

# NORSK VEGTIDSSKRIFT

NR. 3

ORGAN FOR STATENS VEGVESEN

MARS 1952

## Fra redaksjonskomiteen

Fra 1. januar 1927 ble det oppnevnt 39 bilsakkyndige og allerede 2. mai 1927 ble Statens Bilsakkyndiges Forening, eller Autoriserte Bilsakkyndiges Forening som den opprinnelig het, konstituert. Bilkontrollen ble administrasjonsmessig lagt under Vegdirektørens Bilavdeling, eller Automobilkontor som det het før. Bilkontrollen og Statens Bilsakkyndiges Forening feirer således i år 25 års jubileum. Dessuten kan 15 av de nåværende bilsakkyndige se tilbake på 25 års virke som bilsakkyndige. Man vil kanskje si at det ikke er noe særlig langt tidsrom, men når det gjelder 25 år av biltrafikkens korte utviklingshistorie, må en likevel si at det er en betydelig tid. En har derfor funnet grunn til å kaste et blikk tilbake på denne utviklingsperiode. Det er alltid nyttig å dvele litt ved en milepel og summere opp erfaringene. Ikke minst de yngre kan dra nytte av erfaringene.

*P. Storm Munch.*

Da som før nevnt både Bilkontrollen og Statens Bilsakkyndiges Forening i år kan feire 25 års jubileum, er en ved velvillighet fra Vegdirektørens side blitt enig om å gå sammen om å gi ut dette lille jubileumsskrift. Av praktiske og økonomiske grunner har en valgt å la det gå inn som et ordinært nr. 3 av Norsk Vegtidskrift (tidligere «Meddelelser fra Vegdirektøren») som dog utelukkende er viet de bilsakkyndige og deres virke i de forløpne 25 år. For å sette litt mer festivitas over begivenheten trykkes det også opp som et særtrykk med en annen omslagsside og på et noe bedre papir, samt uten annonser. Særtrykket er beregnet på foreningens medlemmer og våre utenlandske kolleger, samt andre interesserte.

En nytter anledningen til å takke alle som har vært behjelpelig med å få publikasjonen i stand.

*H. Wendelborg.*

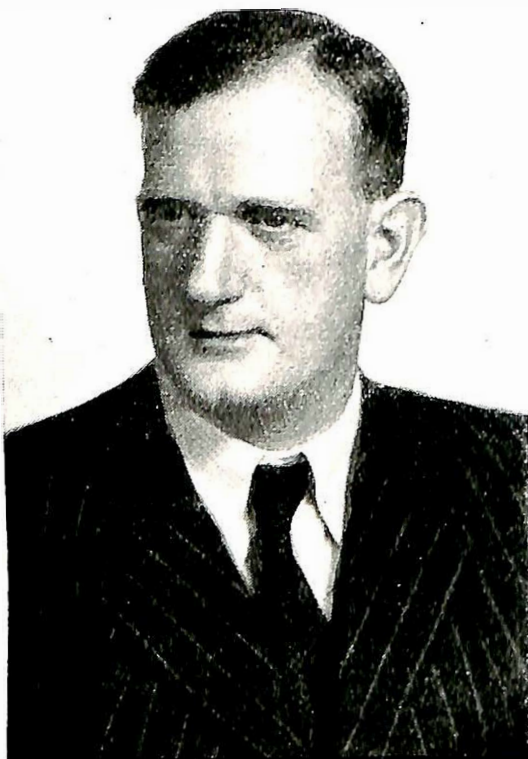
## Fra statsråd Nils Langhelle

I alle moderne samfunn er bilene tatt i bruk i en stadig stigende utstrekning.

Den hurtige og hendige biltransport med befordring fra dør til dør, øker kapasiteten og gjør produksjonen billigere.

Det er imidlertid om å gjøre at bilmateriellet til enhver tid er i sikker og forskriftsmessig stand, og videre er det påkrevd at de som kjører vognene har tilstrekkelig øvelse og kjenner de gjeldende forskrifter og trafikreglene slik at ferdselen kan avvikles på en trygg måte. Dette har en veldig betydning både for trafikk-sikkerheten og for kjøringens økonomi.

Det er bilkontrollen som fører innseende med at bilmateriellet er i fullgod stand og at de som kjører vognene er kvalifiserte



førere. Med det forholdsvis store antall biler vi i dag har her i landet, og med den betydelige tilgang av nye førere, har derfor de bilsakkyn-dige for tiden et meget stort arbeidspress som forsterkes fordi vognenes gjennomsnittsalder er høy. Ved siden herav er de bilsakkyn-dige pålagt å foreta fordelingen av nye biler i sine distrikter, og dessuten leder de det landsomfattende autorisasjonsarbeid som nå foretas i henhold til den nye lov om godkjenning av bilverksteder.

Departementet er på det rene med at de bilsakkyn-diges arbeidsdag er fullt besatt, og det er meg en glede ved dette jubileum å kunne uttale at de bilsakkyndige har

røkt sitt vanskelige og ansvarsfulle arbeid på en utmerket måte og til alminnelig tilfredshet.

### Ny sjef i Samferdselsdepartementet

Etter at redaksjonen av dette nummer er avsluttet, er det skjedd sjefsbytte i Samferdselsdepartementet. Statsråd Nils Langhelle er gått over til Forsvarsdepartementet, og statsråd Jakob Pettersen har overtatt Samferdselsdepartementet.

Det faller naturlig ved dette 25 års jubileum å sende en hilsen til vår etats høyeste sjef. Vi takker

statsråd Langhelle for hans alltid lydhøre og greie behandling av saker i forbindelse med vårt arbeid og våre krav.

Vi føler oss forvisset om at Samferdselsdepartementets nye sjef, statsråd Jakob Pettersen, også vil se med velvilje og interesse på løsningen av de oppgaver som er tillagt bilkontrollen.

## Fra vegdirektør T. Backer

I 1920-årene — etter at den første verdenskrig var endt — ble bilene tatt i mer alminnelig bruk her i landet. Det maskinelt drevne transportmiddel på landevegene bød på veldige fordeler i retning av hendig, billig og hurtig transport «fra dør til dør» uten fordyrende omlastninger. Utviklingen av bilkjøringen har derfor foregått i et rivende tempo, og den omstendighet at bilene ble ført inn på et vegnett som ikke var bygd for slik transport skaffet mange problemer som har måttet løses etter hvert. Vi har gjennomgått en langvarig tilpasningsperiode både når det gjelder vegene og bilmateriellet, og denne periode er fremdeles ikke avsluttet.

Motorvognloven av 20. februar 1926 kom i stand for å sikre en mest mulig hensiktsmessig plasing av biltransporten blant våre landverts kommunikasjonsmidler. Den samme lov ga oss også Statens Bilsakkyndige, som var et nødvendig ledd innen administrasjonen for at motorvognlovens bestemmelse kunne bli etterkommet.

Statens Bilsakkyndige har helt fra starten av hatt et interessant, men også meget vanskelig arbeid. Etaten har i første hånd ansvaret for at bilmateriellet er i driftssikker og forskriftsmessig stand og for at motorvognførerne er tilstrekkelig kvalifisert. Det forlanges meget av den bilsakkyndige for at han skal kunne fylle sin stilling. Han må ha et omfattende kjennskap — teoretisk og praktisk — til bilens konstruksjon og virkemåte og til dens bruk og vedlikehold. Han må i sitt forhold til publikum vise en passende blanding av fasthet og omgjengelighet. Han må gi sine pålegg på grunnlag av gjeldende lov eller forskrifter utferdiget med hjemmel i lov. Han må

i sin fremtreden overfor publikum undertrykke «jeg»et og bare fremstå som lovens fullbyrder. Samtidig må han dog være sikker og bruke sitt omdømme hvor det foreligger grunn til å gjøre innrømmelser på konduitemessig grunnlag.

Det omfattende kjennskap til bilene og biltrafikken de bilsakkyndige har ervervet seg i sine respektive distrikter, har medført at de er blitt pålagt særskilte oppgaver — delvis av krisebetonet art. De bilsakkyndige har hatt ledelsen av bensinrasjoneringen og besørger fremdeles bilfordelingen og godkjenning av bilverksteder.

Vegdirektoratet er oppmerksom på at disse sideoppgaver delvis har bevirket at de bilsakkyndige er blitt hindret i å vareta sitt egentlige arbeid så godt som ønskelig kunne være, og det er ikke med glede jeg som vegdirektør har vært med på å pålegge dem disse verv. Men vi har ingen annen etat som tilnærmet ville ha kunnet greie opp med disse vanskelige arbeidsoppgaver så godt

som de bilsakkyndige kan gjøre det.

I likhet med de fleste statsinstitusjoner har bilkontrollen nå i en årrekke hatt et voldsomt arbeidspress, og det har ikke vært mulig å greie det hele uten at hver enkelt har måttet anstrenge seg til det ytterste og la pliktfølelsen være en dominerende faktor i sitt liv. Ved dette jubileum vil jeg gjerne ha uttalt at bilkontrollen i de 25 år den nå har bestått har utført et meget godt arbeid, og jeg takker etaten og hver enkelt av personalet for det som er ytet hittil, og jeg er viss på at den også i fremtiden vil røkte sine verv på en forsvarlig måte til hell og fremgang for vårt land.

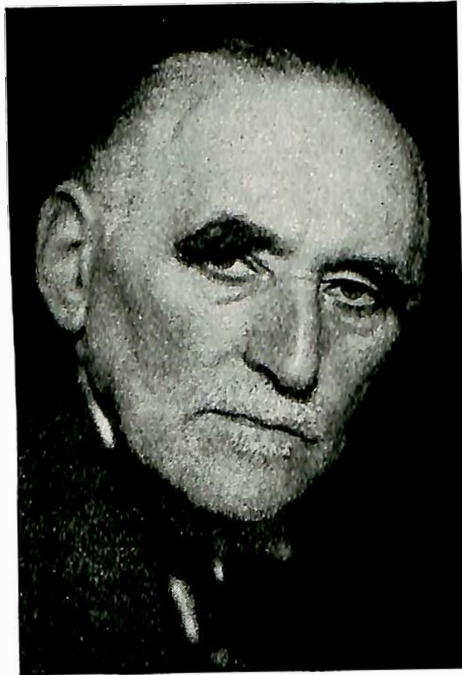


## Vegdirektør Baalsrud

En kan ikke feire Bilkontrollens 25 års jubileum uten i første rekke å minnes vegdirektør Baalsrud.

Da bilene, etter den første verdenskrig, for alvor begynte å gjøre seg gjeldende i utviklingen av den landverts transport her i landet, var det han som fremfor noen annen arbeidet for at det nye transportmiddel kunne bli innordnet i våre kommunikasjoner på en riktig og hensiktsmessig måte, og som virket utrettelig for dette så lenge han var vegdirektør.

I utformingen av motorvognloven, forskriftene og trafikkreglene av 1926 tok han fremtredende del. Hans fortjenste fremfor noen annens er det også at vi i denne forbindelse fikk bilkon-



rud, vegvesenets hilsen og takk.

trollen over i faste former, slik at den ble egnet til å løse de viktige oppgaver som er tillagt vår etat.

Vi beundrer vegdirektør Baalsruds store energi og enestående evne til ad forhandlingens veg å realisere sine planer. Han skar gjennom alle hindringer og brakte som regel alltid sakene fram til en heldig løsning. Vi minnes med glede hans alltid våkne interesse for Bilkontrollen og den velvilje som preget alle hans avgjørelser.

Vi har den glede, når dette skrives at vegdirektør Baalsrud fremdeles er i blant oss og er i fullt arbeid. Ved 25 års jubileet sender vi vegdirektør Baalsgrand old roadmann, vår beste

# Statens Bilsakkyndiges Forening 1927—1952

*Ved formannen, bilsakkyndig Gunnar Thorsen*

DK 061.2 : 351.811.123.2 (481)

Når jeg i anledning av 25 års jubileet er blitt bedt om å skrive noen ord om foreningen, så gjør jeg det så gjerne. Jeg gjør det også — om det må være meg tillatt å si det — med en god del av erfaringens rett. Jeg har nemlig i mange år deltatt aktivt i foreningens styre og stell i disse 25 årene, og de siste 7 årene har jeg stått som foreningens formann.

Min vane tro foretrekker jeg å snakke litt rett ut både om foreningen og de bilsakkyndige.

Det er alt i alt ikke få saker — både store og små — foreningen gjennom disse årene har hatt til behandling. Jeg kan vel også med en viss rett si at de aller fleste saker er blitt løst på en for de bilsakkyndige tilfredsstillende måte. Løsningen av disse saker har vært av stor betydning og vil også i fremtiden få stor betydning for de bilsakkyndige. Jeg kan nevne: tilslutningen til politiet eller vegdirektøren, ansettelse som statstjenestemenn, lønsspørsmålet, uniformsaken, ansettelsesvilkår osv. Det er ikke godt å si hvorledes disse saker hadde blitt løst hvis det ikke hadde eksistert noen Statens Bilsakkyndiges Forening, men en ting er sikker, og det er at sakene neppe hadde blitt ordnet på noen gunstigere måte for de bilsakkyndige. Jeg vil derfor benytte denne anledning til å oppfordre medlemmene til å slutte 100 % opp om foreningen. Vis den rette «esprit de corps»! Skal foreningens styre få utrettet noe, så trenges medlemmenes enstemmige oppslutning om styret. Vår forening er en fagforening, og forutsetningen for dens trivsel er solidaritet. Jeg benytter også anledningen til å takke dem som virkelig har gjort en innsats for foreningen gjennom disse årene. Det er i vår forening, som i foreninger ellers, noen få som bærer byrdene mens alle høster fordelene. Når du blir bedt om en tjeneste, si derfor ikke nei.

Det er ingen lett jobb å være bilsakkyndig. Det er langt fra å være noen sinecurestillinger. Når man tenker på de mange og høyst forskjelligartede gjøremål den bilsakkyndige har, må det være vanskelig å finne den rette mann til å fylle disse stillinger. At vedkommendes tekniske kvalifika-

sjoner er i orden, er ikke nok. De rent menneskelige egenskaper teller vel så meget. Man står stadig vis å vis et kritisk publikum og må som oftest på stående fot ta viktige avgjørelser. Ikke minst ved førerprøvene har en bruk for den rent menneskelige vurderingsevne. En bilsakkyndig bør ha den samme virkning på publikum som oljen på vannet og ikke som bensin på ilden.

Det er vel neppe noen statstjenestmenn som må motta så mange klager på alt og alle som de bilsakkyndige. Det er som regel lang veg til sentralmyndighetene, og de bilsakkyndige blir derfor nærmest liggende som fendere ute i sine respektive distrikter. De bilsakkyndige blir publikums klage-mur, og bare den omstendighet at publikum får anledning til å fremføre sine klager, kan virke beroligende. For mange år siden ble det klaget over at de bilsakkyndige tjente like meget som en biskop. Det ble omgående rettet på det. Vi kan nok ikke vente å få en biskops lønn, men sannelig trenger vi mange ganger å være i besittelse av en biskops presumptive evne til å bedømme medmennesker. Heldigvis holder det som regel stikk det gamle ordet om at «den Gud gir et embete gir han også forstand». Man erverver seg selvfølgelig etter hvert menneskekunnskap. En av våre tidligere vegdirektører sa for mange år siden på et årsmøte: «Den bilsakkyndige som har bare venner, gjør ikke sin plikt.» Når vi i denne forbindelse tenker på forhenværende bensinrasjonering og nåværende bilfordeling, skulle jeg anta at de bilsakkyndige i hvert fall ikke gjennom utførelsen av sitt daglige virke oppnår å skaffe seg rett mange venner.

Forholdet mellom foreningen og myndighetene har vært godt. Myndighetene har hjulpet oss der hvor hjelp kunne ytes. Dette gjelder særlig Vegdirektoratet, Samferdselsdepartementet og jeg tar også med Finansdepartementet. Jeg håper det gode forhold vil fortsette og håper at samarbeidet med Vegdirektoratet kan utvides. Vi vil sette stor pris på å bli tatt med på råd når det gjelder saker som berører våre livsinteresser og arbeidsvilkår. Men jeg tror ikke det vil skade

om vi også i større grad blir tatt med på råd når det gjelder utforming av forskrifter og direktiver som gjelder vårt arbeid.

I løpet av de siste år og spesielt etter krigen har vårt samarbeid med de øvrige nordiske land økt betraktelig. Etter krigen ble da også Nordisk Forbund av Bilsakkyndige stiftet, og interskandinaviske kongresser holdes annet hvert år. Jeg håper at dette samarbeid som er kommet så godt i gang, vil fortsette og at det også vil utvides.

Foreningens og styrets viktige oppgave i fremtiden blir sikkert å arbeide for bedre økonomiske kår for de bilsakkyndige. Dernest må arbeidsforholdene forbedres — ikke minst hva angår kontorene rundt om i landet. De bilsakkyndige påtar seg gjerne nye oppgaver, men forutset-

ningen må da være at de blir gitt arbeidsforhold slik at de kan gjennomføre arbeidet på en tilfredsstillende måte. I denne forbindelse vil jeg gjerne peke på en oppgave som bør løses snarest mulig: Den nåværende ordning med bilkontrollen og registreringsmyndigheten hver for seg er uholdbar og lite rasjonell. Det hele bør legges under den bilsakkyndige. Det vil bety en stor lettelse for publikum og en rasjonell utnyttelse av kontorer og personell.

På styrets og egne vegne tillater jeg meg å gratulere samtlige våre medlemmer med foreningens 25 års jubileum og håper at foreningen vil vokse i styrke både innad og utad i de år som kommer.

## Nordisk Forbund av Bilsakkyndige

*Ved presidenten, ingeniør N. A. Lannefors, Stockholm*

DK 061.2 : 351.811.123.2 (471.1 + 48 + 491)

Nordiska bilinspektörförbundet är en sammanlutning av Landsforeningen av Justitsministeriets motorsagkyndige i Danmark, Automobilbesikt-



N. A. Lannefors.

ningsmannaföreningen i Finland, Félag Islenzkra Bifreidaeftirlitsmanna på Island, Statens bilsakkyndiges forening i Norge og Automobilbesiktningmännens förening i Sverige och tillkom år 1947. Den äldsta av dessa föreningar, den svenska, hade då existerat i 26 år.

