

NORGES STATSBANER



DRIFTSBERETNING
1957 - 58

Jernbaneverket
Bilfotobok

 Førerplassen i det nye norskbygde dieselskiftelokomotiv (Di. 2),
levert av Thunes mek. Værksted A.s, Oslo

NORGES STATSBANER

DRIFTSBERETNING

1. 7. 57 - 30. 6. 58

KIRSTES BOKTRYKKERI

OSLO 1959

Driftsberetningen 1957-58.

I denne driftsberetningen vil jeg gjerne først — istedenfor det vanlige forord — gi en kort oversikt over de viktigste trekk i det siste forløpne driftsåret.

Våre godstransporter viste svikt i 1957—58. Dette står i sammenheng med den konjunkturavslapning som fant sted. Målt i antall tonnkm gikk godstrafikken ekskl. malmtransportene på Ofotbanen ned med 9,4 % fra 1956—57 til 1957—58. Persontrafikken målt i antall personkm holdt seg derimot godt oppe, med en svak nedgang på 0,8 % fra forrige år.

Inntektene i 1957—58 gikk som følge av trafikksvikten ned med kr. 9,3 mill. (dvs. 2,2 %) sammenliknet med forrige år, og var kr. 17,9 mill. (dvs. 4,1 %) lavere enn hva det var regnet med i det vedtatte budsjett.

De løpende driftsutgifter til administrasjon, drift og vedlikehold gikk ned med kr. 2,8 mill. sammenliknet med forrige år, på tross av den ganske sterke lønnsstigning som fant sted. Lønnsforhøyelsene medførte en beregnet øking i løpende driftsutgifter i forhold til forrige år på ca. kr. 11 mill. *Det er første gang etter krigens at Statsbanene i sitt regnskap har hatt nedgang i driftsutgiftene fra et regnskapsår til det neste.* Dette er et resultat av den rasjonalisering som er i gang og den derav følgende innsparing av arbeidskraft.

Andre utgiftsposter som ikke inngår i de løpende driftsutgifter og som Statsbanene heller ikke kan innvirke på gjennom rasjonaliseringssarbeidet (hovedsakelig avsetting til fornyelsesfond og pensjonskassenes underskudd), økte imidlertid med kr. 13,5 mill. De samlede utgifter under driftsbudsjettet lå derfor kr. 10,7 mill. høyere enn i 1956—57.

Underskuddet på driftsen, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og inntektene, steg i 1957—58 med kr. 6,5 mill. til kr. 73,3 mill. sammenliknet med forrige år. Økingen skyldes utelukkende inntektsvikten, idet de løpende driftsutgifter som nevnt viste nedgang. Økingen i avsetting til fornyelsesfond og pensjonskassenes underskudd førte sammen med nedgangen i inntektene til at det totale regnskapsførte underskudd steg med ca. kr. 20 mill. til kr. 165,7 mill.

Den stadige pris- og lønnsstigning i de senere år gjør at regnskapstallene ikke viser resultatet av Statsbanenes bestrebeler for å få ned utgiftene.

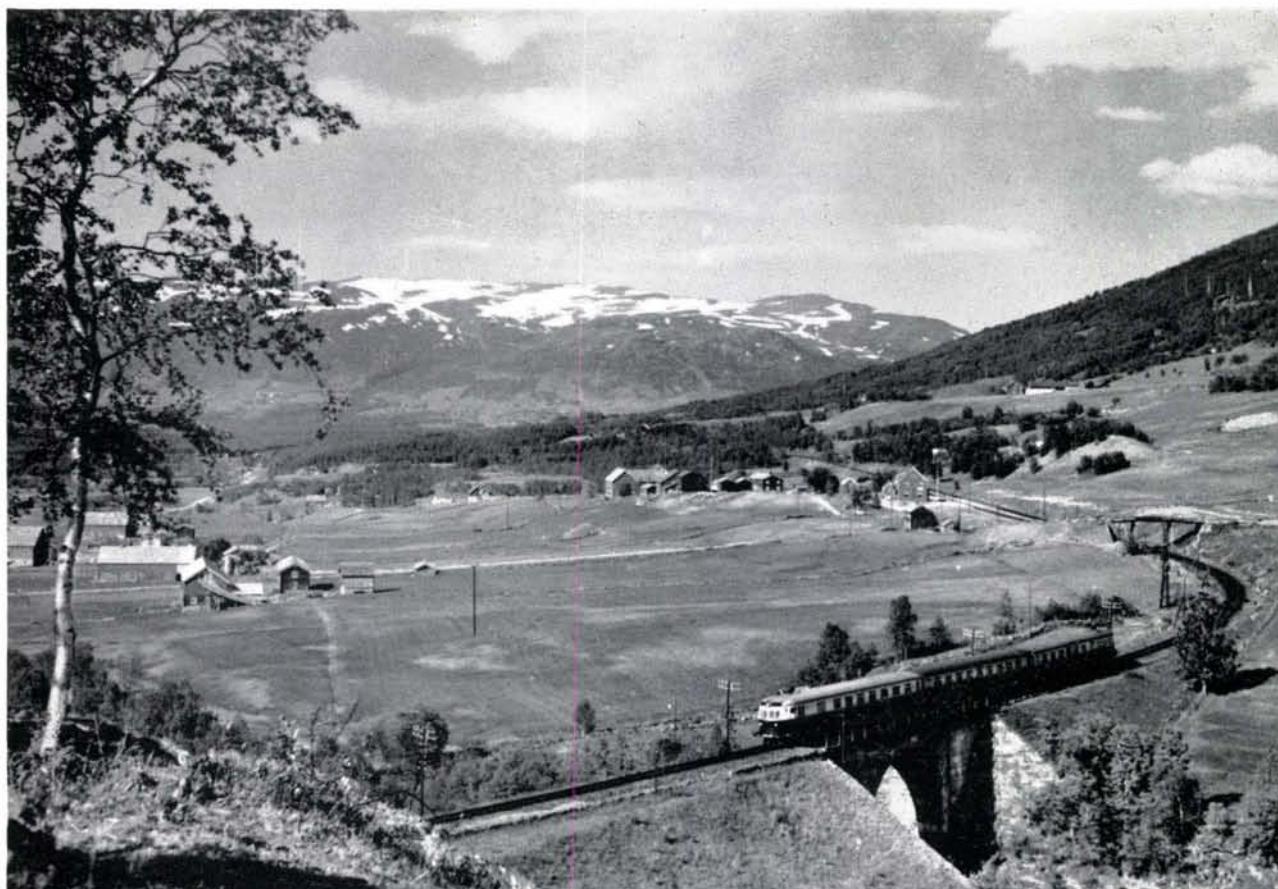
For å få en oversikt over den reelle utvikling i NSB's løpende driftsutgifter uten hensyn til lønns- og prisstigningen i de senere år, har vi omregnet de løpende driftsutgifter for årene 1953—54—1957—58 til fast pengeverdi. Denne beregning viser at når man forutsetter faste lønns- og prisforhold, har forbruket av arbeidskraft og materialer ved driften og dermed de reelle driftsutgifter gatt *jevnt nedover* siden 1953—54. I 1957—58 lå nivået på 91,7 % av 1953—54. Nedgangen skyldes først og fremst innsparing av arbeidskraft i takt med den pågående rasjonalisering.

Personalnedgangen i 1957—58 utgjorde for driftspersonalet totalt sett 838 mann og for jernbanedriften isolert 871 mann. Siden 1952—53, da driftspersonalantallet var på det høyeste, utgjør nedgangen i alt 2263 mann og for jernbanedriften isolert 2557 mann. Vi regner med at denne utviklingen vil fortsette omtrent i samme tempo i de nærmeste år fremover.

Vi gjorde i 1957—58 et stort skritt framover når det gjelder gjennomføringen av vårt «Vekk med dampen»-program. Samtlige av våre *hoved-tog* innenfor person- og godstrafikken går i dag enten med elektrisk eller diesel-trekkraft.

Som det vil være kjent, la Hovedstyret for Statsbanene i 1958 fram sin store *rasjonaliseringsplan*. Hovedtrekkene i planen vil være godt kjent bl. a. gjennom pressen. Jeg finner imidlertid grunn til å presisere et par viktige hovedpunkter i planen.

Det som pressen særlig har festet oppmerksomheten ved, er den investeringsplan som er satt fram av Hovedstyret. Investeringsplanens beløp på vel 2 milliarder kroner fordelt over en 10-års periode, er til dels blitt oppfattet dit hen at dette skulle tilsvare et investeringsnivå som lå meget høyt over hva Statsbanene tidligere har hatt. Investeringene i Hovedstyrets rasjonaliseringsplan er sikkert meget viktige, men det er andre trekk i planen som er like viktige, nemlig de avsnitt som handler om den plass jernbanen bør innta innenfor den samlede samferdsel og Hovedstyrets syn på jernbanen som en bedrift som bør ledes og bedømmes ut fra *bedriftsøkonomiske* prinsipper.



«Dovrekspressen» ved Driva st.

Skulle man ganske kort skissere rasjonaliseringsplanens hovedtrekk, vil jeg særlig peke på følgende:

Hovedstyret søker å klargjøre jernbanens stilling i samferdselen ut fra den strukturendring som har funnet sted i og med vegtrafikkens og flytrafikkens sterke framgang i de senere årtier. Det går klart fram av redegjørelsen at Statsbanene på ingen måte lenger kan betraktes som en monopolbedrift, men må få vilkar som gjør det mulig å drive på like fot med sine konkurrenter. I denne sammenheng kan jeg vise til de avsnitt i rasjonaliseringsplanen som tar for seg de store *ekstrabyrder* Statsbanene i dag må trekkes med sammenliknet med andre samferdselsmidler. Hovedstyret hevder at man i jernbanepolitikken må komme vekk fra den uforenlig målsetting mellom det å ta sosiale og rent næringspolitiske hensyn på den ene side og forretningsmessige hensyn på den annen side. Skal jernbaneledelsen være gjenstand for en vurdering som tar utgangspunkt i forutsetningen om forretningsmessige disposisjoner, må jernbanen befris fra en hel rekke byrder som den har fra gammelt av. Jeg viser for øvrig til den spesialartikkel som er tatt inn i driftsberetningen om dette emne (avsnitt 2. 7).

Såfremt det ikke fra de bestemmende myndigheters side blir gjort noe alvorlig for å gi Statsbanene jamstilling med de øvrige samferdselsmidler, vil det nyte lite at vi investerer og rasjonaliserer. Særbyrdene som hviler på Statsbanene, vil likevel gjøre en konkurranse med vegtrafikken og flyene uhyre vanskelig. Dette gjelder dessverre også for de transportytelser som ligger særlig godt til rette for Statsbanene teknisk-økonomisk sett.

Ut fra de ovenfor gitte hovedsynspunkter, er det at man må vurdere Hovedstyrets forslag om endringer i jernbanens driftsformer og om teknisk modernisering av NSB i den kommende 10-års periode.

Innhold

	Side
1. Banenettet	9
2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften	10
2. 1. Statsbanenes balansekonto	10
2. 2. Investert kapital i rullende materiell og i den del av de faste anlegg som er gjenstand for fornyelse	10
2. 3. Fornyelsessituasjonen ved Statsbanene	11
2. 4. Driftsresultatet	14
2. 5. Driftsinntekter	17
2. 6. Driftsutgifter	19
2. 7. Særbelastninger av jernbanen sammenliknet med andre samferdselsmidler	19
2. 8. Finans- eller pengesirkulasjon	25
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)	26
4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)	28
4. 1. Persontrafikk	28
4. 2. Godstrafikk	28
4. 3. Trafikkutviklingen	29
5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder	31
5. 1. Bane og bygg	31
5. 1. 1. Linjen	31
5. 1. 2. Arbeidssparende anleggsutstyr	31
5. 1. 3. Bruer	33
5. 1. 4. Tuneller	33
5. 1. 5. Snøydressing og flomskader	33
5. 1. 6. Bygninger	35
5. 2. Verksteder og rullende materiell	36
5. 2. 1. Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende materiell	36
5. 2. 2. Det rullende jernbanemateriell	36
5. 2. 3. Leveringer av rullende jernbanemateriell	39
5. 2. 4. Bestillinger av rullende jernbanemateriell	39
5. 3. Elektrotekniske anlegg	40
5. 3. 1. Elektriske baneanlegg	40
5. 3. 2. Sikringsanlegg	42
5. 3. 3. Svakstrømsanlegg	43
5. 3. 4. Sterkstrømsanlegg	44
5. 4. Drift og trafikk	45
5. 4. 1. Togordningen	45
5. 4. 2. Uhell og ulykkestilfelle	45
5. 4. 3. Takstpolitikken	46
5. 4. 4. Persontakstene	47
5. 4. 5. Godstakstene	48
5. 4. 6. Statsbanenes bildrift	48
5. 5. Administrasjon og personale	51
5. 5. 1. Personalpolitikken	51
5. 5. 2. Antall driftspersonale og lønnsutgifter til dette	51
5. 5. 3. Lønnsutviklingen	52
5. 5. 4. Pensjonister	54
5. 5. 5. Opplæring og undervisning	55
5. 5. 6. Sosiale goder	55
5. 5. 7. Sykefravær og yrkesskadestatistikk	56
5. 5. 8. Velferdssarbeidet	56
5. 6. Forråd	57
5. 6. 1. Innkjøps- og forrådsvirksomheten	57
5. 6. 2. Utvidelser og forbedringer	57
5. 6. 3. Produksjon	57
5. 6. 4. Forsynings- og prisforholdene	57
5. 6. 5. Materialbeholdningene	58
6. Spesielle tabelloppstillinger	61

Tabeller

	Side
1. Banenettet (distriktsvis fordeling)	9
2. Teknisk verdi pr. 1.1.58	11
3. Totaloversikter vedr. de økonomiske resultater	14
4. Underskuddet på driften i årene 1949–50—1957–58	16
5. Transportytelser pr. sysselsatt	17
6. Den reelle utvikling i NSB's løpende driftsutgifter	19
7. Trafikkutviklingen	29
8. Bestand av trekraftaggregater	36
9. Antall aksler for person- og godsvogner	38
10. Aldersfordeling og antall gods- og personvogner pr. 1.1.59	38
11. Omkomne reisende og tjenestemenn mv.	45
12. Driftsresultat ved Statsbanenes biltratedrift	49
13. Driftsresultat ved Statsbanenes godsutkjøringer og godsbilruter	50
14. Fast personale og stadig tjenestegjørende ekstrapersonale pr. 30.6.58 fordelt på tjenestetid og alder	52
15. Gjennomsnittlig antall sysselsatt i tiden 1949–50—1957–58	52
16. Lønnsutviklingen ved Statsbanene	54
17. Banenettet pr. 31.12.58 (spesifisert på banestrekninger (oversiktskart))	61
18. Gjenanskaffelsesverdi, nåverdi og fornyelsesunderskudd vedr. rullende jernbane-materiell og faste anlegg (gruppespesifikasjon)	63
19. Taps- og vinningskonto	64
20. Statsbanenes totale driftsinntekter	64
21. Statsbanenes totale driftsutgifter	65
22. Vognenes lop	67
23. Lokomotivers og motorvogners lop	67
24. Persontrafikken	67
25. Godstrafikk (målt i antall tonn)	67
26. Godstrafikk (målt i antall nettotonnm)	68
27. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods i vognlaster fordelt på varegrupper)	68
28. Utgifter til vedlikehold av bygninger	68
29. Faktisk forbruk av dieselolje, kull og elektrisk energi	69
30. Utgifter til vedlikehold av rullende materiell	69
31. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m.	69
32. Statsbanenes driftspersonale og lønn til dette fordelt på tjenestegrener	70
33. Totale lønnsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter	70
34. Antall tjenestemenn innenfor de forskjellige tjenestegrener som i de nærmeste 10 år vil fratres på grunn av oppnådd aldersgrense	71
35. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi)	71

Figurer

1. Kapitalstrukturen vedr. Statsbanenes varige hjelpemidler i bruk pr. 1.1.58	12
2. Økonomiske resultater i etterkrigstiden	14
3. Underskudd i prosent av utgifter	15
4. Statsbanenes totale driftsinntekter i 1957–58	18
5. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1957–58	20
6. Finans- og pengesirkulasjonen ved NSB i 1957–58	25
7. Vognenes lop målt i antall aksler	26
8. Antall togkm	26
9. Lokomotivers og motorvogners lop	27
10. Utviklingen i transportytelsene vedr. jernbane, bil og fly	29
11. Tonnm og personkm pr. sysselsatt og pr. km driftslengde	30
12. Utviklingen i elektrifiseringen av driftsbane	40
13. Antall omkomne og skadede ved uhell på planoverganger	45
14. Antall uhell i alt ved planoverganger	46
15. Totale lønnsutgifter fordelt på de viktigste lønnsarter	53

Generell merknad

Enkelte av de *statistiske* taloppgaver under hovedavsnittene 3, 4 og 6 vedrørende 1956–57 og 1957–58 er foreløpige. Man gjør videre oppmerksom på at oppgavene i tidligere publikasjoner over antall *personkm* f. o. m. 1955–56 er endret noe.



NSB er en forretningsmessig statsbedrift som ledes av Hovedstyret for Statsbanene.

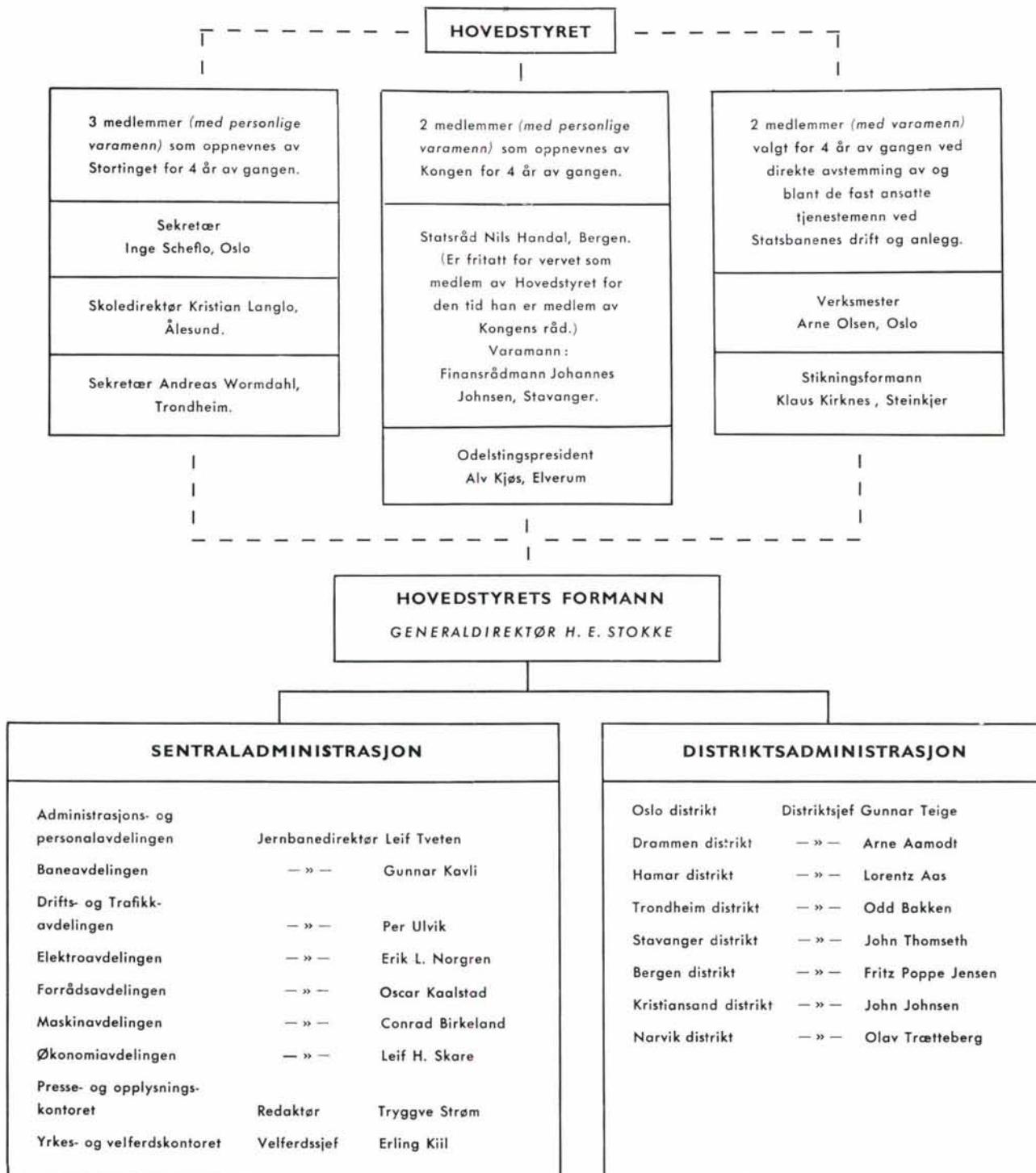
Ved Statsbanenes sentrale administrasjon (Hovedstyret for Statsbanene) er det 7 avdelinger som hver ledes av en jernbanedirektør.

Den daglige drift er underlagt distriktsjefene i de 8 jernbanedistrikter.

Av særskilte organer nevner en Personal- og pensjonsnemnda, hvis medlemmer består av Generaldirektøren, 2 representanter (med varamenn) for den sentrale jernbaneadministrasjon (oppnevnt av Kongen for 4 år), 2 representanter (med varamenn) for personalet (oppnevnt av Kongen for 4 år blant det dobbelte antall kandidater, utpekt ved direkte avstemming av og blant de fast ansatte tjenestemenn). — Personal- og pensjonsnemnda behandler saker angående ansettelse, forflytning og oppsigelse av personalet, disiplinaersaker samt saker angående innvilgning av avskjed, tilståelse av pensjon m. v.

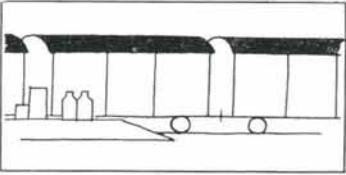
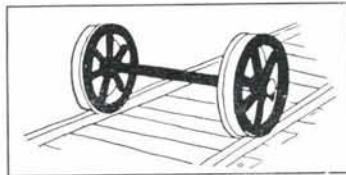
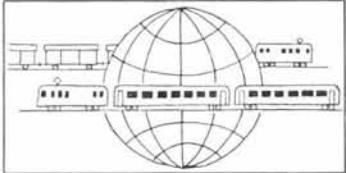
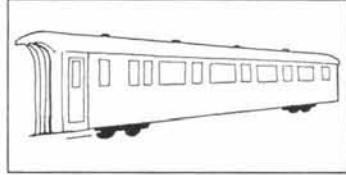
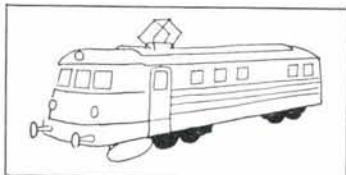
Hovedstyret for Statsbanene er, hva den konstitusjonelle kontroll angår, underlagt Det Kgl. Samferdselsdepartement. Bevilgninger til drift og anlegg gis for de enkelte driftsår av Stortinget, som også er tillagt den avgjørende myndighet på en rekke andre viktige forvaltningsmessige områder.

Innehavere av de forskjellige stillinger og verv ved den sentrale og lokale ledelse pr. 31.12.58





Norges Statsbaner i tall



		1956—57	1957—58
DRIFTSLENGDE¹			
Total	km	4 411	4 380
Normalsporet	km	4 296	4 201
Smalsporet	km	115	115
Dobbeltsporet (normalsporet)	km	64	64
Elektrifisert	km	1 367	1 450

		1956—57	1957—58
SPORLENGDE¹			
Hovedspor	km	4 492	4 456
Sidespor	km	1 087	1 090

		1956—57	1957—58
PERSONALE			
Jernbanedriften (gjennomsnittlig antall)		26 046	25 175
Bildriften (gjennomsnittlig antall)		748	781

		1956—57	1957—58
EKSPEDISJONSSTEDER¹			
Stasjoner	antall	513	494
Stoppesteder	antall	112	95
Holdeplasser	antall	819	851

		1956—57	1957—58
TREKKRAFTMATERIELL (normalsporet)¹			
Damplokomotiver	antall	374	336
Elektriske lokomotiver	antall	125	135
Diesellokomotiver	antall	10	23
Elektriske motorvogner	antall	86	92
Forbrenningsmotorvogner	antall	88	86

		1956—57	1957—58
VOGNMATERIELL (normalsporet)¹			
Person-, post- og konduktørvogner (antall aksler) ..		4 612	4 674
Godsvogner, ekskl. vogner til internt bruk (ant. aksler)		25 621	25 515

		1956—57	1957—58
TOGKILOMETER (i millioner)			
Hurtigtog, person tog og forstadstog		23,7	23,9
Blandet tog og godstog (ekskl. malmtog)		8,6	8,5

		1956—57	1957—58
VOGNAKSELEKILOMETER (i millioner)			
Person-, post- og kond.vogner (normalt og smalt spor)		305	307
Godsvogner, normalt og smalt spor (ekskl. malm- vogner Ofotbanen)		363	361
Malmvogner, Ofotbanen		72,1	69,4

		1956—57	1957—58
PERSONTRAFIKK			
Antall reiser	mill.	42,4	41,9
Personkilometer	mill.	1 734	1 720
Personkm (basis 1949-50 = 100)		114	113
Personkm pr. km driftslengde	tusen	393	393
Gjennomsnittlig reiselengde	km	40,9	41,1

		1956—57	1957—58
GODSTRAFIKK			
Antall tonn (inkl. malm Ofotbanen)	tusen	16 338	15 681
Antall tonn malm, Ofotbanen	tusen	10 644	10 472
Tonnm ²	mill.	1 100	997
Tonnm ² (basis 1949—50 = 100) ²		105	95
Tonnm ² pr. km driftslengde ²	tusen	249	228

¹ Pr. 30. juni.

² Ekskl. malm Ofotbanen.

1. Banenettet

Statsbanenes driftslengde har ikke undergått noen særlige endringer siden 1949–50 og ligger i dag på ca. 4400 km. Derimot har den elektrifiserte driftslengde økt vesentlig i tidsrommet 1949–50–1957–58, fra 911 km pr. 30.6.50 til 1450 km pr. 30.6.58. Veksten i den elektrifiserte driftslengden har gått jevnt framover i hele perioden 1949–50–1957–58.

Det har i gjennomsnitt blitt elektrifisert ca. 58 km pr. år for hele perioden. En annen sak er at Statsbanene kunne ha klart å elektrifisere ca. 100 km pr. år i omhandlede tidsrom, såfremt de nødvendige bevilgninger var blitt stilt til disposisjon. Pr. 30.6.58 utgjorde den elektrifiserte driftslengde ca. 33 % av Statsbanenes samlede driftslengde. Man kan regne

Tabell nr. 1. Banenettet (distriktsvis fordeling).

	Talt	Driftslengde			Elektrifisert	
		Herav				
		Normalt enkeltspor	Normalt dobbeltspor	Smalt spor		
Oslo distrikt	km 885	km 783	km 45	km 57	km 431	
Drammen distrikt	613	594	19	–	422	
Hamar distrikt	610	610	–	–	58	
Trondheim distrikt	1 168	1 168	–	–	–	
Stavanger distrikt	160	160	–	–	131	
Bergen distrikt	449	449	–	–	154	
Kristiansand distrikt	488	430	–	58	291	
Narvik distrikt	42	42	–	–	42	
Sum NSB	4 415	4 236	64	115	1 529	

med at ca. 60 % av den samlede trafikk ekskl. Ofotbanen i dag avvikles med elektrisk trekraft.

Statsbanenes samlede driftslengde pr. 31.12.58 var 4415 km. I tabell nr. 1 har man gitt en oversikt over driftslengden fordelt på de enkelte jernbanedistrikter. Ønsker man en fullstendig oversikt over Statsbanenes enkelte banestrekninger, viser man i denne sammenheng til tabell nr. 17, side 61. Tabellen er supplert med et oversiktskart.

I tidsrommet 30.6.57–31.12.58 har driftslengden undergått følgende endringer:

Jernbanedriften på sidelinjene Hen—Sperillen (24 km) og Jaren—Røykenvik (7 km) ble nedlagt fra henholdsvis 1.8. og 11.11.57. Fra 19.1.58 er persontrafikken på linjen Vikersund—Krøderen (26 km) nedlagt. Fra 9.11.58 er det dobbeltsporet trafikk på strekningen Sandvika—Billingstad (4 km). Strekningen Saltdal—Fauske (39 km) av Nordlandsbanen ble åpnet for drift 1.12.58.

Man nevner videre strekninger som i samme tidsrom er åpnet for elektrisk drift, nemlig strekningene Skoppum—Horten og Tønsberg—Drammen av Vestfoldbanen samt Østfoldbanens østre linje (dvs. strekningen Ski—Mysen—Hafslund (Sarpsborg), 79 km). Åpningen fant sted henholdsvis 11.12.57, 1.12.57 og 5.12.58.

Statsbanenes virksomhetsområde omfatter foruten den ordinære jernbanedrift, også bildrift og anleggdrift (bygging av nye baner og større omlegninger). Sistnevnte område omfattes ikke av redegjørelsen i denne driftsberetning.



Slitasjemaling av skinnene. →

2. Driftsøkonomiske oppgaver og resultater samt investeringer ved driften

2. 1. Statsbanenes balansekontos

Nedenfor er inntatt en oversikt over hovedpostene i Statsbanenes balansekontos pr. 30.6.58.

En gjør oppmerksom på at beløpene for faste anlegg og materiell samt statens kapital bare gir

opplysning om den totale akkumulerte sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt *forskjellig* kjøpekraft.

Eiendeler (hele 1000 kr.):

Jernbauer i drift:

Grunn	51 092	
Faste anlegg	1 386 329	
Anlegg for elektrisk drift	117 845	
Rullende materiell:		
Elektriske lokomotiver	75 833	
Rullende materiell for øvrig	302 367	378 200
Telegraf og telefon	16 989	
Verksteder og verkstedmaskiner	57 956	2 008 411
Ennå ikke åpnede baner	541 688	
Bilruter, godsutkjøringer og godsbilruter	20 747	
Statsbanenes biltransport, Oslo	1 299	
Dampskipet «Bruse»	—	
Eiendommer overtatt ved Hovedbanens innløsning ..	1 525	
Sagbruk, impregnéringsverk, oljetanker	1 331	
Materialforråd:		
Driftsbanene	171 784	
Elektrifiseringsanleggene	2 500	174 284
Kassebeholdninger:		
Driftsbanene	1 022	
Anleggene	522	1 544
I banker og postgiro:		
Driftsbanene	35 677	
Anleggene	1 771	37 448
Aksjer og verdipapirer	2 556	
Utestående hos stasjonene	6 503	
Diverse debitorer	5 393	
	2 802 729	

Forpliktelser (hele 1000 kr.):

Bratsbergbanens fonds mv.	760	
De forskjellige pensjonskassers og syke- kassers samt hjelpekassers innestående:		
Statsbanenes pensjonskasse	1 245	
Hovedbanens pensjonskasse	1 255	
Statsbanenes hjelpekasse	686	
Sykekassene	1 152	4 338
Diverse kreditorer	—	315
Fornyelsesfondet:		
Fast fond	4 481	
Udisponert fond	714	
Disponert, men uanvendt fond	1 730	6 925
Statens faste kapital:		
Kapital i anlegg	2 517 942	
Materialfond for driften	63 339	
Materialfond for elektrifiseringsanleggene	2 500	
Andre fonds	—	
Beredskapstiltak, Betalt av Forsvarsdepart- tementet, kap. 1173	37 900	
Sesongutjamningsarbeider, Betalt av Kom- munal- og arbeidsdept., kap. 402	2 940	
Beredskapstiltak, Lagring av materiell, kap. 1192	15 285	2 639 906
I mellomregning med statskassen	151 115	
	2 802 729	

2. 2. Investert kapital i rullende jernbanemateriell og i den del av de faste anlegg som er gjenstand for fornyelse

Det er av stor betydning for den ansvarlige ledelsc å ha detaljkjennskap til *kapitalstrukturen* ved Statsbanene. Statsbanenes balansekontos ovenfor gir en del opplysninger i så henseende, men det hefter til dels store mangler ved de talloppgavene vedrørende verdien av Statsbanenes varige hjelpemidler som framgår av denne. For hovedgruppene gir tallene her bare opplysning om den totale oppsamlede (akkumulerte) sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt forskjellig kjøpe-

kraft. Det forhold at det heller aldri er blitt foretatt ordinære avskrivninger eller andre verdikorrigeringer (f. eks. ved utrangering) av de bokførte verdier under de forskjellige grupper av varige hjelpemidler, bidrar også til at det er umulig ad denne veg å få oversikt over de verdier Statsbanene forvalter.

På tilsvarende måte var en også tidligere uten kjennskap til *aldersoppbyggingen* for de enkelte grupper av varige hjelpemidler samt hva *verdiforringelsen* (så vel den totale som den årlige) beløp

Tabell nr. 2. Teknisk verdi pr. 1.1.58¹ (se også tabell nr. 18, side 63).

Grupper av varige hjelpeidler i bruk	Regulert gjenanskaffelsesverdi		Nåverdi		Fornyelsesunderskudd 1000 kr.	Fornyelsesunderskudd i pst. av gjenanskaffelsesverdi
	Belop 1000 kr.	Pst.	Belop 1000 kr.	Pst.		
Trekraft	476 285	16,4	193 207	16,5	63 732	13,4
Vogner	536 153	18,4	205 696	17,6	151 323	28,2
Bruer av stål	271 058	9,3	132 728	11,4	7 151	2,6
Skinner og veksler	605 742	20,8	162 207	13,9	220 509	36,4
Stasjonsbygninger mv.	399 263	13,7	139 419	11,9	111 102	27,8
Sikrings- og svakstrømsanlegg	115 271	4,0	63 818	5,5	-	-
Elektriske baneanlegg	184 173	6,4	148 199	12,7	-	-
Verksteder og verkstedmaskiner ..	182 780	6,3	65 898	5,6	25 129	13,7
Diverse (herunder eiendommer og vokterboliger)	136 116	4,7	57 481	4,9	21 580	15,9
Total	2 906 841	100,0	1 168 653	100,0	600 526	20,7

seg til. Tallene for den virkelige verdiforringelse har det særlig betydning å kjenne når en vil vurdere i hvilken grad de årlige fornyelsesavsettinger (bevilninger) er tilstrekkelige. Er de årlige fornyelsesavsettinger mindre enn den tilsvarende verdiforringelsen, gir dette uttrykk for en årlig *kapitalfortæringer* som det er av stor betydning å kjenne størrelsen av. Som følge av utilstrekkelige bevilgninger til fornyelse gjennom en årrekke var en lenge klar over at en slik kapitalfortæringer med derav følgende nedsetting av kapasiteten forelå ved Statsbanene. Størrelsen av dette *fornyelsesunderskudd* vurdert etter kronens aktuelle kjøpekraft samt dets fordeling på de enkelte grupper av varige hjelpeidler var det derimot tidligere ikke mulig å fastslå.

På grunnlag av disse opplysninger angående Statsbanenes balansekontor kan det uten videre slås fast at det nåværende tall for statens kapital, ca. 2,6 milliarder kroner, ikke gir noe bilde av kapitalens virkelige størrelsesorden. Ikke desto mindre har de nominelle kronebeløp som framgår av balansekontor, vært nyttet som beregningsgrunnlag for fornyelsesavsettingene helt siden den første bevilgning ble gitt til fornyelsesfondet i 1915—16. I tiden 1915—16—1932—33 skjedde avsetningene i overensstemmelse med regler vedtatt av Stortinget i 1914 og senere på grunnlag av de regler Stortinget vedtok i 1933 (jfr. St.prp. nr. 68 for 1932 samt budsjettinnst. SIB 1933).

For å få en oversikt over stillingen med hensyn til fornyelse og for å få utarbeidet nye, formålstjenlige fornyelsesregler tok Hovedstyret ved års skiftet 1949—50 opp fornyelsesproblemet til utredning i hele sin bredde.

Pr. 1. januar 1950 ble det på grunnlag av en detaljert instruks foretatt en omfattende telling og vurdering av alle varige hjelpeidler ved Statsbanene. De utfylte tellingsskjemaer ble oversendt Hovedstyret i løpet av sommeren og høsten 1950. Primærmaterialet ble her gjort til gjenstand for en nøyaktig kontroll og bearbeiding. Resultatet av tellingen ble

¹ Tallmaterialet vedr. tabell nr. 2 er hentet fra hullkortkartoteket for teknisk verdi av Statsbanenes varige hjelpeidler ved jernbane- og eiendomsdriften, og er framstilt grafisk i fig. nr. 1.

offentliggjort gjennom publikasjonen «Våre jernbaners fornyelsesproblemer» og i St.prp. nr. 1 1952, Statsbanenes drift, side 31—41.

Takket være dette har det lykkes Statsbanene å få en nyttig oversikt når det gjelder kapitalstrukturen for varige hjelpeidler i bruk og som er gjenstand for fornyelse fra tid til annen. Tellingsresultatene er blitt ajourført ved årlige korreksjoner for avgang og tilgang av varige hjelpeidler.

Et grovt sammendrag av det man nå vet om hjelpeidlene «tilstand», framgår av tabell nr. 2. Man opererer her med følgende uttrykk som bør presiseres nærmere, nemlig:

Aktuell gjenanskaffelsesverdi, dvs. den anskaffelsespris man nå må regne med for å kunne erstatte et forhåndenværrende hjelpeidler med et tilsvarende nytt.

Nåverdien defineres som aktuell gjenanskaffelsesverdi \div beregnet verdiforringelse (dvs. verdien av hjelpeidlene i deres nåværende tilstand).

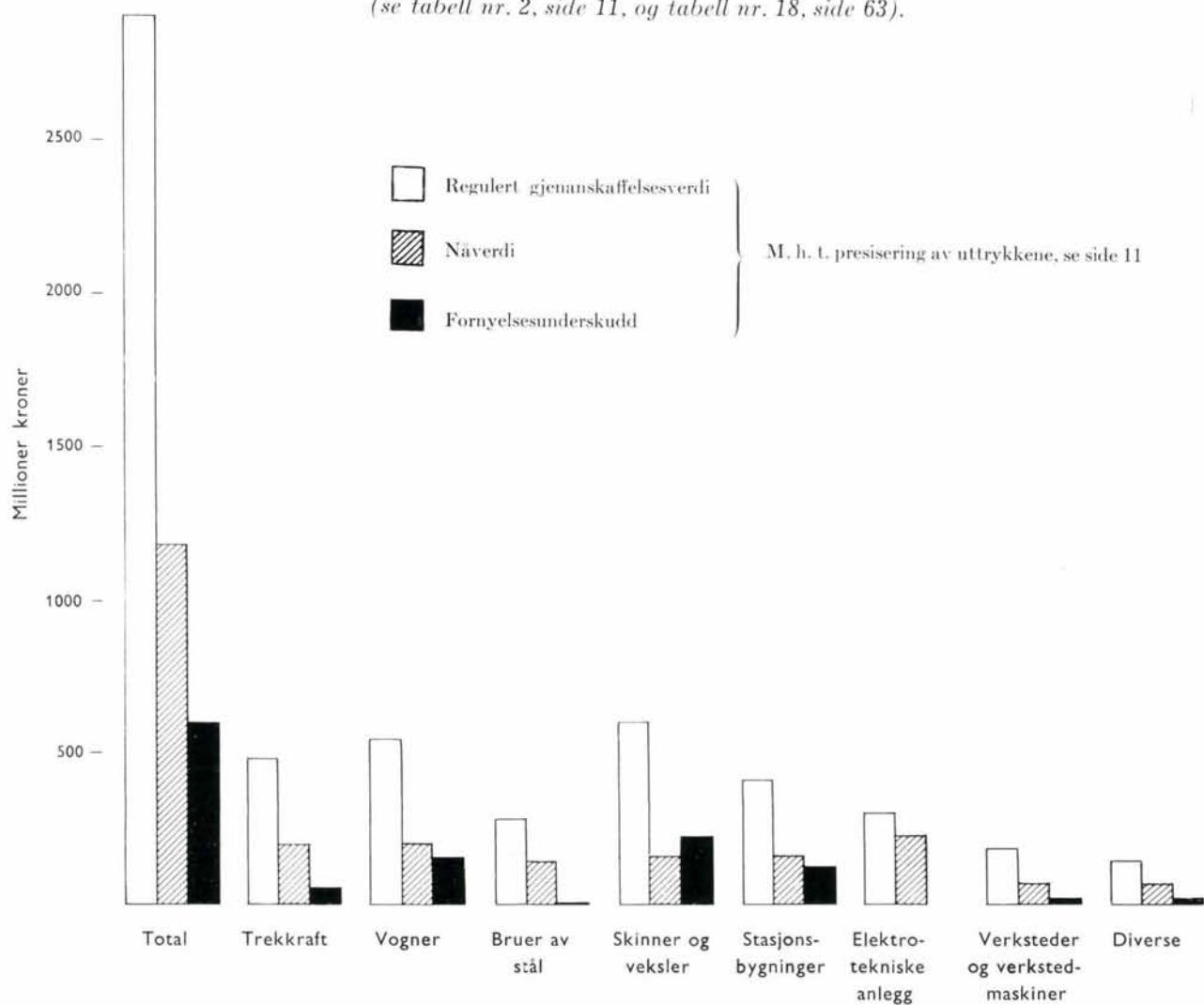
Fornyelsesunderskudd, dvs. aktuell gjenanskaffelsesverdi av varige hjelpeidler som har nådd eller overskredet sin normale levetid (dvs. overårige anlegg og materiell som burde ha vært utrangert).

