

Meddelelser fra veidirektøren.

Nr. 13.

Erfaringsrapporter, avhandlinger m. v. trykkes paa
'denne maate saa ofte, som dertil blir anledning,

Juni 1909.

Forhandlinger paa amtsingeniørermøtet

29. mars—3. april 1909.

Kristiania
S. & Jul Sørensens boktrykkeri A/S
1909.

Indholdsfortegnelse.

Motets sammentraeden.		Side	5
Komiteer og arbeidsstof.			6
Komite nr. 1: Sak nr. 1: <i>Utsyr for motorvegveier.</i>			
Indstilling		»	24
Debat		»	39
Beslutning		»	25
Sak nr. 2: <i>Planleggelse av landets veinet med motorvognkjørsel for øie.</i>			
Indstilling		»	24
Beslutning		»	25
Sak nr. 3: <i>Referat av veilovutkastet.</i>			
Indstilling		»	38
Debat		»	7
Beslutning		»	38
Komite nr. 2: Sak nr. 1: <i>Administrationsordningen og arbeidsmaaten inden amterne.</i>			
Indstilling		»	7
Debat		»	8
Beslutning		»	11, 13
Sak nr. 2: <i>Andragende fra veivisenets ingeniørassisterenter om forbedring av deres kaar.</i>			
Indstilling		»	13
Debat		»	14
Beslutning		»	20
Sak nr. 3: <i>Pensionssaken.</i>			
Komite nr. 3: Sak nr. 1: <i>Valsning av veier.</i>			
Indstilling		»	25
Debat		»	27
Beslutning		»	30, 33, 34
Sak nr. 2: <i>Bør den nu brukelige belastning for vore broer forandres med særlig henblik paa førekelse av hjultrykket?</i>			
Indstilling		»	20
Debat		»	22
Beslutning		»	24
Sak nr. 3: <i>Referat av lovutkast om bruk av motorvogner.</i>			
Indstilling		»	36
Debat		»	37
Kjæfter til stenpukkemaskiner.			38
Motets avslutning.			46

Amtsingeniørermøtet

29. mars—3. april 1909.

Til møtet, der sammentraadte den 29. mars 1909 paa veidirektørens kontor, var fremmødt følgende amtsingeniører:

<i>Thoresen</i>	— Akershus amt.
<i>Werenskiold</i>	— Hedemarkens amt.
<i>Aubert</i>	— Kristians amt.
<i>Bugge</i>	— Buskeruds amt.
<i>Conradi</i>	— Jarlsberg og Larviks amt.
<i>Holst</i>	— Nedenes amt.
<i>Bussoe</i>	— Stavanger amt.
<i>Borch</i>	— N. Bergenshus amt.
<i>Hordenak</i>	— Romsdals amt.
<i>Munch</i>	— N. Trondhjems amt.
<i>Boye</i>	— Nordlands amt.
<i>Særegaard</i>	— Tromsø amt.

Endvidere var foruten *veidirektøren* tilstede overingeniør *Hugo*, samt avdelingsingeniørerne *Baalsrud* og *Rode* (Finnmarken), hvilken sidste — efter veidirektørens oplysning — var fremmødt paa egen bekostning. Avdelingsingeniør *Horn* var paa anmodning fritat for at overvære møtet.

Fra amtsingeniørerne *Grunn* og *Landmark* forelaa meddelelse om, at de paa grund av sygdom var forhindret fra at møte og fra amtsingeniør *Anlvord* telegram om, at han formedelst tilstedeværelse i amtsstinget først kunde fremmøte imorgen.

Forhandlingerne lededes av veidirektøren, der uttalte, at han med glæde hadde inøteset dette stevne, som vilde bli forelagt betydningsfulde opgaver, særlig spørsmålet om de nyere transportmidlers indflydelse paa vore veier.

Iernæst gav veidirektøren en forelobig oversikt over den arbeidsordning, som var tænkt befolgt under møtet og refererte følgende forslag til nedsættelse av 3 komiteer:

Komiteer.

Arbeidsstof.

Komite nr. 1:

Thoresen, 1) Utstyr for motorvognveier, omfattende:

Aubert, Veibredde,

Bassoe, Veidække,

Hovdenak, Kurvatur og

Munch, Utstyr forovrig.

(Veidirektøren). 2) Planlæggelse av landets veinett med motorvognkjørsel for øie.

3) Referat av veilovutkastet (Ot. prp. nr. 31, 1909).

Komite nr. 2:

Bugge, 1) Administrationsordningen og arbeidsmaaten inden amterne.

Holst, 2) Andragende fra veivæsenets ingeniørassistenter

Borch, om forbedring av deres kaar.

Saxeguard, 3) Pensionssaken.

(Overingeniøren).

Komite nr. 3:

Andvord, 1) Valsning av veier.

Werenskiold, 2) Bør den nu brukelige belastning for vore broer forandres med særlig henblik paa forøkelse av hjultrykket?

Conradi, 3) Referat av lovutkast om bruk av motorvogner (Ot. prp. nr. 32, 1909).

Boye,

Rode,

Baalsrud.

Referat av veilovutkastet.

(Ot. prp. nr. 31, 1909.)

Indstilling og beslutning side 38.

Veidirektøren gav et referat av det foreliggende forslag til lov om veivæsenet (Ot. prp. nr. 31, 1909) specielt med hensyn paa central-administrationens forhold til amternes veiadministration.

Bød om amtsingeniorernes uttalelse om, hvorvidt amtsingenior-møtet burde foreta noget for muligens at bevirke en forandring i lovforslaget i denne henseende. Det var forovrig ikke forutsætningen, at lovforslaget paanyt skulde optages til behandling paa dette amtsingeniormøte.

Efter en forutgaaende diskussion om saken i sin almindelighed, blev det besluttet at oversende samme til komite nr. 1 til behandling.

Plenumsmøte 1. april 1909.

Av de i forrige møte tilstedevarende var amtsingenior *Holst* reist hjem i anledning av amtstinget og amtsingenior *Thoresen* hadde meldt forfald (syk). Derimot var amtsingenior *Andvord* kommen tilstede.

Veidirektøren refererte „*Uttalelse fra komite nr. 2 angaaende sak nr. 1: Administrationsordningen og arbeidsmaaten inden amterne*“ saalydende:

„I overensstemmelse med, hvad forslagsstilleren til dette forhandlingsemne har forudsat, vilde man anse det heldig, om der havde foreligget en almindelig oversigt over saken fra en af de amtsingeniorer, som længst har staat i den kombinerte veiadministration. Da ingen saadan utredning er tilveiebragt, finder komiteen at burde indskrænke sig til at nævne enkelte punkter, som fortrinsvis bør være gjenstand for droftelse i fællesmøte, idet man samtidig til disse punkter knytter nogen faa bemerkninger. I fællesmøtet vil der maaske kunne fremkomme ogsaa andre ting, der naturlig henhører til nærværende sak og som bør droftes.“

Komiteen har ikke trodd at burde indlate sig paa spørsmaalet om instruks for amtsingeniorerne.

A. Vedkommende *ingeniordispositioner* skal komiteen anføre følgende:

Hvor avstandene ikke er altfor store eller reiserne av andre grunde særlig tidsspildende, vil det vistnok som regel være mest hensigtsmaessig at *koncentrere ingeniørpersonalet* ved amtsinge-

nørens kontor. Herved opnaaes, at de underordnede ingeniørers arbeidskraft bedst utnyttes, at korrespondancen i hoi grad forenkles samt at samarbeidet mellem ingeniørerne blir mest frugtbringende. Disse betydelige fordele vil i almindelighet mer end opveie ulempene ved de lengere reiser for enkelte av de underordnede ingeniører.

I de amter, hvor der er flere underordnede ingeniører, antar komiteen, at det vil være hensigtsmaessig at overdrage avdelingsingeniører og noget erfarte ingeniørassisterenter *hvor især sit bestemte distrikt*, indenfor hvilket de har det nærmeste tilsyn saavel med bygning som vedlikehold. Blandt andet av hensyn til vedkommende ingeniørs utvikling skulde en saadan ordning synes heldig. I hvilken grad og paa hvilken maate de underordnede ingeniører bør indta en selvstaendigere stilling vil meget bero paa de stedlige forhold og vedkommendes kvalifikationer.

B. Med hensyn til *administrationen af vedlikeholdet* bemerkes følgende:

Hvor det er overkommelig, antages det gavnlig, at formandskaperne i betimelig tid meddeles en oversigt over de sandsynlige utgifter til herredernes vei- og brovedlikehold i det følgende år, til veiledning under budgetbehandlingen i herredsstyrerne.

Komiteen vil fremhæve ønskeligheten av, at ingeniørerne ofrer mest mulig af tid paa befaringer sammen med de underordnede (ikke tekniske) funktionærer og herunder gjør sine bemerkninger samt instruerer vedkommende angaaende utbedringsarbeiderne.

Hvad specielt angaar *veivogtere* tror komiteen det vilde være heldig, om der kunde utarbeides en *instruks* for disse, som med mindre tillempninger kunde passe under alle forhold. De forhaandenværende instrukser er vistnok i betydelig grad indbyrdes avvikende i de forskjellige amter.“

Beslutning blev ikke fattet. Se side 11 og 12.

Diskussion.

Saregaard: Det er egentlig jeg, som er forslagsstiller til dette emne. Jeg fik nemlig under forrige amtsingeniørermøte et sterkt indtryk av, at et spørsmaal som dette vilde vække almindelig interesse. Min bestemte forudsætning var dog, at man kunde faa en utredning

av samme av en av de mest erfarte amtsingeniører. Dette har der imidlertid ikke været anledning til, og under disse omstændigheter er derfor det foreliggende materiale noget tyndt. Der er saaledes ikke noget videre at tilføje utenfor det i indstillingen fremholdte.

Jeg har tænkt mig — som i en skrivelse til veidirektoren fremholdt — at en droftelse av disse spørsmål kan ha fremtidig værd med sigte paa den instruks, som den nye veilov forutsætter.

Veidirektoren henstillede, at man først tog punkt A, vedkommende *ingeniordispositioner*, under behandling.

Werenskiold: I Hedemarkens amt har man hat under overveielse at samle ingeniorpersonalet ved amtsingeniorkontoret; men de lange avstande har bevirket, at man hittil ikke har kunnet gjøre dette. Vil dog fremdeles ha opmerksomheten henvendt paa dette spørsmål, saasnat forbedrede kommunikationer gjør det mulig at foreta sammenslutningen. Føler ofte savnet ved, at avdelingsingeniørerne ikke er nærmere, da der ofte kan gjøre sig forskjellige meninger gjeldende, og der let kan opstaa spørsmål av personlig art, som det vilde være onskeligt at kunne konferere om.

Veidirektoren: Med hensyn til dette spørsmål har centraladministrationen ikke gjort noget indgrep i dispositionerne.

I almindelighet maa det vel siges at være en væsentlig fordel forbundet med, at ingeniorerne saavidt mulig faar sig tildelt bestemte distrikter, da de derved bedre kommer ind i forholdene i veivæsenet idetheletaget; men jeg er selv sagt ikke blind for, at det, at de alle bor ved amtsingeniørens og amtmandens station ogsaa har sine store fordele. Som hittil bør vel dette forhold ordnes som det passer bedst. Selv om samtlige ingeniorer i amtet bor paa samme sted, kan de ha hver sine distrikter, som de har ansvaret for. Forholdet bør utvikle sig saa naturlig og frit, som hensigtsmæssighethensyn tillater.

Saregaard: Tror, at forutsætningen for indforelsen av den koin-binerte veiadminstration var, at ingeniorerne skulde bo i distrikterne; men erfaring har igrunden motbevist denne antagelse. Maa slutte sig til Werenskiolds uttalelser. Komiteen har hat under overveielse, hvorvidt det kan ha en viss moralsk betydning — om jeg saa kan kalde det — med hensyn til vedlikeholdet, at ingeniorerne bor i distrikterne; men er kommen til det resultat, at der ikke kan lægges megen vekt herpaa.

I Tromsø amt har assistenterne hver sit distrikt og man har kun gode erfaringer med hensyn til denne ordning.