Början till samarbete skedde redan före kriget, 1936—1939, då de svenska, norska och danska föreningarna inbjödo och sände representanter till varandras årsmöten. Under kriget lågo förbindelserna så gott som nere. Men då efter kriget tanken väckts på ett nordiskt förbund av de inom bilbesiktningväsendet verksamma föreningarna fick ett förslag härom genast allmän avslutning i alla de nordiska länderna.

Förbundets syfte är att sammanföra besiktningsmännen i de nordiska länderna för utbyte av erfarenheter om verksamheten och skapande av enhetlighet, så langt sådan är möjlig och lämplig.

Bilismen är en rörlig företeelse, som skapar mängder av problem. Dessa beröra numera alle människor. För icke så få av problemen stå besiktningsmännen i brännpunkten. En vid syn på arbetsuppgifterna är för besiktningsmännen lika viktig som nödvändig. Att bara gå egna vägar och stelna i formerna är ej lyckligt. En av förbundets uppgifter är därför att giva besiktningsmännen nyttiga impulser från varandra och från andra länder. Målet skall vara att söka komma fram till goda vägar för och lämpliga förfaranden vid besiktningar och prov, så att fordonen bliva tillförlitliga och förarna säkra.

Det säger sig själv att med sådana mål för ögonen skall man icke vänta sig omedelbara ej heller revolutionerande resultat. Varje olikhet, som kan utjämnas och bliver utjämnad, lika väl som varje förbättring, stor eller liten, som skapas, bliver steg i riktning mot målet.

Fordonsbesiktningen inrymmer i sig sådana uppgifter som att bedöma fordons köregenskaper, nedslitningsgraden hos fordon och faran därav, bromsarnas skick, utrustningens lämplighet m. m. Till körkortsproven strömma personer av alla åldrar ovan minimiåldern, kvinnor i nästen samma antal som män. Körkortsprovet är så att säga på allas läppar och vad besiktningsmannen där företager sig diskuteras i vida kretsar.

Enär ingen egentlig skolning till besiktningsmannayrket förekommer, får besiktningsmannen

som regel lära sig det mesta av arbetet i sin praktik. Det är då uppenbart att möten och sammankomster, där besiktningsmännen givas tillfällen att lära av varandra genom föredrag och diskussioner, bliva av stor betydelse.

Förbundet har under de 4½ år som gått medhunnit tre allmänna möten, det första i Oslo 1948, det andra i Helsingfors 1949 och det tredje i Köpenhamn 1950. De viktigaste resultaten av dessa möten äro följande.

Överblick av besiktningsmännens verksamhet i de nordiska länderna har vunnits. Häröver under 1950—1951 insamlade uppgifter, bestämmelser m. m. hava sammanställts i en skrift «Bilbesiktningsväsendets organisation, arbets- och löneförhållanden i de nordiska länderna» av vilken sammanställning var och en av de anslutna föreningsgarna fått vardera ett exemplar.

Det har framstått som önskvärt att inom trafiklagstiftningen få så likartade bestämmelser som möjligt i de nordiska länderna. Förbundet har härvid med tillfredsställelse konstaterat, att vederbörande lagstiftande myndigheter samordnat sin verksamhet. Förbundet har därför nöjt sig med att blott i en enda lagstiftningsfråga göra ett mera positivt uttalande, nämligen i frågan om övergång till högertrafik i Sverige och Island, vilken fråga enligt förbundets mening synes alltför länge få vänta på sin lösning.

I de rena yrkesfrågorna har framkommit, att besiktningsman, som har med förarprov och bilkontroll att göra, har liksom varje annan yrkesutövare mycket att vinna genom att lära känna förhållandena i andra länder. Han icke blott vidgar sitt omdöme, utan blir mottaglig för nya intryck och hindras steln i formerna. Det blir förbundets uppgift att göra förbundsmötena lärorika ur dessa synpunkter. Alla frågor som sammanhånga med förarutbildning, förarprov och fordonsundersökning komma därför att undan för undan tagas upp till skärskådande. Ett led i detta arbete blir att söka ordna utbyte av besiktningsmän länderna emellan.

Förbundet har haft glädjen att få i hög grad åtnjuta myndigheternas välvilja och stöd i de berörda länderna. Denna förmån hoppas förbundet alltjämt få behålla. Den är ett av villkoren för att något av betydelse skall kunna bliva uträttat. Förbundsmedlemmarna hava talrikt besökt de avhållna mötena. Icke blott från det land, i vilket möte hållits, utan även från de övriga länderna hava mötesdeltagare kommit. Detta visar styrka och att förbundet har en uppgift att fylla.

Möten äro avsedda hållas vartannat år i fortsättningen. Nästa möte är planerat till Stockholm sommaren 1952 och avses lägga vikt vid att söka få belyst vad besiktningsväsendet kan och bör göra för att motverka trafikolyckor.

Förbundsmedlemmarna, var och en i sin stad, uppmanas att genom sina respektive föreningar delgiva förbundet något eller allt om sin verksamhet, som kan anses vara av intresse.

#### Statens bilsakkyndige pr 1. januar 1952

*Oslo.* Overingeniør Bj. Sårheim, kontorets leder. Sivilingeniør O. Kahrs, A. Flengsrud, S. Strand, sivilingeniør F. Hennig, Mikael Lie (tjenestegjør p. t. i Arendal), Ole M. Johnsen, Gert Neslein, T. Ingjær, Tore Hoem, F. Smaaland, Leif Larsson. Sistnevnte 6 er assistenter.

*Lillestrøm.* Sivilingeniør Ole Lunder, kontorets leder. Assistent G. Solberg.

*Moss.* Sivilingeniør Th. Aagaard.

*Fredrikstad.* Ingeniør Ivar Th. Rasmussen.

*Sarpsborg.* Løytnant Gunnar Thorsen. Assistent M. Pedersen.

*Halden.* Sivilingeniør R. Larssen.

*Hamar.* Bestyres p. t. av assistent Reidar Vendkvern.

*Kongsvinger.* Gunnar Bie-Larsen.

*Gjøvik.* Sivilingeniør Aa. Elmenhorst. Assistent Knut Bergan.

*Lillehammer.* Ingeniør F. Winther. Assistent T. Topp.

*Drammen.* Ingeniør P. Storm Munch. Assistent Kaare Ludvigsen.

*Kongsberg.* Birger Brokhaug.

*Honefoss.* A. Wiborg Thune. Assistent Kr. Hansen.

*Tønsberg.* Ingeniør Charles Wilsgaard. Assistent Anton Kørner.

*Horten.* Løytnant H. Wendelborg.

*Larvik.* Leif A. Olsen. Assistent Arne Hauge.

*Skien.* Arnold Rønning. Assistent Roar Kjærnem.

*Notodden.* Otto Aubert.

*Rjukan.* Bestyres p. t. av Birger Brokhaug.

*Arendal.* Ingeniør Georg Rasch. Mikael Lie (se under Oslo).

*Kristiansand.* Bestyres p. t. av assistent Nils Andersen. Assistent L. Refsnes.

*Flekkefjord.* Kst. Åsmund Sørstrand.

*Haugesund.* Joh. Jacobsen.

*Stavanger.* Sig. Knudsen, kontorets leder. Assistent Thorleif Imsland, assistent Chr. Fr. Hansteen.

*Bergen.* Overingeniør A. Svendsen, kontorets leder. Ingeniør H. Rabbe. Assistent J. Maurset, assistent Olav Helland.

*Forde.* John Loen. Assistent R. Tryggeseth.

*Ålesund.* Sivilingeniør Robert Strøm.

*Molde.* Ingeniør Tønnes Haukebø. Assistent K. Sund.

*Trondheim.* Overingeniør Bjarne Falch, kontorets leder. Assistent Arne Holmgren.

*Steinkjer.* O. Ivarsen. Assistent Finn Stigum.

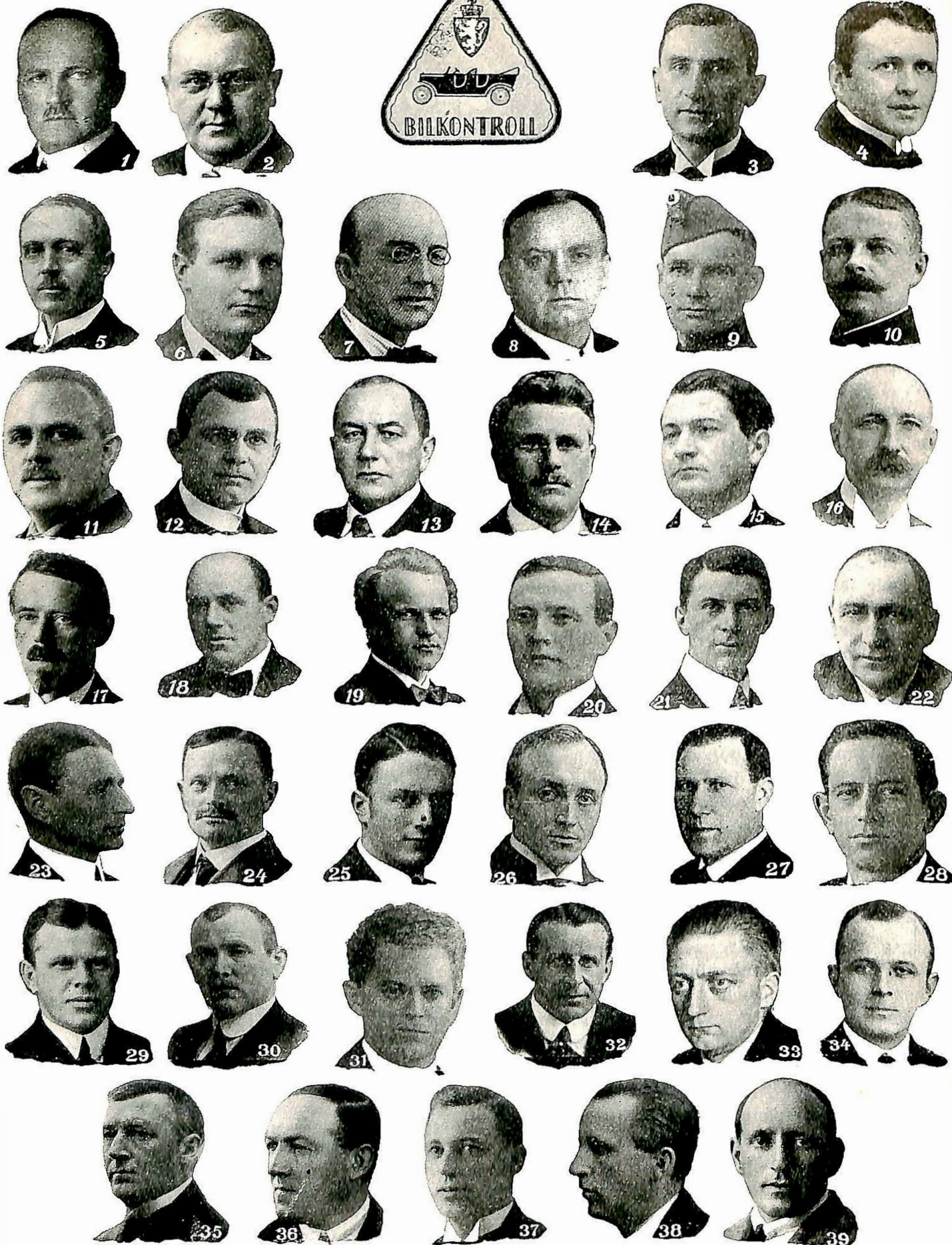
*Bodo.* J. O. Ahlgren. Assistent Olaf Pedersen.

*Narvik.* Sjur Wergeland.

*Harstad.* Ingeniør Brynjulf Akre.

*Tromsø.* Hans Davidsen.

*Vadso.* Bj. Amundsen.



De 39 statens bilsakkyndige som ble ansatt 1. januar 1927. 1. Kaptein G. Otto Mejlænder. 2. Ingeniør Bjarne Berger. 3. Ingeniør Andreas Stampe. 4. Diplomingeniør Otto Kahrs. 5. Kapt. Sem Jacobsen. 6. Alb. Flængsrud. 7. Sverre Strand. 8. Ing. Axel Rønning. 9. Pr.løytn. Arne Tellefsen. 10. Artillerikaptein L. Rodtitt. 11. Konsulent O. Haugestad. 12. Ing. Jørgen H. Dahl. 13. Ing. P. A. Jevanord. 14. Ing. Einar Thomassen. 15. Ing. R. F. Winther Jacobsen. 16. Ing. A. Bergan. 17. Dipl.ing. Sigurd Hiorth. 18. Ing. Alf Horne. 19. Ing. Peter Storm Munch. 20. Kapt. Olav Rinde. 21. Ing. Bj. R. Saarheim. 22. Ing. M. Hansteen. 23. Ing. Finn Arneberg. 24. Verksmester Chr. Paulsen. 25. Løytnant Otto Aubert. 26. Ing. og kapt. H. Hektoen. 27. Ing. Rolf Undsæth. 28. Verksmester O. A. Søstrand. 29. Ing. Halfdan Corneliussen. 30. Ing. Olaf Alsaker. 31. Ing. Arne Svendsen. 32. Ing. Adolf Tidemand. 33. Ing. Tønnes Haukebø. 34. Ing. Ole Lunder. 35. Ing. Thorolf Brøttkorb. 36. Verksmester O. J. Ivarson. 37. Driftsleder Arnold Rønning. 38. Ing. Hellik Rabbe. 39. Ing. Chr. Wilsgaard.

(Klisjé velvillig utlånt av Norsk Motorblad.)



# Statens Bilsakkyndiges Forening i 25 år

*Bilsakkyndig Storm Munch*

DK 061.2 : 351.811.123.2 (481)

Da vi 39 nyansatte Statens Bilsakkyndige den 1. januar 1927 tiltrådte våre stillinger, avløste vi innpå 100 bilsakkyndige som var oppnevnt av de forskjellige politimestere. Disse bilsakkyndige som politimesterne hadde oppnevnt, var folk av de aller forskjelligste yrker, og det var vel kun i de større byene at det var heldagsstillinger. Ellers var det bierverv. Den gang var folk ikke så forenings-minded som nå, og det eksisterte ingen foreninger av de tidligere bilsakkyndige. Imidlertid var det et visst samarbeid, særlig i Oslo, hvor det var meget å gjøre. Dette samarbeidet var meget bra.

Det ble i 1926 dannet en arbeidskomité av de autoriserte bilsakkyndige. Denne arbeidskomité hadde vel nærmest oppnevnt seg selv og besto av: G. Otto Mejlænder, Oslo, Einar Sem-Jacobsen, Lillestrøm, Sem Platou, Stavanger, med Bjarne Berger, Oslo, og A. Bergan, Gjøvik, som varamenn. Arbeidskomiteen utarbeidet forskjellige henstillinger og oversikter til sentraladministrasjonen da den nye automobilloven var under utarbeidelse.

De nyansatte Statens Bilsakkyndige hadde alle en følelse av at det var nødvendig å danne en sammenslutning. Da derfor de bilsakkyndige i Oslo og Aker sendte ut en innbydelse til å danne forening, var alle enig i det. Mejlænder og Sem-Jacobsen utarbeidet et forslag til lover, og den konstituerende generalforsamling ble holdt på Oslo bilsakkyndiges kontor den 2. mai 1927. 22 av de bilsakkyndige var da til stede. Det ble til å begynne med en del diskusjon om hvorvidt man burde stifte foreningen straks, eller om man bare burde nedsette en lovkomité til å gjennomgå det fremlagte lovutkastet, og så innkalle til en senere generalforsamling. Bilsakkyndig Bergan fra Gjøvik kom med forslag om at foreningen burde stiftes straks, og lovene vedtas på denne generalforsamling. Ved avstemningen ble det enstemmig vedtatt å stifte foreningen straks og gå til realitetsbehandling av de fremlagte vedtekter.

Det utspant seg til å begynne med en del debatt om foreningens navn. Innbyderne hadde foreslått «*Autoriserte Bilsakkyndiges Forening*». Bilsakkyndig Kahrs foreslo at foreningens navn skulle

være «*De Bilsakkyndiges Forening*». Bilsakkyndig Rinde fra Horten foreslo at navnet skulle være «*Statens Bilsakkyndiges Forening*». Ved avstemningen ble det vedtatt med 16 mot 6 stemmer at navnet skulle være «*Autoriserte Bilsakkyndiges Forening*». Under dette navn ble så foreningen startet, men det kan allerede her innskytes at det er det navnet Rinde foreslo som foreningen har i dag. Deretter ble det fremlagte forslag til lover gjennomgått paragraf for paragraf, og vedtatt med noen endringer.

En gikk så over til valg, og disse fikk følgende utfall: Formann, bilsakkyndig Mejlænder, Oslo. Viseformann, bilsakkyndig Sem-Jacobsen, Aker. Styremedlemmer: Bilsakkyndig Lunder, Trondheim, bilsakkyndig Stampe, Oslo, bilsakkyndig Hiorth, Drammen. Til å undertegne protokollen ble valgt bilsakkyndig Bergan, Gjøvik, og bilsakkyndig Dahl, Hamar.

Det kan allerede her nevnes at bilsakkyndig Bergan fra Gjøvik allerede på den første generalforsamling ble overordentlig populær blant alle kollegene, og at han siden flittig ble brukt til å undertegne protokollen ved generalforsamlingene, og ellers hadde flere tillitsverv i foreningen. Hans praktiske skjønn og friske humør under diskusjoner på alle generalforsamlinger fremover gjorde ham til en av de mest avholdte blant kollegene. Bergan er nå vår forenings eneste æresmedlem.

Den nyvalgte formann Mejlænder, hadde satt opp et program for foreningens virke fremover. Dette program omfattet mest forskjellige tekniske spørsmål, nødvendigheten av ensartet opptreden, og behandling av arbeidsoppgavene osv.

Imidlertid førte en Stortingsdebatt den 10. mai 1927 til at vår forenings styre i første rekke kom til å befatte seg med våre økonomiske forhold. Denne Stortingsdebatt var noe av et sjokk for de nyansatte bilsakkyndige. Representanten Eiesland reiste en debatt om våre lønninger og vårt arbeid. Etter forslag fra representanten Langeland, ble følgende enstemmig vedtatt i Stortinget:

«Det henstilles til regjeringen snarest mulig å oppta til revisjon bilkontrollørens lønninger, samt kontrollavgiften for biler og meddele resultatet for Stortinget.»

