

Trafikkreglenes historie

Avdelingsdirektør A. Rønning, M. N. I. F.

DK 656.05

Blant de mange lover og forskrifter, forbud og påbud osv. som er bestemmende for vårt liv og for våre handlinger, er i den senere tid trafikkreglene stadig blitt mer aktuelle. Det som etter hvert er inntruffet er at vi i løpet av de seneste årtier har fått en stadig økende biltrafikk inn på våre gater og veger. Vi hadde her i landet ved utgangen av frigjøringsåret, 1945, ca 130 000 motorkjøretøyer. Ved utgangen av fjoråret, 1956, var biltallet steget til ca 310 000. Hele denne økte biltrafikk skal avvikles på våre for det meste smale ferdselsårer. En overveiende del av Norges vegnett er ikke på langt nær bygget for eller forsterket og utvidet så dagens trafikkmengder kan avvikles forsvarlig. Bilene vokser stadig i dimensjoner og i motorkraft. Distansene i vårt vidstrakte land er lange og det frister til å bruke hestekreftene og bare «koste på».

Så får vi trafikkuhellene over oss som mørk skygge over de lyse utsikter som biltrafikken gir når det gjelder å åpne vårt land for nye tiltak og for økt produksjon. Det er billig, hurtig og sikker landverts transport vi trenger, og det kan bilene gi oss fremfor noe annet kommunikasjonsmiddel.

I 1955 ble 170 personer drept i trafikken. I fjor var tallet steget til 286. Dette er tall som gir oss et kraftig sjokk. Vi må bruke alle midler for å reise vegfreden på ny.

Det er grunn til nettopp nå å gå litt nærmere inn på de problemer som trafikkulykkene stiller oss overfor. Det er nemlig nå istandbragt nye foranstaltninger som vi mener skal kunne virke meget effektivt i retning av å trygge og å sikre vegtrafikken.

Det ene tiltak som er satt i verk, er *Landsforeningen til fremme av Trygg Trafikk*. Denne forening har som finansielt grunnlag en bevilgning på vegbudsjettet på 100 000 kr, og de forsikrings-

selskaper som arbeider i bilforsikring, yter pr år et like stort bidrag som det staten bevilger inntil kr 100 000. Utover dette har Trygg Trafikk inntekter i form av medlemskontingenter og bidrag fra interesserte til gjennomføring av aksjoner til fremme av trafikksikkerheten.

Det annet viktige tiltak på trafikksikringens område er *de nye trafikkregler*. Et departementalt utvalg har fremmet sin innstilling om nye trafikkregler til Samferdselsdepartementet og denne er fastsatt ved Kronprinsregentens resolusjon av 26. april 1957. De nye trafikkregler trådte i kraft den 17. juni i år.

Det som trafikkreglene skal hjelpe oss til er å skifte sol og vind mellom de forskjellige trafikantgrupper. Disse må få anvist sin plassering på vegen eller gaten. Så er det i trafikkreglene gitt gruppene forbud og påbud slik at de under trafikkavviklingen ikke tørner sammen. Trafikken må flyte jevnt og mykt.

Trafikkreglene er skapt av de aktuelle behov for regulering som melder seg når trafikkmengden stiger så den sprenger ferdselsårenes kapasitet.

Det nye og usedvanlige i trafikken betegner alltid farer, og disse må møtes med økt aktsomhet og med hensiktsmessige reguleringstiltak. Jeg kan nevne et lite eksempel på dette fra mine barneår i Trondheim. Da jeg omkring 1893 var kommet så langt i alder og visdom at jeg ble betrodd å ferdes alene i Trondheims brede gater og smale veiter, ga min mor meg alltid en serie av formaninger med ut i trafikken. Det var særlig sykklene jeg måtte vokte meg for. Hun var gått over til å nytte det nye ordet sykkel, som avløste den første betegnelse, nemlig velosiped. Eldre folk brukte for øvrig helst ordet rapfot, men dette forsvant forholdsvis hurtig, og alle som trillet på to hjul ble syklist. Det var det nye og uvante ved syklingen som vakte bekymring, og som mødrene i Trondheim forsøkte å

regulere og å sikre ved en hensiktsmessig propaganda.

La oss gå tilbake i tiden og forsøke å følge utviklingen av trafikkreguleringen.

Vårt land hadde jo allerede i sagatiden et vegnett. Dette bestod av banede fremkomstlinjer for gående og ridende samt for kløvhester. Kjørende trafikk hadde man ikke, bortsett fra at en meget vesentlig del av trafikken i vintertiden ble besørget med hestetrukne sleder på tilfrosne innsjøer og vassdrag. Trafikken var av betraktelige dimensjoner, men egentlige reguleringsproblemer forelå ikke.

De gamle norske lovverk, såsom Magnus Lagabøters Landslov av 1274, hadde ganske omfattende bestemmelser om vedlikehold av vegene samt om bygging og vedlikehold av bruene og ferjene. De inneholdt i denne forbindelse bestemmelser om at man bare skulle ferdes på vegene og ikke komme utenfor disse og ikke volde skade på åker og eng. Man skulle lukke igjen le som man hadde åpnet. Man skulle, hvor vegen var oppvardet, legge en sten på varden osv.

Svartedauen kom og la meget av sagatidens blomstrende Norge i ruiner, og det ble stille på vegene. Noe oppsving i næringslivet og transporten kan en først notere i det 17. århundre da Riksstyret begynte å interessere seg for produksjon og eksport. Det ble satt i gang bergverksdrift og skogavvirkning på mange steder og i stor målestokk. Det ble atter folksomt på vegene. Vårt land hadde etter hvert fått ca 200 000 hester.

Vegene fikk nå etter hvert bedre utstyr og Norges første veg i mer moderne forstand ble åpnet mellom Kongsberg og Hokksund i 1624.

Noen trafikkregulering som vi kjenner den hadde man imidlertid ikke. Man kan si at det bestod en slags sedvanerett gående ut på at man ved møting skulle *passere hverandre til høyre* samt *gi halv veg*. Myndighetene begynte dog etter hvert å interessere seg for at vegtrafikken skulle kunne bli avviklet på en hensiktsmessig og trygg måte, og det kom etter hvert en del regionale forskrifter om dette. Den eldste vi kjenner er en «plakat» av 10. februar 1807 som ble utstedt av generalvegmeister Ingier i Akershus stift. Denne fastsatte at de kjørende skulle holde til høyre side og ikke nytte mer enn den halve høyre side av vegen. Unntak var bare tillatt for den som ville kjøre forbi en forankjørende. Videre var det påbudt at de kjørende ikke måtte parkere på siden av vegen slik at trafikken derved ble hindret.

Lignende bestemmelser var tatt inn i vegloven av 1824 og vegloven av 1851. Etter den sistnevnte

lov kunne fylkestinget fastsette bestemmelser om felgbredde og hjulhøyde samt enkelte andre forskrifter om bruk av kjøreredskaper.

I det hele kan man vel si at det i perioden helt frem til århundreskiftet ikke var noe særlig behov for trafikkregler, og at det hele ble avviklet temmelig planløst. I og for seg tør dette neppe ha hatt noen særlig skadelig virkning, men en stor ulempe førte planløsheten med seg — nemlig at det ved et ugunstig spill av skjebnen ble gjennomført *høyrekjøring* i noen land og *venstrekjøring* i andre. Dette var selvsagt særlig uheldig for vårt land, idet nabolandet som vi hadde mest trafikk med, Sverige, ordnet seg med venstrekjøring.

Man er ikke helt klar over grunnen til at det beklagelige skille oppstod når det gjelder vegtrafikken, mens man på sjøen og senere i luften har høyretrafikk over det hele.

Et typisk eksempel på den foran nevnte planløshet ble avdekket i Sverige i forbindelse med den propaganda som ble utført i forbindelse med folkeavstemningen høsten 1955 om hvorvidt det skulle gåes over til høyretrafikk. Det ble nemlig da opplyst at det ved et kongebud i Sverige ble innført høyrekjøring gjeldende for hele landet i 1718, men at dette påbud ikke ble gjennomført. Dette gikk så vidt man vet sådan til: Romerretten hadde trafikkregulerende bestemmelser om at man skulle vike til høyre, og denne ordning bredte seg nordover og ble gjeldende rett i Tyskland, Danmark og Norge. Skåne var som kjent under Danmark inntil denne landsdel ble avstått til Sverige ved freden til Roskilde i 1658. Skåne hadde temmelig sikkert i «dansketiden» høyrekjøring, fordi landsdelen var meget effektivt isolert fra Sverige ved store uvegsumme skoger. *Karl XII* utstedte den 19. februar 1718 en *Nådige Förordning* om at det ved møting skulle vikes til høyre. Det må antas at han valgte dette trafikksystem på grunnlag av at Skåne for det første allerede var høyrekjørt, og dessuten på bakgrunn av de iakttagelser han hadde gjort under sine mange krigerske streiftog til de sydlige land. Bestemmelsen ble imidlertid aldri gjennomført, men skal heller ikke noen gang være trukket tilbake. Antagelig var det *Karl XII*'s fall foran Fredriksten den 11. desember 1718 som avbrøt gjennomføringen av forordningen. Tillater man seg det tankeeksperiment at kongen ikke var blitt drept under beleiringen av Fredriksten, og ser man hen til hans store handlekraft, så er det vel sannsynlig at han, hvis han hadde fått leve videre, ville ha gjennomført høyrekjøringen i Sverige. Det er således en viss sannsynlighet for at Norge på et

meget avgjørende punkt har grepet inn i utviklingen av vegtrafikken i Sverige.

Egentlig fart i utviklingen av vegtrafikken kom det som bekjent ikke før bilene ble tatt i mer alminnelig bruk. Vi fikk de første biler umiddelbart før århundreskiftet. Biltallet steg en del inntil utviklingen stanset under den første verdenskrig, men fra 1920 årene har bilparken vært i uavbrutt sterk vekst, bare avbrutt av stagnasjon i okkupasjons-tiden. Vårt land hadde 3 motorkjøretøyer i året 1900, ca 13 700 i 1920, 53 000 i 1930, 123 000 i 1939, 151 000 i 1950 og 317 000 i dag. I de siste 7 år har vi altså fordoblet antallet motorkjøretøyer her i landet. Tallene inkluderer biler, motorsykler, samt registrerte traktorer og tilhengere. Tallet 317 000 inkluderer ca 15 000 mopeder.

Det nye befordringsmiddel kom inn på et system av veger og gater som ikke på langt nær var skikket for biltrafikk. Det var derfor i høy grad bruk for mer distinkte trafikkregulerende bestemmelser og disse måtte, fordi bilkjøringen stadig ble foretatt over lengre distanser, helst ha gyldighet for større områder og i et hvert fall minst gjelde for hele landet.

Stortinget vedtok den 20. februar 1926 en tilføyelse til Vegloven av 1912 slik at Kongen skulle kunne gi trafikkregulerende bestemmelser gjeldende for ferdsel på offentlige veger og på private veger som var åpen for alminnelig ferdsel. Våre første trafikkregler gjeldende for hele riket ble fastsatt ved Kronprinsregentens resolusjon av 17. desember 1926 og trådte i kraft 1. januar 1927.

