

Ferjestatistikk 1953

Sekretær Ole Reiten

DK 656.66 (083.4) (481) «1953»

Ferjestatistikken for 1953 bygger på trafikkoppgaver fra i alt 83 ferjesamband. Siden 1952 er det kommet til fire nye ferjer, nemlig:

1. Kragerø—Stabbestad i Telemark.
2. Ulvik—Brimnes i Hordaland.
3. Måløy—Degnepoll i Sogn og Fjordane.
4. Kråkberget—Sandset i Nordland.

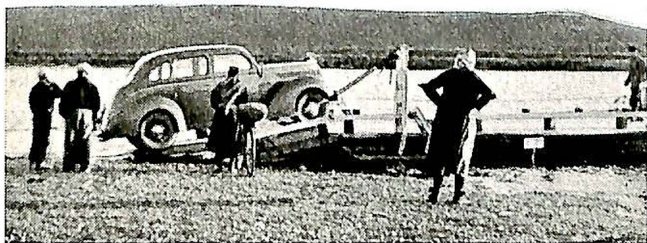


Fig. 1. Ferje over Tana.

Ferjeruten Sveindal Ø.—V. i Vest-Agder ble innstilt 1. februar 1953 da Sveindal bru ble åpnet for trafikk. Røssesundferja og ferjen Tiltrum—Selnes ble innstilt henholdsvis 31. og 30. januar 1952.

Tidligere har en mottatt trafikkoppgaver samlet for følgende tre ferjesamband:

1. Eikenes—Dale—Bygstad i Sogn og Fjordane,

2. Volda—Folkestad—Leikanger og

3. Torvikbukt—Gjemnes—Kvitnes—Kvernes—Kristiansund i Møre og Romsdal, men for 1953 har en fått mer spesifiserte oppgaver slik at en i statistikken kunne dele opp disse ferjesamband i henholdsvis: 1. Dale—Bygstad og Dale—Eikenes. 2. Volda—Folkestad og Volda—Lauvstad—Leikanger. 3. Kristiansund—Bremsnes og Torvikbukt—Gjemnes—Kvitnes—Kvernes.

Det samlede antall ferjeruter som er med i statistikken blir således 83 mot 79 i 1952.

I tabell 1 finner en trafikkoppgaver for hvert ferjesamband ordnet fylkesvis og med sum for hvert fylke. Fra Fredrikstad kommunale ferjested har en tidligere bare fått oppgitt antall biler av alle slag uten noen spesifisering. En har derfor tatt med alle biler under rubrikken «Lastebiler». For 1953 har det derimot lyktes å få nøyere spesifiserte oppgaver over bilenes fordeling på busser, lastebiler og personbiler. Ved sammenligning med tidligere år bør en være oppmerksom på dette, da dette ferjesamband veier tungt i statistikken.

Fig. 2. Hardanger Sunnhordlandske nye bilferje «Hardangerfjord» er satt inn på ruten Kinsarvik—Kvanndal. Den tar 30 biler og 300 passasjerer og er den tredje største ferje i landet. Trafikken ved dette samband var 35 % større i juli 1953 enn samme måned året før, og det er gledelig at man har kunnet sette inn en moderne ferje med stor kapasitet.



Tabell 2 gir en oversikt over ferjesambandene fordelt etter lengden med tilsvarende tall for 1952. Tallene for 1952 er rettet da det dessverre var en feil i statistikken for det året. Ferjesambandet Volda—Folkestad skulle være Volda—Folkestad—Leikanger og ville således komme i klassen «10 km og derover».

Trafikktallene gjelder nemlig den sistnevnte strekning (se forøvrig hva som er sagt om dette ferjesamband ovenfor).

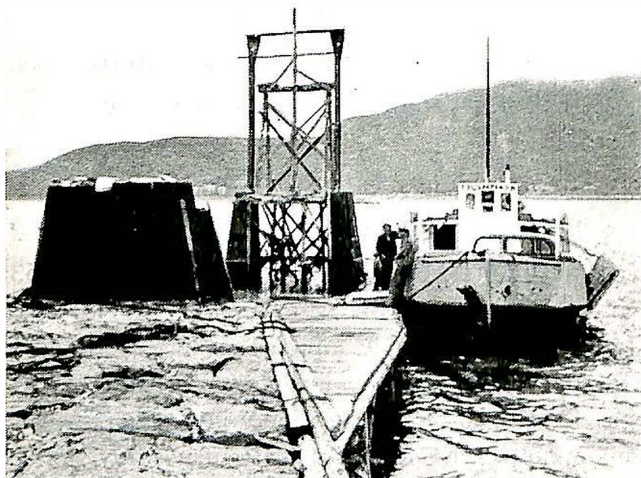


Fig 3. Første ferje over Tjellsund på riksvegen Harstad—Narvik.

I tabell 3 er det satt opp en fylkesvis oversikt over ferjetrafikken med sum for hele landet. For sammenlignings skyld har en også ført opp sumtallene tilbake til 1950. Hvis man foretar en sammenligning mellom tallene for 1952 og 1953 og samtidig tar hensyn til trafikken ved de ferjesamband som er nedlagt og de nye som er kommet til, finner man en økning i trafikken som nedenstående oppstilling viser:

Trafikkøkning 1952—1953.

Busser	10,7 %
Lastebiler	15,1 %
Personbiler	22,6 %
Motorsykler	47,5 %
Personer	6,1 %

Antall befraktede motorkjøretøyer sammenlagt har økt med 19,7 %. I oppstillingen ovenfor har en for Fredrikstad kommunale ferjested forutsatt at bilenes fordeling på de enkelte kategorier var den samme i 1952 som i 1953.

Trafikkøkningen har vært svært ujevn fra fylke til fylke både når det gjelder antall motorkjøretøyer og antall personer. Tar vi først for oss

motorkjøretøylene, så finner vi at den prosentvis største økning har funnet sted i Nord-Trøndelag og Finnmark med henholdsvis 47,9 og 45,5 %. Den minste økning finner en i østlandsfylkene og i Nordland og Troms. Her har det vært en økning i trafikken på mellom 5,9 og 15,7 %. I en særstilling står Buskerud hvor trafikken ved Svelvik—Verket er gått tilbake med vel 4 %. For fylkene fra og med Telemark til og med Nord-Trøndelag har økningen over alt vært over 20 %. I fylkene Telemark, Vest-Agder, Hordaland og Møre og Romsdal har trafikkøkningen vært omkring 30 % mens Aust-Agder, Rogaland og Sogn og Fjordane viser vel 20 % økning.

Utviklingen i persontrafikken viser et helt annet bilde en forholdet var for motorkjøretøyenes vedkommende. En merker seg særlig at persontrafikken ved ferjene i Hedmark og Oppland er gått tilbake siden 1952. Mens antall befraktede motorkjøretøyer i Hedmark økte med nær 6 % gikk antall personer tilbake med hele 23,8 % fra foregående år. I Oppland viser antall motorkjøretøyer en økning på 15,7 %, mens antall personer er gått tilbake med 1,6 %. I de øvrige fylker har det vært økning i trafikken, men den har vært svært ujevn. Den største økningen finner vi i Sogn og Fjordane og Finnmark med henholdsvis 22 % og 39 %. Derneft kommer Vest-Agder og Troms med henholdsvis 18 % og 14 %. I de øvrige fylker har økningen vært mindre enn 10 %.

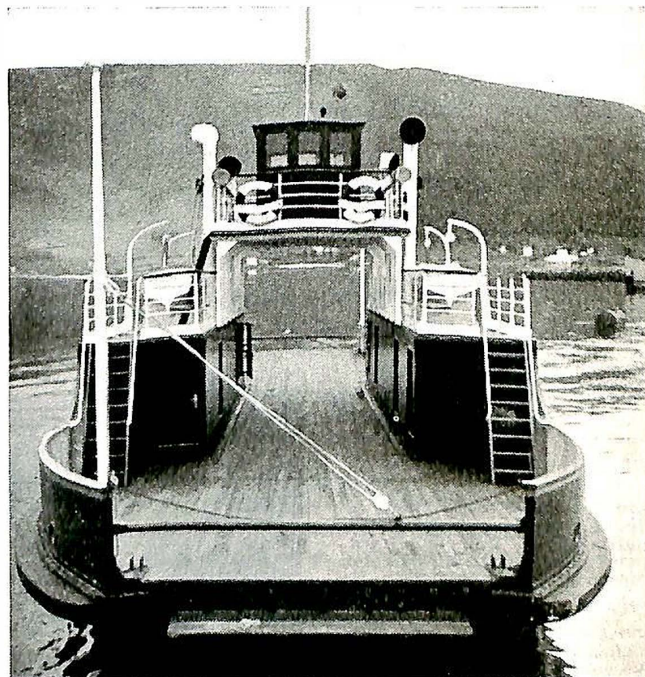


Fig. 4. Ferja Rya — Tromsø.

