

65.011:385

(481) Mag q65.011:656.2(481) NSB Hof

MAGASIN

Hofstad, [Arvid Angel]

Statsbanenes moderniserings-og

rasjonaliseringsplan.

Oslo, NSB, 1960.

STATSBANENES MODERNISERINGS- OG RASJONALISERINGSPLAN
DIREKTÖR HOFSTAD

Jeg vil innledningsvis gjøre merksam på at dette er et kort utdrag og omfatter bare en del av de retningslinjer og tiltak som jeg har lagt fram i forbindelse med MR-planen.

Grunnlaget for samferdselen og dens organisasjon må være samferdselsbehovet, og målet er å få dekket dette behov best mulig etter økonomiske retningslinjer, slik at hvert enkelt samferdselsmiddel brukes til de transporter som det er best teknisk-økonomisk egnet for. Dette krever at myndighetene tar et klart standpunkt når det gjelder trafikkdelingen mellom de forskjellige transportmidler og gir dem like konkurransemessige vilkår.

En slik konkurransemessig likestilling eksisterer ikke i norsk samferdsel i dag. Jernbanen har mistet sin monopolstilling, men beholdt de forpliktelser som monopol-tiden påla den - transportplikt, ruteplikt, enhetstakster i rom og tid, offentlighets-prinsipp for takstene og liten forretningsmessig handlefrihet.

Mot oss i konkurransen har vi de ikke rutemessige transporter, som i meget liten utstrekning er gjenstand for regulering og som har meget større muligheter for å drive etter forretningsøkonomiske prinsipper.

Skal vi kunne konkurrere på like vilkår med andre samferdselsmidler, må NSB få drive rent forretningsmessig etter bedriftsøkonomiske retningslinjer, og grunnlaget for driftspolitikken må være kostnadsansvarsprinsippet.

Dersom staten av samfunnsøkonomiske eller sosiale hensyn pålegger Statsbanene plikter som betyr en kostnadmessig belastning, må NSB få erstatning for dette.

Videre må NSB fritt få bruke den transportorganisasjon og de tekniske hjelpemidler som er mest rasjonelle for dekning av det samferdselsbehov som NSB skal dekke.

Alle transporter og virksomheter som ikke er lønnsomme for NSB må opphøre, eller om statsmyndighetene finner at slike virksomheter likevel skal opprettholdes av næringspolitiske hensyn, så må dette skje ved subsidiering.

Hjelpevirksomhetene må vurderes, hovedprinsippet må være at slike deler av virksomheten må settes bort til tredjemann hvis denne kan utføre arbeidet billigere enn NSB, eller hvis det har andre fordeler.

Innenfor det naturlige driftsområde som da blir igjen må det moderniseres i full utstrekning.

Det må være et av hovedprinsippene at trafikkavviklingen med jernbane og bil blir sett i nøye sammenheng. Bildriftens oppgave må være dels å supplere eller erstatte jernbanetransport og dels å tilføre jernbanen trafikk eller å bringe videre trafikken fra jernbanestasjonene. Derfor kan ikke den økonomiske målsetting for bildrift ses isolert, men må ses samlet for jernbane og bil i de respektive trafikk-områder.

Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen er i og for seg intet arbeidsprogram, ingen tempoplan, men i grunnen bare en ramme omkring det som skal skje i de nærmeste 10 år. Det hadde i dag vært ønskelig med en prioritetsliste for samtlige tiltak med ferdig utarbeidede detaljerte planer, men forståelig nok, det er umulig i dag. Men vi må imidlertid straks starte på - eller rettere sagt, fortsette med rasjonaliseringsarbeidet for hurtigst mulig å oppnå best mulige økonomiske resultater - med andre ord først finne fram til de poster som kan gi de gunstigst mulige resultater med hensyn til vår økonomi.

For å si noen ord om vårt salgsapparat, vil jeg få understreke en kjent ting, nemlig at jernbanen som andre samferdselsbedrifter ikke har noen mulighet for å produsere for lager. En ytelse som ikke blir etterspurt, må anses som ugjenkallelig tapt for bedriften. Vi må derfor til enhver tid sette alt inn på å oppnå mest mulig harmoni mellom drifts- og trafikkytelser og etterspørsel. Målet må være at vi til enhver tid har vår kapasitet mest mulig utnyttet, og vi må sette inn vårt salgsapparat i fullt monn.

La det være sagt med en gang at vi alle er og skal være selgere, hver på vårt felt. Vi må sørge for at etaten fra øverst til nederst blir gjennomsyret av det syn som mer og mer er kommet til uttrykk, nemlig at NSB skal være et forretningsmessig foretagende. Ordet "trafikanter" bør erstattes med "kunder". Da vil vi også bli mere lydhøre for propagandaen om salg.

