

NORSK VEGTIDSSKRIFT

1957



OSLO

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD

Innholdsfortegnelse for året 1957

	Side		Side
<i>Administrasjon og lønnsforhold.</i>		<i>Kongresser, studiereiser, kurs og møter.</i>	
Administrasjon og rasjonalisering. Kurs på Voss i tiden 6.—27. oktober 1955. Av vegsjef K. H. Oppegaard, M. N. I. F.	6	Administrasjon og rasjonalisering. Kurs på Voss i tiden 6.—27. oktober 1955. Av vegsjef K. H. Oppegaard, M. N. I. F.	6
Fortjent utmerkelse til fhv. vegdirektør Korsbrekke	86	Begrensning av trafikkstøy. Rapport fra en studiereise i Tyskland 1956. Av sivilingeniør Fredrik Hennig	45
Generaldirektør K. G. Hjort tar avskjed	187	Beslutninger på den internasjonale vegkongress	12
Ny vegsjef i Aust-Agder	104	Bilsakkyndigmøte 1957	202
Ny vegsjef i Nordland	15	International Concrete Road Congress. Roma 16.—19. oktober 1957	103
Nye vegsjefer i Akershus og Finnmark	154	Nordisk Vektteknisk Forbunds VII kongress i København. 17.—23. juni 1957	58
Premiering av forslag	114	Nordisk Vegteknisk Forbunds 7. kongress. København 17.—23. juni 1957. Av overingeniør Per G. Hansson, M. N. I. F., og frue	121
Vegsjef Fixdal tar avskjed som vegsjef i Telemark	140	Opfrysninger. Av baneingeniør O. Godskesen	103
Vegsjef Matzow tar avskjed	188	Opplæring av yrkessjåfører	53
<i>Automobiler og automobiltransport.</i>		Tachografen, og bruken av den. Rapport fra en studiereise til Stockholm i april 1956. Av overingeniør Bjarne Sårheim, M. N. I. F.	31
Bane—Bil. Av trafikkdirktor Per Ulvik	198	Vedlikeholdskurs for ingeniører	118
Bildekk som pumpes opp under kjøring	69	Vegoppsynsmenn på studiereise. Av vegoppsynsmann Harald M. Nilsen	66
Bilen i U.S.A.	144	<i>Litteratur og tidsskrifter. Karter.</i>	
Buss som aldri tar passasjerer	92	Avskalningar på Kungl. Flygförvaltningens betongbelagningar. Av Sven G. Bergström og Björn Örbom. Anmeldt av Sven Thaulow	119
Farveglade biler	117	Dansk Vejtidskrift nr 10 — 1956	16
Lastebiler fra Brasil	144	—»—» 11 — 1956	16
Registrerte nye biler i 1. kvartal 1957	138	—»—» 12 — 1956	16
Registrerte nye biler i 1. halvår 1957	183	—»—» 1 — 1957	38
<i>Bruer og tunneler.</i>		—»—» 2 — 1957	52
Ferdige bruer 1956	82	—»—» 3 — 1957	70
Norske vegbruere og moderne trafikk. Dagens situasjon og fremtidens behov. Av avdelingsdirektør Arnulf Arild, M. N. I. F.	178	—»—» 4 — 1957	104
Vegtunnel under Mont Blanc	144	—»—» 5 — 1957	120
Åpningen av Varoddbrua. Av avdelingsingeniør Karl E. Lunaas, M. N. I. F.	1	—»—» 6 — 1957	154
<i>Ferjetrafikk, ferjer og ferjeleier.</i>		—»—» 7 — 1957	154
Ferjestatistikk 1956. Av fullmektig Gerd Myhre ..	189	—»—» 8 — 1957	170
Ferjetrafikk, ferjer og ferjeleier. Av avdelingsingeniør Svend Major, M. N. I. F.	60	—»—» 9 — 1957	188
<i>Forskjellig.</i>		—»—» 10 — 1957	206
Bruk av lysreflekterende kjennemerker på motorvogner. Av politifullmektig Reidar Søbstad	36	Orientering om nye metoder for grøfte-, tomte- og skjæringssprengninger. Utgitt av Fjellsprengningsutvalget, Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd	16
Fhv. vegdirektør Andreas Baalsrud 85 år	52	<i>Svenska Vägföreningens Tidskrift nr</i>	
Fjellsprengning. Av ingeniør Harald J. Egge, M. N. I. F.	162	8 — 1956	16
Konsesjoner og subsidier. Av førstesekretær Olav Haukvik	116	—»—» 9 — 1956	16
Noe for vegvesenet?	92	—»—» 10 — 1956	16
Olje i Sahara	144	—»—» 1 — 1957	70
Rastplasser ved vegene i Vest-Agder. Av avdelingsingeniør Hans Aase, M. N. I. F.	68	—»—» 2 — 1957	104
Sigarettrøking svekker «nattsynet»	51	—»—» 3 — 1957	104
Svensk syn på vegpolitikken	97	—»—» 4 — 1957	120
Sykelgrind	201	—»—» 5 — 1957	154
Trykklufttråk. Av major Oscar Magnus	135	—»—» 6 — 1957	154
Veger og flyruter	84	—»—» 7 — 1957	188
Verkstedvogn for reparasjon av snøpløgere	85	—»—» 8 — 1957	206
<i>Geologi og geoteknikk.</i>			
Norske bergarter i fast fjell og løsavleiringer. Deres anvendbarhet til vegdekkematerialer. Av geolog Chr. C. Gleditsch	71		
Tunnelgeologi og moderne vegtracéer. Av geolog Chr. C. Gleditsch	105		

Materialer, redskap og materialprøving.
 Prepaktmetoden. Betongpumpe. Av overingeniør G.
 A. Frøholm, M. N. I. F. 28

Personalta.

	Side
Akerhaugen, E., avd.ing II	206
Andersen, E., konstr. II	188
Andrén, J., fullm. II	16
Arntzen, O., konstr. III	188
Austbø, L., konstr. III	188
Bakke, O., avd.ing. II	206
Berge, E., konstr. III	188
Bergersen, B., opps.m.	120
Bjørkli, A., førstesekr.	206
Bjørnstad, E., avd.ing. I	38
Blomberg, E., konstr. II	188
Boe, C., kons. II	104, 170
Borge Lauvstad, O., fullm. I	170
Bostrøm, H., tekn. I	104, 188
Broen, K., konstr. II	188
Brunn, K. P., konstr. II	188
Brønning Nilsen, N., konstr. I	188
Braaten, O., konstr. II	188
Baalsrud, A., fhv. vegdirektør	52
Clementz, O., fullm. I	206
Davidson, A., fullm. I	206
Dedekam, H. E., avd.ing. I	206
Dukefoss, S., konstr. II	188
Efskin, A., konstr. I	188
Eide, E., konstr. III	188
Eide, O., fullm. I	206
Eikemo, R., konstr. I	188
Eilertsen, E., konstr. III	188
Eirum, R., avd.ing. II	206
Eldholm, H., konstr. I	188
Fixdal, K., vegsjef	140
Fixdal, K. G., avd.ing. I	140
Fjelde, G., fullm. II	16
Fjeldaas, O., fullm. II	16
Flodstrøm, G., konstr. III	188
Fossum, A., fullm. I	206
Fossum, P., opps.m.	120
Fredriksen, A., konstr. III	188
Frostad, B., kont. I	104
Furland, K., konstr. III	188
Gaski, B., konstr. III	188
Gillebo, A., avd.ing. II	206
Grove, I., overing. I	104
Gudmundsen, R., kont. I	52
Gundersby, S., sekr. II	206
Gundersen, O., kont. II	104, 140
Gundersen, S., ass. II	188
Gaaski, B., tekn. I	104
Hagene, K., førstesekr.	104
Hammeren, P. O., tekn. I	206
Hansson, P. G., overing. II	104
Hassel, E., ass. I	188
Hauge, A., sekr.	140
Haugvaldstad, T., konstr. II	188
Hegdahl, H., fullm. I	206
Heggeli, R., konstr. II	188
Hjort, K. G., generaldir.	187
Holt, A., fullm. I	206
Høistad, H. A., fullm. I	206
Høydahl, K., fullm. II	188
Høyenes, A., konstr. III	188
Irgens, J. B., vegsjef	104
Jahrn, L., opps.m.	120
Jensen, K., ass. II	38
Jensen, T. S., sekr. I	16
Johansen, M., tekn. I	16, 188
Johansen, P., konstr. III	188
Johansen, T., fullm. I	70
Karlson, G., konstr. II	188
Killi, E., førstesekr.	104
Kjennerud, L., ass. I	16

Kjøbli, S., førstesekr.	206
Kjøk, R., ass. II	188
Kjølen, J., konstr. I	188
Kjørberg, S., avd.ing. II	206
Kjørås, R., bokh. og kass. I	70
Klinge, R., avd.ing. II	140
Knudsen, K., fhv. vegsjef †	86
Koren Lund, M., sekr. I	140
Korsbrekke, A., fhv. vegdirektør	86
Kristiansen, L., ass. II	38
Kristiansen, P., fullm. I	206
Kvisle, P., ing. I	104
Lie, Vedeler E., avd.ing. II	206
Loe, M., førstesekr.	206
MacDonald, Th. H., Comm. of Public Roads	204
Martinussen, E., bokh. og kass.	38
Mathiesen, B., ass. II	38, 206
Mathiesen, J., opps.m.	120
Matzow, J. N., vegsjef	188
Meyer, J., fhv. overing. †	15
Mobrenna, O., lab. II	140
Moe, B., førstesekr.	206
Myhre, B., ass. I	206
Myhre, G., fullm. II	16
Nesje, H. fullm. I	140
Nilsen, A., vegsjef †	15, 70
Nilsen, I., konstr. III	188
Nitter, J. F. de Ferry, avd.ing. II	206
Nordkvelle, Paulsen M., avd.ing. II	206
Normann, E., konstr. III	188
Norvik, I., kont. I	140
Nyberg, R., avd.ing. II	16
Olafsen, E., fhv. vegsjef †	120
Olsen, H., konstr. II	188
Opgård, G., leder	120
Ophus, O., konstr. II	188
Paulsen, E., avd.ing. II	206
Pedersen, T., fullm. II	16
Pettersen, K., avd.ing. II	206
Pless, G., fullm. II	104
Qvarsten, K., opps.m.	104
Reiersen, O., konstr.kass.	140
Reiten, O., kons. II	104
Ringbu, S., konstr. II	188
Risvold, K., fullm. I	206
Rognan, T., ing. I	104
Rud Pettersen, I., ass. II	188
Rygg, N., avd.ing. II	206
Sanderengen, H., konstr. I	188
Sannes, B., konstr. III	188
Schilvold, O., avd.ing. I	206
Seem, J., førstesekr.	206
Sesseng, I., opps.m.	120
Skarpnes, S., kont.	170
Skauby, I., ass. II	38
Skjetne, T., sekr. I	140
Skjølberg, A., konstr. II	188
Skjølsvoll, P., konstr. III	188
Skorve, E., konstr. I	188
Skuggedal, H., konstr. III	188
Slungaard, G., vegsjef	154
Solem, A., kont.	170
Solem, F., avd.ing. I	206
Solhaug, A., fullm. II	206
Solli, M., fullm. I	206
Spangelo, H., konstr. II	188
Stav, B., vegsjef	154
Stavang, I., konstr. I	188
Steenmark, L., fullm. I	170
Storetvedt, R., konstr. I	188
Storm, E., ass. I	188
Strand, L., opps.m.	104
Strandly, S., kont. I	206
Stuler, T., avd.ing. II	206
Syverren, S., ass. II	188, 206
Syvvertsen, P., ass. II	188
Sæthre, B., konstr. II	188
Søndbø, T., konstr. III	188

