

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 12

Veien over Filefjell og dens tilblivelse. — Bremsedistanser og forbi-
kjøringsdistanser. — De offentlige veier i Norge pr. 30. juni 1934. —
Antall arbeidere pr. 1. september 1934 ved de av veivesenet admini-
strerte veianlegg. — En mindre trafikkteiling i Sør-Trøndelag 1934. —
Mindre meddelelser. — Rettelse.

Desember 1934

VEIEN OVER FILEFJELL OG DENS TILBLIVELSE

På foranledning av Høifjellskommisjonen har arkivkonsulent Gunnar *Tank* foretatt en del arkivariske undersøkelser angående Filefjellveiens tilblivelse og utvikling samt opførelse av «Stiftstøtten» på Filefjell. Resultatet av disse undersøkelser foreligger i nedenstående fremstilling av 4. februar 1928, som velvillig er utlånt fra Høifjellskommisjonen.

En av de eldste ferdsselsveier eller hovedveier i Norge gikk langs Vangsmjøsens vestsida, derfra opp på Filefjell over høidene syd for Smeddalen og derefter ned i Lærdal. Det var denne vei, kong Sverre tok, da han 1177 reiste fra Mjøsen til Sogn. Når denne vei første gang er anlagt, vites ikke med bestemthet. Denne vei har like så vel som de andre hovedveier i landet så å si gjort sig selv. Maristuen blev anlagt omkring året 1300. Nystuen er meget yngre og skriver sig fra tiden for reformasjonen. Våre eldste landeveier var primitive, men krevde dog noe vedlikehold. Etter Frostatingsloven skulde hvert fylkes menn en gang om året gjøre veiarbeide der, hvor det var mest nødvendig i hvert skibrede. Etter Magnus Lagabøters landslovs kapitel 44 skulde kongens ombudsmann påse, at veien blev ordentlig vedlikeholdt, hvorfor han tre ganger om året skulde stevne bønderne til veiarbeide¹⁾. Alle veier, som gikk over almenning, skulde vedlikeholdes av det hele herred, som eide denne. Forordningen av 24. februar 1636 bestemte, at bønderne skulde forandre og forbedre alle alfiare veier til og fra fjellene og annen steds, i hvilket øiemed fogder, sorenskrivere og lensmenn skulde utligne og fordele arbeidet mellem vedkommende almue. I et kongebrev til Hannibal Sehested av 7. juni 1643 innskjerpes, at hver gård skulde ha sitt bestemte veistykke til vedlikehold, som skulde være bragt i full stand innen Mikkelsdag om høsten og Korsmesse om våren. Dette bud gjaldt dog kun Akershus len eller en større del av det sønnenfjellske Norge. Påbudet om, at bønderne skulde få sig tildelt et bestemt veistykke til vedlikehold og oparbeidelse, blev gjentatt i forordningen av 24. desember 1648. Denne bestemmelse har alltid siden vært gjeldende. Den forutsatte,

at bønderne kun hadde plikt til å vedlikeholde og oparbeide veistykker, som var beliggende i deres eget herred. Var veien beliggende i et annet herred eller fylke, gjaldt plikten ikke. Veilovgivningen vedblev å støtte sig til de gamle bestemmelser, idet Christian V' Norske Lov så godt som ikke berører dette emne.

I 1665 blev det ansatt 2 generalveimestre, men embedene blev allerede ophevet i 1670 for atter å gjenoprettes i 1674. Etter den tid hadde man i en lang rekke av år stadig generalveimestre i landet i all fall i det søndenfjellske. I det nordenfjellske var der dog til forskjellige tider ingen sådan embedsmann, i hvilket tilfelle veienes vedlikehold alltid overdroges til amtmennene og fogdene.

I 1787 var der 4 generalveimestre, nemlig en for Christiansands stift, en for Bergens stift, en for Akershus stift og en for Trondhjems stift. Ved siden av disse blev i 1789 generalkrigskommissær Peder Anker utnevnt til generalveieintendant for Akershus stift. I 1793 utnevntes dessuten en særskilt veimester for det såkalte nordre distrikt av Akershus stift, der bestod av de to grevskaper, Bratsberg, Buskerud og Christians amter. Anker fikk i 1790 Svend Blix som veiadjutant.

Mens bønderne i Vang hadde plikt til å vedlikeholde de veier, som gikk igjennem de i Vang beliggende fjellstrekninger, pålåg en tilsvarende plikt til å vedlikeholde veiene på den annen side av stiftsdelet bønderne i Indre Sogn.