Conradi: I Akershus amt hadde ingeniørerne — i den tid jeg var der — bestemte distrikter og vi fandt os vel tjent med det.

Munch: I Nordre Trondhjems amt er avstandene store og kommunikationsforholdene vanskelige, hvorfor avdelingsingenioren er overdraget og bor i den nordre del av amtet. Føler i mange henseender vanskeligheterne ved, at amtet er delt og det gir ofte anledning til misforståelser fra distrikternes side. At begrænse avdelingsingeniorens arbeide og myndighet falder vanskelig. Man bør vel ikke i distriktet ha indtryk av, at han har stor indflydelse, men paa den anden side letter det jo amtsingeniorens arbeide, at avdelingsingenioren kan greje mest mulig paa egen haand.

Hadde tænkt at opstille som forhandlingstema paa møtet: „Hvilken begrænsning bør opträkkes med hensyn til avdelingsingeniørernes arbeide i sine distrikter?“

Veidirektoren: Dette maa selvfølgelig være et konduitespørsmål. At opträkke bestemte grænser maa ske ved instruks. Saken er imidlertid ikke forberedt, saa man kan ikke komme ind paa detaljerne. Som almindelig princip bør vel enhver ha nogen selvstændighet under ansvar — forskjellig etter forholdene — men dog saaledes, at chefen har traadene i sin haand og ikke sættes utenfor. Som sagt blir dette til sidst en konduitesak for vedkommende amtsingeniør.

Søregaard: Komiteen har ikke været ganske uopmerksom paa dette spørsmål og har berørt det i punkt A, men har ikke fundet grund til at gaa nærmere ind paa det.

Bugge: Har prøvet som avdelingsingeniør baade at bo ute i sit distrikt og ved amtsingeniørkontoret, men finder det absolut heldigst, at ingeniørerne er samlet ved et kontor. De bør allikevel tildeles sine bestemte distrikter.

Aubert: Er ikke enig med Bugge og heller ikke i komiteens uttalelse punkt A, første passus. Er derimot enig i anden passus.

I Kristians amt bør begge avdelingsingeniører inden sit distrikt. Samarbeidet har altid været det bedste og forholdene i distrikten er likesaa gode. De stedlige forhold og vedkommendes kvalifikationer maa være det avgjørende. Det vilde ikke være heldig i Kristians amt at koncentrere ingeniørernes arbeide ved amtsingeniørkontoret. Decentralisation er for dette amt det heldigste.

Conradi: Ordningen med egne distrikter og samlet bopæl bør gjennemføres saa langt som mulig; men de stedlige forhold *kan* jo medføre, at avdelingsingeniøren bør bo i distrikten. I Kristians amt

er vel forholdene saadanne. Vil holde med Werenskiold i, at man bør forsøke at trække det sammen; men i Nordland f. eks. lar dette sig formentlig ikke gjøre.

Naar forholdene medfører, at avdelingsingenioren maa bo paa et andet sted end amtsingenioren, maa denne ikke være for ængstelig for at la avdelingsingeniøren faa fornoden myndighet uten dog at slippe ledelsen.

Hordnak: Er ganske enig i indstillingen. Den binder intet fast og man kan indrette sig efter forholdene. At koncentrere personalet har saavel sine fordele som sine mangler. Man bør — naar ingeniererne er i besiddelse av tilstrækkelig modenhet — la dem faa sine bestemte distrikter — dog uten uoverstigelige grænser.

Veidirektoren: Ja.

Vi gaar da over til punkt B.

Werenskiold: Ifolge instruks og veiloven skal herrederne forelægges et budget paa forhaand. Lensmændene skal levere sine overslag.

Veidirektoren: Det sier sig jo selv, at hvis amtsingeniøren skal være chef for vedlikeholdet, maa han sorge for at faa de nødvendige bevilgninger.

Sørengaard: Dette punkt er sat ind i indstillingen av den grund, at man hadde indtrykket av, at det ikke var almindelig praksis at sende de nævnte opgaver til formandskaperne, fordi man ikke fik tid til det; men det bør være regel, at det gjøres, og det vilde være meget heldig, om saa kunde ske.

Veidirektoren: Det rationelle er, at amtsingeniørerne har ledelsen av vedlikeholdet, og de maa da vite, hvad det koster.

Conradi: Det gaar ofte saa, at man ikke rækker at sende formandskaperne disse opgaver.

Med hensyn til de i indstillingen nævnte befaringer sammen med de ikke tekniske funktionærer sigtes der vel med den nuværende veilov nærmest til rodemesterne. I Jarlsberg og Larviks amt anser man det dog nærmest for overflodig, at amtsingeniørerne reiser med rodemesterne.

Werenskiold henholdt sig til Conradi. Kan tiltræde aanden i indstillingen, men ikke som beslutning.

Aubert: Det er underlig at høre Conradis uttalelse om forholdene i Jarlsberg og Larviks amt. Har anset det som amtets ingeniørers

pligt ved befaringer i distrikterne at ta rodemesterne med og har ikke hørt nogen misnøie dermed, tvertimot der rettes appel baade fra lensmænd, rodemestere og herreder til amtsingeniører om snart at komme og instruere og assistere dem. Dette er et sundt og godt forhold.

Conradi: Fra begyndelsen av var dette med indskrænkning af amtsingeniørens reiser nærmest et økonomisk spørsmaal fra amtsingets side. Har imidlertid kjæmpet mot denne indskrænkning og tror nu at ha vundet slaget; men jeg har i nogle aar maattet indskrænke mine reiser, for ikke at overskride bevilgningen.

Hovedenak: Er enig i komiteens uttalelse angaaende dette punkt. Istedetfor „ingeniørerne“ bør der dog staa „amtsingeniørerne“, da dette bedre vil ramme distrikternes ønsker. Lensmændene ønsker helst, at amtsingeniøren eller ialfald en av de ældre ingeniører skal komme.

Conradi: Ja, befolkningen ser helst, at amtsingeniøren kommer; men de yngre ingeniører maa ogsaa oplæres, og naar der er anledning, bør disse faa reise.

Aubert: Tror det er riktig, at der staar „ingeniørerne“. Jeg tror neppe, at amtsingeniøren vil slippe en ganske ung ingeniør ut paa saadanne befaringer. Han maa først være med amtsingeniøren en tid og lære.

Andvord: Kan ikke første passus i punkt B gaa ut? Dette staar jo i vor instruks.

Borch: I min instruks staar intet herom. Indberetning til formandskaperne kan vel kun sendes der, hvor vedlikeholdet er ordnet anderledes end hos os.

Conradi: Denne bemerkning er vel kommet ind i komiteens uttalelse, fordi der ikke overalt forholdes som antydet.

Veidirektøren: Bestemmelsen blir jo ikke bindende. Enhver kan lægge i det, hvad han vil.

Saregaard: Vil gjøre opmerksom paa, at der ikke foreligger nogen „indstilling“ fra komiteen. Man har kun kaldt det en „uttalelse“, og den er ikke gjenstand for nogen *beslutning*. Det lykkes jo ikke altid amtsingeniørerne at overkomme alt det, som staar i veiloven.

Conradi: Praksis er hos os, at lensmændene avgir forslag til amtsingeniøren og amtsingeniøren til herredsstyrerne for bygdeveienes vedkommende.

Veidirektøren: Nogen voting ansees det unødvendig at foreta.

Man gik derpaa over til behandling av:

Indstilling

fra komite nr. 2 i anledning av andragende fra veivæsenets ingenior-assisterter om forbedring af deres kaar. (Sak nr. 2.)

I andragendet er fremholdt, at ingeniorassistenternes løn er for liten, idet det nuværende lønningsregulativ er forældet. Det er nu langt dyrere at leve, end da det blev vedtagt. Desuden har de, siden kombinationen i amternes veiadminstration blev indført, mistet endel indtrægter, de tidligere hadde. Blandt andet er kassererforretningerne ved statsveianlæggene, der tidligere var overdraget assistenterne, nu gåaet over til særligt ansatte kasserere i distrikterne for hvert enkelt anlæg.

Førstens lønsforbedring andrages om, at avancementsforholdene maa bli forbedret, da de, som forholdene er nu, ikke har utsigt til at avancere længere end til høieste assistentklasse, da overgangen fra assistent til avdelingsingenior er afhængig af avgang i denne klasse eller oprettelse af nye avdelingsingeniørposter. Ansøkerne fremholder, at da de ældre assistenter utfører omrent samme arbeide som en avdelingsingenior, skulde det ikke være berettiget, at der er nogen forskjel i deres ayloning.

Komiteen er enig i, at særlig de ældre assistenteres stilling er uheldig, specielt hvad avancementsforholdene angaaer, idet de assistenter, der har opnaadd høieste lønningsgrad, kan bli staaende i denne til de blir gamle. Komiteen finder derfor, at det vilde være onskeligt, om dette forhold kunde forbedres. Komiteen har indgaaende diskutert spørsmaalet og derunder omhandlet forskjellige muligheter. Man har overvejet, om det skulde være heldig at la assistenterne efter en viss tjenestetid rykke op i avdelingsingeniørklassen. Man har ogsaa droftet, om det skulde være heldig at slaa avdelingsingenior- og assistentstillingerne sammen til en klasse.

Men da det er meget vanskeligt at avgjøre, paa hvilken maate det heldigst bor ske at foreta nogen forandring, og komiteen heller ikke har det fornødne materiale til at kunne fremkomme med noget bestemt forslag, vil man anbefale at henstille til centraladministrationen at ta spørsmaalet under overveielse.

Hvad løningsspørsmaalet angaaer, da er man ogsaa enig i, at der bor indtræde en forbedring af assistenternes løn paa den maate, at enten begynderlønnen forhoies og at der blir flere alderstillæg end nu, eller at alene den sidste forbedring indføres. Det er komiteen bekjendt, at der i departementet foreligger til behandling et forslag

om nyt lønningsregulativ for de offentlige ingenioretater, og komiteen finder derfor ikke, at det er nødvendig for amtsingeniormotet at foreslaa noget bestemt i henseende til forhøielse for assistenterne, men at man kan indskrænke sig til at anbefale deres andragende til velvillig imøtekommelse.

I henhold til foranstaende vil komiteen foreslaa, at amtsingeniormotet vedtar saadan

uttalelse:

- A. Forbedring av ingeniørassistenternes lønningsvilkaar er hoist paakrævet.
- B. Det henstilles til centraladministrationen i forbindelse med sporsmaalet om nyt lønningsregulativ at ta under overveielse, hvorvidt assistenterne regulativmaessig bør rykke op i avdelingsingeniørklassen, eller om assistent- og avdelingsingeniorklasserne bør slaaes sammen.

Bestlutning:

Punkt A blev vedtagt overensstemmende med komiteens foranstaende forslag. Se side 20.

Som det vil sees av nedenfor indtagne debat blev det besluttet, at den under punkt B indtagne henstilen til centraladministrationen skulde utgaa. Som nyt punkt B blev derimot vedtagt følgende:

- B. *Det henstilles til centraladministrationen som hittil at søke at herved, at avancement sker inden etaten, ikke blot inden amtet.* Se side 20.

Diskussion:

Veidirektøren refererte ingeniørassistenternes andragende og komiteens indstilling og tilføjet, at han som veidirektør staar i en stilling, som gjør det vanskelig at uttale sig med bindende virkning. Det er nødvendig for en chef at staa frit, fordi forholdene kan arte sig andreledes, naar det gjelder at ta endelig standpunkt, end man tidligere hadde overblik over. Sympatiserer i sin almindelighet med andragendet. Arbeidsdepartementet har imidlertid faat sig forelagt forslag til nyt lønningsregulativ for de offentlige ingeniører, og dette forslag er utarbeidet av jernbanestyrelsen i forening med de øvrige fagdirektører. Det er derfor ikke godt gjørlig for veidirektøren for tiden at utarbeide noget *nyt* forslag; men skal dog ta saken under overveielse. At faa fremmet saadanne saker i stortingenet er imidlertid meget vanskelig.

— 15 —

Hugo refererte det foreliggende forslag til nyt lønningsregulativ for jernbanevæsenets, veivæsenets m. fl. administrationers ingenierer av 9. december 1908.