	Side		Side
Sørensen, J., konstr. II	188	Sykelgrind	201
Sørensen, K., konstr. II	188	Synkroniserte trafikklys	35
Tangerud, J., førstesekr.	206	Tachografen, og bruken av den. Rapport fra en studiereise til Stockholm i april 1956. Av overingeniør Bjarne Sårheim, M. N. I. F.	31
Tessens, E., konstr. III	188	Trafikkreglens historie. Av avdelingsdirektør A. Rønning, M. N. I. F.	171
Thiis Frick, C., avd.ing. II og leder	104	Trafikkstatistikk for Oslo	92
Thiis Frick, C., konstr. III	188	Trafikkulykker på tyske veger	37
Thomassen, Th., fullm. I	206		
Thraning, O., opps.m.	140	<i>Vegbygging.</i>	
Torkildsen, M., fullm. I	206	Benefit-Ratio for omfartsvejen ved Lyngby. Av professor, dr. techn. P. H. Bendtsen	145
Treider, T., ass. II	188	Beregning av nyttetall. Prosjektert linjeutretting på riksveg 670 ved Sandstuen og Buvikbergene. Av stud. techn. Kjell Backer, N. T. H.	141
Tungeland, O., konstr. III	188	En stor planeringsakkord	51
Tveit, G., konstr. III	188	Nokre nye tollvegar i U.S.A. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	175
Uldal, H., konstr. II	188	På amerikanske vegar. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	165
Vetrlhus, O., opps.m.	70	Sambandet mellom arbeidskostnad og trykkluftkostnad ved bergboring. Av civilingeniør Jan Haldo, Stockholm	167
Vårung, A. M., sekr. II	206	Sikring av hovedtrafikkårer	95
Vårung, M., kont. I	206	Utbygging av stamvegnettet i U.S.A. Eisenhowers vegplan. Av vegdirektør T. Backer	137
Wang, L., konstr. III	188	Vegbredder. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	151
Willumsen, W., avd.ing. II	206	Vegproblemer i England	52
Wold, I., fullm. I	206	Vegstikking og overgangskurver i U.S.A. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	80
Wærheim, K., fullm. I	206		
Waage, S., vegsjef	15	<i>Vegdekker.</i>	
Zernin, E., sekr. I	206	Inspeksjon av betongdekkene på Sola flyplass	119
Øgaard, P., avd.ing. II	104	Salt på betongdekker	35
Øvre-Eide, A., førstesekr.	206		
Aamlid J., opps.m.	104	<i>Vegvedlikehold.</i>	
Aardalsbakke, O., tekn.	52	Fylkes- og bygdeveggenes vedlikehold 1954—55. Av konsulent Ole Reiten	184
Aarskog, E., avd.ing. I	206	Riksveggenes vedlikehold 1955—56. Av overingeniør Gunnar Slungaard og sekretær Ole Reiten	39
Aase, E., opps.m.	154	Vedlikeholdskurs for ingeniører	118
Aasjord, H., distr.kass.	38		
		<i>Forfatterregister.</i>	
<i>Rettsavgjørelser, juridiske spørsmål og lovgivning.</i>		Arild, Arnulf, avdelingsdirektør, M. N. I. F.	155, 178
Rettsavgjørelser	183	Backer, Kjell, stud. techn., N. T. H.	141
Ulovlig oppsatt melkerampe	174	Backer, T., vegdirektør	137
		Bendtsen, P. H., professor, dr. techn.	145
<i>Statistikk.</i>		Edge, Harald J., ingeniør, M. N. I. F.	162
Beretning fra Vegdirektoratets innkjøpskontor. Budsjettåret 1956—57	169	Frøholm, G. A. overingeniør, M. N. I. F. 28, 80, 151, 165, 175	
Biltrafikken til og fra Norge i april 1957	139	Gleditsch, Chr. C., geolog	71, 105
Ferjestatistikk 1956. Av fullmektig Gerd Myhre	189	Godskesen, O., baneingeniør	103
Fylkes- og bygdeveggenes vedlikehold 1954—55. Av konsulent Ole Reiten	184	Haldo, Jan, civilingeniør	167
Hotellstatistikk for vintersesongen 1956	5	Hansson, Per G., overingeniør, M. N. I. F.	121
Innreiste utlendinger i september 1956	5	Haukwik, Olav, førstesekretær	116
Innreiste utlendinger i april 1957	139	Hennig, Fredrik, sivilingeniør	45
Innskrenkning av kjøring med motorvogner på hovedvegene under teleløsningen 1957	139	Lun aas Karl E., avdelingsingeniør, M. N. I. F.	1
Lengden av offentlige veger pr 30. juni 1957	205	Magnus, Oscar, major	135
Registrerte motorkjøretøyer pr 31. desember 1956	93	Major, Svend, avdelingsingeniør, M. N. I. F.	60
Registrerte nye biler i I. kvartal 1957	138	Myhre, Gerd, fullmektig	189
Registrerte nye biler i I. halvår 1957	183	Nilsen, Harald M., vegoppsynsmann	66
Riksveggenes vedlikehold 1955—56. Av overingeniør Gunnar Slungaard og sekretær Ole Reiten	39	Oppgaard, K. H., vegsjef, M. N. I. F.	6
Rutebilstatistikk 1955. Utarbeidet av Statistisk Sentralbyrå	17	Reiten, Ole, sekretær	39, 184
Syssesttings-oversikt	30, 85, 164, 201	Rønning, Axel, avdelingsdirektør, M. N. I. F.	87, 171
Trafikkstatistikk for Oslo	92	Slungaard, Gunnar, overingeniør, M. N. I. F.	39
Utgifter vedrørende åpning av høyfjellsvegene våren 1956	94	Søbstad, Reidar, politifullmektig	36
		Sårheim, Bjarne, overingeniør, M. N. I. F.	31
<i>Trafikk, trafikkbestemmelser og oppgaver.</i>		Thaulow, Sven	119
Begrensning av trafikkstøy. Rapport fra en studiereise i Tyskland 1956. Av sivilingeniør Fredrik Hennig	45	Ulvik, Per, trafikkdirektør	198
Biltrafikken til og fra Norge i april 1957	139	Aase, Hans, avdelingsingeniør, M. N. I. F.	68
Innskrenkning av kjøring med motorvogner på hovedvegene under teleløsningen 1957	139		
Norske vegbruer og moderne trafikk. Dagens situasjon og fremtidens behov. Av avdelingsdirektør Arnulf Arild, M. N. I. F.	155, 178		
Reguleringen av vegtrafikken. Av avdelingsdirektør Axel Rønning, M. N. I. F.	87		
Sikkerhetsbeltene sparer ti-tusener av liv	174		

Nummererte rundskriv 1956 og 1957

- | Nummererte rundskriv 1956 | Side | Side |
|---|------|---|
| Nr 14. 10. august 1956 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Revisjon av overenskomsten av 12. juli 1954. | | Nr 55 M. 29. september 1956 til politimestre, Statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. friere omsetning av lagerbiler (person- og varebiler) <i>importert for 1. januar 1954.</i> |
| Nr 15. 31. august 1956 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Ny overenskomst av 6. juli 1956. | | Nr 56 M. 29. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. bilfordeling. |
| Nr 16. 31. august 1956 til vegsjefene ang. trafikktegninger. | | Nr 57 M. 6. oktober 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Ford». |
| Nr 17. 25. september 1956 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomsten av 6. juli 1956. Protokolltilførsel til § 7. | | Nr 58 M. 22. oktober 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Bedford», type SB busschassis. |
| Nr 18. 26. oktober 1956 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. midlertidige tjenestemenn og oppsigelsesfristen. | | Nr 59 M. 25. oktober 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Morris Commercial», modell J 2. |
| Nr 19. 13. november 1956 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 8: Ansiennitetstillegg. | | Nr 60 M. 25. oktober 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Standard. |
| Nr 20. 7. desember 1956 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 16: Oppsigelse. Nytt skjema for oppsigelse (nr 171). | | Nr 61 M. 26. oktober 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. Trygve Owrens motortralle — «Motra» med 207 cm ³ motor. |
| Nr 21. 13. desember 1956 til vegsjefene ang. utlønning over postgiro. | | Nr 62 M. 29. oktober 1956 til Statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. legitimasjon i forbindelse med at gitt tilsagnsbrev byttes inn mot kjøpetillatelse. |
| Nr 22. 14. desember 1956 til fylkesmenn og vegsjefer ang. sikring av jernbanens planoverganger med automatiske vegsignal- og vegbomanlegg. Spørsmål om anvendelse av halv-bommer og om å sløyfe gitter ved bomanlegg. | | Nr 63 M. 29. oktober 1956 til Statens Bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. tilsagnsbrev for kjøpetillatelse til bevillingsinnehavere for drosje- eller hotellbil. Personbiler fra U.S.A. som ikke blir tatt ut av vedkommende inneharer av kjøpetillatelse. |
| S. Nr 38 M. 4. juli 1956 til fylkesmenn, skattefogder, skatteinspektører, landbrukssjefer, landbrukselskaper, jordstyrer, politimestre og lensmenn. Vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. fritaking for avgift av bensin til jordbrukstraktorer m. v. | | Nr 64 M. 2. november 1956 til vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. belastning av forhjulsringer på busser. |
| S. Nr 39 M. 4. juli 1956 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. vegavgifter og tilleggsavgift av bensin. | | Nr 65 M. 7. november 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt International. |
| Nr 40 M. 28. juli 1956 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer. | | Nr 66 M. 19. november 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes Benz. |
| S. Nr 41 M. 30. juli 1956 til fylkesmenn, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for førere av militære ambulanser og brannvogner. | | Nr 67 M. 19. november 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Tempo». |
| Nr 42 M. 3. august til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i jordbrukets driftsbygninger. Utvidet godkjenning av gnistfanger for jordbrukstraktorer. | | Nr 68 M. 26. november 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet. |
| Nr 43 M. 28. august 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt G.M.C. 450. | | Nr 69 M. 5. desember 1956 til Rikets tollsteder ang. vekt-oppgaver over automobil- og traktorgummi. |
| Nr 44 M. 29. august 1956 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. endringer i lov om motorvogner. | | Nr 70 M. 6. desember 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. vektavgift av kombinerte rutebiler. |
| S. Nr 45 M. 30. august 1956 til skattefogder og politimestre ang. regler for oppkreving og regnskapsførsel m. v. vedkommende vegavgift og kontrollavgift av motorvogner. | | Nr 71 M. 7. desember 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Steyr type 580 og 580 f. |
| S. Nr 46 M. 31. august 1956 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, landbrukssjefer, landbrukselskaper, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, jordstyrer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. vegavgifter og tilleggsavgift på bensin for budsjetterminen 1956/57. | | Nr 72 M. 18. desember 1956 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. import av brukte biler til lager, for salg mot kjøpetillatelse. |
| S. Nr 47 M. 5. september 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. ombygging av motorvogner. Omsetting av ombygde motorvogner mot kjøpetillatelse | | Nr 73 M. 18. desember 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. kjøpetillatelse for person- og varevogner. |
| Nr 48 M. 11. september 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. ombygging av motorvogner. Ombygging av Fiat 600 Multipla. | | Nr 74 M. 22. desember 1956 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler. |
| Nr 49 M. 13. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger. | | Nr 75 M. 27. desember 1956 til Statens bilsakkyndige ang. årsrapport og statistikk m. m. for 1956. |
| Nr 50 M. 18. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Opel Olympia type 15. | | Nr 76 M. 28. desember 1956 til vegsjefene ang. akeulykkene. |
| Nr 51 M. 20. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Magirus — Deutz». | | |
| Nr 52 M. 20. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Austin». | | |
| Nr 53 M. 21. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Phänomen», type Granit 30 K. | | |
| Nr 54 M. 27. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «M.A.N.» 400 L I. | | |

Nummererte rundskriv 1957

- | | |
|--|--|
| Nr 1. 14. januar 1957 til vegsjefene ang. luftfotografisk kartlegging. | |
| Nr 2. 21. januar 1957 til vegsjefene ang. grunnundersøkelse 1957. | |
| Nr 3. 19. desember 1957 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 7: Timelønn for verkstedarbeidere. | |
| Nr 4. 21. januar 1957 til vegsjefene ang. leid bil med sjåfør. Endringer av de alminnelige prisbestemmelser for transport med lastebil. | |
| Nr 5. 18. mars 1957 til vegsjefene ang. nye forskrifter for levering og montering av stålkonstruksjoner til bruer for Statens vegvesen. | |
| Nr 6. 28. januar 1957 til vegsjefene ang. ervervelse av dyrket og dyrkbar jord til jordbruksmessig uproduktive formål. | |
| Nr 7. 24. januar 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. endring i lov om vegvesenet. | |
| Nr 8. 25. mars 1957 til vegsjefene ang. asfaltering sommeren 1957. Spann til innsending av bitumenprøver. | |
| Nr 9. 25. april 1957 til vegsjefene ang. forebygging av sprengningsulykker — politivedtøkene. | |

Side

Side

Nr 10. 14. mai 1957 til vegsjefene ang. reklameskilt ved veg gjennom tettbygd strøk.

Nr 11. 15. juni 1957 til vegsjefene ang. oppmerking på kjørebanelen. Foreløpige bestemmelser om oppmerkingens utførelse.

Nr 12. 21. juni 1957 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 5: Timelønn for sjåfører, maskinførere og høvelførere. Kjøretillegg.

Nr 13. 5. juli 1957 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 14: Ferie og ferielovens §§ 6 og 7.

Nr 14. 26. august 1957 til vegsjefene ang. instruks for inntak og oppsiing av arbeidere i hjelpearbeid, fastsatt av Arbeidsdirektoratet 21. januar 1957.

Nr 15. 28. august 1957 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. lønn under militærtjeneste. Endring av lønnsregulativets § 12.

Nr 16. 6. september 1957 til vegsjefene ang. benevnelse av vegvesenets redskapsentraler m. v.

Nr 17. 18. september 1957 til vegsjefene ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 1: Ansiennitetsbestemmelser og § 4, punkt 16: Lønn under sykdom.

Nr 18. 24. september 1957 til vegsjefene ang. valgplakater o. l. — vegloven § 40.

Nr 19. 21. oktober 1957 til vegsjefene ang. omlegging av vegger. Bruk av gamle vegstykker til møte- og bussholdeplasser samt til parkering.

Nr 20. 4. november 1957 til fylkesmenn og vegsjefer ang. midlertidig forhøyelse av vegoppsynsmennenes kostgodtgjørelse med virkning fra 1. juli 1956.

Nr 21. 7. november 1957 til vegsjefene ang. kap. 714. 1 a riksvogvedlikeholdet. Telefongodtgjørelse til riksvogvoktere m. fl.

Nr 22. 13. november 1957 til vegsjefene ang. forebyggelse av jordskred.

Nr 23. 25. november 1957 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. ansettelse direkte i lønnsklasse 3 som kontorist I for søkere med eksamen artium e. l.

S. Nr 1 M. 3. januar 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. overdragelse av motorkjøretøyer.

Nr 2 M. 3. januar 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr 3 M. 9. januar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

Nr 4 M. 10. januar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Morris Commercial.

Nr 5 M. 10. januar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Studebaker.

Nr 6 M. 15. januar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr 7 M. 16. januar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt G.M.C. 1957 modeller.

S. Nr 8 M. 17. januar 1957 til skattefogder og politimestre ang. regler for oppkreving og regnskapsførsel m. v. vedkommende vegavgift og kontrollavgift av motorvogner.

Nr 9 M. 30. januar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 10 M. 1. februar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Fargo.

Nr 11 M. 4. februar 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. politikamrenes prøvenummer for kort tid.

Nr 12 M. 5. februar 1957 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. endringer i lov om motorvogner.

Nr 13 M. 5. februar 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Faun-Henschel.

Nr 14 M. 15. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Leyland.

S. Nr 15 M. 12. februar 1957 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter, Statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. omsetning av vanlige 2-hjuls motorsykler med sylindervolum over 150 ccm.

Nr 16 M. 2. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Willys.

Nr 17 M. 7. mars 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

S. Nr 18 M. 12. mars 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. motorkjøretøyer som kan erverves mot kjøpetillatelse for varebil.

Nr 19 M. 12. mars 1957 til Statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. fordeling av bilmateriell.

Nr 20 M. 12. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Austin».

Nr 21 M. Utgått.

Nr 22 M. 15. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Peugeot 403, type C4 og T4.

Nr 23 M. 19. mars 1957 til politimestre, Statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. friere omsetning av lagerbiler — (person- og varebiler) importert før 1. januar 1955.

