

Rutebilstatistikk 1953

DK 656.132 (083.4) (481) «1953»

Innledning.

Før 1950 ble rutebilstatistikken utarbeidet av Vegdirektoratet og trykt i „Meddelelser fra Vegdirektoren”. Statistikken for 1949 er offentliggjort i nr 11 for 1950 sammen med en oversikt over de heftene statistikken finnes trykt i for hvert år tilbake til og med 1926.

Fra og med 1950 har statistikken blitt utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå og offentliggjort i „Statistiske meldinger”. Statistikken for årene 1950–52 er trykt i henholdsvis nr 2 for 1952, nr 11 for 1952 og nr 2 for 1954.

Oppgavene til rutebilstatistikken innhentes på fastsatte skjemaer som skal fylles ut av hvert enkelt rutebilforetak. De utfylte skjemaer sendes inn til Norges Rutebileieres Forbunds avdeling i vedkommende fylke, som kontrollerer opplysningene og fører dem over på samlelister. Både samlelistene og primæroppgavene blir deretter sendt via N.R.F.'s hovedkontor til Statistisk Sentralbyrå, som foretar den endelige bearbeidelse av statistikken. Oppgavene for de ruter som drives av Norges Statsbaner, mottar Byrået direkte fra N.S.B.'s hovedstyre.

Siden 1951 skal hvert foretak fylle ut to skjemaer, et for driftsstatistikk (skjema 12 A) og et annet for driftsregnskap og status (skjema 12 B). På det første skjemaet skal det foruten trafikkoppgaver også gis forskjellige oppgaver over vognmateriell, driftsanlegg, personale og takster. På det andre skjemaet føres detaljerte oppgaver over inntekter, utgifter og status.

Grunnlaget for de enkelte foretaks oppgaver til statistikken dannes i stor utstrekning av et standardisert regnskaps- og statistikk-system som Norges Rutebileieres Forbund har latt utarbeide. Systemet foreligger nå i to utgaver, et som er beregnet på

store foretak og et annet som passer bedre for mindre. Det store system ble tatt i bruk i 1952, det lille system først i 1954. Høsten 1954 ble det store system brukt av 44, og det lille system av 268 foretak.

Rutebilstatistikken skal i prinsippet omfatte alle landets rutebilforetak. Enkelte små foretak er imidlertid ikke kommet med, fordi en enten ikke har fått brukbare oppgaver fra dem eller de ikke har sendt inn oppgaver i det hele tatt. Totalt sett spiller dette ingen vesentlig rolle.

Som bilruter regnes i denne statistikk rene passasjerruter, skoleruter, kombinerte passasjer- og godsruiter, rene godsruiter og melkeruter. Trolleybussruiter og snøbilruter er også tatt med.

Statistikken er utarbeidet fylkesvis. I likhet med tidligere år er rutebildriften ved Oslo Sporveier og Bergens Sporvei skilt ut fra den øvrige rutebildrift i vedkommende fylker. Statistikken for fylkene Bergen og Hordaland er ellers slått sammen.

Foretak og vognmateriell.

Tallet på foretak sank fra 1 215 i 1950 til 972 i 1951, men steg året etter til 1 033 og var i 1953 1 032.

Tabell a. Foretakene fordelt etter størrelse.

| Foretakenes størrelse | Absolutte tall | | | | Relative tall | | | |
|-----------------------|----------------|------|-------------------|------|---------------|-------|-------------------|-------|
| | 1950 | 1951 | 1952 ¹ | 1953 | 1950 | 1951 | 1952 ¹ | 1953 |
| 1 bil | 507 | 336 | 398 | 405 | 41,7 | 34,6 | 38,5 | 39,3 |
| 2 biler | 219 | 173 | 164 | 162 | 18,0 | 17,8 | 15,9 | 15,7 |
| 3—5 „ | 271 | 227 | 223 | 218 | 22,3 | 23,4 | 21,6 | 21,1 |
| 6—9 „ | 114 | 112 | 105 | 98 | 9,4 | 11,5 | 10,2 | 9,5 |
| 10—20 „ | 63 | 71 | 84 | 88 | 5,2 | 7,3 | 8,1 | 8,5 |
| Over 20 biler | 41 | 53 | 59 | 61 | 3,4 | 5,4 | 5,7 | 5,9 |
| Foretak i alt | 1215 | 972 | 1033 | 1032 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

¹ Tallene for 1952 er rettet.

Som tabell a viser konsentrerte nedgangen fra 1950 til 1951 seg om de mindre foretakene, mens tallet på store foretak derimot viste stigning. Senere har tallet på foretak med fra to til ni biler hver vist fortsatt nedgang, mens det er blitt stadig flere større foretak og stadig flere foretak med bare en bil hver.

Disse forskyvninger skyldes på den ene side sammenslutninger av foretak og utvidelser av bilparken i bestående foretak og på den annen at statistikken etter hvert dekker flere av de små foretakene.

Tabell b. *Bilene fordelt etter foretakenes størrelse.*

| Foretakenes størrelse | Absolutte tall | | | | Relative tall | | | |
|-----------------------|----------------|-------------------|-------------------|------|---------------|-------------------|-------------------|-------|
| | 1950 | 1951 | 1952 ¹ | 1953 | 1950 | 1951 | 1952 ¹ | 1953 |
| 1 bil | 507 | 336 | 398 | 405 | 9,9 | 6,3 | 7,1 | 7,1 |
| 2 biler | 438 | 346 | 328 | 324 | 8,5 | 6,4 | 5,9 | 5,7 |
| 3—5 „ | 1008 | 849 | 846 | 838 | 19,6 | 15,9 ² | 15,2 | 14,7 |
| 6—9 „ | 833 | 821 | 765 | 708 | 16,2 | 15,3 | 13,7 | 12,4 |
| 10—20 „ | 844 | 970 | 1101 | 1148 | 16,4 | 18,1 | 19,8 | 20,2 |
| Over 20 biler | 1513 | 2032 ² | 2129 | 2269 | 29,4 | 38,0 ² | 38,3 | 39,9 |
| Biler i alt .. | 5143 | 5354 ² | 5567 | 5692 | 100,0 | 100,0 | 100,0 | 100,0 |

¹ Tallene for 1952 er rettet. ² Tallet er rettet.

En sammenligning mellom tallene i tabell a og tabell b viser at trass i de mange småforetakene er det de store foretakene som betyr mest for rutebil-driften sett under ett. De knapt 15 prosent av foretakene som i 1953 hadde minst ti biler hver, disponerte således 60 prosent av bilparken. På den annen side utgjorde småforetakene med bare en eller to biler hver 55 prosent av alle foretak, men disponerte knapt 13 prosent av bilparken.

Vognparkens fordeling på personvogner, godsvogner, kombinerte vogner og tilhengere er vist i tabell 1. Tallene gjelder vognparken ved utgangen av året. Vogner som er solgt, utrangert, opphugget eller ikke brukt i løpet av året, er ikke tatt med. (Ved en beklagelig feil ble slike vogner tatt med i statistikken for 1952, og disse tallene er derfor nå rettet). Vognparken, eksklusive tilhengere, økte siste år med 125 vogner og utgjorde 5 692 vogner ved utgangen av 1953. Tallet på personvogner og kombinerte vogner steg med henholdsvis 119 og 16 mens tallet på godsvogner falt med 10. Ved utgangen av 1953 var det dessuten 167 tilhengere eller 6 flere enn året før.

Personvognene og de kombinerte vognene hadde i 1953 i alt 142 817 sitteplasser og tillatte ståplasser for passasjerer. Dette er gjennomsnittlig 32 plasser pr vogn. I 1952 var det tilsvarende tall 31 mot 30

i 1951 og 1950. Den samlede lasteevne for godsvogner, kombinerte vogner og tilhengere var 6 021 tonn eller gjennomsnittlig 3.0 tonn pr vogn i 1953. Tilsvarende tall for 1952 og 1951 var 2.8 tonn.

Trafikk.

En oversikt over den samlede transportydelse i hvert fylke finnes i tabell 1, mens mer detaljerte oppgaver over persontrafikken og godstrafikken er gitt i henholdsvis tabell 2 og tabell 3.

De store rettelser som er foretatt for årene 1950—52 av tallene for personkilometer, utnyttelse av transportevnen og gjennomsnittlig reiselengde i statistikken over persontrafikken i rute, skyldes nytt beregningsgrunnlag for Oslo Sporveiers buss-ruter. Spesielle undersøkelser som Oslo Sporveier nylig har foretatt, har nemlig vist at den gjennomsnittlige reiselengde tidligere var alt for lavt anslått.

Persontrafikken i alt (i og utenfor rute) målt i personkilometer økte med 5.4 prosent fra 1952 til 1953. Målt i antall reisende var stigningen 4.8 prosent. De absolutte tall for 1953 var 1 946.6 mill. personkilometer og 201.7 mill. reisende. Personkilometertallet for rutebiltrafikken ligger nesten 30 prosent over tilsvarende tall for jernbana- trafikken (N.S.B.), og det blir foretatt om lag fem ganger så mange reiser med rutebil som med jernbane.

Ser en spesielt på persontrafikken i rute, steg personkilometertallet med 6.1 prosent fra 1952 til 1953 og utgjorde 1 767,3 mill. siste år. Tallet på reisende i rutetrafikken steg samtidig med 4.8 prosent til 197.9 mill. i 1953. Persontrafikken utenfor rute falt med 1.7 prosent målt i personkilometer, men økte med 2.3 prosent målt i antall reisende. De absolutte tall for 1953 var henholdsvis 179.3 mill. personkilometer og 3.8 mill. reisende. Av den samlede persontrafikk med rutebiler i 1953 utgjorde trafikken utenfor rute 9.2 prosent målt i personkilometer og 1.9 prosent målt i antall reisende.

Godstrafikken i alt (i og utenfor rute) var i 1953 vel 2.3 mill. tonn med et transportarbeid på 60.6 mill. tonnkilometer. Dette er henholdsvis 12.2 prosent og 10.5 prosent mer enn året før. Den samlede godstrafikk med rutebiler utgjorde noe over 40 prosent av godstrafikken med jernbanene (N.S.B. ekskl. malmtrafikken på Ofofbanen) målt i tonn, men bare 6 prosent målt i tonnkilometer.

De spesielle oppgaver over godstrafikken i rute viser en stigning i tonnkilometertallet på 10.3 prosent og i tonn transportert på 7.6 prosent fra 1952 til 1953. De absolutte tall for siste år var henholdsvis 52.9 mill. tonnkilometer og 1.8 mill. tonn.

Trafikken utenfor rute var samme år på 7.7 mill. tonnkilometer og 0.5 mill. tonn eller henholdsvis 12.3 prosent og 30.8 prosent mer enn i 1952. Av den samlede godstrafikk med rutebiler i 1953 utgjorde trafikken utenfor rute 12.8 prosent målt i tonnkilometer og 23.1 prosent målt i tonn transportert.

Utnyttningen av transportevnen (dvs. for persontrafikken forholdet mellom personkilometer og plasskilometer og for godstrafikken forholdet mellom netto tonnkilometer og transportevnen i tonnkilometer) endrer seg som regel lite fra år til år. Stort sett har utnyttningen vist en svak nedgang de siste årene.

