

Opplæring av yrkessjåførere

DK 656.052.001.7

1. På foranledning av en henvendelse fra Avdeling Oppland av Norges Rutebileieres Forbund og etter tilråding fra Yrkesopplæringsrådet oppnevnte Kirke- og undervisningsdepartementet ved brev av 16. februar 1955 et utvalg til å drøfte spørsmålet om organisering av skolemessig opplæring av yrkessjåførere. Som medlemmer ble oppnevnt:

1. Etter forslag fra Samferdselsdepartementet, bilsakkyndig, sivilingeniør Fr. *Hennig*, Oslo.

2. Etter forslag fra Norsk Transportarbeiderforbund, forretningsfører Olaf *Askeland*, Oslo, med varamann, sekretær Einar *Åsen*, Oslo.

3. Etter forslag fra Norges Rutebileieres Forbund, ingeniør A. M. *Hennum*, Oslo, med varamann, ingeniør Niels *Lassen*, Oslo.

4. Som representant for yrkesskolene, rektor Klaus *Torgård*, Oslo.

5. Som representant for Yrkesopplæringsrådet, konsulent W. *Larsen*, Oslo.

Utvalget fikk følgende mandat:

1. Å drøfte spørsmålet om skolemessig yrkesopplæring for:
 - a) Drosjesjåførere og bussjåførere, og
 - b) Lastebil- og varebilsjåførere.
2. Å legge fram forslag til:
 - a) Kursformer for slik opplæring.
 - b) Varigheten av kursene.
 - c) Fagkrets i de slag av kurser utvalget måtte anbefale.
 - d) Timefordeling.
 - e) Pensa i de respektive fag med henvisning til lærebøker som måtte antas å passe for undervisningen.
3. Opptagelsesvilkår.

Departementet opplyste at utvalget, dersom det under arbeidet skulle vise seg ønskelig at det ble supplert med representasjon for Norges Drosjeeieres Forbund, selv kunne legge

fram forslag om dette. Noe supplerende av utvalget har en imidlertid funnet ikke å være direkte nødvendig, men enkelte av utvalgets medlemmer har stått i nær kontakt med nevnte forbund.

Et utdrag av utvalgets innstilling gjengis nedenfor.

II. Førerkort for bil i Norge.

Her i landet har vi i dag følgende 3 klasser av førerkort for bil:

1. Motorvogn drevet med forbrenningsmotor (alminnelig førerkort).

2. Førerkort for offentlig personbefordring for inntil 8 personer (drosje).

3. Førerkort for offentlig personbefordring med buss (flere enn 8 passasjerer). Dette førerkort gjelder også lastebiler med benkeutstyr.

Komiteen anser den inndelingen av førerkort som en har i dag, for å være mindre heldig. En sjåfør kan etter denne inndelingen kjøre en stor lastebil med tilhenger eller en stor bil med semitrailer bare med alminnelig førerkort (klasse 1), uansett hva kjøretøyet veier. Komiteen mener at en slik klassifisering er en mindre tilfredsstillende ordning. Flere uhell i det senere må tilskrives ukyndighet hos kjøperen når det gjelder kjøring av tunge og av sammensatte lastekjøretøyer. En er imidlertid kjent med at De Forente Nasjoner holdt en konferanse i Genève i 1949, som resulterte i en internasjonal konvensjon om vegtrafikken. Konvensjonen er undertegnet og tiltrådt av Norge, men den er ennå ikke ratifisert av Stortinget. I denne konvensjonen er det foreslått følgende inndeling av førerkort som komiteen mener også bør legges til grunn her i Norge.

A. Motorsykler med eller uten sidevogn, invalidekjøretøyer og tre-hjulede motorkjøretøyer med egenvekt ikke over 400 kg (900 pund).

B. Motorkjøretøyer som brukes til personbefordring og som i tillegg til førerstedet har maksimum 8 seter, eller motorkjøretøyer som brukes til transport av gods med tillatt totalvekt ikke over 3500 kg (7700 pund). Kjøretøyer i denne gruppe kan trekke en lett tilhenger.

C. Motorkjøretøyer som brukes til godstransport og som har en totalvekt på over 3500 kg (7700 pund). Kjøretøyer i denne gruppe kan trekke en lett tilhenger.

D. Motorkjøretøyer som brukes til personbefordring og som i tillegg til førerstedet har mer enn 8 seter. Kjøretøyer i denne gruppe kan trekke en lett tilhenger.

E. Motorkjøretøyer i den av gruppene B, C eller D som føreren har førerkort for og i forbindelse med tilhenger av enhver størrelse.

Med lett tilhenger i denne forbindelse menes tilhenger med totalvekt inntil 750 kg (1650 pund).

III. Opplæringen av yrkessjåfører i Norge i dag.

Her i landet har en ikke hatt noen bestemmelser som fastsetter hvilken opplæring yrkessjåførene skal ha. Noen offentlige kurser for yrkessjåfører har en heller ikke hatt. Enkelte kurser har imidlertid vært holdt av yrkesorganisasjoner og bedrifter m. fl. Bl. a. kan nevnes:

A. Norges Rutebileieres Forbund holder kurser for rutebilsjåfører. Kursene har en varighet av 14 timer og omfatter:

1. Vår samferdsel og dens samfunnsmessige betydning.
2. Rutebilsjåførens ansvar og oppgaver.
3. Trafikklære.
4. Publikumservise.
5. Tekniske spørsmål.
6. Forholdet til bedriften.
7. Film.

B. Norges Statsbaner har fastsatt reglement for utdanning m. v. av personale ved Statsbanenes bildrift. Det er meget omfattende og gjengis av plasshensyn ikke i dette utdrag. Det skal bare nevnes at det kursus som aspirantene må gjennomgå har en leseplan på 120 timer.

C. Oslo Drosjeeieres Bilsentral har i de siste 7 år holdt kurser for drosjesjåførspiranter. Kursene har en varighet på 9 timer, fordelt på 3 kvelder à 3 timer, med etterfølgende kjentmannsprøve.

D. Oslo yrkesskole har fra 1948 holdt kurser for betjening av samferdselsmidlene. Kursene har omfattet:

1. Trafikklære.
2. Publikumservise.
3. Stedslære.
4. Elementær bilteknikk.
5. Takster.
6. Førstehjelp.

Komiteen er av den oppfatning at de ovenfor nevnte kurser har vært av stor betydning for yrkessjåfører. Kursene har imidlertid vært altfor få og til dels for konsentrert til Oslo-området. Det er derfor bare et fåtall av landets yrkessjåfører som har fått anledning til å gjennomgå kursene. I de fleste tilfelle har kursene også vært for kortvarige til å gi yrkessjåfører tilstrekkelig undervisning i de disipliner som er av vesentlig betydning for utøvelsen av sjåføryrket.

Komiteen er også kjent med at det har vært holdt og holdes militære kurser for utdanning av sjåfører og transportbefal. Disse kursene har i første rekke tatt sikte på opplæring spesielt for forsvarets behov, selv om en god del av opplæringen også har kommet det sivile arbeidsliv til gode.

IV. Opplæringen av yrkessjåfører i andre land.

1. Island.

I 1927 fikk Island en lov om bilkontroll, og 1. januar 1928 begynte de kontrollører som loven forutsatte, sitt arbeid. Disse kontrollørene skulle også fungere som sensorer ved avlegging av den alminnelige og den utvidede kjøreprøve. Det viste seg imidlertid at sjåfører, som ikke hadde noen særlig erfaring og øvelse i sitt arbeid, hadde vanskelig for å klare tilleggsprøven, og det var derfor nødvendig med et kurs som forberedelse til en utvidet prøve for utøvelse av passasjertrafikk. I årene 1934—36 ble det fra privat hold holdt regelmessige forberedelseskurs. Kursene ble holdt om kvelden og strakk seg over 2—4 uker.

I 1936 kom det offentlige bestemmelser om lærekurs og prøve for sjåfører til passasjerbefordring. Det første offentlige kurset tok til i april 1937. Vegdirektøren i Island er leder av kursene og samtidig formann i bedømmelseskomiteen, hvor det sitter 3 mann. Til å begynne med inngikk også øvelseskjøring i kurset, og kjøreprøven ble avlagt ved kursets slutt. Senere er kjøreprøven ikke tatt med i undervisningen, og i stedet er det nå forlangt at deltagerne i et lærekurs må avlegge kjøreprøven

for rutebil før selve kurset tar til. Bare de som har avlagt kjøreprøven med et tilfredsstillende resultat får anledning til å følge kurset. Det blir fra Island opplyst at ordningen med kjøreprøve før kurset har vist seg meget bedre enn den praksis en tidligere hadde fulgt med kjøreprøve på slutten av kurset.

For å bli opptatt på et lærekurs må søkeren ha fylt 19 år og ha ført bil i minst 6 måneder. Ingen får imidlertid kjøresertifikat før han har fylt 20 år. I de senere år er det i Island holdt både dag- og kveldskurser. Dagkursene strekker seg over 4 uker og kveldskursene over 6 uker. De har erfaring for at resultatet er betydelig bedre fra dagkursene enn fra kveldskursene.

Et kurs omfatter i alminnelighet ca 180 timer som fordeler seg slik:

1. Undervisning i motor og chassis, ca 96 timer.
2. Undervisning i bilens styremekanisme og sjåførens arbeid i trafikken under ulike forhold og under kritiske omstendigheter, ca 42 timer.
3. Undervisning i billoven og vedkommende regler, ca 12 timer.
4. Undervisning i hva sjåføren bør gjøre under visse kritiske omstendigheter, f. eks. hvis der blir brann i bilen, eller bilen velter. Dessuten undervisning i hurtig hjelp i tilfelle av ulykke. Prøven i dette fag er så vel muntlig som praktisk gjennom demonstrasjon, ca 26 timer.

Foruten dette blir der holdt foredrag for elevene om følgende emner:

- A. Om bilforsikringen, ca 2—3 timer.
- B. Om billovens straffebestemmelser, ca 2—3 timer.
- C. Om psykologiske emner og sjåførens ferdsel.

Til å begynne med ble det holdt muntlige prøver ved avslutningen av kurset. Nå er en gått over til skriftlige prøver. Skriftlige hjemmeoppgaver utgjør også nå en del av undervisningen. Alle deltagere i kurset får nå de samme eksamensspørsmål med 2 timer til besvarelse av hver oppgave.

1. august 1954 var det i de 17 år som de har hatt disse kursene for sjåførere, i alt holdt 78 kurser på 13 forskjellige steder i landet, hvorav det i Reykjavik i alt var holdt 45 kurser. Det ble gitt vitnemål om bestått prøve til 3306 personer, av dem 6 kvinner. De har også erfaring for at sjåførere som har gjennomgått et slikt kurs, i alminnelighet blir bedre bilkjørere og har mindre ulykker sammenlignet med dem som har vanlig kjørekort. Det blir derfor fra Island uttalt at disse kursene har bidradd til å

reducere ulykkene og har skapt økt sikkerhet i trafikken. En kan derfor si at Island har de beste erfaringer med sine kurser for yrkessjåførere.

2. Finland.

I Finland har de fra 1. juni 1955 fått en ny forordning som regulerer sjåførutdannelsen. Forordningen inneholder blant annet bestemmelser om hva undervisningen ved kurset for sjåførere skal omfatte og hvilket utstyr som skal være disponibelt for slike kurser.

