

Ferjestatistikk 1956

Fullmektig Gerd Myhre



Fig. 1. «Sjøveg I». Reserveferje av eldre type i riksveg 50. Kapasitet 10 biler.

I kommentarene til ferjestatistikken for 1955 ble det gjort rede for den omlegging av statistikken som dette år ble søkt gjennomført, slik at statistikken skulle gi opplysninger om trafikken størrelse mellom de enkelte anløpssteder også for de ferjesamband som har flere enn to anløpssteder. Arbeidet med å få gjennomført dette for alle ferjesamband fortsetter, og i statistikken for 1956 er man kommet ett skritt videre i denne retning. Dette bør man være oppmerksom på ved sammenligninger av antall ferjesamband og ferjelengder fra tidligere år, da det her ikke alltid vil være reelle endringer som foreligger.

En del nye ferjesamband er kommet til i statistikken for 1956. Dette gjelder Hamar—Kappferjen i Hedmark, Vevang—Tøvik og Molde—Bolsøya i Møre og Romsdal. Lyngvær—Sundklakk—Smorten, Sandnes—Selnes, Vågan—Skjerstad, Vendesund—Møllebogen—Årsandøy og Haug—Napp i Nordland samt Straumsbotn—Skaland—Hamn—Bøvær—Bergsfjorden i Troms. Den siste har gått prøvedrift fra 18. juni til 6. oktober 1956.

Et av de større ferjesamband, Varodden—Torsvik, ble innstilt den 20. oktober 1956, samme dag som Varoddbrua ble åpnet for trafikk.

Statistikken for 1956 er utarbeidet på samme måte som foregående år. Tabell 1 gir en oversikt over de enkelte ferjestrekninger ordnet fylkesvis, og tabell 2 viser ferjestrekningenes antall og lengde.

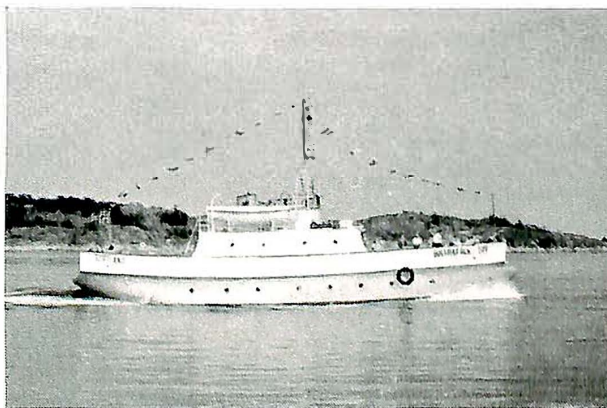


Fig. 2. «Biltrafikk tres». Kapasitet 6 biler. Av denne typen er det bygd en hel rekke til samband i Vesterålen og Lofoten.

DK 656.66 (083.4) (481) «1956»

For 1956 omfatter ferjestatistikken 166 ferjestrekninger mot 152 året før. Det er kommet til 9 nye ferjesamband, mens resten av økningen skyldes en fortsatt oppdeling av ferjeruter med flere enn to stoppesteder.

Tabell 3 gir en fylkesvis oversikt over ferjetrafikken. Her har man også for sammenligningskyld ført opp sumtallene tilbake til 1953. Ved sammenligning av trafikken fra år til år må man være oppmerksom på at det antall ferjer som er med i statistikken er forskjellig. Derfor kan ikke disse tallene brukes direkte som et uttrykk for den generelle trafikktutvikling. Sammenligner man trafikktallene for 1956 og 1955, og tar med bare de ferjer som har vært i drift begge år, finner man at for hele landet under ett har antall befordrede motorkjøretøyer økt med 8,7 %, mens antall befordrede personer har økt med 5,7 %. Nedenstående oppstilling viser hvordan utviklingen har vært i de forskjellige fylker.



Fig. 3. Situasjonsbilde fra ferjetrafikken i Kaupanger.

Trafikkøkning 1955—56 i prosent.

Fylke	Motor-	Personer
	kjøretøyer	
	%	%
Østfold	2,3	2,0
Akershus	5,6	÷ 5,1
Hedmark	÷ 3,5	÷ 6,9
Oppland	13,2	÷ 5,9
Buskerud	÷ 24,7	÷ 12,4
Telemark	7,1	÷ 0,4
Aust-Agder	3,2	6,9
Vest-Agder	9,4	5,8
Rogaland	12,0	3,7
Hordaland	18,9	28,2
Sogn og Fjordane	26,0	9,5
Møre og Romsdal	12,9	6,6
Sør-Trøndelag	23,4	5,5
Nord-Trøndelag	26,7	2,5
Nordland	8,8	6,9
Troms	14,0	6,9
Finnmark	20,2	26,1

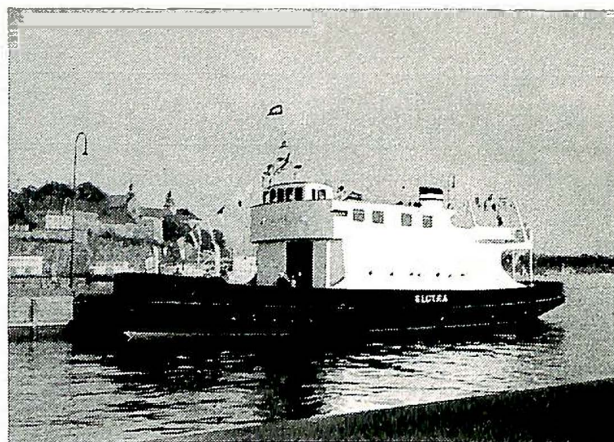


Fig. 4. «Glutra» i Møre og Romsdal. Kapasitet 24 biler. Den har aluminiumporter som kan stenges, slik at bilene blir beskyttet mot sjøsprøyt.

Ved beregningen av disse prosentene har man bare regnet med ferjesamband som har vært i drift begge år, men det er ikke tatt hensyn til at noen ferjer kan ha vært ute av drift, f. eks. på grunn av ishindringer i forskjellige tidsrom.

For de enkelte kategorier kjøretøyer har trafikkkøningen vært følgende:

	1955—56	1954—55
Busser	2,3 %	3,5 %
Lastebiler	5,6 %	10,0 %
Personbiler	10,3 %	17,4 %
Motorsykler	12,7 %	36,4 %

Tabell 4 gir en fylkesvis oversikt over trafikken for hver måned. Ved vurdering av disse tallene må man være oppmerksom på at en del av ferjene er innstilt på grunn av ishindringer de første månedene av året, og at noen ferjer er kommet til som nye først ut på sommeren. I begge tilfelle er det imidlertid tale om ferjer med forholdsvis liten trafikk, slik at karakteren av sesongvariasjonen for de fleste fylkers vedkommende ikke skulle endres vesentlig av den grunn.

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

År 1938	— nr 2,	1940,	side 15
„ 1946	— „ 4,	1948,	„ 51
„ 1947	— „ 10,	1948,	„ 150
„ 1948	— „ 8,	1949,	„ 111
„ 1949	— „ 7,	1950,	„ 98
„ 1950	— „ 10,	1951,	„ 151
„ 1951	— „ 1,	1953,	„ 4
„ 1952	— „ 9,	1953,	„ 123
„ 1953	— „ 9,	1954,	„ 133
„ 1954	— „ 7,	1955,	„ 105
„ 1955	— „ 9,	1956,	„ 139

Tabell 1. Ferjestatistikken 1956

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for personbiler	Trafikk i året						Vegsamband	Merknad
				Busser	Lastebiler	Personbiler	Motor sykler	Sykler	Personer		
<i>Østfold:</i>											
Fredrikstad komm. ferjested	0,2	Hele året	6—8	494	106 248	228 400	25 500	753 392	3 035 390	Rv. 13—rv. 13	
Krøksund i Rødnes	0,2	—,,—	4	74	2 488	4 403	1 039	847	6 627	Fv. 30—bv.	²⁹ / ₁₋₁₆ / ₃ innst. p.g.a. is
Kråkerøy—Fredrikstad	0,1	—,,—	0—4—6	690	58 742	66 714	—	—	1 920 414	Fv. 27—rv. 13	
Moss—Horten	10,0	—,,—	34	1 443	30 176	74 725	4 291	—	474 000	Rv. 1—rv. 291, 310	
Skiptvedt—Eidsberg (Grønsund)	0,4	—,,—	1	—	279	451	417	—	2 575	Fv. 21—fv. 21	Febr., mars islagt
Sum Østfold	10,9			2 701	197 933	374 693	31 247	754 239	5 439 006		
<i>Akershus:</i>											
Drøbak—Hurum	2,5	Hele året	6—14	25	2 063	5 134	741	1 189	45 718	Rv. 66—rv. 232	
Seterstøa	0,2	—,,—	2	—	552	1 246	278	4	4 417	Fv. 86—fv. 87	¹ / ₁₋₁₇ / ₄ og ²¹ / ₁₁₋₃₁ / ₁₂ innst. p.g.a. is
Sum Akershus	2,7			25	2 615	6 380	1 019	1 193	50 135		
<i>Hedmark:</i>											
Hamar—Kapp	16,0	Hele året	20	—	2 397	4 584	1 231	2 405	87 518	Rv. 50, 100—fv. 182	²² / ₁₋₁₅ / ₅ innst. p.g.a. lav vannstand
Nes—Helgøya	1,0	—,,—	4	39	4 863	3 721	634	—	44 720	Fv. 121—bv.	²⁰ / ₂₋₅ / ₄ innst. p.g.a. is
Sum Hedmark	17,0			39	7 260	8 305	1 865	2 405	132 238		
<i>Oppland:</i>											
Brager—Holmen	2,5	Hele året	6	—	624	3 072	1 017	1 134	15 983	Bv.—rv. 70	² / ₁₋₂ / ₅ innst. p.g.a. is
Engelia—Hov	2,5	—,,—	6	—	23	139	23	243	2 566	Bv—rv. 70	³ / ₁₋₁₁ / ₅ innst. p.g.a. is
Holmen—Engelia	5,0	—,,—	6	—	22	115	41	69	905	Rv. 70—bv.	³ / ₁₋₁₁ / ₅ innst. p.g.a. is
Gjøvik—Mengshol—Smedstua	3,4	—,,—	18	—	7 825	24 010	1 884	5 608	170 100	Rv. 90, 190—rv. 122—rv. 120	
Sum Oppland	13,4			—	8 494	27 336	2 965	7 054	189 554		
<i>Buskerud:</i>											
Verket—Svelvik	0,2	Hele året	6	10	925	7 450	922	2 279	81 410	Rv. 232—rv. 285	
<i>Telemark:</i>											
Brevik—Stathelle	0,3	Hele året	11	2 651	51 827	96 271	8 228	21 309	910 269	Rv. 40—rv. 40	
Kragerø—Stabbestad	2,0	—,,—	3	550	438	927	157	619	34 364	Rv. 332—bv.	¹ / ₂₋₅ / ₄ innst. p.g.a. is
Langesund—Helgeroa	9,0	—,,—	12	67	1 133	10 067	1 358	2 565	53 435	Rv. 331—fv. 313	
Nissedal—Tjøme	0,5	—,,—	2	38	248	858	152	1 115	4 063	Bv.—bv.	¹ / ₁₋₁₉ / ₄ innst. p.g.a. is
Vefall—Kjenndalen	0,6	—,,—	2	58	1 033	2 350	507	512	8 240	Bv.—bv.	¹ / ₁₋₂₃ / ₄ innst. p.g.a. is
Sum Telemark	12,4			3 364	54 679	110 473	10 402	26 120	1 010 371		

Tabell 1. Ferjestatistikken 1956 (forts.)