Tabell c. Utnyttningen av transportevnen. Prosent.

| | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 |
|--------------------|-------------------|-------------------|-------------------|------|
| Persontrafikk: | | | | |
| I rute | 36,0 ¹ | 36,0 ¹ | 35,4 ¹ | 35,2 |
| Utenfor rute | 53,8 | 63,6 | 66,4 ¹ | 65,0 |
| I alt | 37,0 ¹ | 37,4 ¹ | 37,1 ¹ | 36,7 |
| Godstrafikk: | | | | |
| I rute | 52,0 | 51,7 | 51,8 ¹ | 50,4 |
| Utenfor rute | 40,0 | 41,8 | 37,6 ¹ | 40,3 |
| I alt | 50,1 | 50,2 | 49,4 ¹ | 48,8 |

¹ Tallet er rettet.

For persontrafikken i alt holder utnyttningen seg omkring 37 prosent og var 36.7 prosent i 1953. Utnyttningen av transportevnen er mye bedre i trafikk utenfor rute (turkjøring) enn i rutetrafikken. Tallene for 1953 var henholdsvis 65.0 prosent og 35.2 prosent.

I godstrafikken holder utnyttningen seg omkring 49—50 prosent når en ser på trafikken i og utenfor rute under ett. Tallet for 1953 var 48,8 prosent. Det viser seg at utnyttningen av transportevnen i godstrafikken er best for rutetrafikken. I 1953 var tallet for rutetrafikken 50,4 prosent og for trafikken utenfor rute 40,3 prosent.

Den gjennomsnittlige reiselengde i persontrafikken steg for rutetrafikkens vedkommende fra 8,8 km i 1952 til 8,9 km i 1953. For trafikken utenfor rute falt reiselengden samtidig fra 49,6 km til 47,7 km. For godstrafikken i rute økte den gjennomsnittlige transportlengde fra 29,0 km i 1952 til 29,7 km i 1953, mens tilsvarende tall for trafikken utenfor rute samtidig gikk ned fra 16,9 km til 14,5 km.

Den gjennomsnittlige årlige kjørelengde pr vogn har økt i de senere år. I de fire siste årene har

utviklingen vært slik (inklusive kjøring med tilhengere):

| |
|-------------------------------|
| 1950: 27 673 km. |
| 1951: 26 694 ,, (rettet tall) |
| 1952: 27 989 ,, (rettet tall) |
| 1953: 28 745 ,, |

Økonomiske resultater.

Når statstilskudd til materiell, verksteder og garasjer regnes med, steg rutebilforetakenes samlede inntekter med 17,3 mill. kr fra 1952 til 1953. Utgiftene steg samtidig med 16,0 mill. kr. I 1953 var inntektene i alt 230,1 mill. kr og utgiftene i alt 235,4 mill. kr, slik at det samlede underskudd ble 5,3 mill. kr. Av underskuddet gjaldt henholdsvis 3,8 mill. kr og 0,6 mill. kr bussdriften ved Oslo Sporveier og Bergens Sporvei. Det totale underskudd i 1953 var 1,3 mill. kr mindre enn året før. Statstilskudd til driften er ikke regnet med i tallene ovenfor. I 1953 mottok rutebilforetakene 3,3 mill. kr i slike tilskudd eller 0,3 mill. kr mer enn året før.

Tabell d. Økonomiske resultater. Mill. kr

| | 1950 | 1951 | 1952 | 1953 |
|--------------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Utgifter i alt | 173,6 | 190,6 | 219,4 | 235,4 |
| Inntekter i alt | 167,5 | 183,4 | 212,8 | 230,1 |
| Underskudd | 6,1 | 7,2 | 6,6 | 5,3 |
| Statstilskudd til driften | 1,0 | 2,3 | 3,0 | 3,3 |

Detaljerte oppgaver over inntekter og utgifter finnes i tabell 4. I tabell 5 er utgiftene regnet ut i øre pr vognkilometer og i tabell 6 er utgiftene fordelt prosentvis på utgiftsarter.

Fra 1952 til 1953 steg utgiftene i alt pr vognkilometer fra 136,8 til 139,8 øre. Denne stigning på 3,0 øre pr vognkilometer er betydelig mindre enn året før, da stigningen var 7,6 øre. De fleste utgifter gikk opp fra 1952 til 1953, men tre av de spesifiserte utgiftsposter viste nedgang: drivstoffutgiftene falt fra 22,5 til 20,0 øre pr vognkilometer, utgiftene til reparasjoner og vedlikehold gikk ned fra 17,8 til 16,7 øre og utgiftene til administrasjon (ekskl. lønn) fra 4,3 til 4,1 øre. Størstedelen av nedgangen i disse utgifter kan tilskrives fornyelse av vognmateriellet og overgang fra bensin- til diesel-drift.

Rutebilforetakenes største utgiftspost er lønninger til sjåfører og bilmannskap. I 1953 utgjorde denne posten 26,5 prosent av de totale utgifter. Etter denne posten følger avskrivning på materiell, bygninger og inventar med 16,0 prosent, drivstoffer

T a b e l l 1. Vognmateriell og transportydelse.

| Fylker | Vognmateriell pr ³¹ / ₁₂ | | | | | | | | Transportydelse (i og utenfor rute) | | | | |
|---------------------------|--|--------------------|---------------------------|--------------------|------------------|----------------------|-----------------------------|------------------------|-------------------------------------|---------------------|----------------------|-------------------------|---------------------------|
| | Tallet på vogner | | | | | Kapasitet | | | Kjørt vognkm i 1000 | | | Person- km i 1000 | Netto tonnkm i 1000 |
| | Person- vogner | Gods- vogner | Kombi- nerte vogner | Sum | Til- hengere | Sitte- plasser | Tillatte stå- plasser | Tonn laste- evne | Person- trafikk | Gods- trafikk | Sum | | |
| Østfold | 283 | 83 | 24 | 390 | 11 | 9 207 | 864 | 416 | 10 042 | 2 226 | 12 268 | 130 699 | 4 039 |
| Akershus | 218 | 82 | 16 | 316 | — | 8 012 | 579 | 353 | 8 464 | 2 178 | 10 642 | 133 811 | 5 296 |
| Oslo | 203 | 5 | — | 208 | — | 7 987 | 2 846 | 16 | 11 997 | 85 | 12 082 | 255 529 | 198 |
| Oslo Sporveier | 179 | — | — | 179 | — | 4 826 | 7 186 | — | 5 242 | — | 5 242 | 162 224 | — |
| Hedmark | 214 | 125 | 9 | 348 | 14 | 5 883 | 450 | 504 | 6 641 | 2 919 | 9 560 | 88 428 | 4 450 |
| Oppland | 217 | 174 | 82 | 473 | 19 | 6 504 | 81 | 1 011 | 6 311 | 5 186 | 11 497 | 81 239 | 8 297 |
| Buskerud | 251 | 67 | 33 | 351 | 10 | 8 179 | 1 489 | 318 | 8 331 | 1 793 | 10 124 | 131 151 | 2 452 |
| Vestfold | 184 | 56 | 3 | 243 | 3 | 5 758 | 1 008 | 218 | 6 578 | 1 262 | 7 840 | 81 497 | 1 666 |
| Telemark | 186 | 53 | 37 | 276 | 6 | 6 152 | 934 | 252 | 6 236 | 1 317 | 7 553 | 89 299 | 2 431 |
| Aust-Agder | 136 | 29 | 22 | 187 | 8 | 4 402 | 417 | 133 | 4 044 | 941 | 4 985 | 48 621 | 1 686 |
| Vest-Agder | 142 | 32 | 44 | 218 | 8 | 4 734 | 265 | 174 | 6 130 | 1 564 | 7 694 | 71 887 | 2 282 |
| Rogaland | 254 | 107 | 33 | 394 | 29 | 7 958 | 1 764 | 498 | 10 231 | 2 567 | 12 798 | 120 051 | 4 035 |
| Hordaland og Bergen | 383 | 102 | 43 | 528 | 6 | 11 039 | 951 | 355 | 13 393 | 2 399 | 15 792 | 174 211 | 3 812 |
| Bergens Sporvei | 53 | — | — | 53 | — | 1 577 | 1 484 | — | 2 153 | — | 2 153 | 41 206 | — |
| Sogn og Fjordane | 105 | 47 | 45 | 197 | 9 | 2 599 | 61 | 297 | 3 300 | 1 479 | 4 779 | 26 228 | 2 197 |
| Møre og Romsdal | 284 | 103 | 71 | 458 | 16 | 8 943 | 470 | 484 | 8 507 | 3 449 | 11 956 | 109 768 | 7 018 |
| Sør-Trøndelag | 150 | 68 | 36 | 254 | 11 | 4 800 | 331 | 299 | 5 079 | 1 949 | 7 028 | 71 719 | 3 638 |
| Nord-Trøndelag | 89 | 42 | 44 | 175 | 10 | 2 774 | 222 | 248 | 2 133 | 1 269 | 3 402 | 23 685 | 2 033 |
| Nordland | 178 | 40 | 52 | 270 | 5 | 5 423 | 327 | 301 | 4 810 | 1 730 | 6 540 | 57 451 | 4 077 |
| Troms | 72 | 16 | 29 | 117 | 1 | 2 781 | 48 | 107 | 2 593 | 508 | 3 101 | 33 916 | 869 |
| Finnmark | 46 | 6 | 5 | 57 | 1 | 1 278 | 224 | 37 | 1 209 | 174 | 1 383 | 13 981 | 146 |
| Hele landet 1953 | 3 827 | 1 237 | 628 | 5 692 | 167 | 120 816 | 22 001 | 6 021 | 133 424 | 34 995 | 168 419 | 1 946 601 | 60 622 |
| —, — 1952 | 3 708 ¹ | 1 247 ¹ | 612 ¹ | 5 567 ¹ | 163 ¹ | 112 921 ¹ | 20 665 ¹ | 5 693 ¹ | 127 739 ¹ | 32 637 ¹ | 160 376 ¹ | 1 847 362 ¹ | 54 855 ¹ |
| —, — 1951 | 3 548 ¹ | 1 236 ¹ | 570 ¹ | 5 354 ¹ | 179 | 105 911 ¹ | 19 683 ¹ | 5 571 | 117 800 | 29 900 ¹ | 147 700 ¹ | 1 687 624 ¹ | 48 740 |
| —, — 1950 | 3 526 | 1 110 | 507 | 5 143 | 120 | 101 581 ¹ | 18 185 ¹ | — | 115 731 | 29 910 | 145 641 | 1 589 085 ¹ | 46 759 |

¹ Tallet er tettet siden den detaljerte statistikk for vedkommende år ble trykt.

