

NORSK VEGTIDSSKRIFT

NR 12

ORGAN FOR STATENS VEGVESEN

DESEMBER 1959

Rutebilstatistikk 1957

DK 656.132 (083.4) (481) «1957»

Innledning.

Statistisk Sentralbyrå har utarbeidet rutebilstatistikken siden 1950. Omfanget av statistikken for 1957 er stort sett det samme som for tidligere år¹. I årene 1950—1954 omfattet statistikken også melkeruter som ble drevet med leiebiler av leiebil-eiere på grunnlag av meieriets rutekonsesjon. Etter rundskriv av 5. juli 1955 fra Samferdselsdepartementet ble slike ruter fritatt for å gi oppgaver til rutebilstatistikken. Fra og med 1955 er disse rutene derfor ikke med i statistikken. Forholdet har særlig betydning for Hedmark fylke.

Oslo Sporveier la i 1954 om regnskapsåret. Selskapets oppgaver til rutebilstatistikken i 1957 gjelder perioden 1. juli 1956 til 30. juni 1957. (Tilsvarende for årene 1956 og 1955). Oppgavene til statistikken for 1954 gjaldt bare et halvt driftsår (perioden 20. desember 1953 til 3. juli 1954). I landstallene for 1954 ble Oslo Sporveier derfor holdt utenfor. For å få sammenlignbare oppgaver har en for årene 1953 og 1955 beregnet totalantall både inklusive og eksklusive Oslo Sporveier. Alle landstall for 1956 og 1957 som er referert i teksten, gjelder inklusive Oslo Sporveier.

Tabell 1. Foretakene etter størrelse.

Foretak med	Tallet på foretak				Relative tall			
	1954	1955	1956	1957	1954	1955	1956	1957
1 bil ...	395	385	355	347	39,8	39,9	38,6	39,3
2 biler .	138	128	130	105	13,9	13,3	14,1	11,9
3—5 biler .	203	196	171	178	20,5	20,3	18,6	20,2
6—9 biler .	101	99	99	87	10,2	10,3	10,8	9,9
10—20 biler .	95	94	102	100	9,6	9,8	11,1	11,3
Over 20 biler .	60	62	63	65	6,0	6,4	6,8	7,4
I alt	992	964	920	882	100,0	100,0	100,0	100,0

¹ Gjengitt etter Samferdselsstatistikk 1959, annet hefte.
¹ For året 1956 er statistikken trykt i Samferdselsstatistikk 1959, første hefte.

Foretak og vognmateriell.

Tallet på foretak gikk ned fra 920 i 1956 til 882 i 1957 (tabell 1). Nedgangen faller for størstedelen på foretak med 2 biler og på foretak med 6—9 biler. Tallet på biler viste liten endring fra 1956 til 1957.

Mens det var stigning i biltallet for foretak med over 20 biler, gikk biltallet gjennomgående tilbake i de mindre foretak. Konsentrasjonen av rutebil-driften i større enheter har altså fortsatt. Dette går tydelig frem av de relative tallene i tabell 1 og tabell 2.

Ved utgangen av 1957 hadde rutebilselskapene 4219 personvogner, 1233 godsvogner, 669 kombinerte vogner og 148 tilhengere. Sammenlignet med 1956 økte tallet på godsvogner og kombinerte vogner, mens tallet på personvogner og tilhengere gikk ned (tabell 3). Vogntallene omfatter ikke vogner som er solgt, utrangert, opphugget eller ikke brukt i løpet av året.

Enkelte ruteselskaper har i de siste årene tatt i bruk semitrailere ved godstransport. I statistikken har en prøvd å følge det prinsipp at kombinasjonen av en trekkvogn og en semitrailer blir regnet som en godsvogn, mens eventuelle overskudds-semitrailere blir tatt med som tilhengere.

Vognene hadde ved utgangen av 1957 en kapa-

Tabell 2. Bilene etter foretakenes størrelse.

Foretak med	Tallet på biler				Relative tall			
	1954	1955	1956	1957	1954	1955	1956	1957
1 bil ..	395	385	355	347	6,8	6,4	5,8	5,7
2 biler .	276	256	260	210	4,7	4,3	4,3	3,4
3—5 biler .	773	740	656	692	13,2	12,4	10,7	11,3
6—9 biler .	717	704	710	638	12,3	11,8	11,6	10,4
10—20 biler .	1 289	1 312	1 383	1 371	22,0	21,9	22,6	22,4
Over 20 biler .	2 402	2 592	2 752	2 863	41,0	43,2	45,0	46,8
I alt	5 852	5 989	6 116	6 121	100,0	100,0	100,0	100,0

Tabell 3. *Vognmateriell og sysselsetting i årene 1952—1957.*

År	Vognmateriell ved utgangen av året								Personale sysselsatt	
	Personvogn	Godsvogn	Kombinerte vogner	I alt	Tilhengere	Kapasitet			hele året	en del av året
						Sitteplasser	Tillatte ståplasser	Tonn lasteevne		
1952 ¹	3708	1247	612	5567	163	112 921	20 665	5693	8342	2399
1953 ¹	3827	1237	628	5692	167	120 816	22 001	6021	8593	2564
1953 ²	3648	1237	628	5513	167	115 990	14 815	6021	7883	2564
1954 ²	3773	1271	619	5663	186	122 330	16 228	6224	8179	2559
1955 ²	3935	1232	633	5800	186	129 869	18 415	6444	8522	2509
1955 ¹	4124	1232	633	5989	186	135 096	25 333	6444	9239	2509
1956 ¹	4238	1221	657	6116	182	141 808	27 510	6515	9346	2600
1957 ¹	4219	1233	669	6121	148	143 295	28 002	6726	9582	2563

¹ Inklusive Oslo Sporveier.² Eksklusive Oslo Sporveier.

sitet på 143 295 sitteplasser, 28 002 ståplasser og 6 726 tonn lasteevne. Sammenlignet med året før betyr dette en tilvekst på 1 487 sitteplasser, 492 ståplasser og 211 tonn lasteevne.

I personvogner og kombinerte vogner var det gjennomsnittlig 35 sitteplasser og ståplasser pr vogn i 1957, det samme som 1956. Godsvogner, kombinerte vogner og tilhengere hadde en gjennomsnittlig lasteevne på 3,3 tonn i 1957 mot 3,2 tonn i 1956.

Personale.

Sysselsettingen i rutebilnæringen fremgår av tabell 10. I 1957 var det sysselsatt 12 145 personer eller om lag 200 flere enn året før. Av de sysselsatte i 1957 hadde 9582 arbeid hele året, mens 2563 arbeidet bare en del av året. Av alle dem som var sysselsatt i rutebilnæringen i 1957, var 9262 sjåfører og bilmannskap, 1321 administrasjons- og driftspersonale og 1562 verksted- og garasjepersonale.

Tabell 4. *Persontrafikken i årene 1952—1957.*

År	Passasj. i 1000	Vogn-km i 1000	Plass-km i mill.	Person-km i mill.	Utn.av transp.-evnen i pct.	Gj.snittl. reise-lengde i km
I rute						
1952 ¹	188764	118 195	4 707,2	1 664,9	35,4	8,8
1953 ¹	197906	123962	5 024,8	1 767,3	35,2	8,9
1953 ²	162640	118 720	4 643,1	1 605,0	34,6	9,9
1954 ²	179962	126 790	5 076,7	1 750,6	34,5	9,7
1955 ²	194339	134 831	5 513,3	1 883,0	34,2	9,7
1955 ¹	230985	140 704	5 913,9	2 055,2	34,8	8,9
1956 ¹	240200	146 739	6 336,5	2 133,4	33,7	8,9
1957 ¹	244571	152 344	6 623,6	2 217,8	33,5	9,1
Utenfor rute						
1952 ¹	3677	9544	274,9	182,5	66,4	49,6
1953 ¹	3761	9462	275,8	179,3	65,0	47,7
1953 ²	3761	9462	275,8	179,3	65,0	47,7
1954 ²	3995	10 557	312,7	199,7	63,9	50,0
1955 ²	4165	11 367	360,2	226,5	62,9	54,4
1955 ¹	4165	11 367	360,2	226,5	62,9	54,4
1956 ¹	4125	12 849	326,4	212,1	65,0	51,4
1957 ¹	4303	13 162	333,1	206,8	62,1	48,1

¹ Inklusive Oslo Sporveier.² Eksklusive Oslo Sporveier.Tabell 5. *Godstrafikken i årene 1952—1957.*

År	Gods transp. 1000 t.	Vogn-km 1000	Transp.-evne i tonn-km 1000	Netto tonn-km 1000	Utn.av transp.-evnen i pct.	Gj.snittl. trans-lengde, km
I rute						
1952 ¹	1 655	27 742	92 645	47 953	51,8	29,0
1953 ¹	1 781	29 976	104 937	52 874	50,4	29,7
1953 ²	1 781	29 976	104 937	52 874	50,4	29,7
1954 ²	1 846	31 794	113 111	55 875	49,4	30,3
1955 ²	1 839	32 571	121 784	61 946	50,9	33,7
1955 ¹	1 839	32 571	121 784	61 946	50,9	33,7
1956 ¹	1 897	33 271	132 188	63 758	48,2	33,6
1957 ¹	1 928	34 811	137 388	67 161	48,9	34,8
Utenfor rute						
1952 ¹	409	4 895	18 375	6 902	37,6	16,9
1953 ¹	535	5 019	19 234	7 748	40,3	14,5
1953 ²	535	5 019	19 234	7 748	40,3	14,5
1954 ²	561	5 450	20 733	8 008	38,6	14,3
1955 ²	514	5 072	19 995	8 212	41,1	16,0
1955 ¹	514	5 072	19 995	8 212	41,1	16,0
1956 ¹	507	5 192	21 511	9 253	43,0	18,3
1957 ¹	491	4 991	20 196	8 884	44,0	18,1

¹ Inklusive Oslo Sporveier.² Eksklusive Oslo Sporveier.

Tabell 6. *Inntekter og tilskudd i årene 1952—1957. 1000 kr.*

År	Persontrafikk	Gods- trafikk	Andre inntekter	Tilskudd til mate- riell, verk- steder og garasjer	I alt	Over- skudd i selskaper med over- skudd	Under- skudd i selskaper med under- skudd	Netto under- skudd for alle sel- skaper under ett	Stats- tilskudd til driften	Andre tilskudd
1952 ¹	163 755	38 511	7 563	3 008	212 837	—	—	6 607	3 002	133
1953 ¹	174 539	42 726	8 914	3 915	230 094	5 285	10 592	5 307	3 332	108
1953 ²	162 015	42 726	8 914	3 915	217 570	5 285	6 758	1 473	3 332	108
1954 ²	178 294	45 703	11 231	3 201	238 429	4 963	6 413	1 450	3 236	221
1955 ²	191 404	47 571	11 402	3 234	253 611	4 732	10 023	5 291	2 954	471
1955 ¹	204 768	47 571	11 597	3 234	267 170	4 732	13 843	9 111	2 954	471
1956 ¹	219 807	52 590	11 363	2 537	286 297	4 789	17 647	12 858	5 229	107
1957 ¹	236 931	56 812	11 449	2 388	307 580	6 245	18 228	11 983	6 254	195

¹ Inklusive Oslo Sporveier.² Eksklusive Oslo Sporveier.**Trafikk.**

En oversikt over den samlede transportydelse i hvert fylke finnes i tabell 5, mens mer detaljerte oppgaver over person- og godstrafikken er gitt i tabellene 11 og 12.

