

NORGES OFFISIELLE STATISTIKK XI 310



SAMFERDSELSSTATISTIKK 1958

Transport and Communication Statistics

STATISTISK SENTRALBYRÅ
OSLO 1958

Norges Offisielle Statistikk, rekke XI

Norway's Official Statistics, series XI

Rekke XI

Trykt 1957

- Nr. 268 Folkemengden i herreder og byer 1. januar 1956 *Population in rural districts and towns*
- 269 Norges jernbaner 1953—54 *Chemins de fer norvégiens*
- 270 Veterinærvesenet 1954 *Service vétérinaire*
- 271 Folketellingen 1. desember 1950 V Barnetallet i norske ekteskap *Population census December 1, 1950 V Fertility of marriages*
- 272 Sinnssykehusenes virksomhet 1955 *Hospitals for mental disease*
- 273 Norges elektrisitetsverker 1955 *Electricity plants*
- 274 Husholdningsregnskaper for jordbrukerfamilier 1954 *Family budgets for farmers' families*
- 275 Norges fiskerier 1955 *Fishery statistics of Norway*
- 276 Jordbruksstatistikk 1956 *Agricultural statistics*
- 277 Norges kommunale finanser 1952—53 til 1954—55 *Municipal finances*
- 278 Norges industri 1955 *Industrial production statistics*
- 279 Statistisk årbok 1957 *Statistical yearbook of Norway*
- 280 Norges handel 1956 Del I *Foreign trade of Norway Part I*
- 281 Kredittmarkedstatistikk 1955 *Credit market statistics*
- 282 Folkemengdens bevegelse 1955 *Vital statistics and migration statistics*
- 283 Alkoholstatistikk 1956 *Alcohol statistics*
- 284 Husholdningsregnskaper for alderstrygdede mai 1955—april 1956 *Family budgets for old age pensioners*

Rekke XI

Trykt 1958

- Nr. 285 Økonomisk utsyn over året 1957 *Economic survey*
- 286 Skogavvirkning 1952—53 til 1954—55 *Roundwood cut*
- 287 Bedriftstelling i Norge 24. april 1953 II Varehandel *Census of establishments April 24, 1953 II Wholesale and retail trade*
- 288 Lønnsstatistikk 1955 og 1956 *Wage statistics*
- 289 Meieribruket i Norge 1955 *Norway's dairy industry*
- 290 Syketrygden 1954 *Health insurance*
- 291 Veterinærvesenet 1955 *Service vétérinaire*
- 292 Norges jernbaner 1954—55 *Chemins de fer norvégiens*
- 293 Norges fiskerier 1956 *Fishery statistics of Norway*
- 294 Norges bergverksdrift 1956 *Norway's mining industry*
- 295 Norges handel 1956 Del II *Foreign trade of Norway Part II*
- 296 Undervisningsstatistikk 1954—55 *Statistics on education*
- 297 Norges postverk 1957 *Statistique postale*
- 298 Telegrafverket 1956—57 *Télégraphes et téléphones de l'Etat*
- 299 Stortingsvalget 1957 *Storting elections*

NORGES OFFISIELLE STATISTIKK XI 310



SAMFERDSELSSTATISTIKK 1958

Transport and Communication Statistics

Representativ lastebiltelling 1954

Kystfartstatistikk

Oversiktstabeller

Sample Survey of Goods Transport by Lorry 1954

Coastal Shipping Statistics

Survey Tables

STATISTISK SENTRALBYRÅ
CENTRAL BUREAU OF STATISTICS OF NORWAY
OSLO 1958

Forord

Samferdselsstatistikk i en eller annen form utarbeides av en rekke institusjoner her i landet og blir offentliggjort i mange forskjellige publikasjoner. Statistikk som Byrået selv har utarbeidd, er blitt offentliggjort dels i Statistiske meldinger og dels i spesielle publikasjoner. Det viktigste aktuelle tabellstoff både fra Byråets og andre institusjoners statistikk er blitt offentliggjort i Statistiske meldinger og Statistisk årbok.

I denne nye publikasjon, som har fått navnet Samferdselsstatistikk, vil Byrået forsøke å samle det viktigste tallmateriale og gi plass til utredninger om statistiske undersøkelser på samferdselens område.

Årstallet i titelen refererer seg til trykningsåret og ikke til det året statistikken gjelder for, da statistikken på de ulike områder blir ferdig til forskjellig tid.

Stoffet vil ikke bli strengt begrenset til å omfatte næringene sjøtransport og annen samferdsel slik disse er definert i Standard for næringsgruppering i offentlig norsk statistikk. Det er meningen også å ta med f. eks. statistikk over veitrafikkulykker, som hittil er blitt publisert i et særskilt hefte, og reiselivsstatistikk.

I dette første hefte av Samferdselsstatistikk er det foruten to større artikler tatt inn en del oversiktstabeller med både nye og eldre tallopgaver. I senere hefter vil som regel bare nyere tall bli tatt med i tabellene, men det vil kanskje bli plass til å ta inn mer detaljerte oppgaver på de forskjellige områder.

Konsulent Anders Schram og sekretær Rolv Slettemark har stått for arbeidet med dette hefte.

Statistisk Sentralbyrå, Oslo, 29. april 1958.

Petter Jakob Bjerve

Kåre Ofstad

Preface

Transport and Communication statistics have been prepared by various institutions in our country and have been published in several publications. The statistics which have been elaborated by the Bureau, have been published partly in the Monthly Bulletin of Statistics, partly in special publications. The most important current tables both from the statistics of the Bureau and from the statistics prepared by other institutions have been published in the Monthly Bulletin of Statistics and in the Statistical Yearbook.

In this new publication called the Transport and Communication Statistics, the Bureau intends to collect the main tables and give a more detailed report of the statistical investigations within the field of transport and communications.

The year mentioned in the title refers to the year of printing and not to the year treated in the publication, as the statistics in the various fields are finished at different times.

The material will not be restricted to cover the industries «Water transport» and «Other transport activity and communications» defined in the Standard for industrial grouping in public Norwegian statistics. It is intended to include for instance statistics on road traffic accidents — these statistics have up to this time been published in a special statistical series — and statistics on tourist traffic.

Besides two important articles this first volume of the Transport and Communication Statistics contains some survey tables with both new and old statistical data. Later volumes will generally only include new statistics, but there may also be room for more detailed data in various fields.

This publication has been prepared under the supervision of Mr. Anders Schram and Mr. Rolv Slettemark.

Central Bureau of Statistics, Oslo, April 29, 1958.

Petter Jakob Bjerve

Kåre Ofstad

Innhold

Representativ lastebiltelling 1954

	Side
Oversikt.	13
A. Tellingens omfang og resultatenes representativitet	13
1. Innledning	13
2. Omfanget og opplegget av tellingen	13
3. Resultatenes representativitet	15
B. Tellingens resultater	16
1. Bilparkens størrelse og fordeling	16
a. Bilparken i de forskjellige næringssektorer	16
b. Leiebiler og biler i egentransport	18
c. Bilparkens geografiske fordeling	18
d. Bilenes spesialutstyr	19
2. Biler brukt i tellingsuken og årsakene til ikke-bruk	19
3. Gjennomsnittstall og relative fordelinger for transportytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer	23
4. Transportytelser i alt	28
5. Transport av forskjellige vareslag	29
6. Transportenes geografiske fordeling	31
7. Bruk av tilhenger og/eller hjelpemann	32
8. Bilenes gjennomsnittlige drivstoff-forbruk	33
C. Beregning av den samlede godstransport med lastebiler og varebiler i året 1954	33
D. Sammenlikning mellom enkelte hovedresultater av prøvetellingen i 1952 og tellingen i 1954	35
E. Representative lastebiltellinger i andre land	36
Vedlegg I. Metoder ved innhenting og bearbeiding av oppgavene	38
1. Utvalgsgrunnlaget og utvalget	38
2. Oppgaveinnhenting, svar, bortfall og bearbeiding	39
3. Korreksjoner av bilparkens størrelse og fordeling	44
Vedlegg II—V. Rundskriv og skjema.	47
Tabeller.	
I. Bilene fordelt etter sektor, lasteevne og drivstoffets art	52
II. Bilene fordelt etter sektor og årsmodell	54
III. Bilene fordelt etter spesialtransporter som de var innrettet for	56
IV. Bilene fordelt etter spesialinnretninger	57
V. Biler brukt i tellingsuken	58
VI. Prosentvis fordeling av mulige bildager (hverdager) i tellingsuken på dager uten kjøring (med fordeling etter årsak) og dager med kjøring	59
VII. Gjennomsnittstall etter sektor og lasteevne for transportytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer pr. bil i bruk i tellingsuken	61
VIII. Relative fordelinger av leiebiler og biler i egentransport etter transportytelse, kapasitetsutnyttning og brukstimer i tellingsuken, særskilt for hver lasteevnegruppe	63
IX. Tonn transportert i alt i tellingsuken, etter bilenes sektor og lasteevne	66
X. Netto tonnkilometer i alt i tellingsuken, etter bilenes sektor og lasteevne	67
XI. Tonn transportert og netto tonnkilometer i tellingsuken fordelt etter varenes transportlengde, særskilt for leiebiler og biler i egentransport	68

	Side
XII. Tonn transportert etter varegrupper, særskilt for biler i hver lasteevne- gruppe	69
XIII. Tonn transportert etter varegrupper, særskilt for leiebiler og biler i egentransport og etter varenes transportlengde	70
XIV. Netto tonnkilometer etter varegrupper, særskilt for biler i hver laste- evnegruppe	71
XV. Netto tonnkilometer etter varegrupper, særskilt for leiebiler og biler i egentransport og etter varenes transportlengde	72
XVI. Relativ fordeling av tonn transportert og netto tonnkilometer for hver varegruppe etter bilenes lasteevne, bilenes art (leiebiler eller biler i egen- transport) og varenes transportlengde	73
XVII. Tonn transportert, etter lastefylke og lossefylke	74
XVIII. Tonn lastet og losset innenfor samme fylke	74
XIX. Kilometer kjørt med last med tilhengere av forskjellig størrelse i forhold til kilometer kjørt med last i alt, særskilt for leiebiler og biler i egen- transport i hver lasteevnegruppe	75
XX. Bruk av tilhenger og/eller hjelpemann, særskilt for hver sektor og laste- evnegruppe	76

Kystfartstatistikk

Oversikt.

A. Skip i innenlandsk rutefart i 1955	78
1. Det statistiske materialet	78
2. Ruteselskaper, skip og tonnasje i de enkelte fylker	79
3. Skipenes størrelse, assurancesum, alder og bemanning	79
4. Trafikk	80
5. Økonomiske resultater	81
B. Fartøyer i løs fraktfart på kysten i 1955	83
1. Det statistiske materialet	83
2. Fartøyer og tonnasje	84
3. Trafikk	84
4. Økonomiske resultater	85
5. Beregning av trafikk, kostnader og inntekter for alle fartøyer i løs frakt- fart i årene 1953—1955	86
C. Trafikkstatistikk for hurtigruten på Nord-Norge i 1956	87
1. Det statistiske materialet	87
2. Transportkapasiteten	87
3. Godstrafikken	87
4. Passasjertrafikken	88

Tabeller.

Skip i innenlandsk rutefart i 1955

I. Tallet på ruteselskaper, skip og bruttotonn i de enkelte fylker	90
II. Skipene etter art i de enkelte fylker	91
III. Skipene etter art og størrelse i bruttotonn	92
IV. Skipene etter art og lasterom i kubikkfot	93
V. Skipene etter art og alder	94
VI. Skipene etter art og bemanning	95
VII. Skipene etter art og døgn i rutefart	96
VIII. Skipene etter art og utseilt distanse i nautiske mil	97
IX. Ruteselskaper, skip og trafikk	98
X. Ruteselskapenes kostnader og inntekter	100
XI. Inntekter og kostnader i kroner pr. 1 000 bruttotonn-nautiske mil. Pro- sentvis fordeling av kostnadene	102

	Side
<i>Fartøyer i løs fraktfart på kysten i 1955</i>	
XII. Fartøyer med bevilling eller fartstillatelse i alt og fartøyer med oppgave til statistikken	104
XIII. Fartøyene etter registreringsfylke	105
XIV. Tallet på turer med last og transportert godsmengde i tonn, etter lastefylke og lossefylke	106
XV. Tallet på turer, lastemengde, utseilt distanse m. v. etter varegrupper	108
XVI. Transportert mengde sement i tonn, etter lastefylke og lossefylke	109
XVII. Transportert mengde fisk i tonn, etter lastefylke og lossefylke	109
XVIII. Transportert godsmengde i tonn innen og mellom de ulike landsdeler	110
XIX. Transportert godsmengde i tonn, etter vareslag og måned	111
XX. Transportert godsmengde etter varegrupper og størrelsesgrupper av fartøyene. Prosentvis fordeling	112
XXI. Fartøyenes trafikk i fraktfart og annen virksomhet, etter tonnasje-grupper. Gjennomsnittstall pr. fartøy	113
XXII. Fartøyenes fartsinntekter og kostnader etter tonnasje-grupper	113
XXIII. Fartøyenes fartsinntekter, kostnader og transportytelse etter tonnasje-grupper	114
<i>Trafikkstatistikk for hurtigruten på Nord-Norge i 1956</i>	
XXIV. Turer, utseilte nautiske mil og nettotonn-nautiske mil	114
XXV. Gods- og passasjertrafikk	115
XXVI. Gods- og passasjertrafikken i de enkelte måneder på nordturene	116
XXVII. Gods- og passasjertrafikken i de enkelte måneder på sørturene	116
XXVIII. Tallet på passasjerer, gjennomsnittlig reiselengde og passasjerfrakt	117
XXIX. Stykkgoods- og posttrafikken på nordturene i 1956	118
XXX. Ferskfisk- og stykkgodstrafikken på sørturene i 1956	120
XXXI. Passasjertrafikken nordover i 1956	122
XXXII. Passasjertrafikken sørover i 1956	123

Oversiktstabeller

A. Generelt

I.* Bruttoprodukt i samferdselssektoren (Del av brutto-nasjonalproduktet), 1930—1939 og 1946—1955	126
II.* Produksjonskonti for samferdselssektorene 1954	128
III.* Personer 15 år og mer med samferdsel eller hotell- og restaurantdrift som levevei, 1875—1950	129
IV.* Lønnsinntakere sysselsatt i samferdsel og i hotell- og restaurantdrift, 1950—1953	129
V.* Lønnsinntakere sysselsatt: Samferdsel, offentlige samferdselsanlegg og hotell- og restaurantdrift, 1954—1957	130

B. Skipsfart

VI.* Handelsflåten 1910—1957	131
VII.* Befal og mannskap på norske skip i utenriksfart 1938 og 1955—1957 og i innenriksfart 1955—1957	132
VIII.* Opptjente bruttofrakter i utenriksfart, 1938 og 1950—1956	132
IX.* Indekstall for skipsfrakter 1949—1958	133
X.* Skip i opplag 1938 og 1953—1958	133
XI.* Skipsfarten mellom Norge og utlandet, 1938 og 1953—1957	134
XII.* Norske skips fart på de viktigste fremmede land og havner, 1953—1954	136

C. Jernbaner, forstadsbaner og sporveier

XIII.* Jernbanene 1855 til 1950—51	138
XIV.* Jernbanene 1950—51 til 1956—57	139
XV.* Forstadsbaner og sporveier 1952—53 til 1956—57	140

D. Veittransport

XVI.*	Lengden av offentlige veier utenom byene 1840—1957	141
XVII.*	Lengden av offentlige veier utenom byene med fast dekke 1925—1957	142
XVIII.*	Lengden av offentlige veier og gater i byene 1927—1957	142
XIX.*	Registrerte motorkjøretøyer 1899—1926	143
XX.*	Registrerte motorkjøretøyer og tilhengere 1927—1948	143
XXI.*	Registrerte motorkjøretøyer og tilhengere 1949—1957	144
XXII.*	Førstegangsregistrerte nye biler 1955—1957	146
XXIII.*	Rutebiltrafikk 1908—1926	147
XXIV.*	Rutebiltrafikk 1927—1956	146
XXV.*	Motorvognsaker 1930—1957	150
XXVI.*	Veitrafikkulykker 1939—1957	151
XXVII.*	Inn- og utpasserte motorkjøretøyer 1931—1936, 1939 og 1946—1957	152
XXVIII.*	Motorkjøretøyer, sykler og personer fraktet med ferjer 1938 og 1946—1956	153

E. Reiseliv

XXIX.*	Innreiste utlendinger etter nasjonalitet 1923—1939	153
XXX.*	Innreiste utlendinger etter nasjonalitet og innreisemåte 1946—1957	154
XXXI.*	Gjennomsnittlig oppholdstid for innreiste utlendinger 1951—1957	154
XXXII.*	Hotellstatistikk 1950—1957	155

F. Luftfart

XXXIII.*	Registrerte sivile fly 1936—1939 og 1946—1957	155
XXXIV.*	Norsk sivilflyging 1934—1939 og 1946—1957	156

G. Post og telekommunikasjoner

XXXV.*	Postverket 1848—1957	157
XXXVI.*	Telegrafverket 1855 til 1956—57	158

Contents

Sample survey of goods transport by lorry 1954

	Page
General survey.	
A. Scope of the sample survey and accuracy of the results	13
1. Introduction	13
2. Scope and plan of the survey	13
3. Accuracy of the results	15
B. The results of the sample survey	16
1. Size and distribution of the vehicle fleet	16
a. The vehicle fleet of different economic sectors	16
b. Lorries for hire or reward and lorries operating on own account	18
c. Geographical distribution of the vehicle fleet	18
d. Special equipment of the vehicles	19
2. Vehicles used during the survey week and the reasons for non-use	19
3. Average figures and relative distributions of transport performances, capacity utilization and hours used	23
4. Total transport performances	28
5. Transport of different commodities	29
6. Geographical distribution of transport	31
7. Use of trailer and/or driver's mate	32
8. Average fuel consumption of vehicles	33
C. Estimate of total goods transport by lorries and vans in the year 1954	33
D. Comparison between some main results of the pilot survey in 1952 and the survey in 1954	35
E. Sample surveys of goods transport by lorry in other countries	36
Appendix I. Methods of collecting and processing the data	38
1. Population and sample	38
2. Collecting procedure, response, non-response, and processing	39
3. Corrections of size and distribution of the vehicle fleet	44
Appendices II—V. Circulars and questionnaires	47
Tables.	
I. Vehicle fleet by sector, carrying capacity, and type of fuel used	52
II. Vehicle fleet by sector and year of manufacture	54
III. Vehicle fleet by certain types of transport for which the vehicles were specially equipped	56
IV. Vehicle fleet by special equipment of the vehicles	57
V. Vehicles used during the survey week	58
VI. Percentage distribution of possible vehicle-days (working days) during the survey week on idle days (distributed according to reason) and running days	59
VII. Average figures, by sector and carrying capacity, for transport performances, capacity utilization and hours used per vehicle in use during the survey week	61

	Page
VIII. Relative distributions of vehicles for hire or reward and vehicles operating on own account by transport performance, capacity utilization and hours used during the survey week, specified for each carrying capacity group	63
IX. Aggregate of tons carried during the survey week, by sector and capacity of the vehicles	66
X. Aggregate of net ton-kilometres during the survey week, by sector and carrying capacity of the vehicles	67
XI. Tons carried and net ton-kilometres during the survey week by length of haul of the goods, with special figures for vehicles for hire or reward and vehicles operating on own account	68
XII. Tons carried by commodity groups, specified for vehicles in each carrying capacity group	69
XIII. Tons carried by commodity groups, specified for vehicles for hire or reward and vehicles operating on own account and by length of haul of the goods	70
XIV. Net ton-kilometres by commodity groups, specified for vehicles in each carrying capacity group	71
XV. Net ton-kilometres by commodity groups, specified for vehicles for hire or reward and vehicles operating on own account and by length of haul of the goods	72
XVI. Relative distribution of tons carried and net ton-kilometres for each commodity groups by carrying capacity of vehicles, kind of vehicles (vehicles for hire or reward and vehicles operating on own account) and length of haul of the goods	73
XVII. Tons carried, by county of loading and county of unloading	74
XVIII. Tons loaded and unloaded within the same county	74
XIX. Kilometres run loaded with trailer of different sizes in proportion to total kilometres run loaded, specified for vehicles for hire or reward and vehicles operating on own account in each carrying capacity group ...	75
XX. Use of trailer and/or driver's mate, specified for each sector and carrying capacity group	76

Coastal shipping statistics

General survey.

A. Norwegian vessels in regular coastal service in 1955	78
1. The statistical material	78
2. Companies, vessels, and tonnage in the different counties	79
3. Size, insurance amount, age, and crew of vessels	79
4. Traffic	80
5. Economic results	81
B. Norwegian vessels in coastal tramp trade in 1955	83
1. The statistical material	83
2. Vessels and tonnage	84
3. Traffic	84
4. Economic results	85
5. Estimates of traffic, expenditures, and receipts for all tramp vessels in the years 1953—1955	86
C. Traffic statistics of coastal express liners in Northern Norway in 1956	87
1. The statistical material	87
2. Transport capacity	87
3. Goods traffic	87
4. Passenger traffic	88

Tables.

Norwegian vessels in regular coastal service in 1955

I. Number of companies, vessels, and gr. tons in the different counties .	90
II. Vessels by type in the different counties	91

	Page
III. Vessels by type and size in gross tons	92
IV. Vessels by type and cargo space in cubic feet	93
V. Vessels by type and age	94
VI. Vessels by type and size of crew	95
VII. Vessels by type and number of days in regular coastal service	96
VIII. Vessels by type and distance travelled in nautic miles	97
IX. Companies, vessels, and traffic	98
X. Companies, expenditures, and receipts	100
XI. Receipts and expenditures in crowns per 1000 gross ton-nautic miles. Relative distribution of expenditures	102
 <i>Norwegian vessels in coastal tramp trade in 1955</i>	
XII. Vessels licenced and vessels reporting	104
XIII. Vessels by county of registration	105
XIV. Number of journeys with cargo, and tons carried, by county of loading and county of unloading	106
XV. Number of journeys, tons carried, distance travelled, etc. by commodity groups	108
XVI. Tons of cement carried, by county of loading and county of unloading	109
XVII. Tons of fish carried, by county of loading and county of unloading	109
XVIII. Tons carried within and between the different parts of the country	110
XIX. Tons carried, by commodity and month	111
XX. Tons carried, by commodity groups and size groups of vessels. Rela- tive distribution	112
XXI. Traffic of vessels: tramp trade and other activity, by tonnage groups of vessels. Average figures per vessel	113
XXII. Traffic receipts and expenditures of vessels, by tonnage groups of ves- sels	113
XXIII. Traffic receipts, expenditures, and transport performance of vessels, by tonnage groups of vessels	114
 <i>Traffic statistics of coastal express lines on Northern Norway in 1956</i>	
XXIV. Journeys, nautic miles travelled, and net tons-nautic miles	114
XXV. Goods and passenger traffic	115
XXVI. Goods and passenger traffic northward, by months	116
XXVII. Goods and passenger traffic southward, by months	116
XXVIII. Number of passengers, average length of passenger journey, and pas- senger receipts	117
XXIX. Mixed cargo and mail traffic northward in 1956	118
XXX. Fresh fish and mixed cargo traffic southward in 1956	120
XXXI. Passenger traffic northward in 1956	122
XXXII. Passenger traffic southward in 1956	123

Survey tables

A. General

I.* Gross product of the transport and communication sector (Part of gross domestic product), 1930—1939 and 1946—1955	126
II.* Production accounts for the transport and communication sectors in 1954	128
III.* Persons 15 years of age or more economically active in transport and communication or hotel and restaurant service, 1875—1950	129
IV.* Wage earners employed in transport and communication and in hotel and restaurant services, 1950—1953	129
V.* Wage earners employed: Transport and communication, public trans- port and communication constructions, and hotel and restaurant ser- vices, 1954—1957	130

	Page
<i>B. Shipping</i>	
VI.* The merchant fleet 1910—1957	131
VII.* Officers and crew aboard Norwegian vessels in foreign trade 1938 and 1955—1957 and coast trade 1955—1957	132
VIII.* Gross freight earnings in foreign trade, 1938 and 1950—1956	132
IX.* Index numbers of shipping freights 1949—1958	133
X.* Vessels laid up 1938 and 1953—1958	133
XI.* Shipping between Norway and foreign countries, 1938 and 1953—1957	134
XII.* Arrivals of Norwegian vessels at the most important foreign countries and ports, 1953—1954	136
<i>C. Railways, suburban railways, and tramways</i>	
XIII.* Railways 1855 to 1950—51	138
XVI.* Railways 1950—51 to 1956—57	139
XV.* Suburban railways and tramways 1952—53 to 1956—57	140
<i>D. Road transport</i>	
XVI.* Length of non-urban public roads 1840—1957	141
XVII.* Length of hard-surface non-urban public roads 1925—1957	142
XVIII.* Length of urban public roads and streets 1927—1957	142
XIX.* Registered road motor vehicles 1899—1926	143
XX.* Registered road motor vehicles and trailers 1927—1948	143
XXI.* Registered road motor vehicles and trailers 1949—1957	144
XXII.* New road motor vehicles registered 1955—1957	146
XXIII.* Scheduled public road motor traffic 1908—1926	147
XXIV.* Scheduled public road motor traffic 1927—1956	146
XXV.* Motor vehicle court cases 1930—1957	150
XXVI.* Road traffic accidents 1939—1957	151
XXVII.* Entries and exits of road motor vehicles 1931—1936, 1939 and 1946—1957	152
XXVIII.* Motor vehicles, cycles and persons carried by ferries 1938 and 1946—1956	153
<i>E. Travel statistics</i>	
XXIX.* Arrivals of foreign visitors by nationality 1923—1939	153
XXX.* Arrivals of foreign visitors by nationality and means of transport 1946—1957	154
XXXI.* Average length of stay of foreign visitors 1951—1957	154
XXXII.* Hotel statistics 1950—1957	155
<i>F. Aviation</i>	
XXXIII.* Civil aircraft registered 1936—1939 and 1946—1957	155
XXXIV.* Norwegian civil aviation 1934—1939 and 1946—1957	156
<i>G. Post and telecommunications</i>	
XXXV.* Postal service 1848—1957	157
XXXVI.* Public telegraphs and telephones 1855 to 1956—57	158

Representativ lastebiltelling 1954

A. Tellingens omfang og resultatenes representativitet.

1. Innledning.

Initiativet til denne tellingen ble tatt av Direktoratet for Økonomisk Forsvarsberedskap, som også har dekket størstedelen av utgiftene. Planleggingen av undersøkelsen er utført av Statistisk Sentralbyrå i samarbeid med Samferdselsdepartementet, Direktoratet for Økonomisk Forsvarsberedskap og Opplysningsrådet for Biltrafikken. Innsamlingen og bearbeidningen av materialet er foretatt av Statistisk Sentralbyrå.

Etter anbefaling av De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (ECE) er liknende undersøkelser som denne siden 1951 foretatt i flere europeiske land. Denne tellingen kan derfor sees som et ledd i ECE's plan om å skaffe bedre opplysninger om den innenlandske veitransport i de ulike land i Europa.

Det viktigste formål med tellingen var å skaffe mer utførlige opplysninger om de ikke rutegående lastebilers transportytelser og utnytting. Det ble videre tatt sikte på å skaffe oppgaver over hvordan transportene fordelte seg geografisk og på vareslag. En var også interessert i å undersøke hvordan lastebilparken fordelte seg på næringer og størrelsesgrupper etter bilenes lasteevne.

Det statistiske kjennskap man på forhånd hadde til disse forhold, stammet hovedsakelig fra to kilder: den årlige leiebilstatistikken¹) og en representativ prøvetelling for lastebiler i egentransport²). Disse kilder kunne imidlertid bare gi et ufullstendig og lite detaljert bilde av lastebiltransporten. En håpet derfor at resultatene av den representative lastebiltellingen av 1954 skulle kunne danne grunnlag for en mer pålitelig bedømmelse av lastebiltransportens omfang og betydning.

2. Omfanget og opplegget av tellingen.

Tellingene i 1954 bygger på oppgaver over en periode av seks ukedager fra 10. til 15. mai for et utvalg av lastebiler. Den dekker vanlige sivile lastebiler og varebiler med minst 1 tonns lasteevne som fantes i Forsvarets bil-

¹ Utarbeidd for årene 1950—1954 av Statistisk Sentralbyrå. Statistikken for 1950 og 1951 er bare stensilert, mens den for årene 1952—1954 er trykt i Statistiske meldinger. ² Foretatt i juni 1952. Resultatene er trykt i Statistiske meldinger nr. 8 for 1953.

register i slutten av mars 1954. Derimot faller kombinerte person- og lastebiler, tankbiler, andre spesialbiler og traktorer (også trekkvogner for semi-trailere) utenfor rammen av tellingen. Både lastebiler og biler i egentransport er med. Derimot er godsrutebiler holdt utenfor, da disse biler blir dekket av den fullstendige årlige rutebilstatistikken¹).

For hver av de utvalgte biler ble det bedt om oppgave over følgende tekniske og liknende data: registreringsnummer, årsmodell, lasteevne, drivstoffforbruk, leievogn eller ikke leievogn, åpent lasteplan eller lukket²), bensindrevet eller dieseldrevet, transporter som bilen var spesialinnrettet for, spesialinnretninger, videre opplysning om eierens navn, adresse og næring.

Følgende oppgaver over transportytelsene skulle gis særskilt for hver tur som bilene gjorde i tellingsperioden: vareslag transportert, lastens vekt, lastested, lossested, kilometer kjørt. Det skulle også gis opplysning om på hvilke turer tilhenger (med oppgave over dennes lasteevne) og/eller hjelpemann ble brukt. Tomkjøringsturer skulle tas med som særskilte turer.

Det ble bedt om oppgave over hvor lang tid bilen var i bruk hver dag i tellingsperioden. I tilfelle bilen ikke ble brukt en eller flere dager i tellingsperioden, ønsket man å vite årsaken til at bilen ikke ble brukt. For kontrollens skyld ble det spurt etter kilometertellerens stilling ved begynnelsen og slutten av hver dag. For at man skulle kunne vurdere tellingsperiodens sesongmessige plassering, ble oppgavegiverne bedt om å angi om bilen ble utnyttet mer enn normalt, normalt eller mindre enn normalt i tellingsperioden i forhold til vanlig utnyttning året rundt. Man ønsket også å vite om de vareslag som bilen transporterte i tellingsperioden, representerte vanlige transporter på den årstiden²).

Det var Forsvarets bilregister som dannet grunnlaget for utvalget. Alle sivile motorkjøretøyer som er registrert i Norge, er her innført på hvert sitt hullkort. På grunn av forsinkede meldinger om nyregistrering eller avregistrering er ikke registeret helt à jour. I begynnelsen av april 1954 inneholdt registeret i alt 67 513 lastebiler og varebiler (ekskl. tankbiler og andre spesialbiler). En kan regne med at dette tall refererer seg til den faktiske bestand av slike biler noen måneder tidligere, antakelig omkring slutten av året 1953. Til sammenlikning kan nevnes at etter Vegdirektoratets oppgaver var det registrert i alt 68 781 lastebiler og varebiler i Norge ved utgangen av 1953. Forskjellen mellom de to nevnte tall er så liten, knapt 2 prosent, at den neppe spiller noen rolle i praksis. På grunn av noen ulikheter i definisjoner og grupperinger kan en ikke vente bedre samsvar.

Som nevnt før skulle biler med lasteevne under 1 tonn (i alt 25 691 biler i Forsvarets register) ikke være med i tellingen. Biler med uoppgitt lasteevne i registeret (i alt 1 804 biler) ble også holdt utenfor da utvalget ble trukket. Den opprinnelige rammen for tellingen ble derfor 40 018 biler. Av tabell 11 i vedlegg I framgår at dette ikke var det helt riktige totaltall for de biler tellingen tok sikte på å dekke, nemlig leiebiler og biler i egentransport med lasteevne 1 tonn eller mer. For å komme fram til et mer korrekt totaltall og likeså til en mer korrekt fordeling av bilene på lasteevnegrupper, har en foretatt en del beregninger som det er gjort nærmere rede for i ved-

¹ For årene 1926—1949 utarbeidd av Vegdirektoratet og trykt i Meddelelser fra Vegdirektøren. For årene fra og med 1950 utarbeidd av Statistisk Sentralbyrå og trykt i Statistiske meldinger. ² Ikke bearbeidd, da oppgavegiverne i stor utstrekning hadde misforstått spørsmålet.

legg I. Beregningene gir som nettoresultat et korrigert totaltall på 39 040 biler.

Kortmassen for de biler som dannet det opprinnelige utvalgsgrunnlaget, i alt 40 018 kort, ble delt inn i fem grupper etter bilenes lasteevne (1,0—1,9 tonn, 2,0—2,9 tonn, 3,0—3,9 tonn, 4,0—4,9 tonn og 5,0 tonn og over). Utvalget ble trukket særskilt for hver lasteevnegruppe. Fra de tre laveste lasteevnegruppene ble hvert sjette kort trukket ut, fra den fjerde gruppen hvert fjerde kort og fra den femte gruppen hvert annet kort. Etterat flest mulig godsrutebiler var skilt ut, fikk eierne av de 7 161 biler som var igjen i utvalget, tilsendt et spørreskjema i form av et lite hefte. Mottakerne ble bedt om å fylle ut og returnere «skjemaheftet» innen en viss frist. Kort tid etter fristens utløp ble purring sendt til dem som ikke hadde returnert «skjemaheftet». Etter ytterligere en viss tid ble purring nr. 2 sendt til eierne av de biler som det fortsatt ikke var sendt inn oppgave for. Denne purring hadde form av et lite skjema med bare noen få spørsmål som mottakerne ble bedt om å besvare. I alt ble det returnert «skjemahefter» og «purrenskjemaer» for 6 399 biler eller om lag 89 prosent av bilene i utvalget. En del av svarene var imidlertid ubrukbare, slik at svarprosenten i alt ble 85. For «skjemahefter» alene var svarprosenten 67.

En mer detaljert framstilling av metoder som ble brukt ved innhenting og bearbeidingen av oppgavene, er gitt i vedlegg I. Tellingens rundskriv og skjemaer er gjengitt i vedleggene II—V. De kapitlene som behandler tellingsresultater, inneholder som regel også en kort omtale av hvordan tallene er beregnet.

3. Resultatenes representativitet.

For at en utvalgsundersøkelse som denne skal kunne gi sikre resultater bør svarprosenten være meget høy. Ved denne tellingen var svarprosenten som nevnt 67 for transportytelsene (skjemaheftene) og 85 for bilenes næringssektorer osv. (alle skjemaer). Bortfallet er her for stort til at en har funnet det hensiktsmessig å beregne varianser for å bruke dem som mål på representativiteten. Men det finnes andre data som kan danne grunnlag for en vurdering av resultatenes pålitelighet.

I vedlegg I er det vist at svarprosentene varierte forholdsvis lite fra den ene lasteevnegruppe til den annen og fra den ene landsdel til den annen. Innen hver lasteevnegruppe var det også stort sett godt samsvar mellom de relative fordelinger etter landsdel for henholdsvis utvalgsgrunnlag, utvalg og bearbeidde svar. Disse momenter synes å tyde på en ganske god representativitet.

Ved beregningen av de samlede transportytelser i tellingsuken er det to sett av data som har avgjørende betydning for resultatet. Det er for det første andelen av biler som ble brukt i tellingsuken og for det andre den gjennomsnittlige transportytelse pr. bil for de biler som ble brukt. Dessuten spiller det en stor rolle hvilke forutsetninger man gjør om de biler som det ikke var sendt inn oppgaver for og som man derfor ikke vet noe bestemt om. I kap. B 4 er de samlede transportytelser i tellingsuken beregnet på grunnlag av de bearbeidde skjemaheftene, både når det gjelder andelen av biler brukt og når det gjelder de gjennomsnittlige transportytelser for de biler som ble brukt. Beregningsmåten er slik at den forutsetter at de samme sett av data gjelder for de biler som en ikke hadde mottatt noen opplysninger om. Det

er antatt at dette er den mest plausible forutsetning som kan gjøres om disse bilene, men sikker er den naturligvis ikke, og andre forutsetninger kan meget vel tenkes.

De laveste samlede transportytelser ville en få om man antok at de biler som det ikke forelå opplysninger om, i det hele tatt ikke var brukt i tellingsuken og at man for de biler som en hadde mottatt oppgaver for, antok at andelen av biler brukt var slik som fordelingen av alle bearbeidde skjemaer viste. (Denne andelen var noe mindre enn tilsvarende andel for bare de bearbeidde skjemaheftene.) Under disse forutsetninger ville de samlede transportytelser i tellingsuken bli ca. 1,2 mill. tonn og ca. 12 mill. netto tonnkilometer eller om lag 20 prosent lavere enn de 1,5 mill. tonn og 15 mill. netto tonnkilometer som en er kommet fram til i kap. B 4. Dette kan betraktes som den nedre grense for hva de samlede transportytelser i tellingsuken kan være. En tilsvarende øvre grense er vanskeligere å beregne, men visse undersøkelser som en har foretatt, gjør det i alle fall lite trolig at den kan ligge så mye som 20 prosent over de tallene som er beregnet i kap. B 4.

Til slutt kan en nevne at beregninger som er foretatt over leiebilenes samlede transportytelser på grunnlag av tallene i leiebilstatistikken for 1954, viser godt samsvar med resultatene for leiebilene i den foreliggende undersøkelse. Selv om naturligvis begge kilder kan være beheftet med feil, er det naturlig å se samsvaret som en støtte for resultatenes pålitelighet.

B. Tellingens resultater.

1. Bilparkens størrelse og fordeling.

Med utgangspunkt i det korrigerede utvalgsgrunnlaget, 39 040 biler, og relative fordelinger av alle bearbeidde skjemaer innen hver lasteevnegruppe, har en i tabellene I og II beregnet det absolutte antall biler både for hver næringssektor og særskilt for henholdsvis leiebiler og biler i egen-transport etter lasteevne, drivstoffets art og årsmodell. I tillegg til de opprinnelige relative fordelinger for hver lasteevnegruppe har en også beregnet relative fordelinger for alle lasteevnegrupper under ett.

a. Bilparken i de forskjellige næringssektorer.

Beregningene viser at samferdselen er den sektor som har de fleste lastebilene. Leiebilene alene utgjorde 25,3 prosent av bilparken, og sektoren «samferdsel (inkl. post, telegraf, veivesen)» hadde i alt 12 280 biler eller 31,3 prosent av alle biler med lasteevne 1,0 tonn og over. Sektoren «jordbruk, skogbruk og fiske» og sektoren «industri, gruvedrift o. likn.», hadde henholdsvis 7 858 biler eller 20,2 prosent av alle og 7 536 biler eller 19,3 prosent av alle. I alt 5 934 biler eller 15,3 prosent tilhørte «handelsvirksomhet», 2 166 biler eller 5,5 prosent «bygge- og anleggsvirksomhet» og 3 266 biler eller 8,4 prosent sektoren «annen eller uoppgitt næring». Om lag tre fjerdedeler av bilparken ble brukt til egentransport, mens en fjerdedel var leiebiler.

Bilparkens sammensetning etter bilenes lasteevne, drivstoffart og årsmodell varierer betydelig fra den ene næring til den annen. Næringenes ulike transportbehov har her vært bestemmende. Bilparken innen jordbruk, skogbruk og fiske karakteriseres ved mange små og mange gamle

biler. Ikke langt fra halvparten, nemlig 46 prosent, av bilene i denne sektor hadde en lasteevne på 1,0—1,9 tonn, og nesten tre fjerdedeler av bilene hadde lasteevne fra 1,0—2,9 tonn. Sektoren hadde nesten en tredjedel av alle bilene i landet i lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn, og nesten en fjerdedel av alle bilene i gruppen 2,0—2,9 tonn. Nesten 60 prosent av alle bilene i sektoren var førkrigsmodeller, og 23 prosent var av årsmodell 1934 eller eldre. Blant de største bilene med lasteevne 4,0 tonn og over, som hovedsakelig tilhører skogbruket, var det et betydelig antall dieslbiler. I forhold til hele bilparken i sektoren var imidlertid andelen av dieslbiler meget beskjeden, nemlig knapt 2 prosent.

Innen industri, gruvedrift o. l. finner man en mer jamn fordeling av bilene på størrelsesgrupper, og bilparken er stort sett av nyere dato. Knapt 28 prosent av bilene hadde lasteevne 1,0—1,9 tonn, knapt 24 prosent hadde lasteevne 2,0—2,9 tonn, og 33 prosent hadde lasteevne 3,0—3,9 tonn. Det var også et stort antall større biler, bare sektoren samferdsel hadde flere biler enn industrien i lasteevnegruppene fra 3,0 tonn og oppover. Om lag en fjerdedel av alle biler med lasteevne 5,0 tonn og over tilhørte industrien. De fleste bilene innen industrien, nemlig 61 prosent, var etterkrigsmodeller, og om lag 41 prosent var fra 1950 eller senere. Av industriens biler hadde 8 prosent dieseldrift.

Fordelingen av bygge- og anleggsvirksomhetens biler er ikke så ulik industribilenes fordeling. Den relative andel av biler i lasteevnegruppen 2,0—2,9 tonn var praktisk talt den samme, det var forholdsvis litt færre biler i gruppen 3,0—3,9 tonn, men litt flere biler i gruppen 1,0—1,9 tonn. Innen bygge- og anleggsvirksomheten var det en ganske jamn fordeling av de største bilene på lasteevnegruppene 4,0—4,9 tonn og 5,0 tonn og over, mens det både for industriens og særlig for de andre sektorens vedkommende var en stor overvekt av biler med lasteevne 4,0—4,9 tonn. Biler med lasteevne 5,0 tonn og over spilte en relativt større rolle i bygge- og anleggsvirksomheten enn i noen annen sektor. Det var noe flere etterkrigsmodeller enn førkrigsmodeller blant sektorens biler. Særlig de mindre bilene var av eldre årgang, mens de større bilene som regel var fra årene etter krigen. Nest etter sektoren samferdsel hadde bygge- og anleggsvirksomheten relativt flest biler med dieseldrift, nemlig 9,3 prosent av alle sektorens biler med lasteevne 1,0 tonn og over.

Handelsvirksomheten har en stor andel av små biler. Nesten 37 prosent av bilene hadde lasteevne 1,0—1,9 tonn, bare jordbruket hadde en større andel av sine biler i denne lasteevnegruppe. Den relative andelen av biler i gruppene 2,0—2,9 tonn og 3,0—3,9 tonn var litt lavere for handelsvirksomheten enn for bygge- og anleggsvirksomheten. Andelen av biler med lasteevne 4,0 tonn og over var omtrent den samme i de to sektorer, men handelsvirksomheten hadde både absolutt og relativt få biler i lasteevnegruppen 5,0 tonn og over. Handelsvirksomhetens bilpark var stort sett forholdsvis moderne. Mer enn to tredjedeler av bilene var av etterkrigsmodell. Når en ser bort fra leiebilene, hadde ingen annen sektor så stor andel av nye biler som handelsvirksomheten. Biler med dieseldrift var forholdsvis mindre utbredt innen handelsvirksomheten enn i de fleste andre sektorer.

Samferdselssektoren domineres helt av leiebilene. Av sektorens 12 280 biler var 9 910 biler eller mer enn 80 prosent leiebiler. De andre 2 370 bilene tilhørte hovedsakelig statens, fylkenes eller kommunenes vei-vesen, men det var også noen som tilhørte telegrafverket, postverket eller andre grener av samferdselen. Karakteristisk for bilparken var den store

andel av biler med stor lasteevne og dieseldrift. I likhet med handelsvirksomhetens biler var også en meget stor del av samferdselens biler etterkrigsmodeller.

For nesten to tredjedeler av bilene innen sektoren «annen eller uoppgitt næring» mangler opplysning om næring. Av resten tilhørte omtrent halvparten forskjellig offentlig tjenestevirksomhet som renovasjonsvesen, parkvesen, brannvesen osv. Bilparken besto for en meget stor del av mindre biler, og dieseldrift spilte en meget liten rolle. Sektoren hadde også mange gamle biler — det var betydelig flere biler av førkrigsmodell enn av etterkrigsmodell. Relativt hadde sektoren flere biler av årgangene 1940—44 enn noen av de fem andre sektorer.

b. Leiebiler og biler i egentransport.

Av den samlede bilpark på 39 040 lastebiler med lasteevne 1,0 tonn eller mer var det som nevnt 9 910 leiebiler, mens 29 130 biler drev egentransport. En sammenlikning mellom disse to deler av bilparken viser stor forskjell i strukturen. Mens hovedmassen av leiebilene finnes i lasteevnegruppen 3,0—3,9 tonn og en meget stor del i gruppen 4,0—4,9 tonn, er det flest egentransportbiler i gruppen 1,0—1,9 tonn. Mens 60 prosent av egentransportbilene hadde lasteevne mellom 1,0 og 2,9 tonn, var det bare om lag 24 prosent av leiebilene i disse størrelsesgrupper. Minst 4,0 tonns lasteevne hadde nesten en tredjedel av leiebilene, men bare om lag 10 prosent av bilene i egentransport. Dieseldrift var relativt mye vanligere blant leiebilene enn blant egentransportbilene, ikke bare når en ser alle lasteevnegrupper under ett, men også når en betrakter hver enkelt lasteevnegruppe særskilt. I alt hadde 18,5 prosent av leiebilene dieseldrift, mens det tilsvarende tallet for biler i egentransport var 6,1 prosent. Absolutt sett var det imidlertid nesten like mange egentransportbiler som leiebiler med dieseldrift. Leiebilparken besto for 70 prosents vedkommende av etterkrigsmodeller, mens 20 prosent var førkrigsmodeller. For biler i egentransport var de tilsvarende tall henholdsvis 48 prosent og 38 prosent. Leiebilene var altså gjennomgående mye yngre enn de andre bilene.

c. Bilparkens geografiske fordeling.

Som også vist i tabell 13 hørte nesten 60 prosent av bilparken hjemme på Østlandet, hvorav om lag en fjerdedel i Oslo. Godt og vel en tredjedel av bilene var å finne på Vestlandet, i Trøndelag eller i Nord-Norge, mens Sørlandet svarte for om lag 5 prosent. Trøndelag hadde omtrent like mange biler som Nord-Norge, og Vestlandet omtrent like mange som disse to landsdeler tilsammen. Et karakteristisk trekk ved bilparkens geografiske fordeling er at Østlandet utenom Oslo hadde en mye større andel av de store bilene enn av de små bilene, mens på den annen side Vestlandets og Trøndelags andel av småbilene var om lag dobbelt så stor som disse landsdelers andel av de store bilene. For de andre landsdeler, nemlig Oslo, Sørlandet og Nord-Norge, kan det ikke pekes på liknende typiske forskjeller mellom landsdelenes andeler av det samlede antall biler i ulike størrelsesgrupper.

d. Bilenes spesialutstyr.

Skjemaheftets¹⁾ spørsmål om spesialinnretninger og om spesialtransporter som bilene var innrettet for, var ikke tatt med på purrekjemaet¹⁾. Beregningene i tabellene III og IV bygger derfor bare på svarene i de bearbeidde skjemaheftene og på det absolutte antall biler innen hver lasteevnegruppe i tabell I. Både av tabell III og av tabell IV framgår at svært mange ikke hadde svart på disse spørsmålene, særlig gjelder dette spørsmålet om spesialinnretninger. Det er imidlertid grunn til å tro at de fleste oppgavene som var ubesvart på disse punkter, gjaldt biler som ikke hadde spesialinnretninger, eller som ikke var innrettet for noen spesialtransporter. Tabellenes absolutte og relative tall for biler som hadde spesialinnretninger eller som var innrettet for spesialtransporter, skulle da være ganske pålitelige, men må antakelig betraktes som minimumstall.

Tabell III viser at biler som var innrettet for spesialtransporter, forekom mye hyppigere blant større enn blant mindre biler. Mens om lag 12 prosent av bilene i lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn var innrettet for spesialtransporter, var dette tilfelle med om lag 30 prosent av bilene i gruppen 5,0 tonn og over. Tømmertransport var den spesialtransport som bilene oftest var innrettet for, særlig dominerende var den blant de store bilene. I lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn var mange biler spesialinnrettet for transport av øl, mineralvann, mjølk, iskrem osv.

Tabell IV viser at over halvparten av bilene med lasteevne 3,0 tonn og oppover hadde spesialinnretning. I gruppen 2,0—2,9 tonn hadde godt over en tredjedel spesialinnretning og i gruppen 1,0—1,9 tonn om lag 14 prosent. I alle lasteevnegrupper var tippanordning den mest alminnelige spesialinnretning.

2. Biler brukt i tellingsuken og årsakene til ikke-bruk.

De fleste bilene ble brukt i tellingsuken, men det var også en del oppgavegivere som opplyste at bilen ikke hadde vært i bruk. I tabell V har en beregnet hvor stor del av bilparken som var i bruk i tellingsuken, både totalt og særskilt for hver sektor og lasteevnegruppe. Tabellen inneholder to sett av tall. Det første settet er beregnet på grunnlag av de bearbeidde skjemaheftene, mens det andre er beregnet på grunnlag av alle bearbeidde skjemaer (inkl. purrekjemaer). Gjennomgående ligger tallene høyere i det første enn i det andre settet, men bare i få tilfelle er forskjellen særlig stor. Spesielt for leiebilene (og derfor også for bilene innen samferdselssektoren som helhet) og for biler tilhørende jordbruk, skogbruk og fiske spiller imidlertid beregningsgrunnlaget en ikke ubetydelig rolle for resultatet.

Når tallet på biler brukt i tellingsuken blir noe mindre med alle bearbeidde skjemaer som beregningsgrunnlag enn med bare de bearbeidde skjemahefter som beregningsgrunnlag, skyldes dette at en større del av oppgavene på purrekjemaene enn av oppgavene på skjemaheftene gjaldt biler som ifølge oppgavegiverne ikke hadde vært brukt i det hele tatt i tellingsuken. Det knytter seg utvilsomt en viss usikkerhet til oppgavens pålitelighet på dette punkt, særlig gjelder det oppgaver gitt på purrekjemaer. Men samtidig er det viktig at tallene for biler brukt i tellingsuken blir så riktige som mulig, da de senere skal benyttes ved beregninger av bilenes samlede transport-

¹ Om skjemahefter og purrekjemaer, se kap. A 2.

ytelser i tellingsuken. Etter nøye overveielse har en funnet at det tallsettet i tabell V som bygger bare på de bearbeidde skjemaheftene, er det mest pålitelige. Det synes rimelig å anta at de bileiere som selv etter en purring stilte seg så likegyldige til tellingen at de ikke returnerte skjemaheftet, for å unngå mer bryderi i stor utstrekning besvarte purre skjemaet med å opplyse at bilen ikke hadde vært brukt i tellingsuken. Det blir også mer sammenheng i beregningene av de samlede transportytelser når en nytter det tallsettet som bygger bare på de bearbeidde skjemaheftene. Oppgaver over de enkelte bilers transportytelser foreligger jo nemlig bare på skjemahefter.

Tabell V viser, når en velger de bearbeidde skjemaheftene som beregningsgrunnlag, at 72 prosent av alle bilene ble brukt i tellingsuken. Andelen varierer både med bilenes lasteevne og den næringssektor de ble brukt i. Stort sett stiger andelen med stigende lasteevne. Mens litt under to tredjedeler av alle bilene i lasteevnegruppene 1,0—1,9 tonn og 2,0—2,9 tonn ble brukt, var det tilfelle med om lag tre fjerdedeler av bilene i gruppen 3,0—3,9 tonn og med 88 prosent av de biler som hadde større lasteevne. Samferdselen og industrien hadde gjennomgående relativt flest biler i bruk i tellingsuken, nemlig om lag 82 prosent. Om lag tre fjerdedeler av handelsvirksomhetens biler var i bruk og om lag to tredjedeler av bygge- og anleggsvirksomhetens. Av biler tilhørende jordbruk, skogbruk og fiske var noe over halvparten i bruk, mens det var tilfelle med noe under halvparten i sektoren «annen eller uoppgitt næring». Det var stor forskjell mellom tallene for leiebiler og biler i egentransport. Mens 87 prosent av leiebilene ble brukt i tellingsuken, var bare 67 prosent av egentransportbilene i bruk. I hver av lasteevnegruppene lå tallene for leiebilene høyest, men forskjellen mellom leiebiler og biler i egentransport var betydelig mindre for store biler enn for små biler. De beregnede prosenttall på grunnlag av alle bearbeidde skjemaer viser en mindre markert forskjell mellom de to grupper av biler.

Tabell 1. Biler brukt i tellingsuken i prosent av alle biler i vedkommende landsdel og lasteevnegruppe.

Landsdel	1,0—1,9 tonn	2,0—2,9 tonn	3,0—3,9 tonn	4,0—4,9 tonn	5,0 tonn og over
Oslo	77,6	73,3	77,1	90,3	93,0
Østlandet ellers	61,4	58,6	71,7	88,6	88,6
Sørlandet	56,8	66,7	72,1	89,7	85,7
Vestlandet	68,0	71,1	87,0	96,0	83,3
Trøndelag	69,9	82,0	81,6	88,2	75,0
Nord-Norge	48,7	42,3	64,7	67,5	84,6
Hele landet	65,0	64,3	75,6	87,9	87,7

Den relative andel av biler brukt i tellingsuken varierte ikke bare etter bilenes næringssektor og lasteevne, men også etter den landsdel der de hørte hjemme. Dette er vist i tabell 1, hvor beregningsgrunnlaget er de bearbeidde skjemaheftene. Beregningene viser at innen lasteevnegruppene fra og med 1,0 tonn til og med 3,9 tonn var det alltid landsdelene Oslo, Vestlandet og Trøndelag som hadde den relativt største delen av bilparken sin i bruk i tellingsuken. For landsdelene Østlandet utenom Oslo, Sørlandet og Nord-Norge lå andelen av biler brukt som regel under gjennomsnittet for vedkommende lasteevnegruppe. Tallet for Nord-Norge var alltid lavest. Innen lasteevne-

gruppene fra og med 4,0 tonn og oppover var det som regel forholdsvis små variasjoner fra den ene landsdel til den annen i andelen av biler brukt i tellingsuken.

Stort sett synes tallene i tabell V og tabell 1 å tyde på at det i første rekke var den næringssektor bilen hørte hjemme i som hadde betydning for om bilen ble brukt eller ikke brukt i tellingsuken. Bilens størrelse eller landsdelen synes å spille en noe mindre rolle.

Hittil har en ikke vært inne på årsakene til at en del av bilene ikke ble brukt i tellingsuken. På grunnlag av alle bearbeidde oppgaver (inkl. oppgaver på purre-skjemaer) har en imidlertid i tabell VI særskilt for hver næringssektor innen hver lasteevnegruppe beregnet hvordan de mulige bildager i tellingsuken (antall biler i vedkommende sektor og lasteevnegruppe multiplisert med 6) fordelte seg prosentvis på dager uten kjøring (med fordeling etter årsak) og dager med kjøring. Resultatene av tilsvarende beregninger for de forskjellige landsdeler innen hver lasteevnegruppe er gjengitt i tabell 2. Tallene for alle lasteevnegrupper under ett i tabell VI er veide gjennomsnitt, hvor vektgrunnlaget er tallet på biler innen hver sektor og lasteevnegruppe ifølge tabell I.

Av tabell VI framgår at det var to dominerende årsaker til at bilene ikke ble brukt: 1) bilen under reparasjon o. l., 2) ikke behov for kjøring, mangel på oppdrag. Den førstnevnte årsaken forekom hyppigst for biler innen industrien, bygge- og anleggsvirksomhet, handelsvirksomhet og sektoren «annen eller uoppgitt næring», mens den sistnevnte årsaken var vanligst for biler innen jordbruk, skogbruk, fiske og i samferdselssektoren. Både for alle leiebilene under ett og for alle biler i egentransport under ett var «ikke behov for kjøring» den hyppigste årsak til at bilene ikke ble brukt. For hele bilparken under ett spilte «ikke behov for kjøring» større rolle enn «bilen under reparasjon», men forskjellen mellom de to årsaker ble stadig mindre med bilenes stigende lasteevne, og i lasteevnegruppen 5,0 tonn og over var «bilen under reparasjon» den viktigste årsak til at bilene ikke ble brukt.