Selvsagt måtet det nye styret ofre denne Stortingsdebatt og det resultat den kunne få for oss all mulig oppmerksomhet og arbeid. Imidlertid ble heller ikke de andre oppgaver forsømt i styret, og flere henvendelser om lettelser og forbedringer i arbeidet ble sendt til Vegdirektøren. Styret lot overrettssakfører Leif Hennem utarbeide en utmerket betenkning angående forsikrings-saken og vårt ansvar for handlinger i tjenesten.

Den neste generalforsamling ble holdt 7. mai 1928. Her ble Sem-Jacobsen valgt til formann. Styret for øvrig kom til å bestå av Lunder, Stampe, Hiorth og Axel Rønning. Den nyvalgte formann Sem-Jacobsen, som var en mann med betydelig arbeidskraft og initiativ, tok opp mange spørsmål til behandling i styret. For å forsøke å avbøte de verste følger av Stortingsbeslutningen av 10. mai 1927, engasjerte styret advokat Valentin Voss til å avgi en betenkning i vår lønnsak. Advokat Voss' redegjørelse som var ledsaget av en rekke bilag og datert den 5. desember 1928, var stilet til Arbeidsdepartementet. Allerede den 12. desember svarte departementet i brev til advokat Voss. Her uttalte departementet at de bilsakkyndige var ansatt midlertidig, og at lønnen var bestemt å skulle gjelde inntil videre. Departementet mente derfor å være berettiget til å foreta sådan nedsettelse av vår lønn, som skjedd den 2. oktober 1927 og den 18. oktober 1928.

Etter at våre lønninger således var nedsatt to ganger i løpet av de første to år vi var ansatt, søkte styret kontakt med Vegdirektøren for å utvirke tillatelse for de bilsakkyndige til å ta ekstraarbeid. Vegdirektøren fant imidlertid å måtte avslå dette andragende.

Ved generalforsamlingen som fant sted den 11. februar 1929, ble Sigurd Hiorth valgt til formann og Axel Rønning til viseformann, og styret for øvrig kom til å bestå av Thorsen, Sårheim og Horne. Dette styret tok seg med megen energi av lønsspørsmålet. Formannen og viseformannen hadde en rekke konferanser med Vegdirektøren, Arbeidsdepartementet, Statsråden og Stortingskomiteen. Det ble sendt flere skriftlige forestillinger i sakens anledning. Som et kuriosum kan nevnes at i vårt arkiv foreligger det en forestilling undertegnet av Sigurd Hiorth og Axel Rønning, skrevet både på riksmål og landsmål.

Alt arbeid og alle forestillinger med lønns-saken var imidlertid forgjeves.

Det var også dette styret som første gang tok opp tanken om å forandre vår tittel, slik som den lyder i dag.

Ut på sommeren gikk foreningens viseformann Axel Rønning over fra stillingen som bilsakkyndig på Lillestrøm til avdelingsingeniør i Vegdirektoratet, bilavdelingen. Det hersket tilfredshet

blant kollegene med at denne for oss så viktige stilling ble besatt med en mann fra våre rekker.

På generalforsamlingen som ble holdt den 17. februar 1930, ble Sigurd Hiorth gjenvalgt som formann; som viseformann ble valgt Sårheim, og styret for øvrig ble bestående av Svendsen, Flengsrud



Avdelingssjef Axel Rønning.

og Horne. Dette styret ble stående uforandret i to år, og hadde en hel rekke saker til behandling.

Det kan her skytes inn at Den Norske Ingeniørforenings Automobilingeniørgruppe den 26. april 1929 fattet vedtak om å oppnevne et arbeidsutvalg for å foreta innsamling av materiale og utføre praktiske forsøk i anledning *bilenes lys*. Til dette utvalg bevilget Arbeidsdepartementet kr 1000, og dessuten fikk utvalget kr 200 fra Storebrand. Foreningens formann, ingeniør Hiorth, ble formann i dette utvalg, som for øvrig kom til å bestå av 6 ingeniører, blant dem ingeniør Bjarne Falch og ingeniør Th. Weydahl. Dette arbeidet med bilenes lys la sterkt beslag på formannens tid i løpet av året 1930. Innstillingen fra utvalget om bilenes lys ble ferdig i oktober 1931. Innstillingen er en bok på 125 sider og er et grunnleggende arbeid på sitt område. De nåværende forskrifter om motorvognenes lys bygger på dette arbeid.

I 1931 ble det startet en forening ved navn Trygg Trafikk. Styret fikk i oppdrag å velge en representant fra de bilsakkyndige inn i Trygg Trafikk-styret, og vår forenings formann, bilsakkyndig Hiorth, gikk inn i dette styret.

I løpet av året 1931 fremkom det fra Vegdirektøren påbud om at rutebilstatistikken skulle behandles ved de bilsakkyndiges kontorer. Dette vakte en viss motstand innen styret.

I 1932 ble generalforsamlingen holdt den 29. februar. På denne generalforsamling kom Vegdirektøren, overingeniør Lyng og avdelingsingeniør Rønning til stede under møtets begynnelse, idet Vegdirektøren ga en orientering om de bilsakkyndiges stilling nå. Av Vegdirektørens fore-

drag foreligger det intet offisielt referat, men foreningens formann, bilsakkyndig Hiorth, har i rundskriv til medlemmene den 8. mars 1932 resymert Vegdirektørens uttalelser slik:

Vegdirektøren uttalte at statsmyndighetenes oppmerksomhet var henvendt på de bilsakkyndiges stillinger. Det var fremdeles under drøftelse om de bilsakkyndiges arbeid ikke kunne utføres av billigere folk. Vegdirektørens hensikt var å gjenoppta arbeidet etter sin opprinnelige plan om at de bilsakkyndige ble fast knyttet til Statens Vegvesen i stillinger som avdelingsingeniører ned til assistentingeniører, med Vegvesenets overingeniører som sjefer. Vegdirektøren trodde neppe det ville være mulig å gjøre de bilsakkyndige til stasjonstemenn. I stedet for den nåværende avlønningsmåte ville lønnen antagelig bli satt som for Vegvesenets ingeniører. Vegdirektøren mente at de bilsakkyndiges stilling best kunne trygges ved at de arbeidet seg inn i de spørsmål vedrørende rutebiler og andre bilsaker som naturlig hører hjemme hos Vegvesenet. Vegdirektøren mente at de bilsakkyndige ikke burde foreta noen skritt som kunne henlede oppmerksomheten på deres stillinger.

Etter dette foredraget forlot Vegdirektørens folk generalforsamlingen, og en tok fatt på dagsordenen. Det utspant seg selvsagt en lang diskusjon om Vegdirektørens uttalelser. Enkelte bilsakkyndige, særlig Sverre Strand, mente at vi burde søke fastere tilknytning til Vegvesenet, mens andre, særlig Rinde, Sårheim og Horne, mente at de bilsakkyndige burde søke tilknytning til politiet og rettsvesenet. Etter at således en rekke uttalelser var falt, ble diskusjonen om dette punkt avsluttet, uten at noen beslutning ble fattet.

Vegdirektør Baalsruds uttalelse gjorde et dypt inntrykk på de fremmøtte bilsakkyndige. Det virket på de tilstedeværende overordentlig deprimerende å høre at våre stillinger og vårt arbeid fremdeles ble ansett for å være av tvilsom verdi, og at vi ikke måtte foreta oss noe som kunne bringe oss frem i søkelyset.

Det ble på generalforsamlingen besluttet at bilsakkyndigassistenter oppnevnt av departementet etter andragende kan bli medlem på vanlige vilkår. En drøftet også pensjonssaken, og kom til det resultat at et tilbud fra et privat forsikringselskap angående kollektiv pensjon falt så dyrt at man ikke kunne reflektere på det.

I dette kalenderår arbeidet styret en hel del med spørsmålet om rutebilstatistikken og hadde flere

ganger foretrede for Vegdirektøren i den anledning, likesom styret utarbeidet en lengre betenkning om saken.

Ved generalforsamlingen den 4. mars 1933 ble Sem-Jacobsen valgt til formann, Sverre Strand til viseformann, og styret for øvrig ble bestående av Lunder, Horne og Svendsen. Dette styret ble stående helt til 1937. I denne periode ble det fra styrets side arbeidet meget med rutebilstatistikken for å komme fram til så godt resultat av denne statistikk som mulig.

Ifølge anmodning for styret utarbeidet Otto Kahrs en overordentlig grundig og detaljert utredning angående våre lønninger. Foruten denne lønnsregulering nedad som var gjennomført i 1927 og 1928 ble det også gjennomført lønnsreduksjon fra 1. oktober 1933 og fra 1. januar 1934.

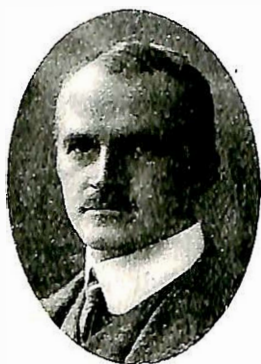
Det kan ved denne anledning nevnes at vår kollega Otto Kahrs den hele tid har vist seg å være et meget verdifullt medlem av vår forening. Svært mange er de redegjørelser og betenkninger som han i årenes løp har utarbeidet til beste for oss og vårt arbeid.

Det ble fra styrets side ført forhandlinger med Vegdirektøren angående ferispørsmålet, uten at noe resultat ble oppnådd.

Den 29. august 1935 ble det holdt et forsterket styremøte i foreningen. Formannen ga der en utredning om et forslag til å overføre de bilsakkyndige til Justisdepartementet, og fremla et PM i den anledning. Styret var enstemmig av den oppfatning at man gjerne ville at formannen skulle holde styret underrettet etter hvert som arbeidet skred frem. Det ble enn videre gitt uttrykk for at saken var av en så stor betydning at det var ønskelig at formannen kunne redegjøre for saken i et medlemsmøte. Bakgrunnen for at det fra vår forenings styre ble vist så pass sterk interesse for tanken om å få hele bilkontrollen over til Justisdepartementet, var de usikre lønnsforhold, pensjons- og ferieforhold. Medlemmenes oppfatning var at Arbeidsdepartementet kanskje ikke var noe særlig interessert for oss og vårt arbeid.

Den 31. august 1935 sendte så formannen et rundskriv til foreningen angående denne sak, og et medlemsmøte i vår forening ble holdt den 20. november 1935. Her redegjorde formannen meget nøye for det forslag som forelå, og til stede kom også byråsjef Rognlien, politimester Meyer og politifullmektig Amlie.

Den følgende generalforsamling ble holdt den 30. mars 1936. Av den årsberetning som ble opplest på generalforsamlingen, kan det nevnes først



Bilsakkyndig G. O. Mejlænder,  
formann 1927—28.



Bilsakkyndig Einar Sem-Jacob-  
sen, formann 1928—29 og  
1933—36.



Bilsakkyndig Sigurd Hiorth,  
formann 1929—33.

og fremst det arbeid som var gjort angående de bilsakkyndiges tilknytning til Justisdepartementet. Det utspant seg en lang og nokså hissig debatt herom. Det ble på generalforsamlingen vedtatt etter forslag fra bilsakkyndig Thorsen, at foreningens behandling av saken angående de bilsakkyndiges eventuelle nye stillinger skulle utsettes inntil videre.

*Autorisasjon av bilverksteder.* Det er første gang dette spørsmål her dukker opp i vår forening. Sem-Jacobsen kom med en redegjørelse.

I oktober 1936 hadde foreningen det tap å miste sin formann, bilsakkyndig Sem-Jacobsen, som avgikk ved døden under et møte i Paris. Vår etat mistet da en av sine dyktigste folk.

Styrets arbeid ble da ført videre av viseformann Sverre Strand, som også ledet den neste generalforsamling som fant sted den 6. april 1937. Her ble Bjarne Sårheim valgt til formann, Strand ble gjenvalgt til viseformann, og de øvrige styremedlemmer ble Lunder, Winther-Jacobsen og Flengsrud.

Ved denne generalforsamling feiret foreningen sitt 10 års jubileum, og generalforsamlingen fikk et mer festlig tilsnitt.

Den nye formann, bilsakkyndig Sårheim, som på en utmerket måte ledet foreningen de følgende 3 år, måtte som sitt første arbeid ta fatt på å hevde foreningens mening, med hensyn til den innstilling som var under utarbeidelse om de bilsakkyndiges tilknytning til politiet. Det viste seg at de betingelser med hensyn til lønn m. v., som vi antagelig kunne oppnå i Justisdepartementet, ikke ville representere noen bedring av våre kår. I en lengre utredning om saken fra mai 1937, tar derfor styret i vår forening bestemt avstand fra tanken om at vi skulle gå over til Justisdepartementet.

I utredningen fremheves det sterkt at vårt arbeid nå som før naturlig hører inn under Vegdirektørens virkeområde, og fortsatt bør være knyttet til Vegdirektørens etat. Som kjent ble dette også resultatet ved behandlingen i Stortinget.

For øvrig arbeidet styret med en rekke tekniske spørsmål, og så snart det var avgjort at vi ikke skulle gå over til Justisdepartementet, ble det opp-tatt arbeid om at vi skulle komme over på fast lønn som statsfunksjonærer med pensjon.

I 1938 falt det seg slik at det ikke bli holdt noen generalforsamling. Opprinnelig var det planer om å ha et større bilsakkyndigmøte, innkalt av Vegdirektøren, og et program for to dager. Imidlertid ble dette møtet i siste liten avlyst på grunn av budsjettets anstrengte stilling.

I 1938 ble det foretatt en studiereise med halvparten av de bilsakkyndige med buss til Danmark, hvor en var General Motors' gjester på hele turen. Den andre halvpart av de bilsakkyndige fikk denne turen høsten 1939, også som General Motors' gjester.

Fra 1937 og fremover hadde en stadig gledelig og økende kontakt med foreningene i våre naboland. Representanter fra disse foreninger kom hit til Norge, og representanter fra vår forening gjestet nabolandenes generalforsamlinger.

Ved generalforsamlingen den 28. februar 1939 ble Sårheim gjenvalgt som formann. Flengsrud ble valgt til viseformann, og til styremedlemmer Stampe, Lunder og Thorsen. Ved denne generalforsamlingen ble uniformsaken tatt opp i foreningen for første gang. Foreløpig var det nærmest tenkt på en uniformslue og et nytt bilsakkyndigmerke. Det ble straks en livlig debatt om disse interessante spørsmål, og på generalforsamlingene i de følgende 10 år var uniform-



Bilsakkyndig Bjarne Sårheim.  
formann 1937—40.



Bilsakkyndig Albert Flengersrud.  
formann 1940—41.



Bilsakkyndig Gunnar Thorsen.  
formann 1945—.

spørsmålet stadig oppe til diskusjon. Det nye styret hadde mange styremøter og meget arbeid dette år. Av størst betydning var det selvsagt at vi fra 1. juli 1939 ble ansatt med fast lønn og pensjon, således som bestemt for statstjenestemenn. Dessverre ble tjenestetiden regnet fra 1. juli 1939, således at enkelte av de bilsakkyndige ikke kom med i den ordinære pensjonsordning.

Resultatet av styrets arbeid ble fremlagt på generalforsamlingen som ble holdt den 1. april 1940. Foruten en orientering om våre lønnsatser, kunne styret også meddele at vår forening hadde fått forhandlingsrett. Det var også tatt opp arbeid med et nytt registerkort. Det hersket blant foreningens medlemmer stor tilfredshet med at lønnsaken nå endelig var brakt i havn. Valgene hadde til resultat at Flengersrud ble valgt til formann, Thorsen til viseformann, og det øvrige styret ble bestående av Stampe, Kahrs og Lunder.

Det kan nevnes at det til å undertegne protokollen, ble valgt blant annet vår kollega Arne Bjørge fra Arendal. Hans karakteristiske underskrift står i vår protokoll fra denne generalforsamling. Det er siste gang hans navn nevnes i vår protokoll, og lite ante han den gang hvilken dyster skjebne han gikk i møte. Våren 1944 ble han tatt ut av fengslet på Grini og skutt av tyskerne. Foreningen mistet derved et av sine beste medlemmer.

Det ble besluttet at man for å styrke foreningens økonomi skulle forhøye kontingenten. Det ble vedtatt å fastsette kontingenten til kr 20 pr år. Kontingentforhøyelse var nødvendig på grunn av økte utgifter som følge av det stadig voksende interskandinaviske samarbeid.

Vi vet alle hva som hendte uken etter vår generalforsamling i 1940. De nye forhold etter

tyskernes okkupasjon gjorde seg straks merkbare for oss, og styret i foreningen fikk en rekke uventede saker å arbeide med. Dette fremgår også av årsberetningen som ble fremlagt på generalforsamlingen den 31. mars 1941.

For øvrig hadde styret arbeidet med en rekke saker. Foreningens medlemskap i N. I. F.s Fellesutvalg for statens ingeniører gikk i orden. Formannen møtte som vår forenings representant. Det ble ingen forandringer i styret på generalforsamlingen i 1941. Bilsakkyndig Otto Kahrs ble valgt som vår forenings representant i N. I. F.s fellesutvalg.

Det ble ikke holdt flere generalforsamlinger under krigen. I alle foreninger, således også i vår, ble arbeidet forbudt og innstilt.

Etter krigen ble den første generalforsamling holdt 17. desember 1945. Som i alle foreninger var det en del vanskeligheter med å få arbeidet i vår forening i normal gang etter krigen. Det varte noen tid innen man fikk klare linjer.

Gunnar Thorsen ble valgt til formann, og under hans energiske ledelse ble foreningen snart meget livskraftig. Det første styret etter krigen besto av Lunder, Hennig, Wendelborg og Munch.

Det var en rekke oppgaver å ta fatt på etter krigen for foreningens styre. Størst tid la vel uniformssaken beslag på. Ellers var jo de bilsakkyndiges arbeid i denne tid preget av rasjoneringssspørsmål, og av arbeidet med takseringen av det materiell som sto igjen etter tyskerne.

Som vår representant i Nordisk Veg-Teknisk Forbund ble valgt formannen, Gunnar Thorsen. Forbindelsene med våre interskandinaviske broderforeninger, ble ennå mer intime etter krigen enn før. En livlig reisevirksomhet har vært utfoldet.



Styret for Statens Bilsakkyndiges Forening 1951.  
Fra venstre: Th. Aagard, F. Hennig, G. Thorsen, H. Wendelborg, Charles Wilsgaard.

