

NORSK VEGTIDSSKRIFT

1953

OSLO

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD

AAS & WAHLS BOKTRYKKERI, OSLO

1153

Innholdsfortegnelse for året 1953

	Side		Side
<i>Administrasjon og lønnsforhold.</i>			
Emblem for Statens Vegvesen. Av avdelingsdirektør H. W. Paus	61	To etasjes gjennomgangsgate i Seattle	55
Lastebilskolen — et nytt og moderne tiltak	69	T.W.I. Av overingeniør T. Bjørum	168
Premiering av forslag til forbedringer og arbeidsbesparende metoder i vegvesenet	75	Vegtransportens betydning	37
Stipendium til en norsk vegingeniør for ett års studium av Traffic Engineering i U.S.A.	98	Østfold fylkes asfaltverk. Rapport om driften 1950 og 1951. Av avdelingsingeniør Kj. Billehaug	1
<i>Automobiler og automobiltransport.</i>			
Antall deler i en bil	180	<i>Kongresser og moter.</i>	
Bakskiltenees lesbarhet	186	International Association for Bridge and Structural Engineering, 1952. Av overingeniør A. Arild	155
Bensinforbruket	44	Vegsjefmøtet 1953	36
Bilantallet i U.S.A.	152	<i>Litteratur og tidsskrifter. Kartar.</i>	
Bilene og vegene i U.S.A. Rapport fra en studiereise høsten 1951. Av avdelingsdirektør Axel Rønning 15, 57, 77, 102, 107, 130,	141	Dansk Vejtidskrift nr 1 — 1953	14
Biler og baklys	180	—»— » 2 — »	30
Bilparken øker fremdeles sterkt i Sverige	90	—»— » 3 — »	44
Bilparken øker i alle land	189	—»— » 4 — »	62
Ca 55 000 arbeidere avla førerprøven i Sverige i 1951	26	—»— » 5 — »	76
Førerprøver for oppnåelse av sivile førerkort ved Tysklandsbrigaden	152	—»— » 6 — »	90
Personbilenes anvendelse	56	—»— » 7 — »	106
Rekordbesøk av utenlandske biler i 1952	86	—»— » 8 — »	122
Rekordregistrering av nye personbiler i Sverige	86	—»— » 9 — »	140
Sverige øker stadig sin bilpark	37	—»— » 10 — »	154
Transport av sykler på busser	98	—»— » 11 — »	172
<i>Bruer og tunneler.</i>			
Avretting av betongbrudekker. Av avdelingsingeniør M. Ofte	188	—»— » 12 — »	190
Bruer ferdigbygd 1951	27	Svenska Vägföreningens Tidskrift nr 1 — 1953	30
Ferdige bruer 1952	88	—»— —»— » 2 — »	44
Hengebru i Gransherad. Av ingeniør O. H. Tjønnas	184	—»— —»— » 3 — »	62
«St. Olavsbru» («Skipbrua») på Jemtlandsvegen ..	69	—»— —»— » 4 — »	76
<i>Forskjellig.</i>			
Betongprøving	186	—»— —»— » 5 — »	154
Data fra engelsk vegtransport	73	—»— —»— » 6 — »	154
Det svenske vegbudsjett	187	—»— —»— » 7 — »	154
En bilturists inntrykk fra en biltur i Norge	138	—»— —»— » 8 — »	154
Engelsk eksempel på transportøkonomi	14	—»— —»— » 9 — »	172
Ferjer	61	—»— —»— » 10 — »	190
Fra det norske vegvesens historie	161	Vej — Ståbi	43
General Motors fabrikk i København. Av A. Keim ..	75	Volund	62
Generalvegmeisterinstitusjonen og en av dens utøvere, generalvegmeister Christopher Johannes Hammer	41	<i>Materialer, redskap, materialprøving.</i>	
Hollandske undersøkelser viser at gode veger gir store besparelser	35	Leirmørtelmaskin, fortsatt forsøk. Av overingeniør T. Bjørum	159
Jugoslavia regner med at gode veger gir store besparelser	37	Oppslemming av leire og spredning av leirmørtel ..	119
Knallertparken øker voldsomt i Holland	26	Premiering av forslag til forbedringer og arbeidsbesparende metoder i vegvesenet	75
Portlandement med slaggtilsetning	190	<i>Personalia.</i>	
Skader omkjørselsveger lokalinteresser i de strøk som omkjøres? Av diplomingeniør Otto Kahrs	4	Andren, J., ass. II	140
Skogplantning på Kvinesheia. Av avdelingsingeniør H. Aase	171	Barth, T. F., overing.	43
Sverige	14	Bjørnbakk, J., opps.m. I	14
Thomas H. MacDonald. Commissioner of Public Roads, U.S.A. Av fhv. vegdirektør A. Baalsrud ..	137	Christensen, A., opps.m. II	14
		Christensen, L., ass. II	140
		Christensen, R., fullm. II	106
		Christiansen, H. W., tekn. I	106
		Felde, O., avd.ing. II	76
		Fjeld, R., ass. I	140
		Fjelde, G., ass. I	140
		Fjellås, O., ass. I	140
		Graff, O., fullm. II	106
		Grønningsæter, E., overing.	106
		Gundersen, S., kont. I	62
		Gundersen, T., ass. I	140
		Hammer, C. J., generalvegmeister	41

	Side
Hammer, T., opps.m. I	154
Huseby, S., ing. I	122
Ingebrigtsen, R., avd.dir.	140, 154
Johnsrud, S., vegopps.m. I	106
Klåbungerød, R., fullm. II	106
Lauritsen, L., kont. II	76
McDonald, T. H. Commissioner of Public Roads, U. S. A.	137
Myhre, G., ass. II	140
Paulsen, Ø., ass. II	140
Paus, H. W., avd.dir.	140
Pedersen, H., kont. I	76
Pedersen, T., ass. I	140
Pless, G., ass. II	140
Reinskås, J., opps.m. I	190
Rødset, I., avd.ing. II	76
Rønning, A., avd.dir.	140
Schirmer, R., avd.ing. II	154
Sesseng, T., opps.m. I	140
Strømstad, J., opps.m. I	14
Suhr, A., kont. II	172
Sundin, L., ass. I	140
Svenningsen, E., kont. II	62
Svaen, E., tekn.	140
Søndbø, T., opps.m. II	140
Sårheim, R., fullm. II	106
Tafjord, O., opps.m. I	172
Thomasrud, A., opps.m. I	154
Tronseth, M., kont. II	106
Tronstad, A., avd.ing. I	30
Tungeland, O., tekn. I	154
Unstad, G., ass. II	140
Wehus, K., kont. I	14
Waagbø, S. A., avd.ing. I	122
Waarum, K., avd.dir.	140

Statistikk.

Antall nye motorkjøretøyer som er undersøkt i 1951 og 1952	30, 101
Beretning for budsjettåret 1952—53 fra Vegdirektoratets innkjøpskontor	160
Driftsstatistikk over biler tilhørende vegvesenet i Vestfold fylke. 1. januar—31. desember 1951	70, 139
Ferjestatistikk 1951 og 1952	4, 123
Forordningen av utgiftene til vegbyggingen. Av sekretær Ole Reiten	9
Inn- og utplassering av motorkjøretøyer i Norge 1951 og 1952	25, 167, 168
Leiebilstatistikk 1952	166
Lengden av faste vegdekker	40
Lengden av offentlige vegger i Norge pr 30. juni 1953	139
Noen utdrag av reiselivsstatistikken for 1952	74
Oppgave over førerprøver og fornyelser av førerkort i 1951 og 1952	29, 99
Oppgave over registrerte motorkjøretøyer pr 31. desember 1951 og 1952	90
Rapport fra de bilsakkyndige over undersøkte motorvognar i 1951 og 1952	28, 100
Rutebilstatistikk 1951	45
Syssettings-oversikt.	56, 94, 152

Trafikk, trafikkbestemmelser og oppgaver.

Ca 50 % av turisttrafikken i Spania foregår med bil	26
Fartsundersøkelser for motorvognkjøring på amerikanske vegger	153
Færre ulykker på bedre veier! Av overveijingeniør K. O. Larsen	181
Kjørebanelmarkering i Oslo. Av politifullmektig Tor Johnne	72
Opplysningsrådet for biltrafikken	187
Oppmerking av trafikkstriper i U.S.A. Av ingeniør Major	121
Orienteringstavler	87
Storbytrafikk	62
Trafikkrekord, New-Jersey Turnpike	159
Tungtrafikken på vegene øker i alle land	90
Vegtrafikken i U.S.A.	37

Vegbygging.

Bilene og vegene i U.S.A. Rapport fra en studiereise høsten 1951. Av avdelingsdirektør Axel Rønning	15, 57, 77, 102, 107, 130, 141
Bomveger i U.S.A.	140
Eisenhower om vegenes betydning	37
Fasadefrie vegger	13
Finnland vil modernisere sitt vegnett	4
Forordningen av utgiftene til vegbyggingen. Av sekretær Ole Reiten	9
Fransk eksempel på transportøkonomi	35
Landskapet og veien. Estetiske og kulturelle verdier. Av arkitekt Halvor Vreim	63
Litt om vegene på Pyreanhalvøya. Av avdelingsingeniør G. A. Frøholm	91
Luxemburg moderniserer vegnettet	14
Ny veg forkorter avstanden mellom to viktige industrier i Finnland	26
Organiseringen av den maskinelle vegarbeidsdrift. Av overingeniør T. Bjørum	173
Spansk femårsplan	55
Store vegplaner i Italia	26
Vegbevilgninger i Sveits	86
Vegbygging og vegvedlikehold 1950—51	127
Vegene og bevilgningene. Av avdelingsdirektør H. W. Paus	38
Venezuela bygger moderne veg til 450 mill. kr	26

Vegdekker.

Lapping av asfaltdekke. Av avdelingsingeniør A. Tronstad	122
Legging av faste vegdekker. De forberedende arbeider. Av overingeniør Holger Brudal	31
Ny asfalt som tåler jet-ekshhaust	153
Østfold fylkes asfaltverk. Rapport om driften 1950 og 1951. Av avdelingsingeniør Kj. Billehaug	1

Vegvedlikehold.

Pionerarbeid innen vintervedlikeholdet. Et hundreårsminne	13
Riksvegvedlikeholdet 1951—52. Hva rapportene kan fortelle oss. Av avdelingsingeniør Rosendahl	95
Selg snøplogene!	56
Snørydding på høgfjellsveg med bulldozer. Av vegg-sjef K. H. Oppegaard	187
Snøskjermer av papir	101
Vegbevilgninger i Sveits	86
Vegbygging og vegvedlikehold 1950—51	127
Vegene og bevilgningene. Av avdelingsdirektør H. W. Paus	38
Vegreparasjoner og trafikkregulering	139

Forfatterregister.

Arild, A., overingeniør	155
Backer, T., vegdirektør	62
Billehaug, Kj., avdelingsingeniør	1
Bjørum, T., overingeniør	159, 168, 173
Brudal, Holger, overingeniør	31
Baalsrud, A., fhv. vegdirektør	43, 137
Frøholm, G. A., avdelingsingeniør	91
Johnne, Thor, politifullmektig	72
Kahrs, Otto, diplomingeniør	4, 153, 180, 186
Keim, A.	75
Larsen, K. O., overveijingeniør	181
Larsen, Thor, vegg-sjef	139
Major, ingeniør	121
Often, M., avdelingsingeniør	188
Oppegaard, K. H., vegg-sjef	187
Paus, H. W., avdelingsdirektør	38, 61
Reiten, Ole, sekretær	9
Rosendahl, avdelingsingeniør	95
Rønning, Axel, avdelingsdirektør	15, 57, 77, 102, 107, 130, 141
Tjønnas, O. H., ingeniør	184
Tronstad, A., avdelingsingeniør	122
Vreim, Halvor, arkitekt	63
Aase, H., avdelingsingeniør	171

Nummererte rundskriv 1952, 1953

Nr. 52. 31. oktober 1952 til vegsjefene ang. skilter for hoteller, herberger o. l.

Nr. 53. 4. november 1952 til vegsjefene ang. vedlikehold av avkjørsler.

S. Nr. 54. 31. desember 1952 til vegsjefene ang. rådgjerd for å øke aktsomheten hos vegvesenets sjåfører m. v.

Nr. 55. Utgår.