Tabell 2 viser at årsakene til at bilene ikke ble brukt i tellingsuken varierer en del fra den ene landsdel til den annen. På Østlandet utenom Oslo, på Sørlandet og i Trøndelag var «ikke behov for kjøring eller mangel på oppdrag» den viktigste årsak, mens hovedårsaken i Oslo var «bilen under reparasjon». På Vestlandet var det i de fleste lasteevnegrupper liten forskjell mellom de to nevnte hovedårsakene. I likhet med i Oslo var «bilen under reparasjon» også den viktigste årsaken til at bilene i Nord-Norge ikke ble brukt. Men i motsetning til de andre landsdelene spilte «dårlige veiforhold» en stor rolle i Nord-Norge og var der viktigere enn «ikke behov for kjøring eller mangel på oppdrag». På den tiden da tellingen foregikk, var det ennå teleløsning i størstedelen av Nord-Norge, mens teleløsningen stort sett var forbi ellers i landet unntatt i høyereliggende strøk. «Dårlige veiforhold» var derfor uten betydning i Oslo og på Vestlandet og spilte en meget beskjeden rolle på Østlandet utenom Oslo, på Sørlandet og i Trøndelag.

Det framgår av det som er sagt ovenfor, at beregningsgrunnlaget er forskjellig for tabell 1 og tabell 2. Grunnlaget for tabell 1 svarer til grunnlaget for det første tallsettet i tabell V (bearbeidde skjemahefter), mens grunnlaget for tabell 2 er det samme som grunnlaget for det andre tallsettet i tabell V (alle bearbeidde skjemaer). Beregningsgrunnlaget for tabell VI er det samme som for tabell 2. Ved sammenlikninger av tallene for de forskjellige tabeller bør en være oppmerksom på disse forhold.

Tabell 2. Prosentvis fordeling av mulige bildager (hverdager) i tellingsuken på dager uten kjøring (med fordeling etter årsak) og dager med kjøring, særskilt for hver landsdel og lasteevnegruppe.

Landsdel og lasteevnegruppe	Dager ikke brukt etter årsak til ikke bruk						Dager brukt	I alt
	Bilen under reparasjon o. l.	Sjåføren syk, på ferie o. l.	Dårlige veiforhold (bl. a. teleløsning)	Ikke behov for kjøring, mangel på oppdrag	Andre eller uoppgitte årsaker	I alt		
Oslo								
1,0—1,9 tonn ..	9,0	1,9	—	9,1	4,6	24,6	75,4	100,0
2,0—2,9 » ..	11,6	2,4	—	9,0	4,8	27,8	72,2	100,0
3,0—3,9 » ..	10,7	2,7	—	6,8	6,4	26,6	73,4	100,0
4,0—4,9 » ..	6,5	0,7	—	5,2	3,8	16,2	83,8	100,0
5,0 tonn og over	12,7	—	—	1,5	0,6	14,8	85,2	100,0
Østlandet ellers								
1,0—1,9 tonn ..	12,7	1,7	1,4	24,8	13,6	54,2	45,8	100,0
2,0—2,9 » ..	14,8	1,5	0,5	25,0	16,4	58,2	41,8	100,0
3,0—3,9 » ..	12,0	2,0	1,2	15,5	10,3	41,0	59,0	100,0
4,0—4,9 » ..	6,7	1,1	2,2	8,0	3,2	21,2	78,8	100,0
5,0 tonn og over	6,9	1,1	1,5	6,6	4,4	20,5	79,5	100,0
Sørlandet								
1,0—1,9 tonn ..	8,7	1,5	4,6	22,6	20,3	57,7	42,3	100,0
2,0—2,9 » ..	10,5	3,4	—	15,0	14,0	42,9	57,1	100,0
3,0—3,9 » ..	10,4	1,3	2,2	12,2	8,7	34,8	65,2	100,0
4,0—4,9 » ..	1,0	2,0	0,7	15,7	2,4	21,8	78,2	100,0
5,0 tonn og over	8,3	—	2,1	10,4	6,3	27,1	72,9	100,0
Vestlandet								
1,0—1,9 tonn ..	13,0	1,5	—	21,0	11,7	47,2	52,8	100,0
2,0—2,9 » ..	15,2	1,9	0,4	12,5	10,5	40,5	59,5	100,0
3,0—3,9 » ..	9,2	1,4	—	9,5	3,7	23,8	76,2	100,0
4,0—4,9 » ..	3,8	0,1	—	3,9	3,2	11,0	89,0	100,0
5,0 tonn og over	19,7	—	—	2,0	—	21,7	78,3	100,0
Trøndelag								
1,0—1,9 tonn ..	10,9	1,4	2,4	14,6	12,7	42,0	58,0	100,0
2,0—2,9 » ..	8,3	1,8	—	19,7	6,3	36,1	63,9	100,0
3,0—3,9 » ..	5,4	3,2	4,0	11,7	6,1	30,4	69,6	100,0
4,0—4,9 » ..	7,9	—	1,5	11,8	2,1	23,3	76,7	100,0
5,0 tonn og over	20,4	—	—	24,1	—	44,5	55,5	100,0
Nord-Norge								
1,0—1,9 tonn ..	26,8	1,0	6,2	15,2	13,5	62,7	37,3	100,0
2,0—2,9 » ..	19,2	4,3	18,1	13,2	13,1	67,9	32,1	100,0
3,0—3,9 » ..	17,7	1,9	10,8	11,1	10,0	51,5	48,5	100,0
4,0—4,9 » ..	19,7	1,1	16,9	5,6	0,9	44,2	55,8	100,0
5,0 tonn og over	10,3	—	6,9	4,6	—	21,8	78,2	100,0
Hele landet								
1,0—1,9 tonn ..	12,9	1,6	1,4	19,9	12,0	47,8	52,2	100,0
2,0—2,9 » ..	14,2	2,1	2,4	17,6	11,9	48,2	51,8	100,0
3,0—3,9 » ..	11,1	2,1	2,1	12,2	8,1	35,6	64,4	100,0
4,0—4,9 » ..	7,3	0,9	2,8	7,5	3,0	21,5	78,5	100,0
5,0 tonn og over	10,1	0,6	1,6	5,7	2,8	20,8	79,2	100,0

3. Gjennomsnittstall og relative fordelinger for transportytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer.

På grunnlag av skjemaheftenes opplysninger om bilenes transportytelser i tellingsuken har en i tabell VII regnet ut en del gjennomsnittstall for biler innen de ulike sektorer og lasteevnegrupper. I tabell 3 er det foretatt tilsvarende beregninger for biler innen de ulike landsdeler og lasteevnegrupper. Tabell VIII inneholder relative fordelinger av leiebiler og biler i egentransport etter transportytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer, særskilt for hver lasteevnegruppe. Disse fordelinger gir et inntrykk av hvordan spredningen er omkring gjennomsnittstallene i tabell VII.

Alle tall i tabellene VII og VIII og i tabell 3 gjelder bare for tellingsuken og bare for biler som ble brukt i denne uken. Gjennomsnittstallene i tabell VII for alle lasteevnegrupper under ett (i alt 1,0 tonn og over) er veide gjennomsnitt, hvor vektgrunnlaget er det første tallsettet i tabell V for biler brukt i tellingsuken.

Tabell VII viser at den gjennomsnittlige kjørelengden (km kjørt med og uten last) for biler innen alle næringer under ett steg fra 178,8 km for biler med lasteevne 1,0—1,9 tonn til 641,6 km for biler med lasteevne 5,0 tonn og over. For biler i alle størrelsesgrupper fra og med 1,0 tonn og oppover under ett var gjennomsnittstallet 309,1 km. Også for bilene innen de enkelte sektorer økte kjørelengden praktisk talt uten unntak med bilenes stigende lasteevne. Innen hver lasteevnegruppe varierte gjennomsnittstallene i større eller mindre grad fra den ene sektor til den annen. En legger spesielt merke til den meget korte kjørelengden for jordbrukets biler med lasteevne fra og med 1,0 tonn til og med 3,9 tonn. Leiebilene hadde i alle grupper gjennomsnittlig større kjørelengde enn egentransportbilene, for alle lasteevnegrupper under ett var tallene henholdsvis 405,8 km og 266,5 km.

Tomkjøringsprosenten, dvs. km kjørt uten last i prosent av km kjørt i alt, varierte relativt lite fra den ene lasteevnegruppe til den andre. Stort sett var imidlertid prosenten noe høyere for store enn for små biler. For alle biler under ett i lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn var gjennomsnittlig 35,5 prosent av kjørelengden tomkjøring, mens det tilsvarende tall for lasteevnegruppen 4,0—4,9 tonn, som hadde det høyeste tall, var 40,3 prosent. For hele bilparken under ett var tallet 37,3 prosent. I hver lasteevnegruppe var tomkjøringsprosenten høyere for leiebiler enn for biler i egentransport. For alle leiebiler under ett var tallet 41,5 prosent og for alle egentransportbiler under ett 35,5 prosent. Av de enkelte sektorer hadde handelsvirksomheten og industrien gjennomgående betydelig lavere tomkjøringsprosent enn de andre sektorene. Gjennomsnittstallet for alle handelsvirksomhetens biler var 32,6 prosent og for alle industriens biler 32,8 prosent.

Tonn transportert i gjennomsnitt pr. bil steg uten unntak med bilenes lasteevne, men innen de enkelte lasteevnegrupper var det til dels betydelige variasjoner fra den ene sektor til den annen. For alle næringer under ett steg transportmengden pr. bil fra 11,6 tonn i lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn til 125,8 tonn i gruppen 5,0 tonn og over. For alle lasteevnegrupper under ett var tallet 54,4 tonn. Bortsett fra lasteevnegruppen 5,0 tonn og over, hvor tallene var jamnstore, transporterte leiebilene gjennomsnittlig betydelig større godsmengder enn egentransportbilene. For alle leiebiler under ett ble det transportert gjennomsnittlig 87,3 tonn pr. bil mot 39,8 tonn pr. bil for biler i egentransport. Bilene i jordbrukssektoren transporterte gjennomsnittlig en mye mindre godsmengde pr. bil enn bilene i de andre sektorene, men

det henger for en stor del sammen med den store mengde små biler i denne sektor. Vekten av gods transportert på tilhengere er tatt med ved beregningene.

Den gjennomsnittlige transportlengden av varene er beregnet som netto tonnkilometer dividert med tonn transportert. Transportlengden var gjennomsnittlig 9,8 km for alle biler under ett. Den gjennomsnittlige transportlengden var som regel mye større ved transport med store biler enn ved transport med små biler. Det viktigste unntaket fra denne regel danner bygge- og anleggsvirksomhetens biler. Her var det liten forskjell mellom store og små biler, og den gjennomsnittlige transportlengden for alle sektorens biler under ett var meget kort, bare 4,4 km. For biler innen sektoren «annen eller uoppgitt næring» var det tendens til kortere gjennomsnittlig transportlengde med bilenes økende lasteevne. Transportlengden var gjennomsnittlig lengst innen handelsvirksomheten (13,9 km), jordbruk, skogbruk, fiske (13,1 km) og industrien (11,7 km). Med leiebiler ble varene gjennomsnittlig transportert over noe kortere distanser enn med egentransportbiler. For alle leiebiler under ett var gjennomsnittstallet 9,7 km mot 9,9 km for alle egentransportbiler under ett. Bare i lasteevnegruppen 5,0 tonn og over var tallet for leiebiler høyest.

Transportarbeidet er målt i netto tonnkilometer. «Netto» betyr at bare lastens vekt (ikke bilens vekt) er regnet med. Last som er transportert på tilhengere er tatt med. Tallene i tabell VII viser at transportarbeidet økte med bilenes lasteevne, fra gjennomsnittlig 91,2 netto tonnkm for alle biler med lasteevne 1,0—1,9 tonn til gjennomsnittlig 2 034,3 netto tonnkm for alle biler med lasteevne 5,0 tonn eller over. For alle biler under ett var gjennomsnittstallet 533,1 netto tonnkm. I hver eneste lasteevnegruppe lå tallet for leiebiler høyere enn tallet for egentransportbiler. I gjennomsnitt for alle leiebiler under ett var transportarbeidet 850,3 netto tonnkm mot 393,6 netto tonnkm for alle biler i egentransport under ett. Innen de enkelte lasteevnegrupper varierte tallene fra sektor til sektor, men stort sett steg det gjennomsnittlige transportarbeidet med bilenes lasteevne. Lavest tall for alle sektorens biler under ett hadde jordbruk, skogbruk, fiske med gjennomsnittlig 162,1 netto tonnkm pr. bil. Det skyldes at bilene i de tre laveste lasteevnegruppene i denne sektor hadde meget små tall for netto tonnkilometer og at det samtidig var svært mange små biler. Transportarbeidet med større biler i denne sektor var derimot meget stort.

Ved beregningen av kapasitetsutnyttningen er det utførte transportarbeidet i netto tonnkilometer regnet ut i prosent av transportevnen i tonnkm. Transportevnen er her det transportarbeid som kunne ha vært utført dersom bilenes lasteevne (inkl. eventuell tilhengers lasteevne) under kjøring med last hadde vært nyttet fullt ut. En har altså ikke tatt hensyn til bilenes unyttede transportevne under tomkjøring, tallene gjelder bare for kjøring med last. For alle biler under ett var kapasitetsutnyttningen gjennomsnittlig 68,4 prosent. Kapasitetsutnyttningen økte med bilenes størrelse fra 50,1 prosent for biler med lasteevne 1,0—1,9 tonn til 83,8 prosent for biler med lasteevne 5,0 tonn og over. Leiebilenes transportevne ble betydelig bedre utnyttet enn transportevnen for de andre bilene. Gjennomsnittstallet for alle leiebiler under ett var 84,5 prosent og for alle egentransportbiler under ett 61,3 prosent. Bilene i jordbruket hadde stort sett den laveste kapasitetsutnyttningen.

Alle biler som i det hele tatt ble brukt i tellingsuken, hadde en gjennomsnittlig brukstid på 35,2 timer. For leiebilene var det tilsvarende tall 42,6 timer og for biler i egentransport 32,0 timer. Innen praktisk talt alle sektorer viste brukstiden stigning med bilenes lasteevne. For alle næringer under ett steg tallet fra 25,0 timer for biler med lasteevne 1,0—1,9 tonn til 49,0 timer for biler med lasteevne 5,0 tonn og over. De mindre bilene i jordbrukssektoren, som det var svært mange av, hadde en meget kort brukstid, slik at gjennomsnittstallet for alle biler innen jordbruk, skogbruk og fiske bare ble 13,5 timer. Særlig lang brukstid, gjennomsnittlig over 58 timer, hadde biler med lasteevne 4,0 tonn og over innen bygge- og anleggsvirksomheten. Ellers varierte gjennomsnittstallene for de enkelte sektorer og lasteevnegrupper stort sett mellom 30 og 50 timer.

De relative fordelinger av bilene etter transportytelse, kapasitetsutnyttning og brukstimer i tabell VIII viser at spredningen er forskjellig for leie-biler og biler i egentransport og at den gjennomgående er større for store enn for små biler. I tabellen har en bare spesifisert leiebiler og biler i egentransport. Tilsvarende tall for de enkelte sektorer finnes i utrykt manuskript.

Gjennomsnittstallene i tabell 3 viser hvor forskjellige transportforholdene er i de ulike landsdeler. Karakteristisk for bilene i Oslo var bl. a. at kjørelengden pr. bil varierte svært lite fra den ene lasteevnegruppe til den annen. Selv de største bilene kjørte gjennomsnittlig bare vel 130 km mer i uken enn de minste bilene. Av de mindre bilene, med lasteevne 1,0—2,9 tonn, kjørte Oslobilene stort sett mer enn bilene i de andre landsdelene, og det var samtidig svært lite tomkjøring. Derimot kjørte større Oslobiler gjennomgående mindre enn tilsvarende biler i de fleste andre landsdeler. Unntatt for de minste bilene med lasteevne 1,0—1,9 tonn var den transporterte godsmengde pr. bil i Oslo relativt liten. Den gjennomsnittlige transportlengde lå noe høyere enn landsgjennomsnittet for mindre biler og noe lavere enn landsgjennomsnittet for større biler, men varierte ellers lite fra den ene lasteevnegruppe til den annen. I Oslo var derfor transportarbeidet pr. bil meget stort for de minste bilene, men forholdsvis lite for større biler. Kapasitetsutnyttningen var stort sett betydelig mindre i Oslo enn ellers i landet, men bilene ble gjennomgående brukt i flere timer. Tallet på brukstimer i gjennomsnitt pr. bil varierte meget lite fra den ene lasteevnegruppe til den annen.

De store bilene på Østlandet (ekskl. Oslo) kjørte til dels betydelig mer enn biler av samme størrelse ellers i landet. Mindre østlandsbiler hadde derimot relativt beskjedne kjørelengder. Tomkjøringsprosenten varierte lite fra den ene lasteevnegruppe til den annen, men var alltid høyere på Østlandet enn i landet som helhet. Transportmengdene pr. bil var som regel relativt små, men lasten ble stort sett transportert over lengre strekninger med østlandsbilene enn med bilene i de fleste andre landsdelene, særlig gjaldt dette for de største bilene med lasteevne 5,0 tonn og over. Som følge av de store transportlengdene var transportarbeidet pr. bil i de to høyeste lasteevnegruppene større på Østlandet enn i noen annen landsdel og meget stort også i lasteevnegruppen 3,0—3,9 tonn. I de to laveste lasteevnegruppene var det derimot de små godsmengdene som gjorde utslaget, slik at transportarbeidet pr. bil her stort sett var mindre på Østlandet enn i de andre landsdelene. Kapasitetsutnyttningen lå i de to laveste lasteevnegruppene litt under og i de høyere lasteevnegruppene litt over landsgjennomsnittet. Etter tallet på brukstimer pr. bil lå de mindre bilene på Østlandet meget dårlig an i forhold til tilsvarende biler i andre landsdeler, mens de større bilene lå svært godt an.

Tabell 3. Gjennomsnittstall etter lasteevne og landsdel for transportytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer pr. bil i bruk i tellingsuken.

Lasteevne og landsdel	Km kjørt med og uten last	Tomkjøringsprosent	Tonntransportert	Gjennomsnittlig transportlengde (km)	Netto tonn-kilometer	Kapasitetsutnyttning under kjøring med last (pct.)	Brukstimer
<i>1,0—1,9 tonn</i>							
Oslo	266,5	25,0	13,4	10,9	146,4	44,3	39,3
Østlandet ellers	147,7	38,0	8,0	8,3	66,3	47,6	18,6
Sørlandet	135,0	33,7	5,4	11,4	61,5	42,2	17,2
Vestlandet	163,3	39,4	14,5	6,3	90,7	57,1	25,0
Trøndelag	225,4	35,2	13,3	8,6	114,1	52,9	27,7
Nord-Norge . . .	126,9	37,7	19,1	3,5	66,8	58,0	22,1
Hele landet	178,8	35,5	11,6	7,9	91,2	50,1	25,0
<i>2,0—2,9 tonn . . .</i>							
Oslo	260,2	26,1	31,8	8,2	261,2	55,5	42,9
Østlandet ellers	208,2	37,3	25,9	9,0	233,4	64,0	25,3
Sørlandet	267,0	38,6	41,9	8,8	367,6	75,4	30,5
Vestlandet	223,5	38,6	45,6	5,6	255,1	72,2	31,8
Trøndelag	250,1	34,0	37,9	7,9	301,1	66,1	32,1
Nord-Norge . . .	227,9	43,7	74,5	3,6	269,3	76,9	32,7
Hele landet	230,0	35,9	37,6	6,9	260,5	66,3	31,5
<i>3,0—3,9 tonn</i>							
Oslo	283,3	35,4	45,8	9,0	413,7	64,0	42,7
Østlandet ellers	346,1	39,3	68,5	9,0	616,2	75,3	36,4
Sørlandet	360,8	39,5	72,0	9,4	677,0	82,5	41,3
Vestlandet	309,4	36,3	78,8	6,4	502,7	74,9	39,5
Trøndelag	339,8	37,9	71,4	8,4	598,0	78,0	41,0
Nord-Norge . . .	304,9	40,3	93,6	4,4	416,1	80,2	39,4
Hele landet	325,5	38,0	69,3	7,9	546,5	74,5	39,1
<i>4,0—4,9 tonn</i>							
Oslo	389,1	35,6	76,5	11,6	887,3	74,0	45,0
Østlandet ellers	550,8	41,4	92,1	15,1	1 389,5	86,6	45,6
Sørlandet	511,0	43,1	74,9	18,3	1 369,6	93,8	43,5
Vestlandet	534,4	36,7	106,0	12,2	1 298,3	80,4	44,1
Trøndelag	492,0	40,3	75,4	13,4	1 008,3	77,9	43,3
Nord-Norge . . .	369,9	45,2	176,2	3,7	659,3	79,4	42,9
Hele landet	509,3	40,3	95,8	12,9	1 237,0	83,4	44,9
<i>5,0 tonn og over</i>							
Oslo	397,5	38,8	115,8	10,3	1 193,2	70,7	46,9
Østlandet ellers	799,6	39,0	105,0	24,4	2 563,3	87,3	48,8
Sørlandet	499,3	36,5	105,4	19,0	2 002,7	89,2	48,4
Vestlandet	383,2	30,0	148,4	8,5	1 261,0	72,6	48,6
Trøndelag	493,7	50,1	84,8	12,3	1 043,5	88,6	42,8
Nord-Norge . . .	607,2	45,4	257,6	6,8	1 748,7	96,3	56,3
Hele landet	641,6	38,7	125,8	16,2	2 034,3	83,8	49,0

Sørlandsbilene i lasteevnegruppene 2,0—2,9 tonn og 3,0—3,9 tonn hadde større kjørelengder enn tilsvarende biler i noen annen landsdel. For de andre lasteevnegruppene lå kjørelengdene stort sett under landsgjennomsnittet. Stort sett var tomkjøringsprosenten på Sørlandet ikke svært forskjellig fra tomkjøringsprosenten i landet som helhet. Transportmengden pr. bil lå for biler med lasteevne 2,0—2,9 tonn og 3,0—3,9 tonn meget nær landsgjennomsnittet for disse grupper, men var svært liten for sørlandsbiler i andre størrelsesgrupper. Bilene på Sørlandet konkurrerte med bilene på Østlandet om å ha de største gjennomsnittlige transportlengder. Derfor var transportarbeidet pr. bil i lasteevnegruppene 2,0—2,9 tonn og 3,0—3,9 tonn større på Sørlandet enn i noen annen landsdel og lå for større bilers vedkommende bare etter bilene på Østlandet. For de minste bilene med lasteevne 1,0—1,9 tonn var derimot de små godsmengdene avgjørende, slik at disse bilene utførte et mindre transportarbeid enn tilsvarende biler ellers i landet. Kapasitetsutnyttningen for småbilene var også svært dårlig, mens de andre bilene på Sørlandet var blant de best utnyttede i landet. Bilene på Sørlandet ble gjennomgående brukt i litt færre timer enn gjennomsnittlig for bilene i hele landet. De minste bilene ble svært lite brukt.

Kjørelengden var stort sett litt mindre for bilene på Vestlandet enn gjennomsnittlig for bilene i hele landet. I motsetning til ellers i landet var det på Vestlandet relativt mye tomkjøring med mindre biler, men relativt lite med større biler. Den transporterte godsmengde pr. bil var stor på Vestlandet. I alle lasteevnegrupper var det bare bilene i Nord-Norge som hadde større gjennomsnittstall for tonn transportert. Den gjennomsnittlige transportlengden var imidlertid kort, stort sett var det bare i Nord-Norge kortere gjennomsnittlige transportlengder. Transportarbeidet pr. bil var derfor som regel litt mindre på Vestlandet enn i landet som helhet. Kapasitetsutnyttningen var relativt høy for mindre biler, men relativt lav for større biler. Tallet på brukstimer pr. bil lå for vestlandsbilene i alle lasteevnegrupper meget nær landsgjennomsnittet for vedkommende gruppe.

For bilene i Trøndelag lå kjørelengden i de tre laveste lasteevnegruppene noe over landsgjennomsnittet, men i de to høyeste gruppene under landsgjennomsnittet. Stort sett lå tomkjøringsprosenten meget nær landsgjennomsnittet. Tonn transportert pr. bil lå i de tre laveste lasteevnegruppene noe over landsgjennomsnittet, mens de større bilene i Trøndelag gjennomsnittlig transporterte betydelig mindre godsmengder enn tilsvarende biler ellers i landet. De gjennomsnittlige transportlengdene var større enn landsgjennomsnittet, unntatt for biler med lasteevne 5,0 tonn og over. På grunn av de relativt høye tall både for tonn transportert og for den gjennomsnittlige transportlengden var transportarbeidet pr. bil i de tre laveste lasteevnegruppene en del større i Trøndelag enn i landet som helhet. For større biler var forholdene stort sett motsatt. Kapasitetsutnyttningen viste ingen ekstreme utslag. Tallet på brukstimer pr. bil lå litt over landsgjennomsnittet i de tre laveste lasteevnegruppene, men litt under gjennomsnittet for større biler.

Bilene i Nord-Norge hadde stort sett relativt små kjørelengder, og tomkjøringsprosenten var som regel høyere enn i de andre landsdelene. Til gjengjeld transporterte de nord-norske bilene gjennomsnittlig større godsmengder enn bilene i noen annen landsdel, men den gjennomsnittlige transportlengde var mye kortere enn ellers i landet. Transportarbeidet pr. bil lå derfor i Nord-Norge som regel under landsgjennomsnittet. Kapasitetsutnyttningen var meget god, stort sett bedre enn i landet ellers. Tallet på bruks-

timer pr. bil varierte sterkt fra den ene lasteevnegruppe til den annen. For de største bilene med lasteevne 5,0 tonn og over lå tallet langt høyere enn tilsvarende tall for de andre landsdelene.

4. *Transportytelser i alt.*

På grunnlag av det første tallsettet for det beregnede antall biler brukt i tellingsuken (tabell V) og gjennomsnittstallene for tonn transportert og netto tonnkilometer pr. bil i bruk i tellingsuken (tabell VII) har en i tabellene IX og X beregnet bilenes transportytelser i alt i tellingsuken. På grunn av tidligere avrundinger av de tallene som danner grunnlaget, vil resultatene variere litt etter hvordan beregningene foretas. En har her fulgt det prinsipp først å beregne tallene for henholdsvis leiebiler og biler i egentransport særskilt innen hver lasteevnegruppe. Totaltallene for hver lasteevnegruppe og for alle lasteevnegrupper under ett har en så funnet ved summering. En har deretter beregnet tallene for de enkelte næringssektorer innen hver lasteevnegruppe særskilt, men det har vært nødvendig å tilpasse disse tallene slik at summen av dem stemmer med den summen en først kom fram til for vedkommende lasteevnegruppe.

Beregningene viser at lastebiler og varebiler med minst 1,0 tonns lasteevne transporterte i alt om lag 1,5 mill. tonn gods og utførte et transportarbeid på i alt om lag 15 mill. netto tonnkilometer i tellingsuken. Om lag 49 prosent av transportytelsene falt på leiebiler og om lag 51 prosent på biler i egentransport. Bilene i lasteevnegruppene 3,0—3,9 tonn og 4,0—4,9 tonn hadde de største samlede transportytelsene med henholdsvis 44 prosent og 29 prosent av tonn transportert i alt og henholdsvis 35 prosent og 39 prosent av netto tonnkilometer i alt. Nesten tre fjerdedeler av transportytelsene ble altså utført med biler i disse størrelsesgruppene. Av de enkelte sektors biler dominerte samferdselssektoren, som bl. a. omfatter leiebilene, med 56 prosent av tonn transportert i alt og 55 prosent av netto tonnkilometer i alt. Blant de andre sektorene var industrien den overlegent viktigste, med 18 prosent av tonn transportert i alt og 21 prosent av netto tonnkilometer i alt.

Dersom en ved beregningen av tallene for de samlede transportytelsene i tellingsuken hadde nyttet det andre tallsettet i stedet for det første tallsettet i tabell V, ville en fått lavere tall. I kap. B 2 kom en imidlertid fram til at det første tallsettet sannsynligvis var det mest korrekte. Det kan likevel være av interesse å nevne at transportytelsene i alt ved bruk av det andre tallsettet ville ha blitt om lag 5 prosent mindre. For leiebilene ville tallene ha blitt mer enn 10 prosent lavere, mens de for alle egentransportbiler under ett ville ha blitt om lag 2 prosent lavere. For bilene innen jordbruk, skogbruk og fiske ville tallene ha blitt om lag 10 prosent lavere, innen industri, gruvedrift o. l., innen bygge- og anleggsvirksomhet og innen handelsvirksomhet mellom 2 og 3 prosent lavere og innen samferdselssektoren (inkl. leiebilene) om lag 5 prosent lavere. For sektoren «annen eller uoppgitt næring» ville tallene ha vært uforandret.

I tabell XI har en fordelt de samlede transportytelser i tellingsuken for alle biler under ett og særskilt for leiebiler og biler i egentransport etter varenes transportlengde. Tabellen viser for tonn transportert en sterk konsentrasjon om de korte transportlengder, mens det er større spredning av tallene for netto tonnkilometer. Betydelig mer enn halvparten av godsmengden ble fraktet over transportlengder kortere enn 5 km og mer enn tre fjerde-

deler over transportlengder kortere enn 10 km. I alt 93 prosent av tonn transportert hadde kortere transportlengde enn 30 km, mens det tilsvarende tall for netto tonnkilometer var om lag 50 prosent. Selv om de varemengder som transporteres over lengre avstander ikke er så store, sett i forhold til transportmengden i alt med lastebil, spiller altså likevel det transportarbeid som utføres ved slike transporter en meget betydelig rolle. Leiebilenes transporter viste noe større spredning etter transportlengde enn egentransportbilenes transporter.

5. *Transport av forskjellige vareslag.*

I tabellene XII og XIII er tonn transportert i alt i tellingsuken fordelt på 20 forskjellige varegrupper. Tallene er beregnet særskilt for biler i de ulike lasteevnegrupper, særskilt for leiebiler og biler i egentransport og særskilt for korte (under 30 km), middels (30—149 km) og lange (150 km og over) transporter. Tabellene XIV og XV inneholder tilsvarende tall for netto tonnkilometer i alt i tellingsuken. I tabell XVI er tonn transportert og netto tonnkilometer for hver varegruppe fordelt relativt etter bilenes lasteevne, etter bilenes art (leiebiler eller biler i egentransport) og etter varenes transportlengde.

Beregningene viser bl. a. at varegruppen «jord, stein osv.» som også omfatter sand, grus, leire og fyllmasse, spilte en dominerende rolle. Om lag halvparten av tonn transportert i alt falt i denne varegruppen. På grunn av at disse vareslagene gjennomgående ble transportert over svært korte avstander var deres andel av de samlede transportytelser uttrykt i netto tonnkilometer langt mindre, men de utgjorde likevel også her den største varegruppen med om lag en fjerdedel av netto tonnkilometer i alt. «Jord, stein osv.» spilte større rolle for leiebilenes enn for egentransportbilenes transportytelser. For leiebilene utgjorde denne varegruppen 59,5 prosent av tonn transportert i alt og 27,5 prosent av netto tonnkilometer i alt, mens de tilsvarende tall for biler i egentransport var henholdsvis 41,2 prosent og 20,6 prosent.

Av de fleste varegrupper ble det transportert en større mengde med egentransportbiler enn med leiebiler. Bare for tre grupper var det motsatte tilfelle, nemlig for jord, stein osv., for tømmer og for flyttegodt, hvor leiebilenes andel av tonn transportert var henholdsvis 58,3 prosent, 58,7 prosent og 68,1 prosent. Med hensyn til transportytelsene målt i netto tonnkilometer var det flere varegrupper hvor leiebilene spilte en noe større rolle enn egentransportbilene, nemlig, foruten de nevnte tre gruppene, korn, mjøl og gryn, gjødning, bygningsartikler m. v., trevarer og møbler, søppel o. l. og «andre og uspesifiserte varer».

Ved vurdering av tallene i tabellene må en være oppmerksom på at tankbiler ikke er med i undersøkelsen og at transporterte mengder av bensin og olje, som er tatt med blant «andre og uspesifiserte varer» derfor er meget små. På grunnlag av opplysninger fra oljeselskapene har en anslått at det i tellingsuken ble transportert i alt mellom 20 000 og 25 000 tonn bensin og olje med et transportarbeid på om lag 500 000 netto tonnkilometer.

På grunnlag av tallene i tabellene XII—XV har en i tabell 4 regnet ut den gjennomsnittlige transportlengden for hver varegruppe, med særskilte tall for transport med leiebiler, med egentransportbiler og med biler i de ulike lasteevnegrupper. Av tabellen framgår at flyttegods gjennomgående ble transportert lengst, nemlig 35,3 km, mens varegruppen «jord, stein osv.» ble

Tabell 4. Gjennomsnittlig transportlengde (km) for hver varegruppe etter bilenes lasteevne og art (leiebiler eller biler i egentransport).

Varegruppe	Bilenes lasteevne					Alle biler	Bilenes art	
	1,0—1,9 tonn	2,0—2,9 tonn	3,0—3,9 tonn	4,0—4,9 tonn	5,0 tonn og over		Leie-biler	Biler i egen-transp.
Mjølke og fløte	6,4	8,0	9,7	26,1	17,7	12,2	16,4	11,2
Korn, mjøl, gryn	6,2	5,5	7,3	11,4	56,6	10,3	17,4	7,0
Kolonialvarer o. l.	9,3	8,4	11,3	33,8	34,2	15,0	20,8	13,5
Øl og mineralvann	11,2	14,6	18,6	38,3	53,3	20,7	90,9	18,7
Andre og uspesifiserte nærings- og nytelsesmidler	11,5	12,0	18,5	48,9	99,2	21,7	33,2	17,5
Nærings- og nytelsesmidler i alt	9,6	10,1	12,4	29,9	44,0	15,9	24,1	13,6
Dyrefôr o. l.	13,6	13,2	15,6	17,5	44,5	17,4	16,6	17,7
Gjødning	7,5	6,8	15,5	21,9	77,7	15,7	20,1	12,1
Jord, stein, osv.	2,5	4,1	4,3	5,4	5,3	4,7	4,5	5,0
Bygningsartikler m. v.	6,8	6,0	11,6	30,4	29,3	16,6	19,2	14,5
Fast brensel	8,1	10,6	11,3	25,7	38,1	15,9	18,4	14,1
Tømmer	7,3	6,0	10,1	14,9	17,9	12,5	12,9	11,8
Trematerialer	5,6	9,9	13,8	23,1	37,0	16,8	18,2	15,8
Trevarer og møbler	7,5	14,2	11,4	50,0	59,3	19,5	29,0	13,7
Treforedlingsprodukter	4,0	9,8	6,3	22,5	28,6	13,4	21,8	10,4
Klær, tekstilvarer, lær og råvarer til disse	20,0	11,4	27,8	8,6	104,0	22,0	36,5	19,9
Jern- og metallvarer av alle slag og råvarer til disse	8,7	7,6	11,5	17,7	24,6	13,5	17,1	11,9
Flyttegods	6,0	12,3	26,8	85,5	208,6	35,3	40,6	24,0
Tomgods	10,4	9,3	20,5	34,8	41,2	21,7	45,6	17,0
Søppel o. l.	7,3	4,5	5,8	5,7	2,7	5,6	6,5	5,0
Andre og uspesifiserte varer	8,7	12,7	11,8	19,7	40,7	15,0	16,2	13,8
I alt	7,9	6,9	7,9	12,9	16,3	9,8	9,7	9,9

fraktet kortest, nemlig gjennomsnittlig 4,7 km. For de aller fleste varegruppene var transportlengden gjennomsnittlig lenger med leiebil enn med egentransportbil. Når den gjennomsnittlige transportlengden for alle varegrupper under ett likevel var litt lenger ved transport med egentransportbil enn med leiebil, skyldes det at varer i gruppen «jord, stein osv.», gjennomsnittlig ble fraktet litt lenger med egentransportbil enn med leiebil. Denne varegruppen utgjorde jo som nevnt en meget stor del av den samlede godsmengde, noe som også har avgjørende betydning for at den gjennomsnittlige transportlengden for alle varegrupper under ett ikke var større enn 9,8 km. Dersom en holder gruppen «jord, stein osv.» utenfor beregningene, finner en at den gjennomsnittlige transportlengden for alle de andre varegruppene under ett var 15,0 km. For leiebiler særskilt blir det tilsvarende tallet 17,1 km og for egentransportbiler særskilt 13,4 km.

En må være oppmerksom på at tellingen strakte seg bare over en uke og at tallene for transportenes fordeling etter varegruppe derfor bare gjelder for denne uken. Det er sannsynlig at den relative fordeling av varegruppene ville være annerledes til andre tider av året og for hele året under ett.

6. Transportenes geografiske fordeling.

Det er tidligere nevnt at lastebilene i alt transporterte om lag 1,5 mill. tonn i tellingsuken. I tabell XVII er det vist hvordan denne transportmengden fordeler seg etter lastefylke og lossefylke. En ser at størstedelen av godsmengden ble lastet og losset innenfor samme fylke. Transporter som gikk ut av lastefylket, ble som regel losset i et av nabofylkene eller et annet nærliggende fylke. Bare i relativt få tilfelle var det tale om transporter f. eks. mellom Østlandet og Vestlandet, mellom Østlandet og Trøndelag og mellom Norge og utlandet.

Av tabell XVIII framgår at hele 94,4 prosent av den samlede transporterte godsmengde ble lastet og losset innenfor samme fylke. Av de vel 1,4 mill. tonn som ble lastet og losset innenfor samme fylke, ble igjen vel 1,2 mill. tonn eller 84,0 prosent lastet og losset innenfor samme kommune, mens vel 0,2 mill. tonn eller 16,0 prosent hadde forskjellig lastekommune og lossekommune.

Tabell 5. Relativ fordeling av tonn lastet og tonn losset etter fylker og landsdeler.

Fylke og landsdel	Tonn lastet	Tonn losset
Oslo	11,1	11,3
Østfold	7,5	7,4
Akershus	6,6	6,5
Hedmark	4,7	4,8
Oppland	4,2	4,3
Buskerud	7,2	7,3
Vestfold	4,0	3,9
Telemark	5,4	5,3
Østlandet ellers	39,6	39,5
Aust-Agder	1,2	1,2
Vest-Agder	4,2	4,2
Sørlandet	5,4	5,4
Rogaland	6,3	6,4
Hordaland	3,1	3,4
Bergen	3,2	2,8
Sogn og Fjordane	2,2	2,2
Møre og Romsdal	5,6	5,6
Vestlandet	20,4	20,4
Sør-Trøndelag	6,4	6,5
Nord-Trøndelag	3,0	2,9
Trøndelag	9,4	9,4
Nordland	10,8	10,7
Troms	1,9	1,9
Finnmark	1,4	1,4
Nord-Norge	14,1	14,0
Utlandet	0,0	0,0
I alt	100,0	100,0

I tabell 5 har en vist hvordan henholdsvis tonn lastet og tonn losset fordeles seg relativt på de ulike fylker og landsdeler. En ser at Østlandet med Oslo hadde litt over halvparten av godsmengden, mens Sørlandet og Vestlandet tilsammen hadde litt over fjerdeparten og Trøndelag og Nord-Norge tilsammen litt mindre enn fjerdeparten.

Sesongmessige faktorer spiller en rolle også for den geografiske fordeling av transportene. Da oppgavene bare refererer seg til en enkelt uke, kan fordelingen ikke tas som noe pålitelig uttrykk for hvordan transportene fordeles seg til andre tider av året eller for et helt år under ett.

7. *Bruk av tilhenger og/eller hjelpemann.*

På skjemaheftene var det gitt opplysning om på hvilke turer tilhenger ble brukt og tilhengerens lasteevne. Det ble også opplyst hvilke turer hjelpemann var med på. Disse opplysningene er bearbeidd i tabellene XIX og XX.

I tabell XIX er kilometer kjørt med last med tilhenger sett i forhold til kilometer kjørt med last i alt. En ser at bruk av tilhenger var relativt mye mer alminnelig for store enn for små biler. Mens tilhenger ble brukt bare over 1 prosent av kjørelengden for biler med lasteevne 1,0—1,9 tonn og 2,0—2,9 tonn, var det tilsvarende tall for biler med lasteevne 4,0—4,9 tonn om lag 9 prosent og for biler i den høyeste lasteevnegruppen 11,5 prosent. I gruppen 3,0—3,9 tonn var tallet vel 3 prosent. I de to laveste lasteevnegruppene ble tilhenger brukt hyppigere til egentransportbiler enn til leiebiler, mens forholdet var omvendt i gruppen 3,0—3,9 tonn. For biler med lasteevne 4,0—4,9 tonn var bruk av tilhenger om lag like hyppig for de to bilarter, men i gruppen 5,0 tonn og over var tilhenger mye mer vanlig for leiebiler enn for biler i egentransport. Stort sett økte tilhengerens lasteevne med bilens lasteevne.

I tabell XX har en særskilt for hver næringssektor og lasteevnegruppe regnet ut den prosentvise andel av tonn transportert og netto tonnkilometer hvor tilhenger og/eller hjelpemann ble brukt. I en del tilfelle var det på skjemaet opplyst at to eller flere hjelpemenn var med på turene, men i tabellene er dette ikke spesifisert. Av tabell XX framgår bl. a. at tilhenger ble brukt ved en forholdsvis større del av det samlede transportarbeidet (målt i netto tonnkm) enn av den samlede godsmengde (målt i tonn transportert). Dette tyder på at tilhenger hovedsakelig ble brukt ved transport over lengre avstander.

Bruk av hjelpemann (inkl. to eller flere hjelpemenn) varierte ikke så sterkt med bilenes lasteevne som bruk av tilhenger, men stort sett var det også her stigning fra den ene lasteevnegruppe til den annen. Som regel brukte de små bilene hjelpemann ved en mindre del av det samlede transportarbeidet (netto tonnkm) enn av den samlede godsmengden (tonn transportert), mens forholdet var motsatt for de større bilene, dvs. at de små bilene hovedsakelig brukte hjelpemann ved transport over relativt korte avstander, mens de store bilene hovedsakelig brukte hjelpemann ved transport over relativt lange avstander. I lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn ble det således brukt hjelpemann ved 16,3 prosent av netto tonnkilometer og ved 19,5 prosent av tonn transportert, mens de tilsvarende tall for lasteevnegruppen 5,0 tonn og over var 35,9 prosent og 29,0 prosent. Hjelpemann ble brukt både med og uten samtidig bruk av tilhenger. Hyppigst forekom hjelpemann alene, men ved transport med store biler, særlig leiebiler, var kombinasjonen hjelpemann + tilhenger nesten like hyppig.

8. Bilenes gjennomsnittlige drivstoff-forbruk.

Svarene på skjemaheftets spørsmål om bilenes gjennomsnittlige drivstoff-forbruk i liter pr. 10 km måtte nødvendigvis bli noe skjønsmessig. Det var på skjemaet ikke sagt noe om at oppgavene skulle bygge på nøyaktige målinger. De tall som er gjengitt i tabell 6, må derfor brukes med en viss varsomhet.

Tabell 6. Bilenes gjennomsnittlige drivstoff-forbruk i liter pr. 10 km etter lasteevne og landsdel.

Landsdeler	Bensindrevne biler					Oljedrevne biler	
	Laste- evne 1,0—1,9 tonn	Laste- evne 2,0—2,9 tonn	Laste- evne 3,0—3,9 tonn	Laste- evne 4,0—4,9 tonn	Laste- evne 5,0 tonn og over	Laste- evne 4,0—4,9 tonn	Laste- evne 5,0 tonn og over
Oslo	2,1	2,6	2,9	3,1	3,5	2,0	2,3
Østlandet ellers	1,7	2,2	2,6	2,7	3,3	2,1	2,3
Sørlandet	2,0	2,4	2,8	2,8	2,7	2,4	2,7
Vestlandet	2,0	2,7	3,0	3,1	4,3	2,1	2,6
Trøndelag	2,0	2,5	2,7	3,0	5,4	2,2	2,1
Nord-Norge	1,8	2,7	2,8	3,0	4,3	2,5	3,3
I alt	1,9	2,5	2,8	2,9	3,6	2,1	2,5

Av de oljedrevne bilene har en i tabellen tatt med bare dem som hadde en lasteevne på minst 4,0 tonn. For mindre oljedrevne biler forelå det så få oppgaver at tilfeldige utslag ville gi misvisende resultater. Det samme gjør seg for øvrig gjeldende også for enkelte landsdeler i lasteevnegruppen 5,0 tonn og over både for bensindrevne og oljedrevne biler.

Tabellen viser en generell stigning av det gjennomsnittlige drivstoff-forbruk med bilenes størrelse. For bensindrevne biler steg tallet fra 1,9 liter pr. 10 km i lasteevnegruppen 1,0—1,9 tonn til 3,6 liter for biler med lasteevne 5,0 tonn og over. For oljedrevne biler var tallet 2,1 liter for biler med lasteevne 4,0—4,9 tonn og 2,5 liter for større biler. Innen de enkelte lasteevnegrupper varierte det gjennomsnittlige drivstoff-forbruket litt fra den ene landsdel til den annen. Variasjonene var imidlertid stort sett små, større forskjell enn 0,5 liter pr. 10 km forekom bare i lasteevnegruppen 5,0 tonn og over. Oppgavene synes å tyde på at forbruket på Østlandet utenom Oslo var relativt lavt, mens forbruket i Oslo, på Vestlandet og i Nord-Norge var relativt høyt. Sett på bakgrunn av vei- og trafikkforholdene i de ulike landsdeler er dette ikke urimelig. De relativt gode og flate veiene i de mest trafikerte strøk på Østlandet fører til mindre drivstoff-forbruk der enn på Vestlandet og i Nord-Norge, hvor veiforholdene er ugunstigere. Det relativt høye drivstoff-forbruk i Oslo skyldes antakelig de spesielle trafikkforhold der med mye gearkjøring og hyppig stans i trafikken.

C. Beregning av den samlede godstransport med lastebiler og varebiler i året 1954.

En beregning av den samlede godstransport i et helt år må nødvendigvis gi nokså usikre resultater når beregningen skal baseres bare på en kortvarig telling. Som all annen virksomhet er også transportvirksomheten utsatt for

sesongmessige og andre variasjoner, og variasjonene er forskjellige innen de ulike bransjer.

For at man skulle kunne vurdere tellingsperiodens sesongmessige plase-ring, inneholdt skjemaheftet spørsmål om bilen ble utnyttet mer enn normalt, normalt eller mindre enn normalt i tellingsperioden i forhold til vanlig utnytting året rundt. Svarene er bearbeidd bare for de biler som ble brukt i tellingsuken og som det forelå transportoppgaver for. Både for leiebiler og for biler i egentransport var mellom halvparten og to tredjedeler av bilene oppgitt å være brukt normalt i tellingsuken. Av bilene i egentransport var det langt flere som lå under normalen enn over. For alle leiebilene under ett viste oppgavene at omtrent like mange lå under som over normalen, men forholdene var ulike for de små og de store bilene. Av bilene på under 3 tonn hadde de fleste mindre kjøring enn normalt, mens de fleste større biler ble brukt mer enn normalt. For mindre enn 10 prosent av bilene i egentransport og av leiebilene var spørsmålet om utnyttingen ikke besvart.

På grunnlag av gjennomsnittstallene for de biler som ble normalt brukt i tellingsuken, har en for de bilkategoriene som dekkes av tellingen, regnet ut de samlede transportytelsene i en «normaluke» i 1954. Det er tatt hensyn til at lastebilparken økte en del i løpet av året, og det er forutsatt at den relative andelen av biler brukt i «normaluken» var den samme som i tellingsuken. Beregningene gir følgende samlede transportytelser i «normaluken»:

	Tonn transportert (1000)	Netto tonnkilometer (1000)
Leiebiler	760	7 300
Biler i egentransport	970	9 300
I alt	1 730	16 600

For å komme fram til mest mulig riktige tall for de samlede transportytelsene i hele året er det neppe tilfredsstillende å multiplisere «normalukens» tall med 52. På den ene siden bør en ta hensyn til at lastebilenes gods-transport på søndager ikke ble dekket av tellingen. Beregninger på grunnlag av trafikktegninger i Norge og Sverige kan tyde på at transporten på en søndag svarer til gjennomsnittlig om lag 10 prosent av transporten på en hverdag. En har da regnet med en betydelig større tomkjøringsprosent for søndagstrafikken enn for hverdagstrafikken med lastebil. På den annen side antar en at de færreste oppgavegiverne som svarte på spørsmålet om bilen ble normalt utnyttet i tellingsuken, har tatt i betraktning den minskede transport i ferietiden. De to nevnte momenter fører til den konklusjon at «normalukens» tall bør multipliseres med 50 når en skal beregne de samlede transportytelser for hele året. Videre må det tas hensyn til transportytelsene for de kategorier av biler som falt utenfor rammen av tellingen, hovedsakelig godsrutebiler, tankbiler og varebiler med mindre enn 1 tonns lasteevne. For godsrutebilene foreligger fullstendige oppgaver i rutebilstatistikken, men for de andre kategoriene (som omfatter praktisk talt bare biler i egentransport) har en måttet beregne tallene. Beregningene er basert dels på visse opplysninger innhentet av Opplysningsrådet for Biltrafikken, dels på resultatene av en svensk representativ undersøkelse og dels på Byråets egne skjønnsmessige anslag. Alt i alt har en kommet fram til at den samlede gods-

transport med alle kategorier av lastebiler og varebiler i året 1954 var om lag 95 mill. tonn med et transportarbeid på om lag 950 mill. netto tonnkilometer. Oppstillingen i tabell 7 viser hvordan transportytelsene fordeler seg på henholdsvis rutebiler, leiebiler og andre laste- og varebiler. Tallene for rutebilene antas å være temmelig sikre, men ellers må en regne med at de beregnede tallene kan avvike relativt mye fra de virkelige.

Tabell 7. Samlet godstransport med laste- og varebiler i 1954.

	Tonn transportert (mill.)	Netto tonnkilometer (mill.)
Rutebiler	2,4	64
Leiebiler	38,0	365
Andre laste- og varebiler	54,6	521
I alt	95,0	950

Til sammenlikning kan nevnes at jernbanen (Norges Statsbaner) i drifts-året 1954—55 transporterte i alt 14,6 mill. tonn med et transportarbeid på i alt 1 471 mill. tonnkilometer. Når malmtransporten på Ofofbanen holdes utenfor, var tallene henholdsvis 5,9 mill. tonn og 1 125 mill. netto tonnkilometer. Ifølge beregninger av Statistisk Sentralbyrå ble det av fartøyer i løs fraktfart på kysten i året 1954 i alt transportert 4,4 mill. tonn og utført et transportarbeid på ca. 2 300 mill. tonnkilometer. For rutefarten på kysten er det ikke foretatt tilsvarende beregninger.

D. Sammenlikning mellom enkelte hovedresultater av prøvetellingen i 1952 og tellingen i 1954.

Som nevnt i innledningen foretok Statistisk Sentralbyrå i 1952 en representativ prøvetelling av lastebilenes transportytelser. Det kan være av interesse å sammenlikne noen av hovedresultatene av denne tellingen med tilsvarende resultater av tellingen i 1954. Ved begge tellinger var bare lastebiler og varebiler med minst 1 tonns lasteevne med. Begge tellinger strakte seg over seks ukedager, den første i juni måned og den andre i mai. Tellingene i 1952 gjaldt bare biler i egentransport, og sammenlikningen i tabell 8 er derfor foretatt bare mellom biler i denne gruppen.

Tabell 8. Transportytelse pr. bil i bruk i tellingsuken i 1952 og 1954.

Biler i egentransport	16.—21. juni 1952	10.—15. mai 1954
Biler brukt i prosent av alle	72	67
Km kjørt med og uten last	252	267
Tomkjøringsprosent	¹ 23	36
Tonn transportert	38	40
Gjennomsnittlig transportlengde	13	10
Netto tonnkilometer	491	394
Bruktimer	33	32

¹ For lavt tall på grunn av uheldig redigert skjema.

Tabell 8 viser at det for enkelte data er godt samsvar mellom tallene fra de to tellingene, mens det for andre data er større eller mindre avvik. Størrelsesordenen av tallene er imidlertid den samme i begge tellinger. Dette kan kanskje tas til inntekt for at resultatene av tellingene er nokså sikre. Men tallene kan likevel ikke danne grunnlag for noenlunde pålitelige slutninger om transportutviklingen fra 1952 til 1954. For det første var beregningsmetodene ved prøvetellingen i 1952 svært enkle og grunnlaget svakere enn ved tellingen i 1954. Det kan være grunn til å tro at de store bilene er blitt noe overrepresentert i utvalget i 1952, og at derfor gjennomsnittstallene for transportytelsene pr. bil er blitt noe for høye. For det andre spiller sesongmessige faktorer en rolle. De to tellingene ble foretatt på litt forskjellige tider av året, i juni måned i 1952 og i mai måned i 1954. Det er grunn til å vente større aktivitet av bilene i juni enn i mai. Industriproduksjonen øker normalt fra mai til juni, og leiebilstatistikken viser økt aktivitet av leiebilene i juni i forhold til i mai. På den annen side har sammensetningen av bilparken endret seg slik at andelen av store biler var større i 1954 enn i 1952. Det skulle gi grunnlag for å vente høyere tall i 1954 enn i 1952 for de fleste av de data som er med i tabell 8.

E. Representative lastebiltellinger i andre land.

I innledningen ble det nevnt at etter anbefaling av De forente nasjoners økonomiske kommisjon for Europa (ECE) er det i de senere år foretatt representative lastebilundersøkelser i flere européiske land. Noen hovedresultater av disse undersøkelser er offentliggjort i ECE's «Annual Bulletin of Transport Statistics for Europe 1955» under titelen «The Structure of Goods Transport by Road in Western European Countries». De land som er med i oversikten er: Danmark (telling 1953), Vest-Tyskland (1952), Frankrike (1954), Storbritannia (1952), Italia (1954), Norge (1954), Sverige (1953—54) og Sveits (1951).

En sammenlikning av godstransporten med forskjellige transportmidler i de ulike land viser at i alle land var tonn transportert med bil betydelig høyere enn tonn transportert med jernbane alene eller med jernbane og innenlandske vannveier (elve- og kanalbåter) tilsammen. På den annen side var netto tonnkilometer med bil mindre enn tilsvarende tall for jernbane, unnatt i Danmark.

I alle land var tonn transportert med bil for egen regning («on own account») større enn med bil for andres regning («for hire or reward»). Unntatt i Storbritannia og i Sveits var imidlertid netto tonnkilometer for andres regning enten omtrent like stor som eller større enn netto tonnkilometer for egen regning.

Godstransporten med bil foregikk for størstedelen lokalt eller over korte distanser (den øvre grense for kortdistanse er i de fleste land 30 km, i enkelte land 50 km, i Storbritannia 64 km). Bare i to land ble så mye som 20 prosent av godsmengden transportert over middels eller lange distanser, i de fleste land var andelen betydelig mindre (mellom 7 og 13 prosent). På den annen side var netto tonnkilometer ved transport over middels og lange avstander som regel større enn ved transport over korte avstander.

I kortdistansetrafikken spilte i alle land transport for egen regning en større rolle enn transport for andres regning, både med hensyn til tonn transportert og netto tonnkilometer. Ved transport over middels og lange

avstander var i noen land egentransporten dominerende, mens leietransporten spilte størst rolle i andre land.

I de fleste land var det i kortdistansetrafikken liten forskjell mellom den gjennomsnittlige transportlengde ved transport for egen regning og ved transport for andres regning. I mellom- og langdistansetrafikken derimot var den gjennomsnittlige transportlengden i alle land betydelig større ved transport for andres regning enn ved transport for egen regning.