2. 3. Fornyelsessituasjonen ved Statsbanene

Hovedstyret har til stadighet pekt på at fornyelsesunderskuddet og kapitalknappheten er av de mest aktuelle problemer for NSB.

Fornyelsene har til formål å opprettholde den kapasitet eller tjenesteytende evne som driftsbanene opprinnelig var utstyrt med. Hva som går ut over dette, og som altså medfører at driftsbanene gis en større kapasitet eller effektivitet enn tidligere ved utvidelse eller teknisk forbedring, anses som kapitalutgift (nyinvestering) og er derfor fornyelsesfondet uvedkommende. Kapitalutgiftene er begrunnet i nødvendigheten av å bringe driftsbanene opp til en standard som mest mulig tilsvarer det foreliggende transportbehov og dagens transporttekniske krav. At en stor del av Statsbanenes driftsunderskudd kan

*Fig. nr. 1. Kapitalstrukturen for Statsbanenes varige hjelpe midler i bruk¹ pr. 1.1.58
(se tabell nr. 2, side 11, og tabell nr. 18, side 63).*



¹ NB! Omfatter utelukkende varige hjelpe midler ved jernbanedriften og eiendomsdriften som er gjenstand for fornyelse. Tuneller, stein- og betongbruer, grunn, planering osv. er således ikke tatt med. Sviller og ballast (dvs. grus og pukk i skinnegangen) er heller ikke med, da fornyelsen av disse finansieres på det løpende driftsutgiftsbudsjett (dvs. utenom fornyelsesfondet).

tilskrives manglende fornyelsesavsetninger opp gjennom tidene, er tidligere blitt påvist av Hovedstyret.

Denne utvikling med hensyn til fornyelsene har funnet et pregnant uttrykk i det eksisterende *fornyelsesunderskudd* ved NSB. Fornyelsesunderskuddet (definert som aktuell gjennomskaffelsesverdi av de varige hjelpe midler som har nådd eller overskredet sin normale brukstid) ved jernbanedriften utgjorde pr. 1.1.51 ca. kr. 325 mill. (av daværende kjøpekraft). Det tilsvarende beløp er pr. 1.1.58 beregnet til ca. kr. 600,5 mill. (Se tabell nr. 2.) Økingen skyldes særlig prisstigningen og videre at større grupper av varige hjelpe midler i alder har passert sin normale

brukstid uten at utrangering og fornyelse har funnet sted. Se i denne sammenheng fig. nr. 1.

Bortsett fra driftsårene 1952—53 og 1953—54 har avsettingene til fornyelsesfond vært helt utilstrekkelig til å kunne oppveie den løpende verdiforringelse på Statsbanenes faste anlegg og rullende materiell. Jernbanen ligger imidlertid med hensyn til *finansieringen* særlig ugunstig an, idet den når det gjelder investeringsmidler, utelukkende er henvist til de bevilgninger høyere myndighet kan gi innenfor en på forhånd fastlagt total investeringsramme. Dette har eksempelvis ført til at fornyelsesposten på driftsbudsjettet i meget stor utstrekning er blitt brukt til å

regulere det budsjetterte underskuddet, slik at det ikke skulle overstige det beløp statsmyndighetene fant å kunne dekke på statsbudsjettet. Denne politikk har hatt meget stor skadevirkning for jernbanen. På flere av våre hovedlinjer er man oppe i en prekær situasjon når det gjelder skinnefornyelser, og vognparken er utidmessig og kostbar i vedlikehold. Det sier seg selv at før Statsbanenes faste anlegg og rullende materiell er bragt opp på et tilfredsstillende teknisk-økonomisk nivå, vil Statsbanene ha et meget alvorlig handicap i konkurransen med en til dels meget moderne bilpark. Skal man fortsatt få utilstrekkelige fornyelsesavsetninger, vil jernbanen sakke ytterligere akterut i denne konkurransen.

Hvis statsmyndighetene vil gå inn for å opprettholde jernbanen som en effektivt arbeidende del av landets transportapparat, må man også være villig til å satse den kapital som er nødvendig for at jernbanen skal kunne fylle de krav som må stilles til en moderne konkurransedyktig jernbanedrift.

De av Hovedstyret etter krigen foreslår bevilgninger til fornyelser samt utvidelser og forbedringer ved jernbane- og bildriften og de faktisk bevilgede beløp framgår av følgende oversikt:

	Avsetn. til fornyelsefondet		Driftens kapitalbudsjett	
	Hst.'s forslag Mill. kr.	Bevilget Mill. kr.	Hst.'s forslag Mill. kr.	Bevilget Mill. kr.
1945—46	12,071	12,071	11,049	7,243
1946—47	20,442	15,442	20,622	16,622
1947—48	21,286	21,286	20,908	10,583
1948—49	21,800	15,000	23,571	14,852
1949—50	38,500	15,500	24,131	15,031
1950—51	38,622	23,622	25,793	16,800
1951—52	50,057	34,457	24,473	21,023
1952—53	52,339	42,339	29,424	32,124
1953—54	64,945	54,945	35,278	26,000
1954—55	60,332	41,842	45,596	26,000
1955—56	61,476	44,493	58,916	24,165
1956—57	65,389	45,606	35,785	47,562 ¹⁾
1957—58	67,182	51,452	122,018	42,483
Sum	574,441	418,055	477,564	300,488

¹⁾ Inkl. kr. 19,6 mill. bevilget under kap. 1201 E til diesel-lok.

Oversikten viser at differansen mellom Hovedstyrets nøkterne forslag og de faktisk gitte bevilgningene i 13-års perioden 1945—46—1957—58 utgjør ca. kr. 156,4 mill. for fornyelsesfondet og ca. kr. 177,1 mill. for driftens kapitalbudsjett.



Parti av linjen ved Kleivevann på Bergensbanen.

2. 4. Driftsresultatet

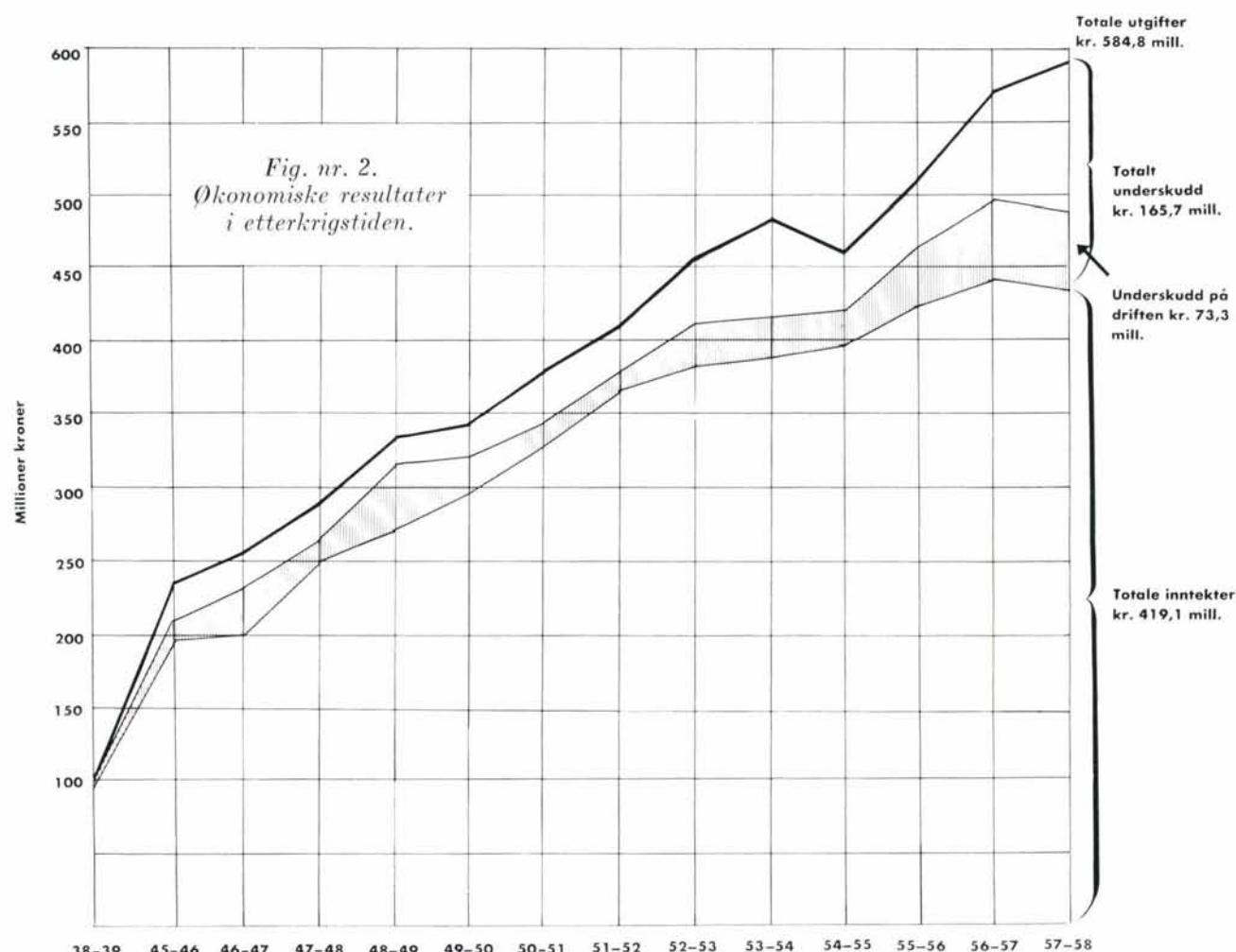
2. 4. 1. Totaloversikter

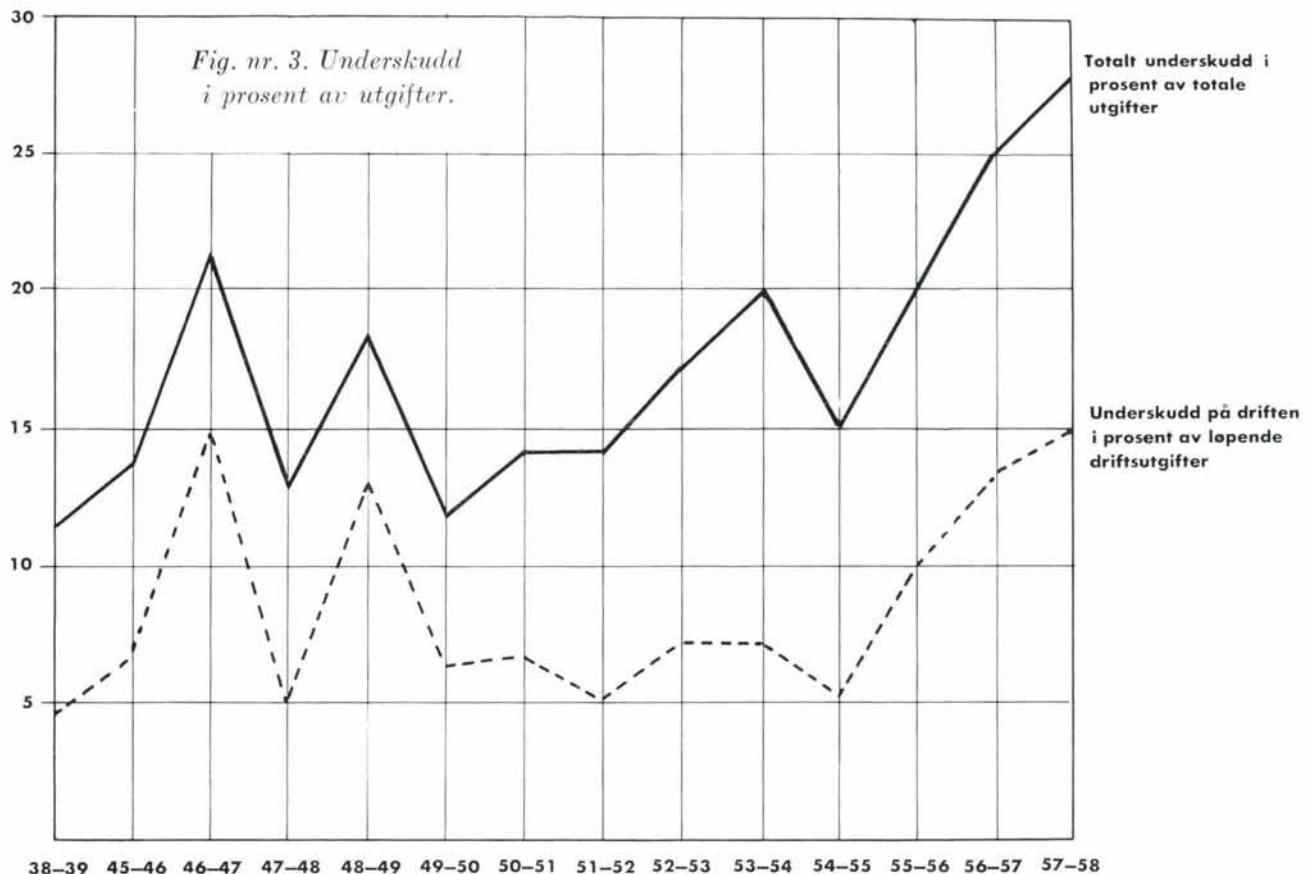
I tabell nr. 3 er det gitt en totaloversikt over de økonomiske resultater i 1949—50, 1956—57 og 1957—58. Ønsker man en oversikt over hovedpostene på taps- og vinningskontoen for 1957—58 vises det

til tabell nr. 19, side 64. I fig. nr. 2 og 3 har man framstilt grafisk de økonomiske driftsresultater i etterkrigstiden. Man gjør spesielt oppmerksom på at figurene er utarbeidet på grunnlag av løpende nominelle kroner ifølge regnskapet.

Tabell nr. 3. Totaloversikt over de økonomiske resultater.

	Regnskap 1949—50	Regnskap 1956—57	Vedtatt budsjett 1957—58	Regnskap 1957—58
Sum driftsinntekter i alt	Mill. kr.	292,8	428,4	437,0
Sum løpende driftsutgifter (dvs. administrasjon, drift og vedlikehold)	* *	312,8	495,2	510,2
Underskudd på driften	Mill. kr.	20,0	66,8	73,2
Avsetting til fornyelsesfond	Mill. kr.	15,5	46,0	51,5
Pensjonskassenes underskudd	* *	1,8	32,9	28,6
Diverse (gjenoppbyggingsutgifter o. a.)	* *	3,5	—	—
Prisdifferansekonton vedrørende materialbeholdningen ..	* *	—	—	0,4
Totalt underskudd	Mill. kr.	40,8	145,7	153,3
				165,7





2.4.2. Totalt regnskapsresultat siste driftsår sammenliknet med foregående driftsår

En sammenlikning av resultatet for siste driftsår 1957—58 med forrige driftsår 1956—57 gir dette bilde av utviklingen:

Driftsinntektene er gått ned med kr. 9,3 mill., fra kr. 428,4 mill. til kr. 419,1 mill. Utgiftene er økt fra kr. 574,1 mill. i 1956—57 til kr. 584,8 mill. i 1957—58, en øking på kr. 10,7 mill. Økningen i det totale regnskapsførte underskudd utgjør med andre ord ca. kr. 20 mill. Det totale underskudd gikk nemlig opp fra kr. 145,7 mill. i 1956—57 til kr. 165,7 mill. i 1957—58. Denne øking fordeler seg slik:

	Mill. kr.
Driftsinntektene viser en nedgang på	9,3
Driftsutgiftene under kap. 1101, postene 1 og 2, viser en nedgang (–) på	2,8
Avsetting til fornyelsesfond viser en stigning på	5,8
Pensjonskassenes underskudd viser stigning på	7,3
Prisdifferansekontos vedrørende materialbeholdningen viser en stigning på	0,4
Øking i alt vedrørende totalt underskudd	20,0

Regnskapet for 1957—58 viser for første gang i etterkrigstiden nedgang i de løpende driftsutgifter (kap. 1101, postene 1 og 2) sammenliknet med foregående termin.

Terminen 1957—58 var kjennetegnet av sviktende etterspørsel, særlig i godstrafikken. Inntektssvikten skyldes konjunkturturbakeslaget med avsetningsvansker for næringslivet.

Det har vært fortsatt stigning i lønnssatsene til driftspersonalet. Således steg Statsbanenes lønnsindeks (med basis 1952 = 100) fra 134,8 i 3. kvartal 1957 til 139,0 i 2. kvartal 1958. Derimot viser Statsbanenes prisindeks for materialer mv. (med basis 1952 = 100) en betydelig nedgang og var for de to nevnte kvarterene henholdsvis 117,7 og 95,8.

Nærmere enkelheter om personalantallet og utbetalte lønninger finner man i avsnitt 5.5.2. Personalnedgangen i 1957—58 utgjorde for driftspersonalet totalt sett 838 mann og for jernbanedriften isolert 871 mann. Nedgangen siden 1952—53, da driftspersonalantallet var på det høyeste, utgjør i alt 2363 mann eller 8,3 %. Denne totale reduksjonen av personalstyrken fordeler seg med en nedgang på 2557 mann for jernbanedriften og en oppgang på 194 mann for bildriften. Den nevnte oppgang i personalantallet ved bildriften skyldes utvidelser av ruteområdet.

På tross av den relativt store nedgang i personalantallet i 1957—58 viser lønnsutgiftene likevel en øking sammenliknet med foregående år på kr. 6,2 mill. (jfr. tabell nr. 33, side 70). Dette skyldes i alt vesentlig lønnstillegget pr. 1.1.58 og bestemmelsene om avansementstillegg fra 1.1.57, som bare virket i et halvt år i 1956—57.

Personalreduksjonen i 1957—58 sammen med nedgangen i utgifter til kull og andre forbrukssaker, har som nevnt medført at NSB for første gang i etterkrigstiden regnskapsmessig har hatt nedgang i de løpende driftsutgifter fra en termin til den neste. Denne nedgang i de løpende driftsutgifter har vel

Tabell nr. 4. Underskudd på driften i årene 1949–50—1957–58.

Regnskaps-termin	Kol. 1	Kol. 2	Kol. 3	Kol. 4
	Sum inntekter	Lopende drifts- utgifter (kap. 1101, post 1 og 2, Drift og vedlikehold)	Underskudd på driften kol. 1 - kol. 2	Underskudd på driften i % av lopende drifts- utgifter kol. 3 kol. 2 × 100
	Mill.kr.	Mill.kr.	Mill.kr.	
1949—50	292,8	312,8	÷ 20,0	6,4
1950—51	318,1	341,6	÷ 23,5	6,9
1951—52	358,4	377,0	÷ 18,6	4,9
1952—53	381,7	412,4	÷ 30,7	7,4
1953—54	383,8	415,5	÷ 31,7	7,6
1954—55	394,8	419,0	÷ 24,2	5,8
1955—56	411,8	459,3	÷ 47,5	10,3
1956—57	428,4	495,2	÷ 66,8	13,5
1957—58	419,1	492,4	÷ 73,3	14,9

å merke funnet sted i en periode med relativt stor lønnsstigning (avansementstillegg fra 1.1.57 og lønnsstillegget fra 1.1.58).

I denne forbindelse vil man nevne at den reduksjonen av lønnsutgiftene som nedgangen i antall driftspersonale under ellers like forhold representerer, ikke gir seg fullt utslag i en tilsvarende forbedring av totalresultatet. En vesentlig del av nedgangen i personalantallet skyldes nemlig at tjenestemenn går av med pensjon. Disse pensjoner medfører at Statsbanenes tilskudd til dekning av pensjonskassenes underskudd må økes tilsvarende, og denne post er som kjent hittil blitt regnet inn i NSB's underskudd.

Avsetninger til fornyelsesfondet går også inn i totalunderskuddet. Disse avsetninger skal dekke verdiforringelsen på de faste anlegg og rullende materiell. Avsettingsbeløpene var så vel i 1956—57 som i 1957—58 utilstrekkelige til å dekke verdiforringelsen. Det for lite avsatte beløp i de to driftsår utgjorde henholdsvis ca. kr. 19,8 mill. og ca. kr. 15,7 mill. Resultatet av utilstrekkelige fornyelsesavsetninger blir at Statsbanene påføres urimelige høye drifts- og vedlikeholdskostnader ved å drive med et gammelt og uhensiktmessig materiell. Man viser her til avsnitt 2.3.

For øvrig nevner man at avregningsprisen for kull fra 21.9.57 er satt ned fra kr. 180 til kr. 160 pr. tonn og fra 21.5.58 fra kr. 160 til kr. 150 pr. tonn. Disse nedsettelsene tilsvarer en mindreutgift under kap. 1101 på ca. kr. 2,4 mill. i 1957—58.

For bedømmelsen av regnskapsresultatet for 1957—58 sammenliknet med foregående år, gjør man dessuten oppmerksom på følgende:

Fra 1.8.57 er strekningen Hen—Sperillen (24 km) nedlagt.

Fra 11.11.57 er strekningen Jaren—Røykenvik (7 km) nedlagt.

Strekningen Drammen—Tønsberg (63 km) er åpnet for elektrisk drift fra 1.12.57.

Strekningen Skoppum—Horten (7 km) er åpnet for elektrisk drift fra 11.12.57.

Fra 19.1.58 er persontrafikken på linjen Vikersund—Krøderen (26 km) nedlagt.

Det ble i 1957—58 foretatt følgende takstendringer:

Fra 1.7.57 er vognlastklasse 4 og U sløyfet.

Fra 1.1.58 er takstene på månedsbilletter og ukekort forhøyet med ca. 15 % på avstander inntil 40 km og med ca. 10 % på lengre avstander.

Fra 1.2.58 er reisegodstakstene forhøyet med ca. 15 %.

Hva angår person- og godstrafikken i 1957—58, nevner man at persontrafikken holdt seg godt oppe, mens godstrafikken som følge av det alminnelige økonometiske tilbakeslag, viste relativt stor nedgang. Sammenliknet med foregående termin 1956—57 viste person- og godstrafikken (eksl. malm Ofotbanen)¹ en nedgang på henholdsvis 0,8 % og 9,4 %.

2.4.3. Underskudd på driften siste driftsår sammenliknet med foregående driftsår

For å kunne vurdere driftsresultatet er det nødvendig å isolere enkelte utgiftsposter som NSB selv ikke har mulighet for å påvirke.

Man har derfor i tabell nr. 3 skjelnet mellom *underskudd på driften* og *totalt underskudd*. Underskuddet på driften omfatter ikke avsetninger til fornyelsesfond, pensjonskassenes underskudd og materialbeholdningens prisdifferansekonti. Dette er nemlig poster som varierer sterkt fra år til år, men er uavhengig av årets drift. Størrelsen av pensjonskassenes underskudd er (når innskuddenes størrelse, pensjonsrettighetene og antall medlemmer av pensjonskassen er gitt) bare avhengig av antall pensjonister. Avsetting til fornyelsesfondet skulle tilsvare verdiforringelsen i driftsåret for faste anlegg og rullende materiell, men da posten må bevilges over statsbudsjettet, blir den av høyere myndighet regelmessig skåret ned av statsfinansielle grunner. Denne nedskjæring varierer fra år til år (jfr. avsnitt 2.3.).

Tallene for underskudd på driften gir derfor bedre

¹ Regnet i personkm og tonnkm.

sammenligningsmuligheter enn tallene for totalt underskudd når man ønsker å få oversikt over hvordan driftsøkonomien utvikler seg fra år til år. Tabell nr. 4 gir en oversikt over underskuddet på driften i årene 1949–50–1957–58. Se i denne sammenheng fig. 2.

Som man ser av tabellen, var underskuddet på driften i siste driftsår 1957–58 kr. 73,3 mill., dvs. en øking på ca. kr. 6,5 mill. sammenliknet med 1956–57.

Prosent-tallene i kol. 4 (se tabell nr. 4 og fig. nr. 3) gir i sammentrengt form en god oversikt over utviklingen fra år til år i den egentlige driftsøkonomi ved Statsbanene.

2. 4. 4. Totalresultat siste driftsår sammenliknet med vedtatt budsjett

Sammenholder man det for 1957–58 vedtatte driftsbudsjett med regnskapet for samme driftsår, er det regnskapsførte totale underskudd nominelt ca. kr. 12,4 mill. dårligere enn budsjettet. Inntekten lå ca. kr. 17,9 mill. under det beløp som det var regnet med i budsjettet. De totale utgifter i 1957–58 viser et nominelt sett gunstig budsjettavvik på ca. kr. 5,5 mill. Underskuddet på driften viser et ugunstig budsjettavvik på bare 0,1 mill., idet de løpende driftsutgifter under kap. 1101, postene 1 og 2, i 1957–58 lå kr. 17,8 mill. lavere enn det beløp det var regnet med i budsjettet.

I denne sammenheng må det understrekkes at det på det av Stortinget vedtatte budsjett for 1957–58 ikke var budsjettmessig dekning for den lønnsregulering som ble foretatt fra 1.1.58. Det store beløp for gunstig budsjettavvik for de løpende driftsutgifter under kap. 1101, postene 1 og 2, er derfor bemerkelsesverdig og skyldes bl. a. at den faktiske personalstyrke i 1957–58 lå lavere enn det var regnet med i det vedtatte budsjett. Likeledes lå utgiftene til energi for togframføringen betydelig under det budsjetterte beløp (bl. a. som følge av nedsetelsen av kullprisen i 1957–58).

Det var for 1957–58 ikke regnet med utgifter under kap 1101, post 5, prisdifferansekontor vedrørende materialbeholdningen. Denne post ble opprettet etterat budsjettforslaget var behandlet.

Utgiftene under kap. 1101, post 4, pensjonskassenes underskudd, ble i 1957–58 ca. kr. 11,6 mill. høyere enn budsjettet. Dette skyldes forhøyelse av pensjonssatsene og en sterkere øking av antall pensjoner enn man hadde regnet med.

Under henvisning til hva det er uttalt ovenfor, kan man sette opp følgende sammenlikning mellom bevilget totalt underskudd med justering og regnskapsført totalt underskudd i 1957–58, idet man gjør oppmerksom på at det for inntektssidens vedkommende ikke blir å foreta noen korrekSJONER:

	Tusen kr.
Bevilgte totale utgifter 1957–58	590 300
Justering:	
Mindreutgifter vedrørende prisnedsettelse på kull pr. 21.9.57	÷ 2 000
Mindreutgifter vedrørende prisnedsettelse på kull pr. 21.5.58	÷ 400
Merutgifter vedrørende kap. 1101, post 4, pensjonskassenes underskudd	11 572
Merutgifter i 1957–58 vedrørende lønns- forhøyelsen fra 1.1.58	3 900
Utgifter under prisdifferansekontor vedrø- rende materialbeholdningen	402
Bevilget totale utgifter med justering	603 774
Bevilget sum driftsinntekter	÷ 437 000
Bevilget totalt underskudd med justering	166 774
Regnskapsført totalt underskudd	÷ 165 650
Totalresultat <i>gunstigere</i> enn justert be- vilgning	1 124

2. 4. 5. Tonnkm og personkm pr. sysselsatt

En god indikator for produktiviteten ved jernbanedriften er utviklingen i forholdstallene transportytelser (tonnkm og personkm) pr. sysselsatt. I tabell nr. 5 nedenfor er det gitt en del indekstall til belysning av dette forhold.

Tabell nr. 5. Transportytelser pr. sysselsatt.

Nettotonnm i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften; basis 1938-39 = 100	Personkm i alt pr. antall driftspersonale ved jernbanedriften; basis 1938-39 = 100
1938–39	100
1945–46	128
1946–47	130
1947–48	133
1948–49	150
1949–50	134
1950–51	131
1951–52	132
1952–53	128
1953–54	132
1954–55	139
1955–56	140
1956–57	158
1957–58	150

Det framgår av tabellen at Statsbanene i 1957–58 ytet 37 % fler tonnkm pr. mann og 50 % fler personkm pr. mann enn før krigen. Driftsåret 1956–57 viser den største ytelse pr. mann både når det gjelder gods- og persontrafikk.

2. 5. Driftsinntekter

Fig. nr. 4 viser Statsbanenes totale driftsinntekter i 1957–58. Ønsker man eksakte tall sammenliknet med forrige år samt basisåret 1949–50, viser man til tabell nr. 20, side 64.

Takstene for månedsbilletter og ukekort ble for-

høyet med ca. 15 % fra og med 1.1.58 og for reisegods med ca. 15 % fra og med 1.2.58. Inntektene av persontrafikken viser likevel i 1957–58 en inntektsvikt på ca. kr. 0,2 mill. i forhold til inntektene i 1956–57 og ca. kr. 0,7 mill. i forhold til det vedtatte bud-

sjett for 1957—58. Konkurransen fra turbiler og fly og det stadig stigende antall motorkjøretøyene influerer i høy grad på jernbanens persontrafikk. Det antas at jernbanen fortsatt vil få store vansker med å beholde den trafikk den har, og at dette bare kan skje ved intensivering av trafikkvervingen.

Takstene for månedsbilletter og ukekort ligger relativt lavt og bør forhøyes. Ved å nytte en fast avgift i månedsbilletter og ukekort retter man til en viss grad opp den skjevhets som er til stede mellom takstene for de kortere og lengre reiser. Takstene for de kortere reiser er urimelig lave og svarer på langt nær til driftskostnadene.

Man skal gjøre oppmerksom på at selv med bare 2 reiser pr. arbeidsdag (ca. 54 reiser pr. måned) er for tiden km-prisen for månedsbilletter på 3—4 øre pr. km og for ukekort (12 reiser pr. uke) ca. 4,5 øre pr. km. På månedsbillet kan man reise et ubegrenset antall ganger pr. måned.

Den nedgang i godstrafikken som ble registrert i 1956—57, har fortsatt og forsterket seg i 1957—58.

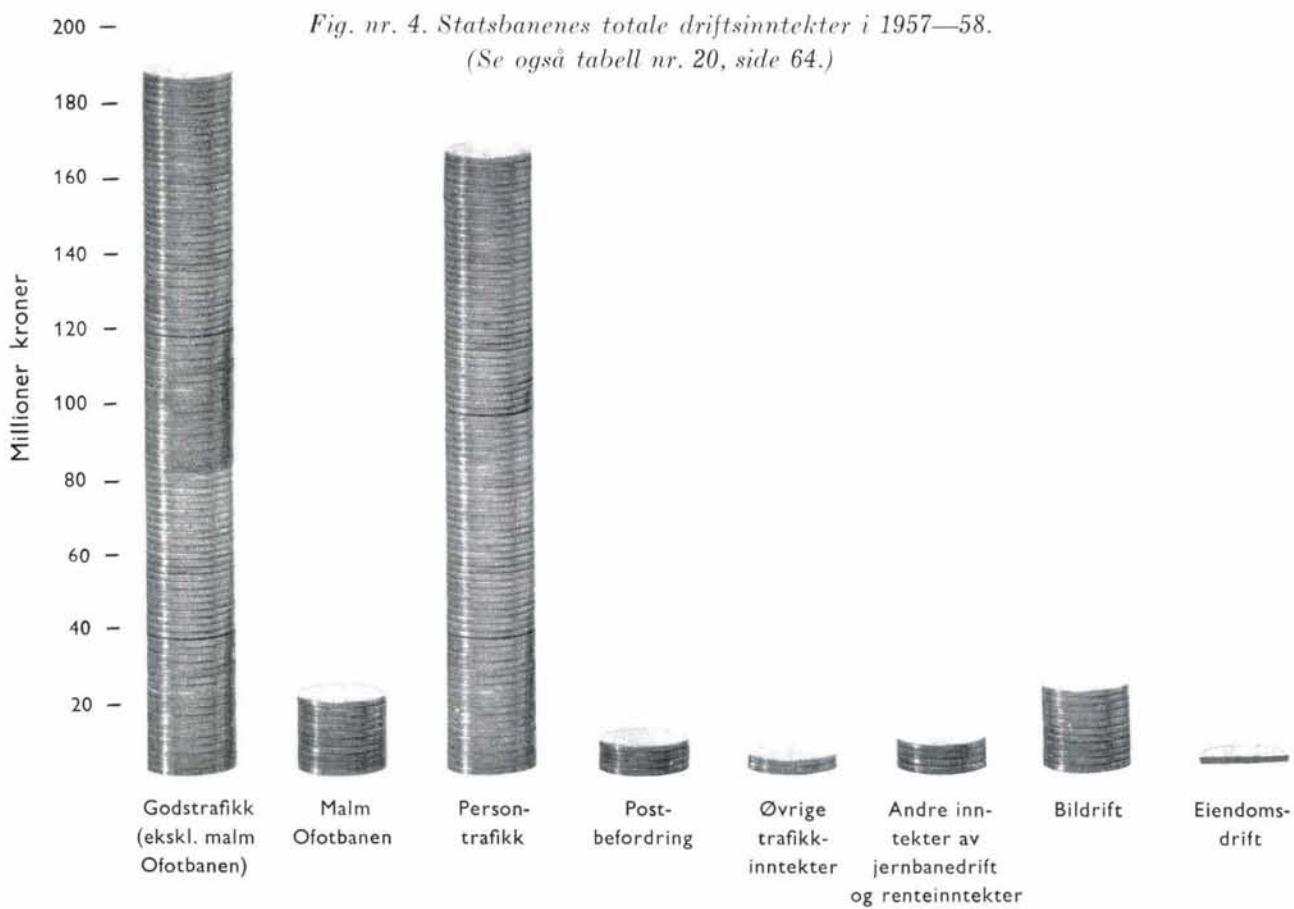
Den samlede transportmengde regnet i antall tonn av gods i 1957—58 (ekskl. Ofotbanen og jernbanens egne transporter) viser således i tiden juli 1957 til april 1958 en nedgang på 8,4 % og antall tonnkm en nedgang på 10 % i forhold til tilsvarende tidsrom i 1956—57.

Inntektene av godstrafikken (ekskl. godstrafikken Ofotbanen) viser for tiden 1.7.57—30.4.58 en svikt på kr. 9,5 mill. eller ca. 5,2 % i forhold til inntektene i foregående år. Inntektene viser således pr. april 1958 en mindre nedgang enn den registrerte nedgang i transportmengde. En medvirkende årsak til dette er de forenklinger og justeringer som ble foretatt i takstregulativet og gjort gjeldende fra og med 1.7.57 for bl. a. å gjøre dette mer konkurransedyktig.

For hele terminen 1957—58 sammenliknet med 1956—57 utgjør inntektsnedgangen for godstrafikken ekskl. Ofotbanen kr. 13,7 mill. eller 6,9 %.

Arsaken til nedgangen i den samlede transportmengde av gods skyldes i vesentlig grad den synkende industriproduksjon og den stagnasjon i omsetningen som har oppstått som følge av dette. Konkurransen fra andre transportmidler er derfor ytterligere skjerpet. Godstrafikken er som kjent meget følsom for svingninger innenfor produksjons- og omsetningslivet.

Under de næværende forhold med konjunkturtilbakeslag og forsterket konkurranse i transportsektoren, kan man ikke anbefale noen generell forhøyelse av takstsene. Man vil imidlertid fortsatt arbeide med å tilpasse takstregulativet til den skjerpe konkurranse fra andre transportmidler.



2. 6. Driftsutgifter

De løpende *driftsutgifter* (til administrasjon, drift og vedlikehold) gikk ned med kr. 2,8 mill. sammenliknet med forrige år, på tross av den ganske sterke lønnsstigning som fant sted. Lønnsforhøyelsene pr. 1.1.58 og pr. 1.1.57 medførte en beregnet øking i løpende driftsutgifter i forhold til forrige år på ca. kr. 11 mill. *Det er første gang etter krigen at Statsbanene i sitt regnskap har hatt nedgang i driftsutgiftene.* Dette er et resultat av den pågående rasjonalisering og innsparing av arbeidskraft som Statsbanene derved har kunnet gjennomføre. Avsettingen til fornyelsesfond økte imidlertid med kr. 5,8 mill., pensjonskassenes underskudd med kr. 7,3 mill., og de samlede utgifter under driftsbudsjettet lå kr. 10,7 mill. høyere enn i 1956—57.

Underskuddet på driften, dvs. forskjellen mellom de løpende driftsutgifter og inntektene, steg i 1957—58 med kr. 6,5 mill. til kr. 73,3 mill. sammenliknet med forrige år. Økningen skyldes utelukkende inntektssvikten; de løpende driftsutgifter viste som nevnt nedgang. Økningen i avsetting til fornyelsesfond og pensjonskassenes underskudd førte sammen med nedgangen i inntektene til at det totale regnskapsførte underskudd steg med ca. kr. 20 mill. til kr. 165,7 mill.

Dersom man korrigerer det vedtatte budsjett for 1957—58 med de endringer i lønninger og priser som er kommet etter vedtakelsen, og så sammenlikner det med regnskapet, finner man at det totale regnskapsunderskudd var kr. 1,1 mill. bedre enn budsjettet. Utgiftene var kr. 19,0 mill. lavere enn det korrigerte budsjett, og inntektene kr. 17,9 mill. lavere enn vedtatt budsjett.

I det korrigerte utgiftsbudsjett utgjorde merutgiftene på grunn av lønnsforhøyelsen pr. 1.1.58 kr. 3,9 mill. og merutgiftene vedrørende pensjonskassenes underskudd kr. 11,6 mill.

Den stadige pris- og lønnsstigning i de senere år gjør at regnskapstallene ikke viser resultatet av Statsbanenes bestrebeler for å få ned utgiftene.

For å få en oversikt over den *reelle* utvikling i NSB's løpende driftsutgifter uten hensyn til lønns- og prisstigningen i de senere år, har man i tabell nr. 6 nedenfor omregnet de regnskapsførte utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold (kap. 1101, postene 1 og 2) for driftsårene 1953—54—1957—58 til fast pengeverdi (nivået i 1952). Som grunnlag for omregningen har man nyttet Statsbanenes driftskostnadsindeks som angir virkningen av lønns- og prisvariasjoner på våre løpende driftsutgifter.

Tabell nr. 6. Den reelle utvikling i NSB's løpende driftsutgifter.

		1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58
1. Regnskapsførte utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold under kap. 1101, postene 1 og 2	Mill. kr.	415,5	419,0	459,3	495,2	492,4
2. Driftskostnadsindeks for NSB (1952 = 100) ¹	poeng	103,8	108,1	120,5	130,6	134,2
3. Utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold under kap. 1101, postene 1 og 2, omregnet til fast kroneverdi 1952	Mill. kr.	400,3	387,6	381,2	379,2	366,9
4. Omregnede (deflaterte) utgifter i % av utgifter i 1953—54	%	100	96,8	95,2	94,7	91,7

¹ For kull har man ved utarbeidingen av indeksen nyttet den interne avregningspris.

Tabellens to siste linjer viser at når man ser på utgiftsutviklingen og forutsetter faste pris- og lønnsforhold, har *forbruket* av arbeidskraft og materialer ved driften gått *jevnt nedover* siden 1953—54. I 1957—58 lå nivået på 91,7 % av 1953—54. Nedgangen skyldes først og fremst innsparing av arbeidskraft i takt med den pågående rasjonalisering.

I fig. nr. 5 har man framstilt driftsutgiftene i 1957—58 som en grafisk oversikt (se neste side). Oversikten viser hvert enkelt fagområde med sine hovedgrupper av driftsutgifter. Ønsker man eksakte regnskapstall for 1957—58 sammenliknet med forrige år samt basisåret 1949—50, viser man til tabell nr. 21, side 65.