Nr. 56. 1. desember 1952 til vegsjefene ang. disposisjonsbemyndigelse.

Nr. 57. 6. desember 1952 til vegsjefene ang. skyssregulativets § 3 — bruk av eget skyssmiddel på tjenestereiser.

Nr. 1. 9. januar 1953 til vegsjefene ang. kap. 713. 3 — ombygging av bruer (og farlige jernbanekryssinger). Byggeprogram 1953—54.

Nr. 2. 9. januar 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. utgiftene ved offentlige tjenestemenns boligtelefoner.

Nr. 3. 13. januar 1953 til vegsjefene ang. vederlag for sloping av vegskraper.

Nr. 4. 15. januar 1953 til fylkesmennene ang. tilskott til vegvesenet i landdistriktene for 1953/54. Oppgaver over distriktenes anleggs- og vedlikeholdsutgifter.

S. Nr. 5. 15. januar 1953 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. offentlige vegers bruk.

Nr. 6. 15. januar 1953 til vegsjefene ang. betalt overtidsarbeid ved vegkontorene.

Nr. 7. 27. januar 1953 til vegsjefene ang. snøkjettinger.

Nr. 8. 28. januar 1953 til vegsjefene ang. grunnundersøkelser i 1953.

Nr. 9. 29. januar 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. instruks for bruk av hjelpearbeidsmidler (kap. 402) på Arbeidsdirektoratets budsjett ved veganlegg som administreres av vegvesenet.

Nr. 10. Utgår.

Nr. 11. 20. februar 1953 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 2. 1, punkt 10: Lønn for beredskapstjeneste.

Nr. 12. 24. februar 1953 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 2. II, punkt 5: Lønn under sykdom.

Nr. 13. 21. februar 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. overenskomst for rengjøringspersonale utenfor Oslo-området.

Nr. 14. 25. februar 1953 til vegsjefene ang. oppgjør av trygdekonta.

Nr. 15. 19. mars 1953 til fylkesmenn, vegsjefer og bilsakkyndige ang. emblem for Statens Vegvesen.

Nr. 16. 5. mars 1953 til vegsjefene ang. grind på hovedveg.

Nr. 17. 7. mars 1953 til vegsjefene ang. omarbeidet skjema nr. 67 — Private avkjørsler fra riksvegene.

Nr. 18. 11. mars 1953 til vegsjefene ang. vognskadeforsikring for lastebiler som brukes til snøbrøyting.

Nr. 19. 19. mars 1953 til vegsjefene ang. pensjon til vegarbeidere som fratrer før fylte 65 år uten at det foreligger invaliditet.

Nr. 20. 25. mars 1953 til vegsjefene ang. tilsyn og vedlikehold av bruer.

Nr. 21. 9. april 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. permisjon til tjenestemenn som bygger hus.

Nr. 22. 9. april 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. permisjon med lønn til organisasjonsmessige oppdrag.

Nr. 23. 9. april 1953 til vegsjefene ang. innmelding av grus og sandtak til arbeidstilsynet. § 3 i lov om arbeidervern av 19. juni 1936.

Nr. 24. 5. mai 1953 til vegsjefene ang. fri høyde og bredde i vegunderganger o. l.

Nr. 25. 6. mai 1953 til vegsjefene ang. fast ansettelse av oppsynsmenn.

Nr. 26. 13. mai 1953 til vegsjefene ang. vegvesenets tankanlegg, regnskap m. v.

Nr. 27. 15. mai 1953 til vegsjefene ang. leid bil med sjåfør. Reviderte prisbestemmelser m. v.

Nr. 28. 28. mai 1953 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Akkordarbeid for verkstedsarbeidere, sjåfører og maskinførere.

Nr. 29. 4. juni 1953 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomsten § 18: Husvær m. v. og arbeidervernskrifter.

Nr. 30. 4. juni 1953 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Permisjon til statsarbeidere som bygger hus.

Nr. 31. 6. juni 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. sesongvis utjevning i den offentlige arbeidsvirksomhet.

Nr. 32. 13. juni 1953 til vegsjefene ang. vegviserskilt for N. A. F.'s leirplasser.

Nr. 33. 13. juni 1953 til vegsjefene ang. henvisningsskilt for K. N. A.s turistkontorer.

Nr. 34. 13. juni 1953 til vegsjefene ang. forskjellige spørsmål vedrørende vegoppsynsmennenes ansettelsesforhold m. v.

Nr. 35. 16. juni 1953 til vegsjefene ang. fotografering av bruer.

Nr. 36. 17. juni 1953 til vegsjefene ang. overføringsmerker for vegvesenets materiell.

Nr. 37. 13. juli 1953 til vegsjefene ang. omarbeidet skjema nr. 66 — Vann- og kloakkledninger samt stikkrenner ved offentlige vegger.

Nr. 38. 20. juli 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. hovedveganlegg som sysselsettingsreserve.

Nr. 39. 21. juli 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. sesongvis utjevning i den offentlige arbeidsvirksomhet.

Nr. 40. 23. juli 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. tilskott til kommunale vegvoktere og vedlikeholdsarbeidere. Bevilgning 1953—54.

Nr. 41. 1. august 1953 til vegsjefene ang. vegviserskilt for Norsk Folkeferies leirplasser.

Nr. 42. 11. august 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. ny lønnstabell fra 1. juli 1953.

Nr. 43. 12. august 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. oppflytting av stillingen som vegsjef i høyere lønnsklasse.

Nr. 44. 24. august 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. tilskott til kommunale vegvoktere og vedlikeholdsarbeidere. Bevilgning 1953—54.

Nr. 45. 25. august 1953 til vegsjefene ang. fortsettelse utover pensjonsalderen.

Nr. 46. 29. august 1953 til vegsjefene ang. snøbrøyting 1953—54.

Nr. 47. 31. august 1953 til vegsjefene ang. forkortning av regnskapsterminens lengde.

Nr. 48. 3. september 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. innføring av kontor aspirantordningen ved vegvesenets kontorer fra 1. juli 1953.

Nr. 49. 5. september 1953 til vegsjefene ang. kassasjoner.

Nr. 50. 5. september 1953 til vegsjefene ang. vegoppsynsmennenes kontorarbeid m. v.

Nr. 51. 8. september 1953 til vegsjefene ang. innkreving av løyveavgifter.

Nr. 52. 9. september 1953 til vegsjefene ang. brannskader på statens bygninger og løsøre.

Nr. 53. 22. september 1953 til vegsjefene ang. ferjedrift m. v.

Nr. 54. 23. september 1953 til vegsjefene ang. lønn under militærtjeneste. Heimeverntjeneste og tjeneste i sivilforsvaret.

Nr. 55. 24. september 1953 til vegsjefene ang. omarbeidet skjema nr. 66 for vann- og kloakkledninger samt stikkrenner ved offentlige vegger.

Nr. 56. 9. oktober 1953 til vegsjefene ang. instruks for revisjon av regnskapene ved de privat drevne ferjesamband.

Nr. 57. 14. oktober 1953 til vegsjefene ang. samarbeid med andre samferdselsorganer.

Nr. 58. 15. oktober 1953 til fylkesmenn og vegsjefer ang. ervervelse av fast eiendom o. l. for riksvegvedlikeholdets midler.

Nr. 59. 17. oktober 1953 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 7.

Nr. 60. 26. oktober 1953 til vegsjefene ang. vegoppsynsmenn, kompensasjonstillegg for forekommet merarbeid, overtid, beredskapstjeneste, uregelmessig arbeidstid og kontorhold.

Nr. 61. 28. oktober 1953 til vegsjefene ang. generelle retningslinjer for de årlige arbeidsplaner for legging av faste vegdekker og de tilhørende forarbeider.

Nr. 62. 31. oktober 1953 til vegsjefene ang. melding om nye bruer som åpnes for trafikk, og om endringer i bruens tillatte akseltrykk, bredde etc.

Nr. 63. 9. november 1953 til vegsjefene ang. kamstål.

Nr. 64. 10. november 1953 til vegsjefene ang. dispensasjon for akseltrykk og bredde for kjøretøyer tilhørende vegvesenet.

Nr. 65. 25. november 1953 til vegsjefene ang. telleinstruks for ferjestatistikken.

S. Nr. 59 M. 20. oktober 1952 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. fordeling av motorkjøretøyer. Rundskriv nr. 24/47 M litra E og F.

Nr. 60 M. 27. oktober 1952 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr. 61 M. 30. oktober 1952 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. omsetningen av motorsykler og knallertmotorer med sylindervolum ikke over 150 cm.

Nr. 62 M. 18. november 1952 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. Volkswagen Kleinbuss.

Nr. 63 M. 6. desember 1952 til politimestre, vegsjefer, lensmenn og Statens bilsakkyndige ang. standardvekter av traktorringer.

Nr. 64 M. 8. desember 1952 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. registrering av militære kjøretøyer.

S. Nr. 65 M. 11. desember 1952 til fylkesmenn, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. endring i Samferdselsdepartementets forskrifter av 7. mars 1950 fastsatt med hjemmel i lov av 17. oktober 1947 om godkjenning av bilverksteder.

Nr. 66 M. 23. desember 1952 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Commer» og «Karrier».

S. Nr. 67 M. 31. desember 1952 til fylkesmenn, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. endringer i § 47 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter av 3. juni 1942. Nytt internasjonalt forsikringskort for motorvogner.

Nr. 1 M. 3. januar 1953 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford.

Nr. 2 M. 17. januar 1953 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr. 3 M. 26. januar 1953 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr. 4 M. 26. januar 1953 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

S. Nr. 5 M. 27. januar 1953 til politimestre ang. ulovlig omsetning av motorkjøretøyer importert til lager for salg mot kjøpetillatelse.

Nr. 6 M. 10. februar 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. registrering av Willys jeep og Land Rover.

Nr. 7 M. 17. februar 1953 til vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. Webasto varmeapparat, modell 85 HL 5.

Nr. 8 M. 18. februar 1953 til Statens bilsakkyndige ang. transport av dyr med lastebil eller tilhenger.

Nr. 9 M. 21. februar 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for buss — gebyr.

Nr. 10 M. 24. februar 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr. 11 M. 24. februar 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt VW varevogn.

Nr. 12 M. 24. februar 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Avdeling-Barford Diesel Shuttle Dumpers.

Nr. 13 M. 25. februar 1953 til politimestre ang. garanti for erstatningsansvar etter motorvognloven.

Nr. 14 M. 9. mars 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Biffel».

Nr. 15 M. 10. mars 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford Courier Custom Delivery.

S. Nr. 16 M. 14. mars 1953 til fylkesmenn, landbrukssjefer, landbruksselskaper, jordstyre, politimestre og lensmenn, vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige

ang. *Forskrifter* om fritakelse for avgift av bensin til jordbrukstraktorer m. v. gitt i henhold til § 25 i lov om motorvogner av 20. februar 1926 med senere endringer.

Nr. 17 M. 10. mars 1953 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. Volkswagen Kleinbuss.

Nr. 18 M. 10. mars 1953 til vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av motorvarmere. 1) Punker motorvarmer modell C 4. 2) Ge Ha motorvarmer, type 7.

Nr. 19 M. 12. mars 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr. 20 M. 17. mars 1953 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for traktor, forhøyelse av kontrollavgifter og gebyr for førerprøver m. v.

S. Nr. 21 M. 17. mars 1953 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. endringer i §§ 13, 36, 40, 55 og 56 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter i henhold til motorvognloven av 3. juni 1942 med senere tilføyelser og endringer.

Nr. 22 M. 18. mars 1953 til politimestre og lensmenn ang. godtgjørelse til lensmennene for arbeid med utstedelse av kjøpetillatelse for avgiftsfri bensin til jordbrukstraktorer m. v.

Nr. 23 M. 13. april 1953 til politimestre, lensmenn samt jordstyrene ang. fritakelse for avgift av bensin til jordbruksstraktorer m. v.

Nr. 24 M. 15. april 1953 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

S. Nr. 25 M. 16. april 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. lysreflekterende anordninger bak på motorkjøretøyer.

Nr. 26 M. 16. april 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Skoda 1200.

Nr. 27 M. 17. april 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt G.M.C.

Nr. 28 M. 25. april 1953 til vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. innføring av kontrollgebyr for bilverksteder.