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for personbiler	Trafikk i året						Vegsamband	Merknad
				Busser	Lastebiler	Personbiler	Motor-sykler	Sykler	Personer		
<i>Aust-Agder:</i>											
Arendal—Skilsoy	0,4	Hele året	7	350	11 863	30 105	4 847	—	502 695	Fv. 381—fv. 384	12/2-2/4 innst. pga. is
Kjødvik—Risør	4,0	—, —	3	—	60	59	26	192	5 452	Bv.—rv. 378	
Ormedalsstrand—Risør	6,0	—, —	3	—	81	67	13	683	5 861	Bv.—rv. 378	
Øysang—Risør	3,0	—, —	3	—	346	252	34	505	8 278	Bv.—rv. 378	
Moisund—Klepp	0,1	—, —	2	486	449	911	229	688	5 291	Bv.—bv.	
Omdalsøyra—Eydehamn	0,5	Hele året	—	—	—	—	—	4677	43 651	Fv. 384—fv. 384	25/1-5/4 og 1/12-31/12 innst. pga. is. Oppg. over ant. personer mangler
Senum—Byglandsfjord	0,2	—, —	3	13	605	759	163	1 555	6 664	Fv. 399—fv.	
Senundstad—Rislå	0,1	—, —	2	560	2 049	2 503	1 476	—	—	Rv. 393—rv. 360	
Sum Aust-Agder	14,3			1 409	15 453	34 656	6 788	8 300	577 892		
<i>Vest-Agder:</i>											
Varodden—Torsvik	0,7	Hele året	3	8 328	5 262	25 057	2 782	13 960	187 802	Fv. 401—fv. 401	Innst. 20/10-56
<i>Rogaland:</i>											
Sand—Repeid	3,0	Hele året	6	50	1 490	2 735	490	346	23 633	Rv. 505—rv. 505	Rv. 505—rv. 505
Solheimsvik—Nesflaten	17,8	1/6-17/10	12	19	151	1 346	315	376	15 047		
Stavanger—Haugesund	59,3	Hele året	18—22	79	767	6 583	638	1 125	121 621		
Stavanger—Haugesund—Bergen	193,0	—, —	7	—	22	866	171	1 35	37 555		
Stavanger—Hjelmeland	38,0	—, —	12	2	32	156	2	—	33 233	Rv. 40, 480, 481—rv. 490	
Stavanger—Sandeid	68,5	—, —	12	10	240	839	307	1 368	53 989	Rv. 40, 480, 481—rv. 499, 505	
Stavanger—Sand—Sauda	92,6	—, —	12	12	162	1 758	399	1 501	87 996	Rv. 40, 480, 481—rv. 505 —rv. 506, fv. 506	
Stavanger—Tau—Jorpeland	24,0	—, —	12	5	2 151	2 770	469	1 333	133 453	Rv. 40, 480, 481—rv. 490 —rv. 490	
Stavanger—Tau—Årdal	37,0	—, —	10	—	109	401	176	628	53 321	Rv. 40, 480, 481—rv. 490 —rv. 490	
Sum Rogaland	533,2			177	5 124	17 454	2 967	6 812	559 848		
<i>Hordaland:</i>											
Alvøy—Brattholmen	1,8	Hele året	8	111	3 801	6 612	798	1 045	77 745	Rv. 516—rv. 516	
Bergen—Florvåg	5,7	—, —	12	5	2 733	4 112	1 139	8 116	327 661	Rv. 540, 516—bv.	
Bergen—Kleppesto	5,0	—, —	12	24	55 80	87 212	825	1 291	405 338	Rv. 540, 516—fv. 546	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1956 (forts.)

<i>Hordaland (forts.)</i>										
Buavåg—Bømlo—Tjernagel—Moster ..	15,5	—,,—	4	11	114	1 249	64	29 727	Fv. 526—bv.—bv.—bv.	
Hatvik—Fusa	5,0	—,,—	10	3 504	2 988	6 492	1 080	91 279	Rv. 520—rv. 520	
Haus—Garnes—Y. Arna—Vatle.....	10,0	—,,—	4	1 686	3 912	3 988	1 505	5 650	118 054	Bv.—rv. 20—rv. 533,—bv.
Kinsarvik—Utne—Kvanndal—Gran- vin	22,0	—,,—	20—29	642	3 702	28 325	3 003	10	175 159	Rv. 20, 500—bv.—rv. 20, 552—rv. 552
Mundheim—Løfallstrand	18,0	—,,—	7	6	47	1 626	272	219	12 903	Rv. 520—rv. 530
Mundheim—Løfallstrand (mellom- liggende stoppesteder)	—	—,,—	7	—	—	265	42	35	7 660	Rv. 520—rv. 530, bv.
Salhus—Alverstraumen	11,0	—,,—	12	54	4 463	3 862	682	209	12 354	Fv. 540 b—rv. 541
Salhus—Frekhaug	2,0	—,,—	12	22	2 919	2 972	346	367	15 403	Fv. 540 b—fv. 539
Steinestø—Isdalstø	7,0	—,,—	21	822	11 106	12 897	2 006	1 022	59 248	Rv. 540—rv. 542
Skånevik—Utåker	6,0	—,,—	4	34	135	2 146	252	180	16 399	Rv. 529—rv. 530
Ulvik—Brimnes	11,0	⁹ / ₆ — ³⁰ / ₆	6—20	17	19	2 019	136	72	15 338	Rv. 552, fv. 538, 552—rv. 20
Valestrandsfossen—Breistein—Y. Arna.	8,0	Hele året	8	835	2 891	4 713	311	1 585	57 801	Bv.—bv.—rv. 533
Sum Hordaland	128,0			7 773	44 410	91 141	12 262	20 945	1 422 069	
<i>Sogn og Fjordane:</i>										
Balestrand—Grinde	12,0	¹⁵ / ₅ — ³¹ / ₁₂	10	142	257	6 313	333	311	25 764	Rv. 170—rv. 170
Grinde—Vangsnes	6,0	—,,—	4	11	239	584	31	65	5 624	Rv. 170—rv. 550
Vangsnes—Balestrand	6,0	—,,—	4	4	29	245	29	41	4 496	Rv. 550—rv. 170
Bygstad—Dale	15,0	Hele året	4	18	37	556	142	143	10 043	Rv. 570—rv. 570
Bygstad—Eikenes	20,0	—,,—	4	3	22	386	89	146	5 439	Rv. 570—fv. 575
Dale—Eikenes	5,0	—,,—	4	2	12	129	43	80	5 952	Rv. 570—fv. 575
Kaupanger—Gudvangen	45,0	¹ / ₅ — ¹⁵ / ₁₀	30	162	72	6 283	612	242	28 053	Rv. 565—rv. 60
Kaupanger—Lærdal	15,0	Hele året	18—20	200	2 366	8 444	655	367	48 206	Rv. 565—rv. 60
Kaupanger—Årdal	28,0	—,,—	12	19	241	1 581	191	138	11 313	Rv. 565—rv. 230
Lærdal—Gudvangen	60,0	¹ / ₅ — ¹⁵ / ₁₀	10	29	21	1 477	128	148	8 087	Rv. 60—rv. 60
Lærdal—Årdal	30,0	Hele året	15—25	6	534	210	15	12	2 284	Rv. 60—rv. 230
Måløy—Degnepoll	1,5	—,,—	3	17	3 610	4 940	942	2 574	143 236	Fv. 160—rv. 160
Sogndal—Loftesnes	0,2	—,,—	6	3 707	5 890	22 025	2 492	8 311	130 084	Rv. 170—rv. 565
Sum Sogn og Fjordane	243,7			4 320	13 330	53 173	5 702	12 578	428 581	
<i>Møre og Romsdal:</i>										
Angvik—Tingvoll	6,0	Hele året	15	288	1 530	4 103	524	916	41 095	Rv. 623—rv. 640
Aukra—Hallingsholm	3,5	—,,—	5	119	1 821	1 947	—	134	37 137	Bv.—rv. 629
Aukra—Sundsbo	5,0	—,,—	5	5	23	388	—	—	2 375	Bv.—bv.
Sundsbo—Hallingsholm	4,5	—,,—	5	695	1 061	1 067	—	183	18 156	Bv.—rv. 629
Dyrkorn—Stordal	6,0		10—18	10	585	303	5	—	4 195	Rv. 180—rv. 180, fv. 180
Dyrkorn—Stranda	13,0		10—18	—	36	118	1	—	2 339	Rv. 180—rv. 580
Dyrkorn—Eidsdal	24,0		10—18	2	23	76	1	—	980	Rv. 180—fv. 180
Dyrkorn—Vallidal	29,5		10—18	5	75	118	2	—	1 427	Rv. 180—rv. 610
Dyrkorn—Hellesylt	43,0		10—18	—	76	83	3	1	1 131	Rv. 180—rv. 580
Dyrkorn—Geiranger	54,0		10—18	—	—	12	—	—	389	Rv. 180—rv. 180

Tabell 1. Ferjestatistikken 1956 (forts.)

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjenhar plass for person- biler	Trafikk i året						Vegsamband	Merknad
				Busser	Laste- biler	Person- biler	Motor- sykler	Sykler	Personer		
<i>Møre og Romsdal (forts.)</i>											
Stordal—Stranda	10,0	Hele året	10—18	3	194	462	5	12	6 214	Rv. 180, fv. 180—rv. 580	
Stordal—Eidsdal	22,0	—, —	10—18	2	79	372	2	15	2 033	Rv. 180, fv. 180—fv. 180	
Stordal—Valldal	26,0	—, —	10—18	7	177	178	4	9	1 918	Rv. 180, fv. 180—rv. 610	
Stordal—Hellesylt	40,0	—, —	10—18	2	152	119	13	6	1 290	Rv. 180, fv. 180—rv. 580	
Stordal—Geiranger	51,0	—, —	10—18	1	4	56	2	—	511	Rv. 180, fv. 180—rv. 180	
Stranda—Eidsdal	12,0	—, —	10—18	—	207	276	4	17	2 382	Rv. 580—fv. 180	
Stranda—Valldal	17,0	—, —	10—18	6	116	488	75	53	7 598	Rv. 580—rv. 610	
Stranda—Hellesylt	30,0	—, —	10—18	8	195	579	89	61	8 333	Rv. 580—rv. 580	
Stranda—Geiranger	42,5	—, —	10—18	29	72	435	39	71	5 721	Fv. 580—rv. 180	
Eidsdal—Valldal	6,0	—, —	5—18	52	78	6 502	225	208	20 192	Fv. 180—rv. 610	
Eidsdal—Hellesylt	34,0	April og juli—okt.	10—18	—	—	5	—	—	20	Fv. 180—rv. 580	
Valldal—Hellesylt	39,0	Mars—okt.	10—18	42	27	501	68	62	3 544	Rv. 610—rv. 580	
Valldal—Geiranger	51,0	Juni—sept.	10—18	101	11	3 052	181	1 28	15 503	Rv. 610—rv. 180	
Hellesylt—Geiranger	21,5	Hele året	10—18	56	60	1 155	91	102	7 555	Rv. 580—rv. 180	
Ellingsøy—Ålesund	3,5	—, —	3	—	1 355	3 474	—	—	79 760	Bv.—rv. 185	
Ålesund—Brandal	13,0	—, —	15—18	4	517	459	6	8	9 689	Rv. 185—rv. 600, bv.	
Ålesund—Hareid	15,0	—, —	15—18	16	3 118	3 363	44	75	31 557	Rv. 185—rv. 600, fv.	
Ålesund—Vartdal	24,0	—, —	15—18	3	579	857	11	17	10 806	Rv. 185—fv. 590, bv.	
Hareid—Vartdal	9,0	—, —	15—18	4	318	577	7	16	5 065	Rv. 600, fv.—fv. 590, bv.	
Halsa—Kanestraum	5,5	—, —	8	1 729	876	3 814	99	835	30 033	Rv. 650—rv. 650	
Kristiansund—Bremsnes	4,5	—, —	12	2 713	971	2 127	216	767	125 791	Rv. 640—rv. 630	
Kvalvåg—Kvisvik	4,0	—, —	20	9 726	5 395	13 979	366	2 809	128 214	Rv. 640—rv. 640	
Kvanne—Rokkum	2,5	—, —	14	2 791	3 898	12 701	3 414	947	87 636	Rv. 642—rv. 642	
Kvitnes—Kvernes	3,5	—, —	24	654	385	1 296	86	—	3 204	Fv. 625—fv. 638	
Kvitnes—Gjemnes	7,0	—, —	24	8 092	2 231	9 663	569	—	96 726	Fv. 625—rv. 625	
Kvitnes—Torvikbukta	10,0	—, —	24	1 267	218	487	20	—	12 905	Fv. 625—fv. 639	
Gjemnes—Torvikbukta	4,0	—, —	24	—	3	1	—	—	495	Rv. 625—fv. 639	
Gjemnes—Kvernes	6,0	—, —	24	13	155	492	69	—	2 957	Rv. 625—fv. 638	
Kvernes—Torvikbukta	11,0	—, —	24	2	11	64	19	—	623	Fv. 638—fv. 639	
Lønset—Grønnes	2,0	—, —	7	3 171	3 721	8 397	924	1 899	58 712	Rv. 620—rv. 622	
Magerholm—Tusvik	4,0	—, —	14—16	—	49	52	—	—	822	Rv. 580—bv.	
Magerholm—Sykkylven	6,0	—, —	14—16	70	5 723	9 987	320	983	103 873	Rv. 580—rv. 580, fv. 611	
Magerholm—Ikornes	6,0	—, —	14—16	—	—	3	—	3	5 074	Rv. 580—bv.	
Tusvik—Sykkylven	5,0	—, —	14—16	—	—	—	—	—	927	Bv.—rv. 580, fv. 611	
Sykkylven—Ikornes	2,0	—, —	14—16	—	—	—	—	—	7 588	Rv. 580, fv. 611—bv.	

