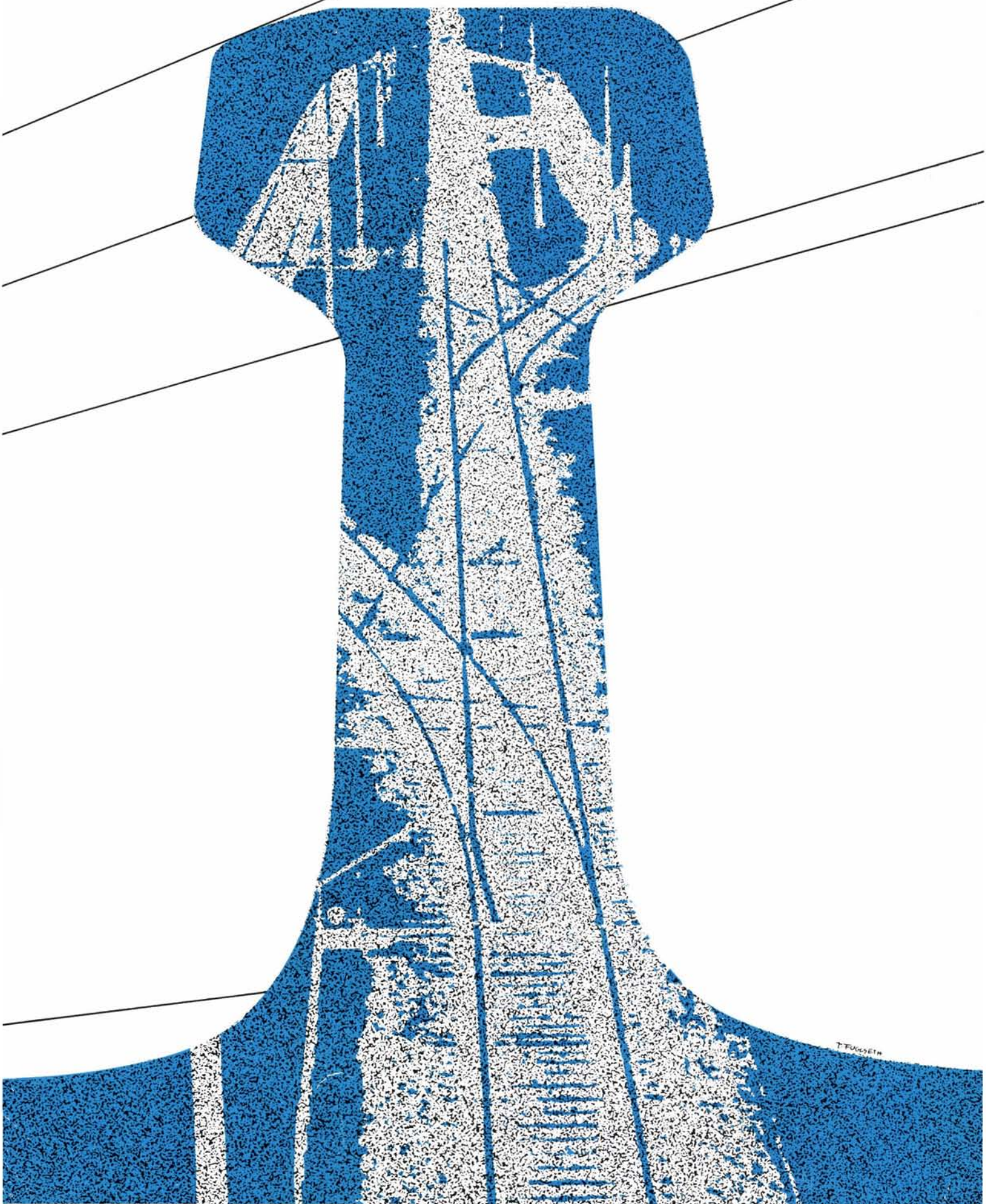
NSB '65



Norges Statsbaner

Driftsberetning 1965

De statistiske opplysninger vedrørende drifts- og trafikkytelser (målt i kvantum), bygger i denne og tidligere driftsberetninger på NSB's interne månedsstatistikk

Forord

Året 1965 var det 6. gjennomføringsår av Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan. Det ble på mange måter et betydningsfullt år for Statsbanene. Flere av de større tiltak som MR-planen omfatter, og som har vært forberedt en årrekke, ble satt ut i livet.

Først vil jeg nevne det nye takstregulativet for gods. Omleggingen gjaldt både vognlast- og stykkgodstakstene samtidig med at il- og fraktstykkgods ble slått sammen til én ekspedisjonsform. Regulativet bygger nå på transportens kostnadsstruktur, ikke på godsets verdi, og dets formål er å bedre Statsbanenes konkurranseevne på lengre sikt.

De mest omfattende ruteendringer vi har hatt i MR-planens periode, ble gjennomført ved den nye togordning fra 30. mai 1965. Dette medførte at kjøretiden for alle fjerntog — unntatt Sørlandsbanen — kunne settes ned med fra 50 minutter til 1½ time.

I 1965 gjennomførte vi knutepunkttrafikk på relativt store strekninger samtidig med at CTC-driften ble utvidet. Investeringene innenfor banesektoren de senere år muliggjorde en omorganisering av vedlikeholdstjenesten, som medførte store personalbesparelser. Også innenfor andre tjenestegrener var personalutviklingen gunstig, særlig sett på bakgrunn av overgangen til 4 ukers ferie.

Vi har stadig utvidet området for bruken av elektronisk databehandling. 1.1.1966 ble det gjennomført en ny regnskapsordning basert på prinsippene for ansvarsregnskap og med overgang til elektronisk databehandling. Vi har dermed fått full integrasjon av bokføring, lønnsavregningen og forrådsrutiner m. v. i ett system.

Inntektene i 1965 ble 16,5 mill. kroner større enn i 1964 og passerte for første gang 600 mill. kroner. Persontrafikken ga praktisk talt de samme inntekter som året før mens godstrafikken, ekskl. malmtrafikken på Ofotbanen, viste en inntektsøking på 7,6 mill. kroner.

Til tross for at det lyktes oss å redusere det totale personalantall med 1047 mann i løpet av 1965, steg driftsutgiftene med 25,6 mill. kroner. Økingen skyldes stigningen i lønns- og sosialutgifter.

Vi må regne med fortsatt stigning i lønnsnivået i årene fremover. Det er derfor nødvendig at rasjonaliseringsarbeidet blir drevet med uforminsket kraft, og det er mitt håp at Statsbanene må få de nødvendige midler til å gjennomføre den strukturomlegning vi nå er i gang med.

Innhold

Side

Forord 3

Statsbanenes organisasjon 6

Jernbanenettet 9

Økonomisk oversikt
- Resultat 10
- Driftsinntektene 12
- Driftsutgiftene, pensjonskassens underskudd og avskrivninger 14
- Investeringer 16

Drift og trafikk
- Togordningen 18
- Det rullende jernbanemateriell 19
- Sikkerhetstjenesten 22
- Driftsytelser 22
- Trafikk og salg 26
- Trafikkutviklingen 26
- Persontrafikk 27
- Godstrafikk 28
- Takstene 31
- Bildriften 33

Administrasjon og personale
- Personalutviklingen 34
- Lønnsutviklingen 36
- Opplæring 38
- Pensjonsordning og pensjonister 40
- Velferdsarbeidet 40
- Syke- og yrkesskadestatistikk 41

Bane og bygg
- Skinnebyttingen 42
- Masseskifting (teleforebygging) 43
- Svillene og maskinelt hjelpeutstyr 44
- Utrydding av uønsket vegetasjon langs linjen 46
- Bruer 46
- Bygninger 46

Elektro
- Sikringsanlegg 48
- Svakstrømsanlegg 48
- Sterkstrømsanlegg 48
- Anlegg for elektrisk banedrift 49

Maskin
- Anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell 50
- Verkstedsektoren 52

Forråd
- Innkjøps- og forrådsvirksomheten 55
- Forsynings- og prisforhold 55
- Utvidelse og forbedringer 56

Tabeller

Nr.		Side
1	De enkelte jernbanestrekninger	8
2	Inntekter, utgifter og resultat	10
3	Driftsinntektene	13
4	Driftsutgiftene, pensjonskassens underskudd og avskrivninger	15
5	Planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene	17
6	Antall reiser med jernbanen og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag	27
7	Transportert godsmengde fordelt på forsendelsesmåter	29
8	Bildriften; inntekter, utgifter og resultat	32
9	Totale lønnsutgifter, fordelt på lønnsarter; sosiale ytelser m. v.	36
10	Lønnsutgiftene	37
11	Omsetningen over distriktenes materialbeholdningskonti	56
12	Forbruket av en del viktige varesorter	56
13	Statsbanenes balansekonto pr. 31.12.65	57
14	Inntekter, utgifter og resultat	58
15	Inntekter spesifisert	58
16	Persontrafikk. Inntekter og trafikktall for 1964 og 1965	58
17	Persontrafikkinntekter i alt og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag (1949-50–1965)	59
18	Driftsutgifter fordelt på lønn og materialer pr. fagområde (1949-50–1965)	59
19	Driftsutgifter spesifisert på fagområder og tjenestegrener	60
20	Regnskapsførte investeringer 1960–1965	61
21	Lokomotivers og motorvogners løp	61
22	Vogners løp målt i antall vognakselkm	62
23	Antall togkm	62
24	Vognlastgods fordelt på varegrupper	62
25	Godstrafikk målt i antall tonnkm	62
26	Bildriftens vognpark	63
27	Bildriften, antall personale	63
28	Investeringer ved bildriften	63
29	Statsbanenes bilrutedrift	63
30	Bildriftens trafikktall	63
31	Gjennomsnittlig totalt antall personale og beregnet rent driftspersonale	64
32	Statsbanenes personale fordelt på fagområder og tjenestegrener	64
33	Aldersfordelingen av personale	65
34	Elektrifisert drifts- og sporlengde samt elektrisk energiforbruk til togdrift	65
35	Bestand av normalsporte jernbanevogner (antall aksler)	65
36	Bestand av trekkraftaggregater	66
37	Statsbanenes verksteder. Antall tjenestemenn, arbeidsoppdrag m. v.	67
38	Sagbruk og impregneringsverk; produksjon m. v.	67

Figurer

Nr.		Side
1	Utviklingen for inntekter, utgifter og resultat siden 1949-50	10
2	Inntekter, persontrafikk	12
3	Inntekter godstrafikk, ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei–Guldsmedvik	12
4	Andre inntekter	12
5	Driftsutgifter, lønn	14
6	Driftsutgifter, materialer	14
7	Planlagte investeringer i henhold til MR-planen	17
8	Regnskapsførte investeringer	17
9	Elektriske lokomotivers løp	23
10	Elektriske motorvogners løp	23
11	Diesellokomotivers løp	23
12	Forbrenningsmotorvogners løp	23
13	Damplokomotivers løp	23
14	Togkm persontog	24
15	Akselkm person-, post- og konduktørvogner	24
16	Togkm godstog, ekskl. malmtog Ofotbanen	24
17	Akselkm godsvogner, ekskl. malmvogner Ofotbanen	24
18	Aldersfordelingen av personale	35
19	Utviklingen av totalt antall personale	25
20	Utviklingen av Statsbanenes totale lønnsutgifter	37
21	Utviklingen av gjennomsnittslønnen	37
22	Skinnebytting med 49 kg's og 35 kg's skinner i årene 1945–1970	43
23	Masseskifting i årene 1946–1970	45

Statsbanenes organisasjon

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 avstemning av og blant de fast ansatte tjenestemenn). Personal- og pensjonsnemnda behandler saker angående ansettelser, forflytning og oppsigelse av personalet, disiplinærsaker 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.

Hovedstyret for Statsbanene

Hovedstyrets sammensetning pr. 1.7.1966.

Formann:	Generaldirektør H. E. Stokke
Medlemmer oppnevnt av Stortinget:	Sekretær Andreas Wormdahl.
	Direktør Olav Erichsen.
	Bonde Ola Mølmen.
Medlemmer oppnevnt av Kongen:	Fylkesmann Nils Handal.
	Direktør Odvar Thorsen.
Medlemmer valgt av og blant	
Statsbanenes tjenestemenn:	Verksmester Arne Olsen.
	Banemester Klaus Kirknes.

Statsbanenes sentrale og lokale ledelse pr. 1.7.1966

Generaldirektør	H. E. Stokke.

Sentraladministrasjon

Administrasjons- og personalavd.:	Fg. jernb.direktør Erling Arnesen.
Baneavdelingen:	Jernb.direktør Thorstein Carlsen.
Drifts- og trafikkavdelingen:	Jernb.direktør Lorentz H. Aas.
Elektroavdelingen:	Jernb.direktør Erik L. Norgren.
Forrådsavdelingen:	Jernb.direktør Oscar Kaalstad.
Maskinavdelingen:	Jernb.direktør Eivinn Løvseth.
Økonomiavdelingen:	Jernb.direktør B. Egeland-Eriksen.
Presse- og opplysningskontoret:	Redaktør Tryggve Strøm.
Yrkes- og velferdskontoret:	Velferdssjef Erling Kiil.
Hovedstyrets organisasjons- og planleggingskontor (Sentralorg.):	Organisasjonssjef Oddvar Bø.

Distriktsadministrasjon

Oslo distrikt:	Distriktsjef Trygve Meinstad.
Drammen distrikt:	Distriktsjef Arne Aamodt.
Hamar distrikt:	Distriktsjef Sverre Sætersdal.
Trondheim distrikt:	Distriktsjef Harald K. Henriksen.
Stavanger distrikt:	Distriktsjef Lars Aarrestad.
Bergen distrikt:	Distriktsjef Fritz Poppe Jensen.
Kristiansand distrikt:	Fg. distr.sjef Hans Z. Christiansen.
Narvik distrikt:	Distriktsjef Erik Buseth Raae.

De enkelte jernbanestrekninger

Elektrifisert med brun farge

Tabell 1.

Jernbanestrekning	Banestrekningens lengde i h. t. avstandstabellen		
	I alt	Herav	
		Dobbeltspor	Elektrifisert
Oslo–Kongsberg–Stavanger	599	23	599
Drammen–Eidanger	140		140
Skoppum–Horten	7		7
Hokksund–Hønefoss–Randsfjord	72		54
Vikersund–Krøderen	26		
Kongsberg–Rødberg	93		
Hjuksebø–Tinnoset	40		40
Nordagutu–Eidanger–Brevik	58		58
Neslandsvatn–Kragerø	26		
Nelaug–Arendal	36		
Nelaug–Treungen	55		
Sira–Flekkefjord	17		
Ganddal–Ålgård	12		
Oslo–Roa–Bergen	471	7	471
Roa–Gjøvik	66		66

Jernbanestrekning	Banestrekningens lengde i h. t. avstandstabellen		
	I alt	Herav	
		Dobbeltspor	Elektrifisert
Eina–Fagernes	109		
Reinsvoll–Skreia	22		
Myrdal–Flåm	20		20
Voss–Granvin	27		27
Oslo–Dombås–Trondheim–Bodø	1 282	21	126
Hamar–Elverum–Støren	384		
Dombås–Åndalsnes	114		
Hell–Storlien grense	70		
Grong–Namsos	51		
Lillestrøm–Charlottenberg grense	115		115
Kongsvinger–Elverum	94		
Oslo–Moss–Kornsjø grense	170	25	170
Ski–Mysen–Sarpsborg	81		81
Narvik–Vassijaure grense	42		42

Jernbanenettet pr. 31.12.1965

Jernbanenettets utstrekning og fordeling på banestrekninger fremgår av den grafiske oversikt og tabell 1 på foregående side.

Den totale banelengde ved Statsbanene var ved utgangen av 1965 4297 km. Dette er en nedgang på 11 km fra 1964 og skyldes nedleggingen av sidelinjen Skotterud—Buåa fra og med 1.6.1965.

Det ble ikke åpnet nye strekninger for elektrisk drift i 1965, og elektrifisert banelengde var ved utgangen av året 2014 km, det samme som i 1964.

Total banelengde har siden 1949 holdt seg praktisk talt uforandret. Den elektrifiserte banelengde har derimot økt med i alt 1187 km, en gjennomsnittlig årlig økning på ca. 70 km.

Av den totale banelengde ved Statsbanene ligger 76 % i stigning eller fall, mens 24 % er horisontal. Den største stigning på hovedlinjene er 25 ‰, men på sidelinjene has det stigninger på 55 ‰ (Flåmbanen). Over halvparten av banelengden ligger i kurve (ca. 58 %). Den minste kurveradius på hovedlinjene er 181 m, og på sidelinjene 125 m.

Linjens høyeste punkt (1301 m over havet) ligger ved Fagernut mellom Finse og Hallingskeid stasjoner på Bergensbanen.

Jernbanenettet består av i alt 5477 km spor, hvorav 4381 km hovedspor og 1096 km sidespor. Sidesporene fordeler seg med 1007 km innenfor og 89 km utenfor stasjonsområdene.

I disse sporene ligger det i alt ca. 11 000 km løpende skinner, med en samlet vekt av ca. 420 000 tonn. I de senere år har det vært påkrevet å gå til en øking av skinneprofilet på en rekke linjer.

Skinnene ligger på ca. 7,8 mill. stk. sviller hvorav ca. 240 100 stk. er betongsviller.

Svillene er nedlagt i i alt 8—9 mill. m^3 ballast, hvorav ca. 35 % er pukkballast og ca. 65 % grusballast.

I skinnegangen er det innlagt 5463 enkle og 409 sammensatte sporveksler. Disse fordeler seg med 2135 på hovedspor og 3737 på sidespor.

Statsbanene har til sammen 2664 jernbanebruer (med lengde over 2,5 m) med en samlet lengde av ca. 34 km. Det største bruspenn har en lengde av 85 m og går over Bøelva ved Gvarv stasjon. Største brulengde has over Drammenselva med 550 m (Bragerø-løpet).

Videre har Statsbanene 772 tunneler med en samlet lengde av 228 km. Den lengste av disse er Kvinesheia med 9064 m.

Økonomisk oversikt

Resultat

Hovedtallene for regnskapene for 1965 fremgår av tabell 2 nedenfor. Det ble ikke foretatt takstendringer hverken i 1964 eller 1965. Den 1. januar 1965 ble de nye fraktregulativer for gods innført. Men disse medførte kun justeringer av fraktsatsene og ingen generell hevning av takstnivået. Inntektstallene for de to siste driftsår er derfor direkte sammenlignbare.

Når det gjelder driftsutgiftene er tallene for 1964 og 1965 ikke direkte sammenlignbare. Lønnstilleggene fra 1. mai 1964 kom med full virkning (på helårsbasis) i 1965. Dessuten fikk man en mindre lønnsstigning og et indekstillegg m. v. den 22. februar 1965. Justerings- og normeringsendringene fra 1. april 1965 samt overgangen til 4 ukers ferie i 1965 ga seg også utslag i økte utgifter sammenliknet med 1964.

Pensjonskassens underskudd er gjenstand for endringer parallelt med lønnsendringene. På grunn av endringene er således tallene for 1964 og 1965 heller ikke for pensjonskassens underskudd direkte sammenlignbare. Avskrivningene er beregnet etter samme regler i begge år.

Tabell 2. Inntekter, utgifter og resultat. mill. kroner

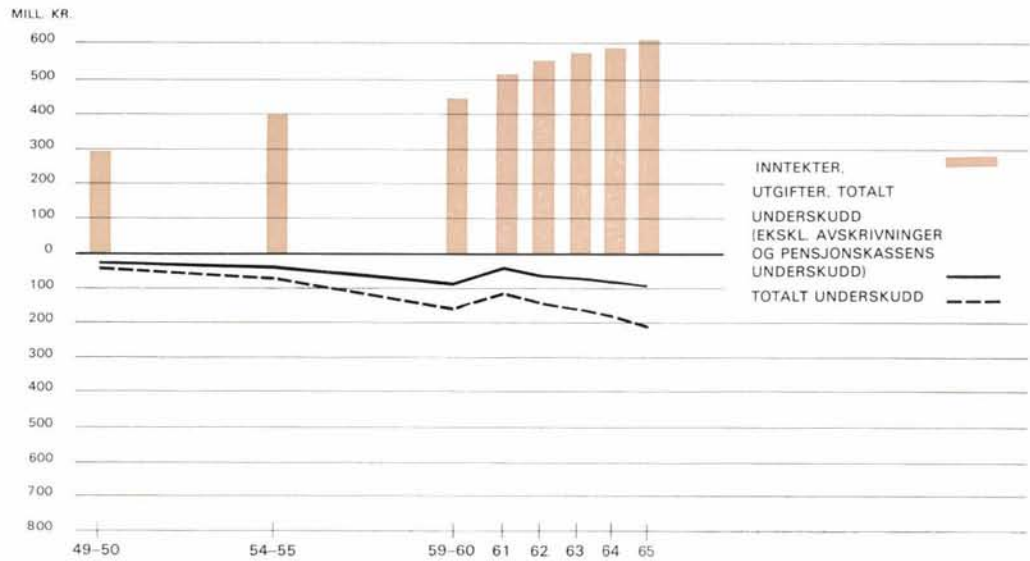
	Regnskap 1965	Mer eller mindre (÷) enn i 1964		Mer eller mindre (÷) enn vedtatt budsjett 1965	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Driftsinntekter	600,8	16,5	2,8	÷ 3,9	÷ 0,6
Driftsutgifter	691,6	25,6	3,8	÷ 8,1	÷ 1,2
Driftsunderskudd	90,8	9,1	11,1	÷ 4,2	÷ 0,4
Avskrivninger	54,7	5,8	11,9	÷ 0,1	÷ 0,2
Pensj.kass. underskudd	61,5	8,2	15,4	0,4	0,7
Totalt underskudd	207,0	23,1	12,6	÷ 3,9	÷ 1,8

Sett over en årrekke har inntekter, utgifter og resultat ved Statsbanene utviklet seg som vist i fig. 1 og tabell 14, side 58.

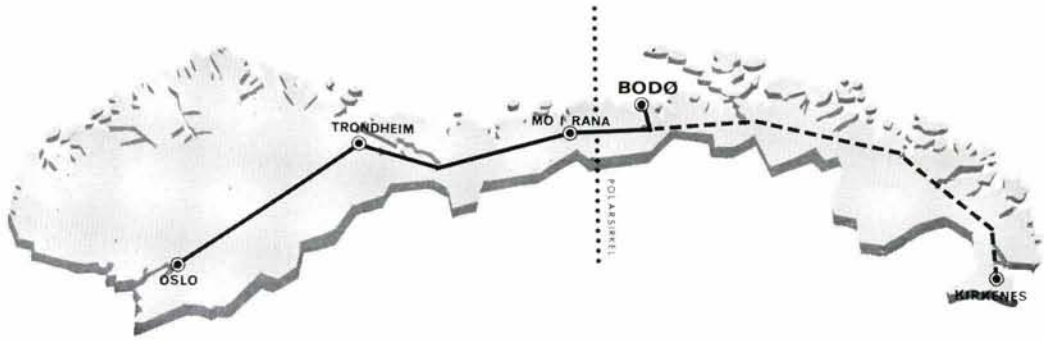
Man merker seg særlig den gunstige utvikling fra 1959-60 til 1961. Denne skyldes økte inntekter på grunn av takstforhøyelser, noe økt godstrafikk og en betydelig personalnedgang.

De senere år har det imidlertid ikke vært mulig å ta igjen på inntektssiden de økte utgifter, som i hovedsaken skyldes økte lønninger og økte sosiale utgifter.

Fig. 1.



Jernbane
OSLO—BODØ 1291 km
Buss
BODØ—KIRKENES 1370 km

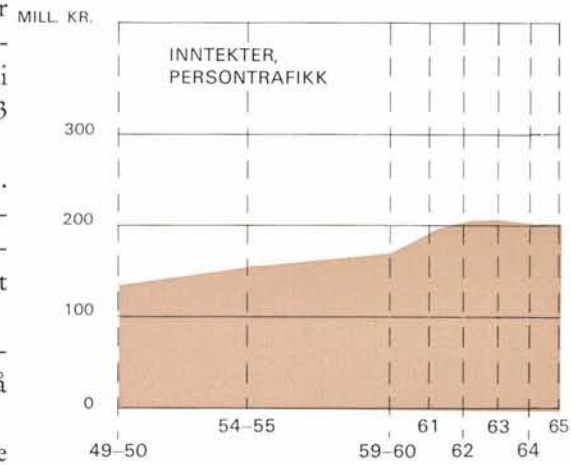


Bodø jernbanestasjon.

Driftsinntektene

Driftsinntektene er spesifisert i tabell 3. Det fremgår av tabellen at sum inntekter i alt i 1965 ble 600,8 mill. kroner. Dette er 16,5 mill. kroner (2,8 pst.) *mer* enn året før, men 3,9 mill. kroner (0,6 pst.) *mindre* enn budsjettert.

Fig. 2.



Persontrafikken ga de samme inntekter i 1965 som i 1964. Det var imidlertid en svikt på 8,8 mill. kroner (4,1 pst.) i forhold til budsjettet. Antall personkm var i 1965 1712 millioner, det samme som i 1964. Antall reiser er gått noe tilbake, fra 35,6 mill. i 1964 til 34,3 mill. i 1965, jfr. tabell 6, side 27.

Den gjennomsnittlige reiselengde økte fra ca. 48 km til ca. 50 km.

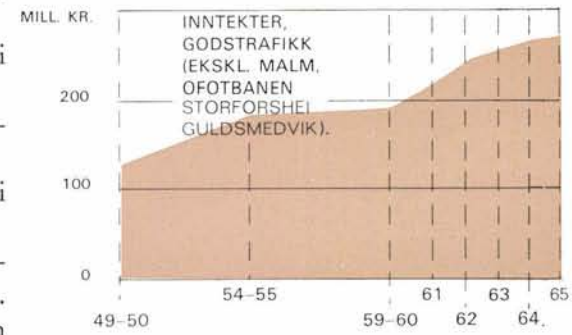
Det har skjedd en forskyvning av antall reiser fra billettkortgruppen til enkeltbillettgruppen. Denne forskyvning skyldes innføring av Sparebillett som gir 25 pst. moderasjon mens billettkort gir 20 pst.

Fra og med 30. mai 1965 ble det gjennomført en justering av billettakstene på avstander over 100 km samtidig med at avgiften på plassbilletter og plassavgift i ekspresstog ble sløyfet.

Hensikten med denne justeringen var bl. a. at de reisende skulle få oppgitt totalprisen for reisen i ett beløp. Tidligere opererte man med én pris for reisebilletten, én pris for plassbilletten og eventuelt en ekstra avgift for befordring i ekspresstog.

Justeringen av billettprisene førte til en stigning i inntektene på enkeltbilletter på 2,6 mill. kroner i forhold til 1964, mens inntektene på plassbilletter og plassavgiften i ekspresstog gikk ned med 1,9 mill. kroner i forhold til 1964.