Omtrent samtidig gikk en rekke europeiske land til å fastsette trafikkregler gjeldende for hele riket. Danmark kom i 1923, Norge som foran nevnt i 1926, Finland i 1929, Sverige og England i 1930, Sveits i 1932 og Tyskland i 1934. Disse våre første trafikkregler var for sin tid et godt arbeid, men utviklingen gikk raskt og allerede etter å ha bestått i bare 12 år, ble de ved kgl. resolusjon av 27. mai 1938 avløst av nye trafikkregler. Disse er nå avløst av nye bestemmelser som er preget av de mer moderne anskuelser som har meldt seg på dette område. Dessuten er det nå tatt virkelig hensyn til at våre trafikkregulerende bestemmelser må være utformet i samsvar med det som foreligger av internasjonalt og nordisk vedtatte retningslinjer.

Den moderne trafikklovgivning kan vi altså regne tok til omkring 1930. Det var på det tidspunkt en rekke europeiske land gikk til å fastsette trafikkregler gjeldende for hele riket. Kravet om slike meldte seg nemlig først etter at bilene for alvor var kommet inn i trafikkbildet og etter at bil-

kjøringen kom til å strekke seg over lengre distanser og utover de respektive landegrenser.

Eiendommelig er det for oss eldre bilister å minnes den tiden vi kjørte uten trafikkregler. Jeg kom i 1914 tilbake til Trondheim etter å ha opplevet de nokså selsomme trafikkforhold i den gamle Hansastad Bremen hvor jeg arbeidet som motoringeniør et par år. Bremen hadde da jeg tok opphold der i 1912 nettopp gått over fra venstrekjøring til høyrekjøring. Sporvegsnettet var imidlertid ennå under omlegging. Det var ofte nokså enerverende å ferdes i Bremen sentrum hvor man til stadighet ble skremt av trikker som kom fra den kant man minst ventet dem.

Litt eiendommelig var det også å kjøre bil her hjemme. Jeg begynte å kjøre i Trondheim i 1916. Det var ingen trafikkregler. Da jeg lærte å kjøre, skulle jeg svinge til venstre inn i en annen gate. Jeg hadde en stor lastebil bak meg som øyensynlig ville kjøre forbi. Jeg sa da til læreren at jeg vel helst burde stanse og slippe den forbi før jeg svingte. Da fikk jeg følgende lærdom: «De har ikke noe med å ta hensyn til de som kommer bakfra. De får passe seg selv.» Mitt første møte med den moderne trafikkregulering fikk jeg også i Trondheim omkring 1916. Jeg traff en kjenning og ivrig bilmann på gaten. Han var samme dag kommet hjem etter en Oslo-tur. Jeg spurte ham om det var noe nytt på bilområdet i hovedstaden. «Ja, nå har de funnet på noe lurt i Kristiania. Når to biler skal passere et gatekryss, skal den som har den annen på sin høyre side la denne passere først. Den som kommer fra venstre, har altså plikt til å stanse for den som kommer fra høyre.» Jeg merket meg dette og straks jeg kom hjem, grep jeg papir og blyant og tegnet opp de forskjellige situasjoner og da ble født uttrykket: *Den som har eller som ved å svinge får den annen på sin høyre hånd.*

Den moderne regulering av trafikken fikk vi over det hele omkring 1930. Biltrafikken begynte allerede forholdsvis tidlig å passere landegrensene. Det viste seg å være behov for en internasjonal konvensjon for å løse følgende viktige spørsmål:

1. Tollpasseringen.
2. Internasjonal legitimasjon for at bilen fylte visse krav til vogner som skulle nyttes i internasjonal trafikk.
3. Internasjonal legitimasjon for bilens fører gående ut på at vedkommende var skikket til å føre bil og dessuten hadde tilstrekkelig kjøreferdighet.
4. Internasjonal ordning med garantistillelse for erstatningsansvar som måtte oppstå under kjøring i fremmed land.

Den første internasjonale konvensjon om vegtrafikken ble sluttet i Brüssel i 1909, og ble avløst av en ny konvensjon som ble undertegnet i Paris 24. april 1926. Denne konvensjon inneholdt noen enkle trafikkregler m. v. Den internasjonale vegtrafikk øket imidlertid stadig og interessen for at landegrensene kunne bli passert så smertefritt som mulig var sterkt levende. Folkeforbundet beskjeftiget seg med dette, men krigen brøt ut i 1939 og voldte at arbeidet med denne sak stanset.

De Forente Nasjoner ved *Den økonomiske kommisjon for Europa* tok arbeidet opp i 1948, og en konvensjon ble undertegnet i Genève den 19. september 1949. Denne ble ratifisert av Sverige i 1952, av Danmark i 1955 og av Norge i 1957.

Allerede under verdenskongressen i Genève i august—september 1949 hadde de nordiske delegater et godt samarbeid, og det lyktes ved enig opptreden å gjøre den nye konvensjon særdeles vel avpasset for de nordiske lands behov. Delegatene ble i Genève enige om å søke å få gjennomført at de nordiske land, når konvensjonen var bragt i havn, skulle foreta den nødvendige revisjon og modernisering av de gjeldende trafikkregler i intimt samarbeid slik at de trafikkregulerende bestemmelser i Norden kunne bli mest mulig samstemte. Danmark tok initiativet og innbød i 1951 Finland, Sverige og Norge til å samarbeide om denne sak. En skal forøvrig i denne forbindelse bemerke at det allerede i førkrigstiden var etablert samarbeid på dette område. Dels opptrådte Nordisk Vegteknisk Forbund i denne sak, og dels var det de nordiske motororganisasjoners Permanente Komité som tok affære.

Det foran nevnte nordiske samarbeid resulterte i en innstilling, datert Helsingfors 1951, som inneholder sammenstilte parallelle tekster til trafikkregler for hvert enkelt av de fire land.

Sverige fikk nye trafikkregler i 1951, Danmark i 1955 og Norge 1957.

Sommeren 1955 tok *Den nordiske parlamentariske komité for friere samferdsel* opp et samarbeid for ytterligere å samstemme de trafikkregulerende bestemmelser i Norden. Dette resulterte i en innstilling, datert Gjøvik den 9. september 1955. Dette forslag inneholder også samstilte parallelltekster og betegner et godt skritt fremover i retning av nordisk enighet på dette viktige område.

Hva angår kravene til trafikkreguleringen skal en bemerke at de første ferdelsesregler som vi fikk var stive. Det er uten videre klart at det som foresvevet konsipistene var at det måtte trekkes opp bestemte baner hvor de trafikerende skulle bevege seg, og det måtte fastlegges grenser som ikke måtte overskrides slik at muligheten for sammenstøt kunne elimineres effektivt. Det var ikke til å unngå at dette medførte en stiv kjøremåte som i og for seg virket uheldig bl. a. ved å sinke trafikkavviklingen.

Skjønt plikten til å vise aktsomhet og hensyn var sterkt understreket i de eldre trafikkregler, er det likevel klart at de var lagt på en for stram juridisk grunnvoll. Det vi nå arbeider oss frem til, er en mykere trafikk som kan flyte mer jevnt. Det legges nå etter hvert stadig mer vind på å fremelske blant de vegfarende mer hensyntagen. Man kan tydelig spore at dette i høy grad har preget de nye trafikkregler.

Sikkerhetsbeltene sparer ti-tusener av liv

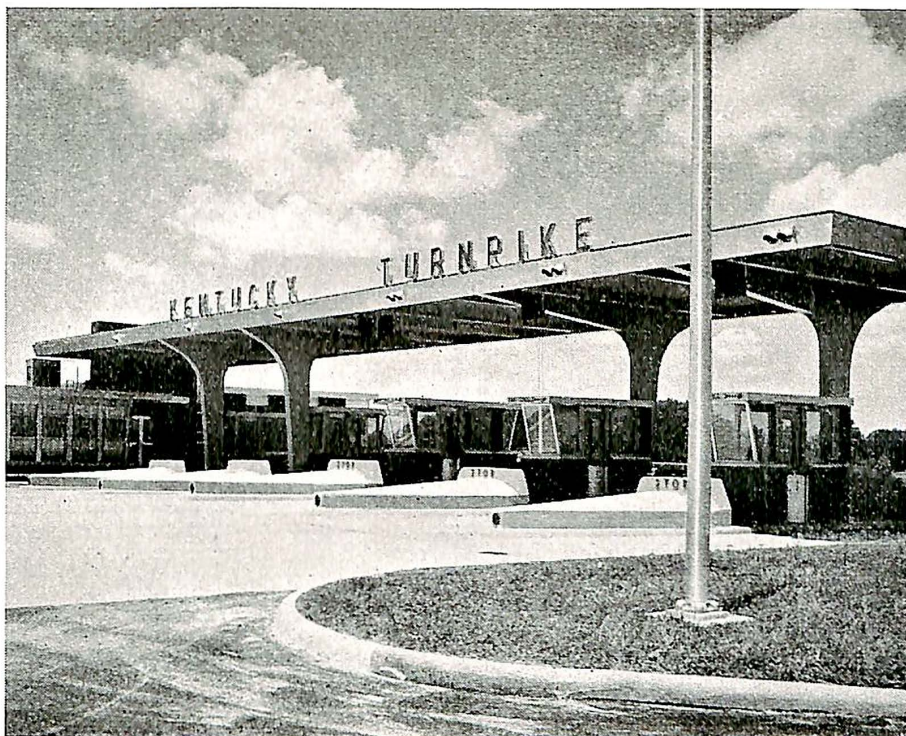
Ved hjelp av sikkerhetsbeltene i våre biler kan antall skadde og drepte ved trafikkulykker reduseres vesentlig konstaterer både engelske og amerikanske eksperter.

På et møte i Washington nylig mellom regjeringens trafiksikkerhetskomité og representanter for bilfabrikkene ble det fremholdt fra General Motors, Chrysler og Ford at hvis alle person- og lastebiler ble utrustet med sikkerhetsbelter både for førere og passasjerer, ville antall drepte og skadde — som nå utgjør henholdsvis 40 000 og 1 000 000 — reduseres med henholdsvis 21 000 og 500 000 pr år. (Oversikten er i overensstemmelse med den som fremkom fra de nordiske kirurgers store undersøkelse av 20 000 trafikkulykker.)

Det bør nevnes at man er kommet til dette resultat etter omfattende praktiske prøver «med vel konstruerte, lett monterte og ordentlig påsatte sikkerhetsbelter». (Lastbilen nr 9, 1957.)

Ulovlig oppsatt melkerampe

På en fylkesveg i Rogaland hadde en bonde satt opp en stor støpt melkerampe med vegger på to sider over veggrøften og til og med inn på selve veggen (inntil asfalten). Rampen stod på innersiden i en vegkurve. Vedkommende vegingeniør ga muntlig pålegg til bonden om å fjerne innretningen som var klart ulovlig oppsatt. Da rampen ikke ble fjernet ble bonden tilskrevet fra vegsjefen under henvisning til veglovens bestemmelse. Dette hjalp heller ikke. Det ble så av vegsjefen satt en frist for fjerning med varsel om at rampen ville bli revet på hans bekostning hvis ikke fristen overholdtes. Fristen ble oversittet, hvoretter rampen av vegvesenets folk ble revet — den måtte sprenge. Regning for transport, arbeidslønn og sprengstoff ble deretter sendt og beløpet av bonden innbetalt.



Tollportane ved hovedinnkøyringa til Kentucky Turnpike.