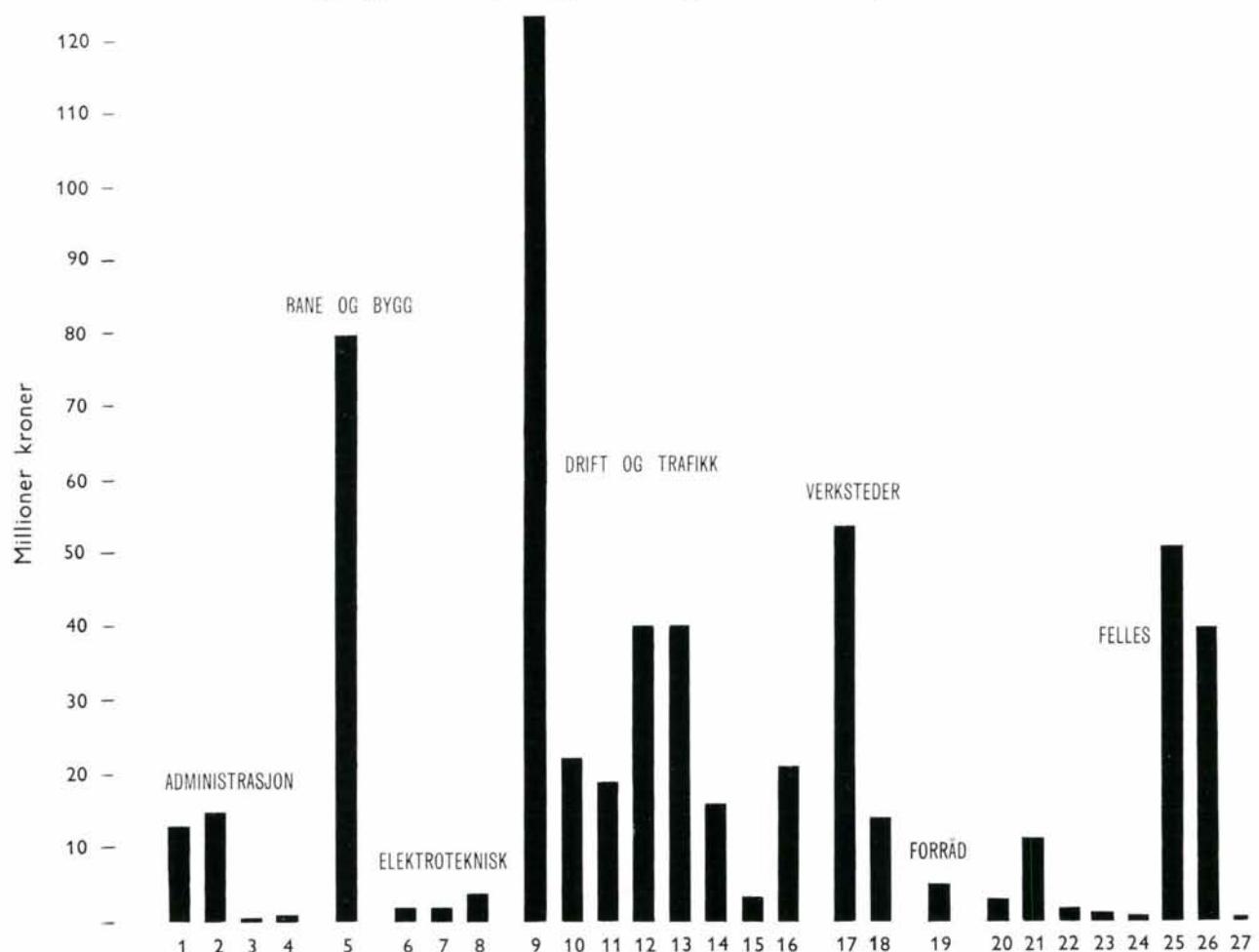
2. 7. Særbelastninger av jernbanen sammenlignet med andre samferdselsmidler

Man kan spørre seg om hva grunnen kan være til at de regnskapsmessige resultater ved NSB i de siste 8—10 år har vist en ugunstig utvikling og at jernbanens prosentvis andel i de samlede transportytelser til lands har gått markert tilbake. Dette har skjedd i en tid da jernbanens transportytelser regnet i *absolitte* tall har økt og rasjonaliseringen innen bedriften med de tilgjengelige midler, har vært drevet intensere enn noen gang tidligere.

Jernbanen er med andre ord som transportmiddel drevet over i en slags *defensivposisjon*.

Den driftsøkonomiske utvikling for jernbanen i Norge er ikke et spesifikt nasjonalt fenomen, men gjør seg gjeldende også internasjonalt. Utviklingen er en følge av en internasjonal strukturendring innen samferdselen som kanskje på grunn av krig og importrestriksjoner i etterkrigstiden, har kommet litt senere til Norge enn til andre land. Når de øko-

Fig. nr. 5. Statsbanenes totale driftsutgifter i 1957—58 fordelt på fagområder og hovedgrupper av driftsutgifter. (Se også tabell nr. 21, side 65.)



ADMINISTRASJON

1. Sentraladministrasjon.
2. Distriktsadministrasjon.
3. Jernbaneskolen.
4. Eiendomsdriften.

BANE OG BYGG

5. Linjens bevakning og vedlikehold.

ELEKTROTEKNISK

6. Svakstrømsanlegg (telefon mv.).
7. Sikringsanlegg.
8. Elektriske baneanlegg.

DRIFT OG TRAFIKK

9. Ekspedisjonssteder.
10. Konduktørtjeneste.
11. Vogners drift (oppv., belysn., renhold, visitasjon mv.).
12. Lokomotivtjeneste.
13. Lokomotivers og motorvogners forbruk.

15. Reisebyråer.

16. Bildriften.

VERKSTEDER

17. Vedlikehold av rullende materiell.
18. Verkstedenes fellesutgifter.

FORRÅD

19. Forrådsvirksomheten.

FELLES

20. Skadeserstatninger, tap ved uehell.
21. Forskjellige utgifter.
22. Leie av rullende materiell.
23. Statsbanenes regnskapsrevisjon.
24. Renteutgifter.
25. Avsettning til formyndesefond (jernb.- og bildrift).
26. Pensjonskassenes underskudd.
27. Prisdifferansekontor vedr. materialbeholdningen.

nomiske vanskeligheter i særlig grad har tåret seg opp i de senere år, kan dette umiddelbart føres tilbake til *utviklingen innen vei- og flytrafikken*. Denne tekniske utvikling er langt fra avsluttet.

Inntil slutten av 1920-årene kan man si at jernbanen i avgjørende trafikkforbindelser hadde et faktisk monopol for transport av personer og gods til lands.¹ Denne stilling er nå gått tapt, idet jernbanen står i en skarp konkurranse med de øvrige samferdselsmidler, og for Norges vedkommende da særlig med biltrafikken. Det er nødvendig at jernbaneledelsen og de bestemmende politiske organer trekker de riktige konklusjoner av de nye forhold som nå er etablert.

De fleste jernbaneforvaltninger har erkjent den strukturenring som har funnet sted i og med tapet av monopolstillingen. Derimot er det i den generelle samferdselspolitikk ikke tatt den nødvendige konsekvens av dette forhold, idet jernbanen fortsatt er underkastet de samme «spille»-regler som tidligere. Disse kunne passe for et monopolforetagende, men lar seg i dag under skarp konkurranse, ikke lenger forsøre. At en tilpasning til de nye forhold innen samferdselen ikke har funnet sted, lar seg forklare ved at overgangen fra faktisk monopolstilling til utpregede konkurranseforhold har foregått skrittvis og ikke så merkbart. For Norges vedkommende kan man dog si at utviklingen siden 1950 har vært ganske markant i så henseende.

Nedenfor er gitt en oversikt over de linjer i samferdselspolitikken som både for utgifts- og inntektsiden fører til at jernbanen i dag i høy grad er heftet med *spesielle særbelastninger*.

Det er nødvendig i denne sammenheng først å redegjøre for visse sertrekk i jernbanens kostnadsstruktur, da denne på vesentlige punkter adskiller seg fra kostnadsstrukturen i et vanlig industriforetagende.

Det må for det første slås fast at jernbanen og dessuten andre samferdselsbedrifter, som tjenesteytende bedrifter, ikke har *noen mulighet for å produsere for lager*. En produktiv ytelse som ikke etterspørres, må anses ugenkallelig tapt for bedriften (ikke utnyttede sitteplasser, ledig transportrom i tog osv.).

Hertil kommer at jernbanen ennå dessverre har en langt mer lønnsintensiv driftsform enn rimelig er, det alminnelige tekniske nivå tatt i betrakting. Den er dessuten utstyrt med et stort fast anlegg og rullende materiell som ved siden av den løpende drift, også skal ta seg av alle «topper» i trafikken. *Kapasitetsutnyttelsen* blir derfor et meget tungtveiende problem. Personalbestanden er lite bevegelig og lar seg vanskelig tilpasse til svingninger i trafikkvolumet. Det er liten eller ingen mulighet for alternativ anvendelse i annen produktiv virksomhet av de eksisterende faste anlegg og rullende materiell. Videre har disse sammenlignet med industrien, en relativt lang levetid. Dette gjør at jernbanen har

en meget høy belastning med faste kostnader som bare lar seg bære når de kan «slås ut» på et stort trafikkvolum.

Denne korte redegjørelse for jernbanens spesielle kostnadsstruktur kan være tilstrekkelig for å vise at den på dette område står i en helt annen stilling enn en vanlig industristedrift.

Vi skal så komme tilbake til problemet med særbelastningene som allerede er nevnt ovenfor. Det vil ikke være mulig i denne generelle oversikt nærmere å angi den tallmessige størrelse av de enkelte faktorer. Men de er totalt sett av en betydelig størrelsesorden.

Slik som jernbaneregnskapene i de forskjellige land stilles opp nå, er det forskjellige forhold som gir et fordredt bilde av den egentlige driftsøkonomiske stilling. Disse faktorer kan man danne seg en oversikt over ved at jernbanens utgifts- og inntektsside blir gjenstand for en korrigering eller såkalt *normalisering*. Denne består i at regnskapene korrigeres for alle resultatelementer som ikke direkte kan henføres til jernbanens *normale* funksjon.

Det skal understrekes at normaliseringen principielt sett, ikke utelukkende er en enveis-operasjon. Unormalt lave avskrivninger (avsettinger til fornyelse) vil således bli å ta hensyn til ved at de nødvendige beløp plusses til på utgiftssiden. Eksemplet er i høy grad aktuelt for NSB.

Mange av de korrigeringer som må foretas, kan selvsagt bare bli tilnærmet. Dette gjelder f. eks. korrigeringer av for lave eller for høye utgifter til fornyelser. Men som det vil framgå av det følgende, er ikke alltid den tallmessig eksakte størrelse avgjørende. Til grunn for særbelastningene ligger nemlig bestemmelser og institusjonelle forhold som jernbanen ikke kan frigjøre seg fra uten at disse bestemmelser og institusjonelle forhold endres.

Det kan neppe bestrides at jernbanen i dag på eget budsjett selv må bære alle utgifter til den dagslike drift som på noen måte kan tilregnes denne. For enkelte posters vedkommende endog langt mer enn en slik ramme skulle tilsi. Dette burde innebære at de øvrige transportmidler som konkurrerer med jernbanen, på sin side skulle tilregnes full kostnadsmessig belastning. For veitrafikkens vedkommende er ikke dette tilfelle, når man foruten hva staten yter til veiene, også regner med veitrafikkens kostnadsandel i de mange hundre kommuners utlegg til veier, gater, snørydding, parkeringsplasser, trafikkpoliti, trafikklys osv., som biltrafikken foranlediger og krever. Dette burde gi seg uttrykk i det avgiftsnivå som fastsettes for veitrafikken. Det er hevdet av FN's Økonomiske kommisjon for Europa (ECE, Genève) i kommisjonens årsoversikt for 1956 at etter de da foreliggende tall, var det bare to land i Europa som hadde lavere avgifter på motorvogner enn Norge. I vårt nærmeste naboland, Sverige, lå således bilbeskatningen i henhold til nevnte redegjørelse, gjennomsnittlig adskillig høyere enn i Norge. Når det gjelder beskatningen av de store dieseldrevne motorvogner som byr jernbanen den aller største konkurranse både i person- og godstrafikken, har misforholdet hittil vært særlig stort.

¹ Det kan i denne forbindelse være av interesse å nevne at sammen av de formelt regnskapsførte overskudd ved jernbanene i Norge i tidsrommet 1854 og fram til ca. 1950 (regnet i nominelle kroner) var av samme tallmessige størrelse som summen av de regnskapsførte underskudd i det nevnte tidsrom.

Det er klart at den nåværende ordning på dette området øker spenningsforholdet mellom jernbanen og de øvrige transportmidler, særlig de *uten rute- og transportplikt*. Den fører til en *samfunnsskonomisk ueheldig avledning av trafikk* (særlig godstransporter) fra jernbanen til veiene.¹ Dette gjelder spesielt langtransportene av gods som jernbanen økonomisk sett er meget godt skikket for. Skal denne utvikling få fortsette — noe som i høy grad vil avhenge av om det fra bestemmende myndigheter blir tatt skritt til å rette på de ovenfor påpektede forhold — tenderer dette mot at jernbanen blir sittende igjen med transporter som viser liten eller ingen lønnsomhet. Man må da se det forhold i øynene at jernbanen på denne måte kan bli det transportmiddel som i kraft av sin alminnelige rute- og transportplikt, skal ha den lite misunnelsesverdige oppgave å ta toppene av den trafikk som de private transportutøvere og bedriftenes egne transportmidler ikke har kapasitet for, og dessuten de transporter som disse ut fra økonomiske overveielser, ikke er interessert i!

Hvis ikke jernbanen ytterligere skal tape trafikk, er det derfor nødvendig at de konkurrerende transportmidler ikke fortsatt *skjult* subsidieres av det offentlige så sterkt som hittil. Først når rimelige forhold er tilveiebragt på dette området, kan man gjøre seg håp om større inntekter for jernbanen ved økt trafikk og eventuelt en svak takstforhøyelse, avhengig av i hvilken grad en utjevning av konkurranseforholdet kommer i stand.

På grunnlag av ovenstående kan det slås fast at jernbanen er det eneste av samferdselsmidlene som direkte og helt ut bærer de utgifter som ligger innenfor virksomhetsområdet, og særlig da de såkalte «kjørevei»-kostnader. På lengre sikt er det uomgjengelig nødvendig at tilsvarende ordning blir tilveiebragt for de andre samferdselsmidler, etter den hovedregel at *hvert samferdselsmiddel skal bære de kostnader som det selv forårsaker*. Om dette kan man si at det består en viss enighet, men vanskelighetene oppstår så snart man skal søke å sette opp en kostnadsoversikt over hva det nevnte krav fører til f. eks. for veitrafikkens vedkommende. Dette skyldes til dels mangelfull statistikk og også uenighet om ensartede prinsipper for etablering av kostnadsoversikt innen samferdselssektoren.

Problemstillingen ved utarbeiding av hva man kan kalte en «*taps- og vinningskonto for veitrafikken*», måtte være først å få fastslått det offentliges (stat og kommuners) *samlede* utgifter til administrasjon, drift og vedlikehold av veier og gater, avskrivning på veiobjekter som er gjenstand for verdiforringelse (f. eks. bruer) samt eventuelt andel i årlige nyinvesteringer (utvidelse/forbedring av veinettet). Dernest måtte man på «inntektssiden» gjøre seg opp en mening om hvordan og i hvilken utstrekning utgiftene burde fordeles på de forskjellige brukerkategorier via avgiftene. Det beløp som avgiftene etter en slik oppstilling ikke ga dekning for, ville repre-

¹ I noen grad har også jernbanens egen godstariff bidratt til en slik utvikling, idet denne i allfall tidligere, var for utsidig preget av *verditakstprinsippet*. Ved de senere norske godstakstendringer kan man si at det er lagt stadig større vekt på hva transportene *koster*.

sentere «underskudd» på veitrafikken, som da måtte dekkes ved subvensjon av ordinære skattemidler. Det er neppe tvilsomt om en slik oversikt satt opp med utgangspunkt i nåværende utgifts- og avgiftsniva på dette området, ville gi et «underskudd» på veitrafikken av en meget betydelig størrelsesorden, hvorav en vesentlig del måtte tilregnes biltrafikken.

Vi skal ikke komme inn på alle de teoretiske og vurderingsmessige problemer som er forbundet med å sette opp en slik oversikt for veitrafikken, men dette er det mål man må arbeide mot. Det er i allfall lite rimelig å vente at jernbanen skal anerkjenne en ordning hvorved den alene skal bære de samlede utgifter til sin «kjørevei», mens veitrafikken på sin side konkurransemessig kan dra nytte av den nåværende mangelfulle oversikt over utgiftene innen sitt eget område.

Et spesielt problem som er aktuelt i forholdet mellom jernbane- og veitrafikk, står i forbindelse med de såkalte *kryssinger i planet mellom vei og jernbane*. I dag har jernbanen store utgifter til planoverganger, til anlegg/fornyelse av sikringsforanstaltninger samt til overgangenes drift og vedlikehold. Ved offentlige planoverganger uten automatiske veisignalanlegg er lønninger til vakthold særlig store. Med den økende veitrafikk sier det seg selv at jernbanen ikke alene kan gjøres ansvarlig for den økte risiko for ulykker som gjør seg gjeldende. En viss deling av utgiftene til planovergangene, det gjelder både deres drift, vedlikehold og dessuten fornyelsen av og kapitalutgifter til sikringsforanstaltninger, burde derfor bli etablert mellom jernbanen og veivesenet. Man kan i denne forbindelse antyde en 50 %-deling.

Liknende argumenter kan anføres når det gjelder de merutgifter som påløper som følge av kravet fra høyere myndighet om å holde *jevn sysselsetting* (særlig innen linjetjenesten) i løpet av året. Dette krav er motivert ut fra ønsket om å holde vinterledigheten nede. De fordyrelser av driften dette fører med seg, kan ikke jernbanen som bedrift ha ansvaret for. En avlastning av utgiftssiden er derfor på sin plass her, i likhet med i sist nevnte tilfelle.

Pensjonsutgiftene ved NSB har nå nådd opp i svære høyder. Utgiftene utgjorde i 1957–58 inkl. jernbanens arbeidsgiverandel i innskuddet i pensjonskassen, i alt kr. 48,5 mill. I 1955–56 og 1956–57 utgjorde disse utgifter henholdsvis kr. 13,9 mill. og kr. 41,2 mill. Disse utgifter må forutsettes å stige i årene framover som følge av økt antall pensjonister og avtagende antall aktive tjenestemenn.

Det er på det rene at pensjonsordningen i enhver bedrift medfører utgifter, hvorav i allfall en viss del må ansees som normal kostnad for driften i det enkelte regnskapsår. Det kan derfor ikke reises innvendinger mot at Statsbanene skal belastes med pensjonsutgifter. Spørsmålet er kun om den belastning man har i dag, er rimelig hensett til andre bedrifter og i særlig grad til de bedrifter som jernbanen står i konkurranse med. De ovenfor angitte prosentsatser bygger som det framgår, på regnskapsførte beløp og er ikke resultat av noen forsikringsmatematisk beregning. En slik beregning er blitt utført av Statens pensjonskasse. Beregningen viser



Utskifting av sporveksel, Kløfta st.

at det må innbetales et innskudd på 16 % av innskuddsgrunnlaget for å skaffe forsikringsmessig dekning for pensjonsforpliktelsene. Herav bærer personalet de 4 %, mens resten (12 %) belastes etatens driftsbudsjett. Det nevnte 16 % innskudd i pensjonskassene og renter av deres formue er imidlertid ikke tilstrekkelig til å dekke de løpende pensjonsutbetalinger. Underskuddet som oppstår, dekkes også av NSB på det ordinære driftsbudsjett.

Godtar man 16 % innskudd i pensjonskassene (fordelt med 12 % på NSB og 4 % på personalet) som er *normal* pensjonskostnad, er det rimelig å kreve at det underskudd på pensjonskassenes drift som likevel oppstår år om annet, blir å anse NSB *uvekommende*. Etter Hovedstyrets syn burde dette underskudd bæres på eget kapitel *utenom* NSB. Selv om dette blir gjort, er det helt på det rene at NSB som bedrift har pensjonsutgifter som langt *overstiger* de tilsvarende utgifter i det private næringsliv og særlig hos våre konkurrenter innen transportsektoren.

Hva angår *takstene*, er det rimelig å foreta en beløpsmessig normalisering for takster som har vært gjenstand for spesiell pålagt reduksjon. Det gjelder militærtransportene, videre får Statsbanene ikke full dekning for de moderasjoner som er tilstått studenter og studerende ungdom. Det kan også være grunn til å foreta korreksjon av regnskapet som følge av at myndighetene f. eks. har motsatt seg en foreslått generell takstøking, når dette avslag ikke er begrunnet ut fra forretningsmessige, men f. eks. rent sosiale hensyn (prisstabilisering o. l.). Dette bringer oss over på spørsmålet om større takstpolitisk frihet for jernbanen, et problem som imidlertid ligger utenfor rammen for denne oversikt.

Vi kommer så over på Statsbanenes forpliktelser til å drive *trafikksvake sidelinjer*, opprettholde driften på stasjoner med liten trafikk osv. Dette er for-

pliktelser som er pålagt jernbanen av sosiale og lokale grunner og tynger sterkt på budsjettet. Det som gjør vanskelighetene så store i dag, er at man på mange trafikksvake sidelinjer har veitrafikken gående parallelt med jernbanen. Sett under ett for jernbanen og biltrafikken, blir det på denne måte som følge av utilstrekkelig trafikkgrunnlag, en helt *utilfredsstillende kapasitetsutnyttelse* som fører til at hverken veitrafikken eller jernbanetrafikken blir lønnsom. Jernbanen har som sin forutsetning at den skal avvikle et stort transportvolum. Det følger av dens kostnadsstruktur som det er redegjort for ovenfor. Samfunnsøkonomisk har vi neppe råd til å la slike forhold bestå innenfor samferdselssektoren. Det skulle derfor være et nærliggende tiltak å nedlegge driften på visse trafikksvake sidelinjer og for enkelte stasjoner når dette ville representer en vesentlig nettobesparelse for jernbanen og trafikken like effektivt og tilfredsstillende kunne avvikles på veiene på en totalt sett *billigere* måte.

Skal likevel jernbanen opprettholde trafikken på sine trafikksvake sidelinjer, så kan den selvagt gjøre det hvis samfunnet er villig til å betale de ekstra-utgifter en slik transportavvikling medfører. Dette forhold må imidlertid da komme til uttrykk i jernbanens regnskaper ved at denne ekstrabyrde fikseres beløpsmessig og at det blir *gitt en spesiell kompensasjon til jernbanen på eget kapitel i statsregnskapet*. Dette beløp vil da jernbaneregnskapet kunne avlastes for. De svenske jernbaner har fått spesiell kompensasjon for drift av slike trafikksvake linjer. Kompensasjonsbeløpet er på 100 mill. sv. kr.

For å heve effektiviteten og dermed redusere kostnadene er jernbanen henvist til å *fornye og modernisere* i allfall sine hovedlinjer med rullende materiell helt ut. Sammenlignet med den moderne vei- og fly-trafikk, er ikke lenger jernbaneteknikken fra forrige arhundre noe effektivt middel i den knivskarpe kon-

kurranse. Moderniseringen krever imidlertid store investeringer, hvortil anselige kapitalmidler er nødvendig. En annen grunn til at kapitalinvesteringene må tillegges en stor vekt, er at lønnskostnadene utgjør en så tung byrde på jernbanebudsjettet, for NSB mellom 60 og 65 % av de totale driftsutgifter. Det vil derfor etter undersøkelser og beregninger som er foretatt, være meget lønnsomt i stor utstrekning å mekanisere jernbanedriften og erstatte arbeidskraft med moderne tekniske hjelpeemidler, dvs. gjøre driftsformene *mer kapitalintensive*. Ved NSB er dette problem overmåte aktuelt. Her dreier det seg imidlertid ikke bare om å få ytterligere midler til modernisering, men også om å få tilstrekkelige midler til å holde det utstyr og anlegg man har i skikkelig hevd, kort sagt fornyelsesmidler. På dette område har jernbanen i Norge (som følge av utilstrekkelige investeringsbevilninger gjennom årrekker) en meget dårlig utgangsposisjon i den nå sterkt skjerpede konkurransen. Store grupper med overårige og dermed utidmessige anlegg og materiell medfører dessuten at NSB f. eks. for linjetjenesten og vognparken, har eksepsjonelt høye utgifter til løpende reparasjon og vedlikehold.

Nå kan det til det sist anførte hevdes at det neppe er mange bedrifter, selv innenfor det private næringsliv, som finner den tekniske standard for sitt produksjonsutstyr helt ut tilfredsstillende. Mangel på kapital medfører at det ofte må arbeides med et utstyr som ikke holder mål ut fra de krav som bør stilles til en helt rasjonell produksjon. Jernbanen ligger imidlertid med hensyn til *finansieringen* særlig ugunstig an. Den er når det gjelder investeringsmidler, utelukkende henvist til de bevilningene høyere myndighet kan gi innenfor en på forhånd fastlagt stram investeringsramme. Dette fører eksempelvis under behandlingen av Statsbanenes budsjettforslag til at poster som avsetting til fornyelsesfond og kapitalmidler til moderniseringer mv. skjøres ned langt under det nivå som den ansvarlige jernbaneledelse etter nøktern vurdering, har funnet nødvendig. Dette har da hva spesielt fornyelser angår, i løpet av årene ført til et anselig fornyelsesunderskudd ved NSB. Det burde være klart at hvis man virkelig ønsker en effektiv jernbanedrift, kan man like lite «spare» på fornyelse som hindre slitasje!

De nævneværende utilfredsstillende forhold med hensyn til finansieringen av investeringene (fornyelser og moderniseringer) gjør det påkrevd at man ser seg om etter *supplerende finansieringsformer*. Det skulle således ikke være en umulig tanke at NSB fikk anledning til å finansiere en del av sine topprioriterte investeringer ved låneopptak i det ordinære lånemarked.

De særbelastninger på utgifts- og inntektsiden som det er redegjort for, *forfalsker utsagnskraften* i de årlige regnskaper. Samfunnsøkonomisk kan dette føre til at feilinvesteringer lett blir foretatt innenfor samferdselssektoren, idet jernbanen bedømmes på grunnlag av sine framlagte regnskaper på samme måte som andre samferdselsmidler. Rent driftsøkonomisk fører regnskaper som er befeftet med mangler av en slik art, til at sammenlignbarhet er vanskelig å etablere mellom de enkelte samferdselsmidler.

Noen av de spørsmål vi her har behandlet, har vært gjenstand for utredning på internasjonalt samarbeidsnivå. Jfr. vedtaket på den europeiske samferdselsministerkonferansen i mai 1957 angående jernbanens finansielle stilling (European Conference of Ministers of Transport. Resolution on the Financial Situation of the Railways, Paris 16. mai 1957). Det går fram av nevnte rapport at samferdselsministrene anser det for riktig at regnskapsmessige særbelastninger for jernbanen snarest mulig bringes til opphør så langt dette lar seg gjøre. I den utstrekning det ikke er mulig, foreslår samferdselsministrene en godtgjørelse fra staten. De enkelte jernbaneforvaltninger i Europa har nå tatt opp arbeidet med en realisering av de tiltak som samferdselsministerkonferansen anså for ønskelig på dette område.

Normaliseringen av jernbaneregnskapene er ikke mer enn *et middel til å oppnå større klarhet* med hensyn til de særbelastninger som jernbanen i dag må bære. Det er myndighetene som må eliminere årsakene som berettiger normaliseringen, eller myndighetene må overta ansvaret for de tilsvarende byrden på særskilte budsjetter, eventuelt la byrden gå over på dem som i dag drar nytte av spesielle fordele.

Det følger av ovenstående at *mulighetene for å kunne drive jernbanen på en forretningsmessig måte likestilt med andre samferdselsmidler, på langt nær er til stede*. Det kan ikke tales om forretningsmessig drift, så lenge jernbanen er pålagt de ovenfor nevnte særbelastninger på utgifts- og inntektsiden. Det er derfor om å gjøre at kravet om forretningsmessig drift gjøres til en realitet ved at det fra de bestemmende myndigheters side tas skritt for å rette på de påpekt forhold.

Konklusjon: De tiltak som naturlig følger av redegjørelsen ovenfor, skulle bli følgende:

a. Jernbaneregnskapene blir gjenstand for en *normalisering eller korreksjon* for unormale resultatelementer på utgifts- og inntektsiden. Man eliminerer de særbelastninger som jernbanen uten videre kan befri for. De øvrige blir tatt ut av jernbanens budsjett og ført over på de budsjetter, eventuelt institusjoner o. l., hvor de etter sin natur hører hjemme. Dette vil gi jernbanen en sunnere finansiell stilling og forhindre fortegning av den økonomiske situasjon og forvirring av bedriftspolitikken som den nævneværende oppstilling av jernbaneregnskapene forårsaker.

b. *Likestilling* etableres mellom jernbanen og veitrafikken når det gjelder belastning for utgifter til den «kjørevei» som nytes ved transportavviklingen. Dette nødvendiggjør en grundig gjennomgåelse av hele avgiftssystemet for veitrafikken.

c. Det gjennomføres en teknisk *modernisering og fornyelse* av jernbanens hovedlinjer og rullende materiell som bringer jernbanen på høyde med den nævneværende tekniske utvikling og muliggjør en betydelig nedskjæring av mannskapsstyrken. I den utstrekning den nævneværende finansieringsform (over statsbudsjettet) stiller seg hindrende i veien for realiseringen av et slikt mål, bør det åpnes adgang til for jernbanen å ta opp *lån i det åpne marked* for sine topprioriterte investeringer.

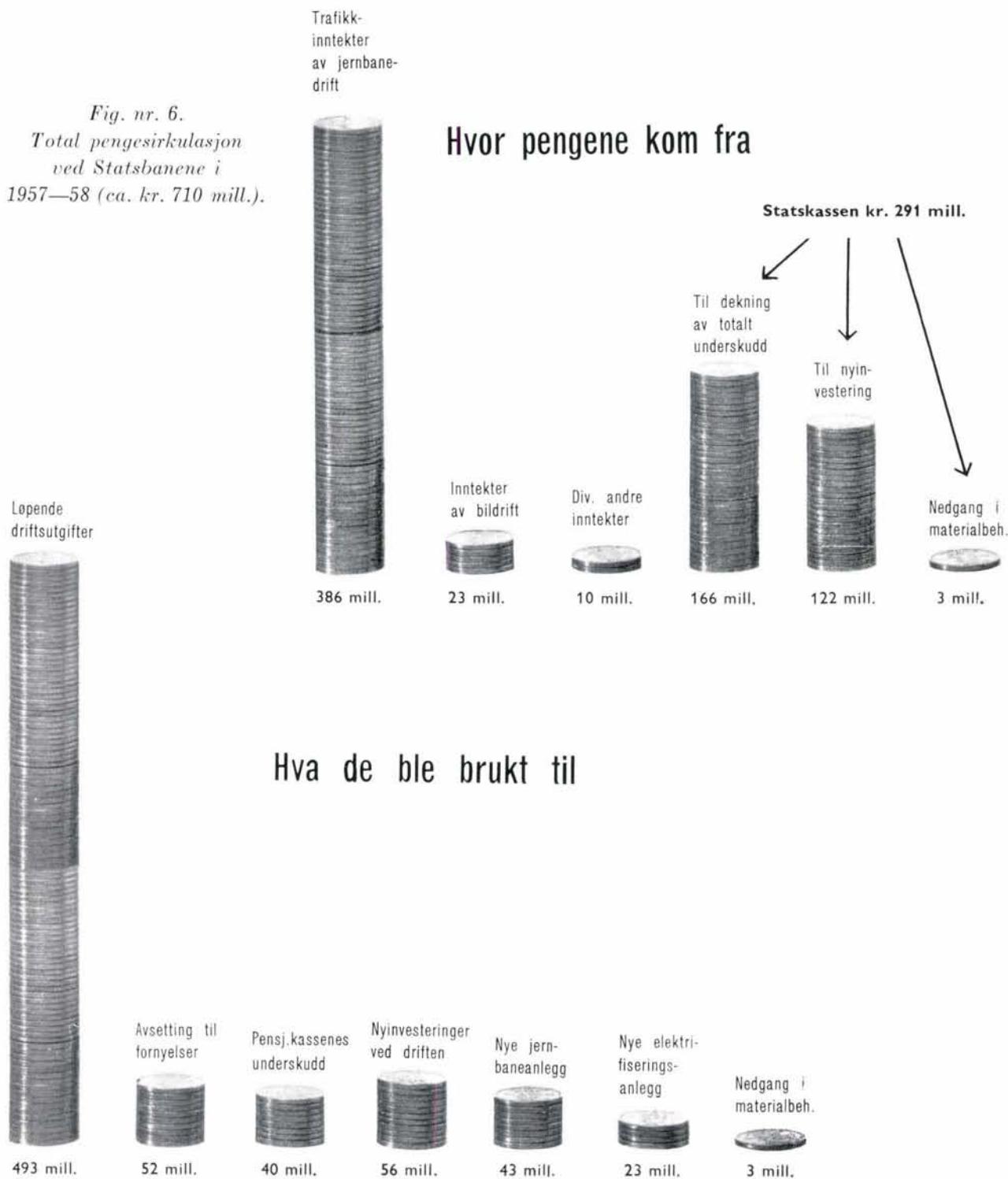
2. 8. Finans- eller pengesirkulasjon

Man har nedenfor søkt å gi et samlet bilde av finans- eller pengesirkulasjonen ved Statsbanene i 1957—58. Oversikten (fig. nr. 6) viser i store trekk hvor pengene til den samlede statsbanevirksomhet kommer fra, og til hvilke formål de blir anvendt.

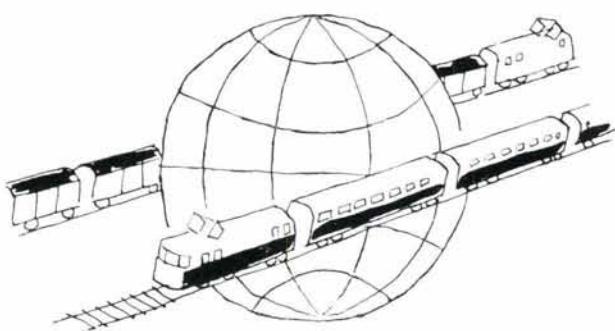
Som man vil se dekkes Statsbanenes totale under-

skudd i sin helhet av statskassen. I denne forbindelse er det også nødvendig å gjøre oppmerksom på at *underskuddet på den løpende drift* (dvs. administrasjon, drift og vedlikehold) *utgjorde kr. 73 mill.* Se for øvrig hva som er uttalt i avsnitt 2. 4. 3.

*Fig. nr. 6.
Total pengesirkulasjon
ved Statsbanene i
1957—58 (ca. kr. 710 mill.).*



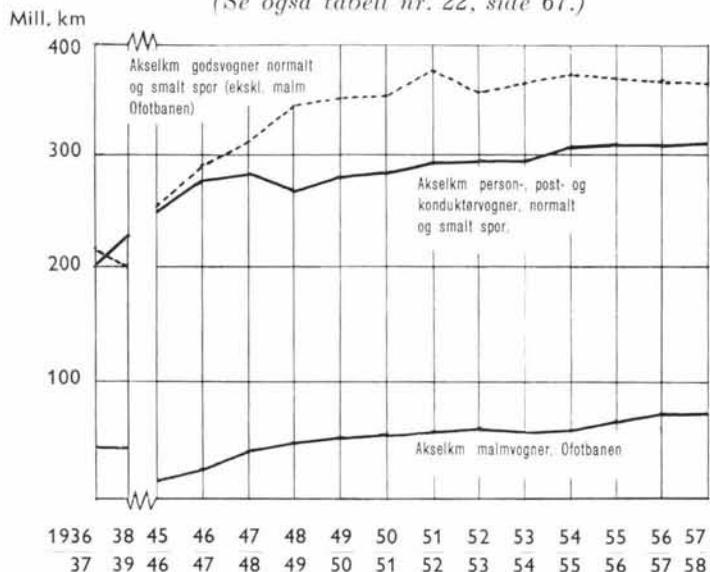
3. Driftsytelser (eller NSB's tilbud av transportytelser)



Ved jernbanedriften sondrer man mellom driftsytelser og trafikkytelser (transportprestasjoner).

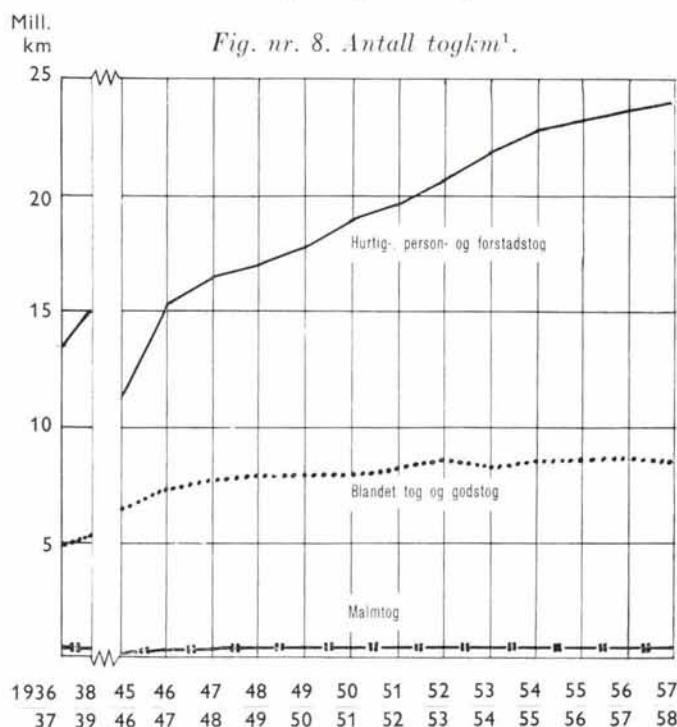
Ved sine *driftsytelser* målt ved togkm, akselkm osv. stiller jernbanen sitt apparat til disposisjon for trafikantene. Nå er det karakteristisk for jernbanen som en tjenesteytende bedrift at den ikke kan produsere for lager. Det er derfor av den største økonomiske betydning at den tilpasser disse driftsytelser, særlig toggangen, mest mulig til trafikanternes aktuelle etterspørsel, det vil si trafikkytelser uttrykt i antall befordrede personer eller personkm og videre i antall tonn transportert gods eller tonnkm. Denne tilpassing er et meget komplisert problem, fordi de faste anlegg og det rullende materiell som regel må være slik utbygd at de kan klare toppbelastningene — enten under de daglige rush-tider eller under de sesongmessige trafikktopper. Kapasitetsutnyttelsen blir derfor et sentralt spørsmål i enhver jernbaneledelses økonomiske overveielser.

Fig. nr. 7. Vognenes løp målt i antall akselkm¹.
(Se også tabell nr. 22, side 67.)



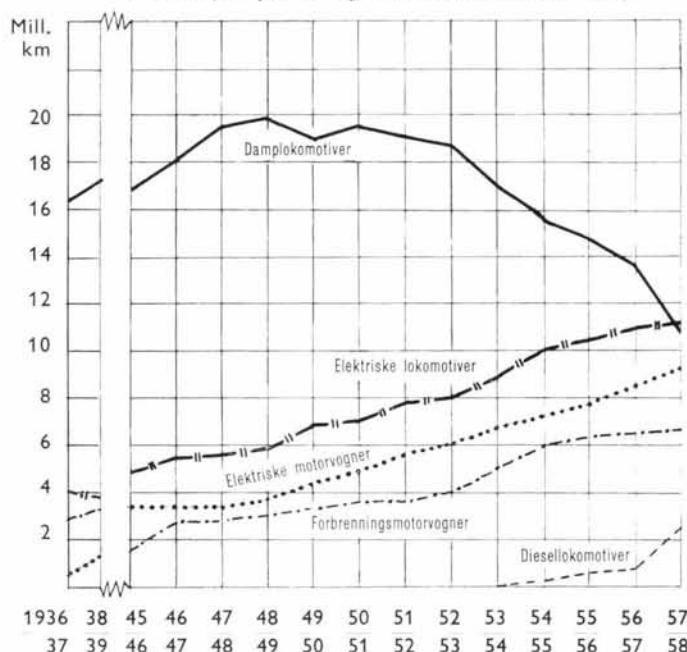
¹ Med en *akselkm* forstås den driftsytselse som er forbundet med å føre fram en hjulaksel 1 km.

Fig. nr. 8. Antall togkm¹.



¹ Med en *togkm* forstås den driftsytselse som er forbundet med å føre fram et tog av en hvilken som helst størrelse 1 km.

Fig. nr. 9. Lokomotivers og motorvogners løp målt i km¹. (Se for øvrig tabell nr. 23, side 67.)



¹ Med en *lokomotiv-* eller *motorvognkm* forstås den driftsytselse som utføres når et lokomotiv eller en motorvogn kjører 1 km.

For driftsytelsenes vedkommende har det vært en jevn stigning i hele perioden 1949–50—1957–58. Dette framgår av fig. nr. 7 og 8.

For hele perioden 1949–50—1957–58 steg antall togkm for hurtigtog, persontog og forstadstog med i alt ca. 34 % og med 16 % fram til 1952–53.

Akselkm for personvogner mv. og for godsvogner steg med henholdsvis 11 og 5 % for hele perioden 1949–50—1957–58. Her har det også vært en jevn utvikling fra år til år.

