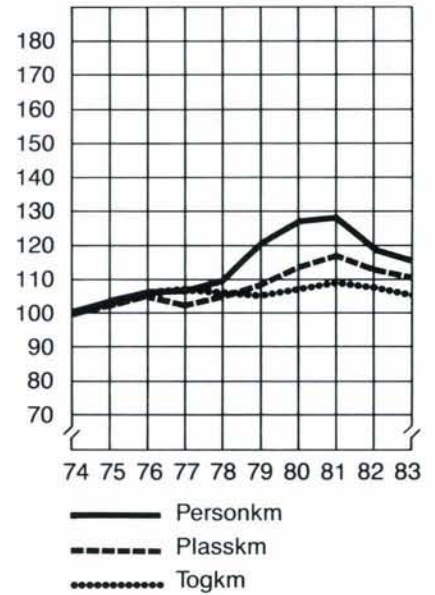
### Inntekt pr. personkm i forhold til konsumprisindeksen

Indeks 1974 = 100



### Persontrafikkens utvikling, jernbane

Indeks 1974 = 100



### Persontransport i Norge. Markedsandeler basert på personkm

År	Total-marked	Andel		Fordelt på kollektive transportmidler				
		Kollektiv	Privat	Jernbane	Rutebil	Fly	Andre <sup>1)</sup>	Sum
1977	100.0	24.0	76.0	21.3	45.0	14.5	19.2	100.0
1978	100.5	24.2	75.8	21.6	43.7	15.5	19.2	100.0
1979	102.2	25.1	74.9	22.9	43.8	15.8	17.5	100.0
1980	100.9	26.2	73.8	23.0	43.6	15.1	18.3	100.0
1981	101.8	26.2	73.8	23.2	43.6	15.6	17.6	100.0
1982 <sup>2)</sup>	104.6	25.4	74.6	21.7	44.0	16.6	17.6	100.0

<sup>1)</sup> Forstadsbaner, sporveier, rutebåt, bilferger og drosjer

<sup>2)</sup> En del tall er foreløpige

# Reisebyråvirksomhet



NSB's reisebyråkjede omfattet 50 byråer i Norge og ett i London ved utgangen av 1983.

Total omsetning ved reisebyråene økte med 10,8 prosent i 1983 i forhold til foregående år og kom opp i ca. 804 mill. kroner. Av økningen svarte byråene i Norge for 73,7 mill. kr (10,6%) og byrået i London for 4,5 mill. kroner (18,5%).

Gjennomsnittlig prisøkning for produkter som selges gjennom reisebyråene, er beregnet til 10–11 prosent, slik at det totalt sett ikke har vært nevneverdig volumvekst. De grupper som har vist volumvekst, er flybilletter og selskapsreiser, mens de øvrige grupper viser stagnasjon eller tilbakegang.

Det totale overskudd for reisebyrådriften ble 6,6 mill. kroner i 1983. Dette er tilnærmet samme resultat som i 1982. Det er betydelige variasjoner fra byrå til byrå. Ved en samlet vurdering kan resultatet for NSB's reisebyrådrift

betegnes som tilfredsstillende, spesielt hvis man sammenholder resultatet med den lønnsomhetsanalyse som Den norske reisebransjeforening har utført for reisebyrådrift generelt i Norge.

Året 1983 har imidlertid på flere måter vært et vanskelig år for NSB's reisebyråvirksomhet. Det skyldes blant annet følgende forhold:

– Etter at den nye reisebyråloven trådte i kraft 15. februar 1982, er antall bevillinger til reisebyråer og reisearrangører nesten fordoblet. Selv om ikke alle bevillinger er tatt i bruk, er konkurransen om de lønnsomme kundene blitt merkbart skjerpet. NSB har derfor systematisert og intensivert sin markedsføring med spesiell vekt på kundebesøk.

– SMART-systemet som man hadde satt særlige forhåpninger til når det gjelder rasjonaliseringsgevinster, er blitt ytterligere forsinket og vil neppe gi full effekt før i 1986.

– Veksten i etterspørselen etter reisebyråtjenester er mindre enn tidligere. Prisene på reisebyråtjenester er heller ikke økt vesentlig når man tar i betraktning alle de nye rabatter som er innført.

– Kostnadene i reisebyrånæringen fortsetter å stige med det resultat at det er blitt vanskeligere å oppnå tilfredsstillende lønnsomhet.

I 1984 vil bearbeidelsen av forretningsreisemarkedet forsterkes og systematiseres ytterligere for å beholde og helst øke markedsandelene. Tiltakene i 1983 førte for en del byråers vedkommende til en markert omsetningsøkning og inspirerer til økt innsats. Generelt vil det bli arbeidet for å holde kostnadene nede, og spesielt ved de byråene hvor markedsføringstiltakene ikke har gitt tilstrekkelig effekt.



*NSB's reisebyråkjede oppnådde et tilfredsstillende økonomisk resultat i 1983, men konkurransen skjerpes. Forsterket innsats i markedsføringen og fortsatt rasjonalisering er nøkkelford i det videre arbeid.*

# Godstrafikk



Tabellene på motstående side viser utviklingen på det norske godstransportmarkedet i en femårsperiode. Det totale markedet viser en nedgang på ca. 4,5% i perioden, men med vekslende økning/reduksjon i perioden. I 1982 var det en svak reduksjon i totalmarkedet med 0,1%. Til tross for dette stagnerende og til dels synkende totalmarked, har det vært en vedvarende kapasitetsøkning. Antall lastebiler er økt med 0,8% fra 1982 til 1983. I tillegg har økt akseltrykk på våre veier ført til en vridning mot bruk av større biler.

Til tross for dette, klarte jernbanen fram til 1981 å opprettholde sin andel av godstransportmarkedet. Fordelingen mellom de ulike transportmidler har stort sett vært stabil i perioden fram til 1981 med unntak av sjøtransporten som har hatt tilbakegang. Vegtransporten har siden økt sine markedsandeler med ca. 2 prosentpoeng, mens NSB har hatt en tilsvarende tilbakegang.

I lokal norsk trafikk har nedgangen for NSB vært 1,4% i 1983. På årsbasis har det vært en økning på 4,5% i massetransporter med lave gjennomsnittspriser pr. tonnkilometer. For de øvrige grupper har utviklingen generelt vært negativ, men tok seg noe opp i annet halvår.

For 7 produktgrupper var det økning i 1983, mens 12 grupper viste nedgang. Størst positiv vekst har det vært i gruppene tømmer og flis, mens samlasttransporter har det største negative avviket med ca. 8%.