Til et enkelt kurs skal elevtallet ikke overstige 20, og det minste elevtall som forutsettes, er 5. For å få vanlig privat førerkort skal undervisningen i bilens konstruksjon, funksjon og stell omfatte 5 timer. I trafikkregler, forskrifter angående trafikken, trafikkskilter, bilskader og skadeansvar, straff for alkoholbruk og andre trafikkforseelser samt bilbeskatning, skal det til sammen minst gis 15 timers undervisning.

For å få yrkesførerkort skal undervisningen i de ovenfor nevnte fag omfatte minst 58 timer. Når det gjelder lastebil-førerkort, skal undervisningen i trafikkbestemmelser økes med 2 timer.

I henhold til forordningen må en i Finland avlegge særskilt prøve for privatførerkort og for yrkesførerkort. Før en kan få avlegge noen prøve, må vedkommende ha erklæring fra kjøreskole eller fra privatlærer, og for å få yrkesførerkort må vedkommende ha minst 2 måneders godkjent praksis i bilverksted eller minst 1 års praksis som hjelpe-mann på lastebil.

3. U.S.A.

Komiteen kjenner ikke til og har heller ikke kunnet skaffe seg nærmere opplysninger om det i U.S.A. foreligger noen generelle bestemmelser om utdanning av yrkessjåførere, og om det blir iverksatt noen offentlige kurser for denne utdanning. Imidlertid har alle større amerikanske trafikkselskaper yrkeskurser for sine sjåførere og annet personell i trafikk-tjenesten, eksempelvis har det store selskapet Greyhound 6 dagers kurs med etterfølgende 15 dagers treningsperiode for sine sjåførere før de får overta en buss. En har fått opplyst at Greyhound-selskapene først har en konferanse med søkerne til en sjåførplass. Hvis selskapet får inntrykk av at «han er av rette slaget», får vedkommende et søknadsskjema som han fyller ut. Her må han da gi opplysninger om hva han tidligere har vært beskjeftiget med, gjøre greie for sin erfaring fra bilkjøring samt oppgi referanser. Etterat søknaden er kommet inn, blir den nøye kontrollert.

Dersom selskapet antar at søkeren kan bli en dyktig sjåfør, blir det sendt ut et formular til de som det er referert til i søknaden. Hvis alle formularer blir returnert og de er tilfredsstillende besvart, blir søkeren opptatt som sjåførelev. Han får da i alminnelighet et 6 dagers kurs.

V. Behovet for framtidige kurser for yrkessjåfører.

Komiteen mener det er nødvendig å komme fram til en fast ordning med kurser for yrkessjåfører, og at vilkåret for å få førerkort som yrkessjåfør må være at vedkommende har gjennomgått et fastsatt kurs med tilfredsstillende resultat.

Til å begynne med bør en gå forsiktig fram og ikke regne med for lange og omfattende kurser, selv om en er klar over ønskeligheten av at også sjåfører skal kunne få en skoleutdannelse i likhet med hva som er forlangt i yrkesskoleloven for andre yrker. Skal en imidlertid kunne gjennomføre en skolegang for yrkessjåfører som noenlunde faller sammen med det en nå har for andre yrker i henhold til yrkesskoleloven, vil dette bli for omfattende og for kostbart. Komiteen mener derfor at en bør gå noe skrittvis og forsiktig fram. Flere av de elever en regner med å få ved slike kurser er også i en noe høyere alder enn lærlinger i håndverk og industri, og en kan derfor ikke regne med at de kan være borte fra sitt arbeid og gi avkall på inntekt i lengre tid. Skal det offentlige bære utgifter til både skolegang og dagpenger for elevene, ville disse utgiftene løpe opp i forholdsvis store summer.

Komiteen er av den mening at det fra myndighetenes side bør treffes bestemmelser som tar sikte på å begrense trafikkulykker o. l., bl. a. ved forskrifter om maksimale kjøreperioder og daglig hviletid for yrkessjåfører.

I 1955 ble det her i landet avlagt 3455 førerprøver for offentlig personbefordring med buss og 1468 med drosje. Skulle en regne med en viss kursopplæring for alle buss- og drosjesjåfører som skal avlegge førerprøve for offentlig personbefordring, vil elevtallet i tilfelle dreie seg om ca 5000 sjåfører pr år. Til dette kommer eventuelt yrkessjåfører til store lastebiler.

En ser av dette at det blir et ganske stort behov for kurser for yrkessjåfører dersom alle som avlegger førerprøven for offentlig personbefordring og skal gå inn i sjåføreryrket, på forhånd skal få en mer teoretisk opplæring.

VI. Forslag til kursformer, opptagelsesvilkår m. m.

A. *Deltagere.* Komiteen mener at en bør regne med å ha felles kurser for drosjesjåfører og buss-

sjåfører. Videre mener komiteen at også førere av større lastebiler med fordel kan delta i slike kurser.

B. *Opptagelsesvilkår.* For å bli opptatt som elev ved et av de kurser som er nevnt under A, må vedkommende:

1. Ha fylt 20 år.
2. Underkaste seg arbeidspsykologisk eller annen prøve såfremt skolens styre bestemmer det, og forplikte seg til å la seg undersøke av skolens lege.
3. Ha førerkort for motorvogn.
4. Ha 1 års praksis. Som praksis godkjennes:
 - a) Arbeid på bil-, motor- eller mekanisk verksted.
 - b) Arbeid på bensinstasjon (servisestasjon).
 - c) Arbeid som billettør på buss, sjåfør eller hjelpemann på bil.

Søker flere om opptagelse enn det er plass til, bør en ta hensyn til søkerens alder.

C. *Kursenes varighet.* Varigheten av et kurs bør normalt være minst 115 timer. Ved dagkurs kan disse timene deles over 3—3½ uke. Ca 100 timer nyttes til fellesundervisning for de ulike grupper av yrkessjåfører. I de siste 15 timer deles kursdeltagerne i sjåførgrupper og gis spesialundervisning. Noe av tiden kan også nyttes til ekskursioner og praktiske demonstrasjoner. Det kan også arrangeres som kveldskurs. I så fall bør det ikke være over 3 timer pr kveld og helst ikke over 4 kvelder pr uke. Et kveldskurs vil således strekke seg over ca 2½ måned.

D. Kursplan.

1. *Samferdselens samfunnsmessige og nasjonaløkonomiske betydning. 3 timer.*
 - a) Samferdselens betydning for produksjon, omsetning, reiseliv og turisttrafikk.
 - b) Samferdselens tallmessige størrelse, investeringer og omkostninger.
 - c) De forskjellige samferdselsmidler og deres oppgaver.
2. *Lovbestemmelser og forskrifter vedrørende samferdselen. 7 timer.*
 - a) Samferdselsloven.
 - b) Alminnelige vilkår for rutekjøring.
 - c) —»— turbilkjøring.
 - d) —»— drosjekjøring.
 - e) —»— ervervsmessig gods-transport.
 - f) —»— hotellvognkjøring.

- g) Trafikkregler og motorvognloven med forskrifter.
- h) Lov om pliktmessig avhold fra alkoholnyttelse i visse stillinger.
- i) Forbud mot kjøp av vin og brennevin for andre.
3. *Elementær bilteknikk — bilens oppbygging og virkemåte, samt vedlikehold. 40 timer.*
- a) Elementær fysikk og mekanikk.
- b) Understell — fjærer — styring — bremses — hjul og gummi.
- c) Motor med tilbehør (bensin og diesel) — gear — mellomaksel — differensial og bakakslar.
- d) Elektrisk anlegg.
- e) Karosseri.
- f) Smøring og vask.
4. *Kjøreteknikk og vognbehandling. 10 timer.*
- a) Uttagning og kontroll.
- b) Starting av motor og igangsetting.
- c) Riktig bruk av motor og gear.
- d) Rattbehandling.
- e) Bevegelsesenergi — bruk av bremses.
- f) Sentrifugalkraft — kjøring i kurver.
- g) Vegledning for sikker og hensynsfull kjøring.
- h) Innsetting av vogn.
5. *Trafikktjeneste. 10 timer.*
- a) Behandling av publikum.
1. Opptreden.
2. Kundeservise.
- b) Persontrafikk.
1. Stedslære.
2. Rutebok for Norge.
3. Behandling av bagasje og reisegods.
- c) Godstransport.
1. Varekunnskap.
2. På- og avlesing.
3. Ekspedisjon og følgebrev m. m.
- d) Postbefordring.
- e) Bruk av radiotelefoni i trafikktjenesten.
6. *Trafikkuhell, samt ansvar og assurance. 7 timer.*
- a) Hvorledes man forholder seg ved trafikkuhell (herunder brannsløkking og bergingstjeneste).
- b) Skissetegning.
- c) Gjennomgåing av motorvognlovens § 30.
- d) Assurance og forsikringsvilkår.
7. *Rapporter og statistikk samt regnskap. 6 timer.*
- a) Orientering om de krav som samferdselsmyndighetene stiller i forbindelse med rapporter og statistikk.
- b) Gjennomføring av elementær regnskaps- og rapportføring.
8. *Sjåførens fysiske og mentale tilstand. 5 timer.*
- a) Alminnelige betraktninger.
- b) Kosthold og hvile.
- c) Kjørestilling og arbeidsstillinger.
- d) Yrkeshygiene.
9. *Førstehjelp. 3 timer.*
10. *Forholdet mellom arbeidsgiver og arbeidstager. 5 timer.*
- a) Reglementer og instrukses.
- b) Skiftordninger og tjenestelister.
- c) Tariffavtaler og overenskomster.
- d) Samarbeid og forhold til kollegene.
11. *Spesialundervisning for de enkelte grupper av yrkessjåførers, praktiske demonstrasjoners, ekskursjoners m. m. 15 timer.*
- A. *Rutebilsjåførers.*
- a) Trafikktjenesten (kjøreordninger m.v.).
- b) Billett- og takstsystemer.
- c) Billettørtjenesten.
- B. *Drosjesjåførers.*
- a) Drosjereglementer.
- b) Takstsystemer.
- c) Bruk av taksameter.
- d) Krav i forbindelse med kjentmannsprøver.
- C. *Lastebilsjåførers.*
- a) Bruk av mekaniske losse-, laste- og hjelpeanordninger.
- b) Kopling og bruk av tilhenger. (Hvis mulig med prøve).
- c) Prisdirektoratets maksimalprisbestemmelser for kjøretakster.
12. Til disposisjon for åpning og avslutning av kurset m. m. 4 timer.
- Dette blir et kurs på tilsammen 115 timer.
- E. *Lærebøker for undervisningen.*
- Komiteen kan ikke peke på noen lærebok i dag som kan sies å passe for dette formålet. Norges Rutebileieres Forbund har gitt ut en liten håndbok for bilrutenes vognbetjening. En antar at denne boken vil være til god støtte for enkelte deler av

undervisningsplanen. Avsnitt av Axel Rønnings bok «Boken om bilen» vil også være til god hjelp i undervisningen, men en antar den er for omfattende til å brukes som lærebok ved så korte kurser som det her er tale om. En anser det imidlertid for å være av meget stor betydning å kunne få utarbeidet en spesiell lærebok som passer for alle grupper av yrkessjåfører. Boken bør ikke være større enn at elevene med rimelighet kan komme gjennom lærestoffet i løpet av kurstiden. En slik lærebok må antas å kunne trykkes i stort opplag, da den sannsynligvis vil være av interesse også for

andre grupper av sjåfører enn de kursene i første omgang tar sikte på. Komiteen antar at de respektive yrkesorganisasjoner vil være interessert i å støtte opp under utgivelsen av en slik lærebok med tilskudd, slik at utsalgsprisen på boken kan holdes på et relativt rimelig nivå. Ellers er komiteen av den mening at det i størst mulig utstrekning bør utarbeides spesielle forelesninger til bruk ved kursene hvis en ikke kan få en spesiell lærebok, da en antar at det vil by på store vanskeligheter å få satt i gang kurser rundt om i landet hvis det ikke på forhånd foreligger skikket undervisningsmaterieil.