Den sterke stigningen i antall togkm skyldes at det er blitt kjørt flere tog ved at ruteordningen er blitt bedre. Det har med andre ord blitt ydet en stadig bedre service overfor trafikantene. Dette er den positive side av saken. Ser man derimot på antall togkm sammenholdt med de tilsvarende *trafikktytelser*, kan man med en gang slutte at selv om togordningen er blitt langt bedre, har dette ikke resultert i en tilsvarende stigning i trafikkmengden. Persontrafikken viste således nedgang i tidsrommet 1949–50—1952–53 (2 %) og en øking for perioden 1949–50—1957–58 sett under ett (13 %). For godstrafikkens vedkommende er det i perioden 1949–50—1952–53, en nedgang på 3 %, mens det for perio-

den 1949–50—1957–58 er en nedgang på 5 %. Sammenholder man opplysningene angående godstrafikken målt i tonnkm med den tilsvarende opplysning for antall tonn, vil man se at antall tonn så vel for den første del av perioden som for hele tidsrommet, har gått ned med henholdsvis 6 % og 10 %.

Det spørsmål man etter disse opplysningene kan stille seg, er *om NSB's tilbud av tog har stått i rimelig forhold til de etterspurte transporttjenester*.

I fig. nr. 9 har man framstilt utviklingen for trekkraftaggregatene (dvs. lokomotivenes og motorvognenes) løp i etterkrigstiden sammenliknet med forholdene like før siste verdenskrig. Figuren taler for seg, men det bemerkelsesverdig er allikevel hvor stor del av det totale løp damplokomotivene ennå representerer sammenliknet med f. eks. diesellokomotivene. Dette forhold vil utvilsomt bli endret allerede de første år, men det forteller allikevel hvilke store utgifter Statsbanene ennå trekkes med ved at dampdriften må opprettholdes i så vidt stor utstrekning.

Det positive trekk ved utviklingen (se figuren) er de elektriske lokomotivers distansering av damplokomotivene målt i antall lokomotivkm.

NSB's nye restaurantvogn, kafeteriaavdelingen.



4. Trafikkytelser (eller etterspurte transportytelser fra trafikantene)



Angående forholdet mellom trafikkytelser og driftsytelser viser en til avsnitt 3 (innledningen).

4. 1. Persontrafikk

Sammenliknet med 1956–57 viser antall reiser på enkeltbilletter og billett-kort i 1957–58 en nedgang på 2,4 %, mens antall reiser på ukekort og månedsbilletter viser økning med henholdsvis 1,4 og 0,4 %.

Antall personkm¹ har gått ned fra 1734 mill. i 1956–57 til 1720 mill. i 1957–58, dvs. en nedgang på 0,8 %.

Plassutnyttelsen var ca. 32 % i 1957–58 mot ca. 33 % i 1956–57.

Ønsker man en samlet oversikt over persontrafikken i de senere år sammenholdt med 1949–50, framgar dette av tabell nr. 24, side 67. I denne forbindelse vises også til fig. nr. 10 hvor utviklingen i antall personkm ved NSB er framstilt grafisk.

Det synes å være en svak tendens til at konkurransen fra turbilene begynner å avta noe. Dette kan dels skyldes det stadig stigende antall personbiler, motorsykler, mopeder o. l., dels kan det også skyldes at salget av «Billige rundreiser i Norge» stadig øker. Flere reisebyråer går etter hvert over til å bruke rundreisebillettene istedenfor turbiler, likesom de reisende også etter hvert får øynene opp for fordelen av å nyte disse billettene for individuelle reiser istedenfor å nyte turbiler. Det er gjort en del reklame i utlandet for de billige rundreiser i Norge, og en del utenlandske reisende har kommet til Norge forsøkt med disse rundreisebilletter.

De billige nordiske rundreiser er stadig like populære, og salget holder seg bra oppe.

Konkurransen fra det stadig stigende antall motorkjøretøy er derimot blitt skarpere. Det samme gjelder også flytrafikken, særlig mellom Oslo–Bergen, Oslo–Trondheim og Oslo–Stavanger. Når det gjelder flytrafikken, kan man selsagt ikke se bort fra at for den overveiende del av de reisende er den korte reisetid det avgjørende moment.

Ordningen med «Billige søndagsreiser» ble arran-

gert i tidsrommet 29.9.–8.12.57 og 12.1.–9.2.58. Til tross for at den siste perioden var noe forkortet i forhold til foregående år, var resultatet bra.

«Honnørbillett-reise til halv pris for eldre» ble forsøkt i tidsrommet 3.9.57–28.3.58. Reisene kunne foretas på ukedagene tirsdag–fredag med et opphold for tiden omkring jul/nyttår. Resultatet var overraskende godt.

Trafikkvervingen fortsetter og har gitt like gode resultater som tidligere.

«Billige feriebilletter» bidrar fortsatt til å fylle ledige plasser i togene i den stille trafikkilden. «Honnørbillettene» har muligens bevirket at salget har gått noe ned.

I 1957–58 er det åpnet nytt NSB-reisebyrå i Voss. Omsetningen ved NSB's reisebyråer er stadig stigende.

Informasjonsskriften «Reisenytt» (til innenlandske reisebyråer) og «Agentinformasjon» (til utenlandske reisebyråer) sendes regelmessig og bidrar i vesentlig grad til å lette byråenes arbeid med NSB's billetter.

Også i budsjettåret 1957–58 viser turisttrafikken til Norge betydelig økning. Det ser ut til at nevnte trafikkøkning til landet ikke er kommet med rutegående kommunikasjoner særlig til gode, da en del av turisttrafikken foregar med privatbiler o. l.

4. 2. Godstrafikk

Den totale befordrete godsmengde målt i antall tonn var i 1957–58 4,0 % mindre enn i 1956–57. Malmtransportene på Ofotbanen er gått ned fra 10 644 000 tonn i 1956–57 til 10 472 000 i 1957–58, dvs. en nedgang på 1,6 %.

For Statsbanene ekskl. malmtransportene på Ofotbanen, viser trafikken i 1957–58 en nedgang fra 5 688 000 tonn i 1956–57 til 5 204 000 tonn i 1957–58, dvs. en nedgang på 8,5 %.

Ilstykkgods viser en nedgang fra 185 683 tonn i 1956–57 til 179 308 tonn i 1957–58, dvs. en nedgang på 3,4 %.

Ilgods i vognlaster viser en nedgang fra 78 075 tonn i 1956–57 til 76 946 tonn i 1957–58, dvs. en nedgang på 1,5 %.

Fraktstykk gods viser målt i antall tonn en nedgang fra 486 218 tonn i 1956–57 til 447 351 tonn i 1957–58, dvs. en nedgang på 8,0 %.

Fraktkogs i vognlaster, ekskl. malm Ofotbanen, viser en nedgang fra 4 938 180 tonn i 1956–57 til 4 500 449 tonn i 1957–58, dvs. en nedgang på 8,9 %.

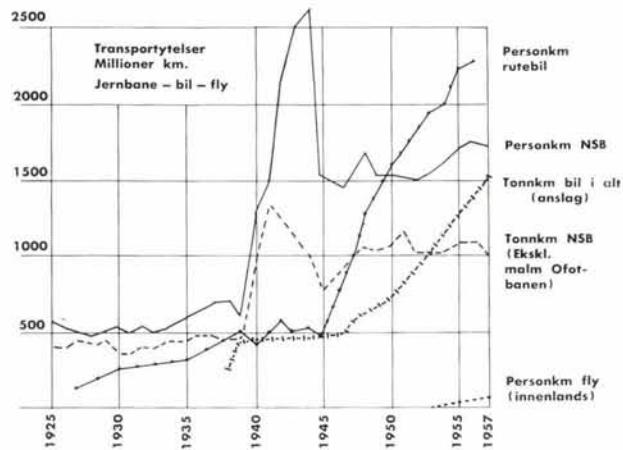
Godstransporten (ekskl. malm Ofotbanen) målt i antall nettotonnm¹ viser i 1957–58 en nedgang fra 1956–57 på 9,4 %.

Ønsker man en samlet oversikt over godstrafikken målt i antall tonn, antall nettotonnm og transportmengde fordelt på varegrupper i 1949–50, 1956–57

¹ Med en personkm forstås den trafikkytelse som utføres når en person befordres 1 km.

¹ Med en nettotonnm forstås den transportytelse som er forbundet med å transportere et tonn gods 1 km.

Fig. nr. 10.



og 1957—58, vil dette framgå av henholdsvis tabell nr. 25, 26 og 27, side 67 ff. Dessuten viser man til figur nr. 10 hvor utviklingen i antall tonnkm (eksl. malm Ofotbanen) er framstilt grafisk.

Den nedgang i godstrafikken som ble registrert i 1956—57, har fortsatt og forsterket seg i 1957—58.

Arsaken til nedgangen i den samlede transportmengden av gods skyldtes i vesentlig grad den synkende industriproduksjon og den stagnasjon i omsetningen som har oppstått som følge av dette. Konkurransen fra andre transportmidler er derfor ytterligere skjerpet. Godstrafikken er som kjent meget følsom for svingninger innenfor produksjons- og omsetningslivet.

4. 3. Trafikkutviklingen

Trafikkutviklingen ved Statsbanene i de senere år kan sammenfattes slik:

I tidsrommet 1949—50 fram til 1957—58 kan man si at den prosentvise tilveksten i trafikken fra år til år har vært ujevn. Det har til dels vært nedgang. For hele tidsrommet, 9 år under ett, viser antall

personkm en tilvekst på 11,3 %, mens godstrafikken målt i antall tonnkm viser en nedgang på 5 %, når man for godstrafikken ikke regner med malm på Ofotbanen.

Man har i tabell nr. 7 gitt en tallmessig oversikt over trafikkutviklingen siden 1949—50 for person- og godstrafikken (uttrykt i henholdsvis personkm og tonnkm) og i særskilte kolonner angitt tilvekst i prosent for de enkelte år sammenliknet med foregående år.

Ser man på tidsrommet 1949—50—1952—53, kan det på grunnlag av inntektstallene og oppgavene over trafikktytelsene umiddelbart sluttet at økingen i inntektene i denne periode utelukkende skyldtes takstforhøyelser, idet trafikkstallene både for person- og godstrafikk viser nedgang fram til 1952—53. For hele perioden 1949—50—1957—58 gjelder en liknende konklusjon, men her viser persontrafikken oppgang, slik at en del av økingen i inntektene også skriver seg fra denne. Allikevel står det fast at den alt vesentlige del av økingen skyldes takstforhøyelser.

Forutsetter man at jernbanen på litt lengre sikt burde ha en tilvekst i sin trafikk noenlunde tilsvarende økingen i landets nasjonalprodukt, må det slås fast at dette ikke har vært mulig å oppnå i den 9-årsperiode vi her har behandlet. Dette tidsrom

Pasketrafikken, Oslo Ø.

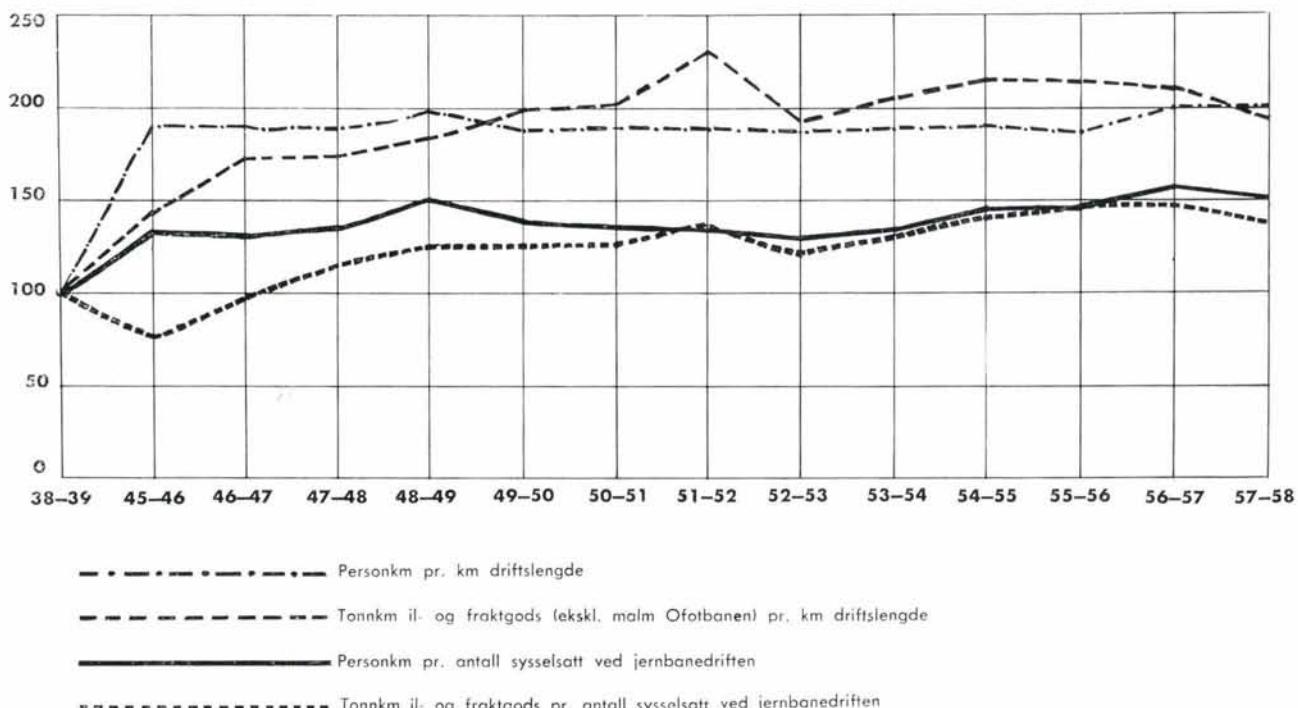


Tabell nr. 7.

År	Persontrafikk		Godstrafikk	
	Person-km Mill.	Til- vekst i % av foreg. år	Tonnm- eksl. malm Ofotbanen	Til- vekst i % av foreg. år
			Mill.	
1949—50	1 527		1 049	
1950—51	1 553	+ 1,7	1 068	+ 1,8
1951—52	1 529	- 1,6	1 182	+ 10,7
1952—53	1 515	- 0,9	1 008	- 14,7
1953—54	1 544	+ 1,9	1 012	+ 0,4
1954—55	1 624	+ 5,2	1 078	+ 6,5
1955—56	1 705	+ 5,0	1 123	+ 4,2
1956—57	1 734 ¹	+ 1,7	1 100 ¹	- 2,1
1957—58	1 720 ¹	- 0,8	997 ¹	- 9,4
1949—50—1957—58		+ 11,3		- 5,0

¹ Foreløpige tall.

Fig. nr. 11. Antall nettotonnkm og personkm pr. sysselsatt og pr. km driftslengde.



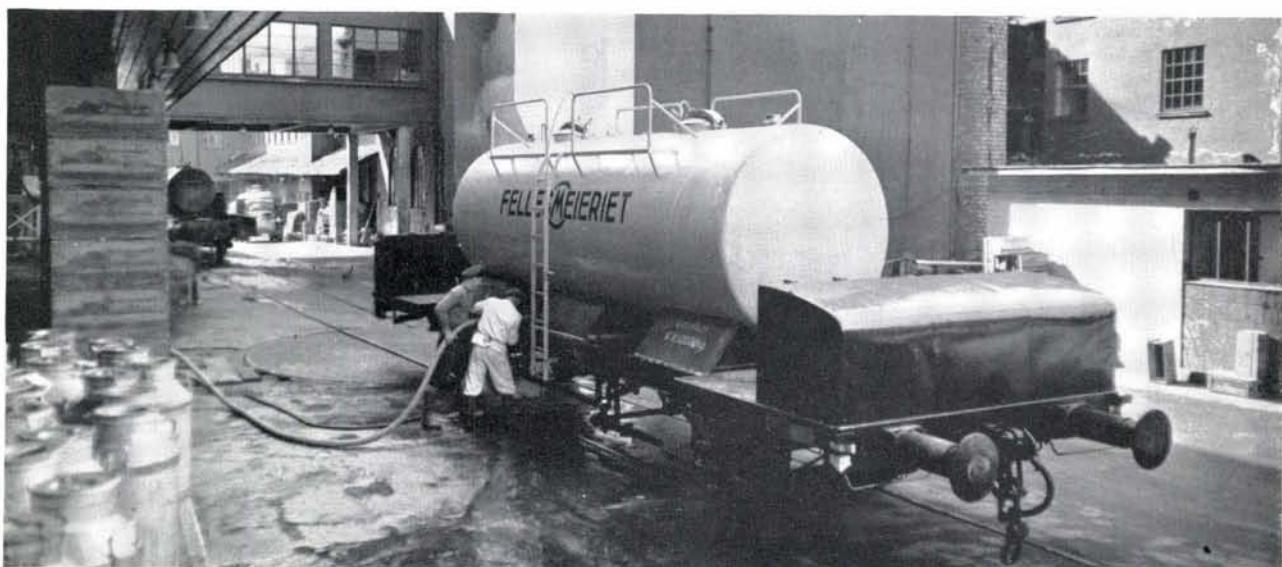
kan nemlig trygt karakteriseres som en utpreget ekspansjonsperiode for det norske produksjons- og omsetningsliv. Det har med andre ord foregått en relativ *forskyvning* i avviklingen av det samlede innenlandske transportvolum til jernbanens ugunst. Årsakene eller forklaringen på dette er nærliggende, og man viser i denne forbindelse til hva det er uttalt under avsnitt 2.7.

En god pekepinn for lønnsomheten av jernbanedriften er utviklingen i forholdstallene transportytelse (tonnmk og personkm) *pr. sysselsatt* og *pr. km. driftslengde*.

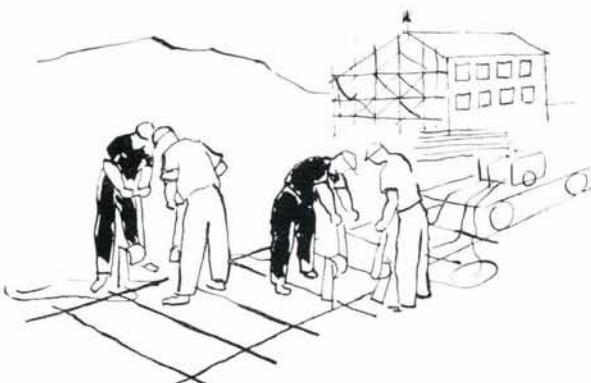
Fig. nr. 11 viser en del indekstall til belysning av dette forhold. Det framgår av denne oversikt at Statsbanene i 1957-58 ytet ca. 37 prosent fler tonnmk pr. mann og ca. 50 prosent fler personkm pr. mann enn før krigen. (Se også tabell nr. 5, side 17.)

Disse tall gir i første rekke uttrykk for kapasitetsutnyttingen ved Statsbanene. Stigningen i trafikkmengden har ført til en bedre utnyttelse av den faste organisasjon (faste anlegg mv.) som er nødvendig for å opprettholde jernbanedriften, og som innenfor visse grenser av trafikkmengden hverken utvides eller innskrenkes.

Statsbanene fraktet i 1957-58 ca. 33 mill. liter melk.



5. Beretning vedrørende de enkelte fagområder



5. 1. Bane og bygg

5. 1. 1. Linjen mv.

Statsbanenes linjepersonale utfører den daglige bevakning og visitasjon av linjen. Dessuten er dette personale beskjeftiget med vedlikeholds- og fornyelsesarbeid samt utvidelser og forbedringer av linje og bygninger ved alle baner i drift.

Det var i 1957–58 gjennomsnittlig beskjeftiget 6022 mann i linjetjenesten. På side 34 er det gitt en oversikt over linjepersonalets fordeling distriktsvis og totalt for Statsbanene.

Til linjens bevakning og vedlikehold (ekskl. fornyelser, utvidelser og forbedringer) medgikk i 1957–58 kr. 79,8 mill. hvorav lønnsutgiftene utgjorde kr. 57,6 mill. og materialutgiftene kr. 22,2 mill.

Linjens tekniske standard ble inngående behandlet i driftsberetningen for 1956–57, og man viser til denne.

Enkelte linjestrekninger er utbedret, men det mangler meget før man kan si at den tekniske standard er tilfredsstillende. De fundamentale arbeider som må utføres for å oppnå en bedre standard, er arbeider med eliminering av telehivingen, ballastfornyelsen og skinnebyttingen. Bevilgningene til disse arbeider må holdes oppe både av sikkerhetsmessige grunner og for å få en bedring av de driftsøkonomiske resultater.

Av *teleforebyggende arbeider* er det i løpet av siste termin utført masseskifting på 19 km spor. Dessuten er telehivingen søkt fjernet ved andre billigere foranstaltninger på en lengde av 4,5 km spor. I terminen er det til teleforebyggende arbeider medgått kr. 3,2 mill. under kapitalbudsjettet. I samme tid er det til skoring på grunn av telehiving medgått kr. 4,0 mill. under vedlikeholdsbudsjettet.

Ballastfornyelsen er kommet godt i gang, men det har skoret noe på tilgang av pukk. Samtlige nye bygde pukkverk har vært i drift i terminen. Enkelte eldre pukkverk må moderniseres for at produksjonen skal kunne økes og bli mer økonomisk. Til ballastfornyelse medgikk i 1957–58 ca. kr. 4,9 mill. Til utkjøring av pukkballast er 50 nye bunntømmingsvogner tatt i bruk i terminen. I alt disponerer man nå 250 stk. 2-akslede bunntømmingsvogner, og 50 nye vogner er under arbeid.

Tilgangen på *skinner* har vært tilfredsstillende i betrakning av de midler som har stått til disposisjon. Fornyelsesavsettingen til skinnebytting har også i terminen vært for liten til å dekke verdiøringen (nedslittingen), og bevilgningene må økes hvis den oppsatte skinnebyttingsplan for årene 1958–70 skal kunne gjennomføres.

Skinnesveisingen fortsetter så vel med sammen sveising av skinner til større lengder som med reparasjonssveising av skinner og sporveksler i sporet. I terminen er det sveiset i alt 5564 skjøter i spor og 10 920 skjøter ved sveiseverkstedet, Alnabru, hvorav 2014 skjøter for anleggene. Nytt utstyr for reparasjon av sporveksler er tatt i bruk, og man regner derved med at levetiden for sporveksler kan forlenges betydelig.

Behovet for *sviller* er dekket uten vanskelighet. I terminen er det byttet ut og lagt ned i spor ca. 300 000 sviller.

Det pågår forsøk med innlegging av limte sviller, dvs. at hver sville framstilles av materiale fra to kasserte sviller. Ca. 11 900 *betong*-sviller er lagt ned i spor i terminen.

Mekaniseringen av arbeidet ved linjen fortsetter. Man er kommet et stykke på vei, men ennå mangler det meget, og da særlig større og mer kostbart utstyr. Man viser til avsnittet om «Arbeidsbesparende anleggsutstyr».

Linjetjenesten omorganiseres etterhvert som linjen utbedres og vedlikeholdsarbeidet mekaniseres. Man er gått over til periodisk vedlikeholdsarbeid som utføres av ambulerende arbeidslag over lengre banestreknings. De enkelte linjeavdelinger (baneformannsavdelinger) utvides, og arbeidsstyrken kan av den grunn etterhvert reduseres. I 1957–58 er det således inndratt 11 linjeavdelinger (hvorav 3 på baner hvor driften er nedlagt) og 8 ved at enkelte linjeavdelinger er forlenget. Sammenliknet med terminen 1956–57 er arbeidsstyrken i linjetjenesten redusert med 253 mann.

5. 1. 2. Arbeidsbesparende anleggsutstyr

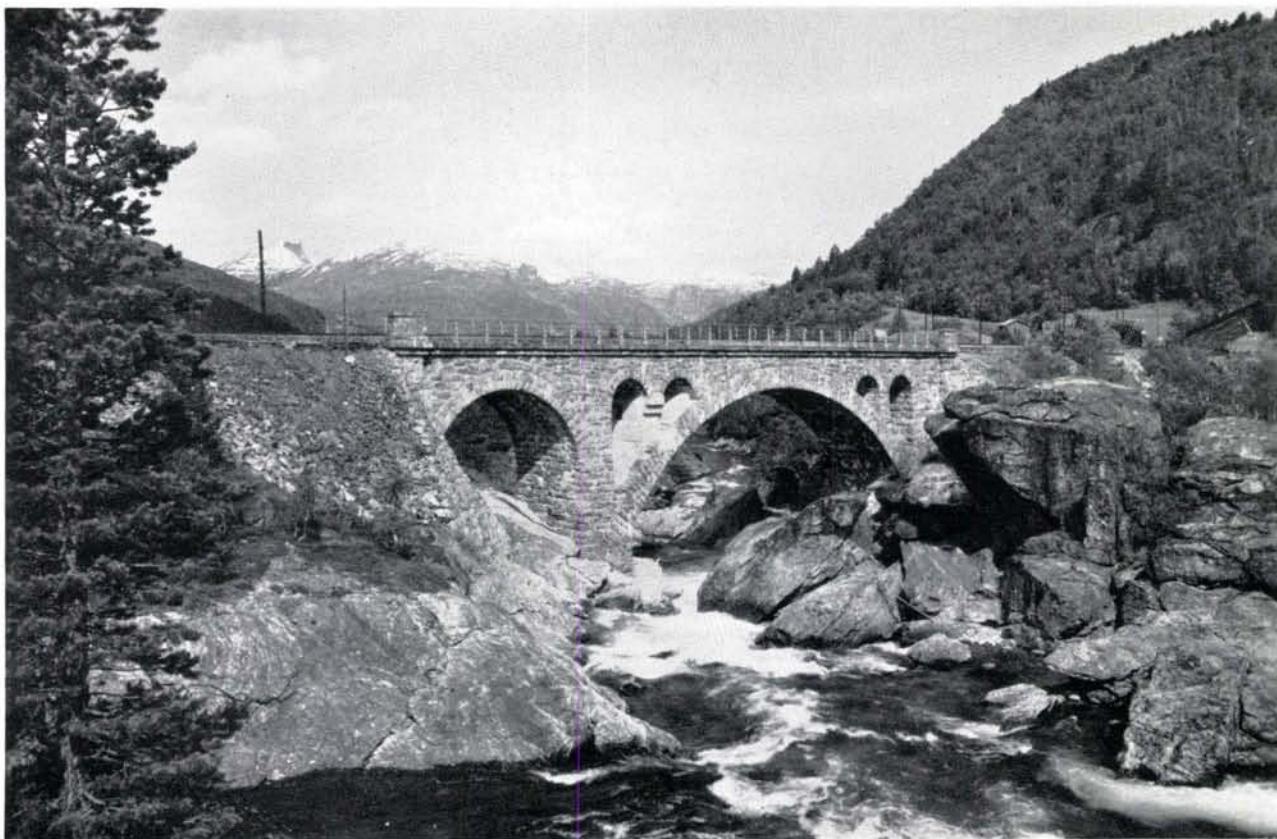
De investeringer man i de senere år har foretatt i maskinelt utstyr til linjens vedlikehold, viser meget gode resultater både økonomisk og kvalitativt. Behovet for maskinelt utstyr er fremdeles stort, og anskaffelse av nytt utstyr skjer i den utstrekning de tildelte bevilgninger tillater det.

Arbeidet med de to skinnegående svildepakkmaskiner går meget bra, og det er bestilt ytterligere en maskin for neste sesong.

Man har anskaffet flere hjultraktorer som er påmontert forskjellig utstyr så som frontlasteapparat, bakmonterte gravemaskiner, kompressorer og framfor alt snøbrøyteutstyr (både ploger og fresere). Dette kombinerte utstyr har vist seg å være meget fordelaktig, idet traktoren blir en «helårsmaskin». Det traktordrevne snøbrøyteutstyret kom bl. a. til

Linjen i tall

		Pr. 30.6.58
SPORLENGDE		
Total	km	5 746
Herav:		
Hovedspor (normalsporet 1435 mm)	km	4 341
Hovedspor (smalsporet 1067 mm, Setesdalsbanen)	km	58
Hovedspor (smalsporet 750 mm, Aurskog-Hølandsbanen)	km	57
Sidespor (normalsporet 1435 mm) (inkl. private sidespor)	km	1 273
Sidespor (smalsporet 1067 mm, Setesdalsbanen) (inkl. private sidespor)	km	11
Sidespor (smalsporet 750 mm, Aurskog-Hølandsbanen) (inkl. private sidespor)	km	6
TRASÉ		
Av banelengden ligger i stigning eller fall	%	75
Av banelengden ligger i horisontal	%	25
Største stigning på hovedlinjene	%	25
Største stigning på sidelijnene (Flåmsbana)	%	55
Av banelengden ligger i kurve	%	58
Av banelengden ligger i rettlinje	%	42
Minste kurveradius på hovedlinjene	m	181
Minste kurveradius på sidelijnene	m	100
Høyeste punkt ligger på Bergensbanen (ved Fagernut mellom Finse og Hallingskeid stasjoner)	m o. h.	1 301
Høyeste punkt på Dovrebanen (ved Hjerkinn)	m o. h.	1 025
Høyeste punkt på Nordlandsbanen (ved Stødi stasjon på Saltfjellet)	m o. h.	680
BALLAST		
Total mengde ballast i sidespor, hovedspor og stasjonsspor	ca. m ³	8 000 000
(Herav er ca. 2/5 pukk og 3/5 grus)		
SVILLER		
Samlet antall sviller i spor (hovedspor, sidespor og stasjonsspor)	ca. stk.	7 800 000
SKINNER OG SPORVEKSLER		
Samlet skinnevekt i hovedsporene	tonn	316 000
Herav:		
25—30 kg pr. m	tonn	50 000
35 kg pr. m	tonn	195 000
40—41 kg pr. m	tonn	20 000
49 kg pr. m	tonn	51 000
Samlet skinnevekt (hovedspor, sidespor og stasjonsspor)	tonn	400 000
Antall sporveksler, enkle	stk.	5 839
Antall sporveksler, sammensatte	stk.	388
BRUER		
Antall jernbanebru er (med lengde over 2,5 m)	stk.	2 707
Herav:		
Stålbru	stk.	2 066
Stein- eller betongbru	stk.	636
Trebru	stk.	5
Av bruene fører over veger (underganger)	stk.	1 644
Jernbanebruenes samlede lengde	m	33 450
Herav:		
Stålbru	m	28 200
Stein- eller betongbru	m	5 100
Trebru	m	150
Største bruspenn (over Bøvelva ved Gvarv stasjon)	m	85
Største brulengder:		
Bragerøløpet over Drammenselva	m	550
Strømsøløpet over Drammenselva	m	450
Ved Fetund	m	420
Ved Minnesund	m	360
TUNNELER		
Antall tunneler	stk.	745
Tunnelenes samlede lengde	km	196,0
De lengste tunneler er:		
Kvineshei (Kristiansand distrikt)	m	9 064
Hægebostad (Kristiansand distrikt)	m	8 474
Gyland (Kristiansand distrikt)	m	5 717
Gravehalsen (Bergen distrikt)	m	5 311
SNØOVERBYGG		
Snøoverbyggenes samlede lengde	km	37,8
Herav på Bergensbanen	km	29,1



Jernbanebru ved Stuguflåten (Raumabanen).

stor nytte ved et par anledninger vinteren 1957—58 i Trondheim, Hamar og Kristiansand distrikter.

Når det gjelder baneavdelingenes transportmateriell på linjen, er det i terminen søkt anskaffet tilhengervogner til de 26 lastetraktorer man har i bruk.

Det blir i stadig større utstrekning anskaffet motorisert materiell, også for de mindre arbeidsoppgaver, f. eks. svilleskruemaskiner, slipemaskiner og motordrevne bergboremaskiner. De sistnevnte maskiner kan bl. a. også nytties som svillepakkmaskiner.

5.1.3. Bruer

Ombygging av eldre bruer på driftsbanene fortsetter for å imøtekommne kravene til større lokomotiv- og togstørrelser.

For tiden er de gamle bruer på Rørosbanen gjengstand for fornyelse. De største objekter her er bru over Gaula ved Reitan, som blir en armert betongbru med samlet lengde ca. 90 m, og bru over Glomma ved Steinvikken, som blir en stålbru i 2 spenn á 65 m teoretisk spennvidde. Begge bruer bygges i forbindelse med linjeomlegging.

Videre blir de gamle bruer over Kjølsjøbekken, Tresa og Rokka samt Gustu viadukt ved linjeomlegging erstattet av fyllinger i forbindelse med bekke-tunnel eller kulvert.

Ved dobbeltsporanlegget Sandvika—Asker er det for høyre spor bygget ny stålbru med 7 spenn á 22,4 m spennvidde over Sandvikselva og undergang i armert betong for nye Ringeriksveien. Dessuten er

undergangene i armert betong for begge spor ved Slependen og Billingstad ferdigbygget.

I forbindelse med elektrifiseringsarbeidene er det foretatt dels hel ombygging, dels løfting av overgangsbruer på Østfoldbanens østre linje, Randsfjordbanen og Gjøvikbanen.

5.1.4. Tunneler

Man viser til oversikten «Linjen i tall», side 32.

5.1.5. Snørydding og flomskader

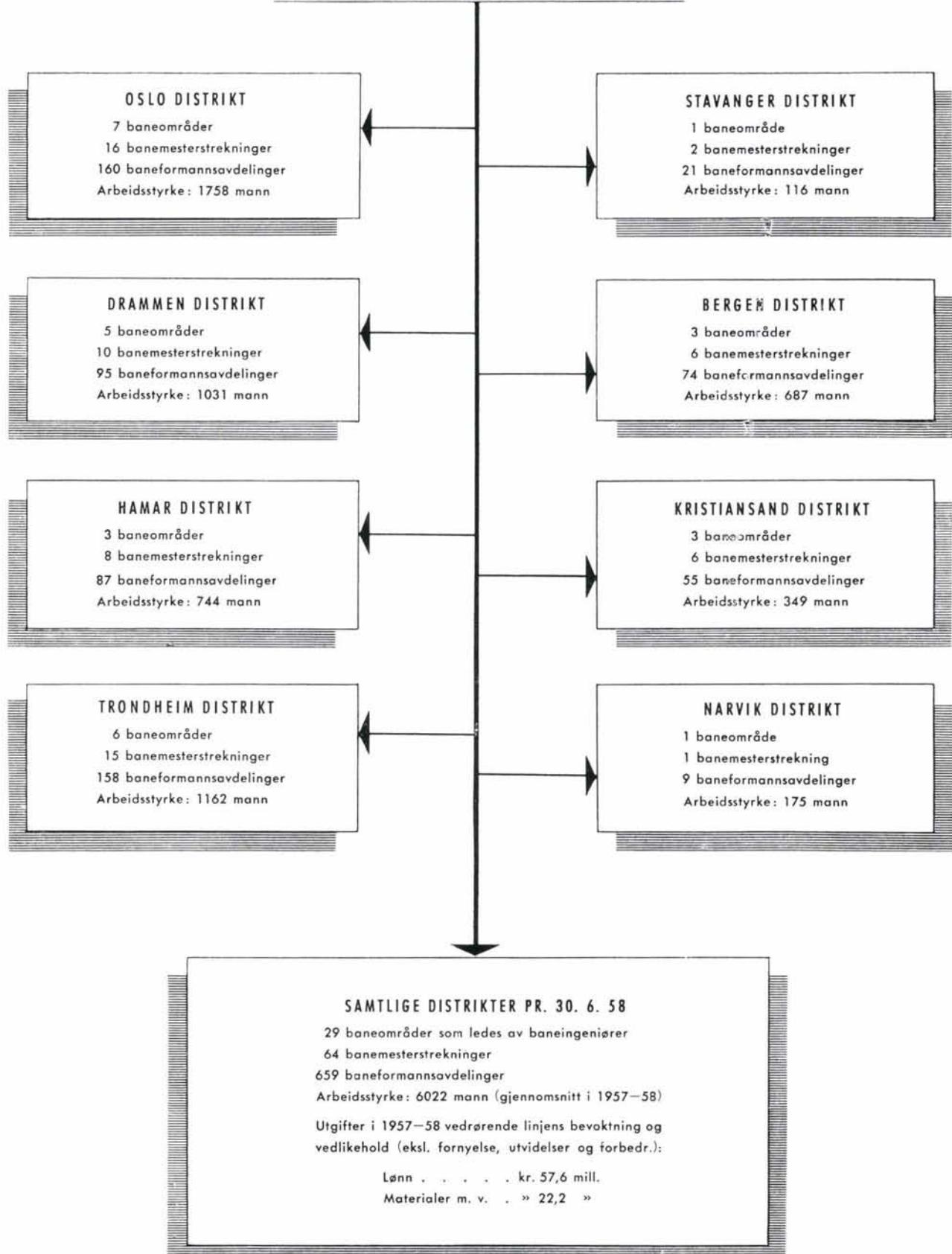
Til bekjempelse av snøvanskene har Statsbanene i alt 8 store roterende snøpløger (7 dampdrevne og 1 elektrisk) foruten 55 mindre snøfresere. Det er dessuten anskaffet 13 snøfresere av norsk fabrikat beregnet til frontmontering på traktorer. Disse er satt inn i snøryddingen på stasjonsområdene og linjen.

Snøforholdene i 1957—58 var en god del vanskeligere enn i foregående termin. I alt medgikk til snørydding på linje og stasjoner ca. kr. 8,9 mill. mot kr. 6,9 mill. året før.

Mekanisering av snøryddingsarbeidet fortsetter, og det samme gjelder installeringen av elektrisk utstyr for oppvarming av sporveksler om vinteren.

Statsbanene var våren 1958 utsatt for til dels store flomskader på flere steder i Gudbrandsdalen, Østerdalen og Romsdalen. Dette forårsaket lengre trafikkstans flere ganger, bl. a. hele 3 døgn i trekk på Raumabanen.

HOVEDSTYRETS BANEAVDELING



5.1.6. Bygninger

Ved de baner og bilruter som er i drift, eier Statsbanene ca. 5700 bygninger (ekskl. verkstedbygninger) med et areal på ca. 525 000 m². Man regner med at ca. 10 000 m² av nevnte bygningsbestand trenger fornyelse hvert år.

I tidsrommet 1948—58 har driftsbanepr. kalenderårs gjennomsnittlig fått seg tildelt ca. 12 000 golv-m² byggekvote inkl. verksteder. Kvoten har vært nytta fullt ut.

Høsten 1958 ble Eina lokomotivstall med tilhørende personalrom og Kongsvinger velferdsbygg tatt i bruk.

Det er foretatt en omfattende ombygging av Dombås stasjonsbygning. I tilknytning til stasjonsbygningen er det oppført ny restaurant. Ved Otta st. er arbeidet med overnatningsbolig påbegynt.

I forbindelse med dobbeltsporanlegget Sandvika—Asker er nytt ekspedisjonshus tatt i bruk ved Bil-

lingstad stasjon, mens ekspedisjonshuset ved Slependen stasjon blir ferdig høsten 1959. Arbeidet med den nye Asker stasjonsbygning er påbegynt.

Arbeidet med den nye stasjonsbygningen i Stavanger er i gang.

Åndalsnes—Ålesundrutas garasjeanlegg i Ålesund er tatt i bruk. Garasjeanlegget dekker et areal på 835 m².

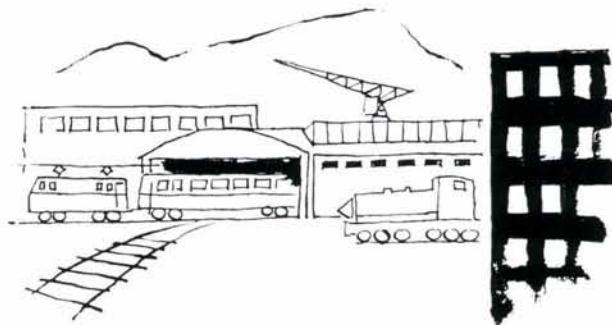
For øvrig preges arbeidet av modernisering av eldre stasjonsbygninger. I forbindelse med rasjonaliseringen av godstrafikken er en rekke godsbygninger ombygget.

Totale bruttoinvesteringer i bygninger ved driftsbanepr. (dvs. vedlikehold og reparasjon, fornyelse samt nye bygninger) utgjorde i 1957—58 ca. kr. 23,2 mill. (hvorav ca. kr. 12,7 mill. til vedlikehold og reparasjon). Tabell nr. 28, side 68, gir en oversikt over utgifter til *reparasjon og vedlikehold av bygninger* ved driftsbanepr. i 1949—50, 1956—57 og 1957—58.

Den nye Hvalstad st. på dobbeltsporstrekningen Oslo—Asker.



5. 2. Verksteder og rullende materiell



5. 2. 1. Verksteder for reparasjon og vedlikehold av rullende materiell

Statsbanene vedlikeholder og reparerer selv sitt rullende materiell ved egne verksteder som pr. 30.6.58 beskjeftiget i alt 3343 mann (ekskl. adm.-personale). Man viser til side 37, hvor det er gitt en grafisk framstilling for Statsbanenes verksteder. Den i oversikten angitte administrasjonsordning gjelder fra 1.7.57.