En gradvis bedret konjunktursituasjon har ført til økende aktivitet i enkelte bransjer. For en del av de bransjene som tradisjonelt bruker jernbanen til sine transporter, er utsiktene for 1984 noe lysere. Effektiviseringstiltakene på bil- og vegsiden fører imidlertid til skjerpet konkurranse.

NSB har i en årrekke utviklet kombinerte transportløsninger, og bruk av containere utgjør en viktig del i disse løsninger.

Kjøring av blokktoget er en videre utvikling av kombinerte transporttilbud, og

jernbanen arbeider målbevisst mot stadige forbedringer med vekt på kvalitets- og servicekriterier i sine transportløsninger for kundene.

Samlasternes andel av norsk vognlasttrafikk viser nedgang i 1983 i forhold til året før. Jernbanen vil imidlertid fortsette å arbeide aktivt sammen med samlastere, speditorer og bileiere for å få til et utvidet samspill med lastebilnæringen som kan resultere i de mest gunstige transportløsninger. Med i dette bildet hører at NSB ikke bare opererer på jernbanen. Bedriften er også landets største transportselskap på veg, hvilket ikke på noen måte utelukker et samarbeid med andre biloperatører.

NSB fortsetter det omfattende samarbeidet med skogbruket og treforedlingsindustrien. Heltogene for tømmer og annet trevirke vil fortsette i 1984.

NSB samarbeider med fylker, kommuner og bedrifter om industriarealer som vil passe for tilknytning til jernbanen med sidespor.

Gjennom sin markedsføring søker NSB å slutte transportavtaler som helt eller delvis dekker bedriftenes transportbehov. Gjennom samarbeid med bedriftene søker man å utvikle nye vogntyper, utbedre terminaler og gi nye togtilbud i samsvar med bedriftenes ønsker.

I 1983 gjennomførte NSB en kampanje for «ekspressgods». Ekspressgodsprisene ble senket med 24% i gjennomsnitt på hovedrelasjonene. Ekspressgodskampanjen vil bli fulgt opp.

Vognlast i samtrafikk med utlandet gikk ned med 2,7% i 1983 målt i antall tonn og 5,8% målt i tonnkilometer i forhold til 1982. Trafikknedgangen i 1983 (i tonnkm) fordelte seg med -8,9% på trafikk i Norge (i hovedsak rundlast) og -3,9% i trafikk til Norge.

Malmtrafikken på Ofotbanen gikk ned med 6,4% i forhold til 1982.

## Godstrafikk — jernbane, trafikk tall

Art	1000 tonn			Mill. tonnkm			Gjennomsn. trsp. avst. (km)		
	1983	1982	Endring %	1983	1982	Endring %	1983	1982	Endring %
Lokal norsk trafikk									
– ekspress- og lokalgods	37,4	41,8	÷ 10,5	8,4	9,9	÷ 15,2	225	237	÷ 5,1
– vognlastgods	7194,0	7363,1	÷ 2,3	1457,3	1476,0	÷ 1,3	203	200	÷ 1,5
Samtrafikk med utlandet									
– ekspress- og stykkgods	6,8	9,7	÷ 29,9	1,2	1,6	÷ 25,0	176	165	÷ 6,7
– vognlastgods	2024,0	2080,9	÷ 2,7	541,4	574,8	÷ 5,8	268	276	÷ 2,9
Kommersielt gods ekskl. malm Ofotbanen	9262,2	9495,5	÷ 2,5	2008,3	2062,3	÷ 2,6	217	217	–
Malm Ofotbanen	9752,4	10420,6	÷ 6,4	390,1	416,8	÷ 6,4	40	40	–
Kommersielt gods i alt	19014,6	19916,1	÷ 4,5	2398,4	2479,1	÷ 3,3	126	124	÷ 1,6

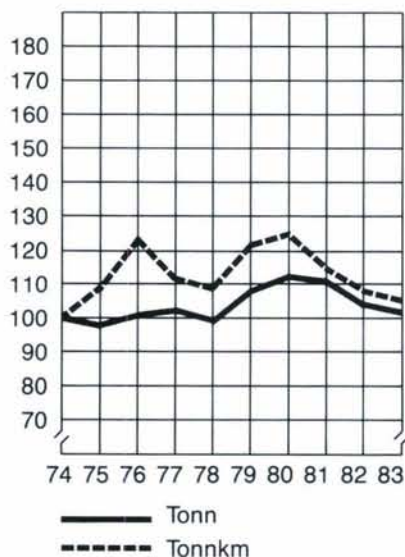
## Godstransport i Norge. Markedsandeler basert på tonnkm

År	Total-marked	Sjø	«Øvrige»	Sum	Fordeling på «Øvrige»			
					Jernbane	Veg	Fly og fløting	Sum
1977	100.0	59.7	40.3	100.0	24.2	74.7	1.1	100.0
1978	98.1	59.2	40.8	100.0	23.6	75.6	0.8	100.0
1979	98.6	57.8	42.2	100.0	23.5	75.5	1.0	100.0
1980	100.6	57.5	42.5	100.0	23.8	75.4	0.8	100.0
1981	95.6	56.2	43.8	100.0	24.2	74.9	0.9	100.0
1982 <sup>1)</sup>	95.5	54.7	45.3	100.0	22.0	77.0	1.0	100.0

<sup>1)</sup> En del tall er foreløpige

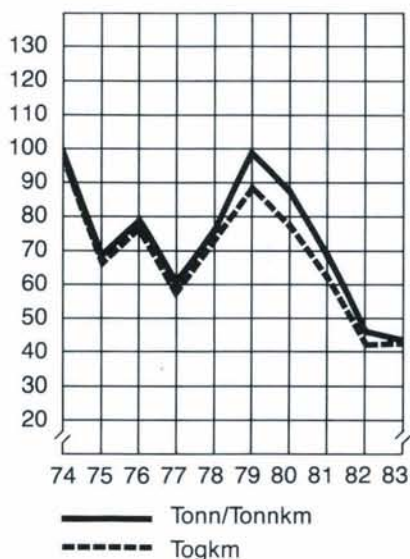
### Godstrafikk, jernbane, ekskl. malm Ofotbanen