Foruten dette forslag var indsendt en særskilt forestilling om den merutgift, som det nye regulativ vilde foranledige. Veidirektøren har samtidig uttalt, at han har gått med paa forslaget under den forutsætning, at amtsingeniørerne blir at henføre til overingeniørklassen.

Veidirektøren: Dette forslag betegner et væsentlig frem-skridt i økonomisk henseende. Aspirantklassen er altsaa foreslaat sloifet. Assisterterne begynder efter forslaget med kr. 2000.00 og stiger efter 10 aars tjeneste til kr. 3000.00. Avdelingsingeniører av klasse B begynder med kr. 3200.00 og stiger efter 12 aar til kr. 4400.00. Avdelingsingeniører av klasse A begynder med kr. 4600.00 og stiger til kr. 5200.00 efter 6 aar. Overingeniører begynder med kr. 5200.00 og stiger til kr. 6400.00 etter 8 aars tjeneste.

Hvad skjæbne dette forslag vil faa vites intet om.

Oprykning fra assistent til avdelingsingeniør efter en viss tjenestetid er mot alle administrative regler. Det er naturligvis beklagelig, at mange maa staa som assisterter i længere tid; men det er jo ogsaa ofte tilfældet i andre etater, f. eks. militærøretaten, at man blir staaende meget længe i de lavere stillinger.

Hordenak: Kan ikke tiltræde punkt B i komiteens indstilling. Vil foreslaa, at det henstilles til administrationen i forbindelse med spørsmaalet om nyt lønningsregulativ at ta under overveielse, hvorvidt assisterterne med hensyn til avancementsforholdene bør stilles i en heldigere stilling. Kan ogsaa være med paa, at punkt B gaar helt ut.

Bassoe: Er fuldstændig enig i, at noget bør gjøres for at forbedre assisterternes kaar. Disse er jo i forhold til sin stilling og sit arbeide yderst slet avlønnet. En gage paa kr. 2400.00 for en ingenior i 35—36 aars alderen er efter nutidens forhold altfor litet. Vil derfor paa det bedste henstille, at der gjores, hvad gjores kan, for at faa assisterernes lønningsvilkaar forbedret. Med hensyn til oprykning til avdelingsingenior bør vel dette være avhængig af arbeidsdriften og forholdene forøvrig i amtet. I de mindre amter, f. eks. Stavanger amt, har man ikke bruk for nogen avdelingsingenior, men kun for en assistent, og det er da ikke rimelig, at denne uten videre efter en viss tjenestetid rykker op til avdelingsingeniør. Han er virkelig assistent. Hovedveianlægget leder amtsingenioren selv og assistenter har intet dermed. Synes det heldigst, at hele punkt B utgaar.

Veidirektoren: I punkt A er kun nævnt lønningsvilkårene, ikke avancementsforholdene.

Bassoe: Vil sætte fingeren paa et spørsmaal, som kanskje er av større interesse for assistenterne end lønsspørsmalet, og det er avancementsutsigterne. Naar en ung ingenior kommer i et mindre amt, hvor der kun er en assistent, er det meget vanskelig for ham at komme over i en bedre stilling i et av de større amter, hvor der er tendens til at man gjør hvad man kan for at oprykning kan ske inden amtet. Skal der avanceres amtsvis, vil en ingeniorassistent, som kommer til et amt, hvor man har en yngre amtsingenior, risikere at gaa som assistent hele sin levetid. Centraladministrationen bør derfor med neb og klør holde paa, at om ledige avdelingsingeniørposter bør *alle* veivæsenets ingeniører kunne konkurrere efter anciennetet og ikke blot inden amtet.

Veidirektoren: Har altid været av den mening, at de av Bassoe fremholdte anskuelser er de rigtige og har handlet derefter. Har ogsaa faat departementets medhold heri. Avdelingsingeniørerne ansættes jo ikke av veidirektøren, men det kan ikke erindres, at departementet har utnævnt en anden end av veidirektøren indstillet. Ved ansættelse av assistenter har veidirektøren fulgt samme regel, hvad man ganske nylig har hat et eksempel paa.

Borch: Dette andragende, som er forelagt komiteen, falder i to deler: først spørsmaalset om høiere løn og dernæst forbedrede avancementsforhold, og paa grund herav har komiteen formet sit forslag i to punkter. Komiteen har — som det sees — ikke fundet at kunne gjøre andet end at anbefale saken til centraladministrationens overveielse. Er fuldt opmerksom paa, at dette ikke er meget, men komiteen har ikke hat materiale til at komme med noget større forslag. Man fandt som eneste utvei til forbedring av avancementsforholdene at burde peke paa spørsmalet om oprykning i avdelingsingeniørklassen eller at slaa denne sammen med assistentklassen. Tror det er heldigst, at punkt B medtages.

Hovdenak: Efter den støtte, som jeg har faat fra Bassoe, vil jeg principalt foreslaa, at punkt B utgaar. Synes ikke at punkt B kan komme med, naar man har 3—4—5 forskjellige lønningsklasser. Hvorfor skal der specielt for assistenterne forutsættes overgang fra en klasse til en anden? Dette kunde jo likesaa godt gjælde andre klasser. At enkelte maa vente længe paa avancement kan ikke forebygges. Synes ikke det er korrekt at anmode centraladministrationen om at

ta specielt hensyn til assistenternes overgang til avdelingsingenior-klassen. Foreslaar derfor principalt, at punkt B utgaar, subsidiært forandret som foran antydet.

Veidirektoren: Det har aldrig faldt direktørerne ind at slaa sammen assistent- og avdelingsingeniorklassen. Man holdt ogsaa paa to avdelingsingeniorklasser, da ikke alle er kvalificeret til at faa høieste løn.

Baalsrud: Vil paa det varmeste støtte Bassøes udtalelse om avancement for assistenterne inden veietaten i sin helhet og ikke blot inden de enkelte amter. Dette er et af de aller ommestre punkter. Det bør forresten gjælde avdelingsingeniorerne ogsaa. Henstiller til Bassoe at formulere et forslag i saa henseende.

Hugo: Har fremholdt i komiteen, at det er vansklig for central-administrationen, som ganske nylig har været med paa at avgi forslag om forbedrede lønninger, nu at komme med noget nyt saadan og derved rive det foreliggende forslag istykker. Vet fremdeles ikke, hvorledes dette skulde kunne gaa an paa en tilfredsstillende maate. Det er imidlertid fremholdt, at dette kun er en henstille; men man bør dog i tilfælde præcisere saa godt som mulig, hvad man ønsker, hvorfor Hovdenaks subsidiære forslag ikke synes tilfredsstillende, da det er for vakt. Er derimot enig i Hovdenaks principale forslag, at punkt B gaar helt ut og vil anbefale det. Skal det staa der, bør det være noget mere præciseret, end det nu er redigert.

Couradi: Vistnok gjælder det for assistenterne at faa sin løn forbedret; men hvad det i første række gjælder, er spørsmaalet om deres avancement til avdelingsingeniør, særlig i amter, hvor der kun er assistenter og ingen avdelingsingeniorpost. Synes det vil være haardt ikke at medta punkt B, da det bør haves under overveielse at forbedre assistenternes utsigter til avancement paa en eller anden maate. I Jarlsberg og Larviks amt har assistenter den direkte ledelse saavel av hoved- som bygdeveianlæggene. Amtsingenioren har vedlikeholdet og administrationen.

Veidirektoren: Saavidt erindres, er i det nye forslag bestemmelsen om, at oprykning til avdelingsingeniør er avhængig af arbeidsdriftens behov, bortfaldt.

Hugo: I forslaget er pointert, at lønnen er beregnet for vedkommende *stilling* og ikke for vedkommende *person*.

Veidirektoren: Denne betingelse er ikke opretholdt strengt. Det kan jo være andet end arbeidsforholdene, som gjør avancement til avdelingsingeniør ønskelig.

Aubert: I sammenhæng med denne sak bør ogsaa ses pensionssaken og spørsmaalet om en aldersgrænse. Er der i det nye forslag til lønningsregulativ fastsat nogen aldersgrænse?

Veidirektoren: Nej, dette hænger sammen med pensionssaken, som vi kommer til senere.

Hovdenak: Diskussionen har bestyrket mig i den opfatning, at punkt B bør gaa ut. Synes at dette punkt nærmest gaaer ut paa at ophæve assistentklassen og slaa den sammen med avdelingsingenior-klassen. Der kan jo være assistenter, som man ikke ønsker at gjøre til avdelingsingenører.

Bassøe: Vil ogsaa anbefale, at punkt B utgaar, og vil efter hr. Baalsruds opfordring istedet fremsætte følgende forslag:

„Det henstilles til centraladministrationen at søke at hævde, at avancement sker inden etaten, ikke blot inden amtet.“

I andre etater fastsætter man gagen for stillingen, og blir gagen ubillig likeoverfor stillingens indehaver, retter man paa det ved personlig tillæg.

Rode: Gageforholdene for assistenterne er vel alle enig om at anbefale forbedret; men forbedringen bør vel helst ske i form av personlig tillæg istedetfor ved forandring av stillingen.

Conradi: Vil tilfoie, at personlig tillæg ogsaa kan gives i den form, at vedkommende rykker op til avdelingsingenør.

Veidirektoren: Han kommer jo da i en ny stilling.

Bassøe: Min assistent, ingenør Tolfsby, er 35—36 aar gammel. Hvis nu han f. eks. blev avdelingsingenør og efter $\frac{1}{2}$ aars forløp gik over i en anden stilling, skal da posten avertieres ledig som assistent eller som avdelingsingenør?

Veidirektoren: Dette spørsmaal kunde man jo da ta under overveielse.

Rode: Anser det uheldigt at oprette en stilling for *personens* skyld.

Saxegaard: Er ikke glad i tilføielsen om assistenternes regulativ-mæssige oprykning til avdelingsingenør. Dette vilde da bli en kunstig lønningsklasse, hvor ikke arbeidsdriften gjør den paakrævet. Derimot synes spørsmaalet om begge klassers sammenslaaen til en at være mere berettiget. Ældre assistenter og avdelingsingenører vil jo i regelen utføre det samme arbeide. Er enig i Bassøes forslag, men ønsker tilføjet: „*som hertil*“. At regulere lønnen ved personlige tillæg synes ikke ganske heldig. Det er bedst at holde sig til faste regulativer.

Førresten vil vel den nye veilov medføre, at man blir mere uavhengig av amtstingene ved bestemmelse av lønningerne.

Conradi: Om oprettelse af nye stillinger maa der vel som hittil forhandles med vedkommende amt.

Borch: Finder fremdeles intet iveauen for at punkt B staar, muligens med den forandring som foreslaat i Hovdenaks subsidiære forslag.

Veidirektoren: Efter det nye veilovutkast § 13 skal der „i hvert amt ansættes underordnede veingeniører i den utstrækning, hvori bevilgning haves“.

Boye: Efter instruksen er assistenterne forpligtet til at fungere som kasserere, men i de senereaar faar de ikke lov til at overta dette hverv. I virkeligheten har assistenten, selv om der er ansat særskilt kasserer ved anlægget, likemeget arbeide med regnskapsforselen, kun med undtagelse af selve utbetalingen af pengene. I Nordlands amt er det ofte vanskelig at skaffe kasserere utenfor veitaten. Man maa i regelen ty til landhandlere, skolelærere og lensmænd, og disse stiller da i almindelighet garanti i form av en garantipolice, for hvilken de maa betale en aarlig præmie. Naar anlægget er færdig, kan der imidlertid paa grund af mindre efterarbeider og lignende hengaa flere aar, forinden regnskapet kan avsluttes, og i denne tid vil da premien for kassererens garantipolice være større end den indtægt, som er forbundet med stillingen, saa det ikke kan svare regning for ham at la policeen fornye. Vil gjerne vite, hvem der i saadanne tilfælder skal fungere som kasserer.