Nr. 29 M. 29. april 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for traktor, forhøyelse av kontrollavgifter og gebyr for førerprøver m. v.

Nr. 30 M. 4. mai 1953 til Statens bilsakkyndige ang. overtredelser av gjeldende regler om bilfordelingen.

Nr. 31 M. 6. mai 1953 til fylkesmenn, politimestre og vegsjefer ang. oppmerkingen med varselkilter i kryss av forkjørsveger eller hvor forkjørsveg grenser ut fra annen forkjørsveg.

S. Nr. 32 M. 18. mai 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. motorvogn av den type som vanlig benevnes «stasjonsvogn».

Nr. 33 M. 20. mai 1953 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av Volkswagen personbil.

Nr. 34 M. 22. mai 1953 til Statens bilsakkyndige ang. legitimasjonskort for Statens bilsakkyndige.

Nr. 35 M. 8. juni 1953 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. import av brukte biler til lager, for salg mot kjøpetillatelse.

S. nr. 36 M. 3. juni 1953 til politimestre, lensmenn samt jordstyrene ang. avgiftsfri bensin til jordbrukstraktorer m. v.

S. Nr. 37 M. 8. juni 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. forflytning av militære motorvogner på felles prøvenummer — tilføyelse til motorvognforskriftenes § 26.

Nr. 38 M. 9. juni 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Tempo Matador 1000 Kastenwagen.

Nr. 39 M. 10. juni 1953 til vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. gebyrer, budsjett og regnskap m. v. vedrørende bilverksteder.

Nr. 40 M. 10. juni 1953 til Statens bilsakkyndige ang. godkjenningen av bilverksteder.

Nr. 41 M. 22. juni 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt G.M.C.

Nr. 42 M. 22. juni 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Goliath.

Nr. 43 M. 22. juni 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Magirus-Deutz.

Nr. 44 M. 29. juni 1953 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

S. Nr. 45 M. 3. juli 1953 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. innpassering av utenlandske motorvogner som bare har nummerskilt bak på vognen.

Nr. 46 M. 9. juli 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Nr. 47 M. 11. juli 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Land-Rover.

Nr. 48 M. 25. juli 1953 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

S. Nr. 49 M. 20. august 1953 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. vegavgifter og ekstraordinær avgift av bensin.

Nr. 50 M. 12. august 1953 til Statens bilsakkyndige ang. dobbelt-sadler for motorsykler.

Nr. 51 M. 12. august 1953 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr. 52 M. 20. august 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford.

Nr. 53 M. 22. august 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr. 54 M. 5. september 1953 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

Nr. 55 M. 10. september 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes Benz.

S. Nr. 56 M. 11. september 1953 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. opphevelse av kgl. resol. av 27. august 1948 angående forbud mot bruk av nye eller brukte deler av motorkjøretøyer til oppbygging av nytt motorkjøretøy m. m.

S. Nr. 57 M. 12. september 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. tildeling av årsprevenummer. Ulovlig bil-omsetning.

Nr. 58 M. 21. september 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Morris Commercial og Studebaker.

Nr. 59 M. 29. september 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bussing.

Nr. 60 M. 30. september 1953 til Statens bilsakkyndige ang. ambulerende kurser for bilverkstedene.

Nr. 61 M. 1. oktober 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Borgward type B 4000.

Nr. 62 M. 16. oktober 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Opel L 53.

Nr. 63 M. 20. oktober 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Fargo modell F145R6.

Nr. 64 M. 20. oktober 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Dodge modell 145R6.

Nr. 65 M. 22. oktober 1953 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av motorvognar til drosjebruk.

Nr. 66 M. 10. november 1953 til Statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. overdragelse av motorkjøretøy som er importert på A- eller B-lisens, jfr. rundskriv nr. 3/52 M. og 51/52 M.

Nr. 67 M. 24. november 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Borgward type B 1500.

Nr. 68 M. 24. november 1953 til Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av bilverksteder.

Nr. 69 M. 24. november 1953 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr. 70 M. 24. november 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford.

Nr. 71 M. Utgått.

Nr. 72 M. 2. desember 1953 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

S. Nr. 73 M. 2. desember 1953 til de herrer oppbørselsbetjenter ang. lensmennenes og skatteoppkrevernes godtgjørelse for innføring av motorvognavgifter.

Nr. 74 M. 7. desember 1953 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. import av brukte biler til lager, for salg mot kjøpetillatelse.

Nr. 75 M. 11. desember 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford typer CA varebil og SBH buss samt Chevrolet. D 53.

S. Nr. 76 M. 11. desember 1953 til vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. militær prosskrok på lastebiler.

Nr. 77 M. 14. desember 1953 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr. 78 M. 19. desember 1953 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av bilverksteder.

Nr. 79 M. 29. desember 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Østfold fylkes asfaltverk

Rapport om driften 1950 og 1951

Avdelingsingeniør Kj. Billehaug

DK 625.85 (482.3)

I Meddelelser fra Vegdirektøren nr. 1 1950 beskrev en de asfaltarbeider som ble utført av vegvesenet i Østfold i 1948.

I tilslutning til rapporten hadde A/S Sigurd Hesselberg fått anledning til å fremkomme med noen bemerkninger om lønnsomheten for vegvesenet av å kjøpe og drive eget asfaltverk. En ble ikke forelagt A/S Sigurd Hesselbergs uttalelse og en var ubekjent med at der skulle knyttes en «hale» til rapporten.

Vegdirektøren har bedt om tilleggsrapport for de høstede erfaringer nå som Østfold fylkes asfaltverk har vært i drift i 2 år. En vil samtidig nytte høvet til å kommentere A/S Sigurd Hesselbergs bemerkninger.

Først noen ord om driften i sesongene 1950 og 1951.

Asfaltverket har vært drevet i Ramberg grustak i forbindelse med det grusfremstillingsmaskineri som er der. Flukset asfalt og tjære har vært levert fra A/S Sigurd Hesselbergs fabrikk i Moss..

Grusmaterialene settes sammen etter vekt. Fillervekten som asfaltverket var forsynt med var upraktisk og nyttes ikke. Filleren tilsettes etter rummål. Asfalt eller tjære tilsettes etter vekt.

For å spare ble asfaltverket levert uten fillersilo. For å lette fillertransporten har en bygget transportbånd og fillersilo utenom asfaltverket. Det hadde vært riktigere å kjøpe asfaltverk med fillersilo og vekt. En hadde da fått standardverk med standard fillervekt.

Der har i alt overveiende grad vært fremstilt asfaltgrusbetong. Sommeren 1951 ble fremstilt noe tjæregrusbetong. Asfaltgrusbetongdekkene er lagt ut med høvel. De er ikke overflatebehandlet. Hvor undergrunnen har vært god har der ikke oppstått skader. Etter de erfaringer en har, ser det ut som om asfaltgrusbetong bør ha noe over 5 % asfaltinnhold.

Tjæregrusbetongen har vært lagt som bunnlag for asfaltgrusbetong. Korte strekninger av tjæregrusbetongen er overflatebehandlet med mer og mindre kraftige overtrekk. En kort strekning ligger som tjæregrusbetong uten overflatebehandling. Det er for tidlig å gi noen uttalelse om disse eksperimenter.

Der er videre lagt en strekning av asfaltgrusbetong av kuwaiterde. Denne asfalt var en prøve fra oljefirmaet A/S Norske Shell.

Der er brukt endel amin ved fremstillingen av asfaltgrusbetong. En har på denne måte kunnet fremstille og legge asfalt når der ikke har vært alt for sterkt regn. Der er videre gjort prøver med norsk amin fremstillet av hval. Disse forsøk ble ledet av veglaboratoriet. En antar det er nyttig å bruke amin for å kunne kjøre asfaltverket på regnværsdager. Amin er dyr, men det koster også å la folk og biler gå uten arbeide. En må dog tørke grusen så godt som mulig selv om en bruker amin, da våt grus gir asfaltmasse som det er meget vanskelig å legge ut på vegbanen. Blandetiden blir også uforholdsmessig lang når våte grusmaterialer nyttes.

Driftsomkostningene er satt opp i vedlagte tabell. Det er mulig at utgiftene til arbeidslønninger etc. 1951 blir noe endret når endelige tall for feriepenger og utgifter til R. T. V. foreligger. Endringene blir små og er uten betydning.

Under pkt. 1 er tatt med utgifter til lønninger både til asfaltverket og grusmaskineriet. $\frac{1}{4}$ del av utgiftene vedrører asfaltverket og $\frac{3}{4}$ grusfremstillingen. Utgiftene til asfaltgrusbetong fraregnet utgifter til grusmaterialer, filler og amin ble i 1950: $\text{kr. } 39,14 \div \text{kr. } (\frac{3}{4} 2,68 + 9,46 + 1,31 + 0,87) = \text{kr. } 25,50$.

Gjennomsnittlig asfaltinnhold var 5,37 %.

For å undersøke hvor store besparelser vegvesenet har hatt ved å kjøpe og drive eget asfalt-

verk vil en sammenligne driftsårene 1948, da en leide asfaltverk, og 1950 som var det første året Østfold fylkes asfaltverk var i drift.

I driftsåret 1951 ble det lagt en del tjæregrusbetongdekker og prøvedekker og det er vanskelig å bruke dette driftsåret som grunnlag for sammenligningen.

En går ut fra at utgifter til asfalt og til grusfremstillingen var den samme de to år. En slipper da å regne med de forskjellige asfaltinnhold. Det vil si at en sammenligner kun utgiftene til drift av asfaltverket.

I 1948 var entreprenørens regning kr 385 600,— for 10 738 tonn asfaltmasse. Herav utgjorde utgiftene til bitumen, når en legger maksimalprisen for cutback-asfalt i 1948 til grunn, kr 214 907,36. Entreprenøren oppgir at kjøreutgiftene for cutbackasfalt fra fabrikk til verk var kr 4 000,—. Dette synes noe høyt, men ved å bruke dette tall blir utgiften til drift av verket, lønn til 2 mann, amortisasjon, administrasjon etc. kr 385,600,— ÷ kr 214,907,36 ÷ kr 4 000,— = kr 166,692,64 for 10 738 tonn eller *kr 15,50 pr tonn*.

Vegvesenets tilsvarende utgifter i 1950 utgjorde: $\frac{1}{4}$ kr 27,539,46 + kr 20,879,85 + kr 1,075,78 + kr 5,435,24 + kr 500,— + kr 19,993,16 + kr 1,807,15 = *kr 56,575,93* for 9750 tonn eller *kr 5,80 pr tonn*.

Regnet på denne måte får man en besparelse på *kr 9,70 pr tonn*. En regnet i 1948 med en besparelse av kr 11,10 pr tonn.

En kan bemerke at vedlikehold og reparasjonsutgifter vil bli større i gjennomsnitt pr år enn de kr 5,435,24 de utgjorde i 1950.

Lønns- og prisnivået var imidlertid noe høyere i 1950 enn i 1948, så dette kan gå opp i opp.

A/S Sigurd Hesselberg har i sine bemerkninger nevnt flere utgifter som en ikke har regnet med i kalkylen og som heller ikke er tatt med i dette regnskapet.

For det første har firmaet regnet kr 14 000,— i administrasjon. Da det er det samme mannskap som kontrollerte driften for vegvesenets regning den gang en leide asfaltverk som nå, da en driver eget asfaltverk, har en ikke hatt noen økede utgifter til administrasjon. Skal administrasjonsutgiftene tas med må det bli med det samme beløp i 1950 som i 1948. Dette har jo ingen innflytelse på besparelsene ved eget verk i forhold til leid verk på de betingelser en hadde med A/S Sigurd Hesselberg. Skal en sammenligne drift av eget verk med de priser en må gi fra verk drevet av entreprenøren selv er det nok riktig å ta med noe

til administrasjon. Prisen for asfaltgrusbetongmasse lå i 1950 på kr 48,50 pr tonn uten steinmaterialer eller kr 22,— pr tonn høyere enn hva det kostet å fremstille massen fra eget verk. En har da regnet med kr 1,— pr tonn til administrasjon.

Det nevnes videre at en må regne med utgift p. g. a. skader på dekkene på grunn av feil utførelse. Det skal hertil bemerkes at *A/S Sigurd Hesselberg ikke hadde noen garantiforpliktelse i så måte for masse levert fra det verk vegvesenet leide og og drev*.