Nr 24 M. 20. mars 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. Bosch asymmetrisk lys.

Nr 25 M. 20. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. vanføres anskaffelse av motorkjøretøyer.

Nr 26 M. 21. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis busschassis.

Nr 27 M. 21. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt M.A.N. lastebilchassis 620 L1.

S. Nr 28 M. 22. mars 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. endringer i §§ 5, 12 og 22 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter av 3. juni 1942.

Nr 29 M. 22. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr 30 M. 27. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford.

Nr 31 M. 27. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilenes førerhus.

Nr 32 M. 27. mars 1957 til politimestrene ang. bruk av traktor på offentlig veg.

Nr 33 M. 28. mars 1957 til vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. godkjente brannslukningsapparater for lukkede personbiler.

Nr 34 M. 30. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 35 M. 30. mars 1957 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 36 M. 5. april 1957 til Statens bilsakkyndige ang. Austin 152 småbuss og Morris J2 minibuss til drosjebruk.

Nr 37 M. 13. april 1957 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 38 M. 13. april 1957 til Statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. rundskriv nr 13/56 M. av 1. mars 1956 angående innførselslisens for gavebiler.

Nr 39 M. 13. april 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr 40 M. 15. april 1957 til politimestre, Statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. bilforhandleres adgang til å registrere personbiler.

S. Nr 41 M. 24. april 1957 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. registrering, kontroll m. v. av militære motorvogner. Jfr. Forskriftene litra B til kap. II i motorvognloven om melding, undersøkelse og registrering av motorvogn.

Nr 42 M. 4. mai 1957 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

S. Nr 43 M. 11. mai 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. oppbygging av motorkjøretøyer.

S. Nr 44 M. 15. mai 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, landbrukssjefer, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, samferdselskonsulenter, Statens bilsakkyndige samt landbruksselskaper og jordstyrene ang. refusjon avgift på bensin nytt til jordbrukstraktorer m. v.

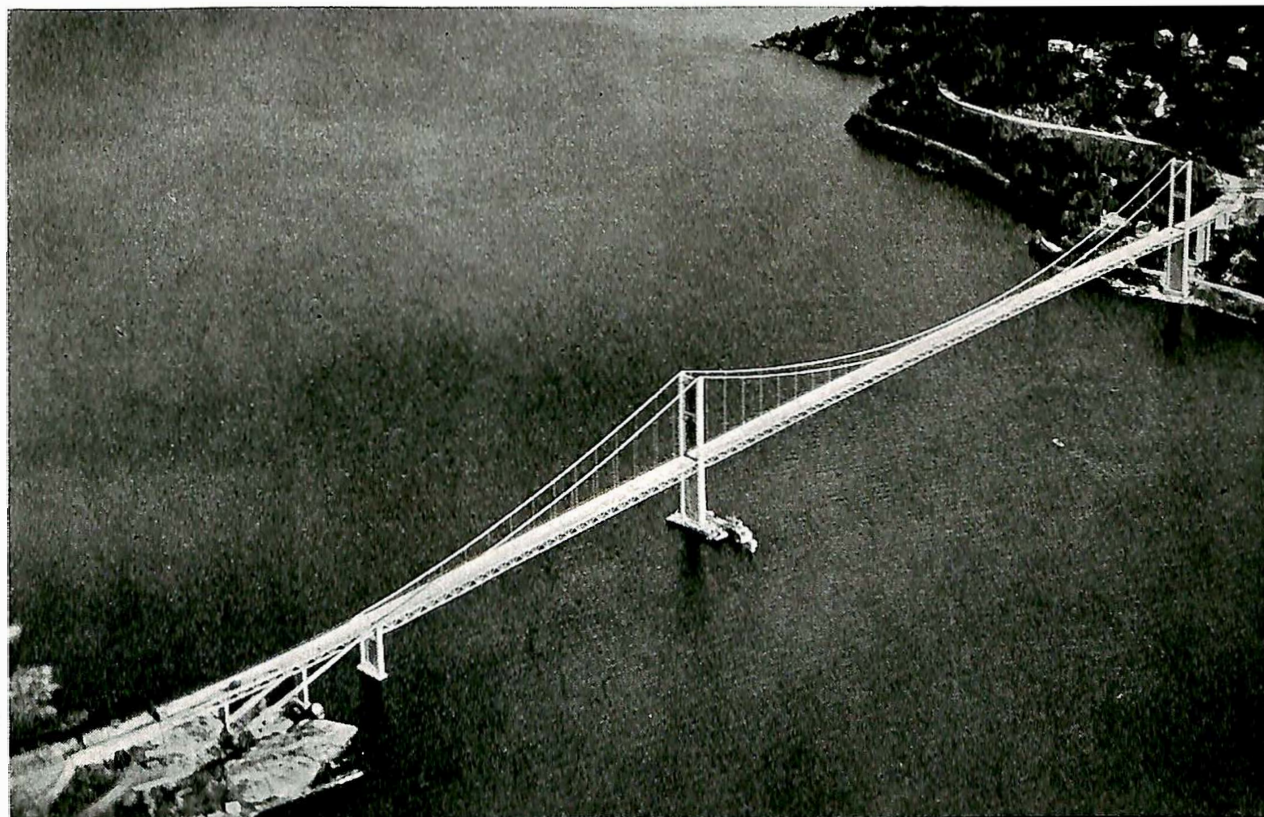
Nr 45 M. 29. mai 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt M.A.N., modell 745 L1.

Nr 46 M. 1. juni 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. nye alminnelige trafikkregler — Konvensjon om vegtrafikken.

Nr 47 M. 6. juni 1957 til Statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilens førerhus.

Nr 48 M. 6. juni 1957 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

	Side	Side
Nr 49 M. 6. juni 1957 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer.		Nr 65 M. 25. juli 1957 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.
Nr 50 M. 6. juni 1957 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer.		Nr 66 M. 9. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Renault, modell R-2086.
Nr 51 M. 7. juni 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Berlin H3S.		Nr 67 M. 10. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Sabus — selvbærende småbuss.
Nr 52 M. 6. juni 1957 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nye alminnelige trafikkregler.		Nr 68 M. 16. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt International.
S. Nr 53 M. 6. juni 1957 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. Mercedes-Benz småbuss type O-319.		Nr 69 M. 22. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford.
Nr 54 M. 14. juni 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt White.		Nr 70 M. 29. august 1957 til politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer.
Nr 55 M. 14. juni 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet, modell 3800 (3G-57).		Nr 71 M. 4. september 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford, modell SS og SL.
Nr. 56 M. 14. juni 1957 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt M.A.N., modell 400 L1.		Nr 72 M. 17. september 1957 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. oversikt over rundskriv fra Vegdirektoratet, bilavdelingen i 1956.
Nr 57 M. 28. juni 1957 til politimestre, skattefogder og lensmenn ang. betalingsterminer for veg- og kontrollavgift i budsjettåret 1957/58.		Nr 73 M. 21. september 1957 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.
Nr 58 M. 28. juni 1957 til fylkesmenn, skattefogder samt jordstyrene ang. refusjonsavgift på bensin nyttet til jordbruks-traktorer m. v. kalenderåret 1957.		Nr 74 M. 24. september 1957 til tollkamrene ang. oversendelse av en del eksemplarer av vektoppgaver over automobilgummi.
Nr 59 M. 1. juli 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Peugeot 403 U8, type C4 og T4.		Nr 75 M. 8. oktober 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. unntak fra visse bestemmelser i motorvognforskriftenes §§ 5 og 12 for militære motorvogn.
Nr 60 M. 1. juli 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Morris Commercial, ½ t. van.		Nr 76 M. 8. oktober 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.
Nr 61 M. 10. juli 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.		Nr 77 M. 14. oktober 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.
Nr 62 M. 15. juli 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Magirus Deutz, type Jupiter HD.		Nr 78 M. 14. oktober 1957 til statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.
Nr 63 M. 22. juli 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. skjema nr 82 C — søknad om kjøpetillatelse for motorvogn.		Nr 79 M. 18. oktober 1957 til skattefogdene ang. søknad om nedsettelse eller ettergivelse av vegavgifter.
Nr 64 M. 25. juli 1957 til politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer.		Nr 80 M. 13. november 1957 til vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. gummidimensjon i forhold til tillatt akseltrykk.



Åpningen av Varoddbrua

Avdelingsingeniør Karl E. Lunaas, M. N. I. F.

DK 624.5 (483.5)

Lørdag den 20. oktober 1956 ble en festdag av de store for befolkningen i Kristiansand og distriktet omkring. Fra alle kanter strømmet folk til Varodden for å se Hans Kongelige Høyhet Kronprinsregenten foreta den høytidelige åpning av Varoddbrua. Å få en bruforbindelse over Topdalsfjorden har vært en ønskedrøm gjennom mange år og den skulle nå gå i oppfyllelse.

Været var litt grått, men dette ble mer enn oppveid av det fargerike folkeliv som utfoldet seg på begge sider av brustedet. Skolebarna var i 17. mai-stemming og viftet med små flagg i hånden. På brua vaiet store flagg og på vestre landkar var det for anledningen og etter idé av arkitektene i Kristian-

sand kommune bygd en baldakin i friske farger. Rundt omkring ble svabergene etter hvert dekket av mennesker, og på vegen nede ved ferjestedet hadde fire skolemusikkorps fra Oddernes tatt oppstilling og underholdt med feiende marsjer.

En stor politistyrke var i sving og klarte på en utmerket måte å få stuet folk og biler sammen langs vegkantene, og da klokken var 11,30 kunne en høre at Kronprinsen nærmet seg. Han var i følge med stortingspresident Torp, justisminister Haugland, vegdirektør Backer, fylkesmann Even- sen, ordfører Tallaksen og vegsjef Rosendaahl.

Brukomiteens formann, Torolv Torsvik, hilste Kronprins Olav hjertelig velkommen og sa blant



Kronprins Olav åpner Varoddbrua.

annet i sin tale at når Varoddbrua i dag er en kjensgjerning måtte en ha lov til å si at det er resultatet av et godt samarbeid og enighet mellom Vest-Agder, Kristiansand og de tre herreder Oddernes, Tveit og Randesund. Dagen er en stor og god dag for store deler av Agderfylkenes byer og bygder. En stor dag fordi et mål er nådd som letter livets daglige slit. Det har vært et eventyr å se denne brua reise seg og strekke sine slanke tårn mot den blå himmel. Et under har det vært å se vegvesenets og verkstedenes folk utføre sitt arbeid, bokstavelig talt svevende mellom himmel og hav. I tålmodig slit er målet nådd, så dette harmoniske byggverk i dag står og vil bli stående gjennom tidene som et monument over de som bygde det, over de som har tenkt de dristige tanker og satt dem ut i livet. Det har lyktes bruas konstruktører og deres hjelpere først og fremst å bygge en bru som bærer våre vegers tyngste trafikk, men som også med sine slanke linjer er en prydd for en vakker fjord.

Til slutt uttrykte Torsvik på vegne av brukomiteen sin takk til alle som har gjort sin innsats for Varoddbrua på det politiske, økonomiske, men først og fremst på det tekniske og praktiske arbeidsplan.

Vegdirektør Backer minnet om at det var 19 år siden Hans Kongelige Høyhet Kronprinsregenten åpnet Fykkesund bru som hittil hadde vært landets lengste hengebru. I dag er Varoddbrua Nord-Europas lengste hengebru, og den innevarer en ny tid for distriktet og for hele Sørlandet. Det kan nok slå en som en vemodig tanke at et ferjested med 300 årige tradisjoner går ut av bildet, men det gamle må vike for det nye. For 30 år siden ble

det bygd en bilferje over Topdalsfjorden med kapasitet for én, «i smukt vær», som det heter i instruksjonen, endog to biler. Dengang regnet en med en gjennomsnittstrafikk pr døgn på 6 biler. I 1955 passerte 45 000 biler og 22 500 personer ferjestedet. Angående størrelsen av den fremtidige trafikk over brua sa vegdirektøren at erfaringen viser at den pleier å vokse fortere enn de mest optimistiske prognoser. Han takket alle som har vært med på å bygge brua, hvis tilblivelse i så høy grad skyldes distriktet selv.

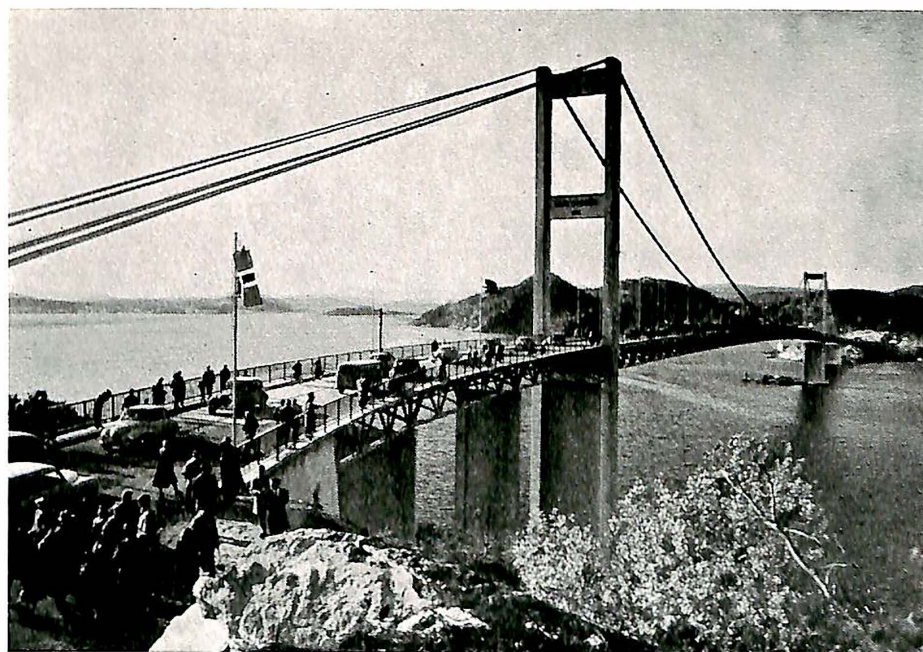
Vegsjef Rosendahl fremla de tekniske data som er av interesse i forbindelse med brua, og nevnte at den var kostnadsberegnet til omkring 7,5 mill. kr.