Fig. 3.



Inntektene av billettkort gikk ned 1,3 mill. kroner, noe som i vesentlig grad skyldes innføringen av Sparebilletten.

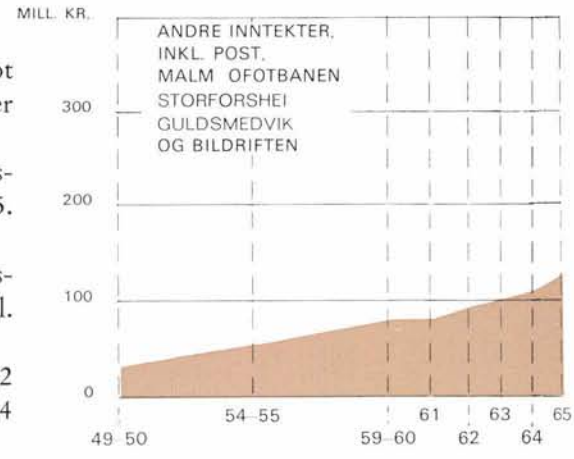
Inntektene av ukekort og soveplassbilletter viste en mindre oppgang.

Salget av Honnørbilletter har gitt en inntektsøkning på 9,4 pst. i forhold til 1964.

Konkurranseforholdet er i høy grad merkbart innenfor persontrafikksektoren, og det er sannsynlig at den vil bli ytterligere skjerpet. Egenbilparken stiger og flyrutene øker fortsatt sin frekvens — noe som slår ut i skjerpet konkurranse for jernbanen både på kort-, mellom- og langdistansene.

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50—1965 for Statsbanenes persontrafikk fremgår av fig. 2 og prosentvis fordeling på billettslag fremgår av tabell 17, side 59.

Fig. 4.



Godstrafikkinntektene i 1965 var i alt 317,5 mill. kroner, mot 308,6 mill. kroner i 1964. Dette er en stigning på 8,9 mill. kroner eller 2,9 pst., men 1,7 mill. kroner mindre enn budsjettert.

Inntektene av godstrafikken, ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik, steg fra 269,6 mill. kroner i 1964 til 272,6 i 1965. Dette svarer til en oppgang på 3,0 mill. kroner eller 1,1 pst.

Inntektene av vognlastgodset ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik, steg fra 170,5 mill. kroner i 1964 til 174,9 mill. kroner i 1965, dvs. en stigning på 4,4 mill. kroner eller 2,6 pst.

Inntektene av ekspress-, stykk- og lokalgods utgjorde i 1965 97,2 mill. kroner mot 98,6 mill. kroner i 1964, dvs. en nedgang på 1,4 mill. kroner eller 1,4 pst.

Følgende oversikt viser inntektsutviklingen for godstrafikk fra 1964 til 1965.

Trafikkslag	Inntektstall i mill. kr.		Prosentvis forandring
	1964	1965	
Ekspress-, stykk- og lokalgods..	98,6	97,2	÷ 1,4
Vognlastgods	170,5	174,9	2,6
Etterkravsprovisjon	0,5	0,5	–
I alt ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei–Guldsmedvik	269,6	272,6	1,1
Malm Ofotbanen	38,3	40,2	5,0
Malm Storforshei–Guldsmedvik	0,7	4,7	671,4
Godstrafikk i alt	308,6	317,5	2,9

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50—1965 for godstrafikk (ekskl. malm) fremgår av fig. 3 og tabell 15, side 58.

Inntektene av malmtransportene på Ofotbanen var 40,2 mill. kroner i 1965 mot 38,3 mill. kroner i 1964. Dette er en stigning på 1,9 mill. kroner eller 5,0 pst.

Inntektene av malmtransportene Storforshei—Guldsmedvik var 4,7 mill. kroner i 1965 mot 0,7 mill. kroner i 1964.

Andre inntekter ved jernbanedriften viser en oppgang på 6,2 mill. kroner fra 1964. Økningen skyldes i hovedsaken merinntekter ved utleie av rullende materiell, inntekter av reklame, utleie av restaurantrettigheter samt inntektsføring av leieinntekter ved Hovedstyrets maskinsentral som følge av regnskapsomlegging.

Inntektsutviklingen i tidsrommet 1949-50—1965 for andre inntekster, postbefordring, malm og bildrift fremgår av fig. 4 og tabell 15, side 58.

Tabell 3. Driftsinntektene. mill. kroner

	Regnskap 1965	Mer eller mindre (-+-) enn i 1964		Mer eller mindre (-+-) enn vedtatt budsjett 1965	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Trafikkinntekter ved jernbanedriften:					
Persontrafikk (reisende og reisegods)	206,2	–	–	÷ 8,8	÷ 4,1
Postbefordring	8,4	÷ 1,7	÷ 16,8	÷ 1,6	÷ 16,0
Godstrafikk, ekskl. malm[1]	272,6	3,0	1,1	÷ 6,7	÷ 1,7
Malmtrafikk Storforshei–Guldsmedvik ...	4,7	4,0	671,4		
Malmtrafikk Ofotbanen	40,2	1,9	5,0	5,0	14,2
Øvrige trafikkinntekter	5,9	0,7	13,5	0,1	1,7
Sum trafikkinntekter ved jernbanedriften .	538,0	7,9	1,5	÷ 12,0	÷ 2,2
Andre inntekter ved jernbanedriften	21,9	6,2	39,5	7,4	51,0
Renteinntekter mv.	0,4	–	–	÷ 0,2	÷ 33,3
Inntekter ved bildriften	39,1	2,3	6,3	0,8	2,1
Inntekter ved eiendomsdriften	1,4	0,1	7,7	0,1	7,7
Sum driftsinntekter i alt	600,8	16,5	2,8	÷ 3,9	÷ 0,6

[1] Ofotbanen og Storforshei–Guldsmedvik.

Driftsutgiftene, pensjonskassens underskudd og avskrivninger

De totale utgifter beløp seg i 1965 til i alt 807,8 mill. kroner eller 39,6 mill. kroner mer enn i 1964. Driftsutgiftene alene utgjorde 691,6 mill. kroner. Dette er en økning på 25,6 mill. kroner fra forrige år. Økningen i *driftsutgiftene* fra foregående år skyldes følgende forhold:

— En mindre lønnsstigning (2. del av lønnsoppgj. pr. 1. mai 1964), indekstillegg og tilsvarende økning i sosiale utgifter fra 22. febr. 1965.

— Justerings- og normeringsendringene fra 1. april 1965.

— Overgang til 4 ukers ferie.

— Lønnstilleggene fra 1. mai 1964 som kom med full virkning (på helårsbasis) i 1965.

Økningen i samordningsfradraget fra kr. 660 til kr. 730 fra 1. jan. 1965 bremset driftsutgiftsøkningen med ca. 1,4 mill. kroner. Det ble imidlertid en tilsvarende merutgift for pensjonskassen.

Nettovirkningen på driftsutgiftene av disse endringene ble beregnet til en utgiftsøkning i 1965 på ca. 46 mill. kroner i forhold til 1964. Hvis man korrigerer driftsutgiftene i 1965 for denne utgiftsøkningen, får man en beregnet nedgang i driftsutgiftene i forhold til foregående år på ca. 20,4 mill. kroner.

Utviklingen i NSB's driftskostnadsindeks fremgår av følgende oppstilling:

	1963	1964	1965
(1959 = 100)			
Generalindeks	119,9	128,3	136,0
Lønnsindeks	127,5	137,8	146,3
Indeks for utgifter utenom lønn	93,0	94,1	98,6

Utgiftene siste år fordelt på Statsbanenes enkelte fagområder, fremgår av tabell 4, mens utviklingen i utgiftene til de enkelte fagområders tjenestegrener fremgår av tabell 19, side 60.

Utgiftsøkningen er betydelig dempet ved de store personalreduksjoner som ble gjennomført i 1965. Gjennomsnittlig totalt antall personale gikk ned med 1047 mann og beregnet antall årsverk for driftsbudsjettet ned med 936 årsverk. Nedgangen i absolutte tall var størst under linjens bevoktning og vedlikehold samt ved ekspedisjonsstedene.

Årsakene til den relativt store personalnedgangen under linjens bevoktning og vedlikehold var omorganiseringen av linjetjenesten og mer bruk av maskiner. Nedgangen under ekspedisjonssteder er også et resultat av rasjonaliseringsvirksomheten, hovedsakelig åpningen av nye CTC-anlegg og overgangen til ett stykkgodsslag.

Pensjonskassens underskudd ble 61,5 mill. kroner i 1965. Dette er 8,2 mill. kroner mer enn foregående år og 0,4 mill. kroner mer enn budsjettert. Stigningen i underskuddet fra foregående år skyldes den fortsatt skjeve utvikling i antall pensjonister i forhold til antall innskytere, og stigning i pensjonsutgiftene som følge av lønnsendringene.

Avskrivningene foretas i samsvar med avskrivningsreglene. På grunn av det relativt høye investeringsnivå de senere år øker avskrivningene fra år til år.

Langtids-utviklingen av de totale utgifter oppdelt på driftsutgifter (lønn og materialer) fremgår av fig. 5 og 6 og tabellene 18 og 19, side 59 og 60.

Fig. 5.

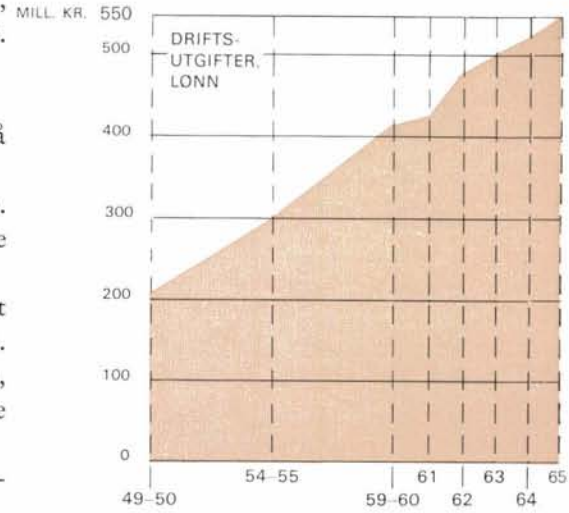
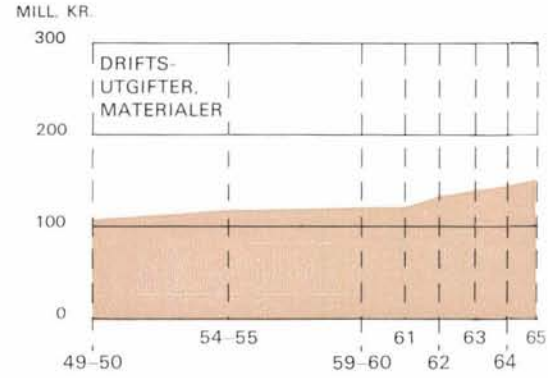


Fig. 6.



Tabell 4. Driftsutgiftene m. v.

mill. kroner

Fagområder m. v.	Regnskap 1965	Mer eller mindre (-÷) enn i 1964		Mer eller mindre (-÷) enn vedtatt budsjett 1965	
		Absolutte tall	%	Absolutte tall	%
Jernbanedrift:					
Administrasjon	56,0	3,7	7,1	÷ 0,4	÷ 0,7
Forråd	7,9	0,1	1,3	÷ 0,2	÷ 2,5
Bane og bygg	99,7	÷ 9,1	÷ 8,4	÷ 4,9	÷ 4,7
Elektrotekniske anlegg	16,2	1,6	11,0	÷ 0,8	÷ 4,7
Drift og trafikk	328,3	14,1	4,5	÷ 2,4	÷ 0,7
Verksteder	78,4	÷ 0,3	÷ 0,4	÷ 3,6	÷ 4,4
Fellesutgifter	70,5	13,5	23,7	4,9	7,5
Sum jernbanedrift	657,0	23,6	3,7	÷ 7,4	÷ 1,1
Bildrift	34,6	2,0	6,1	÷ 0,7	÷ 2,0
Sum driftsutgifter	691,6	25,6	3,8	÷ 8,1	÷ 1,2
Pensjonskassens underskudd	61,5	8,2	15,4	0,4	0,7
Avskrivninger	54,7	5,8	11,9	÷ 0,1	÷ 0,2
Totale utgifter	807,8	39,6	5,2	÷ 7,8	÷ 1,0

Investeringer

Året 1965 var 6. året av den 10-års perioden som Statsbanenes moderniserings- og rasjonaliseringsplan (MR-planen) av 1958 omfatter. Bevilgningene for hvert år i perioden har hele tiden ligget under de tall som er forutsatt i MR-planen. Ved prioriteringen av arbeidene innenfor de gitte investeringsrammer har man lagt særlig vekt på at de planlagte MR-arbeidene ved igangværende baner ikke må reduseres til fordel for nye anlegg. Anlegg som er igangsatt, har man imidlertid søkt å fremføre i rasjonelt tempo. Videre har man for de igangværende baner i størst mulig utstrekning tilgodesett hovedlinjene med hensyn til skinnegang, stillverk, blokk- og CTC-anlegg.

I investeringsplanen for MR-planen var det forutsatt at investeringene skulle være størst i begynnelsen av perioden med avtrapping helt fram til 1969.

Bevilgningsmessig ga imidlertid MR-planen først utslag i 1963. Da ble taket for bevilgningene løftet betydelig i forhold til tidligere år. Dette nivået er siden blitt holdt, men det er fortsatt under det MR-planen opprinnelig forutsatte.

De samlede regnskapsførte investeringer i perioden 1960—65 er brutto ca. 1346 mill. kroner. Det er rundt 256 mill. kroner mindre enn forutsatt i MR-planen. Indekskorrigert til prisnivået pr. 31.12. 1965 er det tilsvarende tall ca. 614 mill. kroner mindre enn foreslått i MR-planen.

Planlagte og regnskapsførte investeringer er belyst i fig. 7 og 8.

Reduksjonene er i særlig grad gått ut over det rullende jernbanemateriell, men også jernbane- og elektrifiseringsanleggene er rammet. På bakgrunn av de bevilgninger som er gitt for 1966, da budsjettet også ble redusert etter at det var vedtatt, og de budsjettmessige vansker myndighetene har for året 1967, kan en gå ut fra at den forsinkelse som nå er inntrådt, ikke kan tas igjen de nærmeste år.

En må nå regne med at vesentlige rasjonaliseringstiltak ved driften må utsettes og at anleggene fortsatt vil trekke i langdrag. Med de bevilgninger som er gitt, er imidlertid realiseringen av rasjonaliseringsprogrammet ført et godt stykke videre.

Statsbanenes ledelse fremhever spesielt betydningen av at man nå kan komme i gang med hovedarbeidene under Oslo Sentralstasjon. Første bevilgning til Alnabru sentralskiftestasjon ble gitt i 1966. Ca. 50 pst. av jernbanens godstransport (målt i tonn) og ca. 45 pst. av persontransportene (målt i antall reiser) går til og fra Oslo eller passerer igjennom byen. Driftsmessig sett er det nøye sammenheng mellom forholdene i Oslo-området og på banenettet for øvrig. I dag er Oslo-området en utpreget «flaskehals», og vanskelighetene blir større etter hvert som vi får hurtigere togfremføring og transportmengdene øker. Hele rasjonaliseringsprosessen i Statsbanene er således i høy grad avhengig av at arbeidene ved Oslo Sentralstasjon blir gjennomført så snart som mulig.

I tabell 5 har man innarbeidet planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene i henhold til MR-planen og de offisielle regnskapstall. Utviklingen i Statsbanenes investeringer (regnskapsførte) fremgår av tabell 20, side 61.

Fig. 7.

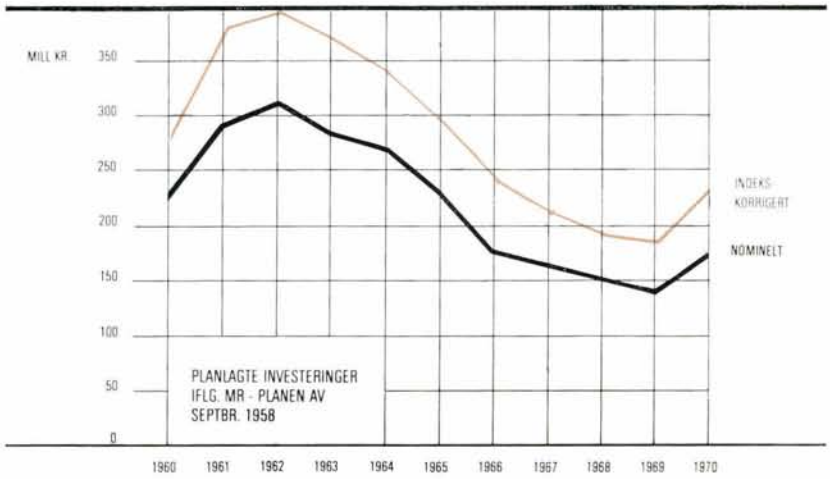


Fig. 8.

Tabell 5. Planlagte og regnskapsførte investeringer ved driften og anleggene.

mill. kroner

År	MR-planen av september 1958[1])		Regnskapstall	
	Nominelt	Indeks-korrigert[2])	Nominelt	Indeks-korrigert[2])
1960	225,0	293,2	186,6	228,7
1961	290,3	380,8	184,1	218,1
1962	307,6	403,8	248,0	273,9
1963	283,0	370,6	231,8	250,1
1964	267,0	347,9	252,5	263,6
1965	229,5	299,2	243,0	247,1
Sum 1960—1965	1 602,4	2 095,5	1 346,0	1 481,5
1966	179,0	234,9		
1967	164,0	214,8		
1968	151,9	198,5		
1969	143,9	187,7		
1970 (rest)	177,0	237,5		
Sum	2 418,2	3 168,9		

[1] Med utgangspunkt 1.1.1960, istedenfor som tidligere 1.7.1959.
[2] Indekskorrigert til prisnivået pr. 31.12.1965.

Drift og trafikk

Togordningen

Ruteordningen revideres hvert år i månedskiftet mai-juni. For å oppnå en tidligere kunngjøring av togruter og bedre tid til planlegging og koordinering har man undersøkt mulighetene for to-årige ruteterminer (eventuelt for gjennomføring i 1967).

I 1965 har trafikkøkningen på de lengre avstander aktualisert spørsmålet om kjøring av flere ekspresstog i årene fremover. I takt med høyningen av den tekniske standard av materiell, skinnegang, kryssingsspor, terminaler og utbygging av fjernstyringsanlegg, har man for såvel godstog som persontog planer i gang om å forkorte kjøretidene.

Persontoggangen

Ved utarbeidingen av den ruteordning som ble gjort gjeldende fra 30.5.1965, tok man spesielt sikte på en mer effektiv persontoggang etter følgende retningslinjer:

— Øke toghastigheten for så vel fjerntog som mellomdistansetog. Redusere antall stopp for slike tog til bare å gjelde stopp ved større trafikkstasjoner. Anordne tilføringstrafikk til/fra disse stasjoner ved lokaltog eller veibuss.

— Innstille tapbringende tog der det ligger bedre til rette for tilføringsruter med veibuss.

Av de tiltak som medførte endringer av betydning, nevner man i forbindelse med hovedlinjene:

Bergensbanen

Antall togkm ble redusert med ca. 110 000 eller ca. 10 pst. og vedrørte lokale tog i Hallingdal, Bergen—Voss og ekstra dubleringstog.

Kjøretiden for hurtigtog Oslo—Bergen ble satt ned med ca. 1½ time.

Stopp for fjerntog ble opphevet ved Hol, Urdland, Ygre, Dale, Vaksdal og Arna stasjoner. Tilføringstrafikken fra/til nevnte stasjoner ble anordnet enten via veibuss eller ved tilpassing av de lokale togordninger.

Dovrebanen — Raumabanen — Rørosbanen og Nordlandsbanen

På disse strekninger ble antall togkm redusert med til sammen ca. 370 000 eller ca. 10 pst.

Foruten innstilling av en del lokale tog i Hamar distrikt gikk man til en klarere trafikkfordeling mellom fjerntog over 300 km og mellomdistansetog, en ordning som ga en bedre materiellutnyttelse og følgelig mindre innsats av dubleringstog.

Fjerntog Oslo—Trondheim som tidligere ivaretok også lokal mellomdistansetrafikk, fikk kjøretiden satt ned med ca. 3 timer. Kjøretidsforkortelser for mellomdistansetog utgjorde fra 50 minutter til 1½ time.

Stopp for fjerntog Oslo—Trondheim (dagtog) ble gitt ved 12 stasjoner mot tidligere 27 stasjoner. Togene fikk derved ekspresstogkarakter og persontrafikken på strekningen Oslo—Dombås—(Åndalsnes) ble utført av mellomdistansetog.

Nattogene Oslo—Åndalsnes og Oslo—Trondheim ble samordnet til ett nattog med togdeling i Otta. Nytt nattog ble derimot fremført Oslo—Trondheim over Rørosbanen mot innstilling av det dubleringstog som tidligere var satt inn under stortrafikk. Den stadig økende trafikk med sovevogner kunne dermed imøtekommes med jevnere og bedre ytelser av nattog.

Østfoldbanen

Alle lokale tog Fredrikstad—Sarpsborg og Halden—Kornsjø ble innstilt. Erstatningskjøring for innstilte tog kom i stand i samarbeid med private busselskaper på disse strekninger.

Innskrenkningene på Østfoldbanens østre og vestre linje utgjorde i alt ca. 400 000 togkm eller ca. 12 pst.

Kjøretiden for persontog mellom Oslo og Halden ble redusert med fra 20 til 45 min.

Sørlandsbanen

På strekningen Kristiansand—Lunde, på Kragerølinjen og på Treungenbanen ble en del svakt belagte lokale tog innstilt. Dette ga en innsparing på ca. 145 000 togkm. Den nye persontogordningen medførte i det hele en besparelse på ca. 1 mill. persontogkilometer i forhold til 1964, eller ca. 4,1 pst. Plassutnyttelsen steg med 2,9 pst.

Når det gjelder persontrafikken, har antall reisende i fjerntogene på hovedstrekningene stort sett økt. (Fra 3 til 8 pst.) Unntak er Nordlandsbanen der det var en mindre nedgang som antas dels å skylde flytrafikken og dels at man ikke kjørte dubleringstogene til de ordinære dagtog sommeren 1965.

Billettinntektene og antall personkm har holdt seg på samme nivå som i 1964 til tross for nedgangen i driftsytelsene.

Godstogordningen

Fra 30.5.1965 ble det kjørt nye nattgodstog Oslo Ø—Åndalsnes og Åndalsnes—Hamar.

I forbindelse med innføringen av knutepunkttrafikk ble ett godstogpar innstilt mellom Trondheim og Steinkjer. To togpar ble erstattet med ett direktegående godstogpar 3 ganger pr. uke mellom Steinkjer og Mosjøen og 6 ganger pr. uke mellom Trondheim og Steinkjer. På Nordlandsbanen ble for øvrig godstoggangen endret til 6 togpar pr. uke mellom Trondheim og Mo i Rana og 6 togpar pr. uke mellom Trondheim og Bodø.

På de øvrige baner ble det også foretatt enkelte justeringer i godstoggangen.

Det rullende jernbanemateriell

I tabell 35 side 65 er det gitt en oversikt over bestanden av normalsporte jernbanevogner i 1949-50, 1954-55, 1959-60, 1961, 1962, 1963, 1964 og 1965, målt i antall aksler. Benevnelsen aksler nyttes som et felles mål for hele vognparken. De fleste personvogner er 4-akslede mens den overveiende del av godsvognene er 2-akslede.

Man viser også til omtalen av rullende jernbanemateriell under fagområde Maskin på side 50.

Trekkraft

Bestanden av trekkraftmateriellet ved Statsbanene fremgår av tabell 36, side 66. I 1965 ble det satt i drift 8 nye elektriske lokomotiver av type El 13. Dette muliggjorde bl. a. utrangering av 4 av de

eldste elektriske lokomotiver, type El 1. Det ble dessuten satt i drift 6 nye dieselelektriske lokomotiver av type Di 3. Dette har medført en ytterligere reduksjon av damplokomotiver som ved utgangen av 1965 var på i alt 104 lok. Av disse var i gjennomsnitt 26 stk. i drift i 1965.

Man har greid å redusere dampdriften i et tempo omtrent som planlagt. Men rammen for investeringene har ikke muliggjort så rask fornyelse av foreldet elektrisk trekkraftmateriell som ønskelig.

På Ofotbanen skal størrelsen på malmtogene økes til ca. 5000 tonn. For å greie og trekke disse togstørrelser ble det i 1965 bestilt 6 elektriske 6-akslede boggilokomotiver for levering høsten 1967. Det er 2 lokomotiver som koples sammen og danner en lokomotivenhet, og disse vil til sammen gi en ytelse på ca. 14 700 HK. De malmtoglokomotiver av type El 12 som man har i dag, skal bygges om fra 2- til 3-seksjonslokomotiver.

Det er fortsatt et udekket behov for dieselskifteaggregater ved NSB. Dette henger sammen med bl. a. utvidet kippkjøring, utvidet skiftebehov på grunn av nye industristrøk, større godstrafikk og et utvidet behov for reserve trekkaggregater.

Det er modernisert 2 dieselmotorvogner med tilhørende styrevogner for Valdresbanen. Vognene er bl. a. utstyrt med nye liggestoler, nye drivmotorer, nytt varmeanlegg og forbedret lysarrangement. Vognene ble satt i drift i første halvdel av 1966.

Vinteren 1965-66 med de store snømengder og den langvarige kuldeperiode ble en hard påkjenning både for trekkraftmateriellet og betjeningen. Til tross for de til dels store vanskeligheter man hadde å stri med, må man allikevel si at i det store og hele klarte materiellet påkjenningen tilfredsstillende, både drifts- og vedlikeholdsmessig.

På de ikke elektrifiserte strekninger blir personvognene oppvarmet med damp som produseres på lokomotivet. I de senere år har man hatt store vanskeligheter med togoppvarmingen på de steder hvor varmesystemet skal omkoples fra elektrisk til damp, fordi damprøranlegget på vognene ved lave temperaturer som regel blir frosset og må tines før toget kan fortsette videre. Dette har særlig siste vinter forårsaket store togforsinkelser på Dovrebanen og Rørosbanen. Det er derfor bestilt dieselelektriske varmeaggregater for montering i en egen vogn, hvorfra togets personvogner blir oppvarmet elektrisk. En slik vogn vil bli satt i prøvedrift i 1966. Det er bestilt ytterligere 7 togvarmeaggregatvogner. Disse vil bli levert i løpet av vinteren 1966-67.

Personvogner

NSB har i 1965 mottatt og tatt i bruk 16 nye stål sovevogner, 1 sittevogn (den siste av en serie som ble levert i 1964), 4 bagasje- og postvogner og 3 kombinerte sitte- og bagasjevogner (de første på en serie som leveres i løpet av 1966). Dette var overensstemmende med leveringsplanen som i alt representerte 528 soveplasser og 184 sitteplasser.