Skal en regne en utgift for eventuelle kommende skader, må en når en skal sammenligne prisene, gå ut fra den pris dekket koster ferdig utlagt på vegen når entreprenøren legger dekket selv med garantiforpliktelser.

Går en ut fra maksimalprisen for asfaltgrusbetongmasse som ovenfor og at en avsetter kr 2,— pr tonn til eventuelle skader vil en likevel ligge kr 20,— under maksimalprisen.

For 10 000 tonn/år asfaltgrusbetong betyr dette kr. 200 000,— pr år.

Der er videre i A/S Sigurd Hesselbergs bemerkninger nevnt at en burde regne med en utgift til ansatte asfaltfagarbeidere som må lønnes utenom sesongen. Dette kan være riktig for et firma som utelukkende driver sesongdrift. For vegvesenet stiller saken seg gunstigere idet asfaltarbeiderne inngår i vegvesenets faste vedlikeholds- og anleggsmannskap.

Som det sees har en valgt å bruke rentefot 3 % ved amortisasjonsberegningen av asfaltverket. Pengene som Østfold fylke har investert i asfaltverket var plasert som innskudd i bank eller i obligasjoner. Rentetapet som Østfold fylke har hatt på grunn av at der er innkjøpt asfaltverk overskrider neppe 3 %.

Enhver som setter opp en kalkyle må regne med de tall som er riktige sett fra den plattform en selv står på.

Etter A/S Sigurd Hesselbergs bemerkninger skal et blandeverk med 550 kg. mikser kunne gi ca 75 tonn pr dag i gjennomsnittsproduksjon. Selve blandetiden etterat alle materialene er kommet i mikseren er satt til 100 sek. hvilket er rimelig. Bruker en videre 30 sek. for å tømme og fylle i ny sats skulle hver blanding ta ca 130 sek. Det er nemlig feil når det nevnes at der medgår 10—15 sek. for venting på biler. Bilene skifter plass mens blandingen mikses. Med 130 sek. blandetid blir maksimalproduksjonen ved $8\frac{1}{2}$ times dag ca 129 tonn. Med god administrasjon skulle det gå an

DRIFTSREGNSKAP
for
ØSTFOLD FYLKES ASFALTVERK
driftssesongen 1950 og 1951.

Utgifter til	Driftssesongen 1950		Driftssesongen 1951		Sum 1950—1951	
	Kr	Kr/tonn	Kr	Kr/tonn	Kr	Kr/tonn
1. Arbeidslønninger, arbeidertransport, trygder, ferielønn, etc.	27 539,46	2,82	32 037,46	3,14	59 576,92	2,98
2. Grus og singel	92 129,26	9,46	100 823,43	9,82	192 952,69	9,68
3. Filler	12 810,98	1,31	15 981,68	1,56	28 792,66	1,44
4. a) Asfalt og tjære	192 130,14	19,75	204 902,33	20,10	397 032,47	19,88
b) Amin	8 500,—	0,87	11 907,50	1,17	20 407,50	1,03
5. Solarolje og bensin	20 879,85	2,14	25 633,91	2,51	46 513,76	2,33
6. Elektrisk strøm	1 075,78	0,11	1 000,42	0,10	2 076,20	0,10
7. Vedlikehold og reparasjoner	5 435,24	0,56	15 842,—	1,55	21 277,24	1,07
8. Forsikring	500,—	0,05	500,—	0,05	1 000,—	0,05
9. Amortisasjon av kr. 170 546,44 på 10 år og 3 % rente	19 993,16	2,05	19 993,16	1,96	39 986,32	2,—
10. Diverse (oppsyn, småredskap etc.)	1 807,15	0,19	1 641,—	0,16	3 448,15	0,17
Sum kr	382 801,02	39,31	430 262,89	42,07	813 063,91	40,73

Tekniske data for:

driftssesongene

	1950	1951
Blannet antall tonn masse	9 750	10 212
Anvendt flukset asfalt i tonn	524	469
—, — tjære i tonn	0	100
—, — kalksteinsfiller i tonn	226	186

å komme opp i ca 100 tonn i gjennomsnittsproduksjon. Når en har eget verk blir det nemlig intet opphold når arbeidsplass skiftes. Annerledes må det selvsagt være for en entreprenør som skal skifte fra en oppdragsgiver til en annen. Det har vel da lett for å bli noe tomgang ved verket.

Der er nevnt at en i 1948 ikke brukte filler i asfaltblandingen. Dette er forsåvidt riktig når det gjelder kalkfiller. En oppnådde imidlertid en siktekurve som tilfredsstillte kravene dengang ved å nytte vanlig steinmel. En bruker nå alltid kalkfiller, ikke p. g. a. siktekurven, men p. g. a. at kalkfiller forbedrer klebeevnen mellom asfalt og stein.

Og så er det den inntekt som det offentlige får ved at entreprenørene betaler skatt av den fortjeneste de har på sitt arbeide.

Dette spørsmål er komplisert og burde utredes av en med økonomisk utdannelse. Jeg tillater meg likevel å komme med noen betraktninger.

For et entreprenørarbeide i en kommune hvor entreprenøren er bosatt er det vel riktig for kommunen å regne med at noen av utgiftene ved entreprisen vil flyte inn i kommunekassen igjen som skatt. I tilfelle kommunen ansatte en mann som

kunne lede og drive arbeidet like godt som entreprenøren ville kommunen selv få fortjenesten istedenfor entreprenørfirmaets skatt. Hva er så å foretrekke?

Er entreprenøren bosatt utenfor kommunen vil en annen kommune nyte godt av skatten. En skulle ikke tro at oppdragsgiverkommunen ville tenke så meget på den skatt som kommunen, hvor entreprenøren var bosatt, måtte få ved utsettelse av entreprisen.

Er det ikke riktig å betrakte de enkelte offentlige institusjoner som selvstendige bedrifter? Eller er Østfold fylke interessert i å betale mer for asfaltmasse for at Oslo skal få større skatteinntekter?

En er ikke av den mening at entreprenørene skal sjaltes ut når det gjelder asfaltarbeider for vegvesenet.

Hvert fylke må overveie hva som måtte være hensiktsmessig. Ligger forholdene slik til rette at det er billigst og mest hensiktsmessig at asfaltarbeidene utføres ved entreprenør må disse benyttes. Ligger forholdene slik til rette som de gjør i Østfold for eksempel, er det utvilsomt riktig at asfaltarbeidet utføres av vegvesenet selv.

Skader omkjørselsveger lokalinteresser i de strøk som omkjøres?

Når vi skal på langtur i fremmede strøk, er det alltid byene som det er vanskeligst å finne frem i på grunn av mangelfull oppmerking. Det er også byene som sinker trafikken mest. For i en viss grad å bøte på dette søker man rett som det er å bygge omkjørselsveger, og møter like ofte voldsom motstand fra distriktet.

I U. S. A. er dette spørsmål som rimelig kan være særlig brennende, for der er jo trafikken langt større enn her. Der har man øynene mer åpne for biltrafikkens krav og myndighetene ser på den med ganske annerledes velvillige øyne enn her hjemme.

Spørsmålet om hvorvidt omkjørselsveger skader de lokale idustrier i det strøk som omkjøres, har da også i U. S. A. vært gjenstand for megen strid og nøyere undersøkelser, således har det stått flere artikler i staten Californias vegvesens organ, California Highways and Public Works, og Chamber of Commerce of the United States, Washington 6, D.C. har spesielt studert dette problem. Resultatet av undersøkelsen foreligger i en meget pen 16 siders brosjyre i stort kvartformat med titelen: «Do By-passes Hurt Business?». Undersøkelsene er foretatt ved å spørre kommunale myndigheter og forretningsfolk i 30 byer som nylig hadde fått omkjørselsveger.

I 8 av byene, alle under 100 000 innbyggere, var forretningene blitt bedre etterat omkjørselsvegen var tatt i bruk. I 13 byer på mellom 2000 og 800 000 innb. hadde den ingen merkbar betydning hatt, mens det bare var i 2 byer på under 50 000 innb. hvor forretningsfolk mente at omkjørselsvegen hadde generert omsetningen. Av de gjenstående 7 byer uttalte 5 seg fordelaktig om omkjørselsvegen og 2 byer var av motsatt mening. Uten unntakelse svarte alle 30 byer at trafikkforholdene var blitt bedret siden omkjørselsvegen ble tatt i bruk. 18 handelskammer uttalte at deres medlemmer var tilfreds med omkjørselsvegene, mens 3 ga uttrykk for den motsatte oppfatning. De 3 mente dels at inntektene av turistene gikk nedover, dels at det var andre trafikkforbedringer som burde gått foran.

Brosjyren siterer uttalelser fra en hel del byer, og går nærmere inn på omkjørselsvegernes oppgaver og planleggelse, fordeler og skyggesider.

Deretter er det et avsnitt om hva forretningsfolk som er redde for omkjørselsvegernes innflytelse kan gjøre for å nøytralisere denne frykt.

Til slutt er det 14 litteraturhenvisninger.

Otto Kahrs.

Finnland vil modernisere sitt vegnett

Finnland viser en stadig større forståelse for den økonomiske betydning av landets voksende vegtransport. Den 7. februar i år oppnevnte således regjeringen et vegutvalg med oppgave å utrede de nødvendige utgifter til vegene i de kommende 10 år og å foreslå finansieringsmetoder for vegbyggingen. Som formann er oppnevnt sjefen for Finnlands Bankøkonomiske Forskningsinstitutt og som øvrige medlemmer, representanter fra Riksdagens kommunikasjonskomité og finansutvalg, fra Finansdepartementet, Kommunikasjonsdepartementet, veg-

administrasjonen, foruten representanter fra Finnlands Automobilklub, Finnlands Industriforbund og yrkesbiltrafikken.

Finansieringen blir ikke noe lett problem å løse, idet det må regnes med at de årlige utgifter vil komme opp i over 300 mill. kr, mens motorvognparken bare består av ca 80 000 motorkjøretøyer (som riktignok hvert år øker med 15—20 %).

Ferjestatistikk 1951

Statistikken over trafikken med ferjene i offentlig vegsamband er for 1951 utarbeidet på samme måte som for foregående år.

I tabell 1 finner en årstrafikken for hver enkelt ferje ordnet fylkesvis og med sum for hvert fylke.

Tabell 2 viser antall ferjer gruppert etter ferjestrekningens lengde. Som det framgår av denne tabell er det samlede antall ferjeruter uforandret fra 1950. Ferjen Karlstad—Gullhav i Troms fylke ble innstilt i 1950 mens ferjen Ormedalsstrand—Øysang—Kjødevik—Risør i Aust-Agder er kommet til i 1951. Forandringene innen de enkelte grupper skyldes forandringer i ruteplaner og korrigeringer av lengdene.

Tabell 3 gir en fylkesvis fordeling av trafikken og sum for hele landet med tilbakegående tall til 1948.

Tabell 4 viser hvor mange motorkjøretøyer som er befordret i hver enkelt måned. Alt i alt fraktet ferjene 869 148 motorkjøretøyer i 1951, mens det tilsvarende tall for 1950 var 797 121. Altså en økning på 9 prosent. Samtlige fylker unntatt Aust-Agder og Finnmark viser økning i forhold til 1950.

Da en mangler spesifiserte trafikkoppgaver for Fredrikstad kommunale ferjested, er alle biler for dette ferjesamband ført opp under rubrikken «Lastebiler». På grunn av at antall passasjerer bare ble tallet den ene veg ved denne ferje er personantallet blitt for lavt tidligere år. For 1950 skal tallet være 2 410 518 og for Østfold fylke 4 067 793.

Tidligere ferjestatistikk er tatt inn i «Meddelelser fra Vegdirektøren» i følgende nummer:

År 1938	— nr.	2/1940	side	15.
» 1946	— »	4/1948	»	51.
» 1947	— »	10/1948	»	150.
» 1948	— »	8/1949	»	111.
» 1949	— »	7/1950	»	98.
» 1950	— »	10/1951	»	151.

Tabell 1. Ferjetrafikken 1951.