Tabell 1. Ferjestatistikken 1956 (forts.)

<i>Møre og Romsdal (forts.)</i>											
Molde—Bolsøya	5,5	—, —	5	406	43	72	14	6	5 712	Rv. 620, 629, 630—bv.	
Molde—Helland	15,0	—, —	15—25	103	4 379	12 222	153	867	125 975	Rv. 620, 629, 630—rv. 619	
Molde—Vikebukta	15,0	—, —	15—25	120	3 485	5 350	128	820	55 969	Rv. 620, 629, 630—rv. 185	
Helland—Vikebukta	3,5	—, —	15—25	—	1	—	—	—	6 531	Rv. 619—rv. 185	
Sunde—Barstadvik	7,0	—, —	5—12	—	—	—	—	6	1 348	Fv.—bv.	Stat. fra jan.—mai
Sunde—Vartdal	14,0	—, —	5—12	1	1 658	1 757	11	70	3 335	Fv.—bv.	Stat. fra mars—mai og fra okt.—des.
Sunde—Festøy	4,5	—, —	5—12	68	2 357	4 798	200	178	19 349	Fv.—bv.	
Sunde—Hundeidvik	6,5	Jan./mars	5—12	—	2	15	—	—	90	Fv.—bv.	
		Juni/aug.									
Festøy—Hundeidvik	4,5	Jan./mars	5—12	12	60	497	10	—	1 900	Bv.—bv.	
		Juni/sept.									
Sæbø—Urke	4,5	Juni/sept.	5	9	111	824	135	170	5 549	Rv. 606—fv. 606	
Sæbø—Sunde	25,5	—, —	5	—	13	39	—	13	809	Rv. 606—fv.	
Urke—Sunde	28,0	—, —	5	1	17	146	8	12	1 226	Fv. 606—fv.	
Sølsnes—Åfarnes	3,6	Hele året	12	2 535	4 039	7 529	794	851	49 558	Rv. 622—rv. 622	
Ulsteinvik—Torvik	8,0	—, —	3	1 437	226	987	104	116	3 0724	Bv.—bv.	
Vevang—Tøvik	5,0	—, —	6	29	2	10	11	17	595	Rv. 626—fv. 630, bv.	Stat. fra 11/6—30/11
Ørjavik—Tøvik	2,0	Hele året	6	749	475	2 075	314	483	22 538	Bv.—fv. 630, bv.	
Volda—Folkestad	3,4	—, —	8—10	167	3 016	6 532	1 019	896	84 069	Rv. 608—rv. 590	
Volda—Lauvstad	7,0	—, —	8—10	29	395	793	124	128	13 404	Rv. 608—bv.	
Volda—Gurskøy	20,0	—, —	8—10	2	256	822	122	142	15 388	Rv. 608—rv. 600	
Lauvstad—Gurskøy	13,0	—, —	8—10	—	37	44	15	14	2 782	Bv.—rv. 600	
Årvik—Koparnes	3,5	—, —	4	6	415	1 565	127	313	12 035	Rv. 600—rv. 600	
Sum Møre og Romsdal	937,0			37 992	57 112	140 265	10 798	15 443	1 453 381		
<i>Sør-Trøndelag:</i>											
Trondheim—Vanvik	16,0	Hele året	24	667	6 207	14 452	2 820	5 132	127 476	Rv. 50—rv. 680	
<i>Nord-Trøndelag:</i>											
Hildrum—Grande	0,2	Hele året	2	—	1 653	5 377	1 546	—	22 090	Rv. 730—fv. 736	1/1—10/4 og 20/11—31/12 innst. p.g.a. is
Melen—Homstad	0,3	—, —	2	—	1 129	1 438	358	—	14 581	Bv.—fv. 736	1/1—30/4 og 13/11—31/12 innst. p.g.a. is
Ottersøy—Rørvik	3,5	—, —	1	20	529	1 084	294	1 967	39 979	Rv. 740—rv. 740	
Sem—Verem	0,2	—, —	2	—	—	34	80	—	2 663	Bv.—bv.	Jan.—april og des. innst. p.g.a. is
Teplingan—Kongsmo	9,0	—, —	10	1 154	1 275	3 970	623	295	22 731	Rv. 740—rv. 740	
Sum Nord-Trøndelag	13,2			1 174	4 586	11 903	2 901	2 262	102 044		

Tabell 1. Ferjestatistikken 1956 (forts.)

Fylke og ferjested	Lengde km	Fartstid	Ferjen har plass for personbiler	Trafikk i året						Vegsamband	Merknad
				Busser	Lastebiler	Personbiler	Motor sykler	Sykler	Personer		
<i>Nordland:</i>											
Bognes—Skarberget	8,0	Hele året	18	1 754	818	7 969	830	177	53 834	Rv. 50—rv. 50	
Forså—Satran	6,0	—, —	10	1 767	931	8 209	874	307	55 716	Rv. 50—rv. 50	
Haug—Napp	3,0	—, —	10	232	224	248	22	121	3 801	Rv. 810—bv.	Samb. åpnet ²² / ₁₀
Kråkberget—Sandset	11,0	—, —	6	606	1 771	1 017	173	102	16 802	Fv. 812—rv. 812	
Lilleng—Bognes	60,0	¹⁵ / ₈ — ¹⁵ / ₉	11	20	60	820	87	115	5 905	Rv. 795, 810—rv. 50	
Lyngvar—Sundklakk—Smorten	5,7	Hele året	10	1 326	1 587	2 948	341	273	24 010	Fv. 810, fv. 821—rv. 810	
Røsvik—Bonåssjøen	15,5	—, —	20—30	1 541	1 256	9 285	1 095	381	62 037	Rv. 50—rv. 50	
Sandnes—Selnes	0,6	—, —	7	14	413	553	66	601	6 243	Bv.—fv.	Samb. åpnet ¹³ / ₇
Sandnes—Stokmarknes	2,5	—, —	6	35	2 600	7 492	1 043	6 015	146 662	Rv. 795—rv. 795	
Sandnessjøen—Bjørn	7,0	—, —	8	394	703	225	129	256	12 577	Rv. 765—fv. 769	
Sandnessjøen—Leinesodden	2,0	—, —	8	1 122	652	770	289	477	20 406	Rv. 765—rv. 765	
Skjærvik—Grindjord	1,5	—, —	5—25	3 886	4 836	16 300	2 015	1 608	125 665	Rv. 50—rv. 50	
Sortland—Maurnes	7,0	—, —	6	9	903	323	122	—	15 354	Rv. 795—bv.	
Sortland—Strand	1,2	—, —	6	2 732	3 876	5 471	740	—	124 745	Rv. 795—rv. 795	
Vassvik—Øyjord	4,5	—, —	18—20	7 967	14 745	29 702	3 177	11 541	297 622	Rv. 50—rv. 50	
Vendesund—Møllebogen—Årsandøy med mellomsteder	42,0		10	8	126	484	108	75	3 287	Rv. 755—fv. 755	Stat. fra ¹ / ₈ — ³¹ / ₁₀
Vågan—Skjerstad	9,0	Hele året	8	474	1 269	939	303	—	28 959	Rv. 785—fv. 781	
Sum Nordland	186,5			23 887	36 770	92 755	11 414	22 049	1 003 625		
<i>Troms:</i>											
Bjørelvnes—Gibostad	1,3	Hele året	5	26	1 300	1 645	304	2 577	31 503	Fv. 857—bv.	
Finnsnes—Silsand	1,6	—, —	8	911	3 756	4 565	1 023	9 822	108 390	Rv. 855, bv. 857—fv. 880, 855	
Karlstad—Gullhav	0,4	²¹ / ₅ — ²³ / ₁₀	—	—	—	—	114	976	3 610	Rv. 855, fv. 855—rv. 859	
Lyngseidet—Olderdalen	12,4	Hele året	18	1 197	1 761	7 484	878	2 371	60 035	Rv. 50, 867, 871—rv. 50, bv. 840	
Refsnes—Flesnes	5,9	—, —	15	1 556	1 729	3 683	444	240	37 631	Rv. 795—rv. 795	
Skognes—Sletta	1,0	—, —	6	2 981	4 324	5 387	838	4 241	91 590	Fv. 885, hv.—fv. 885, 886	
Steinsland—Lilleng	1,1	—, —	10	3 861	8 140	17 376	1 332	1 482	110 394	Rv. 795, fv. 837—rv. 795, 810	
Straumsbotn—Skaland—Hamn—Bøvar—Bergsfjorden	14,5		—	—	—	—	1	19	1 525	Fv. 882—bv.	Forsøksdrift fra ¹⁸ / ₆ — ⁶ / ₁₀
Strømnsnes—Årstein	0,4	Hele året	—	—	—	—	—	—	372	Fv. 844, 845—bv. 845	3. og 4. kvartal ute av drift
Svensby—Breivikeidet	6,4	—, —	—	—	—	—	13	131	6 130	Fv. 867, 869—bv. 867	
Tromsø—Tromsdal	1,0	—, —	10	6 735	23 952	34 222	4 409	50 582	1 252 731	Fv. 885, bv.—rv. 860, fv. 868	
Sum Troms	46,0			17 267	44 962	74 362	9 356	72 441	1 703 911		
<i>Finmark:</i>											
Kvalsund—Ikarnes	1,0	¹⁹ / ₅ — ³¹ / ₁₂	8	1 412	2 385	10 884	1 514	1 363	74 648	Rv. 910—rv. 910	

Tabell 2. Ferjestrekningenes lengde og antall.