Indeks 1974 = 100



### Malm Ofotbanen

Indeks 1974 = 100



# Bildriften

<b>Bildriftens økonomi</b>				
1 000 kr	1983		1982	
<b>Inntekter</b>				
Persontrafikk	173 242		164 410	
Posttrafikk	8 140		7 335	
Godstrafikk	48 839		44 609	
Kjøring for jernbanedriften	18 553		22 831	
Andre inntekter	16 962	265 736	13 680	252 865
Tilskudd		25 890		21 496
I alt		291 626		274 361
<b>Driftsutgifter</b>				
Personalutgifter	174 527		168 768	
Saksutgifter	86 690	261 217	78 685	247 453
Driftsoverskudd		30 409		26 908
<b>Kapitalutgifter</b>				
Avskrivninger	18 527		20 350	
Renter	9 566	28 093	12 138	32 488
Resultat		2 316		÷ 5 580

<b>Bildriften i tall</b>		
	1983	1982
Rutelengde pr. 31.12. (km)	12 892	13 010
Personale (gj.snitt for året)		
Adm. og eksp. tjeneste	82	81
Kjøretjeneste	956	980
Verksted- og garasjetjeneste	151	151
I alt	1 189	1 212
Vognpark pr. 31.12		
Busser	603	594
Godsbiler	301	309
Tilhengere	90	93
I alt	994	996

## Bilrutedrift

Det opprinnelige grunnlag for NSB's bilrutedrift, opprettelse av bilruter for statens regning i stedet for utbygging av jernbane, er etter hvert utvidet dels for å erstatte innstilte tog og dels ved overtakelse av private bilruter. Hovedoppgaven i dag er lokal rutetraffic innenfor tildelte konsesjonsområder. Alle bilruter har et eller flere tilknytningspunkter til NSB's banenett. Som tilfelle er for de fleste private rutebilselskaper, utgjør kjøring av skolebarn også et betydelig engasjement.

Innenfor godssektoren dekkes konsesjonsområdene med lokale godsruter til og fra jernbane og ved deltakelse i Linjegendssystemet.

Innenfor bildriften sorterer også flere distribusjonsheter. Disse er lokalisert til større jernbaneknutepunkter og har som oppgave å distribuere vognlast- og ekspressgodt for NSB samt stykkgodt og partilaster for Linjegend A/S.

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

## Drifts- og trafikkytelser

I 1983 sank antall reiser med 4%, mens antall tonn gods sank med 2%. Antall kjørte vognkm lå på samme nivå som i 1982.

## Vognparken

Det var 2 færre registrerte vognenheter ved utgangen av 1983 enn foregående år.

Antall busser er økt med 9.

Samtidig har det funnet sted en reduksjon i antall godsbiler og tilhengere på i alt 11 enheter. Dette skyldes at små og gamle vogner er utrangert til fordel for større enheter med utstyr for transport av containere, vekselplass m.v.

## Økonomisk oversikt

Bildriftens driftsinntekter utgjorde 265



Drifts- og trafikkytelser		
	1983	1982
Vognkm. (1000)		
Persontrafikk	22 929	22 865
Godstrafikk	6 627	6 656
Kjøring for jernbanedriften	751	833
I alt	30 307	30 354
Antall reiser (1 000)	17 882	18 595
Antall tonn gods (1 000)	495	505

mill. kroner i 1983. Det er en økning fra foregående år på 5% og skyldes takst-økningen 1.1.83.

Inntektene fra persontrafikken økte med 5% og utgjorde 173 mill. kroner. Av dette er 58 mill. kroner inntekter fra Stor-Oslo Lokaltrafikk A/S og 41 mill. kroner inntekter fra skolebartransportene.

Godsinntektene utgjorde 48 mill. kroner i 1983. Det er en økning fra foregående år på 8%. Av dette utgjorde 28 mill. kroner inntekter fra Linjegods A/S, en økning på 5%. Tilskudd fra staten var på 25.9 mill. kroner, en økning fra foregående år på 4.4 mill. kroner. Driftsutgiftene utgjorde 261 mill. kroner. Det er en økning på 5% fra foregående år. Personalutgiftene økte

med 6 mill. kroner, materialugiftene med 8 mill. kroner. Kapitalutgiftene ble redusert med vel 13%.

Regnskapene for bildriften viser et overskudd på 2.316 mill. kroner i 1983 mot et underskudd på 5.580 mill. kroner i 1982.

#### Investeringer

Investeringer i bildriften utgjorde 38.0 mill. kroner i 1983. Det er en økning på vel 21%. Av investeringene gikk 34.0 mill. kroner til anskaffelse av bilmateriell.

#### Personale

På personalsiden ble det i bildriften anvendt 1189 årsverk mot 1212 årsverk foregående år.

# Fra NSB '83 til NSB '84

Gjennom hele 70-tallet vokste persontrafikken med tog sterkt i Norge. Kapasitetsutnyttelsen økte, og det økonomiske resultat bedret seg. Men ut over i 1981 flatet veksten ut, og i 1982 gikk persontrafikken ned for første gang på 10 år. Grunnene til omslaget var flere og årsaksforholdet sammensatt, men det førte i alle fall med seg en ny gjennomgang av den totale konkurranse-situasjonen og mulighetene i markedet. Det avtegnet seg gjennom denne prosessen behov for innsats på flere felter. Ett av disse var området *service*, men da i vid forstand og ikke bare knyttet til den personlige kontakt mellom etatens tilsatte og det reisende – og fraktende – publikum som NSB er avhengige av. Selv om det siste også er viktig nok og avgjørende for at NSB valgte en spesiell vri på sine kurs i kundebehandling.

## Allerede i siget

Mye var likevel alt i god gjenge da NSB mot sommeren 1983 lanserte sin service-kampanje «NSB '83», der årstallet bare skulle markere startåret for en rullerende prosess. Nytt ekspresstogmateriell var levert og i ordinær drift på Dovrebanen fra høsten 1982. Tiltak av forskjellig slag var satt inn for å bedre regulariteten i togtrafikken, og en god utvikling var her i gang. Når det gjaldt takstfastsetting og takstutvikling, hadde blant annet NSB's styre klart gitt uttrykk for ønsker om større taktstpolitisk frihet og håp om en mer dempet takstutvikling enn den vi hadde hatt i de foregående år. Og så kom: «NSB '83».



## Organisering

Viktigheten var alt fra planleggingen av markert gjennom Drifts- og salgsdirektørens sentrale rolle som leder av styringsgruppen for prosjektet. NSB's generaldirektør engasjerte seg videre sterkt under igangsettelsen.