Nokre nye tollveggar i U. S. A.

Overingeniør G. Frøholm, M. N. I. F.

DK 625.711.1 (73/79)

Dei siste åra har dei opna nokre nye og heller korte tollveggar i U.S.A.

1. *Florida Turnpike.* Den nyaste tollvegen vart opna den 25. januar 1957 langt syd i Florida. Denne fyrste delen av Florida Turnpike eller Florida's Sunshine State Parkway er 176 km lang og tek til litt nord for Miami og er bygd eit stykke inne i landet vest for austkysten av Florida og nordover til Fort Pierce. I 1955 vart det seld bonds for 74 mill. dollar til bygging av denne tollvegen. Men det synt seg at dei kunne spare inn mest 10 mill. av denne overslagssummen. Denne tollvegen er bygt i heilt flatt lende. Øvst er der eit lag med jord, myr eller svampland, men berre nokre få fot nedi kjem dei på kalkstein i form av grus eller laust berg. Dette er ikkje hardare enn at dei kunne ta det ut med maskiner: Svingkraner med grabb eller helst med store slepeskuffer. Desse maskinene vart køyrde fram der vegen skulle byggjast. So grov dei ein kanal på kvar side, i

god fråstand frå dei ytre bankettkantane. Materialet frå desse kanalane la dei opp midt etter vegen. Etterpå kom dei med store bulldozarar og jamna ut og «planerte» dette. På denne måten fekk de vegen planert billeg og med store grøfter langs begge sidene av vegen.

Denne Florida Turnpike har dei vanlege dimensjonane: To vognbaner (12 + 12 fot) i kvar retning og med 10 fots vegreine utanfor og med 20 fots median imellom. For dei første tollvegane var median berre 10 fot (Pennsylvania Turnpike, Merritt Parkway). Nokre av dei nyare tollvegane blir bygde med *over 50 fot median.*

Langs indre sida (mot median) av dei ti køyrebane er der ei 4 fots stripe som har fått eit lettare asfaltdekke. På sjølve køyrebana er der eit 60 mm asfaltdekke (asfaltbetong) og på vegreine er der ogso eit litt tynnare asfaltdekke.

Der er ingen plankryssingar, 86 bruer fører lokaltrafikken over eller under tollvegen. Toll-



Fig. 2. Florida Turnpike ein måned før han vart opna.

vegen går på ei høg bru over St. Lucie-kanalen som går frå Atlanterhavet inn til Okeechobee-sjøen, den store sjøen som ligg omlag midt inne på Florida-halvøya.

Eg fekk køyre på denne tollvegen og sjå på arbeidet før han vart opna. For å skunde fram arbeidet vart det sett ute heller korte vegstykke til kvar entreprenør. På denne måten kunne ogso mindre firma vere med på arbeidet. Arbeidet vart sett igang seint i 1955, og som nemnt vart vegen opna 25. januar 1957. Det var soleis serleg kort byggjetid.

Dei arbeider med planer for framhald av tollvegen nordover til grensa mot Georgia. Det blir ei veglengd på 440 km. Men det er vel mogeleg at resten blir bygd som ein del av interstate-programmet, altså ikkje som tollveg.

Denne vegen er sers viktig. Kvart år, serleg i januar til mai, kjem der mange hundre tusen turistar sydover til Florida. Då eg køyrde sydover i desember var vegane alt bra fulle av bilar på veg sydover. Mil etter mil køyrde bilkøane gjennom gater (innebygde riksvegar — U.S. 1) med hundretals stogglamper. Verst var dei siste 160 km gjennom West Palm Beach, Lake Worth, Forth Lauderdale, Hollywood m. fl. tettbygde strok. Florida Turnpike vil lette trafikken syd- og nordover.

2. *Kentucky Turnpike.* Eg har no køyrt gjennom 24 statar her i U.S.A., men i ingen annan stad såg eg so hakkete og krokete vegar som i Kentucky, serleg lengst nordaust i staten. Der var krokete, tronge dalar mellom stupbratte åsar, og vegane vart derfor tilsvarande. I denne staten hørde eg for fyrste gongen at vegingeniørane fortalde at vegane deira var «crooked».

Desse krokete vegane gjorde at det var stor trøng til å få ein beinare og tryggare bilveg sydover frå byen Louisville som ligg attmed elva Ohio

som er grenselva mot nord, mot staten Indiana. For eit par år sidan bygde dei derfor ein 64 km lang veg frå Louisville og sydover til byen Elizabethtown. Denne tollvegen vil derfor kunne ta noko av den bilstraumen som nokre gonger for året går mellom midt-vest-statane og statane i «The deep South»: Florida til Louisiana. Denne heller korte tollvegen er bygd so godt at det bør ofrast nokre ord på honom. Det var konsulentane Howard, Needles, Tammen & Bergendoff som i oktober 1953 la fram den planen dei hadde laga til for denne vegen. Planen vart revidert i mai 1954, ja den siste revisjonen vart ikkje ferdig før i 1956, og dette siste året vart tollvegen ogso opna.

Dei har vore heldige til å finne rimeleg lende for denne vegen. Han er bygd langs nokre daldrag og for det meste langt frå byar og bygder. Der er åsar, skog og stykkevis ope lende langs vegen. Minste kurveradius er 580 m og største stigning er 30 ‰.

Som dei fleste tollvegane har denne og 2 køyrebanelar, kvar med to vognbaner à 12 fot, altså to køyrebanelar à 24 fot. Langs høgri sida av kvar køyrebane er der ei vegreine eller skulder som er 12 fot breid. Mellom dei to køyreretningane er der ein 20 fot breid «median». Denne median er ikkje nedsenka som på mange av dei hine tillvegane,

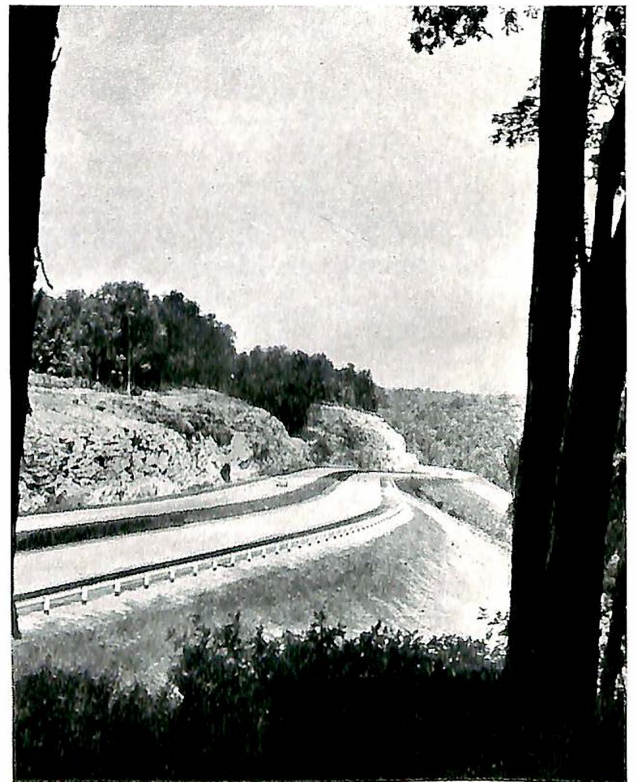


Fig. 3. Kentucky Turnpike ved Muldraugh Hill.

midten er tvertimot litt høgare enn dei to køyrebanene.

På køyrebanene har dei 25 cm tjukt betongdekke, og under dette betongdekket har dei minst 15 cm stein og grov grus.

På ei fire fots stripe av median langs kanten av begge køyrebanene er der eit to toms dekke av nedvalsa kalksteinspukk. Same slags dekke er der i 10 fots bredde (nærmast køyrebanan) på dei 12 fot breide vegreine.

Den samla planeringsbredde er vel 90 fot eller vel 27,4 meter. Vegskråningar som ikkje er meir enn 3 m høga har skråning 1:4. Høgare skråningar (i skjering og fylling i jord) har skråning 1:2. Der er overgangskurver til alle vegsvingane som har radius mindre enn 1160 m. Tverrfallet i svingane er opp til 80 ‰. Dei har kjøpt veggrunn i minst 300 fots bredde (vel 90 m).

Dei har som nemnt vore heldige med å finne ei tenleg framføringslinje for denne vegen, langs dalar og over flatt land. Likevel er der nokre bra store skjeringar i jord og i berg. Frå den største skjeringa tok dei ut 760 000 m³ stein og jord (fig. 3).

Dei fleste tollvegane har store og velutbygde servisestasjonar, og dei ligg vanleg på ytre side (høgre sida) av køyrebanene. Men dette krev serskilte servisestasjonar for kvar køyreretning.

Her i Kentucky har dei lagt servisestasjonane mellom dei to køyreretningane. Dei to køyrebanene er lagde langt frå kvarandre forbi servisestasjonen. Der er derfor rikeleg plass for drivstoffstasjonar, vølingsverkstad for bilar, parkeringsplassar for personbilar og for store lastebilar og traylorar, og dertil stor restaurant (fig. 4). Dei har to slike servisestasjonar langs den 64 km lange tollvegen. Vegvesenet har bygt dei, men leiger dei ut til private.

Der er fem hovedinnkøyringar på denne tollvegen, og der har dei tollportar. Ved desse tollportane har dei samarbeid mellom elektron-styrde maskiner og menneskjearbeid. Dette for at det ikkje skal kunne bli feilteljing: Ei maskin registrerar kor mange akslar bilen har, ein mann må slå ned eit tilsvarande handtak, og so blir tollanotert og tollsummen kjem fram med raude tal som *vognføraren kan sjå*.

Dette var ein av dei beste og vakraste tollvegane eg har køyrt på. Alt arbeidet var pent fråseggjort. Pene og trauste rekkverk hadde dei på alle høge fyllingar. Skråningane og dei 12 midtre fot av median var graskledde. Bergskråningane var pent reinska og avrunda (fig. 3).

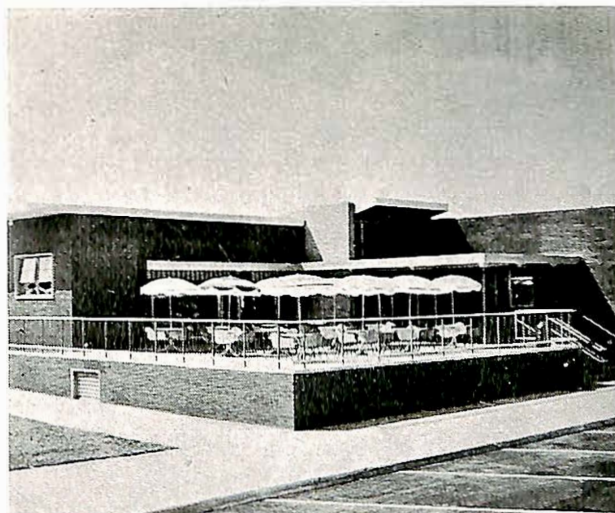


Fig. 4. Restaurant ved Kentucky Turnpike.

3. *West Virginia Turnpike*. Etter at eg hadde hatt eit hyggjeleg opphald i Frankfort (hovedstaden i Kentucky) og møtte hyggjelege ingeniørar på Bureau of Public Roads (som har distriktskontor i alle statane) og på Highway Department i Kentucky, køyrde eg på U.S. nr 60 austover til Charleston i West Virginia. Dit kom eg uheldigvis ein laurdag og då var det store vegkontoret og Bureau of Public Roads stengt. Slik er det i alle statar i U.S.A. (5 dagars arbeidsveke).