Det satses stadig mer og mer på salget i forretningslivet. Våre konkurrenter har innsett salgets betydning. De har bygget opp en intern organisasjon for salg som det legges stor vekt på. De bruker alle forhåndenværende hjelpemidler og kanaler for å fremme salget.

Det har vært en nødvendig veg å slå inn på, og jeg er ikke i tvil om at det er riktig av oss å følge den samme linje. Vi må få slått en pel gjennom at offentlige bedrifter er stive og formelle. Vi driver forretning, og vi må drive forretning på samme måte som andre gjør det. Vi har menneskemateriell innenfor NSB som i transportsektoren kan måle seg med de beste, men de må få slippe til og vise hva de duger til.

Vårt største aktivum her ligger i stasjonene og våre reisebyråer.

Vi må ikke betrakte stasjonene bare som ekspedisjonssteder der vi ekspederer tjenester og avviker trafikken i henhold til gjeldende instruksjoner. Stasjonene, reisebyråene og våre agenter såvel i person- som godstrafikk er våre fremste salgsgrener og der er her selve salget foregår. Stasjonene ligger i selve sentret for person- og godstrafikken og må ikke glemmes i relasjon til salget, men må være bedriftens detaljbutikker og arbeide ut fra den dypeste betydning av ordet: selge. De spiller en betydningsfull rolle og har store muligheter. På stasjonene har man den umiddelbare kontakt med menneskene, og det er stasjonene vi må bygge vår økonomiske framtid på.

Som vi kjenner til er vi belastet med en rekke særforpliktelser som f.eks. offentlige tariffer, transportplikt, ruteplikt, verditakster, fallende takster etter avstanden og ens takster uansett vedkommende banestrekningens lønnsomhet.

Dette er en urealistisk prispolitikk, vi har ikke hatt anledning til å vurdere konkurranseforholdet mot transportkostnadene, noe som har ført til at vi har mistet mange transporter som vi ellers ville hatt, samtidig som vi har utført en rekke

transportoppdrag som med fordel kunne vært utført med andre transportmidler. Våre takstsystemer i dag er i hovedtrekkene de samme som den gang vi hadde monopol i landtransportene. Enhetstakstene for alle linjer gjelder således uansett stor eller liten trafikk, høye eller lave driftskostnader, uansett årstid, uansett vognsituasjon eller etterspørsel samt takster etter varens verdi.

Verditakstsystemet kan vi vel si at vi delvis har forlatt i og med at vi i de senere årene har gjort store anstrengelser for å heve de lavest tarifferte varegrupper sterkere enn de høyere.

Vi forsøker altså å komme fram til et system som ligger nærmere det som anvendes for andre transportutøvere. Dette betyr at kostnadene og konkurranseforholdene bringes inn i bildet og gir anledning til å arbeide ut fra at kostnadene minst skal være dekket av inntektene.

Enhver transportutøvers store problem er å unngå kjøring av ledig eller dårlig utnyttet materiell, og han kan være villig til å gå temmelig lavt med sine frakttilbud hvis han blir sikret returlast.

I denne forbindelse kan jeg nevne at vi som kjent satte i gang prøvetakster for fraktgods i vognlaster mellom Oslo/Grefsen og Åndalsnes fra 10. oktober i år. Takstene gjelder uansett vareslag for sendinger på 5, 10, 15 og 20 tonn, og transportene foregår med togene 355/356.

Vi har på denne måte for fullt kastet oss inn i konkurransen om transportene på Möredistriktet, og hittil har prøven falt meget heldig ut.

Jeg kan for øvrig nevne at vi har et takstutvalg i arbeid som har som mandat blant annet å utarbeide et forslag til nytt takstregulativ for vognlaster hvor verditakstsystemet blir erstattet av et takstsystem tilpasset forholdene i dag under hensyn til kostnader og konkurranseforhold.

I siste budsjettår - 1959/60 - skaffet persontrafikken oss en inntekt på 174,8 mill. kroner, mens godstrafikken ga oss 217,6 mill. kroner og andre trafikkinntekter 13,7 mill. kroner. Det vil altså si at de rene persontrafikkinntekter utgjorde ca. 43 pst. av de totale trafikkinntekter. Denne prosentsats ligger meget høyt sammenliknet med andre europeiske jernbaner.

Den totale persontrafikk i landet er i dag langt større enn før krigen.

Målt i personkilometer, yter NSB nå mer enn det dobbelte sammenliknet med ytelsen i 1938. I de fleste land viser persontrafikken med jernbanene en tilbakegang, en tilbakegang som skyldes økingen i antall biler og den sterke flykonkurranse som har gjort seg gjeldende på lengere avstander.