I løpet av 1965 er det utrangert eller overført til internt bruk 6 sovevogner, 17 sittevogner og 17 kombinerte sitte- og tjeneste- eller servicevogner av forskjellige typer. Til sammen 37 4-akslede og 3 2-akslede vogner. Disse vogner representerer 201 soveplasser og 1744 sitteplasser.

Det totale antall sitteplasser i persontogmateriellet er nå 64 124, hvorav 10 952 i motorvogner. I sovevognene er det 3661 soveplasser.

Interiør fra en av Statsbanenes personvogner, 2. klasse.
I mellomdistanse- og fjerntogene kan NSB i dag tilby de reisende en komfort av meget høy standard.

Godsvogner

I året 1965 ble det anskaffet i alt 476 nye godsvogner. Det ble i samme tidsrom utrangert 379 gamle og uhensiktsmessige vogner. Den totale bæreevne økte fra ca. 183 000 tonn til ca. 187 000 tonn.

I MR-planen er det forutsatt å anskaffe ca. 6000 nye godsvogner. Ved sammenslåingen av il- og fraktstykkgods til en stykkgodsklasse, gjennomføring av knutepunkttrafikk og innføring av nytt takstregulativ får man en bedre utnyttelse av godsvognene. Dette sammen med at de nye godsvogner har større bæreevne som følge av økt akseltrykk, medfører at anskaffelsesprogrammet for godsvogner kan reduseres med ca. 2300 vogner til ca. 3700.

Utviklingen på det transporttekniske område viser en tendens mot større enhetslaster. Man må derfor regne med at det vil bli nødvendig å anskaffe flere typer av spesialvogner.

Sikkerhetstjenesten

Innenfor sikkerhetstjenesten ved NSB har man i de senere år spesielt konsentrert seg om nybygging av CTC-anlegg. Utbyggingen av CTC har i 1965 foregått etter en noe redusert tempoplan, vesentlig på grunn av økte omkostninger og forholdsvis små bevilgninger.

I 1965 ble CTC tatt i bruk på strekningene Lillestrøm—Hamar og Marienborg—Støren, i alt ca. 155 km med 24 fjernstyrte stasjoner. I tillegg ble det bygget 1 komplett sikringsanlegg (Søberg stasjon) og 21 anlegg ble ombygd for CTC-drift.

Pr. 31.12.65 var strekningene Lillestrøm—Hamar, Støren Marienborg, Egersund—Stavanger og Narvik—Bjørnfjell utstyrt med fjernstyring, i alt ca. 265 km med 40 fjernstyrte stasjoner.

Automatisk linjeblokk ble i 1965 tatt i bruk på den enkeltsporte strekningen Bergen—Arna (ca. 9 km) og på dobbeltspor-strekningen Oslo V—Lysaker (ca. 6 km). Dermed er hele dobbeltspor-strekningen Oslo V—Asker utstyrt med automatisk linjeblokk (også for kjøring på uriktig spor).

Utenom fjernstyrte strekninger er det i 1965 bygget komplette sikringsanlegg ved 7 stasjoner samt enkle innkjørsignalapparater ved 3 stasjoner. Videre er det bygget 19 anlegg for sikring av planoverganger (1 automatisk veibomanlegg, 16 automatiske veisignalanlegg og 2 håndstilte veisignalanlegg).

Arbeidet med innføring av CTC på strekningene Lillestrøm—Magnor, Drammen—Hokksund, Hamar—Ringebu og Sira—Egersund var påbegynt i 1965. Disse strekningene blir fullt ferdig utbygget i 1966. Det er i gang forberedende arbeider for innføring av CTC på strekningene Hokksund—Lunde, Ringebu—Otta, Støren—Oppdal og Kristiansand—Sira.

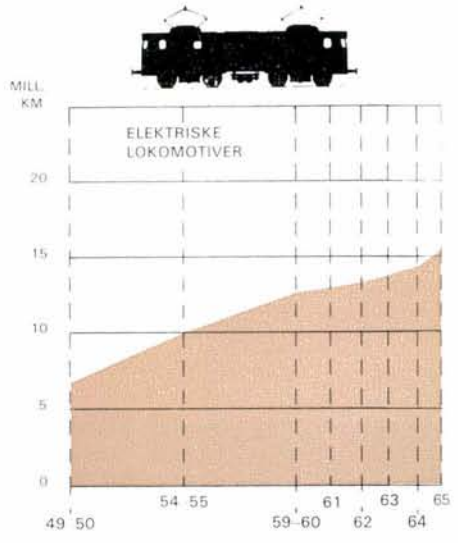
Driftsytelser

Ved jernbanedriften skiller man mellom driftsytelser og trafikkytelser.

Driftsytelsene, som måles i togkm, lokomotivkm, akselkm osv., viser hvordan NSB har stilt sitt transportapparat til disposisjon, mens trafikkytelsene viser hvordan driftsytelsene er etterspurt og nyttet av kundene.

I likhet med andre transportbedrifter kan NSB ikke lagre sine driftsytelser. Det er derfor av stor økonomisk betydning at de for-

Fig. 9.



skjellige driftsytelser best mulig tilpasses de transportbehov som foreligger til enhver tid. Denne tilpassing er et meget komplisert problem. Det er store variasjoner i trafikkmengdene med utpregede «topper» i de daglige rushtider, og også sesongmessige trafikksvingninger. Kravet til trafikkavviklingen er i dag større enn tidligere, og for å kunne imøtekomme kundenes ønsker kreves det større hastighet og rask avvikling, også av topptrafikken.

Dette betinger en utbygging av driftsapparatet, slik at reserver kan settes inn på kort varsel. Dimensjoneringen av driftsapparatet og kapasitetsutnyttelsen blir derfor det sentrale spørsmål i ledelsens økonomiske overveielser.

Trekkraftens løp

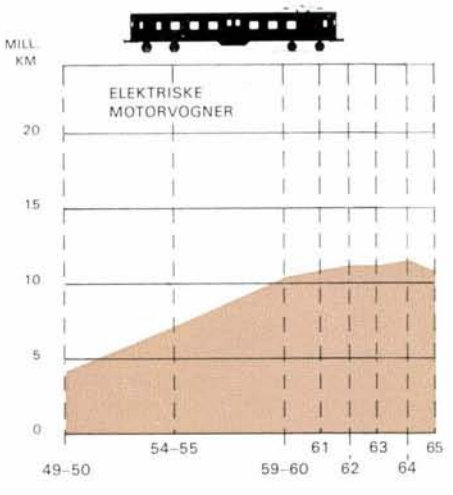
Trekkraftmateriellets samlede løp utgjorde i 1965 39,9 mill. km, en nedgang fra 1964 på 0,9 mill. km. Damplokomotivenes løp gikk ned med 1,4 mill. km.

Som det fremgår av fig. 13 er «vekk med dampen»-programmet nå kommet så langt at det bare er en liten del av trekkraftytelsen som utføres med damp. Damplokomotivenes løp utgjorde i 1965 ca. 3 pst. av det totale mot ca. 6 pst. i 1964. I løpet av 1965 ble det utrangert 27 damplokomotiv, mens antallet av de andre trekkaggregater økte noe. Se tabell 36, side 66.

Utviklingen av løpet for de øvrige trekkrafttyper fremgår av fig. 9, 10, 11 og 12.

Fordelingen av trekkaggregatenes løp på de forskjellige enheter i 1965 var følgende:

Fig. 10.



	Løp i 1000 km	Pst. av samlet løp	
Elektriske lokomotiver	15 155	38,0	65,7
Elektriske motorvogner	11 038	27,7	
Diesellokomotiver	7 084	17,8	31,3
Forbrenningsmotorvogner	5 408	13,5	
Damplokomotiver	1 198	3,0	
Sum	39 883	100,0	

Fig. 11.

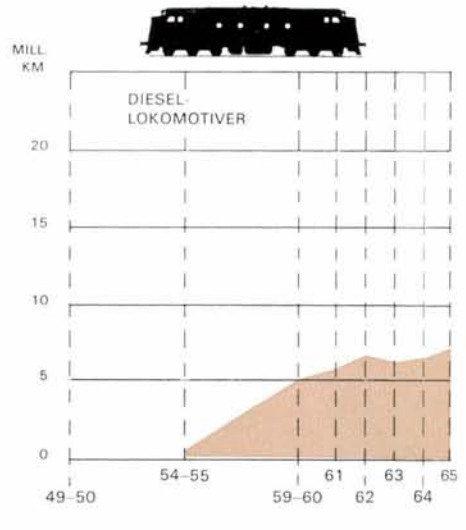


Fig. 12.

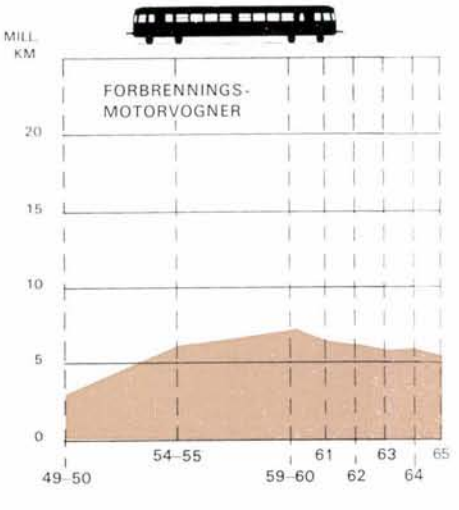
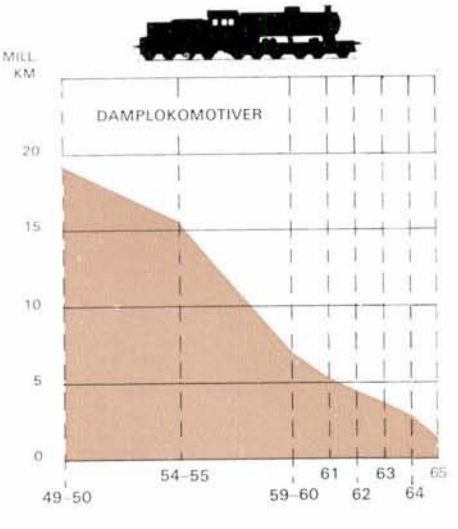


Fig. 13.



Persontog og personvogners løp

Personvognløpet målt i akselkm viste i 1965 en nedgang med 5,7 pst., og togløpet for persontog en nedgang med 6,3 pst. sammenliknet med 1964.

Den gjennomsnittlige togstørrelse av persontog var den samme i 1965 som i 1964, nemlig 14,3 aksler.

Som fig. 14 og 15 viser, har tendensen de 4-5 foregående år vært at antall akselkm har økt relativt mer enn togløpet. Togenhetene er altså i denne periode blitt stadig større.

Den gjennomsnittlige plassutnytting i persontogene var 35 pst. i 1965, mot 34 pst. i 1964.

I tabellene 22 og 23 på side 62 er ellers gitt endel tallopplysninger over driftsytelsene.

Fig. 14.

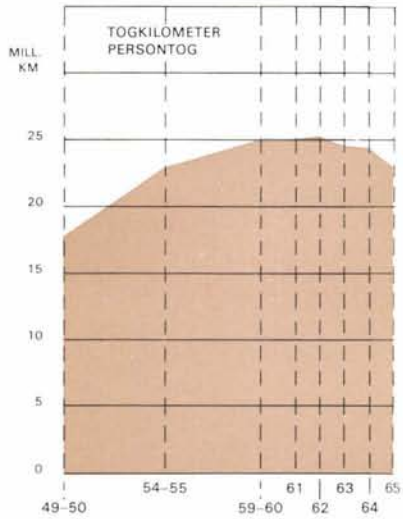
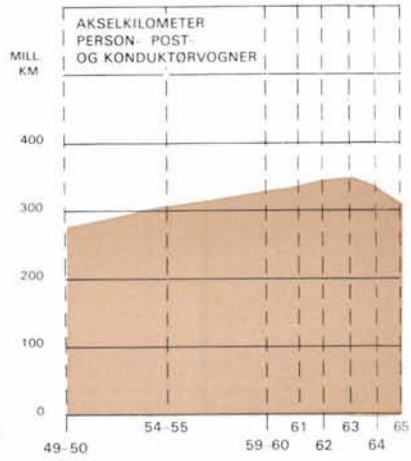


Fig. 15.



Godstog og godsvogners løp

Driftsytelsene i godstrafikken (ekskl. malm Ofotbanen) viste nedgang i 1965. Godsvognløpet målt i akselkm gikk ned med 1,0 pst. Godstogløpet viste en nedgang fra 1964 med 3,8 pst. Se fig. 16 og 17.

Den gjennomsnittlige togstørrelse av godstog (ekskl. malmtog Ofotbanen) har gått opp fra 47,1 aksler i 1964 til 48,6 aksler i 1965.

Tomkjøringen for godsvogner er samtidig gått opp fra 24 pst. i 1964 til 25 pst. i 1965.

I 1965 utgjorde malmvognløpet på Ofotbanen 101,1 mill. akselkm, en oppgang fra året før på 2,8 pst.

For øvrig er talloppgaver over godstogytelsene vist i tabellene 22 og 23 på side 62.

Fig. 16.

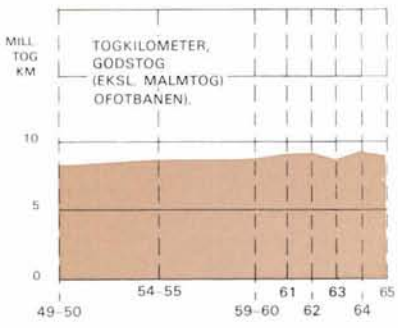
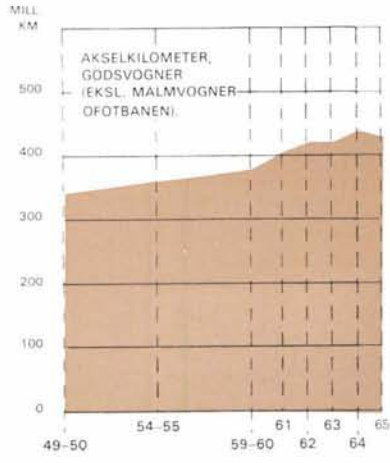


Fig. 17.



Snørydding på Bergensbanen.
Den roterende snøplog supplert
med dieselelektrisk trekkraft.

Trafikk og salg

Trafikkutviklingen

Trafikkutviklingen har generelt sett vist en positiv tendens i 1965 sammenliknet med det foregående år.

Persontrafikken viste riktignok, målt i antall reiser, en nedgang på ca. 1,3 mill. i forhold til 1964 (3,7 pst.), men en vesentlig del av denne svikten skyldes imidlertid nedleggelsen av forstadstrafikken Bergen—Nesttun fra 1.8.1964. Trafikkmengden målt i personkm lå i 1965 på samme nivå som i 1964, dvs. 1712 mill. personkm. Det ble påvist en jevn trafikktilvekst i de fleste fjernforbindelser. Dette mener man er et resultat av bl. a.:

— innkorting av kjøretiden mellom byene, og
— øket komfort ved innsetting av moderne vognmateriell i stadig flere tog.

Besøksreiser over korte avstander viste i 1965 ytterligere nedgang. Forstadstrafikken i Oslo-området viste en svak stigning.

I grove trekk kan man belyse utviklingen fra foregående år med følgende gjennomsnittstall:

	1964	1965
– reiser pr. dag og km driftslengde	23	22
– transportlengde i km	48,1	50,0
– plassutnyttelse i prosent	34	35

I årene som kommer tas det sikte på fortsatt tilpassing av togrutene til markedet samt å styrke salgsvirksomheten. På dette grunnlag antas det å være mulighet for en trafikktilvekst i fjern- og mellomdistansetog. En svak nedgang i salget av enkeltbilletter over korte avstander ansees det derimot vanskelig å unngå. Forstadstrafikken rundt Oslo ventes å øke kontinuerlig.

For *godstrafikkens* vedkommende (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) økte transportmengden med ca. 6,6 pst. — fra ca. 5,0 mill. tonn i 1964 til ca. 5,4 mill. tonn i 1965. Malmtransportene på Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik økte fra 16,4 mill. tonn i 1964 til 18,4 mill. tonn i 1965, dvs. en økning på 12,2 pst. I transportert mengde stykkgods ble det derimot registrert en reduksjon. Tronsportmengden av kommersielt gods — målt i tonnkm — passerte 2000 mill. i 1965, dvs. en økning på 9,2 pst. i forhold til 1964.

For massetransporter og øvrige sendinger med god vognutnyttelse synes jernbanetransport å ha styrket sin posisjon i 1965. Særlig gjelder dette transporter fra og til sidespor og annen form for dør til dørtransport. For partilaster mellom sentrale markedsområder har derimot konkurransesituasjonen tilspisset seg ytterligere.

På grunnlag av trafikktallene kan utviklingen fra foregående år belyses ved følgende gjennomsnittstall (ekskl. massetransporter av malm på Nordlandsbanen og Ofotbanen):

	1964	1965
– transportvolum i tonn pr. dag og km driftslengde	3,2	3,4
– transportlengde i km	243	249
– utnyttelse av vognenes lasteevne i prosent (stykkgods og vognlast)	35,4	37,1

Gjennomsnittstallet for kommersielt vognlastgods ligger nå vesentlig høyere.

Når det gjelder den ventede trafikktilgang i årene som kommer, regner man med en tilvekst i norsk og utenlandsk vognlasttrafikk, mens stykkgodstrafikken stort sett ventes å stabilisere seg på nivået i 1965.

Persontrafikk

Markedsbearbeidingen for persontrafikk ble i 1965 særlig konsentrert om:

— reklame og

— kundeservice ved reisebyråer og stasjoner.

Med sikte på å spre kunnskap om de forskjellige tilbud er det tatt i bruk en rekke hjelpemidler som: annonsekampanjer, trykksaker, plakater, kinoreklame, utstillinger m. v.

Det ble gjennomført en generell kampanje i dags- og ukepressen for å øke markedets kjennskap til NSB's alternativ til direkte egenbilkjøring. Her ble hovedvekten lagt på belysning av NSB's moderne vognmateriell og komfort for øvrig.

Fordelingen av antall reiser på de forskjellige billettslag viste liten forskyvning fra 1964 til 1965. Andelen av reiser på billettkort er imidlertid blitt redusert noe — til fordel for enkeltbilletter. Innføring av Sparebillett som gir 25 pst. moderasjon, mens billettkort gir 20 pst., har medvirket til en slik utvikling. For øvrig viser andelen for ukekort og månedsbillett en stadig stigende tendens.

Fordelingen av inntektene på billettslag bekrefter tendensen i retning av økt andel for enkeltbilietter. Av tabell 6 nedenfor går det fram hvordan den prosentvise fordeling av inntektene for persontrafikk har utviklet seg fra 1949-50 til 1965. Se også tabellene 16 og 17, side 58 og 59.

Salget av «Billige rundturer i Norden» gikk noe ned i 1965, mens salget av «Billige rundreiser i Norge» har hatt en oppgang på ca. 6,5 pst.

Salget av honnørbilletter viste en oppgang på 9,4 pst. fra 1964.

Sparebilletten ble innført 1. november 1964. Salget av disse billettene har vært tilfredsstillende, og ga i 1965 en inntekt på ca. 16,3 mill. kroner.

I 1965 utgjorde de forskjellige kategorier av modererte billetter ca. 27,7 pst. av det totale antall personkm for enkeltbilletter i lokal norsk trafikk. Herav utgjorde honnørbillettene ca. 5,8 pst. og sparebillettene ca. 10,6 pst.

Tabell 6. Antall reiser med jernbanen og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag

	Gammelt statistikkgrunnlag			Nytt statistikkgrunnlag					
	1949-50	1954-55	1959-60	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Antall reiser (mill.)	39,7	39,7	38,3	42,9	41,0	39,8	38,8	35,6	34,3
Reisene fordeler seg prosentvis slik:									
Enkeltbilletter	48,7	48,0	45,5	51,3	50,8	49,3	48,2	47,0	46,7
Billettkort	6,9	11,4	10,7	9,5	11,2	11,6	11,6	10,9	10,2
Ukekort	7,8	7,5	8,6	7,7	6,8	6,6	6,7	7,2	7,4
Månedsbilletter	36,6	33,1	35,2	31,5	31,2	32,5	33,5	34,9	35,7
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

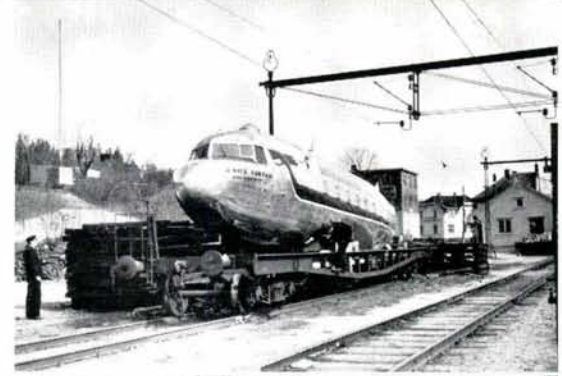
I 1965 er det opprettet 4 nye NSB-reisebyråer — nemlig i Hønefoss, Larvik, Mosjøen og på Nesttun.

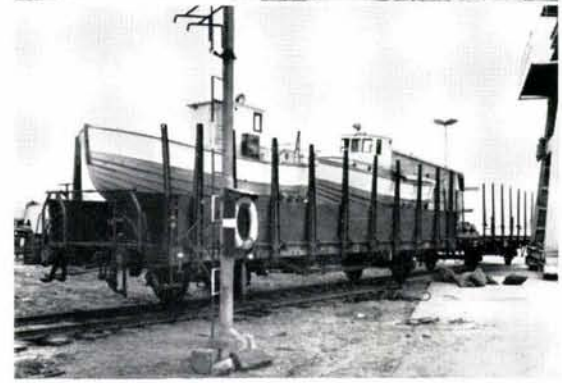
Reisebyråene i Fredrikstad og Halden er flyttet fra stasjonsområdet til sentralt strøk i byen.

NSB har nå i alt 36 reisebyråer i Norge. Omsetningen ved disse byråer har i 1965 vært ca. 81,5 mill. kroner mot ca. 76,4 mill. kroner i 1964.

Ved reisebyråene ble det lagt særlig vekt på opplegg av selskapsreiser og inklusiveturer. Ved NSB's reisebyrå Kirkegt., Oslo, økte omsetningen av slike reiser fra 2,2 mill. kroner i 1964 til ca. 3,0 mill. kroner i 1965, dvs. en økning på 36 pst.

En generell oversikt over utviklingen i persontrafikken fra 1964 til 1965 finnes i tabell 16, side 58.





Godstrafikk

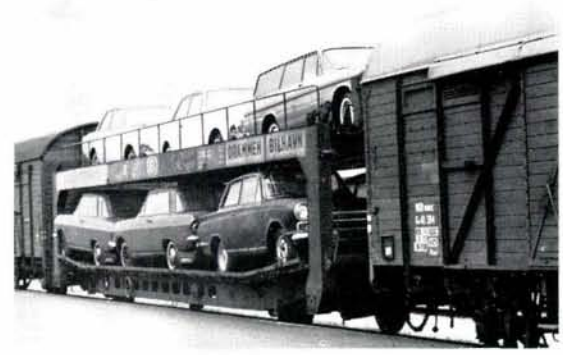
For *godstrafikken* er markedsbearbeidingen i noen grad blitt påvirket av det nye fraktregulativ med øket konkurranseevne for massetransporter og transporter over lange avstander. For å gjøre regulativet og virkningen av regulativet best mulig kjent er det gjennomført en rekke tiltak, med bl. a.:

— kundebesøk,

— møter, kurser, kundetreff,

— distribuering av brosjyrer og foldere,

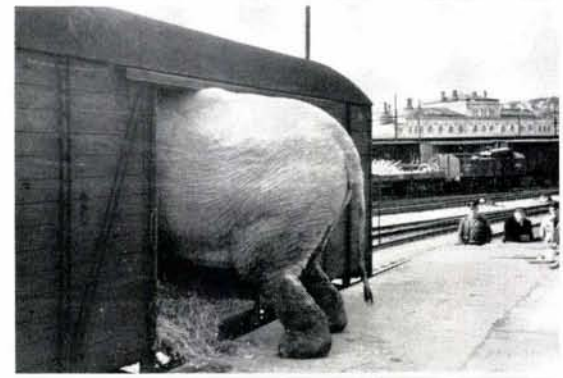
— annonsekampanjer i fag- og dagspressen.



I annonsekampanjene er det lagt særlig vekt på belysning av fordelen ved god vognutnyttelse. Dessuten er det orientert om moderne hjelpemidler og generelt om hva NSB kan frakte mellom de store sentra i løpet av en natt.

For å legge forholdene best mulig til rette for våre kunder ble tiltak som ledd i «dør-til-dør-trafikk» gitt prioritet. Anlegg av sidespor ble i denne forbindelse tillagt stor betydning. Bedrifter i industri og handel viste også stor interesse for direkte kontakt med jernbanenettet. Flere kontrakter om slik tilknytning ble inngått, og forhandlinger på teknisk og kommersiell basis om nye prosjekter pågår. Ved andre former for «dør-til-dør-trafikk» ble det etablert samarbeid med flere lokale transportutøvere.

Bulktransport viste seg stadig mer aktuell. I samarbeid med en rekke av våre kunder ble det lagt til rette for rasjonell transport i spesialvogner med moderne utstyr for lasting og lossing. Prosjektering av transportopplegg for flistransporter til treforedlingsindustrien ble satt i gang i 1965.

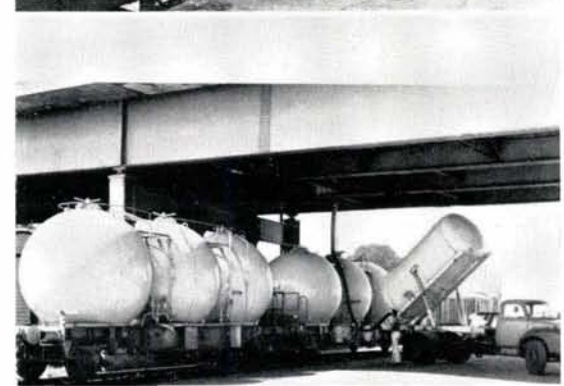


Godstransportene (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) utgjorde i 1965 5361 tusen tonn mot 5029 tusen tonn i 1964, dvs. en økning på 6,6 pst.

Malmtransportene på Ofotbanen økte fra 16 171 tusen tonn i 1964 til 16 736 tusen tonn i 1965, eller 3,5 pst.

Malmtransportene Storforshei—Guldsmedvik kom i gang for alvor i 1965 og transportert mengde ble 1685 tusen tonn mot bare 193 tusen tonn i 1964.

Antall tonnkm (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) utgjorde 1336 mill. i 1965 mot 1223 mill. i 1964. Dette tilsvarer en økning på 9,2 pst.