Veidirektoren: Har gjentagne gange forsøkt at rokke departementet i dets opfatning, at assistenterne ikke bør være kasserere; men det har været forgjæves. Tror dog, at departementet selv har følelsen av, at det har truffet en bestemmelse som ikke altid er heldig; men det vil vistnok ikke lykkes at faa denne forandret. Naar slet ingen anden ordning har kunnet bringes i forslag, har assistenterne maattet brukes som kasserere. At ansætte landhandlere som kasserere ansees uheldig. Ved væsentlig færdige anlæg faar assistenterne overta kassen, hvad departementet vistnok ikke har noget imot.

Synes det av Bassøe fremsatte forslag om avancement inden etaten nærmest er overflødig, da denne fremgangsmaate altid har været befolgt, men har dog intet imot at det vedtages, hvis det ansees ønskelig.

— 20 —

*Votering:**Indstillingens punkt A vedtages enstemmig.**Hordnak's principale forslag: Punkt B utgår — vedtages likeledes enstemmig.*

(I denne og følgende voteringer deltog kun amtsingeniorerne, og saaledes ikke de øvrige side 5 nævnte herrer.

Veidirektøren: Bassøes forslag blir da at betegne med litr. B.*Hordnak:* I grunden indeholder dette forslag det samme, som altid har været forutsætningen, og det kunde kanskje være likesaag godt at føie til, at avancementet bør foregaa inden *statens ingenioretal*. Selv om distrikterne har forsøkt at la avancement foregaa amtsvis, har centraladministrationen sat sig imot det.*Bassøe:* Det kan kanskje se ut som mit forslag er overflodig, da man altid har gåaet frem etter samme regler; men da nu disse spørsmål behandles av amtsingeniormøtet, bør man ogsaa tænke litt paa fremtiden. Det er jo f. eks. ingenlunde sikkert, at de samme personer, som nu er ved roret, ogsaa er der næste år, og derfor anser jeg det heldig, at amtsingeniormøtet nu benytter anledningen til at hævde en bestemt opfatning angaaende dette punkt.*Conradi:* Er enig med Bassøe og henstiller, at han former sit forslag endnu mere positivt.*Aubert:* Synes det er positivt nok.*Votering:*

Bassøes forslag (nyt litr. B) med Saxegaards tilfoielse vedtages enstemmig.

Derpaa forelaa til behandling: *Uttalelse fra komite nr. 3 om forandring av den nu brukelige belastning for vore veibroer.**Veidirektøren* refererte komiteens uttalelse saalydende:

„Komiteen har som sak nr. 2 mottat til behandling sporsmalet „om den nu brukelige belastning for vore veibroer bør forandres med særlig henblik paa forøkelse av hjultrykket“.

Ved beregning av veibroer er i de senere år gåaet ut fra følgende: En *jevnt fordelt mobilbelastning* fra 350 kg. pr. m², indtil 500 kg. pr. m² — heri medregnet snebelastning —,

En *koncentrert belastning* av 3 tons akseltryk (kun undtagelsesvis 2 tons akseltryk, hvor der har været anvendt trælangbærere ved fagverksbroer).

Til orientering er der ved veidirektorkontoret utarbeidet og fremlagt:

- 1) „Belastninger paa veibroer“ — forskjellige utdrag av tidligere notater, bestemmelser og literaturhenvisninger.
- 2) „Den ved beregningen forutsatte mobillast paa endel utforte veibroer.“
- 3) „Øversikt over maksimale akseltryk paa norske veier.“
- 4) „Angaaende de koncentrerte belastningers og endel forskjellige brodæksanordningers indflydelse paa omkostningerne for 4 meter brede veibroer.“

Komiteen finder om disse forhold at burde uttale:

L. Angaaende *jevnt fordelt belastning*:

Når der sees hen til landets geografiske beliggenhet og nedbørsforhold, bør der lægges særlig vekt paa snebelastningen, og denne bør ikke regnes til mindre end et jevnt fordelt lag av ca. 10 cm. pakket sne eller is, altsaa 100 kg. pr. m.². Denne del av belastningen bør under beregningen tillægges egenvegten.

Snebelastningen er i utlandet, hvor forholdene forsaavd i almindelighet tør antages at være gunstigere, ansat til 100 kg. pr. m.², idet man der forudsætter snedækket stadig bragt ned til en tykkelse av høist 10 cm. Rigtignok er den her nævnte snebelastning hertilands i enkelte tilfælder iagttat væsentlig større, men som almindelig regel bør man formentlig kunne gaa ut fra den ved beregningen.

Den jevnt fordelte menneskebelastning bør efter veienes beskaffenhet og broernes beliggenhet sættes til 300—400 kg. pr. m.², saaledes at den samlede belastning blir 400—500 kg. pr. m.².

41. Angaaende *koncentrert belastning*:

I utviklingens medfør er læssenes vekt betydelig forøket i de senere aar, særlig ved byerne og større trafikecentre, men ogsaa paa andre veier, hvor man nu transporterer industriegjenstande av betydelig vekt, som lokomobiler, maskindeler etc., like-som automobiler, særlig lasteautomobiler, og veivalser samt puk-

maskiner maa haves for øie. Man er fortiden med de utførte broer henvist til at la større vekter passere broerne end disse er beregnet for, naar kun ikke elasticitetsgrænsen maaes eller overskrides, — eller helt at forbyde saadant, naar der ikke træffes ekstraordinære forsterkninger for tilfældet.

Komiteen finder derfor at maatte anbefale, at den ved beregningen forutsatte koncentrerte belastning forøkes, saaledes at der for broer i tungt befardeede veier og i nærheten av byer og trafikcentra regnes med 5 tons akseltryk, mens man andetsteds efter omstændigheterne kan gaa ned til 3 tons akseltryk.

I denne forbindelse vil man ikke undlate at peke paa, at de forskjellige anordninger av brodækket viser forholdsvis større indflydelse paa de bærende brodeles vekt og kostende end de for beregningen foreslaade noget forøkede mobilbelastninger.

Dersom de foran nævnte mobilbelastninger vedtages som normaler maa dette akseltryk fremtidig tjene som norm for automobilers maksimale akseltryk.“

Beslutning: Indstillingen blev vedtagt. Se side 24.

Diskussion:

Werenskiold henstillet til vejdirektøren, at dokumenterne vedkommende de saker, der skulde behandles paa et amtsingeniørermøte, maatte bli omsendt noget tidligere end gjort ved denne anledning, saa man kan være bedre orientert paa forhaand.

Vejdirektøren: Skal søke at gjøre alt mulig for at sakerne kan bli tilsendt amtsingeniørerne i betimelig tid.

Saxeguard: Tror det ikke heldig at soke fastslaat som normal en samlet belastning av 400 kg. pr. m.² og opover. Der bør være anledning til at gaa ned til 300 og undtagelsesvis ogsaa til 200 kg. pr. m.². Belastningstog er ikke nævnt; men det spiller jo ogsaa en rolle hvilken afstand der er mellem de koncentrerte belastninger.

Spørsmaalet om akseltrykkets betydning for brobanen hænger jo sammen med, hvilken paakjending man finder passende. Man kan vel i saa henseende gaa noksaa høit. Vil gjerne ha nærmere oplysninger om disse ting.

Baalsrud: Henstiller til komiteens ordfører at forklare komiteindstillingen.

Werenkiold: Komiteen fandt, at der kun i ganske exceptionelle tilfælder kunde bli sporsmaal om at beregne saa svake broer som av Saxegaard antydet. Er enig med Saxegaard angaaende belastningstog; men dette maa bli en beregningssak. Med hensyn til spaendingerne fandt man, at ogsaa dette maa bli et konstruktionssporsmaal, og komiteen vilde ikke blande sig op i, hvilke faktorer der under konstruktionen ved kontoret kommer ind.

Søreguard: Vil foreslaa tilfojet, at man undtagelsesvis skal kunne gaa ned til en belastning av 200 kg. pr. m.², for at dette kan bli til ledetraad for amtsingeniørerne, naar de vil konstruere broer ved egen hjælp.

Veidirektoren: Saxegaard har altsaa foreslaat følgende tilfojelse til punkt I: „(undtagelsesvis henholdsvis 200 og 300 kg. pr. m.²)“.

Hovdenak: Er enig i, at det undertiden kan være onskeligt at konstruere saadanne broer som av Saxegaard antydet, men finder det betenklig at ta det ind i en normal, som nærmest tar sigte paa broer paa offentlige veier og specielt hovedveier. Undtagelsestilfælder kan naturligvis forekomme, men de kan jo bli gjenstand for særskilt overveielse. Tror derfor ikke, at den av Saxegaard foreslaaede tilfojelse bør medtages.

Veidirektoren: Synes det er tilstrækkelig at faa angit de almindelige regler for hovedveisbroer. I undtagelsestilfælder er der anledning til at opta sporsmaalet til almindelig droftelse. Antar at motet er enig i, at man i enkelte tilfælder kan gaa ned til 200 kg. pr. m.².

Baalsrud: Er enig med Veidirektoren og Hovdenak. Komiteen var inde paa dette sporsmaal, men i indstillingen er det kun *hovedreisbroer* som haves for øie. Veidirektoren har imidlertid bestemt, at de allerede utforte *lettere broer* skal gjores til gjenstand for noiere studium, naar dertil blir tid, og da kan Saxegaards bemerkninger optages til behandling.

Søreguard: Naar det er forutsætningen, at komiteens forslag kun skal gjælde hovedveisbroer, tar jeg mit forslag tilbake.

Baalsrud: *Stenbroer* er ikke specielt nævnt i komiteindstillingen, men forudsætningen maa være, at for alle stenbroer gjælder den største belastning.

Veidirektoren: Præciserte dette.

Hovdenak: I Romsdals amt ansees det ikke nødvendig for tiden at regne med en større belastning end den nuværende, men jeg har dog ikke noget imot at gaa til en forokelse.

Conradi: Har hat et tilfælde med transport av en kjedel paa 7-8 ton over Bommestad bro. Anser det paakrævet at forøke hjultrykket.

Veidirektøren: *Komiteens indstilling ansees vedtalt under henvisning til de fældne uttalelser.*

Plenumsmøte 2. april 1909.

Amtsingeniør Thoresen hadde meldt forfald (syk). De øvrige var tilstede.

Til behandling forelaa:

1. *Indstilling fra komite nr. 1 angaaende sak nr. 1: Utstyr for motorvognveier samt sak nr. 2: Planleggelse av veinettet med motorvognkjørsel for niv.*

Efter komiteens mening vil automobilene vise sig i mange tilfælder at være et nyttig transportmiddel saavel for personer som post og ikke sjeldent kanske ogsaa for gods.

Komiteen vil derfor anbefale, at der ved veiens *planleggelse* tages fornødent hensyn til automobiltrafikken, men indtil videre kun forsaa-vidt vedkommende vei har utsigt til at bli befaret med automobil-diligense i fast rute. Komiteen har fundet at maatte tilraade denne indskräenkning, idet den anser det utilraadelig for tiden at ta sigte paa at utstyre den store flerhet av vore veier for automobilfærsel bare av hensyn til mulig enkeltvis forekommende automobilkjørsel, da en saadan almindelig plan vilde lægge altfor sterkt beslag paa veibevilningerne til fortrængsel for mange andre i og for sig meget paakrævede veier.

Hvor hensynet til automobiltrafik i henhold til det anførte findes at burde gjøres gjældende, antar komiteen at følgende normalregler i det væsentligste bør være bestemmende med hensyn til tracé og utstyr m. v.

1. *Stigningerne.* Valg av disse bør foregaa efter den nu gjeldende opfatning, idet der dog bør lægges vinn paa at opnaa jevne overganger og i tilfælde nogen avveksling i særlig lange stigninger,

2. *Kurver.* Mindste radius bør være 30 m. Hyppig veksling av kurver til forskjellige sider bør mest mulig undgaaes, og det bør haves for øie at der saavidt mulig blir fri utsikt. I skarpe kurver bør kjorebredden økes, og i kurver i sin almindelighet bør tverprofilets ytre del loftes og veidækket forsterkes paa den indre halve veibredde.
3. *Bredde.* Stenlagsbredden bør være mindst 4 m. og planeringsbredden mindst 4,5 m., ekskl. stabberum.
4. *Runding.* Veidækkets runding i komprimert tilstand bør være ca. $\frac{1}{30}$.
5. *Veidækket* bør utføres som et godt chaussédekke etter en av veivæsenets sterkere normaler.
6. *Valsning* bør utføres ialfald for puklagets vedkommende.
7. *Krydsning av jernbaner eller sporveier* i planum bør saavidt mulig undgaaes.