Fylkesmann Lars Evensen mottok brua på fylkets vegne og sa at brua betegner et hovedavsnitt i moderniseringen av Sørlandets kommunikasjoner.

Til slutt talte Hans Kongelige Høyhet Kronprinsregenten og uttalte blant annet at tiden krever hurtigere og raskere forbindelser. Den bru som i dag åpnes er et ledd i dette planmessige arbeid, den viser vår vilje til å binde landet sammen, ikke bare i ord og følelser, men også i handling. Han takket alle som med åndens eller håndens arbeid har vært med å realisere dette prosjekt. De har



Ved østre tårn like etter åpningen.



Trafikken over brua dagen etter åpningen.

gjort at et stort håp er gått i oppfyllelse og han erklærte deretter Varoddbrua for åpnet.

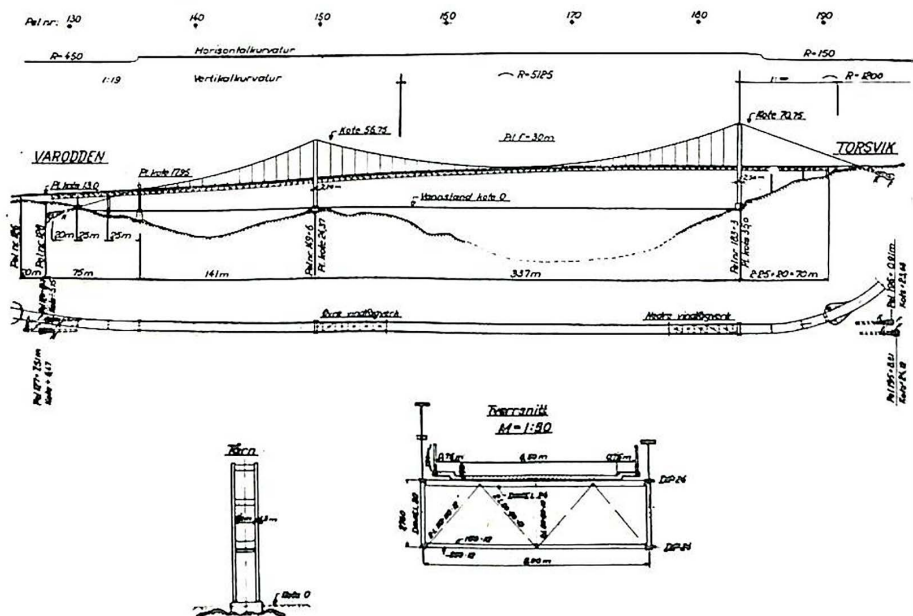
I spissen for folkemassen gikk så Kronprinsen ut til Vareskjær hvor han klippet over silkebåndet som var spent mellom tårnsøylene, den symbolske seremoni som er vanlig ved de mer høytidelige bruåpninger. Like etter ble Kronprinsen overrakt blomster av to småpiker, en fra Kristiansand og en fra Randesund.

Så fortsatte marsjen over til Torsvik-siden hvor skolebarna i Randesund sto oppmarsjert og hilste Kronprinsen hjertelig velkommen med hurrarop og med sangen «Vi ere en nasjon vi med».

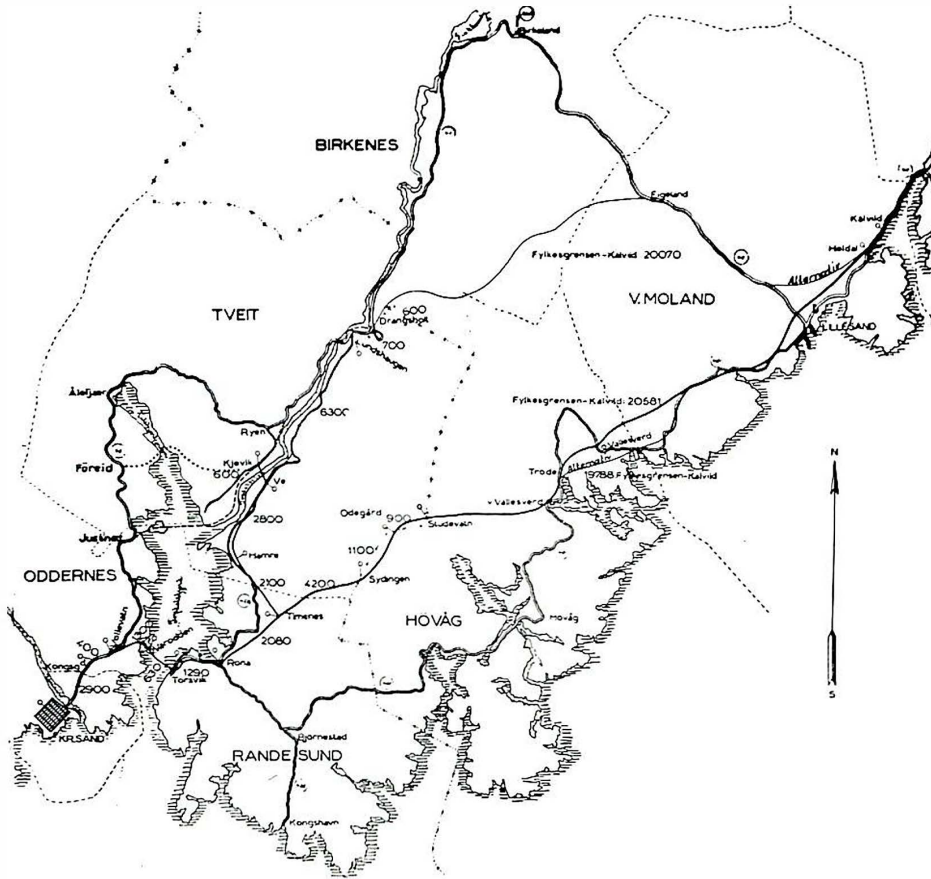
Hele brubanen ble etter hvert full av skuelystne mennesker. Varoddbrua var festdagens ruvende midtpunkt, men vil også for fremtiden bli en flott attraksjon i Kristiansanddistriktet.

Like etter åpningen var arbeidere, teknikere og ingeniører som har arbeidet med bruprojektet samlet til lunsj. Kristiansand kommune og Vest-Agder fylke var verter, og Kronprins Olav og de offisielle representanter ved bruåpningen var til stede. Arbeiderne fikk sin vel fortjente takk for innsatsen under byggearbeidet og Harald Nyquist sa på arbeidernes vegne at de satte stor pris på å være til

Kjørebane 6,5m + 2 fortau á 0,75m Lastklasse //1947



Oversiktstegning av Varoddbrua.



Veganlegget Kristiansand—
Lillesand.

stede ved en slik anledning selv om de ikke fordret å bli tatt hensyn til.

Om aftenen fant den offisielle middagen sted i «Klubben» med Kronprins Olav som æresgjest og hvor representanter for en rekke sivile og militære myndigheter var til stede.

Arbeidet med å få bygd Varoddbrua tok til i midten av 30-årene. I årevis ble det fra brukomiteens og vegvesenets side ført forhandlinger med sjøfartsmyndighetene om den fri høyde under brubanen. Det første forslag til brua kom i 1937, men først i begynnelsen av 1952 var arbeidet med finansieringen samt prosjekteringen avsluttet. I 1939 samtykket Stortinget i at en del av utgiftene ved byggingen av brua dekkes ved brupenger, og i 1947 vedtok det (Stortinget) at den fremtidige stamveg — den sørlandske hovedveg mellom Kristiansand og Lillesand — skal føres over Vollevannet og Vallesverd i Aust-Agder (om Varodden).

Finansieringen ble ordnet på følgende måte: Kristiansand by yter distriktsbidrag til brua på 12½ % (fra 1. juli 1956 10 %). Dessuten forskutterer Kristiansand, Oddernes og Randesund kommuner kr 900 000, fordelt på de respektive kommuner med henholdsvis 50, 35 og 15 %. I

tillegg til disse beløpene har Vest-Agder fylke og Kristiansand by tatt opp et lån på kr 3,0 mill. Forskutteringen og lånet skal forrentes og delvis tilbakebetales med brupenger. Resten av utgiftene forutsettes dekket ved stamvegbevilgninger.

Varoddbrua er bygd som hengebru med et hovedspenn på 337 m samt et opphengt sidespenn på 141 m. Dessuten inngår i brulengden fritt opplagte sidespenn, 2 à 25 m og 1 à 20 m, på hver side, slik at den totale brulengde blir: 337 m + 141 m + 2 × (25 + 25 + 20) m = 618 m.

Kjørebanelen er 5,5 m + 2 gangbaner à 0,75 m. Brubanen stiger med 1:19 fra vestre landkar til ca 70 m ut i hovedspennet hvor den går over i en vertikalkurve med radius 5125 meter som slutter ved østre tårn. Derfra og inn til landkaret er brubanen horisontal. Seilhøyden er 30 m midt i hovedspennet. Østre tårn er 70,75 m høyt og vestre 56,75 m.

Brua er tegnet og beregnet av Vegdirektoratets bruavdeling. Betongarbeidene er utført av vegvesenet i Vest-Agder fylke. Stålkonstruksjonene i sidespennene er forarbeidet og montert av A/S Vulkan mek. verksted, Oslo. Kablene er levert av Felten & Guillaume Carlswerk Eisen u. Stahl AG, Köln—Mülheim, Tyskland, og monteringen av disse

er utført av Alfr. Andersen Mek. Verksted & Støperi A/S, Larvik, som også har forarbeidet og montert alle øvrige stålkonstruksjoner unntatt monteringen av rekkverket.

Kontrollarbeidet har vært underlagt Vegdirektoratets bruavdeling som har hatt en av sine ingeniører i anlegget.

Med unntagelse av dekkestøpingen ble betongarbeidene utført i tidsrommet våren 1953—desem-

ber 1954. Sidespennene ble montert mellom 16. januar og 15. juni 1954. Uttrekkingen av kablene tok til 1. april 1955 og alle stålkonstruksjoner var montert og klinket den 28. juni 1956.

Dekkestøpingen begynte 1. mai 1956 og ble avsluttet 2. oktober samme år. Deretter ble rekkverket montert, innstøpt og malt og dermed var samtlige arbeider i forbindelse med bruanlegget, unntatt lysarrangementet, fullført.

Innreiste utlendinger i september 1956

Statistisk Sentralbyrås innreisestatistikk viser at det i september 1956 kom 59 519 utlendinger til landet. Dette er 2607 flere enn i samme måned året før, eller en økning på 5 %. For perioden januar—september under ett steg tallet på innreiste utlendinger med 12 % fra 796 334 i 1955 til 888 686 i 1956.

Sammenlignet med september 1955 kom det i september i år 1612 flere svensker, 829 flere vest-tyskere, 586 flere nord-amerikanere, 468 flere briter og 441 flere finner. Derimot kom det 1485 færre dansker i år enn ifjor.

Av de innreiste utlendingene i september 1956 kom 39 772 landevegen, 8453 med jernbane, 6306 med båt og 4988 med fly.

Sammenlignet med september 1955 økte innreisetalen for dem som kom med fly med 47 % og for dem som kom landveien med 5 %. Både med jernbane og med båt kom det 1 % flere utlendinger i september i år enn ifjor.

Hotellstatistikk for vintersesongen 1956.

Statistisk Sentralbyrås hotellstatistikk viser at belegget på turist- og høyfjellshotellene og på byhotellene stort sett var noe mindre i vintersesongen 1956 enn i tilsvarende sesong året før, mens derimot belegget på landhotellene var

større. Dette gjelder både for januar måned og for hovedsesongen februar—april.

1 januar 1956 var kapasitetsutnyttningen på turist- og høyfjellshotellene 38,5 prosent, på landhotellene 31,2 prosent og på byhotellene 58,2 prosent. De tilsvarende tall for jan. 1955 var henholdsvis 42,2 prosent, 28,4 prosent og 61,6 prosent.

I hovedsesongen februar—april 1956 var kapasitetsutnyttningen på turist- og høyfjellshotellene 64,0 prosent, på landhotellene 49,2 prosent og på byhotellene 65,0 prosent, mens tallene for tilsvarende periode i 1955 var henholdsvis 65,7 prosent, 44,1 prosent og 67,0 prosent.

Andelen av utenlandske gjester på turist- og høyfjellshotellene og på landhotellene var større i januar 1956 enn i januar 1955, mens andelen på byhotellene viste en svak nedgang. Av gjestedøgn i januar 1956 gjaldt henholdsvis 48,6 prosent, 24,1 prosent og 16,1 prosent utlendinger, mot henholdsvis 46,0 prosent, 13,6 prosent og 16,5 prosent i januar 1955.

I hovedsesongen februar—april 1956 gjaldt 39,8 prosent av gjestedøgnene på turist- og høyfjellshotellene utlendinger. På landhotellene var andelen 26,1 prosent og på byhotellene 18,8 prosent. Sammenlignet med tilsvarende sesong året før var det utenlandske innslaget noe mindre på turist- og høyfjellshotellene, en del større på landhotellene og praktisk talt uforandret på byhotellene. Tallene for februar—april 1955 var henholdsvis 40,7 prosent, 21,2 prosent og 18,7 prosent.

Tabell 1. Hotellstatistikk for januar og februar—april 1955 og 1956.