Table 1. Ferjestatistikken 1953

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for		Trafikk i året						Vegsamband	Merknad
			Personer	Biler	Busser	Lastebiler	Personbiler	Motor sykler	Sykler	Personer		
<i>Østfold:</i>												
Fredrikstad komm. ferjested.....	0,2	Hele året	210	6	117	155 770	103 847	13 395	832 336	2 666 641	Riksveg 13	$\frac{1}{1}-\frac{24}{3}$ innst. pga. is
Krøksund i Rødenes.....	0,2	—,,—	—	4	98	2 242	2 532	665	—	12 751	Fylkesveg 30/bv.	
Kråkerøy—Fredrikstad	0,1	—,,—	—	6	720	45 462	49 408	—	—	1 703 298	Riksveg 13/fv. 27	
Moss—Horten	10,0	—,,—	—	34	1 140	22 853	53 586	2 728	—	384 409	Riksveg 1, 291, 310	
Skiptvedt—Eidsberg (Grønsund)	0,4	—,,—	—	1	—	396	449	189	—	3 152	Fylkesveg 21	$\frac{1}{3}-\frac{31}{3}$ innst. pga. is
Sum Østfold	10,9				2 075	226 723	209 822	16 977	832 336	4 770 251		
<i>Akershus:</i>												
Drøbak—Storsand	2,4	Hele året	50	6	30	1 824	2 699	347	1 316	29 311	Riksveg 66, 232	$\frac{1}{1}-\frac{1}{4}$ innst. pga. is
Seterstøa	0,2	—,,—	30	2	—	1 266	1 839	78	—	16 184	Fylkesveg 86	
Sum Akershus	2,6				30	3 090	4 538	425	1 316	45 495		
<i>Hedmark:</i>												
Nes—Helgøya	1,0	Hele året	50	4	63	3 661	3 731	24	—	42 294	Fylkesveg 121/bv.	$\frac{8}{2}-\frac{27}{3}$ innst. pga. is
<i>Oppland:</i>												
Brager—Hov.....	12,0	Hele året	25	2	—	566	1 791	138	1 996	13 240	Bygdeveg (Rv. 70)	$\frac{4}{1}-\frac{2}{6}$ innst. pga. is og omb. av.ferjen.
Gjøvik—Mengshol—Smedstua	3,4	—,,—	100	18	—	5 621	15 056	801	—	147 658	Riksveg 90, 122, 120	
Sum Oppland	15,4					6 187	16 847	939	1 996	160 898		
<i>Buskerud:</i>												
Verket—Svelvik	0,2	Hele året	20	6	70	2 214	10 720	820	1 628	88 084	Riksveg 285, 232	
<i>Telemark:</i>												
Brevik—Stathelle	0,5	Hele året	200	11	2 306	46 229	63 279	4 299	25 389	835 188	Riksveg 40	Statistikk f. o. m. sept $\frac{1}{1}-\frac{30}{4}$ o. $\frac{16}{9}-\frac{31}{12}$ innst.
Kragerø—Stabbestad	2,0	—,,—	106	3	259	110	158	11	110	14 817	Riksveg 332/bv.	
Langesund—Helgeroa	6,5	—,,—	—	14	74	746	8 275	679	3 734	38 413	Riksveg 331/fv. 313	
Sanden—Farvolden	0,2	—,,—	30	1	—	—	1	6	72	958	Fylkesveg 343	
Sum Telemark	9,2				2 639	47 085	71 713	4 995	29 305	889 376		
<i>Aust-Agder:</i>												
Arendal—Skilsøy	0,4	Hele året	—	7	375	10 907	24 477	1 575	—	432 035	Fylkesveg 381, 384	Opp.o. ant. pers. mangler
Moisund—Klepp.....	0,2	—,,—	—	2	494	692	422	163	561	2 657	Bygdeveg	
Omdalsøyra—Eydehamn	0,5	—,,—	—	—	—	—	—	—	3 694	43 474	Fylkesveg 384	
Ormedalsstrand—Øysang—Kjødvik— Risør	5,2	—,,—	—	3	—	282	390	6	858	18 641	Bygdeveg/rv. 378	
Senum—Byglandsfjord	0,2	—,,—	20	1	—	—	880	—	1 303	4 706	Riksveg 400/Fv. 399	
Senumstad—Rislå	1,0	—,,—	—	2	674	1 899	2 845	60	—	—	Riksveg 360/393	
Sum Aust-Agder	7,5				1 543	13 780	29 014	1 804	6 416	501 513		
<i>Vest-Agder:</i>												
Vige-Torsvik	1,1	Hele året	60	3	8 655	4 878	17 464	595	18 260	178 468	Fylkesveg 401	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1953 (forts.)

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for		Trafikk i året						Vegsamband	Merknad
			Personer	Biler	Busser	Laste-biler	Person-biler	Motor-sykler	Sykler	Personer		
<i>Rogaland:</i>												
Salhus—Norheim	0,2	Hele året	—	2	10 911	22 598	33 924	5 464	19 307	435 565	Riksveg 501	
Sand—Ropeid	2,5	—,,—	50	6	88	836	1 981	197	637	20 263	Riksveg 505	
Solheimsvik—Nesflaten.....	19,0	$\frac{3}{5}$ — $\frac{20}{10}$	—	12	36	147	1 169	168	815	14 686	Riksveg 505	
Sum Rogaland	21,7				11 035	23 581	37 074	5 829	20 759	470 514		
<i>Hordaland:</i>												
Alvøy—Brattholmen	2,0	Hele året	—	8	49	1 801	3 120	199	584	28 815	Riksveg 516	
Bergen—Florvåg	5,7	—,,—	—	3	21	475	691	20	2 790	251 036	Gate/bygdeveg	
Hatvik—Fusa	5,2	—,,—	—	10	2 961	1 920	4 478	363	1 587	65 989	Riksveg 520	
Haus—Garnes—Y. Arna—Vatle	8,8	—,,—	100	4	1 301	3 991	2 665	1 228	8 555	107 636	Bygdeveg/rv. 20, 533	
Kinsarvik—Utne—Kvandal—Granvin..	21,0	—,,—	300	20	555	1 744	19 577	1 392	3	134 507	Riksveg 20, 552, 500/bv	
Steinestø—Isdalstø	4,4	—,,—	—	15	1 205	9 193	10 062	739	1 435	55 306	Riksveg 540, 542	
Ulvik—Brimnes	11,0	$\frac{22}{6}$ — $\frac{30}{9}$	300	20	35	39	1 366	73	198	10 894	Riksveg 20, 552	Statistikk f. o. m. juni
Valestrandsfossen—Breistein—Y. Arna	8,0	Hele året	—	8	—	2 213	2 409	—	—	38 045	Bygdeveg riksveg 533	
Sum Hordaland	66,1				6 127	21 376	44 368	4 014	15 152	692 228		
<i>Sogn og Fjordane:</i>												
Dale—Bygstad	15,0	Hele året	—	3	3	18	342	86	422	7 137	Riksveg 570/fylkesv.	
Dale—Eikenes	6,0	—,,—	—	3	—	7	184	50	279	6 115	Riksveg 570/fylkesv.	
Kaupanger—Gudvangen	45,0	$\frac{2}{5}$ — $\frac{7}{11}$	—	15	151	63	4 783	441	800	27 755	Riksveg 60, 565	
Kaupanger—Lærdal	15,0	Hele året	—	15	183	875	6 633	475	732	40 027	Riksveg 60, 565	
Kaupanger—Årdal	30,0	$\frac{8}{6}$ — $\frac{30}{8}$	—	4	1	19	1 083	85	259	7 486	Riksveg 565, 230	
Lærdal—Gudvangen	60,0	$\frac{2}{5}$ — $\frac{7}{11}$	—	10	29	30	670	49	89	3 957	Riksveg 60	
Måløy—Degnepoll	1,5	Hele året	100	3	35	1 483	2 344	779	2 208	92 594	Riksveg 160/fv. 160	
Sogndal—Lofthesnes	0,2	—,,—	—	6	3 804	4 530	16 926	1 224	10 874	124 301	Riksveg 170, 565	
Vetlefjord—Grinde.....	22,0	—,,—	—	10	128	275	4 321	346	967	33 593	Riksveg 170	
Sum Sogn og Fjordane	194,7				4 334	7 300	37 286	3 535	16 630	342 965		
<i>Møre og Romsdal:</i>												
Angvik—Tingvoll	6,0	Hele året	50	5	110	1 093	2 869	369	1 312	35 524	Riksveg 623, 540	
Aukra—Hollingen—Sundsbo	7,8	—,,—	—	6	634	1 706	2 320	—	159	42 259	Riksveg 629/bv.	
Dyrkorn—Stranda—Hellesylt—Geiranger	57,5	—,,—	174	18	291	865	6 554	630	1 198	48 383	Riksveg 180, 580	
Dyrkorn—Stranda—Tafjord	28,0	—,,—	—	5	14	614	1 494	42	326	19 804	Rv. 180, 580, 610	
Halsa—Kanastraum	8,0	—,,—	—	8	1 263	447	1 742	74	783	15 749	Riksveg 650	$\frac{10}{10}$ — $\frac{4}{12}$ innstilt pga. reparasjon
Kristiansund—Bremsnes.....	4,0	—,,—	—	13	2 443	809	1 603	37	1 176	92 117	Riksveg 630, 640	
Kvalvåg—Kvisvik	4,0	—,,—	—	20	8 340	3 167	10 386	415	2 096	88 013	Riksveg 640	
Kvanne—Røkkum	2,5	—,,—	85	14	2 254	3 338	10 437	2 098	2 243	86 182	Riksveg 642	
Lønset—Grønnes	2,0	—,,—	—	8	2 394	2 704	7 632	593	2 232	58 222	Riksveg 620, 622	
Magerholm—Sykkylven (Aure).....	5,8	—,,—	—	12	262	3 098	6 801	38	2 546	91 542	Riksveg 580	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1953 (forts.)