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for		Trafikk i året						Merknad
			Personer	Biler	Busser	Lastebiler	Personbiler	Motor sykler	Sykler	Personer	
<i>Østfold.</i>											
Fredrikstad komm. ferjested	0,2	Hele året	210	6	—	201 113	—	5 027	719 182	2 487 522	Gate (nr. 13)
Kroksund i Rødenes	0,2	—, —	—	2	91	2 282	2 254	208	—	10 190	Bygdeveg
Kråkerøy—Fredrikstad	0,1	—, —	—	4	360	37 065	32 370	—	—	1 538 085	Fylkesveg 27
Skiptvedt—Eidsberg (Grønsund)	0,4	—, —	—	—	239	—	270	52	462	1 030	Fylkesveg 21
Sum Østfold	0,9				690	240 460	34 894	5 287	719 644	4 036 827	
<i>Akershus.</i>											
Drøbak—Storsand	2,4	Hele året	50	6	25	1 503	1 938	199	1 625	27 461	Riksveg 66/232
Seterstøa	0,2	—, —	30	4	—	1 872	2 088	185	—	18 622	Fylkesveg 86
Sum Akershus	2,6				25	3 375	4 026	384	1 625	46 083	
<i>Hedmark.</i>											
Nes—Helgøya	1,0	Hele året	50	4	112	3 674	3 016	47	—	72 781	Bygdeveg
<i>Oppland.</i>											
Brager—Hov	12,0	Hele året	25	3	5	286	1 525	65	1 951	11 825	Bygdeveg
Gjøvik—Mengshol	2,3	—, —	100	5	—	5 955	10 242	701	394	145 330	Gate/riksveg 120/122
Sum Oppland	14,3				5	6 241	11 767	766	2 345	157 155	
<i>Buskerud</i>											
Svelvik—Verket	0,2	Hele året	20	2	32	2 432	7 041	547	2 003	84 052	Riksveg 232/120
<i>Vestfold.</i>											
Røssesundferja	0,2	Hele året	75	5	4 445	4 155	12 576	406	6 426		Fylkesveg 325. Oppgave over antall personer mangler.
<i>Telemark.</i>											
Brevik—Stathelle	0,5	Hele året	200	10	512	15 079	51 874	2 543	33 995	740 603	Riksveg 40/gate
Langesund—Helgeroa	6,5	—, —	—	18	111	709	5 171	411	5 018	42 711	—, — 331/fylkesveg
Sanden—Farvolden	0,2	—, —	30	1	—	1	3	11	73	790	Fylkesveg 343
Sum Telemark	7,2				623	15 789	57 048	2 965	39 086	784 104	
<i>Aust-Agder.</i>											
Arendal—Skilsøy	0,4	Hele året	—	7	294	10 885	14 151	517	—	428 965	Fylkesveg 384
Klepp—Moisund	0,2	—, —	—	2	8	603	157	85	619	4 435	Bygdeveg
Omdalsøyra—Eydehamn	0,5	—, —	—	—	—	—	—	—	2 600	45 501	Fylkesveg 384
Senum—Byglandsfjord	0,2	—, —	20	1	—	—	133	25	157	9 719	—, — 399
Senumstad—Rislå	1,0	—, —	—	2	565	1 240	1 240	49	—	—	Riksveg 393. Oppgave over antall personer mangler
Ormedalsstrand—Øysang—Kjødvik—Risør ..	5,2	—, —	—	3	—	202	50	41	484	24 076	Bygdeveg/riksveg 378
Sum Aust-Agder	7,5				867	12 930	15 731	717	3 860	512 696	

Tabell 1. Ferjetrafikken 1951 (forts.).

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for		Trafikk i året						Merknad
			Personer	Biler	Busser	Lastebiler	Personbiler	Motorsykler	Sykler	Personer	
<i>Vest-Agder.</i>											
Sveindal Ø.—V.	0,2	Hele året	—	2	3	360	835	86	—	8 265	Fylkesveg 427
Vige—Torsvik	1,1	—, —	60	4	7 725	2 787	8 340	260	17 691	142 534	—, — 401
Sum Vest-Agder	1,3				7 728	3 147	9 175	346	17 691	150 799	
<i>Rogaland.</i>											
Salhus—Norheim	0,2	Hele året	—	2	10 796	18 538	22 189	3 729	24 908	388 014	Riksveg 501
Sand—Ropeid	2,5	—, —	50	3	34	655	1 160	141	749	14 668	—, — 505
Solheimsvik—Nesflaten	19,0	1/6—10/10	—	12	11	55	520	108	1 257	10 559	—, — 505
Sum Rogaland	21,7				10 841	19 248	23 869	3 978	26 914	413 241	
<i>Hordaland.</i>											
Alvøy—Brattholmen	2,0	Hele året	—	8	28	1 564	1 705	115	1 451	15 775	Riksveg 516
Bergen—Florvåg	5,7	—, —	—	3	—	555	193	26	3 761	227 682	Gate/bygdeveg
Hatvik—Fusa	5,2	—, —	—	10	2 318	1 606	2 507	275	1 910	47 545	Riksveg 520
Huus—Garnes—Y. Arna—Vatle	8,8	—, —	100	3	1 110	2 602	1 692	1 023	8 085	102 131	Bygdeveg
Kinsarvik—Utne—Kvanndal—Granvin ..	21,0	—, —	300	20	498	1 454	12 069	993	60	107 966	Riksveg 20/270
Steinestø—Isdalstø	4,4	—, —	—	10	1 094	5 648	4 979	434	1 336	44 130	—, — 540/542
Valestrandfossen—Breistein—Y. Arna ..	8,0	—, —	—	8	—	1 570	1 578	—	—	26 830	Bygdeveg
Sum Hordaland	55,1				5 048	15 999	24 723	2 866	16 603	572 059	
<i>Sogn og Fjordane.</i>											
Eikenes—Dale—Bygstad	15,0	Hele året	—	3	—	—	147	23	647	8 709	Riksveg 570/bygdeveg
Kaupanger—Gudvangen	45,0	12/5—3/11	—	15	83	50	2 634	256	6 95	16 833	—, — 60/565
Kaupanger—Lærdal	15,0	Hele året	—	15	160	1 096	4 135	369	977	30 139	—, — 60/56 5
Lærdal—Gudvangen	60,0	12/5—31/10	—	10	29	7	451	33	107	3 350	—, — 60
Lærdal—Årdal	30,0	2/6—9/9	—	4	5	17	558	79	278	5 93 6	—, — 60/230
Sogndal—Loftesnes	0,2	Hele året	—	—	3 492	3 504	10 989	963	11 401	105 6 72	—, — 170/565
Vetlefjord—Grinde	22,0	13/5—24/12	—	12	106	146	2 331	232	1 277	25 911	—, — 170
Sum Sogn og Fjordane	187,2				3 875	4 820	21 245	1 955	15 382	196 550	
<i>Møre og Romsdal</i>											
Angvik—Tingvoll	6,0	Hele året	50	4	94	806	1 851	198	1 205	32 788	Riksveg 623 6 40
Aukra—Høllingen—Sundsbo	7,8	—, —	—	6	611	1 688	1 324	4	378	40 372	Bygdeveg
Dyrkern—St randa—Valldal	28,0	—, —	—	—	29	150	740	40	89	27 728	Riksveg 180 580 610
Geiranger—Valldal	57,5	1/6—23/9	174	16	155	117	3 471	347	1 394	30 238	—, — 180/580 6 10
Halsa—Kanestraum	8,0	Hele året	—	10	1 158	760	1 419	98	792	14 978	—, — 650
Kvalvåg—Kvisvik	4,0	—, —	—	20	8 377	2 447	7 067	299	2 269	83 303	—, — 640
Kvanne—Røkkum	2,5	—, —	85	12	2 247	1 620	5 235	1 308	2 521	67 408	—, — 642
Lønset—Grønnes	2,0	—, —	—	5	2 336	2 227	4 779	453	3 263	53 36 9	—, — 620 fy kesveg 624
Magerholm—Sykkylven (Aure)	5,8	—, —	—	14	238	3 613	4 879	1	1 918	96 558	—, — 580
Molde—Vikebukta—Helland	16,3	—, —	—	14	661	2 215	5 987	139	3 152	121 012	—, — 580/619 620
Solevåg—Festøy—Hundeidvik	9,0	—, —	—	4	67	552	1 482	25	645	9 205	Bygdeveg
Solevåg—Hareid—Vartdal	27,0	—, —	—	4	7	251	620	2	46	2 190	Riksveg 600 bygdeveg
Sæbø—Urke	5,0	28/6—23/9	—	5	33	97	362	52	370	3 753	—, — 606
Sølnes—Åfarnes	3,6	Hele året	—	12	1 019	2 272	3 807	351	1 077	3 5915	—, — 6 20 fylkesveg 624
Torvikbukta—Gjemnes—Kr.sund	27,4	—, —	251	12	5 543	1 844	4 466	258	2 924	178 386	Fylkesveg 639/riksveg 6 25
Volda—Folkestad	4,0	—, —	—	4	98	1 550	2 710	742	2 201	51 499	gate Riksveg 590/608
Sum Møre og Romsdal	213,9				22 673	22 209	50 199	4 317	24 243	848 702	

<i>Sør-Trøndelag.</i>											
Tiltrum—Selnes	3,0	Hele året	16	—	—	—	—	8	—	778	Riksveg 685
<i>Nord-Trøndelag.</i>											
Hildrum ferjested	0,2	Hele året	60	2	3	1 773	2 015	1 163	—	20 833	Bygdeveg
Homstad ferjested	0,2	—,,—	50	2	—	—	155	48	—	2 675	—,,—
Sem ferjested	0,1	—,,—	—	—	—	22	88	39	—	2 189	—,,—
Tepling—Kongsmo	9,0	—,,—	—	4	693	408	1 163	916	276	16 522	Riksveg 740
Sum Nord-Trøndelag	9,5				696	2 203	3 421	1 440	276	42 219	
<i>Nordland.</i>											
Bognes—Skarberget	8,0	Hele året	—	16	1 497	705	3 004	287	170	27 717	Riksveg 50
Forså—Sætran	6,0	—,,—	—	12	1 492	782	3 052	291	335	30 549	—,,— 50
Lilleng—Bognes	59,0	^{25/6} — ^{10/9}	—	11	2	17	200	44	175	3 385	—,,— 50/795
Røsvik—Bonåsjøen	15,5	Hele året	—	18	1 325	877	3 410	406	292	33 394	—,,— 50
Skjærvik—Grindjord	1,5	—,,—	—	11	3 095	2 788	6 887	779	2 549	71 569	—,,— 50
Sortland—Strand	1,5	—,,—	—	6	1 869	1 819	1 694	364	2	87 109	—,,— 805/810
Stokmarknes—Sandnes	2,0	—,,—	—	6	16	861	1 464	465	1 937	96 857	—,,— 810
Vassvik—Øyjord	4,5	—,,—	—	18	5 397	13 060	17 754	951	25 721	232 234	—,,— 50
Sum Nordland	98,0				14 693	20 909	37 465	3 587	31 181	582 814	
<i>Troms.</i>											
Bjørelvnes—Gibostad	1,3	Hele året	—	—	—	—	—	—	180	2 236	Fylkesveg 857/bygdeveg
Finnsnes—Silsand	1,8	—,,—	—	—	502	1 431	1 384	98	4 299	59 773	Riksveg 855/fylkesveg 855
Lyngseidet—Olderdalen	12,5	—,,—	100	12	855	919	2 269	280	2 454	36 105	—,,— 50
Refsnes—Flesnes	5,5	—,,—	—	—	1 544	700	1 257	240	167	26 233	—,,— 795
Sandnes—Sletta	1,0	—,,—	—	8	811	1 982	1 199	240	3 366	42 079	Fylkesveg 885
Steinsland—Lilleng	1,1	—,,—	60	4	3 972	6 144	6 542	663	1 739	58 394	Riksveg 795
Strømsnes—Årstein	0,4	—,,—	—	—	—	—	—	—	—	1 417	—,,—
Svensby—Breivikeidet	6,4	^{25/6} — ^{31/12}	—	—	—	—	—	—	149	2 649	Fylkesveg 867/bygdeveg
Tromsø—Tromsdal	1,0	Hele året	160	8	4 182	16 947	12 577	1 491	13 965	441 069	—,,— 860/gate
Sum Troms	31,0				11 866	28 123	25 228	3 012	26 319	669 955	
<i>Finnmark.</i>											
Kvalsundferjen	1,5	^{25/5} — ^{29/11}	—	3	949	1 227	2 737	244	603	27 742	Riksveg 910

Tabell 2. Rutenes lengde og antall.