Tabell 7 på neste side og tabell 25, side 62, viser utviklingen av henholdsvis transportert antall tonn og tonnkm fra 1949-50 til 1965.

Transportene av vanlig stykkgods gikk ned med 13,6 pst. i 1965, men en betydelig økning i ekspressgodstransportene (16 400 tonn eller 250 pst.) førte til at trafikknedgangen samlet for stykkgodssektoren ble redusert til 10,1 pst. I lokal norsk vognlasttrafikk ble det registrert en økning i forhold til 1964 — 68 000 tonn eller 1,9 pst.

I utenlandstrafikken tok markedsbearbeidingen særlig sikte på å øke transportvolumet til/fra Sverige. Et godt salgshjelpemiddel var den nye NET-tariffen, som ble tatt i bruk fra og med 1.1.1965.

I denne sammenheng lyktes det å bli tilført store transporter av kjemiske produkter (til Sverige) og råstoff til treforedlingsindustrien i motsatt retning. Inntekten av utenlandstrafikken økte da også med 18 pst. i 1965 sammenliknet med 1964.

Godstrafikken til og fra utlandet (ekskl. malm Ofotbanen) utgjorde henholdsvis 372 og 856 tusen tonn i 1965. Av den samlede godstrafikk i 1965 (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) tilsvarer dette ca. 23 pst.

Transportert vognlastgods fordelt på varegrupper (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) for årene 1964 og 1965 fremgår av tabell 24, side 62.

Av transportert vognlastgods i 1965 utgjorde tømmer, trelast og ved 21,6 pst., gjødning og kjemikalier 18,8 pst., mineralske produkter 16,6 pst. samt treforedlingsprodukter 12,6 pst.

Den gjennomsnittlige transportlengde (ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei—Guldsmedvik) viser en stigning fra 243 km i 1964 til 249 km i 1965, dvs. en økning på 2,5 pst.

Den prosentvise fordeling av godstrafikkinntektene (ekskl. malm Ofotbanen, malm Storforshei—Guldsmedvik og postbefordring) fremgår av følgende oppstilling:

	1949-50[1])	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Ekspress-, stykk- og lokalgods	–	34,7	34,0	34,6	35,6	38,7	36,8	36,0
Vognlastgods	–	65,0	65,8	65,2	64,2	61,1	63,0	63,8
Etterkravsprovisjon	–	0,3	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Sum	–	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

[1] Tallmateriale foreligger ikke.

Tabell 7. Transportert godsmengde fordelt på forsendelsesmåte — tusen tonn

	1949-50	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Ekspressgods	805,5	637,7	642,5	632,5	609,0	6,5	22,9
Stykkgods						607,4	528,8
Vognlastgods	4 255,3	4 202,2	4 385,5	4 313,6	4 297,8	4 415,3	4 808,9
I alt ekskl. malm[1]	5 060,8	4 839,9	5 028,0	4 946,1	4 906,8	5 029,2	5 360,6
Malm Ofotbanen	7 736,9	11 668,1	12 709,7	13 292,0	13 691,8	16 170,7	16 735,7
Malm Storforshei–Guldsmedvik	–	–	–	–	–	193,2	1 685,5
Kommersielt gods i alt	12 797,7	16 508,0	17 737,7	18 238,1	18 598,6	21 393,1	23 781,8

[1] Malm Ofotbanen og Storforshei–Gulsmedvik.

Malmtog på Ofotbanen. I 1965 ble det på banen fraktet i gjennomsnitt ca. 45 000 tonn malm pr. døgn. Ofotbanen er 42 km lang og er verdens nordligste elektrifiserte bane.

Takstene

De generelle takster for persontrafikk ble ikke endret i 1965.

Avgiften for plassbilletter og plassavgift i ekspresstog ble sløyfet fra 30.5.1965. Samtidig ble det foretatt en mindre justering av prisen for enkeltbilletter på avstander over 100 km. Ordningen med sparebilletter fortsatte etter samme retningslinjer som i 1964.

Når det gjelder godstrafikken ved NSB, så må man vel kunne si at 1965 ble litt av et merkeår. Den 1.1.1965 ble nemlig arbeidet med å slå sammen il- og fraktgods til en ekspedisjonsform gjennomført. Samtidig gikk man over til et nytt forenklet godstakstregulativ og til nordiske enhetstakster (NET-tariffer) i norsk-svensk trafikk. Nyordningen medførte ingen generell takstforhøyelse, men nokså radikale endringer av tarifftеknisk karakter.

De nye tariffene ble utarbeidet i samsvar med myndighetenes ønske om at samferdselsmidlenes takster så vidt mulig skal være kostnadsorienterte, bl. a. for å oppnå en riktigere trafikkfordeling. Man la særlig vekt på følgende hovedpunkter:

1. Tilstrebe en styrking av konkurranseevnen.
2. Tilpasse takstene til kostnadene.
3. Tilstrebe bedre kapasitetsutnyttelse.

Etter de nye tariffer fikk man følgende ekspedisjonsformer:

— vognlastgods,
— stykkgods,
— ekspressgods og
— lokalgods

Mot tidligere:

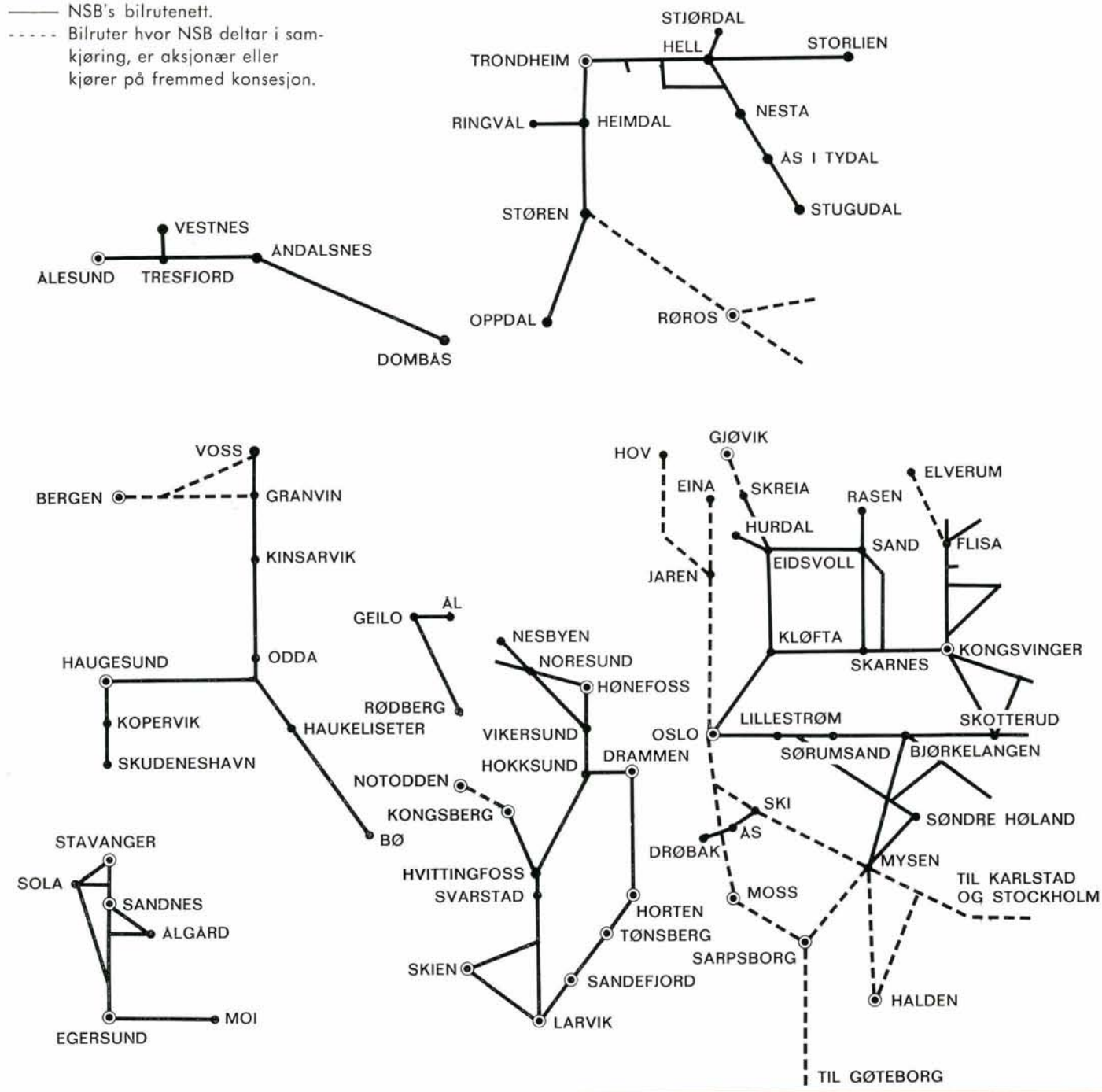
— fraktgods i vognlaster,
— ilgods i vognlaster,
— fraktstykkgods,
— ilstykkgods,
— ekspressgods,
— lokalgods og
— levende dyr.

For NSB betydde denne ekspedisjonsmessige forenkling også en betydelig driftsmessig rasjonalisering.

I tariffene ble vekttakstsystemet tatt i bruk i stedet for de tidligere verditakster. Fraktene er som nevnt kostnadsorienterte og med degressiv oppbygging for vekt og avstand. Sendingens vekt og transportavstand bestemmer nå fraktbeløpet — uten hensyn til varens art og verdi. Fraktberegningsreglene er sterkt forenklet sammenliknet med før. Fraktbeløpet kan nå avleses direkte av frakttabellene på grunnlag av fraktberegningsvekt og avstand.

For kundene betyr dette en betydelig arbeidsbesparelse, og de kan nå på en enkel og grei måte forhåndskalkulere transportprisen.

Med regulativets degressive takstoppbygging øver kundene nå en vesentlig innflytelse på frakten pr. vektenhet. Særlig for vognlastgods oppnås betydelige fraktbesparelser pr. tonn ved en bedre utnyttelse av vognene. Denne fordel forstår da kundene å benytte seg av. Etter hvert som NSB fornyer sitt vognmateriell (større enheter) og at akseltrykket forhøyes på stadig flere banestrekninger, vil kundene kunne oppnå ytterligere fordeler prismessig sett. For NSB betyr omleggingen en langt mer rasjonell drift.



Tabell 8. Bildriften; inntekter, utgifter og resultat — tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Inntekter:								
Bilrutene	7 546	13 128	23 041	24 201	25 818	28 844	30 376	32 274
Godsutkjøringene/godsbilrutene[1]	2 336	2 493	4 029	4 739	5 285	5 789	6 431	6 842
Sum inntekter	9 882	15 621	27 070	28 940	31 103	34 633	36 807	39 116
Utgifter inkl. avskrivninger:								
Bilrutene	6 977	13 026	24 070	24 007	26 807	28 267	30 598	32 159
Godsutkjøringene/godsbilrutene	2 288	2 868	4 586	5 122	5 700	6 028	6 584	7 176
Sum utgifter	9 265	15 894	28 656	29 129	32 507	34 295	37 182	39 335
Overskudd:								
Bilrutene	569	102	÷ 1 029	194	÷ 989	577	÷ 222	115
Godsutkjøringene/godsbilrutene	48	÷ 375	÷ 557	÷ 383	÷ 415	÷ 239	÷ 153	÷ 334
Totalt overskudd	617	÷ 273	÷ 1 586	÷ 189	÷ 1 404	338	÷ 375	÷ 221

[1] Herunder internt avregnede inntekter for kjøring av gods som av hensiktsmessige grunner framføres med bil istedet for med jernbane.

Bildriften

Bildriften omfattet i 1965 11 bilruter, dessuten 5 godsutkjøringer og 6 godsbilruter (kretskjøringer), 3 av godsbilrutene ble kjørt av private entreprenører. 2 godsbilruter opphørte fra og med 1.1.1965 som selvstendige regnskapsenheter.

Mens godsutkjøringene og godsbilrutene er knyttet til jernbanens godstransporter, opererer bilrutene mer som trafikkmessig uavhengige enheter.

I samkjøring med SJ har NSB opprettholdt turistbusslinjene Oslo—Göteborg og Oslo—Karlstad (—Stockholm) som lokale ruter mellom Norge og Sverige. Lokalt i Norge har NSB deltatt i turistruten Oslo —Bergen («Fjord-Line»).

De totale inntekter ved bildriften i 1965 var 39,1 mill. kroner, mens utgiftene inkl. avskrivninger var 39,3 mill. kroner. Dette ga et underskudd på 0,2 mill. kroner. Tabell 8 på foregående side viser spesifiserte regnskapstall for årene 1949-50—1965.

Ved 4 av NSB's 11 bussruter var det i 1965 en økning av takstgrunnlaget for billetter. Ved to av disse rutene vedrørte økningen bare en del av ruteområdet, og ved den tredje av rutene gjaldt økningen bare for måneds- og ukekort. Ved fem ruter var det økning av minstepriser. Ved én rute opphørte salg av måneds- og ukekort for barn.

Ovennevnte endringer trådte i kraft til varierende tider i tidsrommet 10.5.—1.10. Endringene har således bare virket en del av året.

Godstakstene ble hevet ved én rute fra 1.9.1965.

Godtgjørelsen for befordring av skolebarn ble hevet ved den årlige justering.

Bildriftens vognpark ved utgangen av årene 1949-50—1965 fremgår av tabell 26, side 63. Totalt antall vogner har i denne perioden økt fra 273 til 675. Investeringer ved bildriften siden 1949-50 fremgår av tabell 28, side 63.

Ved utgangen av 1965 var gjennomsnittsalderen for busser og kombinerte vogner 6,2 år mot 6,3 år ved utgangen av 1964. For gods- og trekkvogner var tallene 5,6 i 1965 mot 6,0 i 1964.

De driftsmessige utvidelser har medført at antall personale ved bildriften har øket jevnt fra 516 i 1949-50 til 963 i 1965. Tabell 27, side 63, viser antallet pr. siste dag i de enkelte driftsår.

Bilrutenes midlere rutelengde økte med 2,4 pst. fra 1964 og var i 1965 9311 km, jfr. tabell 29, side 63. Nedgangen fra 1959-60 til 1961 slik det fremgår av tabellen, skyldes at to bilruter i dette tidsrom ble omorganisert til aksjeselskaper.

Bildriftens trafikktall for årene 1949-50—1965 er tatt inn i tabell 30, side 63. Tabellen viser fortsatt stigning både i bilrutenes person- og godstrafikk.

Ved bilrutene gikk den gjennomsnittlige utnyttelse av plassene opp fra 33 pst. i 1964 til 34 pst. i 1965. Den gjennomsnittlige utnyttelsen av transportevnen for gods holdt seg uforandret fra 1964 til 1965 med 55 pst.

Nedgangen fra 1964 til 1965 i trafikktallene for godsutkjøringene og godsbilrutene skyldes i alt vesentlig at to godsbilruter fra 1.1.1965 opphørte som selvstendige regnskapsenheter.

Administrasjon og personale

Personalutviklingen

I 1965 var det gjennomsnittlig beskjeftiget 22 161 mann i jernbane- og bildriften ved Statsbanene. Sammenliknet med 1964 er dette en nedgang på 1047 mann. Fra 1952-53, da personalantallet var på det høyeste, og fram til 1965 er personalantallet ved rasjonaliseringstiltak m. v. redusert med 6158 mann, eller med 21,8 pst.

Tabell 32, side 64, viser utviklingen i det totale personalantall for hver tjenestegren ved Statsbanene. Tabellen viser at siden 1949-50 har antall mann i pusser- og linjetjenesten gått ned med henholdsvis 51 og 30 %. I stasjons- og verkstedtjenesten er nedgangen ca. 20 %.

Av det totale antall sysselsatte ved driften i 1965 var det ca. 1860 mann (årsverk) som utførte arbeid for investeringsmidler, materialbeholdning, fremmede m. v. Utviklingen i totalt personalantall fremgår av fig. 19. Man viser også til tabell 31, side 64, hvor utviklingen for totalt antall og rent driftspersonale er fremstilt.

Personalutgiftene spiller en dominerende rolle i Statsbanenes økonomi. Planlegging og kontroll av personalutviklingen er derfor en meget viktig oppgave for Statsbanenes ledelse.

Behovet i årene fremover er i det vesentlige beregnet på grunnlag av nåværende trafikkvolum. Man må imidlertid ha for øye at større endringer i Statsbanenes trafikk og nye driftsformer kan medføre endret personalbehov, og det er derfor nødvendig å følge nøye med i trafikkutviklingen.

Spørsmålet om en eventuell nedsettelse av den alminnelige arbeidstid er viktig i forbindelse med det fremtidige personalbehov. Det foreligger i dag ikke noe konkret om dette, men i våre naboland er som kjent allerede utviklingen i gang, og det er vel ikke urealistisk å regne med at en nedsettelse vil skje i vårt land innen 1970.

Et forhold som kompliserer bestrebelsene på å oppnå en fullgod dekning av personalbehovet på lengre sikt, er at utdannelsen av enkelte personalgrupper, f. eks. innvendig stasjonspersonale, tar lang tid. Fra inntak av telegrafistaspiranter til disse er ferdig utdannede telegrafister går det minst 4 år, i hvert fall når militærtjeneste kommer inn i bildet.

I den forbindelse har Statsbanene i samarbeid med Norsk Jernbaneforbund hatt et utvalg i arbeid med å undersøke mulighetene for i større utstrekning enn nå å bruke personale uten Jernbaneskolens telegrafistkurs til den innvendige stasjonstjenesten. Det er her tenkt på ekspedisjonssteder uten sikkerhetstjeneste (billettsalg, godsekspedisjoner m. v.) samt på stasjoner som etter innføring av nye driftsformer (CTC, knutepunkttrafikk m. v.) vil endre karakter.

Den bortimot totale rekrutteringsstopp som har vært gjennomført i de senere år, har medført en endring i aldersfordelingen av personalet. Mens gjennomsnittsalderen i 1954-55 var ca. 41 år, var den i 1965 45 år. Gjennomsnittsalderen for de forskjellige tjenestegrupper fremgår av oppstillingen øverst på neste side.

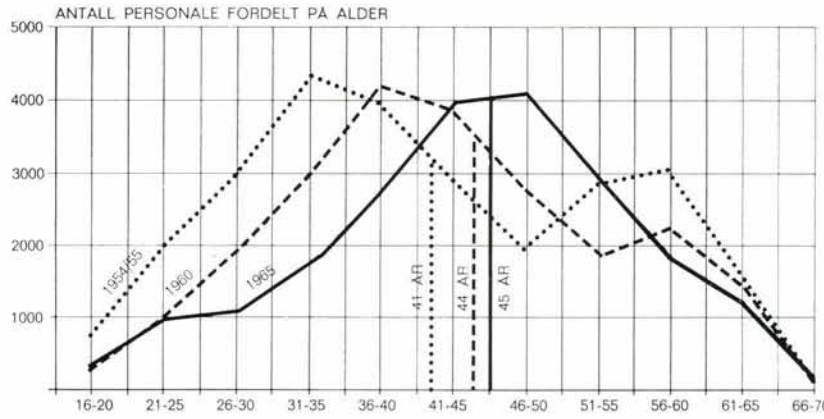
Siden 1957 har det med enkelte unntak vært rekrutteringsstopp i alle tjenestegrener. For å dekke det nødvendige behov har det derfor i stor utstrekning vært påkrevet å foreta omskolering og overføring av personale fra overskuddsgrupper til grupper med mangel på arbeidskraft. En slik personaldisponering vil fortsatt være nødvendig om enn ikke i så stor utstrekning som tidligere.

I 1965 var gjennomsnittsalderen i de forskjellige tjenestegrupper:

Administrasjonstjenesten	46 år	Konduktørtjenesten	43 år
Linjetjenesten	48 år	Lokomotivtjenesten	41 år
Elektrotjenesten	40 år	Verkstedtjenesten	47 år
Innvendig stasjonstjeneste ..	39 år	Biltjenesten	40 år
Utvendig stasjonstjeneste ...	42 år		

Antall personale fordelt på alder fremgår av fig. 18 nedenfor. Man viser også til tabell 33, side 65, som angir aldersfordelingen av personalet pr. siste dag i driftsårene 1954-55, 1960 og 1965.

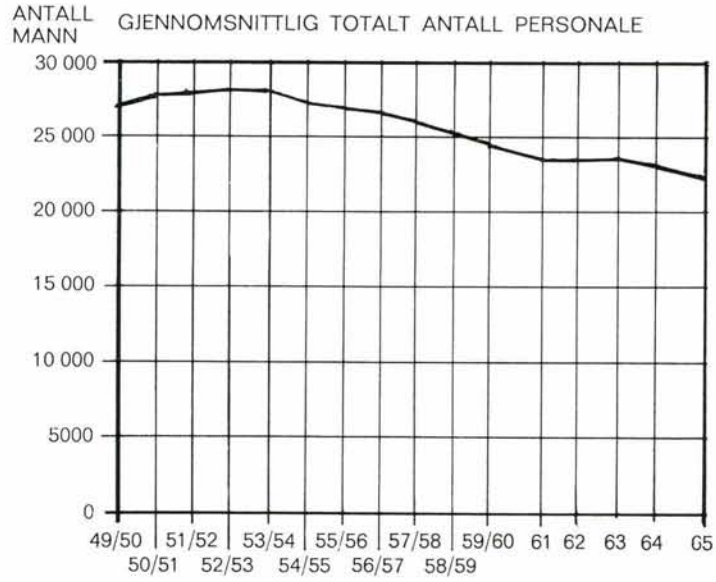
Fig. 18.



Selv om rekrutteringen i de senere år har vært meget beskjeden, har man likevel, særlig i Oslo-området, merket rekrutteringsvanskeligheter på grunn av et stramt arbeidsmarked. I særlig grad har problemet meldt seg ved rekruttering til stillinger med krav om teknisk utdannelse. Rekrutteringsvanskelighetene har til en viss grad også gjort seg gjeldende ved besettelse av stillinger som krever annen høyere utdannelse eller spesialutdannelse.

De fordeler man tidligere regnet med å ha med Statsbanene som arbeidsgiver, har ikke lenger så stor betydning som før fordi pensjonsordning, lønn under sykdom m. v. etter hvert er blitt mer og mer vanlig også i det private næringsliv. Ordningen med fribefordring har også fått mindre betydning etter hvert som privatbiler i økende grad er blitt allemannseie.

Fig. 19.



Lønnsutviklingen

Statsbanene følger lønnsregulativet for offentlige tjenestemenn av 1948. Senere endringer m. v. er det gjort detaljert rede for i tidligere driftsberetninger.

I 1965 ble det gjennomført en indeksregulering av lønningene fra 22. februar og en del justeringer fra 1. april. For øvrig ble det ikke foretatt endringer i den lønnsavtale som var gjeldende fra 1. mai 1964 til 30. april 1966.

Til tross for den relativt store reduksjon av personalantallet har jernbanens totale lønnsutgifter (inkl. jernbanens bidrag til pensjonskassen, men ekskl. andre sosiale utgifter) økt fra 221,8 mill. kroner i 1949-50 til 557,5 mill. kroner i 1965 eller med ca. 150 pst. Lønnsutgifter til den enkelte tjenestemann (gjennomsnittlig) har i samme tidsrom økt med ca. 210 pst. Utviklingen av gjennomsnittslønnen fremgår av fig. 21.

Som det fremgår av tabell 9 nedenfor, hvor totale lønnsutgifter er fordelt på lønnsarter, steg lønnsutgiftene i 1965 totalt med ca. 16,5 mill. kroner sammenliknet med året før. Stigningen har sin største årsak i lønnsforhøyelsen fra 1. mai 1964 som slo ut på helårsbasis i 1965 samt indekstillegget fra 22. februar 1965.

I tabell 9 er det også gitt en oversikt over noen av de viktigste sosiale utgiftsposter (ekskl. lønn under sykdom og ferie) ved NSB i henhold til regnskapet for 1964 og 1965.

Tabell 10 (neste side) viser personalutviklingen og økningen av de totale lønnsutgifter i tidsrommet 1949-50—1965. Utviklingen av Statsbanenes totale lønnsutgifter siden 1949-50 fremgår også av fig. 20.

Tabell 9. Totale lønnsutgifter fordelt på lønnsarter; sosiale ytelser m. v.

tusen kroner

	1964	1965	Oppgang (+) Nedgang (÷)
Lønnsarter			
Fast regulativmessig lønn og dyrtidstillegg mv. til fast personale	377 254	395 508	18 254
Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for fast personale	32 442	32 556	114
Lønn inkl. dyrtidstillegg til ekstrapersonale, herunder sesongarbeidere	63 444	54 855	÷ 8 589
Statsbanenes bidrag til pensjonskassen for ekstrapersonale	2 604	2 269	÷ 335
Overtidsbetaling til fast personale	11 756	14 828	3 072
Overtidsbetaling til ekstrapersonale, herunder sesongarbeidere	801	1 224	423
Diverse lønnsarter	52 808	56 324	3 516
Sum totale lønnsutgifter	541 109	557 564	16 455
Sosiale ytelser m. v.			
Bidrag til pensjonskassen[1] fra NSB[2]	35 046	34 825	÷ 221
Husleiebidrag	1 698	1 647	÷ 51
Kompensasjonstillegg[3]	349	317	÷ 32
Bidrag til jernbanepersonalets sykekasser	4 241	4 564	323
Bidrag til offentlige trygder[4]	27 760	33 730	5 970
Stipendier	40	25	÷ 15
Bedriftslegeordning	840	894	54
Velferdsrom (drift og vedlikehold)	532	536	4
Sum sosiale utgifter mv.	70 506	76 538	6 032

[1] 12 pst. av regulativlønn ÷ kr. 730 pr. medlem pr. år.
[2] Hertil kommer pensjonskassens underskudd.
[3] Kompensasjon for merutgifter for tjenestemenn med forsørgelsesbyrde som på grunn av forflytning må føre to husholdninger.
[4] Inkl. Statsbanenes ¾-refusjon av alderstrygdpremie for tjenestemenn.

Fig. 20.