Tabell 2. Persontrafikken.

| Fylker | I rute | | | | | | | Utenfor rute | | | | | |
|------------------------------------|----------------------|----------------------|---------------------|------------------------|------------------------|---|---|---------------------|-------------------|----------------------|---------------------|--|------------------------------------|
| | Reisende i 1 000 | Vognkm i 1 000 | | Plasskm i 1 000 | Personkm i 1 000 | Utnyt- telse av transport- evnen | Gj.sn. reise- lengde i km i % | Reisende i 1 000 | Vognkm i 1 000 | Plasskm i 1 000 | Personkm i 1 000 | Utnyt- telse av transport- i % evnen | Gj.sn. reise- lengde i km |
| | | Med egne vogner | Medleiede vogner | | | | | | | | | | |
| Østfold | 14 564 | 9 361 | 1 | 357 688 | 113 470 | 31,7 | 7,8 | 168 | 680 | 22 417 | 17 229 | 76,9 | 102,6 |
| Akershus | 6 720 | 7 351 | 25 | 280 580 | 106 338 | 37,9 | 15,8 | 300 | 1 088 | 37 385 | 27 473 | 73,5 | 91,6 |
| Oslo | 22 749 | 9 478 | 2 192 | 647 415 | 244 958 | 37,8 | 10,8 | 197 | 327 | 12 138 | 10 571 | 87,1 | 53,7 |
| Oslo Sporveier | 35 266 | 5 242 | — | 381 637 | 162 224 | 42,5 | 4,6 | — | — | — | — | — | — |
| Hedmark | 4 205 | 5 975 | 15 | 222 950 | 74 017 | 33,2 | 17,6 | 144 | 651 | 19 175 | 14 411 | 75,2 | 100,1 |
| Oppland | 4 310 | 5 505 | 31 | 184 381 | 66 056 | 35,8 | 15,3 | 156 | 775 | 20 246 | 15 183 | 75,0 | 97,3 |
| Buskerud | 13 477 | 7 602 | 158 | 336 606 | 119 088 | 35,4 | 8,8 | 154 | 571 | 17 603 | 12 063 | 68,5 | 78,3 |
| Vestfold | 8 956 | 6 004 | — | 251 684 | 69 148 | 27,5 | 7,7 | 305 | 574 | 19 313 | 12 349 | 63,9 | 40,5 |
| Telemark | 7 542 | 5 413 | 15 | 215 732 | 74 398 | 34,5 | 9,9 | 1 012 | 808 | 26 245 | 14 901 | 56,8 | 14,7 |
| Aust-Agder | 4 027 | 3 694 | — | 136 308 | 42 758 | 31,4 | 10,6 | 111 | 350 | 9 528 | 5 863 | 61,5 | 52,8 |
| Vest-Agder | 7 471 | 5 751 | 19 | 205 459 | 65 735 | 32,0 | 8,8 | 99 | 360 | 11 392 | 6 152 | 54,0 | 62,1 |
| Rogaland | 18 813 | 9 870 | — | 398 338 | 114 050 | 28,6 | 6,1 | 160 | 361 | 11 639 | 6 001 | 51,6 | 37,5 |
| Hordaland og Bergen | 14 993 | 12 608 | 188 | 426 053 | 166 662 | 39,1 | 11,1 | 259 | 597 | 14 031 | 7 549 | 53,8 | 29,1 |
| Bergens Sporvei ² | 13 735 | 2 153 | — | 129 603 | 41 206 | 31,8 | 3,0 | — | — | — | — | — | — |
| Sogn og Fjordane | 889 | 2 582 | 29 | 69 667 | 21 526 | 30,9 | 24,2 | 149 | 689 | 10 525 | 4 702 | 44,7 | 31,6 |
| Møre og Romsdal | 6 499 | 7 943 | 68 | 272 406 | 100 788 | 37,0 | 15,5 | 145 | 496 | 13 068 | 8 980 | 68,7 | 61,9 |
| Sør-Trøndelag | 6 761 | 4 820 | 76 | 177 473 | 68 139 | 38,4 | 10,1 | 71 | 183 | 5 083 | 3 580 | 70,4 | 50,4 |
| Nord-Trøndelag | 1 067 | 1 724 | — | 57 154 | 19 867 | 34,8 | 18,6 | 100 | 409 | 10 446 | 3 818 | 36,5 | 38,2 |
| Nordland | 3 151 | 4 492 | 109 | 152 697 | 54 829 | 35,9 | 17,4 | 106 | 209 | 5 721 | 2 622 | 45,8 | 24,7 |
| Troms | 1 845 | 2 348 | 1 | 78 395 | 29 351 | 37,4 | 15,9 | 104 | 244 | 6 978 | 4 565 | 65,4 | 43,9 |
| Finnmark | 866 | 1 106 | 13 | 42 568 | 12 647 | 29,7 | 14,6 | 21 | 90 | 2 902 | 1 334 | 46,0 | 63,5 |
| Hele landet 1953 | 197 906 | 121 022 | 2 940 | 5 024 785 | 1 767 255 | 35,2 | 8,9 | 3 761 | 9 462 | 275 835 | 179 346 | 65,0 | 47,7 |
| —, — 1952 | 188 764 ¹ | 116 188 ¹ | 2 007 | 4 707 220 ¹ | 1 664 889 ¹ | 35,4 ¹ | 8,8 ¹ | 3 677 ¹ | 9 544 | 274 862 ¹ | 182 473 | 66,4 ¹ | 49,6 ¹ |
| —, — 1951 | 178 187 | 106 339 | 2 979 | 4 272 377 | 1 537 435 ¹ | 36,0 ¹ | 8,6 ¹ | 3 433 | 8 482 | 236 119 | 150 189 | 63,6 | 43,7 |
| —, — 1950 | 168 910 | 106 397 ³ | — | 4 047 063 | 1 457 201 ¹ | 36,0 ¹ | 8,6 ¹ | 3 803 | 9 334 | 245 122 | 131 884 | 53,8 | 34,7 |

¹ Tallet er rettet siden den detaljerte statistikk for vedkommende år ble trykt.² Tallene for trafikken i rute omfatter også trafikken utenfor rute.³ Inklusive vognkilometer med leiede vogner.

Tabell 3. Godstrafikken.

| Fylker | I rute | | | | | | | Utenfor rute | | | | | |
|---------------------------|--------------------------------|---------------------|-------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------------------|----------------------------------|------------------------|--------------------|--------------------------------|----------------------|----------------------------------|--------------------------|
| | Tonn gods transportert i 1 000 | Vognkm i 1 000 | | Transportevne i tonnkm i 1 000 | Netto tonnkm i 1 000 | Utnyttelse av transportevnen i % | Gj.sn. trans-lengde i km i 1 000 | Tonn gods transportert | Vognkm i 1 000 | Transportevne i tonnkm i 1 000 | Netto tonnkm i 1 000 | Utnyttelse av transportevnen i % | Gj.sn. trans-lengde i km |
| | | Med egne vogner | Med leiede vogner | | | | | | | | | | |
| Østfold | 140 | 2 035 | 42 | 8 201 | 3 751 | 45,7 | 26,8 | 20 | 149 | 602 | 288 | 47,8 | 14,4 |
| Akershus | 100 | 2 083 | 8 | 8 091 | 5 118 | 63,3 | 51,2 | 6 | 87 | 557 | 178 | 32,0 | 29,7 |
| Oslo | 6 | 37 | 48 | 276 | 198 | 71,7 | 33,0 | — | — | — | — | — | — |
| Oslo Sporveier | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Hedmark | 108 | 2 103 | 53 | 8 745 | 2 965 | 33,9 | 27,5 | 63 | 763 | 3 019 | 1 485 | 49,2 | 23,6 |
| Oppland | 253 | 3 820 | 23 | 15 415 | 6 540 | 42,4 | 25,8 | 150 | 1 343 | 5 533 | 1 757 | 31,8 | 11,7 |
| Buskerud | 82 | 1 336 | — | 4 775 | 1 985 | 41,6 | 24,2 | 38 | 457 | 1 434 | 467 | 32,6 | 12,3 |
| Vestfold | 66 | 1 032 | — | 3 633 | 1 200 | 33,0 | 18,2 | 24 | 230 | 919 | 466 | 50,7 | 19,4 |
| Telemark | 84 | 1 261 | 1 | 4 280 | 2 344 | 54,8 | 27,9 | 11 | 55 | 171 | 87 | 50,9 | 7,9 |
| Aust-Agder | 62 | 767 | — | 2 115 | 1 322 | 62,5 | 21,3 | 20 | 174 | 523 | 364 | 69,6 | 18,2 |
| Vest-Agder | 76 | 1 539 | 11 | 4 091 | 2 262 | 55,3 | 29,8 | 0,4 | 14 | 41 | 20 | 48,8 | 50,0 |
| Rogaland | 167 | 2 077 | — | 6 205 | 3 287 | 53,0 | 19,7 | 47 | 490 | 1 706 | 748 | 43,8 | 15,9 |
| Hordaland og Bergen | 114 | 2 068 | 26 | 5 855 | 3 452 | 59,0 | 30,3 | 36 | 305 | 970 | 360 | 37,1 | 10,0 |
| Bergens Sporvei | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — | — |
| Sogn og Fjordane | 69 | 1 130 | 36 | 4 005 | 1 826 | 45,6 | 26,5 | 35 | 313 | 1 187 | 371 | 31,3 | 10,6 |
| Møre og Romsdal | 159 | 3 233 | 81 | 10 961 | 6 822 | 62,2 | 42,9 | 19 | 135 | 462 | 196 | 42,4 | 10,3 |
| Sør-Trøndelag | 101 | 1 592 | 187 | 5 296 | 3 159 | 59,6 | 31,3 | 29 | 170 | 871 | 479 | 55,0 | 16,5 |
| Nord-Trøndelag | 74 | 1 135 | — | 3 791 | 1 849 | 48,8 | 25,0 | 14 | 134 | 484 | 184 | 38,0 | 13,1 |
| Nordland | 101 | 1 519 | 64 | 6 890 | 3 864 | 56,1 | 38,3 | 20 | 147 | 573 | 213 | 37,2 | 10,7 |
| Troms | 16 | 464 | — | 1 732 | 787 | 45,4 | 49,2 | 2 | 44 | 155 | 82 | 52,9 | 41,0 |
| Finnmark | 3 | 131 | 34 | 580 | 143 | 24,7 | 47,7 | 0,1 | 9 | 27 | 3 | 11,1 | 30,0 |
| Hele landet 1953 | 1 781 | 29 362 | 614 | 104 937 | 52 874 | 50,4 | 29,7 | 535 | 5 019 | 19 234 | 7 748 | 40,3 | 14,5 |
| —, — 1952 | 1 655 ¹ | 27 339 | 403 | 92 645 ¹ | 47 953 ¹ | 51,8 ¹ | 29,0 ¹ | 409 ¹ | 4 895 ¹ | 18 375 ¹ | 6 902 ¹ | 37,6 ¹ | 16,9 ¹ |
| —, — 1951 | 1 461 | 24 553 ¹ | 979 | 82 599 ¹ | 42 904 | 51,9 ¹ | 29,4 | 418 | 4 368 | 13 955 | 5 836 | 41,8 | 14,0 |
| —, — 1950 | 1 644 | 25 076 ² | — | 78 534 | 40 798 | 52,0 | 24,8 | 387 | 4 832 | 14 896 | 5 961 | 40,0 | 15,4 |

¹ Tallet er rettet siden den detaljerte statistikk for vedkommende år ble trykt.² Inklusive vognkilometer med leiede vogner.