Lengde	Antall 1951	Antall 1950
Under 1 km	20	23
1— 2 km	11	10
2— 5 „	13	14
5—10 „	17	15
10 km og lenger	17	16
	78	78

Tabell 3. Sammendrag 1951.

Fylke	Ferjerutenes samlede lengde km	Trafikken 1951					
		Busser	Lastebiler	Personbiler	Motorsykler	Sykler	Personer
Østfold	0,9	690	240 460	34 894	5 287	719 644	4 036 827
Akershus	2,6	25	3 375	4 026	384	1 625	46 083
Hedmark	1,0	112	3 674	3 016	47	—	72 781
Oppland	14,3	5	6 241	11 767	766	2 345	157 155
Buskerud	0,2	32	2 432	7 041	547	2 003	84 052
Vestfold	0,2	4 445	4 155	12 576	406	6 426	—
Telemark	7,2	623	15 789	57 048	2 965	39 086	784 104
Aust-Agder	7,5	867	12 930	15 731	717	3 860	512 696
Vest-Agder	1,3	7 728	3 147	9 174	346	17 691	150 799
Rogaland	21,7	10 841	19 248	23 869	3 978	26 914	413 241
Hordaland	55,1	5 048	15 999	24 723	2 866	16 603	572 059
Sogn og Fjordane	187,2	3 875	4 820	21 245	1 955	15 382	196 550
Møre og Romsdal	213,9	22 673	22 209	50 199	4 317	24 243	848 702
Sør-Trøndelag	3,0	—	—	—	8	—	778
Nord-Trøndelag	9,5	696	2 203	3 421	1 446	276	42 219
Nordland	98,0	14 693	20 909	37 465	3 587	31 181	582 814
Troms	31,0	11 866	28 123	25 228	3 012	26 319	669 955
Finnmark	1,5	949	1 227	2 737	244	603	27 742
Sum 1951	656,1	85 168	406 941	344 160	32 878	934 201	9 198 557
„ 1950	628,4	81 932	365 451	318 294	31 444	528 376	7 823 152
„ 1949	612,9	75 301	332 779	312 810	27 325	463 660	7 712 762
„ 1948	553,3	66 955	303 702	286 333	26 820	336 795	8 035 060

Tabell 4. Antall motorkjøretøyer befordret i 1951, fordelt på fylke og måned.

Fylke	Jan.	Febr.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Sum
Østfold	16 470	16 493	17 688	23 557	24 369	28 637	24 556	25 514	26 004	28 454	23 274	26 315	281 331
Akershus	103	107	117	324	801	1 047	1 466	1 210	977	600	503	555	7 810
Hedmark	385	405	482	562	594	744	694	681	694	620	549	439	6 849
Oppland	704	722	794	964	1 603	2 382	2 976	2 520	2 260	1 721	1 256	877	18 779
Buskerud	15	45	—	27	793	1 594	2 135	1 587	1 152	1 258	731	715	10 052
Vestfold	957	897	985	1 150	1 681	2 594	5 166	2 783	1 535	1 560	1 119	1 155	21 582
Telemark	2 570	1 991	2 484	2 937	6 855	9 640	16 501	11 241	6 504	6 537	5 264	3 901	76 425
Aust-Agder	1 063	802	1 021	1 491	2 438	3 398	3 904	3 813	3 536	3 212	2 902	2 665	30 245
Vest-Agder	1 044	861	999	1 103	1 933	2 193	2 984	2 401	1 983	1 832	1 525	1 538	20 396
Rogaland	3 788	3 680	4 674	4 425	4 485	5 610	5 643	5 557	5 546	5 706	4 696	4 126	57 936
Hordaland	1 862	1 999	2 355	2 244	3 548	5 499	9 411	7 316	4 741	4 013	3 185	2 463	48 636
Sogn og Fjordane	759	759	916	681	1 368	3 111	10 445	6 733	2 517	1 973	1 573	1 060	31 895
Møre og Romsdal	4 621	4 591	5 934	5 252	7 238	10 965	16 049	13 425	10 302	8 753	7 218	5 050	99 398
Sør-Trøndelag	—	—	2	3	—	2	—	—	—	1	—	—	8
Nord-Trøndelag	103	102	115	126	845	1 160	1 122	1 045	1 316	1 065	644	123	7 766
Nordland	3 140	3 645	3 855	2 800	3 665	8 631	15 195	12 224	8 651	6 791	4 360	3 697	76 654
Troms	3 495	3 590	3 941	2 814	3 579	7 181	10 130	9 834	7 916	7 085	4 743	3 921	68 229
Finnmark	—	—	—	—	42	698	1 435	1 250	850	591	291	—	5 157
Sum 1951	41 079	40 689	46 362	50 460	65 837	95 086	129 812	109 134	86 484	81 772	63 833	58 600	869 148
„ 1950	40 068	37 117	46 122	48 108	64 114	83 853	122 179	108 651	74 841	69 096	54 933	48 039	797 121
„ 1949	36 009	39 634	41 251	41 324	52 763	82 103	121 035	100 287	72 383	61 985	53 212	46 229	748 215
„ 1948	29 232	29 246	33 903	40 310	48 847	74 431	117 600	96 070	70 515	54 443	46 009	43 304	683 810

Fordelingen av utgiftene til vegbyggingen

Sekretær Ole Reiten

DK 625.7.003.3 (481)

Siden 1915 har det hvert femte år vært utarbeidet en utførlig statistikk over utgiftene til vedlikehold av offentlige veger i Norge. Denne statistikk viser også hvor stor del av utgiftene som bæres av staten, fylket og herredene.

Det har lenge vært et savn at en ikke har hatt en tilsvarende statistikk over anleggsutgiftene og deres fordeling. I forbindelse med utarbeidelsen av ny veglov ble derfor vegsjefene bedt om å avgi detaljerte oppgaver over utgiftene til bygging av offentlige veger for terminene 1934/35, 1939/40 og 1949/50. Disse oppgaver er nå bearbejdet og sammenstilt i etterfølgende tabeller (tabell 1a, 2a og 3a).

En har funnet det riktigst å legge statens bevilgninger til grunn for beregningene og se bort fra «mindre utgifter» og eventuelle forskutteringer. I det lange løp skulle denne framgangsmåte gi et ganske korrekt bilde av utgiftsfordelingen. For bygdeveger uten direkte statsbidrag har en derimot funnet det riktigst å regne med hva som er brukt og hvorledes stat, fylke og herred har bidratt, slik at det for statens tilskudd regnes med bevilgninger vedkommende år.

Utgiftene til grunn og gjerde varierer sterkt fra år til år og en kan derfor ikke bruke de oppgitte tall som noe fullgodt uttrykk for gjennomsnittsutgiftene til denne post.

Oppgaver over disse utgifter har for flere fylkers vedkommende vist seg vanskelig å skaffe til veie og for et par fylker mangler de helt.

Resultatet av denne undersøkelse er sammenstilt i de etterfølgende seks tabeller. Tabellene 1a, 2a og 3a viser anleggsutgiftenes fordeling på stat, fylke og herred i absolutte tall og hovedveger og bygdeveger hver for seg. «Ombygging av svake bruer», «Faste vegdekker» og «Utbedring av krigsskader» er holdt utenfor den fylkesvise fordeling og er satt til som samlet sum for hele landet nederst på tabellen.

Fra 1934/35 til 1939/40 økte utgiftene til den egentlige nybygging av hovedbeveger fra kr 10 977 969,— til kr 27 338 207,— eller med 149 %. For bygdeveggenes vedkommende var økningen 51 %.

Ekstraordinære krisebevilgninger og nødsmidler til avhjelp av arbeidsledigheten økte utover i siste

halvdel av 1930 årene og var i 1939/40 opp i vel 20 mill. kr.

Sysselsettingen ved hovedveganleggene var i gjennomsnitt:

1934/35 — 5 265

1939/40 — 8 035

1949/50 — 4 350

Nedgangen i sysselsettingen i forhold til de anvendte midler må sees i sammenheng med den pris- og lønnsøkning som har funnet sted i denne periode. Den gjennomsnittlige timefortjeneste ved hovedveganleggene var:

1934/35 — kr 0,88

1939/40 — kr 1,26

1949/50 — kr 2,94

Fra 1934/35 til 1939/40 steg altså arbeidslønnen med 43 % og fra 1934/35 til 1949/50 var økningen 234 %.

Prisstigningen i denne periode har vært følgende — uttrykt ved Statistisk Sentralbyrås engrosprisindeks 1938 = 100:

1934 — 81,0

1940 — 133,2

1950 — 208,8

Tar en for seg de enkelte undergrupper av nevnte indeks, ser en at gruppen «Jern og metaller» viser en prisstigning fra 72,1 i 1934 til 244,4 i 1950. For «murstein, sement og glass» var det en prisstigning fra 91,1 til 186,5 og for «Trevarer» fra 68,6 til 253,0 i samme tidsrom.

De sosiale utgifter har også økt betraktelig siden før krigen.

Tabellene 1b, 2b og 3b viser hvorledes utgiftene til vegbygging prosentvis fordeler seg på stat, fylke og herred. En legger særlig merke til at statens andel i utgiftene til hovedvegbygging har steget jevnt fra 79,4 % i 1934/35 til 83,9 % i 1949/50.

For bygdeveggenes vedkommende er forholdet mer varierende og en kan vanskelig spore noen bestemt tendens i utviklingen her.

For fremtiden er det meningen at denne statistikk skal utarbeides hvert femte år samtidig med statistikken over vedlikeholdsutgiftene.

Tabell 1 a. Fordeling av utgiftene til vegbygging i terminen 1934/35.

Fylke	Hovedveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt kr	Herav på			Utgifter i alt kr	Herav på		
		Staten kr	Fylket kr	Herredene kr		Staten kr	Fylket kr	Herredene kr
Østfold	249 300	173 701	63 310	12 289	106 218	9 400	27 357	69 461
Akershus	334 903	225 484	80 116	29 303	1 181 300	15 000	100 650	1 065 650
Hedmark	497 900	368 725	72 937	56 238	468 400	149 000	117 100	202 300
Oppland	341 983	242 587	40 498	58 898	341 155	123 500	46 664	170 991
Buskerud	313 603	236 650	58 465	18 488	349 206	86 500	62 050	200 656
Vestfold	216 490	144 326	54 123	18 041	409 414	14 500	25 000	369 914
Telemark	1 194 585	920 740	273 844	—	463 923	95 208	149 440	219 275
Aust-Agder	438 100	346 742	46 683	44 675	193 987	62 900	53 341	77 746
Vest-Agder	315 604	237 753	50 400	27 451	287 453	98 700	61 676	127 077
Rogaland	521 859	395 517	104 159	22 183	329 414	95 511	58 576	175 327
Hordaland	955 600	777 412	130 651	47 537	1 309 629	229 200	168 690	911 739
Sogn og Fjordane	712 367	522 075	155 317	34 975	612 828	241 400	128 728	242 700
Møre og Romsdal	932 014	688 310	221 860	21 844	253 800	102 900	43 600	107 300
Sør-Trøndelag	485 000	362 558	122 442	—	413 922	176 374	107 382	130 166
Nord-Trøndelag	470 100	375 225	48 840	36 035	92 016	38 500	14 063	39 453
Nordland	1 242 262	1 100 298	10 000	131 964	350 961	143 000	50 464	157 497
Troms	742 100	644 999	760	96 341	663 998	265 300	99 124	299 574
Finnmark	1 014 200	949 380	32 410	32 410	157 883	88 000	14 463	55 420
Hele landet	10 977 969	8 712 482	1 566 815	698 672	7 985 507	2 034 893	1 328 368	4 622 246
Bruer	489 300	363 134	150 200	30 966	—	—	—	—
Faste dekker	1 580 000	1 300 300	273 200	6 500	—	—	—	—
Total	13 047 269	10 375 916	1 945 215	726 138	7 985 507	2 034 893	1 328 368	4 622 246
Grunn og gjerde	298 297	12 944	23 687	261 666	154 905	—	—	154 905

Tabell 1 b. Prosentvis fordeling av utgiftene til vegbygging i terminen 1934/35.