Hele tiden etter krigen og inntil dette skrives, har foreningen stått under ledelse av Gunnar Thorsen, som på hver generalforsamling er blitt valgt til formann, og som også er formann nå i jubileumsåret. Styret ellers har også vært nokså stabilt.

I 1947 ble Sårheim valgt til viseformann istedenfor Lunder. Hennig har vært styremedlem helt siden 1945, og er det fremdeles. Wendelborg var medlem av styret i 1945 og 1946, og er også med-

lem av styret nå. Ellers har Kahrs, Elmenhorst, Wilsgård og Aagaard vært styremedlemmer.

Det ble til at en etter krigen måtte ta fatt på lønssaken igjen, idet det nye lønnsregulativ gjorde langvarige forhandlinger med sentraladministrasjonen nødvendig. Det må sis at disse lønsspørsmål nå er løst så tilfredsstillende som det har vært mulig for oss.

En rekke tekniske spørsmål er stadig oppe til behandling i styremøtene og på generalforsamlingen.

I 1950 ble det nedsatt en lovkomité som fremkom med forslag til nye lover. På generalforsamlingen i 1951 ble nye lover vedtatt.

Den oppgave som nå i første rekke bør vises all oppmerksomhet, er de bilsakkyndiges ansettelsesforhold og utdanning. En rekruttering med kvalifiserte folk må sikres.

\*

Ser en tilbake på de forløpne 25 år, så har jo vår forenings medlemmer hatt en del skuffelser. Men det har også vært mange lyspunkter. Av særlig betydning er det tillitsfulle samarbeid styret har med Vegdirektoratet.

Det er all grunn til å se fram til fortsatt trivsel for vår forening.

## Bilkontroll i de gode gamle dager

*Bilsakkyndig Albert Flengsrud*

DK 351.811.123.2 (091) (481)

Det er naturlig at vi ved et jubileum som det vi feirer i år, ser tilbake på de siste 25 år. Men det ville muligens også interessere, kanskje særlig den yngre garde, om vi gikk enda litt lengre tilbake i tiden. Det er med dette håp at jeg etter anmodning forsøker å fortelle litt om hvordan bilkontrollen foregikk i tiden før 1. januar 1927.

Enten utviklingen går i den ene eller i den annen retning vil den komme tydeligst fram når en ser tilbake, ikke minst når det gjelder biltrafikken og alt det som er knyttet til den.

Denne artikkel må ikke betraktes som noen fullstendig og uttømmende beskrivelse, men kun som spredte trekk og bilder for en stor del gjengitt slik som de enda står i erindringen. Motivene, som kanskje blir noe ensidige, er for det vesentligste hentet fra Kristiania hvor undertegnede kjenner forholdene best og for øvrig virket som sakkyndig den siste del av perioden 1913—1927.

Bilen var dengang på langt nær så fullkommen som den siden er blitt, og det var fremfor alt ikke så mange biler i trafikken.

Veger og gater var på mange måter dårligere, selv om det nok kan sis at de i forhold til trafikken var vel så romslige som i dag. Ja, selv vi mennesker var annerledes, i hvert fall i vår innstilling til bilen og i vår oppfatning av dens nytte og berettigelse.

Slik som bilens utvikling har artet seg med stadige konstruksjonsmessige forandringer og forbedringer, med raskt økende driftssikkerhet, dens stadige fremstøt mot og erobring av nye felter og sist men ikke minst den raske tallmessige stigning, har selvsagt gitt bilkontrollen en noe vekslende karakter også i perioden etter 1. januar 1927. I tiden før denne var jo dessuten selve ordningen på mange måter forskjellig fra den vi har i dag.

Vår første lov på dette område var «Lov om bruk av motorvogner» av 21. juni 1912 som trådte i kraft 1. april 1913.

I kongelig resolusjon av 18. mars 1913, utstedt i henhold til denne lov, heter det i punkt 13 vedkommende lovens kapitel II:

«Naar en motorvogn er anmeldt til registrering, skal politiet i henhold til lovens § 9, andet led, la vognen underkaste sakkyndig undersøgelse.

1. Som sakkyndig forutsættes kun benyttet personer med saavel teoretisk som praktisk kjendskap til de forskjellige motorvogntypers maskineri m. v. og som gjennom længere tids øvelse er fuldt hjemme i disse kjøretøiers behandling og bruk.

Vedkommende maa gi erklæring om at han ikke er økonomisk interessert i motorvognindustri eller handel med motorvogner.

De sakkyndige maa selv ha førercertifikat saa at de personlig kan foreta prøvekjøring med de forskjellige slags vogner...»

Inntil og under første verdenskrig var ikke bruken av bil så utbredt at den hadde noen synderlig samfunnsmessig betydning her i landet. Antall registrerte motorkjøretøyer var i 1914 1553 og i 1918 4806.

At vi også den gang i hvert fall for en tid manglet så vel brennstoff som gummi til bilene, var ikke noe særlig stort problem.

Stillingene som bilsakkyndige var da også i aller høyeste grad bistillinger. Selv i Kristiania hvor det etter hvert ble flere sakkyndige — i 1926 var vi 4 — var det likevel i hvert fall helt fram til 1919 god tid til å ofre seg for andre gjøremål.

Autorisasjon eller oppnevning innebar selvsagt visse forpliktelser. Det var bl. a. nødvendig at den sakkyndige holdt kontor, hvor han var å treffe en tid som sto i rimelig forhold til de oppdrag som forekom, og for øvrig ytet politiet den bistand som ble forlangt.

Stillingene var ellers ganske frie. Det forekom riktignok ytterst sjelden, men det var intet forbud mot å gi sakkyndig assistanse og uttalelser vedrørende bilsaker, skadeoppgjør, verdiansettelser o. l., selv om oppdraget kom fra en part.

Det var langt mellom bilforretningene, og kundekretsen ble av den grunn svært spredt. Bilforretningene i Kristiania leverte biler utover hele landet, og det var vel nærmest en form for kundeservice, men også praktisk for forretningene at bilene skulle leveres i sertifisert stand, som det het. Det ble av den grunn nødvendig at de sakkyndige var utstyrt med autorisasjon, helst fra samtlige politikammer. Det var for øvrig som



Fig. 1. En skjermeskade var ikke så komplisert den gangen.

det senere vil fremgå, også nødvendig av hensyn til førerprøvene.

Det var kun bilforretningene som i hine bilens barndomsår befattet seg med bilreparasjoner. Det var også disse som satte i gang de første sjåførskolene, begge deler var for øvrig — slik forholdene lå an, nødvendige ledd i driften.

Når en kunde, eventuelt den som skulle kjøre for ham, fikk gratis opplæring i å kjøre og stelle bilen, så var dette neppe blott og bar kundeservice, men like meget en form for gardering for bilens renommé.

Fremgangsmåten ved selve registreringen var ikke synderlig forskjellig fra den som anvendes i dag. Eieren eller bilforretningen henvendte seg til politikammeret med utfylt anmeldelsesblankett — ja skjemaet var visst ikke oppfunnet enda — og fikk der anvist sakkyndig, en anvisning som for Kristianas vedkommende samtidig tjente som fordeling mellom de respektive sakkyndige.

Slik som ordningen med autorisasjon og oppnevning av sakkyndige var anlagt, sier det seg selv at det kun var politiet som kunne forlange eller innkalle en bil til sakkyndig undersøkelse. En ordning som den vi nå har, ville heller ikke kunne forenes med systemet for de sakkyndiges godtgjørelse, som ifølge kgl. resolusjon skulle erlegges av bileieren eller den sertifikatsøkende etter fastsatte takster.

Men tilbake til registreringen. Anmeldelsesblanketten inneholdt forskjellige opplysninger som nå er sløyfet, bl. a. om «Maksimal kjørehastighet på flat vei» og «hvor sterk stigning vognen kunde ta fuldt lastet på lengre strekning». Det mest bemerkelsesverdige ved den blankett som ligger foran meg som er datert 10. april 1913 er at



Fig. 2. Engelsk Daimler, 2—3 tonns chassis, type CT 22, modell 1920.

prisen på den 1½ tonns lastebil anmeldelsen gjelder er oppført med kr. 14 000,—.

Etter at bilen var godkjent av den sakkyndige som ga sin attest på en annen og dertil bestemt blankett, gikk så turen tilbake til politikammeret hvor registreringsnummeret ble meddelt. Når så skiltene var påsatt og plasseringen kontrollert av politiet, kom til slutt plomberingen.

Besiktigelsen og prøven av bilen foregikk som nå, men arbeidet for øvrig var noe forskjellig.

Vi hadde dengang hverken bensin eller vektavgift, men en årlig avgift tilpasset etter motorens dimensjoner og beregnet etter følgende regler i Motorvognlovens § 28:

«For en motorvogn med indtil 6 hestekrefter kr. 5,00 pr. hestekraft, indtil 12 hestekrefter kr. 6,00 pr. hestekraft og over 12 hestekrefter kr. 7,00 pr. hestekraft.»

Det var den sakkyndige som ved hjelp av en dertil bestemt formel skulle finne ut hvor mange av disse skattbare hestekrefter der fantes i hver enkelt motor og hva disse kunne frembringe i kroner og øre. Systemet var det samme som på den tid ble brukt i Tyskland.

Vi hadde den gang som i dag bestemmelser som ikke var særlig populære og som det av den grunn ikke alltid gikk like glatt å få gjennomført. Først og fremst denne:

«Den lykt som belyser kjendingstegnet maa ikke kunde slukkes hverken fra førerens plads eller indefra vognen.»

Etter hvert som bilen ble utstyrt med elektrisk lys, var de jo ikke fra fabrikkens hånd utstyrt overensstemmende med dette krav. Det hendte nok ikke så sjelden heller at man støtte på en bileier som ikke var særlig lysten på å betale en reparatør for å få sin bil så upraktisk innrettet at han måtte stanse og gå ut hver gang baklykten skulle tennes eller slukkes.

Kravet om at frontlyset skulle kunne «blendes» var heller ikke populært blant eiere og førere, hvis biler var utstyrt med A.G.A.-lys, og det gikk ofte tregt med å få slike kjøretøyer utstyrt med den for dette øyemed anvendte blendingskran. En mann som i forbindelse med en besiktigelse ble minnet om at denne blendingsanordning var påbudt, svarte noe oppgitt: «Det er ikke lett å få det til å klaffe bestandig når en har 24 kjøretøyer og en kran.»

Det var nok ikke bare eieren av disse 24 kjøretøyer som mente at det var unødvendig med blendingsanordning for A.G.A.-lyset.

Plomberingen av skiltene har også ergret mangen en bileier når han måtte til politikammeret for å få på nye plomber etter at disse var ristet av eller vasket vekk, noe som hendte svært ofte.

Bilens lys var som kjent til å begynne med acetylen i lyskasterne, parafin i sidelykter — dattidens parkeringslys — og baklykt. Ja, det forekom også baklykt med talglys.

Det var ikke nettopp førerens letteste oppgave å få denne baklykten til å oppføre seg skikkelig, der den hang bak på bilen og måtte tåle allehånde hopp og rystelser, utsatt som den kunne være av regn, sludd og sølesprut. Mangen bra sjåfør er nok blitt innkalt til politikammeret for dens skyld.

Omsider kom så A.G.A.-flasken og byttet plass med karbidgeneratoren på stighbrettet, og snart ble det også gass i baklykten, et relativt stort fremskritt som bød både bedre og stabilere lys.

Alle lastebiler var utstyrt med kompakte ringer, deretter kom de halv-pneumatiske eller med luftkjerne, og så omkring 1919 fikk vi den første føling med luftringer i dimensjoner for større lastebiler.

Det var ellers spørsmål om myndighetens tillatelse for salg av disse ringer som var foranledningen til mitt første møte i Vegdirektoratet. I dette møte deltok hele Vegdirektoratet som dengang besto av vegdirektør Baalsrud og fullmektig Sundberg.

Gummiforhandlernes representant som var til stede, greide ikke helt å overbevise (jallfall ikke meg) om disse ringers store fordeler.

Bilgummien var jo på langt nær så stabil den gang som nå, og jeg var i sterk tvil om disse luftringer ville tåle påkjenningen med tung belastning, særlig under kjøring ved veganlegg, byggeplasser, fyllinger o. l., og jeg overvurderte muligens faren ved eksplosjon på disse kolossale og for oss ukjente dimensjoner, men det gikk ikke så lang tid før jeg forsto at om jeg den gang hadde satt noe inn på å få disse ringer forbudt,



ville det vært et lite forsøk på å stanse en utvikling som ikke lot seg stanse.

Helt fram til tyveårene var så å si alle våre biler åpne. Der fantes bare noen ganske få, nærmest herskapsvogner, som var innelukkede, foruten drosjene da, som varierte etter årstiden. Av disse var noen få importert med et karosseri som nærmest var en limousine-type med en lærkalesje til å slå ned.

De fleste drosjekarosserier ble imidlertid bygd hos våre hjemlige vognfabrikanter, og var bygd i to deler, det vil si med avtagbar topp. Når toppen satt på, var bilen innelukket, iallfall bak førersetet, mens førersetet bare kom under tak, men ellers ikke ble så innelukket at det gjorde noe. Det hadde jo også sine vanskeligheter der hvor det var utabords sjalting.

Bensin kjøpte man på kanner som ble fylt over på tanken gjennom en trakt og med en gammel filthatt som sil.

Denne form for bensinfylling ga store muligheter for at forgasseren fikk inn vann eller rusk, noe den ellers meget ømfindtlige innretning absolutt ikke kunne fordøye. Dette å gjøre ren forgasseren var i mange tilfelle bort i mot like alminnelig som å vaske bilen.

Det var i og med loven av 1912 at vi fikk ordningen med førerkort, eller førersertifikat som det het. Før den tiden hadde vi noe som nærmest må kalles for kjøretillatelse. Etter — bestått — prøve

for den sakkyndige, fikk man en kjøretillatelse, som gjaldt for den bil prøven var avlagt på.

Den som var avhengig av å kjøre flere biler, måtte i tilfelle avlegge en prøve for hver av disse.

Det er vel neppe noen av de sakkyndige som ønsker denne ordning tilbake igjen.

Angående førersertifikat heter det i kgl. resolusjon av 18. mars 1913, avsnitt c, punkt a:

«Den som søker tillatelse til at føre motorvogn eller motorcykel maa indsende skriftlig ansøknin g herom til norsk politimyndighet.

Andragendet skal indeholde opplysning om søkerens fulde navn og bopæl, samt for hvad slags vogn kjøretilladelsen ønskes.

Med andragendet skal følge:

- 1) Fødselsattest.
- 2) Vidnesbyrd fra to kjendte og troværdige mænd om Paalidelighet og ædruelighet.
- 3) Lægeattest.
- 4) Attest for at søkeren hos en av politiet godkjendt lærer har tat undervisning i bruk av motorvogn (motorcykel). Attesten må indeholde opplysning om hvor længe undervisningen har varet.»

Videre heter det i samme avsnitt punkt c:

«Prøve avlægges særskilt for de forskjellige klasser av motorvogner efter følgende inndeling:

- 1) Motorcykel.
  - 2) Motorvogn for personbefordring.
  - 3) Motorlastevogner.
- og videre etter drivkraften:
- a) Forbrændingsmotor.
  - b) Elektromotor.
  - c) Dampmaskiner og
  - d) Mulige andre motorer.»

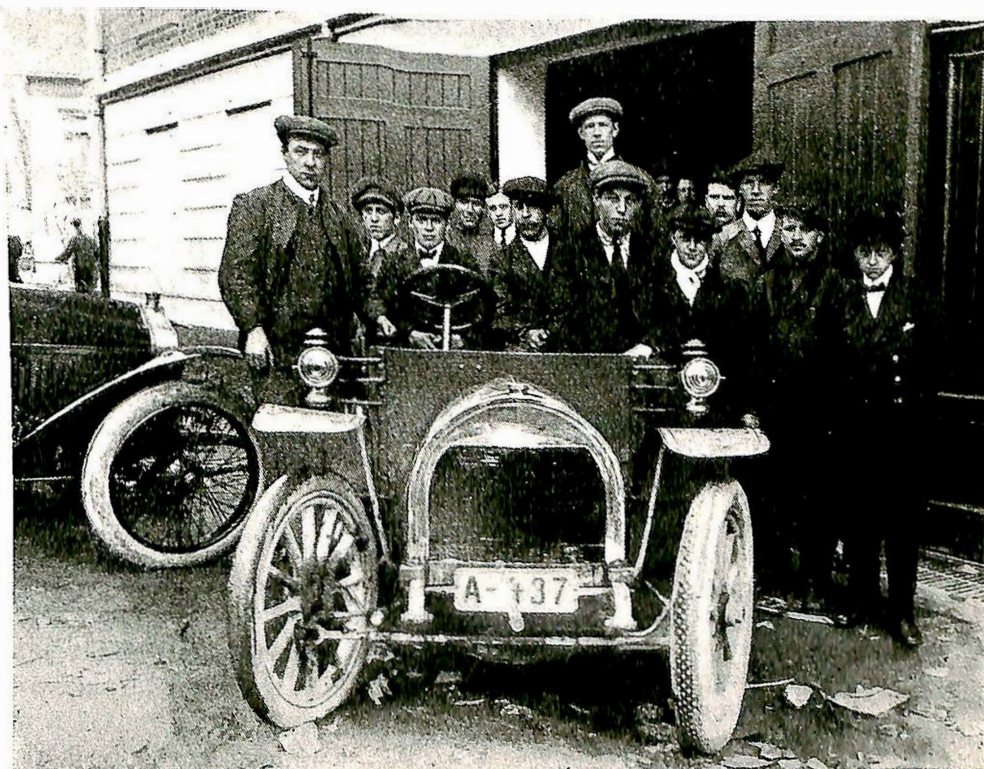


Fig. 3. Auto Chaufførskole. En av lærebilene omgitt av et elevkull.

Fører kort for offentlig personbefordring eksisterte således ikke, men til gjengjeld var det egen klasse for lastebil.

Til lastebilene ble i denne forbindelse henført de som lastet over 1 tonn, mens 1 tonnere og under gikk inn under begrepet varebil og var hva fører kort angår i klasse med personbiler.

Fremmøte til førerprøven var som nå basert på timeavtale. Det var mer alminnelig med flere fra samme skole i følge. Den teoretiske del ble i alminnelighet avvirket først. Felles eksaminasjon ble benyttet når dette passet.