Beslutning: Blev ikke fattet, se dog nedenfor.

Diskussion: Se side 39.

Veidirektøren meddelte, at han personlig hadde været tilstede i komiteen under behandlingen av denne sak. Som det sees av indstillingen har komiteen fundet det nødvendig at indskrænke planleggelsen af veier med motorvognkjørsel for øie foreløbig til de ruter, hvor der er utsigt til fast diligencetrafik.

Da ingen har forlangt ordet synes der at være enighet om, at komiteens indstilling ansees som vedtatt.

2. Indstilling fra komite nr. 3 ang. sak nr. 1: Valsning av veier.

Komite nr. 3 har som sak nr. 1 faat sig forelagt sporsmaalet om:

Valsning av veier

og i den anledning blit tilstillet følgende dokumenter:

1. Referat av forhandlingerne paa amtsingeniormotet i 1906 pag. 6--14 om valsning av veier.
2. Tegninger m. v. av veivæsenets forskjellige valser.
3. Korrespondance vedkommende anskaffelse av en dampveivalse til anlæg i Romsdals amt, hvormed følger avdelingsingeniør Rodes rapport av 19. mai 1908.

4. Utdrag av ingenior Grønningsæters stipendierapport av 6. februar 1909 angaaende veivalser og trækmaskiner med to bind bilag og vedlagt med en senere indkommet skrivelse fra hr. Grønning-sæter til amtsingenioren i Romsdals amt av 26. februar 1909 om samme sak.
5. Meddeelse fra veidirektøren nr. 11 av februar 1909.

Komiteen har fundet at burde behandle særskilt:

- a. valsning ved anlegg av nye veier,
- b. valsning ved vejenes vedlikehold og
- c. valsetyper

og er enig om angaaende disse spørsmål at avgå følgende

uttalelse:

ad a. Valsning ved anlegg av nye veier.

Det ansees særlig onskeligt, at trauet valses, hvor dertil maatte være anledning, og især bør dette ske, hvor grunden eller syldingsmaterialet er av løs beskaffenhet og derfor i særlig grad gjor en saadan komprimering paakrævet.

Stenlaget bør i almindelighed efterat være finslaat ovenpaa og forsynet med et ganske tyndt lag bindfyld valses.

Puklaget, som derefter paaføres og gruses tyndt, valses likeledes.

Komiteens medlem *Conradi* finder, som uttalt ved tidligere anledning, at burde fremhæve, at valsning ikke er ubetinget nødvendig, naar der pukkes paa bane.

ad b. Valsning ved vejenes vedlikehold.

Valsning er onskeligt for alle veier, som vedlikeholdes med puk under kyndig tilsyn.

Paakrævet ansees dog valsningen kun at være ved de sterkest befærdede veier, særlig naar dæksystemet anvendes.*

Ogsaa hvor der ved vedlikeholdet anvendes højsporfylde med puksten ansees valsning særlig tjenlig, men da det ved fleksystemet væsentlig kommer an paa at pukken er fin og jevn og at den under dertil gunstige veirforhold paalægges av veivogteren med den aller største omhu, kan valsning ved anvendelse af dette system ikke ansees som absolut paakrævet.

* Under debatten blev det vedtagt, at anden passus i punkt b. skulde lyde saaledes: „Paakrævet ansees valsningen at være, naar dæksystemet anvendes“.

ad c. Valsetyper.

Under de nuværende forhold i veivæsenet synes de av ingenior Grønningsæter foreslaade „middelstunge maskinvalser“ at være for tunge. Den letteste av de av ham anbefalte 2 valser har et akseltryk av 3,2 ton og den anden et akseltryk av 4,3 ton, og et saa stort tryk bor vel de fleste av vore nuværende broer ikke utsættes for. Selv den mindste av de av Grønningsæter omhandlede maskinveivalser har et akseltryk av 2,9 ton, der ogsaa i almindelighet maa ansees at være vel tunge. Desuten falder valserne endnu forholdsvis kostbare.

Spørsmaalet om valsetype bor sees sammen med sporsmaalet om pukkens fremstilling. Maskinpuk findes ikke endnu at kunne sammenlignes i godhet med haandslaat puk, og saalænge pukkere med rimelighet kan erholdes, bor der derfor helst pukkes for haanden. Skulde arbeidsforholdene forandre sig derhen, at maskinpukning blir nødvendig — og særlig naar ogsaa veinettet efterhvert blir mere sammenhængende og broerne sterkere — vil vel maskinvalser bli nødvendige.

Hestevalser forudsættes derfor fremdeles at maatte benyttes, og det anbefales at fortsætte arbeidet paa utviklingen av en heldigst mulig hestevalse.

I den anledning henstilles til veidirektøren at der saa snart dertil er anledning blir foretaget fortsat provning i storre omfang og mere alsidig end hittil — og i tilslutning til hvad der er anført i utkast til meddelelse nr. 11.

Tilsteder forholdene det anbefales ogsaa maskinvalsning prøvet.

Beslutning:

Indstillingen blev vedtagt med den forandring, som er angit i anmerkning til punkt b. side 26. Se ogsaa side 30, 33 og 34.

Diskussion:

Veidirektøren ansaa det onskelig, at man først uftalte sig om valsning i sin almindelighet, dernæst om valsning ved nybygning og vedlikehold og endelig om de forskjellige valsetyper.

Med hensyn til det første punkt er man vel nu temmelig enig om, at *valsning som regel er meget onskelig*.

Hvad angaar punkt a. *valsning ved anlæg av nye veier*, er som det sees bragt paabane under visse forhold at valse baade trauget, stenlaget og puklaget.

Andvord: Tror det er en feil, at man ikke tidligere har indført valsning av trauget. Uten saadan valsning gaar det ofte saa, at naar veidækket skal lægges paa, opstaar der synkninger, saa at paafyllinger maa utføres. Hvis ikke forholdene er altfor vanskelige, bør man valse alle fyldinger. Kan ikke komme fra, at den morutgift, som er forbundet med valsningen, kommer igjen ved vedlikeholdet, da veidækket vil holde sig saumeget bedre.

Valsning av stenlaget bør vel finde sted i almindelighet, men at valse etterat grusen er paaført ansees ikke praktisk.

Veidirektoren spurgte, om Andvord hadde anstillet forsøk med valsning av trauget.

Andvord: Har desværre ikke valset trauget, men har i de senere aar valset stenlaget og tilsidst pukken med gode resultater.

Veidirektoren: Hvad vil omkostningerne ved stenlagsvalsning andra til?

Andvord: Det koster ikke mere at valse stenlaget end at valse pukken.

Veidirektoren: 10—15 øre pr. meter?

Andvord: Ja, omtrent saa.

Aubert: Valsning av trauget forudsætter en meget let valse. Med hensyn til valsning av stenlaget kan vel dette være heldig, naar man anvender særskilt lægning av stenlaget og særskilt lægning av pukken — dog med modifikationer. Hvor det f. eks. gjelder at faa veibanan færdig snarest mulig, gaar dette ikke an. Valsning av stenlaget og puklaget er derfor avhængig af arbeidsmaaten. Hvor stenlag og puklag lægges saamtidig, faar valsning av puklaget være nok.

Veidirektoren: I Smaalenene slaaes pukken utenfor linjen og paaføres som et særskilt lag.

Andvord: Naar man er avhængig av trafikken, er det raskere at faa veibanan istand, hvis man har pukken færdig, end naar man skal slaa den paa banen.

Veidirektoren: At paaføre puklaget særskilt falder vel kostbarere end at pukke paa banen.

Baalsrud: Tænkte ved de sommeren 1908 utførte valseforsøk i Enebak at faa prøvet valsning av trauget; men der blev ikke anledning dertil. Avdelingsingeniør Meyer har senere anstillet en prøve med en tom valse (den todelte type) med meget tilfredsstillende resultat.

Conradi: Jeg har ved denne anledning, ligesom i 1906, tag mine reservationer med hensyn til nødvendigheten af valsning, naar der pukkes paa bane. Hvad valsning af trauget angaar, saa vil der i praksis ofte ikke være anledning til dette; men der kan jo forekomme tilfælder, hvor det er baade ønskelig og nødvendig. Hvor planeringen staar i længere tid, f. eks. en vinter over, forinden veidækket lægges, vil vel valsning af trauget være mindre nødvendig. Naar der pukkes paa banen, kan vel valsningen indskrænkes til stenlaget og pukken.

Werenskiold: Conradi har uttalt det væsentligste av, hvad jeg vilde ha sagt. I komiteens indstilling er blot uttalt *onskeligheten* av at trauget valses. Det blir jo ikke nogen beslutning. Hos os bruker vi meget at valse stenlaget. Finpukker det næsten, valser det og lar faerselen gaa paa det. Naar veien skal avleveres, forsynes den med puk og valses atten. Vi benytter veivalse overalt, hvor der er bruk for den, men nogen særlig bestemmelse herom haves dog ikke. I priserne regnes oftest med 10 ore pr. m. for valsning i dobbelt kjorebredde.

Bassoe: I Stavanger amt foregaar al grusning ved hjælp av kjærer. Vi har særegne gruskjærer med 10 cm. felgbredde. Pukken slaaes paa banen. Der kjøres en let valse paa undergrusen for anden gangs grusning, hvilket har vist sig meget heldig.

Veidirektoren: Er det ikke vanskelig at faa kærrekjørerne til at kjøre utenfor de almindelige kjorespor?

Bassoe: Kjoringen er indbefattet i akkordeon og det paasees strengt — med trusel om avsked — at der kjøres over hele veibananen.

Søregaard: Har med godt resultat anvendt valsning paa rene grusveier. Grusen er paafoert i to lag, som er valset hver for sig, og veien blev saa god, at den kunde sidestilles med tilstotende pukkeveistykke. Dette resultat maa for en stor del tilskrives valsningen.

Aubert: Min erfaring med hensyn til valsning er, at hos os duer det ikke at valse i tørt veir. I Kristians amt, hvor vi har tørveir i indtil 3 maaneders træk, gjælder det derfor at passe tiden, naar man kan faa valset. En vandvogn falder for kostbar.

Werenskiold: Paa Hedemarken har vi hat 5 torre aar paa hinanden, saaledes at pukken paa veien Hamar—Vang begyndte at gaa op. Man maatte derfor føre paa endel materiale; men naar hosten kom med regn og sole var der intet andet at gjøre, end at ta dette væk igjen.

Veidirektøren: Jeg er meget fornøjet med de faldne udtalelser, der viser to ting, nemlig først at man indretter sig efter omstændigheterne paa en praktisk og tilfredsstillende maate, idet man har veidækkets komprimering for øje. Det andet er, at det erkjendes fra alle hold, at en komprimering er til veiens gavn. Jo større trafikken er, des mere paakrævet er komprimeringen fra det nederste lag av; men det kan naturligvis ogsaa være saa, at der, hvor trafikken er liten og hvor der pukkes paa banen, behoves der ikke noget mere.

Nogen votering ansees ikke nødvendig angaaende dette punkt, idet *de faldne udtalelser faar denne resultatet af saken's behandling.*

b. *Valsning ved veienes vedlikehold.*

Angaaende første passus: „*Valsning er ønskelig for alle veier, som vedlikeholdes med puk under kynlig tilsyn.*“ fremkom ingen bemerkning.

Angaaende anden passus: „*Paakrævet ansees dog valsningen kun at være ved de sterkest befærdede veier, særlig naar dæksystemet anvendes,*“ uttalte

Veidirektøren, at hvor trafikken er liten maa vel valsning være endnu mere paakrævet, naar dæksystemet anvendes end der, hvor trafikken er stor, da der ved liten trafik vil gaa lang tid, før man faar tilkjørt pukken.

Andvord: En litet trafikert vej kommer vel neppe i den tilstand, at man paa den behøver at benytte dæksystemet. Isaaefald er det nødvendig at valse den.