Nordisk Vegteknisk Forbunds VII kongress i København 17.—23. juni 1957

Norsk Vegtidskrift offentliggjør nedenfor den innbydelse til deltagelse i kongressen som følger som et vedlegg til Dansk Vegtidskrifts marsnummer 1957. De opplysninger som der gis er ikke fullstendige, idet det ikke nevnes noe om de emner som vil bli drøftet under møtet i København og om de foredragsholdere som er i ilden. Dette vil komme i det fullstendige program som er under utarbeidelse og som vil foreligge på et senere tidspunkt.

Men for dem av våre lesere som kan ha interesse av å delta i kongressen til sommeren vil blant annet også den økonomiske ramme som er trukket opp for kongressen være av betydelig interesse, likeledes de arrangements som kongressen omfatter.

En gjengir derfor innbydelsen nedenfor i sin helhet:

Nordisk Vegtidskrift Forbunds Danske Afdeling

har hermed æren af at inbyde forbundets medlemmer med damer til forbundets 7. kongres.

I. Tid og sted.

Kongressen finder sted i tiden 17.—23. juni 1957, omfattende dels møder i København — med tilsluttende ekskursioner til Nordsjælland — i dagene 17., 18., 19. og 20. juni, dels en ekskursion gennem Sjælland og Fyn til Jylland i dagene den 21. og 22. juni med afslutning i Århus om aftenen den 22. juni. Tilbagerejse til København den 23. juni.

A. Møderne i København.

Kongressens møder finder sted på Danmarks Tekniske Højskole, Øster Voldgade 10, København, og åbningen af kongressen finder sted i højskolens festsal mandag den 17. juni kl. 10 formiddag.

Den 19. juni foretages en heldagsekskursjon for samtlige kongressens deltagere til Nordsjælland, herunder besigtigelse af Hørsholmvejen (motorvej).

Den 18. juni arrangeres for de ledsagende damer en heldagsekskursjon til Sydsjælland, ligesom der den 20. juni for damerne arrangeres rundture i København med besøg på forskjellige virksomheder.

Angående nærmere enkeltheder vedrørende møder, ekskursioner og forskellige selskabelige arrangementer henvises til det i dette nummer af Dansk Vegtidskrift trykte foreløbige program.

I forbindelse med møder på Danmarks Tekniske Højskole søges der arrangert en udstilling, visende forskellige vej- og broarbejder m. v.

B. Ekskursjonen til Jylland.

I dagene den 21., 22. og 23. juni foretages en ekskursion over Sjælland og Fyn til Jylland, bl. a. med besigtigelsen af de da netop åbnede motorveje til den nye Store-Bæltoverfart, Halsskov—Knutshoved.

Ekskursjonen foregår i busser. Egen bil kan benyttes, men må af hensyn til kongresarrangementet frarådes. Der startes fra København om morgenen fredag den 21. juni og køres over Holbæk til det nye fergeleje ved Halsskov, umiddelbart nordvest for Korsør. Overfarten over Store-Bælt sker med den dobbeltdækkede automobilferge «Halsskov» (med plads til 200 biler). Fra den nye fergehavn Knutshoved, umiddelbart nordøst for Nyborg, fortsættes til Odense, hvor der overnattes.

Næste dag, lørdag den 22. juni, fortsætter turen over Lillebæltsbroen og Vejle til Himmelbjerget. Efter frokost her sejler man over Jul sø til Silkeborg, hvorfra busturen fortsætter til Århus med afslutning på «Varna».

Hermed er kongressen offisielt avsluttet, men for de deltagere, der endnu befinner sig i Århus søndag formiddag den 23. juni, vil der blive arrangert en rundtur i Århus by. Tilbagerejsten til København sker med busser, afgang fra Århus kl. 11.00, ankomst til København kl. ca 18.30. Tog til Oslo og Stockholm afgår fra København kl. ca 21.

For deltagere, der ønskes at tage hjem over Hirtshals (til Norge) eller Fredrikshavn (til Norge, Sverige og Finland), vil der blive arrangeret busbefordring fra Århus til nævnte to byer søndag den 23. juni. Afgang fra Århus kl. 11.00. Afgang fra Fredrikshavn til Larvik den 23. juni kl. 22.00. Afgang fra Fredrikshavn til Göteborg den 23. juni kl. 18.00. Afgang fra Fredrikshavn til Oslo mandag den 24. juni kl. 18.15. Afgang fra Hirtshals til Kristiansand hver dag kl. 8.30 morgen. De pågældende deltagere må selv reservere plads for bil og passagerer på ruterne fra Hirtshals og Fredrikshavn.

Deltagere, der ønsker at returnere fra Århus til København med båd, kan

enten rejse med båd fra Århus lørdag den 22. juni kl. 23.55 med ankomst til København næste morgen ca kl. 7.30; billetpriser: I kl. kr 38,—, II kl. kr 28,50 med køje, II kl. kr 19,— uden køje (tillæg for enekammer: I kl. kr 7,50),

eller med dagbåd fra Århus søndag den 23. juni kl. 11.45 fmd. med ankomst til København samme dag ca kl. 19.30; billetpriser: I kl. kr 28,50, II kl. kr 19,—.

Desuden kan man returnere til København med fly, afgang fra Århus by den 23. juni kl. 7.50 morgen med ankomst til Kastrup kl. 9.55. Pris d. kr 50,—.

Anmeldelse om rejse med båd eller fly fra Århus bedes angivet på indmeldelsesblanketten, for bådrejsen med oplysning om tidspunkt og bådklasse. Arrangørerne vil da bestille billetterne.

II. Vilkår for deltagelse.

1. Medlemsskab i NVF. Deltagere, der ikke gennem de til NVF tilsluttede organisationer er medlem af denne, må rette henvendelse til de respektive landes afdelingssekretærer.

2. Bindende indmeldelse til kongressen sker på medfølgende, in duplo vedlagte blanket. Det ene eksemplar udfyldes så fuldstændig som muligt og indsendes til de respektive landes afdelingssekretærer. Disse videresender dem samlet til den danske afdeling inden 3. maj.

Danske deltagere sender indmeldelsesblanketten til den på side 2 angivne adresse.

Af hensyn til pladsforholdene vil det kunne blive nødvendigt at begrænse deltagelsen i kongressen.

3. Kongressafgifterne er:

a) For det samlede program, fra mandag morgen den 17. juni til søndag aften den 23. juni: for medlemmer d. kr 275,—, for ledsagende damer d. kr 250,—. I nævnte priser er indbefattet tilbagerejsen med bus Århus—København søndag den 23. juni, men ikke anden befordring fra Århus.

b) For deltagelse kun i København fra mandag morgen den 17. juni til torsdag aften den 20. juni: for medlemmer d. kr 150,—, for ledsagende damer kr 125,—.

c) For deltagelse i bustur den 23. juni fra Århus til Fredrikshavn eller Hirtshals, inklusive en let lunch på «Rebildhus»: d. kr 40,—.

Kongressafgiften for ikke-danske deltagere betales samtidig med indmeldelsen til de respektive landes afdelingssekretærer. Disse videresender kongressafgiften enten pr check til den danske afdelings sekretær eller indbetaler den på forbundets postgirokonto, se herom side 2.

Danske deltagere indbetaler kongressafgiften på forbundets postgirokonto, se side 2.

Kongressafgiften dækker samtlige kongressarrangementer inklusive busrejse tur/retur København—Århus — med let lunch på Store-Bæltfærgeren — og rundtur i Århus søndag formiddag den 23. juni, desuden samtlige på hovedprogrammet opførte måltider.

Kongressafgiften omfatter ikke:

1) Hoteller og morgenmad.

2) Tilbagereisen fra Århus, såfremt denne sker på anden måde end med busser til København (for busser fra Århus til Hirtshals eller Fredrikshavn betales som foran nævnt en særlig ekstraafgift).

3) Tobak, som deltagerne forudsættes selv at medbringe efter behov.

4) Udgifter i forbindelse med anvendelse af egen bil, herunder overførslen af denne over Store-Bælt.

For anmeldte private biler vil der af arrangørerne blive reserveret plads på samme færge over Store-Bælt, som fredag den 21. juni benyttes af kongressens øvrige deltagere.

Fradrag i kongressafgifterne for anmeldelse af egen bil gives ikke. Billetter og adgangskort skal på forlangende forevises, eventuelt aflæveres, ligesom kongressens emblem må bæres under hele kongressen.

I kongressafgiften for medlemmer er inkludert levering af den beretning, der vil blive udarbejdet om kongressen. Beretningen vil ikke blive leveret til de ledsagende damer.

III. Hoteller.

Reservering af hotelværelse — for danske deltagere se dog nedenfor — foretages af arrangørerne, som bestræber sig på at efterkomme deltagerens ønsker vedrørende værelser. Deltagerne angiver på indmeldelsesblanketten ankomst til København, opholdets varighed, om der ønskes enkelt- eller dobbeltværelser og — i sidste tilfælde — sammen med hvilken anden deltager. Der ønskes tillige angivet værelsernes prisklasse.

Udgifterne til hotelophold og morgenmad betales af hver enkelt deltager direkte til hotellet. På hotelregningen vil være opført betjeningsafgift, herunder transport af bagage samt skopudsning.

Danske deltagere må selv ordne hotelophold i København, hvorimod indkvarteringen i Odense og Århus af arrangørerne vil blive ordnet for samtlige deltagere.

IV. Påklædning m. v.

Der anvendes daglig påklædning ved samtlige festligheder i forbindelse med kongressen.

Kongressens emblem må bæres ved alle møder og sammenkomster.

V. Bagage.

Hver deltager må selv tage vare på sin bagage. En vis service på dette område påtænkes dog.

VI. Arrangementer for ledsagende damer.

Damerne deltager i kongressens åbning på Danmarks Tekniske Højskole mandag den 17. juni og i den efterfølgende frokost samme sted.

Tirsdag den 18. juni arrangeres en heldagsbustur med frokost til Sydsjælland.

Torsdag den 20. juni arrangeres rundture i København med besøg på forskellige virksomheder. Nærmere herom, se det i dette nummer af Dansk Vejtidsskrift trykte foreløbige program.

Damerne deltager endvidere i ekskursion til Nordsjælland onsdag den 19. juni med efterfølgende frokost på Bellevue Strandhotel.

Damerne deltager i øvrigt i samtlige selskabelige kongressarrangementer.