Persontrafikken i alt (i og utenfor rute) målt i passasjerkilometer økte med 3,4 prosent fra 1956 til 1957. Tallet på passasjerer steg med 1,9 prosent. De absolutte tallene for 1957 var 2424,6 mill. passasjerkilometer og 248,9 mill. passasjerer.

I den rutegående persontrafikk steg passasjerkilometertallet med 4,0 prosent fra 1956 til 1957 og utgjorde 2217,8 mill. passasjerkilometer siste år. Tallet på passasjerer økte med 1,8 prosent til 244,6 mill. passasjerer i 1957.

Av den samlede persontrafikk med rutebiler i 1957 utgjorde trafikken utenfor rute 8,5 prosent

målt i passasjerkilometer og 1,7 prosent målt i antall passasjerer.

Godstrafikken i alt (i og utenfor rute) var i 1957 2,4 mill. tonn og 76,0 mill. netto tonnkilometer. Den transporterte godsmengde var omtrent uforandret i forhold til året før, men det utførte transportarbeid var 4,2 prosent større.

I den rutegående godstrafikken var det en øking for tonn transportert på 1,6 prosent og en oppgang for netto tonnkilometer på 5,3 prosent fra 1956 til 1957. De absolutte tallene for siste år var henholdsvis 1,9 mill. tonn og 67,2 mill. tonnkilometer.

Av den samlede godstrafikken med rutebiler i 1957 utgjorde trafikken utenfor rute 20,3 prosent målt i tonn transportert og 11,7 prosent målt i netto tonnkilometer.

Tabell 7. *Utgifter i årene 1952—1957. 1000 kr.*

År	Lønninger	Sosiale utgifter	Driv- stoffer	Repara- sjoner og ved- likehold	Gummi	Assuranse, skatter og avgifter	Admini- strasjon, renter og andre utg.	Avskriv- ning på materiell, bygninger og garasjer	I alt
1952 ¹	72 805	5 034	36 139	28 522	9 737	12 948	19 876	34 383	219 444
1953 ¹	81 391	5 959	33 724	28 080	11 166	15 087	22 377	37 617	235 401
1953 ²	73 661	3 735	33 021	26 660	10 655	14 526	20 661	36 124	219 043
1954 ²	82 225	4 589	32 211	28 634	11 787	17 051	23 216	40 166	239 879
1955 ²	91 162	5 139	31 235	31 243	12 712	19 977	24 765	42 669	258 902
1955 ¹	99 322	7 727	31 994	32 754	13 108	20 429	26 778	44 169	276 281
1956 ¹	113 528	8 811	32 310	34 337	13 365	23 210	28 791	44 803	299 155
1957 ¹	120 228	10 885	35 920	34 842	14 167	24 924	31 477	47 120	319 563

¹ Inklusive Oslo Sporveier.² Eksklusive Oslo Sporveier.

Tabell 8. *Inntekter og utgifter pr vognkilometer i årene 1952—1957.*

År	Inntekter			Utgifter i øre pr vognkilometer					
	pr person-km øre	pr tonn-km øre	i alt pr vogn-km øre	Lønninger	Drivstoff	Reparasjoner og vedlikehold	Avskrivninger i alt	Andre utgifter	I alt
1952 ¹	8,9	70,2	132,7	45,5	22,5	17,8	21,4	29,6	136,8
1953 ¹	9,0	70,5	136,6	48,3	20,0	16,7	22,3	32,5	139,8
1953 ²	9,1	70,5	133,3	45,2	20,2	16,3	22,1	30,4	134,2
1954 ²	9,1	71,5	136,6	47,1	18,5	16,4	23,0	32,4	137,4
1955 ²	9,1	67,8	138,0	49,6	17,0	17,0	23,2	34,0	140,8
1955 ¹	9,0	67,8	140,8	52,3	16,9	17,3	23,3	35,8	145,6
1956 ¹	9,4	72,0	144,6	57,3	16,3	17,3	22,7	37,4	151,0
1957 ¹	9,8	74,7	149,8	58,6	17,5	17,0	22,9	39,7	155,7

¹ Inklusive Oslo Sporveier.

² Eksklusive Oslo Sporveier.

Utnyttingen av transportevnen — dvs. for persontrafikken forholdet mellom passasjerkilometer og plasskilometer og for godstrafikken forholdet mellom transportarbeidet i netto tonnkilometer og transportevne i tonnkilometer — viste i 1957 fortsatt en svak nedgang for den rutegående *persontrafikk*. For den rutegående *godstrafikken* var det noe oppgang av transportevnen i forhold til året før.

I den rutegående persontrafikken var den gjennomsnittlige reiselengde 9,1 km i 1957 mot 8,9 km i 1956. I den rutegående godstrafikken var den gjennomsnittlige transportlengde 34,8 km i 1957 mot 33,6 km i 1956.

Økonomiske resultater.

Rutebilforetakenes samlede inntekter steg med 21,3 mill. kroner fra 1956 til 1957 og utgjorde 307,6 mill. kroner siste år. Utgiftene steg med 20,4 mill. kroner til 319,6 mill. kroner i 1957. Nettounderskuddet for alle foretak under ett var 12,0 mill. kroner i 1957 mot 12,9 mill. kroner i 1956. Nedgangen skyldes større overskudd i selskaper med overskudd.

Statstilskudd til materiell, verksteder og garasjer er regnet med blant inntektene ovenfor med

et beløp på 2,4 mill. kroner i 1957 og 2,5 mill. kroner i 1956. Beløpet er samtidig i sin helhet tatt med blant utgiftspostene som ekstraordinær avskrivning. Statstilskuddet til driften og andre tilskudd er derimot ikke inntektsført. Disse tilskudd utgjorde tilsammen 6,4 mill. kroner og 5,3 mill. kroner i 1956.

I tabellene 6 og 7 er det gitt en oversikt over inntekter og utgifter i årene 1952—1957. Mer detaljerte oppgaver for 1957 finnes i tabellene 15 og 16. I tabellene 14 og 17 er inntekter og utgifter beregnet i øre pr vognkilometer. I tabell 17 er det dessuten gitt en prosentvis fordeling av utgiftene.

Fra 1956 til 1957 steg inntektene i alt pr vognkilometer fra 144,6 øre til 149,8 øre. Inntektene av persontrafikken steg fra 9,4 øre til 9,8 øre pr passasjerkilometer, mens inntektene av godstrafikken gikk opp fra 72,0 øre til 74,7 øre pr netto tonnkilometer.

De totale utgifter i 1957 utgjorde 155,7 øre pr vognkilometer mot 151,0 øre i 1956. De fleste større utgiftsposter viste oppgang i forhold til 1956. Bare for posten reparasjoner og vedlikehold var det en ubetydelig nedgang.

Tabell 9. Vognmaterieell ved utgangen av 1957.

Fylker	Motorvogner				Tilhengere	Passasjerplasser		Lasteevne for gods Tonn
	Personvogner	Kombi- nerte vogner	Gods- vogner	I alt		Sitte- plasser	Tillatte ståplasser	
Østfold	313	19	84	416	11	10 641	1 038	443
Akershus	231	10	75	316	—	8 512	508	341
Oslo	250	—	5	255	—	9 910	3 932	20
Oslo Sporveier	180	—	—	180	—	4 957	6 822	—
Hedmark	222	19	50	291	4	7 047	698	257
Oppland	220	70	189	479	29	6 902	173	963
Buskerud	243	31	60	334	2	8 662	1 473	291
Vestfold	192	2	63	257	6	6 748	1 139	266
Telemark	198	44	44	286	3	7 783	1 299	261
Aust-Agder	115	32	26	173	6	4 407	425	164
Vest-Agder	153	53	34	240	14	5 655	754	217
Rogaland	268	29	89	386	12	9 073	2 263	456
Hordaland og Bergen ..	507	62	125	694	3	15 786	1 867	546
Bergens Sporvei	73	—	—	73	—	2 220	2 600	—
Sogn og Fjordane	119	53	59	231	10	3 674	273	408
Møre og Romsdal	315	80	123	518	23	10 587	675	670
Sør-Trøndelag	188	35	67	290	7	6 197	895	353
Nord-Trøndelag	85	47	43	175	5	2 899	241	275
Nordland	179	48	59	286	13	6 221	578	562
Troms	121	31	32	184	—	4 035	132	198
Finnmark	47	4	6	57	—	1 379	217	35
I alt	4 219	669	1 233	6 121	148	143 295	28 002	6 726

Tabell 10. Personale i 1957.

Fylker	Sysselsatt hele året					Sysselsatt en del av året				
	I admini- strasjon og ekspe- disjon	Sjåførere	Bil- mannskap ellers	I verksted og garasje	I alt	I admini- strasjon og ekspe- disjon	Sjåførere	Bil- mannskap ellers	I verksted og garasje	I alt
Østfold	60	398	21	48	527	20	65	6	14	105
Akershus	51	253	15	41	360	27	73	14	5	119
Oslo	121	467	214	193	995	—	60	110	—	170
Oslo Sporveier ..	47	358	307	127	839	—	—	—	—	—
Hedmark	54	245	4	38	341	16	53	15	11	95
Oppland	69	401	33	50	553	18	103	18	4	153
Buskerud	45	333	19	47	444	12	98	12	6	128
Vestfold	58	250	73	38	419	8	54	53	6	121
Telemark	39	238	51	55	383	14	136	91	12	253
Aust-Agder	32	159	15	32	238	2	24	12	5	43
Vest-Agder	46	246	29	30	351	11	65	7	8	91
Rogaland	45	408	27	102	582	14	108	23	15	160
Hordaland og Bergen	90	636	42	168	936	18	245	25	39	327
Bergens Sporvei	30	127	—	63	220	—	—	—	—	—
Sogn og Fjordane	34	237	14	41	326	8	69	14	6	97
Møre og Romsdal	87	404	89	91	671	33	104	41	19	202
Sør-Trøndelag ...	42	257	31	59	389	16	93	55	10	174
Nord-Trøndelag .	26	139	5	8	178	5	29	2	4	40
Nordland	60	315	36	63	474	9	91	33	25	158
Troms	20	204	18	39	281	6	50	20	12	88
Finnmark	16	44	1	14	75	7	21	7	4	39
I alt	1 072	6 119	1 044	1 347	9 582	249	1 541	558	215	2 563

Tabell 11. Passasjertrafikk i 1957.