De representative lastebiltellingene bygger ikke alltid på de samme prinsipper i de ulike land, og rammen for tellingene kan være forskjellig. Det er derfor vanskelig å foreta mer detaljerte sammenlikninger fra land til land. For å prøve å gjøre slike sammenlikninger lettere, iallfall mellom de nordiske land, har Det nordiske utvalg for samferdselsstatistikk tatt opp spørsmålet om felles retningslinjer for lastebiltellinger.

Metoder ved innhenting og bearbeiding av oppgavene.

1. Utvalgsgrunnlaget og utvalget.

Forsvarets bilregister dannet grunnlaget for utvalget. Før trekkingen av utvalget fant sted, ble registerkortene delt inn i fem grupper etter bilenes lasteevne: 1,0—1,9 tonn, 2,0—2,9 tonn, 3,0—3,9 tonn, 4,0—4,9 tonn og 5,0 tonn og over. Innenfor hver lasteevnegruppe var kortene ordnet etter bilenes registreringsfylke og innenfor hvert fylke etter registreringsnummer.

Utvalget ble trukket maskinelt, særskilt for hver av de fem lasteevnegrupper. Fra de tre laveste lasteevnegrupper ble hvert sjette kort trukket ut, fra den fjerde gruppen hvert fjerde kort og fra den femte gruppen hvert annet kort. Visse opplysninger fra de uttrukne kortene ble kjørt ut på lister. Det gjaldt f. eks. navn og adresse til bilens eier, videre bilens kjennemerke (registreringsbokstav og -nummer), lasteevne, årsmodell og drivstoffart.

Massen som utvalget var trukket fra, omfattet både leiebiler, rutebiler (godsruतेबiler) og biler i egentransport, uten at det på forhånd kunne sies hvor mange det var av hvert slag i de enkelte lasteevnegrupper. Registerkortene inneholdt nemlig ingen opplysning om hvilken næring bilene tilhørte eller om den enkelte bil var leiebil, rutebil (godsruतेbil) eller kjørte i egentransport. Da en måtte regne med at rutebiler, som etter planen ikke skulle være med i tellingen, var kommet med i utvalget, måtte en prøve å skille ut flest mulig av dem fra listen over utvalgte biler før spørreskjemaene ble sendt ut til bileierne. Dette ble gjort ved at man sammenholdt bilenes registreringsnummer i utvalgslisten med registreringsnumrene for de biler som var med i rutebilstatistikken for 1952 og som gjaldt ved slutten av året 1952. (Da utvalget ble tatt og skjemaene sendt ut, forelå det ennå ingen oppgaver til rutebilstatistikken for 1953.) De rutebiler som på denne måte lot seg identifisere, ble strøket av listen over utvalgte biler. Det endelige utvalg var derfor noe mindre enn det opprinnelige utvalg. En måtte imidlertid regne med at det fortsatt kunne være noen godsruतेबiler blant de bilene som var med i det endelige utvalg og som fikk tilsendt spørreskjema. I rundskrivet som fulgte med spørreskjemaet, var det gjort tydelig oppmerksom på at rutebiler ikke skulle være med i tellingen og at skjemaer som var sendt ut for slike biler, skulle returneres bare med opplysning om at bilen var en rutebil.

Tabell 9. Utvalgsgrunnlag, utvalg og utvalgsprosent.

Lasteevne i tonn	Biler i utvalgs- grunnlaget	Opprinnelig utvalg		Rutebiler strøket av listen	Endelig utvalg	
		Absolutte tall	I prosent av utv. grunnl.		Absolutte tall	I prosent av utv. grunnl.
1,0—1,9 ...	11 377	1 886	16,6	9	1 877	16,5
2,0—2,9 ...	9 348	1 550	16,6	27	1 523	16,3
3,0—3,9 ...	13 249	2 202	16,6	65	2 137	16,1
4,0—4,9 ...	5 239	1 302	24,9	57	1 245	23,8
5,0 og over .	805	398	49,4	19	379	47,1
I alt	40 018	7 338	18,3	177	7 161	17,9

Tabell 9 viser at opprinnelig var 7 338 biler med i utvalget. Etterat de identifiserbare rutebilene var strøket av listen, ble det 7 161 biler tilbake i det endelige utvalg. Disse tallene utgjør henholdsvis 18,3 prosent og 17,9

prosent av det opprinnelige utvalgsgrunnlaget. Da utvalgsprosenten var større for de høyere enn for de lavere lasteevnegruppene, ble den gjennomsnittlige utvalgsprosenten for alle lasteevnegrupper under ett litt høyere enn landsgjennomsnittet i de fylker hvor det var relativt mange store biler og litt lavere i de fylker hvor det var relativt få store biler. Tallet på biler i alt i det opprinnelige utvalg i prosent av utvalgsgrunnlaget varierte således mellom et maksimum på 19,5 prosent i Østfold og et minimum på 17,1 prosent i Hordaland. Tilsvarende presentsats for tallet på biler i alt i det endelige utvalg varierte mellom 19,1 prosent (Østfold) og 16,5 prosent (Hordaland).

2. Oppgaveinnhenting, svar, bortfall og bearbeiding.

Innsamlingen av det statistiske materiale til tellingen bygde på frivillig medvirkning av bileierne. I slutten av april og begynnelsen av mai 1954 ble et spørreskjema i form av et lite hefte (se vedlegg III) sendt i posten til eierne av de biler som skulle være med i tellingen. På skjemaet var vedkommende bils registreringsbokstav og -nummer oppført på forhånd. Sammen med skjemaheftet ble det også sendt et rundskriv (se vedlegg II) som var undertegnet av Statistisk Sentralbyrå og Opplysningsrådet for Biltrafikken. I rundskrivet ble det gjort kort rede for hensikten med og opplegget av tellingen.

Som nevnt skulle oppgavene over transportytelsene gjelde for uken 10.—15. mai 1954. Oppgavegiverne ble bedt om å returnere skjemaheftet i utfylt stand innen den 22. mai, altså en uke etter slutten av tellingsuken. Ved fristens utløp var 26 prosent av skjemaheftene returnert og en uke senere 40 prosent. Purring (se vedlegg IV) ble i begynnelsen av juni sendt i posten til eierne av de biler som det ennå ikke var sendt inn oppgave for. Ved utgangen av juni var i alt om lag 70 prosent av oppgavene kommet inn. Purring nr. 2 ble da sendt i posten til dem som fremdeles ikke hadde returnert skjema-

Tabell 10. Skjemaer mottatt i retur på forskjellige tidspunkter.

	Skjemahefter	Purre-skjemaer	I alt	I prosent av endelig utvalg
<i>Før 1. purring</i>				
I tellingsuken (10/5—15/5)	283	.	283	4,0
Innen fristens utløp (22/5)	1 856	.	1 856	25,9
Innen 1 uke etter fristen	2 879	.	2 879	40,2
<i>Mellom 1. og 2. purring</i>				
Innen 2 uker etter fristen	3 310	.	3 310	46,2
» 3 » » »	3 992	.	3 992	55,7
» 4 » » »	4 612	.	4 612	64,4
» 5 » » »	4 877	.	4 877	68,1
<i>Etter 2. purring</i>				
Innen 6 uker etter fristen	5 004	99	5 103	71,3
» 7 » » »	5 090	769	5 859	81,8
» 8 » » »	5 136	1 021	6 157	86,0
» 9 » » »	5 157	1 095	6 252	87,3
» 10 » » »	5 167	1 139	6 306	88,1
I alt	5 185	1 214	6 399	89,4

heftet. Denne purring hadde form av et lite skjema (se vedlegg V) som inneholdt bare noen få spørsmål. Også på dette skjema var vedkommende bils registreringsbokstav og -nummer oppført på forhånd. Vel halvparten av de utsendte «purreskjemaer» ble returnert. Som følge av purring nr. 2 kom det også inn noen flere skjemahefter.

Sammen med hvert skjemahefte eller purreskjema som ble sendt ut, fulgte en spesiell returkonvolutt. Ved å bruke denne når oppgavene ble sendt inn til Statistisk Sentralbyrå, unngikk bileierne portoutgifter.

Tabell 11 viser at det i alt ble returnert skjemahefter eller purreskjemaer for 6 399 biler eller om lag 89 prosent av de 7 161 bilene som var med i utvalget, mens spørreskjemaene for 762 biler ikke ble returnert i det hele tatt. Av de returnerte skjemaene måtte imidlertid 287 forkastes som ubrukbare, mens det altså kom brukbare svar fra i alt 6 112 biler eller 85 prosent av dem som var med i utvalget. Når en ser bort fra svar på purreskjemaer som ble tatt med i bearbeidingen, var tallet 4 808 biler eller 67 prosent av utvalget. Blant de brukbare svarene var det imidlertid en del som ikke ble tatt med i bearbeidingen fordi de gjaldt biler som falt utenfor rammen av tellingen eller av andre grunner. Etter fradrag for slike svar ble det igjen 5 651 oppgaver som kunne bearbeides. Av disse forelå 4 347 oppgaver på skjemahefter, hvorav 1 132 gjaldt biler som ikke hadde vært i bruk i tellingsuken, mens 3 215 inneholdt oppgaver over transportytelsene. Av de 1 304 oppgavene på purreskjemaer som ble bearbeidd, var 161 opprinnelig gitt på skjemahefter, men på grunn av ufullstendige transportoppgaver kunne de ikke bearbeides i sin helhet.

Tabell 11.

Utvalgsgrunnlag, utvalg, svar og bortfall.

	Lasteevne 1,0—1,9 tonn	Lasteevne 2,0—2,9 tonn	Lasteevne 3,0—3,9 tonn	Lasteevne 4,0—4,9 tonn	Lasteevne 5,0 tonn og over	I alt
1. Opprinnelig utvalgsgrunnlag	11 377	9 348	13 249	5 239	805	40 018
2. Utvalgte biler						
a. Opprinnelig utvalg	1 886	1 550	2 202	1 302	398	7 338
b. Rutebiler strøket av listen	9	27	65	57	19	177
c. Skjemaer utsendt	1 877	1 523	2 137	1 245	379	7 161
d. Netto fradrag eller tillegg p.g.a. overføring til annen lasteevnegruppe ¹	— 37	— 34	+ 10	+ 27	+ 34	—
e. Korrigert utvalg	1 840	1 489	2 147	1 272	413	7 161
3. Svar mottatt og bearbeidd						
a. Skjemahefter	1 029	887	1 305	865	261	4 347
b. Purreskjemaer, overførte oppgaver ²	36	41	55	23	6	161
c. Purreskjemaer, originale oppgaver	351	248	339	164	41	1 143
d. I alt	1 416	1 176	1 699	1 052	308	5 651
4. Svar mottatt, men ikke bearbeidd						
a. Bilens lasteevne under 1 tonn	4	1	2	2	6	15
b. Rutebil	10	13	20	17	3	63
c. Annen bilart enn lastebil eller varebil	19	9	6	4	9	47
d. Solgt, tilhørte ikke adressaten	75	71	67	23	2	238
e. Opphøgd eller avregistrert	36	27	28	6	1	98
f. I alt	144	121	123	52	21	461
5. Svar i alt						
a. Eksklusive purreskjemaer	1 173	1 008	1 428	917	282	4 808
b. Inklusive purreskjemaer	1 560	1 297	1 822	1 104	329	6 112
6. Bortfall, inkl. ubrukbare svar						
a. Oppgave gitt for en ikke-utvalgt bil	5	5	5	1	1	17
b. Skjemaet utilstrekkelig utfyllt	60	19	29	1	—	109
c. Skjemaet returnert ubesvart av adressaten	24	33	33	13	10	113
d. Adressaten ukjent eller flyttet til ukjent adresse	20	8	13	6	1	48
e. Skjemaet ikke returnert	208	161	235	120	38	762
f. I alt	317	226	315	141	50	1 049

¹ Oppgavene er tatt med i bearbeidingen og gjelder biler som viste seg å tilhøre en annen lasteevnegruppe enn den de opprinnelig var utvalgt fra. ² Oppgaver som opprinnelig var gitt på skjemahefter, men som var for ufullstendige til at de kunne brukes i sin helhet.

Svarprosenten etter lasteevnegrupper og etter landsdeler er gjengitt i tabell 12. Tallene for lasteevnegruppene bygger på tabell 11, hvor svar i alt (linje 5 a og 5 b) er regnet ut i prosent av det korrigererte utvalg (linje 2 e). Tallene for landsdelene bygger på tilsvarende fylkesvise oppgaver for alle lasteevnegrupper under ett. Disse oppgavene er ikke trykt.

Tabell 12. Svarprosenten etter lasteevnegrupper og landsdeler.

	Eksklusive purrekjemaer	Inklusive purrekjemaer
Lasteevnegruppe:.....		
1,0—1,9 tonn	63,8	84,8
2,0—2,9 »	67,7	87,1
3,0—3,9 »	66,5	84,9
4,0—4,9 »	72,1	86,8
5,0 tonn og over	68,3	79,7
I alt	67,1	85,4
Av dette:		
Oslo	68,2	86,5
Østlandet ellers	65,7	84,1
Sørlandet	64,0	83,4
Vestlandet	68,7	87,3
Trøndelag	71,0	87,5
Nord-Norge	67,8	85,3

For hele landet og alle lasteevnegrupper under ett var svarprosenten gjennomsnittlig 67,1 prosent når en ser bort fra purrekjemaer som er bearbeidd, og 85,4 prosent når en regner med disse skjemaene. Tallene varierer forholdsvis lite fra den ene lasteevnegruppe til den annen og fra den ene landsdel til den annen.

Under revisjonen og kodingen av materialet for hullkortbearbeidingen, ble alle opplysningene i hvert skjemahefte eller på hvert purrekjema vurdert under ett. Helt urimelige eller svært mangelfulle opplysninger førte til at skjemaet ikke ble tatt med i den videre bearbeidingen. Enkelte opplysninger, som årsmoell, lasteevne og drivstoffets art, kunne kontrolleres mot de tilsvarende opplysninger på utvalgslisten. Dersom disse opplysningene tydet på at oppgave var gitt for en annen bil enn den utvalgte, ble oppgaven ikke bearbeidd. Mindre uoverensstemmelser ble ellers som regel godtatt, mens større uoverensstemmelser kunne føre til at skjemaet ble forkastet. I en del tilfelle ble det godtatt ganske store uoverensstemmelser mellom den lasteevne oppgavegiverne hadde oppgitt og den lasteevne bilen hadde i registeret. Som regel lå i slike tilfelle lasteevnen på skjemaet over lasteevnen i registeret. Disse skjemaene ble tatt med i bearbeidingen, men i 265 tilfelle kom bilene da i en annen lasteevnegruppe enn den de opprinnelig var utvalgt fra. Noen få oppgaver som var gitt for en annen uke enn tellingsuken, ble tatt med i bearbeidingen. Etterat opplysningene for de 5 651 bilene som ble med i bearbeidingen, var overført til hullkort, ble opplysningene på hullkortene kontrollert. Bl. a. ble urimelige kombinasjoner av opplysninger på et kort sammenholdt med de tilsvarende opplysninger i primæroppgaven og eventuelle punchefeil eller åpenbare feil i oppgaven rettet.

Tabell 13. Utvalgsgrunnlag, utvalg og bearbeidde svar prosentvis etter landsdeler.

Lasteevne- gruppe	Landsdel	Opprinnelig utvalgs- grunnlag	Endelig utvalg	Svar mottatt og bearbeidd	
				Skjema- hefter	Alle skjemaer
1,0—1,9 tonn	Oslo	13,1	13,2	15,6	15,0
	Østlandet ellers . . .	43,4	43,5	41,0	41,1
	Sørlandet	5,0	4,8	4,3	4,6
	Vestlandet	22,6	22,6	23,4	23,8
	Trøndelag	8,4	8,4	8,1	8,4
	Nord-Norge	7,5	7,5	7,6	7,1
	I alt	100,0	100,0	100,0	100,0
2,0—2,9 tonn	Oslo	14,7	15,1	14,8	14,9
	Østlandet ellers . . .	37,6	37,8	37,5	38,0
	Sørlandet	4,3	4,2	4,1	4,2
	Vestlandet	21,3	21,0	21,9	21,4
	Trøndelag	9,6	9,5	10,0	9,7
	Nord-Norge	12,5	12,4	11,7	11,8
	I alt	100,0	100,0	100,0	100,0
3,0—3,9 tonn	Oslo	14,4	14,8	16,1	15,5
	Østlandet ellers . . .	45,0	44,9	41,4	43,5
	Sørlandet	5,2	5,3	5,2	5,3
	Vestlandet	15,8	15,5	16,6	15,9
	Trøndelag	10,0	9,8	11,6	10,3
	Nord-Norge	9,6	9,7	9,1	9,5
	I alt	100,0	100,0	100,0	100,0
4,0—4,9 tonn	Oslo	12,6	13,3	13,1	13,2
	Østlandet ellers . . .	56,4	55,4	55,9	55,4
	Sørlandet	5,2	5,4	4,5	4,7
	Vestlandet	11,2	11,2	11,7	11,8
	Trøndelag	5,9	6,0	5,9	6,2
	Nord-Norge	8,7	8,7	8,9	8,7
	I alt	100,0	100,0	100,0	100,0
5,0 tonn og over	Oslo	17,1	18,2	16,5	17,9
	Østlandet ellers . . .	56,4	55,7	53,6	53,9
	Sørlandet	4,6	4,7	5,4	5,2
	Vestlandet	10,7	10,6	11,5	10,7
	Trøndelag	2,7	2,9	3,0	2,9
	Nord-Norge	8,5	7,9	10,0	9,4
	I alt	100,0	100,0	100,0	100,0
I alt 1,0 tonn og over	Oslo	13,9	14,4	15,1	15,0
	Østlandet ellers . . .	44,6	45,4	44,2	44,5
	Sørlandet	4,9	4,9	4,6	4,8
	Vestlandet	18,3	17,5	18,0	18,0
	Trøndelag	8,8	8,4	8,8	8,5
	Nord-Norge	9,5	9,4	9,3	9,2
	I alt	100,0	100,0	100,0	100,0

Når det gjelder tellingens resultater, bygger de fleste opplysningene om gjennomsnittlige transportytelser, kapasitetsutnyttning o. likn. bare på de skjemahefter som er bearbeidd. Ved beregninger over selve bilparkens sammensetning har imidlertid også de bearbeidde purre-skjemaene kunnet tas i betraktning. Under bearbeidingen har en alltid behandlet hver lasteevnegruppe særskilt, også i de tilfelle der en til slutt har kommet fram til beregnede tall for alle lasteevnegrupper under ett. Som regel har en derimot ikke under bearbeidingen holdt fylkene eller landsdelene atskilt, unntatt i enkelte tilfelle der en var spesielt interessert i å undersøke forskjeller mellom fylker eller landsdeler. Det har vært nødvendig å følge en slik behandlingsmåte fordi materialet ellers svært ofte ville bli for lite, og en har funnet dette forsvarlig fordi fordelingen av de bearbeidde skjemaene etter landsdeler stort sett viste meget godt samsvar med tilsvarende fordelinger både av utvalgsgrunnlaget og av utvalget. Dette gjelder både for hver enkelt lasteevnegruppe og for alle lasteevnegrupper under ett. De relative fordelinger av utvalgsgrunnlag, utvalg og bearbeidde svar etter landsdeler framgår av tabell 13.

3. Korreksjoner av bilparkens størrelse og fordeling.

Av tabell 11 framgår at de 40 018 bilene som var med i det opprinnelige utvalgsgrunnlag, ikke var det helt riktige totaltall for de biler som tellingen tok sikte på å dekke, nemlig leiebiler og biler i egentransport med lasteevne 1 tonn eller mer. Hovedsakelig på grunn av feil eller mangler ved registeret omfattet det opprinnelige utvalgsgrunnlaget en del biler som falt utenfor rammen av tellingen. På den annen side måtte en regne med at noen biler som egentlig skulle vært dekket av tellingen, ikke var kommet med i det opprinnelige utvalgsgrunnlaget. Det var også forskyvninger mellom lasteevnegruppene innenfor utvalgsgrunnlaget. For å komme fram til et mer korrekt totaltall og likeså til en mer korrekt fordeling av bilene på lasteevnegrupper, har en foretatt en del beregninger. Korreksjonene går både i negativ og positiv retning. Nettoresultatet er et korrigerert totaltall på 39 040 biler, altså nesten 1 000 færre biler enn i det opprinnelige utvalgsgrunnlaget.

Til fradrag fra det opprinnelige utvalgsgrunnlaget gikk for det første følgende kategorier av biler som falt utenfor rammen av tellingen: rutebiler, biler med lasteevne under 1 tonn, andre arter av motorkjøretøyer enn lastebiler og biler som var opphøgd eller avregistrert. Etter opplysninger fra oppgavegiverne var det kommet med i alt 223 biler av disse kategorier i det endelige utvalg. Dessuten var 177 rutebiler kommet med i det opprinnelige utvalg, men strøket av listen før spørreskjemaene ble sendt ut. Tilsammen blir dette 400 biler som var med i det opprinnelige utvalg, men som falt utenfor rammen av tellingen. En fant det rimelig å anta at alle utsendte skjemaer som gjaldt biler som falt utenfor rammen av tellingen, var blitt returnert med opplysning om dette. For å beregne tallet på slike biler i utvalgsgrunnlaget, ble derfor tallet på disse biler som var med i utvalget i hver lasteevnegruppe, multiplisert med nevneren i den opprinnelige utvalgsbrøken i vedkommende lasteevnegruppe (henholdsvis 6, 6, 6, 4 og 2). Resultatene ble summert og viste at i alt 2 076 biler i det opprinnelige utvalgsgrunnlaget falt utenfor rammen av tellingen.

Det ble ikke foretatt noen korreksjoner for biler som var solgt eller ikke tilhørte adressaten, da det ble antatt at disse bilene fremdeles eksisterte og var med i utvalgsgrunnlaget, men bare hadde skiftet eier.

Derimot fant man det nødvendig å korrigere for biler som hørte hjemme i en annen lasteevnegruppe enn den de opprinnelig var utvalgt fra. Disse korreksjonene fikk imidlertid innflytelse bare på fordelingen av bilene etter lasteevne, men ikke på det totale antall biler i utvalgsgrunnlaget. Som nevnt ble i alt 265 av de bilene som var med i den endelige bearbeidelsen av oppgavene, overført til en annen lasteevnegruppe enn den de opprinnelig var utvalgt fra. Tabell 14 gir en oversikt over hvilke lasteevnegrupper bilene ble overført fra og til.

Tabell 14. Overføringer fra og til de enkelte lasteevnegrupper.

Til \ Fra	Fra					
	1,0—1,9 tonn	2,0—2,9 tonn	3,0—3,9 tonn	4,0—4,9 tonn	5,0 tonn og over	I alt
1,0—1,9 tonn . . . . .	.	11	1	—	1	13
2,0—2,9 »	37	.	12	2	—	51
3,0—3,9 »	8	61	.	11	7	87
4,0—4,9 »	4	10	50	.	4	68
5,0 tonn og over	1	3	14	28	.	46
I alt	50	85	77	41	12	265

Beregningene av korreksjonene som på grunn av overføringene måtte gjøres i utvalgsgrunnlaget, ble foretatt særskilt for hver lasteevnegruppe. Som eksempel på framgangsmåten skal en gjennomgå beregningene for lasteevnegruppe I (1,0—1,9 tonn). Tabellen ovenfor viser at i alt 13 biler ble overført til gruppe I. Av disse kom 11 fra gruppe II, 1 fra gruppe III og 1 fra gruppe V. Disse tallene ble multiplisert med nevneren i den opprinnelige utvalgsbrøken i den lasteevnegruppen bilene ble overført fra. Produktene ble summert og ga som resultat at 74 biler skulle legges til utvalgsgrunnlaget for gruppe I. På den annen side var det overført i alt 50 biler fra gruppe I, hvorav 37 til gruppe II, 8 til gruppe III, 4 til gruppe IV og 1 til gruppe V. Ved å multiplisere disse tallene med nevneren i den opprinnelige utvalgsbrøken for gruppe I og deretter summere, kom en fram til at 300 biler skulle trekkes fra utvalgsgrunnlaget for gruppe I. Da disse tallene, et tillegg på 74 og et fradrag på 300, bygde på oppgaver fra om lag 85 prosent av bilene i utvalget, fant en det rimelig å multiplisere differansen mellom fradrag og tillegg, 226 biler, med $\frac{100}{85}$, slik at netto fradrag i utvalgsgrunnlaget for gruppe I ble beregnet til 266 biler. På tilsvarende måte ble det beregnet et netto fradrag i utvalgsgrunnlaget for gruppe II på 245 biler, mens det for gruppene III, IV og V ble beregnet et netto tillegg på henholdsvis 12, 268 og 231 biler.

I alt 1 804 lastebiler og varebiler var med i registeret med uoppgitt lasteevne. Av disse var 1 098 lastebiler og 706 varebiler. Disse bilene var ikke tatt med i det opprinnelige utvalgsgrunnlaget, men en fant det riktig å korrigere utvalgsgrunnlaget for dette forhold, da en regnet med at en del av bilene i virkeligheten hadde en lasteevne på 1 tonn eller mer. Som grunnlag for korreksjonen ble brukt den relative fordeling på lasteevnegrupper (inkl. gruppen under 1 tonn) av henholdsvis lastebiler og varebiler som det var oppgitt lasteevne for i registeret. Resultatet av beregningen var et tillegg i det opprinnelige utvalgsgrunnlaget på i alt 1 031 biler.

Det er nevnt ovenfor at det opprinnelige utvalgsgrunnlaget ble korrigert for biler som var kommet med i registeret som lastebiler eller varebiler, men som i virkeligheten var motorkjøretøyer av andre arter. En antok at det også kunne forekomme feil i den motsatte retning, slik at en del lastebiler og varebiler var med i andre deler av registeret enn der de egentlig hørte hjemme. Det synes rimelig å anta at tallet på feilsorterte laste- og varebiler i forhold til det totale antall av disse biler var like stort som antall feilsorterte andre motorkjøretøyer i forhold til totaltallet av disse. Under denne forutsetning ble feilsorterte lastebiler og varebiler med lasteevne 1 tonn eller mer i andre deler av registeret beregnet til i alt 67 og det opprinnelige utvalgsgrunnlaget korrigert tilsvarende. Tabell 15 gir en samlet oversikt over korreksjonene av utvalgsgrunnlaget.

Tabell 15. Korreksjoner av utvalgsgrunnlaget.

	Lasteevne 1,0—1,9 tonn	Lasteevne 2,0—2,9 tonn	Lasteevne 3,0—3,9 tonn	Lasteevne 4,0—4,9 tonn	Lasteevne 5,0 tonn og over	I alt
Opprinnelig utvalgsgrunnlag ...	11 377	9 348	13 249	5 239	805	40 018
<i>Fradrag:</i>						
Rutebiler	114	240	510	296	44	1 204
Lasteevne under 1 tonn	24	6	12	8	12	62
Annen bilart enn lastebil/varebil	114	54	36	16	18	238
Opphøgd eller avregistrert	216	162	168	24	2	572
Netto overføring til andre lasteevnegrupper	266	245	—	—	—	511
I alt	734	707	726	344	76	2 587
<i>Tillegg:</i>						
Uoppgitt lasteevne i registeret ..	296	240	340	134	21	1 031
Lastebil/varebil med lasteevne 1 tonn eller mer i andre deler av registeret	31	13	11	5	7	67
Netto overføring fra andre lasteevnegrupper	—	—	12	268	231	511
I alt	327	253	363	407	259	1 609
Netto fradrag	407	454	363	—	—	1 224
Netto tillegg.	—	—	—	63	183	246
Korrigert utvalgsgrunnlag	10 970	8 894	12 886	5 302	988	39 040

Representativ lastebiltelling 1954.

Godstransporten med bil har hatt en rivende utvikling i årene etter krigen og spiller en stadig større rolle i samferdselen. Gjennom rutebil- og leiebilstatistikken, som utarbeides årlig, og gjennom en representativ undersøkelse av lastebiler i egentransport i 1952 har en fått en viss oversikt over bilenes transportytelser. Derimot kjenner en fremdeles lite til hvilke varer som transporteres og hvor transportene går. For å få belyst disse sider av biltransporten har Statistisk Sentralbyrå i samarbeid med Samferdselsdepartementet, Direktoratet for Økonomisk Forsvarsberedskap og Opplysningsrådet for Biltrafikken planlagt denne representative undersøkelse. Opplysningsrådet for Biltrafikken representerer en rekke næringsorganisasjoner innen industrien, handelen, jordbruket, skogbruket og samferdselen, bl. a. også Norges Lastebileierforbund. Norsk Transportarbeiderforbund har også gitt sin tilslutning til undersøkelsen.

For å redusere arbeidet mest mulig, både for dem som skal fylle ut de statistiske skjemaer og for dem som skal bearbeide skjemaene, er undersøkelsen begrenset til en enkelt uke, nemlig uken 10.—15. mai 1954. Av samme grunn er undersøkelsen lagt opp som en representativ telling som bare omfatter om lag 15 pct. av alle lastebiler og varebiler med minst 1 tonns lasteevne. Erfaringer fra liknende undersøkelser i andre land viser at det selv med et så begrenset materiale er mulig å få verdifulle resultater.

Bilene som skal være med, er valgt ut tilfeldig, men slik at det kommer med forholdsvis flere av de store enn av de små bilene. Både leievogner og biler i egentransport er med. Rutevogner er derimot holdt utenfor.

Deres bil er en av de utvalgte, og en tillater seg å be Dem være så vennlig å gi de opplysninger en spør om på vedlagte skjemahefte. Utfyllingsregler er trykt på innsiden av skjemaheftets omslag. Skjemaheftet bes returnert i utfyllt og underskrevet stand til Statistisk Sentralbyrå innen 22. mai 1954. Oppgavene vil bli behandlet strengt konfidensielt og vil bare bli brukt til en statistisk analyse av biltrafikken.

Det register en har hentet adressene fra, er ikke helt ajourført med de siste måneders kjøp og salg. Er den utvalgte bilen solgt, bes skjemaheftet returnert med opplysning om dette.

Det er ovenfor nevnt at rutevogner ikke skal være med i tellingen, men det kan likevel ha hendt at noen få rutevogner er kommet med i utvalget. Er Deres bil en rutevogn, ber en om at De returnerer skjemaheftet med opplysning om dette.

Dersom bilen ikke ble brukt i tellingsuken, ber en Dem likevel være så vennlig å svare på spørsmålene på skjemaheftets omslag, oppgi årsaken til at bilen ikke ble brukt og deretter returnere skjemaheftet.

Sekretær Anders Schram i byrået (tlf. 41 38 20) kan gi nærmere opplysninger om tellingen.

Oslo i mai 1954.

Kaare Petersen

Kåre Ofstad.

*Opplysningsrådet for Biltrafikken
har gitt denne uttalelse om tellingen:*

Til bileierne.

Den representative undersøkelse av de private lastebilers transportytelser i 1952 var en meget verdifull hjelp i arbeidet med å kartlegge biltransportens omfang og dens betydning for samfunnet. For å kunne foreta en fullstendig vurdering er det imidlertid nødvendig å få enda bedre underlag. Opplysningsrådet for Biltrafikken er derfor meget takknemlig for at Statistisk Sentralbyrå har påtatt seg å foreta en ny og utvidd undersøkelse av lastebilenes transportytelser og vil henstille til bileierne også denne gang å hjelpe til med å gi de nødvendige opplysninger. Det er i bileiernes egen interesse at det blir gitt flest mulig oppgaver og at de er korrekte.

Oppgavene vil bli behandlet konfidensielt, og det er bare hovedresultatene som vil bli offentliggjort.

Vi håper på Deres velvillige assistanse.

Med hilsen

Opplysningsrådet for Biltrafikken.

J. Skotte.

Styrets formann.

Chr. Christiansen.

Statistisk Sentralbyrå
Dronningens gate 16
Oslo

Vedlegg III

Representativ lastebilteiling for uken 10.—15. mai 1954.

Vennligst besvar spørsmålene nedenfor *bare* for den bilen som er ført opp, og gi rapport om kjøringen på vedheftede dagsrapporter *bare* for uken 10.—15. mai 1954.

Dersom bilen ikke ble brukt i tellingsuken, ber en Dem likevel være så vennlig å svare på spørsmålene nedenfor. På dagsrapportene bes angitt årsaken til at bilen ikke var i bruk.

Dersom De har solgt bilen, bes dette oppgitt under «Merknader» nederst på denne siden.

Bilens nr.: Årsmødel: Lasteevne (tonn, en desimal)

Drivstofforbruk (1 pr. 10 km)

Bilens art (sett kryss (x) i de rutene som passer):

1 <input type="checkbox"/> Leievogn (med bevilling)	1 <input type="checkbox"/> Åpent lasteplan	1 <input type="checkbox"/> Bensindrevet
2 <input type="checkbox"/> Ikke leievogn	2 <input type="checkbox"/> Lukket	2 <input type="checkbox"/> Dieseldrevet

Er bilen spesialinnrettet for visse transporter (ja eller nei)?

Oppgi i tilfelle hva slags transporter:

Har bilen spesialinnretninger? (*Strek under eller føy til*): Tippanord., lasteelevator,

Bedriftens/eierens navn: Adresse: Kommune:

Bedriftens art (bransje) eller eierens hovedyrke:

Etter at tellingsuken (10.—15. mai 1954) er slutt og skjemaheftet er fylt ut, ber en Dem være så vennlig, etter beste skjønn, å svare på følgende spørsmål:

Vurdert på bakgrunn av vanlig utnytting året rundt ble bilen i tellingsuken utnyttet (sett kryss (x) i den ruten som passer):

- mer enn normalt
- normalt
- mindre enn normalt

Dersom de vareslag bilen transporterte i tellingsuken ikke er varer som De normalt transporterer på denne årstid, bes De oppgi de viktigste vareslagene som de ellers transporterer på denne årstid:

.....
.....

Merknader:

.....
Eierens underskrift.

Vennligst returner skjemaheftet i utfylt og underskrevet stand til Statistisk Sentralbyrå innen 22. mai 1954.

Utfyllingsregler

Dagsrapport føres for hver enkelt dag i tellingsuken. Heftet inneholder 7 blanke skjemaer, et for hver dag og dessuten 1 ekstra som kan brukes i tilfelle plassen blir liten.

Turene nummereres særskilt for hver dag. Kjøring med last fra pålessingssted til siste avlessingssted regnes vanligvis som en tur. Kjøring uten last (tomkjøring) regnes alltid som egen tur. Ved utkjøring av melk, øl osv. hvor tomgods lesses på etter hvert som varene lesses av, regnes hele rundturen som en tur. Ved annen utkjøring av varer fra leverandør til en rekke forskjellige mottakere, kan også hele rundturen regnes som en tur. Ved likeartet «kippekjøring» over en meget kort strekning, f. eks. på en byggeplass, brygge eller jernbanestasjon, kan alle småturene med last føres på samme linje, men da

må en oppgi hvor mange småturer oppgaven gjelder og samtidig oppgi den tilhørende tomkjøring på linjen nedenfor (se det trykte eksempel).

Ved transport av flere vareslag på samme tur, skal vanligvis bare hovedvaren (hovedvarene) føres opp. Hvis det transporteres en rekke forskjellige varer og ingen av disse kan sies å være hovedvare, nyttes fellesbetegnelser som f. eks. bygningsmaterialer, kolonialvarer osv. Tomgods (tomflasker, tomkasser osv.) regnes som eget vareslag. Eventuell persontransport føres også opp.

Under lastens vekt fører en opp den samlede vekt av alle varene (inkl. emballasje) på turen, også vekten av varer som ikke er spesielt nevnt i rubrikken «vareslag». Dersom vekten ikke er kjent, må den anslås. Vekten av varer som transporteres på tilhenger, tas også med her. Dersom lastens vekt varierer sterkt under turen, f. eks. ved utkjøring av varer fra kjøpmann, fører en opp den største vekten lasten hadde under turen.

Kjørt fra og kjørt til. Ved ren lokalkjøring og kippkjøring innenfor et meget begrenset område fører en opp byens eller stedets (og kommunens) navn bare i rubrikken «Kjørt fra», mens en i rubrikken «Kjørt til» skriver «lokalkjøring», «kippkjøring» el. likn.

Turens lengde. Dersom en ved «kippkjøring» har ført alle småturene med last på samme linje, fører en her opp den samlede lengde av alle småturene. Den tilhørende tomkjøring føres opp for seg (se det trykte eksempel).

Statistisk Sentralbyrå

Dronningens gate 16

Oslo

E K S E M P E L
Dagsrapport for bil nr. D 0000

Mandag, den 10/5 1954

Representativ

lastebilteiling

1954

Tur nr.	Vareslag (Har bilen ikke last, skrives „Tomkjøring“)	Fylles ikke ut	Lastens vekt (tonn, en des.)	Kjørt fra (Sted og kommune)	Fylles ikke ut	Kjørt til (Sted og kommune)	Fylles ikke ut	Turens lengde (kilo- meter)
1	Tomkjøring		—	Dal, Nes		Nygård, Nes		12
2	Sement		2,0	Nygård, Nes		Dal, Nes		12
3	Div. bygningsartikler		1,7	Dal, Nes		Lokalkjøring		5
4	Møbler		1,5	—»—		Moen, Os		28
5	Tomgods		0,1	Moen, Os		Dal, Nes		28
6	Sand (5 turer)		15,0	Dal, Nes		Kippkj. (200 m)		1
7	Tomkjøring (5 turer)		—	—»—		—»—		1
Sum			20,3					87

Speedometeret viste da kjøringen begynte: 45410 km

—»— —»— sluttet: 45497 km

Bilen ble i dag brukt i 9,5 timer (inkl. på- og avlesning)

Dersom bilen ikke ble brukt i dag, bes årsaken oppgitt

(f. eks. reparasjon, sjåføren syk, ferie, dårlig føre, ikke behov for kjøring, mangel på oppdrag)

.....

.....

Tilhenger. Lasteevne 1,2 tonn

Brukt på tur nr.: 4 og 5

Hjelpemann var med på tur nr.: 1 og 2

N. N.

Sjåførens underskrift.

Statistisk Sentralbyrå
4. kontor
Dronningens gt. 16
Oslo.

Vedlegg IV

Oslo i juni 1954

Til eieren av bil nr.

Representativ lastebiltelling 1954.

I begynnelsen av forrige måned sendte Statistisk Sentralbyrå et skjemahefte til en rekke bileiere i forbindelse med en representativ lastebiltelling for uken 10.—15. mai. Deres bil var blant dem som ble valgt ut til å være med i tellingen.

Bileierne ble anmodet om å fylle ut og returnere skjemaheftet innen den 22. f. m., og Byrået har mottatt utfylte skjemaer for et stort antall biler. En har imidlertid ennå ikke mottatt skjemaheftet for Deres bil, og en vil derfor be Dem være så elskverdig snarest mulig å returnere heftet med de opplysninger en har bedt om.

Kåre Ofstad.

A n d e r s S c h r a m.

Statistisk Sentralbyrå
4. kontor
Dronningens gt. 16
Oslo.

Vedlegg V

Oslo i juni 1954.

Til eieren av bil nr.

Representativ lastebiltelling 1954.

Da De ikke har funnet å kunne etterkomme Byråets anmodning om å fylle ut og returnere det tilsendte skjemahefte, ville Byrået være takknemlig om De kunne være så vennlig å svare på spørsmålene nedenfor og deretter returnere arket i vedlagte konvolutt. Opplysningene vil bli behandlet strengt konfidensielt og vil bare bli brukt til statistisk analyse av biltrafikken.

Kåre Ofstad.

A n d e r s S c h r a m.

1. Er bilen leievogn (med bevilling)? (Ja eller nei)
2. Bedriftens art (bransje) eller eierens hovedyrke
3. Ble bilen i det hele tatt brukt i tiden 10.—15. mai 1954? (Ja eller nei)
4. Hvor mange av de seks dagene var bilen i bruk?
5. Dersom bilen ikke var i bruk en eller flere av dagene i tiden 10.—15. mai 1954, vil De da være så vennlig å oppgi årsaken til at den ikke ble brukt (f. eks. reparasjon, sjåføren syk, ferie, dårlig føre, ikke behov for kjøring, mangel på oppdrag)

.....
Eierens underskrift

Tabell I (forts.). Bilene fordelt etter sektor, lasteevne og drivstoffets art.

Lasteevne og drivstoffets art	Jordbruk, skogbruk, fiske	Industri, gruvedrift og likn.	Bygge- og anleggsvirksomhet	Handelsvirksomhet	Samferdsel (inkl. post, telegraf, vei-vesen)	Annen eller uoppgitt næring	I alt	Av dette	
								Leiebiler	Biler i egen-transport
Prosentvis andel av bensindrevne og oljedrevne biler									
<i>Bensindrevne biler</i>									
1,0—1,9 tonn	99,6	100,0	97,9	97,9	98,0	100,0	99,1	97,0	99,3
2,0—2,9 »	100,0	97,4	97,0	98,3	94,8	98,1	97,5	97,6	97,5
3,0—3,9 »	99,1	93,3	91,9	95,2	89,5	94,1	92,8	89,7	94,3
4,0—4,9 »	61,1	69,4	56,5	72,4	62,0	83,3	65,1	62,2	68,4
5,0 tonn og over	63,9	58,2	58,9	75,3	35,0	87,0	49,0	33,9	59,6
I alt 1,0 tonn og over	98,1	92,0	90,7	94,1	82,1	96,6	90,8	81,5	93,9
<i>Oljedrevne biler</i>									
1,0—1,9 tonn	0,4	—	2,1	2,1	2,0	—	0,9	3,0	0,7
2,0—2,9 »	—	2,6	3,0	1,7	5,2	1,9	2,5	2,4	2,5
3,0—3,9 »	0,9	6,7	8,1	4,8	10,5	5,9	7,2	10,3	5,7
4,0—4,9 »	38,9	30,6	43,5	27,6	38,0	16,7	34,9	37,8	31,6
5,0 tonn og over	36,1	41,8	41,1	24,7	65,0	13,0	51,0	66,1	40,4
I alt 1,0 tonn og over	1,9	8,0	9,3	5,9	17,9	3,4	9,2	18,5	6,1

Tabell II. Bilene fordelt etter sektor og årsmødel.

Lasteevne og årsmødel	Jordbruk, skogbruk, fiske	Industri, gruvedrift og likn.	Bygge- og anleggsvirksomhet	Handelsvirksomhet	Samferdsel (inkl. post, telegraf, vei-vesen)	Annen eller uoppgitt næring	I alt	Av dette	
								Leiebiler	Biler i egen-transport
Absolutte tall									
<i>1,0—1,9 tonn</i>									
1934 og eldre	1 365	425	185	280	265	355	2 875	141	2 734
1935—39	999	339	192	380	467	316	2 693	375	2 318
1940—44	381	170	100	109	78	217	1 055	31	1 024
1945—49	156	247	31	193	124	69	820	101	719
1950—54	730	914	216	1 210	218	239	3 527	109	3 418
I alt	3 631	2 095	724	2 172	1 152	1 196	10 970	757	10 213
<i>2,0—2,9 tonn</i>									
1934 og eldre	454	174	106	60	150	150	1 094	91	1 003
1935—39	1 211	665	204	499	1 073	370	4 022	788	3 234
1940—44	236	198	91	113	410	151	1 199	212	987
1945—49	129	198	8	212	303	60	910	258	652
1950—54	113	544	98	432	377	105	1 669	296	1 373
I alt	2 143	1 779	507	1 316	2 313	836	8 894	1 645	7 249
<i>3,0—3,9 tonn</i>									
1934 og eldre	—	15	—	7	68	30	120	46	74
1935—39	646	395	136	174	567	152	2 070	477	1 593
1940—44	334	400	128	199	1 000	311	2 372	721	1 651
1945—49	615	948	196	822	1 676	258	4 515	1 386	3 129
1950—54	183	729	197	525	1 895	280	3 809	1 661	2 148
I alt	1 778	2 487	657	1 727	5 206	1 031	12 886	4 291	8 595
<i>4,0—4,9 tonn</i>									
1934 og eldre	—	—	—	5	9	—	14	5	9
1935—39	5	10	—	5	34	15	69	14	55
1940—44	40	70	31	30	131	5	307	56	251
1945—49	60	136	10	81	222	20	529	160	369
1950—54	165	722	113	521	2 722	140	4 383	2 575	1 808
I alt	270	938	154	642	3 118	180	5 302	2 810	2 492
<i>5,0 tonn og over</i>									
1934 og eldre	—	6	—	—	3	—	9	—	9
1935—39	—	3	3	3	10	3	22	3	19
1940—44	10	35	22	—	61	—	128	16	112
1945—49	—	26	26	3	19	3	77	10	67
1950—54	26	167	73	71	398	17	752	378	374
I alt	36	237	124	77	491	23	988	407	581
<i>I alt 1,0 tonn og over</i>									
1934 og eldre	1 819	620	291	352	495	535	4 112	283	3 829
1935—39	2 861	1 412	535	1 061	2 151	856	8 876	1 657	7 219
1940—44	1 001	873	372	451	1 680	684	5 061	1 036	4 025
1945—49	960	1 555	271	1 311	2 344	410	6 851	1 915	4 936
1950—54	1 217	3 076	697	2 759	5 610	781	14 140	5 019	9 121
I alt	7 858	7 536	2 166	5 934	12 280	3 266	39 040	9 910	29 130

Tabell V. Biler brukt i tellingsuken.

Beregningsgrunnlag og lasteevne	Jord- bruk, skog- bruk, fiske	Industri, gruve- drift og likn.	Bygge- og an- leggs- virk- somhet	Handels- virk- somhet	Sam- ferdsel (inkl. post, telegraf, vei- vesen)	Annen eller uoppgett næring	I alt	Av dette	
								Leie- biler	Biler i egen- trans- port
Absolutte tall									
Bearbeidde skjemahefter									
1,0—1,9 tonn	2 147	1 649	451	1 517	836	531	7 131	628	6 503
2,0—2,9 »	1 144	1 380	268	994	1 651	282	5 719	1 259	4 460
3,0—3,9 »	982	2 080	491	1 298	4 379	512	9 742	3 722	6 020
4,0—4,9 »	167	837	136	579	2 825	116	4 660	2 606	2 054
5,0 tonn og over	27	211	101	77	438	12	866	382	484
I alt	4 467	6 157	1 447	4 465	10 129	1 453	28 118	8 597	19 521
Alle bearbeidde skjemaer									
1,0—1,9 tonn	1 940	1 616	478	1 529	825	501	6 889	531	6 358
2,0—2,9 »	1 023	1 316	265	969	1 544	308	5 425	1 123	4 302
3,0—3,9 »	874	2 011	445	1 248	4 116	532	9 226	3 275	5 951
4,0—4,9 »	140	832	123	551	2 676	100	4 422	2 328	2 094
5,0 tonn og over	20	208	95	74	424	10	831	333	498
I alt	3 997	5 983	1 406	4 371	9 585	1 451	26 793	7 590	19 203
I pct. av alle biler i vedkommende sektor og lasteevnegruppe									
Bearbeidde skjemahefter									
1,0—1,9 tonn	59,1	78,7	62,3	69,8	72,6	44,4	65,0	82,9	63,7
2,0—2,9 »	52,8	77,0	52,2	75,0	70,8	33,3	64,3	76,6	61,6
3,0—3,9 »	54,6	83,0	74,2	74,5	83,5	49,1	75,6	86,6	69,9
4,0—4,9 »	61,5	89,0	88,0	90,1	90,4	64,3	87,9	92,7	82,4
5,0 tonn og over	75,0	88,6	81,3	100,0	89,1	50,0	87,7	94,2	83,4
I alt	56,8	81,7	66,8	75,2	82,5	44,5	72,0	86,8	67,0
Alle bearbeidde skjemaer									
1,0—1,9 tonn	53,4	77,1	66,0	70,4	71,6	41,9	62,8	70,1	62,2
2,0—2,9 »	47,7	74,0	52,2	73,6	66,7	36,9	61,0	68,2	59,3
3,0—3,9 »	49,1	80,8	67,8	72,2	79,0	51,5	71,6	76,3	69,2
4,0—4,9 »	51,9	88,7	80,0	85,8	85,8	55,6	83,4	82,8	84,0
5,0 tonn og over	54,5	87,8	76,9	95,8	86,3	42,9	84,1	81,9	85,6
I alt	50,9	79,4	64,9	73,7	78,1	44,4	68,6	76,5	65,9

Tabell VII. Gjennomsnittstall etter sektor og lasteevne for transportytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer pr. bil i bruk i tellingsuken.

	Jord- bruk, skog- bruk, fiske	Industri, gruve- drift og likn	Bygge- og an- leggs- virk- somhet	Handels- virk- somhet	Sam- ferdsel (inkl. post, telegraf, vei- vesen)	Annen eller uoppgitt næring	I alt	Av dette	
								Leie- biler	Biler i egen- trans- port
Km kjørt med og uten last									
1,0—1,9 tonn	85,5	228,8	177,8	228,0	218,7	178,2	178,8	200,0	176,8
2,0—2,9 »	105,0	263,4	225,1	236,5	274,2	221,7	230,0	257,1	222,7
3,0—3,9 »	153,2	296,4	371,0	309,4	378,0	276,2	325,5	363,8	300,8
4,0—4,9 »	482,3	498,7	513,8	500,4	519,3	415,9	509,3	523,1	492,0
5,0 tonn og over	591,5	521,7	495,5	425,7	785,4	86,5	641,6	843,6	490,5
I alt 1,0 tonn og over	123,3	306,1	305,9	292,3	405,0	239,4	309,1	405,8	266,5
Tomkjøringsprosent									
1,0—1,9 tonn	39,2	32,5	42,0	31,0	34,8	39,7	35,5	37,9	35,3
2,0—2,9 »	40,1	31,5	34,7	31,4	39,4	39,7	35,9	39,4	34,9
3,0—3,9 »	37,5	32,8	38,7	34,2	41,0	44,0	38,0	41,6	35,7
4,0—4,9 »	38,2	35,3	40,6	34,3	42,9	48,8	40,3	43,4	36,5
5,0 tonn og over	32,8	34,7	45,5	40,1	39,6	32,3	38,7	39,6	38,1
I alt 1,0 tonn og over	39,0	32,8	39,6	32,6	40,7	41,9	37,3	41,5	35,5
Tonn transportert									
1,0—1,9 tonn	4,6	12,8	7,0	13,3	23,2	13,4	11,6	28,8	9,9
2,0—2,9 »	9,0	35,6	70,1	25,1	60,3	33,9	37,6	61,6	31,2
3,0—3,9 »	22,4	55,3	130,0	39,5	85,9	79,6	69,3	85,6	58,7
4,0—4,9 »	64,9	69,9	198,8	52,8	109,4	90,3	95,8	110,6	77,3
5,0 tonn og over	88,7	106,1	257,0	60,4	118,8	132,3	125,8	125,9	125,8
I alt 1,0 tonn og over	12,4	43,2	95,9	29,5	84,5	47,8	54,4	87,3	39,8
Gjennomsnittlig transportlengde (km)									
1,0—1,9 tonn	9,3	8,5	7,7	8,2	4,8	10,4	7,9	4,7	8,8
2,0—2,9 »	11,4	8,4	2,9	10,3	5,6	8,4	6,9	5,3	7,8
3,0—3,9 »	9,3	9,2	4,0	12,9	7,7	5,4	7,9	7,7	8,1
4,0—4,9 »	22,8	19,3	5,2	21,8	11,3	8,1	12,9	11,4	15,6
5,0 tonn og over	26,9	14,9	5,5	16,5	21,5	0,9	16,2	22,6	11,3
I alt 1,0 tonn og over	13,1	11,7	4,4	13,9	9,5	6,2	9,8	9,7	9,9
Netto tonnkilometer									
1,0—1,9 tonn	42,6	108,2	53,6	108,4	111,5	160,4	91,2	136,1	87,0
2,0—2,9 »	102,9	300,0	206,5	257,3	337,3	217,9	260,5	329,5	241,8
3,0—3,9 »	207,4	507,7	517,6	509,1	661,6	381,4	546,5	655,3	476,2
4,0—4,9 »	1 477,0	1 350,6	1 038,7	1 151,0	1 233,2	769,6	1 237,0	1 259,5	1 208,9
5,0 tonn og over	2 390,3	1 578,5	1 403,4	999,6	2 599,6	113,5	2 034,3	2 849,8	1 424,3
I alt 1,0 tonn og over	162,1	505,4	426,2	408,6	806,6	297,7	533,1	850,3	393,6

**Tabell VII (forts.). Gjennomsnittstall etter sektor og lasteevne for transport-
ytelser, kapasitetsutnyttning og brukstimer pr. bil i bruk i tellingsuken.**

	Jord- bruk, skog- bruk, fiske	Industri, gruve- drift og likn.	Bygge- og an- leggs- virk- somhet	Handels- virk- somhet	Sam- ferdsel (inkl. telegraf, post, vei- vesen)	Annen eller uoppgitt næring	I alt	Av dette	
								Leie- biler	Biler i egen- trans- port
Kapasitetsutnyttning under kjøring med last (prosent)									
1,0—1,9 tonn	48,0	49,0	40,5	47,1	57,2	63,4	50,1	69,7	48,3
2,0—2,9 »	55,3	64,0	59,2	59,1	80,0	68,1	66,3	82,7	61,9
3,0—3,9 »	55,8	69,7	74,6	62,3	83,9	73,1	74,5	84,5	68,0
4,0—4,9 »	73,5	80,0	88,8	74,7	86,9	74,9	83,4	87,9	77,8
5,0 tonn og over	81,1	78,4	85,1	70,5	89,2	46,9	83,8	91,0	78,4
I alt 1,0 tonn og over	52,7	64,6	63,2	58,2	82,1	68,5	68,4	84,5	61,3
Brukstimer									
1,0—1,9 tonn	9,5	31,7	19,8	32,8	37,0	24,5	25,0	38,2	23,7
2,0—2,9 »	11,8	36,6	31,5	33,7	37,1	33,9	31,5	37,5	29,9
3,0—3,9 »	18,6	41,7	41,6	36,3	42,0	38,5	39,1	41,9	37,3
4,0—4,9 »	40,6	44,4	58,3	43,4	45,1	40,4	44,9	45,5	44,2
5,0 tonn og over	42,5	45,5	58,9	42,4	50,2	39,3	49,0	52,7	46,2
I alt 1,0 tonn og over	13,5	38,4	35,7	35,6	42,0	32,6	35,2	42,6	32,0

Tabell VIII (forts.). Relative fordelinger av leiebiler og biler i egentransport etter transportytelse, kapasitetsutnyttning og brukstimer i tellingsuken, særskilt for hver lasteevnegruppe.