Nordisk Vejteknisk Forbunds Danske Afdeling.

Marts 1957.

Ferjetrafikk, ferjer og ferjeleier

Avdelingsingeniør Svend Major, M. N. I. F.

DK 656.66

«Bilferjer er en mektig ting,» sa fylkesmann Oksvik fra Møre og Romsdal forleden spøkefullt i en festtale ved innvielsen av en ny ferje, «på Vestlandet kommer de formelig og slår bena under selveste Scheikomiteen. Da kommuneinndelingen i sin tid ble fastlagt, var det fjordene som var samferdselsledene som bandt distriktene sammen. Så fikk vi vegene langs land som endret samferdselslinjene og dermed forholdene for alt det som henger sammen med samferdselen. Men nå kommer bilferjene på mange steder og fører ferdsele tilbake igjen til de gamle ledene.»

Når jeg som representant for Vegdirektoratet er bedt om å gi en orientering om ferjetrafikk, ferjer og ferjeleier, må jeg begynne med å ta et forbehold. Jeg er ikke skipsingeniør og mitt hovedarbeid er ikke ferjeforbindelsene. Jeg er derfor henvist til å redegjøre for emnet ut fra slik det fortoner seg for en ingeniør som av og til har en del med behandling av ferjesaker å gjøre.

I Vegdirektoratet finnes en morsom gammel protokoll. Det er en håndskrevet fortegnelse over godkjente ferjetakster og ferjeførere fra første halvdel av forrige århundre. Det som umiddelbart slår en her er det store antall ferjeforbindelser vi hadde for 125 år siden. Antallet synes å være omtrent av samme størrelsesorden som det vi har i dag. Dernest er det påfallende at ferjene den gangen hovedsaklig hørte hjemme i helt andre fylker enn i dag. Påfallende er det også at ferjene den gang nesten utelukkende gikk over ferskvann, over elver og innsjøer, mens alle de viktigste sambandene nå går over saltvann, over fjorder og sund langs kysten. Nå er det Møre og Romsdal og Nordland som leder overlegent i antall ferjeforbindelser. Den gang ser det etter protokollen ut til å ha vært Telemark. Det var for å knytte sammen vegforbindelsene over de mange vannløpene i Telemark at disse ferjene var nødvendige. I dag er det visst bare ett eneste av alle ferjesambandene i Telemark fra for hundre år siden som ikke er erstattet av bruer. Og forhåpentlig er snart også dette siste, jeg tenker på Brevik—Stathelle, avløst av bru. I forrige århundre

og begynnelsen av dette gikk det raskt tilbake med antallet ferjer, idet disse etter hvert ble avløst av bruer. Denne utvikling er som en vet ikke avsluttet. For å nevne noen av de største har vi Karmsundbrua og Varoddbrua som nettopp er ferdige. De to bruene i Fredrikstad vil ganske snart overta trafikken slik at ferjesambandene på disse steder kan innstilles.

De ferjesambandene som i dag utgjør hovedtyngden er imidlertid av en annen type, de er vokset frem med utviklingen av biltrafikken og kan med rette kalles bilferjesamband. Parallelt med at bilene overtar en stadig økende del av den landverts transport overtar bilferjesambandene en hel del av den transport som tidligere ble betjent av kyst- og lokalbåter.

Noen skarp grense mellom hva som er rutebåter og hva som er ferjer finnes ikke. Vi har alle overgangsformer varierende fra de rene fjordrutebåtene over rutebåter med spesialinnretninger for å ta med biler, kombinerte fjordbåter og bilferjer frem til de rene bilferjer.

I f. eks. Rogaland fylke er det rutebåtene som hovedsakelig dominerer i den sjøverts lokalbåttrafikk mens det i Møre og Romsdal er ferjene. Dette henger selvfølgelig nøye sammen med den forskjelligartede geografi i fylkene. Hordaland og Sogn og Fjordane ligger mellom de to forannevnte fylker også i denne henseende.

I Nord-Norge er Nordland fylke det som helt dominerer når det gjelder bilferjer. Det er således her en har de fem ferjene på rad på stamvegen riksveg 50.

For å gi et begrep om omfanget av ferjedriften i landet, skal jeg referere noen få tall.

Antallet kaier som anløpes av bilferjer er etter den siste foreliggende fortegnelse ca 270.

Noen full oversikt over de beløp som medgår til drift av ferjene er det vanskelig å få. Det store flertall av ferjene drives nemlig av private selskaper og finansieres ved billettinntektene. Billettakstene er bl. a. underlagt godkjennelse av de myndigheter som gir konsesjon til drift av vedkommende samband, kommune, fylke eller departement avhengig

For kortet gjengivelse av foredrag for Norske kommunale ingeniørfesenes forenings årsmøte på Gjøvik 23.—25. august 1956. Gjengitt etter Kommunalteknikk nr 43, 1956.

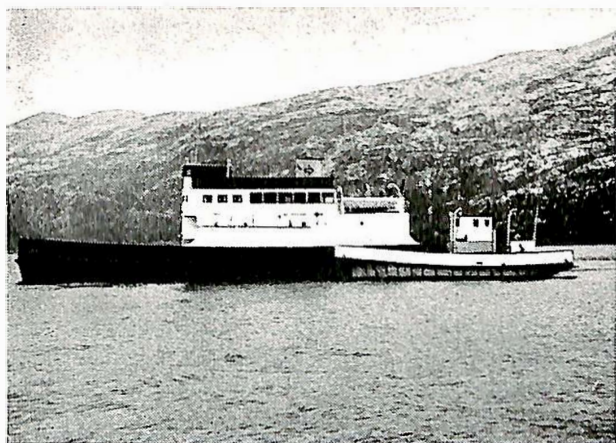


Fig. 1. Ferjene vokser. «Røstein» fra 1938, «Røtinn» fra 1954.

av om det dreier seg om en ferje i bygdeveg, fylkesveg eller i riksvegsamband.

I en lang rekke tilfelle finner konsesjonsmyndighetene at det av hensyn til trafikantene er nødvendig å begrense takstene så disse ikke skal bli urimelige. I mange av disse tilfellene oppstår derved økonomisk underskudd ved driften, som så må dekkes ved tilskudd av offentlige midler. I årene før krigen var de offentlige tilskudd til riksvegsambandene kommet opp i vel kr 200 000 pr år. Etter krigen har trafikken økt slik at det har vært nødvendig å anskaffe stadig større ferjer i de allerede eksisterende samband, og å opprette nye samband. Utgiftene øker derfor stadig. Tilskuddene til riksveggerferjene nådde omkring 1950 2 mill. kroner årlig og vil i 1956 antagelig ligge på omkring 5,5 mill. Utgiftene til drift av ferjene i alt, altså inklusive tilskudd, antas å være av størrelsesorden på omkring 20 mill. kroner.

Antallet motorkjøretøyer som ble fraktet med de ferjer som ferjestatistikken omfatter, var i 1947 ca 630 000, i 1952 passerte det en million og i 1955 ble ca 1 750 000 motorkjøretøyer fraktet med ferje. Tallet svarer omtrent til at hvert eneste motorkjøretøy i landet skulle ha vært fraktet med ferje mellom 6 og 7 ganger i 1955.

Antallet biler fraktet med ferje synes således å være tredoblet i løpet av 10 år. Økningen skyldes en kombinasjon av et større antall ferjesamband, samt større trafikk i de allerede eksisterende samband. Det kan være verdt å merke seg at ekspansjonen i ferjetrafikken synes å ha gått betydelig hurtigere enn økningen i antallet motorkjøretøyer i det tilsvarende tidsrom.

Det synes klart at ferjene utvikler seg til å bli et meget vesentlig ledd i vårt kommunikasjonsnett.

Fig. 1 gir et umiddelbart inntrykk av den utvikling som foregår. Disse to ferjene betjener trafik-

ken på ferjestrekningene i riksveg 50 i Nordland. Den minste ferjen «Røstein» tar 4—5 biler og gjør 7 mils fart. Den store, «Røtinn» tar 25 biler og gjør 13 mil. Da «Røstein», den lille, ble satt inn i et av sambandene i riksveg 50 i 1938, ble det reist kritikk mot at vegvesenet hadde anskaffet en så stor ferje. I dag brukes den bare som reserve, men nå hender det at bussjåfører nekter å kjøre ombord i den, da de mener den er uforsvarlig liten.

Fig. 2 viser ferjekaiene i Kaupanger i Sogn. Kaupanger danner knutepunktet for tre ferjesamband — til Årdal, Lærdal og Gudvangen — og rutene er lagt slik at ferjene korresponderer. Vi har de tre ferjekaiene liggende på rad og en stor trafikkplass innenfor.

Ferjetakstene.

Et spørsmål som for trafikantene har stor betydning er dette: Hvor meget skal det koste å bruke ferjene.

I vegbudsjettproposisjonen for 1956 er anført at administrasjonen for tiden har spørsmålet om en alminnelig revisjon av ferjetakstene under behandling. Det vil føre for langt å forsøke å gi en full utredning av hele dette spørsmålet her, men noen enkelte trekk vil muligens ha interesse.

I Sverige er som kjent alle bilferjer gratis for trafikantene. Resonnementet er at ferjene er å anse som en foreløpig erstatning for bruere som ennå ikke er bygd. Da det ikke betales avgift for bruk av bruene, bør heller ikke trafikanter som passerer ferjestedene påføres utgifter fordi det offentlige ennå ikke har rukket å bygge bru der.

I Sverige hvor det er meget få ferjer sammenlignet med hos oss, og hvor disse som regel går over elver eller små sund, kan ferjene muligens betraktes som erstatning for «bruere ennå ikke har rukket å bygge». Hos oss er imidlertid forholdene helt andre. Vi må se på bilferjedriften som en



Fig. 2. Ferjeleiet i Kaupanger.

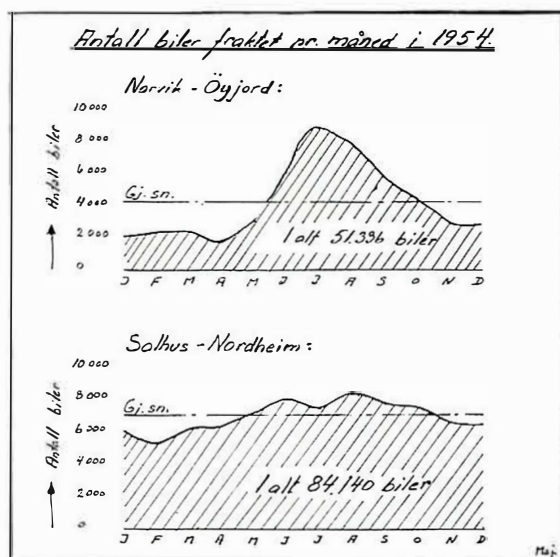


Fig. 3. Trafikken ved to ferjesamband. Begge har stor trafikk, men fordelingen er meget forskjellig.

egen transportgren som vil få varig og stadig voksende betydning.

En følge av den måten ferjedriften er vokset frem på i Norge, er at takstene oftest er blitt fastsatt individuelt for hvert enkelt samband, eller i noen tilfelle for en gruppe av samband.

Da en skulle sette opp en oversikt, ble det snart klart at det ikke bare er taksternes størrelse som er varierende, takstsystemene, måten takstene beregnes på, er også i høy grad forskjellig.