Lengde	Antall 1956
Under 1 km	22
1,0—1,9 km	11
2,0—4,9 km	33
5,0—9,9 km	38
10 km og lenger	62
Sum	166

Tabell 3. Sammen drag 1956

Fylke	Ferjestrekn. samlede lengde km	Trafikken 1956					
		Busser	Lastebiler	Personbler	Motorsykler	Sykler	Personer
Østfold	10,9	2 701	197 933	374 693	31 247	754 239	5 439 006
Akershus	2,7	25	2 615	6 380	1 019	1 193	50 135
Hedmark	17,0	39	7 260	8 305	1 865	2 405	132 238
Oppland	13,4	—	8 494	27 336	2 965	7 054	189 554
Buskerud	0,2	10	925	7 450	922	2 279	81 410
Telemark	12,4	3 364	54 679	110 473	10 402	26 120	1 010 371
Aust-Agder	14,3	1 409	15 453	34 656	6 788	8 300	577 892
Vest-Agder	0,7	8 328	5 262	25 057	2 782	13 960	187 802
Rogaland	533,2	177	5 124	17 454	2 967	6 812	559 848
Hordaland	128,0	7 773	44 410	91 141	12 262	20 945	1 422 069
Sogn og Fjordane	243,7	4 320	13 330	53 173	5 702	12 578	428 581
Møre og Romsdal	937,0	37 992	57 112	140 265	10 798	15 443	1 453 381
Sør-Trøndelag	16,0	667	6 207	14 452	2 820	5 132	127 476
Nord-Trøndelag	13,2	1 174	4 586	11 903	2 901	2 262	102 044
Nordland	186,5	23 887	36 770	92 755	11 414	22 049	1 003 625
Troms	46,0	17 267	44 962	74 362	9 356	72 441	1 703 911
Finnmark	1,0	1 412	2 385	10 884	1 514	1 363	74 648
Sum 1956	2176,2	110 545	507 507	1 100 739	117 724	974 575	14 543 991
„ 1955	2019,8	116 378	493 722	1 030 196	109 616	1 020 512	14 013 376
„ 1954	1520,1	110 541	448 704	877 317	80 370	1 035 172	13 172 039
„ 1953	662,7	99 405	456 387	680 250	57 395	1 034 556	11 154 608

Tabell 4. Antall motorkjøretøyer befordret i 1956, fordelt på fylke og måned

Fylke	Jan.	Febr.	Mars	April	Mai	Juni	Juli	Aug.	Sept.	Okt.	Nov.	Des.	Sum
Østfold	36 031	29 915	40 737	47 615	55 722	59 565	72 552	68 085	52 312	59 387	43 947	40 706	606 574
Akershus	205	203	268	366	948	1 523	2 439	1 519	1 067	774	474	253	10 039
Hedmark	880	518	—	1 083	1 567	2 212	2 910	2 246	1 567	1 700	1 443	1 343	17 469
Oppland	1 397	1 457	1 215	2 526	3 569	4 256	6 241	5 070	4 361	4 046	2 655	2 002	38 795
Buskerud	421	461	431	285	1 330	1 734	1 070	480	1 037	995	599	464	9 307
Telemark	5 475	5 340	7 844	11 407	16 237	20 780	38 187	23 323	16 238	14 923	10 929	8 235	178 918
Aust-Agder	2 781	2 156	2 584	4 395	5 820	7 343	7 622	6 736	6 003	5 320	4 524	3 022	58 306
Vest-Agder	2 568	2 184	2 609	3 314	5 058	5 430	6 994	5 431	4 516	3 325	—	—	41 429
Rogaland	739	858	1 049	1 435	1 650	2 973	6 101	4 068	2 439	1 904	1 519	987	25 722
Hordaland	5 638	5 622	7 826	10 472	11 650	18 334	28 707	23 325	15 215	11 555	9 487	7 755	155 586
Sogn og Fjordane	1 828	1 972	2 208	2 508	3 453	8 576	25 223	14 982	5 444	4 451	3 509	2 371	76 525
Møre og Romsdal	10 677	10 947	11 719	15 147	20 063	26 869	42 632	34 971	23 292	20 511	17 133	12 206	246 167
Sør-Trøndelag	647	762	958	1 112	2 333	3 245	4 413	3 767	2 478	2 034	1 461	936	24 140
Nord-Trøndelag	278	266	351	238	1 637	2 640	3 596	3 681	3 054	2 870	1 465	488	20 564
Nordland	5 881	5 964	6 470	5 791	7 914	19 310	38 027	27 764	16 865	12 304	10 445	8 090	164 826
Troms	6 684	6 726	7 059	6 234	7 367	16 836	26 592	22 405	15 542	12 898	9 913	7 691	145 947
Finnmark	—	—	—	—	196	2 434	5 541	3 982	2 068	1 137	526	311	16 195
Sum 1956	82 130	75 351	93 328	113 929	146 514	204 060	318 847	251 835	173 498	160 134	120 029	96 860	1 836 515
„ 1955	80 853	79 626	96 519	105 177	137 605	191 122	293 622	242 917	171 923	146 845	113 607	83 927	1 743 743
„ 1954	71 277	61 304	71 077	88 508	122 262	168 787	242 187	203 928	148 308	132 258	111 156	95 880	1 516 932
„ 1953	57 700	55 899	69 960	79 695	104 008	139 411	206 291	172 933	121 402	112 115	90 180	83 844	1 293 438

Bane — Bil

Trafikkdirektør Per Ulvik

DK 385 + 388.1

På forbundstinget for Norges Lastebileierforbund som ble holdt i Kristiansand for en tid siden, innledet direktør Ulvik i Hovedstyret for Norges Statsbaner til diskusjon om temaet Bane—Bil.

De synspunkter som der ble gjort gjeldende tør også ha interesse for dette blads lesere, og vi gjengir derfor med foredragsholderens tillatelse diskusjonsinnledningen.

Problemet bane—bil som vi skal diskutere her i dag er gammelt og velkjent. Man kan vel si at det oppstod allerede først i 20-årene da bilen for alvor begynte sin virksomhet på våre veger. Senere har disse to transportmidler, jernbanen og bilen, til stadighet vært stilt opp mot hinannen, og man har diskutert fordeler og mangler. Diskusjonene har til sine tider vært meget heftige og meningene delte. I mange tilfelle har det selvfølgelig vært partsinnlegg som ikke alltid har tatt i betraktning alle de forhold som en objektiv avgjørelse burde bygge på.

Det har i de årene som er gått, også vært tider hvor spørsmålet eller problemet ikke har vært aktuelt, da jernbanen ble pålagt de største byrder, og man må vel også kunne si løste dem på en, forholdene tatt i betraktning, noenlunde tilfredsstillende måte. Dette gjenspeiler seg også i de mange jernbanekrav som ble fremmet til statsmyndighetene i årene etter 1945. Disse kravene er blitt behandlet av jernbanekommisjonen av 1949, som fremla en betenkning i 1953. Stortinget har diskutert saken, men de mange ønsker om en ny jernbaneplan er enda ikke blitt tatt til følge.

Jeg tror at man i dag ser mer nøkternt på problemet bane—bil og at tiden nå er inne til å ta spørsmålet opp til fornyet diskusjon på bred basis, og dette vil vel også skje i forbindelse med den revisjon av samferdselsloven som nå står for døren. Myndighetene har som kjent satt ned et utvalg som har tatt navnet «Samferdselskommisjonen av 1955». Å si noe om når resultatet vil foreligge, er vel ingen gitt. I den vurdering som må bli gitt, omfattende alle de viktige transportmidler, vil sikkert bane—bil komme til å spille en ikke uvesentlig rolle.

Når det gjelder vurderingen av jernbanens plass blant samferdselsmidlene, gjør mange hensyn seg gjeldende. For å få den mest mulige objektive vurdering er det først og fremst nødvendig å kjenne de forskjellige samferdselsmidlers struktur, oppbygging og ikke minst økonomi. Ved jernbanen må man si at man har adgang til alle de opplysninger som trenges for å vurdere jernbanens drift og økonomi. Jernbanen bærer, gjennom sitt regnskap, alle utgifter. Kostnadssiden er i ethvert fall absolutt klar og tilgjengelig for alle. En annen sak er det at bedriften ikke makter å bære kostnadene ved egne inntekter. Jernbanens statistikk er også så omfattende, og entydig, at den ikke hjemler tvil om de transportarbeider som utføres av jernbanen. Videre kjenner man de restriksjoner og de pålegg myndighetene legger på jernbanedriften. Når det gjelder biltrafikken, landevegstrafikken, så er forholdet noe ganske annet. Vel kjenner man eller man kan bli kjent med de utgifter som den enkelte transportutøver har, men man kjenner ikke samfunnets totalutgifter for utviklingen av disse transporter. Man kjenner heller ikke transportarbeidets omfang i samme utstrekning som man kjenner jernbanens. For å etablere en rettferdig, objektiv

sammenligning mellom disse to transportmidler må det være absolutt nødvendig først å studere kostnadene for disse. Kostnader bygget opp etter de samme regler slik at hvert transportmiddel bærer sine egne, totale utgifter. Først da kan man sammenligne disse to og avgjøre hvilket transportmiddel som for samfunnet er det billigste.

Videre må man når det gjelder biltransportene, dele opp utgiftene så langt det er mulig mellom de forskjellige kategorier av transporter: varetransporter, persontransporter med kollektive transportmidler og personbefordring i privatbiler. Det må også være ønskelig å vite om utgiftene mellom de nevnte kategorier fordeles rettferdig, slik at det bilde man danner seg f. eks. av godstransportene på våre landeveger, er det riktige. I denne sammenheng kan jeg nevne at det av ansvarlige folk innenfor samferdselssektoren har vært antydning at reisende med landets rutebiler subsidieres av samfunnet i en langt større grad enn reisende med jernbanen. Jeg vil ikke påstå eller kan ikke påstå nå at denne antydning er riktig. Men den viser i hvert fall at man vet svært lite med sikkerhet om disse tingene. Bare det at det er en slik usikkerhet til stede, er tilstrekkelig til å trekke i tvil om en sammenligning mellom transportmidler og jernbanen kan bygges på realiteter.

Nå vil ikke jeg med dette ha sagt at om det økonomisk skulle vise seg at noen av de tjenester som utføres med bil er kostbarere enn tilsvarende tjeneste ved jernbanen, at man derfor ikke skulle ha bruk for bilen. Tvert imot, det er klart for alle og enhver at bilen kan ikke samfunnet unnvære. Jernbanen har også tatt bilen i sin tjeneste i en utstrekning som man kanskje ikke alltid er oppmerksom på. Når man ser bort fra de godsmengder som føres fra sidespor til sidespor innen jernbanen, og disse utgjør jo i virkeligheten en relativt liten prosent, kan man nok hevde at samtlige av de godsmengder jernbanen beforder også overføres på bilene, gjennom bilenes tilbringertjeneste. Man kan bare kaste et blikk på en av våre større godsstasjoner og se hvilke mengder med biler som stadig trafikerer stasjonen for å bringe og hente gods. Disse bilene er på sin måte i jernbanens tjeneste.

Foruten den økonomiske side ved saken må man også ha i erindring de forhold disse to forskjellige transportmidler arbeider under. Det har vært hevdet fra jernbanens side at de mange restriksjoner som statsmyndighetene legger på jernbanens drift, vanskeliggjør driften i en slik grad at de økonomiske resultater bærer merke av dette. Jeg skal ikke her gå inn på detaljer, for det er så godt kjent av dere alle hvorledes vi er nødt til å drive og hvor vanskelig vi har for å konkurrere ute på transportmarkedet om de forskjellige transporter. Vi har enhetstakster for hele landet, vi er nødsaget til såvidt mulig å behandle alle likt, og har vanskelig for å finne gehør for at forholdene er ikke like overalt, slik at de goder man kan tilby noen trafikanter kan komme alle til gode.

Derneft er vi jo et typisk rutegående transportmiddel. Et transportmiddel som må opprettholde rutene uansett trafikkens størrelse. Og jernbanen er nå en gang et apparat for massetransporter, både når det gjelder gods og passasjerer. Våre faste kostnader og det faste apparat som vi alltid må holde intakt er stort og i en viss grad uavhengig av trafikkens størrelse.

Jeg tør påstå at det ikke finnes det rutegående transportmiddel med alle de krav som i dag stilles til et sådant, som kan konkurrere med transportmidler som ikke er underlagt de samme krav fra samfunnets side, men kan operere mer fritt og etter eget forgodtbefinnende.

Man kan således ikke alltid prismessig konkurrere om transportene, og det skal også innrømmes at biltransportene som stilles til tjeneste, i mange tilfelle er en transport som i kvalitet er bedre enn den jernbanen yter. Bilen kan tilby tjeneste fra dør til dør, hvilket jernbanen ikke alltid kan.

Nå er det vel også klart at et nett av rutegående transportmidler må samfunnet opprettholde. Det blir derfor et spørsmål for oss alle hvordan dette skal bygges ut slik at vi yter den beste tjeneste for den billigst mulige penge. Det kan tenkes at man i en viss utstrekning må redusere kravene fordi kostnadene blir for store. Men vil man nå en gang ha eller mener man at samfunnet har bruk for, absolutt bruk for, et jernbanenett som f. eks. det vi har nå, må man legge det slik til rette at dette transportmiddel får slike forhold å arbeide under at det størst mulige utbytte kommer trafikantene og samfunnet til gode. Det må ikke bli slik som man ser det i mange tilfelle i dag, at jernbanen blir den store, trygge reserve som man vet man har i bakhånd, og så kan man løse sine egne transportproblemer suverent og isolert, se det som en egen intern sak. Jeg tror at handel og industri, ja hele samfunnet vil tape på at de tjenester de rutegående transportmidler yter eller stiller til disposisjon, må reduseres. De rutegående transportmidlers tjenester er dog tross alt grunnlaget for handel og samkvem i landet.