Veidirektøren: Foreslaar passusen forandret saaledes: „*Paakrævet ansees dog valsningen kun at være, naar dæksystemet anvendes.*“

Werenskiold: Er gjerne med paa den forandring. Grundlaget for komiteens udtalelse var den betragtning, at der ved litet trafikerte veier vil bli smaa reparationer.

Veidirektøren: Hvis komiteen kunde gaa med paa at stryke anden passus, vilde dens udtalelser staa klarere.

Baalsrud: Tror ikke der i virkeligheten er nogen uoverensstemmelse mellem veidirektørens og komiteens opfatning. Det er vistnok kun ordlyden, som er uheldig.

Andrord: I første passus staar der „onskelig“. Dette er for svakt uttryk, naar man bruker dæksystemet.

Aubert: Vi er vel alle enig om, at valsning er at anbefale; men hvad nytter det at si, at den er paakraevet, naar vi ikke har anledning til at faa den utfort? Hvem skal bekoste valsningen? Om man henstiller til herreder, hvor naturalarbeide anvendes, at valse, saa blir det ikke gjort, og amtet har ingen penger til det; men alle erkjender, at det er paakraevet.

Hordenak: Skjonner ikke, at noget vindes ved at beholde anden passus. Synes første og tredie passus hører godt sammen, men anden passus synes ikke at passe sammen med noget.

Veidirektoren: Komiteen har nu foreslaat følgende redaktion av anden passus: „Paakraevet ansees valsningen at være, naar dæksystemet anvendes.“

Conradi: Uttalelsen tar vel sigte paa det forhold, som forhaabentlig vil indtræde, naar veiene blir vedlikeholdt ved leit hjælp og man av amtet faar bevilgning til puksten og veivalse.

Veidirektoren: Man maa ikke føle sig for meget bunden av de nuværende vanskeligheter ved at faa bevilgning til vedlikeholdet.

Bassoe: Veiene ved Stavanger vedlikeholdes for amiets regning, saa amtsingenioren kan utføre arbeidet paa hvad maate han vil. Har to granitvalser, diameter 75 og 85 cm., bredde 1,0 m. Den mindste er for 1 hest og den største er tung for 1 hest. Med disse valser valses pukken sterkt og det har vist sig, at veibanen da sætter sig fort og holder sig jevn.

Stavanger by vedlikeholder længere strækninger av Malleveien og Ranebergveien. Byen har en større veivalse av sten, diameter 1,0 m., bredde 1,0 m. for to hester, men har været meget sparsommelig med at benytte den. Følgen blev da, at der opstod dype hjulspor og da disse gjenfylldtes med puksten, dannede trafikken nye spor ved siden av de gamle.

Ifjor kjortes imidlertid paa et tykt puklag, og ved anvendelse av den nævnte tohesters veivalse i forbindelse med vandingsvogn opnåedes glimrende resultater. Veibanen har siden holdt sig glat og jevn omtrent et aar uten at der har dannet sig synderlige hjulspor. Der blev paaført et 8--10 cm.s puklag med én gang uten ophækning i forveien. Lidt bindfyld blev paaført til avjevning, men ikke for

meget. Pukken kjøres paa sent om høsten eller om vinteren i fugtig veir; om våren er det for tørt. Det har vist sig, især paa Malleveien, vanskelig at holde veibanan nogenlunde gruset. Grusen slites snart av, saa pukken blir liggende bar og blir generende for hestene, hvortil kommer, at slitagen paa veien blir stor; men dette er intet at gjøre ved, da grustakene ikke varer. Da motorvognkjørselen begyndte, gik man over til at gruse sterkt med sterk rækning. Saalaenge det var tørt veir, hadde man en nydelig veibane, men da regnet kom, blev der saa solet, at man måtte skrape grusen av igjen. I Stavanger amt har man som sagt bevilgning av amte til saadanne vedlikeholdsarbeider og der har ikke vist sig nogen tendens til at forlate dette system.

Aubert: I Kristians amt har vi endel herreder, hvor naturarbeidet er avskaffet, og der anvendes valsning. Har den samme erfaring som Bassoe, at høstspredning maa anvendes og ikke vaarspredning.

Conradi spurgte, om man i Stavanger amt foretar ophakning, før pukken spredes.

Veidirektoren: Naar spredning av pukken foregaar paa rigtig tid — om høsten — er det vel som regel ikke nødvendig at foreta ophakning.

Bassoe: Bruker aldrig ophakning. Skal et længere stykke forsynes med nyt puklag, holder man op at gruse denne strækning, saa ingen grus blir igjen til pukken skal paafores. Paa strækningen Stavanger—Malle har man intet valg med hensyn til materiale. Man har et grustak og det er ikke rart. Vil nu kjøpe singel fra fartoier og avjevne veibanan med den samt paafoere litt bindmateriale.

Bugge: Har forsøkt at bruke singel, men fundet den uheldig, hvor underlaget er puksten. Finere grus blander sig bedre med pukken. Synes at ogsaa første passus er uheldig redigert.

Hordenhak: Det er kanske noget sterkt at si, at valsning er paakrævet, naar der mange steder ikke gives anledning til at faa valset. I første passus uttales jo, at valsning er „omskelig“ og man kunde da tilføje: „særlig naar dæksystemet anvendes“. Derved blir anden passus overflødig.

Veidirektoren: Har komiteen noget imot at gaa over til denne redaktion?

Andvord: Nei, komiteen har intet derimot, men vil gjerne faa ønskeligheten av valsning fremhaevet mest mulig.

Bassoe: Synes der bor staa „paakrævet“. Det kan jo være godt at kunne si, at amtsingeniormotet har uttalt som sin mening, at valsning er *paakrævet*.

Baalsrud: Er enig med Andvord og med Bassoe og tror, at man nu bør gaa et skridt videre end forrige amtsingeniormote, der uttalte, at „valsning av veier ansees som regel hensigtsmaessig baade ved nybygning og vedlikehold av veier“.

Veidirektoren: Jeg vil da anbefale, at man beholder komiteens redaktion av anden passus i den ændrede form. Uttalelsen kommer da til at lyde: „*Paakrævet ansees valsningen at være, naar døksystemet anvendes.*“

Tredie passus av punkt b.

Veidirektoren: Det er vel saa, at „*hjulsporfylding*“ ikke gaar ind under begrebet „*fleksning*“.

Andvord: Jo, det er komiteens mening, at hjulsporfylding hører under fleksystemet.

Aubert: Er der ikke enighet om, at hjulsporfylding paa lange strekninger er forkastelig?

Veidirektoren: Herom tor jeg ikke uttale mig.

Andvord: Specielt i Jarlsberg og Larviks amt skal man bruke meget at fylde hjulsporene med puksten og da er valsning med én gang ønskelig.

Veidirektoren: Jeg har tænkt mig, at sporfyldingen bor foregaa saaledes, at man ikke fylder sporene saa meget, at der danner sig „*polse*“, men at man heller foretar en anden gangs fylding, naar den første har sat sig.

Aubert: Selvsagt maa ikke sporene fyldes saa meget, at der bliver „*polse*“ efter veien. Hjulsporene blir forovrig nu bredere og grundere end tidligere.

Baalsrud: Tror det ikke heldig at fylde lange hjulspor med puksten og var i komiteen imot den gamle maate at fylde sporene paa. Ved anvendelse av valsning overvindes imidlertid den gamle ulempe, da sporene derved forsvinder.

Conradi: Man maa regne med, at der opstaar hjulspor paa længere strækninger, selv om veiene vedlikeholdes ved veivogter, og det er greit, at uten efterfølgende valsning maa man ikke fylde et spor med „raake“ paa. Anderledes stiller forholdene sig, hvis man kan valse. Da bør sporene fyldes temmelig rundeligt og derpaa valses. Ved veianlegget Arendal—Grimstad maatte anlægget kjøre frem et større parti sten til Strommen bro, hvorfed der opstod dype hjulspor i den nye vei. Disse blev imidlertid gjenfyldt og valsæt og forsvandt aldeles.

Veidirektoren: *Tredje passus i punkt b. ansees vedtatt.*

c. *Valsetyper.*

Veidirektoren: Komiteens uttalelse konkluderer med en henstillen til veidirektoren at foreta fortsat provning av veivalser „i storre omfang og mere alsidig end hittil“. Jeg skal selvfolgelig ha opmerksomheten henvendt herpaa; men det er ikke saa let at faa anstillet saadanne forsøk i nogen storre utstrækning. Hertil kreves jo penger.

Andvord: Hvis en av amtsingeniørerne skulde utføre saadanne forsøk, maatte en av veidirektørkontorets ingeniører faaes til assistanse og avgivelse av indberetning.

Særgaard fremholdt betydningen av snart at finde en valsatype, som kan vinde almindelig anerkjendelse. En veivalse koster jo ikke saa litet, og skal enhver bestille og anstille forsøk med saadanne efter sit eget hode, kan det let bli bortkastede penger. Gavnlig vilde det ogsaa være, om der kunde bli fastsat fælles regler for valsning, da denne vistnok nu utføres paa forskjellige maater.

Veidirektoren: Dette sidste spørsmaal er endnu ikke sat op til behandling; men jeg vil ha opmerksomheten henvendt paa det og vil være taknemmelig for at faa oplysninger fra amtsingeniørerne des angaaende.

Hvad maskinvalsning angaar, blir det vistnok vanskelig at faa saadan utført, og det synes jo ogsaa, som om man indtil videre kan greie sig med hestevalser. Forsaavidt maskinvalsning skulde ansees heldig ved nyanlæg, skal ogsaa det bli prøvet; men dermed tror jeg det har lange utsigter.

Pensionssaken.

Indstilling: Forelaa ikke, da saken ikke blev komitebehandlet.

Bestlutning: Blev ikke fattet.

Overingenior *Hugo* redegjorde for pensionssakens historie og for den foreliggende indstilling fra den i 1906 nedsatte pensionslovkomite.

Diskussion.

Conradi spurgte, om amtsingeniørerne var ansat med forpligtelse til at indgaa i pensionskasse.

Hugo: Herom har vel amtsingeniørerne faaet underretning ved sin ansættelse.

Conradi: Der blir vel neppe nogen fordeling av pensionen paa stat og amt i forhold til den nuværende fordeling af gagen.

Veidirektoren: Tror at den fordeling vil bli opretholdt.

Conradi: Ja, med den nuværende ordning, hvor man ikke gjor noget pensionsindskud; men ved selvpensionering blir det vel en anden sak.

Veidirektoren: Antar, at staten vil kræve sikret $\frac{2}{3}$ av pensionen og amtet $\frac{1}{3}$.

Conradi: Overgangsbestemmelserne blir jo de vigtigste for os og maa vel tages under nøieste overveielse.

Hugo meddelte, paa hvilke betingelser amtsingeniørerne er ansat.

Bassoe: Hvis f. eks. en amtsingenior gaar av og pensionen skal fordeles paa stat og amt, er det da sandsynlig, at statens andel blir bevilget kun paa den betingelse, at amtet utreder sin del? Bortfalder i tilfælde av at amtet negter at bevilge $\frac{1}{3}$ ogsaa de av staten bevilgede $\frac{2}{3}$?

Veidirektoren: Nei, statens $\frac{2}{3}$ faar man vel. Hvis amtet siger nei, faar man kun sin statspension.

Andrord henledet opmerksomheten paa livsvarig jernbane- og dampskibslivsforsikring.

Angaaende Ot. prp. nr. 32, *Utkast til lov om bruk av motorvogner* forelaa følgende meddelelse:

Komite nr. 3

har som sak nr. 3 faat sig forelagt til referat *lovtakstet om bruk av motorvogner* (Ot. prp. nr. 32, 1909) og skal man i denne anledning uttale følgende:

I den kgl. prp. fremholdes, at der i den nu gjeldende lovgivning ikke haves særegne lovbestemmelser angaaende de offentlige veiers benyttelse til kjørsel med motorvogner og hvad dermed staar i forbindelse. — Med hjemmel av veiloven av 15. september 1851 § 58, jfr. lov av 6. juli 1892, har bestemmelser for motorvognkjørsel for landdistrikternes vedkommende hittil været utfærdiget av amtstinget med stadfaestelse av kongen.