Verkstedene Grorud, Sundland og Marienborg er de eneste som helt ut fyller oppgavene som spesialverksted for rullende materiell, mens de andre verkstedene av plasshensyn ikke fullt ut kan påta seg så store arbeidsoppgaver. Det arbeides imidlertid med å få bedret dette forhold.

Overgang fra dampdrift til dieseltrekkraft på Dovrebanen og Bergensbanen samt fortsatt elektrifisering av driftsbanene har resultert i at arbeidsoppgagene ved Statsbanenes verksteder er blitt sterkt redusert.

Man står derfor overfor det forhold at flere av verkstedene må legge om sin drift og at NSB, for å beskjefte den næværende arbeidsstyrke, må skaffe disse verkstedene andre arbeidsoppgaver.

Som følge av hva man har nevnt ovenfor og ved andre rasjonaliseringstiltak som anskaffelse av moderne arbeidsmaskiner samt nybygging og modernisering av verkstedlokaler, har arbeidskraftbehovet gått ned.

Reparasjon av damplokomotiver er nå opphört ved verkstedene Sundland, Hamar og Kvæleberg. Derimot er reparasjon av elektriske motorvogner blitt sentralisert ved Sundland, mens verkstedene Hamar og Kvæleberg (Stavanger distrikt) har lagt om til godsvognreparasjoner.

5. 2. 2. Det rullende jernbanemateriell

Bestanden av trekkraftaggregater i 1949—50, 1956—57 og 1957—58 framgår av tabell nr. 8.

Statsbanene hadde pr. 30.6.58 i alt 336 damplokomotiver mot 374 pr. 30.6.57, idet 38 damplokomotiver er utrangert. Pr. 30.6.58 er 27 damplokomotiver hensatt.

Utrangering og hensettelse av damplokomotiver vil fortsette i det tempo som overgang til elektrisk- og diesel-trekkraft gjør det mulig.

Damplokomotivenes tilstand er tilfredsstillende, alle forhold tatt i betraktning.

Pr. 30.6.58 hadde Statsbanene i alt 135 elektriske lokomotiver, mot 127 pr. 30.6.57. Det er tatt i bruk 8 nye elektriske lokomotiver av type El. 13 som er levert fra norske fabrikker.

Det er videre tatt i bruk 7 nye elektriske motorvogner av type 68 for mellomdistansekjøring, og alle er levert fra norske fabrikker.

Antall motorvogner med forbrenningsmotor var pr. 30.6.58 86, hvorav 10 stk. tilhører 5 dieseldieselhydrauliske ekspressstogsett. I terminen er 4 stk. motorvogner utrangert. Fra norske fabrikker er det mottatt 2 nye motorvogner for dieseldieselhydrauliske ekspressstogsett av type 88.

Pr. 30.6.58 hadde Statsbanene 23 diesellokomotiver som fordeler seg slik: 1 stk. dieseldieselhydraulisk toglokomotiv av type Di. 1 (bygget i 1942 og nå hensatt), 8 stk. dieseldieselhydrauliske skiftelok. Di. 2 og 14 stk. dieselelektriske toglok. Di. 3. Ytterligere 5 stk. av denne type ble levert høsten 1958.

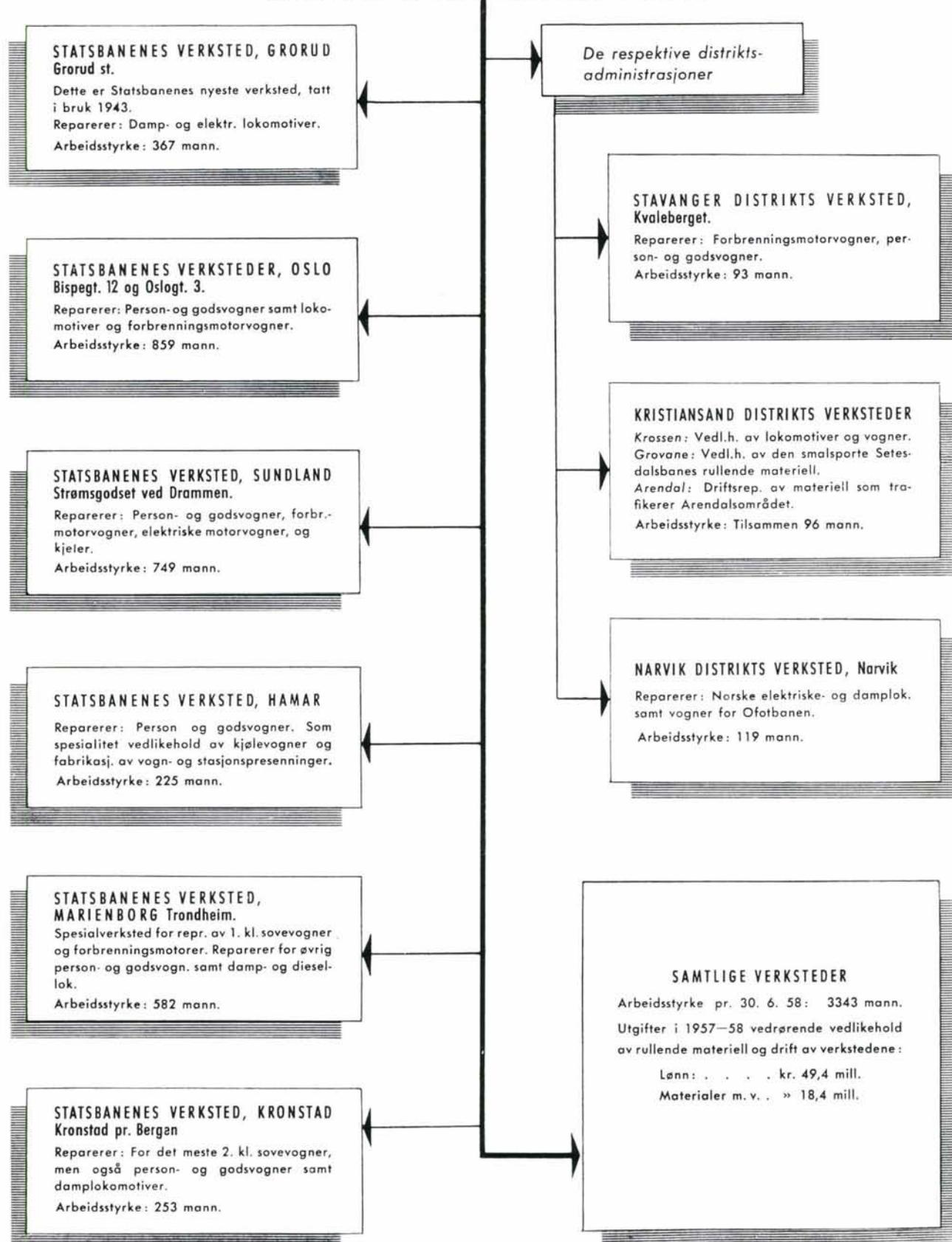
For om mulig å finne fram til en egnet lokomotivtype for de banestrekninger som ikke er forutsatt elektrifisert, har det i terminen vært drevet prøvedrift på Bergensbanen med 2 leide tyske dieseldieselhydrauliske toglokomotiver av forskjellige typer. Når det gjelder prøvedriften av den ene lok.type, er leieforholdet avsluttet og lokomotivet sendt tilbake til Tyskland. Forsøksdriften med den andre lok.type vil fortsette ennå en tid.

Det faktiske forbruk av dieselsolje, kull og elektrisk energi for årene 1949—50 og 1953—54 til 1957—58 med mengde- og verditall for de enkelte år, framgår av tabell nr. 29, side 69. Av tabellen ser man at det er en markert nedgang i kullforbruket, samtidig som dieselsolje- og elektrisitetsforbruket går opp i takt med overgangen til mer moderne trekraftsmateriell.

Tabell nr. 8. Bestand av trekkraftaggregater.

	Lokomotiver (normalspor)										Motorvogner (normalspor)					
	Damp			Elektriske			Diesel			Elektriske			Forbr. motorvogner			
	1949-50	1956-57	1957-58	1949-50	1956-57	1957-58	1949-50	1956-57	1957-58	1949-50	1956-57	1957-58	1949-50	1956-57	1957-58	
Antall i alt pr. 30.6.	477	374	336	72	127	135	1	10	23	41	85	92	78	88	86	
Disponible for driften (gj.snittlig)	459	370	342	72	125	130		5	13	41	79	87	61	84	84	
Ute av drift for reparasjon:																
Antall	130	97	77	9	13	12		1	1	7	9	8	21	17	13	
I prosent	28	26	23	13	10,4	9,2		20	7,7	17	11,4	9,2	34	20	15,5	
Ny reparerte					83	73		1	2		74	80		85	76	

HOVEDSTYRETS MASKIN- OG VERKSTEDAVDELING



I tabell nr. 9 er det gitt en oversikt over bestanden av jernbanevogner (ekskl. smalsporde vogner) i 1949—50, 1956—57 og 1957—58.

Tabell nr. 9.

	Antall aksler		
	Pr. 30.6.50	Pr. 30.6.57	Pr. 30.6.58
Person-, post- og konduktørvogner	4 063	4 612	4 674
Godsvogner ¹	25 644	24 875	24 739

¹ Eksklusive vogner til internt bruk.

Som et felles mål for vognparken nytes benevnelsen *aksel*. De fleste personvogner er 4-akslete, mens den overveiende del av godsvognene er 2-akslete. Statsbanenes *person-, post- og konduktørvogner* representerer tilsammen en togstamme på en lengde av ca. 21,5 km, tilsvarende strekningen Oslo—Lillestrøm. Dersom alle plasser i personvognene regnes som sitteplasser, er antallet 59 344¹. Herav er rene sitteplasser 56 352² og koyer 2992. Denne oppgave henfører seg til tidspunktet 30.6.58.

Statsbanenes personvognpark består for en stor del av *overårig* materiell som for lengst burde ha vært utrangert. Dette medfører store ulemper ved avviklingen av trafikken, idet vognene ikke fyller nåværende tekniske krav. Videre er den relativt store bestand av *gamle trevogner* i persontrafikken betenklig ut fra et sikkerhetsmessig synspunkt.

Man viser til nedenstående tabell nr. 10 som angir aldersfordelingen for Statsbanenes person- og godsvogner. Det går her tydelig fram at Statsbanene ennå har i bruk meget gammelt personvognmateriell. Dette medfører at Statsbanene har store vedlikeholdsutgifter hvert år, samtidig som det går med

¹ Smalsporde personvogner er medregnet. Derimot er normal- og smalsporde motorvogner ikke medregnet. Antall sitteplasser i disse utgjorde pr. 30.6.58 i alt 11 028.

² Spisevogner er inkludert. Antall plasser i de 15 spisevogner Statsbanene hadde pr. 30.6.58, var 588.



Det rullende materiell blir regelmessig overvåket av jernbanens eget verkstedpersonale.

betydelige beløp til ombygging (modernisering) og montering av rullelagre mv. på eldre personvogner. Moderniseringsplanen av 1946 som omfatter side- og midtgangsvogner bygget etter 1899, er på det nærmeste fullført. Normal brukstid for personvogner bør ikke overskride 35 år.

Statsbanenes *godsvogner* representerer samlet en togstamme på ca. 115 km, tilsvarende strekningen Oslo—Hamar. Bæreevnen for disse vognene utgjør ca. 199 500 tonn. Disse beregninger gjelder pr. 30.6.58.

Av tabell nr. 10 framgår at aldersfordelingen er ugunstig, slik at det fremdeles må nytes godsvogner av meget høy alder og av gammel og lite hensiktsmessig konstruksjon. Normal brukstid for godsvogner bør ikke overskride 45 år.

Tabell nr. 10. Aldersfordeling på antall gods- og personvogner pr. 1.1.59.

Alder år	Antall godsvogner	Antall personvogner
1—5	367	111
6—10	1021	128
11—15	752	44
16—20	791	31
21—25	714	60
26—30	177	37
31—35	835	109
36—40	1474	255
41—45	1744	127
46—50	—	153
46—64	2650	—
51—64	—	226
	10525 ¹	1281

¹ Ekskl. 1440 tidligere tyske godsvogner.

Arbeidet med reparasjon av godsvogner har også i 1957—58 vært drevet intens. Den eldre del av godsvognparken bevirker at man fortsatt må regne med store vedlikeholdsutgifter i årene framover. Antall godsvogner som må repareres, synes å ha stabilisert seg på ca. 650 mot ca. 800 i tidligere terminer.

Ser man hele vognparken ved NSB under ett, vil helhetsinntrykket bli at man i dag har i bruk en vognpark som for en stor del er gammel, lite tidsmessig og meget kostbar å vedlikeholde. Dessuten tvinger ombygging og modernisering av *gamle vogner* seg fram, et tiltak som også blir meget kostbart og lite hensiktsmessig.

Det er i terminen 1957—58 modernisert 27 stk. lukkede vognere, og arbeidet med dette fortsetter. Til tross for at rullende materiell i etterkrigstiden er blitt forfordelt til fortengsel for investeringer i *faste* anlegg (skinnegang, bygninger mv.), har investeringene i rullende materiell i stor grad vært viet *trekkraften*, et forhold vognparken nødvendigvis har lidd under. Målet må være å få en god standardisert og moderne vognpark, på høyde med dagens tekniske nivå.

Når det gjelder utgifter til reparasjon og vedlikehold av rullende materiell, viser man til tabell nr. 30, side 69.



Fra Kristiansand st.

5.2.3. Leveringer av rullende materiell

I 9-årsperioden 1.7.49—30.6.58 er det levert nytt rullende materiell til en verdi av ca. kr. 350 mill. Heraf utgjør:

Trekkraftmateriell	ca. kr. 215,0 mill.
Personvognmateriell	ca. kr. 86,5 mill.
Godsvognmateriell	ca. kr. 47,0 mill.
Diverse	ca. kr. 1,5 mill.

Følgende materielltyper er levert:

Trekkraftmateriell:

44 elektriske toglokomotiver
4 elektriske malmtogslokomotiver for Ofotbanen
12 elektriske skiftelokomotiver
39 elektriske motorvogner for forstadstogsett
17 elektriske motorvogner for mellomdistansetogsett
1 damplokomotiv (for Aurskog-Hølandsbanen)
14 diesel-elektriske toglokomotiver
8 diesel-motorboggivogner, type 87 (små)
35 diesel-motorboggivogner, type 86 og 91 (store)
8 diesel skiftelokomotiver
51 diesel traktorer
1 diesel ekspressstogsett

Personvognmateriell:

30 stål-personboggivogner (turistvogner)
33 stål-personboggivogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett)

35 stål-personboggivogner (styrevogner for elektriske forstadstogsett)

17 stål-personboggivogner (styrevogner for elektriske mellomdistansetogsett)

15 stål-personboggivogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett)

33 stål-personboggivogner (sovevogner)

11 stål-personboggivogner (person- og konduktørvogner)

4 stål-spisevogner

10 stål post- og konduktørboggivogner

35 lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner type 86 og 91

Godsvognmateriell:

1289 godsvogner (579 G4, 35 G5, 430 Tl4, 200 L4, 20 To4, 20 Gx, 1 Tr5, 1 Tro4, 1 Tro5 og 1 Trqo).

Diverse:

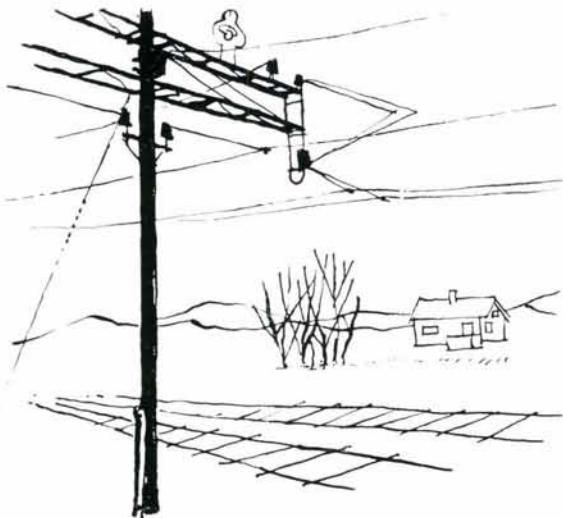
1 elektrisk roterende snøplog

2 kranvogner (til bruk ved toguhell)

5.2.4. Bestillinger av rullende materiell

Statsbanene hadde pr. 30.6.58 i bestilling rullende jernbanemateriell for i alt kr. 79 mill., som fordeler seg med kr. 52 mill. på trekkraftmateriell og kr. 27 mill. på person- og godsvognmateriell.

5. 3. Elektrotekniske anlegg



5. 3. 1. Elektriske baneanlegg

Arbeidet med elektrifisering av driftsbanene har fortsatt etter det program som er vedtatt. Tempoet er i alt vesentlig bestemt av de bevilgningene som blir gitt. Den grafiske framstilling nedenfor (fig. nr. 12) viser utviklingen i elektrifiseringen fra 1920 fram til 30.6.58.

Den første statsbanestrekning som ble åpnet for elektrisk drift, var Oslo—Brakerøya i 1922. Tempoet i den videre elektrifiseringen har vært varierende. I den første tiden gikk det svært langsomt. Først i tiden før siste verdenskrig kom det mer fart i utbyggingen. Da krigen kom til Norge, var elektrifiseringen av Østfoldbanens vestre linje i gang. Dette, samt at Stortinget 9.2.40 vedtok elektrifiseringen av Sørlandsbanen fram til Stavanger, Kongsvingerbanen, Voss—Bergen og Lillestrøm—Hamar, medførte at det også under og umiddelbart etter krigen ble åpnet elektrisk drift på flere av våre baner.

Med tilstrekkelige bevilgninger har NSB i dag kapasitet til å elektrifisere ca. 100 km bane pr. år. Bevilgningene har imidlertid ikke dekket utgiftene til mer enn ca. 60 km bane pr. år.

Tabell nr. 31, side 69, viser de elektrifiserte strekningers driftslengde de senere år samt energiforbruket og dets kostende for drift av de elektrifiserte baner.

Den elektrifiserte driftslengde utgjorde ved utgangen av 1957—58 ca. 33 % av den samlede driftslengde. Fordelingen av elektrifisert driftslengde banes og distriktsvis, er inntatt i tabell nr. 17, side 61.

Arbeidet med den videre elektrifisering går jevnt framover. I desember 1957 ble strekningen Tønsberg—Drammen (63 km) med sidelinjen Skoppum—Horten (7 km) åpnet for elektrisk drift. Strekningen Ski—Mysen—Sarpsborg (81 km) er også åpnet for elektrisk drift, men dette var først i inneværende termin 1958—59 (desember).

Ved utgangen av 1958 gjensto følgende strekninger av den i 1952 vedtatte elektrifiseringsplan:

1. Hokksund—Hønefoss	54 km
2. Oslo—Roa—Hønefoss, Grefsen—Alnabru og Roa—Jaren	104 km
3. Hønefoss—Voss	295 km
4. Jaren—Gjøvik	52 km
5. Hamar—Dombås—Trondheim	427 km
Sum	932 km

Arbeidet med elektrifiseringen er kommet godt i gang på strekningen Hokksund—Hønefoss, hvor elektrisk drift ventes satt i gang høsten 1959.

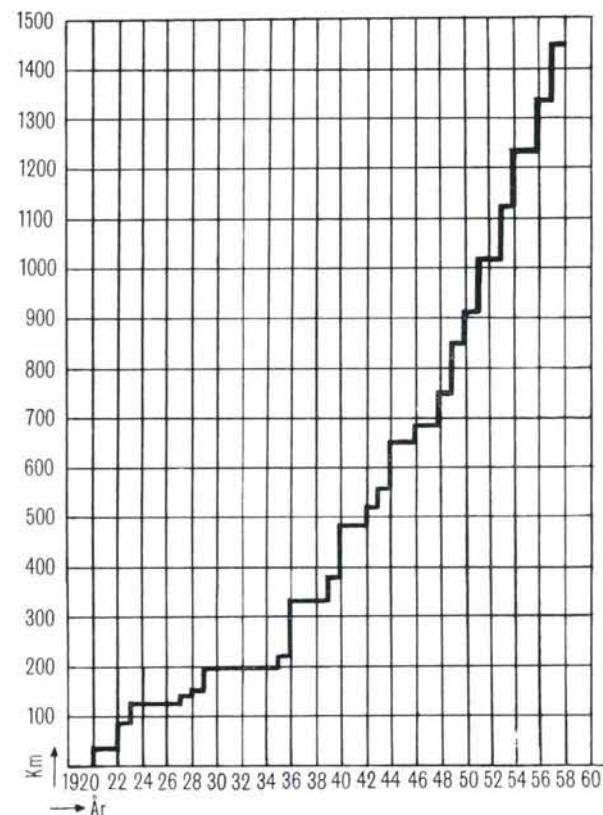
På strekningen Oslo—Roa—Hønefoss er maste- reisingen begynt.

Planleggings- og stikningsarbeider pågår på strekningen Hønefoss—Voss, slik at det videre arbeid kan påbegynnes når ytterligere bevilgninger blir gitt.

På strekningen Sandvika—Asker er ledningsanlegget blitt utvidet og ombygget etter hvert som arbeidet med dobbeltsporet har gått fram.

I desember 1957 ble en transformatorstasjon satt i drift for strømforsyning av strekningen Tønsberg—Drammen. Transformatorstasjonen fjernstyrtes fra omformerstasjonen for strekningen Tønsberg—Eidanger og trenger således bare periodisk tilsyn. Fjernstyringen foregår over 2 tråder i telefonkabelen mellom de to stasjonene. På dette trådparet fjernstyrtes i alt 9 brytere i transformatorstasjonen. Dessuten overføres i alt 10 måleverdier på det samme tråd-

Fig. 12. Utviklingen i elektrifiseringen av driftsbanene.



paret. Fjernstyringen har nå vært i drift ca. 1 år og har hele tiden virket tilfredsstillende.

En omformerstasjon ved Hønefoss for strekningen Hokksund—Hønefoss og Hønefoss—Gulsvik er på det nærmeste bygningsmessig ferdig. Den elektriske montering vil bli utført i 1959. Dessuten er arbeidet med en ny omformerstasjon for strekningen Oslo—Roa—Hønefoss og Roa—Gjøvik satt i gang.

I juli 1957 ble Skollenborg transformatorstasjon tatt i bruk igjen etter hel modernisering og ombygging. Denne stasjon skal fjernstyres fra Nordagutu omformerstasjon, samtidig med at en del kontaktledningsbrytere på strekningen Nordagutu—Drammen vil bli fjernstyrt.

Fjernstyring av kontaktledningsbrytere etableres for øvrig på alle strekninger som elektrifiseres. Dessuten blir slik fjernstyring etterhvert innført på tidligere elektrifiserte strekninger. Lokalisering av feil på elektrifiserte baner foregår raskt og effektivt med fjernstyrte brytere. Dessuten blir ledningsavdelingenes arbeid effektivisert ved at utkopling av kontaktledningene kan foregå uten tidsspille, idet man derved sparer den tid det tar når bryterne skal betjenes manuelt etter telefonordre.

Pr. 30.6.58 hadde Statsbanene i alt 1 kraftstasjon, 7 transformatorstasjoner og 14 omformerstasjoner i drift. Herav er 11 omformerstasjoner bygget i fjell i henhold til lov av 25.6.48. Av disse er 10 utstyrt med transportable omformeraggregater.

Den overveiende del av den energi som brukes til elektrisk jernbanedrift, kjøpes som trefase-energi

fra den vanlige elektrisitetsforsyning og omformes til enfase-energi med lavt periodetall. Av tabell nr. 34, side 69, ser man at energiforbruket i 1957—58 var 170 mill. kWh enfase.

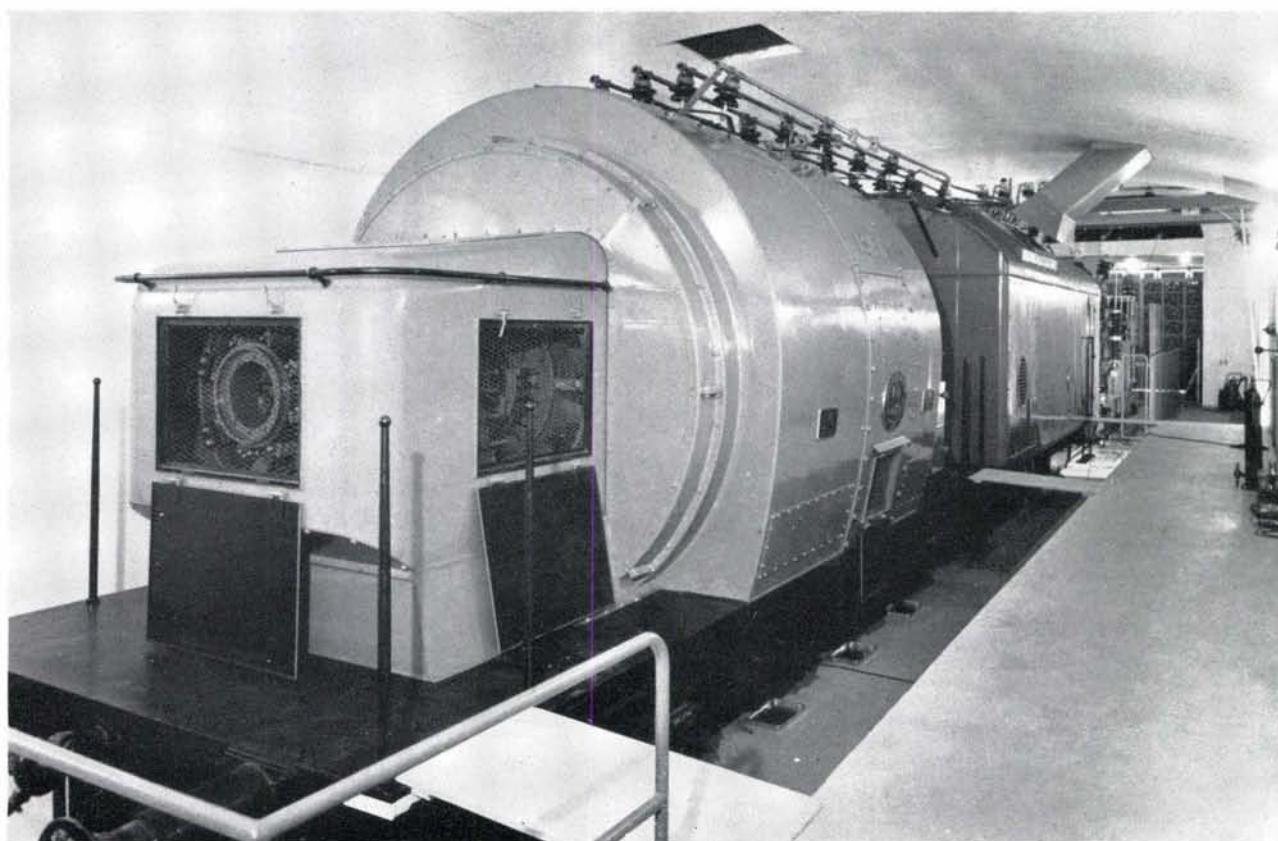
Fra de omformerstasjonene som er tilknyttet Østlandets Samkjøring, er det levert 116 mill. kWh enfasekraft (inkl. alt biforbruk), svarende til 140 mill. kWh innkjøpt trefasekraft. Totalproduksjonen i samkjøringsområdet var i 1957—58 13 055,6 mill. kWh, slik at NSB's uttak fra samkjøringsnettet til elektrisk banedrift i alt utgjorde ca. 1,07 %.

Summen av innkjøpt trefasekraft og produsert enfasekraft (i enfase kraftverk) for jernbanedriften utgjorde i 1957—58 i alt ca. 223 mill. kWh. I hele landet ble det i 1957—58 produsert i alt 26 512 mill. kWh, slik at jernbanens forbruk utgjorde i alt ca. 0,84 % av den samlede energiproduksjon i landet.

Som nevnt leveres det vesentlige av enfasekraften til jernbanedriften fra NSB's omformerstasjoner. I de senere år har man for omformerstasjoner bare bestilt transportable omformeraggregater, i alt 18. Disse består av 3 vogner. På den første vogn finnes en trefase-transformator med tilbehør og en hovedbryter. På vogn nr. 2 finnes enfase-transformatoren samt startutrustning og vern for selve omformeren som er plassert på vogn nr. 3. Omformeren kan levere 5800 kVA kontinuerlig, 7200 kVA i 10 minutter og 8000 kVA i 6 minutter.

Omformerne er oppstilt på jernbanespør i omformerstasjoner innsprengt i fjell. I hver omformerstasjon er det som regel plass til 2 transportable omformere.

Omformerstasjon i fjell.



Ovenfor er inntatt et foto av en transportabel omformer i en av våre omformerstasjoner. Som man vil se, er tunnelen helt utstøpt og det er lagt stor vekt på at anlegget skal ha en tiltalende karakter. I tillegg til oppstillingstunnelene finnes det i omformerstasjonen et kontrollrom hvor maskinisten kan følge driften av omformerstasjonen og tilhørende kontaktledningsanlegg. Videre finnes det et rom for 16 kV effektbrytere for utgående linjer, et verkstedrom og diverse andre smårom.

Foruten de tre vognene som en omformer består av, disponeres ved NSB også 2 stk. såkalte stasjonsvogner. Disse inneholder et kontrollrom og en avdeling for utgående 16 kV effektbrytere. Med en av disse vognene i tillegg til de øvrige 3, kan en transportabel omformer oppstilles også på steder hvor det ikke er noen fast omformerstasjon, men hvor passende trefase-spennin finnes. Det trengs da bare en enkel beskyttelse mot vær og vind. Dette har man god hjelp av når en av våre faste matestasjoner trenger større revisjon. Da kan en transportabel omformer oppstilles i nærheten og overta driften.

En av de største fordelene ved at aggregatene er transportable, er at de kan stå som reserve for hverandre. På forholdsvis kort tid kan en eventuell defekt omformer erstattes med en ny fra en av nabostasjonene.

Når en omformer trenger hovedrevisjon, trekkes denne inn til NSB's hovedverksted for at arbeidet kan gjøres der. På denne måten slipper man å utstyre omformerstasjonene med kraner og løfteinnretninger som bygningsmessig krever stor plass. Herved er det spart store beløp ved bygging av omformerstasjonene.

5.3.2. Sikringsanlegg

Bygging av sikringsanlegg på stasjonene som ikke har hatt eller bare har hatt enklere anlegg, har pågått i den utstrekning midler har vært tilstilt til disposisjon. Man har også fornøy et par eldre anlegg med moderne relésikringsanlegg.

Moderne komplette sikringsanlegg øker trafikk-sikkerheten og fremmer en raskere togekspedisjon. Anskaffelse av sikringsanlegg virker personalbesparende og har derfor fått høy prioritet ved fordeling av de midler som bevilges på kapitalbudsjettet. Man har i den senere tid vesentlig bygget anlegg ved de stasjonene hvor man foruten økt sikkerhet, også oppnår størst besparelse av driftsutgifter.

De nye relésikringsanlegg blir bygget slik at de senere kan fjernstilles fra en fjernstillingssentral. En rekke stasjonene kan fjernstilles fra en slik sentral, hvorved man sparer helt eller delvis betjening på stasjonene og ytterligere besparelse i driftsutgiftene kan derved oppnås.

Sikring av planoverganger med automatiske lys- og lydsignaler eller automatiske vegbomber er meget viktig for å sikre veg- og jernbanetrafikken.

NSB har flere planoverganger som er manuelt bevoktet. Driftsutgiftene beløper seg til ca. kr. 35—40 000 pr. anlegg pr. år, og det må vel sies å være en meget lønnsom investering om man foretok et kapitalutlegg på kr. 60—70 000 i et nytt automatisk anlegg. Man kan spare de årlige utgifter til bevokt-



Lyd- og lysvarslingsanlegg ved planovergang.

ning, samtidig som man får større sikkerhet ved at togene besørger automatisk betjening av vegbomlene.

Statens vegvesen yter i flere tilfelle bidrag til sikring av planoverganger, og flere anlegg bekostes helt eller delvis av kommune og/eller private.

Arbeidet med sikring av planoverganger er i terminen kommet godt i gang, og i kalenderåret 1958 er det tatt i bruk omkring 35 automatiske vegsikringsanlegg.

I terminen 1957—58 er følgende typer og antall komplette sikringsanlegg tatt i bruk, i alt 17, ved stasjonene:

Loenga	Råstad
Bryn	Sandefjord
Nittedal	Jaberg
Hvalstad	Lauve
Vestfossen	Hovin
Darbu	Ler
Krekling	Kvål
Skoppum	Dalane
Stokke	

Enkle sikringsanlegg, i alt 6, ved stasjonene:

Amot	Soknedal
Stensli	Voss
Haltdalen	Bryne

Dessuten er også følgende anlegg tatt i bruk i terminen:

- 6 fjernstilte elektriske handsignaler
- 12 automatiske vegsignalanlegg
- 3 automatiske vegbomanlegg
- 5 manuelle vegbomanlegg for elektrisk drift

Det er i tillegg til ovenfor nevnte, også utført en rekke mindre arbeider.

Pr. 30.6.58 var følgende antall og typer sikringsanlegg i drift ved Statsbanene:

152 komplette sikringsanlegg (eksl. blokkposter)
75 enkle sikringsanlegg
78 fjernstilte elektriske handsignalanlegg
76 automatiske vegsignalanlegg
14 manuelle vegsignalanlegg
80 manuelle vegbomanlegg
14 automatiske vegbomanlegg

137 km bane er utstyrt med manuell linjeblokk
76 km bane er utstyrt med automatisk linjeblokk
1 fjernstyringsanlegg i Lieråsen (fjernbetjent fra Spikkestad st.)

5.3.3. Svakstrømsanlegg

En rasjonell jernbanedrift setter store krav til bedre telekommunikasjoner og andre svakstrømsanlegg.

Ved elektrifisering av våre baner blir de gamle luftlinjekurser erstattet av jordkabelanlegg, og disse blir så rikelig dimensjonert at man får til disposisjon et større antall samband og trærer til andre formål.

For eldre anlegg økes antall samband ved å anskaffe kanalsystemer. Ved et 12-kanalsystem får man 13 samband på en fysisk linje.

Utbygging av jernbanens fjernskrivernett er også nødvendig for å oppnå en rask og sikker ekspedisjon av skriftlige meldinger, f. eks. soveplassbestillinger og telegrammer. NSB hadde tidligere morsetelegraf som på grunn av foreldelse ble sløyfet, og telegrammene ble ekspedert pr. telefon. Fjernskriverne erstatter nå for en stor del morsetelegrafen, og man får skriftlige meldinger, hvorved misforståelser som kan oppstå ved telefoning av telegrammer, kan unngås. Ved bruk av fjernskrивere blir telefonlinjene avlastet så det blir lettere å få forbindelse. Dessuten blir ventetiden kortere.

Selektortelefonanlegg, hvor man på en telefonlinje med mange telefonapparater kan ringe opp bare ett apparat hver gang, erstatter de næværende koderingssystemer, hvor alle apparater på vedkommende linje ringer selv når bare ett apparat skal ringes opp.

Høytalende telefoni kan på mange steder være arbeidsbesparende, f. eks. på godshus, og høytaleranlegg er nå i bruk på stasjoner, skiftetomter og i tog for å gi meldinger og opplysninger.

For å kunne avvikle telefonjenesten på en rask og tilfredsstillende måte, er det nødvendig å ha telefonsentraler med tilstrekkelig kapasitet. Den viktigste telefonentralen er på Oslo Ø. Denne sentralen formidler alle telefonforbindelser på jernbanenettet mellom de fleste baner, Oslo distriktsadministrasjon, Oslo Ø. og Hovedstyrets kontorer. Telefoncentralen på Oslo Ø. er av eldre utførelse, og alle utvidelser som kan gjøres, er utført. Den må derfor snarest erstattes med en ny sentral. Det har vært vansker med å skaffe nye lokaler for sentral, idet disse lokaler ikke må bli berørt av Oslo Sentralstasjonens planer. Lokaler er nå reservert i Tomtekaia 21, og ny sentral vil bli bestilt.

I året 1957–58 er kabling av luftlinjeanlegget på Vestfoldbanen fullført. Det omfatter strekningen Tønsberg–Drammen (63 km), hvor det i samarbeid med Telegrafverket er lagt og montert et felles kabelanlegg. NSB's andel er 38 kabelpar.

Som et ledd i fornyelse og utvidelse av det gamle sambandsnett på Drammenbanen, er det på strekningen Asker–Drammen (30 km) lagt og montert en 24 pars telefonkabel.

Tilvekst av kabellinjer i terminen utgjør 3114 sambandskilometer. Dessuten er det på strekningen Ski–Sarpsborg lagt ned et felles kabelanlegg med Telegrafverket, som ble avsluttet i desember 1958.

Mellom Larvik og Skien vil sambandsnettet bli økt til 38 par. Denne nødvendige forøkelse er blitt gjennomført ved at Telegrafverket legger kabler på denne strekning.

Av bærefrekvensanlegg har man et nytt 6-kanalsystem i drift mellom Oslo Ø. og Ski.

Statsbanenes eget fjernskrivernett har i terminen økt betraktelig. Følgende samband er satt i drift:

Oslo Ø.–Drammen

Oslo Ø.–Hamar

Oslo Ø.–Trondheim

Oslo Ø.–Kristiansand–Stavanger

Oslo Ø.–Bergen

Oslo Ø.–Soveplassentralen i Oslo gate 3, Oslo

Oslo Ø.–Statsbanenes Reisebyrå, Oslo

Dette gir en tilvekst på 1833 km fjernskriversamband.