Under kjøreprøven var det ofte flere elever med på samme tur, og læreren var alltid med. De aller fleste prøver ble kjørt med lærebiler, som alle unntatt Ford var utstyrt med dobbelte pedaler, ja en hadde til og med dobbelt ratt. Lærebilene var som alle andre åpne, og det kunne nok hende at prøven fikk en noe kjølig karakter.

Alle ting tatt i betraktning mener jeg at prøvene ikke var lettere å gjennomføre enn de er nå.

Trafikken var naturligvis betydelig mindre, og regulerende organer, trafikkbetjent, lyssignaler var sjelden å se. Vi ble heller ikke distraheret av alle disse rare skiltene, som plutselig dukker opp foran bilen. Til gjengjeld må det innrømmes at den trafikken som var, oppførte seg mer broket og uberegnelig, det var flere hester enn biler. Bilene var ikke så lette å manøvrere. Det var lettere å finne trange, bratte og kronglete gater og veger med skarpe kurver og kryss.

Opplæring av motorvognførere foregikk til å begynne med så å si kun gjennom sjåførskolene, og at disse i motsetning til i dag virkelig var anlagt som skoler, får en et inntrykk av gjennom den her gjengitte skoleplan:

«Aktieselskabet Auto's chaufførskole er Norges ældste og største skole for utdanning av chauffører.

Hitindtil utdannet ca. 2000 chauffører.

H. M. Kong Haakon VII er utdannet ved vor chaufførskole.

Hvert kursur varer 1 maaned og begynder hver 1ste og 15de i maaned.

Skolepenger er kr. 150,00 der erlægges forskudsvis.

Vort automobilreparationsverksted er det største og mest moderne i landet, likesom vi har garagerum for 100 automobiler.

Chaufførskolens elever har adgang til saavel verksted som garage, hvorved der opnaaes praktisk kjendskap til automobilens reparation og behandling.

Undervisningen gives saavel teoretisk som praktisk av øvede dygtige lærere. Til den teoretiske undervisning faas kjøpt en praktisk og god haandbok, der specielt er beregnet paa chaufførelver.

Skoletiden er fra kl. 9—1 fm. og fra kl. 3—6 em.

Lørdage er skoletiden fra kl. 9—2.

Enhver elev er pligtig til at assistere læreren ved forekommende reparationer etc. ved skolevognerne.

Under kurset gennemgaaes alt vedrørende automobiler saasom:

1. Automobilens og motorens virkemaate og konstruktion, bruk og behandling, pas og vedlikehold.
2. Bakakselen, differentialen, klutchen, universalledet, bremsearrangementet, styringen, exhausten samt alle forskjellige motordeler.
3. Reparationer under driftsforstyrrelser etc. Fremgangsmaaten ved igangsætning av motorer, som pludselig stopper og ikke igjen vil starte; finde og rette feil etc., etc.
4. Tændingssystemerne, magneten etc.
5. Forgasere av forskjellige typer.
6. Oljesystemet og smøring.
7. Kraftoverføringer og koblinger.
8. Puds og rengjøring.
9. Gummiringernes behandling, paalægning, avtagning og reparation.
10. Gjennemgaaelse av forskjellige automobiltyper.

Til øvelseskjøring har A/S Auto skolevogne med saavel ventilmotor som ventilløs motor, begge praktisk indrettet for elevkjøring, saaledes at eleverne faar anledning til at lære begge systemer.

Skoleautomobilene er utstyrt med dobbelt sæt reguleringsanordninger, saaledes at læreren har fuldt herredømme over vognen til enhver tid, mens eleverne kjører.

Undervisningen og øvelsene i kjøring og manøvrering av automobilen drives systematisk under hele kurset, og i samme forhold som det kræves under almindelig praksis. Kjøringen foregaar med øvelse i bakker og kurver paa landeveie og i trafik i byen.

Specielle kurser kan arrangeres efter konferance.

Efter bestaat kursur erholdes testimonium med karakter.

Førcertifikat kan erholdes av Kristiania politi efter aflagt prøvekjøring mot erlæggelse av kr. 10.

Chaufførskolen er de utdannede elever behjælpelig med pladser.»

Til disse skolene kom der elever fra alle landets kanter, fra Kristiansand i sør til Finnmark i nord.

Timeplanen var slik oppsatt at den ene halvpart av kullet hadde kjøreundervisning formiddag og teori ettermiddag, og den annen halvpart omvendt. Lærebilen, eller skoleskipet som den ble kalt, gikk gjerne ut med full last, og da på en flere timers tur, på den måten lærte elevene ikke bare av sine egne, men også av de andres feil.

Undervisningen i maskineriets konstruksjon, virkemåte og behandling inntok en ganske dominerende plass i pensumet.

Det fremgår ikke av den her gjengitte skoleplan, men de to første og største skolene disponerte begge som undervisningsmaterieell et chassis, som elevene måtte plukke fra hverandre og sette sammen igjen, og vel å merke på en slik måte at det kunne startes og kjøres.

I min besittelse finnes enda et hefte utgitt av en skole i den hensikt at det skulle brukes som undervisningslektyre for egne og andres elever. Heftet som er utgitt så sent som i 1924, er på 16 sider. Av disse 16 sider er 1½ viet kjøringen og de regler og bestemmelser som er knyttet til den, mens resten omhandler maskineriet.

Nå må det naturligvis innrømmes at det, slik som forholdene lå an, var et langt sterkere behov for et mer inngående kjennskap til maskineriet.

Bilene var ikke på langt nær så driftssikre, og sjansen for at man fant et bilverksted rundt nærmeste hjørne var ikke stor. Det var simpelthen nødvendig at føreren hadde så pass kjenskap til maskineriet at han kunne finne og — om bare midlertidig — rette de enkleste feil, om han i det hele tatt skulle kunne regne med å komme fram.

Når det gjennom et slikt kursus var mulig å til-egne seg så pass innsikt i maskineriet, så skyldtes dette at bilen var så uendelig meget enklere enn nå. Det å regulere bremsen for eksempel, besto jo i svært mange tilfelle i å skru fram eller tilbake på en vingemutter.

Før den første verdenskrig brøt ut i 1914, besto vår bilpark av så å si bare europeiske merker, bortsett fra Ford som allerede da var ganske sterkt representert.

Det bilinteresserte publikum var av den mening at de europeiske var de amerikanske langt overlegne hva stabilitet og levetid angikk.

Drosjeeierne betraktet amerikanske biler nærmest som leketøy, som iallfall ikke var brukbare i drosjetrafikken.

Men krigen kom og satte foreløpig bremse for import av europeiske merker, og det ble de amerikanske som etter hvert overtok ledelsen på vårt hjemlige marked.

I tiden etter fredsslutningen i 1918 gikk det en slags bilfeber over store deler av vårt land.

Bilhungeren var i hvert fall stor i forhold til importen.

Bilforretningene fikk tømt sine lagere, kurant og ukurant, alt som kunne trille på hjul, var salgbart og til bra priser. Der ble opprettet kjøpekontrakter basert på senere levering, kontrakter som delvis gikk mann og mann i mellom som alminnelig handelsvare. Det gikk ikke mange år før forholdstallet mellom europeiske og amerikanske merker var snudd opp ned. Selv på drosjeholdeplassen snek amerikanerne seg inn.

Med mulighetene for økt import vokste nye bilforretninger opp, og i disses kjølvann fulgte nye sjåførskoler, nye bilverksteder, delvis kanskje med noe ujevne kvalifikasjoner, noe som gjerne forekommer der hvor det ser ut til å ligge ekstra muligheter.

Det så ut som det var i denne tiden bilfolket fikk det så travelt, enten de nå kjøpte seg bil eller de skulle lære å kjøre.

Kullene ved sjåførkursene skrumpet inn etter hvert, og opplæringen gled mer og mer over i timekjøring. Det ble også mer alminnelig å skaffe seg opplæring gjennom slekt og venner. Attest fra godkjent lærer måtte nok skaffes, og det er vel spørsmål om det ikke fantes lærere som i blant slapp fra seg slike attester noe lettvint.

\*

Ja dette var spredte trekk fra den gang da vi i Kristiania dro på langtur til Sollihøgda, den gang en helst skulle bråke mest mulig med hornet, den gang vi ikke kjente ordet parkeringsproblem.

Det er både interessant og morsomt å se tilbake på disse bilens og biltrafikkens første barneår, som på grunn av utviklingen synes gemyttlig primitive.

Tiden vil vise om den som om ca 30—40 år ser tilbake til forholdene i dag, vil si det samme.

Et utvalg av de mange skjemaer Statens bilsakkyndige har hatt og har å stri med.

Melding om inntaking i tjeneste.

Veiledning ved utfylling av skjema for uttømmingen i

STATENS BILSAKKYNDIGE

Kjøretegen Type a, b, c, d, e, f. Nr. plass - komped. 19. Bemerkninger.

Erklæring fra den bilsakkyndige

Søknad om dispensasjon

Skjema nr. 225 Statens bilsakkyndige

Kjøretillatelse for

BIL-KOI 2

Rapport nr.

TOLL

Melding til registrering av motor- og sykkel

Kjøreseddelt

Andragende om forhåndsapprobasjon

Næringsdepartementet

Melding

Manglene på rettes straks full orden for Statens bilsakkyndige i

Nyregistrerte automobiler reg. i

Nord Jarlsberg Bilsakkyndige

Kjøretillatelse

Feriekjøring 1949

Løgeattest

Søknad om førerkort

KJØRETILLATELSE FOR ENKELT TUR

Hjemstedsbevis og kjøretillatelse

GUMMIRINGKORT

VEGDIREKTORATET

Egenattest

Søknad om fornying av førerkort

Kjøpetillatelse for bensin

250 liter

Søknad om kjøpetillatelse på gummiringer til motorkjøretøyer

Bensinkort

Søknad om tillatelse til salg, leie eller annen bruk av motor- og sykkel

Søknad om fornying av førerkort

VEGDIREKTORATET

Søknad om kjøpetillatelse for motorkjøretøyer

oppløsing av kuponger

Eventuelle utestående fordringer (transportavgift etc.) og ubetalte regninger (kreditorer)

Søknad om registreringstillatelse

KOMMUNIKASJONSDEPARTEMENTET

Kjøpetillatelse for motorkjøretøyer

Nr. 61957

Melding og søknad om godkjenning av bilverksled

Fastsettelse av maksimal hastighet

Kadetakter for motorkjøretøyer

Kvittering

for tilbakelevering av motorkjøretøyer

Takstforretning for motorkjøretøyer

Statistikk

Rapport for kontroll

OFFENTLIG AUTORISERT

Følgeskriv til kvartalsregnskapene

Beregning

Automobil-ferier

Kasserapport for

Melding om utførelse av tjeneste

Prismeldingsskjema for brukte biler

# Bilkontrollen i Norge

*Sekretær G. Bjelke*

DK 351.S11.123.2 (481)

I medhold av § 9 i lov om motorvogner av 20. februar 1926 fastsatte Arbeidsdepartementet med gyldighet fra 1. januar 1927 områdene for i alt 31 bilsakkyndigdistrikter og oppnevnte til betjening av disse i alt 39 sakkyndige. Før den tiden ble de bilsakkyndige oppnevnt av politiet. De nærmere bestemmelser om de bilsakkyndiges oppnevning, ansettelsesvilkår og hvilke gjøremål de skulle ha m. m. ble tatt inn i Arbeidsdepartementets sirkulære av 20. desember 1926. De skulle ikke være offentlige tjenestemenn og ble ikke innlemmet i Statens Pensjonskasse. De ble lønnet etter antallet av registrerte motorkjøretøyer i distriktet og avholdte førerprøver, idet det ble anvendt en glideskala med mindre godtgjørelse når antall kontrollenheter oversteg visse grenser.

Administrasjonen av bilkontrollen ble lagt under Vegdirektøren, som er de bilsakkyndiges nærmeste overordnede. Bilkontrollens utgifter ble opprinnelig i sin helhet bestridt av de i motorvognlovens § 34 omhandlede avgifter for registrering og kontroll samt for førerprøver. I de første år innbrakte disse avgifter så vidt meget at et forholdsvis betydelig overskudd ble overført til det fond til beste for vegvesenet som er omhandlet i samme § 34 i motorvognloven. Etter at bensinavgift ble innført og kontrollavgiften for bensindrevne motorkjøretøyer opphevet, ble den del av bilkontrollens utgifter som oversteg avgiftene for førerprøver og kontrollavgifter for ikke bensindrevne vogner dekket av de regulære vegavgifter (bensinavgift m. v.).

Etter forslag av Vegdirektøren, jfr. St. prp. nr. 1 for 1939 om bevilgning til vegvesenet, side 153—154, vedtok Stortinget i 1939 en nyordning av bilkontrollen. De bilsakkyndige ble fra 1. juli 1939 fast ansatte statstjenestemenn og innlemmet i Statens Pensjonskasse. De ble lønnet etter samme regulativ som vegvesenets ingeniører. Det ble opprettet 35 bilsakkyndigdistrikter med 44 bilsakkyndige. Aldersgrensen ble satt til 68 år.

Ved overgangen til den nye lønnsordning var 16 av de bilsakkyndige for gamle til å kunne bli medlemmer av Pensjonskassen. Disse er imidlertid senere etter som de har gått av, blitt tilstått en mindre pensjon av Staten. Utgiftene hertil er blitt belastet bilkontrollens budsjett.

Det er i dag 35 bilsakkyndigdistrikter med i alt 51 fast ansatte bilsakkyndige, inklusive en ambulerende bilsakkyndig. Lederne av bilkontrollen i Oslo, Bergen og Hordaland og Sør-Trøndelag oppbærer lønn som bestemt for overingeniør II, lønnsklasse 17. For øvrig er det 24 bilsakkyndig I, hvorav 11 i lønnsklasse 15 og resten i lønnsklasse 13, 16 bilsakkyndig II i lønnsklasse 10 og 8 bilsakkyndig III i lønnsklasse 7. Av fast ansatt kontorpersonale er det: 1 sekretærstilling I i lønnsklasse 10, 4 fullmektig II-stillinger i lønnsklasse 4, 5 kontorist I i lønnsklasse 3 og 1 kontorist II, lønnsklasse 1.

Som nevnt ovenfor er instruksene for de bilsakkyndige av 20. desember 1926. Av bestemmelsene kan nevnes at de bilsakkyndige ikke må være økonomisk interessert i motorvognindustri, heri innbefattet reparasjonsverksteder for motorvogner, heller ikke i handel med motorvogner eller deler til sådanne. De kan heller ikke uten etter oppfordring av offentlig myndighet avgi erklæring i bilsaker, særlig sådanne som verserer for retten eller kan antas å bli innbrakt for domstolene. Uten Samferdselsdepartementets samtykke i hvert enkelt tilfelle, kan en bilsakkyndig ikke ha annet lønnet arbeid. Statens bilsakkyndige skal på forlangende av politiet foreta undersøkelse av motorvogner for registrering samt prøving av førere. Videre skal en bilsakkyndig på eget initiativ så vel som etter politiets anmodning føre kontroll med at alle motorvogner som ferdes innen hans distrikt til enhver tid er i forsvarlig og forskriftsmessig stand. Den bilsakkyndige skal på politiets forlangende gi uttalelser og betenkninger i alle de spørsmål vedkommende motorvognkontrollen som blir pålagt ham. Dessuten skal han på forlangende bistå overingeniøren for vegvesenet og byenes myndigheter med behandlingen av forskjellige bilsaker. Prøving av førere skal skje både på fri veg og sterkt befærdede steder og må vare så lenge at den bilsakkyndige med sikkerhet kan avgjøre om søkeren kan betros førerkort. Det kan for øvrig opplyses at instruksene av 20. desember 1926 for tiden er under revisjon.

Til fornødent *kontorhold* fikk de bilsakkyndige fra først av en godtgjørelse som ble beregnet etter kr 2,50 pr registrert motorkjøretøy i kontroll-

## Førerprøver.

År	Hånd- sjaltet motor- vogn	Fot- sjalt. mot- vogn	Off. per- son- bef.	Sum	Mo- tor- syk- ler	Sum	For- nyel- ser	Ho- ved- sum
1937	21 349	129	2544	24 022	3662	27 684	21 924	49 608
1938	25 390	112	2735	28 237	4704	32 941	14 158	47 099
1939	19 265	50	2185	21 500	3976	25 476	15 168	40 644
1940	3 532	3	678	4 213	223	4 436	10 534	14 970
1941	3 083	1	699	3 783	238	4 021	15 436	19 457
1942	4 110	3	1281	5 394	310	5 704	21 150	26 854
1943	3 901	1	1171	5 073	272	5 345	14 391	19 736
1944	3 872	—	1207	5 079	144	5 223	12 855	18 078
1945	10 886	4	1648	12 538	2375	14 913	35 645	50 558
1946	39 249	14	3145	42 408	8370	50 778	48 796	99 574
1947	27 892	6	3741	31 639	6776	38 415	26 924	65 339
1948	23 273	12	3838	27 123	5582	32 705	14 677	47 382
1949	22 435	9	3413	25 857	5500	31 357	13 299	44 656
1950	20 529	8	3223	23 760	5651	29 411	31 233	60 644

distriktet ved årets utgang. For dette beløp skulle de dekke alle utgifter til kontorleie, kontorhjelpe og kontorrekvisita, men fikk godtgjort ekstra utgifter til telegrammer, telefon og porto som vedkom tjenesten, etter innsendt regning. Unntatt herfra var de såkalte felleskontorer Oslo, Aker og Follo, Hordaland og Bergen samt Sør-Trøndelag, som fikk dekket sine kontorutgifter etter et på forhånd godkjent budsjett.

Senere er kontorholdgodtgjørelsen regulert således at den i dag ligger mellom kr 1200 og 3400 for de bilsakkyndige som fremdeles oppbærer personlig kontorholdsgodtgjørelse.

Etter henstilling fra Riksrevisjonen tok en i 1948 opp spørsmålet om å la samtlige bilsakkyndige få kontorholdsutgiftene dekket etter regnskap på grunnlag av et på forhånd godkjent budsjett. For tiden er det 13 bilsakkyndigdistrikter som får dekket sine utgifter til kontorhold etter regnskap, mens det fremdeles er 22 distrikter som har personlig kontorhold. En fortsetter arbeidet med å overføre alle bilsakkyndige til regnskapsplikt for kontorholdet, og antar at dette vil være gjennomført innen 1. juli 1954.