Norge er imidlertid et av de meget få land hvor persontrafikken med jernbanen har holdt seg forholdsvis godt oppe både når det gjelder antall reiser, personkilometer og inntekter.

Her hjemme har vi møtt og vil fortsatt møte sterk konkurranse fra både biler, fly og kanskje hydrofoilbåter. Vi vil imidlertid stå sterkere overfor turbiler og rutebiler når vi får hurtigere tog med større komfort og bedre service. Konkurransen fra flyene vil vel foreløpig bare ramme en begrenset del av vår jernbanetrafikk.

Antall privatbiler vil i årene framover øke sterkt. Når vi imidlertid tar i betraktning vår geografiske beliggenhet, vår natur, de klimatiske forhold, de forholdsvis dårlige veier, ugunstige flyforhold, dårlig utbygde flyplasser mv., så er det i allefall ikke foreløpig noen grunn til å tro at vår persontrafikk vil komme til å vise noen vesentlig nedgang i årene framover, men kanskje øke noe.

I MR-planen har vi antydnet en nettobesparelse på 25 mill. kroner årlig ved rasjonalisering av togframføringen. Dette refererer seg for en stor del til personbefordringen, med en rasjonell oppbygging av ruteordningen og bruk av hensiktsmessig materiell innenfor rammen av den trekrafttype vi til enhver tid har.

Rasjonaliseringsgevinsten ved "Vekk med dampen" er ikke innbefattet i denne besparelse.

Det foreligger i mange områder en overdimensjonering av transportapparatet for avvikling av den bestående persontrafikk, og i stor utstrekning skjer det en unødigg parallellkjøring som bevirker dårlig utnyttelse av kapasiteten og dermed høyere kostnader enn nødvendig.

La meg raskt summere opp:

Våre fordeler framfor rutebiler er at vi kan framføre store enheter med mange plasser med et trekkaggregat, med store hastigheter, komfort og sikkerhet.

En rutebils plasskapasitet er sterkt begrenset, men den har stor fleksibilitet ved framføringen.

Flyene har de største hastigheter, men kapasitet og stoppesteder er sterkt begrenset.

Jeg mener vi nå for fullt må gå inn for å satse på våre fortrinn, nemlig kapasitet, hurtighet, komfort og sikkerhet, for på denne måten å ta hånd om vår del av markedet.

Mens vi stort sett har klart å avvikle ekspedisjonsarbeidet vedrørende persontrafikken på en tilfredsstillende måte, er forholdene når det gjelder godstrafikken helt annerledes og problemene er betydelig større.

For at vi skal kunne framføre godset hurtig og effektivt, må skiftarbeidet, såvel på terminalene som underveis foregå hurtig og rasjonelt. Her vet vi at det har sviktet i betenkelig grad, blant annet på grunn av dårlig egnede skiftestasjoner.

Også tungvinte og dårlig utstyrte godsekspedisjoner har bevirket betydelige forsinkelser i godstransportene. Usikkerheten med hensyn til framføringstidene har også gjort sitt til at vi ikke har kunnet stille opp helt pålitelige planer for framføring av vognlaster og gjennomføre et system med forutmelding av disse slik at kundene kan bli underrettet på forhånd når godset vil være klart til avhenting.

Slike ting har svekket vår konkurranseevne og det er ingen tvil om at det kan oppnås meget betydelige rasjonaliseringsgevinster ved å effektivisere terminalarbeidet.

Vi må ta togordningen opp til grundig vurdering, og vi må først og fremst sørge for at de store sentra blir betjent på en utmerket måte, samtidig som også de mindre steder blir gitt tilstrekkelig service.

Når en kunde skal velge sitt transportmiddel, er det av vesentlig betydning for ham å være sikker på at godset som han sender, vil komme fram til rutemessig bestemt tid. Det er klart at vi alle må gå inn for denne oppgaven slik at vi kan by våre kunder et godt ruteopplegg og sikre transportplaner også for vognlaster.

Vi må sørge for en raskere terminalbehandling av godset og en raskere stilling av vogner for opp- og avlastning.

Det kan videre bli nødvendig for oss å foreta en noe annen avveining transportene imellom enn vi hittil har gjort, slik at vi prioriterer de transporter som er mest lønnsomme for oss, både når det gjelder vognutdeling og framføring.

Ved løsningen av problemene må vi alltid ha klart for oss at kundene alltid vil vurdere transporten i sin helhet - fra dør til dør - uansett hvor mange og hvilke transportmidler som brukes før transporten er avsluttet.