Tabell 4. Driftsregnskap. a. Inntekter, overskudd og tilskudd. 1000 kr.

| Fylker | Person- trafikk | Gods- trafikk | Assistanse- kjøring | Post- befordring | Øvrige inntekter | Statstilskudd til materiell, verksteder og garasjer | Sum | Overskudd | Under- skudd | Netto overskudd | Stats- tilskudd til driften | Andre tilskudd ¹ |
|-------------------------|--------------------|------------------|------------------------|---------------------|---------------------|--|---------|-----------|-----------------|--------------------|-----------------------------------|--------------------------------|
| Østfold | 11 322 | 2 690 | 25 | 55 | 206 | 21 | 14 319 | 1 034 | 67 | 967 | 5 | - |
| Akershus | 9 305 | 2 391 | 121 | 23 | 192 | - | 12 032 | 483 | 176 | 307 | 16 | 6 |
| Oslo | 20 025 | 327 | 1 869 | - | 434 | 130 | 22 785 | 353 | 272 | 81 | - | - |
| Oslo Sporveier | 12 524 | - | - | - | - | - | 12 524 | - | 3 834 | ÷ 3 834 | - | - |
| Hedmark | 7 226 | 3 487 | 24 | 116 | 166 | 158 | 11 177 | 419 | 205 | 214 | 119 | - |
| Oppland | 8 201 | 6 095 | 27 | 107 | 384 | 362 | 15 176 | 322 | 387 | ÷ 65 | 252 | 1 |
| Buskerud | 10 470 | 2 019 | 389 | 132 | 404 | 99 | 13 513 | 428 | 418 | 10 | 61 | 15 |
| Vestfolk | 8 215 | 1 523 | 1 | 56 | 104 | 9 | 9 908 | 354 | 147 | 207 | - | - |
| Telemark | 8 658 | 1 502 | 15 | 195 | 117 | 98 | 10 585 | 161 | 283 | ÷ 122 | 129 | - |
| Aust-Agder | 4 809 | 1 297 | 32 | 109 | 84 | 136 | 6 467 | 217 | 117 | 100 | 64 | - |
| Vest-Agder | 6 662 | 2 199 | - | 172 | 220 | 289 | 9 542 | 193 | 192 | 1 | 260 | 2 |
| Rogaland | 11 674 | 2 871 | 88 | 93 | 155 | 132 | 15 013 | 269 | 185 | ÷ 16 | 100 | 12 |
| Hordaland og Bergen ... | 15 912 | 2 903 | 96 | 126 | 417 | 515 | 19 969 | 260 | 584 | ÷ 324 | 469 | 7 |
| Bergens Sporvei | 4 170 | - | - | - | 23 | - | 4 193 | - | 551 | ÷ 551 | - | - |
| Sogn og Fjordane | 3 413 | 1 564 | 3 | 161 | 147 | 230 | 5 518 | 69 | 336 | ÷ 267 | 321 | - |
| Møre og Romsdal | 10 147 | 4 688 | 4 | 219 | 269 | 379 | 15 706 | 159 | 509 | ÷ 350 | 310 | - |
| Sør-Trøndelag | 6 587 | 2 094 | 88 | 83 | 118 | 131 | 9 101 | 324 | 409 | ÷ 85 | 94 | 48 |
| Nord-Trøndelag | 2 279 | 1 692 | 12 | 97 | 199 | 106 | 4 385 | 110 | 170 | ÷ 60 | 22 | 8 |
| Nordland | 7 020 | 2 470 | - | 212 | 239 | 512 | 10 453 | 57 | 894 | ÷ 837 | 554 | 1 |
| Troms | 4 100 | 675 | 1 | 122 | 79 | 497 | 5 474 | 37 | 495 | ÷ 458 | 291 | 8 |
| Finnmark | 1 820 | 239 | - | 65 | 19 | 111 | 2 254 | 36 | 261 | ÷ 225 | 265 | - |
| Hele landet 1953 | 174 539 | 42 726 | 2 795 | 2 143 | 3 976 | 3 915 | 230 094 | 5 285 | 10 592 | ÷ 5 307 | 3 332 | 108 |
| —, — 1952 | 163 755 | 38 511 | 1 744 | 1 984 | 3 835 | 3 008 | 212 837 | - | - | ÷ 6 607 | 3 002 | 133 |
| —, — 1951 | 143 518 | 32 356 | 1 829 | 1 831 | 2 474 | 1 426 | 183 434 | - | - | ÷ 7 244 | 2 274 | 121 |
| —, — 1950 | 131 713 | 29 420 | - | 1 711 | 4 694 ² | - | 167 538 | - | - | ÷ 6 110 | 976 | 40 |

¹ Hovedsakelig tilskudd fra fylker og kommuner.² Inklusive inntekter av assistansekjøring og statstilskudd til materiell, verksteder og garasjer.

Tabell 4 (forts.). *Driftsregnskap. b. Utgifter. 1000 kr.*

| Fylker | Lønninger | | | Sosiale utgifter | Drivstoffer | Reparasjoner og vedlikehold | Gummi | Assurans og skatter | Avgifter | Administrasjon (ekskl. lønn) | Renter | Øvrige utgifter | Avskrivning på materiell, bygninger og inventar | Sum |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------|-------------|-----------------------------|--------|---------------------|----------|------------------------------|--------|-----------------|---|---------|
| | Administrasjon og ekspedisjon | Sjåfører og bilmannskap | Verksted og garasje | | | | | | | | | | | |
| Ostfold | 506 | 3 844 | 368 | 203 | 2 324 | 1 462 | 584 | 306 | 596 | 351 | 189 | 284 | 2 335 | 13 352 |
| Akershus | 372 | 3 011 | 320 | 102 | 1 936 | 1 376 | 664 | 402 | 622 | 418 | 129 | 301 | 2 072 | 11 725 |
| Oslo | 254 | 6 087 | 249 | 86 | 1 434 | 4 261 | 1 250 | 711 | 1 085 | 1 575 | 158 | 3 372 | 2 182 | 22 704 |
| Oslo Sporveier | 517 | 6 130 | 1 083 | 2 224 | 703 | 1 420 | 511 | 128 | 433 | 146 | 916 | 654 | 1 493 | 16 358 |
| Hedmark | 590 | 2 743 | 316 | 104 | 1 979 | 1 266 | 513 | 259 | 381 | 214 | 211 | 389 | 1 998 | 10 963 |
| Oppland | 673 | 3 839 | 431 | 225 | 2 767 | 1 714 | 639 | 327 | 506 | 393 | 182 | 958 | 2 587 | 15 241 |
| Buskerud | 378 | 3 454 | 392 | 261 | 1 925 | 1 795 | 556 | 445 | 569 | 400 | 204 | 733 | 2 391 | 13 503 |
| Vestfold | 500 | 2 939 | 420 | 240 | 1 464 | 978 | 445 | 293 | 394 | 203 | 151 | 227 | 1 447 | 9 701 |
| Telemark | 434 | 2 945 | 599 | 191 | 1 545 | 1 317 | 458 | 390 | 408 | 211 | 144 | 316 | 1 749 | 10 707 |
| Aust-Agder | 220 | 1 526 | 289 | 81 | 999 | 667 | 374 | 272 | 314 | 98 | 70 | 182 | 1 275 | 6 367 |
| Vest-Agder | 522 | 2 680 | 205 | 143 | 1 551 | 1 071 | 525 | 193 | 301 | 235 | 107 | 257 | 1 751 | 9 541 |
| Rogaland | 491 | 4 135 | 1 117 | 176 | 2 353 | 1 752 | 857 | 385 | 619 | 262 | 201 | 464 | 2 217 | 15 029 |
| Hordaland og Bergen | 660 | 5 192 | 1 253 | 504 | 3 433 | 2 186 | 1 155 | 667 | 658 | 500 | 328 | 725 | 3 032 | 20 293 |
| Bergens Sporvei | 325 | 1 104 | 527 | 463 | 249 | 551 | 306 | 40 | 196 | 40 | 112 | 175 | 656 | 4 744 |
| Sogn og Fjordane | 196 | 1 639 | 309 | 100 | 1 092 | 542 | 191 | 88 | 162 | 177 | 80 | 193 | 1 016 | 5 785 |
| Møre og Romsdal | 825 | 3 735 | 632 | 179 | 2 524 | 1 685 | 756 | 360 | 611 | 399 | 283 | 810 | 3 257 | 16 056 |
| Sør-Trøndelag | 399 | 2 195 | 473 | 121 | 1 622 | 1 125 | 450 | 241 | 324 | 342 | 139 | 342 | 1 413 | 9 186 |
| Nord-Trøndelag | 140 | 1 051 | 76 | 123 | 955 | 429 | 124 | 125 | 97 | 128 | 67 | 81 | 1 049 | 4 445 |
| Nordland | 485 | 2 532 | 525 | 197 | 1 802 | 1 305 | 495 | 251 | 369 | 456 | 215 | 696 | 1 962 | 11 290 |
| Troms | 144 | 1 194 | 376 | 207 | 583 | 813 | 190 | 135 | 283 | 289 | 119 | 197 | 1 402 | 5 932 |
| Finnmark | 155 | 472 | 198 | 29 | 484 | 365 | 123 | 55 | 86 | 93 | 41 | 45 | 333 | 2 479 |
| Hele landet 1953 | 8 786 | 62 447 | 10 158 | 5 959 | 33 724 | 28 080 | 11 166 | 6 073 | 9 014 | 6 930 | 4 046 | 11 401 | 37 617 | 235 401 |
| — 1952 | 7 647 | 55 898 | 9 260 | 5 034 | 36 139 | 28 522 | 9 737 | 5 502 | 7 446 | 6 937 | 3 508 | 9 431 | 34 383 | 219 444 |
| — 1951 | 6 526 | 47 852 | 7 096 | 3 982 | 35 940 | 25 706 | 8 259 | 5 254 | 5 595 | 5 436 ¹ | 2 809 | 9 389 | 26 834 | 190 678 |
| — 1950 | — | 44 348 | — | — | 35 421 | — | 8 668 | — | — | — | 2 413 | — | 24 097 | 173 648 |

¹ Tallet er rettet siden den detaljerte statistikk for vedkommende år ble trykt.