Fylker	Vognkilometer		Plass- kilometer	Passasjerer	Passasjer- kilometer	Utnytting av trans- portevnen	Gjennom- snittlig reiselengde
	med egne vogner	med leide vogner					
	1000	1000	1000	1000	1000	Pct	Km
Trafikk i rute							
Østfold	11 046	1	454 445	18 726	145 735	32,1	7,8
Akershus	7 777	21	324 029	6 983	117 589	36,3	16,8
Oslo	12 164	1 992	813 547	29 690	320 767	39,4	10,8
Oslo Sporveier ¹	6 583	—	452 351	38 879	182 732	40,4	4,7
Hedmark	8 339	1	312 032	6 438	89 464	28,7	13,9
Oppland	7 029	30	257 181	6 308	94 986	36,9	15,1
Buskerud	8 698	29	391 677	15 902	129 616	33,1	8,2
Vestfold	7 056	0	321 370	11 501	89 275	27,8	7,8
Telemark	6 152	—	265 177	8 901	87 740	33,1	9,9
Aust-Agder	3 958	14	156 909	4 451	48 535	30,9	10,9
Vest-Agder	6 464	30	278 912	9 794	80 008	28,7	8,2
Rogaland	11 116	17	519 647	18 738	112 519	21,7	6,0
Hordaland og Bergen ...	17 103	72	654 620	21 452	230 022	35,1	10,7
Bergens Sporvei ¹	2 698	—	169 816	14 516	48 483	28,6	3,3
Sogn og Fjordane	3 254	26	100 123	1 299	30 764	30,7	23,7
Møre og Romsdal	10 181	89	381 829	9 206	128 527	33,7	14,0
Sør-Trøndelag	7 114	35	292 284	12 498	108 298	37,1	8,7
Nord-Trøndelag	2 222	5	74 813	1 567	34 949	46,7	22,3
Nordland	6 062	94	231 201	4 270	71 304	30,8	16,7
Troms	3 614	—	123 133	2 517	52 178	42,4	20,7
Finnmark	1 252	6	48 472	935	14 342	29,6	15,3
I alt	149 882	2 462	6 623 568	244 571	2 217 833	33,5	9,1
Trafikk utenfor rute							
Østfold	753	11	24 617	222	16 852	68,5	75,9
Akershus	1 293	—	45 649	341	28 936	63,4	84,9
Oslo	1 934	16	15 641	144	14 298	91,4	99,3
Oslo Sporveier .....	..	..	..	..	..	..	..
Hedmark	611	0	17 224	158	13 296	77,2	84,2
Oppland	807	7	23 676	223	12 496	52,8	56,0
Buskerud	934	—	34 862	170	13 673	39,2	80,4
Vestfold	542	—	18 741	199	12 459	66,5	62,6
Telemark	814	—	28 575	920	15 719	55,0	17,1
Aust-Agder	375	—	10 137	107	6 453	63,7	60,3
Vest-Agder	440	3	14 455	146	7 986	55,2	54,7
Rogaland	383	—	13 365	267	7 217	54,0	27,0
Hordaland og Bergen ...	1 083	0	19 398	438	14 398	74,2	32,9
Bergens Sporvei .....	..	..	..	..	..	..	..
Sogn og Fjordane	854	—	14 135	219	8 106	57,3	37,0
Møre og Romsdal	798	—	12 651	166	7 203	56,9	43,4
Sør-Trøndelag	412	4	12 548	97	10 203	81,3	105,2
Nord-Trøndelag	482	—	10 879	127	5 347	49,1	42,1
Nordland	246	—	5 374	188	3 576	66,5	19,0
Troms	283	—	8 953	145	7 412	82,8	51,1
Finnmark	77	—	2 200	26	1 136	51,6	43,7
I alt	13 121	41	333 080	4 303	206 766	62,1	48,1

¹ Tallene for trafikken i rute omfatter også trafikken utenfor rute.

Tabell 12. Godstrafikk i 1957.

Fylker	Vognkilometer		Transport- evne i tonn- kilometer	Tonn transportert	Netto tonn- kilometer	Utnyttning av trans- portevnen	Gjennom- snittl. trans- portlengde
	med egne vogner	med leide vogner					
	1000	1000	1000	1000	1000	Pct.	Km
Trafikk i rute							
Østfold	2 260	27	9 544	129	4 395	46,0	34,1
Akershus	1 994	0	8 996	89	4 882	54,3	54,9
Oslo	88	26	446	5	175	39,2	35,0
Oslo Sporveier	—	—	—	—	—	—	—
Hedmark	1 326	—	5 770	64	1 905	33,0	29,8
Oppland	4 479	34	19 906	267	9 037	45,4	33,8
Buskerud	1 168	9	4 613	67	2 005	43,5	29,9
Vestfold	1 095	—	4 405	53	1 093	24,8	20,6
Telemark	1 301	—	5 112	81	2 352	46,0	29,0
Aust-Agder	791	4	2 289	63	1 305	57,0	20,7
Vest-Agder	1 728	5	5 091	94	3 120	61,3	33,2
Rogaland	1 897	18	6 731	153	3 244	48,2	21,2
Hordaland og Bergen ...	3 025	14	10 355	177	5 747	55,5	32,5
Bergens Sporvei	—	—	—	—	—	—	—
Sogn og Fjordane	1 526	161	6 278	94	3 139	50,0	33,4
Møre og Romsdal	4 584	62	16 723	223	10 424	62,3	46,7
Sør-Trøndelag	2 034	246	7 918	104	3 793	47,9	36,5
Nord-Trøndelag	1 306	6	4 698	71	1 996	42,5	28,1
Nordland	2 139	19	12 949	152	6 021	46,5	39,6
Troms	1 231	—	4 769	38	2 216	46,5	58,3
Finnmark	180	28	795	4	312	39,2	78,0
I alt	34 152	659	137 388	1 928	67 161	48,9	34,8
Trafikk utenfor rute							
Østfold	334	—	1 332	25	571	42,9	22,8
Akershus	97	—	426	5	269	63,1	53,8
Oslo	11	—	35	1	32	91,4	32,0
Oslo Sporveier	—	—	—	—	—	—	—
Hedmark	256	4	1 136	16	426	37,5	26,6
Oppland	1 440	3	6 311	186	2 594	41,1	13,9
Buskerud	381	—	1 450	26	448	30,9	17,2
Vestfold	189	—	911	16	424	46,5	26,5
Telemark	38	—	126	4	60	47,6	15,0
Aust-Agder	239	—	846	16	554	65,5	34,6
Vest-Agder	7	—	23	1	12	52,2	12,0
Rogaland	370	—	1 431	42	516	36,1	12,3
Hordaland og Bergen ...	324	—	940	49	380	40,4	7,8
Bergens Sporvei	—	—	—	—	—	—	—
Sogn og Fjordane	436	2	2 291	38	1 215	53,0	32,0
Møre og Romsdal	274	—	560	17	240	42,9	14,1
Sør-Trøndelag	195	—	812	16	310	38,2	19,4
Nord-Trøndelag	244	—	953	10	399	41,9	39,9
Nordland	116	—	501	20	375	74,9	18,8
Troms	31	—	112	3	59	52,7	19,7
Finnmark	—	—	—	—	—	—	—
I alt	4 982	9	20 196	491	8 884	44,0	18,1

Tabell 13. *Transportytelser i alt (i og utenfor rute) i 1957.*

Fylker	Vognkilometer			Passasjertransport		Godstransport	
	i passasjer- trafikk	i gods- trafikk	i alt	Passasjerer	Passasjer- km	Tonn transportert	Netto tonn-km
	1000	1000	1000	1000	1000	1000	1000
Østfold	11 811	2 621	14 432	18 948	162 587	154	4 966
Akershus	9 091	2 091	11 182	7 324	146 525	94	5 151
Oslo	16 106	125	16 231	29 834	335 065	6	207
Oslo Sporveier	6 583	—	6 583	38 879	182 732	—	—
Hedmark	8 951	1 586	10 537	6 596	102 760	80	2 331
Oppland	7 873	5 956	13 829	6 531	107 482	453	11 631
Buskerud	9 661	1 558	11 219	16 072	143 289	93	2 453
Vestfold	7 598	1 284	8 882	11 700	101 734	69	1 517
Telemark	6 966	1 339	8 305	9 821	103 459	85	2 412
Aust-Agder	4 347	1 034	5 381	4 558	54 988	79	1 859
Vest-Agder	6 937	1 740	8 677	9 940	87 994	95	3 132
Rogaland	11 516	2 285	13 801	19 005	119 736	195	3 760
Hordaland og Bergen ...	18 258	3 363	21 621	21 890	244 420	226	6 127
Bergens Sporvei	2 698	—	2 698	14 516	48 483	—	—
Sogn og Fjordane	4 134	2 125	6 259	1 518	38 870	132	4 354
Møre og Romsdal	11 068	4 920	15 988	9 372	135 730	240	10 664
Sør-Trøndelag	7 565	2 475	10 040	12 595	118 501	120	4 103
Nord-Trøndelag	2 709	1 556	4 265	1 694	40 296	81	2 395
Nordland	6 402	2 274	8 676	4 458	74 880	172	6 396
Troms	3 897	1 262	5 159	2 662	59 590	41	2 275
Finnmark	1 335	208	1 543	961	15 478	4	312
I alt	165 506	39 802	205 308	248 874	2 424 599	2 419	76 045

Tabell 14. *Driftsresultater (ekskl. tilskudd til driften) og gjennomsnittsinntekter i 1957.*

Fylker	Overskudd i selskaper med overskudd	Underskudd i selskaper med under- skudd	Netto overskudd for alle selskaper	Inntekt av passasjertransport		Inntekt av godstransport		Inntekter i alt ¹ pr vogn-km
				i alt	pr passasjer- km	i alt	pr netto tonn-km	
	1000 kr	1000 kr	1000 kr	1000 kr	Øre	1000 kr	Øre	Øre
Østfold	823	202	621	14 849	9,1	3 131	63,0	128,3
Akershus	513	145	368	11 615	7,9	2 533	49,2	131,0
Oslo	174	230	56	28 886	8,6	386	186,5	195,9
Oslo Sporveier	—	6 362	— 6 362	16 380	9,0	—	—	252,7
Hedmark	371	407	— 36	9 541	9,3	2 107	90,4	115,5
Oppland	417	378	39	10 760	10,0	7 953	68,4	141,6
Buskerud	208	607	— 399	12 779	8,9	2 030	82,8	139,6
Vestfold	537	249	288	10 832	10,6	1 799	118,6	144,8
Telemark	114	337	— 223	10 486	10,1	2 037	84,5	157,3
Aust-Agder	256	189	67	5 599	10,2	1 672	89,9	141,4
Vest-Agder	486	199	287	8 384	9,5	2 889	92,2	135,7
Rogaland	1 274	262	1 012	14 098	11,8	3 314	88,1	129,2
Hordaland og Bergen	282	762	— 480	24 761	10,1	5 124	83,6	144,1
Bergens Sporvei ...	—	1 253	— 1 253	6 314	13,0	—	—	235,9
Sogn og Fjordane .	18	1 273	— 1 255	4 918	12,7	2 860	65,7	135,9
Møre og Romsdal ..	315	496	— 181	14 087	10,4	7 660	71,8	141,9
Sør-Trøndelag	217	615	— 398	10 688	9,0	3 154	76,9	144,7
Nord-Trøndelag	66	289	— 223	3 108	7,7	2 151	89,8	130,9
Nordland	100	2 627	— 2 527	10 181	13,6	3 883	60,7	172,5
Troms	41	743	— 702	6 478	10,9	1 795	78,9	170,4
Finnmark	33	603	— 570	2 187	14,1	334	107,1	184,1
I alt	6 245	18 228	— 11 983	236 931	9,8	56 812	74,7	149,8

¹ Eksklusive tilskudd til driften.