Pr. 30.6.58 fordeler antall sambandskm ved NSB seg slik:

28 359 km kabellinjer (inkl. reserve)

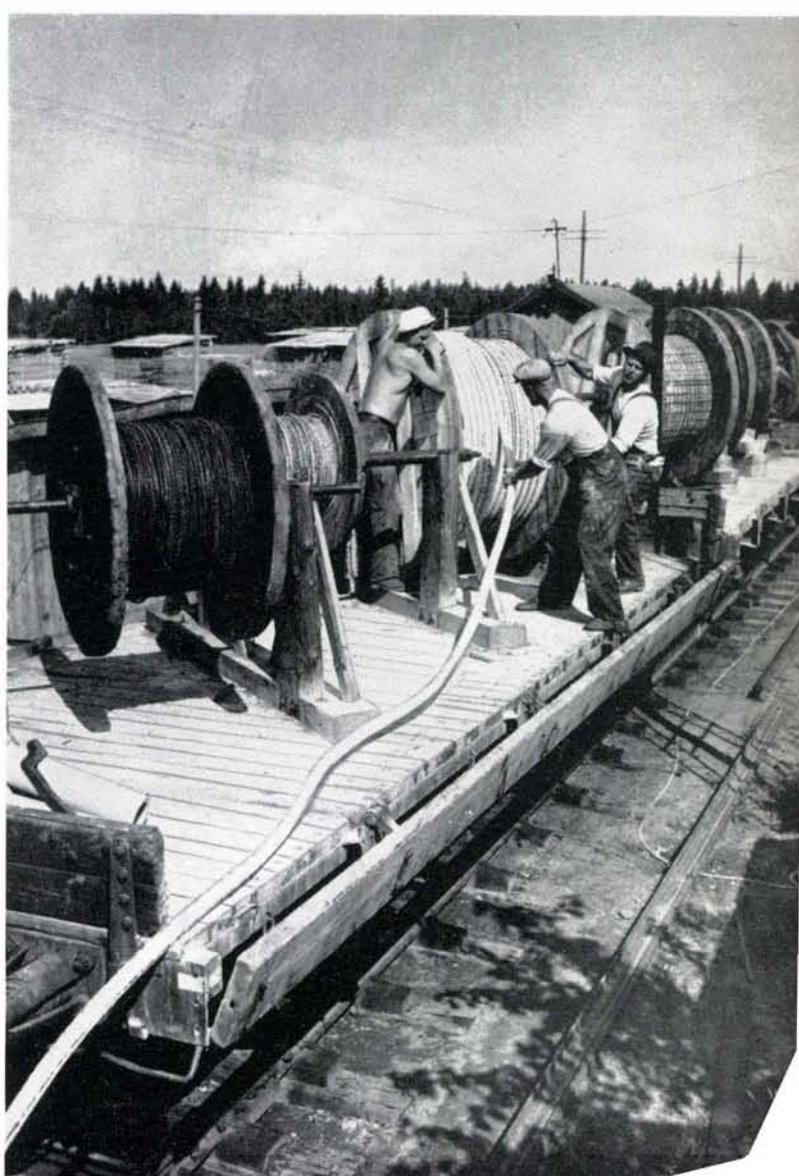
13 913 km luftlinjer

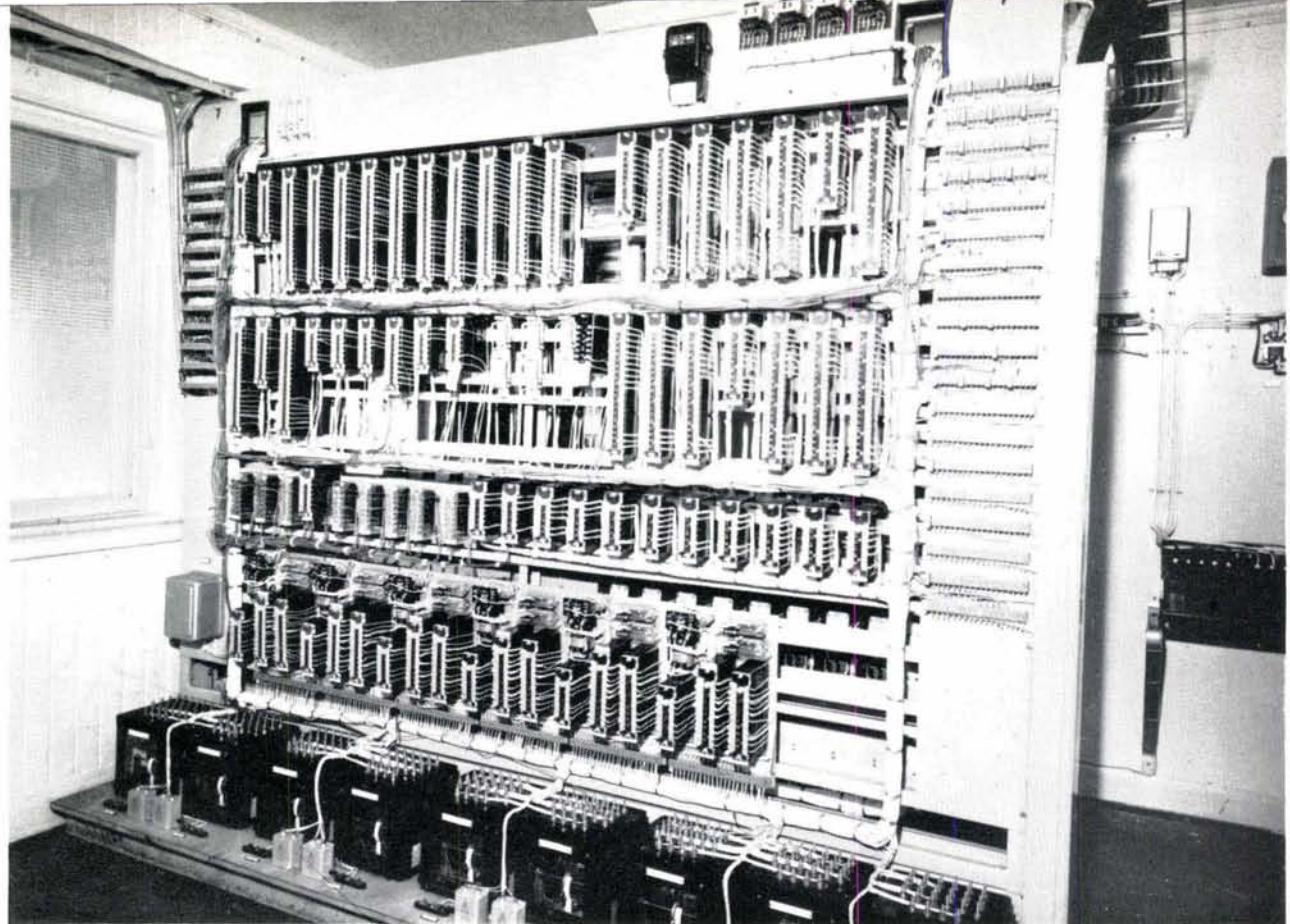
6 680 km bærefrekvenslinjer

1 969 km fjernskriverlinjer

Selektortelefonanlegget for strekningen Oslo Ø.–Lillestrøm som er nevnt i driftsberetningen for 1956–57, er på grunn av stort arbeidspress i Oslo distrikt

Utlegning av svakstrømskabel langs linjen.





En av reléavlene for det komplette sikringsanlegg, Loenga st.

ennå ikke monert. Et selektortelefonanlegg Stavanger—Flekkefjord er bestilt og delvis levert.

Av manuelle og automatiske telefoncentraler er det ingen tilvekst. Antallet er 100 manuelle og 8 automatiske telefoncentraler. Av telefonapparater er det 7200 som har tilknytning til sentralbordene, mens antall apparater ved linjen er 3169. Nye automatsentraler er i bestilling for Bergen og Stavanger for utskifting av de gamle.

Høyttaleranleggenes antall er økt med 2 og høytalere med 6. Det totale antall stasjonære anlegg er 233 med 841 høyttalere.

For å lette samtrafikken Moss—Horten har NSB sammen med A/S Alpha, Moss, anskaffet radiotelefonutstyr og satt i drift radiotelefonforbindelse Moss—Horten—A/S Alpha's ferger.

Prøver med radiotelefonanlegg fortsetter. Man søker å komme fram til en brukbar løsning for revisjonsvogner og utsynningsbiler for ledningstjenesten. Man har i drift radiotelefonanlegg mellom lokomotiv og konduktørsvogn på Merakerbanen, og mellom roterende snøpløp og skraper på Nordlandsbanen samt ved et skifteanlegg ved Grorud verksted.

5.3.4. Sterkstrømsanlegg

God elektrisk belysning er nødvendig for å få en rask og sikker togekspedisjon. Det må være tilstrekkelig og riktig plassert belysningsarmatur i ekspedisjonslokaler, godskontorer, verksteder mv. Likeså må plattformer, skiftetomter mv. være godt og riktig blyst.

Ved elektrifisering av vare baner blir belysningsanleggene på plattformer og tomter utstyrt med moderne belysningsarmatur og bedre lys enn tidligere, og det er absolutt nødvendig å bedre belysningen på eldre stasjoner.

I budsjettåret 1957—58 har stasjonene Grong, Mosjøen og Mo i Rana i Trondheim distrikt og alle stasjoner på Østfoldbanens østre linje i Oslo distrikt fått innlagt ny tomtebelysning. Man bruker fortsatt natrium-flomlys på tomrene og lysrør på plattformene. Natriumlys blander ikke det kjørende personale, og gir en jevn og god belysning. Det gir også et stort lysutbytte i forhold til den effekt lampen tar. Natriumlys er mindre egnet til belysning av plattformer og andre steder hvor publikum befinner seg, da det gule lyset har en uheldig virkning på ansiktsfargen.

Av større anlegg som er utført, har man pukkverkene ved Onsøy, Hol og Evanger, transformatorkios i Åndalsnes, garasjeanlegg i Alesund, bedriftskjøkken på Oslo Ø., velferdsbygg i Kongsvinger og flere stasjonsbygg.

I samband med rasjonalisering av il- og gods-ekspedisjoner blir lysanleggene modernisert. Man har f. eks. ved Oslo Ø. godsekspedisjon installert lysrør-anlegg med plastfolier som nedforet tak. Dette vil man se av foto nederst på side 47.

I byggene for Jernbaneskolen og Stavanger stasjon er de elektriske installasjoner under utførelse.

Monteringen av varmeelementer for smelting av snø i sporvekslene fortsetter.

5. 4. Drift og trafikk



En viser til hovedavsnitt 3 og 4, hvor henholdsvis «Driftstytelsene» og «Trafikkytelsene» ved Statsbanene er behandlet særskilt.

5. 4. 1. Togordningen

Det foretas ikke særlig mange endringer i togordningen for hverken person- eller godstrafikk fra den ene rutetermin til den andre.

Av de viktigste endringer som er foretatt i terminen 1957—58, kan nevnes:

Det ble igangsat kjøring av nye hurtiggående persontog mellom Oslo Ø. og Hamar og mellom Oslo Ø. og Gjøvik med følgende ruteplan:

Fra Hamar kl. 8,18 til Oslo Ø. kl. 10,13.

Fra Oslo Ø. kl. 17,45 til Hamar kl. 19,38.

Kjøringen tok til 2.6.57.

Fra Gjøvik kl. 7,30 til Oslo Ø. kl. 9,50.

Fra Oslo Ø. kl. 17,55 til Gjøvik kl. 20,15.

Kjøringen tok til 2.9.57.

Dessuten ble det igangsat kjøring av nytt lokalt togpar mellom Trondheim og Steinkjer fra 2.6.57.

På Meråkerbanen ble fra sistnevnte dato samtlige persontog kjørt med diesel-motorvogner i stedet for som tidligere med damplokomotiv og materiell.

5. 4. 2. Uhell og ulykkestilfelle

Uhells- og ulykkesstatistikken viser at jernbanen er et sikkert framkomstmiddel. Kravene til en sikker avvikling av togtrafikken settes høyt og fordrer nøyaktighet og ansvarsbevissthet i den enkeltes arbeid innen alle tjenestegrener.

Tabell nr. 11 viser antall omkomne ved togdriften i de senere år.

Ser man antall omkomne reisende pr. 100 mill.

Tabell nr. 11. Omkomne reisende, tjenestemenn mv.

År	Reisende	Tjenestemenn	Omkomne Utenforstående	Sum	Omk. reisende pr. 100 mill. personkm
1949—50	9	5	7	21	0,59
1950—51	18	9	13	40	1,18
1951—52	5	7	20	32	0,32
1952—53	3	8	10	21	0,20
1953—54	5	7	22	34	0,33
1954—55	4	2	23	29	0,25
1955—56	3	4	12	19	0,19
1956—57	3	5	21	29	0,17
1957—58	2	6	17	25	0,15

personkm for 9-års perioden 1949—50—1957—58 under ett, blir forholdstallet 0,38. Det vi si at en reisende under disse forhold vil kunne reise 267 mill. km eller ca. 6600 ganger rundt jorden før det vil inntrefte en togulykke med dødelig utfall. *Dette ville nødvendiggjøre ca. 550 års sammenhengende togreise med hurtigtog.*

Tallet på omkomne utenforstående omfatter blant annet omkomne ved planovergangsuhell og ved ulovlig ferdsel på linjen. Ved i alt 50 uhell på planoverganger i året 1957—58 omkom 10 personer, og 7 personer ble alvorlig skadet. I fig. nr. 13 og 14 har man framstilt grafisk uhellene på planovergangene i etterkrigstiden.

Av de 50 uhell skyldes 12 tilfelle at det ikke har vært stanset for rødt lys i vegg signalene.

Politiet har bøtelagt 11 og gitt advarsel til 6 bilførere for ikke å ha fulgt gjeldende trafikkregler. I ytterligere 6 tilfelle er det bevist at det har vært utvist uaktsomhet.

Selv om det i mange tilfelle er den vegfarende som ved sin uforsiktighet forårsaker uhell ved planoverganger, vil arbeidet med å sikre flest mulig planoverganger ha høy prioritet i tiden framover. Det kan nevnes at det i kalenderåret 1958 er sikret ca. 30 planoverganger. Det er imidlertid bevilgningenes

Fig. nr. 13. Antall skadede og omkomne ved uhell ved planoverganger.

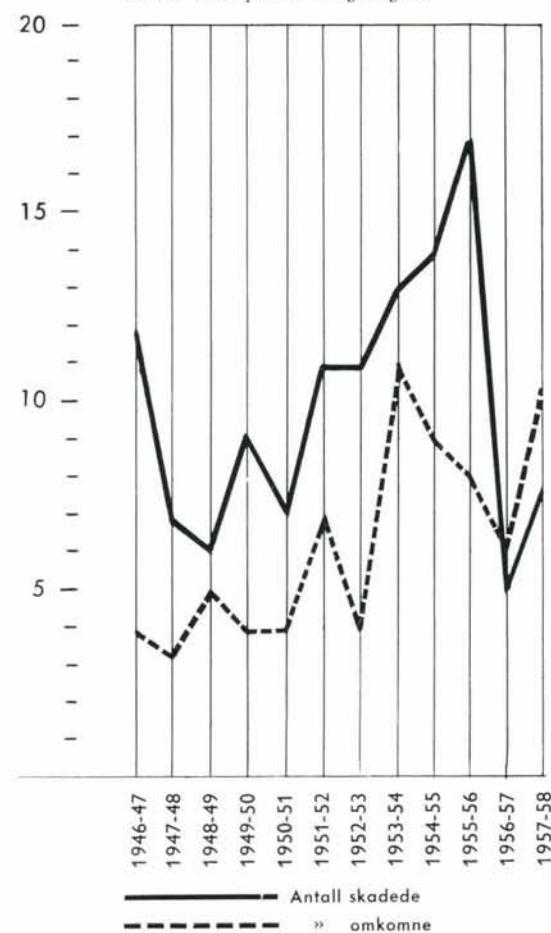
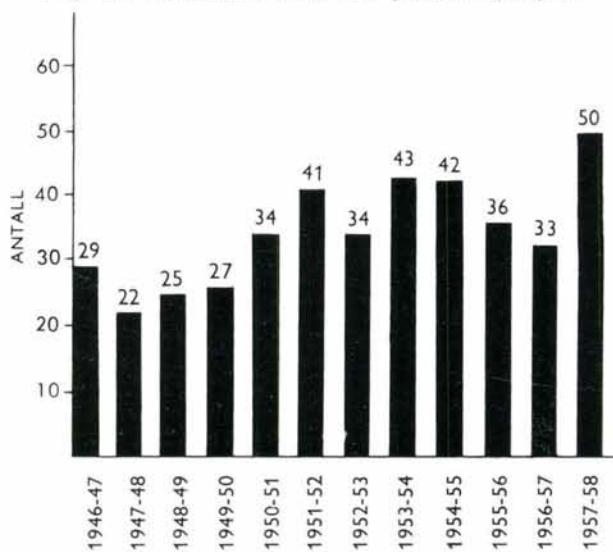


Fig. nr. 14. Antall uhell ved planoverganger.



størrelse som i stor utstrekning avgjør hvor hurtig utbyggingen av sikringsanleggene ved planovergangene kan foregå.

Det er i løpet av de siste 8 år investert om lag kr. 2,5 mill. av jernbanen og vegvesenet til sikringsanlegg ved planoverganger. Investeringene vil imidlertid først få sin fulle verdi om de vegfarende respekterer signalene og sperringene ved planovergangene.

5.4.3. Takstpolitikken

I takstpolitikken har man ett av de viktigste midler til å oppnå en hensiktsmessig trafikkdeling mellom jernbanen og andre transportmidler. Ved hjelp av takstfastsettelsen kan man i stor utstrekning lede transportene til det transportmiddel som har størst forutsetninger for å ta seg av disse.

Hovedretningslinjen for takstpolitikken må være

1. at man går bort fra verditakstsystemet og bygger takstsystemet på transportkostnadene,

2. at takstfastsettelsen gjøres elastisk på konkurransemessig grunnlag.

Man bør imidlertid gå lenger enn bare å bygge på jernbanens transportkostnader for hele nettet sett under ett. Skal man virkelig oppnå den trafikkdeling mellom jernbanen og andre transportmidler som man tilstreber, bør man også ha muligheter for, der forholdene tilsier det, å bygge takstene på kostnadsforholdene for *de enkelte banestrekninger*, dvs. adgang til å avvike fra enhetstakst-systemet. Hvis det av samfunnsøkonomiske hensyn er ønskelig å gi trafikantene transportsubsidier på visse strekninger, bør dette skje ved tilskudd fra statsmyndighetene for denne bestemte banestrekning. I motsatt fall vil dette føre til uklarhet i prinsippet om kostnadsansvar for NSB.

Det nåværende stive takstregulativ gjør det meget vanskelig for jernbanen å oppnå en størst mulig kapasitetsutnyttelse av det transportapparat man har. Under spesielle driftsforhold, f. eks. tilbakekjøring av tomvogner på strekninger hvor gods-

transportene overveiende går i en retning, eller når transportmengdene er små på bestemte tider av året, burde jernbanen ha anledning til å tilby spesielt lave fraksatser på disse strekninger eller under disse «lavkonjunkturer» for å beskjefte noe av den ledige kapasitet. Det gir takstregulativet, slik bestemmelserne nå er, liten adgang til. Vognene må derfor gå tomme tilbake eller stå stille, og det er hverken bedriftsøkonomisk eller samfunnsøkonomisk ønskelig. Det må derfor åpnes muligheter for en større elastisitet på konkurransemessig grunnlag i takstfastsettelsen, slik at man har muligheter for å konkurrere også under slike spesielle driftsforhold.

Ut fra det nevnte prinsipp om at takstpolitikken skal lede til jernbanen de transporter som jernbanen er best egnet for, bør man ikke opprettholde en sterke takstdregesjon over lange transportavstander enn kostnadsforholdene og konkurransen tilsier. Det samme synspunkt bør også føre til en forhøyelse av minstetakstene, spesielt for vognlaster, idet godstransporter over meget korte strekninger oftest vil være en dårlig forretning for Statsbanene.

Jernbanen er etter sin natur spesielt egnet for tungtransport og massetransport. Disse bør derfor i stor utstrekning ledes til jernbane gjennom differensiering av takstene etter *mengde*, slik at f. eks. vognlasttakstene holdes betydelig lavere enn stykkgodstakstene, at man innfører 15-tonns takster som er lavere enn 10-tonns takster osv. Dette er imidlertid avhengig av en standardisering av vognparken og en heving av største tillatte akseltrykk på tilbakeliggende banestrekninger etter hvert som disse forsterkes.

En revisjon av takstpolitikken krever også en forenkling av takstregulativet. Nar det gjelder vognlaster, må man ta sikte på å redusere antall klasser mest mulig. Man må også komme fram til en riktigere oppbygging ved en revisjon av beregningene av takstandelene for terminalbehandling og framføring.

Skal takstpolitikken kunne bli et virksomt middel, må Statsbanenes ledelse gis en adskillig friere stilling i takstpolitiske spørsmål enn forholdet er i dag. Det er derfor en betingelse og et krav, hvis bedriften skal drives etter bedriftsøkonomiske retningslinjer, at bedriftens ledelse får myndighet til takstpolitiske tiltak innen en forholdsvis vid ramme.

Gjennom en takstpolitikk etter bedriftsøkonomiske retningslinjer vil man også ha lagt grunnlaget for en effektivisering av salgsarbeidet ved NSB. Det er først i de senere år at man kan si det har vært aktuelt å drive direkte salgsarbeid for jernbanetransportene. Det er satt i gang en trafikkvervning, og for framtiden må det bli aktuelt å intensivere salgsarbeidet vesentlig. Jernbanen har her store muligheter i det omfattende nett av jernbanestasjoner som er spredt utover landet. Malet må være å gjøre hver stasjon til et effektivt salgsapparat for jernbanetransporter. Man må arbeide videre for å gjøre alle jernbanens folk både service- og salgsbevisste.

Hva spesielt angår *personatakstene*, skal man anføre følgende:

På grunn av stadig stigende utgifter har det etter krigen vært nødvendig å regulere personatakstene

oppover for mest mulig å kompensere kostnadsstigningen.

Konkurransen fra turbiler og fly og det stigende antall motorkjøretøy er influert i høy grad på jernbanens persontrafikk. Det antas at jernbanen fortsatt vil få store vansker med å beholde den trafikk den nå har. Under disse forhold kan takstforhøyelser ikke synes tilrådelig. Man finner imidlertid å måtte regne med at kostnadsnivået innen samferdselssektoren fortsatt vil stige og betinge en *alminnelig* takstforhøyelse. Hovedstyret foreslo derfor i sitt budsjettforslag for 1959–60 en takstøking i forbindelse med persontrafikken, men dette forslag ble ikke imøtekommert av Regjeringen. Avslaget var begrunnet i de prisstabiliseringe tiltak som ble gjennomført våren 1959.

Med de stigende vansker jernbanen har for å hevde seg i den skarpe konkurransen med de andre samferdselsmidler innenfor persontrafikken, er det nå mer enn noen gang nødvendig å intensivere persontrafikkvervingen og utbygge salgsarbeidet ved stasjonene og reisebyråene.

5.4.4. Persontakstene

Man skal nedenfor gi en oversikt over *endringer av persontakstene* siden 1948–49.

Man gjør oppmerksom på at klassebetegnelsene i persontrafikk ble endret fra 3.6.56 og at man nedenfor har anvendt den terminologi som gjelder fra nevnte dato. Endringene hadde ingen konsekvenser av takstmessig art:

Ingen endringer i persontakstene i terminen 1948–49.

Fra 1.7.49 ble takstene for reisende og reisegods, månedsbilletter og ukekort forhøyet med ca. 15 %.

Fra 1.7.51 ble takstene for månedsbilletter og ukekort forhøyet med 25 % og takstene for soveplassbilletter forhøyet til kr. 12 for 2. kl., kr. 24 for 1. kl. og kr. 48 for single. Fra samme tidspunkt ble det betalt et særskilt hurtigtogstillegg: kr. 3 for 2. kl., kr. 4,50 for 1. kl. og kr. 9 for tidligere 1. kl.

Fra 1.5.52 ble takstene for befording av reisende med enkeltbilletter, dobbeltbilletter, kupongbilletter og billettkort forhøyet med ca. 5 %.

Persontakstene på 1. kl. er fra 1.10.54 satt ned med ca. 17 %.

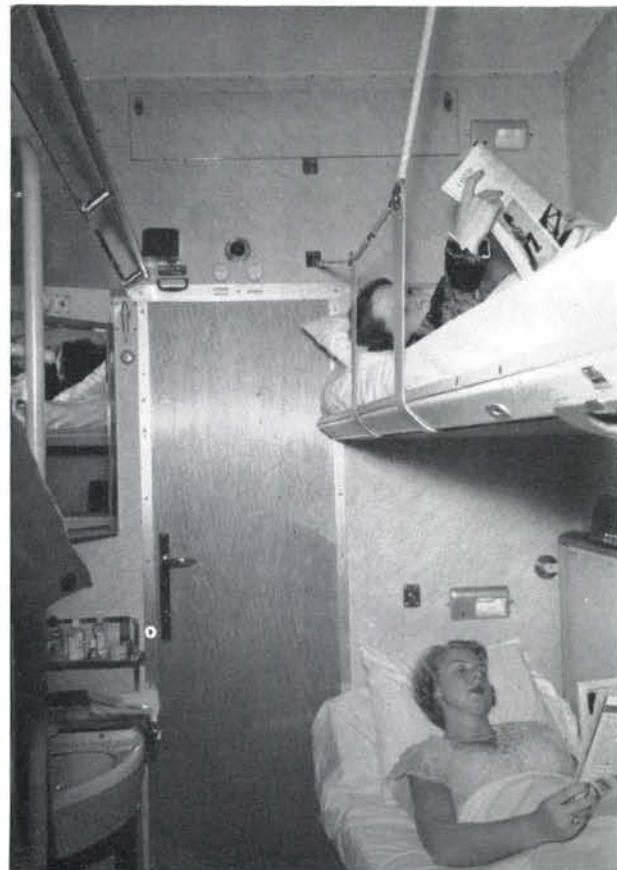
Prisene på soveplassbilletter ble fra 1.5.55 endret til kr. 12,50, kr. 25,00 og kr. 50,00 for henholdsvis 2. kl., 1. kl. og 1. kl. single. Samtidig sløyfet en den bestillingsavgift på kr. 1,00 som i visse tilfelle ble oppkrevet ved bestillinger av soveplass.

Fra 1.11.55 ble takstene for enkeltbilletter og billettkort forhøyet med ca. 15 %. Fra samme dato ble hurtigtogstillegget sløyfet.

Ingen endringer i persontakstene i 1956–57.

Fra 1.1.58 ble takstene for månedsbilletter og ukekort forhøyet med ca. 15 % for avstander inntil 40 km og med ca. 10 % for avstander over 40 km.

Fra 1.2.58 ble takstene for ledsaget reisegods, sykler og sparkstøttinger forhøyet med ca. 15 %. Minstepris for ledsaget reisegods ble forhøyet til kr. 1,50, stykketakster for ski og kjelker til kr. 1,50 og taksten for barnevogner til kr. 0,70.



NSB's nye sovevogner er av meget høy standard.



Godsekspedisjonen, Oslo Ø.

5.4.5. Godstakstene

Man skal nedenfor gi en oversikt over endringer av godstakstene siden 1948:

I terminen 1948—49 var det ingen endringer.

Fra 1.7.49 ble takstene for befordring av gods (unntatt ilgods og ekspressgods) forhøyet med ca. 15 %.

Fra 1.7.50 ble takstene forhøyet med 10 % for visse sendinger, spesielt stykkgods, og med 15 % for gods i vognlaster og levende dyr.

Fra 1.6.51 ble takstene for vognlastklassene 7, 8, 9 og U forhøyet med 15 %. Fra samme tidspunkt er prosentnedsettelse og klassenedsettelse for samtlige vognlastklasser sløyfet.

Fra 15.8.51 ble takstene for fraktstykksgods i klasse 3 for alle avstander over 200 km, forhøyet med 15 %.

Fra 18.4.52 ble takstene for ekspressgods, ilstykksgods, ilgods i vognlaster, melk, fraktstykksgods og levende dyr samt enkelte avgifter forhøyet med ca. 10 %. Samtidig ble takstene for fraktgods i vognlaster forhøyet varierende for vognlastklassene 4—U med fra 5 til ca. 15 %.

Fra 1.7.52 ble godstakstene forhøyet med 15 %.

Fra 15.4.54 ble det innført en generell nedsettelse på 15 % for stykkgodssendinger når fraktberegningsvekten er minst 2000 kg.

I terminen 1954—55 er det ikke foretatt noen endringer i takstene for gods.

Fra 1.1.56 ble takstene for il- og fraktstykksgods samt ekspressgods forhøyet med ca. 10 %. Videre ble det gjennomført en justering (forhøyelse) av enhetstakstene for fraktgods i vognlaster på avstander over 500 km, samt en justering av enhetstakstene i vognlastklasse 4 på avstander 101—300 km.

Fra 1.7.56 ble takstene for il- og fraktstykksgods (herunder pakkegods og ekspressgods), ilgods i vognlaster og levende dyr forhøyet med gjennomsnittlig ca. 5 %. Fraktgods i vognlaster ble fra samme dato forhøyet således: Vognlastklassene 4—6 med gjennomsnittlig ca. 3 %. Vognlastklassene 7—U med gjennomsnittlig 5 %.

Minstefrakten for il- og fraktstykksgods (unntatt pakkegods) ble forhøyet fra kr. 2 til kr. 3.

Minstefrakten for ilgods i vognlaster ble forhøyet fra kr. 60 til kr. 70 pr. vogn og fraktgods i vognlaster fra kr. 50 til kr. 60 pr. vogn. Dessuten ble gjennomført visse reguleringer oppad av endel avgifter, bl. a. «å betale»-tillegget som ble forhøyet fra kr. 0,50 til kr. 0,60.

Godstrafikken i 1957—58 viser nedgang i forhold til 1956—57.

Den samlede nedgang i transportmengde (ekskl. malm Ofotbanen), utgjør for tidsrommet juli 1957—juni 1958 8,5 %. Herav er ilstykksgods gått ned med 3,4 %, fraktstykksgods med 8 %, ilgods i vognlaster med 1,5 % og fraktgods i vognlaster med 8,9 %.

For å vise utviklingen av godstransportene i de siste 7 budsjettår, følger nedenfor en oversikt over den samlede transportmengde (ekskl. malm Ofotbanen), alle tall i tusen tonn:

1951-52	1952-53	1953-54	1954-55	1955-56	1956-57	1957-58
6528	5428	5509	5898	5900	5693	5208

Som det framgår, var transportmengden størst i 1951—52, mens budsjettåret 1952—53 viser en relativt stor nedgang. Årsaken til denne nedgang må for en stor del tilskrives den sterke økingen av takstene som ble foretatt fra 18.4.52 samt fra 1.7.52, og som bevirket økt konkurranse fra bilenes side.

5.4.6. Statsbanenes bildrift

Statsbanenes bildrift omfatter de egentlige bilarer, godsutkjøringer og godsbilruter. De sistnevnte avvikler stykkgodstransporter mellom visse stasjoner og erstatter således spesielle togpar. I det følgende skal man behandle den egentlige bilarerdrift samt godsutkjöringene og godsbilrutene hver for seg.

Statsbanenes bilarerdrift besto pr. 30.6.58 av 14 driftsenheter, nemlig:

Bilarer	Rutelengde ¹ pr. 30.6.58 km
Aurskog—Hølandsbanens bilarer	2 221
Odal—Eidsvollruta	1 668
Statsbanenes bilarer, Kongsvinger	1 091
Jaren—Røykenvik—Hov i Land	85
Lægendalsruta	1 015
Horten—Tønsberg—Larvik	124
Krøderenrutene	259
Lillehammer—Dombås	583
Ändalsnes—Ålesund	203
Trondheimsrutene	201
Selburuta	289
Bilarer i Stavanger distrikt	799
Bilarer i Kristiansand distrikt ²	5
Karmøyrruta	776 ³
<i>Sum</i>	9 319

¹ NB! Når to ruter trafikkerer en felles vegstrekning, regnes denne med for begge rutens vedkommende.

² Drives for tiden som godsutkjöring.

³ Inkl. «Haukeliruta» (Haugesund—Bø, 322 km).

8 av bilrutene blir administrert av egen driftsbestyrer eller tjenestemann med tilsvarende status og 6 av distriktsadministrasjonen.

Rutelengden er i løpet av terminen økt fra 7750 til 9319 km. Økingen skyldes vesentlig overtakelse og forpakning av tidligere private bilruter i Nes—Odal—Kongsvinger—Solørrområdet. — De fleste av disse ruter omfattes av den nye driftsenhet «Statsbanenes bilarer, Kongsvinger», som ble opprettet 15.8.57.

En av de overtatte ruter i Odal samt de forpakte ruter i Nes er underlagt Odal—Eidsvollruta.

For øvrig er det foretatt mindre utvidelser ved bilruta Jaren—Røykenvik—Hov, Trondheimsrutene, Selburuta og ved bilrutene i Stavanger distrikt.

Av oppstillingen nedenfor framgår hvilke enheter av bilmateriell som tilhørte Statsbanenes bilarerdrift pr. 30.6.50, 1957 og 1958:

Materiell	Pr. 30.6.50 Antall	Pr. 30.6.57 Antall	Pr. 30.6.58 Antall
Busser	123	225	291
Kombinerte biler	10	14	15
Godsbiler	39	81	96
Tilhengervogner	15	25	27

Av de nye biler er de fleste overtatt fra private rutebileiere i og med overtakelsen av vedk. bilrute. En del av økingen i antall biler må tilskrives at det på grunn av ruteutvidelser, ikke har vært mulig å bytte ut eldre biler i takt med nyanskaffelser for fornyelsesfondets regning, noe som driftsmessig og økonomisk sett burde vært en forutsetning.

Til fornyelsesfondet ble det i 1957–58 avsatt ca. kr. 2,8 mill., som praktisk talt i sin helhet er blitt benyttet til innkjøp av chassis og bygging av karosserier ved norske fabrikker.

Gjennomsnittsalderen for busser og kombinerte vogner var pr. 30.6.58 vel seks år. Ca. $\frac{2}{3}$ (198), var av årsmodell 1950 eller yngre.

Personalantallet ved bilrutedriften pr. 30.6.57 og 58 framgår av følgende oppstilling:

Personale	Pr. 30.6.57	Pr. 30.6.58
Fast ansatt	356	357
Stadig tjenestgjørende ekstrapersonale ..	169	222
<i>Sum</i> fast ansatt og stadig tjenestgjørende ..	525	579
Sesongarbeidere	56	35
<i>Sum</i> personale i alt ved bilrutedriften	581	614

Personalantallet ved bilrutene pr. 30.6.57 og 58 spesifisert på personalgrupper framgår av følgende oppstilling:

Personalgruppe	Pr. 30.6.57	Pr. 30.6.58
Administrasjons- og ekspedisjonspersonale ..	58	63
Sjåfører og hjelgere	428	455 ¹
Verksted- og garasjepersonale	95	96
<i>Sum</i> personale i alt ved bilrutedriften	581	614

¹ Ekskl. personale ved forpakte ruter.

Etter langvarige forhandlinger mellom Hovedstyret og Norsk Jernbaneförbund, er det i terminen oppnådd enighet om å ta i bruk en ny overenskomst om lønns- og arbeidsvilkår for personalet ved Statsbanenes bilruter.

Trafikken ved bilrutene viser, som en følge av de foretatte utvidelser, en jevn stigning totalt sett i forhold til forrige termin.

Ved de enkelte ruter har trafikken stort sett en synkende tendens, noe som må tilskrives det stadig økende antall private kjøretøyer.

Trafikken i tall for 1956–57 og 1957–58 viser:

	1956-57	1957-58	
Vognkm persontrafikk	tusen	10 985	12 298
Vognkm godstrafikk	tusen	1 886	2 091
Antall reiser	tusen	11 198	12 275
Antall personkm	tusen	149 344	160 712
Gods i tonn	tonn	90 298	93 285
Antall tonnkm	tusen	3 550	3 815

I oversikten er inkludert 342 busskm og 126 000 reisende i turbilkjøring.

Plassutnyttelsen gikk i 1957–58 ned til 33 % mot 35 % i forrige termin.

Utnytelsen av godsvognenes transportevne gikk likeledes ned fra 53 % i 1956–57 til 49 % i 1957–58.

På de internasjonale bilrutedelinjer (Europabus) har NSB avviklet sin del av trafikken på strekningen Oslo—Göteborg (Malmö) i samkjøring med SJ og A/B Linjebuss. På strekningen Oslo—Karlstad—Stockholm har NSB samkjørt med SJ.

Haukeliruta har fortsatt hatt noe stigende trafikk og er regnskapsmessig i balanse.

Driftsresultatet for Statsbanenes samlede *bilrutedrift* framgår av tabell nr. 12.

Tabell nr. 12. Driftsresultat ved Statsb.'s bilrutedrift.

	Beloop i tusen kroner	
	1956-57	1957-58
Inntekter persontrafikk	14 469	16 001
Inntekter godstrafikk	2 714	3 046
Inntekter, andre	376	494
<i>Sum</i> inntekter	17 559	19 541
Driftsutgifter	15 295	17 345
Avsatt til fornyelsesfond	2 476	2 787
Dekning av driftsfondets debetsaldo ..	—	205
<i>Sum</i> utgifter	17 771	20 337
Underskudd ved bilrutedriften	212	796

I driftsutgiftene er tatt med ca. kr. 413 000 som utgjør 3 % rente av den i bilrutedriften nedlagte kapital, og kr. 165 000 som er andel i sentraladministrasjonens utgifter.

Prosentvis utgjør inntektsøkingen 11,3 %, mens utgiftene, ekskl. dekning av underskudd på driftsfondet, men inkl. avsetting til fornyelsesfond, er økt med 14,4 %. Til sammenlikning kan nevnes at antall vognkm er økt med 11,8 %.

Inntekt pr. vognkm i persontrafikk er gått opp fra 132 øre til 135 øre og i godstrafikk fra 150 øre til 154 øre. Sum inntekt pr. vognkm var 136 øre, det samme som i 1956–57.

Utgift pr. vognkm var 141 øre, dvs. 3 øre høyere enn i foregående driftsår.

Slik som situasjonen nå er med stadig økende driftsutgifter og den tiltagende egentransport, har det til tross for gjennomføring av forskjellige kostnadsbesparende tiltak, ikke vært mulig å bringe balansen i regnskapet.

Faste anlegg som er fullført og tatt i bruk i terminen, er et større verksted og garasjeanlegg i Ålesund samt mindre garasjer i Trondheim og Stavanger distrikter og ved Karmøyrruta. Et større garasjeanlegg i Svarstad (Lægendalsruta) er fullført høsten 1958.

Godsutkjøringene og godsbilrutene besto av 4 utkjøringsenheter og 7 godsbilruter pr. 30.6.58, nemlig:

Godsutkjøringer:

Statsbanenes biltransport, Oslo. Godsutkjøringen i Stavanger.
Godsutkjøringen i Trondheim. Godsutkjøringen i Bergen.

Godsbilruter:

Oslo Ø./V.—Grorud.	Godsbilruter omkring Drammen.
Oslo—Langhus.	Godsbilruter omkring Trondheim.
Eina—Skreia/Nygard.	Bergen—Garnes.
Oslo Ø./V.—Asker.	



Godsbilrute, Lægrendalen.

Av godsutkjøringene ble samtlige og av godsbilrutene 4 drevet med NSB's eget materiell. Derimot ble tre av godsbilrutene drevet av private lastebilier.

Samtlige driftsenheter under gruppen godsutkjøringene og godsbilruter er underlagt distriktsadministrasjonen i det distrikt vedkommende rute drives.

Pr. 30.6.58 disponerte man 98 godsvogner og 8 tilhengervogner ved godsutkjøringene og godsbilrutene. I tillegg ble det i stor utstrekning benyttet leievogner.

I terminen ble ca. kr. 110 000 avsatt til fornyelsesfond. Dessuten er Statsbanenes biltransport, Oslo, belastet med ca. kr. 90 000 til renter og amortisasjon av lånekapital.

Personalantallet ved godsutkjøringene og godsbilrutene var følgende: Fast ansatte 161 og stadig tjenestgjørende ekstrapersonale 13. Hertil kommer leievognsjåfører.

Trafikkallene for 1957—58 viser stigning sett i forhold til foregående år. Utbyttelsen av transportevnen ved godsbilrutene var 31 %, det samme som i 1956—57.

Driftsresultatet gir ikke det absolutt riktige bilde av denne sektor av NSB's virksomhet. Med den nære tilknytning godsutkjøringene og godsbilrutene har til jernbanedriften så vel drifts- og trafikkmessig som økonomisk, kan driftsresultatet ikke leses direkte fra regnskapene. Man må også ta hensyn til de besparelser mv. kjøringen av godsbilrutene fører med seg samt den trafikkvervende oppgave godsutkjøringene har for jernbanedriften.

Driftsresultatet for Statsbanenes samlede godsutkjøring og godsbilruter framgår av tabell nr. 13.

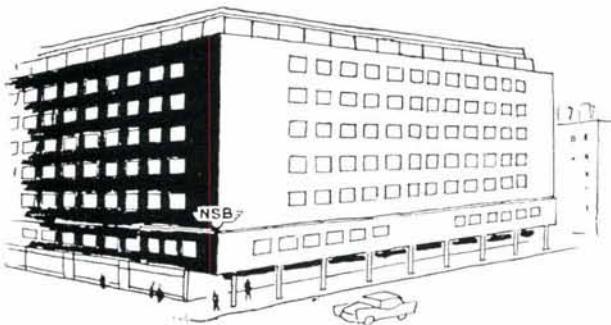
Tabell nr. 13. Driftsresultat ved Statsb.'s godsutkjøring og godsbilruter.

	Beløp i tusen kroner	
	1956-57	1957-58
Inntekter, godsbilrutene	508	596
Inntekter, godsutkjøringene	2606	2600
Inntekter, andre	205	213
<i>Sum</i> inntekter	3319	3409
Driftsutgifter	3580	3566
Avsatt til fornyelsesfond	107	110
Amortisasjon og renter,		
Statsbanenes biltransport, Oslo	89	90
<i>Sum</i> driftsutgifter	3776	3766
Underskudd ved godsutkj. og godsbilrutene	457	357

Bortsett fra Statsbanenes biltransport, Oslo, som inntil 30.6.58 betalte renter og avdrag av lånekapital, betaler godsutkjøringene og godsbilrutene ikke renter av nedlagt kapital.

Ved godsbilrutene var inntekten pr. vognkm 178 øre i 1957—58 mot 184 øre foregående år. Tilsvarende tall for utgiftene var henholdsvis 195 øre og 180 øre.

5. 5. Administrasjon og personale



5. 5. 1. Personalpolitikken

Et av de områder hvor begrensningene i handle-friheten for Statsbanenes ledelse best kommer til synne, er lønns- og personalsaker. En større handle-frihet for Statsbanenes ledelse må ikke minst gi seg uttrykk i større muligheter for å drive en mer selv-stendig og aktiv personalpolitikk. Statsbanene må så-ledes få en friere stilling med hensyn til fastsettelse av lønninger, også i de høyere lønnsklasser.

Når det gjelder utvelging og rekruttering av personale, må dette fortsatt vies den største oppmerk-somhet. Arbeidet med å finne fram til metoder for bedre personalbedømmelse er for lengst tatt opp, og man håper å kunne komme fram til en tilfredsstil-lende ordning.