Tabell 5. *Utgiftene i øre pr vognkm.*

| Fylker | Lønninger | | | Sosiale utgifter | Drivstoffer | Reparasjoner og vedlikehold | Gummi | Assurans og skatter | Avgifter | Administrasjon (ekskl. lønn) | Renter | Øvrige utgifter | Avskrivning på materiell, bygninger og inventar | Sum |
|---------------------------|-------------------------------|-------------------------|---------------------|------------------|-------------------|-----------------------------|-------|---------------------|----------|------------------------------|--------|-----------------|---|--------------------|
| | Administrasjon og ekspedisjon | Sjåfører og bilmannskap | Verksted og garasje | | | | | | | | | | | |
| Østfold | 4,1 | 31,3 | 3,0 | 1,7 | 18,9 | 11,9 | 4,8 | 2,5 | 4,9 | 2,9 | 1,5 | 2,3 | 19,0 | 103,8 |
| Akershus | 3,5 | 28,3 | 3,0 | 1,0 | 18,2 | 12,9 | 6,2 | 3,8 | 5,9 | 3,9 | 1,2 | 2,8 | 19,5 | 110,2 |
| Oslo | 2,1 | 50,4 | 2,0 | 0,7 | 11,9 | 35,3 | 10,3 | 5,9 | 9,0 | 13,0 | 1,3 | 27,9 | 18,1 | 187,9 |
| Oslo Sporveier | 9,9 | 116,9 | 20,7 | 42,4 | 13,4 | 27,1 | 9,7 | 2,4 | 8,3 | 2,8 | 17,5 | 12,5 | 28,5 | 312,1 |
| Hedmark | 6,2 | 28,7 | 3,3 | 1,1 | 20,7 | 13,2 | 5,4 | 2,7 | 4,0 | 2,2 | 2,2 | 4,1 | 20,9 | 114,7 |
| Oppland | 5,9 | 33,4 | 3,7 | 2,0 | 24,1 | 14,9 | 5,6 | 2,8 | 4,4 | 3,4 | 1,6 | 8,3 | 22,5 | 132,6 |
| Buskerud | 3,7 | 34,1 | 3,9 | 2,6 | 19,0 | 17,7 | 5,5 | 4,4 | 5,6 | 4,0 | 2,0 | 7,3 | 23,6 | 133,4 |
| Vestfold | 6,4 | 37,5 | 5,3 | 3,0 | 18,7 | 12,5 | 5,7 | 3,7 | 5,0 | 2,6 | 1,9 | 2,9 | 18,5 | 123,7 |
| Telemark | 5,7 | 39,0 | 7,9 | 2,5 | 20,5 | 17,4 | 6,1 | 5,2 | 5,4 | 2,8 | 1,9 | 4,2 | 3,2 | 141,8 |
| Aust-Agder | 4,4 | 30,6 | 5,8 | 1,6 | 20,0 | 13,4 | 7,5 | 5,5 | 6,3 | 2,0 | 1,4 | 3,6 | 25,6 | 127,7 |
| Vest-Agder | 6,8 | 34,8 | 2,7 | 1,8 | 20,2 | 13,9 | 6,8 | 2,5 | 3,9 | 3,1 | 1,4 | 3,3 | 22,8 | 124,0 |
| Rogaland | 3,8 | 32,3 | 8,7 | 1,4 | 18,4 | 13,7 | 6,7 | 3,0 | 4,8 | 2,1 | 1,6 | 3,6 | 17,3 | 117,4 |
| Hordaland og Bergen | 4,2 | 32,9 | 7,9 | 3,2 | 21,7 | 13,8 | 7,3 | 4,2 | 4,2 | 3,2 | 2,1 | 4,6 | 19,2 | 128,5 |
| Bergens Sporvei | 15,1 | 51,3 | 24,5 | 21,5 | 11,6 | 25,6 | 14,2 | 1,8 | 9,1 | 1,8 | 5,2 | 8,1 | 30,5 | 220,3 |
| Sogn og Fjordane | 4,1 | 34,3 | 6,5 | 2,1 | 22,9 | 11,3 | 4,0 | 1,8 | 3,4 | 3,7 | 1,7 | 4,0 | 21,3 | 121,1 |
| Møre og Romsdal | 6,9 | 31,2 | 5,3 | 1,5 | 21,1 | 14,1 | 6,3 | 3,0 | 5,1 | 3,3 | 2,4 | 6,8 | 27,3 | 134,3 |
| Sør-Trøndelag | 5,7 | 31,2 | 6,7 | 1,7 | 23,1 | 16,0 | 6,4 | 3,4 | 4,6 | 4,9 | 2,0 | 4,9 | 20,1 | 130,7 |
| Nord-Trøndelag | 4,1 | 30,9 | 2,2 | 3,6 | 28,1 | 12,6 | 3,6 | 3,7 | 2,9 | 3,8 | 2,0 | 2,4 | 30,8 | 130,7 |
| Nordland | 7,4 | 38,7 | 8,0 | 3,0 | 27,6 | 20,0 | 7,6 | 3,8 | 5,6 | 7,0 | 3,3 | 10,6 | 30,0 | 172,6 |
| Troms | 4,7 | 38,5 | 12,1 | 6,7 | 18,8 | 26,2 | 6,1 | 4,4 | 9,1 | 9,3 | 3,8 | 6,4 | 45,2 | 191,3 |
| Finnmark | 11,2 | 34,1 | 14,3 | 2,1 | 35,0 | 26,4 | 8,9 | 4,0 | 6,2 | 6,7 | 2,9 | 3,3 | 24,1 | 179,2 |
| Hele landet 1953 | 5,2 | 37,1 | 6,0 | 3,6 | 20,0 | 16,7 | 6,6 | 3,6 | 5,4 | 4,1 | 2,4 | 6,8 | 22,3 | 139,8 |
| —, — 1952 | 4,8 | 34,9 | 5,8 | 3,1 | 22,5 | 17,8 | 6,1 | 3,4 | 4,6 | 4,3 | 2,2 | 5,9 | 21,4 | 136,8 |
| —, — 1951 | 4,4 | 32,4 ¹ | 4,8 | 2,7 | 24,3 ¹ | 17,4 ¹ | 5,6 | 3,6 | 3,8 | 3,7 | 1,9 | 6,4 | 18,2 ¹ | 129,2 ¹ |
| —, — 1950 | — | 30,5 | — | — | 24,3 | — | 6,0 | — | — | — | 1,6 | — | 16,5 | 119,2 |

¹ Tallet er rettet siden den detaljerte statistikk for vedkommende år ble trykt.

Tabell 6. Utgiftene prosentvis fordelt på utgiftsarter.

| Fylker | Lønninger | | | Sosiale utgifter | Drivstoffer | Reparasjoner og vedlikehold | Gummi | Assurans og skatter | Avgifter | Administrasjon (ekskl. lønn) | Renter | Øvrige utgifter | Avskrivning på materiell, bygninger og inventar | Sum |
|--------------------------|-------------------------------|--------------------------|---------------------|------------------|-------------|-----------------------------|-------|---------------------|----------|------------------------------|--------|-----------------|---|-------|
| | Administrasjon og ekspedisjon | Sjåførere og bilmannskap | Verksted og garasje | | | | | | | | | | | |
| Østfold | 3,8 | 28,8 | 2,8 | 1,5 | 17,4 | 10,9 | 4,4 | 2,3 | 4,5 | 2,6 | 1,4 | 2,1 | 17,5 | 100,0 |
| Akershus | 3,2 | 25,7 | 2,7 | 0,8 | 16,5 | 11,7 | 5,7 | 3,4 | 5,3 | 3,6 | 1,1 | 2,6 | 17,7 | 100,0 |
| Oslo | 1,1 | 26,8 | 1,1 | 0,4 | 6,3 | 18,8 | 5,5 | 3,1 | 4,8 | 6,9 | 0,7 | 14,9 | 9,6 | 100,0 |
| Oslo Sporveier | 3,2 | 37,5 | 6,6 | 13,6 | 4,3 | 8,7 | 3,1 | 0,8 | 2,6 | 0,9 | 5,6 | 4,0 | 9,1 | 100,0 |
| Hedmark | 5,4 | 25,0 | 2,9 | 0,9 | 18,1 | 11,5 | 4,7 | 2,4 | 3,5 | 2,0 | 1,9 | 3,5 | 18,2 | 100,0 |
| Oppland | 4,4 | 25,2 | 2,8 | 1,5 | 18,2 | 11,2 | 4,2 | 2,1 | 3,3 | 2,6 | 1,2 | 6,3 | 17,0 | 100,0 |
| Buskerud | 2,8 | 25,6 | 2,9 | 1,9 | 14,3 | 13,3 | 4,1 | 3,3 | 4,2 | 3,0 | 1,5 | 5,4 | 17,7 | 100,0 |
| Vestfold | 5,1 | 30,3 | 4,3 | 2,5 | 15,1 | 10,1 | 4,6 | 3,0 | 4,1 | 2,1 | 1,6 | 2,3 | 14,9 | 100,0 |
| Telemark | 4,1 | 27,5 | 5,6 | 1,8 | 14,4 | 12,3 | 4,3 | 3,6 | 3,8 | 2,0 | 1,3 | 3,0 | 16,3 | 100,0 |
| Aust-Agder | 3,4 | 24,0 | 4,5 | 1,3 | 15,7 | 10,5 | 5,9 | 4,3 | 4,9 | 1,5 | 1,1 | 2,9 | 20,0 | 100,0 |
| Vest-Agder | 5,5 | 28,1 | 2,1 | 1,5 | 16,3 | 11,2 | 5,5 | 2,0 | 3,2 | 2,4 | 1,1 | 2,7 | 18,4 | 100,0 |
| Rogaland | 3,3 | 27,5 | 7,4 | 1,2 | 15,7 | 11,7 | 5,7 | 2,5 | 4,1 | 1,7 | 1,3 | 3,1 | 14,8 | 100,0 |
| Hordaland og Bergen | 3,2 | 25,6 | 6,2 | 2,5 | 16,9 | 10,8 | 5,7 | 3,3 | 3,2 | 2,5 | 1,6 | 3,6 | 14,9 | 100,0 |
| Bergens Sporvei | 6,9 | 23,3 | 11,1 | 9,8 | 5,2 | 11,6 | 6,5 | 0,8 | 4,1 | 0,8 | 2,4 | 3,7 | 13,8 | 100,0 |
| Sogn og Fjordane | 3,4 | 28,3 | 5,3 | 1,7 | 18,9 | 9,4 | 3,3 | 1,5 | 2,8 | 3,1 | 1,4 | 3,3 | 17,6 | 100,0 |
| Møre og Romsdal | 5,1 | 23,3 | 3,9 | 1,1 | 15,7 | 10,5 | 4,7 | 2,2 | 3,8 | 2,5 | 1,8 | 5,1 | 20,3 | 100,0 |
| Sør-Trøndelag | 4,3 | 23,9 | 5,2 | 1,3 | 17,7 | 12,3 | 4,9 | 2,6 | 3,5 | 3,7 | 1,5 | 3,7 | 15,4 | 100,0 |
| Nord-Trøndelag | 3,1 | 23,6 | 1,7 | 2,8 | 21,5 | 9,7 | 2,8 | 2,8 | 2,2 | 2,9 | 1,5 | 1,8 | 23,6 | 100,0 |
| Nordland | 4,3 | 22,4 | 4,7 | 1,7 | 16,0 | 11,6 | 4,4 | 2,2 | 3,2 | 4,0 | 1,9 | 6,2 | 17,4 | 100,0 |
| Troms | 2,4 | 20,1 | 6,3 | 3,5 | 9,8 | 13,7 | 3,2 | 2,3 | 4,8 | 4,9 | 2,0 | 3,3 | 23,7 | 100,0 |
| Finnmark | 6,3 | 19,0 | 8,0 | 1,1 | 19,5 | 14,7 | 5,0 | 2,2 | 3,5 | 3,8 | 1,7 | 1,8 | 13,4 | 100,0 |
| Hele landet 1953 | 3,7 | 26,5 | 4,3 | 2,5 | 14,3 | 11,9 | 4,8 | 2,6 | 3,8 | 3,0 | 1,7 | 4,9 | 16,0 | 100,0 |
| —, — 1952 | 3,5 | 25,5 | 4,2 | 2,3 | 16,5 | 13,0 | 4,4 | 2,5 | 3,4 | 3,1 | 1,6 | 4,3 | 15,7 | 100,0 |
| —, — 1951 | 3,4 | 25,1 | 3,7 | 2,1 | 18,8 | 13,5 | 4,3 | 2,8 | 2,9 | 2,9 | 1,5 | 4,9 | 14,1 | 100,0 |
| —, — 1950 | — | 25,5 | — | — | 20,4 | — | 5,0 | — | — | — | 1,4 | — | 13,9 | 100,0 |

Tabell 7. Inntektene pr vognkm, personkm og tonnkm.