For å gi et lite inntrykk skal jeg her bare nevne noe om de forskjellige måtene takstene for lastebiler beregnes på i forskjellige samband.

a) En takst for alle lastebiler, uansett størrelse og uansett om lastet eller tom.

b) En takst for tom og en takst for lastet bil uansett bilens størrelse.

c) En takst for bilen i forskjellige klasser etter dennes tonnvekt, pluss særskilt takst for lasten etter dennes reelle vekt.



Fig. 4. Ferjekai av eldre type.

d) Takst i forskjellige klasser etter vekt av bilen pluss dens tillatte lasteevne på grunnlag av oppgaven i vognkortet.

e) Takst i forskjellige klasser for bilen etter dennes lasteevne pluss særskilt takst for last etter forskjellige systemer.

f) Takst i forskjellige klasser for bilen etter dennes lasteevne uansett om den har last eller ikke.

g) Takst etter bilens lengde med eller uten tillegg for last som raker ut over lastepanet.

En nesten tilsvarende mengde varianter av takstsystemer finnes også for busser og personbiler.

Takstsystemene er slike som en etter hvert er kommet frem til ut fra erfaringer på grunnlag av forholdene på stedet. Og forholdene på de forskjellige steder kan være overordentlig varierende.

Vi har ferjer som danner viktige og uunnværlige ledd i stamvegnettet og vi har ferjer som hovedsaklig opprettholdes for turisttrafikkens skyld. Vi har ferjer som har noenlunde jevn trafikk hele året og vi har ferjer hvor den overveiende del av årstrafikken blir avvirket i et par sommermåned. Vi har ferjer i strøk hvor ferjen er den eneste kommunikasjonsmulighet og i strøk hvor det er konkurranse mellom veg-, ferjesamband og rene båtsamband. Vi har ferjer i smult farvann hvor en enkel liten båt er sjødyktig nok og i åpne farvann hvor ferjene må ha en viss størrelse for å bli sjødyktige så de kan opprettholde trafikken under alle værforhold.

I fig. 3 er satt opp en grafisk fremstilling som viser den månedlige trafikk i to samband som begge har stor trafikk, men hvor trafikken har nokså forskjellig karakter. Figuren synes å antyde at det i begge samband er nødvendig med en ferje med den samme kapasitet på ca 8000 biler i måneden for å avvikle trafikken. I det år det her dreiet seg om, fraktet imidlertid Salhusferjen 84 000 biler mens ferjen Narvik—Øyjord «bare» fraktet 51 000. Det blir der altså et relativt meget mindre antall biler å fordele utgiftene til driften av ferjen på.

Det bemerkes at en her sammenligner to ferjer med stor og forholdsvis normal trafikk. I et samband med utpreget turisttrafikk ville denne forskjellen gjøre seg gjeldende i enda meget sterkere grad.

Ferjekaier.

Et vesentlig ledd i ferjesambandene er ferjekaiene. Under alle vær og vannstandsforhold kreves det at bilene skal kunne kjøres trygt og uten for stort besvær ombord og i land. Kaiene for de

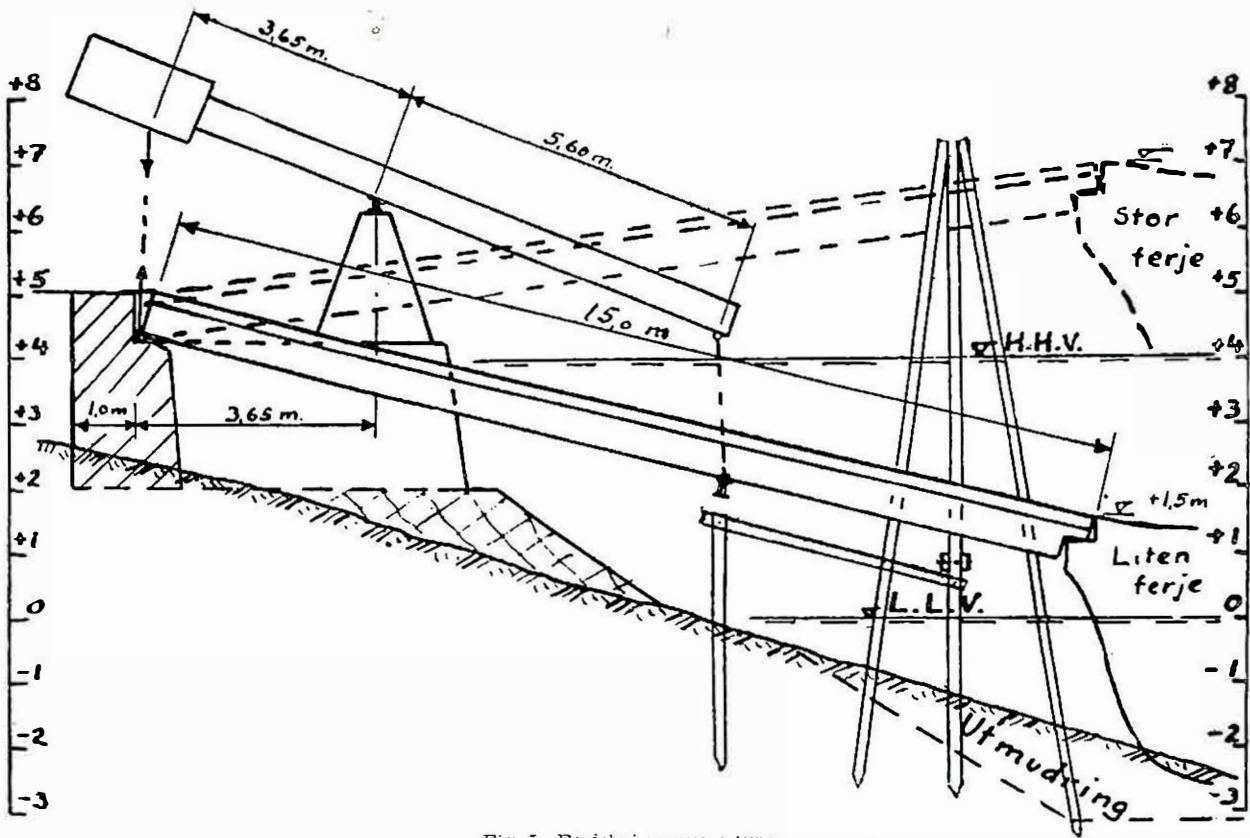


Fig. 5. Ferjekai av nyere type.

sjøgående ferjene ble før krigen oftest bygd med en portal hvori er opphengt en større eller mindre lem som kan heves eller senkes ved hjelp av en heiseanordning.

Fig. 4 viser en slik kai fra Nord-Norge av eldre konstruksjon. Dette systemet bygger for en stor del på danske forbilder. De som har reist over beltene i Danmark vil ha sett disse portalene med heiselemmer som der synes å virke helt utmerket. Systemet er imidlertid utformet ut fra de bunnforhold og vannstandsvariasjoner en har i Danmark. På Vestlandet og i Nord-Norge er flo og fjære betydelig større og en har ofte fjellgrunn å bygge på.

På brukontoret hos vegdirektøren tok en opp arbeidet med å finne frem til en konstruksjon som skulle egne seg spesielt for forholdene på norskekysten, og fig. 5 antyder det system en der frem til. Tegningen er fra en artikkel i Norsk Vegtidskrift av avdelingsingeniør Torleif Enger.

Ved denne konstruksjon vil kaiens fundament bli rykket betydelig tilbake og vil derved som regel komme på grunnere vann. Lemmens lengde kan gjøres stor, så kaien kan passe ved vannstandsvariasjoner på opptil fire meter og mer. Vektarmen utbalanseres slik at kraften som skal til for å manøvrere lemmen blir minimal. En slik ferje-

lem kan selvsagt også godt utstyres med maskinell manøvrering slik at en bare behøver å dreie på et håndtak for å heve eller senke den. Fig. 6 viser en ferjekai i Nordland laget etter dette system.

Ferjer.

Det er i de aller siste år bygd et betydelig antall ferjer og arrangementet av ferjene er i stadig og rask utvikling. Noen av de aller nyeste som en har bilder av for hånden skal her omtales ganske kort.

De ferjer som nedenfor omtales er bygd fra 1953 og utover. De er alle bygd eller anskaffet for regning av det selskap som driver vedkommende sam-



Fig. 6. Ferjekai i Nordland konstruert etter prinsippet vist på fig. 5.



Fig. 7. «Hardangerfjord», 30 biler.



Fig. 9. «Gudvangen», 30 biler.

band. I noen tilfelle er det gitt offentlig støtte til byggingen i form av statsgaranti for 2. prioritetslån i ferjen.

Fig. 7 viser «Hardangerfjord» i sambandet Kinsarvik—Kvandal. Den tar ca 30 biler. Det er etter våre forhold en stor ferje. Den har et rommelig promenadedekk. Det er meget gunstig i et samband som dette med mange turister. Dekket er for øvrig åpent slik at bilene kan bli utsatt for sjøsprøyt om en skulle få styggvær. Men det spiller ikke så stor rolle i dette samband langt inne i en fjord.

Fig. 8 viser «Fjærlandsfjord», en noe særpreget ferje. Den tar ca 20 biler. Plassen er her utnyttet til det ytterste. Dekket er kraget ut både for og akter og husene på dekk som opptar dekksplass, er redusert til absolutt minimum. I forhold til skrogets størrelse har denne ferjen påfallende stor kapasitet. Men til gjengjeld er den selvsagt *meget* ømfintlig for sjøgang.

Fig. 9 viser den motsatte ytterlighet. Dette er «Gudvangen» som tar ca 30 biler. Denne ferjen er helt lukket. Portene kan stenges slik at bilene er beskyttet mot sprøyt. Det er her også et stort promenadedekk. Et øber ved denne konstruksjonen er

selvsagt at ferjen får et veldig vindfang. Skal den kunne manøvreres godt i sterk vind, må den derfor ha stor maskin.

En ferje av denne type blir som det vil forstås forholdsvis dyrere enn den foregående. Men skal en i hårdt farvann holde trafikken gående uansett værforholdene, gis det nok tilfelle hvor en ikke kommer utenom en slik lukket konstruksjon. Dette blir f. eks. tilfelle med den ferje som for tiden planlegges fra Løddingen til Bognes tvers over Vestfjorden.

Fig. 10 viser en liten ferje «Biltrafikk tre». Den tar ca 6 biler. Av denne typen er det bygd en hel rekke til samband i Vesterålen og Lofoten. Den er av tre og har en forholdsvis sterk motor, som har gir slik at den kan reverseres momentant. Det er ganske værhardt hvor disse ferjene brukes, men trafikken er så beskjeden at det er utelukket å sette inn store båter. Det høres ut til at både ferjemannskapene og trafikantene er meget fornøyd med dem.