Tabell 15. Driftsregnskap. Inntekter og tilskudd i 1957. 1000 kr.

Fylke	Passasjertransp. i rute			Passasjertransp. utenfor rute	Godstransport i rute			Godstransp. utenfor rute	Assistansekjøring	Postføring	Snøbrøyting	Tilskudd til materiell		Tilsk. til verksted og garasje		Avsavnsgodtgjørelse	Erstatning for vognskade m. v.	Andre inntekter	I alt	Tilskudd til driften	
	Vanlige bill.	Rabatt kort	Skolebarnkjøring		Med gods-rute	Med person-rute	Melke-transp-ort					fra staten	fra fylkeog komm.	fra staten	fra fylkeog komm.					fra staten	fra fylkeog komm.
Østfold	10 709	2 521	416	1 203	833	215	1 729	354	32	84	1	30	—	15	—	13	29	333	18 517	—	—
Akershus	6 829	2 349	428	2 009	1 219	50	1 154	110	193	24	—	—	—	—	—	3	69	216	14 653	—	—
Oslo	20 742	7 175	2	967	203	100	83	—	1 764	—	—	—	—	—	—	13	20	726	31 795	—	—
Oslo Sporveier	7 425	8 742	—	213	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	255	16 635	—	—
Hedmark	7 050	840	808	843	903	470	479	255	3	190	24	66	—	—	—	2	24	216	12 173	176	—
Oppland	7 530	1 177	929	1 124	3 402	217	2 728	1 606	19	143	109	215	—	—	—	11	18	360	19 588	90	1
Buskerud	9 937	1 537	287	1 018	701	140	785	404	309	190	49	33	2	—	—	10	31	234	15 667	33	17
Vestfold	8 566	1 184	179	903	637	197	783	182	2	69	12	—	—	—	—	4	36	103	12 857	—	—
Telemark	7 058	2 441	120	867	959	276	763	39	39	224	—	125	—	—	—	1	47	102	13 061	265	4
Aust-Agder	4 580	471	81	467	763	236	434	239	33	124	14	38	—	—	16	1	14	100	7 611	137	1
Vest-Agder	6 763	957	50	614	1 715	136	1 030	8	—	210	—	141	—	—	—	5	33	92	11 774	65	—
Rogaland	9 518	3 780	198	602	1 039	153	1 747	375	6	97	35	65	—	—	—	—	22	195	17 832	157	—
Hordaland og Bergen	17 797	5 058	285	1 621	3 200	210	1 346	368	125	234	15	436	—	—	—	4	100	349	31 148	507	4
Bergens Sporvei Sogn og Fjordane	3 444	2 771	61	38	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2	6	42	6 364	—	—
Møre og Romsdal	3 810	106	130	872	1 202	23	1 158	477	71	203	57	190	—	—	—	16	2	190	8 507	931	—
Sør-Trøndelag	11 636	1 426	402	623	4 694	201	2 473	292	50	312	14	286	—	—	—	44	41	198	22 692	185	114
Nord-Trøndelag	6 757	2 994	373	564	1 123	185	1 648	198	160	151	16	78	19	—	—	2	40	215	14 523	192	11
Nordland	2 127	135	331	515	647	39	1 292	173	13	112	19	32	—	—	—	1	1	145	5 582	40	17
Troms	7 985	811	1 042	343	2 010	231	1 400	242	—	269	8	331	—	—	—	—	113	183	14 968	2 247	11
Finnmark	4 822	152	912	592	459	179	1 079	78	3	173	10	175	—	—	—	1	23	135	8 793	666	—
I alt	166 882	46 790	7 126	16 133	25 860	3 311	232 181	5 460	2 822	2 899	383	2 336	21	15	16	135	690	4 514	307 580	6 254	195

Tabell 16. Driftsregnskap. Utgifter i 1957. 1000 kr.

Fylke	Lønn til			Sosiale utgifter	Drivstoffer			Reparasjoner og vedlikehold	Gummi	Assuranser	Avgifter	Skatter	Administrasjon (ekskl. lønn)	Renter	Leie av vogner	Ferje-, bru- og bom-penger	Andre utgifter	Avskrivninger			I alt
	administrasjon og driftsledelse	sjåførere og bilmannskap	verksted og garasjepers.		Bensin	Dieselolje	Smøreolje											Bygninger	Vognparken	Maskiner og verk-tøy	
Østfold	857	5 428	645	362	783	1 393	235	1 801	833	420	1 120	106	325	289	65	154	392	166	2 495	27	17 896
Akershus	603	3 863	462	171	579	1 103	199	1 655	710	338	1 047	74	336	302	85	4	287	74	2 388	5	14 285
Oslo	408	9 650	444	359	43	1 845	270	5 633	1 330	485	1 402	46	2 034	351	2 311	4	1 317	43	3 760	116	31 851
Oslo Sporveier .	864	8 275	2 135	3 633	¹ 218	758	—	1 649	448	25	918	—	262	692	—	—	1 371	—	1 749	—	22 997
Hedmark	950	3 231	518	192	483	921	156	1 481	574	221	753	29	276	249	58	9	209	78	1 813	8	12 209
Oppland	1 140	5 461	625	334	1 409	1 281	132	1 960	828	376	1 123	102	585	237	183	42	411	246	3 021	53	19 549
Buskerud	708	4 053	868	380	449	1 327	185	2 021	631	323	1 042	201	397	258	143	32	366	81	2 594	7	16 066
Vestfold	713	4 032	552	387	308	935	139	1 084	627	215	792	63	302	238	67	46	224	39	1 799	7	12 569
Telemark	533	3 962	694	358	413	975	162	1 345	579	269	831	150	281	238	73	17	216	55	2 104	29	13 284
Aust-Agder	349	2 216	375	121	320	483	92	713	402	124	480	177	190	102	48	8	146	54	1 131	13	7 544
Vest-Agder	587	3 505	398	150	426	939	115	1 039	666	234	674	19	266	219	55	37	208	54	1 865	31	11 487
Rogaland	656	4 488	908	370	959	1 185	439	1 641	851	447	851	55	276	254	57	177	801	49	2 340	16	16 820
Hordaland og Bergen	1 247	8 848	2 049	943	1 582	1 696	273	3 047	1 531	667	1 669	230	960	638	274	642	684	140	4 468	40	31 628
Bergens Sporvei	304	2 089	848	752	3	364	63	784	365	246	238	—	42	185	—	70	588	119	529	28	7 617
Sogn og Fjordane	1 773	1 674	457	530	649	477	108	732	303	117	434	23	330	251	78	81	324	59	1 321	41	9 762
Møre og Romsdal	1 375	5 777	980	470	845	1 573	298	2 367	1 242	461	1 315	152	606	463	264	636	382	151	3 464	52	22 873
Sør-Trøndelag ..	593	3 958	773	363	765	968	137	1 475	713	238	754	137	719	295	351	26	353	66	2 215	22	14 921
Nord-Trøndelag	286	1 649	54	163	593	308	92	658	175	128	262	46	90	101	51	1	61	45	1 040	2	5 805
Nordland	931	4 258	932	492	651	1 099	255	2 228	824	355	804	18	604	384	379	327	425	124	2 366	39	17 495
Troms	286	2 219	615	304	307	628	131	1 119	401	183	542	42	384	188	91	156	122	91	1 665	21	9 495
Finnmark	215	633	249	51	141	207	48	410	134	52	153	126	118	83	50	11	27	86	521	95	3 410
I alt	15 378	89 269	15 581	10 885	11 926	20 465	3 529	34 842	14 167	5 924	17 204	1 796	9 383	6 017	4 683	2 480	8 914	1 820	44 648	652	319 563

¹ Elektrisk kraft.

Tabell 17. Utgiftene i 1957 i ore pr vognkilometer og prosentvis etter utgiftsarter.