| Fylker | Inntekter i alt pr vognkm øre | Inntekt pr personkm øre | Inntekt pr tonnkm øre |
|---------------------------|--|----------------------------------|--------------------------------|
| Østfold | 116,7 | 8,7 | 66,6 |
| Akershus | 113,1 | 7,0 | 45,1 |
| Oslo | 188,6 | 7,8 | 165,2 |
| Oslo Sporveier | 238,9 | 7,7 | — |
| Hedmark | 116,9 | 8,2 | 78,4 |
| Oppland | 132,0 | 10,1 | 73,5 |
| Buskerud | 133,5 | 8,0 | 82,3 |
| Vestfold | 126,4 | 10,1 | 91,4 |
| Telemark | 140,1 | 9,7 | 61,8 |
| Aust-Agder | 129,7 | 9,9 | 76,9 |
| Vest-Agder | 124,0 | 9,3 | 96,4 |
| Rogaland | 117,3 | 9,7 | 71,2 |
| Hordaland og Bergen | 126,5 | 9,1 | 76,2 |
| Bergens Sporvei | 194,8 | 10,1 | — |
| Sogn og Fjordane | 115,5 | 13,0 | 71,2 |
| Møre og Romsdal | 131,4 | 9,2 | 66,8 |
| Sør-Trøndelag | 129,5 | 9,2 | 57,6 |
| Nord-Trøndelag | 128,9 | 9,6 | 83,2 |
| Nordland | 159,8 | 12,2 | 60,6 |
| Troms | 176,5 | 12,1 | 77,7 |
| Finnmark | 163,0 | 13,0 | 163,7 |
| Hele landet 1953 | 136,6 | 9,0 | 70,5 |
| —, — 1952 | 132,7 ¹ | 8,9 ¹ | 70,2 ¹ |
| —, — 1951 | 124,2 ¹ | 8,5 ¹ | 66,4 |
| —, — 1950 | 115,0 | 8,3 ¹ | 62,9 |

Tabell 8. Personale.

| Fylker | Syssestatt hele året | | | | Syssestatt en del av året | | | |
|---------------------------|--|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------|--|--------------------------------------|-------------------------------|--------------------|
| | I admini- strasjon og ekspe- disjon | Sjåførør og bil- mann- skap | I verk- sted og garasje | Sum | I admini- strasjon og ekspe- disjon | Sjåførør og bil- mann- skap | I verk- sted og garasje | Sum |
| Østfold | 48 | 381 | 35 | 464 | 22 | 87 | 11 | 120 |
| Akershus | 57 | 294 | 29 | 380 | 25 | 82 | 6 | 113 |
| Oslo | 128 | 656 | 184 | 968 | 2 | 158 | 11 | 171 |
| Oslo Sporveier | 45 | 536 | 129 | 710 | — | — | — | — |
| Hedmark | 58 | 289 | 24 | 371 | 30 | 116 | 12 | 158 |
| Oppland | 65 | 418 | 52 | 535 | 26 | 158 | 8 | 192 |
| Buskerud | 48 | 363 | 45 | 456 | 11 | 127 | 12 | 150 |
| Vestfold | 54 | 295 | 38 | 387 | 28 | 109 | 6 | 143 |
| Telemark | 37 | 281 | 53 | 371 | 21 | 209 | 9 | 239 |
| Aust-Agder | 33 | 147 | 27 | 207 | 6 | 40 | 10 | 56 |
| Vest-Agder | 52 | 257 | 21 | 330 | 10 | 57 | 8 | 75 |
| Rogaland | 47 | 437 | 99 | 583 | 30 | 151 | 20 | 201 |
| Hordaland og Bergen | 62 | 520 | 128 | 710 | 23 | 179 | 34 | 236 |
| Bergens Sporvei | 23 | 106 | 51 | 180 | — | — | — | — |
| Sogn og Fjordane | 28 | 179 | 37 | 244 | 10 | 84 | 10 | 104 |
| Møre og Romsdal | 70 | 414 | 74 | 558 | 30 | 139 | 35 | 204 |
| Sør-Trøndelag | 44 | 221 | 50 | 315 | 7 | 103 | 19 | 129 |
| Nord-Trøndelag | 15 | 137 | 8 | 160 | 20 | 28 | 5 | 53 |
| Nordland | 77 | 293 | 45 | 415 | 12 | 82 | 14 | 108 |
| Troms | 16 | 133 | 32 | 181 | 4 | 60 | 11 | 75 |
| Finnmark | 13 | 38 | 17 | 68 | 3 | 25 | 9 | 37 |
| Hele landet | 1 020 | 6 395 | 1 178 | 8 593 | 320 | 1 994 | 250 | 2 564 |
| —, — 1952 | 985 ¹ | 6 208 ¹ | 1 149 ¹ | 8 342 ¹ | 319 ¹ | 1 870 ¹ | 210 ¹ | 2 399 ¹ |
| —, — 1951 | 920 | 5 874 | 1 097 | 7 891 | 269 | 1 803 | 174 | 2 246 |
| —, — 1950 | 841 | 5 866 | 897 | 7 604 | 320 | 1 694 | 182 | 2 196 |

¹ Tallet er rettet siden den detaljerte statistikk for vedkommende år ble trykt.

med 14,3 prosent og reparasjoner og vedlikehold med 11,9 prosent. Tilsammen utgjorde disse postene 68,7 prosent av de samlede utgifter i 1953.

Av tabell 7 framgår at de totale inntekter pr vognkilometer steg fra 132,7 øre i 1952 til 136,6 øre i 1953. I disse tallene er statstilskudd til materiell, verksteder og garasjer tatt med, mens derimot statstilskudd til driften og andre tilskudd er holdt utenfor. Inntektene av persontrafikken økte fra 8,9 øre pr personkilometer i 1952 til 9,0 øre i 1953. (Rettelsen av tallet for 1952 og av tilsvarende tall for 1951 og 1950 skyldes det nye beregningsgrunnlag for Oslo Sporveier som er nevnt tidligere.) Inntektene av godstrafikken økte samtidig fra 70,2 øre til 70,5 øre pr tonnkilometer.

Status.

Statusoppgavene er bearbeidet for første gang i år. Resultatene er imidlertid litt usikre, bl. a. fordi en del foretak ikke har gitt oppgaver. For hele landet under ett ble det sendt inn statusoppgaver fra foretak som tilsammen representerer 93 prosent av vognparken i de foretak som er med i rutebilstatistikken ellers. En ser da bort fra Oslo Sporveier og Bergens Sporvei, som ikke kan gi statusoppgaver særskilt for bussdriften. Svarprosenten varierer fra fylke til fylke, fra et minimum på 79 prosent til et maksimum på 100 prosent.

De statusoppgaver som finnes i tabell e, er „oppblåste” tall, dvs. at de er beregnet å gjelde alle foretak som er med i rutebilstatistikken ellers (ekskl. Oslo Sporveier og Bergens Sporvei). På grunn av usikkerheten ved beregningen offentliggjøres

Tabell e. Status pr 31. desember 1953.¹

| Aktiva | Mill. kr | Passiva | Mill. kr |
|-----------------------------------|----------|---|----------|
| 1. Tomter | 1,4 | 1. Egenkapital og fonds | 47,8 |
| 2. Bygninger | 23,8 | 2. Skattefond | 1,4 |
| 3. Vognparken | 94,9 | 3. Pantegjeld, obligasjonsgjeld | 49,9 |
| 4. Maskiner | 1,3 | 4. Aksept | 11,6 |
| 5. Verktøy, inventar .. | 1,1 | 5. Kassakreditt | 9,3 |
| 6. Beholdninger ² | 4,4 | 6. Leverandører og andre kreditorer ... | 25,4 |
| 7. Verdipapirer | 1,8 | 7. Diverse forpliktelser | 3,1 |
| 8. Debitorer | 5,0 | | |
| 9. Bankinnskudd | 5,0 | | |
| 10. Postgiro-tilgodehavende | 0,5 | | |
| 11. Kassabeholdning .. | 3,4 | | |
| 12. Underskudd i kapitalen | 5,9 | | |
| Sum | 148,5 | Sum | 148,5 |

¹ Beregnede tall for alle foretak (ekskl. Oslo Sporveier og Bergens Sporvei).

² Reservedeler, rekvisita, gummi, drivstoff, olje osv.

bare tallene for hele landet under ett, uten fylkesvis spesifisering.

En ser av tabell e at de største aktivapostene er vognparken på 94,9 mill. kr og bygninger på 23,8 mill. kr. Tilsammen utgjør disse to postene omlag 80 prosent av hele aktivasisden. På passivasisden er det de to postene pantegjeld og obligasjonsgjeld samt egenkapital og fonds som dominerer med henholdsvis 49,9 mill. kr og 47,8 mill. kr. Sammen med 25,4 mill. kr i gjeld til leverandører og andre kreditorer representerer disse postene over 80 prosent av passivasisden. Når en tar med underskudd i kapitalen på 5,9 mill. kr, som er ført opp på aktivasisden, balanserer status med 148,5 mill. kr.

Personale.

Sysselsettingen i rutebilnæringen framgår av tabell 8. I 1953 var det sysselsatt i alt 11 157 personer eller vel 400 flere enn året før. Av de sysselsatte hadde 8 593 personer arbeid i rutebil-driften hele året, mens 2 564 personer arbeidet bare en del av året. Om lag 75 prosent av de sysselsatte er sjåførere og bilmannskap. Av resten er litt under halvparten sysselsatt i administrasjon og ekspedisjon, mens litt over halvparten er sysselsatt i verksted og garasje.

(Rettelser til rutebilstatistikken 1950—1952 kommer i N. V. nr 4.)

Bomvegene i U.S.A.

Det er delte meninger om bomvegssystemet i U.S.A., men tilhengere av systemet hevder at det står trafikantene fritt om de vil benytte dem, idet det alltid er muligheter for å kjøre på en vanleg veg uten betaling. De gode bomvegene trekker likevel svære trafikkmengder til seg fordi trafikantene kommer hurtig frem og sparer tid og driftsomkostninger. Ifølge de siste meldinger var det pr 1. juli i år, åpnet ca 1250 km bomveger i U.S.A. Byggingen av disse vegene har kostet ca 4,6 milliarder kr. Det er under bygging ca 2780 km som vil koste ca 20 milliarder kr. Dessuten er det gitt tillatelse for 35 store nye prosjekter på tilsammen ca 6600 km som er beregnet til å koste ca 28,8 milliarder kr. Disse supervegene er selvfølgelig flersporet med atskilte kjøreretninger og de er fasadefri, uten plankrysninger. (Oppl.-rådet for biltrafikken.)

Vegbevilgningene i Holland fordoblet på 7 år

Av en rapport fra den hollandske vegforening, Centraal Overleg, framgår det at vegbevilgningene i Holland er mer enn fordoblet i årene 1948—54. Av vegbevilgningene går ca halvparten til vedlikeholdet og halvparten til nybygging. Blant de moderne veganlegg som er utført i perioden, er autostradaen mellom Amsterdam og Utrecht. (Opplysningsrådet for biltrafikken.)

Små transportable asfaltblandeverk

De her i landet hittil vanlig brukte asfaltblandeverk er tunge og lite mobile. Flytnings- og oppstillingsutgiftene blir ganske høye. Av økonomiske grunner krever disse blandeverk store og konsentrerte arbeidsoppgaver.

I utlandet har man derfor i de senere år, som supplement til de store, bygd noen meget lett transportable små blandeverk for små spredte arbeider, så som vedlikehold, mindre nyanlegg o. l. De kan kobles som tilhengere til lastebiler og transporteres fra sted til sted.

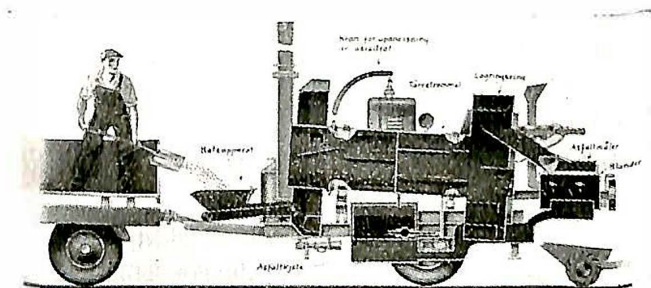


Fig. 1. Snitt gjennom blandeverk.