Det er sikkert at man ikke har råd til et overdimensjonert transportapparat og overdimensjonert vil det bli hvis de rutegående transportmidler skal spille reservens rolle. Det er derfor inntrengende nødvendig å se på disse problemer og løse dem gjennom samarbeidsformer som er tilfredsstillende for alle parter. Og på dette område tror jeg tiden er langt mer moden nå enn den var i årene før 1940. Vi må erkjenne at både bil og bane er nødvendig i det samfunn som vi har bygget opp og vil være nødvendig i lange tider fremover. Det som skaper de største problemene og som vi yrkesutøvere først må søke bedret, det er den fare som ligger i den tiltagende egentransport med bil. Dette problemet kjenner man i hele Vest-Europa og det er i dag oppe til diskusjon på høyeste hold, bl. a. i transportministerrådet for Europa. På dette område bør alle transportutøvere uansett hvilke transportmidler de betjener, være enige om at man sammen må arbeide for å få mest mulig av de samlede transporter og dekke det størst mulige transportbehov. Ikke bare til gagn for transportutøverne, men også for transportoppdragsgiveren. Jeg har litt vanskelig for å tro at man oppnår dette ved å legge strenge, absolutte restriksjoner på transportene. Jeg tror mer på en ordning hvor utøverne samler sine krefter for å yte tjenester av en kvalitet som virker tiltrekkende på kundene.

Med andre ord, yrkesutøverne må ta opp konkurransen mot egentransportørene. De sistnevnte vil ganske sikkert se på et slikt konkurranseforhold med glede. For det er vel ingen ting de heller vil enn å kunne overlate transportene til utenforstående hvis vel å merke transportene kostnads- og kvalitetsmessig står på høyde. Transportutøverne må gå sammen om den oppgave som forestår.

Enkeltvis kan ingen makte å overta transporten. Selvfølgelig kan det skje i en liten målestokk, men målet må være at en vesentlig del av transportene går over til yrkesutøverne. Egentransportene har sin berettigelse. Det er ingen ny transportmåte, men heller en gjenopptagelse i meget større målestokk av de eldste av alle transportmåter. Det er områder hvor denne transport har sin fulle rett, men det er under de nåværende konkurranseforhold, f. eks. mellom jernbanen og egentransportene i vegtrafikken, en sak som kan diskuteres om ikke sistnevnte har en privilegert stilling, og om ikke dette forhold fører til en overdreven ekspansjon som i visse tilfelle kan være en fare for selve den ervervsmessige transportvirksomhets eksistens. Hvis firmaenes valg ikke skal gå i feil retning, er det først nødvendig at beskatningen av ervervsmessig transport og egentransport må være den samme så langt dette er mulig. Dette kan gjøre særlige tiltak nødvendig. Firmaene må også hindres i å drive transport for andre personer enten åpenlyst eller under påskudd av oppdiktet hjemmel i lovbestemmelsene. For en slik transport vil nemlig ha betydelige fordeler fremfor ervervsmessig transport. Det er jo klart at egentransport med egne kjøretøyer som søker sin reserve og skaffer dekning for toppbelastninger i offentlig transport, betyr en belastning for de sistnevnte, idet jernbanen f. eks. tvinges til å spesialisere seg på transportformer som gir liten eller ikke noen fortjeneste.

For å råde bot på dette misforhold har man funnet forskjellige rådgjerdere rundt omkring i Europa. I Nederland hvor man tilsynelatende har løst disse problemer på en tilfredsstillende eller tilnærmet tilfredsstillende måte, spiller egentransportene en liten eller ubetydelig rolle. Systemet i Nederland skulle således synes ønskelig også her hos oss og i en del andre europeiske land. Det er da betegnende for det som er blitt sagt i transportministerrådet når det gjelder dette system. Det sier bl. a.: «det er tvilsomt om systemet kan benyttes i land der samarbeidsånden hos ervervsmessige transportutøvere er mindre utviklet enn i Nederland». Det er meget som taler for at denne uttalelsen som er generell og ikke er myntet på noe spesielt land i Vest-Europa, passer ganske godt for oss her i Norge.

I konkurranse med egentransportene vil jernbanen i tiden fremover forsøke å effektivisere sitt eget apparat for bedre å fylle sin del av oppgaven i den samlede transporttjeneste. Jernbanens oppgave ligger jo som jeg nevnte tidligere i massetransporter både av gods og passasjerer og transporter over lengre strekninger. De store investeringer som blir foretatt årlig både vedrørende elektrifisering og dieselisering, muliggjør en bedre transport. Vi skal kunne tilby bedre tjenester og også billigere tjenester for samfunnet. I dette opplegget eller i dette arbeidet må vi stadig ha for øye de tjenester og de hjelpetjenester som bilen kan yte. Ved våre nye og mer moderne trekraft-aggregater kan vi fremføre våre godstog på en langt hurtigere og sikrere måte og ved å differensiere tjenestene slik at særskilte prioriterte tog betjener de store eller større trafikksentra, skulle vi kunne knytte landsdelene sammen bedre enn tidligere. Men for utførelse av tilbringertjenesten som vil bli enda mer omfattende når et slikt opplegg blir gjennomført trenger man bilens hjelp. Vi vil derfor også bestrebe oss på å anordne hjelpemidler som kan lette omlastning bane—bil. Dette arbeidet har

pågått i lengre tid. Vi har når det gjelder spesielt tømmertransportene og tungtrafikken for øvrig gått til anskaffelse av store portalkraner som er plasert rundt om på stasjonene etter nøye konferanse og i samarbeid med våre tømmertrafikanter. På dette område har vi fått i stand et meget godt samarbeid, forståelsen for jernbanens vansker er øket, og disse trafikanter er kommet oss til hjelp på en meget effektiv måte.

Likeledes har vi anskaffet beholdere hvor godset kan samles, og hvor håndteringen mellom jernbane og bil blir enklere. Som forsøk har vi også anskaffet kjølebeholdere for transport av spesielt fiskefileter med bil—bane fra Møre og Nord-Norge. Forsøkene med disse beholderne har vært meget vellykket og jeg vet at våre trafikanter på dette område gjerne ser denne transportmåte utvidet, og de stiller store forhåpninger til den, ikke bare i innlandstrafikk. Ganske sikkert vil den måtte utvides iallfall til å omfatte også Sverige. Vi har hatt forespørslser om å få nytte disse beholderne nede på kontinentet, men har dessverre ikke kunnet tillate det i dag. Ved bygging av nyere godshus kommer vi også til å ta mer i betraktning bilens arbeid i jernbanens transporter. Vi må forlate den gamle formen for godshus og legge stor brett på å tilrettelegge bilenes ekspedering ved våre større godshus og godsekspedisjoner. Ved denne utformning står vi overfor vansker, vansker som det ikke er lett å løse i en fart, men som vi må ha tid til å studere for å komme frem til et opplegg og en utformning som virkelig kan holde mål i en årrekke fremover.

Lastpaller som jernbanen innførte som et av de første transportinnretninger i landet, er utvidet og utbygget slik at vi i dag disponerer mer enn 15 000 lastpaller. Vi har også om enn i liten utstrekning kunnet gå i samarbeid med trafikanter som med tilskudd av et relativt lite antall lastpaller får lov å bruke fritt våre 15 000 paller. På denne måten kan man ganske sikkert knytte trafikanter og jernbanen nærmere sammen. Det manglende mellomledd trafikanten—banen som i de fleste tilfelle må være til stede, det står åpent og må fylles av transportutøverne med bil. Hvis vi kan få i stand et samarbeid, oppriktig og intimt, er det ikke tvil om at begge parter eller alle parter vil få økt omsetning, økte transporter. Men i dag sees det på jernbanen med skjeve øyne så snart bilen nevnes, og det hevdes at jernbanen skal holde seg til jernbanetransporter alene og la landevegs- og biltransporten være i fred. En slik påstand kan ikke tas til følge. Det vil si det samme som at jernbane ikke skal gis eksistensgrunnlag i vårt samfunn i dag. Jernbanetransport er som nevnt, i mange tilfelle, bare en deltransport og en deltransport er ikke en fullverdig transport. Jernbanen må by heltransport og samarbeide med transportutøvere med bil. Hvis noen av disse også vil ta initiativ for å verve heltransport med jernbane som deltager står vi beredt til å samarbeide.

Det har i anledning § 8 a i Samferdselsloven, vært røster som har pekt på jernbanens tiltagende lyst på landevegstransporten i egen regi. Dette er absolutt ikke sannheten. Jernbanen har i hjemmel av tidligere lovgivning også adgang til landevegstransporter. Det er bare det å si om den tidligere prosedyre for å komme frem til tillatelsen at den har vært omstendelig og lite farbar, idet snevre særinteresser har kunnet stoppe omleggingen som har hatt vital betydning for jernbanen. Ingen parter

er tjent med å ha et opplegg hvor sakene treneres i lange, lange tider, langt utover det som synes rimelig for en enkel saksbehandling. Som eksempel på dette skal jeg nevne at vi for et distrikt har søkt om å få engasjere transportutøvere på landevegen for kretskjøring. Saken ble fremmet til departementet og sendt distriktene til uttalelse våren 1956. Til dags dato har jernbanen ennå ikke fått noe svar. Dette kan ikke være i samfunnets interesse når man har et landsomspennende transportapparat som jernbanen, som er lagt opp som et sådant og arbeider også med de vansker som systemet i seg selv innebærer. Da kan det ikke være riktig at snevre særinteresser i et lite begrenset område skal legge hindringer i veien for en effektiv utbygging av dette store, kostbare transportapparat.

Jeg skal til slutt ganske kort få lov til å understreke de forhold det må legges vekt på i det arbeid som forestår for å få en sunn og riktig utvikling av våre transportmidler.

Først en nøktern økonomisk vurdering av de forskjellige transportmidler og transportmåter. Dernest søke frem til en jernbanedrift slik som den bør drives som *en del* av landets alminnelige transportsystem. Jeg kan gi forsikring om at det arbeid som vil bli satt i gang for etablering av kretskjøring forutsetter bruken av yrkesutøvere. Jernbanen ønsker ikke å utvide sitt eget apparat for landevegstrafikk så sant det er mulig å få tilfredsstillende avtaler med yrkeskjørerne og våre interesser blir ivaretatt på en forsvarlig måte.

I arbeidet for en samordning bane—bil må transportørene søke et samarbeid med våre myndigheter, først og fremst med Stortinget, som legger opp retningslinjene vi skal følge. Ønsket om en samordning av transportene har Stortinget til stadighet gitt uttrykk for, men det må være oppmerksom på at man ikke alltid kan beholde de gamle tingenes tilstand og samtidig få noe nytt. Stortinget, som i mangt og meget, og i meget smått, styrer NSB, vil når retningslinjene for jernbanens drift ikke er helt klare, gjennom sine handlinger, vedtak og uttalelser, indirekte antyde hvordan bedriften skal ledes. Dette gjelder også det arbeid som trengs for å etablere et godt samarbeid innen transportsektoren. Hvis Stortingets beslutninger, senest nå da driftsbudsjettet for jernbanen 1957—58 var oppe til diskusjon, skal gi retningslinjene for det samarbeid jernbanen kan etablere innen sektoren, er det liten eller små utsikter for bilens medvirken. Men dette forhold vil nok endres.