Fylke	Lønn til			Sosiale utgifter	Drivstoffer			Reparasjoner og vedlikehold	Gummi	Assuranser	Avgifter	Skatter	Administrasjon (ekskl. lønn)	Renter	Leie av vogner	Ferje-, bru- og bompenger	Andre utgifter	Avskrivninger			I alt
	admin. og driftsledelse	sjåfører og bilmannskap	verkst- og garasje-pers.		Bensin	Diesel-olje	Smøre-olje											Bygninger	Vogn-parken	Maski-ner og verk-tøy	
I ore pr vognkilometer																					
Østfold	5,9	37,6	4,5	2,5	5,4	9,7	1,6	12,5	5,8	2,9	7,8	0,7	2,3	2,0	0,4	1,1	2,7	1,1	17,3	0,2	124,0
Akershus	5,4	34,5	4,1	1,5	5,2	9,9	1,8	14,8	6,3	3,0	9,4	0,7	3,0	2,7	0,8	—	2,6	0,7	21,4	—	127,8
Oslo	2,5	59,4	2,7	2,2	0,3	11,4	1,7	34,7	8,2	3,0	8,6	0,3	12,5	2,2	14,2	—	8,1	0,3	23,2	0,7	196,2
Oslo Sporveier	13,1	125,7	32,4	55,2	3,3	11,5	—	25,1	6,8	0,4	13,9	—	4,0	10,5	—	—	20,8	—	26,6	—	349,3
Hedmark	9,0	30,7	4,9	1,8	4,6	8,7	1,5	14,1	5,4	2,1	7,1	0,3	2,6	2,4	0,6	0,1	2,0	0,7	17,2	0,1	115,9
Oppland	8,2	39,5	4,5	2,4	10,2	9,3	1,0	14,2	6,0	2,7	8,1	0,7	4,2	1,7	1,3	0,3	3,0	1,8	21,9	0,4	141,4
Buskerud	6,3	36,1	7,7	3,4	4,0	11,8	1,7	18,0	5,6	2,9	9,3	1,8	3,5	2,3	1,3	0,3	3,3	0,7	23,1	0,1	143,2
Vestfold	8,0	45,4	6,2	4,4	3,5	10,5	1,6	12,2	7,1	2,4	8,9	0,7	3,4	2,7	0,7	0,5	2,5	0,4	20,3	0,1	141,5
Telemark	6,4	47,7	8,4	4,3	5,0	11,7	2,0	16,2	7,0	3,2	10,0	1,8	3,4	2,9	0,9	0,2	2,6	0,7	25,3	0,3	160,0
Aust-Agder	6,5	41,2	7,0	2,3	5,9	9,0	1,7	13,3	7,5	2,3	8,9	3,3	3,5	1,9	0,9	0,1	2,7	1,0	21,0	0,2	140,2
Vest-Agder	6,8	40,4	4,6	1,7	4,9	10,8	1,3	12,0	7,7	2,7	7,8	0,2	3,1	2,5	0,6	0,4	2,4	0,6	21,5	0,4	132,4
Rogaland	4,8	32,5	6,6	2,7	6,9	8,6	3,2	1,9	6,2	3,2	6,2	0,4	2,0	1,8	0,4	1,3	5,8	0,3	17,0	0,1	121,9
Hordaland og Bergen	5,8	40,9	9,5	4,4	7,3	7,8	1,2	14,1	7,1	3,1	7,7	1,1	4,4	2,9	1,3	3,0	3,2	0,6	20,7	0,2	146,3
Bergens Sporvei	11,3	77,4	31,4	27,9	0,1	13,5	2,3	29,1	13,5	9,1	6,9	—	1,6	6,9	—	2,6	21,8	4,4	19,6	1,0	282,3
Sogn og Fjord.	28,3	26,7	7,3	8,5	10,4	7,6	1,7	11,7	4,8	1,9	8,9	0,4	5,3	4,0	1,3	5,2	0,9	21,1	0,7	156,0	
Møre og Romsd.	8,6	36,1	6,1	2,9	5,3	9,8	1,9	14,8	7,8	2,9	8,2	1,0	3,8	2,9	1,7	4,0	2,4	0,9	21,7	0,3	143,1
Sør-Trøndelag	5,9	39,4	7,7	3,6	7,6	9,6	1,4	14,7	7,1	2,4	7,5	1,4	7,2	2,9	3,5	0,3	3,5	0,6	22,1	0,2	148,6
Nord-Trøndelag	6,7	38,7	1,3	3,8	13,9	7,2	2,2	15,4	4,1	3,0	6,1	1,1	2,1	2,4	1,2	—	1,4	1,1	24,4	—	136,1
Nordland	10,7	49,1	10,7	5,7	7,5	12,7	2,9	25,7	9,5	4,1	9,3	0,2	7,0	4,4	4,4	3,8	4,9	1,4	27,3	0,4	201,7
Troms	5,5	43,0	11,9	5,9	6,0	12,2	2,5	21,7	7,8	3,5	10,5	0,8	7,4	3,6	1,8	3,0	2,4	1,8	32,3	0,4	184,0
Finnmark	13,9	41,0	16,1	3,3	9,1	13,4	3,1	26,6	8,7	3,4	9,9	8,2	7,6	5,4	3,2	0,7	1,8	5,6	33,8	6,2	221,0
I alt	7,5	43,5	7,6	5,3	5,8	10,0	1,7	17,0	6,9	2,9	8,4	0,9	4,6	2,9	2,3	1,2	4,3	0,9	21,7	0,3	155,7
Prosentvis etter utgiftsarter																					
Østfold	4,8	30,3	3,6	2,0	4,4	7,8	1,3	10,1	4,7	2,3	6,3	0,6	1,8	1,6	0,4	0,9	2,2	0,9	13,9	0,1	100,0
Akershus	4,2	27,1	3,2	1,2	4,1	7,7	1,4	11,6	5,0	2,4	7,3	0,5	2,4	2,1	0,6	—	2,0	0,5	16,7	—	100,0
Oslo	1,3	30,3	1,4	1,1	0,1	5,8	0,9	17,7	4,2	1,5	4,4	0,1	6,4	1,1	7,3	—	4,1	0,1	11,8	0,4	100,0
Oslo Sporveier	3,8	36,0	9,3	15,8	0,9	3,3	—	7,2	1,9	0,1	4,0	—	1,1	3,0	—	—	6,0	—	7,6	—	100,0
Hedmark	7,8	26,5	4,2	1,6	4,0	7,5	1,3	12,1	4,7	1,8	6,2	0,2	2,3	2,0	0,5	0,1	1,7	0,6	14,8	0,1	100,0
Oppland	5,8	27,9	3,2	1,7	7,2	6,6	0,7	10,0	4,2	1,9	5,8	0,5	3,0	1,2	0,9	0,2	2,1	1,3	15,5	0,3	100,0
Buskerud	4,4	25,2	5,4	2,4	2,8	8,3	1,1	12,6	3,9	2,0	6,5	1,3	2,5	1,6	0,9	0,2	2,3	0,5	16,1	—	100,0
Vestfold	5,7	32,1	4,4	3,1	2,4	7,4	1,1	8,6	5,0	1,7	6,3	0,5	2,4	1,9	0,5	0,4	1,8	0,3	14,3	0,1	100,0
Telemark	4,0	29,8	5,2	2,7	3,1	7,4	1,2	10,1	4,4	2,0	6,3	1,1	2,1	1,8	0,6	0,1	1,6	0,4	15,9	0,2	100,0
Aust-Agder	4,6	29,4	5,0	1,6	4,2	6,4	1,2	9,5	5,3	1,6	6,4	2,4	2,5	1,4	0,6	0,1	1,9	0,7	15,0	0,2	100,0
Vest-Agder	5,1	30,5	3,5	1,3	3,7	8,2	1,0	9,0	5,8	2,0	5,9	0,2	2,3	1,9	0,5	0,3	1,8	0,5	16,2	0,3	100,0
Rogaland	3,9	26,7	5,4	2,2	5,7	7,0	2,6	9,8	5,1	2,7	5,1	0,3	1,6	1,5	0,3	1,0	4,8	0,3	13,9	0,1	100,0
Hordaland og Bergen	3,9	28,0	6,5	3,0	5,0	5,4	0,9	9,6	4,8	2,1	5,3	0,7	3,0	2,0	0,9	2,0	2,2	0,5	14,1	0,1	100,0
Bergens Sporvei	4,0	27,4	1,1	9,9	0,1	4,8	0,8	10,3	4,8	3,2	3,1	—	0,6	2,4	—	0,9	7,7	1,6	6,9	0,4	100,0
Sogn og Fjord.	18,2	17,2	4,7	5,4	6,7	4,9	1,1	7,5	3,1	1,2	4,4	0,2	3,4	2,6	0,8	0,8	3,3	0,6	13,5	0,4	100,0
Møre og Romsd.	6,0	25,3	4,3	2,1	3,7	6,9	1,3	10,3	5,4	2,0	5,7	0,7	2,6	2,0	1,2	2,8	1,7	0,7	15,1	0,2	100,0
Sør-Trøndelag	4,0	26,5	5,2	2,4	5,1	6,5	0,9	9,9	4,8	1,6	5,1	0,9	4,8	2,0	2,4	0,2	2,4	0,4	14,8	0,1	100,0
Nord-Trøndelag	4,9	28,4	0,9	2,8	10,2	5,3	1,6	11,3	3,0	2,2	4,5	0,8	1,6	1,8	0,9	—	1,1	0,8	17,9	—	100,0
Nordland	5,3	24,4	5,3	2,8	3,7	6,3	1,5	12,7	4,7	2,0	4,6	0,1	3,5	2,2	2,2	1,9	2,4	0,7	13,5	0,2	100,0
Troms	3,0	23,4	6,5	3,2	3,2	6,6	1,4	11,8	4,2	1,9	5,7	0,5	4,0	2,0	1,0	1,6	1,3	1,0	17,5	0,2	100,0
Finnmark	6,3	18,6	7,3	1,5	4,1	6,1	1,4	12,0	3,9	1,5	4,5	3,7	3,5	2,4	1,5	0,3	0,8	2,5	15,3	2,8	100,0
I alt	4,8	27,9	4,9	3,4	3,7	6,4	1,1	10,9	4,4	1,8	5,4	0,6	2,9	1,9	1,5	0,8	2,8	0,6	14,0	0,2	100,0

1 Elektrisk kraft.

Soilcement i U. S. A.

(Forts. fra N. V. nr 11, s. 206.)

Tilsetning av vann.

Når kjørbare blandeanlegg brukes, blir vann tilsatt ved passende mellomrom etter en forutgående blanding av jord og cement.

Når det brukes blandere av typen med roterende hakketromler, vil praksisen variere noe når det gjelder vanntilsetning, alt avhengig av hvilken maskin som brukes. Det er mulig å tilsette vann under blanderoperasjon, men i mange tilfelle blir vannet tilsatt ved en egen arbeidsoperasjon ved hjelp av tankvogner som brukes ved spredning av asfalt. Disse kjører flere ganger over vegbanen bak blanderen.

Komprimering.

Etter blandingen ligger massen praktisk talt planert i konstant bredde og med konstant tykkelse. Hvis massen før blandingen var oppkjørt i en ranke, vil man la det ambulierende blanderanlegget ha en planskraper hengende etter seg. Eller man kan bruke en egen vegskrape for å jevne ut massen.

For selve komprimeringen kan brukes sauefotvalse, gummivalse, stålhjulvalse, vibrobrygge eller en kombinasjon av disse. Redskapene og fremgangsmåten varierer med grunnens art. Ved fin-



Fig. 11. Under den siste utforming av tverrsnitt og lengdeprofil blir alle småhaugene som er blitt igjen bak bladet og hjulspor etter motorskraperen fjernet ved en skrape av en eller annen type.

Miles D. Catton, Civil Engineer

DK 624.138 (73/79)

kornige masser blir det gjerne brukt sauefotvalse. Stålhjulvalse blir i alminnelighet brukt ved kornig materiale. Gummihjulvalse blir brukt for den endelige valsing av overflaten. En fullstendig oversikt over komprimeringsmetoder finnes i publikasjonen «Compaction of Subgrades and Embankment», Wartime Road Problems Nr 11, utgitt av Highway Research Board 1945.

Når man studerer metoder og hjelpemidler for komprimeringsarbeider, er det imidlertid ønskelig å ha klart for seg at ved soilcementanlegg dreier det seg bare om et enkelt lag på 15 cm, mens det ved andre slags veganlegg dreier seg om en rekke forskjellige lag.

Overflatebehandling.