	Åpne hoteller i alt	Senge-tall	Gj.snittlig svar-prosent	Beregnet ankomne gjester			Beregnete gjestedøgn			Gj.snittlig belegg-prosent
				I alt	Nord-menn	Ut-lendinger	I alt	Nord-menn	Ut-lendinger	
Turist- og høyfjellshoteller:										
Januar 1955	54	4088	68,1	10 606	7 662	2 944	52 708	28 469	24 239	42,2
„ 1956	49	3861	69,8	9 137	6 076	3 061	46 119	23 728	22 391	38,5
Februar—april 1955	59	4463	73,5	45 506	33 052	12 454	237 160	140 676	96 484	65,7
—, — 1956	56	4381	74,2	41 219	28 644	12 575	227 212	136 883	90 329	64,0
Godkjente landhoteller:										
Januar 1955	126	3680	43,8	14 489	13 698	791	32 449	28 024	4 425	28,4
„ 1956	127	3867	45,8	18 455	17 129	1 326	37 448	28 409	9 039	31,2
Februar—april 1955	130	3836	48,6	51 993	47 969	4 024	144 264	113 618	30 646	44,1
—, — 1956	136	4223	49,3	62 732	55 767	6 965	177 150	130 970	46 180	49,2
Godkjente byhoteller:										
Januar 1955	171	9700	88,5	75 000	67 109	7 891	185 129	154 577	30 552	61,6
„ 1956	168	9803	89,4	76 506	63 975	12 531	176 959	148 410	28 549	58,2
Februar—april 1955	172	9757	88,8	243 710	209 790	33 920	581 867	473 252	108 615	67,0
—, — 1956	169	9845	88,1	237 247	202 512	34 735	567 891	461 148	106 743	65,0

Administrasjon og rasjonalisering

Kurs på Voss i tiden 6.—27. oktober 1955

Vegsjeff K. H. Oppegaard, M. N. I. F.

DK 65.01 (061.3)

I tiden 6.—27. oktober 1955 ble det på Voss arrangert en konferanse om administrasjon for 15 statstjenestemenn og 15 tjenestemenn fra Oslo kommune. Konferansen som var kommet i stand på foranledning av Rasjonaliseringsdirektoratet var lagt opp som et rent kurs i administrasjon og rasjonalisering etter mønster av tilsvarende kurser ved Harvard-universitetet. Gjennom en rekke foredrag, diskusjoner og gruppearbeider, som var ypperlig planlagt, fikk deltagerne på en meget instruktiv måte en innføring — så langt som tiden strakk til — i de resultater som hittil er oppnådd, når det gjelder systematisering av administrasjons- og rasjonaliseringsmetoder.

Professor Rolf Waaler ga i 3 foredrag et utsyn over *Administrative og psykologiske problemer i forbindelse med ledende arbeid*. En leder skal koordinere og planlegge andre menneskers arbeid. Han skal søke å skape en atmosfære av trygghet og tillit. Han skal søke å fremelske arbeidsvillighet og dermed også trivsel og vekst i den organisasjon man tilhører.

«En administrator er en spesialist i å koordinere spesialister.»

Har man gitt en ordre, må man ikke slå seg til ro med det. Man har også plikt til å påse at ordren blir fulgt. En leder må imidlertid ikke pirke med detaljene, ikke fortape seg i disse, men tenke på de store linjer. De vaner man har tilegnet seg som detaljist, må man ikke dra med seg når man blir grossist. Den gode leder i et demokratisk samfunn må ikke diktere. Vi trekker for meget med oss av autokrati og patriarkisme. En leder må kunne erkjenne sine egne feil. En liten mann begår etter egen mening aldri feil.

Et av professor Waalers foredrag gjaldt språket som kommunikasjonsmiddel. Man skal være klar over hva man vil si, og si det med tanke på de mennesker man henvender seg til. Man skal tenke på mottagerens forutsetninger for oppfatning. Uttrykkformen skal være enkel, konkret og personlig. Man skal også søke å være så kortfattet som mulig. Churchill uttrykte det slik: «Give me the report on one single sheet of paper.»

Sjefsinstruktør Gunnar Utnes ved Statens teknologiske institutt holdt foredrag om *Diskusjonsledelse*.

Man må sørge for at møter begynner presist. Det gjelder manges tid, og det er av stor betyd-

ning at møtene er godt forberedt. Hvis det eksempelvis er 8 deltagere, skal man være oppmerksom på hvilken mulighet det er for å innkorte møtetiden for samtlige disse ved at 1 mann — møtelederen — bruker f. eks. 1 time på forberedelse. Forberedelsen gjelder først å overveie hva hensikten er med møtet. Det kan gjelde å få støtte for en løsning eller finne en løsning, ofte å megle mellom motstridende interesser. Man må sette seg godt inn i saken, overveie hva som trenger og hva som ikke trenger diskusjon. Man må ha alt klart. Når møtet begynner må man skissere emnet klart. Diskusjonslederen må være nøytral, ikke si jeg mener og jeg mener. Under diskusjonen gjelder det så å passe på at man holder seg til saken og å sørge for at alle kommer med. Tiden kan begrenses ved at man sørger for ikke å få diskusjon om hva man faktisk er enig om. Man bør slå fast hva man er enig om. Ved navngitte spørsmål kan man vekke de åndsfraværende. Ved gruppespørsmål kan man rive opp nabodiskusjoner og holde de mest dominerende innen rimelige grenser. Når alle er hørt, må man søke å avklare diskusjonen, bl. a. ved i spørsmålform å resymere hva det er enighet om. Til slutt kommer oppsummeringen.

Etter foredraget fulgte en demonstrasjon av gruppeledelse med behandling av et aktuelt diskusjonstema.

Konsulent Johan Sagen ga en orientering om *Organisasjon*.

En organisasjon er en gruppe mennesker som samarbeider om et mål. Organisasjonslæren er læren om arbeid i en organisasjon og om hvorledes aktiviteten føyer seg sammen utad. Koordinering som gir effektivitet oppnås særlig gjennom sjefsrollen. Men hele koordineringen skyldes ikke sjefens innsats. I hver bedrift eksisterer det et sett av regler, metoder for løsning av problemene. Reglene er som regel vanedannede og foreligger sjelden i skriftlig form. Reglene er i alminnelighet det samme som spesialisering.

Et vel utbygd regelsystem er et kjennemerke på en bedrifts, en organisasjons effektivitet.

Menigmann skyter over målet med sine angrep på byråkratiet, på reglene. Likevel inneholder de en kjerne av sannhet, men dette gjelder de urasjonelle regler, de som ikke fremmer målsettingen. Det er muligens flere urasjonelle regler i den offentlige administrasjon enn i de private bedrifter. Tregghetsmomentet er antagelig noe større i den offentlige tjeneste. Målsettingen i den offentlige virksomhet er imidlertid i de fleste tilfelle mer komplisert, mer uklar enn i det private bedriftsliv. Hensynet til arbeidskraftsituasjonen, til sysselsettings-spørsmålene spiller eksempelvis en større rolle i den offentlige enn i den private virksomhet.

Er det noe som kan gjøres for å øke kostnadsbevisstheten i den offentlige tjeneste? Bør forslagssystem stimuleres i høyere grad? Bør avansment i større utstrekning foregå etter dyktighet? Bør det ofres mer tid på kostnadsberegninger?

I alt bedriftsliv må det planlegges slik at det blir regler av det. Kontroll er et viktig ledd i god administrasjon. Det tar mindre tid å kontrollere enn å gjøre alt selv. Kontroll er å integrere, se det beste i den underordnedes virksomhet.

Man har 3 slags ledertyper:

1. Laissez faire.
2. Den demokratiske.
3. Den autoritære.

All erfaring har vist at man oppnår mer med den demokratiske form enn med den autoritære. Sjefens egen arbeidsform bestemmer i hvor stor grad han kan øve innflytelse.

Ved skriftlig administrasjon oppnår man ikke den samme koordinering som ved den muntlige form. Lederen må skape samarbeidsånd.

Av spesiell interesse var et foredrag av doktor Eiler H. Schiøtz om *Lederarbeidet fra yrkesmedisinsk synspunkt («Managers diseases»)*. Det ypperlige foredrag kan vanskelig refereres av andre enn medisinerere. Det er trykt i «Bedriftsøkonomen» nr 1, 1955, og et særtrykk er utgitt i en noe forkortet form. Foredraget bør leses av alle som har interesse av yrkessykdommer i ledende administrative stillinger. Jeg skal her innskrenke meg til å sitere konklusjonen:

«Det er imperativt for en leder å kjenne de viktigste faresignaler for helsen — og vite hva de betyr. Hvis de erkjennes og tas hensyn til, vil den enkelte leder utføre sitt daglige arbeid innenfor det budsjett som hans fysiske og mentale ressurser tillater, og han vil bli av langt mer varig verdi både for seg selv, sin familie, sin bedrift og for samfunnet.»

Cand. psykol. Einar Thorsrud holdt 2 foredrag om *Administrative og mellommenneskelige problemer*.

Etter å ha gjennomgått symptomer og samfunnsårsaker vedkommende vanskelige mellommenneskelige forhold samt de årsaker innenfor etat og bedrift som skaper dårlige forhold, trakk han opp retningslinjer for både kortsiktige og langsiktige tiltak for bedring av forholdene. Med hensyn til de langsiktige tiltak ga han følgende retningslinjer:

«Ved siden av sosialvidenskapelig forskning og små forsøk ute i bedriftene og etatene, hvor man prøver seg frem med desentralisering av beslutning og ledelse og med nye former for samarbeid, er det også samfunnsmessige tiltak som må forsøkes. Man må gjøre forsøk med desentralisering av hovedorganisasjoner og offentlig forvaltning med sikte på å få løst problemer på det lokale plan.

Man kan drive yrkesopplysning og public relationsvirksomhet gjennom aktuell og gjensidig kontakt mellom næringslivet og publikum. Man kan styrke den side ved vårt alminnelige utdanningsapparat som tar sikte på å utvikle hele individet, ikke minst de sider som er avgjørende for mellommenneskelige forhold.

I praksis kan bedriftene og etatene gjøre meget ved å analysere sin egen organisasjon og søke forbedringer ut fra bedriftens eller etatens særegne helhetssituasjon gjennom utvikling av sitt eget personale, ikke minst gjennom trening av arbeidsledere og høyere ledere.

Når det gjelder trening kan man nå langt på rent faglige eller tekniske områder gjennom teoretiske studier og kurser utenfor bedriften eller etaten, men når det gjelder å lede og å løse mellommenneskelige problemer, må denne trening skje innenfor eller i nær tilknytning til bedriften eller etaten hvis resultatene skal bli varige.»

Underdirektør Gunnar Germeten redegjorde for *Organisasjonsformer i staten*. Ved århundreskiftet var 1,2 % av befolkningen beskjeftiget i statsadministrasjonen. Nå er ca 3 % av befolkningen ansatt i statstjenesten.

Rasjonaliseringssjef Arne Eriksen redegjorde for *Organisasjonsformer i kommunen* og uttalte i forbindelse hermed bl. a. at en vesentlig oppgave for en leder er å overføre arbeidet fra lederen til organisasjonen.

Redaktør Tryggve A. Strøm holdt foredrag om *Publikumsservice*, hvilket jeg på grunn av andre gjøremål dessverre ikke fikk anledning til å høre.

Cand. oecon. Harriet Gullvog holdt 3 foredrag om *Moderne samfunnsforskning vedrørende administrative spørsmål og organisasjonsproblemer*.

Moderne samfunnsforskning er en ny videnskap. Den beskjeftiger seg med problemer som er av

fundamental betydning for menneskenes trivsel og lykke. Foredragsholderen ga en videnskapelig analyse av effektivitet og trivsel, fra den enkeltes arbeidseffektivitet til gruppenes og organisasjonenes effektivitet. Den trivsel en organisasjon kan by sine deltagere og samfunnet, er det viktigste kriterium på effektivitet.

Foredragsholderen ga en orientering om dannelsen av organisasjoner og av formelle og uformelle grupper innenfor organisasjonene. Av de menneskelige problemer som de komplekse organisasjoner må løse ble nevnt:

Tendensen til apati, til å virke sløvende på menneskene i organisasjonen.

Tendensen til byråkrati — til å la midlene, reglene bli målet. Ved for mange og omfattende regler for handling, blir reglene det primære og målsettingen kommer i bakgrunnen for det enkelte individ.

Underdirektør Karl Frimann Dahl holdt foredrag om *Hovedlinjene i personalforvaltningen i Staten*.

Pr 1. juli 1954 var det i statstjenesten i alt sysselsatt 124 190 personer, hvorav 86 990 var regulativlønn og 37 200 overenskomstlønn. Den tallmessig største etat er Statsbanene, hvor 19 347 er regulativlønte og 7050 overenskomstlønte. Vegvesenet hadde pr nevnte dato 726 regulativlønte og 7134 overenskomstlønte personer. Statens årlige lønsutgifter er nå ca 1,5 milliard kroner.

Målsettingen for Statens personalpolitikk bør være å skaffe en dyktig og kvalifisert tjenestemannsstand, som trives med sitt arbeid og som bys slike lønns- og arbeidsvilkår at de ser seg tjent med å fortsette i Statens tjeneste. Det har vært reist tvil om Staten har ført en personalpolitikk som dekker denne målsettingen. Personlig mente foredragsholderen at Staten i det store og hele hadde maktet oppgaven. Han redegjorde for gruppering og utvelgning av arbeidstakere i Staten, hovedprinsippene ved ansettelse i statstjenesten og for Statens lønnspolitikk. Et hovedmål for Statens lønnspolitikk må være at den gjennom sine lønninger og vilkår forøvrig er i stand til å konkurrere med det private næringsliv og de større kommuner om den best kvalifiserte arbeidskraft.

1. sekretær *Chr. Hartmann* ga en orientering om *Personalforvaltningen i Oslo kommune*, der det for tiden er ansatt ca 12 000 regulativlønte og ca 4000 timelønte personer. Dertil kommer ca 5000 som er lønnet etter spesielle overenskomster beroende på arbeidets art.

Cand psychol. P. Bahnsen, København, holdt foredrag om *Personelvurdering* og om *Opplæring*.

Formålet med personelvurderingen er

1. å undersøke hvorledes en rekke vesentlige arbeidsegenskaper er utviklet hos den ansatte, slik at hans arbeid og utdanning tilrettelegges under hensyn til hans sterke og svake sider,
2. å gi ledelsen et helhetsinntrykk av de ansattes kvalifikasjoner sammenlignet med det øvrige personalets,
3. å muliggjøre et skjønn med hensyn til den ansattes forutsetninger for avansement.

De forskjellige egenskaper må vurderes uavhengig av hverandre, slik at man ikke på grunnlag av fremtredende egenskaper i en spesiell retning fristes til helt generelt å overvurdere vedkommentes kvalifikasjoner.

Foredraget ble supplert med en rekke eksempler fra det praktiske liv.

Sekretær Odd Høydahl gjennomgikk prinsippene for *Arbeidsvurdering*.