Dette synspunkt er grunnleggende hvis man skal søke fram til en rasjonell transport-avvikling. Svært mange av de transporter som vi besørger er bare deltransporter, dvs. at resten av transporten besørgeres av andre transportmidler, bil eller båt. Ved slike transporter er det avgjørende at omlastingen kan foregå hurtig og rasjonelt.

Jeg kan opplyse at et utvalg er i arbeid med å studere de forskjellige hjelpemidler for å løse problemene med en rasjonell overføring av gods mellom bane og bil.

Før å finne fram til en gunstig løsning og for å få organisert arbeidet på en så hensiktsmessig måte som mulig, er det nødvendig at vi i utstrakt grad gjør bruk av arbeidsundersøkelser og arbeidsstudier. Vi arbeider for tiden blant annet med spørsmålet om sammenslåing av il- og fraktgodsekspedisjonene ved en rekke større stasjoner.

Parallelt med en teknisk utbygging er det for en rekke av de største godsekspedisjoner gjennomført endringer i arbeidsmetoder og organisasjonsformer som har ført til en øket effektivitet og til reduksjon av personalantallet.

Mens vi er inne på terminalarbeidet for godstrafikken, må jeg også peke på nødvendigheten av at vi snarest mulig får undersøkt lønnsomheten når det gjelder stykkgodstransporter kontra transport av vognlaster og samlastning.

Det er en klar ting at våre utgifter stiger jo mere vi behandler godset, og hvis vi kunne ta imot vårt stykkgods og laste direkte inn i vognene uten å gå via pakkhusgulv, ville våre kostnader reduseres betydelig.

Våre strekningsvogner må vi av hensyn til sorteringen stort sett ta om pakkhus, men vi må se nærmere på forholdet vedrørende opplastingen av de direkte stasjonsvogner.

En vesentlig ting i våre stykkgodstransporter som vi må undersøke, er bruken av åpne vogner. En rekke av de utenlandske forvaltninger har redusert bruken av åpne vogner i stykkgodstrafikken betraktelig og bruker i meget stor utstrekning lukkede vogner. Når vi ser hvor dårlig utnyttet våre åpne stykkgodsvogner ofte er, må vi ta under overveielse å laste mere "åpenvogngods" i lukkede vogner. Det er ikke mulig å komme helt bort fra kjøring av åpne vogner i denne forbindelse, men med en systematisk planlegging kan vi kanskje komme fram til en ordning med mindre kjøring av åpne stykkgodsvogner.

Vi vil oppnå en lettelse for kundene ved innleveringen, lette innlastingen, togsammensettingen og togvekten som igjen gir oss øket kapasitet.

Vi har en del godshus som er i en dårlig forfatning. Disse må settes i skikkelig stand, men dette arbeidet må planlegges og prioriteres ut fra driftens krav om en effektiv godsbehandling.

Når det gjelder knutepunkttrafikken har det ved flere anledninger vært hevdet at denne først vil kunne lønne seg i fullt monn ved innføring av CTC-anlegg i togframføringen på samme strekning.

Dette kan vi ikke vente på. Vi må i større utstrekning enn i dag bygge på knutepunkttrafikken og vi må spesielt se på forholdene i de av våre distrikter som har stor befolkningstetthet, og hvor forholdene ligger tilnærmelsesvis opp mot forholdene i andre land, f.eks. Holland.

Prinsippet med yrkesmessig samlastning er anerkjent og meget utbredt i de aller fleste av de europeiske jernbaneforvaltninger. Det er bare 4 forvaltninger i Europa som ikke er med, nemlig Storbritannia, Tsjekkoslovakia, Ungarn og Jugoslavia.

De forvaltninger som har samlastning er klar over at ekspedisjonsformen er nødvendig fordi den rasjonaliserer stykkgodstransportene og fordi den er et av de beste konkurransetiltak mot andre transportmidler.

La meg slå fast at samlasterne er et av våre beste våpen mot landevegstransportene, de er våre agenter og vi må betrakte den og behandle dem som det og legge forholdene best mulig til rette for deres virksomhet.

Vi må bruke de midler vi har for å oppnå rasjonell transport, og for at den yrkesmessige samlastning skal virke tilfredsstillende for NSB og samlasteren er det en forutsetning at det er et godt samarbeid mellom vedkommende samlastfirma og jernbanens representanter ved de ekspedisjonssteder der samlastning foregår.

Et annet forhold som vi må ha oppmerksomheten henvendt på og som vi må undersøke i nær framtid, er berettigelsen av å ha atskilte ekspedisjonsmåter for il- og fraktstykkgoods.

Hensikten med å sende ilstykkgoods framfor fraktstykkgoods er jo at ilgodset skal transporteres raskere. Etter hvert har forholdene utviklet seg slik at det ofte er svært liten eller ingen tidsforskjell i transporttid mellom disse 2 godsarter.