Arbeidet innen de enkelte utvalgte satsingsområder ble ivaretatt av egne arbeidsgrupper som tok for seg av disse feltene:

- stasjoner
- dagtog/ekspresstog
- natt-tog
- servering
- kurs i kundebehandling
- informasjon til eget personale

Den siste gruppen var her ikke minst viktig da et hovedsiktemål hele tiden har vært – og er – gjennom motivasjon å utløse skapende aktivitet lokalt. Og at dette har lyktes, er ikke minst det vell av forslag som har fulgt i kjølvannet av service-kursene, et overbevisende uttrykk for.





*Servicekampanjen «NSB '83» fortsetter som «NSB '84». Kampanjen har utløst initiativ og stor kreativitet hos NSB's medarbeidere. Målet er å inspirere til enda sterkere innsats i den daglige omgang med publikum.*

### Service-kurs med egne krefter

Hvis en tenker etter og analyserer resultatene til nå, er det kanskje slik at det er aktivitetene på og rundt disse kursene som hittil har fått størst oppmerksomhet, og som også gir de beste løfter for fremtiden. NSB valgte bevisst å satse på egne krefter i dobbelt forstand. Kursinstruktører har vært – og er stadig – egne tjenestemenn og -kvinner med evner, anlegg og ikke minst lyst til å ta fatt på den krevende oppgaven å veilede og oppmuntre kolleger til nytenkning og enda sterkere innsats i den daglige omgang med publikum. Gjennom flere samlinger tok firmaet Arild Dyre Moe for seg instruktøremnene og dyktiggjorde dem til innsats overfor rundt 4 000 NSB-tilsatte i løpet av to-dagers kurs høsten 1983. Takket være denne måten å legge opp kursvirksomheten på rår NSB i dag over en særdeles viktig ressurs i form av en stab med rutinerte og motiverte instruktører som det vil bli trukket veksler på i den videre utbygging av service-aspektet i NSB. I første omgang vil nå kursvirksomheten bli ført videre og utvidet til nye grupper av personalet i 1984. Her vil også administrasjonen bli trukket med. Tanken er at hele NSB skal gjennomrisles av en service-inspirasjon.

### Motivasjon

Instruktørene forteller at forventningene og motivasjonen hos deltakerne nok kunne være forskjellig i starten. Men et normalt kursforløp over to dager var at skepsis snudde seg til velvilje, og at de motiverte – og det var de fleste – ble styrket i sin tro på virkningen av god kundekontakt. Et høydepunkt på kursene var gjerne den kreative sluttfasen da fantasien virkelig ble sluppet løs. Det måtte jo også klart styrke motivasjonen når en kunne oppleve at forslag som ble reist på kursene, så å si ble gjennomført mens kursene varte. Rabatt-forenklinger og forsøk med nye tur/retur-rabatter som kom ved årsskiftet, ble støttet sterkt ved kursene. Likeledes den oppmyking av reglene for plassreservering og liberalt soveplassbelegg som også er gjennomført. NSB har også takket være den skapende aktiviteten på kursene en idébank med et svært rikholdig utvalg av

tiltak med service-karakter for nær sagt alle områder av NSB's mangslungne virksomhet.

### Konkrete service-tiltak

Innenfor de konkrete servicefeltene som ble dekket av egne arbeidsgrupper, er det også klekket ut – og delvis gjennomført – en rekke tiltak allerede:

- togmagasinet «Streiftog» som deles ut til passasjerer i ekspresstogene, kom med sitt første nummer i 1983,
- brosjyren «Togtips» gir ubyråkratisk informasjon om regelverk og gode tips om det å reise med tog,
- vi serverer et enkelt måltid og ferske aviser på 1. klasse i ekspresstog – uten tillegg i prisen,
- serveringen generelt er gjennomgått og forbedret, og det har blant annet vært gjort vellykkede forsøk med varm mat fra trillevogn,
- mobiltelefon er satt i drift for publikum i de nye ekspresstogene på Dovrebanen. I løpet av 1984 vil det bli mobiltelefon i alle fjerntog,
- vi har under utbygging et system for radioforbindelse mellom tog og togledelse både i Oslo-området og på en del andre strekninger,
- i nærtrafikken i Oslo-området forbedres informasjonen gjennom egne linjer for høyttalertjenesten på stasjonene,
- musikk, nyheter fra NRK og bedret publikumsinformasjon i fjerntogene er under gjennomføring,
- sovevognene har vært gjennom en ansiktsløftning som har dempet lyden og økt komforten,
- på en rekke stasjoner er skiltingen blitt bedre og servicen høynet gjennom blant annet utvidet informasjonstjeneste, lekemuligheter for barn og hyggeligere stasjonsmiljø.

Som strategi for gjennomføringen har vi hele tiden valgt å kunngjøre tiltakene etter hvert, og deretter er de innarbeidet i den generelle markedsføring.

### «NSB '84»

Det er gjennom «NSB '83» lagt et skikkelig grunnlag å satse fra i 1984. Vi regner med at den utflating av trafikknedgangen som vi opplevde mot slutten av 1983, har en sammenheng med service-satsingen, og at «NSB '84» vil bli et av de viktigste redskapene for å bringe persontrafikken på plussiden i år. Det skyldes selvsagt i sterk grad de nye servicetiltakene i seg selv, men kanskje like meget den stemning av pågangsmot, optimisme og etatsånd som brer om seg i rekkene.

Gjennom å delegere midler, myndighet og oppfinnsomhet ut til distrikter og driftsområder har vi sett så gode resultater at det også må komme til å påvirke den videre diskusjon om organiseringen av bedriften NSB. Det er helt klart at vi gjennom beskjedne midler har klart å frigjøre ressurser hos våre mange aktive jernbanefolk til glede for etaten, og ikke minst for det reisende publikum.

# Modernisering og vedlikehold



I 1983 ble forsterkningsarbeidene på Raumabanen fullført etter å ha pågått i 6-7 år. Banen har fått nye betongsviller, pukkbullast og fornyede skinner. Aksellasten er økt fra 16 til 18 tonn. Den opprusting som nå er gjennomført, vil ha stor konkurransemessig betydning for godstransportene til og fra Møre og Romsdal.

På Nordlandsbanen ble Somanvika tunnel sør for Fauske tatt i bruk i november. Et rasfarlig parti på strekningen er dermed eliminert.