Molde—Vikebukta—Helland	16,3	—, —	—	18	706	3 952	10 980	281	2 273	132 045	Rv. 620, 629, 630, 619/185	
Solevåg—Festøy—Hundeidvik	9,0	—, —	—	4	276	1 685	4 798	51	526	14 330	Bygdeveg	
Solevåg—Hareid—Vartdal	27,0	—, —	—	4	8	572	1 385	7	26	2 138	Riksveg 600, bv./fv.	
Sæbø—Urke	5,0	²⁰ / ₆ — ²⁰ / ₉	—	4	17	126	651	40	403	5 400	Riksveg 606	
Sølsnes—Åfarnes	3,6	Hele året	—	13	1 283	3 132	6 116	536	749	41 279	Riksveg 622	
Torvikbukta—Gjemnes—Kvitnes—Kvernes	27,4	—, —	251	18	9 094	1 990	8 425	449	1 792	110 989	Riksveg 625/fv. 625, 638, 639	
Volda—Folkestad	4,0	—, —	—	4	78	1 861	4 280	639	1 554	57 121	Riksveg 590, 608	
Volda—Lauvstad—Leikanger	22,0	—, —	60	4	4	213	1 189	67	140	17 850	Rv. 600, 608, bv.	
Sum Møre og Romsdal	239,9				29 471	31 372	89 662	6 366	21 534	958 947		
<i>Nord-Trøndelag:</i>												
Hildrum ferjested	0,2	Hele året	60	2	—	1 935	3 589	1 134	—	24 263	Bygdeveg ¹ / ₁ — ¹³ / ₄ og ²³ — ³¹ / ₁₂ innstilt pga. is	
Homstad ferjested	0,2	—, —	50	2	—	180	230	85	—	2 811	Bygdeveg/fv. 736 ¹ / ₁ — ³³ / ₄ og ¹¹ / ₁₁ — ³¹ / ₁₂ innstilt pga. is	
Sem ferjested	0,1	—, —	—	2	—	—	105	21	—	4 630	Bygdeveg ¹ / ₁ — ²⁶ / ₃ innst. pga. is	
Teplingan—Kongsmo	9,0	—, —	—	10	793	793	1 865	203	229	17 895	Riksveg 740 ²³ / ₁ — ²³ / ₃ innst. pga. is	
Sum Nord-Trøndelag	9,5				793	2 908	5 789	1 443	229	49 599		
<i>Nordland:</i>												
Bognes—Skarberget	8,0	Hele året	—	18	1 589	1 149	5 456	413	290	35 548	Riksveg 50	
Forså—Sætran	6,0	—, —	—	9	1 606	1 179	5 628	421	390	36 150	Riksveg 50	
Kråkberget—Sandset	11,0	—, —	83	6	358	129	157	12	147	3 315	Riksveg 812/fv. 815 Opprettet ⁴ / ₉	
Røsvik—Bonåsjøen	15,5	—, —	—	20	1 339	1 420	5 742	485	654	37 159	Riksveg 50	
Skjærvik—Grindjord	1,5	—, —	—	8	3 612	3 866	11 076	942	2 344	94 210	Riksveg 50	
Sortland—Strand	1,5	—, —	—	6	2 954	2 941	3 351	557	—	108 576	Riksveg 795	
Stokmarknes—Sandnes	2,0	—, —	—	6	35	2 074	4 911	544	3 695	110 538	Riksveg 795	
Vassvik—Øyjord	4,5	—, —	—	18	6 202	13 492	17 872	1 575	13 891	255 258	Riksveg 50	
Sum Nordland	50,0				17 695	26 250	54 193	4 949	21 411	680 754		
<i>Troms:</i>												
Bjørelvnes—Gibostad	1,3	Hele året	—	—	—	—	1	8	802	9 620	Fylkesveg 857/bv.	
Finnsnes—Silsand	1,8	—, —	—	8	857	3 142	2 736	482	11 475	75 969	Riksv. 855/fv. 855	
Karlstad—Gullhav	0,4	¹⁶ / ₅ — ¹² / ₁₁	—	—	—	—	—	98	853	3 726	Riksveg 855	
Lyngseidet—Ølterdalen	12,5	Hele året	100	15	1 166	1 221	4 530	439	2 061	50 465	Riksveg 50, 867	
Refsnes—Flesnes	5,5	—, —	—	15	1 584	1 148	2 196	247	318	31 383	Riksveg 795	
Sandnes—Sletta	1,0	—, —	—	4	1 627	3 197	1 949	167	4 028	61 164	Fylkesveg 885	
Steinsland—Lilleng	1,1	—, —	60	4	3 526	7 484	10 627	995	1 486	68 961	Riksveg 795	
Strømsnes—Årstein	0,4	—, —	—	—	—	—	—	—	—	957	Fylkesv. 844/bygdev.	
Svensby—Breivikeidet	6,4	—, —	—	—	—	—	—	14	231	4 915	Fylkesv. 867 bygdev.	
Tromsø—Tromsdal	1,0	—, —	160	11	4 842	17 814	19 751	1 770	25 134	932 990	Fylkesv. 860/gate	
Sum Troms	31,4				13 602	34 006	41 790	4 220	46 388	1 240 150		
<i>Finnmark:</i>												
Kvalsundferjen	1,5	²¹ / ₅ — ³¹ / ₁₂	—	3	1 273	1 976	6 239	461	1 196	43 072	Riksveg 910	

Tabell 2. Rutenes lengde og antall

Lengde	Antall 1953	Antall 1952
Under 1 km	19	21
1—2 km	12	11
2—5 km	14	12
5—10 km	18	17
10 km og lenger	20	18
Sum	83	79

Tabell 3. Sammendrag 1953

Fylke	Ferjerutenes samlede lengde km	Trafikken 1953					
		Busser	Lastebiler	Personbiler	Motorsykler	Sykler	Personer
Østfold	10,9	2 075	226 723	209 822	16 977	832 336	4 770 251
Akershus	2,6	30	3 090	4 538	425	1 316	45 495
Hedmark	1,0	63	3 661	3 731	24	—	42 294
Oppland	15,4	—	6 187	16 847	939	1 996	160 898
Buskerud	0,2	70	2 214	10 720	820	1 628	88 084
Telemark	9,2	2 639	47 085	71 713	4 995	29 305	889 376
Aust-Agder	7,5	1 543	13 780	29 014	1 804	6 416	501 513
Vest-Agder	1,1	8 655	4 878	17 464	595	18 260	178 468
Rogaland	21,7	11 035	23 581	37 074	5 829	20 759	470 514
Hordaland	66,1	6 127	21 376	44 368	4 014	15 152	692 228
Sogn og Fjordane	194,7	4 334	7 300	37 286	3 535	16 630	342 965
Møre og Romsdal	239,9	29 471	31 372	89 662	6 366	21 534	958 947
Nord-Trøndelag	9,5	793	2 908	5 789	1 443	229	49 599
Nordland	50,0	17 695	26 250	54 193	4 949	21 411	680 754
Troms	31,4	13 602	34 006	41 790	4 220	46 388	1 240 150
Finnmark	1,5	1 273	1 976	6 239	461	1 196	43 072
Sum 1953	662,7	99 405	456 387	680 250	57 396	1 034 556	11 154 608
„ 1952	630,7	89 187	479 241	444 940	38 036	973 973	10 269 549
„ 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

Tabell 4. Antall motorkjøretøyer befordret i 1953, fordelt på fylke og måned

Fylke	Jan.	Febr.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Sum
Østfold	25 305	24 660	31 461	33 338	43 076	44 800	50 347	49 758	41 226	41 336	34 943	35 347	455 597
Akershus	133	173	222	640	716	1 049	1 513	1 304	778	462	586	507	8 083
Hedmark	762	175	90	921	863	683	721	750	665	771	512	566	7 479
Oppland	980	479	—	1 586	2 209	2 679	4 098	3 820	2 379	2 497	1 891	1 355	23 973
Buskerud	422	454	737	628	1 537	2 119	2 759	1 946	1 168	1 067	513	474	13 824
Telemark	3 984	4 226	6 707	8 714	11 063	14 667	25 406	16 589	10 498	10 117	7 743	6 718	126 432
Aust-Agder	2 114	2 049	2 994	2 651	4 295	5 071	6 122	5 212	4 171	4 347	3 840	3 275	46 141
Vest-Agder	1 445	1 364	2 150	2 275	2 809	3 435	4 614	3 500	2 661	2 595	2 394	2 350	31 592
Rogaland	4 854	4 766	6 202	6 019	6 433	7 287	7 721	7 680	7 249	6 998	5 915	6 395	77 519
Hordaland	2 557	2 646	3 577	4 300	5 800	8 402	15 425	11 687	7 236	5 590	4 562	4 103	75 885
Sogn og Fjordane ..	1 271	1 181	1 444	1 565	2 049	5 393	18 409	11 175	3 601	2 713	2 032	1 622	52 455
Møre og Romsdal ..	6 396	6 275	8 354	10 121	12 246	16 935	25 657	22 762	15 819	13 271	10 391	8 644	156 871
Nord-Trøndel.	86	—	—	364	1 074	1 635	1 726	1 543	1 312	1 292	1 224	677	10 933
Nordland	3 339	3 440	2 586	3 209	5 606	12 657	22 234	17 124	11 033	9 655	6 461	5 743	103 087
Troms	4 052	4 011	3 436	3 364	4 175	11 340	16 366	15 694	10 327	8 577	6 631	5 645	93 618
Finnmark	—	—	—	—	57	1 259	3 173	2 389	1 279	827	542	423	9 949
Sum 1953	57 700	55 899	69 960	79 695	104 008	139 411	206 291	172 933	121 402	112 115	90 180	83 844	1 293 438
„ 1952	51 863	47 548	55 370	62 792	76 390	107 797	168 170	145 577	105 344	94 131	72 765	63 657	1 051 404
„ 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

For hele landet har økningen i persontrafikken vært 6 % i forhold til året før.