Fig. 11 viser «Virak» som tar ca 25 biler. Denne er bygd for et samband i Nordland. Typisk er at overbygningen er konsentrert så meget som mulig for at vindfanget skal bli lite. Casingen, dvs. husene, oppbygget på dekket med trapperom, bil-

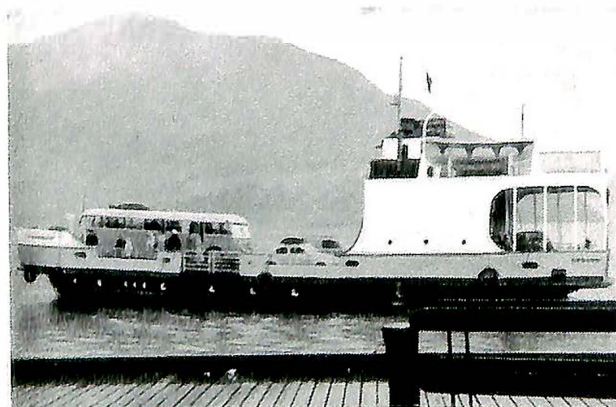


Fig. 8. «Fjærlandsfjord», 20 biler.



Fig. 10. «Biltrafikk tre», 6 biler.



Fig. 11. «Virak», 25 biler.

lettkontor, toaletter osv., er delt med en halvdel på hver side av dekket. Samtidig er husene rykket litt inn på dekket, slik at det blir passasje utenom dem, delvis bygd ut over skipssiden på en konsol, og alle dørene fører ut til denne passasjen. På denne måten forhindrer en at folk kan komme stupende rett ut på bildekket i trafikken der. Her er ikke noe promenadedekk, men i 2. etasje av casingen kan om ønskes lages sitteplasser med benker omtrent som på en moderne sporvogn.

Fig. 12 viser «Glutra» som tar ca 24 biler. Den skal brukes i Møre og Romsdal. Disse to siste ferjene er altså omtrent like store, men som en ser, er det stor forskjell mellom dem. Her er casingen samlet på en side av båten. Den blir da tilsvarende lengre, og den står helt ut til skipssiden slik at alle dørene vender direkte ut mot bildekket, altså et arrangement stikk motsatt det på den på foregående ferjen. Samtidig er det et ganske stort promenadedekk med en rommelig salong.

En detalj å legge merke til er aluminiumportene som kan stenges, slik at en får bilene bak denne beskyttet mot sprøyt. Sammenlignet med foregående type er det jo tydelig at denne får et betydelig større vindfang. Men den er bygd til bruk

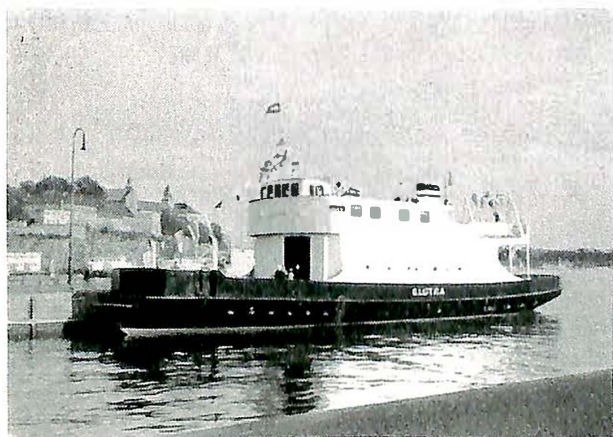


Fig. 12. «Glutra», 24 biler.

i en annen landsdel, så det bør neppe uttales noe generelt om at den ene typen bør foretrekkes fremfor den andre.

Standardisering.

Når en ser de mange og meget forskjellige ferjene som er og blir bygd, melder spørsmålet seg naturlig om det ikke skulle være ønskelig å søke å få gjennomført en standardisering av båtene.

Saken har gjentagende ganger vært overveiet.

Fig. 13 viser baugen på en av de nyeste ferjene. Dette er «hyllen» eller «Recessen» som den ofte betegnes, hvor ferjebraua legges an mot ferjen. Målene på denne og de tilsvarende mål på ferjebrauene er nå standardisert for nye ferjer og kaier som bygges i riksvegnettet.

Dette er nødvendig for at ferjene skal kunne overføres fra samband til samband uten at en skal få vanskeligheter med tilpasningen mellom ferjene og ferjebrauene. Videre er det fastsatt som standardbestemmelse at ferjenes dekk skal konstrueres slik at et kjøretøy med 10 tonn akseltrykk skal kunne transporteres med båten.

Det er mulig en burde gå noen skritt videre med standardiseringen, men den administrasjonsordning en i øyeblikket har for ferjene, bygger som nevnt også i stor utstrekning på initiativ fra private ferjeselskaper og dampskipsselskaper, og et antall dyktige og erfarne fagfolk har utført et stort arbeid med å utvikle og forbedre ferjekonstruksjonene. Under disse forhold må en være varsom så en ikke innfører bestemmelser som kunne komme til å virke som en unødvendig avangstrøye.

Mange av de menn og de distriktsmyndigheter som har tatt initiativ til løsning av ferjespørsmålene rundt i landet, sitter inne med erfaringer og en faglig dyktighet, som det er all grunn til å verdsette og bygge videre på.

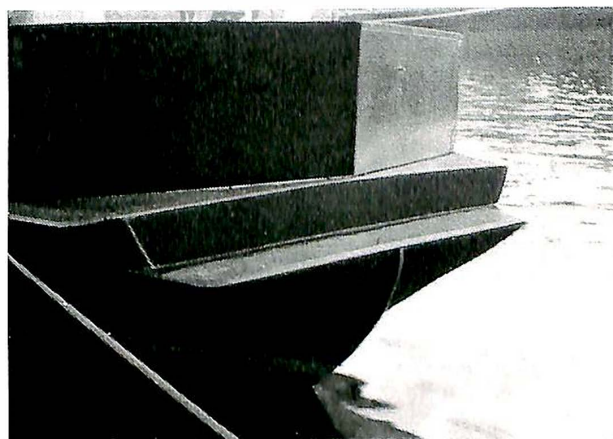


Fig. 13. Standardisert ferjebau.

Vegoppsynsmenn på studiereise

Troms Vegoppsynsmannsforening fikk i fjor sommer, av Troms fylke, tildelt kr 2500 til en felles studietur i Sverige og Finland. Det lyktes å få leie en stor buss til en 10 dagers tur for dette beløp.

Vi skylder vegsjef Moy stor takk for hans positive innstilling til våre planer og for hans etablering av kontakter med vegvesenet i Norrbotten län i Sverige.

Det deltok 11 oppsynsmenn på turen, dessuten en teknisk assistent og en kontorist fra vegkontoret i Troms. 6 deltakere hadde sine fruer med. Vi hadde fullt campingutstyr med, men det ble bare to overnattinger i telt.

Vi startet fra Narvik 10. august og kjørte direkte til Mo. Her overnattet vi.

Dagen etter var det omvisning på jernverket. Samme dags ettermiddag kjørte vi over Umbukta inn i Sverige. Ved Tärna slo vi leir for natten og overnattet i telt. Det ble imidlertid, særlig for de litt eldre, et nokså hardt og kaldt leie, så de fleste var dagen etter enige om å bruke brorparten av valutaen til hotellopphold på den videre reisen.

Søndag 12. august kjørte vi videre direkte til Umeå. Vegene viste seg å være utmerket og vår sjåfør utnyttet mulighetene. (Vi visste ikke før 2 dager senere at største tillatte hastighet for busser var 60 km/t.) Men vi fikk også se at heller ikke de svenske vegene er lytefri, idet vi samme dag var vitne til at en svensk rutebuss, da den skulle passere oss, gled utfor vegen. Det var vegkanten som var for løs. Men vi fikset snart bussen på vegen igjen; det står ikke på når det er fagfolk ute og reiser.

13. august besøkte vi Lundholms Maskinfabrik A/B, Umeå. Det er denne fabrikken som har konstruert «Lycksele vägsladd». Fabrikken er nå flyttet fra Lycksele til Umeå. Fabrikkens hovedproduksjon er vegskrapere og snøploger samt hydrauliske apparater.

Noe særlig nytt av disse redskapene var det dog ikke å se, bortsett fra typen av plogfester og hydraulisk manøvrering av visse typer snøploger. De fleste deltakerne var enige om at festeanordningen for forploger, som bedriften leverte, virket både solid og praktisk. Med disse festene fikk plogen en mye stødigere forbindelse med bilen enn de festene vi bruker, og dertil var det meget lettvinnt å koble bilen til og fra plogen. Men så rent billige å fremstille var nok ikke disse plogfestene.

Ellers la vi merke til at boltene som forbinder plogarmene med plogen, var lagret i gummi. Det var meningen at disse gummiforingene skulle motvirke at vibrasjon i plogen forplantet seg til bilen. Det så ut til at hydraulisk manøvrering av snøploger var meget benyttet, både som løfteanordning for forploger og manøvrering av kant og sideploger.

Bedriften ga en lunsj for deltakerne etter omvisningen.

Umiddelbart etter lunsjen dro vi videre opp til Jörn hvor vi overnattet på hotell.

Tirsdag fortsatte vi så til Arvidsjaur i Norrbotten. Her ble vi mottatt av övervägmäster Ivan Elming, Luleå, formannen i Norrbotten vägmästerforening, Helmer Janson, Kalix, samt Elmings militære assistent, fenrik Kerttu, Luleå. Disse tjenestemenn fra Väg- og Vattenbyggnad-

styrelsen fulgte oss så i 3 døgn på vår reise gjennom Norrbotten län og avvirket et vel gjennomtenkt program som både var lærerikt og avvekslende. Reiseruten i Norrbotten, som våre svenske kolleger hadde lagt opp, gikk fra Arvidsjaur til Piteå, Luleå og frem til Haparanda ved finskegrensen. En del avstikkere ble foretatt til forskjellige stasjoner, pukkverk m. v.

Samme dag vi ankom til Arvidsjaur holdt övervägmäster Elming et foredrag om svensk vegadministrasjon. Det ble her redegjort for de forskjellige tjenestemens arbeidsområde. Som kjent er anlegg og vedlikehold i det svenske vegvesen adskilt og har hver sine avdelingsjefer og oppsynsmenn. Forannevnte vegmestere tilhørte vedlikeholdsavdelingen, og det ble vesentlig denne avdelings arbeidsområde vi skulle få et innblikk i.

Norrbotten län med sine ca 7000 km veger har et administrasjonspersonell på vegkontoret i Luleå på 84 personer. Vedlikeholdsavdelingen har 23 vegmestere, alle med assistenter. Som sine nærmeste overordnede har de 3 overvegmestere som er stasjonert ved vegkontoret. En overvegmester hadde således 7—8 vegmesterdistrikt. Han hadde anvisningsmyndighet. Hver vegmester hadde tilsyn med ca 300 km veg.

Alle disse vegmestere og overvegmestere hadde ett års vegmesterkurs og vanlig hadde de deltatt i en rekke spesialkurs som stort sett ble bekostet av vegvesenet. Rekrutteringen til vegmesterstillingen var vesentlig vegformenn som etter ett års skole ble ansatt som «bitredende» vegmester og deretter avanserte til vegmester og overvegmester.

Det var gjennomført at alle vegmestere i fylket en gang i året møttes for å bli orientert om utviklingen innen deres fag og for å drøfte felles faglige problemer.