	Lasteevne 1,0—1,9 tonn		Lasteevne 2,0—2,9 tonn		Lasteevne 3,0—3,9 tonn		Lasteevne 4,0—4,9 tonn		Lasteevne 5,0 tonn og over	
	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.
Gjennomsnittlig transportlengde										
Under 5 km	39,7	32,4	44,6	35,9	31,8	30,0	21,8	16,9	14,3	27,5
5—9 »	43,1	29,1	33,9	25,6	29,5	27,5	25,1	24,3	15,3	20,6
10—14 »	13,8	14,6	8,3	14,7	10,6	17,0	14,7	12,4	6,1	13,7
15—19 »	3,4	8,8	4,1	6,0	8,0	7,3	9,0	7,7	7,2	3,8
20—24 »	—	4,3	3,3	4,9	5,4	4,0	7,3	8,0	5,1	7,6
25—29 »	—	3,6	1,7	2,7	3,6	3,8	4,0	4,1	8,2	2,3
30—34 »	—	2,3	1,7	3,4	1,1	1,2	2,6	3,5	2,0	4,6
35—39 »	—	0,7	0,8	1,6	1,8	1,0	1,9	4,1	2,0	3,1
40—44 »	—	1,1	—	0,4	1,3	1,0	2,4	3,2	1,0	2,3
45—49 »	—	0,5	—	0,9	1,1	1,7	2,4	1,8	3,1	0,8
50—59 »	—	1,1	—	1,8	2,3	1,5	1,7	1,8	9,2	—
60—69 »	—	0,8	—	0,4	1,0	1,0	1,7	1,2	2,0	1,5
70—79 »	—	0,5	—	0,9	1,0	1,0	0,7	1,5	4,1	2,3
80—89 »	—	—	—	0,4	—	0,3	0,7	2,7	2,0	1,5
90—99 »	—	—	—	0,2	0,5	0,2	0,2	1,2	—	0,8
100 km og mer	—	0,2	1,6	0,2	1,0	1,5	3,8	5,6	18,4	7,6
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Netto tonnkilometer										
Under 200 tonnkm	79,3	91,2	47,1	64,2	20,9	39,8	9,9	14,2	1,0	10,7
200—399 »	17,2	7,0	28,9	17,6	26,6	21,2	11,6	15,1	5,1	13,7
400—599 »	—	0,8	14,0	7,3	16,3	12,3	14,2	12,7	2,0	8,4
600—799 »	3,5	0,6	2,5	4,5	10,9	8,7	12,1	9,5	4,1	11,5
800—999 »	—	0,2	2,5	2,0	7,2	5,5	8,5	8,3	9,2	6,1
1000—1199 »	—	—	1,7	1,5	3,6	3,3	7,8	8,6	8,1	9,2
1200—1399 »	—	—	—	1,1	4,1	2,2	7,3	3,2	5,1	8,4
1400—1599 »	—	—	0,8	0,9	2,9	2,0	5,5	5,3	6,1	3,1
1600—1799 »	—	—	0,8	—	1,3	1,0	2,6	2,7	4,1	3,8
1800—1999 »	—	—	—	0,7	1,0	1,3	4,3	3,5	3,1	3,8
2000—2199 »	—	—	—	0,2	1,6	1,0	2,4	1,5	3,1	1,5
2200—2399 »	—	—	1,7	—	0,5	0,8	2,4	0,6	3,1	3,8
2400—2599 »	—	—	—	—	0,5	—	2,4	2,6	3,1	—
2600—2799 »	—	—	—	—	0,8	0,2	1,2	1,8	2,0	0,8
2800—2999 »	—	—	—	—	—	—	0,7	2,1	—	1,5
3000 tonnkm og mer	—	0,2	—	—	1,8	0,7	7,1	8,3	40,8	13,7
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Kapasitetsutnyttning under kjøring med last										
Under 10 pct.	1,7	7,2	—	4,0	1,0	1,1	0,7	0,6	—	0,8
10—19 »	1,7	12,9	0,8	6,5	0,5	3,5	—	3,3	—	1,5
20—29 »	10,4	14,1	4,1	10,5	1,8	6,0	1,2	2,9	1,0	1,5
30—39 »	15,5	15,2	5,8	11,1	3,6	10,5	2,4	4,1	—	11,5
40—49 »	1,7	9,7	8,3	11,6	4,9	10,0	3,1	5,0	2,0	3,8
50—59 »	8,6	10,1	9,1	8,0	7,3	11,7	4,7	10,4	6,1	10,7
60—69 »	19,0	7,9	9,1	10,5	8,8	11,7	7,3	9,5	5,1	6,1
70—79 »	6,9	6,7	14,0	8,9	8,0	10,3	10,7	10,4	10,2	12,2
80—89 »	5,2	6,1	9,1	7,4	15,5	8,2	15,6	13,6	13,3	9,9

Tabell VIII (forts.). Relative fordelinger av leiebiler og biler i egentransport etter transportytelse, kapasitetsutnyttning og brukstimer i tellingsuken, særskilt for hver lasteevnegruppe.

	Lasteevne 1,0—1,9 tonn		Lasteevne 2,0—2,9 tonn		Lasteevne 3,0—3,9 tonn		Lasteevne 4,0—4,9 tonn		Lasteevne 5,0 tonn og over	
	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.	Leie- biler	Biler i egen- transp.
90— 99 pct.	8,6	3,6	9,9	6,5	18,9	10,9	21,6	18,0	22,5	20,6
100—109 »	8,6	2,8	8,3	6,2	16,6	7,3	20,6	14,8	28,6	9,2
110—119 »	3,5	1,5	7,4	2,4	6,7	3,5	8,1	4,1	9,2	4,6
120—129 »	—	0,8	5,8	1,1	4,1	2,2	2,8	2,7	2,0	3,1
130—139 »	3,5	0,3	2,5	1,8	1,0	0,8	0,5	0,6	—	1,5
140—149 »	1,7	—	3,3	0,9	1,0	1,5	0,5	—	—	1,5
150—199 »	1,7	0,8	1,7	2,4	0,3	0,8	—	—	—	1,5
200 pct. og mer	1,7	0,3	0,8	0,2	—	—	0,2	—	—	—
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Brukstimer										
8 timer og mindre	5,2	28,8	4,1	18,5	2,8	7,6	1,4	2,4	—	2,3
9—16 timer	5,2	16,4	9,1	13,6	3,1	9,2	2,1	2,7	1,0	3,0
17—24 »	1,7	11,6	9,9	10,9	5,7	9,2	3,6	5,3	1,0	3,8
25—32 »	17,2	8,5	10,8	8,9	10,1	9,2	7,1	9,5	6,1	8,4
33—40 »	15,5	10,1	14,9	11,6	15,8	10,3	11,6	10,6	5,1	9,2
41—48 »	39,7	18,2	28,9	24,3	35,1	32,7	37,2	36,7	24,5	34,4
49—60 »	15,5	6,1	19,0	9,8	23,5	18,7	29,6	25,4	37,8	29,0
61—72 »	—	0,3	3,3	1,1	3,1	2,0	6,2	5,3	18,4	4,6
73—84 »	—	—	—	0,9	0,8	0,5	0,5	—	5,1	3,8
85—96 »	—	—	—	0,2	—	0,3	0,5	2,1	—	1,5
97 timer og mer	—	—	—	0,2	—	0,3	0,2	—	1,0	—
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabell IX. Tonn transportert i alt i tellingsuken, etter bilenes sektor og lasteevne.

Sektor	Lasteevne 1,0—1,9 tonn	Lasteevne 2,0—2,9 tonn	Lasteevne 3,0—3,9 tonn	Lasteevne 4,0—4,9 tonn	Lasteevne 5,0 tonn og over	I alt
Absolutte tall						
Jordbruk, skogbruk, fiske	10 061	10 618	22 175	10 728	2 398	55 980
Industri, gruvedrift o. l.	21 524	50 059	115 580	58 557	22 341	268 061
Bygge- og anleggsvirksomhet . . .	3 216	19 287	63 838	27 267	25 937	139 545
Handelsvirksomhet	20 616	25 355	51 742	30 396	4 686	132 795
Samferdsel (inkl. post, telegraf, veivesen)	19 792	101 635	377 651	309 322	51 984	860 384
Annen eller uoppgitt næring	7 257	9 752	40 991	10 728	1 635	70 363
I alt	82 466	216 706	671 977	446 998	108 981	1 527 128
Av dette:						
Leiebiler	18 086	77 554	318 603	288 224	48 094	750 561
Biler i egentransport	64 380	139 152	353 374	158 774	60 887	776 567
Relative tall						
Jordbruk, skogbruk, fiske	0,7	0,7	1,4	0,7	0,2	3,7
Industri, gruvedrift o. l.	1,4	3,3	7,6	3,8	1,4	17,5
Bygge- og anleggsvirksomhet . . .	0,2	1,2	4,2	1,8	1,7	9,1
Handelsvirksomhet	1,3	1,7	3,4	2,0	0,3	8,7
Samferdsel (inkl. post, telegraf, veivesen)	1,3	6,7	24,7	20,3	3,4	56,4
Annen eller uoppgitt næring	0,5	0,6	2,7	0,7	0,1	4,6
I alt	5,4	14,2	44,0	29,3	7,1	100,0
Av dette:						
Leiebiler	1,2	5,1	20,9	18,9	3,1	49,2
Biler i egentransport	4,2	9,1	23,1	10,4	4,0	50,8

Tabell X. Netto tonnkilometer i alt i tellingsuken, etter bilenes sektor og lasteevne.

Sektor	Lasteevne 1,0—1,9 tonn	Lasteevne 2,0—2,9 tonn	Lasteevne 3,0—3,9 tonn	Lasteevne 4,0—4,9 tonn	Lasteevne 5,0 tonn og over	I alt
	Absolutte tall					
Jordbruk, skogbruk, fiske	93 777	120 955	206 924	247 910	65 786	735 352
Industri, gruvedrift o. l.	182 345	422 595	1 066 456	1 130 006	336 039	3 137 441
Bygge- og anleggsvirksomhet . . .	24 747	56 744	254 676	144 134	144 017	624 318
Handelsvirksomhet	168 018	261 322	663 219	668 779	78 231	1 839 569
Samferdsel (inkl. post, telegraf, veivesen)	95 080	568 936	2 918 163	3 488 029	1 152 134	8 222 342
Annen eller uoppgitt næring	87 265	62 717	196 313	86 480	1 778	434 553
I alt	651 232	1 493 269	5 305 751	5 765 338	1 777 985	14 993 575
Av dette:						
Leiebiler	85 471	414 841	2 439 027	3 282 257	1 088 624	7 310 220
Biler i egentransport	565 761	1 078 428	2 866 724	2 483 081	689 361	7 683 355
	Relative tall					
Jordbruk, skogbruk, fiske	0,6	0,8	1,4	1,7	0,4	4,9
Industri, gruvedrift o. l.	1,2	2,8	7,1	7,5	2,3	20,9
Bygge- og anleggsvirksomhet . . .	0,2	0,4	1,7	0,9	1,0	4,2
Handelsvirksomhet	1,1	1,8	4,4	4,5	0,5	12,3
Samferdsel (inkl. post, telegraf, veivesen)	0,6	3,7	19,5	23,3	7,7	54,8
Annen eller uoppgitt næring	0,6	0,4	1,3	0,6	—	2,9
I alt	4,3	9,9	35,4	38,5	11,9	100,0
Av dette:						
Leiebiler	0,6	2,7	16,3	21,9	7,3	48,8
Biler i egentransport	3,7	7,2	19,1	16,6	4,6	51,2

Tabell XVI. Relativ fordeling av tonn transportert og netto tonnkilometer for hver varegruppe etter bilenes lasteevne, bilenes art (leiebiler eller biler i egentransport) og varenes transportlengde.

Varegruppe	Bilenes lasteevne					Bilenes art		Varenes transp.lengde		
	1,0-1,9 tonn	2,0-2,9 tonn	3,0-3,9 tonn	4,0-4,9 tonn	5,0 tonn og over	Leie-biler	Biler i egen-transp.	Under 30 km	30-149 km	150 km og over
Tonn transportert										
Mjølk og fløte	9,3	15,2	53,5	15,1	6,9	19,6	80,4	89,9	10,1	—
Korn, mjøl og gryn	7,8	16,9	43,9	26,9	4,5	31,2	68,8	91,7	7,4	0,9
Kolonialvarer o. l.	23,2	29,2	25,5	17,7	4,4	20,5	79,5	87,9	10,8	1,3
Øl og mineralvann	17,5	22,9	38,9	19,2	1,5	2,8	97,2	79,0	19,6	1,4
Andre og uspes. nær.- og . . nyttelsesmidler	19,3	31,2	33,2	13,2	3,1	26,3	73,7	85,1	12,2	2,7
Nærings- og nytelsesm. i alt	14,8	22,9	40,4	17,4	4,5	21,6	78,4	87,3	11,4	1,3
Dyrefør o. l.	14,5	19,8	29,7	29,1	6,9	32,7	67,3	81,5	17,8	0,7
Gjødning	9,8	16,7	48,8	23,1	1,6	45,4	54,6	81,8	18,1	0,1
Jord, stein, osv.	1,7	12,0	46,5	31,5	8,3	58,3	41,7	98,5	1,5	—
Bygningsartikler m. v.	5,7	16,5	44,6	25,4	7,8	43,8	56,2	87,7	10,4	1,9
Fast brensel	4,8	15,9	47,3	29,8	2,2	42,3	57,7	85,1	14,0	0,9
Tømmer	0,8	10,5	34,5	47,4	6,8	58,7	41,3	90,6	9,4	—
Trematerialer	6,3	15,2	41,7	31,6	5,2	41,5	58,5	84,8	13,8	1,4
Trevarer og møbler	24,5	21,3	33,1	17,6	3,5	38,3	61,7	83,5	14,6	1,9
Treforedlingsprodukter	11,4	8,0	40,0	32,8	7,8	26,3	73,7	90,1	9,2	0,7
Klær, tekstilvarer, lær og rå- varer til disse	40,1	23,3	28,8	5,0	2,8	12,5	87,5	77,6	20,5	1,9
Jern- og metallvarer av alle slag og råvarer til disse . .	10,4	16,3	40,5	20,5	12,3	30,6	69,4	92,8	6,3	0,9
Flyttegods	12,7	14,7	52,2	19,4	1,0	68,1	31,9	78,7	16,5	4,8
Tomgods	9,0	20,4	42,6	22,4	5,6	16,4	83,6	83,6	14,3	2,1
Søppel o. l.	11,6	22,0	47,6	18,0	0,8	45,5	54,5	99,1	0,9	—
Andre og uspesifiserte varer	10,4	14,2	45,2	25,6	4,6	49,3	50,7	88,5	10,6	0,9
I alt	5,4	14,2	44,0	29,3	7,1	49,2	50,8	93,4	6,1	0,5
Netto tonnkilometer										
Mjølk og fløte	4,9	9,9	42,7	32,4	10,1	26,3	73,7	50,4	49,6	—
Korn, mjøl og gryn	4,8	9,1	31,2	29,9	25,0	52,8	47,2	46,7	35,0	18,3
Kolonialvarer o. l.	14,3	16,4	19,3	39,9	10,1	28,5	71,5	25,9	49,5	24,6
Øl og mineralvann	9,4	16,2	34,9	35,5	4,0	12,4	87,6	29,3	57,2	13,5
Andre og uspes. nær.- og . . nyttelsesmidler	10,3	17,3	28,3	29,8	14,3	40,3	59,7	22,7	40,2	37,1
Nærings- og nytelsesm. i alt	8,9	14,5	31,5	32,7	12,4	32,7	67,3	32,9	45,6	21,5
Dyrefør o. l.	11,4	15,0	26,7	29,3	17,6	31,3	68,7	37,0	52,7	10,3
Gjødning	4,7	7,2	48,0	32,1	8,0	58,1	41,9	32,1	66,7	1,2
Jord, stein, osv.	0,9	10,6	42,6	36,6	9,3	55,9	44,1	87,3	12,7	—
Bygningsartikler m. v.	2,3	6,0	31,3	46,7	13,7	50,8	49,2	31,1	42,7	26,2
Fast brensel	2,4	10,6	33,6	48,2	5,2	49,0	51,0	34,9	55,0	10,1
Tømmer	0,5	5,1	27,9	56,7	9,8	60,9	39,1	66,9	32,9	0,2
Trematerialer	2,1	9,0	34,1	43,3	11,5	45,0	55,0	31,0	47,7	21,3
Trevarer og møbler	9,5	15,4	19,4	45,2	10,5	56,8	43,2	25,4	47,5	27,1
Treforedlingsprodukter	3,4	5,9	18,8	55,2	16,7	42,9	57,1	40,5	44,1	15,4
Klær, tekstilvarer, lær og rå- varer til disse	36,4	12,1	36,4	1,9	13,2	20,7	79,3	27,5	51,5	21,0
Jern- og metallvarer av alle slag og råvarer til disse . .	6,7	9,2	34,7	26,9	22,5	38,7	61,3	42,7	36,8	20,5
Flyttegods	2,2	5,1	39,6	46,9	6,2	78,4	21,6	16,9	33,8	49,3
Tomgods	4,3	8,8	40,2	36,0	10,7	34,5	65,5	24,5	48,8	26,7
Søppel o. l.	15,0	17,6	48,8	18,2	0,4	52,1	47,9	92,5	7,5	—
Andre og uspesifiserte varer	6,0	12,1	35,7	33,7	12,5	53,4	46,6	37,4	44,3	18,3
I alt	4,3	9,9	35,4	38,5	11,9	48,8	51,2	50,5	36,4	13,1

Tabell XVII. Tonn transportert,

Lastefylke Lossefylke	Lastefylke									
	Østfold	Akershus	Oslo	Hedmark	Oppland	Buskerud	Vestfold	Telemark	Aust-Agder	Vest-Agder
Østfold	108 834	990	2 102	120	61	252	324	33	19	68
Akershus	1 328	85 019	11 027	221	296	1 335	249	149	—	—
Oslo	2 926	14 010	149 372	1 233	1 110	1 936	1 130	178	114	—
Hedmark	169	142	1 446	70 324	250	48	30	—	—	—
Oppland	68	83	1 739	72	61 514	1 348	—	20	—	—
Buskerud	273	365	2 847	30	571	102 214	4 407	236	—	—
Vestfold	373	170	514	30	—	2 843	54 429	1 564	—	215
Telemark	104	58	294	—	—	261	539	79 643	204	75
Aust-Agder	—	—	121	—	—	—	29	314	17 910	574
Vest-Agder	59	—	16	—	—	11	209	119	434	63 624
Rogaland	—	—	—	—	—	—	—	29	21	87
Hordaland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Bergen	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Sogn og Fjordane	—	—	37	—	13	—	—	—	—	—
Møre og Romsdal	—	—	56	168	147	—	—	—	—	—
Sør-Trøndelag	—	—	27	47	10	—	14	—	21	—
Nord-Trøndelag	—	30	—	—	—	—	—	—	—	—
Nordland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Troms	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Finnmark	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Utlandet	110	—	38	—	—	—	114	—	—	—
I alt	114 244	100 867	169 636	72 245	63 972	110 248	61 474	82 285	18 723	64 643

Tabell XVIII. Tonn lastet og losset innenfor samme fylke.

Fylker	Innenfor samme kommuner	Innenfor samme fylke ellers	Innenfor samme fylke i alt			Relative tall		
			I alt	i prosent av		Innenfor samme kommune	Innenfor samme fylke ellers	Innenfor samme fylke i alt
				lastet i alt i fylket	losset i alt i fylket			
Østfold	70 244	38 590	108 834	95,3	96,4	64,5	35,5	100,0
Akershus	72 561	12 458	85 019	84,3	85,3	85,3	14,7	100,0
Oslo	149 372	—	149 372	88,1	86,7	100,0	—	100,0
Hedmark	53 746	16 578	70 324	97,4	97,0	76,4	23,6	100,0
Oppland	49 482	12 032	61 514	96,2	94,8	80,4	19,6	100,0
Buskerud	82 379	19 835	102 214	92,7	92,1	80,6	19,4	100,0
Vestfold	32 829	21 600	54 429	88,5	90,4	60,3	39,7	100,0
Telemark	64 355	15 288	79 643	96,8	98,1	80,8	19,2	100,0
Aust-Agder	9 408	8 502	17 910	95,7	94,4	52,5	47,5	100,0
Vest-Agder	53 658	9 966	63 624	98,5	98,4	84,3	15,7	100,0
Rogaland	69 442	25 450	94 892	99,6	97,9	73,2	26,8	100,0
Hordaland	39 384	2 720	42 104	89,2	80,7	93,5	6,5	100,0
Bergen	39 356	—	39 356	79,9	92,8	100,0	—	100,0
Sogn og Fjordane	31 764	1 890	33 654	98,7	99,6	94,4	5,6	100,0
Møre og Romsdal	74 915	9 669	84 584	99,6	98,7	88,6	11,4	100,0
Sør-Trøndelag	76 898	19 795	96 693	98,6	97,6	79,5	20,5	100,0
Nord-Trøndelag	38 328	5 843	44 171	95,5	98,1	86,8	13,2	100,0
Nordland	157 664	6 368	164 032	100,0	100,0	96,1	3,9	100,0
Troms	24 211	4 232	28 443	99,8	99,9	85,1	14,9	100,0
Finnmark	20 547	513	21 060	100,0	99,8	97,6	2,4	100,0
Utlandet	.	.	.	.	.	.	.	.
I alt	1 210 543	231 329	1 441 872	94,4	94,4	84,0	16,0	100,0

etter lastefylke og lossefylke.

Rogaland	Hordaland	Bergen	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal	Sør-Trøndelag	Nord-Trøndelag	Nordland	Troms	Finnmark	Utlandet	I alt
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	28	112 831
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	99 650
—	—	—	90	51	16	—	—	—	—	77	172 243
—	—	—	—	9	113	—	—	—	—	—	72 531
—	—	—	10	58	—	—	—	—	—	—	64 912
—	—	—	9	—	—	—	—	—	—	—	110 952
—	—	—	—	—	39	—	—	—	—	—	60 177
30	—	—	—	—	27	—	—	—	—	—	81 208
165	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18 975
94 892	1 959	—	—	—	—	—	—	—	—	—	64 637
150	42 104	9 902	34	—	—	—	—	—	—	—	96 988
—	3 069	39 356	—	—	—	—	—	—	—	—	52 190
—	61	—	—	—	—	—	—	—	—	—	42 425
—	—	—	33 654	24	—	—	—	—	—	—	33 789
—	—	—	313	84 584	411	—	—	—	—	—	85 679
—	—	—	—	151	96 693	2 089	—	—	—	—	99 052
—	—	—	—	—	770	44 171	—	—	—	—	45 008
—	—	—	—	—	—	—	37	—	—	—	164 044
—	—	—	—	—	—	—	164 032	12	—	—	28 481
—	—	—	—	—	—	—	38	28 443	—	—	21 094
—	—	—	—	—	—	—	—	34	21 060	—	262
95 237	47 193	49 258	34 110	84 877	98 069	46 260	164 107	28 489	21 060	131	1 527 128

Tabell XIX. Kilometer kjørt med last med tilhengere av forskjellig størrelse i forhold til kilometer kjørt med last i alt, særskilt for leiebiler og biler i egentransport i hver lasteevnegruppe.

	Bilenes lasteevne i tonn									
	1,0-1,9		2,0-2,9		3,0-3,9		4,0-4,9		5,0 tonn og over	
	Leie-biler	Biler i egen-transp.	Leie-biler	Biler i egen-transp.	Leie-biler	Biler i egen-transp.	Leie-biler	Biler i egen-transp.	Leie-biler	Biler i egen-transp.
Tilhengernes lasteevne:										
Under 1 tonn	—	0,5	—	—	—	—	—	—	—	—
1,0—1,9 »	—	0,4	—	0,5	0,8	0,3	0,1	0,1	0,2	—
2,0—2,9 »	—	—	0,5	0,4	1,7	0,9	3,2	1,8	4,1	—
3,0—3,9 »	—	—	0,5	0,3	1,5	0,5	3,4	1,9	9,3	0,1
4,0—4,9 »	—	—	—	0,1	0,1	0,9	0,8	3,7	3,3	3,0
5,0 tonn og over	—	—	—	—	0,1	—	1,6	1,7	1,1	—
I alt med tilhenger	—	0,9	1,0	1,3	4,2	2,6	9,1	9,2	18,0	3,1
I alt uten tilhenger	100,0	99,1	99,0	98,7	95,8	97,4	90,9	90,8	82,0	96,9
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Leiebiler og biler i egen-transp										
I alt med tilhenger	0,9	—	1,2	—	3,3	—	9,1	—	11,5	—
I alt uten tilhenger	99,1	—	98,8	—	96,7	—	90,9	—	88,5	—
I alt	100,0	—	100,0	—	100,0	—	100,0	—	100,0	—

Kystfartstatistikk

A. Skip i innenlandsk rutefart i 1955.

1. Det statistiske materialet.

Oppgavene til statistikken over skip i innenlandsk rutefart blir hentet inn av Samferdselsdepartementet og sendt Statistisk Sentralbyrå for bearbeiding. Statistikken omfatter ervervsmessig rutefart mellom norske havner. Utenom statistikken faller all fart på utlandet, egentransport og løs fraktfart på kysten.

Den første statistikken som ble utarbeidd, gjaldt året 1953. Den ble offentliggjort i en artikkel i Statistiske meldinger nr. 5 for 1956. Statistikken for året 1954 ble offentliggjort i Statistiske meldinger nr. 11 for 1956.

Foruten statistikken over skip i innenlandsk rutefart, har Byrået siden 1947 utarbeidd en trafikkstatistikk for hurtigruten på Nord-Norge. Siden 1953 har Byrået også utarbeidd en statistikk over fartøyer i løs fraktfart på kysten. Begge disse statistikkene har tidligere vært offentliggjort i Statistiske meldinger.

Statistikken for 1955 omfatter i alt 592 skip på tilsammen 145 892 bruttonn. Ifølge oppgaver fra Samferdselsdepartementet var det i alt 648 skip med konsesjon for rutefart ved utgangen av 1955. Statistikken kan anses for å være fullstendig for skip i kyststruter. Oppgavene som foreligger, tyder på at en mangler 8 skip i lokalruter, 35 skip i ferjeruter og 13 skip i bygderuter og innsjøruter (se oppstillingen nedenfor). Da tallet på skip med konsesjon er usikkert, må oppstillingen tas med et visst forbehold.

	Kyst- ruter	Lokal- ruter	Ferje- ruter	Bygderuter og innsjøruter	I alt
Skip med konsesjon pr. 31. 12. 1955	114	320	90	124	648
Skip som er med i statistikken for 1955	114	312	55	111	592
Differanse	—	8	35	13	56

En stor del av skipene i ferjeruter er fritatt for konsesjonsplikt. Dette gjelder f. eks. skip som drives av Statens vegvesen, og skip som bare trafikerer et havneområde (jfr. Samferdselsloven av 11. juli 1947 § 20). Ifølge oppgaver fra Vegdirektoratet var det i alt om lag 150 ferjer i offentlig veisamband ved utgangen av 1955, mens det bare var 90 av disse som var konsesjonspliktige.

Selskaper som har ferjer i offentlig veisamband sender trafikkoppgaver til Vegdirektoratet. En detaljert ferjestatistikk for 1955 er trykt i Norsk Vegtidsskrift nr. 9 for 1956.

2. Ruteselskaper, skip og tonnasje i de enkelte fylker.

Tabell I viser tallet på selskaper, skip og tonnasje i 1955. I de tilsvarende tabeller for 1953 og 1954 var det bare tatt med skip som hadde en fartstid på minst 50 døgn, mens en for 1955 har tatt med alle skip. I kystrutene var det 114 skip på tilsammen 82 395 bruttotonn. Dette er 3 skip mer enn i 1954 og en øking i tonnasje på 3 154 bruttotonn. I lokalrutene var det 312 skip på tilsammen 51 104 bruttotonn. Dette er 10 skip mindre enn i 1954 og en nedgang i tonnasje på 264 bruttotonn. I 1954 var det i lokalrutene i alt 334 skip med konsesjon, og i 1955 i alt 320 skip. De selskaper en mangler oppgaver fra i de to år har bare mindre skip, slik at den alt overveiende del av tonnasje kan antas å være med i statistikken både i 1954 og 1955. For skip i ferjeruter er statistikken som nevnt ufullstendig (se avsnitt 1). Ifølge oppgaver fra Vegdirektoratet var det om lag 115 ferjer i offentlig veisamband i 1953, mens det tilsvarende tall for 1954 var om lag 130, og for 1950 om lag 150. I disse tallene er det bare tatt med ferjer som kan frakte biler.

Av bygderuter omfatter tabell I 85 skip på tilsammen 1 989 bruttotonn, og av innsjøruter 26 skip på tilsammen 1 388 bruttotonn. Økingen i tallet på skip og tonnasje i forhold til året 1954 (se tabellen) skyldes både for bygderuter og innsjøruter at statistikken er mer fullstendig i 1955.

Om lag 27 prosent av tonnasje var hjemmehørende i Hordaland og Bergen mot vel 23 prosent i 1954 (når en regner alle skip med). Om lag 17 prosent av tonnasje var hjemmehørende i Nordland, 14 prosent i Rogaland og 12 prosent i Sør-Trøndelag. Disse fylkene hadde om lag den samme prosentvise andel av tonnasje i 1954.

I tabell II er skipene i kyst- og lokalruter slått sammen og fordelt på kombinerte passasjer- og lasteskip og rene lasteskip. Hver av disse grupper er igjen inndelt i motorskip av stål, dampskip av stål og motorskip av tre. For skip i ferjeruter, bygderuter og innsjøruter er det ikke foretatt noen slik inndeling.

Tallet på kombinerte skip økte fra 280 i 1953 til 293 i 1954 og til 298 i 1955. Tallet på godsskip gikk ned fra 148 i 1953 til 140 i 1954 og til 128 i 1955. Om lag 26 prosent av de kombinerte skip i 1953 var dampskip. Det tilsvarende tall for 1954 var 23 prosent og for 1955 20 prosent. For lasteskipenes vedkommende er tallet på dampskip helt ubetydelig.

3. Skipenes størrelse, assurancesum, alder og bemanning.

Tabell III viser hvorledes skipene fordeler seg på tonnasje grupper. En stor del av skipene, i alt 395 eller 67 prosent av alle, er under 200 bruttotonn. I gruppene 200—999 bruttotonn er det 176 skip eller 30 prosent, og i gruppene 1 000—2 999 bruttotonn er det 21 skip eller 3 prosent. Fordelingen på tonnasje grupper var om lag den samme i 1954 og i 1953. Gjennomsnittsstørrelsen av de kombinerte skip var i 1955 302 bruttotonn eller om lag den samme som i 1954. For lasteskipene økte gjennomsnittsstørrelsen fra 299 bruttotonn i 1954 til 340 bruttotonn i 1955.

For skipene under ett har assurancesummen økt fra 458 mill. kroner i 1954 til 486 mill. kroner i 1955. Økingen skyldes i første rekke at assurance-

summen for lasteskipene har steget med vel 22 mill. kroner. Også for de fleste andre typer av skip har assurancesummen økt noe.

I tabell IV er skipene fordelt etter lasterom i kubikkfot. For alminnelig målegods kan det regnes at 100 kb.fot eller ca. 3 kubikkmeter svarer til 1 tonn lasteevne. For de kombinerte skip har lasteevnen økt fra 6 200 kb.fot i 1954 til 7 000 kb.fot i 1955, og for lasteskipene har den økt fra 21 600 kb.fot til 23 700 kb.fot i samme tidsrom.

Tabell V viser skipenes aldersfordeling. For alle skip under ett er gjennomsnittsalderen 26 år, den samme som i 1954. For de kombinerte skip har gjennomsnittsalderen gått ned fra 29 til 28 år, og for lasteskipene har den gått ned fra 28 til 27 år. For de andre typer skip har gjennomsnittsalderen steget.

Bemanningen utgjorde for alle skip under ett 5 225 mann i 1955, mot 5 153 i 1954. Gjennomsnittsbemanningen for de ulike typer skip er om lag den samme som i 1954. Det vises ellers til tabell VI.

4. Trafikk.

Den gjennomsnittlige fartstid i 1955 var for skipene under ett 269 døgn eller om lag 9 måneder. Dette er praktisk talt det samme som i 1954. Fartstiden for de kombinerte skip har gått noe ned, mens den for lasteskipene har økt en del. Det vises ellers til tabell VII.

I tabell VIII er skipene fordelt etter utseilt distanse i 1955. For skipene under ett har den gjennomsnittlige utseilte distanse økt fra 17 500 naut. mil i 1954 til 18 000 naut. mil. i 1955. Økingen er størst for lasteskipene.

Tabell IX gir en detaljert oversikt over trafikken innen og mellom de ulike landsdeler. Skipene i hurtigruten på Nord-Norge trafikerer streknin-gen Bergen—Kirkenes. Gruppen «Andre ruter» (se tabellen) omfatter en rute Oslo—Kristiansand, en rute Kristiansund—Trondheim, to ruter fra Trondheim til Nord-Norge og en rute fra Mosjøen til Honningsvåg. Skipene i lokale godsru-ter er for størstedelen hjemmehørende i fylkene Østfold—Vest-Agder. Trafikkområdene til skip i ferjeruter, bygderuter og innsjø-ruter går fram av tabell I. Disse skipene trafikerer nesten bare områder innen det fylket hvor de er hjemmehørende.

Tabell IX viser at tallet på passasjerer har økt med 720 000, fra 12,1 mill. i 1954 til vel 12,8 mill. i 1955. En stor del av økingen skyldes bedre svarprosent i 1955, særlig for skip i innsjøruter. Den virkelige øking i tallet på passasjerer er om lag 340 000. Av økingen faller om lag 314 000 på lokalfar-ten. For de kombinerte skip i kystruter har tallet på passasjerer gått ned med 13 000, mens det for godsskipene har økt med 29 000.

Også økingen av den transporterte godsmengde (se tabellen) skyldes for en del bedre svarprosent i 1955. Den virkelige øking er om lag 130 000 tonn. Av økingen faller 115 000 tonn på kombinerte passasjer- og godsskip i lokal-fart. For kombinerte skip i kystruter økte godsmengden med 13 000 tonn og for lasteskip med 29 000 tonn. For skipene i ferjeruter økte godsmengden med om lag 25 000 tonn og for skipene i innsjøruter økte den med 20 000 tonn. For godsskipene i lokalfart gikk godsmengden derimot ned med om lag 75 000 tonn.

For å få et uttrykk for den transportkapasitet som er satt inn i rutefar-ten, har en i tabellen tatt inn beregninger av antall bruttotonn-nautiske mil, dvs. skipets bruttotonnasje multiplisert med utseilt distanse i nautiske mil,

summert for alle skip i de ulike ruter. Tallet på bruttotonn-nautiske mil var i 1955 om lag 4,7 milliarder mot 4,4 milliarder i 1954. Dette er en øking på vel 7 prosent.

5. Økonomiske resultater.

Regnskapstallene omfatter bare kostnader og inntekter som vedrører skipene og deres trafikk i innenlandsk rutefart. Kostnader og inntekter i samband med drift av egne eiendommer, ekspedisjon, vaskeri og restaurasjonsdrift er ikke tatt med.

Kostnadene er delt i tre hovedtyper, nemlig skipskostnader, rutekostnader og administrasjonskostnader. Skipskostnadene omfatter drivstoff, vedlikehold og assurance av skipet, samt lønn og kost til besetningen. Rutekostnadene omfatter utgifter til lastning og lossing, fraktprovisjon og billettgebyr, havne- og kaiavgift m. v.

I regnskapene er det en beregnet kostnadspost som er kalt rutens andel av avskrivning. Posten er beregnet som 10 prosent av skipenes opprinnelige kostende. Har et skip gått i flere ruter, blir beløpet delt forholdsmessig etter tid på hver enkelt rute.

Posten ruteinntekter omfatter passasjerfrakt, godsfrakt, postbetaling og andre ruteinntekter. I regnskapene er det også tatt med oppgaver over stats-tilskott og annet tilskott.

Skipene i rutefart hadde et kostnadsbeløp (ekskl. avskrivninger) på i alt 200,5 mill. kroner og ruteinntekter på i alt 189,0 mill. kroner. Statstilskottet utgjorde 36,5 mill. kroner. Det forhold at svarprosenten, særlig for skip i innsjøruter, er høyere i 1955 enn i 1954 vil virke inn på regnskapstallene på samme måte som på tallene for trafikken (jfr. avsnitt 4). Den virkelige øking i kostnadene fra 1954 til 1955 er om lag 5,3 mill. kroner. Økingen i ruteinntektene er om lag 2,5 mill. kroner og økingen i statstilskottet 0,8 mill. kroner.

For året 1955 var kostnadene (ekskl. avskrivninger) 11,5 mill. kroner større enn ruteinntektene i alt. Ruteinntekter og tilskott oversteg kostnadene med 25,1 mill. kroner, men var 12,0 mill. kroner lavere enn kostnadene inkl. avskrivninger.

Tabell X viser at de 11 selskaper som drev kombinerte passasjer- og godsruiter i kystfart, hadde et kostnadsbeløp på 48,2 mill. kroner og ruteinntekter på i alt 51,5 mill. kroner. Ruteinntektene oversteg altså kostnadene med 3,3 mill. kroner. Statstilskottet utgjorde for disse selskapene 5,6 mill. kroner.

De 26 selskaper som drev godsruiter, hadde et kostnadsbeløp på 50,4 mill. kroner og ruteinntekter på i alt 52,7 mill. kroner. Ruteinntektene oversteg her kostnadene med 2,3 mill. kroner. Disse selskapene hadde ikke tilskott.

Lokalrutenes oppgaver omfatter 44 selskaper som drev kombinerte passasjer- og godsruiter. Disse hadde et kostnadsbeløp på i alt 78,3 mill. kroner og ruteinntekter på i alt 61,7 mill. kroner. Her oversteg altså kostnadene ruteinntektene med i alt 16,6 mill. kroner. De økonomiske resultater i de ulike landsdeler var meget forskjellige (se tabell X). Lokalrutene hadde et statstilskott på 29,0 mill. kroner. Av dette beløp falt 19,7 mill. kroner på lokalrutene i Nordland, Troms og Finnmark.

Opgavene over passasjerfrakt, godsfrakt og postbetaling er bearbeidd for første gang for året 1955. Passasjerfrakten utgjorde for alle ruter under

ett 61,4 mill. kroner eller 32,5 prosent av ruteinntektene i alt. Godsfrakten utgjorde 118,6 mill. kroner eller 62,7 prosent og postbetaling og andre ruteinntekter i alt 9,0 mill. kroner eller 4,8 prosent av ruteinntektene i alt.

For alle ruter under ett var passasjerfrakten pr. passasjer kr. 4,79 og godsfrakten pr. tonn gods kr. 49,97. Oppstillingen nedenfor viser passasjerfrakten pr. passasjer og godsfrakten pr. tonn gods i de ulike ruter.

Rutens art	Passasjerfrakt pr. passasjer kr.	Godsfrakt pr. tonn gods kr.
<i>Kystruter</i>		
1. Komb. passasjer- og godsruiter	37,33	69,65
2. Godsruiter	9,81	64,04
<i>Lokalruiter</i>		
1. Komb. passasjer- og godsruiter	3,40	36,09
2. Godsruiter .....	..	20,70
<i>Ferjeruiter</i>	2,23	26,61
<i>Bygderuiter</i>	0,92	17,08
<i>Innsjeruiter</i>	1,65	13,05
Alle ruter	4,79	44,97

I tabell XI har en beregnet inntekter og kostnader pr. 1 000 bruttotonn-nautiske mil. Kostnadene er også fordelt prosentvis.

Gjennomgående er det en tendens til at ruteinntektene pr. bruttotonn-nautiske mil er fallende med økende størrelse på skipene. Dette henger sammen med at takstene i godstransporten, regnet pr. nautisk mil, er lavere ved lange transporter enn ved korte. Det samme er i noen grad tilfelle også med billettprisene i passasjertransporten. Da de største skipene som oftest trafikerer de lengste strekningene (se oppgavene over gjennomsnittsstørrelsen av skipene og gjennomsnittlig utseilt distanse i tabell XI), forklarer disse forhold i noen grad de ulike inntekter pr. bruttotonn-nautiske mil. Ellers vil ulik kapasitetsutnyttning av skipene, både i person- og godstransport, spille en stor rolle for ruteinntektene.

Kostnadene pr. bruttotonn-nautisk mil viser også tendens til å falle med økende størrelse på skipene. Flere av kostnadene er av en slik art at regnet pr. tonnasjeenhet er de mindre for store skip enn for små. Dette gjelder utgifter til bemanning (jfr. tabellene III og VI), og rimeligvis også utgifter til drivstoff, administrasjon o. l. Utgiftene til lastning og lossing kan bli lavere hvis de største skipene har relativt færre anløpssteder osv. Ellers vil ulik alder av skipene, ulike klimatiske forhold og ulike havneforhold m. v. i de forskjellige landsdeler virke inn på kostnadene. Disse forhold kan endre den tendens til størrelsesdegresjon av kostnadene som ellers vil være til stede.

Hvis en ser bort fra posten rutekostnader (arbeidspenger ved lastning og lossing, fraktprovisjon og billettgebyr m. v.), er kostnadene trolig nesten uavhengige av om kapasitetsutnyttningen (og dermed inntekten) er høy eller lav. Rutene og anløpsstedene må også som regel beholdes, selv om trafikkgrunnlaget er sviktende. Disse forhold er av stor betydning for lønnsomheten av de ulike ruter.

Som tidligere nevnt, var de økonomiske resultater for kombinerte passasjer- og lasteskip i lokalfart meget forskjellige i de ulike landsdeler. Tabell XI viser at dette dels kan skyldes forhold på kostnadssiden av regnskapet, og dels på inntektssiden. Når det gjelder det store underskottet

av lokalfarten i fylkene Nordland—Finnmark (se tabell X), må den vesentligste årsak til dette sies å være inntektssvikt (lave ruteinntekter pr. bruttotonn-nautisk mil). Dette henger vel i første rekke sammen med den spredte bosetningen i disse fylkene. Det kan også være grunn til å nevne at klimatiske og andre forhold kan nødvendiggjøre store skip, selv om behovet for skipsrom i person- og godstrafikken er lite.

Den prosentvise fordelingen av kostnadene tyder på at posten skipskostnader er relativt mindre for store skip enn for små. Videre synes rutekostnadene å være størst for skip i kystruter. Posten rutekostnader er dessuten større for lasteskip enn for kombinerte skip. Dette henger sammen med at utgiftene til lasting og lossing er størst for de førstnevnte skipene. Avskrivningene i prosent av kostnadene er gjennomgående størst for de kombinerte skip. Disse skipene har også vært betydelig dyrere i anskaffelse enn lasteskipene.

Den inndelingen av kostnadene som er brukt, passer ikke særlig godt for de minste skipene (skip i bygderuter og innsjøruter). Fordelingen av de totale kostnadsbeløp kan derfor her være noe tilfeldig.

B. Fartøyer i løs fraktfart på kysten i 1955¹).

1. *Det statistiske materialet.*

Oppgavene til statistikken over fartøyer i løs fraktfart på kysten blir hentet inn av Samferdselsdepartementet og sendt Statistisk Sentralbyrå for bearbeiding. Statistikken omfatter fartøyer på minst 25 bruttotonn i ervervmessig fraktfart utenom rute mellom norske havner. Noen oppgaver over turer til utlandet er også tatt med.

Det var ved utgangen av 1955 gitt bevilling for løs fraktfart til i alt 1 221 rene frakfefartøyer på tilsammen 99 680 bruttotonn. Dessuten var det gitt fartstillatelse til 348 kombinerte fiske- og frakfefartøyer på tilsammen 31 500 bruttotonn. De oppgaver som kom inn for 1955, omfattet om lag tredjeparten av alle fartøyer med bevilling eller fartstillatelse. Av fartøyene var endel bortleid til egentransport, og en del var under ombygging eller i opplag (se tabell XII). Disse oppgavene er ikke bearbeidd videre. De fleste av dem er trolig ikke med i tallet på fartøyer med bevilling eller fartstillatelse, da denne tellingen bare omfatter fartøyer med betalt tonnasjeavgift for løs fraktfart i 1955. De oppgavene som er bearbeidd i statistikken for 1955, utgjør for rene frakfefartøyer 36 prosent av alle med bevilling, og for kombinerte fiske- og frakfefartøyer 24 prosent av alle med fartstillatelse. I tabell XII er det beregnet svarprosent for de forskjellige fylker.

Oversikten over fartøyene og tonnasjen i avsnitt 2 omfatter 528 fartøyer på tilsammen 42 416 bruttotonn (tabell XIII). Oversikten over trafikken og de økonomiske resultater i avsnitt 3 og 4 omfatter 460 fartøyer på tilsammen 39 180 bruttotonn (tabellene XIV—XXI og tabell XXIII). Tabell XXII i avsnitt 4 omfatter 528 fartøyer på 42 416 bruttotonn. I avsnitt 5 er det gjort en del beregninger som omfatter alle fartøyer med bevilling eller fartstillatelse i årene 1953—1955.

¹ Statistikken for årene 1953 og 1954 er offentliggjort i Statistiske meldinger, henholdsvis nr. 7 for 1956 og nr. 3 for 1957.

2. Fartøyer og tonnasje.

Tabell XIII omfatter 445 rene fraktefartøyer på tilsammen 33 419 bruttotonn og 83 kombinerte fiske- og fraktefartøyer på tilsammen 8 997 bruttotonn. For begge typer fartøyer er tallet lavere enn i 1953 og 1954 (se tabellen). Gjennomsnittsstørrelsen for alle fartøyene under ett var 80 bruttotonn mot 75 bruttotonn i 1954. Gjennomsnittsstørrelsen var høyest i Akershus og Oslo med 172 bruttotonn, og lavest i Finnmark med 44 bruttotonn. Gjennomsnittsalderen i 1955 var 47 år, mot 43 år i 1954. Økingen i gjennomsnittsalderen må dels skyldes at en i 1955 har forholdsvis flere eldre fartøyer i statistikken, og dels kan den henge sammen med at det er relativt liten fornyelse av flåten. Assuransesummen utgjorde 55,8 mill. kr., eller kr. 105 000 pr. fartøy.

3. Trafikk.

Tabellene XIV—XXI gir oppgaver over trafikken for 460 fartøyer på tilsammen 39 180 bruttotonn. Disse fartøyene gjorde 12 537 turer med last i 1955 eller om lag 27 turer pr. fartøy. Lastemengden var i alt ca. 1,3 mill. tonn eller 2 842 tonn pr. fartøy. De tilsvarende tall for 1954 var 28 turer og 2 700 tonn last pr. fartøy. Transportytelsene i 1955 var 387 mill. tonn-nautiske mil. (For hver tur med last er lastemengden multiplisert med den utseilte distanse. Tallet på tonn-nautiske mil angir summen av disse produktene.) Den gjennomsnittlige transportlengde, dvs. tonn-nautiske mil dividert på lastemengden i tonn, var 296 nautiske mil (1 nautisk mil = 1 852 m). Det tilsvarende tall for 1954 var 281 nautiske mil. Det vises ellers til avsnitt 5 hvor det er beregnet noen trafikk tall for alle fartøyene med bevilling eller fartstillatelse i årene 1953—1955.

I tabell XV er det gitt oppgaver over de varene fartøyene fraktet. Målt i lastemengde var det varegruppen sement som var den største, nemlig 161 000 tonn. Dernest fulgte fisk med 150 000 tonn, kunstgjødning med 103 000 tonn og sand med 98 000 tonn. Andre viktige varegrupper var dolomitt og kalkstein, skurlast og høvellast, feltspat og stykkgoods. Målt i tonn-nautiske mil var varegruppen sement den største, og dernest fulgte fisk, dolomitt og kalkstein og kunstgjødning. I 1954 var det varegruppen fisk som var den største, målt i tonn. Dernest fulgte en varegruppe som var kalt «forskjellige rå mineraler». Denne gruppen omfattet varene salt, svovel, svovelkis, skifer, dolomitt og kalkstein, kvarts og feltspat. Disse varene er spesifisert i statistikken for 1955 (se tabell XV).

Oppgavene over den gjennomsnittlige transportlengde i 1955 viser at svovel og svovelkis ble fraktet lengst, henholdsvis 663 og 657 nautiske mil. Av de største varetransportene var f. eks. sandtransporten en typisk korttransport med 78 nautiske mil. Ellers er det karakteristisk at den gjennomsnittlige transportlengde (med ett unntak) er større enn den utseilte distanse pr. tur¹). Det viser at det for alle vareslag er en tendens til at de største fartøyene utfører de lengste transportene. (Jfr. også tabell XX.)

¹ Den gjennomsnittlige transportlengde kan sies å være et veid gjennomsnitt av de utseilte distanser med godsmengdene som vekter. Utseilt distanse pr. tur blir på samme måte et uveid gjennomsnitt av distansene. At den gjennomsnittlige transportlengde blir størst, skyldes at de lange distansene gjennomgående blir multiplisert med en større godsmengde enn de korte.

Fartøyene lastet størst godsmengde i Telemark, i alt 239 000 tonn. Der- nest fulgte Møre og Romsdal med 170 000 tonn og Nordland med 117 000 tonn. Den største godsmengden ble utlosset i Rogaland, 182 000 tonn. Der- nest fulgte Møre og Romsdal med 127 000 tonn og Østfold med 120 000 tonn. Det vises ellers til tabell XIV. Den geografiske fordeling av trafikken var om lag den samme i 1954, bortsett fra at varemengden som ble utlosset i Øst- fold var relativt mye mindre dette året.

Mesteparten av sementen ble lastet i fylkene Buskerud, Telemark og Nordland, altså på produksjonsstedene. Transporten av sement fra disse fylkene gikk stort sett til hvert sitt forbruksområde (se tabell XVI).

En stor del av den transporterte mengde fisk ble lastet i fylkene Sogn og Fjordane, Møre og Romsdal og Finnmark (tabell XVII). Mye av fisken ble utlosset i Rogaland, Møre og Romsdal og Bergen. I fylkene Østfold—Vest- Agder var det praktisk talt ingen transport av fisk.

Tabell XVIII viser transporten innen og mellom de ulike landsdeler for noen andre viktige vareslag. Transporten av trelast gikk mest fra Øst-Norge til Vest-Norge og fra Trøndelagsfylkene til Nord-Norge. Mye av dolomitten og kalksteinen ble fraktet fra Møre og Romsdal til fylkene Østfold, Oslo og Buskerud for bruk i produksjonen av sement, kalsiumkarbid og brent kalk. Mye brukes også i smelteverk og cellulosefabrikker. En stor del av den trans- porterte mengde kunstgjødning gikk fra Telemark til Vest-Norge.

Fartøyene fraktet størst godsmengde i februar, ca. 146 000 tonn. Derne- st fulgte mars med 121 000 tonn og september med 115 000 tonn. I 1954 var det størst transportert godsmengde i februar, januar, april og mai. Om lag 75 prosent av fisketransporten foregikk i månedene januar—april. Dette skyldes mest transporten av sild fra fiskefeltene. En viss sesongvariasjon var det også for sand og sement hvor transporten var konsentrert om månedene mai —november. Transporten av kunstgjødning var særlig stor i mars og april.

Tabell XX gir en prosentvis fordeling av den transporterte godsmengde etter størrelsesgrupper av fartøyene. For de minste fartøyene var det vare- gruppene sand og fisk som var de viktigste. For de største var det dolomitt og kalkstein og sement.

Fartøyene var i fraktfart gjennomsnittlig 254 døgn eller nesten 8½ måned i 1955. Det tilsvarende tall for 1954 var 229 døgn eller 7½ måned. Som tid i fraktfart er regnet tid i varetransport og ballast, samt tid ved lasting og lossing. Utenriksfart, som betyr mest for de største fartøyene, er ikke reg- net med (bortsett fra de turer som er tatt med i tabell XIV. Gangetiden i bal- last utgjorde 27 døgn i gjennomsnitt pr. fartøy, mot 25 døgn i 1954. De kom- binerte fiske- og fraktestartøyer var på fiske i gjennomsnittlig 63 døgn eller 2 måneder, mot 120 døgn eller 4 måneder i 1954. Tiden ved verksted og slipp var 31 døgn mot 41 i 1954. Tiden i opplag og som fraktsøkende var 61 døgn mot 72 i 1954. Gjennomgående var det de minste fartøyene som hadde lengst tid i opplag og som fraktsøkende. Denne tendens gjorde seg også gjel- dende i 1954. Lastemengden pr. fartøy økte fra 2 693 tonn i 1954 til 2 842 tonn i 1955.

4. Økonomiske resultater.

Regnskapstallene omfatter bare kostnader og inntekter i samband med fraktfart på kysten. Kostnader og inntekter av fiske, egentransport og uten- riksfart er ikke regnet med. Skatter og avskrivninger er ikke regnet med blant kostnadene. Kostnadene er delt i tre hovedtyper: Skipskostnader, farts-

kostnader og administrasjonskostnader. Skipskostnadene omfatter drivolje, smøreolje, rekvisita, vedlikehold, assurance og lønn. Fartskostnadene omfatter meklerprovisjon, klarering, lasting, lossing og havneutgifter. Administrasjonskostnadene omfatter kontorhold m. v.

Tabell XXII omfatter alle fartøyer med oppgave over kostnader og inntekter, i alt 528 fartøyer på tilsammen 42 416 bruttotonn. For disse fartøyene utgjorde kostnadene om lag 35,8 mill. kr. Av dette beløp utgjorde skipskostnadene 30,5 mill. kr. eller 85 prosent, fartskostnadene 4,6 mill. kr. eller 12,9 prosent og administrasjonskostnadene 0,8 mill. kr. eller 2,1 prosent. Fartsinntektene utgjorde om lag 42,8 mill. kr., og oversteg kostnadene med 6,9 mill. kr.

Tabell XXIII som omfatter alle fartøyer med oppgave over kostnader, inntekter og trafikk, viser at kostnadene gjennomsnittlig utgjorde kr. 72 000 pr. fartøy og fartsinntektene kr. 86 000. De tilsvarende tall for 1954 var kr. 64 000 og kr. 75 000. Nettoinntektene økte fra kr. 11 000 i 1954 til kr. 14 000 i 1955.

Både kostnader og inntekter viste klar tendens til å øke med størrelsen på fartøyene. Stort sett økte også nettoinntekten. Fartøyene i gruppene 100—124 og 175—199 bruttotonn hadde en påfallende lav nettoinntekt (kr. 12 000 i begge grupper). I forhold til 1954 økte nettoinntekten i de fleste grupper. Bare i gruppen 200—249 bruttotonn var det nedgang. Ved sammenlikning av fartøyenes nettoinntekt må en være oppmerksom på at avskrivningene ikke er med blant kostnadene, og at denne posten betyr mest for de største fartøyene.

Kostnadene utgjorde 9 øre pr. tonn-nautisk mil, mot 10 øre i 1954. Kostnadene pr. tonn-nautisk mil var fallende med økende størrelse på fartøyene. Denne tendensen gikk også igjen i statistikken for 1954. Forholdet henger sammen med at laste- og losseutgiftene betyr relativt mer ved korte turer enn ved lange. Flere av kostnadene er av en slik art at regnet pr. tonnasjeenhet er de fallende med økende størrelse på fartøyene. Dette gjelder utgifter til bemanning, og rimeligvis også utgifter til drivstoff, administrasjon o. l. Disse forhold fører også til at de største fartøyene får de laveste kostnader pr. tonn-nautisk mil.

Fartsinntekten pr. tonn-nautisk mil var 10 øre som i 1954. Også fartsinntekten pr. tonn-nautisk mil var fallende med økende størrelse på fartøyene. Dette henger sammen med at takstene, regnet pr. nautisk mil, er lavere ved lange transporter enn ved korte. Takstene for de ulike vareslag er dessuten meget forskjellige. Dette vil også virke inn på inntekten pr. tonn-nautisk mil, da det for de ulike tonnasje grupper er forskjellige vareslag som dominerer (jfr. tabell XX).

5. Beregning av trafikk, kostnader og inntekter for alle fartøyer i løs fraktfart i årene 1953—1955.

På grunnlag av oppgavene til statistikken i årene 1953—1955 har en beregnet lastemengde, transportytelse, kostnader og inntekter for alle fartøyer i løs fraktfart. Beregningene bygger på den forutsetning at de utvalg av fartøyer som er med i statistikken i de ulike år, er representative for alle fartøyene. Resultatene er gjengitt i oppstillingen på neste side.

Lastemengden økte fra vel 4,3 mill. tonn i 1954 til vel 4,4 mill. tonn i 1955, mens transportytelsen økte fra 1 221 til 1 318 mill. tonn-nautiske mil i samme tidsrom. Fartsinntekten økte fra 121 mill. kr. til 135 mill. kr. og kost-

nadene fra 103 til 113 mill. kr. Nettoinntekten økte fra 18 mill. kr. i 1954 til 22 mill. kr. i 1955.

År	Fartøyer med bevil- ling eller fartstil- latelse	Bruttotonn	Lastemengde 1000 t.	Tonn- nautiske mil ¹ mill.	Farts- inntekter mill. kr.	Kost- nader mill. kr.	Farts- inntekter minus kost- nader mill. kr.
1953	1 590	126 514	3 905	1 266	105	87	18
1954	1 616	128 922	4 352	1 221	121	103	18
1955	1 569	131 180	4 459	1 318	135	113	22

¹ For hver tur med last er lastemengden multiplisert med den utseilte distanse. Tallet på tonn-nautiske mil angir summen av disse produktene.