Jeg tenker her på de vedtak som er fattet i forbindelse med omlegging av trafikken fra bane til bil på meget trafikksvake sidelinjer, som Sperillbanen og Krøderbanen. Ved Sperillbanen dreiet det seg om en trafikkmengde som svarer til en lastebil pr dag. For Krøderbanen dreiet det seg om et par bussturer pr dag. Denne omlegging, som ikke på langt nær har en størrelsesorden som den trafikkstigning man har på disse vegene i et kort begrenset tidsrom, kunne etter Stortingets beslutning ikke overføres til veien eller til bilen uten at man hadde garanti for at vegene i området ble vesentlig utbedret. Hvis jernbanen i bestrebelsene for en omlegging fra bane til bil hvor dette menes å være teknisk og økonomisk fullt forsvarlig, skal ta lærdom av disse vedtakene, hvor skal så arbeidet fortsettes? Hvordan skal vi da knytte bilen og jernbanen sammen. Altså oppgaven vår, både

vi som steller med jernbanen og dere som steller med bilen, blir å informere Stortinget om de faktiske forhold og be om at beslutninger som blir fattet bygger på realitetene, og at vi får klar og grei beskjed om hva som er beveggrunnene for at de rasjonaliseringstiltak som synes naturlige og berettigede ikke kan gjennomføres.

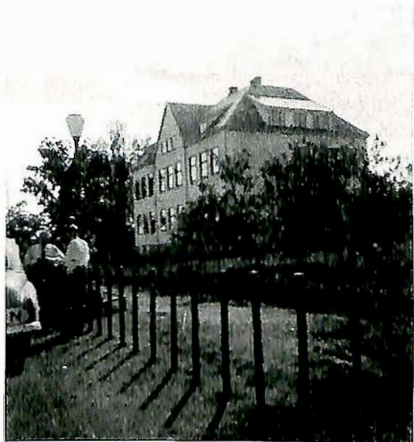
Videre må vi i vårt samarbeid søke kontakt med transportoppdragsgiverne. Jeg skal ikke kunne si hvorledes dette arbeid skal kunne anordnes på best mulige måte, men brukerne av våre tjenester må komme sterkere med og jeg synes det skulle være oppmuntrende om de store industri- og handelsorganisasjoner tok opp disse spørsmål til drøftelse, hvordan de som brukere kunne komme inn i bildet og påvirke utviklingen. Hvis brukerne, utøverne og de sentrale myndigheter kunne komme sammen i dertil egnede forum, kanskje finnes de allerede, men nyttes ikke, og diskutere problemene, så tror jeg man skulle finne former og måter å gi informasjon på til de bestemmende som ville være av stor betydning og nytte for hele samferdselssektoren. Personlig synes jeg at trafikantene og brukerne i altfor liten utstrekning har interessert seg for transportsektoren. Den utvikling som vi har at hver enkelt prøver å løse sine transportoppgaver på en for bedriften tilsynelatende fordelaktig måte i øyeblikket, kan bli til skade i det lange løp. Ikke bare for transportutøverne, men til slutt også for trafikantene.

Som nevnt foran tror jeg at tiden nå er langt mer moden til å ta opp disse spørsmål enn tidligere da problemet bane—bil var sterkt fremme i diskusjonen, og jeg håper å få rett når jeg tror at vi i årene som kommer skal komme frem til gunstige resultater for alle parter.

Det skulle ikke være så vanskelig, fordi forholdene i dag innen samferdselssektoren er uholdbare.

Sykelgrind

I Sem i Vestfold ligger en skole like ved riksveg 40. Elevene som i stor utstrekning sykler til og fra skolen pleide å komme kjørende i stor fart ut i trafikken på riksvegen. Noe måtte gjøres, og den løsningen bildet



viser synes ganske smart. Det er satt opp en rekke galvaniserte rør med avstand omtrent som bredden av et sykkelstyre. For å passere «grinden» må syklister nå bremse opp farten og manøvrere seg forsiktig mellom stolpene. De behøver ikke å gå av sykkelen, men det som tilsiktes blir oppnådd, syklene kommer ut på riksveg 40 uten fart.

Maj.

SYSSELSETTINGS-OVERSIKT

Antall arbeidere ved offentlige veganlegg
pr 26. september 1957

Fylke	Hovedveganlegg	Bygdeveganlegg		I alt	Herav på			Vegvesenets biler	
		Med statsbidrag	Uten statsbidrag		Ordinært	Hjelpearbeid		I bruk	Ute av bruk
						Hovedveger	Bygdeveger		
Østfold	118	34	8	160	160	-	-	11	-
Akershus	292	49	30	371	371	-	-	-	-
Hedmark	180	126	5	311	311	-	-	-	-
Oppland	150	74	34	258	258	-	-	6	-
Buskerud	147	8	43	198	198	-	-	1	-
Vestfold	119	5	8	132	132	-	-	13	-
Telemark	146	65	-	211	211	-	-	3	-
Aust-Agder	142	34	93	269	269	-	-	5	-
Vest-Agder	154	151	30	335	335	-	-	7	1
Rogaland	132	152	22	306	306	-	-	1	-
Hordaland	394	85	224	703	703	-	-	-	-
Sogn og Fjordane .	455	184	72	711	711	-	-	3	-
Møre og Romsdal .	334	86	30	450	450	-	-	4	-
Sør-Trøndelag	205	81	172	458	458	-	-	-	-
Nord-Trøndelag ..	391	44	127	562	562	-	-	13	1
Nordland	415	129	145	689	689	-	-	10	-
Troms	431	266	324	1021	1021	-	-	2	-
Finnmark	371	64	139	574	574	-	-	5	-
Hele landet	4576	1637	1506	7719	7719	-	-	84	2
Hele landet pr. 27. sept. 1956 .	4418	1912	1577	7907	7904	3	-	92	3

Antall arbeidere ved offentlig vegvedlikehold
pr 26. september 1957

Fylke	Riksveger	Fylkesveger	Bygdeveger	I alt	Vegvesenets biler	
					I bruk	Ute av bruk
Østfold	146	82	163	391	33	7
Akershus	256	101	248	605	4	-
Hedmark	263	74	277	614	20	1
Oppland	228	60	128	416	21	-
Buskerud	263	46	204	513	16	2
Vestfold	91	48	102	241	14	5
Telemark	235	23	104	362	16	2
Aust-Agder ...	153	31	86	270	16	3
Vest-Agder ...	152	117	183	452	26	11
Rogaland	174	52	197	423	26	2
Hordaland	210	96	223	529	18	2
Sogn og Fjordane	157	62	86	305	11	7
Møre og Romsdal	232	113	274	619	33	9
Sør-Trøndelag ..	208	277	-	485	29	19
Nord-Trøndelag	213	49	263	525	8	1
Nordland	333	169	123	625	-	-
Troms	161	102	45	308	8	2
Finnmark	165	64	9	238	36	8
Hele landet	3640	1566	2715	7921	335	81
Hele landet pr. 27. sept. 1956	3635	1419	2853	7907	399	95

Bilsakkyndigmøte 1957

DK 656.071 : 656.1 (061.3) «1957»

Landets bilsakkyndige var i dagene 30. september—3. oktober d. å. innkalt til det tradisjonelle møte med vegdirektøren. Møtet ble for første gang holdt i møtesalen i det nye kontorbygg.

Som gjester var innbudt ingeniør C. Burén, Göteborg, og ingeniør P. Vestergaard, Thiested.

Vegdirektør Backer hilste først deltagerne velkommen og uttalte ønsket om at drøftelsene måtte bringe gode resultater.

Trafikkreglene.

Første foredragsholder var avdelingsdirektør Axel Rønning som talte om de nye trafikkreglene.

Han uttalte at komiteen av 1952 til revisjon av trafikkreglene (hvor direktøren var formann), hadde sett det som sin vesentlige oppgave å gjøre trafikken mer smidig og sikker ved å «myke opp» de gamle bestemmelsene. Ved lysbilder påviste han hvordan nyere kjøremåter hadde tilpasset seg den økte trafikken. Som typisk eksempel nevnte han kjøring i kryss når 2 møtende kjøretøyer møtes og begge skal svinge til venstre. Tidligere kjøremåte slik det kom til uttrykk i trafikkreglene av 1938 (§ 8) var at kjøretøyet skulle ta stor sving til venstre. Enkelte steder i landet, spesielt i Oslo, innarbeidet det seg etterhånden en annen praksis, slik at kjøretøyet tok en mindre bue og 2 kjøretøyer dermed kunne passere hverandre i krysset og til venstre for den annen. Denne kjøremåte er nå lovfestet i de nye trafikkregler av 26. april 1957 § 12, nr 6.

Direktør Rønning omtalte så mer inngående de enkelte paragrafer som særlig avviker fra trafikkreglene av 1938. Spesielt festet han oppmerksomheten på § 16, nr 1, annet avsnitt:

«Ved kjøring fra veg med liten trafikk inn på eller over en åpenbart mer betydelig veg skal den som kommer fra den mindre veg i god tid sette ned farten, vise hensyn og i rimelig utstrekning la trafikken på den større veg passere først.»

Denne bestemmelse har blitt meget diskutert og misforstått. Den er for vårt vedkommende noe helt nytt, men i Danmark har de hatt en nesten liklydende bestemmelse helt fra 1932.

Man må her merke seg at man gir ikke noen kjøretøysrett til den som er på en hovedveg. Man fratru heller ikke noen den rett han har etter § 16, nr 1, første avsnitt. Det essensielle er at den som befinner seg på en mindre beferdet veg, skal sette ned farten og i rimelig utstrekning la trafikken på den mer betydelige veg passere først. Det er kjøretøyet på den mindre veg som har utspillet. Men uten at denne ved å sette farten ned (sette vognen i et lavere gear) og tydelig tilkjennegir at han akter å slippe den annen forbi først, har kjøretøyet på den større veg ikke adgang til å passere først.

Om en veg skal karakteriseres som betydelig må bli domstolens sak å avgjøre. Det er imidlertid på det rene at det må være en markant forskjell i trafikkmengde, og det er trafikken i øyeblikket som er det avgjørende. Det nytter således ikke å vise til statistikk med antall

kjøretøyer pr døgn. I tillegg til trafikken kommer også andre momenter som vegens utseende m. v.

I den diskusjonen som fulgte etter foredraget deltok bl. a. overingeniør Sårheim, medlem av Trafikkregelutvalget, som uttalte at hensikten med § 16, nr 1, annet avsnitt var å gjøre kjøretøyet både på den mer betydelige veg og den mindre trafikerte veg sikre med hensyn til vikeplikten. Samtidig var også hensikten at trafikken på den mer beferdede vegen skal kunne gå mer uhindret og flytende.

Direktøren besvarte endel spørsmål og opplyste bl. a. at en ny skiltinstruks vil komme i oktober—november.

Ingeniør Elmenhorst siterte trafikkreglene § 20, nr 2 e: «Ingen del av lasten — heller ikke presenning — må strekke seg utenfor kjøretøyet», og spurte om det var å forstå slik at presenningen ikke kan gå nedover sidelemmene på en lastevogn.

Direktør Rønning opplyste at den kan dekke sidelemmene, men den må være stramt bundet slik at den ikke flagrer løst utenfor vognen.

Bilfordelingen.

Neste post i programmet var bilfordelingen og kontorsjef Smith orienterte om situasjonen generelt. Han refererte et P.M. fra vegdirektøren med forslag til ny fordelingsmåte og et oppsett fra Bilbransjen i samme forbindelse. Den nåværende ordning med 2 fordelinger i løpet av året med et forholdsvis stort antall kjøpetillatelser medfører adskillige ulemper både for forhandlerne og kundene. Bilbransjen har av den grunn gått sterkt inn for å få flere tildelinger.

Kontorsjefen nevnte også at det muligens vil bli innført en annen ordning med hensyn til drosjebiler, med adgang til utskiftning etter 3 år, eller at flere drosjer blir stillet til rådighet for fordelingsmyndighetene. Han anmodet de bilsakkyndige å overveie Bilbransjens krav om flere fordelinger, som han for sin part fant rimelig, og som vegdirektøren støttet.

I den diskusjonen som fulgte deltok en rekke av de bilsakkyndige hvor flertallet fullt ut innså de fordeler som knytter seg til flere fordelinger, men av hensyn til arbeidspresst fant de det ikke mulig å kunne ofre mer tid på bilfordelingen.

Karsten Sunde, Moss, var av motsatt oppfatning og mente at en friere fordelingsmåte, ikke bundet til bestemte tider og med adgang til å holde igjen en del av kvoten som reserve, var en bedre løsning.