De største fornyelsesarbeidene har ellers foregått på Nordlandsbanen, Rørosbanen og Randsfjordbanen. De sistnevnte arbeidene er utført i forbindelse med at dag- og natthurtigtogene mellom Oslo og Bergen fra 3. juni 1984 vil bli kjørt fra Oslo Sentralstasjon over Drammen - Hokksund - Hønefoss.

På Bergensbanen er det bygd i alt ca. 1 000 meter nye snøoverbygg, og det er satt opp 500 meter nye snøskjermer.

På bakgrunn av driftsuhell man hadde under de uvanlige værforholdene høsten 1983, vil arbeidet med undersøkelse og kartlegging av rasfarlige områder bli intensivert.

Omlagging av ca. 10 km av linjen mellom Dale og Bolstadøyri vil bli satt i gang sommeren 1984. Dette er et fellesprosjekt mellom NSB og Vegvesenet. Jernbanen skal legges i tunnel, og Vegvesenet skal overta den gamle jernbanetraséen til veg.

Rapport om miljøundersøkelser og vurdering av konsekvensene ved en eventuell Nord-Norge-bane nordover fra Fauske vil foreligge i løpet av mars måned 1984.

## **Oslo Sentralstasjon**

På Oslo Sentralstasjon har det vært en forholdsvis lang pause i arbeidene med bygningskomplekset, men arbeidene er nå kommet i gang igjen med bygging av stasjonens store Sentralhall. Det vil ta henimot 3 år å gjennomføre dette arbeidet. I byggeperioden vil det fortsatt

bli ulemper for våre trafikanter. Vi må legge om trapper og gangveier i flere etapper, en del bruksarealer må innskrenkes og i perioder vil det oppstå støy fra arbeidsmaskiner.

Når Sentralhallen står ferdig i 1986, vil forholdene bli betydelig bedre. God kjøredkomst til Sentralhallen vil man først få året etter når oppkjøringsrampen fra Gunnerus gate står ferdig. Da vil taxi- og privatbiler kunne kjøre opp på et trafikkplan i høyde med Sentralhallens gulv. Over trafikkplanet vil det bli reist et parkeringshus med plass til 320 biler. Et prospekt for parkeringshuset vil bli sendt ut når de trafikale forhold og den fasademessige utforming er klarert med Oslo kommune.

Sentralstasjonens sporanlegg - som for jernbanens drift er den avgjørende del av anlegget - har vi etter en fastlagt fremtidsplan heldigvis kunnet drive uten avbrytelser. Et viktig siktemål er nå at Østfoldbanens nærtrafikk skal føres inn gjennom Oslo-tunnelen i 1985.

På jernbanens område mellom Gunnerus gate, Fred Olsens gate og Jernbanetorget arbeides det med planer for et større bygningskompleks, som ikke har direkte tilknytning til jernbanens virksomhet. Det har derfor fått betegnelsen sekundærbebyggelsen. Bygningene vil inneholde forretninger og kontorer, og såvidt mulig vil de bli utnyttet til formål som har interesse for jernbanens trafikanter og for reiselivet i sin alminnelighet. Det overveies bl.a. et bed- and breakfast-hotell.

## **Rullende materiell**

De nye ekspressstogene på Dovrebanen ble satt i drift i september 1982. Det oppsto en del tekniske problemer den første tiden, spesielt i forbindelse med ventilasjonssystemet, toalettene og en del andre komponenter. Sommeren 1983 ble det lagt ned et betydelig arbeid for å rette feilene, og de fleste forhold er nå avklart. Det arbeides likevel fortsatt i nær kontakt med leverandørene for å forbedre systemene ytterligere. Vognene har nå en tilfredsstillende driftssikkerhet.

Senhøstes ble ytterligere 24 ekspressvogner bestilt for levering i 1985. Dette er NSB's største enkeltkontrahering med norsk industri i året som gikk.

Ordren ble plassert hos A/S Strømmens Værksted innenfor rammen av den langsiktige leveringsavtalen av 1981. Det bygges i det vesentlige på den opprinnelige konstruksjon, men det er tatt sterkt hensyn til driftserfaringene med den første serien. Ca. 50 punkter på systemer og enkeltkomponenter vil bli endret, blant annet som følge av publikumsreaksjoner og erfaring for øvrig fra drifts- og vedlikeholdspersonalet.

I løpet av 1983 ble det levert 14 nye nærtrafikksett type 69 D. Dette er en modifisert utgave av de 49 tidligere leverte sett. I alt vil vi få 25 sett type 69 D som skal være i drift ved utgangen av 1984.

Utvendig er det lite som skiller settene fra det øvrige 69-materiellet, bortsett fra fronten. Innvendig er det imidlertid store forandringer, blant annet helt nye stolkonstruksjoner.

I 1984 kommer de første av 15 nye 2-vogns diesel-elektriske motorvognsett type BM 92. Disse settene vil erstatte de foreldede dieselmotorvognsettene som nå anvendes på Røros- og Nordlandsbanen. Settene, som vil kunne brukes både i mellom- og langdistansetraffikk, vil få høyere maksimalhastighet og by de reisende meget høy komfort. De nye settene vil gjøre det mulig å redusere reisetiden med rundt 10%.

I løpet av 1984 starter et større oppussings- og moderniseringsprogram for den eldre del av personvognmateriellet. I første omgang vil det bli satset på å gi vognene en ansiktsløftning med skifting av setetrekk, gulvbelegg o.l. For ca. 59 vogner planlegges omfattende modernisering som spesielt vil komme mellomdistansereisende i Oslo-regionen til gode.

Som et ledd i effektiviseringen av tømmertransportene ble i 1983 100 10-akslede vogner bygget om til spesielle tømmervogner, som gjør det mulig å senke vedlikeholdskostnadene samtidig som vognene er bedre egnet for tyngre, moderne lasteutstyr. I 1984 vil ytterligere 108 vogner bli ombygget på tilsvarende måte.

Også flistransportene effektiviseres. I 1983 ble med hell utprøvet et hydraulisk system som har resultert i bestilling av 24 selvlossende fliskasser. Fliskassene, som vil bli levert i 1984, vil bli satt inn i transporter fra Namsos og Skogmo i Nord-Trøndelag til Nordenfjeldske Treforedling på Skogn. Til tross for lengre transportavstand på bane, har dette tiltaket ført til at vel 70 000 tonn celluloseflis som i dag transporteres på vei, vil bli overført til jernbanen.