Tabell 4 gir en fylkesvis oversikt over det antall motorkjøretøyer som er befraktet hver enkelt måned. En har også her ført opp sumtallene tilbake til 1950.

Som før nevnt viser antall motorkjøretøyer en økning på 19,7 % fra foregående år. Nedenstående oppstilling viser hvorledes den prosentvise økning i trafikken har vært hver måned i forhold til tilsvarende måned året før:

Januar	Februar	Mars	April	Mai	Juni
11,7	11,5	18,6	18,0	25,9	20,6
Juli	August	Sept.	Okt.	Nov.	Des.
21,9	18,0	14,2	18,1	22,9	30,8

Det er ved disse beregninger bare tatt hensyn til ferjer som har vært i drift både i 1952 og 1953.

Som man ser har ikke trafikkøkningen vært jevn over hele året. Det er mai og desember som merker seg ut med den prosentvis største økning mens januar, februar og september ligger lavest. De øvrige måneder skiller seg ikke særlig ut fra årsgjennomsnittet.

Tidligere ferjestatistikk er inntatt i Norsk Vegtidsskrift (tidligere Meddelelser fra Vegdirektøren) i følgende nummer:

- Ar 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.
- » 1951 — » 1, 1953 » 4.
- » 1952 — » 9, 1953 » 123.

Oversikt over inndratte førerkort 1940—1953

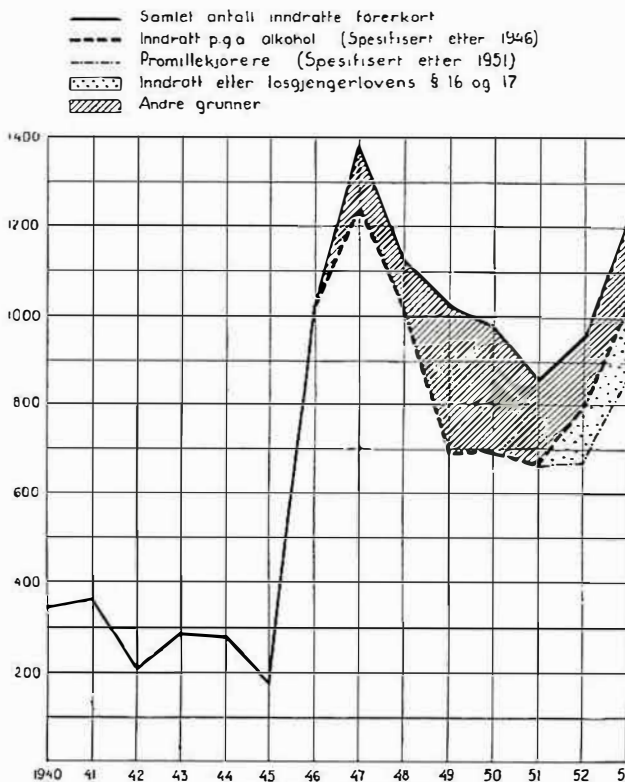
Figuren viser skjematisk antall inndragninger av førerkort i årene 1940—1953, dels som følge av overtredelser av motorvognlovens § 17, 2. ledd og dels inndragninger etter løsgjengerlovens §§ 16 og 17.

Opgaven er utarbeidet etter meldinger fra politikamrene. Da disse sjelden sender inn meldinger til vegdirektøren straks førerkortet er *beslaglagt*, men venter hermed til sakene er etterforsket og dom eventuelt er falt, har en vært henvist til å føre opp de i vedkommende kalenderår innkomne *meldinger* om inndragninger, uansett inndragningsåret. En regner herunder med at det hele jevner seg ut i det lange løp. Denne reservasjon må en ha for øye under bruk av plansjen.

En ser at året 1951 har det laveste antall totale inndragninger (860) av etterkrigsårene. Antallet steg til 1223 i 1953. Det samlede antall inndratte førerkort på grunn av rusdrikk var i samme år 1031.

OVERSIKT OVER INDDRATTE FØREKORT 1940-1953

UTARBEIDET VED VEGDIREKTORATETS BIL- OG FØREKORT REGISTER ETTER INNSENDETE MELDINGER FRA POLITIET



	PROSENTVIS FORDELING						
	1947	48	49	50	51	52	53
Promillekjørere						70	70
Løsgjengerlovens § 16-17						13	14
P.g.a alkohol	90	90	67	70	77	83	84
Andre grunner	10	10	33	30	23	17	16

Da de langt farligste personer i relasjon til ferdsel med motorkjøretøy er promillekjørerne, har en for årene 1952—1953 skilt disse ut for seg. Antallet av disse utgjorde 668 i 1952, men øket til 861 i 1953. Alle disse har overtrådt motorvognlovens § 17, 2. ledd.

Litteratur

H. C. Barring: *Kortintervallsprengning i paller, vegskjæringer, tomter og grøfter.*

Overgangen fra håndboring til maskinboring og fra stålskjær til hårdmetallskjær har som kjent ført til en sterk økning i borehastigheten som igjen har medført nye sprengningsmetoder. Den gamle grytesprengningsmetode fortrenses mer og mer av kortintervallmetoden. Grytesprengning er en forholdsvis enkel affære hvis rasjonelle utførelse hovedsakelig beror på praktisk erfaring og derfor som regel overlates til en erfaren bas. Kortintervallsprengning krever derimot også teoretisk viten og arbeidslederen må derfor i større grad enn tidligere delta i planlegging og utførelse.

Dessverre har det hittil på norsk manglet en grei og kortfattet veiledning. Dette savn er nå avhjulpet, idet overingeniør H. C. Barring i Norsk Sprængstofindustri A/S har skrevet ovennevnte utredning som kort og greit forteller det viktigste av det en bør vite. Den er i brosjyreform gitt ut av Norsk Sprængstofindustri.

Som brosjyrens tittel antyder omhandler den sprengningsarbeider i dagen. Vi får først en kort oversikt over kortintervalltennere og de viktigste ladningsformler, deretter en rekke instruktive eksempler på bore- og ladingsskjemaer. Til slutt kommer noen betraktninger over rystelser som sprengningsarbeider forårsaker i grunnen.

Brosjyren er utdelt gratis til interesserte vegfolk og er et tiltak som vi er forfatteren og Norsk Sprængstofindustri meget takknemlig for. Det er av selskapet bebudet en senere brosjyre om elektrisk tenning av såvel kortintervall- som andre tennere. Kunne vi så i lignende brosjyrer få behandlet sprengning i tunneler og laste- og transportmetoder i fjell ville sprengningssektoren være godt dekket med kortfattede instruksjonsbøker. Det er kanskje et fordringsfullt ønske, men som kjent vokser appetitten mens man spiser.

T. B.

Dambetong

I «Technical Memorandum» Nr. 6—333, beskriver Corps of Engineers, U. S. Army, resultatene av forsøk som er gjort med såkalt «Prepakt»-betong, for å finne ut hvorvidt denne betongtype egner seg for dammer og konstruksjoner av armert betong. «Prepakt»-betongen lages ved å fylle formene med stein, og så pumpe inn sementhard velling til alle hulrom er fylt.

Der ble støpt 2 prøveblokker. Den første var en 55 m³ massiv blokk som skulle forestille en del av en massiv, uarmert betongdam. Steinstørrelsen varierte mellom 9 og 76 mm. Sementvellingen ble pumpet inn i 3 trinn.

Det annet prøvestykke var 11,5 m³ og forestilte en bropilar utført i armert betong. Steinstørrelsen varierte her mellom 9 og 51 mm, og sementvellingen ble pumpet inn i ett trinn.

Prøvene viste at der ikke var noen vanskelighet med å bruke så grove bestanddeler som 76 mm. Heller ikke voldt formene noen vanskeligheter utenfor det alminnelige, men trykket på formene holdt seg høyt i løpet av hele 20 timer, og det er jo usedvanlig å måtte ta hensyn til ved dimensjonering av formene.

I det største prøvestykket ble sementvellingen pumpet inn gjennom horisontale rør som ble liggende i blokken, og dette voldt ikke særlige vanskeligheter. Normalt ville man formodentlig ha fylt dem gjennom vertikale rør, som enten kunne trekkes ut eller bli liggende i blokken.