Men eg fann nokre ingeniørar og politifolk på kontoret for West Virginia Turnpike, og fekk nokre opplysningar om denne turnpiken som ogso er ein av dei nyaste i U.S.A., og som dertil er bygd på ein noko uvanleg måte. Tollvegen er vel 140 km lang og er bygd i eit uvanleg vanskeleg lende. Der er krokete, smale dalar mellom stupbratte fjell-sider, so det har ikkje vore lett i byggje denne tollvegen. Han har stigningar og svingar, tunnel og bruer endå dei har lagt ned mykje arbeid for å få han so bein og flat som mogeleg. Der er veldige skjeringar, mest i berg og bratte lider (fig. 5).



Fig. 5. West Virginia Turnpike.

Det skal ha vore ikkje so få ulukker på denne vegen. Dette kjem vel mest av desse ting:

1. Der er lange stykker berre to vognbaner, ei i kvar retning.

2. Nokre stader er der *tre vognbaner*. Dette er mest i bratte motbakkar. Der har dei bygt ei særskild høgre vognbane for tunge lastebilar. Men der er tre vognbaner nokre andre stader og. Slike vegar med tre vognbaner er fårlege.

3. Dei har bygt servisestasjonane på den eine sida av tollvegen. Frå køyrebana på hi sida, lyt trafikken gå *tversover køyrebana for møtande trafikk*. Dette er uvanleg, og folk som er framan- de kan kome til å køyre for uvarsamt.

4. Der er sers store stigningar og tilsvarande lange utforkøyringar og der ligg vegen ofte i brå svingar.

5. Det kan vel falle stein og is ned frå dei høge bratte lidene og skjeringssidene langs vegen.

Eg har diverre fått for lite opplysningar om denne tollvegen. Men dei fortalde at det hadde vorte 12 drepne i 1956.

Vegen er ikkje so bra som mange andre tollvegar. Men lendet var so voldsomt at det var omlag umogeleg å byggje ein trygg veg der. Då laut ein ha mykje pengar so ein kunne leggje vegen i lange tunnelar og på lange bruer, og so måtte vegen byggjast med fire vognbaner. Nokre få stader har denne West Virginia Turnpike fire vognbaner, men ingen «median». Derimot er der som regel vegreine (skulder) på høgre sida av køyrebana, og denne vegreina har bra jamt asfaltdekke.

Som nemnt er lendet voldsomt. Turnpike er derfor bygd på ikkje mindre enn 76 bruer, og nokre

av dei er sers store. Ei av dei har brubana meir enn 80 m høgare enn elva under. Ho er 374 m long og denne brua går beint inn i ein tunnel som er omlag 800 m long. Det er vanleg å ha politivakt inne i alle lange tunnelar. Dei skal stogge trafikken og kalle til hjelp når ein bil får vanskar inne i tunnelen. Desse politimennene har telefon til servisebilen som vanleg står ved tunnelenden ferdig til å hjelpe. Men her ved West Virginia Turnpike har dei tre fjernsynskamera inne i tunnelen. Ein mann i servisestasjonen ved tunnelenden kan dermed (på televisjonsapparatet) sjå trafikken i heile tunnelen.

Det kosta vel 133 mill. dollar å byggje denne 140 km lange tollvegen, altso mest 1 mill. dollar pr km.

Det viser seg at trafikken har vorte mindre enn dei hadde rekna med. Innkoma har vore so lita at dei har ikkje kunne betale full rente for dei pengane dei lånte til denne vegen. I 1955 kunne dei betale berre 47 % og i 1956 54 % av dei rentene som var forfallne til betaling. Dei nemner at noko av dette kom av at dei hadde store utlegg til innkjøp av vintervedlikehaldsmateriell og andre liknande utlegg dei fyrste åra.

Dei nemner vidare at når tilføringsvegane blir utbygde, serleg nordover, vil trafikken auke. Og dette er sikkert rett, for der er elendige vegar nordover i dette fjell-landet. Det er midt i Alleghenyfjella.

Men dette viser at ein bør vere varsam med å byggje tollvegar. Er trafikken for liten, kan det bli vanskar med renter og avdrag.

U.S.A. i april 1957.

Norske vegbruer og moderne trafikk

Dagens situasjon og fremtidens behov

Avdelingsdirektør Arnulf Arild, M. N. I. F.

DK 624.21 : 625.745.1 (481) «31»

(Forts. fra N. V. nr. 10, s. 162)

11. Skal vi stanse ved 13 tonns akseltrykk?

Når jeg har antydnet 13 tonns akseltrykk som en mulighet ved en videre utbygging, står dette helt for min egen regning, idet et slikt akseltrykk ikke er fastsatt som beregningsgrunnlag for nye bruer.

Nye bruer beregnes idag for 10 tonns akseltrykk, men etter de synsmåter jeg har nevnt når det gjelder oppskrivning av 6 tonns bruer til 8 tonn, vil vi på tilsvarende måte, ved å gå over til nye bereg-

ningsregler og skarpere kontroll, kunne skrive opp 10 tonns bruer til 13 tonn. Det er under utarbeidelse forslag til nye lastforskrifter, basert på 13 tonns tillatt akseltrykk. Forslaget er ennå ikke fremmet, da vi først vil gjennomprøve det ved aktuelle beregninger, parallelt med de gjeldende forskrifter.

På bakgrunn av den sterke økning av vognvekter og akseltrykk som har funnet sted hittil vil enkelte sikkert mene at 13 tonns akseltrykk vil bli for lite,

	Normalt tillatt trafikklast — tonn				Gjeldende forskrifter for nye bruer			
	Akseltrykk	Totalvekt av kjøretøy			Akseltrykk	Totalvekt av kjøretøy		
		2 aksler	3 aksler	4 aksler		2 aksler	3 aksler	4 aksler
Tyrkia	16	20	38	43				
Holland	16	20	28	44	20	30—40	40—60	
Belgia	13	19	28	32				
Luxemburg	13	19	35	40				
Frankrike	13	19	35	35				
Fransk Vest-Afrika	13	26	35	35				
Vietnam	12	16		45				
Argentina	10	14	21	28				
Japan	10	20			11—16	14—20		
Sveits	10	15	18	20	15			
Italia	10			36				
Storbritannia	9	14	20	32	14,5	22		
U. S. A.	8—11	¹⁾	¹⁾	¹⁾	11—14,5		24—33	
Vest-Tyskland	8—10	16	24	32	10—20		30—60	
Australia	8							
Brasil	8	16	24	32				
Finnland	6,4	¹⁾	¹⁾	¹⁾	12—14	¹⁾	¹⁾	¹⁾
Sverige	6	¹⁾	¹⁾	¹⁾	14	¹⁾	¹⁾	¹⁾
Norge: Frigrense	2				10	16—20		
Riksdsp.	4—6							

¹⁾ Varierer med akselavstand.

og at det om få år blir spørsmål om langt større akseltrykk.

Tillatt akseltrykk idag varierer fra 16 tonn i Tyrkia og Holland til 13 tonn i de fransktalende land, 10 tonn i f. eks. Sveits og Italia, 9 tonn i Storbritannia, 8 tonn i Australia, Brasil og Egypt og 6 tonn i Sverige. U.S.A. og Vest-Tyskland har klassifisering fra 8 til 10 eller 11 tonn.

Gjeldende beregningsforskrifter for bruer er i Sveits, Storbritannia og Sverige basert på 15, 14,5 og 14 tonn. I U.S.A. og Vest-Tyskland er det flere klasser hvorav de vanlige er 11 og 14,5 henholdsvis 10 og 20 tonn.

13 tonn kan synes å ligge i underkant og enkelte vil mene at vi burde gå til 14 som i Sverige. Det er langt frem til den tid da alle våre nyere 2000 10 tonns bruer er bygget om, og deres bæreevne er jo foreløpig meget dårlig utnyttet. Men hvis man i fremtiden mener å kunne øke akseltrykket på disse helt til 14 tonn, vil man også kunne gjøre det for de bruer vi etter de nye forskrifter og beregningsregler vil bygge for 13 tonn. Begrepet fremtid i denne forbindelse kan forøvrig ikke ha noen mening utover en brus levetid. Bæreevnen bør jo utnyttes best mulig i den tid brua eksisterer. Det kan gi grunn til ettertanke at de første 10 tonns bruer her i landet ble bygget omkring 1920, altså for henimot 40 år siden, og at de fleste av dem enda ikke er passert av legale 10 tonns aksler.

Det er forøvrig ting som tyder på at den sterke økning av motorvogners akseltrykk har kulminert. Dette vil bilfolkene bedre kunne uttale seg om. Fig. 9 og 10 viser imidlertid en oversikt fra amerikanske trafikkundersøkelser etter krigen.

Frekvensen av lastevogner med total vekt f. eks. 23 tonn eller mer økte sterkt til 1951; senere har økningen vært vesentlig mindre, og denne vekt-klasse utgjorde i 1955 ca 75 % av den totale lastevogntrafikk. Tilsvarende oversikt for akseltrykk viser et helt annet bilde. Frekvensen for aksler på 10 tonn eller mer viser en nedgang fra 20 % i 1948 til 10 % i 1955.

Utviklingen synes å gå i retning av kombinerte kjøretøyer, trailere og semitrailere med flere og lettere aksler.

Det er interessant å merke seg en amerikansk bestemmelse om at de enkelte stater ikke kan påregne federal støtte til bru- eller vegplaner basert på større akseltrykk enn 13 tonn.

Staten New Jersey nedsatte i 1950 tillatt akseltrykk fra 15,65 til 10,2 tonn og tillatt boggitrykk fra 27,2 til 13,6 tonn.

Når det gjelder utviklingen av de kombinerte kjøretøyer er de nevnte amerikanske undersøkelser illustrerende. Ca 60 % av godstrafikken, målt i tonn miles, gikk både i 1950 og 1955 på toakslert vogn med semitrailer. Bruk av semitrailer med

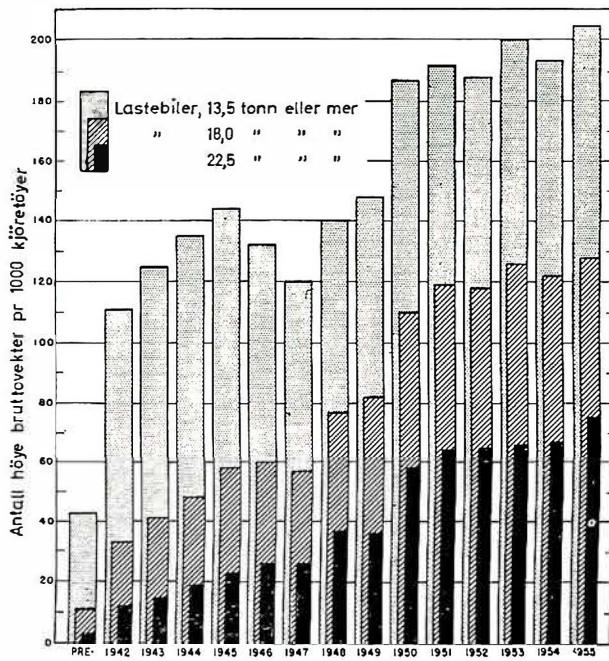


Fig. 9. Høye bruttovæker (13,5 t og derover) etter amerikanske undersøkelser.

enkeltaksel er imidlertid gått tilbake fra 35 % i 1950 til 22 % i 1955, og anvendelse av semitrailer med *boggi* viser en tilsvarende økning.