«Systematisk arbeidsvurdering er en systematisk metode for å bestemme forskjellige stillingers relative verdi.» Når det gjelder plassering i lønnsregulativ er det 3 hovedfaktorer som går igjen:

1. Utdanning.
2. Praksis.
3. Arbeidets art.

Man må finne ut et bestemt forhold mellom disse faktorer, og det står strid om hvilke bør tillegges størst vekt. Ved å få et bestemt system når det gjelder disse vurderings spørsmål, vil man få mer tillit til administrasjonen.

Etter å ha gjennomgått de systemer som anvendes, uttalte foredragsholderen at han var av den oppfatning at man ved en systematisk arbeidsvurdering bl. a. kunne overvinne mange av de vanskeligheter man kjemper med innenfor Statens lønnsregulativ.

Rasjonaliseringsdirektør Skare holdt foredrag om *Bedriftsøkonomiske synspunkter på offentlig forvaltning*.

Det er lettere å drive økonomisk i en bedrift som har en inntektsside og en kostnadsside, enn det er i de offentlige virksomheter, hvor man ikke har en klar inntektsside. Innenfor de fleste virksomheter i stat og kommune lar det seg imidlertid gjøre å finne et mål for økonomisk kontroll av virksomheten. Grunnlaget er sammenligningen med tilsvarende virksomheter andre steder og sammenligningsmulighetene fra periode til periode. Bak-

grunnen for enhver disposisjon som inneholder økonomisk forpliktelse eller ydelse, er en vurdering av behovet.

Når man snakker om indirekte nytte, er man tilbøyelig til å forkaste vanlig økonomisk tankegang. Man kan for eksempel hevde at en jernbane vil få så stor betydning at den skal bygges uansett hva den koster, og uansett om man kan nytte andre kommunikasjonsmidler som kan dekke behovene for langt mindre enn hva jernbanen koster.

Når det gjelder arbeidskraft og materialer er forholdene i den offentlige virksomhet i det store og hele analoge med den private. Man ligger imidlertid ofte tilbake i den offentlige virksomhet, når det gjelder kontroll med utnyttelse av arbeidskraften.

Når det gjelder materialer er innkjøpssiden, beholdninger og forbruk, verdi, prisutvekslingstendenser, manko m. v. viktige økonomiske faktorer i enhver økonomisk virksomhet.

Man savner i den offentlige virksomhet økonomiske kontrollinstrumenter som er fullt effektive. Ansvarer blir som regel pulverisert på en lang rekke ledd. En svakhet ved budsjettbehandlingen i statsadministrasjonen er bl. a. at det tar så lang tid — som regel ca 1 år — fra budsjettforslagene settes opp og til budsjetterminen begynner.

Økonomifunksjonen i statsadministrasjonen er ikke alltid tilfredsstillende dekket. Foredragsholderen nevnte bl. a. at ingeniører gjennom sin utdanning får svært lite grunnlag i bedriftsøkonomi og økonomiske beregninger.

Av særlig viktighet er det at de øverste ledd, som tar avgjørelsen i viktige økonomiske spørsmål for bedriften, følger økonomiske prinsipper.

Det er også av stor viktighet at virksomheten selv får nytte godt av resultatene av sin økonomiske virksomhet. Når det eksempelvis gjelder Statsbanene, burde Staten si som så at hvis jernbanen klarer å redusere det budsjetterte underskudd, så skal den få lov til å disponere det den sparer til modernisering, til forbedring innen jernbanen. På denne måte vil man straks komme over på en annen basis når det gjelder å gjøre jernbanens tjenestemenn mer kostnadsbevisste.

Etter det nåværende system har jernbanen selv ingen nytte av oppnådd besparelse. Den forsvinner i den store statskassen. Disse spørsmål må sees i sammenheng med å gi Statens virksomheter en mest mulig fri stilling, hvorved man kan oppnå mer økonomisk drift.

Det samme emne ble behandlet av professor J. Bache-Wiig og 1. sekretær Arne Hellum. Et for-

kortet referat av professor Bache-Wiigs foredrag er inntatt i Teknisk Ukeblad nr 46, 1955. Professorens ga også uttrykk for ønskeligheten av å gjøre enkelte offentlige etater til økonomisk selvstendig arbeidende enheter, og tenkte i første rekke på etater som jernbanen, postverket og telegrafverket.

Sekretær Hellum var også en tilhenger av å gi de offentlige bedrifter en friere økonomisk stilling, og uttalte bl. a. at når en behandler spørsmålet om offentlig virksomhet, er det meget viktig å ha for øye at en vesentlig del av denne ikke kan tenkes overført til privat virksomhet. Han nevnte bl. a. en rekke eksempler fra Oslo kommune, i hvis tjeneste det for tiden er beskjeftiget 21 500 personer.

Når det gjelder den offentlige forvaltning og de offentlige virksomheter er det de folkevalgte organer som treffer de grunnleggende avgjørelser med hensyn til målet for de økonomiske forføyninger, på samme måte som det er kjøperens holdning i et marked som gir grunnlaget for privatøkonomiske spekulasjoner. Bevilgningene viser på samme måte som markedsprisen hvor meget folket er villig til å betale for de varer og tjenester som det offentlige skal yde. De folkevalgte gir i bevilgningsbeslutningene uttrykk for sin oppfatning av offentlige tiltaks nytte på samme måte som den enkelte person gjør det, når han kjøper brød hos bakeren.

Rasjonaliseringsdirektør Skare holdt også foredrag om *Rasjonalisering i statsforvaltningen*.

Målet er å gjøre statsadministrasjonen så enkel, effektiv og økonomisk som mulig. En organisasjon består i samarbeid mellom mennesker. Det er ledelsens plikt å arbeide for at organisasjonen følger med i utviklingen, slik at den blir så formålstjenlig som mulig.

Man må få tidsmessig maskinelt utstyr. Vanskelighetene ligger mer på det menneskelige enn på det tekniske plan. Rasjonaliseringsoppgavene må hovedsakelig løses gjennom:

1. Den daglige administrasjon.
2. Kontakt med andre organisasjoner.
3. Systematiske opplæringstiltak.
4. Midlertidige komiteer og utvalg.
5. Faste komiteer og utvalg.
6. Forslagsordninger.
7. Utenforstående konsulenter.
8. Faste staborganer og hjelpeavdelinger.

De økonomiske forutsetninger for å skaffe kvalifisert arbeidskraft må sikres, og det må budsjetteres med rasjonaliseringsformål for øye. Man må sikre seg rådgivende organer og foreta behovs- og prioritetsvurderinger.

Man fikk under kurset utlevert utdrag av Desentraliseringskomiteens innstilling. Komiteen uttaler bl. a.:

«Den sentraliserte behandlingsmåte bør etter komiteens oppfatning bare velges i de tilfelle hvor det er strengt nødvendig for at forvaltningen skal kunne løse oppgaven forsvarlig, eller hvor den innbringer fordeler som er overveiende sammenlignet med de skadevirkninger som oppstår.»

Og videre:

«En varig løsning kan en ikke håpe på, med mindre selve desentraliseringstanken kan innarbeides slik at den desentraliserte forvaltning både i og utenfor administrasjonen oppfattes som det naturlige og primære.»

Kan en komme dithen, vil risikoen for at forvaltningen blir sentralisert i utrensmål, ikke lenger være tilstede. Utviklingen her vil bero meget på hvordan Staten selv legger forholdene til rette på de forskjellige områder. I denne forbindelse vil komiteen peke på ordningen av kommunikasjonene. En desentralisering av samferdselen ved at det bygges ut flere større knutepunkter for trafikken, opprettes tverrgående forbindelser mellom de store trafikkårer osv., vil i høy grad være egnet til å trekke etter seg en desentralisering også på andre felter. Det er etter komiteens mening grunn til å vie denne side av saken oppmerksomhet også når ordningen av flytrafikken nå skal fastlegges. De samme forhold gjør seg også gjeldende for ordningen av elektrisitetsforsyningen.»

Rasjonaliseringssjef i Oslo kommune Arne Eriksen holdt foredrag om *Rasjonalisering i kommunen*.

I årene 1949 og 1950 tok brannvesenet, renholdsverket og skogvesenet initiativet til å komme i gang med systematisk rasjonaliseringsarbeid, hvorefter det ble opprettet en stilling som rasjonaliseringssjef for hele kommunen. Arbeidet har helt fra starten av vært drevet under den forutsetning at rasjonaliseringsfolkene skal være rådgivende. Det er rådmennene og etatsjefene som har ansvaret for at de respektive etater drives effektivt. Rasjonaliseringsarbeid settes heller ikke i gang før det foreligger en positiv anmodning herom fra vedkommende etat. Det er en nødvendig forutsetning for et godt resultat at både ledelsen og de øvrige ansatte er innstilt på å effektivisere arbeidsmetodene. Det velges kontaktmenn som blir innkalt til et kurs i rasjonalisering. Over 100 tjenestemenn har nå vært innkalt til rasjonaliseringskurs. Samtidig er det i samarbeid med Kommunalskolen lagt opp kurs med sikte på effektiviseringsarbeid i de kommunale etater. I alt har 3 å 400 funksjonærer og arbeidere gjennomgått slike kurs. Dessuten har det vært holdt et stort antall kurs etter T.W.I.-

metoden. Resultatet av kursene er at rasjonaliseringen er glidd inn som et ledd i det daglige arbeid.

Rasjonaliseringssjefen har til sin hjelp en handelshøyskolekandidat og en arbeidsstudieingeniør. Dessuten brukes det til konsulentonorar ca 150 000 kroner pr år, således at 5 å 6 konsulenter fra private firmaer er i arbeid året rundt.

Blant de resultater som er oppnådd i Oslo kommune kan nevnes at ved Lysverkene er den totale stab av ansatte redusert med vel 200 personer i de siste 3 år. Ved vegvesenet vil mekaniseringen av gaterenholdet føre til en besparelse av 5 å 600 000 kroner pr år. Ved omlegging av vedlikeholdsordningen vil man spare 2 å 300 000 kroner pr år. Omlegging i brannvesenet vil bety en besparelse på ca 500 000 kroner pr år. Ved fornuftig disponering når det gjelder innkjøp av kostbare kontormaskiner, er det de siste par år innspart 150 å 200 000 kroner. Med hensyn til transport og anleggsvirksomhet er det planlagt omfattende arbeidsstudier, hvorved man også regner med å oppnå resultater som vil medføre betydelige besparelser.

Rasjonaliseringssjef Eriksen redegjorde også for *Arbeidsstudier*.

Man har 3 typer av arbeidsstudier:

1. Tapstidsstudier. (Tid som vi ikke har noe igjen for.)

2. Metodestudier.

3. Akkordstudier.

Arbeidsdagen kan deles i 3 deler:

1. Tapstid.

a) Nødvendig tapstid.

b) Unødvendig tapstid (klikk i ledelsen).

2. Produksjonstid.

3. P. B. (personlig behov, normalt ca 5 %).

Under alle forhold skal den unødvendige tapstid reduseres til det minst mulige.

Før man setter i gang arbeidsstudier skal arbeiderne velge tillitsmenn, som blir orientert og hvis medvirkning sikres ved planlagte arbeidsstudier (arbeidsstudieavtaler).

Konsulent Tor Skåre holdt foredrag om *Prosessanalyseteknikk*.

Prosessanalysens formål er arbeidsforenkling. En prosess er en serie handlinger, som knytter seg til et objekt. Prosessanalysens oppgave er:

1. Å studere den nåværende arbeidsmåte.
2. Å undersøke hvorfor hver detalj.
3. Å lage nye arbeidsmetoder.
4. Å gjennomføre nye arbeidsmetoder.

Man må under analysen skrive ned hver detalj og være presis i beskrivelsen. Man må ikke stole på annen hånds informasjon. Man må passe på at man får med alle nødvendige opplysninger etter spørsmålsrekken: Hva? Hvorledes? Hvem? Hvor? Når? Deretter kommer Hvorfor? til hver detalj.

- Hva er formålet, kan detaljen sløyfes?
- Kan en forenkle, kombinere?
- Bør en annen utføre detaljene?
- Bør detaljene utføres et annet sted?
- Bør en endre tidspunkt og rekkefølge?

Man må ikke la seg influere av andres meninger og oppfatninger, men finne fakta. Når man er kommet frem til nye ideer, skal man velge de beste av dem og lage nye arbeidsmåter. For disse bør det tegnes prosesskjema.

Konsulent Skåre holdt også foredrag om *Arbeidsfordelingsanalyse*.

Man må sørge for at ikke en har for meget å gjøre og en annen for lite. Arbeidet må fordeles jevnt over arbeidstiden, og man må unngå toppbelastning.

Konsulent Annar Fængsrud holdt foredrag om *Arbeidsmålinger*.

I særlig grad gjelder dette tidsstudier for de enkelte operasjoner. Også når det gjelder kontorarbeid er det mange operasjoner som kan underkastes tidsstudier, eksempelvis maskinskrivning. Med hensyn til utarbeidelse av brever til maskinskrivning er det ved undersøkelser påvist at bruk av diktermaskin er den økonomisk fordelaktigste. Stenografering krever to menneskers tid, mens diktermaskinen behandles uten assistanse. Ved tidsstudier gjøres bruk av skjemaer, hvor medgått tid føres for alle operasjoner. Alt rutinearbeid kan underkastes arbeidsmålinger, derimot ikke administrativt arbeid og forskningsarbeid. Ved kvalifisert arbeid forøvrig er målingene mer eller mindre usikre.

Byrådirektør Gunnar Wijkman holdt foredrag om *Exempel på organisationsundersökningar inom den svenska Statsförvaltningen*, og redegjorde for en rekke av de resultater man der var kommet til. Etter å ha gjennomgått planlegging av større arbeidsoppgaver, redegjorde foredragsholderen for arbeidsmetodeproblemer og problemer ved utnyttelse av arbeidskraften, samt utdannesspørsmål. Når det gjelder arbeidsmetoder, må man bl. a. være på vakt mot unødige dobbeltarbeider, overdreven sikkerhet, dårlig kontakt og samordning, samt dårlig utnyttelse av kontortekniske hjelpemidler. Med

hensyn til utnyttelse av arbeidskraften må det legges stor vekt på at personalet blir utnyttet etter kvalifikasjoner.