Denne metode ble brukt i det annet prøvestykke. «Prepakt»-betongen bandt godt til tidligere støpt betong og til kalksteinsblokker, når overflaten først var blitt sandblåst, men derimot var resultatet slett eller helt elendig hvor slik sandblåsning ikke først hadde funnet sted.

Prøvestykkene viste en betong med stort porevolum og det tilskrev man for en stor del at pumpingen av sementvellingen var foregått særlig langsomt, så *gassutviklingen* fant sted i blanderen og rørledningene, og ikke i selve betongen.

Man er ennå ikke ferdig med å bearbeide prøveresultatene, men det som hittil foreligger, viser at man kan få en tilstrekkelig sterk og varig betong for massivkonstruksjon med under 2,65 sekker sement pr m³, og en god armert betong med omkr. 5,25 sekker betong pr m³. (Highway Research Abstracts, s. 1—2, 1952.)

O. K.

Vegvesenets nye emblem

Vegvesenets nye emblem er nå tatt i bruk i de fleste fylker.

Både vegvoktere, sjåfører og maskinførere har fått uniformsluer med dette emblem og derved har vegvesenet fått et synlig og etter de flestes oppatning også nødvendig markert trekk i marken.



Fig. 1. Det nye lueemblem.

Vi får da håpe at emblemet må bli til glede og gagn for personellet, vegvesenet og trafikkantene.

Vedstående bilde viser en av våre mange vegvoktere utstyrt med den nye uniformslue. Denne vegvokter var i alle felle fornøyd både med luen og sin rode som var i førsteklasses stand.

H. W. P.

Farlig transport

Et transportfirma fra Oslo transporterte høsten 1953 en 28 tons rotor over en bru på riksveg 160. Det var gitt tillatelse til å transportere rotoren over brua på slede og under nærvær av vedkommende ingeniør. Firmaet kjørte likevel over uten avlesing og uten at ingeniøren var varslet. Saken ble anmeldt og resulterte i en bot stor kr 2000. Dessuten måtte firmaet betale vel kr 1300,— som refusjon av vegkontorets utlegg i anledning av kontrollundersøkelse av brua. Firmaet ble for øvrig av vegdirektøren tilkjennegitt at hvis sådan overtredelse gjentok seg ville ytterligere dispensasjoner av denne art fremtidig bli nektet firmaet.

Lastebil for 45 tons nyttelast

I U.S.A. er det nå bygd lastebiler som har en oppgitt nyttelast av 45 tonn. Vognen veier tom 45 tonn og er utstyrt med to 350 hestekrefters dieselmotorer. Den er trekslet og utstyrt med 18,00-25 ringer. Styringen er hydraulisk. Prisen er nesten 100 000 dollar. (Sv. Motor nr 22, 1945.)

Frå studieferd i Mellom-Europa 1953

Overingeniør G. A. Frøholm

DK 624.21 (43/44)

(Forts. fra N. V. nr. 6, s. 94)

Ved Besigheim, nord for Stuttgart, såg vi også ei bru i arbeid. Det var ei 2-ledds rammebru med kring 60 m spennvidde som skulle vere ein riksveg over ein kanal dei bygde der, og som skulle vere skipskanal frå elva Neckar til Stuttgart. Det var armert betong med innlagde stålkablar etter Freyssinets system til å ta strekk-kreftene. Det var også her 12 trådar \varnothing 5,3 mm lagde kring ein trådspiral og inne i ei blekkhylse. Kabelendane stakk fram frå betongen med den eine enden og skulle spennast når betongen var beresterk nok. I den enden som skulle ankrast fast i betongen var alle trådendane bøygde med lange mothakar, og der var trådspiral kring desse mothakane, for at dei ikkje skulle sprengje betongen. Dei var igang med betongstøyping og nytta svingkran til å ta betongen frå blandemaskina til støypestaden.

Etter kvart som støypinga gjekk fram vart kabelhysene reinska for sementmørtel med hjelp av trykkvatn og deretter trykkluft som vart blese igjennom forspenningskablane. På denne måten trygda dei seg mot at sementmørtel skulle halde fast trådane eller hindre innpressing av sementmørtel eterat trådane (kablane) var strekte.

Eg såg også bruer som vart bygde av forspent betong etter eit anna system, det sokalla «Dywidag»-systemet.

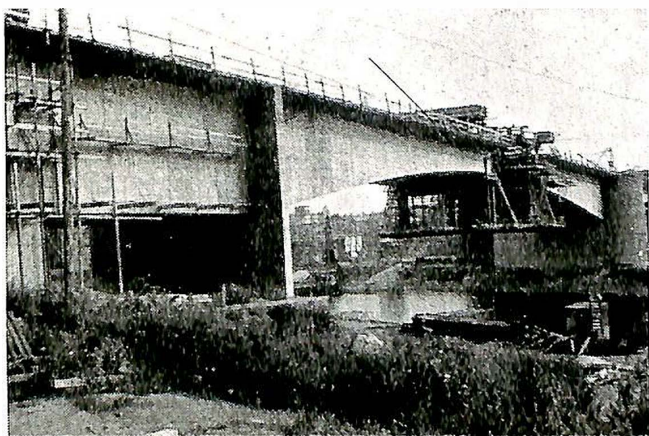


Fig. 8. Moselbrua i Koblenz. Dei støyper fram etter DYWIDAG-måten.

Ei slik bru såg eg under bygging over elva Mosel i Koblenz. Det var på same staden der den sokalla Adolf Brua blei bygd i 1933, og som eg då såg i arbeid, og som hadde spennvidder opptil 117 m.

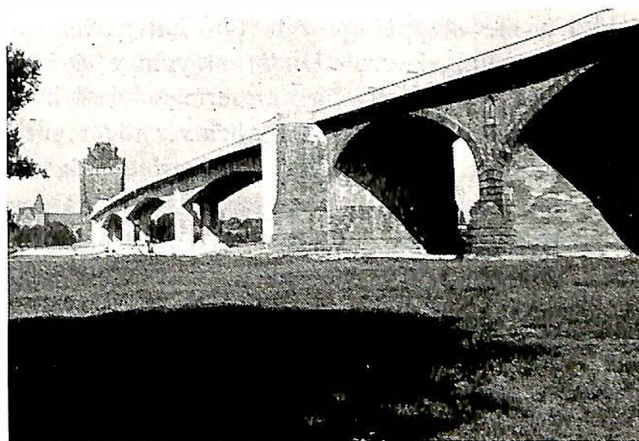


Fig. 9. Rhinbrua ved Worms set frå austsida. Dei store spennna over Rhin og brutårnet ved Worms til vinstre.

Den nye brua har omlag dei same spennviddene og står vistnok på dei same fundamenta. Men då denne brua enno ikkje var ferdig, skal eg her heller fortelje litt om brua over Rhin i Worms som er bygd etter det same systemet og som alt var opna for trafikk.

Over Rhin i Worms blei det i 1900 opna den første vegbrua. Ho hadde tre stålbogespenn over Rhin med pilaravstand ca 102, 113 og 104,5 m. Innover land var det på austsida 9 steinbogar med spennvidder frå 35 til 21 m, og på vestsida var det 3 boger med spennviddar 32 til 28 m. Den 31. mars 1945 sprengde den tyske hermakta dei tre spennna over Rhin og skadde brutårna og somme av hine spennna.

I november 1950 vart det skreve ut til tevling om bru-prosjekt med pristilbod. Det kom inn mange utkast til stålbuer og mange utkast til bru av forspent betong. Enden vart at framlegget frå firma Dückerhoff & Widmann, utarbeidd av dr. ing. Ulrich Finsterwalder vann. Dette systemet «Dywidag» går ut på:

Brua blir bygt *fritt fram* frå landkar og til begge sider av kvar pilar, altså utan stillas. På kvar av dei bruendane som skal støypast fram har dei ein *stillasvogn* som rullar fram på skjener som ligg på den delen av brua som er støypt ferdig. Stillasvogna kan skuvast fram slik at ho kan bere forskaling og arbeidsplass som kvar gong stikk 3 m lenger fram enn det som før er bygt. Stål-armeringa er laga av 26 mm rundstål med 6 m lengder. Dei har *påvalsa* gjenger i begge ender, — for å kunne nytte ut heile bruttotverrsnittet. Stålstengene er av stål 90 og kan skøytast med skrudemuffer. Dei skøyter halvparten av armeringsstengene ved kvar av støypefugene som ligg med 3 m mellomrom.

Ved neste støypefuge blir hin halvparten av armeringsstålet skøytt. Under støypinga av dei 3 m i kvart byggjetrin ligg armeringsståla i kvar sitt mufferøyr og framste enden er dekt med gummislange. Når betongen har herdna nok, set dei ei ankerplate, og deretter ei botnmutter på den oppgjenga enden av dei ståla som skal skøytast ved denne fuga. Ei hydraulisk presse blir fest til ytre enden av den oppgjenga stanga. Stanga blir strekt til ho har fått den strekk-krafta ho skal ha. Botnmutteren blir skruba mot ankerplate som ligg mot betongen og som no kan overføre strekket til betongen. No blir det pressa sementlim kring stanga. Deretter blir ei ny 6 m lang stang sett på og fest med skøytmuffe til den innstøypte stanga. Når alle stengene som skal skøytast ved denne fuga (ein halvpart) er skøytt, og alle er faststøypte i sine utvendige røyr (som før er støypte fast i betongen), kan stillasvogna skuvast fram nye 3 meter. Deretter blir desse 3 meter ferdigforskala, armerte og støypte. No blir hin halvparten av dei 6 m lange stengene strekte, fastankra, faststøypte og skøytt.