For reiser i bilkontrollens tjeneste oppbærer de bilsakkyndige skyss- og kostgodtgjørelse etter det til enhver tid gjeldende regulativ. For hver budsjett-termin fastsettes det største beløp som hver av de bilsakkyndige kan bruke til reiser. Alle fast ansatte overingeniører i bilkontrollen, bilsakkyndige I samt bilsakkyndige II i distrikter hvor det ikke has bilsakkyndig av høyere grad, har fått Samferdselsdepartementets samtykke til å bruke egen bil på strengt nødvendige reiser innen eget

tjenestedistrikt. Andre bilsakkyndige — faste og midlertidige — kan etter spesiell søknad også gis tillatelse til å nytte egen bil på tjenestereiser.

*Bilkontrollen under krigen.*

Med den utvikling biltrafikken hadde i årene fra 1927 og til krigsutbruddet i 1939 var bilkontrollarbeidet blitt så omfattende at de fleste kontorer så å si var sprengt. Antall kontorer og sakkynndige var bare steget ubetydelig da nyordningen av bilkontrollen ble gjennomført 1. juli 1939, mens økingen i tallet på registrerte kjøretøyer var 3 ganger så stor i 1939 som i 1928, henholdsvis 123 209 og 43 269. Antall avlagte førerprøver i 1928 var 12 942 og i 1939 25 476.

Da krigen kom til landet, stoppet nesten all tilgang på nye biler, og førerprøver og fornyelser sank betydelig, således at de bilsakkyndiges opprinnelige gjøremål mer og mer kom i bakgrunnen. Men etter hvert ble de bilsakkyndige påført nye oppgaver, med bensinrasjonering, gummirasjonering etc. Bensinutvalg ble opprettet 26. april 1940, bestående av 1 representant for politiet, den bilsakkyndige og 1 representant for næringslivet. Med rundskriv nr. 70 av 10. desember 1940 fra Direktoratet for Industriforsyning ble de bilsakkyndige oppnevnt som medlem av det stedlige transportutvalg, hvor de hele tiden utførte et utmerket arbeid, enten som formann eller som medlem av utvalget.

*Etter frigjøringen* ble de bilsakkyndige påført et ekstraordinært stort arbeidspress bl. a. med overtakelse av tysk materiell og taksering av dette, samt besiktigelse av ca 20 000 generatorer for demontering. Straks dette arbeidet var avsluttet kom utstedelsen av nye førerkort og fornyelser, samt nyregistreringer og omregistreringer. Bilkontrollen hadde ikke nok personale, og det ble nødvendig i stor utstrekning å tilsette ekstrahjelp, både teknisk og kontorhjelpe, for å kunne overkomme arbeidet.

Fra 1. juni 1947 overtok de bilsakkyndige ledelsen av de stedlige bensinkontorer, og arbeidet med *bensinrasjoneringen og bilfordelingen* ble underlagt de bilsakkyndige i vedkommende distrikt.

Den 1. november 1947 ble bensinrasjoneringen avløst av kjørerasjoneringen.

Fra 20. juni 1949 ble det i henhold til midlertidig lov av 17. juni 1949 innført en ekstraordinær avgift på bensin av 28 øre pr liter. Fra samme dag ble kjørerasjoneringen opphevet.

De bilsakkyndige er fremdeles ledere av biltildelingen innen sitt distrikt, unntatt Oslo, hvor

det er eget bilfordelingskontor med egen sjef. Ved siden av seg har de bilsakkyndige et rådgivende utvalg bestående av representanter for yrkesutøverne og næringslivet. Det settes opp preferanselister, og kjøpetillatelse gis overensstemmende med disse etter hvert som bilmateriell frigis til det enkelte distrikt

Ved lov av 17. oktober 1947 om godkjenning av bilverksteder, vedtatt av Stortinget 29. september 1947 ble det bestemt at reparasjons- og vedlikeholdsarbeider på motorvogner mot vederlag bare må utføres av verksted hvis leder og utstyr er godkjent av den bilsakkyndige. Loven ble satt i kraft den 1. juni 1950 etter forutgående kunngjøring fra Samferdselsdepartementet av 8. mai 1950. Med Samferdselsdepartementets forskrifter av 7. mars 1950 ble det fastsatt nærmere bestemmelser angående gjennomføringen av loven. Bl. a. ble det bestemt at den bilsakkyndige under arbeidet med godkjenningen skulle ha et råd-

givende utvalg (distriktsutvalg) bestående av en representant for Automobilverkstedenes Landsforbund og en representant for bilarbeiderne oppnevnt av Norsk Jern- og Metallarbeiderforbund.

Det har i de 25 år bilkontrollen har virket, vist seg at den utfører et betydningsfullt og nødvendig arbeid, først og fremst til fremme av trafikksikkerheten og for en økonomisk bilkjøring. Det er derfor både i samfunnets og den enkeltes interesse at bilkontrollen får så gode arbeidsvilkår som mulig, bl. a. ved tilstrekkelige bevilgninger. Det kan vel også sies at publikum er klar over at en effektiv bilkontroll er nødvendig, selv om den bilsakkyndige ofte er nødt til å gripe hardhendt inn og å utstede til dels vidtrekkende påbud som kan påføre bileierne betraktelig ekstra utgifter og bryderi. De som imidlertid har fulgt med i bilkontrollens utvikling i disse 25 år er alle enig om at de resultater som er nådd stort sett har svart til forventningene.

## Litt om bilens tekniske utvikling og bruk i Norge

*Bilsakkyndig Otto Kahrs*

DK 629.113 + 656.13 (481)

Meget er skrevet om bilens tekniske utvikling. Både materialomfanget og vurderingen av materialet varierer atskillig med forfatterens nasjonalitet og språkkunnskaper. Det ville blitt en uoverkommelig oppgave for meg å sammenlikne og vurdere alt det materiale som finnes; jeg får derfor innskrenke meg til utviklingen så langt jeg kan huske.

På automobilutstillingen i Festningens gymnastikksal 20. til 27. mai 1909, var der ifølge utstillingskatalogen representert:

Art	Antall bilmerker.								I alt
	Tyske	Franske	Engelske	Italienske	Svenske	Belgiske	Europøiske i alt	Amerikanske	
Personbiler	7	6	5	4	1	1	24	4	28
Lastebiler	3	2	2	—	3	—	10	1	11
I alt	10	8	7	4	4	1	34	5	39

24 av disse merker er senere gått inn, 2 sammenslått og 1 har byttet navn.

Alt i 1909 var de europeiske biler i grove trekk blitt like. En vertikal firetakts, gjerne firesylindret motor sto under panseret foran.

Sammenliknet med i dag var omdreiningstall og motorytelser ubetydelige. 30 hk var den gang en stor motor. Tenningen var gjerne med høyspenningsmagnet, og istedenfor choke var der «drammekraner», en for hver sylindere. Gjennom disse kunne man fylle ekstra lett bensin direkte i kompresjonsrommet. Svinghjulet var ikke innkapslet, og kløtsjen, som gjerne var av lærkonustypen, var derfor lett tilgjengelig. Læret på konussen måtte smøres av og til, så det ikke ble for tørt. Mellom kløtsjen og girboksen var der et stykke mellomaksel, og girboksen lå helt for seg selv. Der var gjerne fire gir forover, og kardangdrift av bakakselen. Girstangen lå på høyre side utvendig utenfor karosseriet. Den gikk enten i utvendig kulisse og giring som nå, eller der var såkalt «rett» eller «buesjalting». Alle girstillingene lå etter hverandre, og til hver stilling svarte et hakk i buen; i sporet grep en pal inn, den kunne utløses med en knapp eller håndtak. Mellom hver girstilling var



Fig. 1. Fra Valdresruten 1909.

der en fristilling, men bare mellom 1. gir og revers var der hakk for fristillingen. Styringen var med ratt og snekke omtrent som nå. Forakselen hadde semi- og bakakselen semi- eller  $\frac{3}{4}$  elliptiske blad-fjærer. Smøring av styreledd, fjærbolter, osv. var gjerne med Staufferkopper. Motoren hadde tett bunnkasse som nå, og «skvalpesmøring» («splash lubrication») av veivlagere og stempelbolter var alminnelig. Luftfiltere manglet, oljefiltere var det smått med.

Det var faste hjul med smale felger og høytrykksringer. Punkterte man, måtte dekket tas av felgen, slangen skiftes eller lappes, og så måtte ringen settes på igjen. Til slutt måtte den pumpes opp med hånd-, i beste fall fotpumpe.

Da punkteringer hendte mer enn ofte, selvstartere ikke fantes, og bilene heller ikke var så driftssikre som i dag, så hadde sjåføren det dengang både vanskeligere og tyngre enn nå. Tvist, en tang, litt wire og noe senere en rull isolasjonsbånd var alminnelig sjåførutstyr. Dobbeltkløtsjving var nødvendig, og bakkestart krevde en presisjon i bevegelsen av kløtsjpedalen, som man ikke ville fatte i dag. Hånd- og fotbrems var omtrent likeverdige og ble brukt avvekslende, de virket bare på bakhjulene, og vognene hadde lett for å gå i spinn hvis en prøvde å stoppe fort. Lyskasterne hadde gjerne acetylenlys — oljelamper ga for dårlig kjørellys. Nesten alle karosserier var åpne med kalesje og frontrute som gjerne kunne åpnes, for vinduspussere var ikke kommet i 1909.

Utviklingen fra 1909 til i dag har for motorens vedkommende gått i retning av: Høyere kompresjon, større omdreiningstall pr minutt, større ytelse både absolutt og pr liter slagvolum og flere

syndre. U. S. A.s høyere levestandard, lavere bensinpriser, gode veier og veldige avstander har ført til at amerikanerne bruker betydelig større slagvolum enn de europeiske storfabrikanter.

I tabell 1 er der tatt med et representativt utvalg av 1951 modellene, og for 4 modeller er utviklingen vist fra 1926 til 1951. Som man ser økte kompresjonsforholdet fra vel 4 i 1926 til omkring 7 i 1951. Den luftkjølte V.W. er dog nede i 5,8, og Packard og Panhard oppe i 7,5. Blant sportsbiler er Frazer Nash oppe i 9, og Maserati i 11, men de må bruke spesialbrennstoffer. I 1926 var omdreiningstallet pr minutt for billige amerikanere omkring 2000, i 1951 lå det for alle U. S. A.-biler mellom 3300 og 4000, for europeerne mellom 3200 og 5000, og for sportsbiler helt oppe i 6500 ved maksimalytelsen. Viktigere er stempelhastigheten, den lå i 1926 for billige amerikanere mellom 6 og 7 m/s, i 1951 for alle amerikanere mellom 9,5 og 14,81, gjennomsnittet var 12,31 m/s.

Man regner gjerne at kommer den over 10 m/s, begynner vedlikeholdsutgiftene å vokse, og kommer den over 12,5 m/s, blir økningen virkelig merkbar. Men dette avhenger også av andre faktorer som smøring, utbalansering, lagernes kvalitet osv. Det effektive middeltrykk er økt fra omkring 4 kg/cm<sup>2</sup> i 1926 for billige amerikanere til omkring 7 kg/cm<sup>2</sup> i 1951. Men jo mer effekt man tar ut av et gitt sylindervolum, desto bedre vedlikehold kreves det, og desto mindre skal til for at ytelsen synker.

Når det gjelder å minske luftmotstanden, så er det for en stor del blitt med strømlinjene i navnet, mindre i gavnet. Enkelte merker, som Nash og Tatra, har dog oppnådd gode resultater,



videre blant annet V.W. Motorens største ytelse pr liter slagvolum, og kanskje enda mer det effektive middeltrykk, viser hvor meget konstruktøren har fått ut av motoren. De 3,5 kg/cm<sup>2</sup> på Fords T modell av 1912 var i 1951 vokst til omkring 7 kg/cm<sup>2</sup>, de luftkjølte motorer (Renault, Tatraplan og V.W.) ligger dog 1—1,5 kg/cm<sup>2</sup> lavere, og totaktsmotorene bare på halvdel av firetaktene. Sportsmotorer er helt oppe i over 10 kg/cm<sup>2</sup>, men de krever spesialbrennstoff.

Kløtsjen har nå som regel en tørr plate. Alle eller nesten alle gir er synkronisert. Girstangen er flyttet opp under rattet, og girboks og motor sammenflenset til en enhet. I U. S. A. holder automatiske gir på å bli det normale; var ikke Korea-krigen brutt ut, ville kanskje 1954 fått se de siste amerikanske girstenger. Firehjulsbremses og uavhengig fjærede forhjul er nå en selvfølge, og torsjons- og spiralfjærer brukes meget med støtdempere på alle hjul. Neste fremskritt blir kanskje gummifjærer. Fjærbolter m. m. lagret i gummi har minsket antallet av smøresteder på chassisene, men sentralsmøring — en stor behagelighet og meget driftssikker — har ikke slått igjennom i U. S. A. Årsaken er hensynet til de mange servicestasjoner med kostbart trykkluftutstyr for chassismøring av biler.

Setene er stadig rykket forover, så selv ryggen av baksetet ligger foran bakakselen. På den måten er baksetet blitt langt mer komfortabelt under kjøring, men før ikke å øke akselavstanden, og dermed både vekten og prisen, er også motoren aket forover. Nå sitter den ofte midt over forakselen. Det gjør at den blir meget vanskelig å komme til. Det går også ut over styringen og bilens evne til å holde vegen godt.

Åpne karosserier finnes nå bare på enkelte sportsmodeller, bagasjerommene er blitt svært romslige og helt lukkede, så vi slipper presenning og fastsurring av bagasjen. Men samtidig er det også blitt vanskeligere å komme til reservehjulet; på mange 1951 modeller er det direkte brysomt.

Hva hjulene angår, så er de i dag alltid avtagbare, felgdiameteren er stadig blitt mindre, ringtverrsnittene større og lufttrykkene meget lavere (se tabell 2). For 30 år siden var felgdiameteren på 560—638 mm vanlige, 1926 var 20" felger begynt å bli alminnelige, 1931 — 19", og 1936 — 16". Siden kom 15", og i fjor begynte enkelte merker med 14" og 13" felger. Samtidig sank lufttrykket til under halvdel av 1914 verdiene, og levetiden økte til — hva skal vi si — det fem-å tidobbelte? Jo, det er lettere å være sjåfør i

1952 enn det var i 1914. Store luftringer for lastebiler kom først omkring 1917—18; nå har vi ringer som bærer 20 tonn og koster kanskje kr 25 000—30 000 pr dekk, og kompakte ringer er snart ukjente.

For å kunne bile trengs ikke bare biler og sjåfører, men også veger og vegdekke. Det er ikke lett i dag å forestille seg vegen for 30—35 år siden, selv for dem som har opplevd dem. Vi har enda vegdekker som er like støvete som den gang. Men de beryktede vegstykker, vegstubber på et par mil kanskje, som man kjørte omveger på 10—13 mil for å slippe, må en selv ha kjørt for å skjønne hvordan de virkelig var. Der hvor det ikke var noe annet alternativ, var det heller ingen biltrafikk; bare en og annen modig maur tvang seg stundom igjennom.

På riksveg 40 kom først Østerholtsheien mellom Sannidal kirke og Sunde bro. I 1914 brukte vi 6 timer på 15 km, så den vanlige 13 mils omveg om Drangedal og Nissedal hadde nok lønnet seg. En gang måtte alle vi passasjerer gå av mens bilføreren rygget ned igjen og tok god fart, og så var det for oss å skyve på da bilen kom dit den stoppet første gang. En gang gled vegkanten ut, en annen gang satt det ene bakhjul i til navet midt i vegen. Begge ganger var det møye og strev med jekk og stein, og siste gang måtte også to hester hjelpe til. Strekningen fra Øye ved Fedafjorden til Moi ble ikke uten grunn i 1920 ansett for ufremkommelig for biler, å komme over var virkelig noe av en prestasjon med datidens vogner. Tronåsen var den mest kjente, men Øyekleiven og dens naboer var ikke bedre.

På riksveg 50 var Morskogen, vegstykket mellom Minnesund og Tangen langs sørøstkanten av Mjøsa, den store bøygen. Den som kjører der i dag forstår ikke at vegen før omleggingen kunne være så umulig at det var vanlig å kjøre via Kongsvinger—Elverum, en omveg på 10 mil, når man skulle bile fra Oslo til Hamar. Lengdeprofilen minnet somme steder om en skarp issag med 30—50 m høye tenner, og sannelig fikk passasjerene holde seg fast. En tysker, selv ivrig bilist, som var med meg som passasjer, sa: «Das ist ja kein Autofahren, das ist Autoakrobatik.» En tok fart utfor bakke for å komme opp neste kleiv, og så var det å slå av gassen akkurat i rette øyeblikk, så en kunne stoppe på bakketoppen hvis et kjøretøy kom imot, for bilene greide ikke å starte i de bratte kleivene den gang.

Ja, dette var vel de mest navngjetne, men Meheia og Høykorset var heller ikke for katten i tyve-

Tabell 1. Oversikt over en del bilmerker med tekniske data og pris.