Vi skal også se på spørsmålet om en forenkling av kontorbehandlingen av stykkgoods ved å gå over til en utvidet bruk av "lokalgoods".

Når det gjelder omløpstiden for våre godsvogner må jeg først si at det som kjent er store verdier som er nedlagt i vår godsvognpark. En G4-vogn koster f.eks. i dag rundt 50 000,- kr., en T14-vogn ca. kr. 45 000,- og skal vi anskaffe en spesialvogn som f.eks. en Trfo4, så må vi ut med ca. kr. 270 000,-.

Det er klart at slike verdier må vi ta hånd om og disponere på en slik måte at vi får en optimal utnyttelse av vognparken.

Knappheten på godsvogner har gått igjen i alle år etter frigjøringen. Det er ikke tvil om at vi har mistet meget trafikk i disse årene på grunn av at vi ikke i rett tid har kunnet stille det riktige antall vogner eller den ønskede vogntype for våre kunder.

Dette at vi ikke kan tilfredsstille etterspørselen kan ha mange årsaker. Det kan være for liten vognbeholdning av de aktuelle typer, eller det kan være at vi stiller for dårlig med vognene slik at omløpstallet blir for høyt, med andre ord, det går for lang tid mellom hver gang vi laster opp vognene.

I 1957 foretok vi en registrering som omfattet ca. 7 500 opplasteringer.

For de registrerte vognlaster utgjorde transporttiden - inklusive tomkjøringen - 28 pst. av hele omløpet. Til opphold på utgangs- og endestasjon for transportene gikk det med hele 72 pst. av omløpstiden, og herav falt hele 44 pst. på opphold utenom lesse- og lossetid. Dette viser altså at vi kan oppnå resultater ved å bedre omløpstallet for vognlastene og ved å se nærmere på terminaloppholdene.

Når det gjelder driftspolitikken for vogntjenesten, må vi fram til en klar målsetting for vårt arbeid og så trekke opp de retningslinjer som vi skal arbeide etter for å nå dette mål.

MR-planens driftspolitiske retningslinjer for avvikling av godstrafikken kan vanskelig gjennomføres i sin helhet uten at planens øvrige tiltak og forutsetninger er satt ut i livet. Det gjelder investeringer og det gjelder samordning i samferdselen.

Det forutsetter at det må trekkes opp midlertidige driftspolitiske retningslinjer i MR-planens ånd.

Overgangsperioden blir vanskelig, og disse retningslinjer må være fleksible slik at de til enhver tid kan tilpasses det aktuelle transportbehov og den aktuelle transportkapasitet.

Det er i dag en viss motsetning mellom vår transportplikt og trafikkverving på den ene side og driftskostnadene - framførings- og skiftekostnader og vognforbruk - på den annen side. Vi utfører med andre ord transporter som vi ifølge vår transportplikt må avvikle, og vi har vervet trafikk uten at det er helt klart hvilke kostnader transportene påfører oss.

Ved inngåelse av avtaler om moderasjoner tar vi for lite hensyn til vognsituasjonen - knapphet, overskudd, vogntyper og tomvognstrømmer.

Av retningslinjer vil jeg ganske grovt trekke opp følgende:

Vi må arbeide mot en suksessiv overgang til MR-planens målsetting for vår godstrafikk.

Vi må ta opp arbeidet med en transportplan for vognlaster - i første omgang mellom Oslo og de større sentra og omvendt.

Avviklingen av den lokale stykkgodstrafikk vil bli tatt opp til undersøkelse med det formål å redusere antall stykkgodsvogner og antall arbeidende lokale godstog. Det må herunder spesielt undersøkes om det er behov for daglige forbindelser - kretskjøring kommer atter inn i bildet - og om vi kan avvikle den lokale vognlasttrafikken ved "områdeskifting" fra større stasjoner.

Bestemmelsene om oppholdsleie for godsvogner vil bli undersøkt og eventuelt omarbeidet.

Det er nødvendig med en omorganisering av vogntjenesten med sikte på en løpende s e n t r a l fordeling av vognene, beholdere og presenninger distriktene i mellom, basert på en effektiv meldetjeneste.

Vognreglementet vil bli omarbeidet og det nye reglement vil i nødvendig utstrekning inneholde de driftspolitiske retningslinjer som vi vil følge når det gjelder godstrafikken i tiden fremover.

Arbeidet med organisering av vogntjenesten er allerede i gang.

Jeg må også si noen ord om vår bildrift.

Over alt i verden ser vi at den transporttekniske utvikling har ført til at jernbanene i stadig større utstrekning har funnet det rasjonelt å ta bilen i sin tjeneste i bestemte forbindelser.