Rasjonaliseringssarbeidet ved NSB har allerede ført til en betydelig personalreduksjon innenfor de enkelte tjenestegrener således at det har oppstått noen overtallighet i enkelte personalgrupper. Man har derfor måttet gi strenge direktiver med hensyn til inntaking av nytt personale. En fullstendig stans i rekrutteringen kan imidlertid ikke opprettholdes i lengre tid, bl. a. fordi det vil føre til en uhensikts-messig aldersfordeling som igjen vil skape vanskelig-heter i framtiden. Man har derfor gått inn for å om-skolere og overføre overtallig personale fra en tje-nestegren til en annen og å legge forholdene til rette for visse personalgrupper for å søke seg over i annet arbeid utenfor Statsbanene. På denne måte har man kunnet innfri det løfte man har gitt personalorgani-sasjonene om at ingen som er fast ansatt eller er antatt med fast ansettelse for øye eller er stadig tje-nestegjørende, skal bli oppsagt som følge av rasjonaliseringstiltak, men at personalreduksjonen skjer ved den naturlige avgang.

Opplæring og trening av personale er en viktig sak i forbindelse med effektiviseringsbestrebelsene. Opplæringen ved Jernbaneskolen er i vesentlig grad teoretisk og gir ved siden av den praktiske opp-læring på stasjonene, i tog og på linje et solid grunn-lag av faglig innsikt i de respektive tjenestegrener. Ikke minst gjelder dette opplæringen i sikkerhets-tjeneste som må gis en vesentlig del av æren for NSB's gunstige uhellsstatistikk. Det kan imidlertid være et spørsmål om ikke opplæringen bør *differen-sieres mer* for å holde tritt med den spesialisering som etter hvert vil tvinge seg fram i etaten. Det bør i denne forbindelse også foretas en vurdering av de enkelte fags timetall.

Det bør dessuten overveies om en større del av undervisningen kan foregå som praktisk opplæring i forbindelse med effektiv tjenestegjøring, slik at aspirantene kan utnyttes bedre i opplæringstiden. Forutsetningen for dette må være at Jernbaneskolen omorganiseres, slik at dens personale foruten å forestå den forkortede, teoretiske undervisning, også kan nytties til oppfølging av den praktiske opplæring på stasjonene.

Men det er etter hvert blitt mer og mer klart at det innenfor en bedrift som Statsbanene ikke er nok med den rent faglige opplæring. I en rekke stillinger kreves også spesiell trening i arbeidsledelse, og det er i høy grad ønskelig med videretrening i administrative oppgaver for tjenestemenn både i de midlere og høyere sjikt av administrasjonen. Slik opplæring og trening må legges opp på forskjellig måte alt etter hvilken kategori av tjenestemenn det er tale om, og under hensyntaket til den bakgrunn de enkelte grupper har. Det må være en hovedlinje i personalpolitikken at alle grupper som har ledende arbeid, trenes i arbeidsledelse og administrasjon, og at man også gjennom kontakt med administrative ledere utenfor Statsbanene (konferanser, kurs og lign.) får anledning til å skaffe seg impulser og ideer som kan komme til nytte innen Statsbanene. Man viser til tabell nr. 34 på side 71, som viser hvor mange tjenestemenn som i årene 1958–59–1967–68 antas å ville fratære på grunn av oppnådd aldersgrense innenfor de forskjellige tjenestegrener. Hvor stor den faktiske avgang vil bli, er det ikke godt å si, men talltall vil sannsynligvis ligge atskillig høyere enn tabellen viser. En del tjenestemenn slutter nemlig før aldersgrensen, går av med invalidepensjon eller fratrær av andre grunner (frivillig avgang, dødsfall, slutt ved NSB osv.).

5. 5. 2. Antall driftspersonale og lønnsutgifter til dette

Ved Statsbanenes drift (inkl. bildriften, men ekskl. jernbane- og elektrifiseringsanleggene) var det i 1957–58 gjennomsnittlig sysselsatt i alt 25 956 tje-nestemenn, dvs. en nedgang på i alt 838 mann sammenliknet med 1956–57.

Man viser til tabell nr. 32 på side 70, hvor det er gitt en oversikt over antall driftspersonale og lønn til dette for årene 1949–50, 1956–57 og 1957–58.

Statsbanenes driftspersonale har i 9-års perioden 1949–50–1957–58 gått ned med netto 1331 mann eller 5,0 %. *Høyeste* og *laveste* gjennomsnittlige driftspersonalantall i tidsrommet etter 1949–50 finner vi i henholdsvis 1952–53 og 1957–58. Differansen (dvs. *nedgangen* i tiden 1952–53–1957–58) utgjør 2363 mann (jfr. tabell nr. 15).

Gjennomsnittsalderen for alt fast ansatt personale ved Statsbanene (jernbane- og bildrift samt anlegg-ene), er pr. 1.3.59 43,4 år og for ekstrapersonale 41,1 år. Tabell nr. 14 viser hvordan antall tjenestemenn (fast og ekstra) ved Statsbanenes drift fordeler seg på tjenestetid og alder pr. 30.6.58.

Tabell nr. 14. Fast personale og stadig tjenest gjørende ekstrapersonale ved driften pr. 30.6.58, fordelt på tjenestetid og alder.

Tjenestetid	Antall personale		Alder	Antall personale	
	Abs.tall	pst.		Abs.tall	pst.
1—5	1 639	6,7	1—5	—	—
6—10	3 830	15,6	6—10	—	—
11—15	5 626	22,9	11—15	—	—
16—20	5 647	23,0	16—20	174	0,7
21—25	3 088	12,6	21—25	1 186	4,8
26—30	509	2,1	26—30	2 110	8,6
31—35	537	2,2	31—35	3 145	12,8
36—40	1 884	7,7	36—40	4 306	17,5
41—45	1 443	5,9	41—45	3 815	15,5
46—50	321	1,3	46—50	2 544	10,4
51—55	23	—	51—55	1 933	7,9
56—60	3	—	56—60	2 738	11,2
61—65	—	—	61—65	2 312	9,4
66—70	—	—	66—70	282	1,2
71—75	—	—	71—75	5	—
Sum	24 550	100,0	Sum	24 550	100,0

De totale utbetalte lønninger har siden 1949—50 steget med kr. 164,8 mill. eller med 74,2 %. Stigningen i lønnsutgiftene er derfor en direkte følge av selve lønnsutviklingen, idet personalantallet som nevnt er gått sterkt tilbake.

Konduktører i samtale med togekspeditøren.



De totale lønnsutgifter i årene 1949—50, 1956—57 og 1957—58, fordelt på de viktigste lønnsarter, framgår av tabell nr. 33, side 70.

Fig nr. 15 viser utviklingen i de totale lønnsutgifter for driftsårene 1949—50—1957—58.

Tabell nr. 15.

	Gjennomsnittlig antall	
Fast ansatt personale	Stadig tjenest gjørende ekstrapersonale og sesongarbeidere	Sum
1949—50	17 818	9 469
1950—51	18 791	8 798
1951—52	19 099	8 859
1952—53	19 382	8 937
1953—54	19 647	8 561
1954—55	19 689	7 724
1955—56	19 811	7 324
1956—57	20 398	6 396
1957—58	20 469	5 487

5.5.3. Lønnsutviklingen

Ved Stortingets vedtak av 1.7.48 ble det innført nytt lønnsregulativ for offentlige tjenestemenn. Dette regulativ ble gjort gjeldende fra 1.1.48. Gjenomføringen og senere forandringer av regulativet fram til 1956—57 er det gjort detaljert rede for i Statsbanenes driftsberetninger for 1954—55, 1955—56 og 1956—57. Man skal derfor nå bare redegjøre for de endringer som er kommet til i 1957—58.

Fra 1.1.58 ble følgende lønnsordning gjennomført. Ordningen gjelder til 1.1.60:

a) De før 1. januar 1958 gjeldende tillegg, dyrktidstillegget på kr. 2700, 10 %-tillegget og 4½ %-tillegget innreguleres i regulativlønnen.

b) Det innføres på lønnsregulativet en ny lønnsklasse 6 mellom de næværende lønnsklasser 5 og 6.

c) Det tidligere avancementstillegg gjøres om til et ordinært 5. alderstillegg etter 10 års tjeneste (lønnsansiennitet).

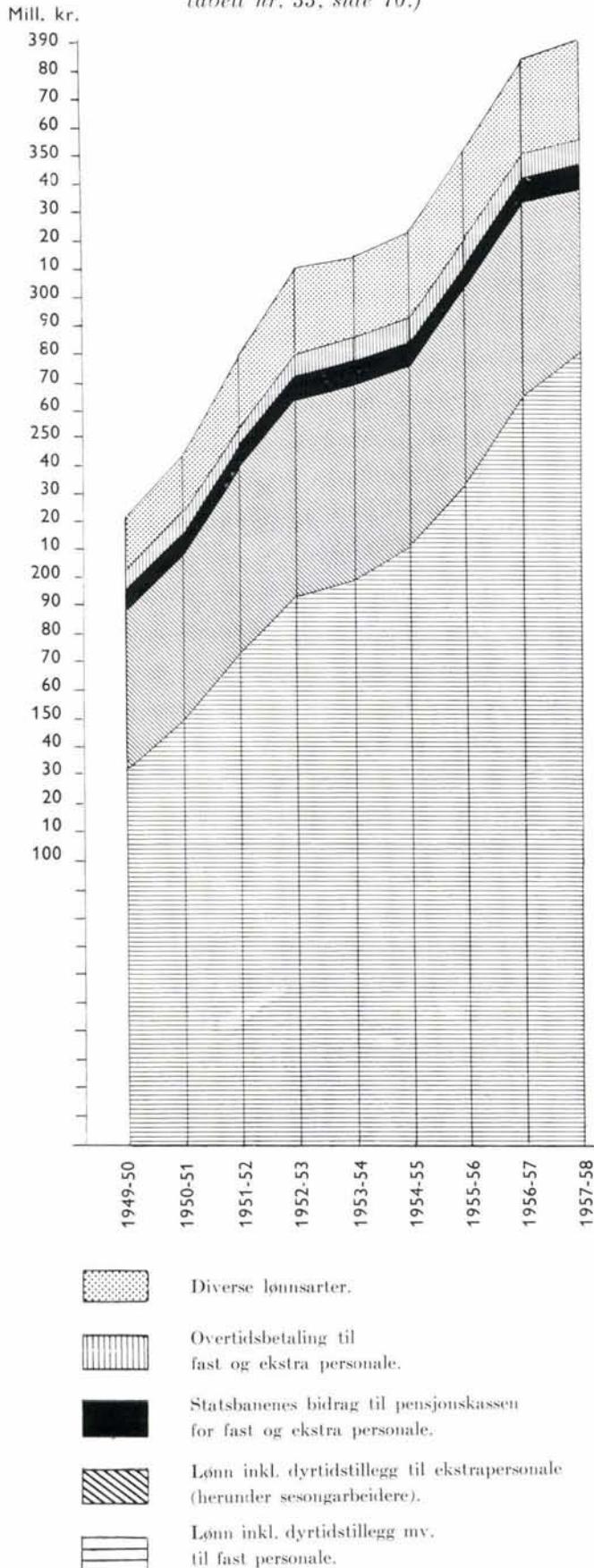
d) Lønnsklasse 21 i det tidligere lønnsregulativ føres over på sjefsregulativet. Lønnsklassene i det tidligere gjeldende sjefsregulativ fra og med lønnsklasse 1 til og med lønnsklasse 6 flyttes en klasse opp i regulativet.

e) Tjenestemenn i lønnsklassene 1, 2 og 3 skal fra det tidspunkt de har fylt 22 år, gis et antesipert alderstillegg i vedkommende lønnsklasse, dog ikke ut over stillingens topplønn.

Det antesiperte alderstillegget skal ikke ha innvirkning på kontorassistentenes opprykk til husholdsvise lønnsklasse 3 og 4 og heller ikke på opprykksordningen fra lønnsklasse 3 til 4 etter 8 års lønnsansiennitet, jfr. punkt f nedenfor.

f) Den tidligere opprykkingsordning fra lønnsklasse 3 til 4 utvides til å omfatte samtlige tjenestemenn i stillinger plasert direkte i lønnsklasse 3. Opprykket til lønnsklasse 4 gis etter 8 års lønnsansiennitet i lønnsklasse 3, såfremt de ikke allerede på forhand har en gunstigere opprykkingsregel. Disse tjenestemenn gis i lønnsklasse 4 det 5. alderstillegg (tidligere avancementstillegg) etter vanlige regler.

Fig. nr. 15. Totale lønnsutgifter i tidsrommet 1949—58, fordelt på de viktigste lønnsarter. (Se også tabell nr. 33, side 70.)



g) Tjenestemenn i lønnsklasse 4 som ennå ikke har 2 års lønnsansennitet, skal fra det tidspunkt de fyller 22 år, tilstas et personlig tillegg svarende til ett alderstillegg. Tillegget faller bort fra det tidspunkt de opptjener det første alderstillegget i lønnsklasse 4.

h) Tjenestemenn i stillinger som er plassert i lønnsklasse 4, skal fra det tidspunkt de har 4 års sammenhengende tjeneste med lønn etter lønnsklasse 4, gis opprykk til lønnsklasse 5.

Tjenestemenn i lønnsklasse 4 som allerede har automatisk opprykk til lønnsklasse 5 etter gunstigere regler, skal fortsatt rykke opp etter disse regler.

Tjenestemenn i stillinger som er fordelt på lønnsklassene 4 og 5 med ca. 45 % av stillingene i lønnsklasse 5, skal rykke opp fra lønnsklasse 4 til 5 etter hovedregelen i første avsnitt i dette punkt istedenfor etter den tidligere fordelingsregel.

Unntatt fra opprykk fra lønnsklasse 4 til 5 er tjenestemenn i lønnsklasse 4 som har opprykk til lønnsklasse 4 etter 8 års tjeneste (lønnsansennitet) i lønnsklasse 3.

250 stillinger som stasjonsbetjent flyttes opp i lønnsklasse 5 med titel stasjonsbetjent i særklasse.

i) Stillinger i lønnsklasse 5 og derover flyttes opp en lønnsklasse. Dette gjelder dog ikke stillinger som i henhold til punkt h, får opprykk fra lønnsklasse 4 til 5 og stillinger som allerede har øremålsopprykking fra lønnsklasse 4 til 5.

For aspiranter økes lønnen fra kr. 6900 og kr. 7550.

j) De lønnsforhøyelser som følger av punktene a—i, skjer i to etapper, slik at halvparten av forhøyelsen gis for tidsrommet 1. januar 1958—1. januar 1959 og resten fra 1. januar 1959. Unntatt fra den etappevis gjennomføring er de aspiranter som er nevnt under punkt i.

Med virkning fra 1.1.58 er det foretatt en del justeringer i lønnsregulativet hvorved enkelte stillinger eller grupper av stillinger er flyttet opp i høyere lønnsklasser.

Med virkning fra 16.7.58 er tjenestemenn som er lønnet etter lønnsregulativet eller sjefsregulativet, gitt et indestillegg på 3,5 % av den uavkortede regulativlønn. Tillegget skal — bortsett fra for aspiranter o. l. — minst være kr. 24 pr. mnd., men ikke overstige kr. 50 pr. mnd. For overenskomstlønet personale som er lønnet i samsvar med statens alminnelige lønnsregulativ, foretas tilsvarende regulering.

Lønnsutviklingen ved Statsbanene i tiden 1949—50—1957—58 sammenholdt med den offisielle levekostnadsindeks' (dvs. pristallets) utvikling i samme tidsrom framgår av tabell nr. 16. Som man vil se av tabellen, er den gjennomsnittlige nominelle årlønn (fast lønn + dyrtidstillegg) for det fast ansatte personale ved Statsbanene (jernbane- og bildrift) i tidsrommet 1949—50—1957—58 steget fra ca. kr. 7400 til ca. kr. 13 500 (avrundete tall).

Lønnsindeks med basis 1949—50 = 100, blir for 1957—58 ca. 182 poeng. Den offisielle levekostnadsindeks omregnet til samme utgangspunkt (basis) viser for 1957—58 152 poeng. Det framgår av tabelloversikten at lønnsutviklingen fra 1949—50 til 1954—55 stort sett har fulgt stigningen i levekostnadene.

Tabell nr. 16. Lønnsutviklingen ved Statsbanene.

	1949–50	1950–51	1951–52	1952–53	1953–54	1954–55	1955–56	1956–57	1957–58
1. Utbetalt lønn inkl. dyrtidstillegg til fast ansatt personale, i alt mill. kr.	132 536	150 163	173 684	194 167	199 479	211 831	235 481	264 691	276 549
2. Gjennomsnittlig antall fast ansatt driftspers. (jernbane- og bildrift) ..	17 818	18 791	19 099	19 382	19 647	19 689	19 811	20 398	20 469
3. = $\frac{\text{lj. 1}}{\text{lj. 2}}$									
Gjennomsnittlig årslønn (avrundet), kr.	7 400	8 000	9 100	10 000	10 200	10 800	11 900	13 000	13 500
4. Lønnsindeks (basis 1949–50 = 100)	100	108	123	135	138	146	161	176	182
5. Levekostnadsindeks (dvs. pristall for levekostnadene)	100	111	126	133	136	141	143	148	151

De siste år, dvs. 1955–56–1957–58, har dog lønnsøkingen for Statsbanenes faste personale vært større enn det som tilsvarer prisstigningen, når denne måles ved hjelp av bevegelsen i den offisielle levekostnadsindeks. *Real-lønnen* har med andre ord gått opp disse årene.

Basisåret 1949–50 er et *vilkårlig* valgt utgangspunkt for beregningen av de relative tall, og en *vil reservere seg* mot den tolking av talloppgavene at lønningene til Statsbanenes personale i nevnte år i *absolutte* tall lå på et normalt eller ideelt nivå sammenliknet med f. eks. yrkesgrupper innen *andre* næringer. Dette må i stor utstrekning bli et rent *vurderings-spørsmål*, hvor også andre forhold enn de rent lønnsmessige matte tas i betrakting. Talloppgavene i linje 4 og 5 i tabell nr. 16 gir således bare opplysninger om hvordan de lønnstillegget som har vært gitt i tiden 1949–50–1957–58, stiller seg i forhold til stigningen i prisnivået i samme tidsrom.

Tabell nr. 16, hvor det er nytta gjennomsnittstall for alt fast personale, gir selvsagt heller ikke noe grunnlag for bedømmelse av hvordan utviklingen i lønningene sett i relasjon til prisutviklingen, har vært for tjenestemennene innen de enkelte tjenestegrener og lønnsklasser ved Statsbanene.

Til sammenlikning med Statsbanenes lønnsindeks for 1957–58 kan nevnes at en lønnsindeks med basis 1949 = 100, for voksne mannlige arbeidere i industrien i 2. kvartal 1958 ligger på 186. Også ved denne sammenlikning gjelder den ovenfor anførte reservasjon med hensyn til valg av utgangspunkt (basis) for beregningen.

5.5.4. Pensjonister

Antall pensjonister pr. 30.6.50, 30.6.57 og 30.6.58 var henholdsvis 5714, 7740 og 8184.

Utbetalte pensjonsbeløp (inkl. dyrtidstillegg) i hvert av driftsårene 1949–50, 1956–57 og 1957–58 var henholdsvis kr. 23,2, 55,2 og 62,6 mill. Pensjonene utredes av Statsbanenes pensjonskasser hvis formue pr. 30.6.58 utgjorde kr. 48,7 mill.

De løpende utbetalinger av pensjoner (inkl. dyrtidstillegg¹) finansieres dels ved personalets egne innskudd og dels ved at Statsbanene selv yter et bidrag. Fra 1.1.58 er personalets bidrag 4 % og Statsbanenes 2 % av pensjonsgrunnlaget etter det fra samme datum gjeldende lønnsregulativ, hvori dyrtidstillegget er innregulert. Dessuten har pensjonskassene renteintekter av sin formue som er anbrakt i verdipapirer. I de år nevnte inntekter ikke er tilstrekkelig til å dekke de løpende pensjonsutbetalinger, dekkes underskuddet på Statsbanenes ordinære driftsbudsjet (kap. 1101, post 4).

Antall medlemmer (innskytere) i pensjonskassen var pr. 30.6.57 24 909 og pr. 30.6.58 24 272.

Sum av personalets og Statsbanenes bidrag gikk ned fra kr. 21,1 mill. i 1956–57 til kr. 20,3 mill. i 1957–58. Nedgangen i medlemstall med derav følgende nedgang i bidragene vil fortsette under den pågående personalreduksjon. Samtidig må man regne med at antall pensjonister vil stige sterkt i de nærmest følgende år.

Pensjonskassenes regnskapsmessige stilling og resultat pr. 30.6.58 framgår av følgende oversikt for balansekontoen og taps- og vinningskontoen:

	Balansekonto.	1000 kr.
<i>Eiendeler</i>		
Utlan mot pant i fast eiendom	22 898	
Obligasjoner, aksjer mv.	19 812	
Innvestende hos NSB	2 500	
Gjeldsbrev, Den norske stats husbank	3 462	
<i>Sum</i>	48 672	

Forpliktelser	48 672
Kapital	48 672

¹ Dyrtidstilleggene ble inntil 30.6.56 finansiert på særskilt kapitel utenom Statsbanenes budsjet. Etter 1.7.56 dekkes disse utgifter av Statsbanene på *eget* budsjet.

<i>Taps- og vinningskonto.</i>		1000 kr.
<i>Utgifter</i>		
Utbetalte pensjoner, inkl. dyrtidstillegg ..	62 635	
Tilbakebetalte bidrag mv.	373	
<i>Sum</i>	63 008	

<i>Inntekter</i>		
Funksjonærernes og Statsbanenes bidrag ..	21 287	
Renter	1 532	
Underskudd (dekket over kap. 1101, post 4)	40 189	
<i>Sum</i>	63 008	

Alle pensjonsutbetalinger foregår nå over postgiro. Pensjonsarbeidet er helt sentralisert ved Hovedstyrets Pensjons- og trygdekontor som er oppdragsgiver for Hullkortkontoret. Det vil si at pensjonsarbeidet i stor utstrekning er mekanisert ved hjelp av hullkortmaskiner. Hullkortkontoret utarbeider pensjonslister, kontringer, trekkavregninger, skatteoppkjør, lønnsoppgaver, postgirotbetalingskortene etc. Man regner også med at de fleste omberegninger vedrørende pensjoner i framtiden kan utføres maskinelt.

5.5.5. Opplæring og undervisning

Den faglige utdanning av Statsbanenes trafikkpersonale er sentralisert ved Jernbaneskolen i Oslo.

Foruten den daglige administrasjon og kursvirksomhet er skolen tillagt et betydelig arbeid med veiledning og kontroll av opplæringen ute i distriktene.

Ved Jernbaneskolen har i terminen vært beskjefte 3 førstelærere og 4 lærere. Hertil kommer skolens administrasjonspersonale samt ca. 35 timelærere og foredragsholdere som har vært knyttet til skolen i terminen 1957–58.

I 1957–58 ble det foruten vanlige kurs, holdt et omskoleringskurs for lokomotivstallbetjenter til elektrotjeneste. I kurset som varte ca. 3½ maned, ble 18 aspiranter uteksaminert.

Det er videre holdt forelesninger i sikkerhetstjeneste for personale i alle tjenestegrener. Likeledes er det holdt repetisjonskurs i sikkerhetstjeneste for eldre tjenestemenn med påfølgende prøve.

Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbaneskolens kursvirksomhet i terminen 1957–58:

	Kursets varighet i måneder (ca.)	Antall uteksaminerte elever
Telegrafistkurs	7	81
Konduktørkurs	5½	17
Fyrbøterkurs	6	59
Banevokterkurs	4	103
Sjaførkurs	1	15
Stasjonsformannskurs	1	42
Stasjonsbetjentkurs	1	100
Omskoleringskurs for lokomotivstallbetjenter til elektrotjeneste	3½	18
Tilsammen		435

I forbindelse med opplæringen ute i distriktene har Jernbaneskolen holdt fag- og kunnskapsprøver for i alt 644 tjenestemenn. Herav var det 50 tjenestemenn som ikke besto prøvene.

Når det gjelder Jernbaneskolens lokaler i St. Olavs gate 4, er forholdene uforandret. Man kan imidlertid nå øyne en lysning, idet bygningsarbeidene med den nye jernbaneskole er kommet godt i gang. Går alt etter forutsetningene, regner man med å kunne flytte inn i nye lokaler våren 1960.

Ved Administrasjons- og personalavdelingen har det i driftsåret 1957–58 vært beskjefte en undervisningskonsulent og en sekretær som har arbeidet med opplæringsspørsmål. Arbeidet dreier seg hovedsaklig om videreutdannelse. Av fullførte oppgaver kan nevnes:

1. Et trenings- og funksjonsprogram for verksmestre ved verkstedet Grorud, og det samme for
2. Stasjonsmestre i Hamar distrikt.

Begge er langsiktige programmer, som bl. a. har tatt sikte på å

- a) fastlegge verksmestrenes og stasjonsmestrenes organisasjonsmessige stilling,
- b) bedre kommunikasjonsforholdene,
- c) kartlegge arbeidslederoppgavene (lederfunksjonerne),
- d) fastlegge ansvars- og myndighetsforholdene,
- e) klarlegge opplæringsbehovene og utarbeide opplæringsplan.

Liknende programmer ble i driftsåret påbegynt ved

3. Verkstedet Hamar og
4. Oslo V., for arbeidsledere i utvendig stasjonsjeneste.

Videre kan nevnes at det for saksbehandlere i Hovedstyret er utarbeidet kurs i saksbehandling. 2 kurs er avviklet i driftsåret.

5.5.6. Sosiale goder

I oppstillingen nedenfor er det gitt en oversikt over noen av de viktigste sosiale utgiftsposter (eksl. lønn under sykdom og ferie) ved Statsbanene i henhold til regnskapet for 1957–58:

	1000 kr.
Bidrag til pensjonskassen (2 % av regulativ-lønnen) fra NSB ¹	8 289
Husleibidrag	1 971
Kompensasjonstillegg ²	748
Bidrag til syketrygd	2 661
Bidrag til arbeidsledighetstrygd	128
Stipendier	40
Bedriftslegeordning	600
Velferdsrom (drift og vedlikehold)	655
<i>Sum</i>	15 092

¹ Hertil kommer eventuelt pensjonskassenes underskudd (se tabell nr. 21 på side 65).

² Kompensasjon for merutgifter for tjenestemenn med forsørgetsesbyrde som på grunn av forflytning må føre to husholdninger.

5.5.7. Sykefravær og yrkesskadestatistikk¹

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1957 på 17,2 arbeidsdager (mot 16,1 dager i 1956). Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 16,7 og 25,2.

Sykefravaaret utgjør i alt 6,0 % av den totale arbeidstid. Av sykefravaaret utgjør gjennomsnittlig 1,3 dag pr. tjenestemann fravær som følge av yrkeskader.

Antall yrkesskader som medførte fravær, utgjorde i 1957 i alt 1631, eller 6,4 skader pr. 100 tjenestemenn (faste og ekstra). 4 skader medførte døden.

Det samlede fraværet på grunn av yrkesskader utgjorde i alt 34 158 dager eller 120 årsverk.

5.5.8. Velferdssarbeidet

Velferdssarbeidet ved Statsbanene, som ligger under Hovedstyrets Yrkes- og velferdskontor, koncentrerer seg om følgende arbeidsfelter:

a) *Bedriftslegeordningen* som er utbygd med 22 legekontorer, beskjefte 20 leger og 22 bedriftssøstre. Bedriftslegekontorene foretar førstegangundersøkelse ved inntak i tjenesten samt årlig helsekontroll av alt personale.

Videre foretas legeundersøkelse vedrørende innlemmelse i pensjonskassen samt periodiske undersøkelser av syn, hørsel og fargesans.

I bedriftslegenes arbeidsoppgaver inngår også inspeksjon av helse- og sanitærforhold på arbeidstedene.

b) *Arbeidstilsyn og vernetjeneste* som henholdsvis tar sikte på å se til at Arbeidervernlovens bestemmelser er iakttatt på arbeidsplassene og at de nødvendige skritt blir tatt for å forebygge arbeidsulykker og helseskader.

Vernetjenesten ved Statsbanene ble etablert i 1951, og det er hittil opprettet i alt 91 verneområder, hvorav 5 ved anlegg og ombygninger.

Verneinspektøren har i det forløpne år besøkt de fleste verneutvalg og holdt orienterende sammenkomster og kurser med disse på arbeidsplassen. Dessuten er utført en del inspeksjon og gitt visse pålegg.

Det pågår også for tiden undersøkelser ved noen arbeidsplasser med sikte på å bedre forholdene med hensyn til støv, larm og gasser.

Den påbegynte kursvirksomhet i riktig arbeidsmåte og løfteteknikk, for å øke eliminert en del av årsakene til visse belastningssykdommer, fortsetter.

c) *Personal- og velferdssrom.* Som et viktig ledd i velferdstiltakene inngår arbeidet med å skaffe perso-



Det nye velferdssbygg, Kongsvinger st.

nalet de nødvendige personal- og velferdssrom (herunder bedriftskafer, hvorav det for tiden er opprettet i alt 15 stykker).

d) *Driftsutvalgsvirksomheten* for Statsbanenes drift og anlegg. Driftsutvalgene er samarbeidsorganer av rådgivende natur, hvor ledelsen og personalet behandler alle saker av felles interesse i forbindelse med effektiv drift og trivsel i arbeidet.

En del av driftsutvalgenes arbeid består i å behandle forslag til oppfinnelser og praktiske forbedringer.

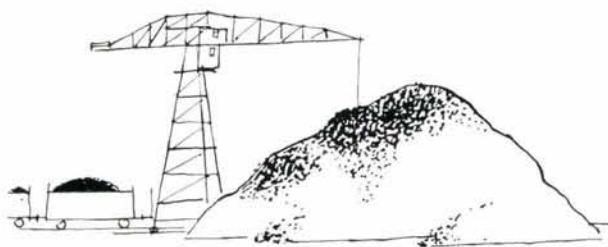
I 1957 ble det i driftsutvalgene registrert 633 saksbehandlinger, hvorav 291 saker angikk forslag til forbedringer. 59 forslag ble premiert med et samlet beløp på kr. 15 400.

e) *Støtte til personalets boligbygging.* Det er i 1957–58 i en eller annen form ytterstøtte til 12 byggelag med anslagsvis 458 leiligheter samt til 189 enkeltbyggere. Støtten ges i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilstølse av frifrakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjon samt teknisk og administrativ assistanse mv.

f) *Andre velferdstiltak.* Velferdssarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjefte delvis arbeidsføre og støtte til husmorvikarordning. Videre støtte til kulturelle og humanitære formål som faller inn under statens og de forskjellige funksjonærorganisasjoners virksomhet og som Statsbanene som bedrift har interesse av å støtte. Man nevner avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og leseværslser, kunst på arbeidsplassen osv.

¹ Omfatter fast ansatte og stadig tjenestgjørende ektrapersonale.

5. 6. Forråd



5. 6. 1. Innkjøps- og forrådsvirksomheten

Statsbanenes innkjøps- og forrådsvirksomhet ledes fra Forrådsavdelingen i Hovedstyret, mens en materialforvalter står for forrådsvirksomheten i hvert distrikt.

Distriktsmaterialforvalteren er faglig underlagt Forrådsavdelingen i Hovedstyret, mens han administrativt sett er underlagt distriktsjefen i vedkommende distrikt.

Forrådsavdelingen besørger all import til Statsbanene og en stor del av kjøpene innenlands. Distriktene får sine varer gjennom Forrådsavdelingen samt ved egne kjøp.

En vesentlig del av behovet for impregnerte sviller og ferdig tilvirkede trematerialer for øvrig dekkes av Statsbanenes egne sagbruk og impregnéringsverk. Statsbanene eier og driver således 1 sagbruk (Øieren) og 2 impregnéringsverk (Brakerøya og Hommelvik). Havsjøen Sagbruk som inntil 1.7.58 ble drevet av Statsbanene, er nå bortleid og drives i privat regi.

I forbindelse med innkjøpsvirksomheten er det gjennomført en utstrakt kvalitetsteknologi i tilknytning til Statsbanenes kjemiske laboratorium. Laboratoriet undersøker og prøver alle nye varer før kjøp finner sted, og fører dessuten stadig kontroll med de løpende leveranser.

Som et ledd i mekaniseringen av anleggsdriften har Statsbanene en utleiesentral for anleggsmaskiner (Forrådsavdelingens Sentrallager) som stiller grave-maskiner, traktorer etc. til disposisjon for Statsbanenes anleggsarbeider.

Det ble i januar 1958 satt i gang et kurs for lagerbetjenter og forrådsaspiranter. Opplæringen foregår ved at veiledere på arbeidsplassene tar seg av den daglige opplæring. Den teoretiske undervisning gis ved lærebrev som utarbeides ved Forrådsavdelingen i Hovedstyret i samarbeid med Jernbaneskolen. Kurserne som er 2-årige skal avsluttes med et forrådkurs ved Jernbaneskolen.

Forrådsavdelingen anskaffer nå uniformer til alt uniformsberettiget personale ved Statsbanene. For levering av uniformsøm i 1958 er også alt servicearbeid i forbindelse med levering av uniformene overført til sørleverandøren. Distriktenes skredderverksteder og uniformslagere skal opphøre, og uniformene vil bli sendt direkte fra sørleverandøren til tjenestemennene. Dessuten er sørleverandøren pålagt å opprette serviceverksteder i distrikten.

Uttak av beholdningen for noen av de viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi) ved driftsbanene framgår av tabell nr. 35 på side 71.

5. 6. 2. Utvidelser og forbedringer

Da bevilgingene til forrådsbygninger hvert år er små, er det lite som kan gjøres for å utvide og modernisere dem.

Ved Forrådsavdelingens Sentrallager har det i terminen pågått arbeider med utvidelse av verkstedbygningen.

Materialforvalterens kontorer i Stavanger distrikt ble i forrige termin (1956–57) overflyttet til nye lokaler ved verkstedet Kvaleberg. Arbeidet med overflyttingen av materialbeholdningen til de nye lagerlokaler er nå på det nærmeste avsluttet.

Ved forrådet på Kongsvinger (Oslo distrikt) er det i terminen blitt oppført et nytt lagerskur for stangjern, bremseklosser, fjærer og støpejern.

5. 6. 3. Produksjon

Produksjonen ved Statsbanenes sagbruk var i 1957–58 12 380 m³ skåret tømmer og 4139 m³ høylet last. Til sammenlikning nevner man at produksjonen i 1956–57 var henholdsvis 13 148 m³ og 3135 m³.

Dessuten ble det i 1956–57 og 1957–58 ved private sagbruk skåret henholdsvis 15 739 m³ og 14 800 m³ tømmer som leieskur for Statsbanene.

Statsbanenes sagbruk har i 1957–58 framstillet 28,3 tonn treull. Treullen nyttes bl. a. til grovpussing av damplokomotiver.

Impregnéringsverkene har i 1957–58 behandlet 25 757 m³ sviller, stolper, materialer mv., mens private impregnéringsverk impregnerte 10 884 m³ for Statsbanene.

Gjennomsnittlig var det i 1957–58 beskjeftiget 138 mann ved Statsbanenes sagbruk og impregnéringsverk. Personalantallet i 1956–57 var 142 mann.

5. 6. 4. Forsynings- og prisforholdene

Marksedsforholdene i 1957–58 har stort sett vært preget av fall i vareprisene. Den stigning som satte inn under og etter Suez-krisen høsten 1956, kulminerte i 1. og 2. kvartal 1957, og fra midten av 1957 har det stort sett vært noe fall i en rekke varepriser. Statsbanenes indeks for produksjonsfaktorer utenom lønn falt fra 2. kvartal 1957 til 2. kvartal 1958 fra 132,9 til 95,8 poeng. (1952 = 100.)

Av særlig betydning for Statsbanene er fallet i prisene på kull og dieselsolje, til dels også stangstål og stålplater (grose).

Fraktmarkedet har vært stadig fallende i perioden, og har nok sannsynligvis nådd et bunnivå. Dette er den vesentligste årsaken til de lave kullpriser.

Statsbanene mottok i 1957–58 i alt 154 239 tonn kull. Av dette kvantum leverte USA 85,5 %, Svalbard 13,9 % og Storbritannia 0,6 %. I 1956–57 var andelene: USA 85 %, Storbritannia 14 % og Svalbard 1 %.

Storbritannias andel har vært stadig avtagende i de senere år.

De fallende priser innen stålsektoren har ikke bevirket kortere leveringstid, snarere tvert om. På grunn av sviktende etterspørsel er stålverkene blitt nødt til å dra ut sitt produksjonsprogram til ordre-

massen er blitt stor nok for lønnsomme valsinger. Fra norsk verk er det i terminen mottatt i alt 12 500 tonn 49 kgs skinner. Det er i 1957—58 ikke bestilt eller mottatt skinner fra utenlandske verk.

Prisutviklingen for kopper er av spesiell interesse for Statsbanene på grunn av den pågående elektrifisering. Det fall i prisen en opplevde i 1956—57, fortsatte utover høsten 1957 inntil den i februar 1958 nådde et bunnivå.

Siden har kopprisen stadig steget og lå ved utgangen av juni 1958 på ca. £ 200 pr. tonn, men ved utgangen av september var den kommet opp i £ 210 pr. tonn. Denne prisen ligger imidlertid langt under det en måtte betale for koppenet i 1956—57 da den en tid var oppe i ca. £ 300 pr. tonn. Det ble i terminen 1957—58, mens prisen var relativt lav, innkjøpt i alt 345 tonn koppen.

For deler og utstyr til det rullende materiell er det fremdeles til dels lange leveringstider.

Tilgangen på cement har vært tilfredsstillende.

Behovet for tekstilvarer, bortsett fra presenningsduk, er som tidligere blitt dekket av norsk produksjon.

Det har i terminen vært tilfredsstillende dekning av behovet for smøremidler og flytende drivstoff. Krisen i Midt-Østen våren og sommeren 1958 førte ikke til noen stans eller innskrenkninger i oljeleveransene derfra. Krisen førte heller ikke til noen prisstigning på oljeprodukter.

I 1957—58 har Statsbanene kunnet kjøpe sviller uhindret av tidligere gjeldende bestemmelser om at de bare skulle kunne kontraheres i visse «svilledistrikter». Det har vært tilfredsstillende tilgang på sviller. Det meste er kjøpt hos private svilleprodusenter tilsluttet Norges Skogeierforbund, og leveringsavtalen er som før sluttet med nevnte forbund. Prisene har i 1957—58 nominelt sett vært de samme som i 1956—57. Men da kravene til kvalitet er skjerpet noe, betyr prolongasjonen av avtalen i realiteten en mindre prissenkning. Statsbanene dekker svillebehovet fortrinsvis ved kjøp av ferdigskårne sviller, mens kjøp av svilletømmer reduseres mest mulig. En søker i stedet å dekke tømmerbehovet i form av ordinært skurtømmer, da Statsbanene derved på en økonomisk fordelaktig måte oppnår den kvalitativt sett beste trelast for sine formål. Behovet for spesialdimensjoner søkes i størst mulig utstrekning dekket ved skur på Statsbanenes egne sagbruk og ved leieskur av Statsbanenes tømmer ved private sagbruk. Leveransene av skurtømmer er i alt vesentlig dekket av Statens skogforvaltninger. Det er i 1957—58 anskaffet ca. 30 % mindre tømmer enn i foregående termin.

5.6.5. Materialbeholdningene

Statsbanene må holde til dels omfattende lagre av mange av sine forbruksartikler. Beholdningen av kull er fremdeles den største enkelposten. Den var pr. 30.6.58 på vel 108 000 tonn.¹ Dette tilsvarer ca. 32 ukers varighet beregnet på grunnlag av foregående års forbruk, men hele 45 ukers varighet etter dagens forbruk. Til sammenlikning kan nevnes at

det samme kvantum i 1956—57 ville ha hatt bare 27 ukers varighet beregnet på grunnlag av forbruket i 1956. Dette viser tydelig ett av resultatene av «Vekk med dampen»-programmet.

Fra 30.6.57 ble det innført en endring i regnskapsordningen vedrørende materialbeholdningen, idet saldo pr. 30.6.57 på materialbeholdningens reguleringsskonto ble overført til materialfondet. Differansen ved lageroppaket pr. 31. 12. mellom kostpris og utførselspris som tidligere ble postert til reguleringsskonto, føres nå på Statsbanenes driftsbudsjet under kap. 1101, post 5, Prisdifferansekontor vedrørende materialbeholdningen. Netto utgift under denne post utgjorde i driftsåret 1957—58 ca. kr. 0,4 mill.

Den bokførte verdi av materialbeholdningen ved driftsbane utgjorde pr. 30.6.57 ca. kr. 178 mill. mot ca. kr. 172 mill. pr. 30.6.58, dvs. en nominell nedgang i lagerverdien på ca. kr. 6 mill. En må imidlertid her ha for øye det til dels sterke prisfall på en rekke viktige varer i terminen (kfr. pkt. 5. 6. 4). Det kan derfor ikke regnes med at lagrene volummessig sett er redusert tilsvarende.

Omsetningen over materialbeholdningens konto i 1957—58 var:

Tilgang	kr. 153 mill.
Avgang	» 159 mill.
Reduksjon i nominell lagerverdi ..	kr. 6 mill.