Bilmerke	Aksel- avst. m	Sylindre		Slag- volum cm <sup>3</sup>	Slag- Boring	hk ved o/m		Stempel- hastigh. m/s	Ytelse pr. liter slagvol. hk	Effektivt middel- trykk kg/cm <sup>2</sup>	Kom- presj.- forhold 1:	Vekt tørr kg	Ring- dimensjoner	Maksimal fart km/h	Bensin- forbruk l. pr. 100 km	Pris
		Boring mm	Slag mm			hk	o/m									
<i>1912:</i>																
Ford T .....	2,55	4 × 95	× 101,5	2890	1,07	20	1800	6,09	6,92	3,46	—	—	765—105	67	9—11	—
<i>1921:</i>																
Ford T .....	2,54	4 × 95,3	× 101,6	2897	1,07	22	1800	6,10	7,59	3,795	3,98	—	30—3½	—	—	—
<i>1926:</i>																
Ford T .....	2,54	4 × 95,3	× 101,6	2897	1,07	22	1800	6,10	7,59	3,795	3,98	—	29—4,40	—	—	—
Chevrolet .....	2,61	4 × 93,7	× 101,6	2800	1,09	26	2000	6,77	9,29	4,18	4,3	—	31—4,40	—	—	—
Buick Std. ....	2,91	6 × 79,3	× 114,3	3397	1,44	63	2800	10,67	18,55	5,96	4,5	—	31—5,25	—	—	—
„ Master .....	3,05	6 × 88,9	× 120,7	4496	1,36	77	2800	11,26	17,13	5,50	4,2	—	33—6	—	—	—
<i>1931:</i>																
Ford A .....	2,68	4 × 98,4	× 108	3285	1,10	40	2200	7,92	12,18	4,98	4,5	—	19—4,75	—	—	—
Chevrolet .....	2,72	6 × 84,1	× 95,3	3176	1,13	50	2600	8,26	15,74	5,45	5,0	—	19—4,75	—	—	—
Buick 50 .....	2,89	8 × 73,0	× 108	3620	1,48	77	3000	10,80	21,27	6,38	4,8	—	28—5,25	—	—	—
„ 90 .....	3,35	8 × 84,1	× 127	5640	1,51	104	2800	11,85	18,44	5,93	4,5	—	31—6,50	—	—	—
Opel .....	2,54	4 × 65	× 90	1194	1,31	22	3200	9,60	18,43	5,18	6,0	—	4,50—18	—	—	—
<i>1932:</i>																
Ford B .....	2,68	4 × 98,4	× 108	3285	1,10	50	2800	10,08	15,22	4,89	4,6	—	—	—	—	—
<i>1936:</i>																
Ford V8 .....	2,84	8 × 77,8	× 95,3	3622	1,23	85	3800	12,03	23,47	5,56	6,3	—	6,00—16	—	—	5 385
Chevrolet .....	2,72	6 × 84	× 102	3358	1,22	79	3200	10,88	23,53	6,62	6,0	—	5,25—17	—	—	—
Buick 40 .....	3,25	8 × 78,6	× 98,5	3823	1,25	93	3200	10,51	24,33	6,84	5,55	—	6,50—16	—	—	—
„ 90 .....	3,50	8 × 87,3	× 109,5	5247	1,26	120	3200	11,68	22,87	6,43	5,45	—	7,50—16	—	—	—
Opel Olympia .....	2,46	4 × 67,5	× 90	1288	1,33	26	3200	9,60	20,19	5,68	5,9	—	5,00—16	—	—	—
<i>1941:</i>																
Ford V8 .....	2,84	8 × 77,8	× 95,3	3622	1,23	95	3600	11,41	26,23	6,56	6,3	—	6,00—16	—	—	6 900
Chevrolet .....	2,85	6 × 88,9	× 95,3	3547	1,07	84,5	3200	10,13	23,82	6,70	6,5	—	6,00—16	—	—	—
Buick 40 .....	3,05	8 × 78,5	× 105	4065	1,34	125	3800	13,30	30,75	7,28	7,0	—	6,50—16	—	—	—
„ 70 .....	3,56	8 × 87,3	× 110	5247	1,26	165	3800	13,93	31,45	7,45	7,0	—	7,50—16	—	—	—
<i>1939:</i>																
Opel Olympia .....		4 × 80	× 74	1488	0,925	43	3500	8,63	28,90	7,43	6,0	—	5,25—16	—	—	—

 Pris i Norge:  
n. kr.  
3 250

1946:																
Ford V8	2,90	8 × 77,8 × 95,3	3622	1,225	100	3600	11,41	27,61	6,90	6,8	—	6,00—16	—	—	11 000	
Chevrolet	2,95	6 × 88,9 × 95,3	3547	1,07	90	3300	10,45	25,37	6,92	6,5	—	6,00—16	—	—	—	
Buick 40	3,07	8 × 78,5 × 105	4065	1,34	110	3600	12,60	27,06	6,77	6,3	—	6,50—16	—	—	—	
„ 70	3,28	8 × 87,3 × 110	5247	1,26	144	3600	13,20	27,44	6,86	6,6	—	7,00—16	—	—	—	
1947:																
Opel Olympia		4 × 80 × 74	1488	0,925	43	3500	8,63	28,90	7,43	6,25	—	—	—	—	—	
1951:																
Ford 6	2,90	6 × 83,8 × 112	3702	1,36	95	3300	12,32	25,66	6,95	6,8	1355	6,70—15	145	13—16	11 900	Pris i Genf: sv.fracs.
„ V8	2,90	8 × 81 × 95,3	3926	1,18	100	3600	11,44	25,47	6,37	6,8	1370	6,70—15	145—150	12—15	12 300	
Chevrolet 2100	2,92	6 × 88,9 × 95,3	3547	1,07	92	3400	10,80	25,94	6,87	6,6	1420	6,70—15	128	14—16	12 950	
Buick 40	3,09	8 × 81 × 104,8	4315	1,29	128	3600	12,58	29,66	7,42	7,2	1840	7,60—15	140	16—21	—	
„ 70	3,21	8 × 87,3 × 109,5	5249	1,26	152	3600	13,14	28,96	7,24	7,2	1900	8,00—15	150	19—22	—	
Cadillac 62	3,20	8 × 96,8 × 92,1	5422	0,95	162	3800	11,67	29,88	7,08	6,7	1960	8,00—15	155	20	26 600	
Chevrolet 2200	2,92	6 × 90,5 × 100	3858	1,10	106	3600	12,00	27,48	6,87	6,7	1485	6,70—15	135	14—17	—	
Dodge D40-2	3,01	6 × 82,6 × 111,1	3567	1,345	98	3600	13,33	27,47	6,87	7,1	1490	6,70—15	130	14—17	13 450	
Hudson	3,02	6 × 90,5 × 98,4	3802	1,09	113	4000	13,12	29,72	6,69	6,7	1500	7,60—15	140	14—16	16 250	
Henry J.	2,54	4 × 79,4 × 111,1	2199	1,40	69	4000	14,81	31,38	7,06	7,0	1065	5,90—15	125	9—11	9 950	
Mercury	3,00	8 × 81 × 101,6	4185	1,25	113	3600	12,19	27,00	6,75	6,8	1570	7,10—15	140	16	16 950	
Nash Rambler	2,54	6 × 79,4 × 75,3	2835	0,95	83	3800	9,54	29,28	6,93	7,25	1100	5,90—15	130	10	—	
Oldsmobile 76	3,04	6 × 89,7 × 111,1	4210	1,24	106,5	3400	12,59	25,30	6,70	6,5	1676	7,60—15	130	16—18	—	
Packard 200	3,10	8 × 88,9 × 95,3	4719	1,07	139	3600	11,44	29,46	7,37	7,5	1810	7,60—15	150	16—18	18 800	
Plymouth P23	3,01	6 × 82,6 × 111,1	3567	1,345	98	3600	13,33	27,47	6,87	7,1	1490	6,70—15	130	14—16	13 300	
Pontiac 6-25	3,05	6 × 90,5 × 101,6	3920	1,12	97	3400	11,51	24,75	6,55	6,5	1490	6,70—15	130	14—16	—	
Studebaker 10G	2,92	6 × 76,2 × 101,6	2779	1,33	86	4000	13,55	30,95	6,96	7	1175	6,40—15	130	11—14	12 200	
Austin 40	2,35	4 × 65,5 × 88,9	1200	1,36	40	4300	12,74	33,33	6,98	7,2	965	5,25—16	115	8—10	8 250	
„ 70	2,51	4 × 79,4 × 111,1	2199	1,40	69	3800	14,07	31,38	7,43	6,8	1280	6,00—16	130	11—14	11 450	
Citroen 2	2,37	2 × 62 × 62	375	1,—	9	3500	7,23	24,—	6,17	6,2	490	125—400	60	4—5	—	
„ 11	2,91	4 × 78 × 100	1911	1,28	56	4000	13,33	29,83	6,71	6,5	1065	165—400	121	10—12	8 150	
„ 15	3,09	6 × 78 × 100	2867	1,28	77	3800	12,67	26,86	6,36	6,5	1310	185—400	132	14—16	11 800	
D.K.W. F89P	2,35	2 × 76 × 76	688	1,—	23	4500	11,40	33,43	3,35	6,3	790	5,00—16	100	6,5—7	6 750	
Fiat 500C	2,00	4 × 52 × 67	569	1,29	16,5	4400	9,83	29,00	5,93	6,45	590	4,25—15	95	5	4 700	
„ 1400	2,65	4 × 82 × 66	1395	0,80	44	4400	9,68	31,54	6,45	6,7	1090	5,90—14	120+	10,5	9 650	
Ford Prefect	2,39	4 × 63,5 × 92,5	1172	1,46	30	4000	12,33	25,60	5,76	6,16	820	5,00—16	100	9	5 790	
„ Consul	2,54	4 × 79,4 × 76,2	1508	0,96	48	4400	11,18	31,83	6,51	6,8	1100	5,90—13	110	9—11	—	
„ Zephyr	2,64	6 × 79,4 × 76,2	2262	0,96	69	4000	10,16	30,50	6,86	6,8	1180	6,40—13	120	10—13	—	
Hillman Minx	2,36	4 × 65 × 95	1265	1,46	38	4200	13,3	30,04	6,44	6,6	905	5,50—15	110	8—10	8 200	
Morris Minor	2,18	4 × 57 × 90	919	1,58	27,5	4400	13,2	29,92	6,12	6,5	787	5,00—14	97	6,7—8	6 300	
„ Oxford	2,46	4 × 73,5 × 87	1477	1,18	41	4300	12,47	27,76	5,81	6,8	1042	5,50—15	112	9—11	8 500	
„ Six	2,79	6 × 73,5 × 87	2215	1,18	66	4800	13,92	29,80	5,59	7	1270	6,00—15	125	11—14	10 400	
Opel Olympia	2,40	4 × 80 × 74	1488	0,925	43	3800	9,37	28,90	6,84	6,6	885	5,60—15	110	8—10	—	
„ Kapitän	2,70	6 × 80 × 82	2473	1,025	66	3900	10,66	26,69	6,16	6,75	1240	5,40—15	128	11—13	—	
Panhard 120	2,13	2 × 79,5 × 75	745	0,94	31	5000	12,50	41,61	7,49	7,5	580	135—400	117	7	5 920	

Tabell 1. Oversikt over en del bilmerker med tekniske data og pris (forts.).

Bilmerke	Aksel- avst. m	Sylindre		Slag- volum cm <sup>3</sup>	Slag: Boring	hk ved o/m		Stempel- hastigh. m/s	Ytelse pr. liter slagvol. hk	Effektivt middel- trykk kg/cm <sup>2</sup>	Kom- presj.- forhold 1:	Vekt tørr kg	Ring- dimensjoner	Maksimal fart km/h	Bensin- forbruk l. pr. 100 km	Pris
		Boring mm	Slag mm			hk	o/m									
Peugeot 203 .....	2,58	4 × 75	× 73	1290	0,97	42	4500	10,95	32,56	6,51	6,8	920	155—400	115	8—10	sv.fracs. 7 800
Renault 4R1060 .....	2,10	4 × 54,5	× 80	748	1,47	18	4000	10,67	24,06	5,41	6,7	570	5,00—15	92	5,5—7	4 650
„ Fregatt .....	2,80	4 × 85	× 88	1997	1,04	—	—	—	—	—	6,8	1100	6,40—15	130	10—11	—
Rover 75 .....	2,82	6 × 65,2	× 105	2103	1,61	76	4200	14,70	36,14	7,74	7,25	1420	6,00—15	129	11—14	13 500
SAAB 92 .....	2,47	2 × 80	× 76	764	0,925	25	3800	9,63	32,72	3,78	6,6	765	5,00—15	100+	6,4—8	—
Simca 8-1200 .....	2,42	4 × 72	× 75	1221	1,04	40	4000	10,—	32,76	7,37	6,3	800	5,25—15	110	9,5	6 950
Standard Vanguard ....	2,39	4 × 85	× 92	2088	1,08	69	4000	12,27	33,05	7,44	6,8	1198	5,75—16	128	11—13	9 450
Tatraplan .....	2,70	4 × 85	× 86	1950	1,01	52	4000	11,47	26,67	6,00	6,0	1170	6,00—16	130	10—13	11 700
Vauxhall 4 .....	2,48	4 × 69,5	× 95	1442	1,31	35,5	3200	10,13	24,62	6,92	6,4	990	5,00—16	100	9—10	7 700
„ 6 .....	2,48	6 × 69,5	× 100	2276	1,44	59	3500	11,67	25,92	6,67	6,75	1084	5,90—15	119	10—11	8 800
Volvo PV444 .....	2,60	4 × 75	× 80	1420	1,07	44	4000	10,67	30,99	6,97	6,5	925	5,00—16	110	9	8 700
V. W. 11 D.L. ....	2,40	4 × 75	× 64	1131	0,85	25	3300	5,94	22,10	6,03	5,8	715	5,00—16	100	7,5—9	6 200
<i>Terrengbiler:</i>																
Delahaye VLRI .....	2,15	4 × 83,7	× 90,5	1993	1,08	63	3800	11,46	31,61	7,49	—	1300	7,00—16	105	14	—
Land Rover .....	2,03	4 × 69,5	× 105	1593	1,51	51	4000	14,—	32,02	7,20	6,8	1145	6,00—16	88	8—12	10 350
Willys Jeep .....	2,03	4 × 79,4	× 111,1	2199	1,40	60	4000	14,82	27,29	6,14	6,48	1000	6,00—16	95	13—15	10 450
<i>Sportsbiler:</i>																
Alfa Romeo 1900 .....	2,63	4 × 82,6	× 88	1884	1,07	80	4800	14,08	42,46	7,96	7,5	1050	5,50—16	150	10,5	18 900
— „ — 2500 .....	2,70	6 × 72	× 100	2443	1,39	105	4800	16,—	42,98	8,06	7,5	1400	6,00—18	165	14	—
Aston Martin .....	2,51	6 × 78	× 90	2580	1,15	106	5000	15,—	41,09	7,40	6,5	1120	6,00—16	175	12	27 000
Bristol 401 .....	2,90	6 × 66	× 96	1971	1,45	86	4500	14,40	43,63	8,73	7,5	1190	5,50—16	158	12	28 500
Ferrari 340 .....	2,42	12 × 80	× 68	4102	0,85	220	6000	13,60	51,19	7,68	8	900	5,90—15	240	20	—
„ 212 .....	2,25	12 × 68	× 58,8	2563	0,86	150	6500	12,74	58,53	8,10	8	800	5,90—15	220	16	—
Frazer Nash .....	2,74	6 × 66	× 96	1971	1,45	121	5500	17,60	61,39	10,05	9	710	5,25—16	208	11,5	—
Jaguar XK120 .....	2,59	6 × 83	× 106	3442	1,28	162	5200	18,37	47,07	8,15	7	1245	6,00—16	210	15	18 900
Jowett Javelin .....	2,35	4 × 72,5	× 90	1486	1,24	63	4500	13,50	42,40	8,48	8	790	5,50—16	140	10—12	14 900
Lancia Aurelia .....	2,86	6 × 70	× 76	1756	1,09	56	4000	10,13	31,89	7,18	6,85	1080	165—400	135	10—11	16 800
Lea Francis .....	2,51	4 × 85	× 100	2496	1,18	101	4000	13,33	40,46	9,10	7	1090	6,00—16	160	10—14	—
Maserati .....	2,31	6 × 72	× 80	1954	1,11	130	5600	14,93	66,53	10,69	11	770	5,50—15	220	11—16	—
M. G. II .....	2,39	4 × 66,5	× 90	1250	1,35	63	5800	17,40	50,40	7,82	8,6	890	5,50—15	130	9—13	8 750
Morgan Plus Four ....	2,44	4 × 85	× 92	2088	1,08	69	4200	12,88	33,05	7,08	6,8	710	5,25—16	145	9	—
Porsche 356 .....	2,10	4 × 73,5	× 64	1086	0,87	40	4000	8,53	36,83	8,29	7	710	5,00—16	140	7—8	12 450
Liata Daina .....	2,40	4 × 82	× 66	1395	0,80	65	5000	11,00	46,60	8,39	7,2	—	5,90—14	150	11,5	25 500
Talbot .....	2,80	6 × 93	× 110	4482	1,18	195	4200	15,40	43,51	9,32	7,9	—	6,00—18	200	20	26 100 <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Chassis

Tabell 2. Ringutviklingen.

År	Dimensjon	Maks. akseltrykk kg	Lufttrykk pund pr. kv.tomme	Listepris kr.	
				Dekk	Slange
1914	765 × 105	1 100	—	108	31,50
1923	765 × 105	—	—	90	—
	30 × 3,5	—	—	90	13
1930	765 × 105	816	55	70	10
	30 × 3,5	590	50	62	8,50
	4,75 × 19	680	32	70	9,50
1933	765 × 105	—	—	94	19
	30 × 3,5	—	—	83	14,50
	4,75 × 19	720	32	94	18
	600 × 16	—	22	130	19
1937	4,75 × 19	760	32	132	20,50
	6,00 × 16	760	24	156	21
1951	6,00 × 16	830	28	224	34,50
	6,70 × 15	—	—	226	45,50
	6,50 × 15	—	—	243	30,50
<i>Storre luftringer:</i>					
1914	38 × 5,5	1 900?	?	270	57,50
1923	40 × 8	?	?	750	90
1930	44 × 10	5 460	130	1484	111
	10,50 × 20	3 630	55	688	59
		4 500	75	—	—
1931	13,5 × 20	6 500	78	—	—
1933	44 × 10	5 460	130	2003	188
	13,50 × 20	7 500	95	2192	207,50
1937	13,50 × 24	8 250	95	—	—
	10,50 × 20	—	—	1318	88,50
1951	1400 × 20	13 880	80	2926	245
	30,00 × 40	36 820	45	—	—
	36,00 × 40	44 600	35	—	—

årene. Ulefoss—Gvarv—Notodden var fæl før omleggingen, og slik kunne vi fortsette. Den bratteste veg jeg har kjørt, var vel over Utvikfjellet (R 580). Jeg husker levende første gang; hotellverten på Re var med, og da vi kom til Utvik, skjønte ikke folk hvilken båt vi var kommet med. Da vi fortalte vi var kommet over fjellet, ble vi ikke trodd. Det endte med at vi tok dampskips-eksperitøren og poståpneren med oss, og med disse to vitner kjørte vi over fjellet og tilbake. En bil hadde vært over før oss, men den hadde 2 hester og bortimot 20 mann til assistanse. Men vegdekket var da ganske bra, det er ikke tilfelle med Krokkleiva som er den vanskeligste bakke jeg vet om i Norge i dag. Det er forresten synd å spandere bil og ringer på den uren, det er vel det vegdekket der nærmest kan liknes med. Skarskleiva fra Lalm (R 160) til Bjølstadmo er også en stiv prøve. Det nytter ikke å prøve uten når den er tørr, ellers biter ikke ringene. Mange

vanlige bilister vil forresten synes at den nylig omlagte bakken er ille nok. Stahlheimskleivene er også leie.