Imidlertid tror jeg det er nødvendig at vi nå kommer frem til en helt klar målsetting for vår bildrift i fremtiden, en målsetting som er bestemt ut fra våre interesser i jernbanetransport. Dette er nødvendig både av hensyn til oss selv og til samfunnet for øvrig, og for å få klare linjer også utad.

Det må være et hovedprinsipp at vi ser trafikkutviklingen med jernbane og med bil i nøye sammenheng, og den økonomiske målsetting for bildriften må ikke sees isolert. Det er galt å søke å oppnå et godt økonomisk resultat for bildriften hvis dette skjer på bekostning av trafikk med jernbane.

Vurderingen av en rasjonell transportutvikling og av det økonomiske resultat må skje samlet for jernbane og bil i de respektive trafikkområder.

Når det gjelder forholdene ved de av våre stasjoner hvor det foregår utkjøring av gods til kundene, så må det være en absolutt forutsetning at godset skal ut til kundene snarest mulig etter ankomsten. Godset er ikke fremme ved at det er kommet til stasjonen, transporten er ikke avsluttet før varen er levert hos mottakeren.

Det er meget viktig at vi her ser den hele transportkjede i sammenheng og ikke betrakter utkjøringen som noe for seg.

Hurtighet i godsfremføringen er et av de sentrale punkter som vi skal satse på, og vi må sette alt inn på å få varene raskt ut til mottakerne.

For en del av stykkgodsets vedkommende ligger årsaken i de ennå vanskelige skifteforhold i Oslo-området, men når vi nå "pisker" godset fram i hurtiggående tog, må vi også sørge for at ikke terminalbehandlingen tar uforholdsmessig lang tid i relasjon til selve transporttiden.

For å si litt om t r e k k r a f t a g g r e g a t e n e så hadde vi pr. 30. juni i år i alt 276 normalspore damplokomotiver, en reduksjon på 16 siste år. I den siste 10-årsperioden har vi redusert antallet damplokomotiver med ca. 200.

Det sier seg selv at parallelt med programmet "Vekk med dampen" har oppstått et økende behov for elektriske lokomotiver og diesellokomotiver. Etter krigen har vi fått tre nye typer av elektriske lokomotiver, nemlig E1-11, E1-12 og E1-13. E1-12 er det kraftigste og brukes på Ofotbanen.

Vi har nå i alt 145 elektriske lokomotiver, 96 elektriske motorvogner, 88 forbrenningsmotorvogner, 22 dieselelektriske toglokomotiver og 8 dieselhydrauliske skiftelokomotiver.

Kostnadsbesparelsene vedrørende den gjenstående utskifting av damplokomotiver i togtjenesten er anslått til ca. 30 mill. kroner pr. år etter at $4\frac{1}{2}$ % rente av merinvesteringen er fratrukket.

Når det gjelder de forskjellige typer lokomotiver, må vi ha et bestemt forhold mellom aggregatens adhesjonsvekt og motorytelse for å kunne oppnå et godt resultat.

På grunn av våre topografiske forhold og at vi etter hvert må regne med å kjøre – tyngre tog, må vår målsetting i tiden fremover være å komme frem til en type lokomotiver med stor adhesjonsvekt og stor motorytelse. Dette hindres imidlertid av akseltrykket som på våre beste baner etter hvert blir på 18 tonn.

Vi skal derfor se på forholdene mellom 2- og 3-akslede boggier på lokomotivene, og se om det er mulig å komme frem til en type elektriske lokomotiver – E1-14 – med 3-akslede boggier uten at akseltrykket overstiger 18 tonn.

I denne forbindelse er det nylig satt ned et "trekkraftutvalg" som har som mandat å se på de forskjellige hensiktsmessige typer av diesel- og elektriske aggregater for såvel tog- som skiftetjeneste, og komme frem til behovet for de enkelte typer.

Vedrørende personvognene er det i 10-årsperioden 1949/59 levert nytt personvognmateriell for ca. 97 mill. kroner, samtidig som et betydelig antall eldre vogner er ombygget og modernisert.

Selv om det materiell som er anskaffet i den senere tid er tidsmessig og stort sett må sies å dekke tidens krav om komfort, så er det imidlertid den alt overveiende del av våre vogner bygget med vognkasser av tre, og de fleste av dem er så gamle at de etter vanlige regler burde vært utskiftet.

Den normale levealder for en personvogn er 35 år. Over halvparten av våre personvogner er eldre. Dette medfører store ulemper ved utviklingen av trafikken, idet vognene ikke fyller de nåværende tekniske krav. Dette medfører at vi får store vedlikeholdsutgifter hvert år, samtidig som det går med betydelige beløp til ombygging og modernisering av eldre vogner.