Fig. 1 viser et snitt gjennom et transportabelt blandeverk med mateapparat, kontinuerlig tørketrommel, asfaltblander, asfaltkjele og drivmotor, alt montert på en tilhengervogn.

50 % av personbilene i Norge er 15 år eller eldre

Opplysningsrådet for Biltrafikken regner med at den norske bestand av personbiler og drosjer nå har passert 100 000 vogner. Det betyr at det her i landet gjennomsnittlig er 33 som kan dele en personbil. Vår personbilpark er imidlertid beskjeden i forhold til den svenske som bare i år får tilført 100 000 nye personbiler. I de fleste land er personbilparken økt sterkt etter krigen. I Sveits har økningen vært 185 % siden 1939, i Sverige 133 %, i Finland og Holland over 100 %. I Norge har tilveksten vært ca 50 % og landet har havnet på 10de plassen blant de vesteuropeiske land når det gjelder antall personbiler i forhold til befolkningens størrelse.

Behovet for personbiler etter krigen har vært så meget større enn den ujevne import og meget få vogner er hugd opp. En stor del av tilveksten skyldes registrering av de såkalte «tyskerbiler» og import av mer eller mindre brukt materiell. Over 50 % av bilene er i dag forkrigsmodeller, dvs. 15 år eller eldre. Bestanden har ikke bare en ugunstig alderssammensetning, en stor del av de nyere modeller med store årlige kjørelengder er også nedslitt og urasjonelle i drift. En drosje f. eks. som kjører ca 100 000 km pr år er ikke rasjonell til drosjetrafikk etter 3 år.

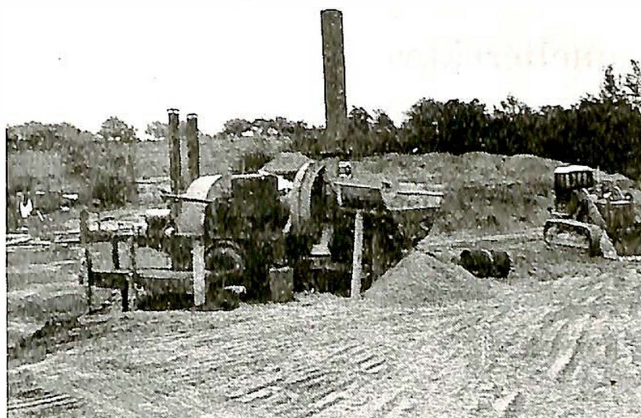


Fig. 2. Blandeverket i drift.

Verket kan mates med steinmaterialer av to forskjellige graderinger. Både steinmaterialene og den asfalt som tilføres måles etter volum. Steinmassen tørkes og asfalten oppvarmes ved hjelp av oljefyring. Verkets kapasitet varierer fra 4½ til 9 tonn etter steinmaterialenes fuktighet, og vekten er knapt 6 tonn.

Fig. 2 viser verket i drift. Matingen foregår her med lastemaskin og utkjøring av den ferdige masse med bil.

Det er også bygd enda mindre blandeverk. De er som regel utstyrt med skuffe for mating, sats-tørketrommel, asfaltblander og drivmotor, alt montert på tilhengervogn. Vekten av disse såkalte baby-blandeverk går helt ned til 3 tonn. Asfalten tilføres fra særskilt kjele.

Internasjonal undersøkelse av vegrestriksjoner

Ingeniørvetenskapsakademins Transportforsäkringskommission har nylig avsluttet en interessant undersøkelse av de restriksjoner som er pålagt bilparken med hensyn til maksimale bredder, høyder og akseltrykk. Undersøkelsen som omfatter 13 vesteuropeiske land, hvoriblant Norge, gir et visst bilde av vegene i disse land. Den største tillatte bredde på motorkjøretøyer er satt til 2,5 m i syv av landene, mens tre av landene tillater bredder på 2,40—2,44 m, to tillater 2,30—2,35 m, mens ett land (Norge) generelt bare tillater 2,20 m. Etter forholdene dispenseres det imidlertid for bredder opp til 2,25 m og i enkelte tilfelle for 2,35 m.

Når det gjelder de maksimale akseltrykk, som gir en idé om vegenes bæreevne, tillater to land 13 tonn akseltrykk, ett land 12 tonn, fem land fra 8—10 tonn, fire land fra 6—8 tonn, mens Norge generelt bare tillater et største akseltrykk på 2 tonn. Selv om det i Norge etter forholdene gis dispensasjon for 4—6 tonn og i enkelte tilfelle for 7 tonn, er det tydelig at de norske vegene ligger langt tilbake når det gjelder bæreevne. (Oppl.-rådet for biltrafikken.)

Lamellerekkverk

Avdelingsingeniør O. Nestvold, M. N. I. F.

DK 625.738

I Norsk Vegtidsskrift nr 1, 1954, har vegsjef Eggen en artikkel om lamellerekkverk.

Det kunne i den forbindelse kanskje være av interesse å nevne at en i Finnmark i sommer har søkt å tilpasse prinsippet også for rekkverk med tverrprofil i overensstemmelse med Vegdirektørens normaler for massivrekkverk, skjema 765.

Lamellene får en vekt av vel 300 kg pr stk. Med lastebil med Hiab-kran får de seg lett sette ut på plass. Vegkanten er da på forhånd jevnet ut, og sammenføyning og justering kan følge umiddelbart. Underkant av rekkverk er vanlig søkt gravd 2—5 cm ned i vegbanen, og bakkant er plasert gjennomsnittlig 10 cm innenfor vegkanten.

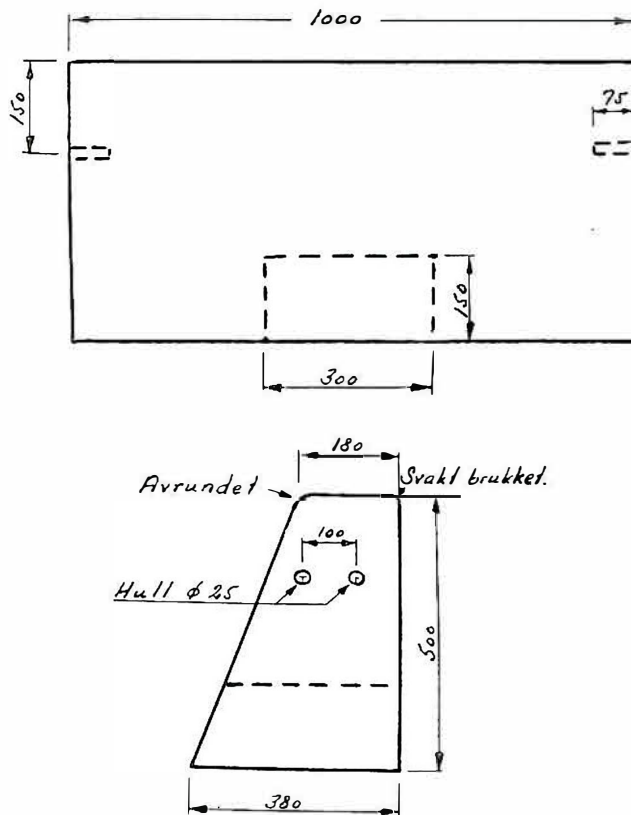


Fig. 1. Oppriss og snitt av lamelle.

En har nyttet noe grovere jernstumper til sammenføyningen enn vist på rekkverket fra Sør-Trøndelag, nemlig kapp av armeringsjern ϕ 20—25 mm. Rekkverket gir inntrykk av å være bra motstandsdyktig mot påkjenning i sideretning. Det virker på et vis noe «elastisk», idet det, ved forsøk på å spette det ut, viser en fjærende tendens tilbake til utgangsstillingen.

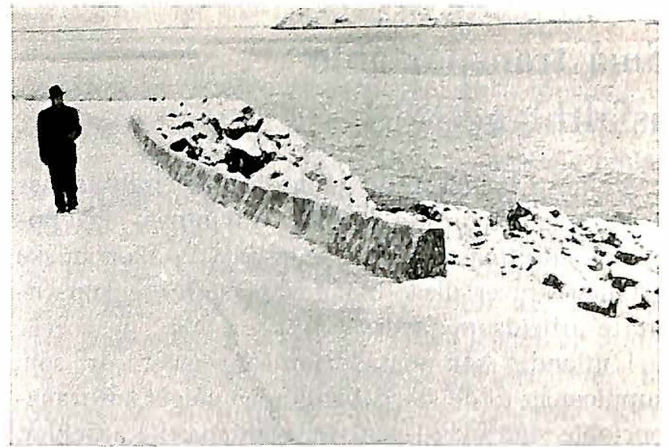


Fig. 2. Lamellerekkverk.

Lamellene settes sammen med en innbyrdes avstand av 1—2 cm. Med hensyn til avløp for vann, så er dette også anordnet noe annerledes enn i Sør-Trøndelag, idet det for hver 10—15 m er anbragt en lamelle med utspart rektangulær åpning av tverrsnitt 30×15 cm, som antydnet med stiplede linjer på tegningen.

Ved omhyggelig utsetting blir et slikt rekkverk ganske pent. Det blir ikke dyrere enn vanlig massivt rekkverk, og har mange fordeler fremfor et sådant.

Rekkverkslamellene av denne type er levert av et cementvareverksted i Alta. Betongen blir vibrert, og etterat støpeformen er fjernet, blir forsiden av lamellene behandlet med en vanlig kost for å sikre et ensartet, jevnt og pent utseende.

Foruten lamellerekkverk av denne type er det i fylket siste sommer også satt ut rekkverk svarende til den type vegsjef Eggen beskriver. Lamellene til dette er støpt i egen regi med stampning av betongen. Det synes dog i dette tilfelle å måtte være fordelaktig å velge et symmetrisk profil på lamellene.

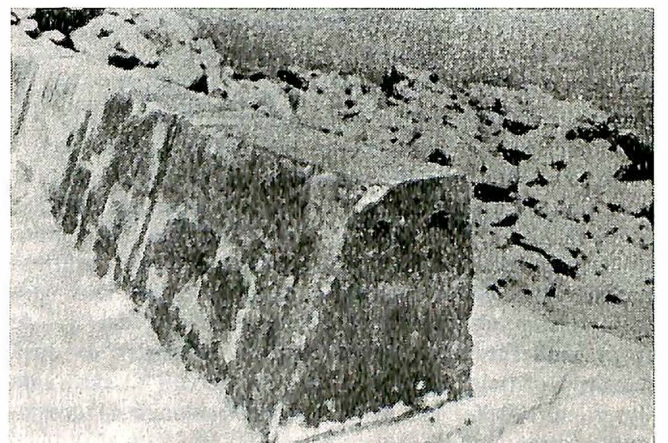


Fig. 3. Nærbilde av et lamellerekkverk.

Med det forholdsvis enkle utstyr som behøves til fremstillingen, blandemaskin og form med vibrator foruten drivkraft til disse, vil den mest lønnsomme fremstillingsmåte, når hensyn tas til de store avstander her i fylket, sannsynligvis være å flytte utstyret rundt i distriktene og med passende mellomrom på steder med høvelige forekomster av støpesand produsere det antall lameller som tilstøtende vegger krever. Vi har her i Finnmark ennå en nesten total mangel på rekkverk, slik at dette arbeid, når tilstrekkelige pengemidler disponeres, måtte kunne utføres systematisk og rasjonelt.