C. Trafikkstatistikk for hurtigruten på Nord-Norge i 1956¹).

1. Det statistiske materialet.

Trafikkstatistikken for hurtigruten på Nord-Norge har vært utarbeidd av Byrået siden 1947, og offentliggjort i Statistiske meldinger. Statistikken bygger på de turrapporter som Kystfartskontoret i Samferdselsdepartementet innhenter fra de enkelte skip etter hver tur. På skjemaet får en både for nord- og sørturene oppgaver over tonn stykkgoods og tallet på passasjerer på de forskjellige strekninger. Dessuten får en for nordturene spesifisert den transporterte postmengde i kubikkmeter, og for sørturene den transporterte mengde ferskfisk i tonn.

2. Transportkapasiteten.

Det var i 1956 satt inn 21 skip på tilsammen 35 782 bruttotonn i hurtigrutetrafikken på Nord-Norge. Av disse var det 3 skip på tilsammen 1 970 bruttotonn som hadde en fartstid på 30 dager eller mindre.

Hurtigruteskipene gjorde i 1956 i alt 360 rundturer med en samlet utseilt distanse på 927 340 nautiske mil. De tilsvarende tall for 1955 var 365 rundturer og 938 840 nautiske mil. Et bedre uttrykk for transportkapasiteten får en ved å beregne sum nettotonn-nautiske mil. Dette kapasitetsmål beregnes ved å multiplisere den utseilte distanse for hvert skip med skipets nettotonnasje. Tallet på nettotonn-nautiske mil var i 1956 i alt 946,7 mill., mens det tilsvarende tall for 1955 var 913,8 mill. I tabell XXIV er det gitt tall for transportkapasiteten for årene fra og med 1946, og dessuten for årene 1938 og 1939.

3. Godstrafikken.

Hurtigruteskipene fraktet i 1956 i alt 60 288 tonn stykkgoods mot 55 485 i 1955. På nordturene ble det i 1956 fraktet 49 104 tonn og på sørturene 11 184 tonn.

¹ Statistikken for året 1947 er publisert i Statistiske meldinger nr. 1—2 1949, for 1948 i nr. 3—5, 1949, for 1949 i nr. 3, 1951, for 1950 i nr. 7, 1951, for 1951 i nr. 7, 1952, for 1952 i nr. 8, 1953, for 1953 i nr. 7, 1954, for 1954 i nr. 7, 1955 og for 1955 i nr. 7, 1956.

Den transporterte mengde post utgjorde i 1956 i alt 35 561 m³. Det tilsvarende tall for 1955 var 37 339 m³. Oppgaver over transportert mengde post er bare spesifisert for nordturene.

Transporten av ferskfisk på sørturene var i 1956 i alt 45 810 tonn, eller 4 750 tonn mer enn i 1955.

I tabellene XXIX og XXX er det gitt oppgaver over godstrafikken på de ulike strekninger som trafikeres av skipene i hurtigruten. En stor del av den transporterte mengde stykkgoods på nordturene ble lastet i Trondheim og Bergen, henholdsvis 19 339 tonn og 15 859 tonn. Av postmengden ble 17 246 m³ lastet i Trondheim og 7 367 m³ i Bergen. Mye av stykkgoods- og postmengden ble losset på steder mellom Bodø og Tromsø, og på steder mellom Honningsvåg og Kirkenes¹).

Den transporterte mengde stykkgoods på nordturene var størst i september og oktober med henholdsvis 5 151 tonn og 5 071 tonn. Postmengden var størst i desember med 4 914 m³.

Av den transporterte mengde ferskfisk på sørturene ble 18 525 tonn lastet på steder mellom Honningsvåg og Kirkenes, og 7 007 tonn på steder mellom Tromsø og Bodø¹). Mesteparten av ferskfisken ble losset i Trondheim (21 077 tonn) og i Bergen (19 021 tonn).

Ferskfisktransporten var størst i november og januar med henholdsvis 6 995 tonn og 5 058 tonn.

4. Passasjertrafikken.

I 1956 reiste det i alt 525 387 passasjerer med hurtigruten. Dette er det høyeste tall hittil, og en øking på 17 814 siden 1955. På nordturene var det i 1956 i alt 267 156 passasjerer, og på sørturene 258 231.

Tallet på passasjerkilometer i 1956 var 181,5 mill. I forhold til 1955 er dette en øking på 5,7 mill. eller 3 prosent.

Den gjennomsnittlige reiselengde (passasjerkilometer dividert med antall passasjerer), er beregnet for første gang i statistikken for 1956. I tabell XXV er det beregnet gjennomsnittlig reiselengde for hvert av årene tilbake til 1947.

I 1956 var den gjennomsnittlige reiselengde 345 km eller 186 naut. mil. Dette er praktisk talt det samme som i 1955. Av de enkelte årene var reiselengden kortest i 1949 med 297 km og lengst i 1954 med 351 km.

I tabellene XXXI og XXXII er det gitt oppgaver over passasjertrafikken på de forskjellige strekninger som trafikeres av hurtigruteskipene. Passasjertrafikken var både for nord- og sørturene størst mellom Bodø og Tromsø. På nordturene var det på denne strekningen 65 288 passasjerer som gikk ombord og 84 970 som gikk i land. De tilsvarende tall for sørturene var 80 729 ombord og 62 706 i land. Det vises ellers til tabellene XXXI og XXXII.

Om lag 40 prosent av alle passasjerene reiste i månedene juni, juli og august. Av de enkelte måneder hadde juli størst trafikk, med 79 119 passasjerer på nord- og sørturene tilsammen. Passasjertrafikken var minst i februar med 26 500 passasjerer i alt på nord- og sørturene.

Hurtigruteskipene hadde i 1956 i alt 25,7 mill. kroner i passasjerfrakter, mot 23,1 mill. kroner i 1955. Siden 1949 har passasjerfraktene steget med 107,7 prosent (se tabell XXVII).

¹ For spesifikasjoner av stedene, se notene 3 og 5 til tabell XXIX.

Passasjerfrakten pr. passasjerkm, som er beregnet for første gang i statistikken for 1956, var 14,1 øre. Til sammenlikning kan det nevnes at passasjerfrakten pr. passasjerkm ved Norges Statsbaner var 10,2 øre i 1955—56¹).

Siden 1949 har passasjerfrakten pr. passasjerkm økt med 36,5 prosent. Da den gjennomsnittlige reiselengde også har økt (se tabell XXVII), kan det regnes at økingen i billettprisen på en bestemt strekning er større enn 36,5 prosent. Dette henger sammen med at billettprisene, regnet pr. km, er lavere ved lange reiser enn ved korte.

Økingen i passasjerfrakten siden 1949 (107,7 prosent), henger dels sammen med at billettprisene har steget. Dels henger økingen også sammen med at tallet på passasjerer har steget med 30,4 prosent siden 1949, og at den gjennomsnittlige reiselengde har steget med 16,5 prosent i samme tidsrom.

¹ Statistiske meldinger nr. 5 for 1957, avsn. X, tabell 27. Tallet er beregnet ut fra oppgavene over personkm og inntekter av persontrafikken.

Tabell I. Tallet på ruteselskaper, skip og bruttotonn i de enkelte fylker.¹

Registrerings- fylke	Østfold	Akershus og Oslo	Oppland	Vestfold ²	Telemark	Aust-Agder	Vest-Agder	Rogaland	Hordaland og Bergen	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal	Sør- Trøndelag	Nord- Trøndelag	Nordland	Troms	Finmark	I alt 1955	I alt 1954	I alt 1953
Ruter																			
<i>Kystruter</i>																			
Selskaper	—	1	—	1	1	1	2	4	4	1	2	1	1	6	1	1	27	28	29
Skip	—	3	—	3	1	5	2	21	23	2	10	11	1	27	3	2	114	111	109
Bruttotonn	—	695	—	275	94	3 475	335	13 598	26 484	226	2 362	13 881	295	17 789	1 513	1 373	82 395	79 241	79 644
<i>Lokalruter</i>																			
Selskaper	7	4	—	6	12	1	3	12	13	1	4	3	4	5	2	1	78	80	81
Skip	17	12	—	9	18	2	5	30	64	40	31	10	17	37	12	8	312	322	319
Bruttotonn	1 598	1 999	—	793	1 462	76	329	3 821	10 662	7 351	3 925	2 986	3 145	7 381	3 377	2 199	51 104	51 368	51 300
<i>Ferjeruter</i>																			
Selskaper	1	1	—	—	2	—	1	2	5	1	4	—	—	—	1	—	18	18	12
Skip	2	1	—	—	4	—	1	8	11	7	20	—	—	—	1	—	55	51	41
Bruttotonn	1 077	132	—	—	395	—	36	2 438	1 338	1 339	2 237	—	—	—	24	—	9 016	8 603	7 458
<i>Bygderuter</i>																			
Selskaper	—	—	—	—	1	—	2	11	7	4	20	6	8	9	9	—	77	71	67
Skip	—	—	—	—	1	—	4	12	8	4	22	6	10	9	9	—	85	79	76
Bruttotonn	—	—	—	—	6	—	74	347	184	44	681	113	103	131	306	—	1 989	1 921	1 807
<i>Innsjøruter</i>																			
Selskaper	—	1	1	—	4	1	1	2	—	5	1	2	—	2	—	—	20	17	22
Skip	—	1	1	—	9	1	1	2	—	5	1	3	—	2	—	—	26	18	25
Bruttotonn	—	206	170	—	643	21	9	71	—	112	24	110	—	22	—	—	1 388	627	891
<i>Alle ruter</i>																			
Selskaper	8	7	1	7	20	3	9	31	29	12	31	12	13	22	13	2	² 212	198	203
Skip	19	17	1	12	33	8	13	73	106	58	84	30	28	75	25	10	592	581	570
Bruttotonn	2 675	3 032	170	1 068	2 600	3 572	783	20 275	38 668	9 072	9 229	17 090	3 543	25 323	5 220	3 572	145 892	141 760	141 100

¹ I de tilsvarende tabeller for 1953 og 1954 er det bare tatt med skip med en fartstid på minst 50 døgn. ² Summen av tallene i de enkelte rubrikker er 220. Dette skyldes at enkelte selskaper driver flere slags ruter.

Tabell II. Skipene etter art i de enkelte fylker.

Registrerings- fylke Skipenes art	Østfold	Akershus og Oslo	Oppland	Buskerud	Vestfold	Telemark	Aust-Agder	Vest-Agder	Rogaland	Hordaland og Bergen	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal	Sør- Trøndelag	Nord- Trøndelag	Nordland	Troms	Finmark	I alt
Skip i alt i 1953	21	15	9	3	14	31	8	13	77	92	63	62	24	25	74	26	13	570
Skip i alt i 1954	19	18	1	3	14	25	5	11	72	90	63	83	27	22	84	32	12	581
Skip i alt i 1955	19	17	1	—	12	33	8	13	73	106	58	84	30	28	75	25	10	592
<i>Kyst og lokalruter</i>																		
Komb. pass.- og lasteskip																		
Motorskip av stål	3	7	—	—	—	—	1	—	22	33	15	9	8	4	20	6	7	135
Dampskip av stål	—	2	—	—	—	—	4	—	7	11	4	4	3	6	12	4	2	59
Motorskip av tre .	2	1	—	—	3	2	—	2	4	14	14	12	2	5	11	1	—	73
Uoppg. materiale	1	1	—	—	1	—	2	—	—	8	7	4	1	2	2	1	1	31
Komb. skip i alt . . .	6	11	—	—	4	2	7	2	33	66	40	29	14	17	45	12	10	298
Lasteskip																		
Motorskip av stål	3	3	—	—	3	7	—	1	10	15	1	6	7	1	15	3	—	75
Dampskip av stål	3	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	—	—	1	—	—	6
Motorskip av tre .	3	1	—	—	5	8	—	3	6	5	1	4	—	—	2	—	—	38
Uoppg. materiale	2	—	—	—	—	2	—	1	2	—	—	1	—	—	1	—	—	9
Lasteskip i alt	11	4	—	—	8	17	—	5	18	21	2	12	7	1	19	3	—	128
<i>Ferjeruter</i>	2	1	—	—	—	4	—	1	8	11	7	20	—	—	—	—	—	55
<i>Bygderuter</i>	—	—	—	—	—	1	—	4	12	8	4	22	6	10	9	9	—	85
<i>Innsjøruter</i>	—	1	1	—	—	9	1	1	2	—	5	1	3	—	2	—	—	26

Tabell III. Skipene etter art og størrelse i bruttotonn.

Bruttotonn Skipenes art	0-24	25-49	50-99	100-199	200-299	300-399	400-499	500-749	750-999	1000-1249	1250-1499	1500-1999	2000-2499	Skip i alt	Bruttotonn		Assuranse (1000 kr.)	
															I alt	Gj.snitt pr. skip	I alt	Gj.snitt pr. skip
Skip i alt i 1953	82	84	91	125	63	41	22	17	27	4	1	4	9	570	141 100	246	..	..
Skip i alt i 1954	76	90	88	129	69	40	27	20	25	4	1	4	8	581	141 760	244	458 258	789
Skip i alt i 1955	86	91	96	122	61	41	28	18	28	4	1	6	10	592	145 892	246	486 270	867
<i>Kyst- og lokalruter</i>																		
Komb. pass.- og godsruiter																		
Motorskip av stål	—	8	13	41	25	14	12	7	4	—	1	2	8	135	53 995	400	230 178	1 705
Dampskip av stål	—	—	2	14	11	10	5	8	5	1	—	1	2	59	28 258	479	53 917	914
Motorskip av tre	2	25	30	14	2	—	—	—	—	—	—	—	—	73	5 797	79	13 633	187
Uppgitt materiale ...	10	12	5	3	—	—	—	1	—	—	—	—	—	31	1 918	62	7 054	228
Komb. skip i alt	12	45	50	72	38	24	17	16	9	1	1	3	10	298	89 968	302	304 782	1 023
Lasteskip																		
Motorskip av stål	—	—	2	20	10	11	9	1	17	2	—	3	—	75	36 378	485	123 016	1 640
Dampskip av stål	—	—	—	3	—	1	—	—	1	1	—	—	—	6	2 585	431	3 828	638
Motorskip av tre	—	12	19	5	2	—	—	—	—	—	—	—	—	38	3 112	82	5 412	142
Uppgitt materiale ...	1	1	3	1	2	—	1	—	—	—	—	—	—	9	1 456	162	3 732	415
Lasteskip i alt	1	13	24	29	14	12	10	1	18	3	—	3	—	128	43 531	340	135 988	1 062
<i>Ferjeruter</i>	1	11	10	17	8	5	1	1	1	—	—	—	—	55	9 016	164	36 105	656
<i>Bygderuter</i>	58	18	9	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	85	1 989	23	6 208	73
<i>Innsjøruter</i>	14	4	3	4	1	—	—	—	—	—	—	—	—	26	1 388	53	3 187	123

Tabell IV. Skipene etter art og lasterom i kubikkfot.¹

Skipenes art	Lasterom i kubikkfot													Uopp-gitt	Skip i alt	Gj.snitt. lasterom i kb.fot
	0-2499	2500-4999	5000-7499	7500-9999	10000-14999	15000-19999	20000-24999	25000-29999	30000-39999	40000-49999	50000-59999	60000-69999	70000-79999			
Skip i alt i 1953	105	85	33	16	43	10	17	12	7	3	4	5	10	220	570	11 132
Skip i alt i 1954	118	82	37	15	42	11	18	10	12	4	3	5	10	214	581	10 778
Skip i alt i 1955	114	75	37	14	41	9	17	8	15	3	5	5	13	236	592	11 823
<i>Kyst- og lokalruter</i>																
Komb. pass.- og lasteskip																
Motorskip av stål ..	27	26	9	5	17	1	9	3	1	—	—	—	—	37	135	7 916
Dampskip av stål ..	11	13	9	4	5	2	2	4	1	—	—	1	—	7	59	9 454
Motorskip av tre ...	28	12	4	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	29	73	2 211
Uopp-gitt materiale .	8	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	—	—	21	31	6 650
Komb. skip i alt	74	51	23	9	22	3	11	7	2	—	1	1	—	94	298	7 016
Lasteskip																
Motorskip av stål ..	4	2	6	2	15	4	5	1	12	3	3	3	13	2	75	31 956
Dampskip av stål ..	—	2	2	—	—	—	—	—	—	—	1	1	—	—	6	23 667
Motorskip av tre ...	6	17	2	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	8	38	4 590
Uopp-gitt materiale .	—	—	2	—	—	1	—	—	1	—	—	—	—	5	9	17 375
Lasteskip i alt	10	21	12	3	18	6	5	1	13	3	4	4	13	15	128	23 735
Ferjeruter	8	2	1	2	1	—	1	—	—	—	—	—	—	40	55	5 000
Bygderuter	19	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	65	85	560
Innsjøruter	3	—	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22	26	2 400

¹ For alminnelig målegods kan det regnes at 100 kubikkfot eller ca. 3 kubikkmeter svarer til 1 tonn lasteevne.

Tabell V. Skipene etter art og alder.

Skipenes art	Alder i år																Uopp- gitt	Skip i alt	Gj.snitts- alder, år				
	0-4	5-9	10-14	15-19	20-24	25-29	30-34	35-39	40-44	45-49	50-54	55-59	60-64	65-69	70-74	75-79				80-84	85-89	90-94	95-99
Skip i alt i 1953	83	64	61	51	42	26	22	40	44	33	20	16	18	12	4	5	3	4	1	2	19	570	27
Skip i alt i 1954	91	71	52	59	48	38	14	25	51	30	21	16	21	9	7	5	1	3	2	1	16	581	26
Skip i alt i 1955	83	83	64	56	42	42	19	25	44	30	19	23	16	8	7	6	3	4	—	1	17	592	26
<i>Kyst- og lokalruter</i>																							
Komb. pass.- og lasteskip																							
Motorskip av stål	39	26	10	7	10	8	2	1	8	1	7	7	4	2	—	1	—	1	—	—	1	135	21
Dampskip av stål	—	—	1	1	4	5	3	2	10	14	6	6	2	1	1	2	1	—	—	—	—	59	45
Motorskip av tre	4	11	13	5	6	5	3	7	8	1	—	1	3	—	2	1	—	2	—	—	1	73	28
Uoppgitt materiale	5	2	4	1	1	1	1	2	1	2	—	1	1	—	—	—	—	—	—	—	9	31	23
Komb. skip i alt	48	39	28	14	21	19	9	12	27	18	13	15	10	3	3	4	1	3	—	—	11	298	28
Lasteskip																							
Motorskip av stål	15	16	12	7	—	5	1	2	7	4	1	1	3	1	—	—	—	—	—	—	—	75	20
Dampskip av stål	—	—	—	—	—	1	—	—	1	1	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	—	6	52
Motorskip av tre	—	3	5	5	4	2	1	2	1	3	1	4	2	1	2	1	1	—	—	—	—	38	37
Uoppgitt materiale	1	1	1	—	—	—	—	2	1	—	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	2	9	29
Lasteskip i alt	16	20	18	12	4	8	2	6	10	8	2	6	6	4	2	1	1	—	—	—	2	128	27
<i>Ferjeruter</i>	8	11	6	10	4	3	4	4	3	—	—	1	—	1	—	—	—	—	—	—	—	55	19
<i>Bygderuter</i>	7	10	11	17	12	10	3	3	3	3	2	—	—	—	—	—	—	—	—	—	4	85	20
<i>Innsjøruter</i>	4	3	1	3	1	2	1	—	1	1	2	1	—	—	2	1	1	1	—	1	—	26	36

Tabell VI. Skipene etter art og bemanning.¹

Skipenes art	Bemanning															Skip i alt	Beman- ning i alt ²	Gj.sn. beman- ning
	1-2	3-5	6-8	9-11	12-14	15-17	18-20	21-23	24-26	27-29	30-32	33-35	36+	Uopp- gitt				
Skip i alt i 1954	102	123	73	92	43	34	29	22	6	1	2	5	4	45	581	5 153	8,9	
Skip i alt i 1955	119	129	66	94	36	34	26	22	8	5	1	4	7	41	592	5 225	8,8	
<i>Kyst- og lokalruter</i>																		
Komb. pass.- og lasteskip																		
Motorskip av stål	1	20	22	33	9	18	9	4	3	1	—	3	6	6	135	1 750	13,0	
Dampskip av stål	1	—	7	7	11	9	11	4	3	1	1	1	1	2	59	955	16,2	
Motorskip av tre	9	24	11	14	2	—	—	—	—	—	—	—	—	13	73	416	5,7	
Uoppg. materiale	14	7	1	2	—	—	—	1	—	—	—	—	—	6	31	126	4,1	
Komb. skip i alt	25	51	41	56	22	27	20	9	6	2	1	4	7	27	298	3 247	11,2	
Lasteskip																		
Motorskip av stål	—	8	9	15	10	5	3	11	2	3	—	—	—	9	75	1 020	13,6	
Dampskip av stål	—	—	—	3	—	1	—	2	—	—	—	—	—	—	6	87	14,5	
Motorskip av tre	4	27	3	3	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	38	160	4,2	
Uoppg. materiale	1	4	2	—	—	1	—	—	—	—	—	—	—	1	9	47	5,3	
Lasteskip i alt	5	39	14	21	10	7	3	13	2	3	—	—	—	11	128	1 314	10,1	
<i>Ferjeruter</i>	6	16	9	16	3	—	3	—	—	—	—	—	—	2	55	404	7,3	
<i>Bygderuter</i>	66	18	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1	85	179	2,1	
<i>Innsjøruter</i>	17	5	2	1	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	26	81	3,1	

¹ Skipets besetning inklusive fører og faste losere. Av restaurasjonspersonale er det bare tatt med det som kreves av hensyn til besetningen. ² Tallene er beregnet for alle skip.

Tabell VII. Skipene etter art og døgn i rutefart.¹

Døgn beskjeftiget Skipenes art	0-28	29-56	57-84	85-112	113-140	141-168	169-196	197-224	225-252	253-280	281-308	309-336	337-365	Uopp- gitt	Skip i alt	Døgn beskj. i gj.sn.
Skip i alt i 1953	23	14	17	20	21	25	13	28	30	33	61	108	159	18	570	259
Skip i alt i 1954	23	8	17	17	11	24	17	23	33	34	77	109	180	8	581	273
Skip i alt i 1955	9	15	18	26	22	25	8	29	40	30	64	94	201	11	592	269
<i>Kyst- og lokalruter</i>																
Komb. pass.- og lasteskip																
Motorskip av stål	2	—	2	1	3	—	1	3	4	4	14	31	69	1	135	310
Dampskip av stål	1	3	1	3	3	4	2	3	4	2	4	9	19	1	59	253
Motorskip av tre	—	1	3	7	2	2	—	4	—	4	10	11	28	1	73	274
Uoppgitt materiale	2	4	2	2	1	1	1	—	—	2	5	2	6	3	31	209
Komb. skip i alt	5	8	8	13	9	7	4	10	8	12	33	53	122	6	298	280
Lasteskip																
Motorskip av stål	1	1	1	3	1	1	1	1	7	3	8	12	35	—	75	297
Dampskip av stål	1	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—	1	3	—	6	278
Motorskip av tre	—	1	1	—	—	1	—	1	7	5	7	8	7	—	38	281
Uoppgitt materiale	1	1	—	1	—	—	—	—	2	1	1	—	2	—	9	212
Lasteskip i alt	3	3	2	4	1	2	1	2	16	10	16	21	47	—	128	286
<i>Ferjeruter</i>	1	1	1	—	3	1	1	5	1	3	6	12	20	—	55	286
<i>Bygderuter</i>	—	2	2	6	5	14	2	10	10	5	8	7	9	5	85	221
<i>Innsjøruter</i>	—	1	5	3	4	1	—	2	5	—	1	1	3	—	26	180

¹ Her er regnet med hele den tiden skipene har vært beskjeftiget i innenlandsk rutefart.

Tabell VIII. Skipene etter art og utseilt distanse i nautiske mil.

Skipenes art	Utseilt distanse										Uopp- gitt	Skip i alt	Gj.sn. utseilt distanse i naut. mil
	0-999	1000-2499	2500-4999	5000-9999	10000-19999	20000-29999	30000-39999	40000-49999	50000-59999	60000 +			
Skip i alt i 1953	23	48	44	109	138	91	63	9	3	12	30	570	16 681
Skip i alt i 1954	11	33	49	103	143	107	62	10	6	11	46	581	17 505
Skip i alt i 1955	14	34	42	104	130	111	65	16	4	11	61	592	18 049
<i>Kyst- og lokalruter</i>													
Komb. pass.- og lasteskip													
Motorskip av stål	1	1	3	6	28	38	26	8	3	8	13	135	28 248
Dampskip av stål	—	1	3	5	16	14	9	2	1	3	5	59	24 299
Motorskip av tre	—	2	7	16	24	20	1	—	—	—	3	73	14 640
Uoppgitt materiale	2	5	3	9	7	3	—	—	—	—	2	31	8 927
Komb. skip i alt	3	9	16	36	75	75	36	10	4	11	23	298	21 971
Lasteskip													
Motorskip av stål	—	3	2	11	15	14	24	4	—	—	2	75	22 590
Dampskip av stål	—	—	1	2	1	2	—	—	—	—	—	6	13 418
Motorskip av tre	—	—	1	25	8	3	—	—	—	—	1	38	9 928
Uoppgitt materiale	—	3	—	2	1	1	1	—	—	—	1	9	12 014
Lasteskip i alt	—	6	4	40	25	20	25	4	—	—	4	128	17 686
Ferjeruter	1	1	6	4	17	15	4	2	—	—	5	55	17 493
Bygderuter	7	15	12	20	13	1	—	—	—	—	17	85	6 330
Innsjøruter	3	3	4	4	—	—	—	—	—	—	12	26	3 129

Tabell IX. Ruteselskaper,

Rutenes art	Selskaper	Skip i alt	Brutto- tonn	Bruttotonn- nautiske mil ¹ 1 000 000
Alle ruter 1953	203	570	141 100	..
» » 1954	198	581	141 760	4 370
» » 1955	⁴ 212	592	145 892	4 692
<i>Kystruter</i>				
1. Kombinerte passasjer- og godsru- ter				
Hurtigruta på Nord-Norge, rutene Oslo-Bergen og Stavanger-Bergen	7	25	38 106	1 869
Andre ruter	5	9	5 031	211
Kombinerte ruter i alt	⁴ 11	34	43 137	2 080
2. Godsru- ter				
Hovedru- ter fra Sør-Norge til Nord-Norge	5	30	25 772	735
Ruter innenfor strekningen: Oslo-Bergen	10	19	4 808	134
» » » Stavanger-Trondheim	7	18	4 146	124
» » » Trondheim-Kirkenes	5	13	4 532	150
Godsru- ter i alt	⁴ 24	80	39 258	1 143
<i>Lokalru- ter</i>				
1. Kombinerte passasjer- og godsru- ter				
I fylkene Østfold—Vest-Agder	10	27	2 686	28
» » Rogaland—Sogn og Fjordane	17	125	21 331	504
» » Møre og Romsdal—Nord-Trøndelag	9	55	9 857	210
» » Nordland—Finnmark	8	57	12 957	448
Kombinerte ruter i alt	44	264	46 831	1 190
2. Godsru- ter i alt	34	48	4 273	33
<i>Ferjeru- ter</i>	18	55	9 016	223
<i>Bygderu- ter</i>	77	85	1 989	20
<i>Innsjøruter</i>	20	26	1 388	3

¹ Skipets bruttotonnasje multiplisert med utseilt distanse i nautiske mil, summert for alle skip på de respektive ruter. ² I retning Halden—Oslo—Kirkenes. ³ I retning Kirkenes—Oslo—Halden. ⁴ Hvor summen av tallene i de enkelte rubrikker er større enn «I alt»-tallene, skyldes dette at enkelte selskaper driver flere ruter.

skip og trafikk.

Passasjerer transportert			Gods transportert		
Nordover ² 1000	Sørover ³ 1000	I alt 1000	Nordover ² 1000 t.	Sørover ³ 1000 t.	I alt 1000 t.
..	..	11 377	..	..	2 329
..	..	12 107	..	..	2 453
..	..	12 827	..	..	2 636
333	324	657	136	95	231
42	39	81	42	16	58
375	363	738	178	111	289
—	1	1	250	133	383
14	11	25	96	73	169
2	2	4	103	77	180
1	1	2	59	22	81
17	15	32	508	305	813
..	..	1 794	..	..	34
..	..	3 503	..	..	512
..	..	1 232	..	..	214
..	..	783	..	..	150
..	..	7 312	..	..	910
—	—	—	..	..	311
..	..	3 163	..	..	205
..	..	1 250	..	..	53
..	..	332	..	..	55

Tabell X. Ruteselskapenes

Rutenes art	Selskaper	Kostnader og avskrivninger					
		Skipskostnader 1000 kr.	Rutekostnader 1000 kr.	Administrasjonskostnader 1000 kr.	Kostnader i alt 1000 kr.	Rutens andel av avskrivning 1000 kr.	Kostnader og avskrivning i alt 1000 kr.
Alle ruter 1953	203	130 139	42 630	11 260	184 029	29 437	213 466
» » 1954	198	136 247	45 555	12 355	194 157	31 918	226 075
» » 1955	¹ 212	139 150	48 272	13 089	200 511	37 062	237 573
<i>Kystruter</i>							
1. Komb. passasjer- og godsru- ter Hurtigruta på Nord-Norge, rutene Oslo-Bergen og Stav- anger-Bergen	5	27 140	11 820	3 066	42 026	10 736	52 762
Andre ruter	7	4 247	1 579	313	6 139	880	7 019
Kombinerte ruter i alt	¹ 11	31 387	13 399	3 379	48 165	11 616	59 781
2. Godsru- ter Hovedru- ter fra Sør-Norge til Nord-Norge	5	16 355	9 881	1 493	27 229	4 995	32 724
Ruter innenfor strekningen: Oslo-Bergen	10	4 231	3 445	261	7 937	921	8 858
Stavanger-Trondheim	7	3 971	3 150	406	7 527	801	8 328
Trondheim-Kirkenes	5	4 050	2 742	423	7 215	1 284	8 499
Godsru- ter i alt	¹ 24	28 607	19 218	2 583	50 408	8 001	58 409
<i>Lokalru- ter</i>							
1. Komb. passasjer- og godsru- ter I fylkene: Østfold-Vest-Agder	10	2 679	415	167	3 261	524	3 785
Rogaland-Sogn og Fjordane Møre og Romsdal-Nord- Trøndelag	17	23 552	3 590	2 654	29 796	6 248	36 044
Nordland-Finnmark	9	12 214	3 087	1 103	16 404	2 943	19 347
	8	22 473	4 624	1 767	28 864	4 533	33 397
Kombinerte ruter i alt	44	60 918	11 716	5 691	78 325	14 248	92 573
2. Godsru- ter i alt	34	4 356	1 601	324	6 281	469	6 750
<i>Ferjeru- ter</i>	18	10 630	2 010	976	13 616	2 211	15 827
<i>Bygderu- ter</i>	77	2 159	80	15	2 254	325	2 579
<i>Innsjøruter</i>	20	1 093	248	121	1 462	192	1 654

¹ Hvor summen av tallene i de enkelte rubrikker er større enn «I alt»-tallene, skyldes dette at enkelte selskaper driver flere ruter.

kostnader og inntekter.

Ruteinntekter og tilskott								Ruteinntekter minus kostnader i alt	Ruteinntekter og tilskott minus kostnader i alt	Ruteinntekter og tilskott minus kostnader og avskrivninger
Passasjerfrakt	Godsfrakt	Postbetaling	Andre ruteinntekter	Ruteinntekter i alt	Stats-tilskott	Andre tilskott	Tilskott i alt			
1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
..	..	..	..	173 624	34 006	106	34 112	—10 405	23 707	— 5 730
..	..	..	..	185 505	35 579	167	35 736	— 8 652	27 084	— 4 834
61 446	118 552	6 364	2 628	188 990	36 507	89	36 596	—11 521	25 075	—11 987
25 890	16 527	3 504	240	46 161	5 617	—	5 617	4 135	9 752	— 984
1 662	3 601	64	—	5 327	—	—	—	812	812	— 1 692
27 552	20 128	3 568	240	51 488	5 617	—	5 617	3 323	8 940	— 2 676
91	27 749	—	340	28 180	—	—	—	451	451	— 4 544
121	8 170	—	3	8 294	—	—	—	357	357	— 564
35	8 094	—	2	8 131	—	—	—	604	604	— 197
67	8 048	—	—	8 115	—	—	—	900	900	— 384
314	52 061	—	345	52 720	—	—	—	2 312	2 312	— 5 689
2 796	809	44	13	3 662	86	—	86	401	487	— 37
12 624	17 147	1 111	773	31 655	3 168	—	3 168	1 859	5 027	— 1 221
5 071	7 133	380	62	12 646	5 989	2	5 991	— 3 758	2 233	— 710
4 351	7 757	841	793	13 742	19 715	5	19 720	—15 122	4 598	65
24 842	32 846	2 376	1 641	61 705	28 958	7	28 965	—16 620	12 345	— 1 903
—	6 439	—	68	6 507	—	—	—	226	226	— 243
7 038	5 455	316	201	13 010	1 420	22	1 442	— 606	836	— 1 375
1 151	905	86	107	2 249	248	51	299	— 5	294	— 31
549	718	18	26	1 311	264	9	273	— 151	122	— 70

Tabell XI. Inntekter og kostnader i kroner pr. 1 000

Rutenes art	Br. tonn pr. skip	Gjennom- snittlig utselt distanse i 1000 naut. mil	Ruteinntekter og tilskott i kr. pr. 1000 br. tonn-naut. mil		
			Rute- inntekter	Tilskott	Rute- inntekter og tilskott
<i>Kystruter</i>					
1. Komb. passasjer- og godsru- ter					
Hurtigruta på N.-Norge, rutene Oslo-Bergen og Stavanger-Bergen	1 524	50	24,70	3,01	27,71
Andre ruter	559	39	25,25	—	25,25
Kombinerte ruter i alt	1 269	48	24,75	2,70	27,45
2. Godsru- ter					
Hovedru- ter fra Sør-Norge til Nord-Norge	859	30	38,34	—	38,34
Ruter innenfor strekningen:					
Oslo-Bergen	253	17	61,90	—	61,90
Stavanger-Trondheim	230	21	65,57	—	65,57
Trondheim-Kirkenes	349	21	54,10	—	54,10
Godsru- ter i alt	491	25	46,12	—	46,12
<i>Lokalru- ter</i>					
1. Komb. passasjer- og godsru- ter					
I fylkene:					
Østfold-Vest-Agder	99	9	130,79	3,07	133,86
Rogaland-Sogn og Fjordane	171	18	62,81	6,29	69,10
Møre og Romsdal-Nord-Trøndelag	179	18	60,22	28,53	88,75
Nordland-Finnmark	227	27	30,67	44,02	74,69
Kombinerte ruter i alt	177	19	51,85	24,34	76,19
2. Godsru- ter i alt	89	8	197,18	—	197,18
<i>Ferjeru- ter</i>	164	17	58,34	6,47	64,81
<i>Bygderu- ter</i>	23	6	112,45	14,95	127,40
<i>Innsjøruter</i>	53	3	437,00	91,00	528,00

¹ Se note 1 til tabell IX

bruttotonn-nautiske mil.¹ Prosentvis fordeling av kostnadene.

Kostnader og avskrivninger i kroner pr. 1000 br.tonn-naut. mil					Kostnader og avskrivninger prosentvis fordelt				
Skips- kostnader	Rute- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Avskriv- ning	Kostnader og av- skrivning i alt	Skips- kostnader	Rute- kostnader	Admini- strasjons- kostnader	Avskriv- ning	I alt
14,52	6,32	1,64	5,75	28,23	51,4	22,4	5,8	20,4	100,0
20,13	7,48	1,48	4,17	33,26	60,5	22,5	4,5	12,5	100,0
15,09	6,44	1,63	5,58	28,74	52,5	22,4	5,7	19,4	100,0
22,25	13,44	2,03	6,80	44,52	50,0	30,2	4,5	15,3	100,0
31,57	25,71	1,95	6,87	66,10	47,8	38,9	2,9	10,4	100,0
32,02	25,40	3,28	6,46	67,16	47,7	37,8	4,9	9,6	100,0
27,00	18,28	2,82	8,56	56,66	47,6	32,3	5,0	15,1	100,0
25,03	16,81	2,26	7,00	51,10	49,0	32,9	4,4	13,7	100,0
95,68	14,82	5,97	18,71	135,18	70,8	11,0	4,4	13,8	100,0
46,73	7,12	5,27	12,40	71,52	65,3	10,0	7,4	17,3	100,0
58,16	14,70	5,25	14,02	92,13	63,1	16,0	5,7	15,2	100,0
50,16	10,32	3,95	10,12	74,55	67,3	13,8	5,3	13,6	100,0
51,19	9,85	4,78	11,97	77,79	65,8	12,7	6,1	15,4	100,0
132,00	48,52	9,82	14,21	204,55	64,5	23,7	4,8	7,0	100,0
47,67	9,01	4,38	9,91	70,97	67,2	12,7	6,2	13,9	100,0
107,95	4,00	0,75	16,25	128,95	83,7	3,1	0,6	12,6	100,0
364,33	82,67	40,33	64,00	551,33	66,1	15,0	7,3	11,6	100,0

Tabell XII. Fartøyer med bevilling eller fartstillatelse i alt, og fartøyer med oppgave til statistikken.

Registreringsfylke	Fartøyer med bevilling eller farts- tillatelse pr. 31/12 1955 ¹				Fartøyer med oppgave til stati- stikken for 1955				Av disse: Fartøyer som ikke har vært i fraktfart i 1955 ²				Svar- prosent ³	
	Rene frakte- fartøyer		Kombinerte fiske- og fraktefartøyer		Rene frakte- fartøyer		Kombinerte fiske- og fraktefartøyer		Rene frakte- fartøyer		Kombinerte fiske- og fraktefartøyer		Rene frakte- fartøyer	Komb. fiske- og frakte- fartøyer
	Far- tøyer	Br.tonn	Far- tøyer	Br.tonn	Far- tøyer	Br.tonn	Far- tøyer	Br.tonn	Far- tøyer	Br.tonn	Far- tøyer	Br.tonn		
Østfold	39	5 049	—	—	17	1 596	—	—	3	123	—	—	36	.
Akershus og Oslo	17	3 354	—	—	8	1 378	—	—	—	—	—	—	47	.
Buskerud	15	762	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	.
Vestfold	23	1 173	—	—	9	473	—	—	—	—	—	—	39	.
Telemark	39	3 151	—	—	33	2 769	—	—	9	501	—	—	56	.
Aust-Agder	15	732	1	68	3	176	1	69	—	—	1	69	20	100
Vest-Agder	83	5 905	8	448	53	3 532	1	64	3	164	—	—	61	13
Rogaland	129	14 246	101	12 445	43	4 157	35	4 713	5	964	8	1 219	29	27
Hordaland og Bergen	266	19 845	92	7 937	72	6 010	28	3 265	5	320	8	1 111	25	22
Sogn og Fjordane	43	2 768	7	702	24	1 272	4	411	—	—	2	235	56	29
Møre og Romsdal	163	14 924	42	3 787	68	5 679	14	1 594	6	763	4	553	38	24
Sør-Trøndelag	89	7 105	13	851	26	1 885	5	292	2	138	—	—	27	38
Nord-Trøndelag	39	3 027	4	168	21	1 357	2	306	—	—	—	—	54	50
Nordland	189	12 590	47	3 304	76	4 559	11	1 210	4	298	3	289	38	17
Troms	57	4 347	21	1 202	26	1 892	7	530	2	219	2	161	42	24
Finnmark	15	702	12	588	5	174	3	180	—	—	—	—	33	25
I alt	1 221	99 680	348	31 500	484	36 909	111	12 634	39	3 490	28	3 637	36	24

¹ Iflg. oppgaver fra Samferdselsdepartementet. ²Vesentlig fartøyer som har vært i opplag, under ombygging eller i egentransport. De fleste er trolig ikke med i tallet på fartøyer med bevilling (fartstillatelse) i alt. ³ Fartøyer som er med i statistikken for 1955 (jfr. tabell XIII), i prosent av tallet på fartøyer med bevilling (fartstillatelse) i alt.

Tabell XIII. Fartøyene etter registreringsfylke.

Registreringsfylke	Rene fraktefartøyer		Kombinerte fiske- og fraktestartøyer		Alle fartøyer			Gjennomsn. størrelse br. tonn	Gjennomsn. alder, år	Assuransse 1000 kr.	
	Fartøyer	Br. tonn	Fartøyer	Br. tonn	Fartøyer	Br. tonn	Dw. tonn			I alt	Gjennomsnitt pr. fartøy
I alt 1953	611	42 930	148	14 735	759	57 665	91 936	76	41	99 778	131
I alt 1954	545	39 168	107	9 847	652	49 015	77 026	75	43	63 439	97
I alt 1955	445	33 419	83	8 997	528	42 416	65 957	80	47	55 808	105
Østfold	14	1 473	—	—	14	1 473	2 442	105	50	3 213	230
Akershus og Oslo	8	1 378	—	—	8	1 378	1 987	172	41	2 850	356
Vestfold	9	473	—	—	9	473	790	53	56	163	18
Telemark	24	2 268	—	—	24	2 268	3 700	95	44	1 636	68
Aust-Agder	3	176	—	—	3	176	310	59	62	90	30
Vest-Agder	50	3 368	1	64	51	3 432	5 890	67	42	3 044	59
Rogaland	38	3 193	27	3 494	65	6 687	9 762	103	43	9 156	141
Hordaland og Bergen ..	67	5 690	20	2 154	87	7 844	11 733	90	40	9 215	106
Sogn og Fjordane	24	1 272	2	176	26	1 448	2 470	56	44	1 597	61
Møre og Romsdal	62	4 916	10	1 041	72	5 957	9 066	83	49	9 024	125
Sør-Trøndelag	24	1 747	5	292	29	2 039	3 340	70	51	3 734	129
Nord-Trøndelag	21	1 357	2	306	23	1 663	2 725	72	64	1 878	82
Nordland	72	4 261	8	921	80	5 182	8 018	65	54	6 062	76
Troms	24	1 673	5	369	29	2 042	3 090	70	42	3 781	130
Finnmark	5	174	3	180	8	354	634	44	46	365	46

Tabell XIV. Tallet på turer med last (kursiv) og transportert

Lastefylke	Lossefylke									
	Østfold	Akershus	Oslo	Buskerud	Vestfold	Telemark	Aust-Agder	Vest-Agder	Rogaland	Hordaland
Østfold	22 1 665	17 1 405	38 2 933	231 23 492	36 3 181	134 18 861	16 1 350	9 1 651	28 4 869	8 1 127
Akershus	1 75	— —	— —	— —	1 100	6 1 258	— —	1 200	1 65	— —
Oslo	111 10 550	41 3 200	— —	2 200	28 2 466	81 11 496	11 1 116	7 570	91 8 641	54 8 858
Buskerud	38 4 843	11 838	9 1 087	2 130	6 421	49 8 253	— —	1 17	5 1 170	13 2 461
Vestfold	146 12 072	6 437	50 8 892	42 3 609	111 10 337	52 5 028	4 441	3 210	9 934	14 2 445
Telemark	117 8 037	1 72	12 1 035	10 834	15 2 136	19 1 702	34 3 464	51 3 687	21 1 394	19 3 314
Aust-Agder	18 1 305	— —	5 240	— —	11 812	97 6 494	3 195	11 470	24 1 333	7 797
Vest-Agder	28 2 317	2 245	9 907	— —	2 185	186 20 341	13 760	6 265	73 4 647	26 3 322
Rogaland	80 8 419	5 501	98 9 565	24 2 809	25 2 455	366 59 463	53 4 846	88 6 664	446 25 973	118 10 018
Hordaland	1 60	— —	23 2 794	6 786	3 645	84 12 459	13 1 309	27 2 149	48 2 886	465 33 030
Bergen	33 3 946	5 978	23 3 125	8 927	8 809	91 20 355	6 545	19 1 491	110 7 599	285 17 132
Sogn og Fjordane ...	5 985	1 90	14 2 403	4 627	1 75	86 14 675	3 335	8 1 025	23 2 732	48 3 394
Møre og Romsdal ...	11 1 693	— —	14 1 769	15 3 035	9 1 600	115 24 834	— —	5 560	12 988	33 4 032
Sør-Trøndelag	1 188	— —	6 1 435	26 13 005	4 558	58 17 821	1 90	2 268	49 12 702	69 11 928
Nord-Trøndelag	— —	— —	— —	9 3 316	— —	10 3 026	— —	— —	1 50	24 4 503
Nordland	1 160	— —	6 1 035	1 175	6 1 415	15 4 754	— —	1 160	6 1 199	11 2 632
Troms	4 610	— —	2 317	2 392	— —	8 2 162	— —	— —	3 520	9 1 198
Finnmark	9 1 950	— —	— —	5 1 205	1 270	2 272	— —	— —	3 286	1 160
Utlandet	2 390	— —	2 318	1 120	— —	25 5 788	— —	3 440	12 1 616	13 2 716
I alt	628 59 265	89 7 766	311 37 855	388 54 662	267 27 465	1 484 239 042	157 14 451	242 19 827	965 79 604	1 217 113 067

godsmengde i tonn, etter lastefylke og lossefylke.

Bergen	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal	Sør- Trøndelag	Nord- Trøndelag	Nordland	Troms	Finmark	Utlandet	I alt
17	19	108	16	—	4	2	1	5	711
1 030	5 520	43 140	6 740	—	940	576	320	995	119 795
1	—	1	—	10	1	—	—	—	23
200	—	220	—	4 051	340	—	—	—	6 509
10	28	76	10	3	3	1	10	13	580
715	5 305	10 450	3 007	420	956	174	2 604	2 145	72 873
1	—	52	19	—	6	—	—	4	216
120	—	10 851	5 587	—	2 083	—	—	598	38 459
8	29	12	2	—	—	—	—	4	492
480	5 302	3 051	317	—	—	—	—	459	54 014
3	5	1	2	—	3	—	4	5	322
584	625	72	484	—	1 049	—	1 220	713	30 422
—	—	2	—	—	1	2	—	—	181
—	—	210	—	—	240	656	—	—	12 752
5	1	11	2	—	1	—	—	2	367
330	200	1 760	295	—	195	—	—	370	36 139
22	252	32	19	8	28	—	4	16	1 684
1 322	33 524	5 432	2 691	936	4 083	—	545	3 041	182 287
120	201	35	22	6	36	—	2	2	1 094
5 146	16 242	6 845	2 004	522	9 484	—	315	480	97 156
1	398	28	39	27	76	19	94	8	1 278
140	27 523	2 932	3 232	2 560	10 080	1 192	9 125	2 040	115 731
156	156	76	23	21	9	1	8	1	644
6 874	9 657	17 502	2 042	1 629	1 559	95	842	240	66 781
31	74	771	82	53	84	40	100	4	1 453
2 078	6 952	47 859	5 715	3 715	6 676	3 429	11 026	674	126 635
17	7	96	190	113	105	16	7	2	769
1 331	436	8 779	14 201	11 224	14 170	1 761	593	559	111 049
7	1	11	76	29	25	1	2	1	197
515	9	1 036	4 152	1 421	2 543	10	295	162	21 038
24	2	31	135	133	637	90	39	3	1 141
2 302	457	3 058	10 523	10 243	37 044	4 081	3 631	752	83 621
17	—	12	129	95	266	183	18	1	749
1 212	—	912	13 403	8 991	21 148	8 882	1 976	340	62 063
40	2	25	94	60	37	23	204	—	506
4 175	301	2 242	12 602	6 479	4 504	1 875	9 709	—	46 030
12	16	29	12	—	1	1	—	1	130
1 663	2 970	3 922	3 665	—	90	130	—	234	24 062
492	1 191	1 409	872	558	1 323	379	493	72	12 537
30 217	115 023	170 273	90 660	52 191	117 184	22 861	42 201	13 802	1 307 416

Tabell XV. Tallet på turer, lastemengde, utseilt distanse m. v. etter varegrupper.

Varegrupper	Tallet på turer med last	Lastemengde tonn	Utseilt distanse med last naut. mil	Tonn-nautiske mil 1000	Lastemengde pr. tur tonn	Gjennomsnittlig transportlengde, naut. mil ²	Utseilt distanse pr. tur med last naut. mil
Stykkogods	581	45 816	214 572	20 895	79	456	369
Fisk, fersk, iset, frossen, tørket, saltet eller røykt	1 918	149 847	478 600	41 564	78	277	250
Korn og kornvarer	191	17 387	43 588	3 903	91	224	228
Frukt, grønnsaker og andre matvarer	113	7 144	33 751	2 299	63	322	299
Førmjø, høy, halm o. l.	533	39 650	154 427	12 656	74	319	290
Forskjellig slags oljefrø	27	8 175	1 625	506	303	62	60
Kull og koks	390	25 504	35 622	2 978	65	117	91
Ved	350	29 021	46 559	4 044	83	139	133
Tømmer, kubb og annen rund last	106	9 519	23 094	3 806	90	400	218
Skurlast og høvellast	1 130	³ 91 761	341 612	32 061	81	349	302
Papirmasse og papiravfall ..	58	9 983	6 516	1 157	172	116	112
Papir og papp	44	2 231	7 113	640	51	287	162
Finér, møbelplater, trefiberplater o. l.	156	13 708	42 624	4 705	88	343	273
Kasser, kassebord, tønne-stav o. l.	473	20 716	73 876	3 993	44	193	156
Sand	1 317	98 341	84 938	7 661	75	78	64
Salt	164	9 346	19 459	1 768	57	189	119
Svovel	64	16 802	41 715	11 139	263	663	652
Svovelkis	13	4 335	8 363	2 848	333	657	643
Skifer	79	7 526	38 317	4 507	95	599	485
Dolomitt og kalkstein	366	96 078	136 362	40 624	263	423	373
Kvarts	160	39 998	51 424	13 003	250	325	321
Feltspat	839	68 513	109 804	15 485	82	226	131
Gatestein, kai- og dokkstein .	307	21 799	33 195	3 111	71	143	108
Jernmalm	30	9 158	14 238	4 640	305	507	475
Jern og stål	243	24 005	59 167	7 865	99	328	243
Jern- og stålavfall	153	18 808	42 600	6 929	123	368	278
Sink	26	6 289	12 378	3 252	242	517	476
Aluminium	71	10 096	22 150	3 571	142	354	312
Arbeider av metall	94	5 648	29 066	3 038	60	538	309
Uorganiske kjemikalier ⁴	61	8 104	20 565	2 952	133	364	337
Bensin, fyringsolje, smøreolje o. l.	50	2 663	12 289	962	53	361	246
Elektrodemasse	26	5 428	6 467	1 565	209	288	249
Rå gjødningsstoffer	148	8 066	22 167	1 359	55	168	150
Kunstgjødning	720	103 349	204 370	36 184	144	350	284
Sement	1 130	160 989	251 087	51 576	142	320	222
Murstein, takstein o. a. teglverksprodukter	337	24 181	40 994	3 777	72	156	122
Annet og uoppgitt ⁵	789	87 432	159 771	24 198	111	277	202
I alt	⁶ 12 537	1 307 416	2 924 465	387 221	99	296	221

¹ For hver tur med last er lastemengden multiplisert med den utseilte distanse. Tallet på tonn-nautiske mil angir summen av disse produktene. ² Tonn-nautiske mil dividert på lastemengden i tonn. ³ Tilsvare ca. 37760 standard tørr last. ⁴ Vesentlig karbid og soda. ⁵ Uoppgitt godsmengde 71867 tonn. Ingen av de uspesifiserte varegrupper er over 2000 tonn. ⁶ Summen av tallene i de enkelte rubrikker er 13257. Dette skyldes at det på noen turer har vært fraktet flere slags varer. I slike tilfelle er det telt med en tur for hver vare.

Tabell XVI. Transportert mengde sement i tonn, etter lastefylke og lossefylke.

Lossefylke \ Lastefylke	Lastefylke					I alt
	Busterud	Telemark	Nordland	Andre fylker		
Østfold	9 847	880	—	1 235	11 962	
Oslo	—	—	—	1 189	1 189	
Vestfold	2 694	630	—	515	3 839	
Telemark	—	32	—	—	32	
Aust-Agder	—	3 842	—	66	3 908	
Vest-Agder	—	14 119	—	590	14 709	
Rogaland	—	22 234	—	862	23 096	
Hordaland	—	9 775	—	270	10 045	
Bergen	—	14 682	—	700	15 382	
Sogn og Fjordane	330	10 760	—	215	11 305	
Møre og Romsdal	1 200	18 620	—	350	20 170	
Sør-Trøndelag	12 880	1 540	3 080	213	17 713	
Nord-Trøndelag	2 782	460	2 087	—	5 329	
Nordland	—	930	9 870	564	11 364	
Troms	220	—	6 203	458	6 881	
Finnmark	585	—	3 120	170	3 875	
Utlandet	—	—	—	190	190	
I alt	30 538	98 504	24 360	7 587	160 989	

Tabell XVII. Transportert mengde fisk i tonn, etter lastefylke og lossefylke.

Lossefylke \ Lastefylke	Lastefylke											I alt
	Østfold— Vest-Agder	Rogaland	Hordaland	Bergen	Sogn og Fjordane	Møre og Romsdal	Sør- Trøndelag	Nord- Trøndelag	Nordland	Troms	Finnmark	
Østfold-Vest-Agder .	—	30	—	100	—	60	—	—	—	174	85	449
Rogaland	95 3 105	1 051	30	31 774	1 113	140	98	1 635	—	90	—	39 131
Hordaland	—	60	1 617	—	13 162	1 520	—	—	—	—	—	16 359
Bergen	—	342	3 018	—	12 032	963	227	176	3 791	955	7 234	28 738
Sogn og Fjordane .	—	1 592	—	—	—	434	—	—	37	95	340	2 498
Møre og Romsdal .	—	85	—	—	197	18 035	73	78	4 019	2 869	7 297	32 653
Sør-Trøndelag	—	80	—	—	—	6 899	705	178	1 126	80	154	9 222
Nord-Trøndelag .	—	762	—	—	—	—	—	90	124	—	—	976
Nordland	—	—	—	—	—	2 253	340	164	2 482	483	1 507	7 229
Troms	—	—	—	—	—	399	—	85	223	679	1 722	3 108
Finnmark	—	286	—	—	301	1 239	618	52	149	29	3 119	5 793
Utlandet	—	841	200	682	240	1 508	—	—	90	130	—	3 691
I alt	95 7 183	5 886	812	57 706	34 423	2 103	921	13 676	5 494	21 548	149 847	

Tabell XVIII. Transportert godsmengde i tonn, innen og mellom de ulike landsdeler.¹

Varegrupper	Trafikkområde ²										I alt
	Innen Øst-Norge	Fra Øst-Norge til Vest-Norge	Fra Vest-Norge til Øst-Norge	Innen Vest-Norge	Fra Vest-Norge til Nord-Norge	Fra Nord-Norge til Vest-Norge	Innen Nord-Norge	Fra Nord-Norge til Øst-Norge	Fra Øst-Norge til Nord-Norge	Til og fra utlandet	
Stykk gods	4 163	5 809	1 590	6 716	23 930	599	209	244	1 110	1 446	45 816
Førstoffer	12 369	1 732	6 902	8 674	1 501	4 218	155	1 554	—	2 545	39 650
Ved	7 020	5 303	760	14 141	178	230	1 304	85	—	—	29 021
Skurlast og høvellast ...	1 013	29 871	555	20 120	34 477	665	4 635	—	60	365	³ 91 761
Sand	18 516	—	3 697	47 961	—	—	27 312	—	—	855	98 341
Dolomitt og kalkstein ..	8 412	3 244	51 595	24 405	—	5 128	—	2 414	—	880	96 078
Kvarts	2 640	12 068	1 890	13 848	490	7 061	242	739	—	1 020	39 998
Feltspat	10 014	3 663	5 071	33 213	703	8 825	3 200	647	507	2 670	68 513
Jern og stål	1 926	3 398	5 142	9 257	1 466	1 042	65	—	325	1 384	24 005
Kunstgjødning	16 673	35 777	6 284	24 051	3 105	4 043	1 875	585	5 168	5 788	103 349
Tegilverksprodukter	7 759	2 885	500	11 303	290	100	831	—	—	513	24 181
I alt	90 505	103 750	83 986	213 689	66 140	31 911	39 828	6 268	7 170	17 466	660 713

¹ Se også tabellene XVII og XVI, fisk 149 847 tonn og sement 160 989 tonn. Andre vareslag (inkl. uoppgitt) utgjør i alt 335 867 tonn.