Såvel av sikkerhetsmessige som av driftstekniske, økonomiske og salgsmessige grunner er de gamle trevognene en vesentlig ulempe for oss. Det er ikke mulig å konkurrere med moderne busser og fly når vi må by kundene slike gamle umoderne vogner.

I investeringsplanen har vi da også anført at vi trenger 300 mill. kroner i denne 10-årsperioden for å anskaffe 500 personboggivogner av stål. Det ville være en rimelig modernisering, og vi ville oppnå betydelige besparelser vedrørende ved-

likehold og togfremføring, samtidig som vårt salgsapparat fikk en god vare å føre på markedet.

I persontrafikken må vi spesielt legge opp til komfort og sikkerhet, hurtighet og kapasitet.

Når det gjelder fordelingen av de 300 mill. kroner utover i 10-årsperioden, er det overveiende sansynlig at vi må satse en god del mere i begynnelsen enn forutsatt, for å kunne oppnå resultater i løpet av en relativt kort tid - 3 à 4 år.

For godstrafikkens vedkommende må vi omgående klarlegge hva vi trenger av vogner totalt, hvilke typer som skal anskaffes og hvor mange av hver type, i hvilken rekkefølge vognene skal anskaffes og undersøke leveringsmuligheter.

Vi må planlegge utrangering av gamle og ukurante vogner.

Vi må undersøke hensiktsmessigheten og lønnsomheten av en eventuell ombygging av eldre vogner.

Vi må snarest gå igjennom hele vognparken med det formål for øye å få kassert rene vrakvogner straks, få fastlagt hvor mange og hvilke av de ukurante vogner som fortsatt skal nyttes som trafikkvogner.

Videre må vi få sjekket antall og typer vogner som er avgitt til spesielle formål, merket eller umerket, og så avgjøre om behovet fortsatt er til stede.

Kurante trafikkvogner må ikke nyttes hvor mindre kurante typer kan gjøre samme nytte.

Når det gjelder våre egne transporter av slagg, søppel o.l. må også rene vrakvogner og vogner som trekker storevedlikeholdskostnader erstattes av mindre kurante vogner og slås ned.

"Stasjonsvogner" er for en stor del rene vrak og bør fjernes, eventuelt erstattes med kasserte vogner i bedre forfatning i den utstrekning det er et reelt behov til stede for slike vogner.

Når det gjelder rutearbeidet vil jeg gjerne komme inn på en spesiell ting, nemlig vår tjenesterutebok.

I Drammen distrikt har vi nå et par års tid hatt tjenesteruteboken i lösbladsystem. Distriktet har høstet gode erfaringer, personalet er fornøyd med ordningen, og med henblikk på de fordeler et slikt system fører med seg, bør alle distrikter om mulig gjennomføre ordningen med lösbladsystem i tjenesterutebøkene fra kommende rutetermin.

Selve kjøretidsberegningene kommer inn i rutearbeidet med full tyngde.

For tiden holder vi på med å legge opp kjøretidsberegninger på elektroniske regnemaskiner.

I dag skjer beregningen av kjøretiden manuelt, og det er et meget tidskrevende arbeid. Derfor blir også kjøretidsberegninger anvendt bare i meget liten utstrekning.

Ved beregning av kjøretiden ved elektroniske regnemaskiner vil disse kunne utføres meget raskt og billig. Men på den annen side er det et meget stort engangsarbeide å få lagt opp grunnlaget for kjøring av beregningene på regnemaskinene.

Vi gjør nå et prøveopplegg for strekningen Lilleström - Eidsvoll, og beregningene for denne prøven ventes ferdig om ca. $\frac{1}{2}$ år.

Av sikringsanlegg har vi i 10-årsperioden 1949/59 bygget:

89 komplette - herav 1 fjernstyrt,
14 enkle sikringsanlegg og
7 fjernstilte elektriske håndsignalanlegg.

Siden 1958 har vi pr. i dag spart inn 70 mann p.g.a. nye sikringsanlegg.

I samme 10-årsperioden (1949/59) har vi bygget:

68 automatiske vegsignalanlegg og
29 automatiske vegbomanlegg.

Siden 1958 har vi pr. i dag spart inn 50 mann p.g.a. automatisk og elektrisk sikring av planoverganger, og ved det program vi har frem til sommeren 1961, vil vi spare ytterligere 23 mann.

Vi har også tatt opp spørsmålet om fjernstyring av de bevegelige broer i Oslo, Drammen og Trondheim distrikter.

Likeledes arbeider vi nå med spørsmålet om rasvarslingsanlegg. Disse er relativt billige i anskaffelse, og vi kan regne med store besparelser pr. år.