Den nye brua over Rhin i Worms har spennvidder 101,65 — 114,2 og 104,2 m. Køyrebana er 7,5 m breid. Der er to sykkelveggar à 1,5 og to gongveggar à 1,5 m, breidda mellom rekkverk er 13,5 m og totalbreidda er 14,0 m. Brua har to langbjelkar med fritt mellomrom 3,7 m og med breidda på kvar bjelke 2,0 meter. Bjelkane er innhole og sideveggane er berre 35 cm tjukke. Langbjelkane er ca 6,5 m høge over dei to pilarane ute i elva og ca 2,5 m høge midt i dei tre spenn. Langbjelkane har jamnt avrunda underkant. Frå dei to pilarane ute i elva bygde dei jamnt fram til begge sider, 3 m kvar gong. Det vart då 18 byggjetrin (flyttingar av stillasvogna) til kvar side av kvar pilar.

Før dei kunne byggje fram frå landkaret laut dette gjerast stabilt eller standsikkert nok. Kvart landkar fekk ei lang betongplate attover frå landkarfundamentet. I bakenden av denne plata var der strekkpålar ned i grunnen.

Ved samanstøytstfuga ved spennmidten er faststøypt eit serleg lager som kan føre over tverrkrafta frå bjelkeende til annan, — utan å hindre lengderørse. Tverrbjelkar er der mellom langbjelkane berre over pilarane og ved bjelkeendane midt i bruspenna.

Bruplata er forspent både på langs og på tvers. Dermed blir plata fri for alle slags risser, — og der er ikkje trong til isolering. Elles brukar dei i Tyskland og Austerrike oftast isolering på vanlege armerte bruplater. På køyrebana er det lagt 5 cm asfaltbetong.

På den gamle brua var der to veldige brutårn eller bruportalar, ein over kvart landkar. Bruårnet på austsida tok dei vekk før denne nye brua blei bygd. Tårnet på vestsida står enno, etterat det er laga gjennomgang for dei to fortauga.

Det gjekk snøgt med byggjearbeidet på denne brua. Då eg kørde forbi Worms først i oktober 1951 hadde dei arbeidt berre nokre veker med grunnarbeidet for den første pilaren i Rhin. Frå 1. mars 1952 tok dei til å byggje sjølve brua fram frå landkaret på austsida. Innan 27. mai 1952 hadde dei bygt ferdig den eine halvdelan av det austre 104,2 m lange spennet. Då hadde dei brukt stillasvogna til 13 byggjelengder à 3 m, innan eit tidsrom på 88 dagar medrekna helgedagar. Det gjekk soleis knapt ei veke for kvar 3-meters byggjelengd, — med flytting, forskaling, armering og støyping.

Brua var ferdig til opning og teka i bruk den 30. april 1953.

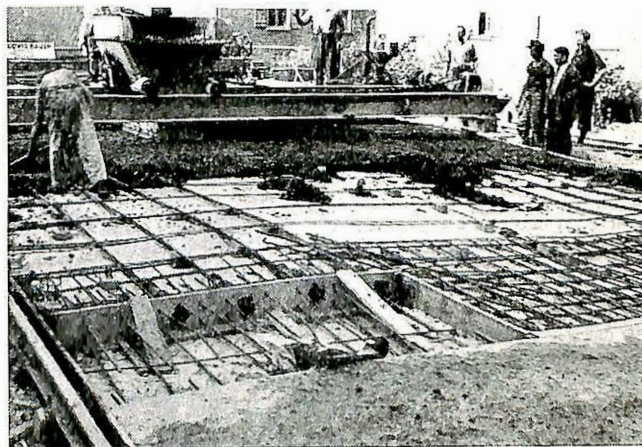


Fig. 10. Prøvestykke nr 1 av forspentbetong. Fire kablar langs kvar side av plata. Nærmast til vinstre lagar dei plass til innsetjing av presser.

På stader der støypesand og singel er billege skulle det svare seg å byggje slike bruer. Det går lite stål og lite stillas- og forskalingsmaterial. Men stålet er nokso dyrt, høgverdig stål, og utstyrt med gjenger og muffar. Stillasvognen er dyr. Men han kan nyttast mange gonger, serleg dersom der er mange spenn i brua og dersom det kan byggjast fleire bruer der den same vognen kan nyttast. Ein må ha to stk. stillasvogn til ei bru.

Vi såg ogso andre bruer som blei bygde i Tyskland og Austerrike no. Men det var ikkje andre eller nye byggjemåtar. Derfor nemner eg ikkje fleire bruer her.

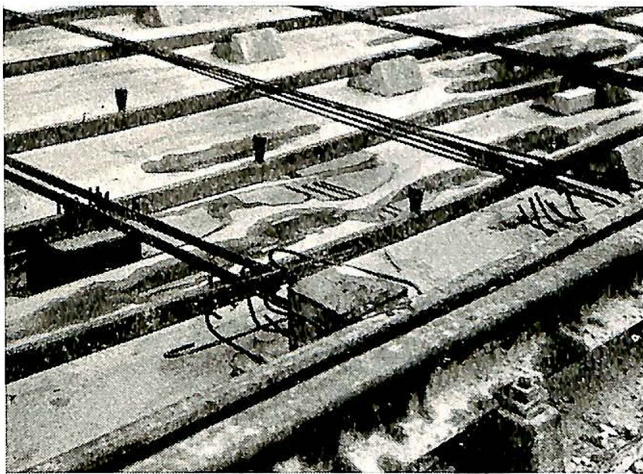


Fig. 11. Tverrkablar og pluggar i luftehol i langkabel-hylser.

Derimot vil eg nemne *brudekke av forspent betong* som dei støypte i Mergelstetten — 40—50 km nord for Ulm.

Eg kom dit tysdag den 1. september. Då var der samla ei mengd vegingeniørar og andre fagfolk for å sjå på dei tre prøvestykkane som dei heldt på å støype der den dagen. Der var ogso ei studiegruppe med eit par studentar frå dei fleste tekniske høgskulane i Tyskland, Frankrike, Austerrike, Polen, Sveits, Belgia, Italia m. fl. land.

Dei hadde forskala og armert tre prøvestykker kvar på 120 m lange. Dei to første prøvestykkane var armerte etter *Bauer-Leonhardts* system. Plata var 8,5 m breid, 15 cm tjukk, med kantforsterking til 20 cm. Under tverrskøytane — med 120 m mellomrom — skulle det støypast ei betongplate for å ta opp det større trykket der. I skøytkantane sette dei inn 1 m lange stålplattar og skøytanten blei forsterka med faststøypt vinkelstål.

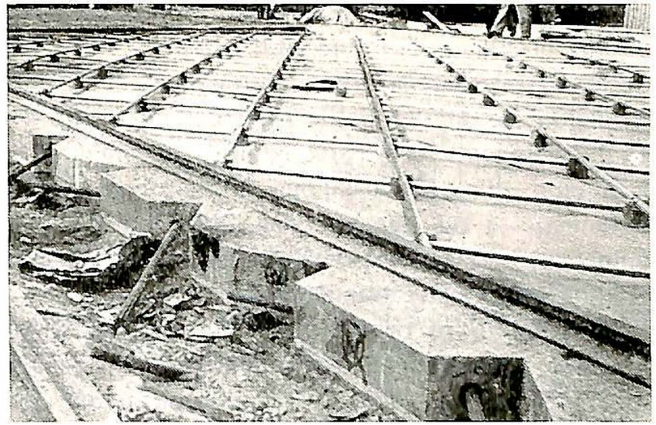


Fig. 12. Diagonalkablar og kantsviller for prøvestykke 3 etter system Ways & Freytag (Freyssignet).