På godsvognfronten kjennetegnes NSB's nyleveranser av en moderniseringsprosess som er igangsatt for lukkede godsvogner. Sommeren 1983 ble det anskaffet 20 to-akslede lukkede godsvogner. Disse har et lastevolum på 106 m<sup>3</sup> sammenlignet med 83 m<sup>3</sup> i våre hittil største lukkede toakslede vogner. Driftserfaringene og markedsreaksjonene frem til i dag har vært positive. Ytterligere 130 slike vogner er nylig påbegynt levert fra A/S Strømmens Værksted. Sluttlevering vil finne sted i 1985. Denne vogntype er et svar på den skjerpede konkurransen fra de stadig større vogntog på vei.

Også som et ledd i denne moderniseringsprosess, mottok NSB i 1983 Europas første to-akslede hettevogn. Hettevognene har et lastevolum på 112 kubikkmeter.

#### **Elektrotekniske arbeider**

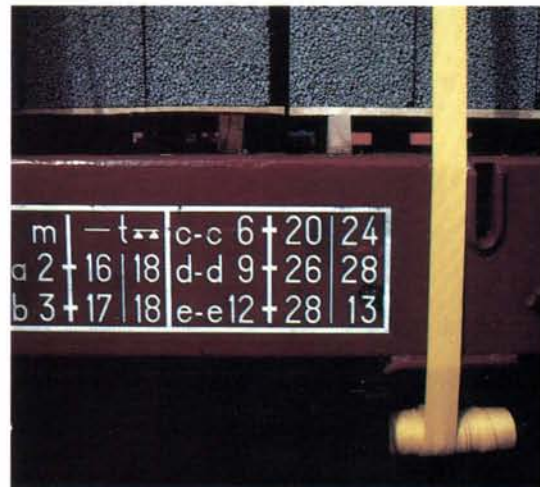
I 1983 ble CTC-systemet (fjernstyring av sporveksler og signaler) tatt i bruk på strekningen fra Finse til Nesbyen. Fjernstyring er nå tatt i bruk på 2 146 km, dvs. at systemet er innført på mer enn halvparten av NSB's linjenett. I løpet av 1984 vil fjernstyring bli tatt i bruk på strekningen Steinkjer - Snåsa på Nordlandsbanen.

I Oslo-området vil en i 1984 bygge ut togstyring og togavvikling som er basert på EDB. Dette vil også gi bedre muligheter for informasjon til publikum.

Montering av automatisk togstopp pågikk i 1983 på Dovrebanen, Kongsvingerbanen og Østfoldbanen. Systemet er tatt i bruk på strekningene Lillestrøm - Trondheim og Lillestrøm - Charlottenberg. I 1984 ventes strekningene Bryn - Lillestrøm, Ski - Kornsjø og Ofotbanen fullført.

NSB har et betydelig behov for fornyelse av kjøreledningene på elektrifiserte baner. Ombygging av eldre kontaktledningsanlegg pågår på strekningen Brakerøya - Kongsberg, Asker - Spikkestad og på Ofotbanen. I 1984 vil arbeidet på strekningen Oslo - Ski bli satt i gang.





# Report of the Board of Directors

Financial results	1983 Mill. kr	Change from 1982	
		Mill. kr	Percent
Operating revenues	2421	52.9	2.2
Operating expenses	3314	121	3.8
Deficit on operations	851	53	6.6
Depreciation and interest	208	9	4.3
Total deficit	1101	77	7.5

Quantities	1983	Change from 1982		
		Absolute figures	Percent	
<b>Railway operation:</b>				
Freight traffic (commercial goods) excl. Ofoten line	million tons	9.262	(0.2)	(2.5)
	million tons km	2008.3	(54.0)	(2.6)
Ore, Ofoten line	million tons	9.8	(0.6)	(5.8)
	million tons km	390.1	(26.7)	(6.4)
Passenger transport	million journeys	35.9	(1.5)	(4.0)
	million passenger km	2175.1	(66.5)	(3.0)
<b>Road service:</b>				
Freight transport	1.000 tons	495.0	(10.0)	(2.0)
Passenger transport	million journeys	17.9	(0.7)	(3.8)
<b>Personnel:</b>				
Total number of employees (average)		16969	(570)	(3.2)

were put into effect to achieve better adaptation to the low level of traffic. Thanks to the wholehearted efforts of every department we succeeded in saving NOK 130 million in expenses. The labour force decreased by about 600 in the course of the year, and in spite of decreasing traffic we achieved a 1% increase in productivity, measured in traffic units per employee. The operating subsidy was approximately NOK 1100 million, about NOK 80 million higher than in 1982, but NOK 10 million below budget. The increase in operating subsidy was slightly lower than the general price rise in Norway.

In order to improve NSB's position on the market several new reduced rates, especially concessions and services were introduced in 1983. Through our intensified marketing effort in 1984 we expect these to become well established on the market, and some of our special offers will be simplified and expanded in 1984. Among these are the «Green Services» – off-peak departures at a fixed fare irrespective of length of journey – and the «Mini Group» concession fares for two to nine persons travelling together.

However, improvement of passenger services extends further than to the offer of reduced fares. Quality has also been improved.

With the introduction of the new timetable last summer, travelling time between Oslo and Trondheim was reduced by nearly 30 minutes and there are now two express trains a day in each direction taking about 6½ hours for the journey. The technical problems experienced with the new express stock during the running-in period have now been solved, and reliability is satisfactory. In the summer of 1984 new stock will be put into service on the express trains between Oslo S and Kristiansand.

In 1984 our sleeper service will be substantially improved and the seat reservation rules will also be relaxed and based to a greater extent on the free choice of the travelling public.

The year 1983 saw relatively limited progress on the transport market, while carriers' capacity and private motoring increased. Competition on the market therefore remains keen.

Nevertheless, the railways experienced a reasonably good year.

The decline in traffic was considerably less pronounced than in 1982, the latter half of the year particularly being marked by a more positive tendency. Passenger traffic by rail was about 2% lower than in the preceding year, measured in passenger kilometres, and goods traffic was about 3% down, measured in ton kilometres.

Revenue was down by about NOK 150 million compared with the budget at the beginning of the year. Several measures



*Slik ser skjelettet ut til de nye diesel-elektriske motorvognene som er under bygging i Tyskland. Vi får 15 slike to-vogns sett som skal settes inn på Rørosbanen og Nordlandsbanen.*

Good regularity is another important aspect of rail services, and in 1983 78% of all long-distance trains arrived on time at their destinations. This is the best result yet recorded by NSB, and is in fact better than the target for European rail traffic. In suburban traffic, regularity in 1983 was between 90 and 100%. Although these were good results, reflecting intensive work in many fields, our efforts to achieve further improvement will continue.