For at opnaa ønskelig ensartethet finder departementet, at lov bør utfærdiges angaaende disse forhold. Propositionen slutter sig i alt væsentlig til den departementale komites endelige lovutkast.

I dette har man gaat ut fra det grundprincip, at en motorvogn er et lovlige kjøreredskap med ret til at bruke offentlige veier, gater og pladser som andre kjøretøier.

Paa grund av motorvognenes særegne beskaffenhet, navnlig den hurtighet, hvormed de kan drives frem, likesom ogsaa fordi mange veier paa grund av sin smalhet, øvrige beskaffenhet eller sin naturlige beliggenhet vil være mindre egnet for kjørsel med motorvogner, er man gaat ut fra, at deres benyttelse undergives forskjellige indskrænkninger og reglementariske bestemmelser, som nærmere angives i propositionen. Se herom bestemmelserne i §§ 3, 6, 26 27 og 28, hvori visse indskrænkninger opstilles for bruken av motorvogner. — Opmerksomheten henledes særlig paa § 3, hvorefter der av kongen eller den han dertil bemyndiger skal kunne utfærdiges forbud mot kjøring paa enkelte, nærmere angivne veier og gater, hvor saadan kjøring paa grund av særlige omstændigheter ansees farlig for den almindelige færsl.

De reglementariske bestemmelser om, hvordan en motorvogn skal være indrettet, likesom om hvordan den skal brukes, m. v. indeholdes dels i loven, dels er det efter §§ 9, 13 og 39 overlatt kongen eller den han dertil bemyndiger at utfærdige nærmere bestemmelser og regler herfor.

Avgrensende bestemmelser henledes opmerksomheten paa: § 20, som omhandler kjørehastigheten (maximum 40 kilometer i timen). § 21 og 22, som bestemmer, hvorledes motorvogn skal passere forbi andre kjørende eller ridende, naar den mener eller indhenter saadanne.

Bestemmelser om motorvogns fører gives i lovens 3dje kapitel, §§ 14—19.

Efter § 14 skal kongen utfærdige nærmere bestemmelser om certifikat og prøve for førere.

Kapitel V indeholder bestemmelser om utlændingers midlertidige bruk av medført motorvogn.

Kapitel VI gjør lovens bestemmelser for motorvogn gjældende ogsaa for motoreykler under nærmere angivne ændringer.

Kapitel VII indeholder bestemmelser om straf og erstatning.

Kapitel VIII, forskjellige bestemmelser, indeholder bl. a. bestemmelse om, at vedkommende regjeringsdepartement under særlige forhold kan paabyde, at en motorvogn paa visse veistrækninger foruten av føreren skal medfølges av en person, som i paakkommende tilfælde kan være til bistand.

Beslutning: Blev ikke fattet.

Diskussion.

Couradi: Efterat ha set paa det foreliggende forslag til lov om benyttelsen av motorvogner, tror jeg der bør komme en uttalelse fra amtsingeniormotet om forandring av nogen paragrafer. Vil gjerne høre, om det ansees paakrævet at komme med en saadan uttalelse eller om man blot bør referere saken.

Veidirektoren: Tror man bør holde sig til det sidste.

Werenskiold: Der foreligger jo kgl. proposition baade om veiloven og om motorvognloven og disse bør vel da behandles paa samme maate.

Hordernak: Vilde sagt akkurat det samme som av Werenskiold uttalt.

Bassoe: Selv om der ikke fremsættes forslag til forandringer i lovutkastet, vil det være gavnlig at diskutere saken.

Blir den foreslaade bestemmelse om at kongen under særlige omstændigheter kan forbyde eller indskräne kjørsel med motorvogner

vedtatt, vilde det være onskeligt at ha en uttalelse fra amtsingenior-møtet om, efter hvilke principper man i saadanne tilfælder bør gaa frem, for at avgjorelsen av dette spørsmaal ikke skal bli altfor uensartet.

Veidirektoren: Er enig med Bassoe, men tror det er vanskelig at opnaa enighet i nævnte henseende.

Conradi: Har berort dette spørsmaal i komiteen og anser en diskussion derom paakrævet og onskelig.

Aubert: Vil benytte anledningen til at gjøre opmerksom paa, at han fra Kristiania staalverk i sin tid fik leveret udmerket gode kjæfter til stenpukkemaskiner. Ved anden gangs bestilling blev der imidlertid leveret kjæfter, som efter ganske kort tids benyttelse blev aldeles ubrukelige, og efter nogen forhandling med staalverket blev det oplyst, at der ved denne leverance var gjort forsok med en ny sammensætning af materialet, som vedkommende verksmester hadde ment skulde være saa meget bedre. De daarlige kjæfter blev imidlertid ombyttet med nye av den først leverete sort og disse viste sig at være meget gode.

Plenumsmøte 3. april 1909, kl. 10 form.

Foruten de i forrige møte tilstedevarende var amtsingenior *Thoresen* fremmødt, hvorimot overingenior *Hugo* hadde meldt sygdomsforfald.

Der forelaa følgende „*Indstilling fra komite nr. 1 angaaende sak nr. 3, referat av veivorntkastet.*“

Komiteen har med megen interesse gjennemlaest det forelagte referat; men efter omstændigheterne finder den ikke at ville foreska nogen uttalelse av amtsingeniormøtet om denne sak.

Beslutning: Indstillingen blev enstemmig vedtatt.

Anitsingenior *Aubert* blev paa anmodning fritat for at overvære resten av møtet.

Dernæst behandledes sporsmaalet:

„Hvilke fordringer bør en vei opfylde for at automobilkjørsel bør være tilladt?“

Thoresen: Med automobilkjørsel menes selvsagt kjørsel med almindelige motorvogner. Diligencer faar ikke lov til at kjøre paa offentlige veier uten særskilt tilladelse. Forørig bør det være frit at kjøre overalt, hvor ikke veiene beskaffenhet gjør det nødvendig at forbyde automobilkjørsel. I Akershus amt er vi meget liberale i saa henseende, idet vi gir tilladelse til at kjøre paa like ned til 2,6–2,8 m. brede veier, f. eks. den Enebakske hovedvei, og det vil si omtrent alle hovedveier i Akershus amt.

Veidirektoren: Altsaa: I Akershus amt kjøres paa alle hovedveier, endog indtil 2,6 m. brede.

Conradi: Vil gjerne være saa liberal som mulig med hensyn til automobilkjørselen; men der vil fra herredsstyrene komme henvedelse om at forbyde denne paa de flest mulige veier.

I Jarlsberg og Larviks amt er mange bygdeveier 3,5 m. brede og mindre, og paa saadanne veier er det betenklig at tillate automobilkjørsel. Selv om vognene er smale, er det vanskelig at komme forbi hinanden, og de ødelægger veiene. Hvor der er sporsmaal om faste ruter, synes det mindre betenklig at gi kjøretilladelse, idet man da har bestemte kjøretider, hvorefter man kan indrette sig. Forørig er det ikke let at avgjøre, hvor man skal trække grænsen. For en smal strækning vedkommende i en lengere gjennemgangsrute faar man strække sig lengst mulig, men for lokalruter bør man være mere forsiktig. Skulde gjerne ønske at vite, hvorledes det utkomne kart over automobilveier i Akershus er utgit.

Thoresen: At veiene er smale, spiller ingen væsentlig rolle for automobilkjørselen, da vognene er særdeles lette at manovrere, og det har heller ikke noget at si, om man med de almindelig brukte automobiler kjører ut paa veikanten. Jeg fremholdt i amtstinget ønskeligheten av at faa istand et automobilkart, og i den anledning blev herredsstyernes og lensmaendenes uttalelse om, paa hvilke veier automobilkjørsel burde forbydes, indhentet. Paa grundlag herav blev saa kartet utarbeidet i den geografiske opmaaling, idet man paa et almindelig amtskart indtegnet med rodt de veier, hvor automobilkjørsel kan foregaa. Kartet er bekostet av automobilklubben.

Veidirektøren: Stemmer opgaverne fra herredsstyrerne med opfatningen med hensyn til kjørsel paa like ned til 2,6 m. brede veier?

Thoresen: Ja.

Veidirektøren: Og heri indgaar længere strækninger?

Thoresen: Åa ja, skjønt ikke saa særdeles lange. Veiviser er ikke opsat.

Bassue: Naar man skal uttale sig om, paa hvilke veier automobilkjørsel bør forbydes, maa der tages fornødent hensyn til publikums sikkerhet, likesaavel som man maa gjøre det ved dampskiber, hoteller o. s. v., og da kan der vel ikke være tvil om, at de som kjører med hest utover landet, hvor automobiler sjeldent kommer, utsættes for stor fare ved at møte en automobil paa en vei med indskrænket kjørebredde. I almindelighet er møteplassene 4 m. brede og saa korte, at selv om automobilen staar stille, er det meget vanskelig at komme forbi den. Jeg vil derfor være tilbørlig til i amtstinget at si, at paa veier med længere strækninger indskrænket kjørebredde maa automobilkjørsel forbydes, f. eks. gjennem Bratlandsdalen og i Gyadalen. Idethelestat synes jeg man bør fastslaa, at paa veier med gjennemgaaende enkelt kjørebredde med eller uten møteplasser bør automobilkjørsel ikke tillates. Naar Conradi hadde betænkigheter ved at tillate automobilkjørsel paa veier med 3,5 m. kjørebredde, vil det i praksis si, at i Stavanger amt blir det kun 2 à 3 bygdeveier, som det gaar an at gi tilladelse til at befare med automobil, og det er meget som taler for, at man paa veier, som er 3,5 m. eller smalere, ikke bør gi saadan tilladelse. Jeg skulde forresten ha lyst til at si til amtsingeniør Thoresen, at det er ikke farlig for dem, som sitter i automobilen; men indskrænkningerne maa gjøres av hensyn til dem, som kjører med hest. De som kjører i automobil faar passe sig selv.

Hovdenak: Tror det er altfor tidlig at foreslaa noget endnu. Loven er endnu ikke vedtatt, og vi vil sandsynligvis ikke kunne enes om noget i den her antydede retning. Kun automobilen kan bringe os nærmere sammen. Naar vi faar mere kjendskap til den, vil kanskje vore anskuelser falde mere sammen. Før tror jeg det ikke. Det er merkelig, hvorledes opfatningen ændres. Fra først av var baade amtmannen og jeg meget betænkelige, naar det gjaldt at gi tilladelse til automobilkjørsel. Paa ruten Battenfjordsøren—Molde blev det fra først av bestemt, at der ikke maatte kjøres fort og ikke utenfor visse bestemte tider; men paa gjentagne anmodninger maatte amtmannen

stadig utvide tilladelsen. Der indkom flere og flere andragender om at faa kjøre paa forskjellige veier, og jeg tilraadet da, at der skulde gives tilladelse til at kjøre hvorsomhelst. Ulempene herved har vist sig ikke at være store og det er forbausende, hvor snart bonderne og deres hester vænner sig til automobilerne. *I turisttiden kjøres uavbrutt fra morgen til aften og utover natten.* Det er ikke bare turister, som kjører; befolkningen benytter ogsaa automobilerne i stor utstrækning. De er overalt lettere at komme frem med end hester.

Veidirektoren: I den faste rute Molde—Battenfjorden er jo veien gjennemgaaende 4 m. bred.

Borch: Har hat store betænkeligheter med hensyn til automobilkjørselen. Der er flere, som har søkt om at faa lægge ruten over Strynsfjeldet og dette er blit tilladt. Imidlertid fik vi vedtatt vedtægter for kjørsel overensstemmende med veidirektørens forslag, og jeg gik da ut fra, at automobilkjørsel kunde finde sted, naar vedkommende vedtok vedtægterne, og under den forutsætning blev tilladelse git. Denne tilladelse blev benyttet av et par temmelig store automobiler fra Kristiania. Den ene kom fra Sondre Bergenhus amt kjørende ned Stalheimskleven til Gudvangen, derfra pr. dampskib til Lærdal og hjem over Filefjeld. Den anden kjørte fra Gjøvik til Lærdalsøren, men ingen av dem overholdt vedtægterne og blev derfor anmeldt, hvad de tok meget ilde op. Men jeg mener, at detgaard ikke an at la folk kjøre som de selv vil.