Bjarne R. Sårheim, Oslo, syntes det var merkelig at 4 fordelinger pr år skulle være noen fordel for de bilsakkyndige, men mente det ville være ønskelig om kvotene ikke var så tidsbestemt og adgang til å holde reserver. Hvis rasjoneringen oppheves vil forhandlerne få et konsentrert salg om våren. For de 4 fordelinger pr år innebærer det fordelene fremfor fritt salg. Videre trodde han det ikke ville være betenkelig å frigi drosjebilene.

G. Thorsen, Sarpsborg, sa at det er innlysende at 2 tildelinger er nok og foreslo å gjøre et nytt forsøk på å få frigitt varebilene, da det faktisk er distrikter hvor det er blitt varebiler til overs. Videre foreslo han at Vegdirektoratet overtar hele bilfordelingen sentralt, i det minste for drosjebilenes vedkommende eller at bilforhandlerne selv overtar bilutdelingen.

Kontorsjef Smith svarte at en sentral fordeling av

kjøpetillatelse ville fordre et meget stort apparat. Dessuten var man likefullt avhengig av de bilsakkyndiges uttalelser hva angikk søkerens behov og den gamle vognens tilstand. Han mente det var riktig å forsøke å imøtekomme bransjen noe. Det er et stort økonomisk løft for forhandlerne å ha bare 2 tildelinger i året, og anbefalte et tillitsfullt samarbeid med forhandlerne om fordelingsterminer m. v.

Etter at ialt 11 av de bilsakkyndige hadde uttalt seg, ble det holdt en avstemning over vegdirektørens forslag (og Bilbransjens krav) om flere fordelinger, som ga som resultat at 11 var for forslaget og 25 var mot forslaget.

Sjåfør opplæringen.

Overingeniør Th. Weydahl orienterte om den nye instruks for sjåfør opplæringen gitt av Samferdselsdepartementet til politimesteren i Oslo den 5. juli 1957. Han nevnte til innledning at all statistikk viser at det er mannen bak rattet og ikke kjøretøyet som i det alt overveiende antall trafikkulykker har sviktet når et uhell har inntruffet. Instruks er gitt i medhold av lov om motorvogner av 20. februar 1926 § 15, 8. ledd, hvor det settes som vilkår at ledsageren under øvelseskjøring skal være særskilt godkjent av sakkyndig og vognen godkjent. Det er politiet som avgjør hvor denne bestemmelsen skal gjøres gjeldende.

Den første av disse regulerende bestemmelser ble fastsatt 25. februar 1946 for Oslo og Aker. I denne ble det krevet at ledsageren måtte være minst 21 år og ha minst 3 år på bilverksted eller lavere maskinteknisk utdanning.

Denne instruks er imidlertid ikke så godt utover landet forøvrig og en ny av 17. desember 1951 ble gjort gjeldende for Horten. Denne har senere vært mønster for andre steder i landet og benevnes Horteninstruks.

Det nye i Horteninstruks sammenlignet med den opprinnelige Osloinstruks er vesentlig følgende:

1. Verkstedpraksisen er redusert fra 3 til 1 år.
2. Mer detaljerte krav om hva som skal kreves av sjåførlæreren både når det gjelder teori og praksis. Bl. a. skal det tas hensyn til hvorvidt han skjønnes å ha pedagogiske evner.
3. At uforsørget enke fortsatt kan få drive kjøreskolen hvis hun ansetter en godkjent ansvarshavende.

I den nye instruks som nå er vedtatt for Oslo, er aldersgrensen hevet til 23 år og kravet til edruelighet er skjerpet, idet karenstiden er øket fra 3 til 5 år. Samtidig er kravene til sjåførlæreren pedagogiske evner skjerpet.

Til slutt fremkastet overingeniør Weydahl spørsmålet om kjøreskolene bør ha anledning til å «vokse» og hvor store de eventuelt bør være.

Bjarne Falck, Trondheim, bemerket at det ikke er tatt inn i instruks noe om størrelsen av vognen og mente det er viktig at man har en bestemmelse herom. Andre bilsakkyndige uttalte seg i samme retning, men overingeniør Weydahl bemerket at de fleste private biler for tiden er små og at de av den grunn bør godtas som lærevogner.

Ch. Wilsgård, Tønsberg, sa at han krevet av kjøreskolene at hver elev skal ha minst 1 times øvelse med kjøring i mørke med lys.

Bj. Sårheim, Oslo, mente det ville være en fordel om det var adgang til å autorisere kjøreskoler som driver utenfor steder hvor autorisasjon ikke er gjort gjeldende. Man ville på den måten få en viss kontroll med utviklingen og få bedre kjøreskoler.

Skriftlige prøver.

For ca 4½ år siden ble skriftlige prøver til fornyelser og førerprøver tatt i bruk i Kristiansand. Vegdirektoratet har fulgt denne saken med interesse og hadde også denne gang ført den opp på programmet.

Sjur Wergeland, Kristiansand S, innledet diskusjonen med å si at han hadde redegjort for sitt syn på skriftlige prøver på vegdirektormøte for 2 år siden. Han hadde inntrykk av at salen den gang var full av skeptikere, men meget hadde endret seg siden den gang. En av de bilsakkyndige som da uttalte seg meget skeptisk, er idag en begeistret tilhenger av systemet. Av landets 38 distrikter har nå 13 gått helt eller delvis over til skriftlige prøver, og flere er interessert i å begynne.

Bilinspektør Burén, Göteborg, mente at prøvene i Sverige var blitt dårlige etter at skriftlige prøver var innført. Det var fra først av kjøreskolene som ville ha dem. Nå er det først og fremst kjøreskolene som vil ha dem avskaffet igjen. Grunnen er at enkelte kjøreskoler averterer rimelige kurs hvor hele undervisningen går ut på å lære svarene på de skriftlige oppgavene. De ansvarsbevisste kjøreskolene har reagert overfor dette. Burén mente den beste ordningen var at man av og til tok muntlig eksaminasjon, slik at elevene ikke var sikker på hvordan prøven ble anlagt.

Bjarne Falck, Trondheim, hadde funnet det nødvendig på grunn av arbeidspresset å gå over til skriftlige prøver. Han har bare gode erfaringer. Prøvene er blitt mer effektive. Elevene må nå lese mer og prøvene er blitt mer ensartet. De bilsakkyndige går gjennom med eleven de feilene som er gjort og kombinerer dermed den skriftlige og muntlige prøven.

Davidson (Molde), Elmenhorst (Gjøvik) m. fl. uttalte seg i samme retning, mens bilsakkyndig Ingjær, Oslo, var skeptisk og mente det er uriktig at man letter sitt arbeid ved å gå over til skriftlige prøver som han anså for skjematisk. Han holdt på den muntlige eksaminasjon som satte ham i stand til å få et personlig inntrykk og en personlig kontakt med eleven.

Godkjenning av bilverksteder.

De gamle forskrifter med hjemmel i lov om godkjenning av bilverksteder er erstattet med nye fastsatt av Samferdselsdepartementet den 26. juli 1957, og avdelingsingeniør Neess gikk nøye gjennom disse og uttalte at de viktigste endringene var følgende:

1. Alle ikke godkjente verksteder som har arbeidstillatelse, skal ha et skilt med tekst «Registrert bilverksted».
2. Alle godkjente verksteder skal ha det gamle skillet «Offentlig autorisert».
3. Politiet skal holdes underrettet om registreringer og forandringer i registeret.
4. Det er detaljerte forskrifter for det utstyret som kreves på verkstedene.

Til slutt gjennomgikk ingeniør Neess den nye instruks av 26. juli 1957 for Statens bilsakkyndige ved-

rørende gjennomføring av lov om godkjenning av bilverksteder.

Avdelingsdirektør Rønning ga en utredning om loven og arbeidet med godkjenning av bilverksteder i sin alminnelighet. Han uttalte at den hadde hatt en trang fødsel og en rekke vanskeligheter hadde støtt til senere under arbeidet. Men loven hadde sin bestemte hensikt — å skape gode verksteder og dermed sikrere og bedre forhold for biltrafikken. Dette vil også influere på de bilsakkyndiges arbeid.

Flere av de bilsakkyndige hadde deretter ordet og nyttet høvet til å fremkomme med sine spesielle problemer som ble besvart av Vegdirektoratets folk.

Til slutt orienterte bilsakkyndig Wergeland om de erfaringer han hadde høstet som reiseinspektør rundt om i landet. Han uttalte at han hadde besøkt alle distrikter hvor loven var gjort gjeldende og besiktiget i alt ca 700 verksteder. Han hadde gjort den erfaring at de bilsakkyndige hadde bedømt verkstedene ganske forskjellig og i enkelte distrikter var det godkjente verksteder som absolutt ikke holdt mål — til skade for distriktet og for saken i sin alminnelighet. På den annen side kan ikke verkstedene bli like utover hele landet. Det blir forskjell mellom by og landsens verksteder. Men enda større forskjell blir det mellom verkstedene her sørpå og dem i de mer økonomisk tilbakeleggende fylker nordpå. Han rådet til at i de tilfelle hvor det ble oppdaget og slått fast at det er levert en utilfredsstillende reparasjon av et verksted, må den bilsakkyndige rette en advarsel til dette og eventuelt inndra godkjenningen etter grove tilfelle eller gjentakelser.

Til slutt uttalte han at der hvor den bilsakkyndige hadde gått effektivt inn for godkjenningsarbeidet, hadde det vist resultater, og han var av den oppfatning at loven har sin berettigelse og virker etter sin hensikt.

Spørretimen.

Som siste post på vegdirektørens program var det spørretime.

Fra Statens bilsakkyndige, ved ingeniør Storm Munch, var det innsendt en del spørsmål, hvorav det ene var angående myndighetsområdet mellom lederne og underordnede ved bilsakkyndiges kontorer.

Avdelingsdirektør Rønning svarte at det opprinnelig har vært meningen at de enkelte bilsakkyndige ved samme kontor skulle være sideordnet i myndighetsområdet mens lederens vesentligste oppgave var å fordele arbeidet. Utviklingen har vist at lederen av kontoret må ha en større myndighet slik at hans retningslinjer også blir bestemmende for de øvrige bilsakkyndiges avgjørelser, og videre at han kan plasere de enkelte (underordnede) bilsakkyndige der de passer best. En underordnet bilsakkyndig skal således ikke ha noe krav på å utføre alle bilkontrollens funksjoner.

På spørsmål om mulighetene for å få bedre kontorer og kontrollplasser ble det svart at de bilsakkyndige må komme med forslag og Vegdirektoratet skal gjøre hva det kan. Det ble rådet til å konferere med kommunale myndigheter for om mulig å få til et arrangement.

På spørsmål om hva slags lys det skal og bør være på brøytebiler ble svart at det tilrådes om nødvendig å ha 2 forlys anbragt i større høyde enn vanlig, enten montert på 2 rør foran på vognen eller oppe på taket.

Hvis det monteres bare 1 lyskaster på taket, må det i tillegg til denne monteres 2 andre lys som angir sidebegrensningen. Disse bør være godt synlig forfra.

Som avslutning var møtedeltagerne sammen med en del representanter for vegdirektøren invitert av firmaet Harald A. Møller til å besiktige dets nye og imponerende verkstedanlegg samt rekvisitaavdeling ute ved Skøyen. Det er et anlegg bygget opp etter de siste erfaringer fra utlandet med en innvendig belysning som var noe nær enestående. Etter befaringen var deltagerne firmaets gjester ved en meget hyggelig tilstelning i bedriftskantinen, og samværet fortsatte i festlige former til sent på natt.

In Memoriam

Thomas H. MacDonald

Beretningen om Thomas H. MacDonalds bortgang er tilfeldigvis unngått de norske lesere. Han døde den 7. april i år.

Da MacDonald falt for aldersgrensen og trakk seg tilbake fra stillingen som Commissioner of Public Roads i 1953 skrev vegdirektør Baalsrud en artikkel om ham i nr 9 for 1953 av Norsk Vegtidskrift. Idet det for øvrig henvises til denne fyldige beretning, føler jeg dog trang til å komme med noen personlige betraktninger om denne mann som var sjef for det amerikanske vegvesen i hele 34 år, i en epoke da nevnte vegvesens metoder spilte en så overordentlig stor rolle for, jeg tror jeg kan si, vegvesenet i alle verdens land, ikke minst for Norge. Den store strøm av vegingeniører som fra alle 5 verdensdelene hvert år gikk til U.S.A. for å studere, er vel det beste bevis på det.