Med en investering på 80 mill. kr. i CTC-anlegg har vi beregnet at de driftsøkonomiske fordeler vi kan oppnå vil ligge på en størrelsesorden av ca. 4,5 mill. kr. pr. år med renter fratrukket.

Denne besparelse er beregnet på grunnlag av nåværende trafikkordninger.

CTC vil imidlertid legge grunnlaget for innføring av flere regningssvarende endringer i driften.

I realiteten vil derfor lønnsomheten ved innføring av CTC bli enda større, under forutsetning av at de nødvendige tiltak, og organisatoriske endringer i driften gjennomføres.

Vi vil ta vårt første CTC-anlegg i bruk i løpet av kommende år.

Det blir på Ofotbanen, og i løpet av et par år vil vi ta vårt første anlegg i bruk på Östlandet.

Vi står dermed like foran etableringen av et system som vil bety ikke mindre enn en revolusjon på togfremføringens og sikkerhetstjenestens område.

Som kjent gjør CTC det mulig å fjernbetjene stasjonenes sikringsanlegg så effektivt at det normalt ikke vil kreves egen betjening ved stasjonene på grunn av togfremføringen. På den annen side vil det vel i de fleste tilfeller være nødvendig

å tilføre CTC-sentralen personale, i et antall som vesentlig vil være avhengig av omfanget av den togdrift som sokner til sentralen.

For i størst mulig utstrekning å eliminere trafikkvanskelighetene vil det være nødvendig å utstyre alle sporveksler på CTC-strekningen med elektriske varmeelementer.

Behovet for kryssings- og forbikjøringsstasjoner på CTC-strekningene bør nøye vurderes på grunnlag av erfaring og fremtidig utvikling.

Planoverganger hvor trafikken gjør det nødvendig med betjening, vil på CTC-strekningene bli utstyrt med automatiske sikringsanlegg.

La meg så avrunde det hele med noen sluttbetraktninger omkring Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen.

Av Samferdselskomiteens innstilling etter Stortingsdebatten, som gikk over 2 dager og Stortingets vedtak gikk det klart frem av bl.a. pressemeldingene at man nå på mange måter hadde brutt med den samferdselspolitikk som hittil hadde vært ført. De fleste talere i debatten støttet sterkt opp om planen og var enige i de retningslinjer som Hovedstyret der hadde lagt frem, og var også enige i at jernbanen skal drives etter bedriftsøkonomiske retningslinjer.

Selv om Stortinget nå har erklært seg enig i hovedprinsippene i rasjonaliseringsplanen, er det ikke truffet noe vedtak om i hvilken utstrekning man skal følge investeringsplanen. Imidlertid har Hovedstyret sagt klart fra at planen må ses som en helhet. Forutsetningen for at man skal oppnå det fulle utbytte av de enkelte tiltak i rasjonaliseringsplanen er at h e l e planen blir gjennomført. Sløyfer man noen av de vesentlige ledd i planen, vil dette uvegerlig også gå ut over lønnsomheten av de tiltak som blir gjennomført.

Under forutsetning av Stortinget bevilger tilstrekkelige midler til gjennomføring av planen i løpet av 10 år og vi får lagt om driften etter bedriftsøkonomiske retningslinjer, som Stortinget også har erklært seg enig i, må også vi sørge for at selve driftsunderskuddet er borte i løpet av denne tiden.

Det betyr imidlertid en fullstendig omlegging av vår jernbanepolitikk og en fullstendig modernisering av vår bedrift.

Vi må her være klar over at vi står i ferd med en oppgave som vil kreve full innsats av oss alle sammen. Vårt største aktivum i denne tid er etter min mening vårt personale. Hvis planen skal lykkes, må personalet være med, og de må være aktivt med alle sammen. Men forat de skal kunne det, må en effektiv informasjon til i alle ledd, og jeg kan ikke få understreket sterkt nok hvor umåtelig viktig det er å få bygget ut informasjonstjenesten dersom gjennomføringen av Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen skal skje så tilfredsstillende som mulig.

Etter planen må en del av tiltakene gis prioritet. Det er nødvendig at personalet får orientering om dette og om hvorfor nettopp disse tiltak gis prioritet, hva de skal føre fram til og hva de skal gi av resultater når de er gjennomført. Både ledelsen og personalet vil gjennom informasjon få anledning til og s k a l også

følge opp og føre kontroll med at de forskjellige tiltakene blir gjennomført som forutsatt.

Vi må altså dra omsorg for at alt personale får kjennskap til Moderniserings- og rasjonaliseringsplanen, hva den forlanger og hva bedriften venter at den skal gi oss.