Nøyaktighet og god håndverksmessig utførelse er nødvendig for å oppnå en fin og jevn overflate. I alminnelighet bør komprimering av et tynt lag soilcement oppe på et tidligere komprimert lag med jevn overflate unngås, da topplaget vil ha lett for å løsne senere. Denne virkning fremskyndes hvis det ved bearbeidingen av topplaget brukes slepekoster, skraper eller lignende redskap.

Ved overflatebehandlingen blir det først brukt motorskraper for å besørge den siste finplanering. Denne arbeidsoperasjon foregår hånd i hånd med



Fig. 12. Den endelige jevne overflate blir i alminnelighet oppnådd ved at et tynt lag av overflaten blir fjernet av en motorskraper. Overflaten blir derpå lett fuktet med vann og valset med gummihjulvalse (luftgummi). Den endelige behandling består i ytterligere en lett dusj av vann for å fylle porene. Derpå blir det påført en «grunning» av bitumen for å sikre at vannet ikke skal fordampe fra blandingen. Til slutt blir det så lagt ut et asfaltlag på 20 mm tykkelse.

den endelige valsing, som foregår ved gummi-hjulsvalse eller stålhjulsvalse alt etter grunnens art.

Under den endelige behandling er det nødvendig å holde overflaten fuktig hele tiden. Dette skjer ved at det tilsettes mindre mengder vann fra en vannvogn eller eventuelt fra en ombygget asfaltspreader. Ved høy temperatur og lav fuktighet kan overflaten tørke hurtig og kreve at betydelige mengder vann blir tilsatt under sluttbearbeidingen. Ved lav temperatur og høy fuktighet kreves det bare ubetydelige mengder vann tilsatt.

Dekksjikt.

Etter at overflaten av soilcementlaget er ferdig bearbeidet, blir det lagt et beskyttende dekkjikt for å hindre fuktighetstap fra overflaten. Det er nødvendig å holde overflaten fuktig i ca 7 dager for å sikre at den overveiende del av cementen hydratiserer og at overflaten dermed herdner. Et dekke av fuktig høy, halm, jord eller en tildekking med asfaltpapp vil besørge dette. Et tynt asfaltlag er mest brukt i U.S.A., som tidligere nevnt [12].

Etter at overflaten er herdnet, blir det lagt et permanent asfaltdekke. Kvaliteten og tykkelsen av dette dekket blir bestemt av trafikken. Ved lett trafikk kan det brukes et 20 mm asfaltdekke. Massen til dette blandes på stedet, og bindemidlet velges etter klimaforholdene. Ved større trafikk må kvaliteten og tykkelsen av asfaltdekket økes.

Utbredelsen av soilcement.

Det første vitenskapelige kontrollerte dekke av soilcement ble bygget i 1935 av South Carolina State Highway Department i samarbeide med U.S. Bureau of Public Roads og Portland Cement Association [20]. Det var en strekning på 2,5 km



Fig. 13. Denne soilcementvegen på State Route 26 i Winnebago County nordvest for Chicago har gjort god tjeneste i over 20 år.

mellom Johnsonville og Hemingway. Bredden var 5,5 m og tykkelsen på dekket 15 cm. Året etter at vegen var bygget, ble det lagt et asfaltlag oppe på dekket, og vedlikeholdet i årene etter har bestått i å fornye dette lag fra tid til annen. Vegdekket er fortsatt i god stand, og gjør god tjeneste for seg til tross for at trafikken har øket betydelig.

Økningen i bruken av soilcement i U.S.A. fremgår klart av tabellen ovenfor. Erfaringene med disse dekker er uten sidestykke når det gjelder billige vegdekker. Tallene i tabellen innbefatter også betydelige mengder soilcement brukt som underlag for vanlige betongdekker. California Division of Highways tok initiativet til og utviklet denne type soilcementdekker til fullkommenhet. De kaller selv sin konstruksjon cementbehandlet underlag, og den er kjent under dette navn i vide kretser. Utførelsen av disse betongdekker på cementbehandlet underlag har ført til en høyning i nivået når det gjelder jevnhet og vedlikehold. Noen av disse veganlegg er blant de mest trafikkerte veger i California. På tilsvarende måte anvender Texas State Highway Department og andre disse prinsipper ved vegbygging.

De konstruksjoner som er oppført under «forskjellig» i tabell 1, omfatter kledninger og utføring av kanaler, grøfter og reservoarer. Denne kolonne i tabellen inneholder således de fleste konstruksjoner av plastisk soilcement.

Som tallene viser, utgjør soilcement en viktig sektor når det gjelder dekker på marken. Bruken av soilcement øker i stadig voksende tempo. Anlegg med utelukkende gode erfaringer gjennom en 10-årsperiode er vanlig forekommende. Det finnes et dekkeareal på over 25 mill. m² som er mer enn 15 år gammelt og 1,25 mill. m² med en høyere alder enn 20 år.

Tabell 1. Utbredelse av soilcement i U. S. A. (målt i 1000 m²).

Byggeår	Veger	Gater	Flyplasser	Forskjellige andre anlegg	Total
1935	16				16
1936	81				81
1937	351	18	7	2	378
1938	1 040	6	—	63	1 109
1939	990	474	—	80	1 544
1940—44	6 060	3 880	18 100	1 745	29 785
1945—49	20 400	4 860	750	489	26 499
1950—54	43 000	14 050	880	1 361	59 291
1955	11 800	3 760	73	264	15 897
1956	14 220	6 060	248	515	21 043
1957	13 400	5 490	319	231	19 440
Total	111 358	38 598	20 377	4 750	175 083

Summary.

The above article is a contribution to an interchange of articles between the European and United States' cement and concrete associations.

The author, who is assistant to the vice president for Research and Development, Portland Cement Association, has been working on soilcement and connected problems since 1935 and is author of numerous reports and articles on this subject.

In the above article he reviews the use of soilcement in U.S.A. in the last 20 years, showing how fast it has been increasing in the various fields.

According to the author soilcement mixtures may be divided into two general categories governed primarily by structural properties and moisture content of the mixture. These are «compacted soilcement» and «plastic soilcement». A third category is governed by structural properties and by a lower cement content and is termed «cement — modified soil».

For each of these categories the author gives a description of the typical properties and the different purposes for which they may be used. A description is also given of the various procedures used during the construction.

Litteratur.

- [1] M. D. Catton: *Soil-Cement, A Construction Material*. Proceedings of Conference on Soil Stabilization, M.I.T., Cambridge, Mass., 1952.
- [2] R. R. Proctor: *Fundamental Principles of Soil Compaction*. Engineering News-Record, Aug. 31, Sept. 7, 21, 28, 1933.

- [3] J. A. Leadabrand og L. T. Norling: *Soil-Cement Test Data Correlation Affords Methods of Quickly Determining Cement Factors for Sandy Soils*. Bulletin 69, Highway Research Board, 1953.
- [4] L. T. Norling og R. G. Packard: *Expanded Short-Cut Test Method for Determining Cement Factors for Sandy Soils*. 37th Annual Meeting, Highway Research Board, 1957.
- [5] L. D. Hicks: *Sampling, Soil Classification and Cement Requirement*. Proceedings 19th Annual Meeting, Highway Research Board, 1939.
- [6] J. A. Leadabrand, L. T. Norling og A. C. Hurless: *Soil Series as a Basis for Determining Cement Requirements for Soil-Cement Construction*. Bulletin 148, Highway Research Board, 1957.
- [7] G. F. Middleton: *Rammed Earth Construction in the East*. Prefabrication and New Building Technique, Sept. 1955.
- [8] W. S. Byrne og W. G. Holtz: *Soil-Cement Placed Mechanically*. Engineering News-Record, Dec. 25, 1947.
- [9] E. J. Felt: *Influence of Soil Volume Change and Vegetation on Highway Engineering*. Proceedings 26th Annual Highway Engineering Conference, Univ. of Colo., Boulder, Colo., 1953.
- [10] C. R. Reid: *Concrete Pavement Subgrade Design, Construction, Control*. Proceedings 19th Annual Meeting, Highway Research Board, 1939.
- [11] M. D. Catton: *Basic Principles of Soil-Cement Mixtures and Exploratory Laboratory Results*. Proceedings 17th Annual Meeting, Highway Research Board, 1937.
- [12] *Prevention of Moisture Loss in Soil-Cement with Bituminous Materials*. Report of Committee on Soil-Cement Roads, Research Report No 8-F, Highway Research Board, 1949.
- [13] M. D. Catton: *Research on the Physical Relations of Soil and Soil-Cement Mixtures*. Proceedings 20th Annual Meeting, Highway Research Board, 1940.
- [14] M. D. Catton og E. J. Felt: *Effect of Soil and Calcium Chloride Admixtures on Soil-Cement Mixtures*. Proceedings 23rd Annual Meeting, Highway Research Board, 1943.
- [15] H. F. Winterkorn, H. J. Gibbs og R. E. Fohrman: *Surface Chemical Factors of Importance in the Hardening of Soils by Means of Portland Cement*. Proceedings 22nd Annual Meeting, Highway Research Board, 1942.
- [16] E. J. Felt og M. S. Abrams: *Strength and Elastic Properties of Compacted Soil-Cement Mixtures*. Papers on Soils, Special Technical Publication No 206, American Society for Testing Materials, 1957.
- [17] *Thickness of Flexible Pavements*. Current Road Problems No 8 R, Highway Research Board, 1949.
- [18] F. N. Hveem og R. M. Carmany: *The Factors Underlying the Rational Design of Pavements*. Proceedings 28th Annual Meeting, Highway Research Board, 1948.
- [19] *Design of Flexible Pavements Using the Triaxial Compression Test*. State Highway Commission of Kansas, Research Bulletin No. 8, Highway Research Board, 1947.
- [20] W. H. Mills, jr.: *Stabilizing Soils with Portland Cement, Experiments by the South Carolina Highway Dept.*. Proceedings 16th Annual Meeting, Highway Research Board, 1936.

Bauta over den avdøde vegdirektør Zoëga.

Til minne om den islandske vegdirektør G. G. Zoëga som døde den 4. januar 1959 ble det søndag den 23.



august reist en bauta på Kjølur i 650 meters høyde over havet. Derfra har man en vid utsikt til fjellene omkring og videre også til nord- og sydlandet.

Bautaaen ble reist av den islandske turistorganisasjon, hvis president Zoëga hadde vært i 22 år og for hvis interesser Zoëga hadde nedlagt et betydelig arbeid.

Bautaaen som er av basalt er 2 m høy og felt ned i en jordfast klippe. På søylen er gravert det islandske turistblem samt Zoëgas navn, fødsels- og dødsdato.

Når akkurat dette sted langt oppe i fjellene ble valgt som sted for bautaaen var det fordi det var Zoëga som først oppdaget dette steds naturskjønnhet og som siden gjorde det til et yndet utfluktssted for feriereisende.

I gamle dager var Kjølur hvor bautaaen er reist, alfarveg, men etter at brødrene fra Reynistadur omkring år 1800 fant døden her ble den lagt ned og glemt i lang tid. Sommeren 1937 ble den ryddet, og det at denne veg ble åpnet igjen kan først og fremst takkes G. G. Zoëga.