Som også nevnt av vegdirektør Baalsrud kan en på bakgrunn av forholdene i U.S.A. ikke unngå å undre seg



over at en mann i en så utsatt og viktig stilling virkelig kunne stå som sjef i en så lang periode. Mange vil kanskje utelukkende tenke på at han fikk lov til å fortsette så lenge. For ytterligere å kunne utdype forklaringen herpå er undertegnede av den oppfatning at ovenfor nevnte «undring» må skje også under en annen synsvinkel, idet en også kan stille følgende spørsmål: «Hva var det som gjorde at en så fremragende dyktig mann som MacDonald fortsatte i samme stilling til tross for at han utvilsomt kunne få andre stillinger som sikkert, i hvert fall av mange andre, var mer ettertraktet?» Om det går an å uttrykke seg slik kan en her si at det forelå en vekselvirkning mellom årsak og virkning, og det er kanskje her en del av forklaringen ligger. MacDonalds ubestritte dyktighet var anerkjent av alle, ikke minst av hans tallrike medarbeidere. Virkningen uteble ikke. Han måtte se og føle sine medarbeideres iver og hengivenhet, det ble et fruktbringende «teamwork», og jeg tror at MacDonald etter hvert nesten måtte føle det som et kall å fortsette i stillingen. De nevnte forhold måtte også medføre at han følte en særlig glede og tilfredsstillelse ved sitt arbeid, så han betraktet dette ikke som en byrde, men snarere som en fest og hobby. Vi vet jo også fra vårt eget vegvesen at det går an å ha det slik.

Nå må en ikke herav slutte at MacDonald var fornøyd med sine vegger, og at han fikk de bevilgninger han pekte på. Han hadde nok de velkjente vanskeligheter som også andre har å kjempe med, og jeg tror han var den første til å erkjenne at vegene i U.S.A. ikke hadde holdt følge med utviklingen. Hvis jeg ikke husker feil uttalte han selv

at de amerikanske vegingeniører, han selv iberegnet, ikke hadde vært fremsynte nok.

Mitt første møte med MacDonald var under vegkongressen i Haag i 1938. Hans ubestritte kapasitet på det vegtekniske område er det selvsagt nødvendig å komme inn på. Det var på et helt annet område han da, ved en spesiell anledning, la for dagen en usedvanlig skarp iakttagelsesevne til å se poenget i en sak, og jeg vil tilføye, paremt med en velgjørende sans for humor. Disse egenskaper sammen med hans dype hjertelighet og forståelsesfulle vesen gjorde at den velkjente, amerikanske «tonen» mellom sjef og medarbeidere nærmest virket selvfølgelig, og var ytterst fruktbringende for de felles ytelser.

Under det ovenfor nevnte møte med MacDonald i 1946 fikk han selvfølgelig det obligatoriske spørsmål: «Hva er det amerikanske vegvesens største oppgave i dag?» Svaret lød: «Administrasjon og forskning på vegtrafikkens område. På det materialtekniske område er vi nå kommet så langt at nye forskningsfelter må tas opp.» Nødvendigheten av materialteknisk forskning, rådgivning og kontroll var ansett som så selvfølgelig at det var startet for lenge siden, og var i 1946 bragt til en slik høyde at store beløp ble anvendt på det område, ikke bare absolutt sett, men også relativt, dvs. med henblikk på de midler som ble brukt for bygging og vedlikehold.

Ved sin død var McDonald, sammen med Mr. Fairbank og Mr. Pyke Johnson opptatt med å skrive en vegbok om den periode av vegvesenets historie som nevnte herrer har tatt del i. Vegingeniørene har grunn til å glede seg til denne bok som vil komme om forhåpentlig ikke så altfor lenge.

H. B.

LENGDEN AV OFFENTLIGE VEGGER PR 30. JUNI 1957

Fylke	Riksvegger km	Fylkesvegger km	Sum Hovedvegger km	Bygdevegger km	Sum km	Sum 1956 km
Østfold	549,1	344,0	893,1	1 185,6	2 078,7	2 060,2
Akershus	650,8	479,0	1 129,8	1 036,2	2 166,0	2 155,1
Hedmark	1 310,2	574,2	1 884,4	2 418,0	4 302,4	4 244,5
Oppland	1 307,2	353,6	1 660,8	1 558,0	3 218,8	3 173,0
Buskerud	854,3	223,3	1 077,6	1 097,1	2 174,7	2 153,2
Vestfold	407,8	428,3	836,1	542,7	1 378,8	1 352,7
Telemark	862,9	270,0	1 132,9	1 365,8	2 498,7	2 470,4
Aust-Agder	660,7	295,3	956,0	971,9	1 927,9	1 927,6
Vest-Agder	601,8	667,9	1 269,7	1 305,8	2 575,5	2 556,8
Rogaland	658,6	406,1	1 064,7	1 689,2	2 753,9	2 739,3
Hordaland	900,8	584,3	1 485,1	1 920,0	3 405,1	3 334,0
Sogn og Fjordane	956,5	386,3	1 342,8	1 255,5	2 598,3	2 563,8
Møre og Romsdal	1 109,3	586,5	1 695,8	2 343,7	4 039,5	4 022,5
Sør-Trøndelag	810,2	270,5	1 080,7	1 591,1	2 671,8	2 622,1
Nord-Trøndelag	1 078,4	257,8	1 336,2	1 920,5	3 256,7	3 190,3
Nordland	1 387,9	831,3	2 219,2	1 537,6	3 756,8	3 554,9
Troms	952,4	385,8	1 338,2	923,9	2 262,1	2 199,4
Finnmark	1 133,6	260,4	1 394,0	297,9	1 691,9	1 641,3
Hele landet	16 192,5	7 604,6	23 797,1	24 960,5	48 757,6	
Hele landet pr. 30. juni 1956 ¹ (korrigerede tall)	16 094,5	7 004,1	23 098,6	24 862,5		47 961,1
Økning	98,0	600,5	698,5	98,0	796,5	

¹ Økning for Nordland fylke var oppført 97,2 km for meget.

Personalialia

Ansettelse i vegvesenet.

Ansettelser av konstruktører som avdelingsingeniører.

Da vegvesenet i dag stort sett har det samme antall sivilingeniører som før krigen, er hele ekspansjonen og de økte krav til planlegging og kontroll m. v. dekket ved større bruk av teknikere. Denne utvikling har ført til at de best skikkede av disse er blitt opplært på arbeidsplassene, slik at de etter hvert har kunnet bli pålagt gjøremål av mer kvalifisert art. På denne bakgrunn har det vært naturlig for vegadministrasjonen å etterkomme henstillingen fra Justeringskomiteen, senest av 1955, om at det i de forskjellige etater åpnes adgang for de dyktigste mellomteknikere til å avansere til stillinger i lønnsklasse 10, og eventuelt til høyere stillinger, hvis kvalifikasjonene er til stede.

Følgende konstruktører i vegvesenet har fått sine stillinger omgjort til avd.ing. II-stillinger med virkning fra 1. juli 1956:

Akershus: Erling Paulsen. Oppland: Agmund Gillebo. Hordaland: Jens Finn de Ferry Nitter. Sogn og Fjordane: Olav Bakke. Sør-Trøndelag: Tormod Stuler. Nordland: Wilhelm Willumsen. Troms: Kristian Pettersen. Vegdirektoratet: Einar Akerhaugen, Rolf Eirum, Sverre Kjørberg og Nils Rygg.

Østfold. Som sekretær II Alfred Magnus Vårung, som kontorist I Martha Vårung.

Akershus. Som førstesekretær Julius Tangerud, som fullmektig I Majen Torhildsen.

Hedmark. Som førstesekretær Sivert Kjøbli, som tekniker I Per Ola Hammeren.

Oppland. Som førstesekretær Martin Loe, som fullmektig I Hans A. Hoistad.

Buskerud. Som fullmektig I Paul Kristiansen.

Vestfold. Som avdelingsingeniør II og leder av den maskintekniske avdeling Martin Paulsen Nordkvelle, som fullmektig I Odd Clementz.

Telemark. Som fullmektig I Kristian Wærheim.

Aust-Agder. Som fullmektig I Arne Holt.

Rogaland. Som fullmektig I Thoralf Thomassen.

Hordaland. Som avdelingsingeniør II Erik Vedeler Lie, som førstesekretær Anton Øvre-Eide.

Sør-Trøndelag. Som førstesekretær Johannes Seem, som fullmektig I Arnfinn Fossum.

Nord-Trøndelag. Som fullmektig I Hans Hegdahl.

Nordland. Som avdelingsingeniør I Fridtjof Solem, som fullmektig I Olga Eide, som kontorist I Skjalg Strandly.

Finnmark. Som førstesekretær Alfred Bjørkli.

Vegdirektoratet. Som avdelingsingeniører I Hans E. Dedekam, Olav Schilvold, Einar Aarskog, som førstesekretær Bjarne Moe, som sekretær I Eva Zernin, som fullmektig II Arne Solhaug, som assistenter I Brit Mathiesen, Bjørn Myhre og Sigurd Syversen.

Bilkontrollen i Stavanger. Som fullmektig I Klara Risvold.

Bilkontrollen i Bergen. Som fullmektig I Aud Davidsen.

Bilkontrollen i Oslo. Som sekretær II Sylvia Gundersby, som fullmektig I Ingrid Wold.

Bilkontrollen i Hamar. Som fullmektig I Margrethe Solli.

Litteratur

Svenska Vägförningens Tidskrift nr 8, 1957.

Innhold: *Landshövding Axel Westling* †. — *Glöm inte vägfaktorn!* — *Väg och vattens uskanden 1958/1959* av byrådirektør A. Högberg. — *Vägfrågor i Jönköpings län*. Referat av väg-

direktør H. Liljestrand. — *Reparation och breddning av Västerbron i Stockholm* av civilingenjör H. Tägt. — *Nyheter i Stockholmstrafiken* av civilingenjör G. Berglöf. — *Färjor och färjleder* av byrådirektør P. E. Hubendick. — *Vägföreningen i Finland 40 år*. Referat av civilingenjör A. Torell. — *Från departement och verk*. — *Föreningsmeddelanden: Remissvar på betänkande Trafiksäkerhet II*. — *Ur fackpressen*.

Dansk Vejtidskrift nr 10, 1957.

Innhold: Langs Danmarks gamle vej. — *Mystiske veje i Europa*. — *Oversigt over fordelingen af motorafgift m. v.* — *Amtsvej- og vandinspektør V. Hovmand Madsen*.

Nummererte rundskriv

Nr 14. 26. august 1957 til vegsjefene ang. instruks for inntak og oppsigg 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: Ansnittsbestemmelser og § 4, punkt 16: Lønn under sykdom.

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

Nr 19. 21. oktober 1957 til vegsjefene ang. omlegging av veger. 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.

Nr 69 M. 22. august 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford.

Nr 70 M. 29. august 1957 til politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motor-kjøretøyer.

Nr 71 M. 4. september 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford, modell SS og SL.

Nr 72 M. 17. september 1957 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. oversikt over rundskriv fra Vegdirektoratet, bilavdelingen i 1956.

Nr 73 M. 21. september 1957 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

Nr 74 M. 24. september 1957 til tollkamrene ang. oversendelse av en del eksemplarer av vektoppgaver over automobilgummi.

Nr 75 M. 8. oktober 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. unntak fra visse bestemmelser i motorvognforskriftenes §§ 5 og 12 for militære motorvogner.

Nr 76 M. 8. oktober 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. lette motor-kjøretøyer.

Nr 77 M. 14. oktober 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr 78 M. 14. oktober 1957 til statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

Nr 79 M. 18. oktober 1957 til skattefogdene ang. søknad om nedsettelse eller ettergivelse av vegavgifter.

Nr 80 M. 13. november 1957 til vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. gummidimensjon i forhold til tillatt akseltrykk.

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.