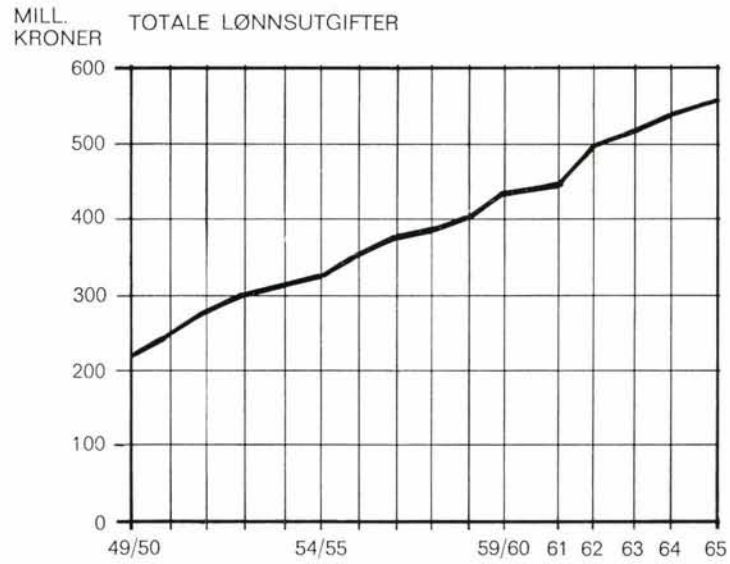
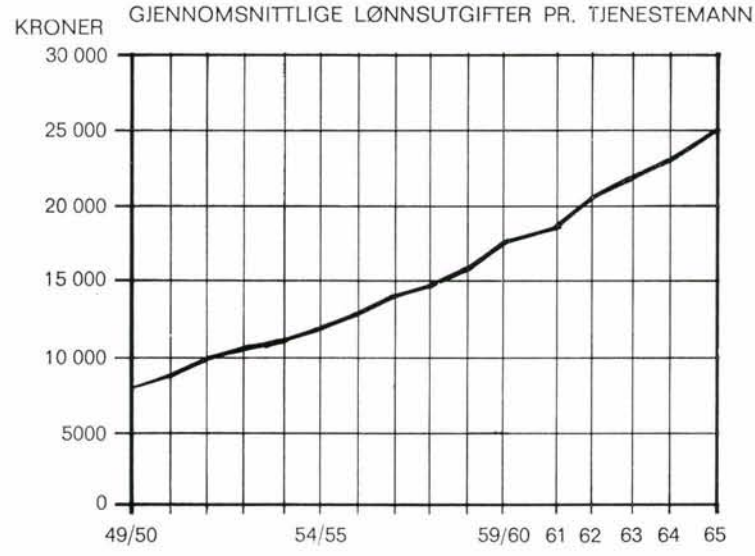


Fig. 21.



Tabell 10. Lønnsutgiftene

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Totale lønnsutgifter (1000 kr.)[1] . .	221 882	322 524	436 289	445 522	497 668	519 936	541 109	557 564
Gj.snittlig totalt antall personale	27 287	27 413	24 421	23 744	23 626	23 637	23 208	22 161
Gjennomsnittlige lønnsutgifter pr. tjenestemann (kr.)	8 100	11 800	17 900	18 800	21 100	22 000	23 315	25 160

[1] Omfatter også lønnsutgifter til bl. a. investeringsarbeider som personalet utfører, og som ikke belastes regnskapet som driftsutgift.

Opplæring

Ved Jernbaneskolen har det i året 1965 vært beskjeftiget 3 førstelærere og 2 lærere. Hertil kommer administrasjonspersonale samt 64 timelærere og foredragsholdere som har vært nyttet i skolens vanlige kurs.

Den praktiske del av det høyere kurs ble avsluttet med fagprøve. Kursets teoretiske del tok til på Jernbaneskolen 6.9.1965. Til dette ble det foruten de ordinære deltakere, også tatt ut 4 hospitanter, slik at det i alt ble 12 deltakere.

Om lag 110 tjenestemenn har deltatt i interne produksjonstekniske og bedriftsøkonomiske kurs.

Videre har man gjennomført korrespondanseundervisning for forrådspersonale og banevokteraspiranter for i alt 70 tjenestemenn.

Det har ellers vært holdt andre sentrale kurs for saksbehandlere, kontorassistenter samt språkkurs for saksbehandlere i Hovedstyret.

Statsbanene har også i 1965 hatt deltakere ved eksterne kurs og konferanser. Disse har bl. a. vært holdt av Administrativt forskningsfond, Opplæringsseksjonen i Lønns- og prisdepartementet, Den norske ingeniørforening, Statens teknologiske institutt m. fl.

I alt har ca. 80 tjenestemenn deltatt.

25 tjenestemenn ble i 1965 tildelt stipendium for å studere språk eller jernbaneforhold i utlandet.

I forbindelse med opplæringen i distriktene har Jernbaneskolen holdt kunnskaps- og fagprøver for i alt 367 tjenestemenn.

Kontrollen med opplæringen har vært foretatt av skolens førstelærere.

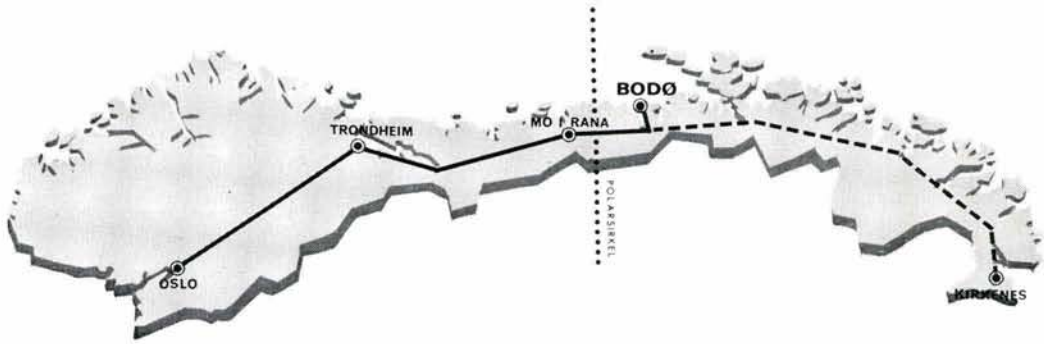
Nedenstående oversikt gir et bilde av Jernbaneskolens virksomhet i 1965:

	Kursets varighet i måneder	Antall uteksamin. elever
Telegrafistkurs	ca. 6	57
Konduktørkurs	ca. 5 1/2	20
Fyrbøterkurs	ca. 6	40
Banevokterkurs	ca. 3 1/2	20
Sjåførkurs	ca. 1	19
Stasjonsformannskurs	ca. 3/4	19
Stasjonsbetjentkurs	ca. 1	118
Kurs i arbeidsledelse	ca. 3/4	118
Til sammen		411

Pensjonsordningen og pensjonister

Statsbanene har sin egen pensjonsordning som er regulert ved loven om Statsbanenes pensjonskasse av 28.7.1949. Alle fast ansatte tjenestemenn samt stadig tjenestgjørende ekstrapersonale med over 1 års sammenhengende tjeneste er medlemmer av Pensjonskassen. Kassen yter egenpensjon (alders- og uførepensjon) og familiepensjon (enke- og barnepensjon), og rettigheter og forpliktelser er stort sett de samme som for medlemmer i Statens pensjonskasse.

Antall medlemmer (innskytere) i Pensjonskassen var pr. 31.12.1965 ca. 19 800, mens antall pensjonister utgjorde ca. 11 300. De tilsvarende tall pr. 31.12.1964 var henholdsvis ca. 21 000 og 11 000. Pensjonisttallet har økt sterkt etter krigen. Til sammenlikning nevnes at antall pensjonister pr. 30.6.1950 var 5700.



Polarsirkelstøtten på Saltfjellet.

Statsbanenes pensjonskasse hadde i 1965 115,4 mill. kroner i utbetalinger m. v. til pensjonistene. Herav dekket medlemmene ved sine innskudd (4 pst. av innskuddsgrunnlaget) 17,2 mill. kroner. Dessuten ytet Statsbanene som arbeidsgiver et bidrag på 34,8 mill. kroner (12 pst. av innskuddsgrunnlaget pr. medlem pr. år minus samordningsfradraget som utgjorde kr. 730 pr. medlem pr. år). Fradraget i Statsbanenes innskudd gjøres fordi Pensjonskassens ytelser samordnes med andre samordningspliktige ytelser så som alders- og uføretrygd etc.

Renteinntektene av Pensjonskassens formue som er anbrakt i verdipapirer, utgjorde i 1965 1,8 mill. kroner. Pensjonskassens underskudd ble således i 1965 61,5 mill. kroner, som ble dekket over Statsbanenes driftsbudsjett.

Statsbanenes samlede utgifter til pensjonering av sitt personale utgjorde i 1965 ca. 96,3 mill. kroner mot ca. 88 mill. kroner i 1964.

Velferdsarbeidet

Velferdsarbeidet ved Statsbanene, som ligger under Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor, omfatter følgende arbeidsfelter:

Bedriftslegeordningen.

Arbeidstilsyn og vernetjeneste, herunder bygging, innredning, anskaffelse av og tilsyn med personal- og velferdsrom.

Samarbeidsutvalgene ved Statsbanenes drift og anlegg.

Støtte til personalets boligbygging.

Intern informasjonsvirksomhet.

Arbeidsfysiologi.

Velferdsarbeidet omfatter også sosialkuratorvirksomhet, tiltak for å beskjeftige delvis arbeidsføre, støtte til husmorvikarordningen, støtte til kulturelle og humanitære formål og utleie av hytter til personalet.

Av tiltakene i 1965 vil man særlig nevne:

Bedriftslegene og Hovedsamarbeidsutvalget har i prinsippet sluttet seg til innstillingen om Statsbanenes omskolering av etatens uførepensjonister for derved i større utstrekning å skaffe beskjeftigelse for delvis yrkeshemmede. Man er nå i gang med å registrere størrelsesordenen av problemene og bearbeide innhentede opplysninger før det tas videre skritt i arbeidet.

En del av Yrkes- og velferdskontorets arbeid med støyproblemene har vært isolering av førerrom på Di 3-lokomotivene. Målingene etter prøveisolering av lokomotiver i 1964 viste tilfredsstillende resultater, og det ble bestemt å isolere de øvrige lokomotivene på samme måte med enkelte mindre korreksjoner. Dette arbeidet kom i gang høsten 1965. Det blir utført støykontroll og gjennomført støyhemmende tiltak ved en rekke arbeidsplasser og anskaffet hørselsvern i den utstrekning det er nødvendig og hensiktsmessig.

Ved driften er det nå etablert 58 samarbeidsutvalg med til sammen 419 representanter, ved anleggene er de tilsvarende tall 6 og 36. Utvalgene holdt 213 møter i 1965 og behandlet 1695 saker.

I løpet av året ble det arrangert 3 kurs for ca. 90 medlemmer av samarbeidsutvalg. For tiden er over 300 medlemmer av utvalg deltakere i brevkurset Samarbeid i staten.

I likhet med tidligere år ble det holdt en egen konferanse for medlemmer av Hovedsamarbeidsutvalget og distriktsutvalgene. Konferansen tok sikte på å skape en alminnelig oppslutning om gjennomføringen av MR-planen. Man gjennomgikk og drøftet de tiltak som var

gjennomført og redegjorde for Statsbanenes kommende oppgaver og forføyninger i forbindelse med MR-planen. Det ble lagt særlig vekt på personalforholdene.

For å sikre berørt personale bedre informasjon i forbindelse med foretatte arbeidsundersøkelser, har Hovedstyret etter Hovedsamarbeidsutvalgets tilråding trukket opp retningslinjer for fordeling av rapporter, innstillinger etc. vedrørende slikt arbeid.

Hovedsamarbeidsutvalget har i 1965 vedtatt nye retningslinjer for forslagsordningen. Utvalget har behandlet 140 forslag, hvorav 40 er honorert med penger. 34 forslagsstillere er tildelt gjenstandspremie.

I det forløpne år er det ytet støtte i en eller annen form til 5 byggelag med anslagsvis 850 leiligheter og til 120 enkeltbyggere. Denne støtten gis i form av utlån av redskap og arbeidsmaskiner, tilståelse av fri frakt og fraktmoderasjon, innkjøp av materialer gjennom Statsbanenes innkjøpsapparat, ekstrapermisjon, teknisk og administrativ assistanse m. v. I tillegg til dette er arbeid i gang med å reise to større hybelblokker på Grefsen med 174 hybler. Arbeidet regnes å være avsluttet i 1967.

De kulturelle og humanitære formål som faller inn under etatens og de forskjellige funksjonærorganisasjoners virksomhet, og som Statsbanene som bedrift har interesse av å støtte, har også i 1965 fått økonomisk og annen hjelp. Man nevner avholdssak, bedriftsidrett, biblioteker og leseværelser, kunst på arbeidsplassen m. v.

Hyttene som Hovedstyrets yrkes- og velferdskontor disponerer i Dovre-distriktet og i Østerdalen (Havsjøen ved Os og Rugldalen stasjon) leies ut til personalet mot en rimelig avgift. I 1965 har hyttene vært leid bort til i alt 231 familier med til sammen 916 personer.

I samarbeid med Norsk Jernbaneforbund og Norsk Lokomotivmannsforbund reises Jernbanepersonalets ferie- og rekreasjonshjem Raphamn ved Otta. Arbeidet tok til høsten 1965 og beregnes avsluttet sommeren 1967.

Syke- og yrkesskadestatistikk

Det gjennomsnittlige årlige sykefravær pr. tjenestemann lå i 1965 på 15,4 arbeidsdager mot 15,2 arbeidsdager i 1964.

Tallene for menn og kvinner var henholdsvis 14,7 og 25,6 dager.

Antall yrkesskader som medførte fravær, var i 1965 i alt 1211 eller 5,7 skader pr. 100 tjenestemenn (faste og ekstra).

2 skader medførte døden.

Bane og bygg

Bane avdelingen er ansvarlig for linjens vedlikehold. Ved alle baner i drift utfører linjepersonalet vedlikeholdsarbeider ved siden av den daglige bevoktning av linjen. Dessuten er linjepersonalet beskjeftiget med arbeider ved linje og bygninger for investeringsmidler.

Gjennomsnittlig totalt antall personale i 1965 var 4616 mann, hvorav 656 sesongarbeidere. Sammenliknet med totalt antall personale ved linjen i 1964 ble dette en reduksjon på 699 mann, hvorav 546 sesongarbeidere.

Omorganiseringen i linjetjenesten — med innføring av bevoktningsstrekninger på 25—50 km lengde, opprettelse av ambulerende arbeidslag og økt mekanisering — har muliggjort denne personalreduksjonen.

I løpet av 1965 er antall linjeavdelinger redusert fra 530 til 99. De resterende linjeavdelinger vil bli omorganisert i 1966, bortsett fra at 15—20 linjeavdelinger som omfatter større stasjonsområder, vil bli bibeholdt.

I 1966 forutsettes personalreduksjonen å bli ca. 300 mann (årsverk).

Skinnebyttingen

Innskifting av 49 kg's skinner ble foretatt på 141 km linje mot 156 km i 1964. Gjenstående skinnebytting på Bergensbanen (Hønefoss—Voss) og på Bratsbergbanen (Tinnoset—Eidanger) ble utført slik at disse banestrekninger nå har gjennomgående 49 kg's skinnegang. For øvrig foregikk det skinnebytting vesentlig på Dovrebanen, Østfoldbanen og Kongsvingerbanen, som nå er ferdig skinnebyttet fram til Kongsvinger.

I 1966 er det planlagt innskifting med 49 kg's skinner på 98 km, herav 18 km på Kongsvingerbanen mellom Kongsvinger og Matrand, på Østfoldbanen mellom Vestby og Såner og mellom Fredrikstad og Sandesund med til sammen 14,5 km linje.

På Dovrebanen vil skinnebyttingen foregå mellom Brennhaug og Dombås med 15 km, og nordfra vil 11 km mellom Oppdal og Drivstua og 7 km ved Kongsvoll gi sammenhengende 49 kg's skinnegang Trondheim—Kongsvoll.

Vossebanen vil få innskiftet 10 km mellom Voss og Bolstadøyri.

Når det gjelder Sørlandsbanen, blir det tatt 4 km mellom Nakksjø og Drangedal, og hele strekningen mellom Sandnes og Stavanger skal tas i 1966.

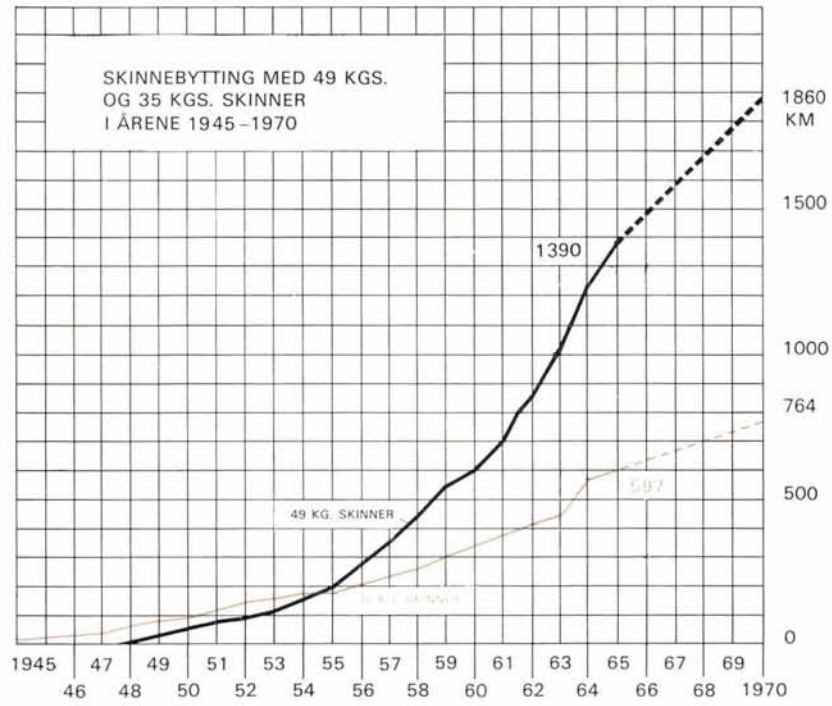
Ofotbanens forsterkning til 25 tonns akseltrykk ved blant annet innskifting av 54 kg's skinner er blitt forsert, og de resterende 6 km nærmest riksgrensen vil bli ferdig i 1966.

På Valdresbanen og Solørbanen vil skinnegangen etter hvert bli forsterket ved at det i forbindelse med vedlikeholdet blir lagt inn brukte, men fullt brukbare 35 kg's skinner i stedet for 25 kg's.

Skjøtsveisingen kom i 1965 opp i nærmere 20 000 sveisede skjøter, hvorav ca. 12 500 stk. i Trondheim distrikt (Nordlandsbanen). Resten fordeler seg på Oslo, Drammen, Kristiansand og Narvik distrikter. Det sveisede antall skjøter omfatter også de strekninger der sporet er blitt helsveiset. Det var regnet med å utføre i alt ca. 25 000 skjøtsveiser, men det ble tatt lengre helsveisede strekninger enn planlagt, og derved ble skjøtantallet redusert.

Helsveising av spor foregikk foruten i Oslo distrikt også på Ofotbanen og i forskjellige tunneler på Bergensbanen, Nordlandsbanen og Sørlandsbanen. Hele strekningen mellom Rygge og Råde er nå

Fig. 22.



ferdig helsveiset i en lengde av 6700 meter. På strekningen Råde—Onsøy, ca. 8000 meter, er det som et forsøk gjennomsveiset blant annet to R-300 m kurver. Strekningen Seterstøa—Disenå, ca. 5000 m, er helsveiset og likeså strekningen Skarnes—Galterud i ca. 12 000 m lengde. På Ofotbanen er helsveising foretatt på 4100 m mellom Straumsnes og Rombak.

Samlet helsveiset sporlengde er nå 74 km, hvorav halvparten i tunneler. Det tas i 1966 sikte på å øke tempoet i helsveisingen. Det vil også foregå en del skjøtsveising av kortskinner, hovedsakelig på Nordlandsbanen, slik at samlet antall skjøtsveiser kommer opp i nærmere 18 000 stk.

De helsveisede strekninger har vært under stadig observasjon siden den første strekningen ble utført høsten 1964. Dette gjelder de 37 km spor på fri linje som ved utgangen av 1965 var helsveiset. Det som hittil foreligger, tyder på at de forutsetninger som er lagt til grunn for helsveisingen og fremgangsmåten under utførelsen gir et fullt tilfredsstillende resultat.

En god prøve var vinteren 1965-66, som jo var usedvanlig kald og langvarig i Østlandsområdet. På Kongsvingerbanen ble det målt temperaturer helt ned i ÷ 40° C og på Østfoldbanen ned til ÷ 30° C. På Kongsvingerbanen vil det si at det har vært en beregningsmessig strekkraft i skinnen på ca. 75 tonn. Det er innrapportert i alt 15 skinnebrudd på disse helsveisede strekninger i tiden september 1965—mars 1966. Fra Ofotbanen er det ikke rapportert noe brudd.

Masseskifting (teleforebygging)

Kampen mot telens skadelige virkninger i linjen føres så intenst som mulig. Nye midler og metoder undersøkes og tas i bruk når de finnes effektive. For noen år siden kom man fram til å bruke *bark*, og etter en tids forsøksvirksomhet regnes det nå med at *poreplast* har gode muligheter.

Forsøk av mer praktisk art ble utført sommeren 1965. På Østfoldbanens østre linje ble det lagt ned 50 mm tykk poreplast på strekninger som til sammen utgjør nær 3 km. Den strenge vinteren 1965-66 har satt denne nye isolasjonsmetode på en hard prøve. Resultatene har vært meget gode, idet det overhodet ikke har vært nødvendig å skore.

Poreplastplaten synes å tåle den mekaniske påkjenningen, idet det etter 2 år ikke er målbare sammentrykninger. Når det allikevel enda ikke kan gis grønt lys for metoden, skyldes det en tvil om poreplasten vil oppta vann og dermed få en nedsatt varmeisolasjon. Man vet at poreplasten ikke suger til seg vann, selv om den er dykket under vann. Det man fortsatt er i tvil om, er om vanndamp på lang sikt vil trenge gjennom de tynne poreveggene ved diffusjon, og om disse vannmengder vil bli skadelige. Det letes etter metoder til å få en akselerert kunnskap om disse forholdene.

Bark som fuktig bunnlag blir nå brukt på like linje med torv og tresviller. Distriktene foretrekker hardpressede bunter fremfor løsbark, og barkbunter er noe billigere enn torvbunter. De virkelig store besparelser med bark oppnås når forholdene tillater bruk av løsbark som komprimeres på stedet.

Det kan nevnes at på Alnabru nye skiftestasjon vil det som teleisolasjon bli brukt 60 000 m^3 løsbark som på stedet blir komprimert med tunge anleggsmaskiner. Dette tilsvarer den barkmengde som er lett tilgjengelig med kort transportavstand, og den vil dekke et areal på ca. 85 000 kvadratmeter.

Det foregikk også i 1965 en del arbeider for å eliminere telehivningen i Oslo, Drammen, Bergen, Hamar og Trondheim distrikter. Det ble drevet planmessig masseutskifting på til sammen 17,3 km, sporet ble løftet på 11,3 km og 0,7 km spor ble drenert. Dette var omtrent tilsvarende resultatet i foregående år, og det tas sikte på å gjennomføre arbeider av omtrent samme størrelsesorden i 1966.

Tempoet i forbedring av ballasten holder seg bra oppe, og det ble i 1965 mulig å skifte inn 202 000 m^3 pukk til erstatning for grus. Dette er bare 17 000 m^3 mindre enn foregående år som var «rekordår». I 1966 er det planlagt et kvantum på 210 000 m^3. Dessuten vil det bli kjørt ut pukk til det alminnelige vedlikehold med i alt ca. 70 000 m^3

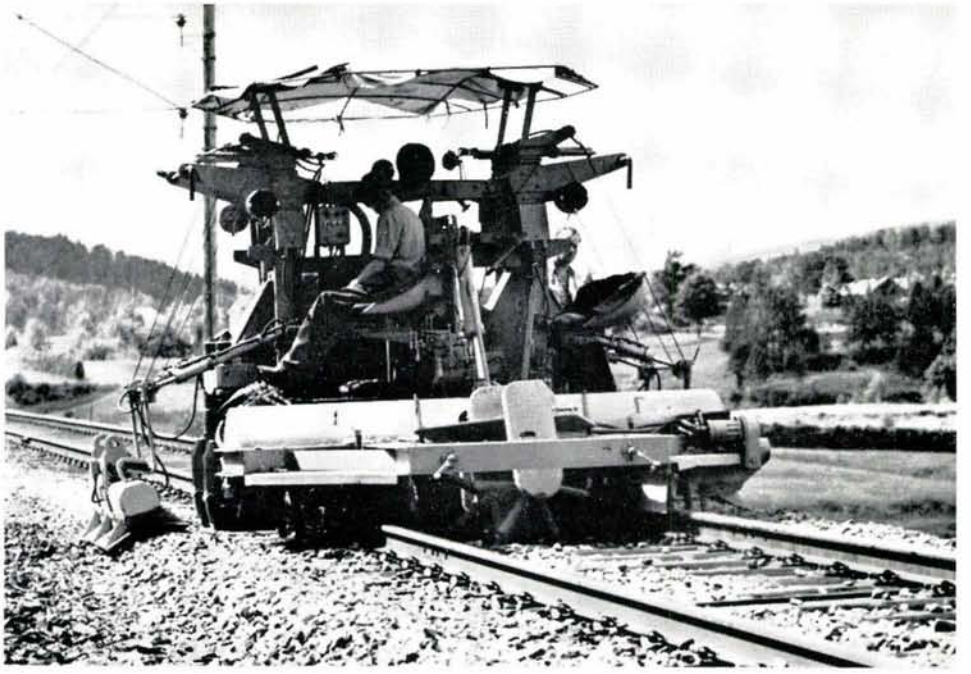
Svillene og maskinelt hjelpeutstyr

Sporforsterkning ved å legge inn tettere med sviller ble i 1965 utført på tilsammen 86 km sporlengde mot 92 km i 1964.

Det er i 1966 planlagt forsterkning på i alt 55 km, nemlig 30 km på Sørlandsbanen mellom Sira og Sandnes, på Bergensbanen mellom Ustaoset og Reimegrend og 5 km på Randsfjordbanen.

Av *betongsviller* ble det i 1965 lagt inn ca. 25 100 stk. fordelt på Kongsvingerbanen og Østfoldbanens vestre linje. I 1966 vil det bli lagt inn ca. 32 000 stk., hvorav ca. 20 000 mellom Kongsvinger og Matrand og resten på Østfoldbanen.

Det er i 1965 anskaffet 50 nye ballastvogner, litra Ø4, til utkjøring av pukk og grus. Det var en god tilvekst til Baneavdelingens interne vognpark, men ennå må de gamle Ms- og M-vognene brukes til gruskjøring. I den tiden Oslo Sentralstasjon ikke har benyttet de nye sidetippvognene — 36 stk. med litra Rls — til gruskjøring fra Hauerseter til den nye skiftestasjon på Alnabru, har vognene vært utlånt



Ballastvibrator BKV-K 142. Største kjørehastighet 40 km pr. time. Kapasitet ca. 400 m pr. time. Vekt: 6 tonn.