Ved Arvidsjaur og flere andre steder i länet fikk vi se redskapssentralene som er oppført i nesten hvert eneste vegmesterdistrikt. Svenskene hadde etter hvert funnet frem til en standardtype av disse sentralene. Det var her garasje plass til 4—5 lastebiler og/eller hølver, lagerplass for de forskjellige redskaper, reparasjonsverksted for mindre omfattende reparasjoner og kontor for vegmesteren og hans assistent. Ved noen sentraler var det innredet et hendig rom til laboratorium.

Det var uten tvil disse redskapssentralene som imponerte oss norske mest av det vi så av hjelpemidler som det svenske vegvesenet hadde i Norrbotten. Verkstedlokalene var som regel lyse, rene og velordnet. Og i smøregraven var det flere steder kledd med hvite fliser, og montert lysstoffrør. Hver sjåfør som tilhørte sentralen, hadde i garasjen, foran sin bil, et låsbart bur hvor redskaper og arbeidstøy som var utlånt av sentralen, oppbevartes.

Til sentralen hørte også med et velmøblert lunsjrom med tilhørende tekjøkken. Selvsagt var det dusjrom også. Også utenfor disse sentralene var det de fleste steder lagt ned mye arbeid for å gjøre det pent og hyggelig. Det manglet hverken blomsterbed eller flaggstang. Vi fikk i det hele tatt et levende inntrykk av at svenskene satser meget på å gjøre arbeidsplassene så trivelige som råd er og at de til gjengjeld krevde streng orden på arbeidsplassen.

Det ble opplyst at Finland hadde under bygging en del sentraler etter svensk mønster.

Vi fikk se flere store pukkverk i drift. Alle var transportable. De var utstyrt med transportbånd, innebygde

skakesolder m. v. Disse pukkverkene var enten diesel-drevet eller dielelektrisk drevet. Til motoren var også tilkoblet kompressor som skaffet pressluft til bormaskin som bruktes i grustaket. Det ble brukt store jernsiloer som tok 9 m³. Som oftest ble det benyttet traktorer med lesseapparat for å ta ut massene og lesse dem i pukkverket. Arbeidsstokken ved pukkverkene bestod av 2 mann + traktorføreren.

Med disse pukkverkene fulgte en stor firehjuls tilhengervogn som var påbygd hus innredet til spisebrakke og et redskapsrom godt utstyrt med verktøy.

Alle pukkverk produserte grus av samfengte masser, overveiende mjøle med en steinprosent på ca 8, og de produserte ca 120 m³ pr skift. De fleste pukkverk var i drift året rundt, om vinteren mest for å sysselsette faste arbeidere. Grusen ble da lagret.

Om sommeren, når grusen ble utkjørt på vegen, benyttet oftest lastebilen tilhenger og kunne da ta 6 m³ i lasset. Tilhengerne hadde spredeluke i bunnen med vaierforbindelse frem til førerhuset. Vi fikk se en vellykket demonstrasjon på grusspredning fra bil og tilhenger uten hjelpemann på vegen. Et godt stykke fra grusbunten ble lasteplanet hevet opp i tipp høyde, og idet kjøretøyet med en fart på 25—30 km/t passerte grusbunten, ble først luken i tilhengeren utløst og i samme øyeblikk tilhengeren var tømt, ble spredeluken på lastebilen åpnet og grusen spredd så nøyaktig at vi ikke kunne se skjøt på grusingen. Det ble sagt at det krevdes stor erfaring og nøyaktighet av sjåføren før resultatet ble godt.

En ble fort klar over at klorkalsium ikke var noen mangelvare i Sverige, men den grusen vi så var nok heller ikke særlig brukbar på de sterkt trafikkerte vegene uten rikelig tilsetning av klorkalsium. Vi fikk opplyst at de brukte min. 0,5 kg pr m² veg pr sesong. Svenskene bruker en god del klorkalsium fra Norsk Hydro, og de synes kvaliteten var god.

Det brukes fortsatt en god del sulfitlut som støvdempningsmiddel. Men den blir dyrere enn klorkalsium, og selv om virkningen er god så blir vegdekket så glasshardt at det er vanskelig å bearbeide med høvel, mente våre kolleger der. Svenskene har store problemer med sandstroing, men i all fall i Norrbotten så det ut til å være til dels ypperlige sandtak. De hadde gått i gang med å bygge noen store sentralsiloer for sand. På ett av disse anleggene var det oppført en silo i tre som rommet 120 m³. Forrige vinter var siloen forsøksvis oppvarmet elektrisk for å holde sanden tint. Men det ble for dyrt, så nå holdt de på å forandre den for oljefyrt varmluftsanlegg. Fyllingen av siloen foregikk maskinelt med slepeskuffer.

Over Pitsund reiste vi med en bilferje som ble betjent av bare en mann. Ferjen ble trukket over sundet ved hjelp av en svær kjetting som ble spilt inn av en 30 hk motor, plasert på ene siden av ferjen. Trafikken i sundet gikk ubindret, da kjettingen hadde et meget bratt fall fra begge endene av ferjen og fulgte bunnen ellers.

Skogrydding langs vegene i Norrbotten krever ganske mye arbeid, og mange midler er tatt i bruk for å rasjonalisere arbeidet. Krattskog ble vanlig sprøytet med hormonpreparat. Væsken ble utkjørt med lastebil påmontert trykketank og spredeanordning.

Ellers hadde svenskene også tatt i bruk en hendig motorsag til skogrydding. Det var et amerikansk produkt som kostet ca sv.kr 2200. Sagen ligner et ljåsorv med

sirkelsagblad hvor ljåen ellers sitter, og med en lett bensinmotor i sele på ryggen. Jeg tror ikke hele stasen veide mer enn ca 15 kg.

Vi la merke til at de fleste bruer var utstyrt med tredekke. Det må vel tilskrives at landsdelen hadde så rikelig med billige trematerialer. Jernbjelker i bruene var også sjelden å se, det var vanlig betongkonstruksjoner. I Kalix, på riksveg 13, fikk vi se en, etter våre forhold svær bru under bygging. Arbeidet var bortsatt til entreprenør for sv.kr 3,5 mill. Det ble brukt forspent betong, som var noe nytt for oss. Også glideforskaling ble anvendt, og det var forbausende å se hvor lite forskaling og stillaser som ble brukt. Slike store bruarbeider ble vanlig utført av entreprenører og bare med noen få kontrollører fra vegvesenet på arbeidsplassen.

I Luleå var det lagt opp et større program, både til hygge og nytte. Det svenske vegvesen benytter i utstrakt grad film i forskjellige øyemed. I Luleå museums auditorium ble det kjørt noen filmer for oss, om teleproblemer og veg- og brubygging. Har vi store teleproblemer med de norske veger, så så de ikke ut til å være mindre i Sverige. Det er jo en ganske anderledes større og tyngre trafikk på de svenske vegene enn hos oss, og særlig var tømmertransporten på ettervinteren og våren vanskelig for vegene. Flere til dels viktige veger måtte da også sperres for trafikk i teleløsningen.

En film om bygging av Luleå bru, som var ferdig i 1955, var svært interessant. Og jeg tror jeg må nevne litt om brukarene som ble støpt på land og deretter sjøsatt.

Luleå bru er en flere hundre meter lang bru ved utløpet av Luleå. Det skulle være flere kar og spenn over elven. Karene ble forskalet og støpt på land, på en vanlig bedding. De ble støpt hule med bunnen opp og lignet mest svære skyllekar med ventiler i bunnen (som skulle bli topp av kar). Når karene skulle forlate beddingen var det i passelig dybde i sjøen festet en terskel, således at karet, når det med god fart tordnet mot terskelen, kantret helt rundt med den åpne bunnen ned, og det så hurtig at det ble tilstrekkelig med luft inne i karet så dette fløt. Når så karet var buksert på plass av slepebåter, ble ventilen i topp av kar åpnet så luften slapp ut og dermed sank det til bunnen. Karet ble så lenset tomt for vann og arbeidere var nede og kunne utføre nødvendig bunnarbeid. Siden ble karene fylt med stein og betong.

Ellers var det omvisning på vegkontoret i Luleå. Kontorene holdt til i eget bygg som var nytt. Det så ut til å være gode arbeidsforhold for de 84 funksjonærene som arbeidet der. Det var både lunsjrom med tekjøkken og særskilt konferanserom, smakfullt innredet.

I Luleå var samtlige norske deltakere Norrbotten Väg- og mäterförenings gjester til middag på Stadshotellet. Stor var overraskelsen da vi dagen etter ble invitert til lunsj av Luleå by med kamrer Geo Ohlson og ing. Mäki som verter. Luleå er «vennskapsby» til Tromsø, så de følte kanskje en liten forpliktelse siden vi var fra Troms. I Kalix var vi vegdirektørens gjester til kaffe på en restaurant. Jo, svenskene kan være verter og vi prøvde da også, etter fattig evne som gjester, å uttrykke vår hjerteligste takk.

Den 16. august om kvelden skiltes vi fra våre kolleger i Haparanda. Om morgenen den 17. fortsatte reisen inn i Finland og via Kemi til Rovaniemi hvortil vi ankom

samme kveld. En merket straks en kom over grensen til Finland at dette landet økonomisk ikke var så godt stilt som Sverige. Både vegene, bilene og bebyggelsen bar preg av det. Men det så ut til å være ganske stor aktivitet med forbedring av vegene. Særlig på mellomriksvegen over Kilpisjärvi—Skibotn var det store utbedringer i gang, og arbeidet så ut til å gå raskt frem, med alle de maskinene som var i drift.

Vi hadde ikke ordnet oss med noe program i Finland, men ved vegkontoret i Rovaniemi fikk vi snakket med en

oppsynsmann. Vi måtte imidlertid ha hovedkassereren ved kontoret som tolk, så det ble ikke anledning til å spørre om så mange ting.

Allerede dagen etter, den 18., måtte vi sette kursen hjemover og kom til Helligskogen sent samme kveld hvor vi overnattet. Neste dags morgen kjørte vi så ned til Lyngenfjord, og etter som bussen kjørte sørover steg deltakerne av og ferden endte samme kveld i Harstad. Vi hadde da kjørt 2700 km.

Harald M. Nilsen,
vegoppsynsmann.

Rastplasser ved vegene i Vest-Agder

Avdelingsingeniør Hans Aase, M. N. I. F.

DK 625.745

Det blir ofte klaget over at de norske veger ligger langt tilbake både når det gjelder bredde, kurvatur og utstyr. Det vil koste store summer og en må regne med lang tid før en får noen vesentlig bedring i dette forhold. I mellomtiden bør vi likevel søke å bøte på slike mangler som kan rettes med overkommelige midler.

I tråd med dette har en i Vest-Agder i den senere tid for beskjedne midler fått i stand flere rastplasser hvor trafikantene kan slå seg ned og ta en hvil. Der kan de ta en rast og nyte sin medbrakte niste og en kopp varm kaffe fra termosflasken.

Rastplasser langs vegene er jo ikke noe nytt, men en har i fylket høstet visse erfaringer som kan være av interesse. Lastebilsjåførene som vanligvis har knapp tid vil gjerne ha en plass like i vegkanten. De er ikke så nøye med parkeringsforholdene, heller ikke sjenerer det om trafikken er nærgående. En del turister og andre reisende deler ofte syn med dem, mens andre foretrekker et mer fredelig sted. Disse siste søker helst å komme litt bort fra vegen, hvor de kan koble av og la barna leke fritt og uten pass av de voksne.