En viser ellers til nekrologen over Zoëga, inntatt i nr 3, 1959 av Norsk Vegtidskrift på side 57.

SYSSELSETTINGS-OVERSIKT

Antall arbeidere ved offentlig veganlegg
pr. 24. september 1959.

Fylke	Hovedveganlegg			I alt	Herav på				Vegvesenets biler	
	Med statsbidrag	Bygdeveganlegg			Ordinært	Hjelpearbeid		I bruk	Ute av bruk	
		Uten statsbidrag				Hovedveger	Bygdeveger			
Østfold	129	4	8	141	141	—	—	4	1	
Akershus	205	53	33	291	291	—	—	—	—	
Hedmark	179	59	12	250	250	—	—	—	—	
Oppland	221	78	33	332	332	—	—	1	2	
Buskerud	192	7	43	242	242	—	—	2	—	
Vestfold	102	—	—	102	102	—	—	12	—	
Telemark	209	98	—	307	307	—	—	2	1	
A.-Agder	222	43	57	322	322	—	—	5	—	
V.-Agder	180	149	65	394	394	—	—	7	—	
Rogaland	155	91	82	328	328	—	—	3	—	
Hordaland	387	63	98	548	548	—	—	1	1	
Sogn og Fj. ...	383	139	148	670	670	—	—	4	—	
Møre og Romsd.	409	99	41	549	549	—	—	6	—	
Sør-Trøndelag ..	236	49	144	429	429	—	—	—	—	
Nord-Trøndelag .	262	—	29	291	291	—	—	11	—	
Nordland	422	68	63	553	553	—	—	—	—	
Troms	349	275	239	863	828	—	35	—	—	
Finnmark	308	43	87	438	438	—	—	2	—	
Hele landet	4550	1318	1182	7050	7015	—	35	60	5	
Hele landet pr. 25/9-58 ..	4815	1732	1345	7892	7892	—	—	88	3	

Antall arbeidere ved offentlig vegvedlikehold
pr. 24. september 1959.

Fylke	Riksveger	Fylkesveger	Bygdeveger	I alt	Vegvesenets biler	
					I bruk	Ute av bruk
Østfold	169	55	201	425	39	9
Akershus	294	101	225	620	10	2
Hedmark	274	62	268	604	17	2
Oppland	277	58	187	522	25	1
Buskerud	231	43	184	458	14	2
Vestfold	120	61	103	284	11	—
Telemark	205	26	85	316	15	1
Aust-Agder	163	42	72	277	23	1
Vest-Agder	144	126	171	441	29	9
Rogaland	181	67	172	420	25	—
Hordaland	207	105	235	547	28	—
Sogn og Fjord. .	131	62	75	268	16	1
Møre og Romsdal	199	103	285	587	32	7
Sør-Trøndelag ..	218	253	—	471	28	12
Nord-Trøndelag .	234	26	202	462	9	1
Nordland	319	160	183	662	—	—
Troms	163	105	60	328	4	—
Finnmark	210	69	8	287	34	11
Hele landet	3739	1524	2716	7979	359	59
Hele landet pr. 25/9-58 ..	3643	1532	2779	7954	387	92

Litteratur

NS 427 B — Forslag til ny betongstandard.

Forslaget til den nye betongstandard NS 427 B, som skal erstatte de tidligere NS 427 — 428, har vært utsolgt en tid. Da den nye standard sannsynligvis ikke vil foreligge før om ca 1 år har det vært nødvendig å trykke et nytt opplag av forslaget. Dette foreligger nå.

Forslag NS 427 B er utformet som en prosjekteringsstandard og inneholder regler for beregning og konstruksjon av arbeider i armert og uarmert betong. Reviderte regler for betongens og de enkelte delmaterialers egenskaper og prøvning, samt regler for utførelse og kontroll av betongarbeider forutsettes inntatt i en ny materialstandard.

Inntil den nye materialstandard foreligger, skal ifølge rundskriv fra departementet reglene i NS 427 — 428 om materialenes egenskaper og prøvning, samt utførelse og kontroll av betongarbeider fortsatt gjelde sammen med NS 427 B.

Disse regler er samlet i Bilag nr 1 til Forslag NS 427 B. Dette bilaget og Forslag NS 427 B vil heretter bli solgt samlet til en pris av kr 8,— pluss porto kr 1,30. Bilaget selges også separat for kr 2,50 pluss porto kr 0,50. Bestillinger sendes Teknisk Ukeblad.

Dansk Vejtidskrift nr 6, 1959.

Innhold: Svendborg amts trafikproblemer. Af amtsvevinspektør A. P. Grimstrup. — Ny hurtigmetode til bestemmelse af bindemiddelindhold i bindemiddelomhyllede stenmaterialer. Af civilingeniør T. Bech Hansen. — Fællesmøde i N.V.F.'s bituminose udvalg i København 16. juni 1958. Af underdirektør T. Fredsted. — Fra ministeriet (fortsat). — Nodbrensningsforsøg.

Dansk Vejtidskrift nr 9, 1959.

Innhold: Referat af amtsvevinspektorforeningens årsmøde i Viborg amt den 21. og 22. maj 1959 (sluttes). — Nye resultater af friktionsforskningen. Af civilingeniør Vagn Gøte. — Lovel bro. Af amtsvevinspektør Viggo Rasmussen. — Nye vejmaskiner. — Nye bøger.

Dansk Vejtidskrift nr 10, 1959.

Innhold: Vejbefæstelse og bæreevne. Af civilingeniør J. Kirk. — Skridsikkerhedens forringelse ved afslidning af dækmonstrer. Af civilingeniør Vagn Gøte. — Domme. — Kursus.

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 7, 1959.

Innhold: Besparingsutredningen och vägarna. — Vägvesenets projekteringsverksamhet av överingenjör H. Ekström. — Svensk-norska mellanriksvägar av byråchefen Holger Ahreson. — Nya statsbidragsregler för städernas vägar och gator m. m. av byrådirektör L. Sparre. — Motorvägsbygget vid Ängelholm av ingenjör Ingmar Olsson. — Jordstabilisering i Västtyskland av civilingenjör Lennart Andersson. — Samhällets ansikte mot vägen av trädgårdsarkitekt Henning Segerros. — Amerikanskt försök med motorvägsbelysning. Referat av civilingenjör Lennart Carlsson. — Om vägräckens funktion m. m. av civilingenjör A. Rinkert. — Boknytt: Fjälltransport med lastbil. — Aktuellt. — Från departement och verk. — Föreningsmeddelanden: Avslutning på diskussionen i Linköping, protokoll från årsmötet. — Ur fackpressen.

Vegtjenestemann hedres.

Oppsynsmann Georg Bjørkli, Lakselv er tildelt Kongens Fortjenstmedalje i sølv. Medaljen ble overrakt under en middag Kistrand kommune holdt for oppsynsmannen 10. oktober.

Georg Bjørkli har vært vegoppsynsmann i 46 år, og går ut av vegvesenets tjeneste ved oppnådd alder av 70 år i november.

Vi gratulerer!

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som bilsakkyndig II ved bilkontrollen i Bergen og Trondheim er ansatt henholdsvis Eilif *Hatlestad* og Anton *Rokseth*.

Som bilsakkyndig III ved bilkontrollen er ansatt:

Anton *Asbjørnød* i Arendal, Aage *Dybvik* i Narvik, H. E. *Hansen-Hegglunn* i Vadsø, Rolf *Jensen* i Kongsberg, Olav *Mellum* i Hamar, Lorentz *Melvold* i Oslo, Kjell *Olimb* i Moss, Torolf *Vie* i Førde og Kristian *Øverås* i Harstad.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Kongsberg er ansatt fru Bjørg *Matsen*.

Som kontorassistent I ved bilkontrollen er ansatt:

Aase Lill *Feire-Lønno* i Tønsberg, Mildred *Gjerstad* i Steinkjer, Anne-Lise *Jacobsen* i Oslo, Astrid *Mustaparta-Lind* i Harstad, Kari Lovise *Omdahl* i Stavanger, Elsa Tonny *Ousdal* i Flekkefjord, Margit Astrid *Skrede* i Førde, Edith *Skribeland* i Kristiansand S og Ellen Marie *Solberg* i Tromsø.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Hedmark fylke er ansatt Per *Heim*.

Som kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Oppland fylke er ansatt Trygve *Ringstad*.

Som oppsynsmann ved vegadministrasjonen i Buskerud fylke er ansatt Gudbrand *Rognerud*.

Som fullmektig I og kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Vestfold fylke er ansatt henholdsvis Einar *Akselsen* og Inger Helene *Thomassen*.

Som oppsynsmann og avdelingsingeniør I ved vegadministrasjonen i Hordaland fylke er ansatt henholdsvis Oddgeir *Bang* og Thorvald *Olsen*.

Som kontorfullmektig II ved vegadministrasjonen i Møre og Romsdal fylke er ansatt fru Grethe *Brunstad*.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Nordland fylke er ansatt Knut *Imset*.

Som overingeniør II ved vegadministrasjonen i Troms fylke er ansatt Oddvar *Nestvold*.

Som konstruktør I og avdelingsingeniør II i Vegdirektoratet er ansatt henholdsvis Hans Walter *Christiansen* og Christian *Wathne*.

Som velferdsleder i Statens vegvesen er ansatt Odd *Durban Hansen*.

Som førstesekretærer ved vegkontorene i Buskerud, Rogaland og Troms er ansatt henholdsvis Elias *Haukeland*, Arvid *Simonsen* og Albert *Heimdal*.

Som fullmektiger I i bilkontrollen i Oslo, Lillestrøm og Skien er ansatt henholdsvis Inger Johanne *Rosenlund*, Marit Schöller *Eriksen* og Else *Viken*.

Som oppsynsmann og kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Oppland fylke er ansatt henholdsvis Jan *Jørgensen* og Per *Presthus*.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Vest-Agder fylke er ansatt Eduard *Irgens*.

Som oppsynsmann ved vegadministrasjonen i Hordaland fylke er ansatt Dagfinn *Vinsrygg*.

Som avdelingsingeniører II og ingeniør I ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane fylke er ansatt henholdsvis Hans *Foldal*, Jan *Stedje* og Aage *Grands*.

Som oppsynsmann ved vegadministrasjonen i Møre og Romsdal fylke er ansatt Ståle *Solheim*.

Som avdelingsingeniør II og kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Nordland fylke er ansatt henholdsvis Arne *Dahl* og Judith *Stenersen*.

Ny normering av vegteknikerstillingene pr 1. januar 1958 i Vegdirektoratet.