A comprehensive programme to improve our service, styled «NSB '83», began in 1983 and will continue in 1984. Nearly 4000 employees have hitherto attended courses in customer relations, and training activities continue. Besides bringing out concrete improvements of many kinds in connection with trains, stations and catering facilities, this process has brought out strong motivation and creativity in our personnel, promising welcome improvement of NSB's competitiveness on the service side.

Special groups have been set up to evaluate and follow up improvements of service in the various areas. As a strategy for the completion of the «NSB '83» programme our guidelines are as follows:

- improvement measures are to be put into effect successively
- press releases are to be issued whenever new measures are introduced
- measures are to be taken up in NSB's general marketing

In goods traffic too, 1983 saw the introduction of several measures to



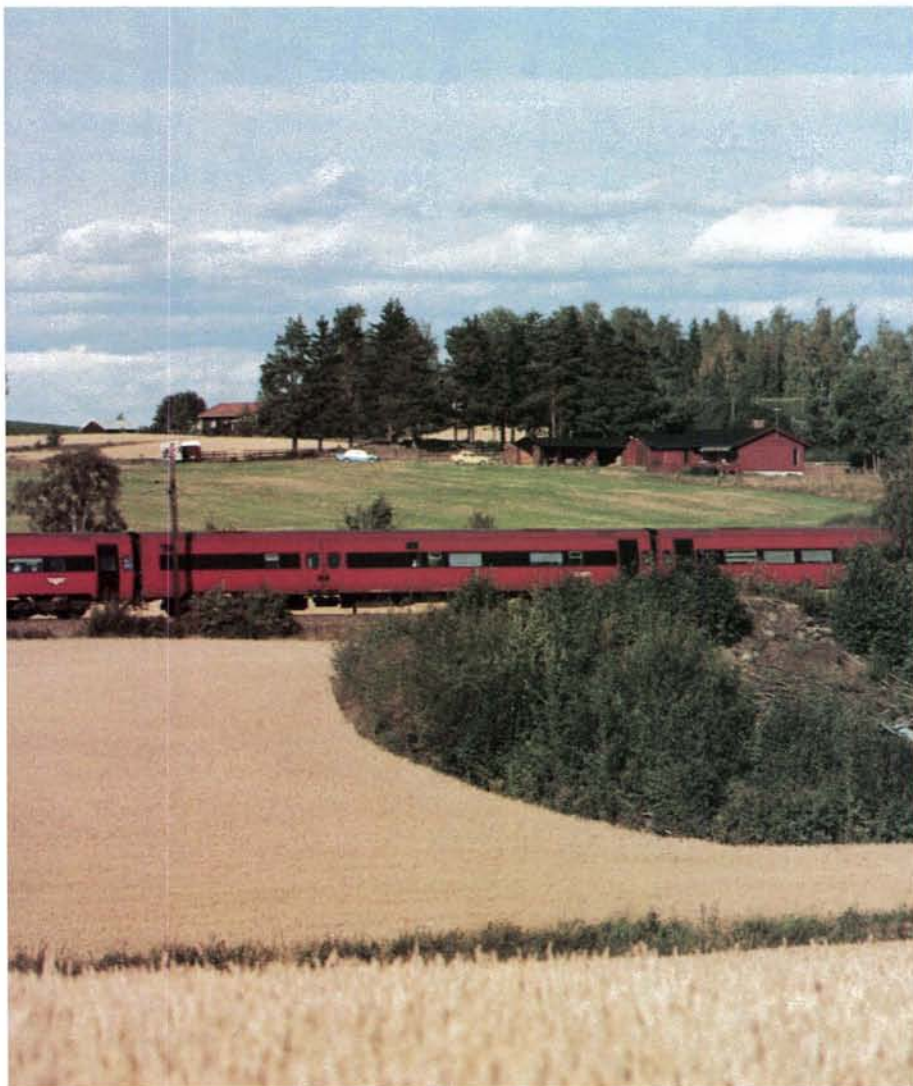
strengthen NSB's competitive position on the market. For many trains axle load has been increased from 18 to 20 tons, and we have introduced a new express parcels tariff offering reduced rates. New types of rolling stock have been put into service; a special grain train from East Norway to the county of Trøndelag has come into regular service, and we have established rapid piggy-back services from Oslo to Trondheim.

A new process, which over a few years will transform NSB's goods transport services, is now in progress. Using rail

carriage between major terminals and local distribution by road, NSB will offer door-to-door transport at agreed times and prices.

The first 14 of an order for 25 electric multiple coach units for suburban services were delivered in 1983. The remaining 11 are scheduled for delivery in 1984. NSB has also ordered 24 new express coaches, which will be delivered in 1985. 15 diesel-electric multiple coach units are now being built, to the same basic concept as the express train sets.





one innovation in this connection being the establishment of the «Crown Club» for travellers.

NSB's road traffic declined slightly in 1983. The result was a profit of about NOK 1 million. Measured in sales NSB's road services accounted for about 8% of Norway's total bus traffic, but received only 2.5% of the road passenger transport subsidy.

In 1982 the board of directors agreed on a statement concerning the Storting Report on «The situation of the railways and their possibilities for development in the 1980s». At the request of the Storting Communications Committee the board issued a supplementary statement in 1983, the text of which was adopted in a board meeting on 26 October.

The results achieved in 1983 could not have been attained without an extraordinary effort on the part of the railways' 16,900 employees. Adaptation on the cost side necessitated exceptional exertion in many fields. Our high level of safety and punctuality is the result of purposeful and wholehearted endeavour by all concerned. And in particular, employees' support for «NSB '83» and the creativity displayed in connection with this service programme reveal their commitment to and faith in the positive development of the railways. Taken as a whole, these factors bode well for our progress in 1984, and the directors wish to express their sincere thanks to all employees for their contribution to the results achieved in 1983.