12. Hvordan er sammenhengen mellom tillatt akseltrykk, tillatt boggitrykk og tillatt vognvekt?

Det er nå på tide å kommentere betegnelsen *akseltrykk* som jeg hittil for enkelhets skyld har holdt meg til som mål for trafikktyngden.

Når f. eks. riksdispensasjon A tillater 6 tonns akseltrykk, betyr dette at det med tilstrekkelig

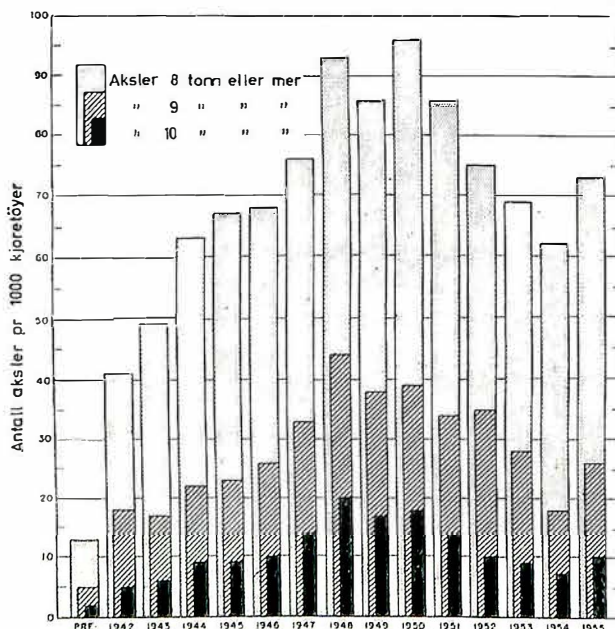


Fig. 10. Høye akseltrykk (8 t og derover) etter amerikanske undersøkelser.

akselavstand (4,0 m) kan tillates en vognvekt på 12 tonn, fordelt likt på 2 enkeltaksler. Ved bruk av semitrailer eller 2-akslet tilhenger må imidlertid totalvekt og akselavstander vurderes i hvert enkelt tilfelle. Vi har hittil i Norge savnet klare bestemmelser om tillatt totalvekt av enkle eller kombinerte vogner i forhold til tillatt akseltrykk, antall aksler og avstandene mellom disse. Dette skaper ofte forvirring blant trafikantene og betydelige vanskeligheter for de myndigheter som utsteder dispensasjoner.

Slike bestemmelser foreligger i flere andre land (mer eller mindre fullstendige), og jeg håper at det også hos oss må lykkes å skaffe de nødvendige regler i forholdsvis nær fremtid.

Eksempelvis kan nevnes at tillatt boggitrykk vil kunne settes 20 % høyere enn tillatt trykk på enkeltaksel med samme totale vognvekt og avstand til foraksel. Det vil videre være mulig å øke boggitrykket ytterligere — kanskje henimot 40 % over tillatt akseltrykk, men da må enten vognens totalvekt reduseres eller avstand til foraksel økes. Tilsvarende regler vil kunne settes opp for tilhengere og semitrailere med og uten bogger, videre for tungtransporter som skal foregå med fartsbegrensning og under kontroll.

Det er av avgjørende betydning at de lastforskrifter som danner beregningsgrunnlag for bruene også gir grunnlag for tilfredsstillende regler for vognvekt og akselavstander, slik at det oppnås rasjonelle konstruksjoner for både bruer og kjøretøyer, med god utnyttelse av begge kapasitet.

Vi håper det nye forslag skal bli tilfredsstillende i så måte.

13. Gjennomsnittstall for trafikktyngde.

Når det gjelder trafikklast ved lange spenn, tror jeg man generelt kan si at de fleste land har regnet med for store tall. Ved spenn opptil 40—50 m kan et kombinert kjøretøy eller kort vogntog være avgjørende, men ved større lengder vil den gjennomsnittlige trafikktyngde være stadig mer bestemmende. De tunge vogner er i stort mindretall, særlig ved blandet person- og godstrafikk.

En undersøkelse ved den store San Francisco—Oakland-Bay Bridge viser at den største midlere trafikktyngde opptrer ved *trafikkstans*, og den kan for kjørespor *uten* personbiltrafikk komme opp i 700 kg/m kjørespor. I blandet trafikk, hvor personbiler opptrer i antall 4:1, vil en neppe komme over det halve.

Prognoser for de første 50 år regner med en viss økning i lastebilenes vekt og relative antall, og

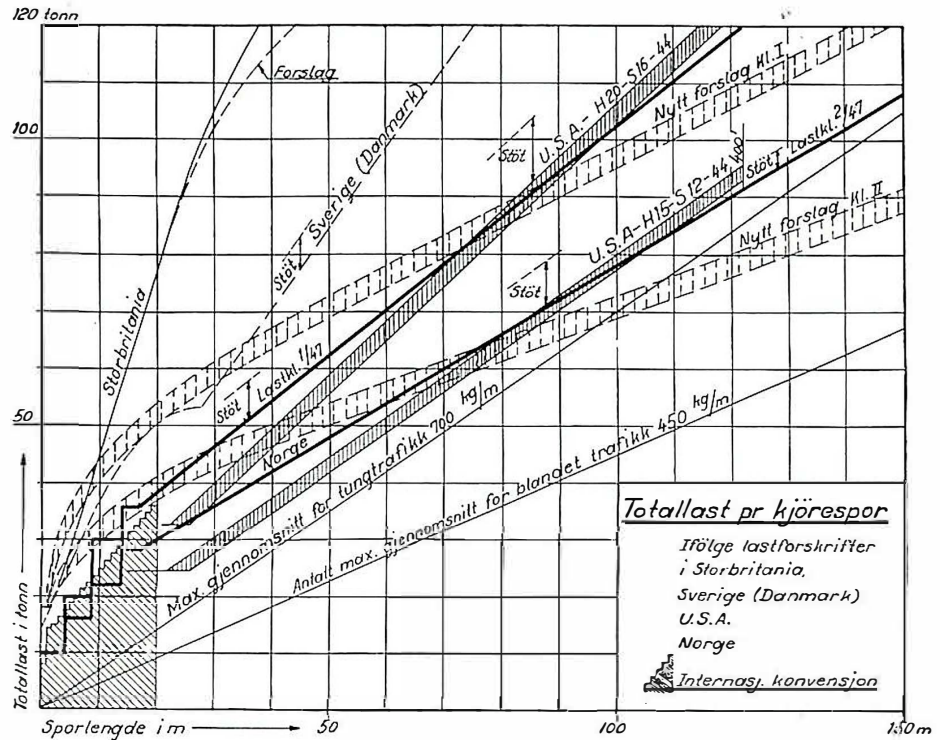


Fig. 11. Totallast pr kjørespor i en rekke land.

går ut på at en gjennomsnittsvekt på 450 kg/m kjørespor neppe vil bli overskredet.

Våre någjeldende lastforskrifter regner med 800 kg/m kjørespor for klasse I og 600 kg/m for klasse II og faller noenlunde sammen med de to høyeste amerikanske klasser, uten reduksjon for store lengder. (Amerikanerne bebuder reduksjon fra 400 fot.) De svenske og danske bestemmelser ligger langt høyere, og særlig den britiske som medgis å være verdens høyeste. I våre nye forslag vil bli foreslått en last som avtar med økende lengde til henholdsvis 500 og 350 kg/m ved meget lange spenn.

Lange vogntog med flere tilhengere ville kunne spille en rolle ved mellomstore spenn, men det er vel et spørsmål om slike tog vil egne seg for våre forhold. I U.S.A. er total lengden av sammensatte kjøretøyer begrenset til 60 fot (18,2 m), tilsvarende en større lastebil med en 2-akslet tilhenger.

14. Hvilke kjørebanebredder har vært brukt, og hvilke bør brukes?

Alle er enige om at våre eldre bruer er for smale. Med en viss rett kan man si at mange av dem også er for brede. Helt frem til siste krig ble det bygget vegbruer i Norge med bredder så å si over hele skalaen mellom 2 og 7—8 m. De smaleste er nå en åpenbar trafikkhindring. Mindre påaktet er kanskje faren ved bredder mellom 3,5 og 5,5 m — en mellomting mellom enkelt og dobbelt bredde,

og et stort faremoment for møtende vogner. Ved disse bruer kan det være riktig å innskrenke selve kjørebanelen til 3,5 m for å hindre møting og sikre fotgjengere. Vi får da også sentrert trafikken og kan ofte øke tillatt belastning mens vi venter på ny bru. Slike tiltak er ofte i første omgang lite populære blant trafikantene, men jeg tror disse etter hvert innser fordelene. Varselskilter er selvsagt nødvendig.

I de senere år har det vært benyttet normalbredder på 2,75 og 3,5 m for enkeltspor (vesentlig bygdeveger) og 5,5, 6,0 og 6,5 m for dobbeltspor. Det er et spørsmål om ikke 5,5 m bredden nå bør utgå eller bare benyttes ved rent sekundære ruter.

Hvorvidt dobbeltspor bør utføres med større bredde enn 7,0 — eventuelt 7,5 m, kan diskuteres. Rommeligere dobbeltspor er neppe nødvendig av hensyn til de største vognbredder, selv om disse skulle øke ytterligere. Det er vel i første rekke et spørsmål om sikkerhet for den normale trafikk ved stor kjørehastighet.

Personlig tror jeg bredder mellom 7,5 og 9 m bør unngås. Det blir en mellomting mellom 2 og 3 spor, og kan friste til forbikjøring mot møtende trafikk uten at bredden er tilstrekkelig. Selv 3-sporet bane (9—11 m) har sine svakheter og bør neppe bli alminnelig anvendt.

Det tredje spor kan være ønskelig av hensyn til sykkeltrafikken, men jeg er redd for at syklistene etter hvert ville bli foretrekket av travle bilister. (Å

løfte sykkelbanene, som ved Lysaker bru, er nok direkte forkastelig.)

Syklistene er vel forøvrig en raskt utdøende rase, i hvert fall de motorløse. Det er etter min mening beklagelig, men neppe noe å gjøre ved.

Det vil som regel ha sine vanskeligheter å utvide en 3-spolet bru til 4 spor.

Det ideelle for en brukonstruktør er enten straks å bygge en 4-spolet bru, eller i første omgang en dobbeltspolet. Når trafikken krever det, kan det bygges ny bru, mer eller mindre uavhengig av den første.

Vegbyggerne vil vel som regel se saken på samme måte, jeg tror iallfall de gjør det i U.S.A.

15. *Tar vi tilstrekkelig hensyn til linjeføringen ved våre nye bruer?*

I hestetrafikkens dager ble alle litt større bruer bygget rettlinjet og horisontale, i rett vinkel over elvene. Det har tatt tid å løsrive seg fra disse tradisjoner, men når det har vært påstått at det fremdeles bare bygges slike bruer, må jeg protestere. Vi har også for bruens vedkommende måttet ta konsekvensen av en stivere linjeføring.