² Øst-Norge: Fylkene Østfold—Vest-Agder. Vest-Norge: Fylkene Rogaland—Nord-Trøndelag. Nord-Norge: Fylkene Nordland, Troms og Finnmark. ³ Tilsvarende ca. 37 760 standard tørr last.

Tabell XIX. Transportert godsmengde i tonn, etter vareslag og måned.

Varegrupper	Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni	Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	I alt
Stykkods	2 885	3 036	4 654	4 030	4 217	4 733	2 866	3 622	4 804	4 707	3 882	2 380	45 816
Fisk	31 708	57 462	13 937	10 325	6 038	5 083	5 434	6 100	3 521	3 428	3 736	3 075	149 847
Korn og kornvarer ..	754	785	1 301	528	2 306	965	1 159	1 576	3 583	1 538	1 739	1 153	17 387
Førmjøl, høy, halm o.l.	3 405	4 060	4 268	4 198	3 483	2 958	2 523	2 310	3 490	3 773	2 915	2 267	39 650
Kull og koks	2 725	4 228	2 836	2 248	1 040	760	529	1 028	2 141	3 404	2 260	2 305	25 504
Ved	1 288	1 845	2 845	2 823	2 715	2 823	2 146	2 600	3 171	3 240	2 425	1 100	29 021
Tømmer, kubb og annen rund last ...	103	350	1 135	1 217	1 370	1 160	993	1 260	386	755	490	300	9 519
Skurlast og høvellast .	4 771	5 220	8 041	8 087	8 775	10 649	8 004	9 546	10 567	8 240	7 731	2 130	1 91 761
Papirmasse, papir- avfall, papir og papp	874	1 354	1 269	982	915	694	205	1 366	1 254	1 304	1 312	685	12 214
Kasser, kassebord, finér, møbelplater og liknende	3 608	3 153	2 388	1 948	2 542	3 205	2 387	2 832	3 259	3 078	2 988	3 036	34 424
Sand	3 207	4 200	6 548	6 445	9 591	10 538	10 083	9 983	11 821	11 739	9 995	4 191	98 341
Salt	1 421	1 062	1 395	584	760	110	166	393	552	550	1 328	1 025	9 346
Svovel og svovelkis ..	1 843	1 234	1 957	1 755	1 516	2 040	1 655	1 438	2 272	1 833	2 273	1 321	21 137
Skifer	110	155	731	870	1 127	1 121	415	521	701	688	570	517	7 526
Dolomitt og kalkstein	6 645	8 227	8 002	7 070	9 209	9 835	8 254	9 281	8 670	8 287	8 386	4 212	96 078
Kvarts	1 510	6 729	4 985	2 470	3 510	4 832	1 194	3 390	2 730	2 959	3 259	2 430	39 998
Feltspat	3 754	4 205	3 948	5 272	5 245	7 984	6 309	6 311	7 182	6 140	7 341	4 822	68 513
Gatestein, kai- og dokkstein	1 192	1 042	1 166	2 023	2 174	2 884	1 122	1 879	1 695	3 156	2 288	1 178	21 799
Jernmalm, jern og stål	2 703	1 952	3 635	4 321	1 782	2 789	662	4 836	2 934	3 560	2 565	1 424	33 163
Jern- og stålavfall ...	1 119	1 296	1 455	1 173	2 135	2 695	2 143	1 450	1 857	1 851	1 303	331	18 808
Sink og aluminium ...	1 180	1 127	2 145	995	1 485	2 104	1 173	1 075	1 265	928	1 858	1 050	16 385
Rå gjødningsstoffer ..	844	1 311	798	910	902	596	143	587	790	557	433	195	8 066
Kunstgjødning	11 256	5 790	16 031	16 073	6 979	4 059	4 680	9 090	7 988	9 591	8 774	3 038	103 349
Sement	11 650	11 715	12 933	12 197	14 790	14 890	17 382	14 181	15 509	14 123	14 909	6 710	160 989
Teglverksprodukter ..	652	1 445	2 626	1 669	1 805	1 571	2 150	2 364	2 322	3 218	2 740	1 619	24 181
Annet og uoppgitt ...	11 698	12 950	10 208	10 389	13 611	10 445	11 049	11 359	10 634	9 044	8 032	5 175	124 594
I alt	112 905	145 933	121 237	110 602	110 022	111 523	94 826	110 378	115 098	111 691	105 532	57 669	1 307 416

¹ Tilsvare ca. 37760 standard tørr last.

Tabell XX. Transportert godsmengde etter varegrupper og størrelsesgrupper av fartøyene. Prosentvis fordeling.

Varegrupper ¹	Bruttotonn										Alle fartøyer
	25—49	50—74	75—99	100—124	125—149	150—174	175—199	200—249	250—299	300 +	
Stykk gods	3,0	4,9	6,3	2,8	3,8	3,2	2,6	9,6	0,3	0,7	3,5
Fisk	12,5	17,5	19,3	9,9	10,1	12,2	9,3	2,3	2,5	1,8	11,5
Korn og kornvarer ...	0,5	1,2	1,7	0,9	6,5	3,2	1,7	2,3	0,3	0,5	1,3
Fôrmjøl, høy, halm o. l.	1,5	7,6	2,6	2,1	3,6	3,5	2,9	10,1	0,5	0,5	3,0
Kull og koks	3,7	0,6	1,7	1,1	2,8	7,4	0,9	—	1,5	0,7	2,0
Ved	3,7	2,7	4,6	0,3	—	—	—	—	2,3	—	2,2
Tømmer, kubb og annen rund last ...	1,0	0,4	0,1	0,1	2,7	0,5	0,2	6,0	0,3	—	0,7
Skurlast og høvellast .	8,6	14,9	13,2	3,8	1,1	1,9	2,2	1,8	—	—	7,0
Papirmasse, papir-avfall, papir og papp	0,5	0,2	0,6	0,6	9,0	—	0,9	1,6	0,3	0,4	0,9
Kasser, kassebord, finér, møbelplater o. l.	4,1	4,7	3,3	1,1	4,1	—	0,5	0,8	0,3	—	2,6
Sand	19,9	8,9	0,8	5,1	1,8	3,9	0,2	1,2	—	2,5	7,5
Salt	1,3	0,2	0,7	0,5	1,1	0,7	0,9	1,6	—	—	0,7
Svovel og svovelkis ..	—	—	—	—	0,3	—	4,3	2,6	9,2	3,9	1,6
Skifer	0,6	0,5	1,5	0,7	0,7	0,1	—	—	0,3	—	0,6
Dolomitt og kalkstein.	0,5	0,3	2,6	10,4	9,3	14,0	16,1	13,0	21,0	17,5	7,4
Kvarts	0,2	0,0	0,2	4,0	—	—	7,6	7,7	15,7	3,9	3,1
Feltspat	9,6	3,2	1,5	5,1	4,6	6,3	7,5	4,0	3,5	1,8	5,3
Gatestein, kai- og dokkstein	3,9	0,9	0,7	0,7	3,8	1,4	1,2	0,3	—	0,4	1,7
Jernmalm, jern og stål	1,4	1,2	2,2	1,7	1,3	5,7	1,0	4,6	9,1	3,4	2,5
Jern- og stålavfall ...	0,7	1,4	2,4	0,9	1,3	1,1	1,8	2,5	2,3	1,3	1,4
Sink og aluminium ...	0,2	0,3	1,4	1,1	0,3	—	3,4	9,1	—	3,3	1,3
Rå gjødningsstoffer ..	1,2	0,8	0,9	0,3	0,1	—	0,1	—	0,4	—	0,6
Kunstgjødning	2,3	6,1	9,6	13,1	9,2	8,9	22,3	5,7	7,4	6,2	7,9
Sement	9,4	7,7	12,1	20,6	15,6	23,4	7,0	5,6	15,8	21,1	12,3
Teglverksprodukter ..	4,7	2,0	0,5	2,7	—	—	0,2	0,5	—	—	1,9
Annet og uoppgitt ...	5,0	11,8	9,5	10,4	6,9	2,6	5,2	7,1	7,0	30,1	9,5
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

¹ Se tabell XV for nærmere spesifikasjon.

Tabell XXI. Fartøyenes trafikk i fraktfart og annen virksomhet, etter tonnasjegrupper. Gjennomsnittstall pr. fartøy.

Bruttotonn	Tallet på fartøyer	Bruttotonn i alt	Trafikk i fraktfart						Annen virksomhet, døgn			
			Tid i fraktfart, døgn	AV dette: Tid i ballast, døgn	Tallet på turer med last	Lastemenge tonn	Utseilt distanse med last naut. mil	Tonn-naut. mil 1000	På fiske ¹	På verksted, slipp o. l.	I opplag og fraktsøkende	I egentransport m. v.
25- 49	186	7 539	255	27	31	1 804	3 222	191	8 (100)	28	71	3
50- 74	101	6 253	261	28	26	2 076	5 410	444	5 (39)	26	65	8
75- 99	69	6 037	273	26	22	2 501	7 551	831	2 (22)	30	60	—
100-124	28	3 027	255	27	29	3 953	9 302	1 279	21 (53)	46	41	2
125-149	19	2 587	237	33	23	3 617	7 999	1 270	13 (25)	50	40	25
150-174	7	1 160	229	38	21	4 350	8 749	1 778	34 (60)	31	23	48
175-199	22	4 120	216	25	22	5 046	9 614	2 168	33 (92)	27	59	30
200-249	7	1 506	215	17	24	5 903	13 066	3 207	46 (162)	37	29	38
250-299	11	3 073	262	30	31	10 927	14 695	5 016	11 (40)	41	17	34
300 +	10	3 878	178	6	22	10 713	10 211	5 076	19 (194)	49	16	103
Alle fartøyer	460	39 180	254	27	27	2 842	5 885	840	10 (63)	31	61	9

¹ Tallene i parentes angir gjennomsnittlig tid på fiske, spesielt for kombinerte fiske- og fraktestartøyer.

Tabell XXII. Fartøyenes fartsinntekter og kostnader etter tonnasjegrupper.¹

Bruttotonn	Fartøyer	Bruttotonn	Fartsinntekter 1000 kr.	Kostnader				Fartsinntekter minus kostnader 1000 kr.
				Skipskostnader 1000 kr.	Farts-kostnader 1000 kr.	Administrasjons-kostnader 1000 kr.	I alt 1000 kr.	
25- 49	235	9 340	9 324	6 629	581	140	7 350	1 974
50- 74	112	6 901	6 584	4 799	610	133	5 542	1 042
75- 99	75	6 554	6 393	4 600	685	105	5 390	1 003
100-124	29	3 141	2 995	2 229	391	32	2 652	343
125-149	19	2 587	2 483	1 734	306	48	2 088	395
150-174	8	1 316	978	713	130	21	864	114
175-199	22	4 120	3 583	2 799	429	97	3 325	258
200-249	7	1 506	1 365	939	219	33	1 191	174
250-299	11	3 073	3 736	2 578	452	74	3 104	632
300 +	10	3 878	5 311	3 432	813	68	4 313	998
I alt	528	42 416	42 752	30 452	4 616	751	35 819	6 933

¹ Omfatter alle fartøyer med oppgave over kostnader og inntekter.

Tabell XXIII. Fartøyenes fartsinntekter, kostnader og transportytelse etter tonnasje grupper.

Bruttotonn	Tallet på fartøyer	Bruttotonn i alt	Fartsinntekter		Kostnader		Fartsinntekter minus kostnader		Tonnaut. mil, 1000	Fartsinntekter pr. tonnautisk mil, øre	Kostn. pr. tonnautisk mil, øre
			I alt	Gj.snitt pr. fartøy	I alt	Gj.snitt pr. fartøy	I alt	Gj.snitt pr. fartøy			
			1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.			
25- 49	186	7 539	7 156	38	5 555	30	1 601	8	35 527	20	16
50- 74	101	6 253	6 124	61	5 159	51	965	10	44 895	14	11
75- 99	69	6 037	5 974	86	5 050	73	924	13	57 314	10	9
100-124	28	3 027	2 891	103	2 553	91	338	12	35 826	8	7
125-149	19	2 587	2 483	131	2 088	110	395	21	24 127	10	9
150-174	7	1 160	928	133	824	118	104	15	12 449	8	7
175-199	22	4 120	3 583	163	3 325	151	258	12	47 697	8	7
200-249	7	1 506	1 365	195	1 191	170	174	25	22 451	6	5
250-299	11	3 073	3 736	340	3 104	282	632	58	55 177	7	6
300 +	10	3 878	5 311	531	4 313	431	998	100	50 760	10	8
I alt	460	39 180	39 551	86	33 162	72	6 389	14	386 223	10	9

Tabell XXIV. Turer, utseilte nautiske mil og netto tonn-nautiske mil.¹

Ar	Tallet på rundturer	Utseilte nautiske mil	Netto tonn-nautiske mil i 1 000
1938	363	921 000	677 000
1939	350	884 900	662 000
1945	154	216 100	..
1946	255	474 700	345 000
1947	251	560 000	400 000
1948	270	620 300	421 000
1949	291	684 800	502 000
1950	323	764 900	673 200
1951	322	775 453	718 200
1952	338	820 155	800 700
1953	361	908 000	912 700
1954	368	933 600	872 700
1955	365	938 480	913 840
1956	360	927 340	946 650

¹ Skipets nettotonnasje multiplisert med utseilt distanse i nautiske mil, summert for alle skip.

Tabell XXV. Gods- og passasjertrafikk.

Ar	Stykkogs i tonn	Post i m ³	Ferskfisk i tonn	Tallet på passasjerer	Passasjer- kilometer 1000	Gjennomsnittlig reiselengde i km
Nordturer						
1947	..	..	..	..	..	..
1948	49 995	..	..	..	..	..
1949	49 128	19 315	..	..	..	..
1950	46 631	25 485	..	203 186	64 719	318,5
1951	44 551	25 483	..	202 068	65 129	322,3
1952	48 888	28 853	..	219 480	72 172	328,8
1953	47 489	33 038	..	239 038	77 725	325,2
1954	46 856	36 168	..	254 267	87 320	343,4
1955	45 613	37 339	..	257 682	88 860	344,8
1956	49 104	35 561	..	267 156	91 432	342,2
Sørturer						
1947	..	..	..	..	..	..
1948	..	..	38 978	..	..	..
1949	¹ 3 471	..	43 327	..	..	..
1950	6 181	..	43 711	203 002	70 232	346,0
1951	8 933	..	46 045	197 130	65 903	334,3
1952	7 949	..	51 915	214 995	73 126	340,1
1953	9 601	..	40 503	238 297	81 746	343,0
1954	9 523	..	42 150	253 236	90 967	359,2
1955	9 872	..	41 060	249 891	86 923	347,8
1956	11 184	..	45 810	258 231	90 053	348,7
Nord- og sørturer tilsammen						
1947	..	..	..	392 096	133 508	340,5
1948	..	..	..	386 408	121 693	314,9
1949	52 599	..	..	402 900	119 443	296,5
1950	52 812	..	..	406 188	134 951	332,2
1951	53 484	..	..	399 198	131 032	328,2
1952	56 837	..	..	434 475	145 298	334,4
1953	57 090	..	..	477 335	159 471	334,1
1954	56 379	..	..	² 507 503	178 287	351,3
1955	55 485	..	..	³ 507 573	175 783	346,3
1956	60 288	..	..	⁴ 525 387	181 485	345,4

¹ Sum for månedene juni—desember. ² Rederienes regnskaper viser 508758. ³ Rederienes regnskaper viser 513000. ⁴ Rederienes regnskaper viser 521594.

Tabell XXVI. Gods- og passasjertrafikken i de enkelte måneder på nordturene.

Måned	Stykkogods i tonn			Post i m ³			Passasjerkm i 1000		
	1954	1955	1956	1954	1955	1956	1954	1955	1956
Januar	3 765	3 613	4 767	2 067	2 325	2 749	4 203	5 129	6 890
Februar	3 332	3 584	3 463	2 493	2 715	2 663	3 383	3 407	3 667
Mars	3 864	3 748	3 560	3 015	3 373	2 875	5 473	4 722	6 010
April	3 230	3 323	3 489	2 777	2 668	2 571	6 418	6 930	4 942
Mai	3 594	3 139	3 326	2 924	3 078	2 780	6 745	6 899	8 352
Juni	3 464	3 468	3 540	2 858	2 833	2 806	12 384	12 108	13 099
Juli	3 718	4 008	3 907	2 324	2 129	2 128	16 076	15 948	15 472
August	4 295	3 810	4 095	2 397	2 498	2 398	12 814	12 378	12 314
September ..	4 698	5 006	5 151	3 000	3 166	2 783	5 512	7 419	5 939
Oktober	4 703	4 549	5 071	3 451	3 474	3 347	4 576	4 808	4 781
November ...	4 186	3 431	4 396	3 817	3 910	3 549	3 454	3 564	4 350
Desember ...	4 007	3 934	4 342	5 045	5 170	4 914	6 282	5 548	5 616
Hele året ...	46 856	45 613	49 107	36 168	37 339	35 563	87 320	88 860	91 432

Tabell XXVII. Gods- og passasjertrafikken i de enkelte måneder på sørturene.

Måned	Stykkogods i tonn			Ferskfisk i tonn			Passasjerkm i 1000		
	1954	1955	1956	1954	1955	1956	1954	1955	1956
Januar	808	775	860	4 325	4 667	5 058	5 377	5 436	6 051
Februar	631	659	824	3 594	4 007	3 399	3 076	3 262	4 606
Mars	1 009	834	808	2 506	2 807	2 421	5 434	3 918	5 299
April	646	673	878	2 703	2 219	2 307	6 342	6 135	5 008
Mai	912	858	798	3 115	3 265	2 797	8 669	6 461	6 496
Juni	840	842	812	1 860	2 646	2 959	9 421	9 830	10 828
Juli	693	742	873	1 945	2 148	1 881	16 039	16 138	15 427
August	807	811	1 174	2 946	3 525	3 123	12 920	12 963	13 665
September ...	848	1 093	1 072	3 979	4 583	4 262	7 160	6 632	6 306
Oktober	823	895	1 003	4 869	3 703	5 908	5 662	4 941	4 510
November ...	816	722	1 087	5 536	4 173	6 995	3 507	3 578	3 830
Desember ...	690	968	994	4 772	3 317	4 701	7 360	7 629	8 027
Hele året ...	9 523	9 872	11 183	42 150	41 060	45 811	90 967	86 923	90 053

Tabell XXVIII. Tallet på passasjerer, gjennomsnittlig reiselengde og passasjerfrakt.

Ar	Tallet på passasjerer	Gjennomsnittlig reiselengde, km	Passasjerfrakt			Indekstall med 1949 = 100				
			I alt 1000 kr.	Pr. passasjer, kr.	Pr. passasjerkm, øre	Tallet på passasjerer	Gjennomsnittlig reiselengde	Passasjerfrakt	Passasjerfrakt pr. passasjer	Passasjerfrakt pr. passasjerkm
1938	298 826	..	3 964	13,26	..	74,2	..	32,0	43,2	..
1939	292 573	..	4 358	14,90	..	72,6	..	35,2	48,5	..
1946	376 563	..	10 478	27,83	..	93,5	..	84,6	90,6	..
1947	392 096	340,5	10 071	25,69	7,5	97,3	114,8	81,3	83,6	72,1
1948	386 408	314,9	11 269	29,16	9,3	95,9	106,2	91,0	94,9	89,4
1949	402 900	296,5	12 381	30,73	10,4	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
1950	406 188	332,2	13 731	33,80	10,2	100,8	112,0	110,9	110,0	98,1
1951	399 198	328,2	16 193	40,56	12,4	99,1	110,7	130,8	132,0	119,2
1952	434 475	334,4	19 554	45,01	13,5	107,8	112,8	157,9	146,5	129,8
1953	477 435	334,1	21 638	45,32	13,6	118,5	112,7	174,8	147,5	130,8
1954	507 503	351,3	22 960	45,24	12,9	126,0	118,5	185,4	147,2	124,0
1955	507 573	346,3	23 058	45,43	13,1	126,0	116,8	186,2	147,8	126,0
1956	525 387	345,4	25 718	48,95	14,2	130,4	116,5	207,7	159,3	136,5

Tabell XXIX. Stykkgods- og

Måned	Bergen		Mellomsteder ¹		Trondheim		Mellomsteder ²		Bodø		
	Stykkgods tonn	Post m ³	Stykkgods tonn	Post m ³	Stykkgods tonn	Post m ³	Stykkgods tonn	Post m ³	Stykkgods tonn	Post m ³	
Jan.	Lastet	1 124,4	523,5	1 006,4	259,5	1 600,1	1 304,0	77,9	84,0	134,5	133,0
	Losset	—	—	438,9	280,0	110,0	271,0	199,1	224,5	191,4	237,5
	Omb. v. avg.	1 124,4	523,5	1 691,9	503,0	3 182,0	1 536,0	3 060,8	1 395,5	3 003,9	1 291,0
Feb.	Lastet	822,6	561,5	289,3	247,0	1 535,9	1 284,0	81,9	83,5	102,5	133,5
	Losset	—	—	322,5	240,5	105,1	267,0	188,7	211,5	125,3	232,0
	Omb. v. avg.	822,6	561,5	789,4	568,0	2 220,2	1 585,0	2 113,4	1 457,0	2 090,6	1 358,5
Mars	Lastet	978,1	580,5	228,0	255,0	1 457,2	1 429,0	99,8	95,0	127,3	116,5
	Losset	—	—	258,5	236,5	240,5	283,0	192,9	226,5	164,3	220,5
	Omb. v. avg.	978,1	580,5	947,6	599,0	2 164,3	1 745,0	2 071,2	1 613,5	2 034,2	1 509,5
April	Lastet	1 271,6	499,0	160,3	206,5	1 399,2	1 300,0	59,7	70,5	103,6	101,5
	Losset	—	—	419,6	186,5	286,6	248,0	189,2	208,0	196,4	241,0
	Omb. v. avg.	1 271,6	499,0	1 012,3	519,0	2 124,9	1 571,0	1 995,4	1 433,5	1 902,6	1 294,0
Mai	Lastet	932,5	559,5	153,6	244,5	1 431,7	1 418,0	87,4	70,0	148,6	113,0
	Losset	—	—	318,6	226,0	144,4	271,0	182,8	226,5	152,2	231,0
	Omb. v. avg.	932,5	559,5	767,5	578,0	2 054,8	1 725,0	1 959,4	1 568,5	1 955,8	1 450,5
Juni	Lastet	1 188,1	584,0	176,8	234,0	1 375,0	1 332,0	77,1	130,3	127,8	107,8
	Losset	—	—	473,4	255,0	154,6	257,0	179,7	224,9	162,3	208,7
	Omb. v. avg.	1 188,1	584,0	831,5	563,0	2 111,9	1 638,0	2 009,3	1 543,4	1 974,8	1 442,5
Juli	Lastet	1 370,8	412,5	177,5	197,5	1 536,8	1 023,3	62,6	56,2	130,9	102,6
	Losset	—	—	514,0	182,0	184,3	199,0	188,0	172,5	212,8	166,5
	Omb. v. avg.	1 370,8	412,5	1 034,3	423,0	2 436,8	1 252,3	2 311,4	1 136,0	2 229,5	1 072,1
Aug.	Lastet	1 429,9	529,0	164,3	243,5	1 676,1	1 120,0	63,7	64,0	150,3	102,5
	Losset	—	—	493,7	255,5	176,3	237,0	195,9	202,5	203,0	205,5
	Omb. v. avg.	1 429,9	529,0	1 100,5	522,0	2 600,3	1 405,0	2 468,1	1 266,5	2 415,4	1 163,5
Sept.	Lastet	1 925,7	596,5	194,5	246,5	2 102,1	1 367,0	81,9	63,5	122,1	116,0
	Losset	—	—	497,3	234,0	225,3	294,0	272,8	215,0	304,8	206,0
	Omb. v. avg.	1 925,7	596,5	1 622,9	609,0	3 499,7	1 682,0	3 308,8	1 530,5	3 126,1	1 440,5
Okt.	Lastet	1 884,2	659,5	254,9	310,0	1 918,7	1 711,0	74,8	79,5	130,8	144,5
	Losset	—	—	487,7	270,5	193,3	330,0	319,6	269,5	231,9	270,0
	Omb. v. avg.	1 884,2	659,5	1 651,4	699,0	3 376,8	2 080,0	3 132,0	1 890,0	3 030,9	1 764,5
Nov.	Lastet	1 506,8	755,0	281,6	291,5	1 598,9	1 836,0	94,0	80,0	147,4	133,5
	Losset	—	—	381,7	285,0	191,8	364,0	262,2	266,0	258,5	282,0
	Omb. v. avg.	1 506,8	755,0	1 406,7	761,5	2 813,8	2 233,5	2 645,6	2 047,5	2 534,5	1 899,0
Des.	Lastet	1 424,2	1 106,5	287,4	485,5	1 657,6	2 122,0	72,9	196,3	153,5	223,0
	Losset	—	—	519,4	486,0	147,7	528,0	253,9	361,0	241,5	400,5
	Omb. v. avg.	1 424,2	1 106,5	1 192,2	1 106,0	2 702,1	2 700,0	2 521,1	2 535,3	2 433,1	2 357,8
HELE ÅRET	Lastet	15 858,9	7 367,0	3 374,6	3 226,0	19 339,3	17 246,3	933,7	1 072,8	1 579,3	1 527,4
	Losset	—	—	5 125,3	3 137,5	2 159,9	3 549,0	2 624,8	2 808,4	2 444,4	2 901,2
	Omb. v. avg.	15 858,9	7 367,0	14 108,2	7 455,5	31 287,6	21 152,8	29 596,5	19 417,2	28 731,4	18 043,4

¹ Florø, Måløy, Alesund, Molde og Kristiansund. ² Stoksund, Bessaker, Rørvik, Brønnøysund, Sandnessjøen, Mosjøen, Nesna, Indre Kvarøy, Grønøy og Ørnes. ³ Stamsund, Svolvær,

posttrafikken på nordturene i 1956.

Mellomsteder ³		Tromsø		Mellomsteder ⁴		Honningsvåg		Øst for Honningsvåg ⁵		I alt	
Stykkogods tonn	Post m ³	Stykkogods tonn	Post m ³	Stykkogods tonn	Post m ³	Stykkogods tonn	Post m ³	Stykkogods tonn	Post m ³	Stykkogods tonn	Post m ³
257,3	255,5	334,1	90,0	98,2	31,5	48,0	39,8	85,7	28,2	4 766,6	2 749,0
1 009,2	801,0	449,2	285,0	512,0	219,0	338,4	124,5	1 518,4	306,5	4 766,6	2 749,0
2 252,0	745,5	2 136,9	550,5	1 723,1	363,0	1 432,7	278,3	—	—	.	.
325,1	196,5	178,1	69,5	39,6	31,0	26,0	28,0	61,8	28,0	3 462,8	2 662,5
823,3	845,5	398,8	283,0	313,0	203,5	220,5	111,0	965,6	268,5	3 462,8	2 662,5
1 592,4	709,5	1 371,7	496,0	1 098,3	323,5	903,8	240,5	—	—	.	.
314,8	236,5	221,5	80,5	70,6	28,5	17,1	26,0	45,9	27,5	3 560,3	2 875,0
797,0	953,0	346,8	290,5	323,8	232,5	237,9	119,0	998,6	313,5	3 560,3	2 875,0
1 552,0	793,0	1 426,7	583,0	1 173,5	379,0	952,7	286,0	—	—	.	.
204,8	236,5	155,8	76,0	37,3	27,0	32,6	24,5	63,8	29,5	3 488,7	2 571,0
722,1	818,0	315,7	266,0	302,8	201,5	220,4	111,0	835,9	291,0	3 488,7	2 571,0
1 385,3	712,5	1 225,4	522,5	959,9	348,0	772,1	261,5	—	—	.	.
216,2	214,5	231,8	76,5	43,6	28,5	25,7	29,0	54,4	26,0	3 325,5	2 779,5
783,0	879,5	346,0	271,0	339,8	220,0	243,5	116,5	815,2	338,0	3 325,5	2 779,5
1 389,0	785,5	1 274,8	591,0	978,6	399,5	760,8	312,0	—	—	.	.
236,7	215,1	183,1	96,7	45,3	45,5	62,3	31,3	67,9	29,0	3 540,1	2 805,7
827,0	869,4	370,5	287,9	319,3	246,7	223,5	142,0	829,8	314,1	3 540,1	2 805,7
1 384,5	788,2	1 197,1	597,0	923,1	395,8	761,9	285,1	—	—	.	.
235,1	178,0	207,3	76,1	36,3	28,9	39,2	25,0	60,6	27,4	3 907,1	2 127,5
941,6	696,5	491,8	213,0	336,9	174,5	252,9	87,5	784,8	236,0	3 907,1	2 127,5
1 523,0	553,6	1 238,5	416,7	937,9	271,1	724,2	208,6	—	—	.	.
243,7	183,0	206,3	81,0	52,6	22,0	40,3	28,5	67,4	19,5	4 094,6	2 398,0
984,7	693,5	460,9	253,5	457,8	181,0	272,8	116,5	849,5	253,0	4 094,6	2 398,0
1 674,4	653,0	1 419,8	480,5	1 014,6	321,5	782,1	233,5	—	—	.	.
309,3	218,5	240,4	90,0	57,1	26,5	45,9	26,0	71,7	32,5	5 150,7	2 783,0
1 269,0	887,0	702,8	280,0	490,3	223,0	357,1	118,0	1 031,3	326,0	5 150,7	2 783,0
2 166,4	772,0	1 704,0	582,0	1 270,8	385,5	959,6	293,5	—	—	.	.
334,2	222,0	233,9	111,5	120,4	35,0	38,8	35,5	79,9	38,5	5 070,6	3 347,0
1 255,3	1 023,0	606,7	373,0	429,3	266,0	339,2	132,0	1 207,6	413,0	5 070,6	3 347,0
2 109,8	963,5	1 737,0	702,0	1 428,1	471,0	1 127,7	374,5	—	—	.	.
357,7	259,5	219,0	92,0	57,4	30,5	53,1	41,5	79,8	29,5	4 395,7	3 549,0
1 143,3	1 122,5	454,0	363,0	373,8	297,0	278,4	151,0	1 052,0	418,5	4 395,7	3 549,0
1 748,9	1 036,0	1 513,9	765,0	1 197,5	498,5	972,2	389,0	—	—	.	.
311,6	468,0	268,4	132,0	56,6	68,7	37,2	53,3	72,1	58,7	4 341,5	4 914,0
1 126,0	1 501,0	422,6	532,0	378,1	389,0	235,1	198,0	1 017,2	518,5	4 341,5	4 914,0
1 618,7	1 324,8	1 464,5	924,8	1 143,0	604,5	945,1	459,8	—	—	.	.
3 346,5	2 883,6	2 679,7	1 071,8	715,0	403,6	466,2	388,4	811,0	374,3	49 104,2	35 561,2
11 681,5	11 089,9	5 365,8	3 697,9	4 576,9	2 853,7	3 219,7	1 527,0	11 905,9	3 996,6	49 104,2	35 561,2
20 396,4	9 837,1	17 710,3	7 211,0	13 848,4	4 760,9	11 094,9	3 622,3	—	—	.	.

Narvik, Lødingen, Melbu, Stokmarknes, Sortland, Risøyhamn, Harstad og Finnsnes. ⁴ Skjervøy, Øksfjord, Hammerfest og Havøysund. ⁵ Kjøllefjord, Mehamn, Gamvik, Berlevåg, Kongsfjord, Båtsfjord, Vardø, Vadse og Kirkenes.

Tabell XXX. Ferskfisk- og

Måned	Øst for Honningsvåg		Honningsvåg		Mellomsteder		Tromsø		Mellomsteder		
	Ferskfisk tonn	Annet gods tonn	Ferskfisk tonn	Annet gods tonn	Ferskfisk tonn	Annet gods tonn	Ferskfisk tonn	Annet gods tonn	Ferskfisk tonn	Annet gods tonn	
Jan.	Lastet	1 258,6	186,7	321,1	37,0	880,5	59,7	260,4	70,7	867,4	119,0
	Losset	—	65,3	0,6	5,4	6,5	16,3	16,2	24,9	276,4	109,4
	Omb. ved avg.	1 258,6	121,4	1 579,1	153,0	2 453,1	196,4	2 697,3	242,2	3 288,3	251,8
Feb.	Lastet	321,0	167,0	66,7	33,0	432,4	43,2	289,6	80,4	1 126,4	135,9
	Losset	3,5	71,4	4,7	10,4	28,1	16,5	15,6	31,6	135,2	131,5
	Omb. ved avg.	317,5	95,6	379,5	118,2	783,8	144,9	1 057,8	193,7	2 049,0	198,1
Mars	Lastet	346,3	177,0	10,3	37,8	103,7	37,0	124,6	75,0	757,3	182,9
	Losset	3,7	96,2	0,3	8,2	0,6	21,3	3,8	27,4	50,3	141,7
	Omb. ved avg.	342,6	80,8	352,6	110,4	455,7	126,1	576,5	173,7	1 283,5	214,9
April	Lastet	694,8	193,8	49,7	20,8	156,6	31,0	105,4	61,3	555,7	211,4
	Losset	31,9	92,0	5,8	5,9	44,5	19,8	14,0	18,2	70,7	97,4
	Omb. ved avg.	662,9	101,8	706,8	116,7	818,9	127,9	910,3	171,0	1 395,3	285,0
Mai	Lastet	1 548,8	188,8	162,6	22,0	160,5	34,4	35,0	69,1	216,8	139,5
	Losset	3,4	103,0	11,7	9,0	43,3	20,6	62,3	23,2	85,8	98,2
	Omb. ved avg.	1 545,4	85,8	1 696,3	98,8	1 813,5	112,6	1 786,2	158,5	1 917,2	199,8
Juni	Lastet	1 553,1	179,7	99,8	17,7	67,2	35,7	114,5	73,1	247,9	206,3
	Losset	29,0	109,2	15,4	10,5	75,0	24,0	107,6	27,5	145,0	124,1
	Omb. ved avg.	1 524,1	70,5	1 608,5	77,7	1 600,7	89,4	1 607,6	135,0	1 710,5	217,2
Juli	Lastet	604,9	174,3	125,7	24,9	75,5	45,4	90,2	86,7	298,3	167,0
	Losset	14,2	101,2	—	16,3	24,0	37,9	76,2	28,5	74,0	126,6
	Omb. ved avg.	590,7	73,1	716,4	81,7	767,9	89,2	781,9	147,4	1 006,2	187,8
Aug.	Lastet	1 411,0	257,3	237,8	41,8	156,0	70,6	80,1	92,0	310,2	234,2
	Losset	0,8	123,2	2,2	16,1	12,2	35,9	45,4	42,1	89,2	178,8
	Omb. ved avg.	1 410,2	134,1	1 645,8	159,8	1 789,6	194,5	1 824,3	244,4	2 045,3	299,8
Sept.	Lastet	2 159,7	303,0	243,8	51,5	415,3	39,2	176,7	72,0	326,7	193,6
	Losset	1,5	112,9	22,4	20,0	7,1	44,9	13,8	44,3	83,5	168,6
	Omb. ved avg.	2 158,2	190,1	2 379,6	221,6	2 787,8	215,9	2 950,7	243,6	3 193,9	268,6
Okt.	Lastet	3 288,6	212,0	374,0	39,4	573,6	52,3	342,9	76,9	671,6	172,0
	Losset	2,5	97,9	0,1	7,5	4,7	27,6	33,7	35,3	283,7	156,7
	Omb. ved avg.	3 286,1	114,1	3 660,0	146,0	4 228,9	170,7	4 538,1	212,3	4 926,0	227,6
Nov.	Lastet	3 707,6	255,7	404,1	37,9	633,5	84,9	402,4	118,9	897,9	171,5
	Losset	12,2	97,8	0,5	10,0	7,3	20,9	21,7	30,3	201,0	186,5
	Omb. ved avg.	3 695,4	157,9	4 099,0	185,8	4 725,2	249,8	5 105,9	338,4	5 802,8	323,4
Des.	Lastet	1 630,7	238,7	439,8	38,3	947,3	45,7	303,9	80,4	730,5	171,7
	Losset	—	62,0	90,0	16,5	2,4	26,1	10,9	27,6	119,6	145,7
	Omb. ved avg.	1 630,7	176,7	1 980,5	198,5	2 925,4	218,1	3 218,4	270,9	3 829,3	296,9
Hele året	Lastet	18 525,1	2 534,0	2 535,4	402,1	4 602,1	579,1	2 325,7	956,5	7 006,7	2 105,0
	Losset	102,7	1 132,1	153,7	135,8	255,7	311,8	421,2	360,9	1 614,4	1 665,2
	Omb. ved avg.	18 422,4	1 401,9	20 804,1	1 668,2	25 150,5	1 935,5	27 055,0	2 531,1	32 447,3	2 970,9

1 Se notene til tabell XXIX.

stykkgodstrafikken på sørturene i 1956.¹

Bodø		Mellom- steder		Trond- heim		Mellom- steder		Bergen		I alt	
Fersk- fisk tonn	Annet gods tonn	Fersk- fisk tonn	Annet gods tonn	Fersk- fisk tonn	Annet gods tonn	Fersk- fisk tonn	Annet gods tonn	Fersk- fisk tonn	Annet gods tonn	Fersk- fisk tonn	Annet gods tonn
62,3	37,8	165,1	68,2	51,9	144,6	1 190,3	136,3	—	—	5 057,6	860,0
42,5	21,7	159,0	45,8	1 927,7	241,6	223,3	116,7	2 405,4	212,9	5 057,6	860,0
3 308,1	267,9	3 314,2	290,3	1 438,4	193,3	2 405,4	212,9	—	—	.	.
199,2	45,3	323,2	98,7	21,9	88,3	618,6	131,8	—	—	3 399,0	823,6
56,3	24,5	186,9	47,5	1 639,6	177,8	174,4	109,9	1 154,7	202,5	3 399,0	823,6
2 191,9	218,9	2 328,2	270,1	710,5	180,6	1 154,7	202,5	—	—	.	.
172,2	40,4	294,0	68,6	16,5	99,5	595,8	90,2	—	—	2 420,7	808,4
46,6	35,7	103,4	63,7	1 124,8	175,3	178,9	110,8	908,3	128,1	2 420,7	808,4
1 409,1	219,6	1 599,7	224,5	491,4	148,7	908,3	128,1	—	—	.	.
56,3	51,7	249,3	98,5	16,7	97,0	422,6	112,9	—	—	2 307,1	878,4
8,9	25,0	40,5	38,8	1 215,2	285,8	95,5	79,3	780,1	216,2	2 307,1	878,4
1 442,7	311,7	1 651,5	371,4	453,0	182,6	780,1	216,2	—	—	.	.
55,1	40,7	215,5	74,6	41,2	141,3	361,6	87,3	—	—	2 797,1	797,7
11,6	31,6	38,1	48,5	1 693,9	201,0	205,6	99,8	641,4	162,8	2 797,1	797,7
1 960,7	208,9	2 138,1	235,0	485,4	175,3	641,4	162,8	—	—	.	.
102,5	35,1	231,9	67,0	41,9	116,1	500,1	81,5	—	—	2 958,9	812,2
7,1	38,2	76,7	44,3	1 655,6	199,6	89,2	105,7	758,3	129,1	2 958,9	812,2
1 805,9	214,1	1 961,1	236,8	347,4	153,3	758,3	129,1	—	—	.	.
61,1	61,6	120,6	66,6	37,0	137,0	467,5	109,9	—	—	1 880,8	873,4
4,0	52,1	45,7	40,3	869,9	200,3	17,0	114,9	755,8	155,3	1 880,8	873,4
1 063,3	197,3	1 138,2	223,6	305,3	160,3	755,8	155,3	—	—	.	.
105,3	64,6	264,7	120,3	33,9	153,9	523,8	139,1	—	—	3 122,8	1 173,8
14,0	63,2	39,6	56,0	1 724,0	269,5	97,5	170,3	1 097,9	218,7	3 122,8	1 173,8
2 136,6	301,2	2 361,7	365,5	671,6	249,9	1 097,9	218,7	—	—	.	.
103,5	54,6	226,3	90,6	120,8	165,2	489,3	102,0	—	—	4 262,1	1 071,7
9,3	52,9	59,7	62,4	2 113,2	153,1	215,7	121,8	1 735,9	290,8	4 262,1	1 071,7
3 288,1	270,3	3 454,7	298,5	1 462,3	310,6	1 735,9	290,8	—	—	.	.
102,9	45,4	154,7	126,7	135,7	135,5	264,1	142,7	—	—	5 908,1	1 002,9
6,4	37,5	82,9	52,7	2 482,0	259,5	299,0	137,0	2 713,1	191,2	5 908,1	1 002,9
5 022,5	235,5	5 094,3	309,5	2 748,0	185,5	2 713,1	191,2	—	—	.	.
123,9	61,1	239,0	127,7	204,2	103,6	382,7	126,1	—	—	6 995,3	1 087,4
4,3	40,0	53,4	54,2	3 064,1	293,1	310,8	154,6	3 320,0	200,0	6 995,3	1 087,4
5 922,4	344,5	6 108,0	418,0	3 248,1	228,5	3 320,0	200,0	—	—	.	.
52,3	46,3	86,2	63,8	145,1	145,9	365,1	163,5	—	—	4 700,9	994,3
22,1	43,8	32,9	53,0	1 567,2	181,5	105,4	153,6	2 750,4	284,5	4 700,9	994,3
3 859,5	299,4	3 912,8	310,2	2 490,7	274,6	2 750,4	284,5	—	—	.	.
1 196,6	584,6	2 570,5	1 071,3	866,8	1 527,9	6 181,5	1 423,3	—	—	45 810,4	11 183,8
233,1	466,2	918,8	607,2	21 077,2	2 638,1	2 012,3	1 474,4	19 021,3	2 392,1	45 810,4	11 183,8
33 410,8	3 089,3	35 062,5	3 553,4	14 852,1	2 443,2	19 021,3	2 392,1	—	—	.	.

Tabell XXXI. Passasjertrafikken nordover i 1956.¹

Måned	Bergen	Mellom- steder	Trond- helm	Mellom- steder	Bodø	Mellom- steder	Tromsø	Mellom- steder	Hon- ningsvåg	Øst for Hon- ningsvåg	I alt	
Jan.	Kommet omb.	2 780	3 127	2 328	2 435	2 408	4 557	887	790	290	1 003	20 605
	Gått i land	—	3 018	1 770	1 265	1 334	7 240	1 982	1 248	696	2 052	20 605
	Omb. ved avg.	2 780	2 889	3 447	4 617	5 691	3 008	1 913	1 455	1 049	—	.
Feb.	Kommet omb.	1 478	2 154	800	1 172	1 531	3 163	739	610	262	893	12 802
	Gått i land	—	1 950	983	890	682	3 725	1 417	891	462	1 802	12 802
	Omb. ved avg.	1 478	1 682	1 499	1 781	2 630	2 068	1 390	1 109	909	—	.
Mars	Kommet omb.	2 550	3 094	1 481	2 075	2 473	6 467	981	923	330	1 420	21 794
	Gått i land	—	3 340	1 314	1 450	1 196	7 171	2 397	1 335	745	2 846	21 794
	Omb. ved avg.	2 550	2 304	2 471	3 096	4 373	3 669	2 253	1 841	1 426	—	.
April	Kommet omb.	2 185	2 491	1 258	1 517	1 762	5 216	952	758	377	717	17 233
	Gått i land	—	2 567	1 546	1 151	1 009	5 208	1 825	939	579	2 409	17 233
	Omb. ved avg.	2 185	2 109	1 821	2 187	2 940	2 948	2 075	1 894	1 692	—	.
Mai	Kommet omb.	3 354	2 256	3 105	1 957	2 599	4 951	956	801	549	1 198	21 726
	Gått i land	—	2 838	1 403	1 438	1 249	7 269	2 387	1 220	733	3 189	21 726
	Omb. ved avg.	3 354	2 772	4 474	4 993	6 343	4 025	2 594	2 175	1 991	—	.
Juni	Kommet omb.	5 798	3 367	3 803	2 587	4 141	6 968	1 591	1 345	518	1 471	31 589
	Gått i land	—	4 206	2 182	2 228	2 009	9 746	3 154	2 253	1 158	4 653	31 589
	Omb. ved avg.	5 798	4 959	6 580	6 939	9 071	6 293	4 730	3 822	3 182	—	.
Juli	Kommet omb.	7 488	4 427	4 429	3 276	4 943	9 080	2 042	1 116	473	2 420	39 694
	Gått i land	—	5 710	2 937	3 363	2 018	12 490	3 366	2 590	1 293	5 927	39 694
	Omb. ved avg.	7 488	6 205	7 697	7 610	10 535	7 125	5 801	4 327	3 507	—	.
Aug.	Kommet omb.	5 551	3 819	2 990	3 332	4 267	8 725	1 896	1 214	401	1 551	33 746
	Gått i land	—	4 463	2 569	2 340	2 462	10 245	3 391	2 516	1 070	4 690	33 746
	Omb. ved avg.	5 551	4 907	5 328	6 320	8 125	6 605	5 110	3 808	3 139	—	.
Sept.	Kommet omb.	2 797	2 286	1 595	1 792	2 542	4 588	1 072	741	302	994	18 709
	Gått i land	—	2 864	1 438	1 093	1 038	5 976	2 047	1 269	552	2 432	18 709
	Omb. ved avg.	2 797	2 219	2 376	3 075	4 579	3 191	2 216	1 688	1 438	—	.
Okt.	Kommet omb.	2 195	1 977	1 458	1 784	2 258	4 044	953	720	357	854	16 600
	Gått i land	—	2 609	1 053	1 174	1 168	4 996	1 832	1 163	569	2 036	16 600
	Omb. ved avg.	2 195	1 563	1 968	2 578	3 668	2 716	1 837	1 394	1 182	—	.
Nov.	Kommet omb.	1 753	1 739	1 797	1 273	1 770	3 291	727	735	275	798	14 158
	Gått i land	—	2 154	888	752	824	5 055	1 388	880	500	1 717	14 158
	Omb. ved avg.	1 753	1 338	2 247	2 768	3 714	1 950	1 289	1 144	919	—	.
Des.	Kommet omb.	2 673	2 326	2 002	1 785	2 826	4 238	718	643	256	1 033	18 500
	Gått i land	—	3 066	1 268	1 614	1 067	5 849	1 816	1 184	541	2 095	18 500
	Omb. ved avg.	2 673	1 933	2 667	2 838	4 597	2 986	1 888	1 347	1 062	—	.
HELE ÅRET	Kommet omb.	40 602	33 063	27 046	24 985	33 520	65 288	13 514	10 396	4 390	14 352	267 156
	Gått i land	—	38 785	19 351	18 758	16 056	84 970	27 002	17 488	8 898	35 848	267 156
	Omb. ved avg.	40 602	34 880	42 575	48 802	66 266	46 584	33 096	26 004	21 496	—	.

¹ Se notene til tabell XXIX.

Tabell XXXII. Passasjertrafikken sørover i 1956.¹

Måned	Øst for Honningsvåg	Honningsvåg	Mellomsteder	Tromsø	Mellomsteder	Bodø	Mellomsteder	Trondheim	Mellomsteder	Bergen	I alt	
Jan.	Kommet omb.	2 014	545	1 140	1 887	5 131	621	1 454	1 243	2 454	—	16 489
	Gått i land	1 006	233	632	692	3 929	1 463	1 234	2 241	2 782	2 277	16 489
	Omb. ved avg.	1 008	1 320	1 828	3 023	4 225	3 383	3 603	2 605	2 277	—	.
Feb.	Kommet omb.	1 703	450	982	1 444	4 738	474	768	2 373	—	—	13 698
	Gått i land	882	242	672	631	3 467	1 215	992	1 556	1 803	2 238	13 698
	Omb. ved avg.	821	1 029	1 339	2 152	3 423	2 682	2 458	1 668	2 238	—	.
Mars	Kommet omb.	2 438	473	1 187	2 110	6 642	855	1 431	1 720	4 038	—	20 894
	Gått i land	1 631	201	761	747	5 717	1 998	1 974	1 493	3 067	3 305	20 894
	Omb. ved avg.	807	1 079	1 505	2 868	3 793	2 650	2 107	2 334	3 305	—	.
April	Kommet omb.	2 166	541	1 050	1 717	5 241	779	1 211	1 036	2 137	—	15 878
	Gått i land	1 214	255	707	775	3 771	1 917	1 746	1 417	1 833	2 243	15 878
	Omb. ved avg.	952	1 238	1 581	2 523	3 993	2 855	2 320	1 939	2 243	—	.
Mai	Kommet omb.	3 268	663	1 244	2 042	5 349	856	1 307	1 258	2 811	—	18 798
	Gått i land	1 416	555	871	945	4 394	2 000	1 628	1 759	2 150	3 080	18 798
	Omb. ved avg.	1 852	1 960	2 333	3 430	4 385	3 241	2 920	2 419	3 080	—	.
Juni	Kommet omb.	4 619	1 084	1 967	2 848	8 336	1 500	1 929	2 042	3 703	—	28 028
	Gått i land	1 572	457	1 325	1 507	6 980	2 843	2 689	2 807	3 216	4 632	28 028
	Omb. ved avg.	3 047	3 674	4 316	5 657	7 013	5 670	4 910	4 145	4 632	—	.
Juli	Kommet omb.	5 740	1 607	2 930	3 523	12 081	1 424	3 596	2 794	5 730	—	39 425
	Gått i land	2 292	445	1 497	1 723	9 851	3 948	3 199	4 965	4 412	7 093	39 425
	Omb. ved avg.	3 448	4 610	6 043	7 843	10 073	7 549	7 946	5 775	7 093	—	.
Aug.	Kommet omb.	4 788	942	2 558	3 369	12 212	1 462	3 101	2 331	4 862	—	35 625
	Gått i land	2 183	395	1 115	1 626	8 473	4 104	3 006	4 883	3 629	6 211	35 625
	Omb. ved avg.	2 605	3 152	4 595	6 338	10 077	7 435	7 530	4 978	6 211	—	.
Sept.	Kommet omb.	2 823	640	1 456	2 023	5 803	839	1 562	1 237	2 771	—	19 154
	Gått i land	1 343	292	944	1 042	4 707	2 044	1 838	1 967	1 885	3 092	19 154
	Omb. ved avg.	1 480	1 828	2 340	3 321	4 417	3 212	2 936	2 206	3 092	—	.
Okt.	Kommet omb.	2 148	532	1 320	1 617	4 653	817	1 332	903	2 474	—	15 796
	Gått i land	1 111	276	881	903	3 813	1 699	1 679	1 449	1 884	2 101	15 796
	Omb. ved avg.	1 037	1 293	1 732	2 446	3 286	2 404	2 057	1 511	2 101	—	.
Nov.	Kommet omb.	1 963	460	1 041	1 500	3 757	648	986	824	2 004	—	13 183
	Gått i land	993	288	727	726	3 049	1 597	1 374	1 204	1 475	1 750	13 183
	Omb. ved avg.	970	1 142	1 456	2 230	2 938	1 989	1 601	1 221	1 750	—	.
Des.	Kommet omb.	2 707	575	1 480	1 892	6 786	950	1 905	1 826	3 142	—	21 263
	Gått i land	1 121	295	783	1 003	4 555	2 124	2 042	2 523	3 550	3 267	21 263
	Omb. ved avg.	1 586	1 866	2 563	3 452	5 683	4 509	4 372	3 675	3 267	—	.
HELE ÅRET	Kommet omb.	36 377	8 512	18 355	25 972	80 729	11 225	20 582	17 980	38 499	—	258 231
	Gått i land	16 764	3 934	10 915	12 320	62 706	26 952	23 401	28 264	31 686	41 289	258 231
	Omb. ved avg.	19 613	24 191	31 631	45 283	63 306	47 579	44 760	34 476	41 289	—	.

¹ Se notene til tabell XXIX.

Oversiktstabeller.

Survey tables.

**Tabell I.* Bruttoprodukt i samferdselssektoren (Del av
Gross product of the transport and communication**

Nr.		1930	1931	1932	1933	1934	1935
		Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
1	Sjøtransport <i>Water transport</i>						
2	Sjøfart <i>Shipping</i>	291	273	260	244	262	286
3	Tjenester i tilknytning til sjøfart <i>Services related to water transport</i>	44	36	36	36	38	41
4	I alt <i>Total</i>	335	309	296	280	300	327
5	Annen samferdsel <i>Other transport and communications</i>						
6	Jernbanedrift <i>Railway transport</i>	73	66	63	64	66	68
7	Drift av sporveier og forstadsbaner <i>Tramway and suburban railway transport</i>	18	17	16	16	16	17
8	Annen landtransport <i>Other land transport</i> ...	69	71	74	76	78	80
9	Lufttransport <i>Air transport</i>	—	—	—	—	—	1
10	Lagring og tjenester i tilknytning til transport (unnt. sjøtransp.) ² <i>Storage and warehousing, and services incidental to transport (except water transp.)</i>	1	1	1	1	1	1
11	Post, telefon, telegraf <i>Communications</i>	62	61	59	60	61	64
12	I alt <i>Total</i>	223	216	213	217	222	231
13	Samferdsel i alt <i>Transport and communications, total</i>	558	525	509	497	522	558
14	I prosent av bruttonasjonalproduktet <i>As a percentage of gross domestic product</i>	12,6	13,6	13,1	12,8	12,8	12,7

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

¹ Om begreper og beregningsmetoder, se «Nasjonalregnskap 1938 og 1948—1953» (NOS XI, 185). For concepts and principles of estimation, see «National Accounts 1938 and 1948—1953» (NOS XI, 185). ² Det er brudd i serien mellom 1939 og 1946. There is a break in the series between 1939 and 1946.

Tabell II.* Produksjonskonti for samferdselssektorene 1954.¹
Production accounts for the transport and communication sectors 1954.

	Sjøtransport <i>Water transport</i>		Samferdsel utenom sjøtransport <i>Other transport and communications</i>					
	Sjøfart <i>Shipping</i>	Tjenester i tilknytning til sjøfart <i>Services related to water transport</i>	Jernbanedrift <i>Railway transport</i>	Drift av sporveier og forstadsbaner <i>Tramway and suburban railway transport</i>	Annen landtransport <i>Other land transport</i>	Lufttransport <i>Air transport</i>	Lagring; tjenester i tilknytning til transport (unnt. sjøtransp.) ²	Post, telefon, telegraf <i>Communications</i>
	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
Tjenester levert til: <i>Services delivered for:</i>								
Konsum <i>Consumption</i>	90	13	153	58	298	29	2	91
Forbruk i andre sektorer eller næringer <i>Input in other sectors or industries</i>	279	199	274	1	368	23	90	287
Eksport <i>Export</i>	3 602	80	19	—	—	95	—	10
Egne investeringsarbeider <i>Own construction work</i>	—	—	6	5	—	—	—	7
Kreditposter i alt <i>Credit items total</i>	3 971	292	452	64	666	147	92	395
Varer og tjenester mottatt fra andre sektorer <i>Goods and services received from other sectors</i>								
Kapitalslit <i>Depreciation</i>	1 714	67	64	7	173	84	48	71
Nettoprodukt <i>Net product</i>	1 425	26	167	22	170	41	—	53
Herav: <i>Of which:</i>								
Lønn <i>Wages</i>	742	120	301	26	156	22	29	198
Andre inntekter <i>Other receipts</i>	90	79	—80	9	167	—	15	73
Debetposter i alt <i>Debit items total</i>	3 971	292	452	64	666	147	92	395

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. *Source: Central Bureau of Statistics.*

¹ Se tabell I, note 1. *See table I, note 1.* ² *Storage and warehousing; services incidental to transport (except water transp.)*

Tabell III.* Personer 15 år og mer med samferdsel eller hotell- og restaurantdrift som levevei, 1875—1950.¹

Persons 15 years of age or more economically active in transport and communications or hotel and restaurant service.