Fylke	Hovedveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt %	Herav på			Utgifter i alt %	Herav på		
		Staten %	Fylket %	Herredene %		Staten %	Fylket %	Herredene %
Østfold	100,0	69,7	25,4	4,9	100,0	8,8	25,8	65,4
Akershus	100,0	67,3	23,9	8,8	100,0	1,3	8,5	90,2
Hedmark	100,0	74,1	14,6	11,3	100,0	31,8	25,0	43,2
Oppland	100,0	70,9	11,9	17,2	100,0	36,2	13,7	50,1
Buskerud	100,0	75,5	18,6	5,9	100,0	24,8	17,7	57,5
Vestfold	100,0	66,7	25,0	8,3	100,0	3,5	6,1	90,4
Telemark	100,0	77,1	22,9	—	100,0	20,5	32,3	47,2
Aust-Agder	100,0	79,1	10,7	10,2	100,0	32,4	27,5	40,1
Vest-Agder	100,0	75,3	16,0	8,7	100,0	34,3	21,5	44,2
Rogaland	100,0	75,8	20,0	4,2	100,0	29,0	17,8	53,2
Hordaland	100,0	81,3	13,7	5,0	100,0	17,5	12,9	69,6
Sogn og Fjordane	100,0	73,3	21,8	4,9	100,0	39,6	39,4	21,0
Møre og Romsdal	100,0	73,9	23,8	2,3	100,0	40,5	17,2	42,3
Sør-Trøndelag	100,0	74,8	25,2	—	100,0	42,6	26,0	31,4
Nord-Trøndelag	100,0	79,8	10,4	9,8	100,0	41,8	15,3	42,9
Nordland	100,0	88,6	0,8	10,6	100,0	40,7	14,4	44,9
Troms	100,0	86,9	0,1	13,0	100,0	40,0	14,9	45,1
Finnmark	100,0	93,6	3,2	3,2	100,0	55,7	9,2	35,1
Hele landet	100,0	79,4	14,3	6,3	100,0	25,5	16,6	57,9
Hele landet inkl. bru- er (713,3), faste dekker og utbedr. av krigsskader	100,0	79,5	14,9	5,6	100,0	25,5	16,6	57,9

Tabell 2 a. Fordeling av utgiftene til vegbygging i terminen 1939/40.

Fylke	Hovedveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt kr	Herav på			Utgifter i alt kr	Herav på		
		Staten kr	Fylket kr	Herredene kr		Staten kr	Fylket kr	Herredene kr
Østfold	864 325	615 000	213 275	36 050	354 285	31 000	64 662	258 623
Akershus	711 579	462 500	194 840	54 239	2 128 615	84 600	132 300	1 911 715
Hedmark	1 061 592	796 828	167 331	97 433	480 432	162 500	109 666	208 266
Oppland	1 199 830	1 005 437	111 231	83 162	543 543	229 888	114 216	199 439
Buskerud	1 099 681	867 600	174 561	57 520	407 168	64 651	86 442	256 075
Vestfold	534 100 ²	378 200	116 926	38 974	561 652	37 000	33 000	491 652
Telemark	1 637 606	1 232 029	405 577	—	770 453	227 000	251 407	292 046
Aust-Agder	1 072 250	946 458	46 929	78 863	455 687	190 000	123 754	141 933
Vest-Agder	1 088 767	846 683	155 225	86 859	546 393	224 283	111 566	210 544
Rogaland	1 547 600	1 223 408	280 342	43 850	458 921	148 896	99 190	210 835
Hordaland	2 390 450	2 087 565	220 101	82 734	1 001 019	271 070	363 388	366 561
Sogn og Fjordane	2 483 076	2 092 547	298 657	91 872	917 236	495 657	137 074	284 505
Møre og Romsdal	2 258 202	1 823 800	382 740	51 662	658 650	217 400	76 865	364 385
Sør-Trøndelag	1 448 500	1 149 184	297 066	2 250	557 680	299 500	174 850	83 330
Nord-Trøndelag	1 200 600	984 916	137 217	78 467	322 950	81 790	34 985	206 175
Nordland	2 602 499	2 280 344	122 354	199 801	815 711	374 753	99 005	341 953
Troms	1 293 800	1 147 672	19 675	126 453	751 068	404 900	124 219	221 949
Finnmark	2 843 800	2 702 220	70 790	70 790	336 896	215 380	47 081	74 435
Hele landet	27 338 207	22 642 391	3 414 837	1 280 979	12 068 359	3 760 268	2 183 670	6 124 421
Bruer	1 516 853	1 137 546	339 181	40 126	—	—	—	—
Faste dekker	3 375 900	3 040 535	334 465	900	—	—	—	—
Total	32 230 960	26 820 472	4 088 483	1 322 005	12 068 359	3 760 268	2 183 670	6 124 421
Grunn og gjerde	645 595	50 810	34 856	559 929	219 428	—	—	219 428

Tabell 2 b. Prosentvis fordeling av utgiftene til vegbygging i terminen 1939/40.

Fylke	Hovedveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt %	Herav på			Utgifter i alt %	Herav på		
		Staten %	Fylket %	Herredene %		Staten %	Fylket %	Herredene %
Østfold	100,0	71,1	24,7	4,2	100,0	8,7	18,3	73,0
Akershus	100,0	65,0	27,4	7,6	100,0	4,0	6,2	89,8
Hedmark	100,0	75,0	15,8	9,2	100,0	33,8	22,8	43,4
Oppland	100,0	83,8	9,3	6,9	100,0	42,3	21,0	36,7
Buskerud	100,0	78,9	15,9	5,2	100,0	15,9	21,2	62,9
Vestfold	100,0	70,8	21,9	7,3	100,0	6,6	5,9	87,5
Telemark	100,0	75,2	24,8	—	100,0	29,5	32,6	37,9
Aust-Agder	100,0	88,3	4,4	7,3	100,0	41,7	27,2	31,1
Vest-Agder	100,0	77,8	14,2	8,0	100,0	41,1	20,4	38,5
Rogaland	100,0	79,1	18,1	2,8	100,0	32,5	21,6	45,9
Hordaland	100,0	87,3	9,2	3,5	100,0	27,1	36,3	36,6
Sogn og Fjordane	100,0	84,3	12,0	3,7	100,0	54,1	14,9	31,0
Møre og Romsdal	100,0	80,8	16,9	2,3	100,0	33,0	11,7	55,3
Sør-Trøndelag	100,0	79,3	20,5	0,2	100,0	53,7	31,4	14,9
Nord-Trøndelag	100,0	82,0	11,4	6,6	100,0	25,3	10,8	63,9
Nordland	100,0	87,6	4,7	7,7	100,0	46,0	12,1	41,9
Troms	100,0	88,7	1,5	9,8	100,0	53,9	16,5	29,6
Finnmark	100,0	95,0	2,5	2,5	100,0	63,9	14,0	22,1
Hele landet	100,0	82,8	12,5	4,7	100,0	31,2	18,1	50,7
Hele landet inkl. bru (713,3), faste dekker og utbedr. av krigsskader	100,0	83,2	12,7	4,1	100,0	31,2	18,1	50,7

Tabell 3 a. Fordeling av utgiftene til vegbygging i terminen 1949/50.

Fylke	Hovedveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt kr	Herav på			Utgifter i alt kr	Herav på		
		Staten kr	Fylket kr	Herredene kr		Staten kr	Fylket kr	Herredene kr
Østfold	681 430	509 397	111 573	60 460	413 634	63 500	144 463	205 671
Akershus	1 891 992	1 510 525	297 324	84 143	2 147 500	143 500	193 000	1 811 000
Hedmark	1 099 169	900 282	110 616	88 271	860 749	203 000	122 333	535 416
Oppland	1 255 016	1 041 916	106 550	106 550	1 026 857	307 000	226 430	493 427
Buskerud	923 618	746 460	132 107	45 051	1 176 889	101 600	113 360	961 929
Vestfold	624 613	436 280	141 250	47 083	752 687	62 000	49 877	640 810
Telemark	1 032 456	855 689	176 767	—	792 975	274 800	280 550	237 625
Aust-Agder	951 022	804 105	96 242	50 675	979 721	394 000	272 994	312 727
Vest-Agder	1 347 735	1 096 685	122 228	128 822	1 308 153	396 000	190 347	721 806
Rogaland	1 384 107	1 155 357	172 850	55 900	777 524	179 000	183 301	415 223
Hordaland	2 137 131	1 729 481	302 238	105 412	4 301 881	658 000	512 037	3 131 844
Sogn og Fjordane	2 883 393	2 590 945	251 916	40 532	3 164 156	886 600	503 617	1 773 939
Møre og Romsdal	2 496 330	1 940 596	497 721	58 013	815 600	344 000	118 200	353 400
Sør-Trøndelag	1 395 134	1 105 859	274 250	15 025	2 179 939	618 700	709 400	851 839
Nord-Trøndelag	2 042 866	1 756 766	149 592	136 508	422 833	176 300	92 663	153 870
Nordland	3 486 005	3 078 040	199 175	208 790	1 956 905	987 000	389 507	580 398
Troms	1 906 714	1 614 739	28 800	263 175	1 895 266	815 000	281 352	798 914
Finnmark	2 216 950	2 082 850	67 050	67 050	848 427	440 000	143 924	264 503
Hele landet	29 755 681	24 955 972	3 238 249	1 561 460	25 821 696	7 050 000	4 527 355	14 244 341
Bruer	4 518 974	3 472 415	981 681	64 878	—	—	—	—
Faste dekker	5 505 513	4 950 000	549 970	5 543	—	—	—	—
Utbedr. av krigsskader	4 500 000	4 500 000	—	—	—	—	—	—
Total	44 280 168	37 878 387	4 769 900	1 631 881	25 821 696	7 050 000	4 527 355	14 244 341
Grunn og gjerde	1 210 735	—	27 191	1 183 544	747 687	—	—	747 687

Tabell 3 b. Prosentvis fordeling av utgiftene til vegbygging i terminen 1949/50.

Fylke	Hovedveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt %	Herav på			Utgifter i alt %	Herav på		
		Staten %	Fylket %	Herredene %		Staten %	Fylket %	Herredene %
Østfold	100,0	74,7	16,4	8,9	100,0	15,4	34,9	49,7
Akershus	100,0	79,8	15,7	4,5	100,0	6,7	9,0	84,3
Hedmark	100,0	81,9	10,1	8,0	100,0	23,6	14,2	62,2
Oppland	100,0	83,0	8,5	8,5	100,0	29,9	22,0	48,1
Buskerud	100,0	80,8	14,3	4,9	100,0	8,6	9,6	81,8
Vestfold	100,0	69,9	22,6	7,5	100,0	8,2	6,6	85,2
Telemark	100,0	82,9	17,1	—	100,0	34,6	35,4	30,0
Aust-Agder	100,0	84,6	10,1	5,3	100,0	40,2	27,9	31,9
Vest-Agder	100,0	81,4	9,1	9,5	100,0	30,3	14,5	55,2
Rogaland	100,0	83,5	12,5	4,0	100,0	23,0	23,6	53,4
Hordaland	100,0	80,9	14,2	4,9	100,0	15,3	11,9	72,8
Sogn og Fjordane	100,0	89,9	8,7	1,4	100,0	28,0	15,9	56,1
Møre og Romsdal	100,0	77,8	19,9	2,3	100,0	42,2	14,5	43,3
Sør-Trøndelag	100,0	79,3	19,6	1,1	100,0	28,4	32,5	39,1
Nord-Trøndelag	100,0	86,0	7,3	6,7	100,0	41,7	21,9	36,4
Nordland	100,0	88,3	5,7	6,0	100,0	50,4	19,9	29,7
Troms	100,0	84,7	1,5	13,8	100,0	43,0	14,8	42,2
Finnmark	100,0	94,0	3,0	3,0	100,0	51,8	17,0	31,2
Hele landet	100,0	83,9	10,9	5,2	100,0	27,3	17,5	55,2
Hele landet inkl. bru (713,3), faste dekker og utbedr. av krigsskader	100,0	85,5	10,8	3,7	100,0	27,3	17,5	55,2

Pionerarbeid innen vintervedlikeholdet

Et hundreårsminne

I 1852 kom på Mallings Forlag i Christiania ut et skrift med titelside «Nogle Ord om Snedrev, Snefog og Snefonner med Fremstilling om Maaden, hvorpaa antages at Sammes skadelige Virkning paa Veie, paa Ager- og Engeland etc., kan mangesteds enten forebygges eller svækkes». Forfatter er G. D. B. Johnson, Havnedirektør. Heftet omfatter 22 trykte sider og 22 figurer.