De skjeve bruer er i flertall, det samme gjelder nok også bruer i stigning eller vertikalkurve. Vi bygger nå ganske lange bruer i horisontalkurve. Et eksempel får vi i den nye Hell bru i Nord-Trøndelag, som blir henimot 300 m lang og legges i 400 m kurve. Østre oppkjørsel på Karmsund bru er et annet eksempel.

Det spores enda en viss uvilje mot bruer i lavbrekk, altså hengende vertikalkurve, men det er nok bare en overgang.

Når det gjelder bruer med høybrekk, har vi i Vrengen bru et drastisk eksempel med stigning 1:15 og 350 m vertikalkurve.

Jeg kan her ikke unngå å komme inn på spørsmålet om fri høyde over skipsled, som ofte volder oss store bekymringer. Denne høyde fastsettes nå temmelig diktatorisk av havnemyndighetene, som naturlig nok i første rekke (for ikke å si utelukkende) tar hensyn til skipsfartens fri utfoldelse med mer eller mindre nødvendige mastehøyder.

Vrengen bru er et eksempel på de ulemper dette kan medføre for vegtrafikken. Et annet eksempel

er Karmsund bru med fri høyde 45 m, stigning 1:15.

En slik stigning vil blant annet medføre at tungtrafikken må kjøre i lavt gear, noe som gir nedsatt trafikk-kapasitet og økt risiko ved forbikjøring i en uoversiktlig vertikalkurve. En større høyde kan også gi en meget betydelig økning av anleggs-utgiftene.

Ettersom trafikken i kystdistriktene overføres fra båt til bil over stadig større bruer, blir det ikke bare ønskelig, men nødvendig at seilåpninger fastsettes på grunnlag av en objektiv vurdering av både sjøtrafikkens og vegtrafikkens interesser.

Ved Varoddbrua fikk vi heldigvis — i den ellefte time — godkjent en rimelig høyde (30 m) og oppnådde på den måten et tilfredsstillende profil. Våre største bruoppgaver i årene fremover vil finnes langs kysten. Ved siden av spørsmålet om fri høyde, vil også finansieringen av slike store anlegg by på problemer. Men dette spørsmål ligger utenfor rammen for denne artikkel.

16. *Konklusjon.*

Skulle jeg prøve å trekke en konklusjon, måtte jeg nevne at vi hos oss, i høyere grad enn i de fleste andre land, har et misforhold mellom det moderne bilmateriells kapasitet og vegenes — ikke minst bruens — evne til å formidle trafikken.

Men vi har også et misforhold den annen veg, idet 2000 av våre bruer er overkvalifisert for den trafikk som idag kan tillates.

Disse misforhold bør snarest mulig reduseres, slik at både bilenes og bruens kapasitet kan utnyttes bedre.

Vi skal bygge for fremtiden, men de retningslinjer vi følger må bestemmes av en nøktern vurdering av trafikkens og vegenes utvikling, slik at bruene kan utnyttes best mulig i den tid de eksisterer.

Trafikksikkerheten er ikke i første rekke avhengig av en større eller mindre nominell sikkerhetsfaktor, men av et nøyaktig og sikkert kjennskap til bruene — til materialer, konstruksjon og vedlikehold.

Ikke mindre viktig er imidlertid kjennskap til den trafikk bruene til enhver tid bærer, og her er det trafikantene kan gi sitt bidrag ved å overholde gjeldende bestemmelser.

Registrerte nye biler i 1. halvår 1957

Registreringsstatistikken over nye biler i 1. halvår 1957 foreligger nå fra Opplysningsrådet for Biltrafikken. Den er basert på oppgaver fra bilforhandlerne og er fordelt på merker og typer i landets 56 politidistrikter.

Iflg. statistikken er det i 1. halvår 1957 (tallene i parentes er for samme tidsrom i 1956) i alt registrert 7013 (5425) personbiler og drosjer, 2726 (1560) varebiler, 1433 (1907) laste- og spesialbiler og 171 (220) busser — tilsammen 11 343 (9112) vogner.

Av *personbilene* var 837 Volvo, 796 Volkswagen 5 str., 636 Moskvich, 420 Skoda, 408 Opel Olympia/Rekord, 377 Opel Kapitän, 363 IFA, 334 Mercedes Benz, 244 Hillman, 238 Pobeda, 224 Ford Anglia, 174 Ford Zephyr, 172 Ford Taunus, 154 Opel Caravan og 109 Ford Consul.

2534 eller 36,1 % av personbilene var av vest-tysk opprinnelse, mens 1294 kom fra England, 882 fra Sovjet, 843 fra Sverige, 420 fra Tsjekkoslovakia, 363 fra Øst-Tyskland, 269 fra Frankrike, 229 fra U.S.A., 100 fra Polen og 79 fra Italia. I alt var 28,1 % av de registrerte nye personbiler produsert i Østsoneland, mot 40,5 i 1956.

Oslo politidistrikt fikk 1745 eller 24,9 % av alle personbiler, mens Asker og Bærum kom på 2. plassen med 249, Romerike på 3. plassen med 239, deretter Trondheim og Strinda med 216 og Tønsberg med 215. Tallene inkluderer også vogner solgt på A- og B-lisenser, biler kjøpt av sjøfolk eller andre med opptjent fremmed valuta.

Av *varebilene* var 641 Opel, 512 Volkswagen, 346 Volvo, 206 Ford ½ t, 199 Commer, 147 Austin A-40 og 127 Ford 1 tonn.

Vest-Tyskland leverte 1411 eller 51,7 % av varebilene, mot England 825, Sverige 346 og U.S.A. 64.

Oslo politidistrikt fikk flest varebiler — 482, tilsv. 17,7 % av samtlige registreringer. Romerike kom på 2. plassen med 127 vogner, deretter Vestoppland med 94, Rogaland med 88 og Trondheim og Strinda med 87.

Av *lastebilene* ble det registrert 219 Opel, 212 Bedford, 194 Volvo, 113 Mercedes Benz, 113 Ford U.S.A. og 108 Chevrolet.

439 eller 30,6 % av lastebilene kom fra England, 385 fra Tyskland, 351 fra U.S.A., 242 fra Sverige, 9 fra Østerrike og 5 fra Frankrike.

285 eller 20 % ble registrert i Oslo politidistrikt, 61 i Vestoppland, 56 i Bergen, 55 i Rogaland, 41 i Moss og 40 i Kristiansand. Av samtlige registrerte nye lastebiler var 408 eller 28,5 % dieseldrevet mot 21,9 % i 1956 og 35 % i 1955.

Av *bussene* var 73 Volvo, 52 Scania Vabis, 22 Mercedes Benz, 8 Leyland, 7 Bedford og 5 Commer.

Vel 73 % av busschassisene ble levert fra Sverige. Ca 91,8 % av bussene var dieseldrevet.

Statistikken omfatter ikke registrering av importerte brukte biler. Tollstatistikken viser at det i 1. halvår 1957 ble importert 1364 brukte personbiler (1231 i 1. halvår 1956), eller ca 15,5 % av personbilimporten. Importen av brukte vare- og lastebiler har vært ubetydelig.

P. g. a. restriksjoner på import og salg av biler, gir statistikken ikke et reelt bilde av konkurransevnen mellom merkene, særlig er dette tilfelle for person- og varebiler.

Rettsavgjørelser

1. *Rt. 1956, s. 1169.* En lastebilsjåfør ble i herredsretten dømt etter trafikkreglens § 2, fordi han ikke hadde opptrådt hensynsfullt overfor andre. Han hadde med sin bil kjørt frem til en tømmerlunne, latt bilen stå stille i 2½ time mens han brukte vegen som lasteplass og på den måte stengte vegen for andre kjørende. En bilist var kommet kjørende, men hadde måttet snu og kjøre en omveg for å komme fra vegen, en bygdeveg, og videre frem til riksvegen. Da samme bilist en time senere var på tilbakeveg, stod domfeltes bil der fremdeles, og han nektet på ny å flytte på bilen så den annen kunne komme frem.

Domfelte anket bl. a. fordi han mente han ikke var «vegfarende» i trafikkreglens forstand. Han hadde således den hele tid vært utenfor bilen, opptatt med å laste samme ved hjelp av lasteapparatet. Høyesterett bemerket i den forbindelse at det måtte antas at det med «vegfarende» ble siktet til en som ferdes på vegen som kjører, fotgjenger eller rytter, jfr. trafikkreglens § 1 nr 1—4. Domfelte måtte ansees å ferdes på vegen også om og mens han under kjøring på denne lot bilen stå stille i 2½ time mens han brukte vegen som lasteplass.

2. *Lofoten herredsrett* avsa 23. juni 1956 dom i sak som 4 vegarbeidere hadde reist mot Statens vegvesen med krav om erstatning for uberettiget oppsigelse, begrenset oppad til kr 10 000. Forholdet var at vegvesenet hadde funnet resultatet av angjeldende arbeideres akkordarbeid så slett at man hadde ansett seg berettiget til å gå til oppsigelse.

Etter initiativ av Norsk Arbeidsmannsforbund hadde det vært holdt forhandlingsmøte i Kabelvåg. Det ble her enighet om at fratredelsen skulle utsettes til ny oppmåling var foretatt, og resultatet forelagt vegsjefen. Vegvesenet fant imidlertid etter foretatt ny oppmåling ikke grunn til å endre sitt standpunkt, hvorefter oppsigelsen ble opprettholdt med øyeblikkelig virkning. Saksøkerne holdt på at de var avskjediget uten grunn, kfr. den på det tidspunkt gjeldende overenskomst av 12. juli, 1954, §4. Retten fant imidlertid at det var en oppsigelse som hadde funnet sted, jfr. samme overenskomst § 16, og Arbeidervernlovens § 33, pkt. 1 a. Den fant at det forelå saklig grunn for oppsigelsen fra det akkordarbeid partene hadde inngått avtale om. Den anså bevist at anlegget som følge av det slette arbeidsresultat var påført et tap på tilsammen kr 4600, og kunne ikke se at det dårlige resultat lot seg forsvare ved påståtte vanskelige arbeidsforhold, at fjellet var særlig løst etc. Retten henviste bl. a. til resultatene fra andre arbeidslag i nærheten som arbeidet under stort sett tilsvarende forhold.

Vegvesenet ble følgelig frifunnet og tilkjent saksomkostninger med kr 600.

3. *Rt. 1956 s. 775 flg.* Trafikkreglens § 46. Varselskiltet «Barn i kjørebanelen» tar sikte på å advare de kjørende mot den spesielle fare som barna betyr i trafikken, og pålegger derfor alene en særskilt aktsomhetsplikt når kjøringen foregår på en tid av døgnet eller under forhold for øvrig hvor den kjørende har grunn til å regne med at det er barn i kjørebanelen. Disse skiltes settes ifølge en uttalelse fra vegdirektøren opp på steder der det etter oversiktsforholdene og trafikken på den angjeldende veg ansees for påkrevet å advare de kjørende

om at man nærmer seg en skole, lekeplass eller lignende. Da herredsretten uriktig hadde bygget på at varselskiltet ikke bare skal advare mot barn, men i det hele var «et skarpt varselskilt av mer generell art, som påbyr aktsomhet», måtte herredsrettens fellende dom forsåvidt oppheves.