Levevei <i>Economic activity</i>	31/12 1875	31/12 1890	3/12 1900	1/12 1910	1/12 1920	1/12 1930	3/12 1946	1/12 1950
Sjøfart <i>Shipping</i>	35 422	27 562	24 387	23 756	34 264	42 885	45 003	54 335
Havne-, fyr- og losvesen <i>Port, navigation light, and pilotage services</i>	1 514	1 351	1 570	2 016	1 487	1 626	2 289	3 160
Lasting og lossing <i>Loading and unloading</i>	3 074	4 364	5 323	6 614	6 467	5 789	7 591	7 107
Jernbanedrift <i>Railway transport</i>	798	2 891	4 358	6 614	14 670	13 406	23 662	20 786
Sporveier og forstadsbaner <i>Tramway and suburban railway transport</i>	9	53	666	715	1 722	1 973	3 535	3 514
Biltransport (og hestetransport) <i>Road motor vehicle (and horse) transport</i>	3 582	3 999	4 882	4 466	10 965	16 984	25 959	27 206
Lufttransport <i>Air transport</i>	—	—	—	—	—	—	1 099	1 641
Tjenester tilknyttet transport <i>Services incidental to transport</i>	157	195	252	488	1 327	1 177	1 241	1 388
Lagervirksomhet <i>Storage and warehousing</i>	—	—	—	—	—	—	126	450
Post, telefon, telegraf <i>Postal, telephone and telegraph services</i>	1 016	1 745	4 343	6 311	13 822	12 334	20 232	20 678
Samferdsel i alt <i>Transport and communications, total</i>	45 572	42 160	45 781	50 980	84 724	96 174	130 737	140 265
I prosent av alle personer 15 år og mer <i>As a percentage of all persons 15 years of age or more</i>	3,9	3,3	3,2	3,3	4,7	4,8	5,4	5,7
Hotell- og restaurantdrift <i>Hotel and restaurant service</i> ..	1 606	5 982	9 681	11 020	16 547	18 537	21 723	23 270

Kilde: Statistisk Sentralbyrå (folketellingene). *Source: Central Bureau of Statistics (censuses of population).*

¹ Til og med 1910 gjelder tallene den tilstedeværende folkemengde, fra og med 1920 den hjemmehørende folkemengde. *Up to 1910 the figures refer to present-in-area population, as from 1920 to resident population.*

Tabell IV.* Lønsmottakere sysselsatt i samferdsel og i hotell- og restaurantdrift¹ 1950—1953.

Wage earners employed in transport and communication and in hotel and restaurant services.

	31/10 1950	31/10 1951	31/10 1952	31/10 1953
Sjøtransport <i>Water transport</i>	50 534	51 841	51 648	52 236
Annen samferdsel <i>Other transport and communication</i>	62 970	64 161	64 772	65 970
Samferdsel i alt <i>Transport and communication, total</i>	113 504	116 002	116 420	118 206
I prosent av alle sysselsatte lønsmottakere <i>As a percentage of all employed wage earners</i>	11,7	11,9	12,0	11,9
Hotell- og restaurantdrift <i>Hotel and restaurant services</i>	18 514	18 644	19 879	20 361

Kilde: Arbeidsdirektoratet. *Source: Directorate of Labour.*

¹ Se notene til tabell VI. *See notes to table VI.*

Tabell V.* Lønsmottakere sysselsatt: Samferdsel, offentlige samferdselsanlegg og hotell- og restaurantdrift, 1954—1957.¹

Wage earners employed: Transport and communication, public transport and communication constructions, and hotel and restaurant service.

	31/10 1954	31/10 1955	31/10 1956	31/10 1957
Samferdsel <i>Transport and communication</i>				
Utenriks sjøfart ² <i>Ocean transport</i>	35 037	36 935	38 291	37 907
Innenriks sjøfart <i>Coastal and inland water transport</i>	8 885	9 874	9 916	10 369
Havnevesen <i>Port services</i>	769	877	886	860
Fyr- og losvesen <i>Navigation light and pilotage services</i>	1 169	1 195	1 091	1 139
Andre tjenester tilknyttet sjøfart <i>Other services related to water transport</i>	6 939	6 857	6 816	7 180
Sjøtransport i alt <i>Water transport, total</i>	52 799	55 738	57 000	57 455
Jernbaner, forstadsbaner og sporveier³ <i>Railway, tramway, and suburban railway transport</i>	24 366	24 222	24 756	24 684
Rutebiltransport ⁴ <i>Scheduled motor vehicle transport</i>	7 531	7 865	7 740	7 455
Drosje- og turbiltransport <i>Taxi-cab and hired motor coach transport</i>	1 707	1 773	1 830	1 941
Lastebiltransport <i>Non-scheduled motor lorry transport</i>	3 506	3 445	3 478	3 455
Landtransport ellers <i>Other land transport</i>	1 875	1 741	1 608	1 712
Lufttransport <i>Air transport</i>	1 702	1 776	2 034	2 202
Tjenester tilknyttet transport <i>Services incidental to transport</i>	2 626	3 223	3 614	3 785
Lagring <i>Storage and warehousing</i>	740	735	871	945
Transport unntatt sjøtransport, i alt <i>Transport other than water transport, total</i>	44 053	44 780	45 931	46 179
Post <i>Postal service</i>	10 106	10 290	10 565	10 707
Telefon og telegraf <i>Telephone and telegraph services</i> .	13 158	13 568	14 022	14 364
Post, telefon og telegraf i alt <i>Communications, total</i>	23 264	23 858	24 587	25 071
Samferdsel i alt <i>Transport and communications, total</i>	120 116	124 376	127 518	128 705
I prosent av alle sysselsatte lønsmottakere <i>As a percentage of all employed wage earners</i>	11,9	12,2	12,5	12,5
Anleggsvirksomhet ved offentlige samferdselsanlegg⁵ <i>Public transport and communication constructions</i>				
Veier, gater og bruer <i>Roads, streets, and bridges</i> . . .	18 202	17 903	17 542	16 945
Jernbaner, forstadsbaner og sporveier <i>Railways, tramways, and suburban railways</i>	3 825	3 621	3 014	2 722
Havner, moloer, mudring <i>Harbours, moles, dredging</i>	789	735	778	894
Telekommunikasjoner <i>Tele-communication systems</i> .	1 226	1 062	1 107	1 123
I alt <i>Total</i>	24 042	23 321	22 441	21 684
Hotell- og restaurantdrift <i>Hotel and restaurant service</i>	21 127	21 753	22 297	23 311

Kilde: Arbeidsdirektoratet. *Source: Directorate of Labour.*

¹ Statistikken omfatter alle sysselsatte lønsmottakere. Selvstendig næringsdrivende er ikke med, heller ikke personer i bi-stilling som har hovedstilling i selvstendig virksomhet. Tallene for de ulike år er korrigert for virkningene av endringer i statistikkens omfang og gruppering. *The statistics comprise all employed wage earners. Persons working on own account are not included. Figures for the different years have been corrected to eliminate the effects of alterations in scope and grouping of the statistics.* ² Inkl. all rederi-administrasjon. Incl. all shipowner administration. ³ Ekskl. jernbaneverksteder. Excl. railway repair shops. ⁴ Inkl. Norges Statsbaners bildrift. Incl. road motor vehicle services of the state railways. ⁵ Ekskl. arbeid av private byggmestere og entreprenører på offentlige samferdselsanlegg. Excl. work by private contractors on public transport and communication constructions.

Tabell VI.* Handelsflåten 1910—1957.
The merchant fleet.

Ved utgangen av året At the end of the year	Motorskip Motor vessels		Dampskip Steam vessels		I alt ¹ Total		Herav: Of which:			
	Antall Number	Brutto- tonn Gross tons	Antall Number	Brutto- tonn Gross tons	Antall Number	Brutto- tonn Gross tons	Skip over 100 bruttotonn Vessels over 100 gross tons		Tankskip ² Tankers	
							Antall Number	Brutto- tonn Gross tons	Antall Number	Brutto- tonn Gross tons
		1000		1000		1000		1000		1000
1910	104	6	1 738	1 470	3 047	2 161	2 071	2 102	³ 2	5
1915	393	28	2 200	2 083	3 460	2 662	..	..	⁴ 16	64
1920	1 497	202	1 922	2 005	3 828	2 430	1 813	2 328	25	123
1925	1 510	453	1 966	2 285	3 698	2 783	1 855	2 690	42	224
1930	1 781	1 465	1 991	2 403	3 953	3 883	1 982	3 789	158	1 008
1935	2 081	2 076	1 733	1 946	3 941	4 071	2 084	3 974	213	1 431
1938	2 573	2 897	1 659	1 853	4 308	4 756	1 971	4 650	260	1 833
1946	3 318	2 338	1 130	1 096	4 475	3 437	1 622	3 306	235	1 516
1947	3 636	2 677	1 198	1 495	4 857	4 174	1 871	4 038	244	1 594
1948	3 917	3 062	1 202	1 615	5 136	4 679	2 040	4 538	270	1 826
1949	4 212	3 659	1 172	1 640	5 398	5 300	2 170	5 152	299	2 130
1950	4 321	4 100	1 131	1 579	5 467	5 681	2 214	5 530	323	2 487
1951	4 500	4 527	1 057	1 448	5 557	5 975	2 215	5 822	342	2 844
1952	4 666	4 883	985	1 366	5 651	6 249	2 247	6 093	362	3 113
1953	4 856	5 304	935	1 332	5 791	6 636	2 315	6 476	392	3 418
1954	5 059	5 863	893	1 238	5 952	7 101	2 393	6 936	422	3 793
1955	5 272	6 562	834	1 204	6 106	7 766	2 496	7 598	448	4 213
1956 ^a	5 486	7 104	791	1 241	6 277	8 345	2 593	8 173	452	4 395
1956 ^b	1 599	6 772	396	1 099	1 995	7 871	1 995	7 871	452	4 395
1957	1 736	7 372	338	1 191	2 074	8 563	2 074	8 563	473	4 782

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

¹ Oppgavene omfatter til og med året 1956a alle motor- og dampskip på 25 br.tonn og over. Seilskip på 50 br.tonn og over ble tatt med i totaltallene til og med 1950; siden er de holdt utenfor. Up to and including the year 1956a the figures comprise all motor and steam vessels of 25 gross tons and above. Sailing vessels of 50 gross tons and above were included up to 1950. Fra og med året 1956b omfatter oppgavene bare skip på 100 br.tonn og over, eksklusive fiske- og fangstskip, hvalkokeriskip og andre spesialskip som taubåter, bergingsbåter, isbrytere m. v. From and including the year 1956b the figures only comprise vessels above 100 gross tons, excluding fishing and catching boats, floating whaling factories, tugs, salvage vessels, icebreakers and similar types of vessels. ² Eksklusive hvalkokeriskip — ved utgangen av 1957 9 skip på tilsammen 137860 br.tonn, og eksklusive malm/tankskip — ved utg. av 1957 7 skip på tils. 123280 br.tonn. Excl. floating whaling factories—at the end of 1957, 9 vessels totalling 137860 gross tons, and excl. ore/tankers—at the end of 1957 7 vessels totalling 123280 gross tons. ³ Herav 1 seilskip. Of which 1 sailing vessel. ⁴ Herav 2 seilskip. Of which 2 sailing vessels.

Tabell VII.* Befal og mannskap på norske skip i utenriksfart 1938 og 1955—1957 og i innenriksfart 1955—1957.¹
Officers and crew aboard Norwegian vessels in foreign and coastal trades.

Ar Year	Personer i alt Total persons	Herav utlendinger Of which foreigners	Befal og andre overordnede officers and other licensed personell		Dekksmannskap Deck crew		Maskin- mannskap Engine crew		Matstell- og tjener- personale Catering staff		
			I alt Total	Herav utlendinger Of which foreigners	I alt Total	Herav utlendinger Of which foreigners	I alt Total	Herav utlendinger Of which foreigners	I alt Total	Herav utlendinger Of which foreigners	
Utenriksfart <i>Foreign trade</i>											
31/12 1938	31 760	3 156	7 280	26	10 517	1 378	8 623	1 005	5 340	747	
1/11 1955	41 971	7 187	11 198	449	12 186	2 828	10 288	2 166	8 299	1 744	
1/11 1956	44 055	8 092	12 034	636	12 794	3 108	10 847	2 324	8 380	2 024	
	I alt Total	46 589	8 796	12 743	617	13 516	3 371	11 389	2 641	8 941	2 167
1/11 1957	Herav kvin- ner. Of wh. women ...	2 775	285	222	14	—	—	—	—	2 553	271
Innenriksfart <i>Coastal trade</i>											
1/11 1955	5 114	28	1 796	5	1 804	9	732	4	782	10	
1/11 1956	5 594	30	2 125	1	1 951	15	767	4	751	10	
	I alt Total	5 908	41	2 297	3	1 927	15	794	8	890	15
1/11 1957	Herav kvin- ner. Of wh. women .	359	3	11	—	—	—	—	—	348	3

Kilde: Statistisk Sentralbyrå og Sentralregisteret for Sjømenn. Source: Central Bureau of Statistics and the Central Register for Seamen.

¹ Tallene for året 1938, som ble utarbeidd av Statistisk Sentralbyrå, omfatter skip på over 500 br.tonn. For årene 1955, 1956 og 1957 er oppgavene utarbeidd av Sentralregisteret for Sjømenn, og omfatter skip ned til 100 br.tonn. På den annen side er i Sentralregisterets oppgaver ikke tatt med utlendinger forlyrt på felleskontrakter — i 1957 i alt 1171 personer. Oppgavene for 1955—1957 er derfor ikke helt sammenliknbare med 1938-års oppgaver. The figures for the year 1938, which were prepared by the Central Bureau of Statistics refer to vessels of 500 gross tons or more. For the years 1955—1957 the figures are prepared by The Central Register for Seamen, and refer to vessels of 100 gross tons or more, but they do not include foreign seamen engaged on collective shipping articles—in 1957 1171 persons. Consequently, the figures for 1955—1957 are not quite comparable with those for the year 1938.

Tabell VIII.* Opptjente bruttofrakter i utenriksfart 1938 og 1950—1956.
Gross freight earnings in foreign trade.

Ar Year	Tørrlastskip Dry cargo		Tankskip Tank		I alt Total		Tur- og tidsfrakt i alt Voyage and time freights total
	Tur- frakt Voyage freights	Tids- frakt Time freights	Tur- frakt Voyage freights	Tids- frakt Time freights	Tur- frakt Voyage freights	Tids- frakt Time freights	
	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.
1938	350,0	98,2	128,3	121,1	478,3	219,3	697,6
1950	1 418,4	334,7	315,4	571,0	1 733,8	905,7	2 639,5
1951	2 064,2	445,2	783,7	710,5	2 847,9	1 155,7	4 003,6
1952	1 923,0	541,0	865,2	825,8	2 788,2	1 366,8	4 155,0
1953	1 662,6	423,1	667,8	896,9	2 330,4	1 320,0	3 650,4
1954	1 655,0	396,0	544,0	977,0	2 199,0	1 373,0	3 572,0
1955	2 077,0	530,0	650,0	1 068,0	2 727,0	1 598,0	4 325,0
1956	..	..	..	..	3 581,0	1 874,0	5 455,0

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

Tabell IX.* Indekstall for skipsfrakter 1949—1958.
Index numbers of shipping freights.

Ar og mnd. Year and month	Tørrlast Dry cargo 1949 = 100		Tank Tankers MOT ¹ = 100 Tur- frakt Voyage freights	Ar og mnd. Year and month	Tørrlast Dry cargo 1949 = 100		Tank Tankers MOT ¹ = 100 Tur- frakt Voyage freights	Ar og måned Year and month	Tørrlast Dry cargo 1949 = 100		Tank Tankers MOT ¹ = 100 Tur- frakt Voyage freights
	Tur- frakt Voyage freights	Tids- frakt Time freights			Tur- frakt Voyage freights	Tids- frakt Time freights			Tur- frakt Voyage freights	Tids- frakt Time freights	
1949	100	100	..	1952	138	147	227,1	1955	159	178	118,7
1950	104	100	..	1953	107	87	89,8	1956	187	250	223,5
1951	216	268	300,8	1954	114	102	81,3	1957	153	177	149,7
1956				1957				1958			
Jan.	170	204	158,2	Jan.	218	316	396,2	Jan.	102	87	43,9
Febr.	165	205	130,2	Febr.	210	288	397,3	Febr.	100	80	55,9
Mars	170	213	127,4	Mars	190	241	303,9	Mars	93	82	49,3
April	179	238	149,0	April	177	238	145,1	April	92	83	39,0
Mai	179	256	199,8	Mai	162	208	108,9	Mai	95	83	42,1
Juni	186	240	206,5	Juni	150	164	89,4	Juni	94	83	46,3
Juli	186	246	182,3	Juli	144	137	77,2	Juli	94	82	59,1
Aug.	189	243	205,3	Aug.	129	109	66,0	Aug.	92	82	65,2
Sept.	194	268	227,3	Sept.	121	111	52,5	Sept.	92	75	59,2
Okt.	191	268	254,2	Okt.	117	114	54,6	Okt.	97	79	66,6
Nov.	212	297	406,1	Nov.	114	100	54,1	Nov.	..	..	..
Des.	222	324	435,4	Des.	108	93	51,0	Des.	..	..	..

Kilde: Norwegian Shipping News. Source: Norwegian Shipping News.

¹ Basisrate fastsett av det britiske Ministry of Transport. Basic rate fixed by the British Ministry of Transport.

Tabell X.* Skip i opplag 1938 og 1953—1958.
Vessels laid up.

Ar og måned Year and month	Skip Vessels	Brutto- tonn Gross tons	Ar og måned Year and month	Skip Vessels	Brutto- tonn Gross tons	Ar og måned Year and month	Skip Vessels	Brutto- tonn Gross tons
1938		1000	1955		1000	1958		1000
1. jan.	..	..	1. jan.	10	34	1. jan.	53	250
1. april	92	132	1. mars	8	21	1. febr.	70	285
1. juli	82	181	1. juni	14	71	1. mars	99	397
1. okt.	93	307	1. sept.	11	43	1. april	118	516
1953			1956			1. mai	133	616
1. jan.	18	33	1. jan.	4	10	1. juni	133	700
1. april	48	79	1. april	4	12	1. juli	128	733
1. juli	30	66	1. juli	2	3	1. aug.	119	669
1. okt.	36	103	1. okt.	—	—	1. sept.	116	650
1954			1957			1. okt.	116	644
1. jan.	30	87	1. jan.	..	..	1. nov.	112	605
1. april	45	93	1. april	5	5	1. des.	..	..
1. juli	45	208	1. juli	2	2			
1. okt.	35	164	1. okt.	11	68			

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

Tabell XI.* Skipsfarten mellom Norge og utlandet 1938 og 1953—1957.
Shipping between Norway and foreign countries.

Ar Year	Skip kommet. Vessels entered				Skip gått. Vessels cleared				Skip gått med svensk jernmalm fra Narvik Vessels cleared with Swedish iron ore from Narvik Nettotonn Net tons
	Med last til Norge With cargo for Norway		Uten last til Norge Without cargo for Norway		Med last fra Norge ¹ With cargo from Norway		Uten last fra Norge Without cargo from Norway		
	Antall Number	Nettotonn Net tons	Antall Number	Nettotonn Net tons	Antall Number	Nettotonn Net tons	Antall Number	Nettotonn Net tons	
1938	6 719	5 435 458	3 416	4 270 329	7 807	7 648 269	2 268	1 983 638	2 603 731
1953	6 287	5 835 200	4 228	4 944 510	8 484	8 243 890	2 051	2 565 510	3 254 700
1954	6 740	6 232 730	4 873	5 436 320	9 068	8 857 740	2 586	2 861 460	3 339 090
1955	7 287	6 767 950	4 985	5 696 037	9 345	9 104 107	2 887	3 312 152	3 415 886
1956	7 022	6 815 168	5 550	6 331 571	9 951	9 851 971	2 640	3 360 221	3 940 599
1957	7 219	7 084 342	6 656	6 875 852	10 805	10 288 185	2 955	3 569 585	3 922 446
Registreringsland Country of registration	Nettotonnasje av skip kommet med eller uten last til Norge Net tonnage of vessels entered with or without cargo for Norway						1957		
							Nettotonnasje kommet med last til Norge Net tonnage of vessels entered with cargo for Norway	Nettotonnasje gått med last fra Norge ¹ Net tonnage of vessels cleared with cargo from Norway	
	1938	1953	1954	1955	1956	1957			
Norge	4 791 101	4 333 880	4 992 594	5 386 036	5 350 457	5 661 955	4 047 763	3 851 104	
Sverige	1 167 943	2 259 695	2 420 260	2 562 449	2 962 969	3 001 818	393 994	2 677 662	
Danmark	622 966	930 263	858 833	868 658	800 756	1 136 528	778 405	962 786	
Færøyene	—	2 857	3 292	2 606	8 300	6 782	1 423	5 535	
Finnland	158 891	69 515	109 918	125 918	130 735	136 517	17 808	122 951	
Island	7 398	10 451	22 894	26 488	30 421	13 293	2 742	11 580	
Belgia	351	27 244	4 680	16 594	13 649	15 667	—	15 667	
Bulgaria	—	—	—	—	5 969	—	—	—	

Frankrike	8 705	16 408	15 962	10 685	28 635	32 007	28 151	14 571
Hellas	46 276	90 102	20 301	29 593	8 185	29 597	22 964	6 633
Italia	7 243	94 275	85 206	67 449	72 569	54 800	21 864	37 346
Jugoslavia	8 201	—	—	1 589	—	12 685	—	12 685
Nederland	764 500	455 286	403 079	504 401	446 886	535 975	158 417	424 252
Polen	40 593	7 825	24 823	17 886	28 794	28 679	27 416	6 848
Romania	—	4 470	—	—	—	—	—	—
Sovjet-Samveldet (U.S.S.R.) ...	37 354	63 153	97 750	112 134	148 197	181 117	124 182	70 949
Spania	3 372	3 116	6 670	5 352	4 412	6 218	—	2 309
Storbritannia	399 802	776 048	769 294	968 694	1 048 406	1 168 755	811 793	480 898
Sveits	—	2 308	4 462	2 816	3 299	—	—	—
Tyrkia	—	—	5 710	3 658	16 209	1 311	—	1 311
Tyskland	1 409 308	1 064 635	1 237 966	1 257 221	1 449 734	1 449 274	335 276	1 282 291
Egypt	—	7 442	4 324	4 886	771	—	—	—
Liberia	—	18 533	53 198	105 641	124 602	71 695	35 541	38 785
Sør-Afrika	—	—	—	—	13 241	3 201	—	3 201
Argentina	3 120	3 566	4 550	3 566	10 962	4 400	2 026	2 374
Brasil	—	5 905	—	—	121	6 222	5 980	242
Canada	—	3 594	4 309	4 906	—	21 561	21 561	4 308
Costa Rica	—	13 746	6 366	4 007	5 357	19 923	11 087	13 150
Honduras	—	11 906	25 290	—	—	—	—	—
Panama	12 642	127 178	101 024	62 337	68 963	65 620	38 195	23 336
Sambandsstatene (U.S.A.)	3 103	373 004	382 547	298 488	361 336	279 928	193 878	204 621
Filippinene	—	—	—	3 496	—	—	—	—
Indonesia	—	—	3 748	—	—	—	—	—
Japan	19 381	3 805	—	6 433	—	—	—	—
Australia	—	—	—	—	2 804	—	—	—
Andre land	—	—	—	—	—	14 666	3 876	10 790
I alt	9 705 787	10 779 710	11 669 050	12 463 987	13 146 739	13 960 194	7 084 342	10 288 185

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

¹ Inkl. skip gått med svensk jernmalm fra Narvik. Incl. vessels cleared with Swedish iron ore from Narvik ². Inkl. tonnasje fra Estland (60641 nettotonn) og Latvia (132896 nettotonn). Incl. tonnage of vessels from Estonia and Latvia.

Tabell XII.* Norske skips fart på de viktigste fremmede land og havner¹ i 1953 og 1954.
Arrivals of Norwegian vessels at the most important foreign countries and ports.

Land og havn <i>Country and port</i>	Skip kommet <i>Vessels arrived</i>				Land og havn <i>Country and port</i>	Skip kommet <i>Vessels arrived</i>			
	1953		1954			1953		1954	
	Antall <i>Num-ber</i>	Nettotonn <i>Net tons</i>	Antall <i>Num-ber</i>	Nettotonn <i>Net tons</i>		Antall <i>Num-ber</i>	Nettotonn <i>Net tons</i>	Antall <i>Num-ber</i>	Nettotonn <i>Net tons</i>
Europa <i>Europe</i>					Vest-Tyskland <i>Federal Republic of Germany</i>				
Belgia <i>Belgium</i>	1 084	2 835 004	1 068	2 958 775	Bremen	322	842 880	311	957 786
Antwerpen	1 008	2 726 195	996	2 813 277	Hamburg	510	1 395 581	588	1 733 317
Danmark <i>Denmark</i>	1 237	1 842 770	1 963	2 527 515	Afrika <i>Africa</i>				
København	290	767 103	322	943 419	Egypt <i>Egypt</i>	377	1 320 838	371	1 292 438
Frankrike <i>France</i>	1 294	3 759 945	1 506	4 038 574	Port Said	149	575 196	159	590 737
Dunkerque	151	423 160	173	494 685	Ghana (<i>Gullkysten</i>)	153	429 585	154	454 627
Havre	233	989 079	217	929 716	Kanariøyene <i>Canary Islands</i>	179	437 034	193	560 556
Marseille	176	506 743	217	542 162	Madagaskar <i>Madagascar</i>	221	498 816	272	498 767
Port-de-Bouc	87	594 679	74	515 196	Marokko (fr.) <i>French Morocco</i> ..	332	512 335	466	741 224
Hellas <i>Greece</i>	220	463 370	260	550 468	Mosambik <i>Mosambique</i>	139	549 200	142	540 826
Italia <i>Italy</i>	805	2 524 869	974	3 058 143	Nigeria <i>Nigeria</i>	275	444 892	347	556 459
Genova	257	746 935	305	909 063	Senegal <i>Senegal</i>	154	349 347	236	446 867
Napoli	211	763 344	229	803 521	Dakar	145	341 833	202	419 548
Nederland <i>Netherlands</i>	1 313	3 426 318	1 491	4 088 585	Sør-Afrika-Sambandet <i>Union of South Africa</i>	314	1 127 508	308	1 147 254
Rotterdam	1 040	3 151 719	1 139	3 644 201	Nord Amerika <i>North America</i>				
Polen <i>Poland</i>	225	363 108	211	420 050	Canada <i>Canada</i>	1 432	3 386 121	1 698	4 273 203
Portugal <i>Portugal</i>	188	410 698	226	572 985	Halifax	119	432 406	139	515 695
Lisboa	144	367 187	174	476 067	Montreal	311	626 396	330	732 339
Sovjetsamveldet <i>Soviet Union</i>	264	360 320	420	771 466	Port Alfred	140	501 448	187	570 933
Spania <i>Spain</i>	395	616 908	387	523 782	Vancouver (B. C.)	132	407 846	128	503 417
Storbritannia og Nord-Irland					Sambandsstatene <i>United States</i>	5 969	18 131 654	6 206	18 969 889
United Kingdom	3 399	8 873 733	3 583	9 713 597	Baltimore	479	1 450 204	509	1 639 167
Avonmouth	92	317 635	116	437 855	Boston	198	667 659	195	611 544
Fawley	165	682 505	175	719 353	Houston	202	462 701	264	682 194
Isle of Grain	75	425 136	66	424 924	Long Beach	87	380 710	145	502 725
Liverpool	202	561 656	178	554 340	Los Angeles	137	410 850	116	457 730
London	419	780 231	478	908 142	New Orleans	489	943 074	441	887 419
Newcastle on Tyne	244	673 722	252	737 629	New York	1 109	3 372 294	1 071	3 277 360
Swansea	147	540 781	132	571 282	Newport News	178	571 871	154	489 808
Thames Haven	105	583 011	96	542 881	Norfolk	224	741 249	208	683 311
Sverige <i>Sweden</i>	1 208	2 751 695	936	2 836 536	Philadelphia	453	1 516 798	505	1 644 287
Göteborg	277	827 382	304	1 056 573	Portland (Me)	98	668 037	114	682 694
Tyrkia <i>Turkey</i>	180	384 930	163	440 132	San Francisco	267	902 949	370	1 100 451

Mellom-Amerika <i>Central-America</i>					Filippinene <i>Philippines</i>	703	2 466 816	775	2 679 940
British Vest-India ²	650	2 450 290	625	2 348 092	Cebu	111	396 787	140	510 654
<i>British West-Indies</i>					Manila	272	930 435	285	942 325
Chaguaramas	116	482 488	127	458 897	Hong Kong <i>Hong Kong</i>	431	1 089 154	439	1 087 533
Port of Spain	153	563 215	126	444 400	India <i>India</i>	330	1 362 955	341	1 367 930
Cuba <i>Cuba</i>	685	1 269 531	479	914 052	Bombay	111	453 543	107	419 823
Mexico <i>Mexico</i>	355	648 645	447	857 793	Indonesia <i>Indonesia</i>	556	2 368 401	536	2 408 370
Nederlandsk Vest-India ³					Balikpapan	83	441 746	85	475 118
<i>Netherlands West Indies</i>	694	3 758 997	1 183	6 423 427	Irak <i>Iraq</i>	114	484 505	162	782 603
Aruba	268	1 500 290	458	2 626 586	Fao	59	302 088	104	581 440
Curacao	426	2 258 707	725	3 796 841	Japan <i>Japan</i>	899	2 804 903	821	2 592 811
Sør-Amerika <i>South America</i>					Kobe	196	596 288	170	524 515
Argentina <i>Argentina</i>	265	1 034 415	246	923 865	Yokohama	219	733 871	190	648 423
Buenos Aires	157	537 912	162	567 806	Koweit <i>Kuweit</i>	562	3 686 312	526	3 532 981
Brasil <i>Brazil</i>	774	2 655 548	994	4 174 781	Kuweit	515	3 514 850	481	3 380 456
Rio de Janeiro	203	698 699	244	1 057 925	Libanon <i>Lebanon</i>	325	1 559 940	304	1 469 779
Santos	247	834 622	318	1 393 800	Sidon	102	557 145	92	630 885
Chile <i>Chile</i>	420	1 496 715	430	1 662 527	Tripoli	325	1 559 940	87	528 596
Colombia <i>Colombia</i>	327	916 674	412	1 015 692	Malaistatene <i>Federation of</i>				
Ecuador <i>Ecuador</i>	245	489 995	206	499 080	<i>Malaya</i>	293	783 441	374	1 002 128
Guiana (brit.) <i>British Guiana</i> ..	159	582 246	223	719 693	Penang	153	397 275	168	443 959
Georgetown	92	320 686	150	492 049	Oman <i>Oman</i>	71	413 138	84	522 290
Peru <i>Peru</i>	360	1 161 340	422	1 512 024	Debai	1	3 183	79	502 478
Callao	89	286 277	114	419 759	Pakistan <i>Pakistan</i>	95	381 055	104	423 635
Venezuela <i>Venezuela</i>	968	4 449 064	1 239	6 588 451	Britisk Borneo <i>British Borneo</i> ..	163	662 745	265	713 749
Amuay	85	505 152	102	613 141	Singapore	502	1 651 624	559	1 653 859
Caripito	66	350 421	60	428 246	Syria <i>Syria</i>	260	1 503 206	226	1 299 855
Maracaibo	98	253 961	261	1 311 255	Banias	220	1 434 756	182	1 232 200
Puerto la Cruz	227	1 412 671	226	1 410 363	Thailand <i>Thailand</i>	279	448 627	292	462 092
Punta Cardon	164	927 037	209	1 283 758	Oseania <i>Oceania</i>				
Asia <i>Asia</i>					Australisambandet <i>Australia</i>	482	1 970 187	489	2 201 008
Aden <i>Aden</i>	173	728 480	182	830 808	Melbourne	93	405 536	97	447 641
Aden	168	710 060	179	822 152	Sydney	99	427 229	93	434 780
Bahreinøyene <i>Bahrein Islands</i> ..	109	519 296	129	616 087	New Zealand <i>New Zealand</i>	92	287 062	107	484 613
Ceylon <i>Ceylon</i>	122	492 540	111	459 560					
Colombo	117	465 631	107	438 033					
China <i>China</i>	152	349 070	168	411 977					

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

¹ Totalløstallene for hvert land omfatter alle anløp i vedkommende lands havner, dvs. både skip kommet fra andre land og skip kommet fra andre havner i samme land. Total figures for each country comprise all arrivals at ports in the country in question, i. e. both vessels arrived from other countries and vessels arrived from other ports in the same country. ² Bermuda, Bahamaøyene (*Bahama Islands*), Jamaica, Trinidad, Antigua, Montserrat, St. Kitts, Grenada, Santa Lucia, St. Vincent. ³ Bare Aruba og Curacao. *Aruba and Curacao only.*

Tabell XIII.* Jernbanene¹ 1855 til 1950—51. Railways.

Ved utgangen av driftsåret At end of operating year	Banelengde. Length of line					Rullende materiell. Rolling stock				Anvendt kapital Capital outlays
	Statsbaner State railways		Privatbaner Private railways			Lokomotiver Locomotives	Motorvogner Rail motor vehicles	Person- og konduktørvogner ^{2, 3} Passenger carriages and vans	Godsvogner ³ Freight wagons	
	I alt Total	I alt Total	Herav elektrifisert Of which electrified	I alt Total	Herav elektrifisert Of which electrified					
1855	Km 68	Km —	Km —	Km 68	Km —	7	—	40	222	Mill. kr. 8,7
1865	270	202	—	68	—	26	—	118	642	21,0
1875	549	481	—	68	—	63	—	290	1 425	38,7
1885—86	1 561	1 493	—	68	—	139	—	684	2 905	126,6
1890—91	1 561	1 493	—	68	—	150	—	728	3 332	129,2
1895—96	1 751	1 640	—	111	—	189	—	940	4 061	145,5
1900—01	2 056	1 878	—	178	—	242	—	1 139	6 008	173,3
1905—06	2 547	2 177	—	370	—	292	—	1 317	6 620	218,4
1910—11	3 085	2 609	—	476	26	383	3	1 510	8 037	304,0
1915—16	3 179	2 713	—	466	72	436	3	1 789	9 632	352,1
1920—21	3 286	2 850	30	436	42	571	3	2 191	12 063	467,1
1925—26	3 603	3 235	122	368	42	623	7	2 421	13 387	680,8
1930—31	3 873	3 505	198	368	42	580	40	2 312	13 244	892,1
1935—36	3 977	3 656	323	321	42	541	66	2 282	12 201	955,9
1938—39	3 967	3 828	336	139	42	529	86	2 312	12 308	1 023,4
1940—41	4 154	4 015	493	139	42	529	107	2 303	12 455	1 053,8
1945—46	4 399	4 294	694	105	42	607	128	2 149	11 726	1 548,4
1950—51	4 470	4 390	1 026	80	42	586	136	2 142	13 433	1 599,1

Driftsår Operating year	Passasjertrafikk ⁴ Passenger traffic		Godstrafikk ⁵ Freight traffic				Personale ⁷ Staff	
	Passasjerer ⁶ Passengers	Passasjerkilometer Passengerkilometres	Tonn transportert Tons carried		Tonnkilometer Ton-kilometres		Fast Permanent	Ekstra ⁸ Temporary
			I alt ⁶ Total	Malm på Ofotbanen Iron ore on Ofoten railway	I alt Total	Malm på Ofotbanen Iron ore on Ofoten railway		
1855	1000 128	Mill. . .	1000 83	—	1000 —	Mill. . .	—	—
1865	..	9,8	..	—	..	11,0	—	..
1875	1 541	43,3	587	—	33,1	—	—	..
1885—86	3 147	92,0	957	—	67,8	—	—	..
1890—91	4 334	117,1	1 337	—	88,8	—	—	2 509
1895—96	6 773	160,1	1 570	—	109,6	—	—	3 585
1900—01	9 900	234,5	2 307	—	153,8	—	—	4 539
1905—06	10 075	248,0	4 253	1 600	234,9	62,8	—	5 194
1910—11	14 467	371,3	5 790	2 200	336,4	84,8	—	6 389
1915—16	21 438	573,3	6 521	1 100	502,2	45,9	—	8 177
1920—21	28 687	741,3	7 384	2 400	482,8	97,2	—	11 037
1925—26	22 977	586,2	10 338	4 700	610,8	188,2	—	11 246
1930—31	17 715	531,5	8 759	4 000	549,6	158,6	—	10 667
1935—36	19 660	597,4	10 001	4 700	642,8	186,1	—	10 706
1938—39	22 742	740,2	11 809	6 500	735,7	260,2	—	12 075
1940—41	25 588	766,9	5 407	200	651,3	7,8	—	12 346
1945—46	48 108	1 448,7	7 352	2 100	842,1	84,4	—	14 210
1950—51	39 935	1 557,6	14 941	7 900	1 406,1	317,2	—	19 144

Kilde: Hovedstyret for Norges Statsbaner. Source: Central Board of Norwegian State Railways.

¹ Statsbaner og privatbaner (ekskl. forstadsbaner). State and private railways (excl. suburban railways). ² Ekskl. motorvogner. Excl. rail motor vehicles. ³ Det virkelige antall vogner omregnet til vogner à to aksler. The actual number of vehicles converted to vehicles with two axles. ⁴ Før 1895—96 er passasjerer med månedsbilletter ikke tatt med. Prior to 1895—96 passengers with monthly tickets are excluded. ⁵ Til og med 1890—91 fraktgods ekskl. fraktfritt gods, fra og med 1895—96 fraktgods og ilgods ekskl. fraktfritt gods. Up to 1890—91 ordinary freight excluding freight free of charge, as from 1895—96 ordinary and fast freight excluding freight free of charge. ⁶ Passasjerer og tonn transportert i samtrafikk mellom statsbanene (inkl. Hovedbanen) og privatbanene (ekskl. Hovedbanen) er tatt med to ganger. Passengers and tons carried as continued transport on both state railways (incl. Hovedbanen) and private railways (excl. Hovedbanen) are counted twice. ⁷ Inkl. personale ved bildrift, verksteder, reisebyråer m. v. Incl. automobile staff, workshop staff, travel bureau staff, etc. ⁸ Ekskl. ekstrapersonale ved privatbanene. Excl. temporary staff of private railways.

Tabell XIV.* Jernbanene 1950—51 til 1956—57. Railways.

Ved utgangen av driftsåret At end of operating year	Banelengde (km) Length of line (km)		Lokomotiver Locomotives			Motorvogner Rail motor vehicles		Person-, post- og konduktørvogner Passenger carriages and vans		Godsvogner Freight wagons		Personale ⁴ (ekskl. personale ved bildriften) Staff (excluding automobile staff)
	I alt Total	Herav elektrifisert Of which electrified	Damp Steam	Elektriske Electric	Diesel Diesel	Diesel og bensin Diesel and petrol	Elektriske Electric	Vogner Vehicles	Sitte- og soveplasser ³ Seats and sleeping accomm.	Vogner Vehicles	Lasteevne (tonn) Capacity (tons)	
Statsbaner <i>State railways</i>												
1950—51	4 390	1 026	481	77	1	85	51	1 168	59 533	12 474	187 278	27 448
1951—52	4 390	1 026	479	86	1	86	58	1 204	62 155	12 399	188 117	27 546
1952—53	4 390	1 131	464	95	1	89	58	1 227	65 806	12 477	190 439	27 828
1953—54	4 390	1 131	451	103	1	95	64	1 234	66 235	12 469	191 382	27 609
1954—55	4 390	1 238	411	109	5	95	71	1 248	66 511	12 682	195 642	26 574
1955—56	4 421	1 311	402	124	5	94	76	1 262	67 628	12 675	196 396	26 280
1956—57*	4 427	1 388	383	125	10	92	86	1 279	69 096	12 597	205 298	25 725
Privatbaner¹ <i>Private railw.</i>												
1950—51	80	42	14	13	—	—	—	27	998	493	6 989	332
1951—52	80	42	14	13	—	—	—	27	998	513	7 337	337
1952—53	80	42	15	13	—	—	1	26	978	526	7 555	356
1953—54	64	42	7	13	2	—	1	21	929	499	7 360	328
1954—55	64	42	7	13	2	—	1	21	941	513	7 644	340
1955—56	64	42	7	13	2	—	1	21	941	516	7 676	342
1956—57*	64	42	7	13	2	—	1	21	941	535	8 068	344
Driftsår Operating year	Passasjertrafikk Passenger traffic		Godstrafikk Freight traffic				Driftsresultater (bare jernbanedriften) Operating account (railway service only)			Anvendt kapital (ved utgangen av driftsåret) Capital outlays (at end of operating year)		
	Passasjerer Passengers	Passasjer-kilometer Passenger-kilometres	Tonn transportert Tons carried		Tonnkilometer Ton-kilometres		Inntekter Receipts	Utgifter Expenditure	Over-skott Surplus			
		I alt ⁵ Total	Malm på Ofotbanen Ore on Ofoten railway	I alt ⁵ Total	Malm på Ofotbanen Ore on Ofoten railway							
	1000	Mill.	1000	1000	Mill.	Mill.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.	Mill. kr.		
Statsbaner												
1950—51	39 546	1 553,5	13 792	7 931	1 385,0	317,2	306,3	352,5	- 46,2	1 583,1		
1951—52	38 327	1 528,7	14 932	8 398	1 518,2	335,9	345,0	397,7	- 52,7	1 629,3		
1952—53	38 082	1 514,5	14 119	8 668	1 354,7	346,7	366,5	438,9	- 72,4	1 675,6		
1953—54	38 477	1 544,3	13 865	8 356	1 346,4	334,2	367,4	453,8	- 86,4	1 735,8		
1954—55	39 650	1 624,0	14 555	8 657	1 423,8	346,0	377,1	443,7	- 66,6	1 779,5		
1955—56	39 581	1 705,5	15 540	9 640	1 476,7	386,0	390,8	483,7	- 92,9	1 886,6		
1956—57*	..	..	16 338	10 644	1 526,0	426,0	404,9	518,2	- 113,3	1 928,4		
Privatbaner¹												
1950—51	388	4,1	1 163	.	23,9	.	5,1	4,8	0,3	16,1		
1951—52	397	4,2	1 135	.	22,9	.	6,4	5,6	0,8	16,1		
1952—53	400	4,3	1 105	.	22,3	.	7,6	7,2	0,4	16,6		
1953—54	401	4,3	1 098	.	21,7	.	7,4	7,0	0,4	15,9		
1954—55	402	4,2	1 128	.	22,1	.	7,8	7,2	0,6	15,9		
1955—56	397	3,9	1 062	.	20,8	.	7,5	7,1	0,4	15,9		
1956—57*	394	3,9	1 104	.	21,5	.	9,3	8,5	0,8	16,0		

Kilde: Hovedstyret for Norges Statsbaner Source: Central Board of Norwegian State Railways.

¹ Sulitjelmabananen, Thamshavnbanen (elektrifisert), Rjukanbanen (elektrifisert), Lillesand—Flaksvatnbanen (til og med 1952—53, nedlagt fra 1. juli 1953). ² Ekskl. motorvogner. *Excluding rail motor vehicles.* ³ Inkl. sitteplasser i motorvogner, men ekskl. sitteplasser i spisevogner. *Including seats in rail motor vehicles, but excluding seats in restaurant cars.* ⁴ For statsbanene fast ansatt personale og stadig tjenestegjørende ekstrapersonale ved driftsårets utgang, og sesongarbeidere i gjennomsnitt for driftsåret. *For the state railways permanent staff and temporary employees with indefinite status at end of operating year, and average number of seasonal workers in operating year.* ⁵ Inkl. levende dyr og tjenestegods, men ekskl. post og reisegods. *Including live animals and service goods, but excluding mail and luggage.*

Tabell XV.* Forstadsbaner og sporveier 1952—53 til 1956—57.
Suburban railways and tramways.

Selskap og år <i>Company and year</i>	Trafikert banelengde <i>Length of line operated</i>		Rullende materiell <i>Rolling stock</i>			Perso- nalel <i>Staff</i>	Trafikk <i>Traffic</i>		Passa- sjer- inn- tekter <i>Passen- ger receipts</i>
	I alt <i>Total</i>	Herav egen bane <i>Of which own line</i>	Motor- vogner <i>Motor vehic- les</i>	Til- hen- gere <i>Trail- ers</i>	Sitte- plasser <i>Seats</i>		Vogn- km <i>Vehicle- kms</i>	Passa- sjerer <i>Passen- gers</i>	
	Km	Km					1000	1000	1000 kr.
Forstadsb. Suburb. railw.									
Ekkebergbanen									
1952	10,5	8,1	18	13	1 516	198	..	6 348	2 591
1953	10,5	8,1	18	13	1 516	197	..	6 368	2 605
1954—55	10,5	8,1	19	16	1 644	197	1 162	5 976	2 762
1955—56	10,5	8,1	19	16	1 649	189	1 102	5 731	2 664
1956—57	10,5	8,1	18	14	1 486	169	1 054	5 212	2 507
Holmenkollbanen									
1952	26,1	26,1	42	—	2 840	409	..	20 168	8 407
1953	26,1	26,1	42	—	2 812	400	..	19 737	8 307
1954	26,1	26,1	44	—	2 820	..	..	20 122	9 347
1955	26,1	26,1	43	—	2 764	417	2 816	20 320	9 560
1956	26,1	26,1	47	—	2 808	427	2 833	19 766	10 437
1957	26,1	26,1	47	—	2 772	414	2 759	19 147	10 727
Bærumsbanen²									
1952	33,4	20,7	48	9	2 349	469	..	16 448	6 919
1953—54	33,4	20,7	51	7	2 435	454	..	16 813	7 161
1954—55	33,4	20,7	59	6	2 735	473	2 976	17 588	8 855
1955—56	33,4	20,7	62	6	3 148	471	2 880	18 115	9 163
1956—57	33,1	20,7	65	6	3 653	461	3 020	18 302	9 757
Gråkallbanen									
1952—53	8,8	7,4	6	4	400	66	..	1 676	802
1953—54	8,8	7,4	6	4	400	66	..	1 684	874
1954—55	8,8	7,4	6	4	400	63	446	1 697	933
1955—56	8,8	7,4	7	5	480	..	407	1 638	999
1956—57	8,8	7,4	7	5	480	56	391	1 698	1 032
Sporveier Tramways									
Oslo Sporveier²									
1952	43,2	43,2	164	108	..	..	10 943	90 411	24 890
1953—54	45,0	45,0	173	99	..	..	9 719	83 690	25 664
1954—55	45,9	45,9	167	106	..	..	9 899	81 615	24 999
1955—56	45,9	45,9	165	107	11 800	..	9 912	79 139	24 265
1956—57	54,1	54,1	172	130	12 678	ca. 1100	9 665	74 237	29 240
Bergens Sporvei									
1952—53	16,3	16,3	35	17	..	..	2 436	17 469	5 286
1953—54	16,3	16,3	35	17	..	..	2 442	17 414	5 248
1954—55	16,3	16,3	33	17	..	..	2 445	17 393	5 226
1955—56	16,3	16,3	33	17	3 249	..	2 431	17 382	5 207
1956—57	16,3	16,3	30	16	3 083	ca. 400	2 464	15 731	6 123
Trondheim Sporvei									
1952—53	12,5	12,5	42	24	..	..	1 683	19 094	3 818
1953—54	12,5	12,5	42	24	..	222	1 649	19 030	3 802
1954—55	12,5	12,5	44	24	..	220	1 657	18 859	4 141
1955—56	13,5	13,5	44	24	2 260	218	1 673	18 716	4 633
1956—57 ³	13,5	13,5	22	4	870	212	1 393	14 029	4 377

Kilde: Oppgaver fra selskapene. Source: Data from the companies.

¹ Ekskl. personale ved bussdrift (Oslo Sporveier og Bergen Sporvei). Excluding bus staff. ² Rullende materiell som Bærumsbanen har leid av Oslo Sporveier, er tatt med bare under Bærumsbanen. Rolling stock hired by «Bærumsbanen» from «Oslo Sporveier», are included under «Bærumsbanen» only. ³ Tallene er unormalt lave fordi størstedelen av det rullende materiell ble ødelagt av brann i driftsåret. Figures are abnormally low because most of the rolling stock were damaged by fire in the operating year.

Tabell XVI.* Lengden av offentlige veier utenom byene pr. 30. juni 1840—1957.
Length of non-urban public roads.

Ar Year	Hovedveier. <i>Main roads</i>			Bygdeveier <i>Local roads</i>	I alt <i>Total</i>
	Riksveier <i>National roads</i>	Fylkesveier <i>Provincial roads</i>	I alt <i>Total</i>		
	Km	Km	Km	Km	Km
1840	.	.	5 680	9 610	15 290
1845	.	.	5 944	9 650	15 594
1850	.	.	6 181	9 910	16 091
1855	.	.	6 046	10 430	16 476
1860	.	.	6 305	11 628	17 933
1865	.	.	6 667	12 215	18 882
1870	.	.	6 995	13 063	20 058
1875	.	.	7 450	14 100	21 550
1880	.	.	7 753	14 441	22 194
1885	.	.	8 426	15 334	23 760
1890	.	.	9 198	16 286	25 484
1895	.	.	9 647	17 353	27 000
1900	.	.	10 671	17 920	28 591
1905	.	.	11 385	18 719	30 104
1910	.	.	12 143	19 570	31 713
1915	.	.	13 069	20 121	33 190
1920	.	.	13 375	20 793	34 168
1925	.	.	14 195	21 500	35 695
1930	9 303	6 116	15 419	22 024	37 443
1931	10 452	5 176	15 628	22 374	38 002
1932	10 528	5 572	16 100	22 367	38 467
1933	10 617	5 688	16 305	22 483	38 788
1934	10 642	6 210	16 852	22 257	39 109
1935	13 629	4 125	17 754	21 843	39 597
1936	13 808	4 465	18 273	21 917	40 190
1937	13 916	4 583	18 499	22 199	40 698
1938	14 030	4 785	18 815	22 480	41 295
1939	14 481	4 957	19 438	22 656	42 094
1940	14 695	5 135	19 830	22 768	42 598
1941	14 998	5 165	20 163	22 913	43 076
1942	15 340	5 155	20 495	22 975	43 470
1943	15 618	5 183	20 801	23 011	43 812
1944	15 802	5 160	20 962	22 931	43 893
1945	15 866	5 243	21 109	22 871	43 980
1946	15 831	5 237	21 068	22 976	44 044
1947	15 833	5 261	21 094	23 111	44 205
1948	15 861	5 323	21 184	22 776	43 960
1949	15 920	5 659	21 579	22 679	44 258
1950	15 929	5 875	21 804	22 869	44 673
1951	15 952	6 123	22 075	23 053	45 128
1952	15 935	6 333	22 268	23 541	45 809
1953	16 046	6 539	22 585	23 705	46 290
1954	16 048	6 720	22 768	24 042	46 810
1955	16 109	6 825	22 934	24 454	47 388
1956	16 095	7 004	23 099	24 862	47 961
1957	16 197	7 605	23 802	24 960	48 762

Kilde: Vegdirektoratet. *Source: Directorate of Roads.*

**Tabell XVII.* Lengden av offentlige veier utenom byene med fast dekke
pr. 1. oktober 1925—1957.**
Length of hard-surface non-urban public roads.

År Year	Hovedveier. <i>Main roads</i>			Bygdeveier <i>Local roads</i>	I alt <i>Total</i>
	Riksveier <i>National roads</i>	Fylkesveier <i>Provincial roads</i>	I alt <i>Total</i>		
	Km	Km	Km	Km	Km
1925	.	.	..	..	14
1926	.	.	..	..	27
1927	.	.	..	..	36
1928	.	.	..	..	50
1929	.	.	..	..	64
1930	..	..	..	..	99
1931	..	..	..	..	128
1932	..	..	..	..	170
1933	..	..	..	..	235
1934	..	..	..	..	375
1935	402	44	446	82	528
1936	550	56	606	131	737
1937	725	71	796	164	960
1938	864	75	939	212	1 151
1939	1 038	88	1 126	267	1 393
1940	1 193	105	1 298	274	1 572
1941	1 199	114	1 313	266	1 579
1942	1 199	114	1 313	268	1 581
1943	..	..	..	..	..
1944	1 183	111	1 294	262	1 556
1945	1 179	111	1 290	265	1 555
1946	1 219	121	1 340	277	1 617
1947	1 260	145	1 405	291	1 696
1948	1 298	172	1 470	121	1 591
1949	1 425	202	1 627	156	1 783
1950	1 551	254	1 805	196	2 001
1951	1 600	304	1 904	244	2 148
1952	1 668	346	2 014	288	2 302
1953	1 746	381	2 127	324	2 451
1954	1 854	416	2 270	348	2 619
1955	1 973	449	2 422	372	2 794
1956	2 148	483	2 631	429	3 060
1957	2 326	514	2 840	448	3 288

Kilde: Vegdirektoratet. *Source: Directorate of Roads.*

Tabell XVIII.* Lengden av offentlige veier og gater i byene 1927—1957.
Length of urban public roads and streets.

År. Year	Km	År. Year	Km
1927 I alt <i>Total</i>	1 379	1957 I alt <i>Total</i>	3 117
1937 » »	1 566	Innfarts- og gjennomfartsveier <i>Through roads</i>	804
1947 » »	2 342	Andre veier og gater <i>Other</i> <i>roads and streets</i>	2 313
1953 » »	2 618		

Kilde: Norske Kommunale Ingeniørveseners Forening. *Source: Norwegian Municipal Engineering Association.*

Tabell XIX.* Registrerte motorkjøretøyer pr. 15. desember 1899—1926.
Registered road motor vehicles.

Ar Year	Biler Motor vehicles (excl. motor- cycles)	Motor- sykler Motor cycles	Motor- kjøretøyer i alt Motor vehicles, total	Ar Year	Biler ¹ Motor vehicles (excl. motor cycles)			Motor- sykler Motor cycles	Motor- kjøretøyer i alt Motor vehicles, total
					Personbiler Passenger vehicles	Laste- og varebiler Goods vehicles	I alt Total		
1899	2	—	2	1913	622	88	710	262	972
1900	3	—	3	1914	993	143	1 136	417	1 553
1901	5	—	5	1915	1 290	191	1 481	552	2 033
1902	9	1	10	1916	2 054	352	2 406	839	3 245
1903	19	2	21	1917	2 508	560	3 068	1 550	4 618
1904	30	6	36	1918	2 612	661	3 273	1 533	4 806
1905	45	15	60	1919	3 850	1 163	5 013	2 626	7 639
1906	60	23	83	1920	6 700	2 400	9 100	4 600	13 700
1907	70	30	100	1921	8 214	3 118	11 332	5 530	16 862
1908	120	49	169	1922	9 638	3 702	13 340	6 652	19 992
1909	215	68	283	1923	12 796	4 885	17 681	7 095	24 776
1910	320	88	408	1924	14 711	5 839	20 550	7 850	28 400
1911	425	120	545	1925	17 617	7 605	25 222	7 228	32 450
1912	545	185	730	1926	21 483	8 869	30 352	7 979	38 331

Kilde: Vegdirektoratet. Source: Directorate of Roads.

¹ Kombinerte biler og spesialbiler er tatt med dels under personbiler og dels under laste- og varebiler. Combined vehicles are included partly with passenger vehicles and partly with goods vehicles.

**Tabell XX.* Registrerte motorkjøretøyer og tilhengere
pr. 31. desember 1927—1948.**
Registered road motor vehicles and trailers.