År 1959, den 22. oktober besluttet ansettelsesrådet å foreta følgende opprykk i Vegdirektoratet med virkning fra 1. januar 1958, for så vidt intet annet tidspunkt fremgår av protokollen:

<i>Hansen</i> , Erling K.	konstruktør	II
<i>Skuggedal</i> , Harald	»	II
<i>Tørgersen</i> , Lizzie	»	II
<i>Aas</i> , Herman	»	II
<i>Araldsen</i> , Arald	»	III
<i>Skarra</i> , Nils	»	III
<i>Thomsen</i> , Johannes	»	III

Ny normering av vegteknikerstillingen pr 1. januar 1958 ved Vegkontorene.

År 1959, den 22. oktober besluttet ansettelsesrådet i samsvar med de respektive vegsjefers innstillinger, å foreta følgende opprykk ved vegkontorene med virkning fra 1. januar 1958, for så vidt intet annet tidspunkt fremgår av protokollene:

Fylke:	Navn:	Til konstruktør:
Østfold	<i>Normann</i> , Erik	II
»	<i>Enga</i> , Kaare	III
Hedmark	<i>Påhlman</i> , Gustav	II
»	<i>Hammeren</i> , Per	III
Oppland	<i>Hosen</i> , Henrik	II
»	<i>Birkeli</i> , Kåre	III
»	<i>Jørgensen</i> , Jan	III
Buskerud	<i>Hovik</i> , Bjarne	II
»	<i>Dalevold</i> , Einar	III
Vestfold	<i>Skartveit</i> , Reidar	III
»	<i>Tvinnereim</i> , Kåre	III
Telemark	<i>Nyrud</i> , Sverre	II
Aust-Agder	<i>Høyesen</i> , Alfred	II
»	<i>Bakken</i> , Gunnar	III
»	<i>Fossli</i> , Anders	III
Vest-Agder	<i>Helle</i> , Arne	II
»	<i>Pedersen</i> , Leif	II
»	<i>Sandsmark</i> , Kristian	III
Rogaland	<i>Moi</i> , Alv	II
»	<i>Motland</i> , Jens B.	II
»	<i>Johansen</i> , Fridtjof	III
»	<i>Langeland</i> , Otto	III
»	<i>Løken</i> , Audun	III
»	<i>Sonstabo</i> , Johannes	III
Hordaland	<i>Bergo</i> , Trygve	II
»	<i>Larsen</i> , Harald	II
»	<i>Onarheim</i> , Hermod	III
»	<i>Riise</i> , Trygve	III
Sogn og Fjordane	<i>Berge</i> , Eivind	II
»	<i>Fredheim</i> , Sigurd	II
»	<i>Bruland</i> , Magnus	III
»	<i>Hovland</i> , John	III
»	<i>Husby</i> , Erling	III
»	<i>Nesje</i> , Bjarne	III
Møre og Romsdal	<i>Bergsti</i> , Martinus	II
»	<i>Korsbrekke</i> , Per	III
»	<i>Åfloydal</i> , Oddvar	III
Sør-Trøndelag	<i>Bollingmo</i> , Hans	II
»	<i>Bogen</i> , Odd	III
»	<i>Skavdal</i> , Ole	III
Nord-Trøndelag	<i>Froseth</i> , Alf	II
»	<i>Christensen</i> , Tor	III
Nordland	<i>Johansen</i> , Petter	II
»	<i>Tverdal</i> , Arne P.	II
»	<i>Bjørno</i> , Edgar	III
»	<i>Nordbakk</i> , Albert	III
Troms	<i>Nilsen</i> , Ingolf	II
»	<i>Berntsen</i> , Gunnar	III
Finnmark	<i>Heggeli</i> , Sverre	II

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.

Personalia

Ansettelse i vegvesenet.

Som bilsakkyndig II ved bilkontrollen i Bergen og Trondheim er ansatt henholdsvis Eilif *Hatlestad* og Anton *Rokseth*.

Som bilsakkyndig III ved bilkontrollen er ansatt:

Anton *Asbjørnrod* i Arendal, Aage *Dybvik* i Narvik, H. E. *Hansen-Heggblunn* i Vadsø, Rolf *Jensen* i Kongsberg, Olav *Mellum* i Hamar, Lorentz *Melvold* i Oslo, Kjell *Olimb* i Moss, Torolf *Vie* i Førde og Kristian *Øverås* i Harstad.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Kongsberg er ansatt fru Bjørg *Matsen*.

Som kontorassistent I ved bilkontrollen er ansatt:

Aase Lill *Feire-Lønno* i Tonsberg, Mildred *Gjerstad* i Steinkjer, Anne-Lise *Jacobsen* i Oslo, Astrid *Mustaparta-Lind* i Harstad, Kari Lovise *Omdahl* i Stavanger, Elsa Tonny *Ousdal* i Flekkefjord, Margit Astrid *Skrede* i Førde, Edith *Skribeland* i Kristiansand S og Ellen Marie *Solberg* i Tromsø.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Hedmark fylke er ansatt Per *Heim*.

Som kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Oppland fylke er ansatt Trygve *Ringstad*.

Som oppsynsmann ved vegadministrasjonen i Buskerud fylke er ansatt Gudbrand *Rognerud*.

Som fullmektig I og kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Vestfold fylke er ansatt henholdsvis Einar *Akselsen* og Inger Helene *Thomassen*.

Som oppsynsmann og avdelingsingeniør I ved vegadministrasjonen i Hordaland fylke er ansatt henholdsvis Oddgeir *Bang* og Thorvald *Olsen*.

Som kontorfullmektig II ved vegadministrasjonen i Møre og Romsdal fylke er ansatt fru Grethe *Brunstad*.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Nordland fylke er ansatt Knut *Innset*.

Som overingeniør II ved vegadministrasjonen i Troms fylke er ansatt Oddvar *Nestvold*.

Som konstruktør I og avdelingsingeniør II i Vegdirektoratet er ansatt henholdsvis Hans Walter *Christiansen* og Christian *Wathne*.

Som velferdsleder i Statens vegvesen er ansatt Odd *Durban Hansen*.

Som førstesekretærer ved vegkontorene i Buskerud, Rogaland og Troms er ansatt henholdsvis Elias *Haukeland*, Arvid *Simonsen* og Albert *Heimdal*.

Som fullmektiger I i bilkontrollen i Oslo, Lillestrøm og Skien er ansatt henholdsvis Inger Johanne *Rosenlund*, Marit Schøller *Eriksen* og Else *Viken*.

Som oppsynsmann og kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Oppland fylke er ansatt henholdsvis Jan *Jørgensen* og Per *Presthus*.

Som ingeniør I ved vegadministrasjonen i Vest-Agder fylke er ansatt Eduard *Irgens*.

Som oppsynsmann ved vegadministrasjonen i Hordaland fylke er ansatt Dagfinn *Vinsrygg*.

Som avdelingsingeniører II og ingeniør I ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane fylke er ansatt henholdsvis Hans *Foldal*, Jan *Stedje* og Aage *Grandås*.

Som oppsynsmann ved vegadministrasjonen i Møre og Romsdal fylke er ansatt Ståle *Solheim*.

Som avdelingsingeniør II og kontorassistent I ved vegadministrasjonen i Nordland fylke er ansatt henholdsvis Arne *Dahl* og Judith *Stenersen*.

Ny normering av vegteknikerstillingene pr 1. januar 1958 i Vegdirektoratet.

År 1959, den 22. oktober besluttet ansettelsesrådet å foreta følgende opprykk i Vegdirektoratet med virkning fra 1. januar 1958, for så vidt intet annet tidspunkt fremgår av protokollen:

<i>Hansen</i> , Erling K.	konstruktør	II
<i>Skuggedal</i> , Harald	»	II
<i>Torgersen</i> , Lizzie	»	II
<i>Aas</i> , Herman	»	II
<i>Araldsen</i> , Arald	»	III
<i>Skarra</i> , Niis	»	III
<i>Thomsen</i> , Johannes	»	III

Ny normering av vegteknikerstillingen pr 1. januar 1958 ved Vegkontorene.

År 1959, den 22. oktober besluttet ansettelsesrådet i samsvar med de respektive vegsjefers innstillinger, å foreta følgende opprykk ved vegkontorene med virkning fra 1. januar 1958, for så vidt intet annet tidspunkt fremgår av protokollene:

Fylke:	Navn:	Til konstruktør:
Østfold	<i>Normann</i> , Erik	II
»	<i>Enga</i> , Kaare	III
Hedmark	<i>Pählman</i> , Gustav	II
»	<i>Hammeren</i> , Per	III
Oppland	<i>Høsen</i> , Henrik	II
»	<i>Birkeli</i> , Kåre	III
»	<i>Jørgensen</i> , Jan	III
Buskerud	<i>Hovik</i> , Bjarne	II
»	<i>Dalevold</i> , Einar	III
Vestfold	<i>Skartveit</i> , Reidar	III
»	<i>Tvinnereim</i> , Kåre	III
Telemark	<i>Nyrud</i> , Sverre	II
Aust-Agder	<i>Høyese</i> , Alfred	II
»	<i>Bakken</i> , Gunnar	III
»	<i>Fossli</i> , Anders	III
Vest-Agder	<i>Helle</i> , Arne	II
»	<i>Pedersen</i> , Leif	II
»	<i>Sandsmark</i> , Kristian	III
Rogaland	<i>Moi</i> , Alv	II
»	<i>Motland</i> , Jens B.	II
»	<i>Johansen</i> , Fridtjof	III
»	<i>Langeland</i> , Otto	III
»	<i>Loken</i> , Audun	III
»	<i>Sonstabo</i> , Johannes	III
Hordaland	<i>Bergo</i> , Trygve	II
»	<i>Larsen</i> , Harald	II
»	<i>Onarheim</i> , Hermod	III
»	<i>Riise</i> , Trygve	III
Sogn og Fjordane	<i>Berge</i> , Eivind	II
»	<i>Fredheim</i> , Sigurd	II
»	<i>Bruland</i> , Magnus	III
»	<i>Hovland</i> , John	III
»	<i>Husby</i> , Erling	III
»	<i>Nesje</i> , Bjarne	III
Møre og Romsdal	<i>Bergsli</i> , Martinus	II
»	<i>Korsbrekke</i> , Per	III
»	<i>Åfloydal</i> , Oddvar	III
Sør-Trøndelag	<i>Bollingmo</i> , Hans	II
»	<i>Bogen</i> , Odd	III
»	<i>Skavdal</i> , Ole	III
Nord-Trøndelag	<i>Frøseth</i> , Alf	II
»	<i>Christensen</i> , Tor	III
Nordland	<i>Johansen</i> , Petter	II
»	<i>Tverdal</i> , Arne P.	II
»	<i>Bjørno</i> , Edgar	III
»	<i>Nordbakk</i> , Albert	III
Troms	<i>Nilsen</i> , Ingolf	II
»	<i>Berntsen</i> , Gunnar	III
Finnmark	<i>Heggeli</i> , Sverre	II

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.