Når dette skrift «anmeldes» nå 100 år etterpå, er det for å minne om at det fra norske hold på et meget tidlig tidspunkt ble gjort forsøk på enkelte mer systematiske undersøkelser vedkommende snøfokk og skavldannelser.

Forfatteren setter seg som mål å finne årsaken til hvorfor snøen under snøfokk legger seg på en bestemt måte og søker å finne frem til kunstige inngrep slik at snøen kan gis en annen og fordelaktigere plassering. Men slik viten kan kun nås gjennom observasjoner. «Jeg har i Timer, under det meest rasende Snefog, opholdt mig ude for at tage Foget i Øiesyn i forskjellig Retning og under mange Omstændigheder.»

Resultatene av disse iakttagelser har han samlet bl. a. i sine oppmålinger av karakteristiske skavler, fremstilt i 22 profiler inntatt i heftet, og disse profiler blir da nærmere kommentert i avhandlingen. Det er særlig de forskjelligartede gjerdene langs vegene, som har gitt forfatteren impulser, og han utleder da også «fordelagtige Slutninger angaaende Anvendelse af Gjærder med Hensyn til Sneen».

Ganske interessant er det å legge merke til at forfatteren har vært inne på å anbringe snøskjermer (av stein eller tre) på fjellkammer, der det danner seg hengeskavler, med det for øye å hindre snøskred (løsning av hengeskavler i lindvær). Dette er jo et forhold som vi i dag mange steder formentlig bør ta oss mer av for å trygge trafikk, bebyggelse og menneskeliv.

Men først og fremst behandler forfatteren spørsmålet «om de Snefonner, som lægge sig paa Veien og ere mest bekostelige at bortskaffe, kunde for Eftertiden fordrives ved Gjærder eller andre lignende Hindringer imod Snefoget». Først må man kjenne «Gjærdernes Indflydelse paa Foget og paa Snefonnernes Skikkelse». Dermed er man midt oppe i spørsmålet hvor og hvorledes gjerdene skal oppsettes, gjerdene høyde, åpne eller tette gjerdene osv.

Forfatteren overveier disse forskjellige spørsmål. Han slår således fast at «aabne Gjærder befindes at være ligesaa hensigtsvarende som tette Gjærder med Hensyn til deres Virkning, hvorimod de aabne modstaa Stormen og Snefaldet bedre end tette». Han har lagt merke til at «Snefonnens Bredder i Læ af saadanne Hindringer på Slætten sjelden overstiger $\frac{1}{8}$ deel af Fonnens Høide»¹. Gjerdene av grantre finnes å være virkningsfulle fordi snøen henger seg til grenene — et lite memento for nåværende planer om levende hegn. (Jfr. også kombinasjonen mellom ståltrådgjerde og bar vist i Snow Fences — Road Research Technical Paper No. 19.)

¹ Det står slik, men det må være trykkfeil. (Bredden og Høiden ombyttet.)

For å hindre svull og ishogst undrer forfatteren seg på om man kanskje kan prøve å samle mer snø på vegbanen — en slags parallell til det Lesjabøndene gjør for å hindre barfrost på engene sine. Og han gir — ikke å forglemme — et nyttig vink om at man ved vegstikkingen må ta tilbørlig hensyn til snøfokk og skavldannelser.

Det fremgår ellers av heftet at samme forfatter på et tidligere tidspunkt har gitt ut en «Haandbog for Veiofficeranter», hvor han har vist «Reglerne for almindelige Veies Anlæg og Vedligeholdelse», herunder også i Haandbogens § 103 forfatterens «Mening om Sneplovenes Construction». Dette kapittel om snøplogene må vel være av de første vurderinger over et emne som det senere har vært gjort mange betraktninger over, men hvor systematiske undersøkelser på eksperimentell-vitenskapelig basis neppe er tilstrekkelig drevet på norsk hold forsåvidt gjelder moderne brøyteutstyr.

For 100 år siden skrev imidlertid havnedirektør Johnson i sitt hefte: «Jeg har den Dristighed at antage at disse mine Undersøgelser og derfra udledede Erfaringer vilde opmuntre Andre til at anstille lignende til Kommunikationernes Fordeel».

Hans forhåpninger bør ikke bli gjort til skamme.

A. I. T.

Fasadefrie veger

I februarnummeret av Public Roads (svarende til vårt Norsk Vegtidskrift) er det på side 241—50 inntatt en artikkel av Darl L. Trueblood, om hvilke faktorer som spiller inn ved bruken av fasadefrie veger. Nærmere bestemt hvilken innflytelse eventuell tidsbesparelse og distansebesparelse eller -forøkelse spiller. Det er klart at dette problemet er av stor betydning ved enhver planlegging av bilstamveger eller andre fasadefrie veger.

I U. S. A. finnes det jo nesten ikke annen vegtrafikk enn biler, så der kommer det ut på ett. Det er jo liten hjelp i å bygge en ny og kostbar veg hvis det bilende publikum fortsetter å bruke de gamle. Det har tidligere vært foretatt liknende undersøkelser i Tyskland i anledning av Reichsautobahnene, og nå er altså spørsmålet blitt aktuelt og nærmere undersøkt i U. S. A.

Foreløpig er undersøkelser foretatt på Shirley-Highway. Den går fra et sted i nærheten av Pentagonbygningen i Washington D.C. i sørvestlig retning.

Foruten denne er det 3 andre viktige veger i samme hovedretning, Mount Vernon Memorial Highway, Jeffersonson Davis Highway og Columbia Pike. Ingen av disse er bomveger.

Forfatteren kommer til det resultat at bare 38 % av de som brukte Shirley-Highway sparte veglengde, men hele 81 % sparte tid. At den bekvemmere kjøring på vegen som er fri for vegkryss, jernbanekryss i plan og trafikklys, også spiller en rolle, synes å fremgå av det faktum at 19 % av trafikken brukte Shirley-Highway til tross for at den både tok lengre tid og var lengre enn andre muligheter.

Til slutt betoner forfatteren at det er nødvendig å foreta ytterligere undersøkelser for å få alle faktorer klarlagt; foreløpig synes tidsbesparelsene å være den beste målestokk for bruken av Highwayen, og at denne faktor spiller desto større rolle jo lengre turen er.

O. K.

Sverige. Vegbudsjettet for budsjettåret 1952—53 er på 579 millioner kroner, hvilket er 220 millioner høyere enn foregående år. Staten regner med å ta inn 500 millioner kroner i avgifter på motorvogner og drivmidler. Til bygging av vegger og bruer foreslås anvendt 290 millioner kroner, mens vedlikeholdet får 191 millioner kroner og 16 millioner kroner avsettes til andre poster under vegbudsjettet.

Litteratur

Dansk Vejtidskrift nr. 1, 1953.

Innhold: Finansiering af vejvæsenet i de bymæssigt bebyggede kommuner. Af vejdirektør K. Bang. — Reparation af revnede betonbelægninger. — Nyt materiel. Rolba-Jeep-Slyngerer, en ny snerydningsmaskine. Af amtsvejsinspektør N. L. Dam. — Nye bøger. Vej-Ståbi. — Kursus. — Fra domstolene. — Nyttårshilsen.

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som kontorist I ved vegadministrasjonen i Vest-Agder fylke er ansatt Karl *Wehus*.

Som oppsynsmann II ved vegadministrasjonen i Akershus fylke, er ansatt midlertidig oppsynsmann Alfar *Christensen*.

Som oppsynsmann I ved vegvesenet i Oppland fylke er ansatt John *Strømstad*.

Som oppsynsmann I ved vegadministrasjonen i Nordland fylke er ansatt Johan *Bjørnbakk*.

Nummererte rundskriv 1952.

Nr. 52. 31. oktober 1952 til vegsjefene ang. skilte for hoteller, herberger o. l.

Nr. 53. 4. november 1952 til vegsjefene ang. vedlikehold av avkjørsler.

S. Nr. 54. 31. desember 1952 til vegsjefene ang. rådgjelder for å øke aktsomheten hos vegvesenets sjåfører m. v.

Nr. 55. Utgår.

Nr. 56. 1. desember 1952 til vegsjefene ang. disposisjonsbemyndigelse.

Nr. 57. 6. desember 1952 til vegsjefene ang. skyssregulativets § 3 — bruk av eget skyssmiddel på tjenestereiser.

Nr. 1. 9. januar 1953 til vegsjefene ang. kap. 713. 3 — ombygging av bruer (og farlige jernbanekryssinger). Byggeprogram 1953—54.

Nr. 2. 9. januar 1953 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. utgiftene ved offentlige tjenestemenns boligtelefoner.

Nr. 3. 13. januar 1953 til vegsjefene ang. vederlag for sleping av vegskraper.

Nr. 4. 15. januar 1953 til fylkesmennene ang. tilskott til vegvesenet i landdistriktene for 1953/54. Oppgaver over distriktene anleggs- og vedlikeholdsutgifter.

S. Nr. 5. 15. januar 1953 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. offentlige vegers bruk.

Nr. 6. 15. januar 1953 til vegsjefene ang. betalt overtidsarbeid ved vegkontorene.

Nr. 7. 27. januar 1953 til vegsjefene ang. snøkjettinger.

Nr. 8. 28. januar 1953 til vegsjefene ang. grunnundersøkelser i 1953.

S. Nr. 59 M. 20. oktober 1952 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. fordeling av motorkjøretøyer. Rundskriv nr. 24/47 M litra E og F.

Nr. 60 M. 27. oktober 1952 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr. 61 M. 30. oktober 1952 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. omsetningen av motorsykler og knallertmotorer med sylindervolum ikke over 150 cm.

Nr. 62 M. 18. november 1952 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. Volkswagen Kleinbuss.

Nr. 63 M. 6. desember 1952 til politimestre, vegsjefer, lensmenn og Statens bilsakkyndige ang. standardvekter av traktorringer.

Nr. 64 M. 8. desember 1952 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. registrering av militære kjøretøyer.

S. Nr. 65 M. 11. desember 1952 til fylkesmenn, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. endring i Samferdselsdepartementets forskrifter av 7. mars 1950 fastsatt med hjemmel i lov av 17. oktober 1947 om godkjenning av bilverksteder.

Nr. 66 M. 23. desember 1952 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Commer» og «Karrier».

S. Nr. 67 M. 31. desember 1952 til fylkesmenn, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. endringer i § 47 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter av 3. juni 1942. Nytt internasjonalt forsikringskort for motorvogner.

Nr. 1 M. 3. januar 1953 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford.

Nr. 2 M. 17. januar 1953 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr. 3 M. 26. januar 1953 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr. 4 M. 26. januar 1953 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Luxemburg moderniserer vegnettet

Etter at Luxemburg nå har utbedret krigsskadene på vegene, har landet gått i gang med å utbygge og modernisere vegnettet. Det er fremlagt en plan som omfatter i alt 1137 km hovedveger. Regjeringen mener å kunne dekke omkostningene, som vil beløpe seg til 900 mill. frs., ved å opprette et vegfond. Fondet tenkes finansiert ved avgifter på drivstoff og alle typer motorkjøretøyer. Man regner med å utstede obligasjoner med sikkerhet i de beløp skattemidlene innbringer.

De malsporede jernbaner som er bygd parallelt med hovedvegene (og som går med underskudd) forutsettes nedlagt og trafikken avviklet med rutebiler.

Engelsk eksempel på transportøkonomi

I 1947 ble det fremlagt en storslått plan for modernisering av vegene i England. Planen omfatter bygging av 1700 km motorveger, modernisering av de store trafikkårene i London og i de større byer og utbygging av vegene i mindre byer og på landsbygda. Beregningene viste 15% besparelser i tid, 10% i drivstoff, 15% i gummi, 10% i reparasjoner og 25% i trafikkulykker. I en utredning fra hyplankontoret i London i 1952 fremgår det at disse besparelser for vegtrafikantene i 1951 tilsvarer 2,8 milliarder kr.

Trafikken ventes å stige i årene fremover og da vil besparelsene bli ennå større.

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

Abonnementspris kr. 15,— pr. år. Vegvesenfunksjonærer kr. 5,— pr. år.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus Telefon: 42 00 93.

Annonseavd.: —»— » 42 34 65.