Hva angår tiltalens post III derimot — bestemmelsen i trafikkreglene § 7 om at kjører skal ferdes til høyre på høyre side av vegen — fant Høyesterett med herredsretten at tiltalte hadde overtrådt § 7 når hans bil (karosseriet) hadde befunnet seg 7 cm til venstre for vegens midtlinje. Vegbredden på stedet var 5,70 m og bilens totale bredde 1,54 m, hvorfor det var god anledning til å holde hele vognen over på den høyre halvdel (kfr. Rt. 1951 s. 76 og s. 832 og Rt. 1954 s. 357).

4. *Vardo herredsrett* avsa dom i en rettssak den 26. mai 1956. En grunneier hevdet at vegvesenet hadde plikt til å hindre flomvann fra riksvegen (gjennom Kirkenes), spesielt fra brøytekanterne i vårløsningen, i å forårsake

oversvømmelse i kjelleren i hans lavereliggende forretningsgård. Han krevet også erstatning for tap og ulemper.

Staten ble frifunnet, da vegen var anlagt før den omkringliggende bebyggelse. Den senere bebyggelse kunne ikke medføre noen plikt for vegvesenet til å kjøre bort brøytekanter eller bedre vannavløpet. De opprinnelige veggrøfter var blitt erstattet med fortaug med rennestener og gatesluk. Forandringen var ikke foretatt av vegvesenet — det var ikke klart om den f. eks. var utført av kommunen — og vegvesenet kunne da heller ikke være ansvarlig for vedlikeholdet, f. eks. av gatesluket, som ikke virket tilfredsstillende.

Da grunneieren hadde bygget sitt hus (for øvrig overensstemmende med vedtatte reguleringshøyder) etter at vegen var anlagt, hadde vegvesenet heller ikke ansvar for at vegens planum lå for høyt i forhold til huset, slik at vannet på grunn av terrengets beskaffenhet samlet seg ved huset.

Fylkes- og bygdeveggenes vedlikehold 1954—55

Konsulent Ole Reiten

DK 625.76 (083.4) (481) «1954-55»

Hvert femte år har det vært utarbeidet en utførlig statistikk over utgiftene til vedlikehold av offentlige veger i Norge. Første gang en slik statistikk ble utarbeidet var i 1915. Man finner denne inntatt i *Meddelelser fra Vegdirektøren* følgende år: 1924 side 115, 1927 side 109, 1934 side 76, 1938 side 1, 1943 side 36 og 1946 side 99 og 168.

Statistikken for riksvegvedlikeholdet i 1954—55 er utarbeidet tidligere og er inntatt i *Norsk Vegtidskrift* 1956 side 161.

Statistikken for fylkes- og bygdevegvedlikeholdet bygger på oppgaver innhentet gjennom vegsjefene, og resultatet er sammenstilt i tabellene 1 og 2. Disse tabellene viser de totale vedlikeholdsutgifter for henholdsvis fylkesveger og bygdeveger, og hvordan disse utgiftene er fordelt på en rekke konti. Videre går det frem av tabellene hvordan utgiftene fordeler seg på staten, fylket og herredene.

I tabell 3 har man stilt sammen vedlikeholdsutgiftene for årene 1944—45, 1949—50 og 1954—55 for å vise hvordan utviklingen har vært i årene etter krigen. I femårsperioden 1949—50—1954—55 har utgiftene til fylkesvegvedlikeholdet økt med vel 77 % mens veglengden har økt med knapt 17 %. I samme periode har utgiftene til

bygdevegvedlikeholdet økt med 71 % og lengden av bygdeveger med 7 %. Denne sterke økning i utgiftene skyldes i stor utstrekning den alminnelige pris- og lønnsøkning, men dessuten krever den sterkt økende trafikk et mer intenst vedlikeholdsarbeid.

Tabell 4 viser vedlikeholdsutgiftene i 1954—55 regnet pr km veg — både totalt og særskilt for kontiene «Vegdekke», «Vintervedlikehold» og «Underbygging».

Som man vil se varierer utgiftene pr km veg sterkt fra fylke til fylke. Det er vanskelig å kunne gi en uttømmende forklaring på disse variasjoner. En del av forklaringen må kunne søkes i ulikheter i trafikk- og værforhold. Ellers vet vi at vedlikeholdet av våre veger, også fylkes- og bygdeveger, lenge har vært mangelfullt, og arbeidet med å bøte på forsømmelsene fra tidligere år kan ha antatt forskjellig omfang i de forskjellige fylker. Videre kan ulik bokføringspraksis spille en stor rolle for sammenligningen mellom fylkene, idet vegutbedringer kan være tatt med under vedlikeholdsregnskapet i større utstrekning i noen fylker enn i andre. Kontoen «Underbygging» tyder på det.

For øvrig vises det til tabellene.

Tabell 1. Fylkesveger. Netto vedlikeholdsutgifter i budsjettåret 1954/55.

Fylke	Lengde pr 30/6—55 km	Kjørebanelen				b Under- bygging kr	c Bruer, brygger, ferjer kr	d Veg- vokter- lønn kr	e Tilsyn kr	f Øvrige utgifter kr	g Sum b — f kr	h Utgifter i alt (a + g) kr	Herav på		
		Vegdekke kr	Vinter- vedlike- hold kr	Natural- arbeid kr	a Kjøre- banen i alt kr								Staten kr	Fylket kr	Herredene kr
Østfold	328,7	887 133	29 728	—	916 861	356 464	55 150	—	3 950	192 313	607 877	1 524 738	90 907	1 433 831	—
Akershus	454,4	704 934	273 550	—	978 484	303 610	15 193	288 560	5 940	216 213	829 516	1 808 000	140 996	1 667 004	—
Hedmark	352,8	468 303	114 436	—	582 739	70 196	205 030	— ¹	2 509	135 758	413 493	996 232	263 635	732 597	—
Oppland	332,6	447 647	143 959	—	591 606	96 475	35 366	156 563	19 006	118 978	426 388	1 017 994	144 818	873 176	—
Buskerud	167,1	330 290	75 973	—	406 263	144 752	14 347	91 204	1 660	225 541	477 504	883 767	120 666	763 101	—
Vestfold	391,3	1 166 997	201 299	—	1 368 296	—	10 065	— ²	41 794	132 382	184 241	1 552 537	110 926	1 441 611	—
Telemark	266,4	310 886	122 379	—	433 265	20643	6 793	82 699	21 166	39 134	170 435	603 700	97 850	480 850	25 000
Aust-Agder	293,2	356 158	79 281	—	435 439	23 673	57 493	107 089	2 460	171 259	361 974	797 413	158 142	639 271	—
Vest-Agder	655,5	707 365	148 677	—	856 042	103585	16 800	258 217	37 871	25 749	442 222	1 298 264	76 273	1 216 591	5 400
Rogaland	403,8	712 082	107 243	—	819 325	92 534	11 109	—	3 868	176 727	284 238	1 103 563	130 942	972 621	—
Hordaland	546,2	215 259	94 855	—	310 114	150 000	7 919	233 026	7 369	768 518	1 166 832	1 476 946	149 195	1 327 751	—
Sogn og Fjordane	376,3	147 600	83 140	—	230 740	84 164	—	135 758	3 305	90 028	313 255	543 995	30 432	513 563	—
Møre og Romsdal	558,6	435 667	233 650	—	669 317	15 589	121 153	252 651	5 494	57 489	452 376	1 121 693	161 056	960 637	—
Sør-Trøndelag ..	265,0	330 632	198 066	—	528 698	105 000	3 000	138 551	11 020	47 728	305 299	833 997	170 401	443 028	220 568
Nord-Trøndelag .	133,9	26 936	94 233	—	121 169	—	19 306	51 687	1 000	139 668	211 661	332 830	171 194	161 636	—
Nordland	743,1	764 863	1 070 750	—	1 835 613	190 988	63 770	— ³	52 900	324 660	632 318	2 467 931	313 715	1 145 216	1 009 000
Troms	352,1	242 731	348 344	—	591 075	53 690	69 083	69 944	2 525	201 797	397 039	988 114	243 272	501 162	243 680
Finmark	234,7	150 397	169 532	—	319 929	97 045	27 330	300	2 830	76 268	203 773	523 702	90 697	242 015	190 990
Hele landet	6 855,7	8 405 880	3 589 095	—	11 994 975	1 908 408	738 907	1 866 249	226 667	3 140 210	7 880 441	19 875 416	2 665 117	15 515 661	1 694 638

¹ Vegvokterlønn kr 138 863 er medtatt under vegdekke, vintervedlikehold og underbygging.² Vegvokterlønn kr 177 780 er medtatt under vegdekke og vintervedlikehold.³ Vegvokterlønn kr 298 640 er medtatt under vegdekke, vintervedlikehold og underbygging.

Tabell 2. Bygdeveger. Netto vedlikeholdsutgifter i budsjettåret 1954/55.

Fylke	Lengde pr 30/6—55 km	Kjørebaneln				b Under- bygging kr	c Bruer, brygger, ferjer kr	d Veg- vokter- lønn kr	e Tilsyn kr	f Øvrige utgifter kr	g Sum b — f kr	h Utgifter i alt (a + g) kr	Herav på		
		Vegdekke kr	Vinter- vedlike- hold kr	Natural- arbeid kr	a Kjøre- banen i alt kr								Staten kr	Fylket kr	Herredene kr
Østfold	1 185,8	748 780	259 007	—	1 007 787	286 437	106 596	897 612	15 550	1 126 436	2 432 631	3 440 418	341 823	—	3 098 595
Akershus	1 030,4	1 830 706	912 385	—	2 743 091	382 894	120 561	981 809	15 800	643 880	2 144 944	4 888 035	479 022	177 086	4 231 927
Hedmark	2 525,1	2 130 846	549 570	—	2 680 416	—	135 450	1 351 811	33 932	500 658	2 021 851	4 702 267	566 472	273 759	3 862 036
Oppland	1 446,5	861 759	566 499	—	1 428 258	230 991	26 933	741 090	84 041	778 551	1 861 606	3 289 864	500 731	2 789 133	—
Buskerud	1 089,1	1 234 346	603 351	—	1 837 697	128 848	118 181	678 941	12 910	297 416	1 236 296	3 073 993	381 011	274 618	2 418 364
Vestfold	540,5	1 327 486	507 323	—	1 834 809	—	53 432	— ¹	30 446	188 106	271 984	2 106 793	294 404	—	1 812 389
Telemark	1 293,0	696 162	487 444	—	1 183 606	103 613	47 636	360 213	73 670	167 566	752 698	1 936 304	331 525	1 579 779	25 000
Aust-Agder	957,6	694 692	169 998	—	864 690	34 149	55 368	287 359	10 875	282 552	670 303	1 534 993	395 807	1 016 064	123 122
Vest-Agder	1 283,4	617 733	222 483	—	840 216	192 502	140 883	480 832	28 359	259 295	1 101 871	1 942 087	222 696	144 868	1 574 523
Rogaland	1 636,9	2 242 632	318 625	—	2 561 257	67 627	57 471	—	15 098	247 416	387 612	2 948 869	425 477	179 414	2 343 978
Hordaland	1 794,6	1 149 860	563 119	—	1 712 979	111 748	104 806	855 734	22 056	1 737 203	2 831 547	4 544 526	573 040	208 323	3 763 163
Sogn og Fjordane	1 192,2	473 766	250 283	—	724 049	148 916	39 583	354 521	11 865	319 770	874 655	1 598 704	82 643	70 778	1 445 283
Møre og Romsdal	2 343,8	1 717 199	935 911	—	2 653 110	6 000	366 429	950 074	23 666	538 352	1 884 521	4 537 631	583 141	96 871	3 857 619
Sør-Trøndelag ..	1 529,3	1 314 534	1 086 461	—	2 400 995	350 595	196 985	962 334	25 000	1 037 318	2 572 232	4 973 227	498 735	499 974	3 974 518
Nord-Trøndelag .	1 955,9	678 448	869 803	27 000	1 548 251	1 083 719	209 807	744 453	21 967	1 120 163	3 180 109	4 755 360	409 619	122 211	4 223 530
Nordland	1 451,0	921 257	863 668	—	1 784 925	185 034	62 010	— ²	51 445	315 702	614 191	2 399 116	305 053	1 112 438	981 625
Troms	907,4	415 814	942 279	—	1 358 093	91 293	77 024	148 337	5 905	352 595	675 154	2 033 247	556 301	690 433	786 513
Finmark	317,9	197 062	125 231	—	322 293	9 675	52 036	39 264	4 858	68 344	174 177	496 470	91 981	—	404 489
Hele landet	24 480,4	19 253 082	10 233 440	27 000	29 513 522	3 414 041	1 871 191	9 934 384	487 443	9 981 323	25 688 382	55 201 904	7 039 481	9 235 749	38 926 674

¹ Vegvokterlønn kr 249 641 er medtatt under vegdekke og vintervedlikehold.² Vegvokterlønn kr 290 373 er medtatt under vegdekke, vintervedlikehold og underbygging.