1. I plata på dette *prøvestykket* la dei inn 4 stk. kablar langs kvar side i plata — i rimeleg avstand frå platekanten og med 0,5 m mellom kablane. Kvar kabel var laga av 12 stk. \varnothing 5,3 mm stål med strekkstyrke 15 000 kg/cm². Kvar kabel låg i ei blekkhylse og kring ein trådspiral. I begge endane av plata var der laga rektangulære utsparringar slik at hydrauliske presser kunne setjast inn og strekkje kablane med 25 tonn når betongen hadde herdna i 21 dagar. Kablane blei strekte frå begge endar. Deretter blei det pressa sementmørtel inn i kabelhylsene. Der var luftehol i blekkhylsene slik at ein kunne kontrollere at sementmørtelen kom fram gjennom heile hylsa. Med

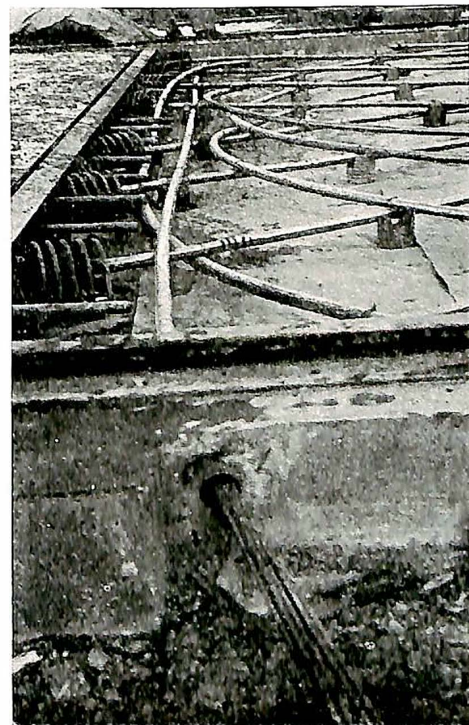


Fig. 13. Kabelbøying og kabelfastankring ved enden av prøvestykke 3.

ca. 1 m mellomrom var der tverrkablar som kvar hadde 6 stk. \varnothing 5,3 mm stål. Desse ståla låg ikkje i hylse, men var smurde med bitumen-emulsjon for at dei skulle gli i betongen når dei skal spennast. Kwart stål hadde u-forma krokar i endane slik at dei kunne ankrast godt fast i betongen — og der var dei ikkje smurde med emulsjon. Desse tverrkablane blei strekte skiftevis frå høgre og vinstre sida av plata.

2. Den andre prøveplata etter dette systemet hadde 5 kablar langs kvar langside og litt tettare med tverrkablar. Elles var armeringsmåten den same.

3. Den tredje prøveplata var laga etter system *Ways & Freytag* (eller etter Freyssignets måte). Her nytta dei same slags kablar som for prøvene 1 og 2, men kablane blei lagde diagonalt slik som fig. 12 og fig. 13 viser. Berre mot endane av den

120 m lange plata vart kablane bøygde slik at dei gjekk på tvers langs enden av plata slik som fig. 13 viser. Langs denne prøveplata støypte dei først 0,5 m breide platestriper, eller langsviller til å feste kabelendane i. I desse platestripene var der hol til å stikke kabelendane igjennom. Der kunne strekkpressa setjast inn når kabelen skulle strekkjast. Desse kantsvillene var 20 cm tjukke, men plata var elles berre 15 cm tjukk.

Alle kablane blei retta nøyaktig inn og lagde opp på betongklossar for at det skulle bli minst moglege friksjon mot hylseveggen.

Under alle prøveplatene vart grunnen godt avjamna og valsa. Deretter la dei eit tynt jamnt lag med sand og med kraftpapir oppå, forat det skulle bli mindre friksjon mot grunnen.

Den 1. september tok dei til å støype inn kablane på prøvestykke 1.

LENGDEN AV OFFENTLIGE VEGER I NORGE PR. 30. JUNI 1954.

Fylke	Riksveger km	Fylkesveger km	Sum Hovedveger km	Bygdeveger km	Sum km	Sum 1953 km
Østfold	545,2	328,7	873,9	1 178,7	2 052,6	2 044,4
Akershus	650,8	426,4	1 077,2	1 043,7	2 120,9	2 112,2
Hedmark	1 310,8	352,8	1 663,6	2 555,3	4 218,9	4 198,9
Oppland	1 310,5	327,5	1 638,0	1 399,6	3 037,6	2 976,3
Buskerud	854,3	167,1	1 021,4	1 065,4	2 086,8	2 081,1
Vestfold	416,6	391,0	807,6	540,5	1 348,1	1 345,9
Telemark	862,9	266,4	1 129,3	1 271,4	2 400,7	2 367,1
Aust-Agder	660,7	282,1	942,8	934,0	1 876,8	1 858,5
Vest-Agder	550,1	649,8	1 199,9	1 259,4	2 459,3	2 417,0
Rogaland	658,6	394,3	1 052,9	1 598,1	2 651,0	2 621,9
Hordaland	901,8	551,8	1 453,6	1 740,4	3 194,0	3 161,3
Sogn og Fjordane.....	949,4	368,8	1 318,2	1 160,6	2 478,8	2 451,2
Møre og Romsdal	1 094,3	538,5	1 632,8	2 327,8	3 960,6	3 922,3
Sør-Trøndelag	779,2	265,0	1 044,2	1 508,1	2 552,3	2 538,7
Nord-Trøndelag	1 078,7	132,0	1 210,7	1 927,5	3 138,2	3 102,1
Nordland	1 343,1	736,2	2 079,3	1 390,6	3 469,9	3 406,3
Troms	952,4	325,7	1 278,1	843,5	2 121,6	2 073,8
Finnmark	1 128,3	216,1	1 344,4	297,7	1 642,1	1 611,4
Hele landet	16 047,7	6 720,2	22 767,9	24 042,3	46 810,2	
Hele landet pr. 30. juni 1953 ¹	16 046,4	6 538,9	22 585,3	23 705,1		46 290,4

¹ Korreksjoner: I Rogaland 1,2 km i tillegg på fylkesveger og 0,8 km på herredsveger. — I Nord-Trøndelag 15,0 km i tillegg på riksveger og 3,3 km på herredsveger.

U. S. Interstate Commerce Commission rapporterer at den gjennomsnittlige transportlengde for lang-rutebiltrafikken økte fra 283 km i 1945 til 349 km i 1949. I samme tidsrum gikk den gjennomsnittlige godstransportlengde for jernbane ned fra 386 km til 366 km.

O. K.

Bilstatistikk

Det er ikke bare i Norge at bilparken er blitt eldre etter krigen. I U. S. A. var i 1940 80 % av alle personbiler under 9 år gamle. I 1950 var det bare 48 %

O. K.

Østfold fylkes asfaltverk

I Norsk Vegtidsskrift nr 1, 1954, har ingeniør B. L. Corwin kommet med ytterligere bemerkninger om lønnsomheten ved Østfold fylkes asfaltverk.

Ifølge B. L. Corwins oppstilling har Ø.F.V. levert asfaltgrusbetongmasse kr. 7,32 pr tonn billigere enn A/S Sigurd Hesselberg's asfaltverk i Brennmoen grustak.

B. L. Corwin mener at reparasjonsutgiftene vil stige og betinge kr 1,00 pr tonn i tillegg for Ø.F.V.s vedkommende. Regnskapene for 1952 og 1953 tyder ikke på det, idet reparasjonsomkostningene da var kr 6982,55 resp. kr. 2585,50. At reparasjonsutgiftene i 1951 var relativt høye kommer av at denne konto ble belastet med reservedeler som en ønsket å ha på lager for å sikre minst mulig avbrekk i driften.

På den annen side skal nevnes at i regnskapet for Ø.F.V. er ført opp kr 2,05 i amortisasjon. Ved sammenligning burde dette være tatt hensyn til da A/S Sigurd Hesselberg's asfaltverk i Brennmoen er godt over 10 år gammelt og følgelig regnskapsmessig amortisert.

Tar man så hensyn til monteringsutgiftene i Brennmoen skulle differansen i prisen for levert asfaltgrusbetongmasse fra de to verk stige med ca kr 1,— til kr. 8,32 pr tonn. Selv med noe stigende reparasjonsutgifter vil en være på den sikre side om en setter kr 8,— pr tonn.

Så er det administrasjonsutgiftene. Når vegvesenet produserer asfaltmasse og legger asfaltdekker selv slipper en å betale for entreprenørens administrasjon. Det kreves nemlig ikke større administrasjonsutgifter for vegvesenet til å drive eget verk enn å kontrollere entreprenørens arbeid. Et administrasjonsledd kuttes ut, og det må da være en besparelse? Faktisk har altså vegvesenet spart ca kr 8,— pr tonn asfaltmasse selv når en sammenligner driftsregnskapet for Ø.F.V. med A/S Sigurd Hesselberg's verk i Brennmoen. Det er vel ikke alle steder vegvesenet har så gunstige betingelser for levering av asfaltmasse fra entreprenør som der. Tross dette sparer altså vegvesenet ca kr 80 000,— pr år når produksjonen er 10 000 tonn.

For vegvesenet ville det også være riktig å anskaffe større verk når behovet for asfaltmasse stiger. For vegvesenet i Østfold ville det nå når bevilgningene stiger sikkert være riktig å anskaffe et verk med en kapasitet av 20 000 tonn pr år.

Sammen med det en har ville en da være dekket noen år fremover. Ved sådant verk ville prisen pr tonn masse ytterligere reduseres når verkets kapasitet utnyttes. For å få full nytte av den anskaffede «Barber Green Finisher» ville det også være riktig å ha større verk.

Foruten den økonomiske vinning av å ha eget verk er det en annen side som bør nevnes. Når entreprenør utfører alt asfaltarbeid i et fylke, er det vanskelig for ingeniører, teknikere og oppsynsmenn å få inngående innblikk og kunnskap i dette arbeid. Ved siden av teoretiske kunnskaper er det nødvendig å ha praktisk erfaring for å bli habil «asfaltmann». Den beste måte å få erfaring på er å produsere asfaltmasse og legge asfaltdekker selv.