Selv om utviklingen siden 1909, og for den saks skyld siden 1927, har vært meget betydelig, så gjelder dette dessverre hverken de siste fem år eller utsiktene fremover. Massefabrikasjonen av biler har ført med seg at utgiftene for å lage en virkelig ny modell av bil eller motor er blitt så kolossale at fabrikkene kvier seg i lengste laget. De innskrenker seg helst til bare å endre utseendet og skaffe seg noen nye salgsmomenter. Det er derfor fra de små europeiske fabrikker en kan vente seg de tekniske fremskritt, og de blir gjerne altfor dyre for det norske marked. Den private personbil er jo i dag det mest tidssparende samferdselsmiddel vi har for avstander opptil atskillige hundre km, når en tar i betraktning at den er fri for alle rutetider. Videre kan den være til stort gagn for folkehelsen, for fritt valg av boligsted og er av vital betydning for turisttrafikken og hotellnæringen m. m.

Nybygging av veger går så langsomt at vi har veger i dag som det med bevilgningene i inneværende termin ville kreve hundre år og mer før de blir ferdig. Offisielt er det manglende arbeidskraft som er årsaken. Økonomisk, maskinell vegbygging, som er den naturlige løsning, har hittil ikke kunnet praktiseres ordentlig, fordi kappestriden og vel også mistilliten mellom distriktene har forhindret den nødvendige konsentrasjon av anleggsvirksomheten. Heller ikke den økonomisk meget lønnsomme omlegging til faste vegdekker skjer i det tempo som hensynet til økonomisk transport og god utnyttelse av moderne vegbeleggingsmaskineri tilsier.

Firmaene Askim Gummivarefabrikk A/S, Oslo, H. Astrup & Co. A/S, Oslo, Automagnet A/S, Oslo, Ford Motor Co. A/S, København, General Motors International A/S, København, Gummi A/S K. Lund & Co., Oslo, og Sørensen & Balchen, Oslo, har alle ytet meg meget verdifull hjelp, for hvilken jeg herved takker på det beste.

#### Litteratur:

- Bosch, Robert:* A. G. — 50 Jahre Bosch 1886—1936. Stuttgart 1936.
- Nerén, John:* Automobilens Historia. Stockholm 1937.
- A Chronicle of the Automotive Industry in America 1939—1949.* Automobile Manufacturers Association. Detroit 1949.
- Nagell, Otto:* Det norske Vegvesens historie, bind III. 1. del, side 125—132. Vegtrafikken — brensels- og gummi-forbruk, materiell og andre driftsmidler. Oslo 1950.
- Grætlund, Peer:* Bilens historie. Oslo 1951.
- Illustrerte Automobil Revue.* Bern 1951. Alle opplysninger om 1951 modellene i tabell 1 er hentet herfra.
- Dessuten mange kataloger og prislister, blant annet Goodrich 1. oktober 1914, 15. juli 1923 og 1. april 1930 og komplette serier av kataloger fra Askim, Buick og Chevrolet.

# De bilsakkyndiges arbeidsvilkår

*Bilsakkyndig, sivilingeniør Aage Elmenhorst*

DK 331.82 : 351.811.123.2 (481)

Når man skal forsøke å gi et bilde av de bilsakkyndiges arbeidsvilkår i et så vidstrakt og forskjelligartet land som vårt, er det klart at det ikke kan gis detaljerte opplysninger for hvert enkelt distrikt. Det må nærmest bli generelle betraktninger, basert på oppgaver fra en rekke kolleger rundt om i landet. Jeg kommer her ikke inn på de bilsakkyndiges lønsspørsmål, ansettelsesvilkår eller tekniske utdannelse, da dette blir behandlet av andre.

Ordet *arbeidsvilkår* dekker jo meget. La oss f. eks. se litt på hvordan *kontorforholdene* for de bilsakkyndige har utviklet seg.

Bortsett fra de større byer, særlig Oslo som har et forholdsvis stort personale, er i dag i de fleste middelsstore distrikter forholdet det, at man har en assistent, som oftest midlertidig ansatt, og kanskje en kontordame eller sekretær som man har «arvet» etter bensinkontoret.

Det minimum av kontorplass man bør ha ved et slikt kontor er 3 rom, et ekspedisjonsrom hvor damen sitter, et rom for bilsakkyndige og et for assistenten. Helst bør rommene være i første etasje, og helst bør de ligge i nærheten av politikkammerets bilavdeling og slik at det er mulig å foreta bilkontroll i umiddelbar nærhet.

I denne bolignødens og byggevanskelighetenes tid er det ikke alltid så greit å få slike kontorlokaler som en ønsker, men i det store og hele er det en ganske stor fremgang å spore her. Således er kollegene i Vadsø, Bergen og Stavanger vel fornøyd. Bodø flytter inn i nye kontorer på nyåret 1952 og selv flyttet jeg inn i ypperlige kontorer for vel et år siden.

Derimot er ikke kontorforholdene fullt så hyggelige i f. eks. Harstad, Steinkjer og Fredrikstad. Vi håper imidlertid at det med støtte av sentraladministrasjonen, også vil lykkes å bedre forholdene for dem som ennå har vanskeligheter med kontorene.

Problemet *kontrollplass* derimot er nok ennå langt fra sin løsning i mange distrikter. Det er ikke mange av de kolleger jeg har hatt kontakt med som er fornøyd med forholdene slik de nå er, men noen er det da. Kollega Svendsen i Bergen, Knudsen i Stavanger og Wilsgård i Tønsberg er fornøyd. Oslo burde vel ha noe mer

plass. Men mange steder er nok situasjonen en helt annen. Fra Vadsø og sørover er det jevnt over *gaten* som må fungere som kontrollplass. Å få i stand forbedringer er meget vanskelig. Jeg har selv gjort de mest fortvilte krumspring for å få en ordning i stand, men det har ikke vært mulig. Enten er det blitt så dyrt at det er blitt ugjennomførlig, eller så har det ikke vært mulig å skaffe tomt eller annen plass.

Spørsmålet kontrollplass er så viktig for bilkontrollen at sentraladministrasjonen fortsatt må støtte de muligheter for forbedringer som etterhånden finnes. Målet må være at det til hvert bilsakkyndigkontor hører en kontrollplass som er stor nok til bremseprøver o. l. og forsynt med bukk, helst med tak over.

Dette gjelder altså hva vi kan kalle hovedkontrollplassen ved bilsakkyndiges kontor. Men ellers må vi jo alle ha en rekke kontrollplasser ute i distriktet, og de fleste av oss ordner det da slik at vi får foreta kontroll på en bensinstasjon, et verksted eller simpelthen på en åpen plass ved en butikk eller liknende. Og så er det å ta med seg en transportabel jekk, spak og reisekartotek, og lage bilkontroll som best man kan.

Hvordan er det nå med *kontor- og assistent-hjelp*? Før krigen skulle et distrikt være ganske stort før det ble ansatt fast assistent der. Ved flere kontorer ble det gitt bevilgning til en sommerhjelp fra mai til september. Kontordame var det bare de riktig store kontorer som hadde. I en del distrikter hadde man — og har man ennå — *stedfortredere*, en i og for seg ganske brukbar ordning der hvor avstandene er så store at det ikke er mulig for den bilsakkyndige å overkomme arbeidet.

Men tidene har forandret seg. Før var vi da i det vesentlige bilsakkyndige. Nå tar kontorarbeidet svært mye tid. Jeg skal ikke komme nærmere inn på det her, men vi må vel innrømme at det er rimelig at de bilsakkyndige har arbeidet med bilfordelingen, bilverkstedene og traktorene. Men da må vi også kunne kreve tilstrekkelig hjelp til å utføre det. Og her er det nok rom for forbedringer og justeringer mange steder. For det er liten mening i å drive «bilkontroll» på den måten at man må sitte innen 4 vegger og rasle med

Tabell 1. Noen data for en del bilsakkyndigdistrikter.

	Gjovik	Finnm.	Narvik	Tr.heim	Bergen	Stav.	Tønsb.	Fr.stad	Hamar	Anm.
Flateinnhold km <sup>2</sup> .....	9460	48 960	10 727	18 727	14 429	5965	641	279	22 153	
—, — forholdstall .....	1,00	5,18	1,13	1,99	1,53	0,64	0,068	0,029	2,34	
Antall biler .....	5327	1640	2845	7540	7443	6907	3431	2100	7090	Pr. <sup>31</sup> / <sub>12</sub>
—, — forholdstall .....	1,00	0,31	0,53	1,42	1,40	1,30	0,64	0,39	1,33	1950
Reisegodtgjørelse kr. ....	3500	4500	4000	4000	3800	4000	1800	1800	4500	Budsj.år
—, — forholdstall ...	1,00	1,28	1,14	1,14	1,08	1,14	0,51	0,51	1,28	1951/52
Antall bilsakkyndige .....	1	1	1	1	2	1	1	1	1	
Antall assistenter .....	1	5 <sup>1</sup>	2 <sup>1</sup>	1	2	2	1	—	1	
Kontorhjelper, antall personer .	1	1	1	4	3	3	1	1	2	
Sommerhjelp, antall personer ..	—	—	1	1	—	—	—	—	—	
Samlet antall pers. i bilkontrollen	3	7 <sup>2</sup>	4 <sup>2</sup>	7	7	6	3	2	4	
Antall biler pr km <sup>2</sup> .....	0,56	0,033	0,26	0,4	0,52	1,16	5,4	7,5	0,32	
Reisegodtgjørelse pr km <sup>2</sup> , kr ...	0,37	0,092	0,37	0,21	0,27	0,67	2,8	6,4	0,20	
Reisegodtgj. pr bil i distriktet, kr	0,65	2,74	1,40	0,53	0,51	0,58	0,52	0,86	0,63	
Antall km <sup>2</sup> pr funksjonær .....	3150	7000 <sup>2</sup>	2700 <sup>2</sup>	2670	2060	1000	214	139	5550	
Antall biler pr funksjonær ....	1780	235 <sup>2</sup>	710 <sup>2</sup>	1080	1065	995	1145	1050	1770	

<sup>1</sup> Stedfortredere. <sup>2</sup> Medregnet stedfortredere.

svære dynger papir. Bilkontrollarbeidet skal vesentlig drives utenfor kontoret.

Men dette bringer oss inn på problemet *reisegodtgjørelsen*. Dette er vel den post i regnskapet som de fleste bilsakkyndige har vanskeligst for å få til å holde. Riktignok er det på dette område stor forskjell mellom de forskjellige distrikter. Våre kolleger i de små, konsentrerte distrikter sier selv at de får tilstrekkelige bevilgninger, men svært mange av oss andre vet ikke vår arme råd hvordan vi skal få endene til å møtes. I flere distrikter er reisegodtgjørelsen nå den samme som før krigen, og da sier det seg selv at situasjonen må bli vanskelig.

Nå er jo situasjonen riktignok den for mange av oss at det er vanskelig, uten økning av personalet, å få *tiden* til å rekke til like mange reiser, utekontroller osv. som vi hadde før krigen, fordi kontorarbeidet er økt. Men selv om vi kanskje ikke kan nyttiggjøre oss en økning av reisebudsjettet som er direkte proporsjonal med prisstigningen, så er det en kjennsgjerning at de snau reisebudsjetter i mange distrikter hemmer kontrollarbeidet meget.

Det *utstyr* som et bilkontrollkontor må ha, er relativt enkelt: jekk, både garasjejekk og transportabel, verktøymappe og et par gode spaker, fotografiapparat og målebånd. Dette er ting som man lettvis kan ha med i bilen og som må være minimum av utstyr. Lysmåler for verkstedkontrollen, retardasjonsmåler for bremseprøver og kontroll- og justeringsapparater for billyset, er ting som er meget ønskelig å ha. Og så selvfølgelig bilvekt.

Hertil kommer da vanlig kontorutstyr som kartotekskap, skrivemaskiner, addisjonsmaskiner, hullemaskin, arkivskap osv. Forholdene ligger noe forskjellig an fordi selve kontorets administrasjon spiller inn.

Det greieste er vel at man arbeider med et budsjett som godkjennes og bevilges av Vegdirektøren. Man bør komme bort fra den praksis som før var alminnelig ved kontorene utenom de største byer, at bilsakkyndige hadde kontor hjemme hos seg selv og måtte klare seg med en liten godtgjørelse som skulle rekke til alt mulig. Vi bør for vår egen skyld komme bort fra dette system, for hvem kan si seg fri fra å sitte på kontoret både sent og tidlig når kontoret er ved siden av stuen? Er kontoret lenger unna, fristes man til å være litt hjemme også.

Ellers har de forskjellige bilsakkyndige måttet innrette seg forskjellig fordi distriktets utstrekning, antall kjøretøyer og reisemulighetene m. v. varierer innen meget vide grenser.

Skal f. eks. våre kolleger i Finnmark og Narvik ut på en kontrollreise må de ofte bruke 2—3 uker på turen, mens Rasmussen i Fredrikstad bare behøver en snau halvtime for å kjøre til grensen av sitt distrikt.

Jeg har inntrykk av at det er et ønske fra flere kolleger at distriktsinndelingen blir gjenstand for noe revisjon. Slik som situasjonen nå er mange steder, skal det ikke meget justering til før det vil bli en merkbar bedring i arbeidsforholdene.

For å illustrere hvor ulike distriktene kan være har jeg i tabell 1 satt opp en oversikt over en del bilsakkyndigdistrikter. Tabellen viser en del data

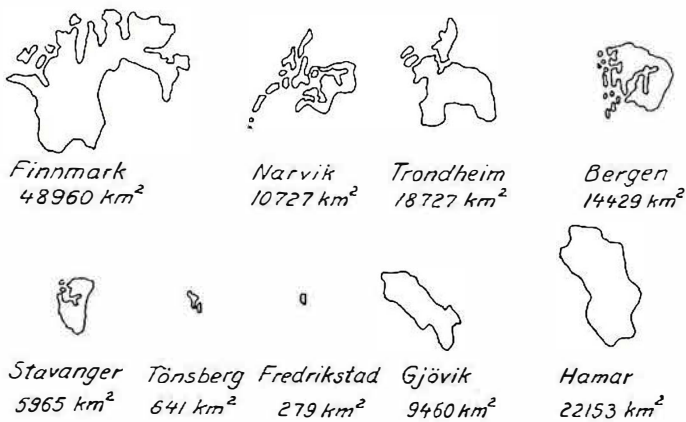


Fig. 1. Bilsakkyndigdistriktene er svært ulike i utstrekning.

og forholdstall, idet verdiene for Gjøvik distrikt er satt lik 1,00. Hvis man sammenlikner oppgavene for ytterpunktene Finnmark og Fredrikstad, får man et godt inntrykk av ulikhetene mellom distriktene. Distriktene er svært forskjellige av utstrekning, noe som man får et grafisk bilde av på fig. 1. Bilantallet viser ikke svære variasjoner, men Finnmark ligger annerledes an enn de andre distrikter. Når det gjelder reisegodtgjørelsen er det heller ikke store variasjoner, men de sterkt konsentrerte distrikter ligger forholdsvis meget lavere enn de andre. I oppgavene over antall assistenter er for Finnmark og Narvik stedfortrederne regnet med, da det i disse distrikter ikke er assistenter i vanlig forstand. Kontorhjelperne har delvis, som tilfelle er i Finnmark og Narvik, en del teknisk innsikt og foretar besiktigelser o. l., men de aller fleste utfører rent kontorarbeid. Hjelp ved bilfordelingen er inkludert i oppgaven over antall kontorhjelperne. Biltettheten viser store variasjoner, se f. eks. ytterpunktene Finnmark og Fredrikstad. Reiseutgiftene må sis å være beskjedne, selv om Finnmark ligger langt høyere enn de andre.

Selv om tabell 1 gir et godt inntrykk av forholdene, vil jeg fremholde at tallene ikke er til-

strekkelig til å gi et sant bilde. For å kunne få det må man ta de geografiske forhold, vegnettet og kommunikasjonsforholdene ellers i betraktning.

Når det gjelder *samarbeid med politiet* i ulykkesaker, er forholdene også nokså ulike. I enkelte distrikter er det et ganske intimt samarbeid, slik at de bilsakkyndige blir tilkalt ved enhver bilulykke, bortsett fra rent bagatellmessige ulykker, og i andre igjen blir de tilkalt bare ved dødsulykker. I mange blir de i det hele tatt ikke tilkalt. De geografiske forhold og reisemulighetene i distriktet vil også spille inn her. Nå er det jo slik at politiet ikke har plikt til å bruke de bilsakkyndige ved ulykkestilfelle, og det er jo en utgift for det offentlige. Men vi mener det ikke er tvil om at den bilsakkyndige i mange tilfelle kan gi politiet en meget verdifull hjelp ved etterforskningen. Vi mener videre at de bilsakkyndige i videst mulig utstrekning bør gis anledning til å delta i oppmåling og etterforskning på selve åstedet. Å uttale seg om en sak bare på grunnlag av dokumentene er ikke så lett, og kan føre til, enten at man ikke tør uttale seg med noen bestemt i det hele tatt, eller at man kan komme til å dra slutninger som det ikke er sikkert nok grunnlag for.

Som det fremgår av det foregående, arbeider de bilsakkyndige under meget forskjellige vilkår i de forskjellige distrikter. De geografiske forhold kan ikke forandres, men arbeidsforholdene ellers må gjøres best mulige. Og så har vi noen spesielle ønsker: årlige bilsakkyndigmøter, adgang til å se litt på forholdene utenom vårt eget distrikt, f. eks. ved studieturer til utlandet, adgang til å holde et eller et par faglige tidsskrifter og å anskaffe i hvert fall litt teknisk litteratur. Dette ville gjøre det mulig for hver enkelt av oss å følge bedre med, til beste for bilkontrollen som jo først og fremst vil avhenge av den enkeltes innsats.

REDAKSJON: Vegdirektoratet, Schwensensgt. 6, Oslo. — UTGIVER: Teknisk Ukeblad.

Abonnementspris kr. 10,— pr. år innenlands og kr. 12,50 pr. år utenlands. Vegvesenfunksjonærer kr. 5,— pr. år.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefon: 42 00 93.

Annonseavd.: —»— » 42 34 65.