Beslutningsmyndighet må av ledelsen delegeres til andre funksjonærer i den utstrekning det er mulig og forsvarlig. Man må søke å unngå lange tapstider. Ved undersøkelsen i en bedrift, hvor man ikke fikk arbeidet til å gå som det burde, ble det påvist at den tid som gikk med til personlige behov (P. B.) og som normalt bør ligge på ca 5 %, var mellom 30 og 40 % av arbeidstiden. Det er klart at dette skyldtes klikk i ledelsen.

Disponent Rolf Stranger holdt foredrag om *Kultur og Økonomi*, og understreket herunder hvilken betydning det har at de kulturelle oppgaver ble løst parallelt med de praktiske. Foredragsholderen ga også en oversikt over Oslo kommunes bevilgninger til kulturelle formål. Som kommunens representant ga han også uttrykk for sin positive innstilling, når det gjaldt betydningen av et slikt kurs som var iverksatt på Voss, og hvis virkninger burde følges opp ved senere sammenkomst av deltagerne.

*

Kursets 30 deltagere ble inndelt i 3 grupper. I tilknytning til foredragene fikk gruppene oppgaver til utredning og besvarelse. Alle 3 grupper fikk da samme oppgaver. De to viktigste var «Saksbehandling» og «Delegering av ansvar og myndighet». Den første omfattet bl. a. kartlegging av de nåværende metoder for saksbehandling i den offentlige forvaltning, og drøftelse av mulighetene for å gjennomføre forbedringer. Den annen oppgave om delegering av ansvar og myndighet inn tok en bred plass både i gruppearbeidet og i plenumsdiskusjonen. Det ble fra alle hold sterkt presisert at en effektiv administrasjon er betinget av at delegering finner sted i størst mulig utstrekning. Det er nødvendig å avlaste lederen for alt arbeid som kan utføres av andre, slik at han selv kan ofre seg for rene administrative oppgaver. Ved delegering oppnår man samtidig større trivsel, interesse og arbeidsglede hos dem som myndigheten blir delegert til. Ved at det blir færre ledd oppnår man også hurtigere saksbehandling.

Under kurset ble det bl. a. ved hjelp av film gitt eksempler på knirk i administrasjon og organisasjon, hvoretter de enkelte tilfelle ble tatt opp til drøftelse med henblikk på å finne årsakene til de friksjoner som var oppstått.

Man fikk også føling med de såkalte paneldiskusjoner (am. Panel discussion), hvor to eller flere personer diskuterer et på forhånd bestemt emne.

Det ble foretatt ekskursjoner til A/S Dale Fabrikker, A/S Bergens Mek. Verksted og Norsk Kollektiv Pensjonskasse, Bergen, hvor man på alle tre steder fikk et innblikk i tidsmessige administrasjonsmetoder.

Den siste gruppeoppgave gjaldt oppsummering av de konklusjoner man gjennom foredrag, diskusjoner og gruppearbeid var kommet til med hensyn til effektivisering av organisasjon og arbeidsmetoder. Det fremgikk av besvarelsene at kurser av denne art var særdeles nyttige og at det for den

offentlige administrasjon vil være av den største betydning — økonomisk og sosialt — at det blir lagt større vekt på å nyttiggjøre seg de resultater som den moderne samfunnsforskning er nådd frem til.

Kurset ble ledet av et kollegium bestående av rasjonaliseringsdirektør Skare, underdirektør Gunnar Germeten, rasjonaliseringssjef Arne Eriksen, konsulent Ola Bonnevie, konsulent Tor Skåre, og bestyrer for Oslo kommunalskole, Gunnar Nielsen. De fortjener alle den største honnør for planleggingen og gjennomføringen av kurset.

Beslutninger på den internasjonale vegkongress

(Forts. fra N. V. nr. 12 1956, s. 210)

Avsnitt 1 og 2 i fellesskap.

Spørsmål 6: Veger i tettbygde strøk og trafikk i byer.

Hovedrapportør: Sedat Mangilibörü (direktør for trafikkavdelingen, Ankara).

a) *Generelt.*

1. — De fremgangsmåter som skal brukes ved behandlingen av trafikken i byer bør baseres på langsiktig utarbeidede planer.

Ved studier angående trafikk må en ta hensyn til den antatte, fremtidige trafikkmengde.

Ved disse undersøkelser bør vegbredden beregnes på grunnlag av omtrent 3 m for hvert kjørespor.

2. — Følgende konklusjoner er ment som generelle retningslinjer. De dimensjoner og tall som er gitt representerer et rimelig maksimum og minimum, men må endres etter de spesielle forhold.

3. — Stigningene må ikke overstige 10 % og ikke være under 0,5 %.

4. — Vegbanens overhøyde i midten bør i alminnelighet være:

Jevn makadam veg $\frac{1}{150}$ av kjørebanebredden.

Overflatebehandlet veg $\frac{1}{60}$ av kjørebanebredden.

Gatesteindekke $\frac{1}{65}$ av kjørebanebredden.

Asfaltdekke $\frac{1}{70}$ av kjørebanebredden.

I byer som har et godt gaterenhold og kloakksystem, kan disse tallene reduseres endel.

Når jevn overflate blir brukt helt ut på sidene kan skråningen reduseres til mindre enn 2 %.

DK 061.3 : 625.7 (100) (56) «1955»

5. — På grunn av det uheldige i å ha alle slags rør og ledninger i undergrunnen, må plassering av disse unngås under kjørebane. Selv om dette bare bestemmes for telefon, elektrisitet, gass og vannledninger, bør fortau ha en minimum bredde på 3,5 m. Hvis en planter trær, bør fortau gis en tilleggsbredde på 2 m.

Resultatet av dette blir at minste bredde ved en fremtidig veg bør være 3,5 m for fortau, 8 m for kjørebane, eller en total bredde på 15 m.

6. — Oppmerksomheten bør henledes på valg av dekker i bygater. Hovedpunktene som bør overveies er følgende:

a) Stadig påkjenning ved bremsing og akselerasjon resulterer i en viss utmattelse av dekket.

b) Kjøretøy med faste stoppesteder etterlater seg spill av olje og brennstoff som kan forårsake skader i enkelte dekker.

c) Maskiner med roterende koster for rengjøring kan forårsake betydelig slitasje.

d) Spredning av salt for å påskynde snøsmelting kan gjøre skade på enkelte dekker.

e) Anløpsvann som inneholder avfallsstoffer kan virke ødeleggende på enkelte dekker.

f) I visse distrikter bør den type dekker som anvendes ha gode lyddempende egenskaper.

7. — I en gate med trikkeskinner anbefales det brukt brukleggingsstein med mørtel fuger.

8. — For belagt fortau må tverrfallet være minst 2 %.

b) *Parkering og parkeringsplasser.*

1. — Rimelige parkeringsmuligheter må skaffes i byer med stor trafikkmengde. Først og fremst burde offentlige eller private parkeringsplasser fjernes fra gaten, slik at gaten er fri for parkering. Midlertidig parkering bør anvises tillatt:

a) På veger, hvor bredden er større enn trafikken virkelig krever.

b) Ved anlegg av parkeringsfelter på fortau med brede hovedveger og

c) ved å bruke åpne arealer og ubenyttet grunn langs vegen for alminnelig parkering av lang eller kort varighet bør følgende muligheter overveies:

d) Å overdekke jernbaneskjæringer.

e) Å reservere plasser utenfor de sterkeste trafikerte strøk.

f) Å nyttegjøre seg elvebredder.

2. — Byplaner bør omfatte undergrunns parkeringsplasser, i enkelte tilfelle under bygninger, men vanligvis under åpne plasser mellom bygningene.

3. — Når en ny gate planlegges, bør en helt fra begynnelsen av forutsette tilfredsstillende parkeringsplasser. De planleggende myndigheter bør vanligvis kreve at nye bygg skal bidra til løsning av parkeringsproblem ved å få istand en ordning innen sitt område.

Med henblikk på dette bør det undersøkes hvilke parkeringskrav som må stilles til bygninger etter deres type og størrelse. En bør ta hensyn til det reelle behov for parkeringsplasser i fremtiden.

4. — Det er ønskelig at det f. eks. ved jernbanestasjoner skaffes parkeringsplasser for busser og drosjer.

5. — Ensidig parkering i forskjellig tidsperioder kan nyttes på gjennomgangsveger som har mindre enn 4 kjørespor.

6. — Ønsket om å kunne parkere nær bestemmelsesstedet er forståelig. Det viser igjen at valg av område til parkeringsplass bør gjøres meget nøye.

7. — Restriksjoner angående parkering inkl. tidsbegrensninger og forbud, bør gjennomføres i sentrale bydeler hvor trafikken korker seg.

8. — Det foreslås at tidsmåler brukes for å gjennomføre tidsbegrensning på autoriserte parkeringsplasser i sentrale forretningsstrøk.

c) *Utforming av vegkryss og deres utstyr.*

1. — Før en går i gang med å planlegge et vegkryss for å unngå en flaskehals bør det foretas en analyse for å fastslå trafikken i hver kjøretet-

ning og hvert kjørespor, forholdet mellom de forskjellige slags kjøretøyer, antall biler som svinger til venstre (motsatt i land med venstrekjøring), antall gående, antall ulykker, vegkryssets plassering og den fremtidige reguleringsplan.

2. — Følgende bør tas i betraktning ved utbedring av vegkryss med stor trafikk:

a) Ekstra brede kjørebaneer bør anlegges i en avstand av 50 m fra vegkrysset.

b) Plassering av bygninger nær vegkrysset bør begrenses for å skaffe god oversikt.

c) En bør forby parkering ved innkjørsel til kryss og overganger for gående.

d) Beliggenhet av bussholdeplasser bør studeres nøye.

e) Tilstrekkelig plass bør skaffes for trafikk som skal svinge til venstre (motsatt i land med venstrekjøring) ved hjelp av øyer.

f) Fortaukantestein bør anbringes slik at en bil kan få svingt til høyre (motsatt i land med venstrekjøring) i den bane som er bestemt ved trafikkregulering.

g) Gjennomgangstrafikk bør henvises til omkjøringsveger.

3. — Bredden på en bussholdeplass («draw in») bør være 3 m for ikke å begrense den effektive bredde på kjørebånen.

Bussholdeplasser bør fastlegges i forhold til antall ruter og deres hyppighet.

4. — Kjøretøyers svingradius bør tas i betraktning ved planlegging av fortaus utforming i vegkryss.

5. — Uheldig eller gal beliggenhet av bensinstasjoner er sjenerende for trafikken og reduserer vegens kapasitet, og deres beliggenhet bør derfor velges med stor omhu.

6. — Syklistene er ofte den største hindring i trafikkflyten, og de bør tas hensyn til ved planlegging av vegkryss. Sykkelstier anbefales anlagt i områder hvor denne trafikk er spesielt stor.

7. — Anlegg av rundkjøringer anbefales bare når:

a) Det er stor trafikk på de konvergerende veger.

b) Den sentrale del har en tilstrekkelig diameter.

c) Kjøretøyenes fart i rundkjøringen er temmelig lik.

d) Bredden i rundkjøringen er størst mulig.

e) Det er god oversikt fra innkjøringen.

8. — Planfrie kryss er nødvendige hvis man fullstendig skal unngå korking i trafikken. Men på grunn av de høye omkostninger krever anlegg av kryss i forskjellig plan at en er sikker på den effektive nytte nå og i fremtiden.

9. — En hovedbetingelse ved trafikksignaler er at de er godt synlige, og en detaljert plan for deres plasing og lysvirkning er derfor nødvendig.

10. — For å hindre solstrålene fra å skinne direkte på signallysene må disse utstyres med tilstrekkelig store skjermmer. For å hindre blending i mørke kan det bli tale om delvis å bruke et system som reduserer strømmens spenning.

11. — Baksiden av trafikksignalene bør være mørke ved kryss, hvis en vil unngå for mange start i utide.

12. — Hvis kryssene er ganske nær hverandre bør signalene koordineres, for å bedre trafikkavviklingen.

13. — Smidigheten ved et system som er trafikkstyrt gjør at det kan få fullgod anvendelse på mange typer vegkryss, og for all slags trafikk med et minimum av stans og samtidig gi trygg kjøring.

Et delvis trafikkstyrt system kan også brukes, men da bare med detektorer på sidevegen. Denne idé kan likeledes anvendes for å stanse kjøretrafikken på andre steder enn i et kryss mens gående krysser vegen.

14. — Både tidsinnstilte og trafikkstyrte signaler kan koordineres såvel i det enkleste tilfelle mellom to tilstøtende kryss som i et system som dekker mange kryss.

15. — Største kapasitet i et kryss med trafikksignal oppnås når antall faser er minimum, det vil si to. Lysperioden avhenger av kryssets beliggenhet og trafikk tettheten, men den totale periode er omtrent 45—70 sekunder for to-faset signalsystem.

Vanligvis burde apparatene automatisk kunne regulere den totale lengde av en lysperiode etter forskjellige tider på dagen.

16. — Overgangslys (gult) bør anvendes. Den gule lysperiode bør være konstant, og også være den samme for alle apparater. For å få krysset klart er det viktig at det grønne lyset i en veg ikke faller helt sammen med rødt, som stopper trafikken på sidevegen. Bare «rødt perioden» varer vanligvis 1 sekund, men kan økes hvis nødvendig.

17. — Det finnes mange forskjellige kombinasjoner av signallys. En standardisering av alle disse ville sikkert være et fremskritt som ville få betydning for alle. Denne standardisering burde ikke bare angå det enkelte land, men gjøres internasjonalt.

18. — Belysning av trafikkskilt bør foregå fra lamper som belyser hele skiltet.

19. — Markering av kjørebane bør brukes ved innkjøring til kryss, særlig slike med signallys, for å lede kjørerer inn i den bane som er mest riktig for viderekjøring. Den oppmerking for gående som går under navnet «Zebra» bør ha spesielt skilt for rett til veg.

Annen oppmerking på vegbanen for gående og andre skilt for overganger bør skille seg ut fra de som krever stopp.