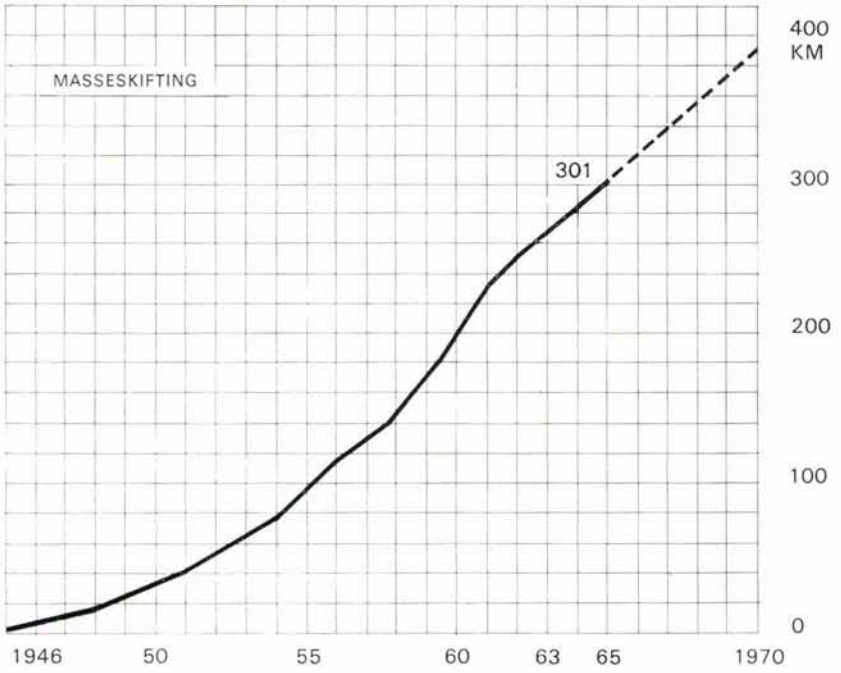
til distriktene. Disse vognene har vist seg å være meget anvendelige og arbeidsbesparende. Man har i bestilling for levering i 1966 40 nye Ø4-vogner og 20 nye Rls-vogner.

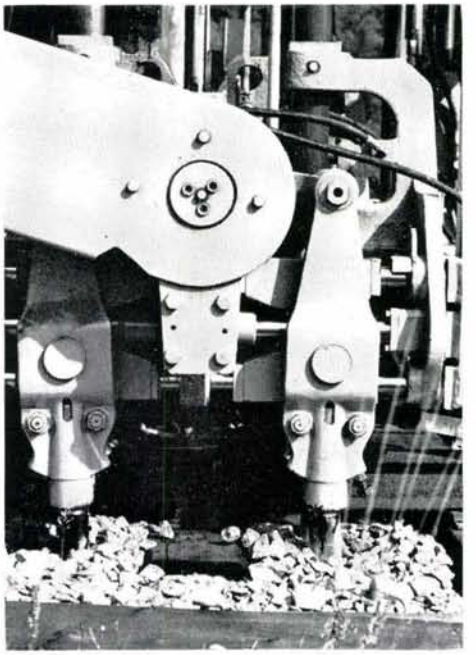
Av nye moderne linjevedlikeholdsmaskiner ble det i 1965 anskaffet:

1 svillereguleringsmaskin,
1 ballastfordeler,
1 stor automatisk svillepakkmaskin,
2 baksemaskiner,
1 ballastvibrator.

Sporkontrollvognen — litra Rktm — som registrerer sporets tilstand, er kjørt i forskjellige distrikter.

Fig. 23.





Utrydding av uønsket vegetasjon langs linjen

Det er i 1965 utført ugressprøyting på ca. 650 km spor, ca. 475 000 m² stasjonsarealer og ca. 1190 km skråninger. De samlede utgifter til sprøyting var ca. 510 000 kroner.

Kjemisk vegetasjonskontroll på stasjonsområder og langs linjen er nå gjennomført der man anser det nødvendig å gjennomføre slike tiltak. Etter de praktiske erfaringer man har høstet gjennom 3 vekstsesonger, vil det i årene fremover bare bli nødvendig å gjennomføre ugressprøyting annen hvert år på spor og stasjonsområder. Ut fra dette kan man si, at de forventninger man stilte til de kjemiske ugressmidler på dette felt, er innfridd.

Kjemisk vegetasjonskontroll på skråninger langs linjen er gjennomført etter årets arbeidsprogram. Fjerning av kratt og ugress i skråninger for å oppnå best mulig sikt for lok.fører er et langsiktig arbeid. Kjemisk krattrydding har langt større langtidsvirkning enn manuell rydding, og metoden er den billigste og mest arbeidssparende.

Bruer

Oppstillingen nedenfor viser arbeider som ble fullført i 1965:

Linje (strekning)	Utført bruarbeid
Oslo—Kornsjø:	Overgangsbru ved Bisseberg.
	Undergang ved Borgen i Skjeberg.
Lillestrøm—Kongsvinger:	Undergang for riksvei ved Ärnes.
Voss—Bergen:	Bru over Takvamelvi.
Hamar—Tynset:	Noen mindre bruer.

Bygninger

Arbeidet med ny driftsbygning og godshus ved Hamar stasjon ble igangsatt i juni 1965. Driftsbygningen dekker et areal på ca. 600 m² og er oppført i 2 etasjer og kjeller, hvor det er innredet tilfluktsrom for stasjonens behov. Godshuset dekker et areal på ca. 2300 m².

Nye godshus er opført ved Arna og Ål stasjoner. Ved Lillestrøm stasjon er arbeidet med utvidelse av godshus igangsatt.

I forbindelse med elektrifiseringen er det bygget 2 eneboliger på Harpefoss og 7 fireroms- og 2 hybelleiligheter på Finse.

I Narvik distrikt er Rombak omformerstasjon tatt i bruk.

Ved Bergen stasjon ble arbeidet med ny lok.stall igangsatt våren 1965. Foruten lokomotivstallen inneholder bygningen nødvendige personalrom og kontorer. Bygningen dekker i alt ca. 1500 m².

Ved Oslo V er utvidelse av Filipstad lokomotivstall igangsatt.

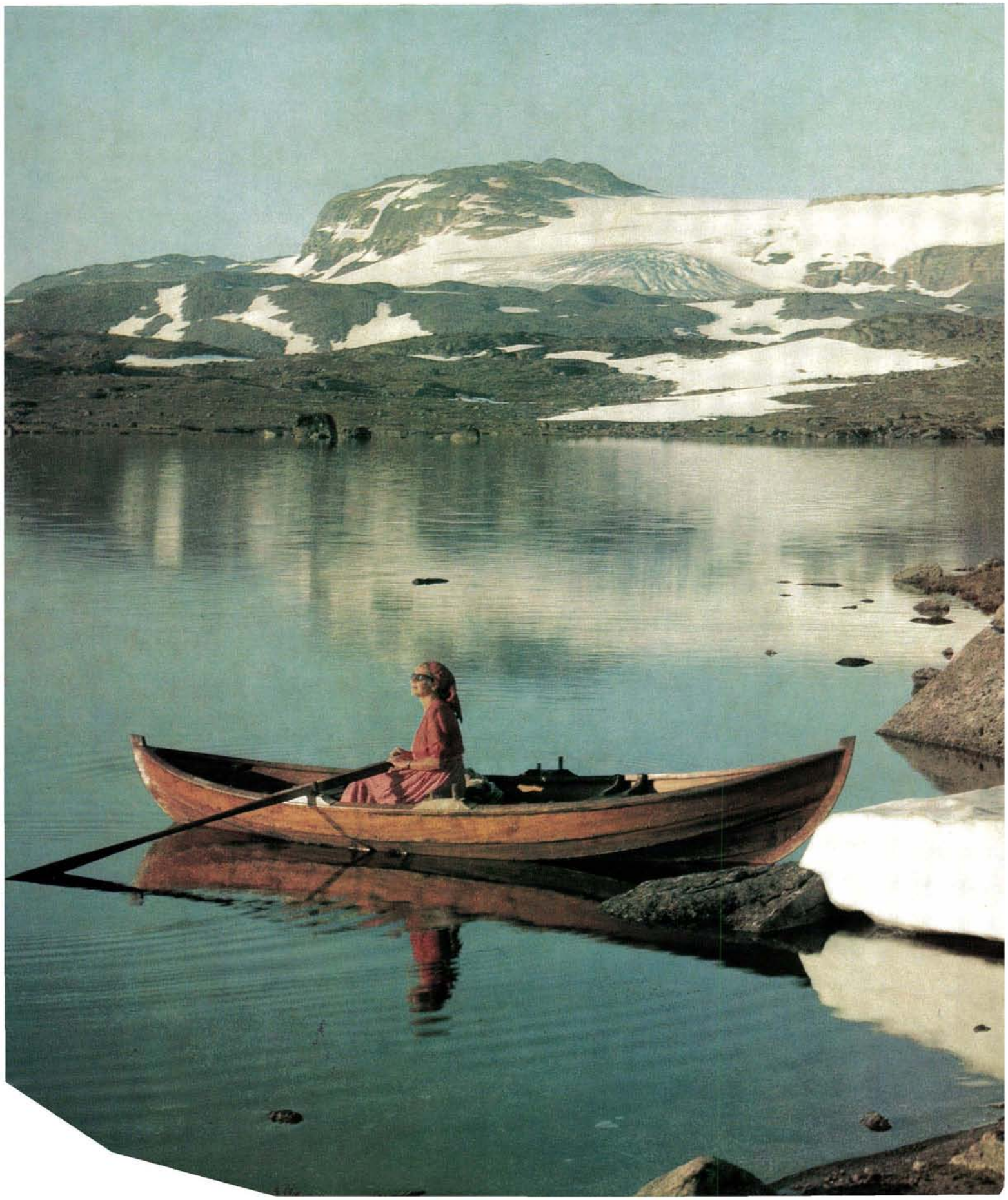
I forbindelse med Norsk Spisevognselskaps nybygg på Ändalsnes, og som et ledd i rasjonaliseringen, har stasjonsbygningen gjennomgått en omfattende ombygging.

I Lodalen er nytt avisingshus under bygging. Arbeidet er beregnet avsluttet ved årsskiftet 1966-67.

For bildriften ble arbeidet med nytt verksted for Krøderenrutene, Vikersund, igangsatt høsten 1965. Bygningen inneholder foruten verksted, nødvendige personalrom, og i kjeller er innredet tilfluktsrom. Bygningen dekker et areal på ca. 600 m².

Ved Cecilienborg i Trondheim er vaske- og smørehall og garasjer nærmest fullført. Bygningene dekker i alt et areal på ca. 1700 m².

Sommerdag ved Finsevann,
1300 meter over havet.



Elektro

Sikringsanlegg

Automatisk linjeblokk på strekningene Bergen—Arna og Oslo V—Lysaker ble tatt i bruk i 1965. Dermed er hele strekningen Oslo V—Asker utstyrt med automatisk linjeblokk.

Automatisk linjeblokk og CTC ble tatt i bruk på følgende strekninger: Lillestrøm—Hamar og Marienborg—Støren.

Det ble videre i 1965 bygget 8 nye komplette relésikringsanlegg og 21 komplette relésikringsanlegg ble ombygget for CTC-drift.

For øvrig ble det tatt i bruk enkle innkjørignalapparater ved 3 stasjoner, 1 automatisk vegbomanlegg, 16 automatiske vegsignalanlegg og 2 manuelle vegsignalanlegg.

Statsbanene hadde ved utgangen av 1965 i drift:

220 komplette sikringanlegg (eksklusive blokkposter),
51 enkle sikringsanlegg,
116 enkle innkjørsignalapparater,
216 automatiske vegsignalanlegg,
93 automatiske vegbomanlegg,
23 manuelle vegsignalanlegg,
18 manuelle vegbomanlegg,
66 km spor er utstyrt med manuell linjeblokk,

1 fjernstyringsanlegg (Lieråsen) som fjernstyres fra Spikkestad st.,
265 km spor er utstyrt med CTC med tilhørende autom. linjeblokk,
159 km spor er utstyrt med automatisk linjeblokk utenom CTC.

Svakstrømsanlegg

Kabelanleggsarbeidene på Dovrebanen har fortsatt også i 1965.

I fellesskap med Telegrafverket er det lagt telefonkabel på strekningene Veldre—Lillehammer og fra Nystubekk til ca. 5 km sør for Oppdal. Kabelen er montert og tatt i bruk på strekningen Hamar—Hjerkinn.

På strekningen Drammen—Hokksund er det lagt og tatt i bruk ny telefonkabel. Kabelen er lagt i fellesskap med Norges Vassdrags- og Elektrisitetsvesen.

Ny automatsentral ved Oslo Ø ble satt i drift fra 1.11.1965. Denne representerer en vesentlig forbedring av telefonsambandet i Oslo-området.

I forbindelse med at drift ble satt i gang, ble det montert toneringsutstyr i endepunktene for alle direkte langlinjer som utgår fra Oslo Ø, dvs. i alle distriktsentraler unntatt Narvik, samt de fleste større stasjoner i Oslo distrikt.

Telefonforsterkere er levert og delvis montert på strekningen Hamar—Dombås.

Bærefrekvensutstyr for 12 kanaler er montert på strekningen Oslo —Ski. Montasjen av strekningene Kongsvinger—Magnor og Skien—Nordagutu er blitt forsinket, delvis på grunn av arbeider i forbindelse med Oslo Ø automatsentral.

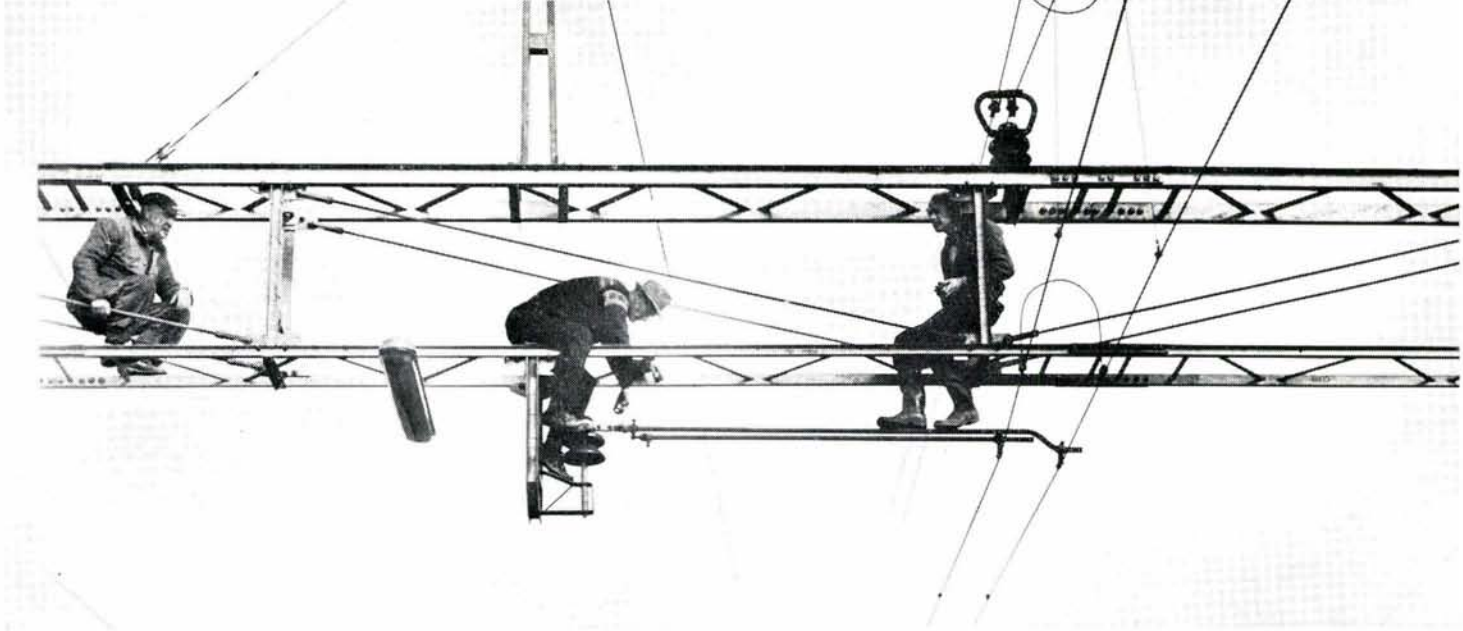
Bærefrekvensutstyr er videre bestilt for strekningene Hamar—Dombås, Drammen—Lunde og Stavanger—Sira.

Blokktelefonanlegg i forbindelse med CTC er montert på strekningene Trondheim—Støren og Egersund—Sira.

Sterkstrømsanlegg

I distrikter der CTC-utbyggingen pågår, utføres betydelige installasjoner og omlegginger i relérom, aggregatrom og telefonrom.

På de fleste stasjoner må strøminntaket forsterkes, fordelingen ombygges og reservestrøm legges fram.



Videre må sporveksler utstyres med elektriske varmeelementer for tining av snø. I løpet av 1965 er 85 stk. sporveksler utstyrt med elektriske varmeelementer til en samlet effekt på 300 kW.

Monteringen av det elektriske anlegg er i gang i personvognverkstedet, Grorud, og ventes fullført i løpet av 1966. Det samme gjelder for driftsbygning og godshus på Hamar, lokomotivstallen i Bergen og verksted for Krøderenrutene på Vikersund.

Det utføres ellers betydelige ombygninger og moderniseringer av det elektriske anlegg i jernbanens bygninger. Der strømtariffene er gunstige, installeres elektriske varmeovner.

Tomtebelysningen er omlagt og modernisert på stasjonene Lunde, Elverum, Hell, Fokstua og på de fleste stasjoner på strekningen Hamar—Lillehammer.

Anlegg for elektrisk banedrift

Forsterkning av strømforsyningsanleggene for den elektriske banedrift i Oslo-området utgjør fortsatt den største post under denne forføyning. En ny omformerstasjon ved Asker ble tatt i bruk i mai 1965. Det er videre installert et nytt transformatorutstyr ved Asker omformerstasjon for å formidle enfaseenergi til eller fra det gamle enfasenettet som går ut fra Hakavik kraftverk. Dette transformatoranlegg var ferdig i 1965, men blir først tatt i bruk sommeren 1966, fordi NVE's fjernledning Asker—Hakavik har vært ute av drift for ombygging av en del av strekningen.

Sarpsborg nye omformerstasjon ble i 1965 ferdig bygningsmessig sett, slik at den elektriske montasje kunne påbegynnes i februar 1966. Stasjonen ventes ferdig høsten 1966. Forsterkningsledningen Sarpsborg—Halden er for en stor del gjort ferdig og vil bli tatt i bruk sammen med den nye omformerstasjonen.

En viss modernisering av Tinnosbanens kontaktledningsanlegg har pågått i noen år. Arbeidet er brakt til avslutning i 1965.

Første byggetrinn av den nye omformerbygning ved Rombak ble ferdig høsten 1965, slik at det nå ved behov er mulig å innrette en provisorisk omformerstasjon der. Anlegget ble prøvekjørt i november med maskiner leiet fra Statens Järnvägar.

På strekningen Hamar—Trondheim pågikk elektrifiseringsarbeidene for fullt i 1965, og en del etterarbeider ble foretatt på strekningen Hønefoss—Voss.

Ingen nye strekninger ble åpnet for elektrisk drift i 1965.

Tabell 34, side 65, viser utviklingen i elektrifisert driftslengde, energiforbruk m. v. de siste 4 år.

Maskin

Maskinavdelingen ved Statsbanene har som sitt arbeidsområde anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell.

Anskaffelse og vedlikehold av rullende materiell

Trekkraften

Leveringen av nytt trekkraftmateriell forløp planmessig i 1965. Realiseringen av «Vekk med dampen»-programmet kan praktisk talt sies å være gjennomført, når inneværende bestillinger av trekkraftmateriell er levert og kommet i drift. Det ble utrangert 27 damplokomotiver i 1965, og pr. 31.12.1965 var 19 stk av restbestanden i drift.

Av en serie på 13 elektriske lokomotiver bestilt i 1963 ble det levert 8 stk. i 1965. Det gjenstår 5 stk. som ventes levert i 1966. Videre er det bestilt 10 stk. elektriske lokomotiver av en tyngre type med 3-akslede boggier for kjøring av tunge gjennomgående tog. Disse bygges som konvensjonelle vekselstrømslokomotiver, og de første ventes levert i 1967.

Den siste levering av toglokomotiver gjorde det mulig å utrangere 3 stk. eldre elektriske lokomotiver, type El 1. Lokomotiver av denne type er ustabile i drift, meget vedlikeholdskrevende og lite anvendbare i dagens trafikk.

Statsbanene disponerer nå 74 stk. moderne elektriske toglokomotiver, levert etter 1949.

For Ofotbanen er det bestilt 6 stk. elektriske lokomotiver med 2 stk. 3-akslede boggier. Disse maskiner blir bygget som likeretterlokomotiv og vil få et akseltrykk på 22—23 tonn, dvs. en adhesjonsvekt på 132—138 tonn. Timeytelsen blir 7350 hk. Lokomotivene, som skal leveres vinteren 1967, vil bli kjørt i multippel og muliggjør utrangering av de gamle lokomotivene av type El 3 samtidig som de møter kravet om økende togstørrelser i forbindelse med overgang til 25 tonns akseltrykk på banen.

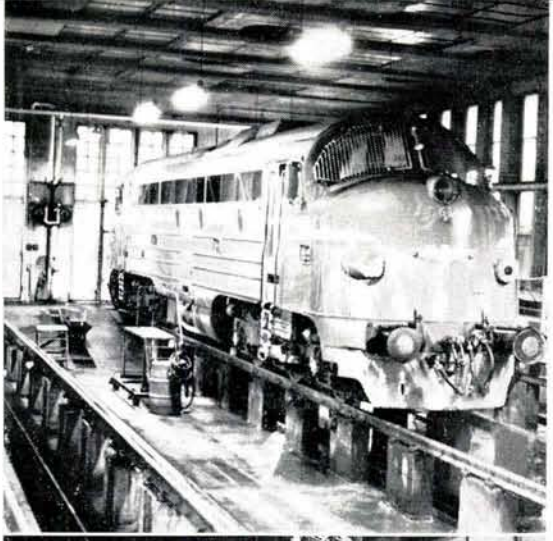
De 4 stk. El 12 lokomotiver man har, vil bli bygget om til 2 stk. 3-seksjoners lokomotiver for å muliggjøre kjøringen av de store tog. Dette arbeidet forutsettes utført i egne verksteder.

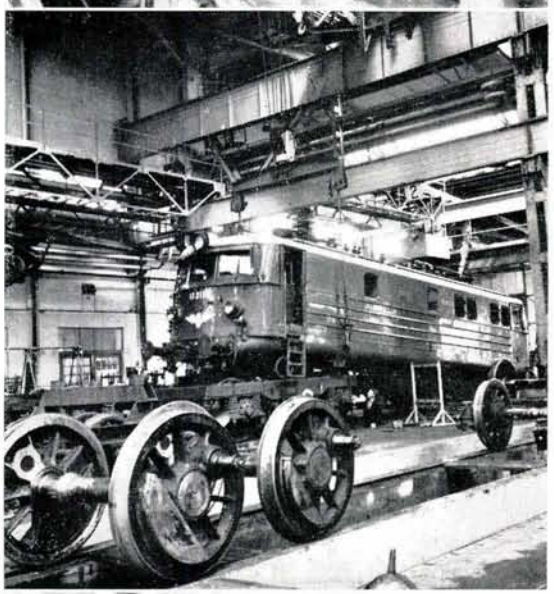
I 1965 ble det levert 13 stk. nye dieseltrekkaggregater. Av disse var 6 stk. toglokomotiv, type Di 3, og 5 stk. skiftetraktorer, type Skd 219 og 220. NSB har nå 31 stk. diesel toglokomotiver, 39 stk. diesel skiftelokomotiver, 120 stk. diesel skiftetraktorer og 31 revisjonstraktorer.

Siste år ble det ombygget 6 stk. bensintraktorer, type Skd 201, til dieseltraktorer type 206. I alt er 37 traktorer av denne typen ombygget, og programmet er nå fullført. Nye forbrenningsmotorvogner er ikke bestilt i de senere år. Ombygging av type 86 og 91 fortsetter, og ytterligere 2 vogner fikk innmontert Rolls Royce motorer og nye varmekjeler. Av den totale park på 45 motorvognsett er 29 ombygget.

En ny dieselhydraulisk roterende snøplog ble levert og satt inn på Bergensbanen.

I 1965 ble det levert traksjonsmateriell for i alt 29 mill. kroner, og pr. 31.12.1965 hadde Statsbanene i bestilling materiell for 77 mill. kroner.





Antall vogner og trekkraftaggregater fremgår av følgende oppstilling:

År	Person-vogner	Gods-vogner	Lokomotiver				Motorvogner	
			Elektrisk	Diesel		Damp	Elektrisk	Forbr.
				Toglok.	Skiftelok.			
1963	1 284	10 554	151	25	26	182	105	82
1964	1 234	10 531	154	25	39	131	103	81
1965	1 214	10 612	158	31	39	104	103	81

Personvogner

Betydelig lavere bevilgninger enn forutsatt i MR-planen til rullende materiell har i 1965 og vil også i 1966 i det vesentlige gå ut over fornyelsen av personvognparken.

Mens MR-planen tok sikte på anskaffelse av 50 stålvogner pr. år, er det i 1965 levert 24 som fordeler seg på følgende typer:

1 Bo3l midtgangsvogn med liggestoler.
16 WLABo sovevogner (universaltype).
4 DFo-37 post- og konduktørvogner.
3 BFo sitte- og konduktørvogner.

Med leveringen av ovennevnte vogner har Statsbanene kommet opp i et antall av 417 stålvogner, dvs. 34 pst. av totalt antall personvogner.

I 1965 ble det utrangert 25 personvogner. Et raskere utrangeringstempo er sterkt ønskelig da hele 58 pst. av den samlede personvognpark pr. 31.12.1965 var over 35 år, som regnes som teknisk-økonomisk levealder for personvogner. Anskaffelsestempoet har ligget betydelig under det som denne levealder tilsier, idet hele 98 vogner hører til årsklassene 60–75 år.

Aldersfordelingen for personvogner ser slik ut pr. 31.12.1965:

År	Antall	År	Antall	År	Antall
0–5	102	21–25	24	41–45	187
6–10	108	26–30	52	46–50	132
11–15	136	31–35	24	51–70	314
16–20	63	36–40	68	Sum	1214

Et større program for utrangering av 90 personvogner, herav 50 sovevogner, ble satt i gang i 1964 og forutsettes fullført i løpet av 1966.

I 1965 er det levert personvognmateriell for 15 mill. kroner, og pr. 31.12.1965 var det i bestilling materiell for 46 mill. kroner.

Godsvogner

Det er i løpet av 1965 fra private norske vognfabrikker levert 231 G5-vogner og 76 Gr5-vogner. En del av Gr5-vognene er levert med isolert vognkasse for bruk av transporter av bananer og ost. Fra egne verksteder er det levert 167 Tl5-vogner. Alle vogner levert etter 1.1.1965 er bygget slik at automatisk kopling kan monteres uten spesielle ombygninger senere.