Det må også være av stor betydning for vegvesenet å ha en del asfaltverk på forskjellige steder i landet for

å følge med i de priser som entreprenørene tilbyr å utføre de forskjellige arbeider for.

På grunn av de store kapitalinvesteringer i maskineri og bitumen etc. som må til, har konkurransen mellom eksisterende firmaer og nye ikke vært stor. Konkurransen har vel også vært mindre på grunn av ømkostningene etc. ved å flytte til nye steder. En skulle være berettiget til å dra denne slutning ved å studere bevegelsen i de respektive firmaers virkefelt de senere år.

En skulle anta at det ville være riktig av vegvesenet å drive asfaltverk i flere fylker, det viser driften av Østfold fylkes asfaltverk med all tydelighet.

Kj. Billehaug,
avdelingsingeniør.

Rettsavgjørelser

Vinger og Odal herredsrett avsa 14. juni 1954 dom i sak anlagt mot Statens Vegvesen og Vinger kommune i anledning påstått tørrlegging av brønn. Vegvesenet hadde etter anmodning av noen grunneiere rensset opp stein av elveløpet under Posteringen bru. Det ble påstått at vannstanden i tjernet like ved var sunket som følge av foranstaltningen. Vegvesenet og kommunen ble frifunnet idet retten fant det tvilsomt om noen senking hadde funnet sted som følge av opprensingen etter bruombygningsarbeidet og for øvrig årsakssammenheng ikke var påvist. Kommunen var trukket inn i saken som følge av avgitt skjematisk vedtak.

*

Agder lagmannsrett avsa 10. mai 1954 dom i sak Rutebyleiernes forsikringsselskap mot Statens vegvesen / Samferdselsdepartementet. Det ble krevd erstatning for selskapets utlegg som kaskoassurandør for rutebuss som hadde kjørt ut av vegen etter å ha kjørt ned i et hull i kanten av vegbanen. I herredsretten var vegvesenet blitt frifunnet.

Vegvesenet ble frifunnet også i lagmannsretten, idet rettens flertall fant at det ikke var noe holdepunkt for å anta at hullet slik vegvokteren fant det ca 8 dager før ulykken var noe annerledes enn andre tilfældige hull som man vanligvis finner i veglegemet. Man kunne således ikke anta at hullet ved sin størrelse eller ved sin plass i vegkanten eller av andre grunner var av den beskaffenhet at vegvokteren burde ha regnet med at hullet var, eller i nær fremtid kunne bli farlig for trafikken. Det var heller ikke opplyst noe som tydet på at vegvokteren ved å foreta en nærmere undersøkelse av hullet, kunne ha bragt på det rene at det forelå noen usædvanlige omstendigheter ved dette hull som skulle gjøre det nødvendig å treffe hurtige eller særskilte foranstaltninger eller foreta særlige inspeksjoner. Det var i det hele ikke opplyst eller ført bevis for noen omstendighet ved hullets beskaffenhet før uhellet som vegvokteren kunne eller burde ha vurdert slik at han burde tatt andre forholdsregler enn den rutinemessige markering av hullet med en brøytepisk. Retten bemerket også at ingen av busselskapets sjåfører hadde meldt av om hullet, hverken til sine overordnede eller til kollegene. Heller ikke hadde den sjåfører som tidligere hadde kjørt angjeldende buss meldt av til den sjåfører som samme dag overtok, idet han selv ble med som billettør.

Det dissenterende medlem av lagmannsretten fant derimot at hullet var av en slik beskaffenhet at markering med en brøytepisk ikke var nok, hensett til at det gjaldt en meget trafikkert riksveg. Hullet burde ha vært markert med en bukk. I hvert fall burde hullet ha vært holdt under kontroll, idet man burde ha forutsett at det ville bli utvidet.

*

Ved Solør herredsretts dom av 21. april 1952 ble Staten ved Samferdselsdepartementet ilagt erstatning kr 4701,— til en lastebileier som 13. juni 1951 hadde fått skadet bilen sin da han kjørte over en telekul. Kulen var av vanlig størrelse, 10—15 cm høy, og sjåføren hadde kjørt atskillige ganger over den med tunge tømmerlass, før det gikk galt. Dommene fant at vegvokteren da han ble oppmerksom på kulen om morgenen den angjeldende dag skulle ha hentet hakken øyeblikkelig, og ikke, slik som det riktignok var rasjonelt å gjøre, gi seg til å ordne vegen andre steder først, skader som var forårsaket av regnskyl om natten. Dommen ble avsagt under dissens (domsmennenes stemmer mot dommerfullmektigens). Dommen ble av vegvesenet anket til lagmannsrett som den 30. september 1953 avsa friinnende dom.

Retten bemerket at det hadde vært avgitt sterkt varierende forklaring om telekulens størrelse. Særlig hensett til den grusmasse som ble fjernet ved utbedringen av vegen og som etter det opplyste i høyden antas å ha vært omkring 200 liter, og til at kulen strakte seg på tvers av hele den 5 meter brede vegbane og var av utstrekning omtrent 1 m i vegens lengderetning, antar retten at det her i høyden har dreid seg om en kul som var omkring 10 cm høyere enn vegbanen for øvrig. Under disse omstendigheter antar retten at kulen må karakteriseres som en vanlig kul som ofte oppstår på våre veger i forbindelse med teleløsning om våren. Det nevnes at teleløsningen i omhandlede distrikt kommer sent. Bileieren, som kjente til kulen på forhånd, kunne også når han kom kjørende se den en tyve-tredve meter før han kom til den. Bilkjørende som trafikerer våre veger, særlig i teleløsningen, må se seg godt om og spesielt gjelder dette når en som her kjører med tungt og vanskelig lass (tømmerlass). Etter dette antar retten at den omhandlede kul ikke har representert noe særlig stort faremoment. Retten tilføyet også at dette ble bestyrket ved at flere sjåførere var oppmerksom på og hadde kjørt over kulen, uten å ha gjort noe for å varsle vegvokteren om den.

Med hensyn til vegvokterens forhold bemerket retten at han dagene før uhellet var opptatt med utbedring på en annen del av vegstrekningen. Han oppdaget kulen først om morgenen. Hensett til forholdene kunne retten ikke se at det kunne rettes noen bebreidelse mot ham for ikke å ha oppdaget kulen tidligere. Heller ikke fant retten at man som herredsrettens flertall kunne forlange at vegvokteren underveis tilbake med pigghakken fra redskapsboden skulle la alt annet ligge og bare skynde seg for å utbedre omhandlede kul. Riktignok var vel de hull som han utbedret underveis ikke så store feil

som omhandlede kul. Men det regnet omhandlede dag og retten anser det naturlig at vegvokteren ikke ville gå forbi disse hull som lett kunne bli større uten å utbedre dem.

Annerledes kunne det ha stilt seg hvis kulen hadde vært ekstraordinær stor og frembød en særlig fare for trafikken. Retten peker på at en vegvokter med så pass lang vegstrekning å føre tilsyn med som den angjeldende, nødvendigvis må arbeide mest mulig rasjonelt og søke å utbedre flere skader på samme tur når forholdene ligger tilrette for det.

En domsmann dissenterte og erklærte seg enig med herredsrettens flertall.

Litteratur

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 6, 1954.

Innhold: Når får vi professorer i vägbyggnad? — Fotogrammetri och vägplanering av statskartograf T. Jörnstad. — Betongväg för tung trafik vid Hällekis cementfabrik — En intressant provväg av tekn. lic. Anders Johansson. — Kommentar till Hällekisvägen av civilingenjör H. Röhfors. — Nya Liljeholmsbron av civilingenjör M. Kullgren. — Klotoiden som övergångskurva av professor F. Kobold, Zürich. — Diskussion om vägplaneringen. — Vägkongress i Norge. — Aktuellt. — Från departement och verk. — Från riksdagen. — Ur fackpressen.

Dansk Vejtidskrift nr 9, 1954.

Innhold: Referat af amtsvejinspektørforeningens årsmøde i Ribe amt den 1.—3. juni 1954. — Civilingenjör E. Kærn død.

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som fullmektig I i Vegdirektoratet er ansatt assistentene Ingrid Bjelke og Odd Skarby.

Følgende assistenter II er ansatt som assistent I samme sted: Gerd Kommandantvold, Liv Christensen og Astri Lie.

Videre har Eva Krabseth, Arne Solhaug, Gerd Svensgaard, Jan Nordlie og Sverre Østbye fått fast ansettelse som assistent II i Vegdirektoratet.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Sør-Trøndelag fylke er ansatt Brynjulf Skagestad.

Nummererte rundskriv 1954.

Nr. 20 M. 1. april 1954 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr. 21 M. 27. april 1954 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford.

S. Nr. 22 M. 4. mai 1954 til fylkesmenn, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. endringer i § 11 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter av 3. juni 1942.

Nr. 23 M. 30. mai 1954 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr. 24 M. 3. juni 1954 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Steyr.

Nr. 25 M. 3. juni 1954 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes-Benz.

Nr. 26 M. 1. juli 1954 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. kjøpetillatelse for person- og varevogner.

Nr. 27 M. 10. juni 1954 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Magirus-Deutz.

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

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

Abonnement- og annonseavdeling, Ingeniørenes Hus, Oslo. Tlf. 41 71 35.