Jeg vil videre nevnte de muligheter for utjevning av arbeidsdriften som fremstillingen av rekkverklameller byr på. Støpning av massivt rekkverk ute

på vegen kan bare foregå den tid på året frosten ikke sjenerer. Har man imidlertid brukbare hus, må støpning av lameller i sin helhet kunne legges til vinteren, om så måtte ønskes.

Selve prinsippet med fabrikkmessig fremstilte enheter som settes sammen til rekkverk på byggeplassen, synes i det hele å passe godt til det tekniske utviklingstrinn vi for tiden befinner oss på. Tverrsnitt og utforming av lamellerekkverk bør vel legges mest mulig opp til det som er knesatt som normal for vegvesenets rekkverk forøvrig. I svært mange tilfelle synes et rekkverk av den høyde vegsjef Eggen har valgt, å være fullt tilstrekkelig, og en normal som kunne sikre en mest mulig ensartet utførelse over hele landet også av den slags rekkverk, kunne kanskje være ønskelig.

Gummiasfalt

I de senere år er det i en rekke land gjort forsøk med tilsetning av små mengder av forskjellige sorter gummi i slitelaget på asfaltdekker. Den tilsatte mengde gummi har vanligvis vært omkring 5 % av den medgatte asfalt, dvs. mellom en fjerdedels og en halv prosent av vegdekkemassen.

Det amerikanske «Bureau of Public Roads» har fulgt utførelsen av endel av disse forsøk med stor interesse og har latt foreta en serie laboratorieprøver for å søke å klarlegge om det kan oppnås fordeler ved slik tilsetning av gummi i asfaltdekker.

I tidsskriftet «Public Roads», vol. 28, nr 4, for oktober 1954, offentliggjør Bureau of Public Roads resultatene av de forsøk som har vært utført. Konklusjonen Bureau of Public Roads her kommer til, vil muligens ha interesse også for norske ingeniører. Den lyder i oversettelse:

«Hva viser disse laboratorieforsøk? Virkningen av tilsetning av forskjellige sorter gummi til forskjellige sorter asfalt kan variere innen vide grenser. Bruken av gummi viser i noen henseender virkninger som er lovende, i andre henseender ikke. Konklusjoner om mulige økonomiske fordeler ved tilsetning av gummi, må utstå inntil videre observasjoner foreligger om hvordan forsøksdekkene arter seg under påkjenningen av alder, vær og trafikk. På de forsøksdekker det her er tale om, har en hittil ikke kunnet se at de prøvestrekningene som er lagt med gummitilsetning har vist egenskaper som er vesentlig forskjellige fra dem en finner hos tilsvarende kontrollstrekninger som er lagt uten tilsetning.»

Maj.

Sjefsskifte ved US Bureau of Public Roads

Francis C. du Pont, US Commissioner of Public Roads har meddelt at han vil trekke seg tilbake fra sin stilling i januar for å overta en spesiell oppgave som medarbeider for Secretary of Commerce Weeks. Bureau of Public Roads som du Pont nå leder, er en underavdeling av Department of Commerce. du Pont har videre meddelt at Deputy Commissioner of Public Roads, C. D.

Curtiss, vil overta stillingen som Commissioner. Mr. Curtiss kan se tilbake på mange års tjeneste i «the Bureau».

Som spesiell medarbeider for the Secretary of Commerce vil mr. du Pont i første omgang ta seg av president Eisenhowers moderniseringsprogram for vegnettet, en plan som skal forelegges Kongressen tidlig i år.

President Eisenhowers framlegg om en fordobling av veganleggsutgiftene tar nå raskt form under ledelse av general Lucian Clay, som ble utnevnt av presidenten til formann for hans spesielle vegkomité.

General Clay har nylig meddelt at en sum på 26 milliarder dollars i tillegg til de normale utgifter på 50 milliarder vil bli nødvendig for å gjennomføre programmet. (World Highway Report, desember 1954.)

KO.

Utvikling av vegtransporten i Belgia

Ved åpningen av fylkestinget i West Flanders uttalte fylkesmannen: En 15 tonns jernbanevogn befordrer årlig 78 000 tonn km gods og medfører meget laste- og lossearbeid, mens en 10 tonns trekkvogn med tilhenger befordrer 240 000 tonn km med gods fra dør til dør. I 1953 befordret de lokale jernbaner 47 000 tonn mot 367 000 tonn i 1937. Det er ingen tvil om at vegene er nøkkelen til økonomisk vinning for fylket. De må bli bindeleddet mellom produksjonsområder og markedsentra, og gi adgang for nye industrianlegg til fritt å slå seg ned i de områder som passer best for deres virksomhet.

Fylkesmannen i Namur fylke ga også noen opplysninger om transportutviklingen i hans fylke, hvor 26,5 % av godset blir transportert på vegene, 25 % på elver og kanaler og 48 % med jernbaner. Den samlede kostnad av vegtransportdriften er anslått til 25 milliarder. Til sammenligning nevnte han at transportutgifter var anslått til 22 milliarder i grubedriften og 25,5 milliarder i stålproduksjonen. (Informations Routieres du Monde.)

Innreiste utlendinger i 1954

Statistisk Sentralbyrås innreisestatistikk viser at det i 1954 kom 807 201 utlendinger til landet. Dette er det høyeste tallet en har registrert hittil. I 1953 kom det 689 296 utenlandske reisende, og dette tallet var det høyeste inntil da.

Den sterke oppgangen i 1954 skyldes i første rekke den rekordartede tilstrømning av turister i juli. Det ble i denne måned registrert hele 276 148 innreiste utlendinger mot 225 252 i samme måned året før. I sommersesongen (juni—august) 1954 kom det i alt 544 353 utlendinger til landet. Dette er hele 91 329 flere enn i samme sesong året før. I månedene mars og mai i 1954 kom det et lavere antall utenlandske reisende enn i de samme måneder i 1953.

Det er i første rekke tallet på svenske reisende som er høyere i 1954 enn i 1953. I 1954 kom det i alt 567 703 svensker. Dette er 85 730 flere enn året før. Den svenske kontingent utgjorde 70 % av den totale turiststrøm både i 1954 og 1953.

Det var en svak nedgang i tallet på belgiske reisende fra 1953 til 1954, men for de øvrige nasjonaliteters vedkommende gikk tallet på reisende opp.

I alt 537 532 av utlendingene kom til landet landvegen med bil eller på annen måte. Dette er en meget sterk stigning fra 1953 da det tilsvarende tall var 436 533, og det er det høyeste tallet som er registrert. Også med jernbane, båt og fly kom det flere reisende enn noen gang tidligere.

Innreiste utlendinger.

| | 1952 | 1953 | 1954 |
|-------------|---------|---------|---------|
| I alt | 603 610 | 689 296 | 807 201 |

Måned:

| | 1952 | 1953 | 1954 |
|-----------------|---------|---------|---------|
| Januar | 8 894 | 15 174 | 15 448 |
| Februar | 31 629 | 19 430 | 19 647 |
| Mars | 17 276 | 26 100 | 22 571 |
| April | 22 702 | 25 029 | 31 469 |
| Mai | 35 172 | 49 042 | 45 343 |
| Juni | 75 507 | 97 880 | 117 758 |
| Juli | 178 367 | 225 252 | 276 148 |
| August | 138 948 | 129 892 | 150 447 |
| September | 38 058 | 38 141 | 47 822 |
| Oktober | 22 709 | 25 630 | 27 936 |
| November | 14 308 | 15 899 | 27 779 |
| Desember | 20 040 | 21 827 | 24 833 |

Nasjonalitet:

| | 1952 | 1953 | 1954 |
|--------------------|---------|---------|---------|
| Svensker | 419 143 | 481 973 | 567 703 |
| Dansker | 68 255 | 69 292 | 74 335 |
| Finner | 18 288 | 27 153 | 28 370 |
| Briter | 31 559 | 35 647 | 44 303 |
| Vest-tyskere | 5 471 | 8 154 | 15 201 |
| Nederlendere | 4 365 | 4 920 | 5 788 |
| Belgiere | 2 044 | 2 807 | 2 537 |

| | | | |
|------------------------|--------|--------|--------|
| Franskmenn | 6 812 | 9 186 | 9 409 |
| Sveitsere | 3 469 | 3 225 | 4 052 |
| Østerrikere | 759 | 1 046 | 1 501 |
| Italienerne | 2 540 | 3 176 | 3 868 |
| Andre europeere | 3 495 | 3 623 | 3 698 |
| Nord-amerikanere | 31 365 | 33 031 | 37 744 |
| Andre | 6 045 | 6 063 | 8 692 |

Innreisemåte:

| | 1952 | 1953 | 1954 |
|--------------------------|---------|---------|---------|
| Jernbane | 126 143 | 137 371 | 141 356 |
| Båt | 80 071 | 86 954 | 95 841 |
| Bil etc. landveien | 372 910 | 436 533 | 537 532 |
| Fly | 24 486 | 28 438 | 32 472 |

Litteratur

J. Gjærum: *Akershus fylkes veghistorie*. Format A 4, 616 s., pris kr 45,—. Restopplaget, ca 400 ekspl., selges ved henv. til Fylkeskassereren i Akershus, H. Heyerdahlsgt. 1, Oslo.

Veghistorien gir en historisk oversikt over vegvesenets utvikling i fylket fra begynnelsen av middelalderen frem til 1948. (Fra 1. januar 1948 ble Aker kommune sammen-sluttet med Oslo.)

Boken inneholder verdifulle opplysninger om vegvesenets organisasjon og arbeidsmåte i de forskjellige tider. Is- og vintervegene som i gammel tid hadde den tyngste og største trafikk, har fått sitt eget avsnitt. Det samme har vegvedlikeholdet og vegtilsynet fått. Videre er skyssvesenet, landposten, samtlige 23 ferje- og sundsteder, jernbanene og de kongelige reiser omhandlet i spesielle avsnitt. Telefonanlegg med sine stolper, som kom i 1880-årene, har vært til stor ulempe for vegvesenet og gjenstand for mange kontroverser og administrative forføyninger, — hvilket også er omhandlet i boken.

Fylkets samtlige herreder (i alt 30) har fått sine spesielle avsnitt hvor gamle og nye veger er omhandlet. Også nedlagte og/eller opptatte offentlige veger samt en del privatveger er tatt med i boken. Hensikten har vært å samle mest mulig av de ting som i tidens løp har foregått på de kommunikasjonsmessige og dertil hørende andre områder innen de respektive herreder. Boken antas å være av betydelig interesse, ikke bare for de kommunale instanser, men også for kommunikasjons-, trafikk- og historieinteresserte samt for bibliotekene.

Veghistorien er utgitt etter fylkets foranstaltning og er forfattet av ingeniør J. Gjærum ved vegadministrasjonen i Akershus.

Svenska Vägförningens Tidskrift nr 1, 1955.

Innhold: 1955 års statsverksproposition. — Väganslagen i statsverkspropositionen. — Arbetsplanen och trafikingenjören av civilingenjör Dag Blomberg. — Om komprimering av jord av civilingenjör Nils Bruzelius. — Seismiska jorddjupsmätningar vid vägprojektering av vägingenjör I. Waalsten. — Viadukter och vägestetik av vägvårdskonsulent H. E. Segerros. — Från riksdagen. — Från departement och verk. — Förningsmeddelanden: Vägförningens framställning om ökat azeltryck, vägförningen tillstyrker högertrafik. — Boknytt. — Ur jackpressen.

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. 417135.