En rastplass kan være enkel, men den bør være

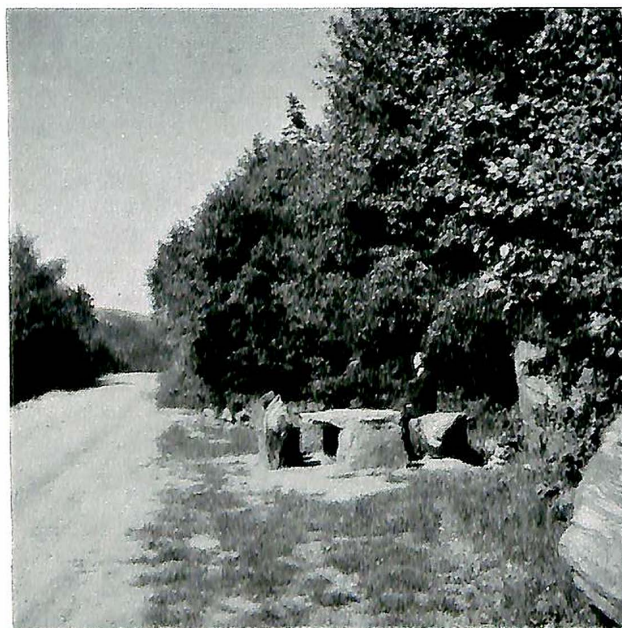


Fig. 1. Rastplass på Rv. 390 ved Sirdalsvatn mellom Haukhom og Tonstad på vegens innerside. Bord av steinheller, sitteplassene dels av naturstein og dels kubbestoler.



Fig. 2. Rastplass ved Sirdalsvatn mellom Haukhom og Tonstad. Bord av naturstein, stoler dels av naturstein, dels kubbestoler.



Fig. 3. Rastplass ved Sirdalsvatn. Bord av steinheller med kubbestoler.

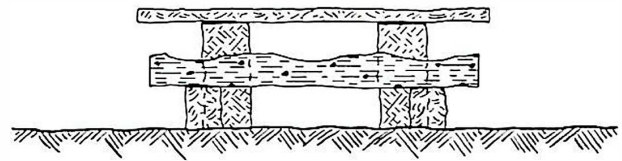


Fig. 4. Steinbord. Benk av en tilhuggen rund stokk.

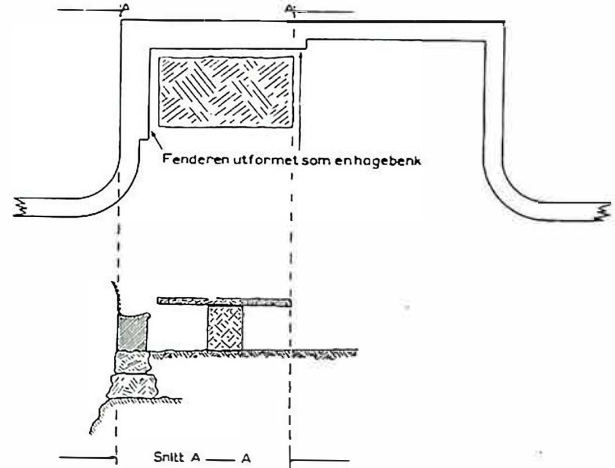


Fig. 5. Steinbord. Benk av gamle eikestokker.

smakfullt utført. Den bør ha pen utsikt og gjerne ligge mellom vegen og et vann eller en bekk, bl. a. for å begrense en eventuell brann. Bordet bør være av stein og sitteplassene av tre. Sitteplasser av stein har ikke slått an.

Vegvokteren må holde tilsyn med plassen slik at den alltid virker ren og velstelt. Det bør være rennende vann i nærheten, parkeringsplass, telt-plass og ikke å forglemme en søppeldunk. En har også erfaring for at utlendinger ikke tør bade i vannene av frykt for at det er drikkevann. Det bør i slike tilfelle settes opp plakat om at bading er tillatt.

Fig. 1 og 2 viser rastplasser beregnet på kortere opphold. Fig. 3 er fra en rastplass beregnet på lengre opphold. Her er det parkeringsplass, telt-plass og rennende vann fra et oppkomme. Brannfarene er eliminert, da plassen ligger på en odde mellom riksvegen og Sirdalsvatn.

Bildekk som pumpes opp under kjøring

Når man kjører en bil med tung last, eller av og til kanskje med for lett, og kommer fra et godt vegdekk over på et dårlig, har nok mange ønsket å kunne slippe ut litt luft for å få bedre feste med hjulene. En konstruktør på Stalinverkene i Moskva (fabrikken er nå omdøpt til «Moskvas bilfabrikk») har montert inn en liten kompressor ved siden av motoren på lastebilen. Denne kompressor pumper opp bilringen under kjøring ettersom

Men det er ikke alle steder naturen har lagt det slik til rette. En må ofte ta til takke med mindre steder som likevel kan bli idylliske. Som eksempel på dette kan nevnes at en vegvokter avplanerte toppen av en sidetipp, hvor han lot noen små seljestrær stå igjen. Mellom dem plaserte han småbord av steinheller og hogg til noen gamle eikestokker til seter. Tegning av setene er vist på fig. 5. Slike rastplasser koster ofte en ubetydelighet og trafikkantene setter stor pris på dem.

Som kjent regnes det nå med at bilturistene heretter vil bli den viktigste faktor i norsk reiseliv. Det vil da også være ønskelig at vegvesenet gir bilturistene et hyggelig inntrykk av vegene, selv om kurvatur og vegdekkene ikke alltid kan holde mål. Med beskjedne midler vil vegvesenet ved å få i stand enkle rastplasser kunne hjelpe til med dette.

man ønsker det. Hvis man f. eks. kommer på glatt veg eller snøslaps, vrir man bare på et lite håndtak ved instrumentbordet, deretter slipper man ut luften i dekkene. Trykket blir kontrollert på en måler i nærheten. Hvis man senere på turen kommer ut på en god veg og vil øke farten, setter man kompressoren i gang og øker trykket i dekkene.

Luften fra kompressoren tilføres hjulakslen og senere dekkene via en spesialkonstruksjon. (Teknikk nr 2, 1957.)

Litteratur

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 1, 1957.

Innhold: *Lågtryck på väg — Väganslagen i årets statsverksproposition.* Referat av kanslirådet C.-A. v. Schéele. — *Riksvägstrafikens fluktuationer* av ingenjör L. Sandell. — *Evalitetsgradering av vägar och gator* av civilingenjör T. Grahn. — *Över eller under motorväg?* av trädgårdsarkitekt Henning Segerros. — *En motorvägs inverkan på ett samhälle.* — *Boknytt.* — *Ny vägminister.* — *Statsrevisorernas berättelse.* Referat av byråchef H. Ahreson. — *Från departement och verk.* — *Föreningsmeddelanden:* Remissvar på riksdagsrevisorernas berättelse. — *Ur fackpressen.*

Dansk Vejtidskrift nr 3, 1957.

Innhold: Snerydning med spidsplow udstyret som sideplow. — Hvem kommer først? Vigepligt i praksis. — Foreløbigt program for Nordisk Vegtidskrift Forbunds 7. kongres i Danmark 17.—23. juni 1957. — Vejen i landskabet. — Fra domstolene.

In Memoriam



Vegsjef Arne Nilsen

Et sorgens budskap nådde fram til oss: Vegsjef i Aust-Agder, stortingsmann Arne Leonard Nilsen, er etter en tids sykdom avgått ved døden den 5. april og ble bisatt i Arendal Krematorium den 8. april 1957.

Arne Nilsen ble født den 21. juli 1893 i Kristiansand S og var således bare 63 år da han gikk bort.

Han ble uteksaminert som bygningsingeniør fra T.T.L. i 1912 og tiltrådte samme år som assistentingeniør ved Statens Vegvesen i Nordre Trondhjems amt og tjenestgjorde senere i tilsvarende stillinger i Stavanger, Buskerud og Finnmark. Han var så avdelingsingeniør i Sogn og Fjordane 1920—35, i Hedmark 1935—38 og overingeniør og sjef for vegvesenet i Troms 1938—43. Det var således med en omfattende sum av godt varierte kunnskaper og erfaringer han i 1943 tiltrådte som vegsjef i Aust-Agder fylke.

Arne Nilsen gikk alltid inn for å løse de oppgaver som meldte seg, så rasjonelt og raskt som mulig. Han var en vel utrustet vegingeniør, og han var en heldig og

effektiv administrator. For distriktenes vegkrav hadde han åpent øye og full forståelse, og han søkte alltid å imøtekomme ervervslivets berettigede ønsker så langt som de bevilgede midler rakk.

Han sparte aldri seg selv. Når vanskeligheter meldte seg, satte han hele sin store arbeidskraft uavkortet inn for å løse problemene. Det som ble utført av nyanlegg og av utbedringer, var alltid vel forberedt og nøye gransket.

Hans personlige fremtreden var preget både av velvillig imøtekommenhet og av den sikkerhet som vel overveide standpunkter gir.

Arne Nilsen hadde også et våkent blikk for samfunnslivet og fikk høve til også på dette område å gjøre en betydelig innsats. I den inneværende stortingsperiode har han således vært representant for Aust-Agder, valgt på Høyres og Bondepartiets fellesliste. Han var medlem av samferdselskomiteen og såvel i denne som i tinget bidro han i høy grad til klarlegging av vanskelige samferdselsproblemer. Hans store erfaring ga hans ord en virkningsfull vekt. Den omstendighet at hans røst nå er forstummet, betegner et stort tap for vegvesenet. Han deltok også i det kommunale liv og var i de to siste perioder medlem av bystyret i Arendal. Dessuten virket han med i en rekke kommunale utvalg. Alle hadde bruk for hans innsikt og døme kraft.

Det var vel fortjent da H. M. Kongen ifjor utnevnte vegsjef Nilsen til ridder av 1. kl. av St. Olavsordenen for samfunnsnyttig arbeid.

Han vil også bli husket for sin elskverdige og humane fremtreden, for sin hjelpsomhet og for sin rettsindighet. Fred over vegsjef Arne Leonard Nilsens minne!

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som bokholder og kasserer I ved vegadministrasjonen i Oppland fylke er ansatt Reidar *Kjørås*.

Som fullmektig I i Vegdirektoratet er ansatt Trygve *Johnsen*.

Som oppsynsmann ved vegvesenet i Rogaland fylke er ansatt Olav *Vettnus*.

Nummererte rundskriv 1956

Nr 69 M. 5. desember 1956 til Rikets tollsteder ang. vekt-oppgaver over automobil- og traktorgummi.

Nr 70 M. 6. desember 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. vektavgift av kombinerte rutebiler.

Nr 71 M. 7. desember 1956 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Steyr type 580 og 580 f.

Nr 72 M. 18. desember 1956 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. import av brukte biler til lager, for salg mot kjøpetillatelse.

Nr 73 M. 18. desember 1956 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. kjøpetillatelse for person- og varevogner.

Nr 74 M. 22. desember 1956 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

Nr 75 M. 27. desember 1956 til Statens bilsakkyndige ang. årsrapport og statistikk m. m. for 1956.

Nr 76 M. 28. desember 1956 til vegsjeferne ang. akeulykkene.

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. 41 71 35.