20. — Antall av signaler, skilter og oppmerkinger bør være et minimum.

21. — Gangstier bør anlegges i kryss. Underganger bør bygges på steder hvor trafikk av både motorkjøretøyer og fotgjengere er meget stor. Signallys for gående utenom kryss er bare tilrådelig når gangtrafikken er stor hele dagen.

22. — Så snart en kjørebane får en viss bredde, ca 14 m eller mer, vil en trafikkøy være til stor hjelp for de gående som krysser gaten, og i en viss grad øke deres sikkerhet.

d) Sporvegsskinner i tettbebyggelse.

1. — Ulemper som følge av sporveger kan hovedsakelig tilskrives deres stivhet i trafikken. I enkelte land er det nå en tydelig tendens til nedlegging av sporveger. Ikke desto mindre blir nye skinner lagt i andre land. En gjennomgående studie og undersøkelser av dette problem er nødvendig, og emnet burde bli mer diskutert på neste kongress.

2. — Mens den nåværende tendens går i retning av å foretrekke kjøretøyer på gummiringer fremfor skinner, må sistnevntes betydning ikke overses.

3. — Det er ikke alltid mulig å få fjernet skinnene når et trikkspor nedlegges. Skinner som blir liggende igjen er en kilde til fare, spesielt for syklistene. Sporene bør fylles enten med singel og behandles med asfatemulsjon eller fylles med asfaltert singel fra blandemaskin.

4. — En burde kunne reparere skinner uten å bryte opp gaten.

5. — Hvis det er nødvendig å skjelve mellom offentlig og privat transport, bør førstnevnte bli foretrukket.

e) Forsegling og drenering av kjørebane.

1. — Siden vann har slik ødeleggende virkning på undergrunnen, deformerer fundamentet og ødelegger selve dekkene, bør en hindre vannet i å trenge inn i underlaget og lede det bort så hurtig som mulig. Rask bortledning av regnvann fra

bygater oppnås ved å tilpasse lengdeprofilen, utforme tverrprofilen med passende fall i forhold til den type belegning som nyttes, og skaffe avløp på bestemte steder i passende avstand.

2. — På steder hvor det er svakt fall i lengderetninger, kan det være riktig å bruke spesielle sorter kantstein. På brede veger med sterkt fall kan det være en fordel å bruke den spesielle «Nery»-type avløp som trekker til seg overflatevannet.

Det synes umulig å lede vann bort hvor en har et fall mindre enn 5 mm pr m, med dette fall bør slukene ikke ha mer enn 50 m avstand.

3. — Kantsteinene bør være av kalkstein eller granitt, og gå vanligvis 10 til 15 cm høyere enn vannet i rennesteinen.

4. — Gatesluk må plasseres på passende steder for å lede overflatevannet til kloakksystemet. Kummer bør legges ved alle kryss, på steder hvor kloakken forandrer retning, størrelse eller fall og på rette strekninger i ikke større avstand enn 60 m mellom 2 etterfølgende kummer.

5. — Slitebanen selv er vanligvis vannrett, spesielt der hvor dekket er av asfalt eller betong.

6. — Det bør finnes en bedre måte for å hindre overflatevann fra å trenge ned mellom skinner og kjørebansdekke. Den mellomliggende fuge bør utvides fra 15 til 50 mm og fylles med en passende masse.

7. — For å kunne senke grunnvannstanden og lede bort regnvann bør en bruke drensør.

8. — Graving av grøfter bør unngås så mye som mulig ved å ta følgende forholdsregler:

a) Det bør istandbringes en plan for gatarbeider og reparasjoner, og planen bør sendes til vedkommende myndigheter.

b) Nekte andre å grave grøfter på veger hvor dekket er fornyet i løpet av de siste 5 år, medmindre det er strengt nødvendig.

c) Anbringe ved vegens anlegg et tilstrekkelig antall rør med passende dimensjoner for kloakkledning, spesielt ved kryss.

f) Randbebyggelse.

Dette er et problem som de fleste europeiske land nå diskuterer og forsøker å løse. Vi finner imidlertid at spørsmålet bør overlates til neste kongress, slik at det kan bli viet mer tid og oppmerksomhet.

Den nye bydelen Högdalen i Stockholm blir Sveriges første «bilby». Hver annen familie får garasje plass.

Dødsfall

Overingeniør *John Meyer* avgikk ved døden den 27. desember 1956 vel 83 år gammel.

Meyer var født i Drammen. Etter eksamen ved T.T.L. i 1893 og studieopphold ved den tekniske høyskole i Zürich, ble han ansatt i vegvesenet. Han begynte sitt arbeid i Nordland fylke. Tjenestegjorde deretter ved Vegdirektoratet og ble i 1896 assistentingeniør i Finnmark fylke. I 1900 ble han ansatt i Akershus, hvor han i 1904 ble avdelingsingeniør. Fra 1925 til oppnådd aldersgrense i 1941, var han overingeniør og sjef for vegvesenet i Nordland fylke.



Det var et langt og virksomt liv i vegvesenets tjeneste overingeniør Meyer avsluttet i 1941. 48 års virksomhet i samme etat har satt mange og varige merker og da ikke minst i Nordland fylke, hvor oppgavene har vært både store og mange. Det vil føre for langt her å nevne alle de arbeider som ble utført under hans ledelse. Dog skal nevnes at et av de viktigste vegprosjekter som Norge har hatt — Nord-Norgevegen — ble ferdigbygd i Meyers vegsjeftid.

Overingeniør Meyer viste i sitt arbeid alltid stor interesse for vegvesenets ve og vel. Han var dertil et rettlinjert og godt menneske som alle kolleger satte stor pris på og han vil bli savnet og husket av alle som har hatt den glede å samarbeide med ham.

Overingeniør Meyer var for sitt virke i vegvesenet tildelt Kongens fortjenstmedalje i gull.

H. W. P.

Ny vegsjef i Nordland fylke

Samferdselsdepartementet har ansatt nåværende avdelingsingeniør i Telemark fylke, *Sigurd Waage*, som ny vegsjef i Nordland fylke fra 1. juli 1957 å regne.

Avdelingsingeniør Waage er født i 1907 og er uteksaminert bygningsingeniør fra N. T. H. i 1931.



Etter endt utdannelse tjenestegjorde han i vegvesenet og ved NSB, og siden 1934 har Waage vært knyttet til vegvesenet og senere som avdelingsingeniør i forskjellige fylker, senest i Telemark.

Med den allsidige erfaring som vegsjef Waage har fra sin tjenestegjoring i vegvesenet, møter han godt rustet til å løse de oppgaver som måtte by seg i Nordland. Fylkets kommunikasjonsvesen er for tiden i søkelyset, bl. a. når det gjelder omlegging av trafikken fra sjø- til landtransport, og de problemer som melder seg i denne forbindelse, vil sikkert by på interessante oppgaver for den nye vegsjef.

Vi gratulerer med utnevningen.

Personalia

Fortjent utmerkelse for vegsjef *Arne Nilsen*.

For sin fortjeneste av norsk kommunikasjonsvesen er vegsjef, stortingsmann *Arne Nilsen* i Den Kongelige Norske St. Olavs Ordens kapittel utnevnt til ridder av 1. kl.

Ansettelse i vegvesenet.

Som fullmektig II i Vegdirektoratet er ansatt følgende: Jan *Andrén*, Gunvor *Fjelde*, Ove *Fjelde*, Gerd *Myhre*, Thorbjørg *Pedersen*.

Som assistent I samme sted er ansatt Leif *Kjennerud*.

Som sekretær I i Vegdirektoratet er ansatt Torgils S. *Jensen*.

Som avdelingsingeniør II i Sogn og Fjordane er ansatt Rolf *Nyberg*.

Som tekn. I i Sogn og Fjordane ble høsten 1954 ansatt Martin *Johansen*. Ved en forglemmelse er dette ikke tidligere blitt inntatt i N. V.

Litteratur

Orientering om nye metoder for grøfte-, tomte- og skjæringssprengninger. Fjellsprengningsutvalget, Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd, Oslo 1956. 26 sider med 28 illustr. Pris kr 5,—. Fåes ved henvendelse til Norges Teknisk-Naturvitenskapelige Forskningsråd, Jernbanetorget 2 VI, Oslo.

Fjellsprengningsutvalget har, i samarbeid med Norske Kommunale Ingeniørveseners Forening utgitt ovennevnte lille brosjyre. Denne orientering er en samlet fremstilling av de nyere metoder for grøfte- og skjæringssprengning som, til tross for at de har vært i bruk i noen tid, likevel er lite kjent og utnyttet mange steder.

Fjellsprengningsutvalget har tidligere utgitt:

Publ. nr 1 — Veiledning i prosjektering og driftskontroll av trykkluftanlegg for grube- og anleggsvirk-somhet. Kr 7,—.

Publ. nr 2 — Ventilasjonsanlegg for tunneler. Kr 7,—.

Publ. nr 3 — Utstyr og materiell for anleggsarbeider i fjell. Type og leverandørfortegnelse. Kr 7,—.

Medd. nr 1 — Om skrapelasting. Kr 2,—.

Dansk Vejtidskrift nr 10, 1956.

Innhold: Vejlovsforslagets ekspropriationsbestemmelser. — Sidehældning i kurvær. — Frostskader og hjultryk. — Nye bøger. — Rettelse. — Kursus. — Oversigt over fordelingen af motorafgifter m. m.

Dansk Vejtidskrift nr 11, 1956.

Innhold: Ohio Turnpike m. m. — Tællende og talende stene ved vej og sti.

Dansk Vejtidskrift nr 12, 1956.

Innhold: Nogle amerikanske vejproblemer set med danske øjne. — Omkørselsvej med forskjellige bærelag. — Amtsvejsinspektør Skovby Nielsen.

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 8, 1956.

Innhold: *Att komma ur ett nödläge.* — *Väg- och vattens äskanden 1957/58* av byrådirektör A. Högberg. — *Vad händer med Stockholm?* av civilingenjör Karl Nordgård. — *Färre trafikolyckor genom bättre trafikledsmantering* av civilingenjör T. Wijkström. — *Intryck av trafiken i New York* av civilingenjör B. v. Matern. — *Från departement och verk.* — *Ur fackpressen.*

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 9, 1956.

Innhold: *På amerikanska vägar.* — *Överrevisorernas berättelse.* Referat av byråchef Holger Ahreson. — *Grundläggande om gatu- och vägkorningars kapacitet* av sivilingenjör T. Grahm. — *Turnpike i USA* av civilingenjör Arnold Torell. — *Vägarbetarlönerna 1955* av amanuens Ulf Harder. — *Säkerheten och vägfaktorn* av civilingenjör Bengt v. Matern. — *Trafik-*

teknik — en ny vetenskap av direktör N. Ahlgren. — *Rättsfall*, refererade av kanslirådet C.-A. v. Schéele. — *Från departement och verk.* — *IRF-nytt.* — *Ur fackpressen.*

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 10, 1956.

Innhold: *Svikna löften.* — *Var skall bilen stå?* av direktör Nils Ahlgren. — *Betongvägar och vintersalt* av docent S. G. Bergström. — *Olycksfrekvensen vid mittskiljeremisor* av civilingenjör T. Grahm. — *Trötthetsfaktorn och trafikolyckorna* av kanslichef H. Hansson. — *Vägsektionen i skärning* av trädgårdsarkitekt H. Segerros. — *Internationell konferens om stadstrafikleder* av gatuinspektör Gösta Gejpel. — *Boknytt: Bilismen i Sverige.* — *Från riksdagen.* — *Från departement och verk.* — *Föreningsmeddelanden: Protest mot omsättnings-skatt.* — *Ur fackpressen.*

Nummererte rundskriv 1956

Nr 14. 10. august 1956 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Revisjon av overenskomsten av 12. juli 1954.

Nr 15. 31. august 1956 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Ny overenskomst av 6. juli 1956.

Nr 16. 31. august 1956 til vegsjefer ang. trafikktegninger.

Nr 17. 25. september 1956 til vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomsten av 6. juli 1956. Protokolltilførsel til § 7.

Nr 18. 26. oktober 1956 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. midlertidige tjenestemenn og oppsigelsesfristen.

S. Nr 38 M. 4. juli 1956 til fylkesmenn, skattefogder, skatteinspektører, landbrukssjefer, landbruksselskaper, jordstyrer, politimestre og lensmenn. Vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. fritaking for avgift av bensin til jordbrukstraktorer m. v.

S. Nr 39 M. 4. juli 1956 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. vegavgifter og tilleggsavgift av bensin.

Nr 40 M. 28. juli 1956 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer.

S. Nr 41 M. 30. juli 1956 til fylkesmenn, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for førere av militære ambulanser og brannvogner.

Nr 42 M. 3. august til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i jordbrukets driftsbygninger. Utvidet godkjenning av gnistfanger for jordbrukstraktorer.

Nr 43 M. 28. august 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt G.M.C. 450.

Nr 44 M. 29. august 1956 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. endringer i lov om motorvogner.

S. Nr 45 M. 30. august 1956 til skattefogder og politimestre ang. regler for oppkreving og regnskapsførsel m. v. vedkom-mende vegavgift og kontrollavgift av motorvogner.

S. Nr 46 M. 31. august 1956 til fylkesmenn, vegsjefer, politi-mestre, landbrukssjefer, landbruksselskaper, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, jordstyrer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. vegavgifter og tilleggsavgift på bensin for budsjetterminen 1956/57.

S. Nr 47 M. 5. september 1956 til politimestre og Statens bil-sakkyndige ang. ombygging av motorvogner. Omsetting av om-bygde motorvogner mot kjøpetillatelse

Nr 48 M. 11. september 1956 til politimestre og Statens bil-sakkyndige ang. ombygging av motorvogner. Ombygging av Fiat 600 Multipla.

Nr 49 M. 13. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 50 M. 18. september 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Opel Olympia type 15.

REDAKSJON: Vegdirektoratet, Schwensensgt. 3—5, Oslo. — UTGIVER: Teknisk Ukeblad.

Abonnementspris kr 15,— pr år. Vegvesenfunksjonærer kr 5,— pr år.
Abonnement- og annonseavdeling, Ingeniørenes Hus, Oslo. Tlf. 417135.