Tabell 3. Utgiftene til fylkes- og bygdevegenes vedlikehold 1944/45, 1949/50 og 1954/55.

	1944/45 kr	1949/50 kr	1954/55 kr	Økning 1949/50—1954/55	
				Absolutt kr	%
Fylkesveger	4 354 906	11 208 555	19 875 416	8 666 861	77,3
Bygdeveger	14 123 085	32 288 462	55 201 904	22 913 442	71,0
Sum	18 477 991	43 497 017	75 077 320	31 580 303	72,6

Tabell 4. Nettovedlikeholdsutgifter pr km 1954/55.

	Fylkesveger				Bygdeveger			
	Utgifter i alt kr	Herav på			Utgifter i alt kr	Herav på		
		Vegdekke kr	Vinter- vedlike- hold kr	Under- bygging kr		Vegdekke kr	Vinter- vedlike- hold kr	Under- bygging kr
Østfold	4 639	2 699	906	1 084	2 901	631	218	242
Akershus	3 979	1 551	602	668	4 744	1 777	885	372
Hedmark	2 824	1 327	324	199	1 862	844	218	—
Oppland	3 061	1 346	433	290	2 274	596	392	160
Buskerud	5 289	1 977	455	866	2 823	1 133	554	118
Vestfold	3 968	2 982	514	—	3 898	2 456	939	—
Telemark	2 266	1 167	459	78	1 498	538	377	80
Aust—Agder	2 720	1 215	270	81	1 603	725	178	36
Vest—Agder	1 981	1 079	227	158	1 513	481	173	150
Rogaland	2 733	1 763	266	229	1 801	1 370	195	41
Hordaland	2 704	394	174	275	2 532	641	314	62
Sogn og Fjordane	1 446	392	221	224	1 341	397	210	125
Møre og Romsdal	2 008	780	418	28	1 936	733	399	3
Sør-Trøndelag	3 147	1 248	747	396	3 252	860	710	229
Nord-Trøndelag	2 486	201	704	—	2 431	347	445	554
Nordland	3 321	103	144	257	1 653	635	595	128
Troms	2 806	689	989	152	2 241	458	1 039	101
Finnmark	2 231	641	722	413	1 562	620	394	30
Hele landet	2 899	1 226	524	278	2 255	786	418	139

Generaldirektør K. G. Hjort tar avskjed

I siste nummer av «Vårt Verk» tar sjefen for det svenske Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen, generaldirektør K. G. Hjort — som nå har nådd pensjonsalderen — avskjed med sine medarbeidere i styrelsen. I noen vakre og dypfølte minneord gir generaldirektøren først en liten omtale av utviklingen innenfor etaten i de snart 100 år institusjonen har stått for arbeidet med bygging og vedlikehold av veger i statlig regi i Sverige. Han nevner den intime kontakt som har bestått mellom Verket og enkeltpersoner og lensstyrelsene rundt om i landet, for lensstyrelsens vedkommende i de siste desennier ved at tjenestemenn fra Verket har detasjert dem som spesielle sakkynndige.

Generaldirektøren gir videre en spesiell honnør til samtlige Verkets ansatte for den innsats de til en hver tid — i gode og vanskelige tider — har gjort for å mestre vanskelighetene, og lar æren for den ros som i tidens løp måtte ha fremkommet offentlig for personlig velgjort arbeid gå videre til medarbeiderne.

For oss i det norske vegvesen som i årenes løp ved utallige anledninger har nydt godt av generaldirektør Hjort's store erfaring og personlige elskverdighet, betyr den ting at han nå trekker seg tilbake et stort tap.

Vi benytter anledningen til å takke for samarbeidet i årene som er gått og ønsker generaldirektør Hjort all godt i årene fremover.

Vegsjef Matzow tar avskjed

Etter eget ønske har vegsjef Matzow fratrukket sin stilling som sjef for Akershus fylkes vegvesen.

Matzow tok sin avgangseksamen ved T.T.L. i 1911, hvorefter han — som mange nytudannede ingeniører dengang — reiste til Amerika.



Her arbeidet han blant annet som brukonstruktør ved American Bridge Co. i Chicago. Etter å ha deltatt i første verdenskrig som Master Engineer U.S. Army i Frankrike, vendte han tilbake til Norge og ble i 1921 ansatt som avdelingsingeniør i Finnmark fylke. Etter en kortere tjeneste i Akershus ble han i 1941 ansatt som overingeniør (vegsjef) i Finnmark. Fra 1945 har han vært vegsjef i Akershus fylke.

Når Matzow nå slutter som vegsjef kan han se tilbake på et langt virke i vegvesenets tjeneste.

Det har i løpet av hans tjenestetid foregått en rivende utvikling på vegbyggingens og vegtrafikkens område. Da Matzow også hører til den kategori mennesker som med liv og sjel går opp i sitt arbeid er det naturlig at han har satt varige spor etter seg. I Akershus er det særlig de vanskelige problemer omkring stortrafikken og innfartsvegene som har lagt beslag på vegsjefen. Og i Finnmark hvor Matzow tjenestegjorde i så mange år og i en tid da fylkets vegnett ble sterkt utbygget var det store og interessante arbeidsoppgaver hvis løsning han med glede kan se tilbake på. At Matzow ikke er glemt i Finnmark viser også den ting at hans navn som «vegmann» fremdeles har en god klang deroppe.

For øvrig har vegsjef Matzow's arbeid alltid vært preget av stor interesse for vegvesenets ve og vel, og når han nå trekker seg tilbake fra sin stilling som vegsjef, før han har nådd aldersgrensen, er det å håpe at hans erfaring og kunnskaper på vegvesenets område ennå i flere år kan bli stilt til vegvesenets disposisjon, selv om det ikke blir som sjef for et fylkes vegvesen.

Personalia

Ansattelse i vegvesenet.

Østfold. Som konstruktør II Osvald Ophus; som konstruktør III Erik Normann.

Akershus. Som konstruktør III Gunnar Tveit.

Hedmark. Som konstruktør I Hilmar Sanderengen; som konstruktør II Arne Skjølberg.

Oppland. Som konstruktør I Jens Kjølén; som konstruktør II Bjarne Sæthre.

Buskerud. Som konstruktør III Lars Wang.

Vestfold. Som konstruktør II Svein Dukefoss.

Telemark. Som konstruktør II Harald Spangelo; som konstruktør III Birger Sannes, Trygve Søndbø.

Aust-Agder. Som konstruktør II Hans Uldal, Olav Braaten; som konstruktør III Alfred Høyesen.

Rogaland. Som konstruktør I Hilmar Eldholm, Einar Skorve; som konstruktør II Torleiv Haugvaldstad; som konstruktør III Laurits Austbø.

Hordaland. Som konstruktør I Ragnvald Eikemo; som konstruktør II Johan Sørensen, Henrik Olsen; som konstruktør III Olav Tungeland.

Sogn og Fjordane. Som konstruktør II Edvard Andersen; som konstruktør III Martin Johansen, Carsten Thiis Frick, Eivind Berge.

Møre og Romsdal. Som konstruktør I Randolph Storetvedt; som konstruktør III Kristian Furland.

Nord-Trøndelag. Som konstruktør I Arvid Efskin; som konstruktør III Emil Tessem, Einar Eilertsen.

Nordland. Som konstruktør II Kristian Sørensen; som konstruktør III Petter Johansen, Arthur Fredriksen, Emil Eide, Olav Arntzen, Hans Bostrom.

Troms. Som konstruktør I Nils Brønnlund Nilsen; som konstruktør II Karl P. Brunn; som konstruktør III Ingolf Nilsen.

Finnmark. Som konstruktør II Samuel Ringbu, Godtfred Karlsen, Rolf Heggeli; som konstruktør III Peder Skjølvoll, Bjarne Gaski.

Vegdirektoratet. Som konstruktør I Inge Stavang; som konstruktør II Konrad Broen, Edgar Blomberg; som konstruktør III Harald Skuggedal, Georg Flodstrøm.

Som fullmektig II Knut Høydahl; som assistent I Ellen Hassel og Erika Storm; som assistent II Synnøve Gundersen, Ragnhild Kjøk, Inger Ruud Pettersen, Sigurd Syversen, Per Syvertsen og Truls Treider.

Litteratur

Dansk Vejtidskrift nr 9, 1957.

Innhold: Nordisk Vejteknisk Forbund's 7. kongres 17.—23. juni 1957 i Danmark. — Resultater af undersøgelser med gummiholdig asfalt. — Fra ministerierne. — Kursus. — Direktionsskifte.

Svenska Vägjörens Tidsskrift nr 7, 1957.

Innhold: *Väg- och vattens giv.* — *Den fastställda generalplanen — utopi eller verklighet?* av stadsplanarkitekt S. Tynelius. — *Vägens estetiska utformning* av trädgårdsarkitekt A. Segerros. — *Motorfordonens plats i körbanan* av civilingenjör Gösta Kullberg. — *Anläggningsarbeten vintertid* av civilingenjör Kjeld Paus. — *Ny typ av jämnhetsmätare* av överingenjör N. v. Matern och civilingenjör L.-O. Alm. — *Snabb vägförbättring i Norrköping* av civilingenjör P. Lindberg. — *Nordiska vägtekniska förbundets 7:e kongress i Danmark* av civilingenjör P. O. Tjällgren. — *IRF-nytt.* — *Boknytt.* — *Aktuellt.* — *Ur fackpressen.*

Nummererte rundskriv 1957

Nr 65 M. 25. juli 1957 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

Nr 66 M. 9. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Renault, modell R-2086.

Nr 67 M. 10. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Sabus — selvbærende småbuss.

Nr 68 M. 16. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt International.

REDAKSJON: Vegdirektoratet ved vegdirektør Thomas Backer, 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.