I terminen 1957—58 er kullbeholdningen steget med ca. 3000 tonn. Til tross for denne lagerøkningen er verdien av kullbeholdningen pr. 30.6.58 ca. kr. 2,7 mill. lavere enn pr. 30.6.57. Dette skyldes fall i kullprisene i perioden.

Beholdningen av skinner er redusert med ca. 500 tonn i terminen. Dette tilsvarer ca. kr. 0,5 mill.

Beholdningen av sviller er redusert med 16 198 stk., hvilket også skulle tilsvare ca. kr. 0,5 mill.

Beholdningen av dieseloilje er imidlertid økt med ca. 610 000 l. Dette henger delvis sammen med at oljetankene ble fylt opp i forbindelse med krisen i Midt-Østen og delvis at det økte forbruket krever større lagerbeholdninger.

Som et ledd i bestrebelsene for å bedre Statsbanenes driftsøkonomi arbeides det nå spesielt med reduksjon og effektivisering av materialbeholdningen, samtidig som en også legger vekt på å holde en så rommelig beholdning at en til enhver tid kan sikre en regelmessig tilgang av de varer jernbanedriften krever. I denne forbindelse kan det være av interesse å nevne noen tall for *omløphastigheten* for en del viktige varer:

Kull	1,5 ganger pr. år
Dieselolje	8,0 ganger pr. år
Smøreoljer	1,4—2,2 ganger pr. år
Stål (form, plater etc.) ..	0,5 ganger pr. år
Skinner	0,5 ganger pr. år
Sviller	0,6 ganger pr. år
Sement	6,2 ganger pr. år

¹ Inkl. ca. 9900 tonn kullbriketter.

Etter de ovennevnte omslagstall, skulle varigheten av distriktenes beholdninger etter forbruket i 1957—58 bli:

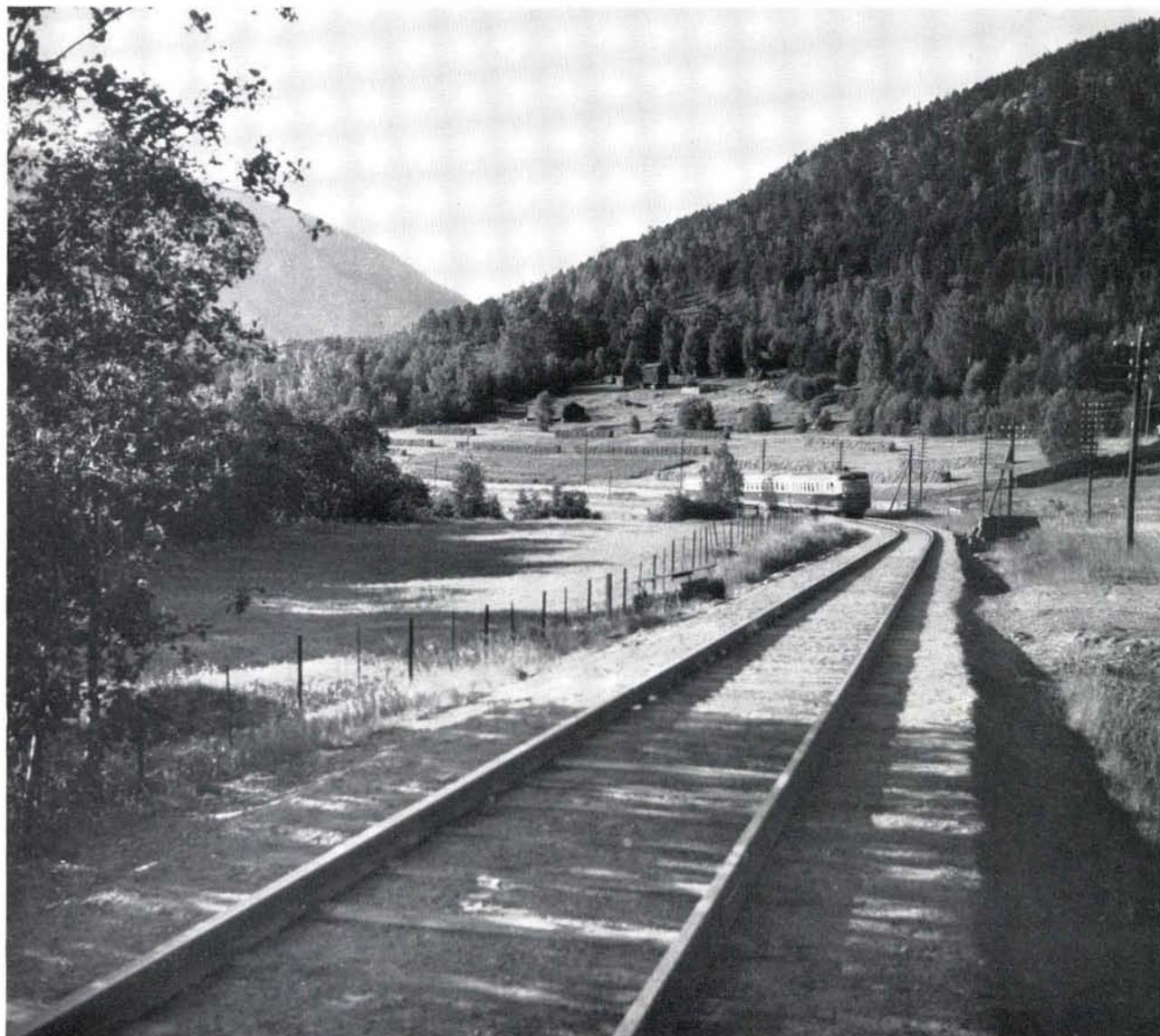
Kull	7—8 mndr.
Dieselolje	1—2 mndr.
Smøreoljer	5—8 mndr.
Stål (form, plater etc.)	26 mndr.
Sviller	19—20 mndr.
Skinner	23—24 mndr.
Sement	2 mndr.

(Tallene er regnet ut på grunnlag av distriktenes gjennomsnittlige beholdning og forbruket i 1957—58). I forhold til terminen 1956—57 har beholdningene i terminen 1957—58 stort sett hatt en noe raskere omløphastighet.

En betingelse for å oppnå et effektivt og økono-

misk forsvarlig lagerhold er bl. a. moderne og godt utstyrt lagerplasser og -lokaler. Dette er blitt særlig aktuelt i den senere tid da lagerbeholdningens struktur har endret seg i og med den økende mekanisering på mange felter, overgangen fra damp til diesel og elektrisk drift og at kravet til presisjon er blitt større. Det har foregått og foregår stadig en forskjyvning i beholdningen fra grove og billige mot mer høyverdige og kostbare reservedeler og forbruksartikler. Kravene til lagerlokalenes standard er dermed blitt strengere.

De fleste lagerbygninger Statsbanene disponerer i dag kan ikke sies å tilfredsstille kravene. I og med de betydelige verdier Statsbanene har bundet i lagerbeholdningen (ca. kr. 170—180 mill.) må en bedring av lagerforholdene derfor søkes gjennomført snarest mulig.



BANENETTET

TEGNFORKLARING:

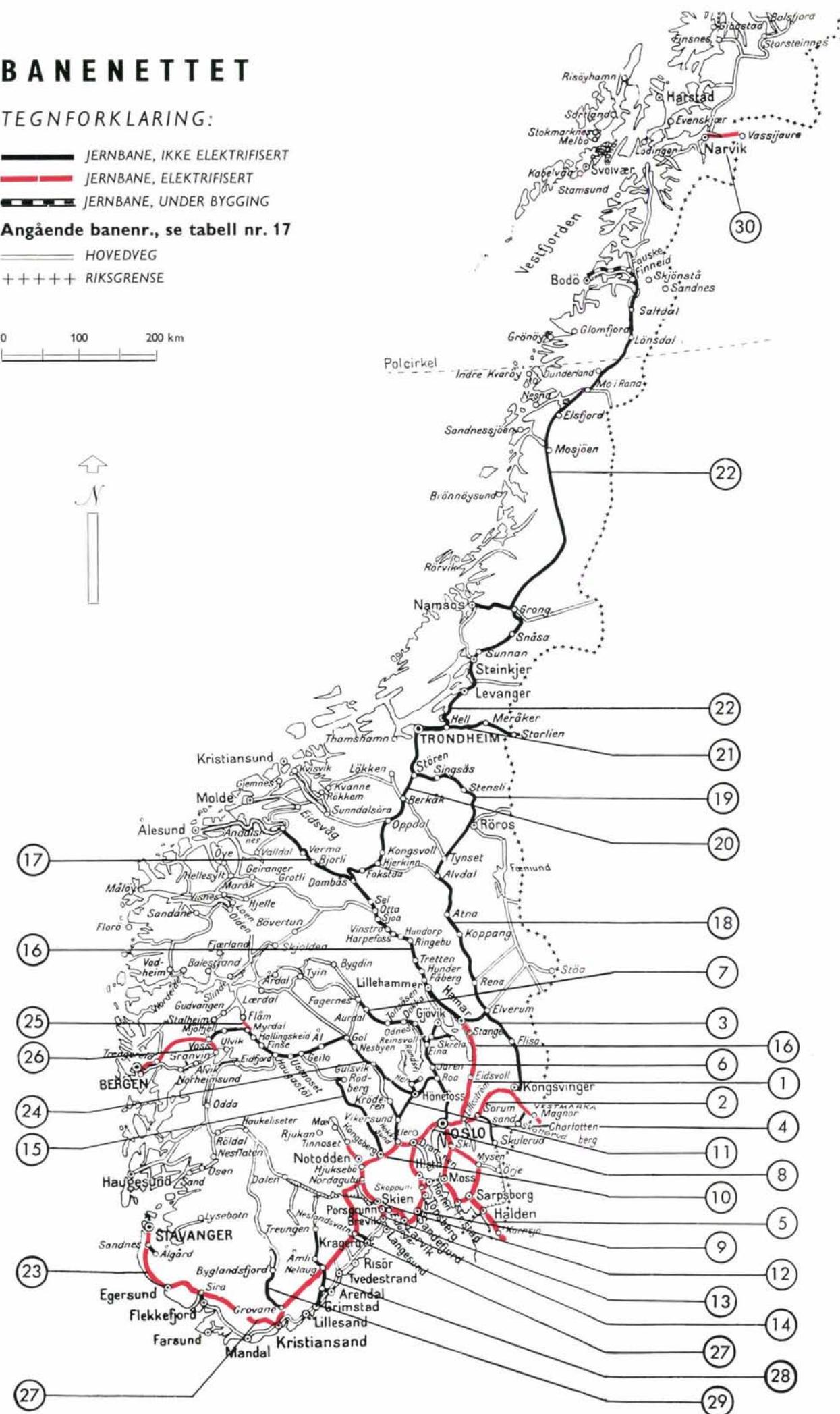
- JERNbane, IKKE ELEKTRIFISERT
- JERNbane, ELEKTRIFISERT
- JERNbane, UNDER BYGGING

Angående banenr., se tabell nr. 17

— HOVEDVEG

+++++ RIKSGRENSE

0 100 200 km



6. Spesielle tabelloppstillinger

Banenettets utstrekning og fordeling framgår av kartet side 60 samt tabell nr. 17.

Tallene som er anført på kartet, angir banenummer (jfr. tabell nr. 17).

Tabell nr. 17. Banenettet pr. 31.12.58.

Bane-nr. (anmerket på kartet side 60)	Distrikt og banebetegnelse	Driftslengde				Elektrifisert km	Strekning
		Total km	Normal- sporet km	Smal- sporet km	Dobbelsporet km		
Oslo distrikt.							
1	Hovedbanen (Oslo—Eidsvoll)	68	68	—	21	Oslo—Lillestrøm	68 Oslo—Eidsvoll
2	Kongsvingerbanen (Lillestrøm—Charlottenberg riksgrense) med sidelinje Skotterud—Vestmarka ¹	129	129	—	—		Lillestrøm—Charlottenberg riksgrense
3	Solørbanen (Kongsvinger—Elverum) ..	94	94	—	—		—
4	Aurskog—Hølandsbanen (Sørumsand—Skulerud)	57	—	57	—		—
5	Østfoldbanen Oslo—Kornsjø riksgrense (østre og vestre linje)	250	250	—	24	Oslo—Ski	248 Oslo—Kornsjø (østre og vestre linje)
6	Gjøvikbanen (Oslo—Gjøvik) med sidelinjer Roa—Hønefoss og Reinsvoll—Skreia	178	178	—	—		—
7	Valdresbanen (Eina—Fagernes)	109	109	—	—		—
1—7	<i>Sum, Oslo distrikt</i>	885	828	57	45		431
Drammen distrikt.							
8	Drammenbanen (Oslo—Drammen)	53	53	—	23	Oslo—Asker	53 Oslo—Drammen
9	Vestfoldbanen (Drammen—Larvik—Eidanger) med sidelinje Skoppum—Horten	147	147	—	—		147 Drammen—Larvik—Eidanger og Skoppum—Horten
10	Drammen—Kongsberg—Hjuksebø	83	83	—	—		83
11	Hokksund—Hønefoss—Randsfjord med sidelinjen Vikersund—Krøderen ¹	98	98	—	—		—
12	Bratsbergbanen ² (Tinnoset—Hjuksebø—Nordagutu—Porsgrunn) med sidelinje Eikonrød—Skien G.	96	96	—	—		96 Tinnoset—Porsgrunn
13	Porsgrunn—Brevikbanen	12	12	—	—		12 Porsgrunn—Brevik
14	Sørlandsbanen (Nordagutu—Lunde) ..	31	31	—	—		31 Nordagutu—Lunde
15	Numedalsbanen (Kongsberg—Rødberg)	93	93	—	—		—
8—15	<i>Sum, Drammen distrikt</i>	613	613	—	23		422
Hamar distrikt.							
16	Eidsvoll—Dombåsbanen	275	275	—	—		58 Eidsvoll—Hamar
17	Raumabanen (Dombås—Åndalsnes) ..	114	114	—	—		—
18	Rørosbanen (Hamar—Elverum—Tynset)	221	221	—	—		—
16—18	<i>Sum, Hamar distrikt</i>	610	610	—	—		58
Trondheim distrikt.							
19	Rørosbanen (Tynset—Støren)	163	163	—	—		—
20	Dovrebanen (Dombås—Trondheim) ..	210	210	—	—		—
21	Meråkerbanen (Trondheim—Storlien riksgrense)	102	102	—	—		—
22	Nordlandsbanen (Hell—Fauske) med sidelinje Grong—Namsos	693	693	—	—		—
19—22	<i>Sum, Trondheim distrikt</i>	1168	1168	—	—		—

¹ Betjener bare godstrafikk.

² Inntil 30.6.55 i sameie med Norsk Hydro. Norsk Hydros aksjeinteresser ble innløst av staten pr. nevnte datum.

Bane-nr. (anmerket på kartet side 60)	Distrikt og banebetegnelse	Driftslengde						Elektrifisert km	Strekning
		Total km	Normal- sporet km	Smal- sporet km	km	Dobbeltsporet	Strekning		
Stavanger distrikt.									
23	Sørlandsbanen (Sira—Stavanger) med sidelinjer Sira—Flekkefjord og Gandal—Ålgård ¹	160	160	—	—	—	—	131	Sira—Stavanger
Bergen distrikt.									
24	Bergensbanen (Hønefoss—Bergen)	402	402	—	—	—	—	107	Bergen—Voss
25	Flåmsbana (Myrdal—Flåm)	20	20	—	—	—	—	20	Myrdal—Flåm
23	Hardangerbana (Voss—Granvin)	27	27	—	—	—	—	27	Voss—Granvin
24—23	<i>Sum, Bergen distrikt</i>	449	449	—	—	—	—	154	
Kristiansand distrikt.									
27	Sørlandsbanen (Lunde—Sira) med sidelinje Neslandsvatn—Kragerø	317	317	—	—	—	—	291	Lunde—Sira
23	Arendal—Treungenbanen med sidelinje Rise—Grimstad	113	113	—	—	—	—	—	—
29	Setesdalsbanen (Grovane—Byglandsfjord)	58	—	58	—	—	—	—	—
27—29	<i>Sum, Kristiansand distrikt</i>	488	430	58	—	—	—	291	
Narvik distrikt.									
30	Ofotbanen (Narvik—Vassijaure riks-grense)	42	42	—	—	—	—	42	Narvik—Vassijaure riks-grense
1—30	<i>Sum, Norges Statsbaner</i>	4415	4300	115	68	—	—	1529	

¹ Betjener bare godstrafikk f. o. m. 1.11.55.

Sommeren 1958 ble den første norske jernbaneferge med utlandet åpnet. På bildet nedenfor ser man «M/S Skagen» (tilhørende Mosvold & Co. A/S shipping) som går i rute mellom Kristiansand og Hirtshals i Danmark.



Tabell nr. 18. Gjenanskaffelsesverdi, näverdi og fornyelsesunderskudd vedr. rullende jernbanemateriell og faste anlegg¹ (gruppespesifikasjon).

	Regulert gjenanskaff- elsesverdi	Teknisk verdi pr. 1.1.1958 ² Alle beløp i hele tusen kroner			
		Pst.	Näverdi ³	Pst.	Fornyelses- underskudd ⁴
FASTE ANLEGG					
Bruer av stål	271 058	14,3	132 728	17,2	7 151
Skinner og veksler	605 742	32,0	162 207	21,1	220 509
Stasjoner	399 263	21,1	139 419	18,1	111 102
Eiendommer	67 758	3,6	27 470	3,6	9 073
Vokterboliger	36 412	1,9	13 231	1,7	6 040
Verksteder med verkstedmaskiner	182 780	9,6	65 898	8,6	25 129
Elektriske baneanlegg	184 173	9,7	148 199	19,3	—
Svakstrømsanlegg	62 236	3,3	31 134	4,1	—
Sikringsanlegg	53 035	2,8	32 684	4,2	—
Sentrallageret	742	—	399	—	—
Sagbruk og impregnéringsverk	6 509	0,3	2 499	0,3	1 707
Kullosseanlegg	10 261	0,5	4 545	0,6	3 060
Pukkverk	6 768	0,4	4 912	0,7	716
Maskinelt utstyr ved driften (ikke tatt med under andre grupper)	7 666	0,5	4 425	0,5	984
Sum faste anlegg ved jernbanedriften	1 894 403	100,0	769 750	100,0	385 471
RULLENDE MATERIELL					
Elektriske lokomotiver	148 439	14,7	71 022	17,8	11 109
Elektriske ekspresstogsett	10 336	1,0	5 578	1,4	—
Elektriske motorvogner for øvrig	61 775	6,1	38 703	9,7	—
Damplokomotiver	181 518	17,9	36 863	9,2	50 243
Forbrenningsekspresstogsett	11 629	1,1	5 870	1,5	—
Diesellokomotiver	6 751	0,7	4 968	1,3	—
Forbrenningsmotorvogner for øvrig	43 387	4,4	23 663	5,9	2 195
Motortraktorer	12 450	1,2	6 540	1,6	185
Godsvogner	260 243	25,7	115 411	29,0	34 202
Person-, post- og konduktørvogner samt spise- og sovevogner	259 537	25,6	85 323	21,4	108 763
Roterende snøpløger	6 221	0,6	3 013	0,8	1 599
Sporrensere, snøskrapere, redskapsvog- ner og inspeksjonsmotorvogner	10 152	1,0	1 949	0,4	6 759
Sum rullende jernbanemateriell	1 012 438	100,0	398 903	100,0	215 055

¹ NB! Omfatter utelukkende varige hjelpemidller ved jernbanedriften og eiendomsdriften som er gjenstand for fornyelse. Tunneler, stein- og betongbruer, grunn, planering osv. er således ikke tatt med. Sviller og ballast (dvs. grus og pukk i skinnegangen) er heller ikke med, da fornyelsen av disse finansieres på det løpende driftsutgiftsbudsjett (dvs. utenom fornyelsesfondet).

² Ifølge Hovedstyrets hullkortkartotek for teknisk verdi av Statsbaunes varige hjelpemidller.

³ Näverdien defineres som aktuell gjenanskaffelsesverdi \div beregnet verdiforringelse (dvs. verdien av hjelpemidlene i deres nåværende tilstand).

⁴ Dvs. aktuell gjenanskaffelsesverdi av varige hjelpemidller som har nådd eller overskredet sin normale brukstid.

Tabell nr. 19. Taps- og vinningskonto (hovedposter) vedr. 1957—58.

Utgifter (hele 1000 kr.)			Inntekter (hele 1000 kr.)		
Utgifter ved Hovedstyret (sentraladministrasjonen)			Trafikkinntekter ved jernbanedriften:		
14 025			Persontrafikk (reisende og reisegods)	166 548	
Herav på anlegg og bildrift	1 504	12 521	Postbefordring	8 347	
Utgifter ved jernbanedriften (distriktsadministrasjon, drift og vedlikehold)	457 163		Godstrafikk	206 846	
Utgifter ved bildriften (administrasjon, drift og vedlikehold)	21 206		Øvrige trafikkinntekter	4 176	385 917
Utgifter ved eiendomsdriften (drift og vedlikehold)	1 314		Andre inntekter vedrørende jernbanedriften		8 003
Renteutgifter	169		Renteinntekter		1 100
Avsetting til fornyelsesfond:			Inntekter ved bildriften		22 949
Jernbanedriften	48 901		Inntekter ved eiendomsdriften		1 143
Bildriften	2 897		Balanse. Totalt underskudd ¹		165 650
Eiendomsdriften	—				
Dekning av pensjonskassenes underskudd	40 189				
Prisdifferansekontor vedrørende materialbeholdningen	402				
	584 762				
					584 762

¹ Herav utgjør underskudd på driften kr. 73,3 mill. (jfr. tabell nr. 4)

Tabell nr. 20. Statsbanenes totale driftsinntekter.

	1949—50 1 000 kr.	1956—57 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang (-)	
				siden 1949—50	siden 1956—57
<i>Trafikkinntekter ved jernbanedriften:</i>					
Persontrafikk (reisende og reisegods)	133 000	166 766	166 548	+ 25,2	÷ 0,1
Postbefordring	6 702	7 082	8 347	+ 24,5	+ 17,9
Godstrafikk	135 249	219 017	206 846	+ 52,9	÷ 5,6
Øvrige trafikkinntekter	2 844	4 041	4 176	+ 46,8	+ 3,3
<i>Sum trafikkinntekter ved jernbanedriften</i>	277 795	396 906	385 917	+ 38,9	÷ 2,8
<i>Andre inntekter:</i>					
Andre inntekter av jernbanedrift	4 214	8 006	8 003	+ 89,9	-
Renteinntekter	219	1 587	1 100	+ 402,3	÷ 30,7
Bildrift	9 882	20 878	22 949	+ 132,2	+ 9,9
Eiendomsdrift	684	1 045	1 143	+ 67,1	+ 9,4
<i>Sum inntekter i alt</i>	292 794	428 422	419 112	+ 43,1	÷ 2,2
<i>Sum (basis 1949—50 = 100)</i>	100	146,3	143,1		

Tabell nr. 21. Statsbanenes totale driftsutgifter.

	1949—50 1 000 kr.	1956—57 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.	Pst. øking (+) og pst. nedgang (-) siden 1949—50	Pst. øking (+) og pst. nedgang (-) siden 1956—57
ADMINISTRASJON					
Sentraladministrasjon (den del som belastes Statsbanenes drift)	5 899	11 376	12 521	92,8	10,0
Distriktsadministrasjon	8 446	14 537	14 858	72,1	2,2
Jernbaneskolen	255	470	399	84,3	÷ 15,1
Eiendomsdrift (ekskl. fornyelsesavsetting)	1 012	1 284	1 314	26,9	2,3
BANE OG BYGG					
Linjens bevokning og vedlikehold	50 277	78 623	79 851	56,4	1,6
ELEKTROTEKNISKE ANLEGG					
Svakstrømsanlegg	1 186	2 029	2 051	71,1	1,1
Sikringsanlegg	1 429	2 121	2 197	48,4	3,6
Elektriske baneanlegg	1 855	3 627	4 150	95,5	14,4
DRIFT OG TRAFIKK					
Ekspedisjonssteder	77 979	123 737	123 574	58,7	÷ 0,1
Konduktørtjeneste	13 378	20 710	21 725	54,8	4,9
Vogners renhold m. v.	5 166	10 207	10 650	97,6	4,3
Vogners belysning og oppvarming	2 659	3 708	4 058	39,5	9,4
Vogners visitasjon og smøring	2 619	4 182	4 394	59,7	5,1
Lokomotivtjeneste	22 773	38 437	40 001	68,8	4,1
Lokomotivers og motorvogners forbruk	39 745	47 282	39 954	19,0	÷ 15,5
Lokomotivers og motorvogners puss	9 965	16 321	16 320	63,8	÷ 0,1
Reisebyråer	813	1 668	3 494	105,2	109,5
Bildrift (ekskl. fornyelsesavsetting)	8 576	18 964	21 206	121,1	11,8
VERKSTEDER					
Vedlikehold av rullende materiell	39 157	55 468	53 925	41,7	÷ 2,8
Verkstedenes fellesutgifter	9 550	13 376	13 864	40,1	3,6
FORRÅD					
Forrådsvirksomheten	2 926	5 224	5 410	78,6	3,6
FELLES					
Skadeserstatninger, tap ved uhell	2 286	4 956	3 260	116,8	÷ 34,2
Forskjellige utgifter	3 305	10 169	10 676	207,7	5,0
Leie av rullende materiell	44	5 844	1 663	13 181,8	÷ 71,6
Statsbanenes regnskapsrevisjon	393	733	689	86,5	÷ 6,0
Renteutgifter	869	167	169	÷ 420,4	1,2
Sum løpende driftsutgifter	312 562	495 220	492 373	157,5	÷ 0,6
Avsetting til fornyelsesfond (jernbanedrift, bildrift og eiendomsdrift)	15 455	46 025	51 798	197,8	12,5
Pensjonskassenes underskudd	1 776	32 875	40 189	1 751,1	22,2
Diverse utgiftsposter vedr. Bratsbergbanen (avdrag, renter og avsetting til fonds), elektrisk energi i Narvik distrikt og gjenoppbyggingsutgifter	3 774	—	—	—	—
Prisdifferansekontro vedrørende materialbeholdningen	—	—	402	—	—
Sum, utgifter i alt	333 567	574 120	584 762	72,1	1,9
Sum, i alt (basis 1949—50 = 100)	100	172,1	175,3		



Hurtigruta går ut fra Bodø. Om ikke lenge vil den ha korrespondanse med NSB i Bodø.

Tabell nr. 22. Vognenes lop målt i akselkm.¹

		1949—50	1956—57	1957—58
		mill.	tusen	tusen
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor	mill.	278	305	307
Akselkm person-, post- og konduktørvogner normalt og smalt spor pr. km driftslengde	tusen	64	69	70
Lop i km pr. aksel for person-, post- og konduktørvogner (ekskl. smalsporde vogner)	tusen	69,4	66,2	65,9
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofotbanen)	mill.	345	363	361
Akselkm godsvogner normalt og smalt spor (ekskl. malmvogner Ofotbanen) pr. km driftslengde	tusen	79	82	82
Lop i km pr. aksel for godsvogner (ekskl. malmvogner Ofotb. og smalsporde vogner)	tusen	13,5	14,1	14,1

¹ Med en *akselkm* forstas den driftsyttelse som er forbundet med å føre fram en hjulaksel 1 km. Når en to-akslet godsvogn har gjennomløpt en strekning på 20 km, er det med andre ord utført en driftsyttelse på $2 \times 20 = 40$ godsvognakselkm.

Tabell nr. 23. Lokomotivers og motorvogners lop målt i antall km.¹

	1949—50 1 000	1956—57 1 000	1957—58 1 000
<i>Normalsporte damplokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	18 676	13 535	10 858
Lop i km pr. lokomotiv i tjeneste	56,7	51,7	
<i>Elektriske lokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	6 841	11 875	12 022
Lop i km pr. lokomotiv i tjeneste	108,5	106,0	
<i>Elektriske motorvogner:</i>			
Motorvognkm	4 346	8 516	9 254
Lop i km pr. motorvogn i tjeneste	127,7	112,0	
<i>Forbrenningsmotorvogner (normalspor):</i>			
Motorvegnkm	2 764	6 328	6 491
Lop i km pr. motorvogn i tjeneste	84,0	94,5	
<i>Diesellokomotiver:</i>			
Lokomotivkm	—	578	2 235
Lop i km pr. lokomotiv i tjeneste	—	165,1	

¹ Med en *lokomotiv-* eller *motorvognkm* forstas den driftsyttelse som utføres når et lokomotiv eller en motorvogn kjører 1 km.

Tabell nr. 24. Persontrafikken.

	1949—50	1956—57	1957—58
	mill.	tusen	tusen
Antall reiser	39,7 ¹	42,4 ²	41,9 ²
Personkm	1527	1734	1720
Personkm pr. km driftslengde	349	393	393
Gjennomsnittlig reiselengde	38,5	40,9	41,1

¹ Ekskl. rullebilletter mv. solgt i tog.

² Inkl. rullebilletter mv. solgt i tog.

Tabell nr. 25. Godstrafikk (målt i antall tonn).

	1949—50 1 000 tonn	1956—57 1 000 tonn	1957—58 1 000 tonn
Ilgods (ekskl. levende dyr)	248	264	256
Fraktgods (ekskl. malm Ofotbanen)	5 485	5 424	4 948
Malm Ofotbanen	7 737	10 644	10 472
<i>Sum</i>	13 470	16 332	15 676

Tabell nr. 26. Godstrafikk (målt i antall nettotonn).

		1949—50	1956—57	1957—58
Tonnkm il- og fraktgods (<i>ekskl.</i> malm Ofotbanen) ...	mill.	1 049	1 100	997
Tonnkm il- og fraktgods (<i>ekskl.</i> malm Ofotbanen); basis 1949—50 = 100		100	105	95
Tonnkm il- og fraktgods (<i>ekskl.</i> malm Ofotbanen)				
pr. km driftslengde	tusen	240	249	227
Tonnkm malm Ofotbanen	mill.	309	426	419

*Tabell nr. 27. Godstrafikk (transportmengde i tonn fraktgods
i vognlaster fordelt på varegrupper).*

	1949—50 1 000 tonn	1956—57 1 000 tonn	1957—58	
			1 000 tonn	Prosent
1. Trelast	1 136	918	693	15,4
2. Treforedlingsprodukter	518	513	516	11,5
3. Gjødning	444	383	360	8,0
4. Kull, koks og mineraloljer	252	276	254	5,6
5. Teglverksprodukter, bearbeidet stein, kalk, sement etc.	260	145	125	2,8
6. Kjemiske produkter	203	285	312	6,9
7. Malm ¹ , kis og andre mineraler	392	195	177	3,9
8. Forstoffer	196	191	153	3,4
9. Jern og stål	173	217	205	4,6
10. Matvarer	158	115	104	2,3
11. Diverse (herunder jernbanens egne transp.)	1 153	1 700	1 601	35,6
<i>Sum</i>	4 885	4 938	4 500	100,0

¹ *Ekskl.* malm Ofotbanen, hvor malmtransportmengden fra hvert av driftsårene 1949—50, 1956—57 og 1957—58 var henholdsvis 7,7, 10,6 og 10,5 mill. tonn.

Tabell nr. 28. Utgifter til vedlikehold av bygninger.

	1949—50 1 000 kr.	1956—57 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.
Vokterboliger	1 534	1 292	1 192
Bygninger ved stasjoner	4 758	5 889	5 436
Vannstasjoner, kullskur mv.	525	498	475
Lok.staller, motorvognhaller mv.	786	866	1 004
Verkstedbygninger	958	1 026	1 108
Forrådsbygninger	129	229	210
Bygninger vedrørende eiendomsdriften	818	1 000	1 009
Personalrom (overnattingsrom mv.) og velferdsrom	673	2 540	2 239
<i>Sum</i>	10 181	13 340	12 673

Tabell nr. 29. Faktisk forbruk av dieselolje, kull og elektrisk energi.

År	Dieselolje ¹		Kull ¹		Elektrisk energi ¹	
	Mengde 1000 liter	Verdi mill. kr.	Mengde tonn	Verdi mill. kr.	Mengde mill. kWh	Verdi mill. kr.
1949—50	— ²	— ²	301 000	33,0	105,3	2,8
1953—54	4 184	1,04	257 000	33,4	131,0	3,5
1954—55	5 523	1,28	239 000	31,1	147,0	4,0
1955—56	6 513	1,60	227 000	36,3	154,0	4,6
1956—57	6 613	1,90	197 000	35,5	164,0	6,7
1957—58	11 900	3,80	152 000	25,1	172,0	6,7

¹ Togframføring og oppvarming (fra lok.) av tog.

² Man har ikke nøyaktige tall for dette driftsåret.

Tabell nr. 30. Utgifter til vedlikehold av rullende materiell.

	1949—50 1 000 kr.	1956—57 1 000 kr.	1957—58 1 000 kr.
1. Vognes.			
Person-, ¹ post- og konduktørvogner	11 079	16 807	19 461
Godsvogner	5 695	11 210	12 369
Presenninger (inkl. anskaffelse)	696	673	649
2. Trekraft mv.			
Elektriske lokomotiver	3 244	6 959	6 914
Elektriske motorvogner for ekspresstog	267	333	265
Elektriske motorvogner for øvrig	1 028	3 822	4 206
Damplokomotiver	21 922	19 581	14 197
Diesellokomotiver ²	—	429	1 449
Forbrenningsmotorvogner for ekspresstog	677	596	666
Forbrenningsmotorvogner for øvrig	2 632	6 285	6 039
Motortraktorer (skinnetraktorer) ²	—	1 112	1 025
Diverse trekraftsmateriell	732	16	46
3. Diverse	735	1 022	503
Sum	48 707	68 845	67 789

¹ Herunder sove- og spisevogner.

² Er tidligere ført under «Diverse trekraftsmateriell».

Tabell nr. 31. Den elektrifiserte driftslengde i alt m. m.

År	Elektrifisert i alt ved utgangen av terminen (pr. 30. 6.)		Enfase- energi Mill. kWh	Kostende, ekskl. utgifter til omforming og fordeling Mill. kr.
	Driftslengde km	Sporlengde km		
1951—52	1018	1371	116	3,2
1952—53	1123	1522	120	3,0
1953—54	1123	1536	131	3,5
1954—55	1230	1677	147	4,0
1955—56	1303	1797	154	4,6
1956—57	1380	1891	164	6,7
1957—58	1450	1966	170	6,3

Tabell nr. 32 Statsbanenes driftspersonale og lønn til dette
fordelt på tjenestegrener.

	Gjennomsnittlig antall driftspersonale (fast ansatte, stadig tjenestgjørende og sesongarbeidere)			Lønninger ¹ , 1 000 kr.		
	1949–50	1956–57	1957–58	1949–50	1956–57	1957–58
1. Sentraladministrasjon	591	683	675	5 702	11 182	11 824
2. Distriktsadministrasjon	1 001	1 058	1 012	9 035	16 539	16 970
3. Linjepersonale	6 671	6 275	6 022	48 055	82 311	82 921
4. Svakstrømspersonale (telefon mv.)	129	128	122	1 099	1 787	1 777
5. Sikringsanlegg	105	126	123	1 035	1 828	2 009
6. Elektriske baneanlegg	171	232	246	1 506	3 357	3 616
7. Sterkstrømsanlegg (lysmontering mv.)	162	192	183	932	2 064	2 146
8. Stasjonsbetjening (herunder personale for ren- hold, belysning og oppvarming av vogner)	8 832	8 546	8 128	68 489	113 071	112 368
9. Konduktørbetjening	1 319	1 215	1 192	12 248	19 882	20 891
10. Vognvisitører	151	218	211	1 434	3 172	3 339
11. Lokomotivbetjening	2 182	2 262	2 191	21 439	37 585	39 098
12. Pusserpersonale og kullemper	1 275	1 014	976	9 527	14 203	13 988
13. Verkstedpersonale	3 542	3 458	3 377	32 400	54 570	54 628
14. Forrådspersonale	378	397	391	3 150	5 430	5 466
15. Reisebyråer	46	83	172	587	1 347	2 766
16. Jernbaneskolen	16	17	16	223	378	317
17. Sagbruk og impregnéringsverk	214	142	138	1 578	1 806	1 717
<i>Sum jernbanedrift</i>	<i>26 785</i>	<i>26 046</i>	<i>25 175</i>	<i>218 439</i>	<i>370 512</i>	<i>375 841</i>
18. Bildriften	502	748	781	3 443	9 894	10 794
<i>Sum i alt</i>	<i>27 287</i>	<i>26 794</i>	<i>25 956</i>	<i>221 882</i>	<i>380 406</i>	<i>386 635</i>
<i>Sum i alt (basis 1949–50 = 100)</i>	<i>100</i>	<i>98,2</i>	<i>95,1</i>	<i>100</i>	<i>171,4</i>	<i>174,2</i>

¹ Merk at oppgaven også omfatter lønnsutgifter til *større arbeider* (bl. a. visse nyinvesteringsarbeider) som driftspersonalet utfører og som ikke belastes regnskapet som driftsutgifter.

Tabell nr. 33. Totale lønnsutgifter i alt fordelt på de viktigste lønnsarter.

	1949–50	1956–57	1957–58
	1 000 kr.	1 000 kr.	1 000 kr.
1. Fast regulativmessig lønn og dyrtidstillegg mv. til fast personale	132 536	264 691	276 549
2. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale	4 621	7 112	7 266
3. Lønn inkl. dyrtidstillegg mv. til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	57 089	66 233	58 279
4. Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale	927	1 175	1 022
5. Overtidsbetaling til fast personale	5 375	6 519	6 937
6. Overtidsbetaling til ekstrapersonale (herunder sesongarbeidere)	1 097	783	651
7. Diverse lønnsarter	20 237	33 893	35 931
<i>Sum</i>	<i>221 882</i>	<i>380 406</i>	<i>386 635</i>
<i>Sum (basis 1949–50 = 100)</i>	<i>100</i>	<i>171,4</i>	<i>174,2</i>

Tabell nr. 34. Antall tjenestemenn innenfor de forskjellige tjenestegrener som i de nærmeste 10 år vil fratре på grunn av oppnådd aldersgrense.

	1958—59	1959—60	1960—61	1961—62	1962—63	1963—64	1964—65	1965—66	1966—67	1967—68	Sum
Administrasjonstjenesten	11	22	15	30	29	30	32	35	52	43	299
Linjetjenesten	114	128	152	161	169	157	154	148	153	168	1 504
Elektrotjenesten	12	9	10	12	13	13	14	9	19	8	119
Innvendig stasjonstjeneste inkl. reisebyråene	48	58	43	73	67	68	80	86	88	68	679
Utvendig stasjonstjeneste inkl. vog ners renhold og oppvarming samt vognvisitasjon	54	92	136	146	112	114	110	128	87	89	1 068
Konduktørtjenesten	22	24	33	39	35	40	41	29	13	9	285
Lokomotivtjenesten	26	63	53	59	67	61	63	82	49	22	545
Lokomotivstalltjenesten	8	11	20	12	18	24	19	20	19	14	165
Verkstedtjenesten	39	31	50	61	57	39	35	62	43	38	455
Forrådstjenesten	8	6	3	6	10	9	3	5	8	4	62
Bildriften	6	7	3	5	8	2	7	5	12	7	62
<i>Sum</i>	<i>348</i>	<i>451</i>	<i>518</i>	<i>604</i>	<i>585</i>	<i>557</i>	<i>558</i>	<i>609</i>	<i>543</i>	<i>470</i>	<i>5 243</i>

Tabell nr. 35. De viktigste materialer og forbrukssaker (mengde og verdi).

	Forbr.- enhet	Mengde			Verdi, mill. kr.		
		1949—50	1956—57	1957—58	1949—50	1956—57	1957—58
Kull	tonn	301 000	197 000	148 000	33,0	36,3	24,0
Dieselolje	1000 l.	— ¹	8 490	14 510	— ¹	2,0	4,6
Sement	tonn	3 500	2 200	2 300	0,3	0,3	0,3
Skinner innlagt i spor	tonn	8 500	6 900	11 300	4,1	6,2	11,0
Sviller innlagt i spor	stk.	495 000	339 000	332 000	8,9	9,9	9,9
Betongsviller innlagt i spor ..	stk.			11 900			0,7
Bygningsmaterialer av tre ..	std.	3 470	3 100	2 390	3,5	3,1	2,9

¹ Man har ikke nøyaktige tall for dette driftsår.



NSB's driftsberetning er utarbeidet på grunnlag av bidrag fra de enkelte av Hovedstyrets fagavdelinger (se innholdsfortegnelsen). De økonomiske emner under de forskjellige avsnitt er utredet av Økonomiavdelingens Budsjett- og regnskapskontor, som også har forestått redigeringen av beretningen. Redaksjonen ble avsluttet i april 1959.

HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE

Økonomiavdelingen