Fra verkstedet Sundland ble det levert 1 spesialvogn for transport av PVC og lignende stoffer.

Fra en vognfabrikk i Tyskland ble det sommeren 1965 innkjøpt en spesialvogn for transport av semitrailere m. v., som ble satt i prøvetrafikk Oslo–Trondheim.

I 1965 er det utrangert 379 godsvogner av forskjellige typer mot 420 i 1964. Utrangeringen har ikke holdt takt med tilførelsen av nye, idet det ble levert 476 nye.

Utskiftingen av glidelager med rullelager på godsvogner av indeks 4 for å eliminere varmgang har i 1965 gått planmessig, idet i alt 760 vogner ble utstyrt med rullelager. Programmet er 750 pr. år over en 5-års periode. Alle G4-vogner har nå fått rullelager.

MR-planen forutsatte anskaffet gjennomsnittlig 600 nye godsvogner pr. år i en 10-års periode. Etter 6 år har man fått anskaffet 1775 godsvogner, dvs. ca. 49 pst. av det forutsatte antall.

Oversikten nedenfor viser at Statsbanene fortsatt har et stort antall overårige vogner i drift. Ved utgangen av 1965 var vel 40 pst. av godsvognparken over 40 år, som regnes som den normale levetid for en godsvogn.

Aldersfordelingen for godsvogner ser slik ut pr. 31.12.1965:

År	Antall	År	Antall	År	Antall
0–5	1623	21–25	963	36–40	341
6–10	312	26–30	867	41–45	1351
11–15	995	31–35	372	46–70	2942
16–20	846			Sum	10 612

I 1965 ble det levert godsvognmateriell for 26 mill. kroner, og pr. 31.12.1965 var det i bestilling materiell for 71 mill. kroner.

Verkstedsektoren

I 1965 har en fortsatt arbeidet med spesialisering og sentralisering av det planmessige vedlikeholdet til bestemte verksteder. Ved årsskiftet 1965-66 ble således vedlikeholdet av alle godsvogner av type Gp4 og L4, overført til den nye godsvognavdelingen ved Verkstedet Grorud. Verkstedet Grorud har dermed overtatt det planmessige vedlikeholdet på alle godsvogner av litra G, T og L av indeks 4 og 5. Disse representerer ca. halvparten av alle godsvognene.

Revisjonen av alle bladbærefjærer på vognmateriellet vil i løpet av 1966 bli overført til den nye sentralfjærsmia ved Verkstedet Sundland.

I 1966 er det også planlagt å overføre revisjonene av Oslo distrikts dieselmotorvogner (Valdresbanens og Solørbanens) fra Verkstedet i Oslogt. 3 til Verkstedet Marienborg. Sentraliseringen av trekkraftvedlikeholdet vil dermed være gjennomført.

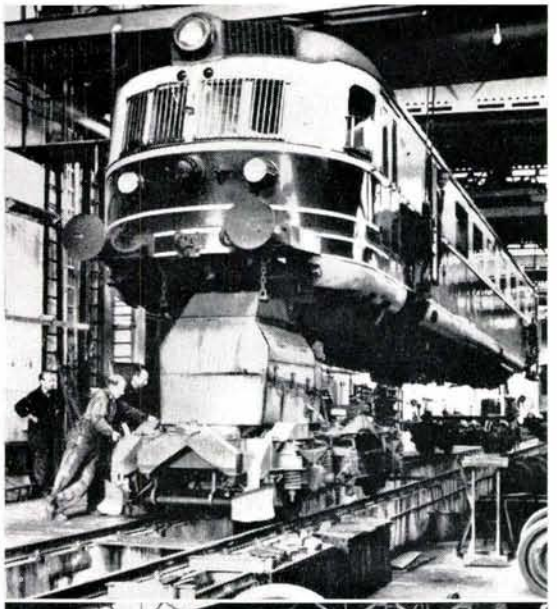
Av større rasjonaliseringstiltak når det gjelder maskiner og utstyr i 1965, vil en først nevne undergulvsdreiemaskinen i fjellstallen i Lodalen som dreier lokomotivhjulene uten demontering. I den korte tiden (¾ år) denne har vært i drift har allerede over 100 lokomotiver (herav 12 svenske) fått utført hjuldreiing her. Investeringen som var på 1 mill. kroner, har vært særdeles lønnsom idet den hittil har gitt en besparelse i vedlikeholdsutgiftene på kr. 500 000 i forhold til den gamle metode med dreiing av hjulene etter demontering. Antall dager ute av drift for vedkommende lokomotiver har dessuten blitt betydelig redusert.

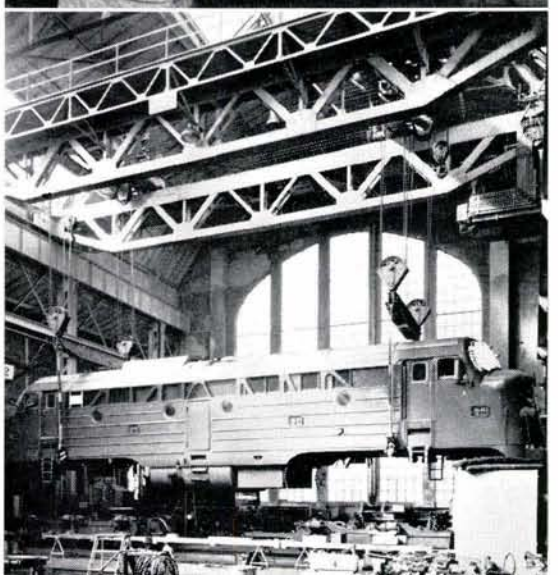
Av andre investeringer kan nevnes:

Supporter for kopieringsdreiing av hjul til hjulbenken og fjærbladvalsemaskin til den nye sentralfjærsmie ved Verkstedet Sundland.

Produksjonsdreiebenk med utstyr for kopieringsdreiing til Verkstedet Grorud.

I alt ble det i 1965 anskaffet maskiner og utstyr til verkstedene for 1,8 mill. kroner.





I perioden 1949-50—1965 og i 1965 alene er følgende antall nytt rullende materiell tatt i bruk av Statsbanene:

	Antall 1949-50/1965	Herav i 1965
Trekkraftmateriell:		
Elektriske toglokomotiver	74	8
Elektriske malmtogslokomotiver for Ofotbanen	4	
Elektriske skiftelokomotiver	12	
Elektriske motorvogner for forstadstogsett	39	
Elektriske motorvogner for mellomdistansetogsett	30	
Damplokomotiver (for Aurskog–Hølandsbanen)	1	
Dieselelektriske toglokomotiver	31	6
Dieselhydrauliske skiftelokomotiver	39	
Dieselmotorboggivogner, type 87 (små)	8	
Dieselmotorboggivogner, type 86 og 91 (store)	35	
Diesel skiftetraktorer	94	1
Diesel ekspresstogsett	2	
Diesel lastetraktorer	4	4
Personvognmateriell:		
Stål salongvogn	1	
Stål personboggivogner (turistvogner)	84	1
Stål personboggivogner (mellomvogner for elektriske forstadstogsett)	33	
Stål personboggivogner (styrevogner for elektriske forstadstogsett)	35	
Stål personboggivogner (mellomvogner for elektriske mellomdistansetogsett)	30	
Stål personboggivogner (styrevogner for elektriske mellomdistansetogsett)	30	
Stål personboggivogner (sovevogner)	73	16
Stål personboggivogner (person- og konduktørvogner)	23	3
Stål restaurantvogner	6	
Stål post- og konduktørvogner	18	4
Lettmetall styrevogner for dieselmotorvogner, type 86 og 91	35	
Godsvognmateriell:		
Lukkede godsvogner, G4	579	
Lukkede godsvogner, G5	981	231
Lukkede godsvogner, Gr5	300	76
Lukkede godsvogner, Gtk5	20	
Lukkede godsvogner, Gtl5	10	
Lett tilhenger for motorvogn, Gx	20	
Kjølevogner, Ha5	11	
Kassevogner, L4	200	
Spesialvogner for transport av semitrailere, Laas5	1	1
Plattformvogner, To	20	
Plattformvogner, Tl4	530	
Plattformvogner, Tl5	451	167
Transformatorvogner, Tr5	1	
Transformatorvogner, Tro4	1	
Transformatorvogner, Tro5	1	
Transformatorvogner, Trqo	3	
Massegodsvogner, U5	7	1
Godsvogner i alt	3136	476
Diverse:		
Elektrisk roterende snøplog	1	
Kranvogner (til bruk ved toguhell)	2	
Grusvogner med sidetipp, RLS5	36	
Lokomotiv-sandtransportvogner, Ruso4	3	1
Bunntømmingsvogner, Ø4	47	43
Dieselhydraulisk roterende snøplog	1	1
Sporbaksemaskin, Rbam	3	3
Ballastfordeler, Rblm	1	1
Ballastvibratormaskin, Rbvm	1	1
Svillereguleringsmaskin, Rsrm	1	1

Oppførelsen av det nye personvognverkstedet på Grorud går etter planen. Selve verkstedbygningen vil være ferdig i februar 1966. Innredning, legging av spor m. v. vil skje fram til høsten/vinteren 1966 da verkstedet delvis vil bli tatt i bruk. Samtidig vil også det nye kontor- og velferdsbygget bli ført opp. Dette inneholder også garderober og spisesal for verkstedarbeiderne og antas å bli ferdig i april 1967, og verkstedet vil deretter bli satt i full drift.

I forbindelse med innflyttingen på Grorud er et større arbeid i gang for å systematisere personvognvedlikeholdet.

Alle stål fjerntogsvogner vil få revisjon på dette verkstedet. Det vil by på store fordeler å få alle reparasjonsarter på dette materiellet i ett verksted. I første rekke vil en få et enklere reservedelsopplegg ved at delene kan samles på ett sted; videre vil det gi muligheter for spesialisering av de forskjellige arbeider.

Inntil videre vil man også måtte ta andre personvogner, unntatt styre- og mellomvogner for elektriske motorvognsett, til vognteknisk revisjon på Verkstedet Grorud. Derved får man et noe uensartet vognmateriell til revisjon, men tiden er foreløpig ikke inne for noen sterkere spesialisering på dette feltet.

Anskaffelse av nytt, lite vedlikeholdskrevende materiell, konstruksjonsmessige forbedringer, effektivisering og en mindre nedgang i løpsytelsen for enkelte materiellgrupper har i 1965 ført til nedgang i behovet for arbeidskraft til vedlikehold av det rullende materiell. Det er anvendt 133 færre årsverk enn i 1964 mens avgangen har vært 77 mann. Antall mann beskjeftiget med investeringsarbeider (bygging av rullende materiell m. m.) og arbeider for materialbeholdningen har holdt seg omtrent på samme nivå som i 1964. Derfor skyldes differansen mellom nedgang i arbeidskraftbehovet og avgang innføringen av 4 ukers ferie.

Verkstedene beskjeftiget pr. 31.12.1965 2724 mann eksklusive administrasjonspersonale.

Utgiftene til vedlikehold av rullende materiell beløp seg i 1965 til 78,9 mill. kroner, hvorav 56,8 mill. kroner var lønnsutgifter.

De totale utgifter sank med 0,6 mill. kroner fra 1964 til 1965. Lønnsutgiftene steg med 0,2 mill. kroner.

Antall tjenestemenn og fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag og antall avsluttede revisjoner og hovedpuss i 1964 og 1965 ved Statsbanenes veksteder, fremgår av tabell 37, side 67.

I tillegg til de arbeidsoppdrag som er nevnt i oversikten, utfører en del av verkstedene nybygging og ombygging av rullende materiell samt spesialoppdrag.

Verkstedet i Stavanger er fortsatt beskjeftiget med bygging av åpne godsvogner (litra Tl5) med verkstedene i Kristiansand og Drammen som underleverandører av seksjoner og deler. I 1965 ble det i alt levert 167 vogner av denne typen.

Verkstedet Grorud bygger personvognboggier, type Minden Deutz, på lisens fra tysk fabrikk. I 1965 ble det levert 58 stk.

Verkstedet Kronstad har bygget om L4-vogner til bunntømmingsvogner. I 1965 ble det levert i alt 43 vogner.

Verkstedet Hamar leverte i 1965 den siste av 3 stk. lokomotivsandtransportvogner og har for øvrig hatt en rekke mindre spesialoppdrag.

Tabell 37, side 67, viser Statsbanenes verksteder, antall tjenestemenn pr. 31,12.1965, fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag pr. 31.12.1965, og totalt antall revisjoner og hovedpuss i 1964 og 1965.

Forråd

Innkjøps- og forrådsvirksomheten

Forrådsavdelingen i Hovedstyret leder innkjøps- og forrådsvirksomheten ved Statsbanene. Herfra besørges all import og for en stor del innkjøpene på det norske marked. Distriktene får sine varer dels gjennom forrådsavdelingen og dels ved egne innkjøp.

Utgiftene til forrådsvirksomhetens drift utgjorde i 1965 ca. 7,9 mill. kroner fordelt med ca. 7,0 mill. kroner til personalutgifter og ca. 0,9 mill. kroner til materialer. Dette er ca. 0,2 mill. kroner mindre enn i 1964 og skyldes i sin helhet reduserte materialutgifter.

I 1965 var det gjennomsnittlig sysselsatt 294 mann, mot 302 i 1964.

Verdien av materialbeholdningen var ved utgangen av 1965 på 138,2 mill. kroner.

Uttakene fra distriktenes materialbeholdninger i 1965 var på i alt ca. 111,4 mill. kroner. Dette er ca. 7,6 mill. kroner mindre enn i 1964.

Omsetningen over distriktenes materialbeholdninger fremgår av tabell 11 på neste side mens forbruket av en del viktige varer for årene 1964 og 1965 er tatt inn i tabell 12.

I 1965 ble verdien av reservedeler for damplok. skrevet ned med ca. 4,7 mill. kroner, slik at ved utgangen av året var den bokførte verdien av beholdningen av disse reservedelene praktisk talt null. Det er dessuten blitt skrotet en del ukurante varer for ca. ¼ mill. kroner.

Nedenstående oppstilling viser omløpstiden på en del viktige varer uttrykt i antall måneders gjennomsnittlige lagringstid:

	1964	1965		1964	1965
Skinner	15	10	Kull	15	14
Sviller	8	10	Smøreoljer	4–5	5
Autodieselolje	1	0–1	Valset stål	10	12

(Tallene gjelder distriktenes beholdninger og er beregnet på grunnlag av verditall.)

Den verdimessige sammensetning av den totale materialbeholdning er stort sett følgende:

Skinner og skinnemateriell	ca. 22,9 pst.
Sviller og trelast (inkl. halvfabrikata og betongsviller)	ca. 29,4 pst.
Reservedeler for rullende materiell	ca. 25,5 pst.
Brennstoffer	ca. 2,3 pst.
Øvrige varer	ca. 19,9 pst.

Produksjon, sysselsetting og driftsutgifter ved sagbruk og impregneringsverk i 1965 sammenlignet med 1963 og 1964 går fram av tabell 38, side 67.

Forsynings- og prisforhold

NSB's materialkostnadsindeks (1959 = 100) falt i 1965 med 0,2 poeng, fra 98,6 i 1. kvartal til 98,4 i 4. kvartal. Det har bare vært mindre prisbevegelser i løpet av året, men fra 1964 har det vært prisstigning på bl. a. stål og skinner, mens det har vært en mindre nedgang på autodieselolje og en del smøreoljer. Statsbanene mottok i 1965 ca. 21 000 tonn skinner, herav ca. 12 500 tonn fra utlandet.

Det er bestilt ca. 10 500 tonn for levering i 1966. Det har i 1965 ikke vært leveringsvansker av noen art for stål, skinner eller mineraloljeprodukter. Tilgangen på sviller innenlands har vært tilstrekkelig også i 1965.

Tabell 11. Omsetningen over distriktenes materialbeholdningskonti

tusen kroner

År	Tilgang	Uttak
1949—50	92 916	92 818
1954—55	102 830	111 117
1959—60	87 205	102 603
1961	101 880	101 463
1962	115 410	114 367
1963	120 163	126 500
1964	112 348	119 042
1965	120 074	111 440

Tabell 12. Forbruket av en del viktige varesorter

Vare	Enhet	Mengde		Verdi (mill. kr.)	
		1964	1965	1964	1965
Skinner	Tonn	23 916	24 380	22,4	16,7
Sviller	Stk.	360 827	245 933	11,5	12,1
Dieselolje	1000 l	28 152	24 539	6,2	5,0
Kull	Tonn	35 217	21 728	3,8	2,3
Betongsviller	Stk.	36 589	25 683	2,9	2,1
Trematerialer	Stdr.	1 504	1 284	2,3	2,5
Sement	Tonn	1 384	966	0,2	0,1

Utvidelser og forbedringer

I Oslo distrikt er det innredet et sentralt lager for tekstiler (sentralt lager for NSB).

I forbindelse med overføringen av Forrådsavdelingens elektrolager fra Hovedstyret til Oslo distrikt, er det innredet ca. 870 m² lagerplass i Bispegt. 12 for lagring av elektrisk materiell. Dessuten er ca. 650 m² lagerplass ominnredet for sentralisert lagerhold av diverse handelsvarer.

I Drammen har man omorganisert innvendig forrådstjeneste. Arbeidet med opptelling og kodifisering er forenklet. Tomtearbeidet er forenklet slik at man får bedre utnyttelse av truck. Omlegningene har resultert i en personalbesparelse på 4 mann.

I Stavanger er lagrene ominnredet, og varene er lagt opp systematisk etter kodifiseringen. Det er frigjort ca. 320 m² gulvplass i lokaler som kan nyttes til kontorer.

Lagrene ved Kronstad, Bergen, og Krossen, Kristiansand, er ominnredet og modernisert.

I Narvik er innredet ny lagerplass for elektrisk materiell.

Ved Verkstedet Grorud ble innredning av nytt lager for personvognverkstedet påbegynt. En del arbeidsrutiner er omlagt, likeså transportordningen innen verkstedet.

Ved Hommelvik Impregneringsverk er montert nytt fyringsanlegg. Fyringen er omlagt fra manuell kullfyring til automatisk fyring med olje eller flis. — Ved normal produksjon betyr dette en innsparing på ca. kr. 15 000 pr. år.

Hullkortmessig bearbeidelse av materialregnskapet ble gjennomført i Oslo distrikt, slik at ved årets utgang var alle distrikter kommet med i systemet. Overgangen til elektronisk databehandling i forrådstjenesten har gitt god oversikt og en bedre kontroll. Man regner med å få en større omsetningshastighet og en bedre innkjøpsplanlegging.

Tabeller

Tabell 13. Statsbanenes balansekonto pr. 31.12.1965

Beløpene for faste anlegg og materiell samt Statens kapital gir bare opplysninger om den totale akkumulerte sum av kapitalutgifter gjennom tidene og omfatter således kroner av vidt forskjellig kjøpekraft.

Eiendeler tusen kroner		
Jernbaner i drift:		
Bane- og bygningstekniske aktiva (ekskl. verksteder)	1 913 309	
Elektrotekniske aktiva	435 450	
Maskintekniske aktiva:		
Rullende materiell	781 707	
Verksteder med verkstedutstyr	96 050	877 757
Diverse		1 886
Akkumulerte avskrivninger	÷ 201 384	3 027 018
Ennå ikke åpnede baner		715 030
Jernbaneanlegget Bergen–Arna–Tunestveit (Ulrikkentunnelen)		49 927
Bildriften:		
Rullende materiell, bygninger mv.	70 696	
Akkumulerte avskrivninger	÷ 19 702	50 994
Materialbeholdninger:		
Driften	136 654	
Elektrifiseringsanleggene	3 681	
Jernbaneanleggene	339	140 674
Aksjer og andre verdipapirer		3 334
Utestående hos stasjonene		7 223
Diverse debitorer		37 880
Kassabeholdninger:		
Driften	271	
Anleggene	8	279
Banker og postgiro:		
Driften	47 945	
Anleggene	1 214	49 159
		4 081 518

Forpliktelser tusen kroner		
Bratsbergbanens garantifond		930
Pensjonskassens, hjelpekassens og sykekassenes innestående:		
Pensjonskassen	2 739	
Statsbanenes hjelpekasse	966	3 705
Diverse kreditorer:		
Bergensbanens forkortelse (Ulrikken-tunnelen):		
5 % lån av 1959	38 000	
Gjeldsbrevlån av 1964	9 974	47 974
For øvrig		856 48 830
Statens faste kapital:		
Kapital i anlegg, rullende materiell mv.	3 798 376	
Driftens materialfond	60 269	
Elektrifiseringsanleggenes materialfond	4 500	
Jernbaneanleggenes materialfond	1 094	3 864 239
I mellomregning med statskassen		163 814
		4 081 518

Tabell 14. Inntekter, utgifter og resultat — mill. kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Driftsinntekter	292,8	394,8	445,9	505,4	555,2	574,6	584,3	600,8
Driftsutgifter[1]	316,3	419,3	536,8	548,4	616,7	643,3	666,0	691,6
Driftsunderskudd	23,5	24,5	90,9	43,0	61,5	68,7	81,7	90,8
Avskrivninger	15,5[2])	42,1[2])	51,3[2])	36,2	38,4	42,8	48,9	54,7
Pensjonskassens underskudd	1,8	4,6	16,0	34,1	40,2	46,3	53,3	61,5
Totalt underskudd	40,8[3])	71,2	158,2	113,3	140,1	157,8	183,9	207,0
Totale utgifter	333,6	466,0	604,1	618,7	695,3	732,4	768,2	807,8

[1] Inkl. prisdifferansekonto vedr. materialbeholdningen og overtallig arbeidskraft.
[2] Avsetting til fornyelsesfond.
[3] Ekskl. renter av Statens kapital, som i 1949-50 ble beregnet til 45,5 mill. kr. og belastet driften.

Tabell 15. Inntekter spesifisert — tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Trafikkinnt. ved jernb.driften:								
Persontrafikk (reisende/reiseg.)	133 000	155 808	174 765	197 579	208 645	210 192	206 164	206 209
Postbefordring	6 702	7 035	9 248	9 016	9 307	9 300	10 050	8 362
Godstrafikk, ekskl. malm	126 080	189 264	196 692	226 730	252 446	263 765	269 606	272 642
Malmtrafikk Ofotbanen	9 169	14 548	20 958	24 118	33 371	34 817	38 335	40 178
–»– Storforshei–Guldsmedvik	–	–	–	–	–	–	696	4 658
Øvrige trafikkinntekter	2 844	3 653	4 480	5 286	5 640	5 711	5 247	5 953
Sum trafikkinnt. v/jernb.driften	277 795	370 308	406 143	462 729	509 409	523 785	530 098	538 002
Andre inntekter v/jernb.driften	4 214	6 780	10 580	11 980	12 966	14 294	15 703	21 918
Renteinntekter mv.	219	1 196	926	521	384	579	369	447
Inntekter ved bildriften	9 882	15 621	27 070	28 941	31 103	34 633	36 807	39 116
Inntekter ved eiendomsdriften	684	920	1 192	1 275	1 319	1 282	1 326	1 351
Sum inntekter i alt	292 794	394 825	445 911	505 446	555 181	574 573	584 303	600 834
Sum inntekter i alt ekskl. persontrafikk og godstrafikk	33 714	49 753	74 454	81 137	94 090	100 616	107 837	121 983

Tabell 16. Persontrafikk. Inntekter og trafikktall for 1964 og 1965

Billettslag	Inntekter			Trafikkvolum			Trafikkytelse			Gj.snittlig reiselengde		
	1964	1965	Avvik i %	1964	1965	Avvik i %	1964	1965	Avvik i %	1964	1965	Avvik i %
	1000 kroner			1000 reiser			Mill. p.km			Km		
Enkeltbill. til ord. pris[1] i lokal norsk trafikk ..	128 540	117 350	÷ 8,7	14 536	13 151	÷ 9,5	939	797	÷15,1	65	61	÷ 6,2
Enkeltbill. til mod. pris i lokal norsk trafikk..	26 474	37 750	+42,4	1 685	2 362	+40,2	266	418	+57,1	158	177	+ 12,0
Billetter i trafikk med utlandet	10 916	12 178[2])	+ 4,5	498	480	÷ 3,6	84	83	÷ 1,2	196	173	+ 2,4
Billettkort	10 542	9 269	÷12,1	3 881	3 490	÷10,1	85	75	÷11,8	21,9	21,5	÷ 1,9
Ukekort	4 365	4 424	+ 1,4	2 561	2 543	÷ 0,7	70	71	+ 1,4	27,3	27,9	+ 2,2
Månedsbilletter	11 918	11 840	÷ 0,7	12 442	12 245	÷ 1,6	268	268	–	21,5	21,9	+ 1,9
Soveplassbilletter	8 693	8 916	+ 2,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Diverse inntekter	519	324	÷37,6	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Reisegods	4 197	4 159	÷ 0,9	–	–	–	–	–	–	–	–	–
Sum	206 164	206 210	–	35 603	34 271	÷ 3,7	1 712	1 712	–	48,1	50,0	+ 1,9

[1] Inkl. sitteplassbilletter, særtillegg, ekspresstogtillegg og tilleggsbilletter.
[2] Herav kr. 770 000 av regnsk.messig art. Avvik i pst. er beregnet av redusert beløp.

Tabell 17. Persontrafikkinntekter i alt og prosentvis fordeling på de forskjellige billettslag

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Inntekter, mill. kroner	133,0	155,8	174,8	197,6	208,6	210,2	206,2	206,2
Prosentvis fordeling på billettslag:								
Enkeltbilletter m. v.	[1]	76,5	78,4	78,7	78,4	78,9	78,6	80,2
Billettkort	2,3	5,0	5,3	5,3	5,4	5,2	5,1	4,5
Ukekort	1,6	1,8	2,3	2,2	2,1	2,1	2,1	2,2
Månedsbilletter	4,9	4,8	5,0	5,4	5,5	5,8	5,8	5,7
Soveplassbilletter	[1]	4,2	4,3	4,0	4,2	3,7	4,2	4,3
Tilleggsbilletter[2]	[1]	5,6	2,4	2,3	2,4	2,2	2,2	1,1
Reisegods	2,1	2,1	2,3	2,1	2,0	2,1	2,0	2,0
Sum	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Herav ved salg i tog	[1]	2,7	4,0	4,4	4,5	4,5	4,4	4,6

[1] Sammenlignbare tall mangler.
[2] Omfatter sitteplassbilletter, særtillegg, ekspresstogtillegg, tilleggsbilletter, gruppen «diverse inntekter», og – for 1954-55 og tidligere – hurtigtogstillegg.