Ar Year	Busser (inkl. trolley- buss)es Buses (incl. trolley buses)	Drosjer og lik- nende Taxis, etc.	Person- biler ellers Private cars	Varebiler, lastebiler og komb. biler Vans, lorries and comb. vehicles		Brannbiler, sykebiler, traktorer og motor- traller Fire engines, ambu- lances, tractors, etc.	Motor- vogner i alt Motor vehicles (excl. motor cycles), total	Motor- sykler Motor cycles	Motor- kjøre- tøyer i alt Motor vehicles, total	Til- hengere Trailers
				Rute- biler In sche- duled public transport	Andre Other					
1927	1 204	2 461	17 418	238	11 440	50	32 811	6 457	39 268	102
1928	1 413	3 792	18 533	277	13 013	59	37 087	5 946	43 033	236
1929	1 560	4 282	20 296	385	15 314	68	41 905	5 857	47 762	378
1930	1 613	4 497	22 427	419	17 445	77	46 478	5 818	52 296	650
1931	1 674	4 430	24 182	516	18 922	82	49 806	6 317	56 123	852
1932	1 617	4 381	25 241	533	19 744	86	51 602	6 820	58 422	1 119
1933	1 710	4 312	27 284	582	20 513	91	54 492	7 204	61 696	1 356
1934	1 723	4 158	29 572	675	22 322	102	58 552	7 527	66 079	1 770
1935	1 809	4 155	32 082	696	24 136	114	62 992	8 205	71 197	2 136
1936	1 970	4 146	36 128	768	26 779	126	69 917	9 673	79 590	2 517
1937	2 153	4 157	43 030	837	29 480	135	79 792	12 724	92 516	3 013
1938	2 325	4 210	51 066	908	32 018	226	90 753	16 876	107 629	3 668
1939	2 427	4 342	56 211	1 025	35 064	308	99 377	19 755	119 132	4 077
1940	2 093	3 936	48 782	920	31 708	328	87 767	14 706	102 473	4 521
1941	2 034	3 882	45 861	863	31 176	408	84 224	14 111	98 335	4 813
1942	2 157	3 898	44 445	820	31 497	474	83 291	14 337	97 628	4 866
1943	2 134	3 896	43 144	890	30 971	556	81 591	14 606	96 197	4 894
1944	2 075	3 779	37 970	875	29 461	573	74 733	13 207	87 940	4 719
1945	2 109	3 865	41 858	961	33 628	563	82 984	14 370	97 354	4 758
1946	2 356	3 470	49 665	1 292	40 309	698	97 790	17 690	115 480	3 927
1947	2 900	3 995	55 415	1 111	44 586	967	108 974	21 381	130 355	4 039
1948	3 276	4 176	56 555	1 244	45 455	1 342	112 048	22 739	134 787	4 392

Kilde: Vegdirektoratet. Source: Directorate of Roads.

Tabell XXI. Registrerte motorkjøretøyer og tilhengere pr. 31. desember 1949—1957.
Registered road motor vehicles and trailers.

Ar Year	Busser og turbileri <i>Buses and coaches</i>	Drosjer og liknende <i>Taxis etc.</i>	Personbiler ellers <i>Private cars</i>	Varebiler ² <i>Vans</i>			Lastebiler <i>Lorries</i>			Komb. biler <i>Comb. vehicles</i>		
				Rutebiler <i>In scheduled public transport</i>	Leiebiler <i>In non-sche- duled public transport</i>	Til eget bruk <i>In transport on own account</i>	Rutebiler <i>In scheduled public transport</i>	Leiebiler <i>In non-sche- duled public transport</i>	Til eget bruk <i>In transport on own account</i>	Rutebiler <i>In scheduled public transport</i>	Leiebiler <i>In non-sche- duled public transport</i>	Til eget bruk <i>In transport on own account</i>
I alt Total												
1949	3 615	4 480	58 178	..	..	..	³ 840	³ 8 870	⁴ 34 828	569	304	983
1950	3 797	4 642	60 111	15	189	15 604	925	8 704	20 232	583	357	1 020
1951	3 998	4 816	64 401	21	230	19 268	1 034	9 625	24 002	596	330	966
1952	4 207	4 983	73 349	23	271	24 811	1 007	9 651	27 074	657	313	887
1953	4 269	5 200	85 256	31	229	28 657	1 062	9 681	29 121	639	233	1 060
1954	4 499	5 362	102 339	21	256	30 394	1 097	9 844	32 218	648	243	1 059
1955	4 633	5 539	116 269	18	284	32 295	1 083	10 162	34 142	643	168	1 109
1956	4 715	5 812	127 960	27	304	35 184	1 122	10 057	35 068	625	144	1 167
1957	4 860	5 960	147 063	31	343	40 297	1 148	9 920	35 110	655	125	1 229
Herav dieseldrevet Of which diesel												
1949	775	—	—	..	..	..	³ 84	³ 294	⁴ 631	33	2	8
1950	925	—	1	—	—	6	111	326	675	34	5	7
1951	1 105	1	9	—	—	6	176	585	857	44	2	7
1952	1 386	39	14	—	—	3	213	1 100	1 099	95	7	6
1953	1 676	138	32	1	—	14	317	1 593	1 528	143	4	9
1954	2 024	387	46	1	—	26	410	2 361	2 434	167	22	17
1955	2 346	532	56	2	—	44	463	2 848	2 971	219	11	8
1956	2 588	547	63	3	—	40	516	3 018	3 305	252	10	24
1957	2 834	709	67	2	1	43	575	3 230	3 414	307	11	53

År Year	Spesialmotorvogner <i>Special vehicles</i>					Motor- vogner i alt Motor vehicles (excl. motor cycles), total	Motorsykler (inkl. mopeder) <i>Motor cycles (incl. cycles with auxiliary engine)</i>				Motor- køretøyer i alt Motor vehicles, total	Til- hengere Trailers
	Brannbiler <i>Fire engines</i>	Sykebiler <i>Ambulances</i>	Servicebiler <i>Auto servicing vehicles</i>	Tankbiler <i>Tank lorries</i>	Traktorer, motortraller <i>Tractors, etc.</i>		Mopeder <i>Cycles with auxiliary engine</i>	Lette motorsykler <i>Light motor cycles</i>	Tunge motorsykler <i>Heavy motor cycles</i>	I alt <i>Total</i>		
	I alt <i>Total</i>											
1949	335	271	..	..	1 407	114 680	..	7 823	15 597	23 420	138 100	5 022
1950	343	275	303	548	2 140	119 788	..	8 162	16 768	24 930	144 718	5 861
1951	363	292	312	544	3 101	133 899	..	8 733	18 284	27 017	160 916	6 764
1952	398	311	325	576	4 291	153 134	826	8 593	21 239	30 658	183 792	7 879
1953	417	315	311	627	5 706	172 814	1 510	8 754	27 533	37 797	210 611	8 985
1954	442	333	332	647	7 700	197 434	2 770	15 545	30 086	48 401	245 835	10 492
1955	473	335	361	735	8 756	217 005	7 122	17 669	36 755	61 546	278 551	11 008
1956	501	339	373	830	8 722	232 950	14 276	18 418	42 164	74 858	307 808	9 556
1957	531	368	353	876	8 646	257 515	36 789	19 811	48 515	105 115	362 630	9 544
	Herav dieseldrevet <i>Of which diesel</i>											
1949	—	—	..	..	494	2 321	—	—	—	—	2 321	.
1950	10	—	8	28	795	2 931	—	—	—	—	2 931	.
1951	6	—	6	28	1 175	4 007	—	—	—	—	4 007	.
1952	6	1	12	43	1 443	5 467	—	—	—	—	5 467	.
1953	8	1	—	60	1 921	7 445	—	—	—	—	7 445	.
1954	7	4	12	66	2 779	10 763	—	—	—	—	10 763	.
1955	7	4	13	100	3 119	12 743	—	—	—	—	12 743	.
1956	7	4	12	141	3 059	13 589	—	—	—	—	13 589	.
1957	8	4	7	158	3 064	14 487	—	—	—	—	14 487	.

Kilde: Vegdirektoratet. *Source: Directorate of Roads.*

¹ Inkl. trolleybusser. *Incl. trolley buses.* ² Inntil 1,2 tonn lasteevne. *Up to 1.2 tons capacity.* ³ Inkl. varebiler. *Incl. vans.* ⁴ Inkl. varebiler, servicebiler og tankbiler. *Incl. vans, auto servicing vehicles and tank lorries.*

Tabell XXII.* Førstegangsregistrerte nye biler 1955—1957¹.
New road motor vehicles registered.

År Year	Personbiler, stasjonsbiler, drosjer Passenger cars, station wagons, taxis	Varebiler Vans	Lastebiler og spesialbiler ² Lorries and special vehicles		Busser. Buses		I alt Total
			I alt Total	Herav dieseldrevne Of which diesel	I alt Total	Herav dieseldrevne Of which diesel	
1955	10 733	1 935	4 115	1 266	385	367	17 168
1956	10 782	3 532	3 663	905	355	328	18 332
1957	16 989	5 286	2 814	851	323	297	25 412

Kilde: Opplysningsrådet for Biltrafikken. Source: The Motor Traffic Information Board.
¹ Etter oppgaver fra automobilforhandlerne. Based on data from the motor vehicle dealers. ² Inkl. kombinerte biler. Incl. combined vehicles.

Tabell XXIV.* Rutebil-
Scheduled public

Nr.		1927	1928	1929	1930	1931
1	Ruter og vognmateriell <i>Routes and vehicles</i>					
	Antall ruter <i>Number of routes</i>	677	738	833	907	979
	Rutelengde i alt (km) <i>Route length, total (km)</i>	19 533	22 901	28 831	29 985	34 424
	Motorvogner <i>Motor vehicles</i>	1 445	1 633	1 764	1 914	2 012
	Tilhengere <i>Trailers</i>	19	30	..	..	..
2	Personale <i>Staff</i>					
	Sysselsatt hele året <i>Employed the whole year</i> ..	..	..	..	..	..
	Sysselsatt en del av året <i>Employed part of the year</i> ..	..	..	..	..	..
3	Passasjertrafikk (1000) <i>Passenger traffic (1000)</i>					
	Vognkm <i>Vehicle-kms</i>	21 865	30 504	36 328	42 187	43 449
	Passasjerer <i>Passengers</i> .....	..	..	..	..	..
	Passasjerkm <i>Passenger-kms</i>	108 603	148 772	199 976	230 924	243 352
4	Godstrafikk (1000) <i>Goods traffic (1000)</i>					
	Vognkm <i>Vehicle-kms</i>	1 803	2 674	3 025	5 012	6 679
	Tonn transportert <i>Tons carried</i> .....	..	..	..	..	..
	Netto tonnkm <i>Net ton-kms</i>	1 743	2 426	3 146	3 465	3 905
5	Driftsresultater (1000 kr.) <i>Operating results (1000 kr.)</i>					
	Inntekter i alt ² <i>Receipts, total</i>	10 483	14 161	16 694	19 100	18 425
	Statstilskott til driften <i>Govnment subsidies for covering oper. deficits</i>	343	297	286	296	268
	Utgifter i alt <i>Expenditure, total</i>	10 695	14 168	17 498	19 521	18 261
	Herav avskrivning <i>Of which depreciation</i> .....	..	..	..	..	2 860
	Netto overskott <i>Net surplus</i>	— 212	— 7	— 804	— 421	164

Kilde: Vegdirektoratet (1927—1949) og Statistisk Sentralbyrå (1950—1956). Source: Directorate of Roads (1927—1949) and Central Bureau of Statistics (1950—1956).

¹ Inkl. rutebilselskapenes trafikk utenfor rute. Statsbanenes og sporveisselskapenes bilruter (inkl. trolleybussruter) er med. Incl. non-scheduled traffic performed by the bus companies. Bus services of the state railways and tramway companies (incl. trolley bus services) are included. ² Inkl. statstilskott til materiell, verksteder og garasjer, men ekskl. statstilskott til driften. Including government subsidies for covering expenditure on vehicles, garages, etc. but excluding government subsidies for covering operating deficits.

Tabell XXIII.* Rutebiltrafikk 1908—1926.
Scheduled public road motor traffic.

Ar Year	Antall ruter Number of routes	Rutelengde i alt Route length, total	Antall vogner Number of vehicles	Ar Year	Antall ruter Number of routes	Rutelengde i alt Route length, total	Antall vogner Number of vehicles	Vogn- kilometer ¹ Vehicle- kilometres	Stats- bidrag State subsidies
		Km				Km		1000	1000 kr.
1908	2	87	3	1917	93	4 177	202	2 347	—
1909	23	859	..	1918	54	2 770	94	736	57
1910	38	1 895	..	1919	155	5 561	300	3 251	107
1911	44	2 227	..	1920	270	9 227	552	5 010	206
1912	61	2 790	118	1921	327	9 968	687	6 038	200
1913	61	2 953	111	1922	347	10 973	735	6 617	385
1914	97	4 138	166	1923	397	12 015	762	8 476	449
1915	95	3 577	161	1924	445	12 448	885	10 566	450
1916	116	4 435	204	1925	501	13 731	992	13 484	450
				1926	614	17 708	1 395	19 114	441

Kilde: Vegdirektoratet. Source: Directorate of Roads.

¹ Inkl. rutebilselskaperens trafikk utenfor rute. Incl. non-scheduled traffic performed by the bus companies.

trafikk¹ 1927—1956.
road motor traffic.

1932	1933	1934	1935	1936	1937	1938	1939	1940	1941	Nr.
1 032	1 122	1 188	1 242	1 312	1 420	1 489	1 563	1 448	1 288	1
35 206	37 307	37 700	40 267	41 864	45 930	50 618	52 320	47 495	45 448	
2 078	2 128	2 276	2 417	2 606	2 942	3 228	3 432	3 051	2 751	
..	13	..	21	38	97	115	144	187	267	
..	..	..	..	3 088	3 497	3 867	4 136	3 664	3 552	2
..	..	..	..	960	1 249	1 281	1 398	1 475	1 318	
41 324	42 370	47 367	48 198	53 467	60 828	67 331	69 972	46 296	41 703	3
39 953	41 024	44 491	47 445	52 022	61 186	68 393	74 633	53 520	55 916	
257 102	263 583	290 951	303 226	341 662	399 531	460 613	495 906	423 918	502 244	
7 744	7 940	9 175	10 592	12 629	16 491	19 028	20 234	16 180	16 749	4
209	248	270	313	413	561	723	784	735	877	
5 834	6 170	7 044	8 782	11 170	14 588	17 160	20 060	17 397	19 415	5
18 550	19 324	20 747	22 415	25 249	29 797	34 588	38 610	38 177	49 189	
407	407	395	411	409	456	518	591	457	370	
18 916	19 538	20 769	22 527	25 147	30 444	34 765	38 557	38 087	48 808	
3 222	3 075	3 238	3 759	4 174	4 491	5 443	6 155	6 227	7 947	
— 367	— 214	— 22	— 112	102	— 647	— 177	53	90	381	

Tabell XXIV* (forts.). Rute-
Scheduled public

Nr.		1942	1943	1944	1945	1946
1	Ruter og vognmateriell <i>Routes and vehicles</i>					
	Antall ruter <i>Number of routes</i>	1 248	1 294	1 318	1 350	1 564
	Rutelengde i alt (km) <i>Route length, total (km)</i>	44 983	47 445	47 744	48 052	56 579
	Motorvogner <i>Motor vehicles</i>	2 757	2 662	2 571	2 764	3 399
	Tilhengere <i>Trailers</i>	280	255	238	176	154
	Sitteplasser <i>Seats</i>	40 503	39 140	36 329	39 132	53 603
	Tillatte ståplasser <i>Standing passengers permitted</i>	3 239	3 081	2 587	3 050	4 593
	Lasteevne (tonn) <i>Carrying capacity (tons)</i> ...	..	..	..	..	..
2	Personale <i>Staff</i>					
	Sysselsatt hele året <i>Employed the whole year</i> ..	3 670	3 768	3 798	3 841	4 471
	Sysselsatt en del av året <i>Employed part of the year</i>	1 258	1 114	1 072	1 290	1 406
3	Passasjertrafikk (1000) <i>Passenger traffic (1000)</i> .					
	Vognkm i rute <i>Vehicle-kms, scheduled</i>	39 898	35 568	33 543	31 738	53 712
	Vognkm utenfor rute <i>Vehicle-kms, non-scheduled</i>					
	Passasjerer i rute <i>Passengers, scheduled</i>	54 523	49 833	46 529	43 579	74 395
	Passasjerer utenfor rute <i>Passengers, non-scheduled</i>	644 513	504 476	506 158	475 052	686 847
	Passasjerkm i rute <i>Passenger-kms, scheduled</i> ..					
	Passasjerkm utenfor rute <i>Passenger-kms, non-scheduled</i>					
4	Godstrafikk (1000) <i>Goods traffic (1000)</i>					
	Vognkm i rute <i>Vehicle-kms, scheduled</i>	15 287	14 176	14 186	13 400	16 831
	Vognkm utenfor rute <i>Vehicle-kms, non-scheduled</i>					
	Tonn transportert i rute <i>Tons carried, scheduled</i>	825	798	751	714	903
	Tonn transportert utenfor rute <i>Tonns carried, non-scheduled</i>					
	Netto tonnkm i rute <i>Net ton-kms, scheduled</i> ..	20 143	18 744	18 283	18 089	22 900
	Netto tonnkm utenfor rute <i>Net ton-kms, non-scheduled</i>					
5	Driftsresultater (1000 kr.) <i>Operating results (1000 kr.)</i>					
	Inntekter i alt ³ <i>Receipts, total</i>	56 257	56 483	58 525	56 395	78 376
	Statstilskott til materiell, verkst., garasjer <i>Govvern. subsidies for vehicles, garages, etc.</i> ...	319	263	319	354	354
	Statstilskott til driften <i>Govvern. subsidies for covering oper. deficits</i>					
	Utgifter i alt <i>Expenditure, total</i>	56 060	56 340	58 539	56 783	74 630
	Herav avskrivning <i>Of which depreciation</i>	7 369	5 684	4 105	3 425	5 928
	Overskott ⁴ <i>Surplus</i>	2 342	2 314	1 667	1 312	4 646
	Underskott ⁵ <i>Deficit</i>	2 145	2 171	1 681	1 700	900
	Netto overskott <i>Net surplus</i>	197	143	— 14	— 388	3746

¹ Se side 146, note 1. See page 146, note 1. ² Ekskl. Oslo Sporveier. Excl. Oslo tramway company. ³ Se side 146, note 2. See page 146, note 2. ⁴ For selskaper med driftsoverskott. For companies with operating surplus. ⁵ For selskaper med driftsunderskott. For companies with operating deficit.

biltrafikk¹ 1927—1956.

road motor traffic.

1947	1948	1949	1950	1951	1952	1953	1954 ²	1955	1956	Nr.
1 824	2 200	2 346	..	..	..	..	..	..	..	1
63 641	74 315	80 983								
4 051	4 692	4 997	5 143	5 354	5 567	5 692	5 663	5 989	6 116	
127	138	155	120	179	163	167	186	186	182	
71 507	86 824	94 697	101 581	105 911	112 921	120 816	122 330	135 096	141 808	
7 506	13 098	17 018	18 185	19 683	20 665	22 001	16 228	25 333	27 510	
..	..	..	..	5 571	5 693	6 021	6 224	6 444	6 515	
5 345	6 395	7 135	7 604	7 891	8 342	8 593	8 179	9 239	9 346	2
1 656	1 974	2 264	2 196	2 246	2 399	2 564	2 559	2 509	2 600	
74 306	92 749	107 830	106 397	109 318	118 195	123 962	126 790	140 704	146 739	3
			9 334	8 482	9 544	9 462	10 557	11 367	12 849	
			168 910	178 187	188 764	197 906	179 962	230 985	240 200	
105 278	133 034	163 353	3 803	3 433	3 677	3 761	3 995	4 165	4 125	
959 060	1 214 708	1 396 348	1 457 201	1 537 435	1 664 889	1 767 255	1 750 567	2 055 202	2 133 382	
			131 884	150 189	182 473	179 346	199 659	226 510	212 121	
20 216	24 943	28 195	25 076	25 532	27 742	29 976	31 794	32 571	33 271	4
			4 832	4 368	4 895	5 019	5 450	5 072	5 192	
			1 644	1 461	1 655	1 781	1 846	1 839	1 897	
1 166	1 521	1 747	387	418	409	535	561	514	507	
28 142	35 078	41 702	40 798	42 904	47 953	52 874	55 875	61 946	63 758	
			5 961	5 836	6 902	7 748	8 008	8 212	9 253	
101 387	127 629	150 371	167 538	183 434	212 837	230 094	238 429	267 170	286 297	5
340	318	553	..	1 426	3 008	3 915	3 201	3 234	2 522	
			976	2 274	3 002	3 332	3 236	2 954	5 229	
98 148	123 948	148 716	173 648	190 678	219 444	235 401	239 879	276 281	299 155	
11 789	17 994	22 135	24 097	26 834	34 383	37 617	40 166	44 169	44 803	
5 086	5 642	4 149	..	..	..	5 285	4 963	4 732	4 789	
1 847	1 961	2 494	..	..	..	10 592	6 413	13 843	17 647	
3 239	3 681	1 655	— 6 110	— 7 244	— 6 607	— 5 307	— 1 450	— 9 111	— 12 858	

Tabell XXV.* Motorvognsaker¹ 1930—1957.
Motor vehicle court cases.

Ar Year	Avsluttede saker Cases concluded			Straffelte førere Drivers penalized			Inndradte førerkort Drivers' licenses withdrawn			Personer drept eller skadd Persons killed or injured
	Med skade Involving damage or injury	Uten skade Not involving damage or injury	I alt Total	Alkohol- påvirket Under the influence of alcohol	Ellers Others	I alt Total	For alltid Perma- nently	For en tid Tempo- rarily	I alt Total	
1930	4 867	5 766	10 633	598	..	..	208	594	802	1 135
1931	4 454	7 219	11 673	465	..	..	168	906	1 074	1 213
1932	5 859	10 486	16 345	576	..	..	216	977	1 193	..
1933	5 550	9 482	15 032	543	5 384	5 927	208	980	1 188	1 472
1934	6 182	10 134	16 316	710	5 630	6 340	233	1 033	1 266	1 536
1935	6 760	12 800	19 560	606	6 279	6 885	190	899	1 089	1 744
1936	7 788	11 267	19 055	677	6 418	7 095	241	925	1 166	1 956
1937	8 896	12 106	21 002	666	7 879	8 545	197	884	1 081	2 259
1938	10 452	14 580	25 032	795	9 495	10 290	227	1 015	1 242	2 476
1939	10 653	13 381	24 034	772	8 653	9 425	146	983	1 129	2 534
1940	6 702	4 925	11 627	341	3 578	3 919	97	546	643	1 626
1941	4 746	3 488	8 234	181	3 110	3 291	52	271	323	1 323
1942	3 826	2 351	6 177	113	2 070	2 183	32	180	212	1 425
1943	3 619	1 531	5 150	169	1 229	1 398	45	221	266	1 285
1944	3 154	1 883	5 037	199	1 469	1 668	52	216	268	1 100
1945	3 827	2 792	6 619	216	1 455	1 671	43	163	206	1 520
1946	6 186	8 507	14 693	913	4 566	5 479	165	923	1 088	2 252
1947	8 145	10 310	18 455	1 106	6 129	7 235	174	1 136	1 310	1 289
1948	8 068	8 111	16 179	957	5 013	5 970	134	986	1 120	2 259
1949	7 880	10 667	18 547	658	5 338	5 996	93	835	928	2 532
1950	9 838	13 768	23 606	710	5 417	6 127	109	818	927	2 545
1951	10 532	12 682	23 214	698	5 632	6 330	80	792	872	2 648
1952	13 322	12 204	25 526	852	6 801	7 653	114	798	912	3 024
1953	15 973	15 052	31 025	1 070	7 847	8 917	114	1 036	1 150	..
1954	19 489	22 996	42 485	1 219	9 895	11 114	128	1 134	1 262	..
1955	21 583	19 805	41 388	1 378	9 321	10 699	132	1 382	1 514	..
1956	22 239	20 424	42 663	1 571	11 344	12 915	138	1 544	1 682	..
1957	² 19 431	26 263	² 45 694	1 838	13 525	15 363	140	1 663	1 803	..

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

¹ Saker etter motorvognloven, trafikreguleringene og etter loven om pliktmessig avhold som politiet har avsluttet i året. Included are cases settled during the year by the police, which come under the motor vehicle law, traffic regulations, and the law on temperance for drivers. ² Tallet er ikke sammenliknbart med tallene for tidligere år, da plikten til å melde ulykker med bare materiell skade praktisk talt er bortfalt etter 17. juni 1957. The figure is not comparable with figures for earlier years, because the duty to report accidents involving material damage only, is practically abolished after June 17, 1957.

Tabell XXVI.* Veitrafikkulykker¹ 1939—1957.
Road traffic accidents.

Ar Year	Ulykker. <i>Accidents</i>					Mennesker drept eller skadd <i>Persons killed or injured</i>			
	Med person- skade <i>Involving personal injury</i>	Med bare materieell skade <i>Involving material damage only</i>	I alt <i>Total</i>	Herav i <i>Of which in</i>		Drept ² <i>Killed</i>	Alvorlig skadd <i>Seriously injured</i>	Lettere skadd <i>Slightly injured</i>	I alt <i>Total</i>
				Bygder <i>Rural districts</i>	Byer <i>Towns</i>				
1939	2 246	2 863	5 109	2 544	2 565	116	729	1 750	2 595
1940	1 571	1 600	3 171	1 009	2 162	86	586	1 059	1 731
1941	1 429	1 067	2 496	758	1 738	107	530	942	1 579
1942	1 424	1 023	2 447	739	1 708	100	522	942	1 564
1943	1 372	964	2 336	664	1 672	113	474	931	1 518
1944	1 146	837	1 983	668	1 315	79	499	719	1 297
1945	1 242	848	2 090	803	1 287	106	557	769	1 432
1946	1 587	2 330	3 917	1 861	2 056	161	675	1 110	1 946
1947	1 533	2 927	4 460	2 338	2 122	94	640	1 122	1 856
1948	2 034	3 758	5 792	2 347	3 445	157	776	1 500	2 433
1949	2 483	4 031	6 514	2 769	3 745	136	1 030	1 692	2 858
1950	2 420	4 725	7 145	3 251	3 894	133	1 048	1 701	2 882
1951	2 594	5 404	7 998	3 813	4 185	177	1 104	1 748	3 029
1952	2 837	7 509	10 346	5 085	5 261	157	1 205	1 956	3 318
1953	3 161	8 353	11 514	5 623	5 891	163	1 379	2 211	3 753
1954	3 661	9 075	12 736	7 152	5 584	175	1 654	2 589	4 418
1955	4 128	9 879	14 007	7 741	6 266	213	1 869	2 946	5 028
1956	4 203	10 574	14 777	8 616	6 161	289	2 022	2 919	5 230
1957	4 302	8 361	12 663	7 510	5 153	294	2 143	2 802	5 239

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. *Source: Central Bureau of Statistics.*

¹ Statistikken bygger på oppgaver fra politiet. Den omfatter alle meldte ulykker med personskade og dessuten meldte ulykker med bare materieell skade over en minste verdigrænse. Til og med 1953 var minstegrænse kr. 100, fra og med 1954 kr. 300. Tallet på ulykker med bare materieell skade i 1957 er ikke sammenliknbart med tilsvarende tall for tidligere år, da plikten til å melde slike ulykker praktisk talt er bortfalt etter 17. juni 1957. *The statistics are based on returns from the police. The figures include all reported accidents involving personal injury as well as reported accidents involving material damage only, when the estimated value of the damage exceeds a certain lower limit. Up to 1953 the limit was 100 crowns, as from 1954 300 crowns. The number of accidents involving material damage only in 1957 is not comparable with corresponding figures for earlier years, because the duty to report such accidents is practically abolished after 17 June 1957.* ² Død innen 30 dager etter ulykken. *Died within 30 days.*

**Tabell XXVII.* Inn- og utpasserte motorkjøretøyer¹
1931—1936, 1939 og 1946—1957.**

Entries and exits of road motor vehicles.

Ar Year	Innpasserte utenlandske kjøretøyer <i>Entries, foreign vehicles</i>								Inn- passerte norske kjøre- tøyer <i>Entries, Nor- wegian vehicles</i>	Utpasserte kjøretøyer <i>Exits</i>	
	Endags- kjøre- tøyer ² <i>One- day vehicles</i>	Andre kjøretøyer. <i>Other vehicles</i>						I alt <i>Total</i>		Uten- landske <i>Foreign vehicles</i>	Norske <i>Nor- wegian vehicles</i>
		I alt <i>Total</i>	Svenske <i>Swedish</i>	Danske <i>Danish</i>	Finske <i>Finnish</i>	Vest- tyske <i>West- Ger- man</i>	Bri- tiske <i>Brit- ish</i>				
1931	..	..	..	..	..	..	..	24 312	..	23 758
1932	..	..	..	..	..	..	..	24 139	..	23 586
1933	..	..	..	..	..	..	..	25 120	..	24 908
1934	..	..	..	..	..	..	..	31 273	..	30 923
1935	..	..	..	..	..	..	..	33 970	..	33 539
1936	..	..	..	..	..	..	..	34 571	..	34 380
1939	27 616	19 152	15 399	2 007	169	270	681	46 768	..	46 795	
1946 ³	16 500	18 500	14 800	1 800	150	3	150	35 000	..	34 900	
1947 ³	22 100	25 200	20 160	2 150	200	3	250	47 300	..	47 150	
1948	28 961	30 808	24 035	4 497	443	5	690	59 769	36 557	59 447	
1949	31 771	32 216	24 694	4 028	696	19	1 076	63 987	43 525	63 467	
1950	33 209	39 151	29 964	3 837	867	99	1 546	72 360	48 326	71 760	
1951	40 366	44 356	34 739	3 640	1 264	240	1 518	84 722	61 804	83 092	
1952	51 598	68 824	56 152	4 023	2 084	548	1 541	120 422	97 222	118 257	
1953	96 620	98 214	80 123	5 092	4 577	1 180	1 852	194 834	82 574	191 810	
1954	157 307	131 383	106 447	7 536	5 166	2 856	2 835	288 690	115 822	285 852	
1955	201 648	156 847	128 884	8 766	4 485	3 882	3 236	358 495	155 976	354 913	
1956	234 330	183 524	152 061	9 412	4 560	5 434	3 703	417 854	175 061	412 559	
1957	209 807	205 547	167 010	10 793	7 074	7 347	3 790	415 354	227 799	410 343	

Kilde: Vegdirektoratet og Statistisk Sentralbyrå. *Source: Directorate of Roads, Central Bureau of Statistics.*

¹ Tallene for 1931—1936 gjelder bare trafikken over grensetollstasjonene, mens tallene for 1939 og 1946—1957 også omfatter trafikken over sjøtollstedene (stort sett 2 à 3 prosent av den samlede trafikk). *The figures for 1931—1936 refer to traffic crossing the land frontier only, while the figures for 1939 and 1946—1957 also include traffic crossing the sea frontier (generally about 2 or 3 per cent of total traffic).* ² Svenske og finske motorkjøretøyer som passerte inn og ut samme dag over samme tollstasjon. *Swedish and Finnish vehicles which spent under 24 hours in Norway and entered and left via the same frontier point.* ³ Tallene er beregnet. *Estimated figures.*

**Tabell XXVIII.* Motorkjøretøyer, sykler og personer fraktet med ferjer¹
1938 og 1946—1956.**

Motor vehicles, cycles and persons carried by ferries.

Ar Year	Ferjerutenes lengde Length of ferry routes	Busser Buses	Lastebiler Lorries	Personbiler Passenger cars	Motorsykler Motor cycles	Motor- kjøretøyer i alt Motor vehicles, total	Sykler Pedal cycles	Personer Persons
	Km	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
1938	839	² ..	² 87,8	² 266,3	26,6	380,7	..	5 112
1946	462	28,9	233,7	201,1	19,0	482,7	..	5 946
1947	496	49,6	283,4	273,4	24,4	630,8	..	7 048
1948	553	67,0	303,7	286,3	26,8	683,8	336,8	8 035
1949	613	75,3	332,8	312,8	27,3	748,2	463,7	7 713
1950	628	81,9	365,5	318,3	31,4	797,1	528,4	7 823
1951	656	85,2	406,9	344,2	32,9	869,2	934,2	9 199
1952	631	89,2	479,2	444,9	38,0	1 051,3	974,0	10 270
1953	663	99,4	456,4	680,3	57,4	1 293,5	1 034,6	11 155
1954	³ 1 520	110,5	448,7	877,3	80,4	1 516,9	1 035,2	13 172
1955	2 020	116,4	493,7	1 030,2	109,6	1 749,9	1 020,5	14 013
1956	2 176	110,5	507,5	1 100,7	117,7	1 836,4	974,6	14 544
1957	2 078	114,5	459,1	1 118,1	126,6	1 818,3	804,3	13 542

Kilde: Vegdirektoratet. Source: Directorate of Roads.

¹ Ekskl. ferjeruter for lokal passasjertransport i byer. Excl. ferry routes for local passenger transport in towns. ² I 1938 er busser tatt med dels under lastebiler og dels under personbiler. In 1938 buses were included partly with lorries and partly with passenger cars. ³ Ny beregningsmåte. New method of calculation.

Tabell XXIX.* Innreiste utlendinger etter nasjonalitet¹ 1923—1939.

Arrivals of foreign visitors by nationality.

Ar Year	Svensker Swedish	Dansker Danish	Briter British	Tyskere German	Nord- amerikanere North american	Andre Other visitors	I alt Total
1923	6 865	3 914	1 962	629	1 956	1 832	17 158
1924	9 821	4 383	2 337	1 546	1 728	2 294	22 109
1925	8 758	3 698	2 752	3 063	2 008	3 059	23 338
1926	11 672	3 628	2 452	1 890	2 743	1 897	24 282
1927	12 180	3 234	2 548	1 975	3 124	2 216	25 277
1928	11 164	4 004	2 915	3 008	4 259	3 387	28 737
1929	15 839	3 742	2 724	2 947	3 993	3 730	32 975
1930	24 270	6 547	3 846	3 886	13 653	6 044	58 246
1931	25 114	6 813	3 730	2 829	8 863	4 763	52 112
1932	24 013	8 693	5 392	3 318	8 779	4 335	54 530
1933	27 211	9 744	7 970	3 449	5 545	5 707	59 626
1934	29 783	13 189	10 492	4 718	6 026	8 581	72 789
1935	46 663	13 219	10 226	3 475	7 120	8 381	89 084
1936	63 408	16 498	13 451	4 451	10 242	10 235	118 285
1937	112 475	23 740	15 548	9 099	12 170	14 902	187 934
1938	134 755	27 671	18 015	10 463	13 607	18 071	222 582
1939	125 619	32 407	17 635	11 007	9 939	20 221	216 828

Kilde: Landslaget for Reiselivet i Norge. Source: Norway Travel Association.

¹ Til og med 1929 gjelder tallene bare månedene juni, juli og august. Up to 1929 the figures refer to the months June, July and August only.

Tabell XXX.* Innreiste utlendinger etter nasjonalitet og innreisemåte 1946—1957.
Arrivals of foreign visitors by nationality and means of transport.

Ar Year	Svensker <i>Swedish</i>	Dansker <i>Danish</i>	Finner <i>Finnish</i>	Briter <i>British</i>	Vest- tyskere <i>West- German</i>	Neder- lenderne <i>Dutch</i>	Belgiere <i>Belgian</i>	Fransk- menn <i>French</i>	Sveitsere <i>Swiss</i>	Øster- rikere <i>Austrian</i>
1946	106 822	49 990	1 297	7 940	40	888	318	859	243	18
1947	148 272	87 262	2 685	15 401	262	1 777	576	2 725	626	38
1948	196 488	92 767	3 677	19 507	1 021	1 971	966	2 863	1 251	217
1949	226 539	78 091	6 935	24 932	941	2 541	1 428	4 075	1 691	476
1950	343 271	91 479	14 655	30 609	2 876	4 543	1 550	5 746	2 866	471
1951	306 030	75 754	12 990	28 180	3 733	3 939	1 822	6 169	2 730	525
1952	419 143	68 255	18 288	31 559	5 471	4 365	2 044	6 812	3 469	759
1953	481 973	69 292	27 153	35 647	8 154	4 920	2 807	9 186	3 225	1 046
1954	567 713	74 335	28 370	44 303	15 201	5 788	2 537	9 409	4 052	1 501
1955	617 323	88 867	28 328	48 608	18 888	5 879	2 659	10 573	4 457	2 240
1956	679 492	82 964	29 881	57 112	25 787	6 955	2 688	11 450	4 958	2 798
1957	700 908	88 364	37 114	59 313	30 151	7 843	2 911	13 587	5 129	2 903

Ar Year	Italienerne <i>Italian</i>	Andre européere <i>Other Euro- pean visitors</i>	Nord- ameri- kanere <i>North- american</i>	Andre <i>Other visitors</i>	I alt <i>Total</i>	Kommet med. <i>Arrived by</i>			
						Jernbane <i>Railway</i>	Båt <i>Ship</i>	Bil etc. <i>Road</i>	Fly <i>Airplane</i>
1946	139	3 164	7 165	318	194 201	86 115	50 282	42 804	15 000
1947	241	3 088	14 459	1 044	303 326	115 969	81 296	81 191	24 870
1948	366	2 621	14 594	1 497	360 844	113 846	93 616	127 782	25 600
1949	964	3 094	18 300	2 847	390 054	128 052	72 694	161 645	27 663
1950	1 155	3 705	25 774	5 115	533 815	134 106	76 882	308 163	14 664
1951	2 073	4 500	23 188	5 603	477 236	108 193	74 353	273 900	20 790
1952	2 540	3 495	31 365	6 045	603 610	126 143	80 071	372 910	24 486
1953	3 176	3 623	33 031	6 063	689 296	137 371	86 954	436 533	28 438
1954	3 868	4 441	37 744	7 949	807 211	141 356	95 841	537 542	32 472
1955	4 645	5 108	44 818	9 968	892 361	143 034	111 633	597 448	40 246
1956	4 740	5 579	51 282	10 753	976 439	142 308	107 183	673 772	53 176
1957	5 266	5 784	49 535	10 806	1 019 614	124 880	114 724	719 613	60 397

Kilde: Landslaget for Reiselivet i Norge og Statistisk Sentralbyrå. *Source: Norway Travel Association and Central Bureau of Statistics.*

Tabell XXXI.* Gjennomsnittlig oppholdstid (døgn) i Norge for innreiste utlendinger¹ 1951—1957.

Average number of nights spent in Norway by foreign visitors.

Ar Year	Briter <i>British</i>	Vest- tyskere <i>West- Ger- man</i>	Neder- lenderne <i>Dutch</i>	Belgiere <i>Belgi- an</i>	Fransk- menn <i>French</i>	Sveit- sere <i>Swiss</i>	Øster- rikere <i>Austri- an</i>	Itali- enerne <i>Italian</i>	Andre euro- péere <i>Other Euro- pean visitors</i>	Nord- ameri- kanere <i>North- ameri- can</i>	Andre <i>Other visitors</i>	I alt <i>Total</i>
1951	12,3	20,2	11,3	10,3	11,0	7,9	16,7	7,5	10,5	14,0	8,1	12,3
1952	12,2	16,5	10,8	10,0	10,4	7,7	13,7	8,1	10,7	13,8	8,5	12,1
1953	11,9	15,5	10,9	9,9	11,3	8,8	17,5	7,8	11,3	13,6	8,1	12,1
1954	11,6	13,4	10,6	9,7	11,0	9,5	13,2	7,7	12,8	12,6	8,2	11,6
1955	11,5	11,6	11,1	9,7	10,3	8,1	12,2	6,6	13,6	11,9	7,9	11,1
1956	11,1	10,3	11,4	9,7	10,5	7,6	8,4	6,0	13,2	12,0	7,5	10,8
1957	10,3	10,3	9,2	9,1	10,4	7,5	8,9	6,5	11,5	9,1	7,4	9,7

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. *Source: Central Bureau of Statistics.*

¹ Svensker, dansker, finner og islendinger er ikke med. *Swedes, Danes, Finns and Icelanders are not included.*

Tabell XXXII.* Hotellstatistikk¹ 1950—1957.
Hotel statistics.

Ar Year	Åpne hoteller ² Hotels open	Senger ² Beds	Ankomne gjester. <i>Guests arrived</i>			Gjestedøgn. <i>Guest nights</i>			Kapasitets- utnyttning. Pct. Per cent of beds occupied
			Nord- menn Nor- wegians	Utlen- dinger Foreigners	I alt Total	Nord- menn Nor- wegians	Utlen- dinger Foreigners	I alt Total	
Turist- og høyfjellshoteller <i>Tourist and mountain hotels</i>									
1950	79	6 340	152 607	103 213	255 820	423 881	299 958	723 839	..
1951	80	6 323	168 612	94 857	263 469	433 434	271 110	704 544	43,0
1952	80	6 476	181 597	108 869	290 466	462 309	285 790	748 099	45,0
1953	83	6 587	190 324	115 401	305 725	491 663	291 248	782 911	48,9
1954	83	7 682	195 701	128 678	324 379	517 576	336 478	854 054	52,2
1955	83	6 738	175 515	133 125	308 640	464 027	364 510	828 537	57,6
1956	82	6 730	156 791	132 076	288 867	454 675	366 223	820 898	58,0
1957	87	7 102	181 060	136 246	317 306	484 017	380 009	864 026	59,6
Godkjente byhoteller <i>Approved town hotels</i>									
1950	165	8 270	757 223	192 410	949 633	1 731 040	486 663	2 217 703	..
1951	166	8 453	779 754	197 602	977 356	1 787 857	497 594	2 285 451	72,7
1952	168	8 807	871 005	232 859	1 103 864	1 939 120	610 173	2 549 293	73,7
1953	169	9 495	868 968	253 673	1 122 641	1 969 314	636 306	2 605 620	74,6
1954	171	9 707	920 147	272 486	1 192 633	2 004 979	674 172	2 679 151	75,7
1955	171	9 700	921 165	291 407	1 212 572	2 000 892	706 730	2 707 622	75,9
1956	169	9 859	918 816	303 544	1 222 360	1 984 371	693 606	2 677 977	73,9
1957	175	10 452	930 072	315 044	1 245 116	1 959 196	687 621	2 646 817	71,0
Godkjente landhoteller <i>Approved rural hotels</i>									
1950	187	6 046	243 264	64 610	307 364	562 095	152 871	714 966	..
1951	191	6 145	254 606	52 285	306 891	568 957	110 539	679 496	41,2
1952	191	6 280	280 371	58 625	339 023	612 971	137 305	750 276	44,6
1953	185	5 994	278 761	60 748	339 509	597 983	141 538	739 521	44,3
1954	181	5 842	288 480	64 732	353 212	585 544	137 744	723 288	44,4
1955	180	5 586	262 628	58 424	321 052	508 365	125 415	633 780	44,1
1956	184	5 969	292 174	72 067	364 241	567 789	167 710	735 499	47,0
1957	184	6 037	277 198	78 631	355 829	572 563	195 058	767 621	48,8

Kilde: Statistisk Sentralbyrå. Source: Central Bureau of Statistics.

¹ Omfatter hoteller som har bevilling. Pensjonater, gjestgiverier, fjellstuer og turisthytter er ikke med. Only establishments licensed to use the name hotel are included. Boarding houses, inns, mountain and tourist cabins and lodges are excluded. ² Hoteller med bevilling ved begynnelsen av året. Establishments licensed at the beginning of the year.

**Tabell XXXIII.* Registrerte sivile fly ved utgangen av året
1936—1939 og 1946—1957.**

Civil aircraft registered at end of the year.

Ar Year	Motorfly Motor aircraft	Glidere Gliders	Ar Year	Motorfly Motor aircraft	Glidere Gliders	Ar Year	Motorfly Motor aircraft	Glidere Gliders	Ar Year	Motorfly Motor aircraft	Glidere Gliders
1936	18	..	1946	53	19	1950	125	20	1954	118	39
1937	23	..	1947	129	20	1951	119	23	1955	114	40
1938	27	9	1948	136	13	1952	125	29	1956	129	39
1939	29	14	1949	134	16	1953	115	32	1957	163	46

Kilde: Luftfartsdirektoratet. Source: Directorate of civil aviation.

Tabell XXXIV.* Norsk sivilflyging 1934—1939 og 1946—1957.
Norwegian civil aviation.

Ar Year	Ruteflyging ¹ . <i>Scheduled flights</i>			Sivil- flyging i alt ² Civil aviation, total	Ruteflyging ¹ . <i>Scheduled flights</i>			Sivil- flyging i alt ² Civil aviation, total
	Innen- landske ruter <i>Domestic routes</i>	Inter- nasjonale ruter <i>International routes</i>	I alt <i>Total</i>		Innen- landske ruter <i>Domestic routes</i>	Inter- nasjonale ruter <i>International routes</i>	I alt <i>Total</i>	
	Kilometer fløyet (1000) <i>Kilometres flown (1000)</i>				Tonnkilometer ³ (1000) <i>Ton-kilometres (1000)</i>			
1934	70	—	70	..	..	..	..	..
1935	144	—	144	..	..	..	..	..
1936	293	55	348	..	..	..	..	..
1937	242	132	374	..	..	..	..	..
1938	489	233	722	1 544	208	90	298	..
1939	368	232	600	..	..	..	..	..
1946	303	2 104	2 407	..	296	3 212	3 508	..
1947	664	5 408	6 072	9 675	663	4 042	4 705	..
1948	986	6 027	7 013	11 663	1 574	9 237	10 811	ca. 16 200
1949	542	6 034	6 576	10 864	1 018	15 231	16 249	» 21 700
1950	480	7 390	7 870	10 183	737	20 366	21 103	» 24 100
1951	542	8 390	8 932	11 532	942	26 749	27 691	» 29 800
1952	805	8 919	9 724	12 579	889	28 602	29 491	» 31 800
1953	1 524	9 656	11 180	13 754	1 631	31 595	33 226	» 34 700
1954	2 217	9 514	11 731	14 415	2 372	29 448	31 820	» 35 500
1955	2 741	10 617	13 358	16 074	3 390	34 630	38 020	» 41 000
1956	3 768	11 987	15 755	18 735	5 418	40 465	45 463	» 48 800
1957	4 343	14 241	18 584	26 686	6 736	48 736	55 472	» 58 400
	Passasjerer ⁴ <i>Passengers</i>				Passasjerkilometer ⁵ (1000) <i>Passenger-kilometres (1000)</i>			
1934	413	—	413	..	117	—	117	..
1935	3 214	—	3 214	..	⁶ 1 000	—	⁶ 1 000	..
1936	⁷ 4 537	..	4 537	..	⁷ 1 212	..	1 212	..
1937	3 209	639	3 848	..	887	181	1 068	..
1938	⁸ 5 106	⁸ 1 808	⁸ 6 914	..	1 744	626	2 370	..
1939	4 496	1 701	6 197	..	1 585	584	2 169	..
1946	7 191	42 386	49 577	..	2 882	30 652	33 534	..
1947	27 053	81 101	108 154	..	10 435	74 987	85 422	..
1948	36 922	82 169	119 091	..	16 584	81 976	98 560	141 462
1949	20 230	88 624	108 854	..	10 114	124 651	134 765	173 024
1950	12 298	95 814	108 112	133 808	6 584	155 724	162 308	183 697
1951	16 351	120 743	137 094	154 136	9 061	190 630	199 691	218 545
1952	21 800	145 740	167 540	187 000	8 728	212 778	221 506	237 461
1953	41 457	168 013	209 470	231 950	16 185	243 824	260 009	273 878
1954	64 311	181 709	246 020	268 355	24 896	239 620	264 516	292 908
1955	96 247	224 948	321 195	346 470	35 750	291 625	327 375	348 611
1956	151 976	264 314	416 290	441 074	57 237	345 128	402 365	427 624
1957	183 374	294 432	477 806	506 354	70 864	426 402	497 266	525 671

Kilde: Luftfartsdirektoratet. Source: Directorate of civil aviation.

¹ Inklusive Norges andel i SAS's ruteflyging = $\frac{1}{7}$ av SAS's internasjonale ruteflyging + hele SAS's ruteflyging i Norge. Incl. the Norwegian share of the scheduled aerservice performed by SAS = $\frac{1}{7}$ of the service of SAS on international routes + the total service of SAS on routes in Norway. ² Klubbflyging og annen privatflyging er med i totaltallene for kilometer fløyet, men ikke i totaltallene for tonnkilometer, passasjerer og passasjerkilometer. Club flights and other private flights are included in the totals for kilometres flown, but not in the totals of ton-kilometres, passengers and passenger-kilometres. ³ Post, bagasje, gods og passasjerer. Mail, baggage, freight and passengers. ⁴ Til og med 1949 omfatter tallene både betalende og ikke-betalende passasjerer, senere bare betalende passasjerer. Up to 1949 the figures include both paying and non-paying passengers. Later figures refer to paying passengers only. ⁵ Bare betalende passasjerer. Paying passengers only. ⁶ Inklusive ikke-betalende passasjerer. Including non-paying passengers. ⁷ Inklusive passasjerer på internasjonale ruter. Including passengers on international routes. ⁸ Tallene for betalende passasjerer i 1938 var henholdsvis 4108, 1579, 5687 og 16310. Figures for paying passengers in 1938 were 4108, 1579, 5687 and 16310 respectively.

Tabell XXXV.* Postverket¹ 1848—1957.
Postal service.

År Year	Faste poststeder Permanent post-offices	Brevpostsendinger Letter post			Blad og tidsskrifter, pakker, post-aanvisninger News-papers and periodicals, packages, money orders	Post-sendinger i alt ² Pieces of mail, total	Drifts-inntekter Current receipts	Drifts-utgifter ³ Current expenditure	Overskott Surplus
		Brev, brevkort, korsbånd Letters, printed matter	Verdibrev, rek. sendinger, alm. portofri post-sendinger Insured letters, registered mail, service mail without charge	I alt Total					
		1000	1000	1000	1000	1000	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
1848	261	722	323	1 045	..	..	..	..	..
1860	393	2 636	431	3 290	..	..	..	..	..
1872	660	6 192	1 287	7 479	..	..	..	..	..
1880	920	13 330	2 173	15 503	11 199	26 702	1 534	1 764	— 230
1890	1 455	27 166	3 620	30 786	24 919	55 705	2 860	2 663	197
1900	2 413	50 425	7 090	57 515	57 594	115 109	5 034	4 969	65
1910	3 328	91 913	12 419	104 332	94 733	199 065	8 526	7 659	867
1920	3 890	137 697	22 292	159 989	192 337	352 326	30 373	36 480	— 6 107
1930	4 144	145 038	9 085	154 123	169 328	323 451	32 537	29 764	2 773
1938	4 466	182 282	9 027	191 309	170 541	361 850	39 705	36 346	3 359
1946	4 667	256 592	16 383	272 975	273 518	548 689	81 658	78 463	3 195
1950	4 771	273 445	14 050	287 495	287 922	585 022	103 481	98 874	4 607
1951	4 828	274 079	13 675	287 754	287 667	587 163	111 384	109 544	1 840
1952	4 864	290 201	14 029	304 230	291 360	609 595	125 029	124 787	242
1953	4 888	303 548	13 824	317 372	308 186	642 187	132 530	128 297	4 233
1954	4 918	312 598	14 250	326 848	304 923	650 892	140 442	138 740	1 702
1955	4 946	334 214	15 257	349 471	306 477	677 745	159 179	156 307	2 872
1956	4 952	344 561	15 409	359 970	298 910	683 134	174 570	184 851	—10 281
1957	4 953	366 061	15 646	381 707	307 063	715 479	..	..	..

Kilde: Postverket. Source: The post administration.

¹ For driftsinntekter, driftsutgifter og driftsoverskott gjelder tallene regnskapsårene 1879—80, 1890—91, 1900—01 osv. For current receipts, current expenditure, and surplus the figures refer to the financial years 1879—80, 1890—91, 1900—01, etc. ² Inn- og utbetalingskort er tatt med (fra 1946). Postal cheques for payment and disbursement are included (from 1946). ³ Renter av statens kapital er inkludert fra og med 1938. Interest on government capital is included as from 1938.

Tabell XXXVI.* Telegrafverket 1855 til 1956—57.
State telegraph and telephone service.

År Year	Telegrammer Telegrams		Telefonsamtaler Telephone calls			Drifts- inntekter Current receipts	Drifts- utgifter ¹ Current expen- diture	Overskott Surplus
	Innen- landske Domestic	Til og fra utlandet To and from abroad	Innen- landske rikssam- taler Domestic trunk calls	Til og fra utlandet To and from abroad	Lokal- samtaler Local calls			
	1000	1000	1000	1000	1000	1000 kr.	1000 kr.	1000 kr.
1855	23		..	..	..	30	57	— 27
1865	168	50	..	..	..	315	337	— 22
1875	465	241	..	..	..	860	892	— 32
1885	488	372	..	..	..	919	1 073	—156
1895	1 179	620	11	..	..	1 375	1 528	—153
1905—06	1 446	944	2 296	69	44 174	3 885	2 719	1 166
1915—16	3 806	1 881	8 021	190	120 539	13 731	7 772	5 959
1925—26	2 886	1 936	13 148	250	159 440	33 076	26 871	6 205
1935—36	2 119	1 512	14 837	352	134 344	33 949	29 282	4 667
1938—39	2 400	1 530	17 694	450	162 906	42 478	38 705	3 773
1946—47	6 772	1 485	33 196	608	344 065	96 217	90 281	5 936
1950—51	5 189	1 699	37 753	805	362 957	133 126	129 497	3 629
1951—52	4 999	1 700	38 300	852	365 306	147 094	145 036	2 058
1952—53	4 581	1 701	39 897	924	371 331	162 448	168 328	— 5 880
1953—54	4 599	1 722	42 497	994	386 618	176 306	183 749	— 7 443
1954—55	4 207	1 731	43 983	1 100	405 183	209 083	205 737	3 346
1955—56	4 169	1 777	44 942	1 196	408 525	236 058	235 582	476
1956—57	4 091	1 787	44 839	1 283	422 737	264 087	264 679	—592

Kilde: Telegrafverket. Source: State telegraph and telephone administration.

¹ Renter av statens kapital er inkludert fra og med 1935—36. Interest on government capital is included as from 1935—36.

Norges Offisielle Statistikk, rekke XI

Norway's Official Statistics, series XI

Rekke XI

Trykt 1958 (forts.)

- Nr. 300 Skattestatistikk 1956—57 *Tax statistics*
- 301 Syketrygden 1955 *Health insurance*
- 302 Forsikringselskaper 1956 *Sociétés d'assurances*
- 303 Folketellingen 1. desember 1950 IX Husholdningenes sammensetning
Population census December 1, 1950 IX Composition of households
- 304 Folkemengden i herreder og byer 1. januar 1957 *Population in rural
districts and towns*
- 305 Kriminalstatistikk 1956 *Criminal statistics*
- 306 Sunnhetstilstanden og medisinalforholdene 1955 *Medical statistical report*
- 307 Norges elektrisitetsverker 1956 *Electricity plants*
- 308 Jordbruksstatistikk 1957 *Agricultural statistics*
- 309 Statistisk årbok 1958 *Statistical yearbook of Norway*
- 310 Samferdselsstatistikk 1958 *Transport and communication statistics*

Statistisk Sentralbyrå utgir dessuten skriftserien Samfunnsøkonomiske studier (SØS). I denne serie offentliggjøres undersøkelser, som ikke er av rent statistisk karakter, bl. a. historiske og analytiske studier utført ved Byråets forskningsavdeling *The Central Bureau of Statistics also publishes the series «Samfunnsøkonomiske studier» (SØS). This series contains reports on investigations of not merely statistical character, such as historical and analytical studies carried out at the Research Department of the Central Bureau of Statistics*

Kortere avhandlinger gis i serien «Artikler». *Shorter reports in the series «Artikler».*

Statistisk Sentralbyrå utgir følgende månedshefter: *The Central Bureau of Statistics publishes the following monthly bulletins:*

Statistiske meldinger *Monthly bulletin of statistics.*

Månedsoppgaver over vareomsetningen med utlandet *Monthly bulletin of external trade.*

Abonnement på begge disse månedshefter tegnes i Statistisk Sentralbyrå. Pris pr. år kr. 15,00, pr. nr. kr. 1,50. *For subscription of the bulletins please write to the Central Bureau of Statistics, Oslo.*

Publikasjonen utgis i kommisjon hos
H. Aschehoug & Co., Oslo, og er til salgs hos alle bokhandlere.
Pris kr. 5,50.

Mariendals Boktrykkeri A/S — Gjøvik