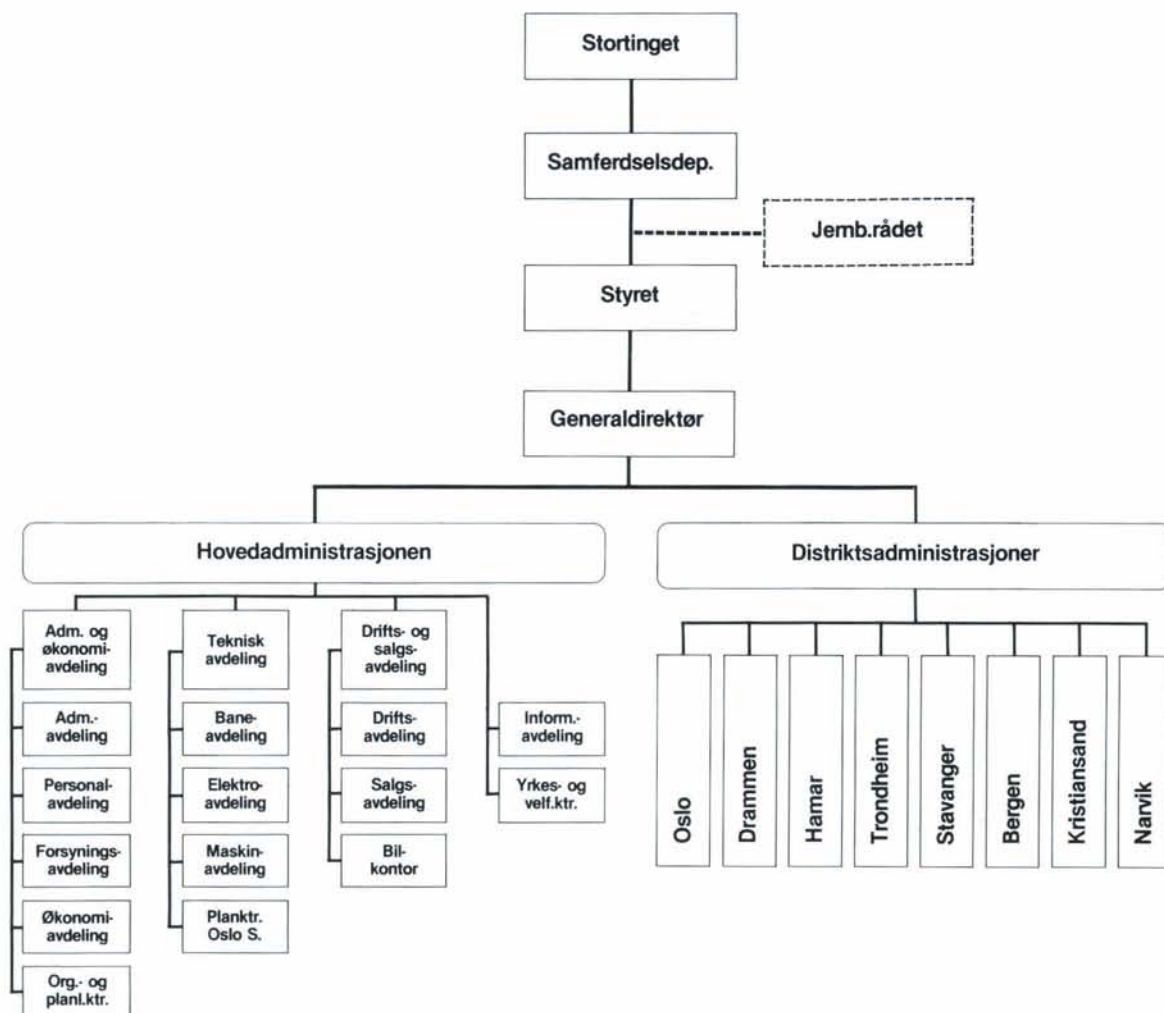
These units, which will be put into service on the Røros line and the southern part of the Nordland line, will be delivered successively from the summer of 1984.

Dovre line and the Kongsvinger line in the autumn of 1983 and will be introduced on the Ofoten and Østfold lines in 1984.

All railway activities are founded on the single basic requirement of safety. Our safety statistics for 1983 display favourable development, both in relation to the preceding year and as compared with the five-year period 1978-82. Remote control of signals and points has now been introduced on half of NSB's network. The automatic train stopping system (ATS) came into operation on the

NSB's travel agency chain, which now comprises 51 agencies, made a profit of about NOK 6 million in 1983. Since the new Norwegian Travel Agency Act came into force the number of agency licences has been considerably increased. This has led to a significant intensification of competition. In their marketing, the NSB travel agencies place particular emphasis on direct customer contact,

# Styret, jernbanerådet og organisasjonen



Styret for NSB er et kollegialt styre med besluttende myndighet. Styret har 6 medlemmer, alle oppnevnt av Kongen. To av medlemmene representerer NSB's personale. Funksjonstiden er fire år.

Ved kgl.res. av 18. desember 1981 ble følgende oppnevnt som medlemmer av Styret for NSB for perioden 1.1.1982-31.12.1985:

Redaktør Thorleif Løken, Ski, formann\*  
 Informasjonssjef Liv Torjusen, Stavanger, nestformann

Adm. direktør Ronald Bye, Oslo  
 Byrettsdommer Svein Aisaker, Nesttun  
 Verkstedarbeider Johs. Anthun, Bergen  
 Stasjonsbetjent Alf Myhre, Ridabu

## Jernbanerådet

er et kontrollerende og rådgivende organ for de interesser som knytter seg til jernbanedriften.

For perioden 1. januar 1982-31. desember 1985 er følgende oppnevnt som medlemmer av Jernbanerådet:

## Oppnevnt av Kongen:

1. Førsteamanuensis Bjørn Foss, Bærum, formann
2. Bestyrer Jakob Grava, Heistad, varaformann
3. Direktør Erland Steenberg, Hokksund
4. Sorenskriver Haakon Steen, Kristiansand
5. Ingeniør Rolf Aalerud, Furnes

## Oppnevnt av Stortinget:

1. Fylkesordfører Tore Haugen, Oppegård
2. Skolesjef Kari Vik Mariussen, Svolvær
3. Ordfører Einar Haatvedt, Rjukan
4. Kantinebestyrer Ragnhild Holsen, Bergen
5. Skolestyrer Ole Kr. Bjune, Narvik

## Oppnevnt av personalet:

1. Forbundsformann Sverre Kortvedt, Drammen
2. Forbundsformann Gunnar Tønder, Drøbak
3. Bygningsfører Odd Røren, Hokksund
4. Skiftekontrollør Harald Sjom, Konnerud
5. Oppsynsmann Hallvard Johansen, Oslo

\* Redaktør Løken avgikk ved døden 23.2.1984

Jernbanenettet

- Elektrisk drift
- Dieseldrift
- ..... Bare godstrafikk
- Distriktsadministrasjon
- Grensestasjon