Hvis man ikke skulde gaa saa langt som til at tillate kjørsel paa 2,5 m. brede veier, blev det umulig at kjøre med automobil fra f. ex. Valdres til Lærdalsøren.

Et automobilkompani i Kristiania søkte om at faa kjøre over Filefjeld til Lærdalsøren og opgav, at vognene var noget længere end fastsat i vedtægterne, hvorfor tilladelse ikke kunde gives. Selskapet skrev da til veidirektøren, der svarte, at det ikke kunde være saa farlig, om vognene var litt længere end bestemt i vedtægterne. Denne sak har jeg imidlertid tænkt at forelægge for amtstinget iaar. I vinter var der en som søkte om at faa trafikere ruterne Vadheim—Gloppe, Stryn—Geiranger og Faleide—Hornindal; men samtlige vedkommende herredsstyrer uttalte sig imot at gi tilladelse hertil. Dette kan dels ha sin grund i frygt for at miste skysstrafikken og dels kan det være af hensyn til rædde hester.

Hvis automobilkjørsel skal forbrydes paa veier med mindre end 3 m. bredde, kan automobilkjørsel ikke foregaa noget sted i Nordre

Bergenhus amt, og jeg har derfor søkt at fåa 2,5 m. bredden væk fra de vigtigere veier.

Veidirektoren: Mener Borch at man kan kjøre med automobil paa 2,5 m. brede veier?

Borch: Ja, det kan man.

Munch: Dette spørsmålet om at begrænse automobilkjørselen til bestemte ruter bør selvfølgelig paa det næeste overveies under hensyn til de lokale forhold. Foruten veienes utstyr maa også den øvrige færrels størrelse veie meget. Automobilruten over Namdalseidet maa nærmest betragtes som en bygdevei, idet det kun er strækningen nærmest Stenkjær, som har hovedveisutstyr med 4,5 og 4 m. kjørebredde. To herreder i denne rute henstillet enstemmig til amtmanden at negte automobilkjørsel, og derfor er spørsmålet om at fåa denne vei utvidet opkommet. Trafikken er forholdsvis saa liten over Namdalseidet, at automobiltrafikken ikke spiller nogen større rolle. Skulde 3 m. bredde sættes som minimum, kunde ingen veirute i Nordre Trondhjems amt aapnes for automobilkjørsel, da der overalt findes længere strækninger med indskrænket kjørebredde. Er færrels liten, kan det ikke spille nogen rolle om veien er smal. Terraengets beskaffenhed bør i særlig grad vurderes; er det stygt og brat, vil 4 m. heller ikke hjælpe. Det er ikke egentlig veibredden som er bestemmende for at tillate automobilkjørsel. Det bør tillægges særlig betydning, om veistykket passer ind i en længere rute, og i saa tilfælde bør man strække sig saa langt som mulig.

Det kan også være forbundet med ansvar for amtet at gi tilladelse til automobilkjørsel, hvis vedkommende trafikant kan paavise, at veien lidet av mangler, som kan foranledige skade paa automobilen eller ulykker under kjørselen. Langs Snaasenvand f. eks. blev der git tilladelse til at kjøre, men det viste sig, at automobilen var for høi, og den givne tilladelse kunde da ha paaført amtet ansvar.

I Nordre Trondhjems amt vil der forøvrig kun bli nogen få ruter aapnet for automobiltrafik.

Bassæe: I Stavanger amt har vi nu hat automobil i rute paa Mallevaen et halvt aar, og jeg har benyttet den hver 14. dag og oftere. Det er ingen tvil om, at automobilen er et aldeles fortrinlig kjøretøi for den, som sitter i den; men de offentlige autoriteter har ansvaret for publikums sikkerhet og maa derfor være yderlig forsiktig. Iafald paa Vestlandet vil de lokale automobiler bli meget fåa, og da

blir spørsmålet, om man av hensyn til disse faa skal gi tilladelse til noget, som er forbundet med fare for andre. At vognene kun maa føres av personer, som har certifikat som førere, vil ogsaa medvirke til, at motorvogner blir forholdsvis sjeldne paa landet.

Conradi: Naar jeg nævnte 3,5 m. veibredde som minimum, er dette muligens blit misforstaet. Det var nemlig bygdeveiene dette gjaldt. Anderlede s stiller det sig for gjennemgangsruterne, man maa da gaa længer ned. Foruten veiens bredde er det jo kurver, store stup og lignende, som maa tages i betragtning. Ved et forbud tænker man jo ikke paa automobilen, men paa de øvrige veifarendes sikkerhet.

Thoresen: Selvfølgelig vil ingen tænke paa at forbyde automobilkjørsel av hensyn til automobilerne, da disse er meget let haandterlige kjøretøier, som kan komme frem overalt. Det er glædelig at høre, at man i Romsdals amt har gjort samme erfaring som i Akershus, at jo mere automobilerne kommer i bruk, des mere tiltalende finder man dem. Antinanden i Akershus amt har til sagt ordforere og lensmaend at være med paa befaringer med automobil, og det har da vist sig, at de ikke finder grund til at motsætte sig, at der gives tilladelse til at kjøre. Av stor vigtighet er det, at hesten første gang den møter en automobil ikke blir skrämt, og i saa henseende bør det paalægges de kjørende chaufferer at iagttaa den største forsiktigheit. Selv paa Enebaksveien, som er meget smal, er det ikke vanskelig at komme frem. Hurdalsveien har ogsaa været befaret med automobil under iagttagelse av stor forsiktigheit.

Hovdenak: Hvad angaar spørsmålet om hvorvidt veiene bør være 2,5 eller 3,5 m. brede anser jeg dette for likegyldig, da det i begge tilfælder er vanskelig for motende at komme forbi hinanden uten ved motepladser, og det er lettere at passe paa motepladsene med automobil end med hest. For 10—15 aar siden var der større skräck hos hestene for cyklisterne end der nu er for automobilerne; men nu synes hestene at ta det med ro og bryr sig ikke synderlig om dem. Jeg tror ikke det er farlig at tillate automobilkjørsel paa 2—2,5 m. brede veier med motepladser.

Andvord: Man maa vel sætte større fordringer til veienes beskaffenhet, hvor der er tale om automobilruter end hvor der er tale om almindelig tilfældig kjørsel med automobil. I Smaalenenes amt kjøres paa alle hovedveier, men ikke paa bygdeveiene. Det er ikke

bare rikfolk, som kjører, nei, handelsreisende m. fl. benytter ofte automobil. Hestene gjør ikke stort av det.

Bassøe: Jeg vil gjerne spørge amtsingeniør Thoresen, hvorledes det kan hænge sammen, at regjeringen har negtet approbation paa vedtægter, som var vedtatt av Akershus amtsting og som gik ut paa indskräckning i automobilkjørselen.

Veidirektoren: Jeg tror det gjaldt et spørsmål angaaende amtmandens kompetence.

Thoresen: Efter en ihærdig agitation blev det ifjor med knepen majoritet vedtatt et forslag om, at amtmanden skulde bemyndiges til at indskräckne automobilfarten til enkelte dager i uken; men vedtægterne blev ikke approbert. I Asker har der været drevet en sterk agitation fra enkelte personer mot automobilerne; men der er bygdeveiene meget smale. Forøvrig har der ikke været videre uvilje at merke i amtet.

Conradi: Det er ingen sak, naar man har med loyale automobilkjørere at gjøre. Det er de illoyale, som skaffer bryderi. Hvis propositionen vedtages, vil der i bestemmelserne om straf og erstatning bli lagt en væsentlig kapsun paa automobilkjørselen, og dette, at man maa erstatte forvoldt skade, vil jo anspore til forsigtighet. Med det samme jeg har ordet vil jeg benytte anledningen til at spørge, om bakkestopper bør anbringes paa automobiler.

Veidirektoren: Nei, det ansees ikke nødvendig.

Conradi: Saavidt jeg skjønner vil der efter den nye lov ikke bli anledning til at paabyde forsiktigetsforanstaltninger langs veiene, som f. eks. signalklokker.

Borch: Tror man ikke bør være altfor streng mot automobilerne. Jeg har sorgelige erfaringer med hensyn til kjørsel med hester, saa jeg har ikke synderlig tillid til dem. Det vilde være paatide, at man fik andet at kjøre med. Automobilerne vil ganske sikkert bli kjoretoi for mange, f. eks. distriktslæger og andre offentlige tjenstemænd, og smaa vogner kan nu faaes for like ned til 2 000 kroner. Man bor derfor som sagt ikke være altfor streng.

Bugge: I Buskeruds amt, som kanskje er sorgelig bekjendt for negtelse av automobilkjørsel, har det været paa tale at gi læger til-ladelse til at kjøre med automobil inden sine distrikter, hvilket blev anbefalet baade av amtmanden og amtsingeniøren; men et herred

satte saadan agitation igang mot dette, at vedkommende læge frafaldt tilladelsen, der var git paa betingelse av, at automobilene skulde være liten. Paa gjennemgangsruten Kristiania—Bergen tillates automobilkjørsel fra Akershus auntsgrænse til Hønefos, medens den er forbudt i Aadalens, da veien der er for smal og har skarpe svinger, saa denne vei stænger gjennemgangsfærden til Bergen. Men forbudet kan vel ikke opretholdes efter den nye lov.

Conradi: I de nuværende vedtægter er som største bredde for automobilerne fastsat 1,85 m., og i amtsingenior Munchs beretning om automobilfarten mellem Stenkjær og Rødhammer er oplyst, at bredden paa de anvendte vogner er 1,5 m. Vil gjerne høre, om der er nogen vanskelighed ved at gjøre automobilerne smalere og hvilke utsigter der i tilfælde er for det.

Munch: Det var fra først av bestemt, at automobilerne til Namdalseidet skulde været noget bredere; men ved en fejl fra fabrikvens side blev de saa smale som 1,5 meter. De har imidlertid vist sig at være bra, da de er både stoe og lette. Det går godt an at sitte 3 paa hver side i dem. Jeg vil holde paa, at automobilerne gjøres saa smale som mulig.

Bassøe: Jeg vilde gjerne spørge om der er noget til hinder for, saafremt de nu foreslaede regler blir vedtaget, at en allerede anskaffet vogn, som er 6,5 m. lang, faar tilladelse til at kjøre.

Veidirektoren: Jeg kan ikke godt svare paa det; men jeg skulde anta, at man ikke bør være for streng med hensyn til vognenes længde.

Thoresen: Bredden, 1,75 m., i lovutkastet er fastsat efter konferanse med automobilklubbens sekretær.

Veidirektoren: Dette spørsmål ansees nu for færdig diskutert. Debatten har vist, at der maa opträdes med konduite her som overalt ellers. Det er ikke godt at opstille aldeles bestemte regler. Man maa ta alt rimelig hensyn til de trafikkerende, som benytter veiene, og efter de erfaringer, vi har gjort, kan vi kun rose de automobilkjørende for deres loyale optræden, saa alt har gåaet godt. Jeg tror iøvrig, at man bør aapne adgang til at komme frem i de længere gjennemgangsruter og vi bør gjøre hvad vi kan for at den slags gjennemgangstrafik kan foregaa, hvilket forhaabentlig kan ske uten for store omkostninger.

Jeg vil sluttelig takke for fremmøtet. Det har paanyt bekræftet sig, at det i flere henseender er nyttig at komme sammen, specielt derved, at mine herrer har faat anledning til at arbeide Eders meninger og tanker sammen, samt ogsaa derved, at man i samlet møte kan faa den overbevisning, at samarbeide er gavnlig og godt. Det er glædelig at kunne konstatere, at dette har bekræftet sig ved dette møte. Dissenserne har været faa og meget uvæsentlige og jeg tror at kunne si, at møtet har lagt en grundvold for vort samarbeide, som vil være til gavn for vort fædreland.

Andord: Paa amtsingeniørernes vegne vil jeg tillate mig at takke veidirektøren for hans greie og behagelige ledelse av forhandlingerne.