Tabell 18. Driftsutgifter fordelt på lønn og materialer pr. fagområde tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Administrasjon:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	12 986	19 954	33 345	34 500	40 456	42 972	45 490	49 879
Materialer	2 626	3 560	4 167	5 489	6 338	6 714	6 751	6 149
Sum lønn og materialer	15 612	23 514	37 512	39 989	46 794	49 686	52 241	56 028
Bane og bygg:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	33 293	47 078	65 671	64 378	70 065	74 623	78 304	72 733
Materialer	16 984	18 505	22 550	24 699	26 650	29 658	30 545	26 935
Sum lønn og materialer	50 277	65 583	88 221	89 077	96 715	104 281	108 849	99 668
Elektrotekniske anlegg:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	3 143	4 975	8 108	8 909	10 023	10 981	11 373	12 452
Materialer	1 326	1 509	2 201	2 521	2 880	2 780	3 255	3 742
Sum lønn og materialer	4 469	6 484	10 309	11 430	12 903	13 761	14 628	16 194
Drift og trafikk:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	126 556	179 531	237 277	244 335	273 438	283 899	293 469	309 560
Materialer	57 117	62 921	57 528	53 139	56 710	57 157	53 274	53 337
Sum lønn og materialer	183 673	242 452	294 805	297 474	330 148	341 056	346 743	362 897
Verksteder:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	29 358	42 069	51 328	50 458	54 447	55 276	56 799	57 654
Materialer	19 349	19 398	19 262	19 937	22 078	21 704	21 853	20 788
Sum lønn og materialer	48 707	61 467	70 590	70 395	76 525	76 980	78 652	78 442
Forråd:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	2 190	3 769	5 224	5 255	5 855	6 331	6 732	6 998
Materialer	736	624	773	630	804	1 075	1 068	870
Sum lønn og materialer	2 926	4 393	5 997	5 885	6 659	7 406	7 800	7 868
Felles:								
Lønn, inkl. bidrag til pensjonsk.	1 030	1 294	2 095	2 785	3 759	2 976	2 731	3 492
Bidrag til trygde- og sykek.[1]	9 642	1 974	12 293	16 722	24 025	28 417	32 037	38 325
Materialer		12 141	14 898	14 644	19 132	18 781	22 269	28 704
Sum lønn og materialer	10 672	15 409	29 286	34 151	46 916	50 174	57 037	70 521
Totale driftsutgifter, lønn[2]	208 556	300 644	415 341	427 342	482 068	505 475	526 935	551 093
Totale driftsutgifter, materialer	107 780	118 658	121 379	121 059	134 592	137 869	139 015	140 525
Totale dr.utg., lønn/materialer	316 336	419 302	536 720	548 401	616 660	643 344	665 950	691 618

[1] Omfatter Statsbanenes bidrag til offentlige trygder, jernbanepersonalets sykekasser, ¾-refusjon av alders- og uføretrygdpremie samt pensjonsutgifter til personale uten medlemskap i pensjonstrygden for statsarbeidere eller i Statsbanenes pensjonskasse.
[2] Inkl. bidrag til pensjonskassen, trygde- og sykekassen mv.

Tabell 19. Driftsutgiftene spesifisert på fagområder og tjenestegrener tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Administrasjon:								
Sentraladministrasjon (den del som belastes Statsb.s drift) ..	5 899	9 059	15 289	17 569	21 355	22 462	23 546	25 852
Distrikts- og verkstedadm.	8 446[1])	12 711[1])	20 632	20 748	23 454	25 029	26 482	28 023
Jernbaneskolen	255	346	482	411	521	565	644	639
Eiendomsdrift	1 012	1 398	1 109	1 261	1 464	1 630	1 569	1 512
Bane og bygg:								
Linjens bevoktn. og vedlikeh. .	50 277	65 583	88 221	89 077	96 715	104 281	108 849	99 668
Elektrotekniske anlegg:								
Svakstrømsanlegg	1 185	1 736	2 399	2 654	2 738	2 891	2 975	3 168
Sikringsanlegg	1 429	1 773	2 767	2 990	3 545	3 576	3 791	4 357
Elektriske baneanlegg	1 855	2 975	5 143	5 786	6 620	7 294	7 862	8 669
Drift og trafikk:								
Ekspedisjonssteder	77 979	106 587	133 628	136 450	152 026	159 041	160 703	171 294
Konduktørtjeneste	13 378	17 875	23 985	24 503	27 617	28 358	29 151	30 357
Vogners renhold mv.	5 166	8 343	11 109	11 173	12 011	12 707	13 145	13 715
Vogners belysn. og oppvarm.	2 659	3 305	4 147	3 962	4 386	4 708	4 459	3 976
Vogners visitasjon og smøring	2 619	3 672	4 884	5 162	5 937	6 208	6 304	7 154
Lokomotivtjeneste	22 773	32 934	44 073	46 551	52 315	53 818	55 666	57 930
Lok. og motorvogners forbruk	39 745	39 304	27 487	24 074	25 262	22 869	21 855	19 712
Lok. og mot.vogners puss mv.	9 965	15 152	15 758	14 714	15 672	16 759	16 468	16 941
Reisebyråer	813	1 270	4 525	5 202	5 712	5 914	6 410	7 220
Bildrift	8 576	14 010	25 209	25 683	29 210	30 674	32 582	34 598
Verksteder:								
Vedlikehold av rull. materiell .	39 157	49 460	59 117	58 645	63 818	63 511	65 791	64 869
Verkstedenes fellesutgifter....	9 550[2])	12 007[2])	11 473	11 750	12 707	13 469	12 861	13 573
Forråd:								
Forrådsvirksomheten	2 926	4 393	5 997	5 885	6 659	7 406	7 800	7 868
Felles:								
Skadeserstatn., tap ved uhell .	2 286	3 490	4 369	7 048	7 623	6 872	5 409	6 925
Forskjellige utgifter	3 305	9 676	20 171	27 131	35 185	39 692	43 866	51 263
Leie av rullende materiell	44	779	2 445	3 080	3 126	3 549	3 936	4 309
Refusjon til Riksrevisjonen	393	597	752	846	921	1 055	1 144	1 237
Renteutgifter	870	43	222	377	211	370	430	128
Prisdiff.konto, materialbeholdn.	–	–	838	÷ 4 502	÷ 214	÷ 1 403	2 183	1 933
Overtallig arbeidskraft	–	–	489	171	64	39	69	249
Div. utg.poster Bratsbergbanen	2 310	145	–	–	–	–	–	–
Gjenoppbyggingsutgifter	1 236	110	–	–	–	–	–	–
Elektrisk energi Narvik distrikt	228	569	–	–	–	–	–	–
Ulrikkentunnelen	–	–	–	–	–	–	–	4 479
Sum driftsutgifter	316 336	419 302	536 720	548 401	616 660	643 344	665 950	691 618

[1] Ekskl. verkstedadministrasjon.
[2] Inkl. verkstedadministrasjon.

Tabell 20. Regnskapsførte investeringer 1960–1965 tusen kroner

	1960[1])	1961	1962	1963	1964	1965	Sum 1960-65
Jernbanedriften							
Bane- og bygningstekn. forføyninger:							
Bruer	2 986	1 762	1 976	1 645	2 139	1 279	11 787
Skinnebytting	24 658	26 461	43 601	44 846	44 458	38 113	222 137
Ballastering, overg. fra grus- til pukk	8 412	6 596	8 821	9 627	10 322	10 333	54 111
Teleforebygging	4 785	4 971	6 041	5 137	4 524	4 094	29 552
Bygninger (inkl. verkstedene)	4 846	6 517	6 902	7 512	11 053	18 693	55 523
For øvrig	8 989	8 672	9 392	9 743	12 158	16 167	65 121
Sum bane- og bygn.tekn. forføyninger	54 676	54 979	76 733	78 510	84 654	88 679	438 231
Elektrotekniske forføyninger:							
Sikringsanlegg	5 222	5 932	8 143	5 957	12 753	11 117	49 124
For øvrig	3 529	5 528	11 845	10 283	13 477	13 326	57 988
Sum elektrotekniske forføyninger	8 751	11 460	19 988	16 240	26 230	24 443	107 112
Maskintekniske forføyninger:							
Rullende materiell	46 222	44 506	83 177	70 659	69 312	70 190	384 066
For øvrig	419	736	1 225	856	2 104	1 725	7 065
Sum maskintekniske forføyninger	46 641	45 242	84 402	71 515	71 416	71 915	391 131
Vegbidrag og andre bidrag	265	138	367	292	804	284	2 150
Sum jernbanedriften i alt	110 333	111 819	181 490	166 557	183 104	185 321	938 624
Bildriften							
Bilruter	4 894	6 153	6 322	7 948	6 824	8 332	40 473
Godsbilruter og godsutkjøringer	358	655	399	723	662	2 284	5 081
Overtaking/igangsetting av nye ruter	2 781	317	250	76	104	487	4 015
Sum bildriften i alt	8 033	7 125	6 971	8 747	7 590	11 103	49 569
Nye anlegg							
Jernbaneanlegg	43 003	39 397	30 572	28 384	36 568	26 010	203 934
Elektrifiseringsanlegg	25 183	25 754	28 958	28 229	25 242	20 534	153 900
Sum nye anlegg i alt	68 186	65 151	59 530	56 613	61 810	46 544	357 834
Sum investeringer i alt	186 552	184 095	247 991	231 917[2])	252 504	242 968	1 346 027

[1] Sammensatt av en halvpart av regnskapsførte beløp for driftsåret 1.7.1959–30.6.1960 pluss regnskapsførte beløp for halvåret 1.7.–31.12.1960, inkl. brukt av fornyelsesfondets midler.

[2] Her er ikke medtatt kr. 185 000 vedr. innløsing av pantegjeld.

Tabell 21. Lokomotivers og motorvogners løp tusen km

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Normalsporet materiell:								
Damplokomotiver	18 637	15 522	6 409	5 286	4 641	3 681	2 554	1 198
Elektriske lokomotiver	6 836	10 030	12 188	12 969	13 276	13 616	14 149	15 155
Diesellokomotiver	31	318	4 972	5 547	6 411	6 131	6 457	7 084
Elektriske motorvogner	4 377	7 347	10 455	11 067	11 275	11 341	11 676	11 038
Dieselmotorvogner	2 764	5 792	6 961	6 473	6 375	5 951	5 929	5 408
Smalsporet materiell:								
Damplokomotiver	533	126	119	44	33	–	–	–
Bensinmotorvogner	194	115	112	116	80	–	–	–
I alt, normalt og smalt spor	33 372	39 250	41 216	41 502	42 091	40 720	40 765	39 883

Tabell 22. Vogners løp målt i antall vognakselkm tusen km

Vognslag	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Person-, post- og kond.vogner	277 298	302 727	330 549	336 900	344 255	344 402	337 346	317 959
Godsvogner, ekskl. malmvogn.	344 808	365 819	384 449	404 941	422 027	421 542	442 377	437 979
Malmvogner Ofotbanen	51 692	57 541	74 482	76 528	79 473	82 837	98 348	101 094

Tabell 23. Antall togkilometer tusen km

Togslag	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Hurtig-, person- og forstadstog	17 870	22 963	24 728	24 968	25 271	24 545	24 478	22 924
Blandet tog og godstog	8 068	8 438	8 527	8 796	8 979	8 475	9 137	8 794
Malmtog Ofotbanen	400	355	396	433	453	473	537	546

Tabell 24. Vognlastgods fordelt på varegrupper
tusen tonn og prosentvis fordeling

	1964		1965	
	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.
Animalske produkter	79,6	1,8	104,7	2,2
Herav: Melk, fløte, ost, egg og honning	51,7		60,0	
Vegetabilske produkter	150,9	3,4	143,6	3,0
Herav: Korn	31,2		36,4	
Animalsk og vegetabilsk fett, olje og voks	16,8	0,4	11,2	0,2
Produkter fra næringsmiddelindustrien ..	147,2	3,3	157,2	3,3
Herav: Kraftfor	103,7		106,3	
Mineralske produkter[1]	784,3	17,8	796,3	16,6
Herav: Mineraloljer og produkter herav	181,3		194,9	
Gjødning og kjemikalier	776,8	17,6	903,0	18,8
Herav: Gjødning alle slag	361,8		403,2	
Tømmer, trelast og ved	892,4	20,2	1 040,7	21,6
Herav: Rundlast	562,6		692,9	
Treforedlingsprodukter	539,9	12,2	608,5	12,6
Herav: Papp, papir og varer derav	333,3		321,8	
Jern og metaller	228,8	5,2	280,9	5,8
Forskjellige godsslag	797,8	18,1	762,8	15,9
Herav: Samlastgods, yrkesmessig	228,7		273,4	

[1] Ekskl. malm Ofotbanen og Storforshei–Guldsmedvik.

Tabell 25. Godstrafikk målt i antall tonnkm mill. tonnkm

	1949-50	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Ekspressgods	216,6	177,4	181,1	175,0	168,7	2,0	7,0
Stykkgods						168,5	144,1
Vognlastgods	811,4	903,1	944,1	967,5	1 000,7	1 052,3	1 184,5
I alt ekskl. malm[1]	1 028,0	1 080,5	1 125,2	1 142,5	1 169,4	1 222,8	1 335,6
Malm Ofotbanen	309,5	466,7	508,4	531,7	547,7	646,8	669,4
Malm Storforshei–Guldsmedvik	–	–	–	–	–	4,4	42,1
Kommersielt gods i alt	1337,5	1 547,2	1 633,6	1 674,2	1 717,1	1 874,0	2 047,1
Tjenestegods	80,9	69,1	69,7	69,2	79,7	83,6	76,3
I alt	1 418,4	1 616,3	1 703,3	1 743,4	1 796,8	1 957,6	2 123,4

[1] Malm Ofotbanen og Storforshei–Gulsmedvik.

Tabell 26. Bildriftens vognpark ved utgangen av driftsåret

Vogntype	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Busser	123	193	12	308	336	343	351	376
Kombinerte vogner	10	13	297	12	12	12	15	15
Godsvogner	125	146	193	205	204	220	234	251
Tilhengere	15	19	36	31	32	28	27	33
Sum vogner	273	371	538	556	584	603	627	675

Tabell 27. Bildriften, antall personale ved utgangen av driftsåret

	1949-50[1])	1954-55[1])	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Administrasjons- og ekspedisjonspersonale			74	70	86	88	89	86
Sjåfører og hjelpere			629	659	666	685	704	730
Verksted- og garasjepersonale			108	147	146	156	150	153
Sum personale i alt			811	876	898	929	943	969
Midlertidig lånt eller utlånt personale			28	÷ 24	÷ 8	÷ 24	÷ 4	÷ 6
Sum eget personale	516	687	839	852	890	905	939	963

[1] For disse år foreligger ingen spesifikasjon.

Tabell 28. Investeringer ved bildriften — tusen kroner

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Rullende bilmateriell	1 030	1 457	3 302	6 018	6 020	5 647	6 853	8 942
Faste anlegg	115	2 206	1 069	790	700	3 025	634	1 674
Overtaking og igangsetting av nye bilruter			4 801	317	250	76	103	487
Sum investeringer	1 145	3 663	9 172	7 125	6 970	8 748	7 590	11 103

Tabell 29. Statsbanenes bilrutedrift, gj.snittlig rutelengde — kilometer

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Person- og kombinerte ruter	2 517	4 564	8 402	7 005	6 862	7 132	7 215	7 160
Rene godsruter	733	1 535	1 621	1 717	1 767	1 822	1 876	2 151
Sum	3 250	6 099	10 023	8 722	8 629	8 954	9 091	9 311

Tabell 30. Bildriftens trafikktall

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Bilrutene:								
Vognkm persontrafikk, tusen	5 190	8 802	14 166	14 185	14 384	14 747	14 986	15 199
Vognkm godstrafikk, tusen	873	1 198	2 283	2 417	2 527	2 777	2 950	3 222
Antall reiser, tusen	4 796	8 970	14 282	14 922	15 479	15 984	15 602	16 288
Antall personkm, mill.	72	121	200	204	216	230	229	240
Antall tonn gods, tusen	44	61	91	88	92	83	88	95
Antall tonnkm, tusen	1 323	2 282	4 684	5 573	6 218	6 772	7 385	8 068
Godsutkjøringene og godsbilrut.:								
Antall tonn gods (ekskl. Statsb.s Biltransport, Oslo) tusen	–	–	70	85	84	83	79	81
Vognkm ved godsbilrutene, tusen	–	–	410	424	442	436	420	376
Tonnkm ved godsbilrutene, tusen	–	–	646	672	679	688	648	609

Tabell 31. Gjennomsnittlig totalt antall personale og beregnet rent driftspersonale

År	Jernbanedriften				Bildriften				Totalt antall personale	Beregnet rent driftspersonale	
	Fast ansatt	Ekstra-personale	Sesong-arbeidere	Sum	Fast ansatt	Ekstra-personale	Sesong-arbeidere	Sum		Jernbane-driften	Bil-driften
1949—50	17 519	6 989	2 277	26 785	299	155	48	502	27 287	[1]	[1]
1954—55	19 264	6 481	1 022	26 767	425	174	47	646	27 413	[1]	[1]
1959—60	19 295	3 176	1 129	23 600	552	231	38	821	24 421	21 314	821
1961	18 854	2 750	1 287	22 891	620	172	61	853	23 744	21 082	853
1962	18 601	2 730	1 410	22 741	653	170	62	885	23 626	20 863	885
1963	18 462	2 666	1 603	22 731	671	176	59	906	23 637	20 729	906
1964	18 300	2 484	1 493	22 277	676	185	70	931	23 208	20 276	931
1965	18 064	2 160	982	21 206	729	166	60	955	22 161	19 347	955

[1] Ikke beregnet for disse år.

Tabell 32. Statsbanenes personale fordelt på fagområder og tjenestegrener

	Gjennomsnittlig totalt antall personale (fast ansatte, stadig tjenestgjørende og sesongarbeidere)							
	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Jernbanedrift								
Administrasjon:								
Sentraladministrasjon	591	670	702	705	707	721	717	717
Distrikts- og verksta.dministrasj.	1 001	1 079	938	906	894	935	940	932
Jernbaneskolen	16	19	13	11	13	14	13	12
Bane og bygg:								
Linjepersonale	6 671	6 369	5 748	5 521	5 499	5 551	5 343	4 616
Elektrotekniske anlegg:								
Svakstr.personale (telefon mv.) .	129	124	129	135	125	126	123	125
Sikringsanlegg	105	122	121	124	128	147	161	164
Elektriske baneanlegg	171	229	256	281	275	287	305	316
Sterkstr.anl. (lysmontering mv.) .	162	196	175	170	168	176	178	175
Drift og trafikk:								
Stasjonsbetjening (herunder personale for renhold, belysning og oppvarming av vogner)	8 832	8 853	7 476	7 276	7 280	7 229	7 117	6 979
Konduktørbetjening	1 319	1 236	1 124	1 098	1 070	1 053	1 054	1 034
Vognvisitører	151	223	214	218	220	216	215	214
Lokomotivbetjening	2 182	2 335	2 047	2 031	2 040	2 039	1 964	1 910
Pusserpersonale og kullempere	1 275	1 081	841	774	730	692	657	619
Reisebyråer	46	74	181	189	204	205	211	213
Verksteder:								
Verkstedpersonale	3 542	3 569	3 180	3 013	2 946	2 882	2 835	2 751
Forråd:								
Forrådspersonale	378	407	355	333	334	339	328	314
Sagbruk og impregneringsverk .	214	181	100	106	108	119	116	115
Sum jernbanedrift	26 785	26 767	23 600	22 891	22 741	22 731	22 277	21 206
Bildrift	502	646	821	853	885	906	931	955
Sum i alt	27 287	27 413	24 421	23 744	23 626	23 637	23 208	22 161

Tabell 33. Aldersfordelingen av personalet pr. siste dag i driftsåret

Alder	Antall personale (ekskl. sesongarbeidere)					
	1954/55		1960		1965	
	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.	Abs. tall	Pst.
11—15 . . .	5	0,0	4	0,0	1	0,0
16—20 . . .	725	2,8	235	1,0	272	1,3
21—25 . . .	1 970	7,5	945	4,1	923	4,4
26—30 . . .	2 991	11,5	1 900	8,3	1 012	4,8
31—35 . . .	4 320	16,6	2 907	12,7	1 701	8,1
36—40 . . .	3 936	15,1	4 222	18,4	2 707	12,9
41—45 . . .	2 788	10,7	3 896	17,0	3 875	18,4
46—50 . . .	1 912	7,3	2 808	12,3	4 083	19,4
51—55 . . .	2 734	10,5	1 878	8,2	2 939	14,0
56—60 . . .	3 039	11,6	2 488	10,9	1 866	8,9
61—65 . . .	1 563	6,0	1 520	6,6	1 478	7,0
66—70 . . .	113	0,4	106	0,5	168	0,8
Sum	26 096	100,0	22 909	100,0	21 025	100,0

Tabell 34. Elektrifisert drifts- og sporlengde samt elektrisk energiforbruk til togdrift

År	Elektrifisert i alt ved årets utgang		Enfase-energi til togdrift	
	Driftslengde km	Sporlengde km	Mill. kwh	Kostende, ekskl. utgifter til omforming og fordeling Mill. kroner
1962	1 827	2 425	215	7,3
1963	1 915	2 528	225	7,9
1964	2 014	2 627	229	8,3
1965	2 014	2 633	242	9,5

Tabell 35. Bestand av normalsporte jernbanevogner antall aksler

	1949-50	1954-55	1959-60	1961	1962	1963	1964	1965
Person-, post- og konduktørvogner . .	4 063	4 472	4 720	4 782	4 788	4 796	4 632	4 564
(Herav stålvogner)	(392)	(788)	(1 172)	(1 256)	(1 285)	(1 436)	(1 532)	(1 596)
Godsvogner[1]	25 644	25 061	23 837	23 095	22 163	21 749	21 691	21 777

[1] Ekskl. vogner til internt bruk.

Tabell 36. Bestand av trekkraftaggregater

	Antall i alt[1]	Disponible for driften[2]	Ute av drift for rep.[3]		Ny-reparerte[4]
			Antall	I pst.	
Lokomotiver (normalsporte):					
Damp:					
1949-50	477	459	130	28	
1954-55	402	419	116	28	173
1959-60	276	258	82	31,8	64
1961	256	260	60	23,1	56
1962	237	216	50	23,2	49
1963	182	131	38	19,1	43
1964	131	107	22	20,6	27
1965	104	100	14	12,5	9
Elektriske:					
1949-50	72	72	9	13	
1954-55	117	112	20	17,9	81
1959-60	145	143	19	13,3	83
1961	150	144	16	11,1	74
1962	151	144	19	13,2	70
1963	151	135	16	10,8	76
1964	154	136	18	11,7	76
1965	158	156	20	13,1	53[5])
Diesel:					
1949-50	1				
1954-55	5	5			
1959-60	28	29	4	13,8	5
1961	39	35	5	14,3	8
1962	48	44	6	13,6	9
1963	51	46	5	10,8	12
1964	64	55	9	13,6	21
1965	70	68	9	13,0	14
Motorvogner (normalsporte):					
Elektriske:					
1949-50	41	41	7	17	
1954-55	71	67	7	10,4	63
1959-60	96	96	11	11,5	85
1961	105	102	12	11,2	85
1962	105	105	11	10,5	84
1963	105	93	12	11,2	101
1964	103	90	13	21,0	89
1965	103	103	11	10,3	84
Forbrenningsmotorvogner:					
1949-50	78	61	21	34	
1954-55	89	87	20	23	75
1959-60	88	88	18	20,5	81
1961	88	85	15	17,7	81
1962	85	84	15	17,9	81
1963	82	69	13	16,1	56
1964	81	64	17	14,1	74
1965	81	65	15	19,1	64

[1] Pr. siste dag i regnskapsåret.
[2] Gjennomsnittlig i regnskapsåret.
[3] I gjennomsnitt i løpet av regnskapsåret.
[4] Dvs. levert fra verkstedene ferdig reparert i løpet av året.
[5] Hertil 32 lok for hjuldreiing ved undergulvsdreiebenken i Lodalen.

Tabell 37. Statsbanenes verksteder. Antall tjenestemenn, arbeidsoppdrag m. v.

	Verksted									Totalt antall avsluttede revisjoner og hovedpuss (alle verksteder)	
	Grorud	Oslo	Drammen	Hamar	Trondheim	Bergen	Kristiansand	Stavanger	Narvik	1964	1965
Antall tjenestemenn[1] pr. 31.12.1965	360	660	621	169	497	176	73	80	88		
Fordelingen av de viktigste arbeidsoppdrag pr. 31.12.1965:											
Personvogner:											
Hovedpuss og lettpuss		X	X		X	X				104[2])	107[3])
Revisjon		X	X	X	X	X	X	X	X	1 080	1 051
Godsvogner:											
Reparasjon og revisjon	X	X	X	X	X	X	X	X	X	3 192	2 389
Lokomotiver:											
Hovedrevisjon og mellomrevisjon av:											
Elektriske tog-lok	X								X	76	53
Diesel tog-lok					X					9	8
Damp tog-lok	X				X					27	9
Hovedrevisjon og liten revisjon av diesel skiftelok.	X									12	6
Motorvogner:											
Hovedrevisjon og mellomrevisjon av:											
Elektriske motorvogner			X						X	89	84
Motorvogner drevet med forbrenningsmotor		X	X		X					74	64
Hovedpuss av:											
Elektriske motorvogner			X							8	8
Motorvogner drevet med forbrenningsmotor		X	X		X					13	
Lokomotivkjeler:											
Hovedrevisjon			X							14	4

[1] Ekskl. administrasjonspersonale.
[2] Herav 30 vogner lettpusset.
[3] Herav 40 vogner lettpusset.

Tabell 38. Egen og leieproduksjon av trelast. Sysselsetting og driftsutgifter ved egne sagbruk om impregneringsverk

	1963	1964	1965
Egne sagbruk og impregneringsverk:			
Produksjon:			
Skåret tømmer (m³)	13 724	20 112	14 635
Høvlet last (m³)	3 495	3 337	3 391
Treull (tonn)	7	8,5	6,9
Impregnert (m³)	29 249	30 928	28 732
Gjennomsnittlig antall sysselsatte	119	116	113
Utgifter til drift og vedlikehold:			
Lønn (mill. kr.)	2,1	2,3	2,4
Materialer (mill. kr.)	0,7	0,5	0,7
Private sagbruk og impregneringsverk:			
Leieproduksjon:			
Skåret tømmer (m³)	5 655	4 641	4 443
Kreosotimpregnert (m³)	7 142	10 604	5 792
Saltimpregnert (m³)	1 023	1 183	1 091

NSB's driftsberetning er utarbeidet på grunnlag av bidrag fra de enkelte av Hovedstyrets fagavdelinger. De økonomiske emner under de forskjellige avsnitt er utredet av Økonomiavdelingen, som også har forestått redigeringen av beretningen.
Redaksjonen ble avsluttet i oktober 1966.

HOVEDSTYRET FOR STATSBANENE

Trykt i Kirstes Boktrykkeri, Oslo, november 1966
3500 eksemplarer

Jernbaneverket
Biblioteket
JBV
h11000699