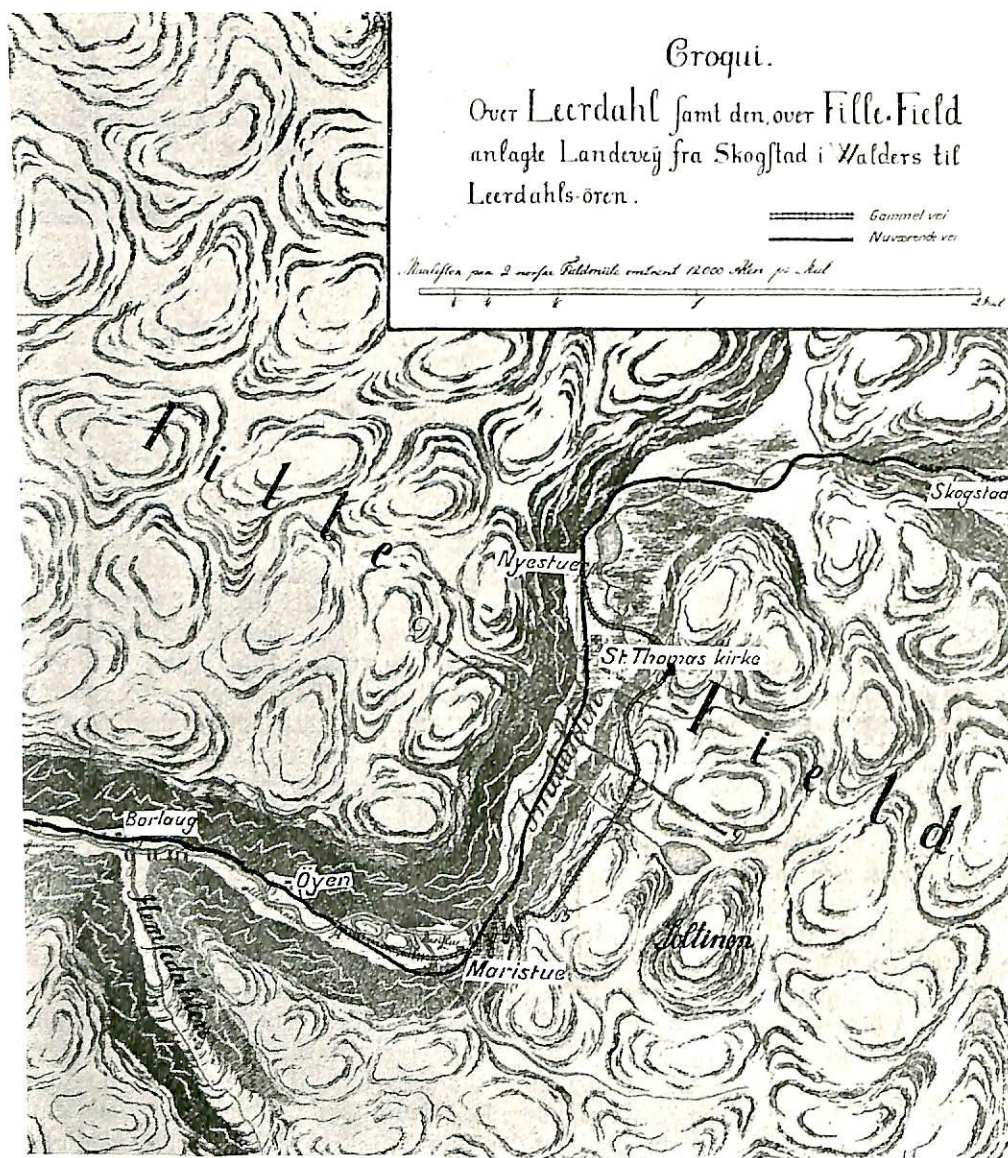
Ved reskript av 3. mai 1774 til stiftsbefalingsmannen over Akershus fastsattes pliktarbeidet for hver gårdbrukende opsitter til 12 dager årlig og for hver husmann til 4 dager.

Etter instruks for generalveimesteren skulde denne ene og alene anordne og anlegge alle veier i Akershus stift så vel konge- som festnings- og bygde- og biveier.

Under 3. august 1791 blev utarbeidet en plan om oparbeidelse av veien over Filefjell ved militær kommando fra de to norske gevorbene regimenter. Det var løytnant Wilhelm Jürgensen, der ledet dette arbeide. Det blev utført i årene 1792 og 1793²⁾. Der blev antagelig til krigsministeriet

¹⁾ Tilsvarende bestemmelser finnes i Christian den IV's norske lov av 1604.

²⁾ Se H. J. Barstad: «Leirdølernes saga, side 107, 111 og 115.



innsendt en rapport om dette arbeides utførelse. Denne innberetning har det ikke lyktes å tilveiebringe. Derimot finnes et kroki over situasjonen på Filefjell, som formentlig er utarbeidet på denne tid. På hosstående fotografi av dette kart er avsatt en linje, som viser, hvor stiftsgrensen antokes å skulde gå.

Om omlegningen av veien fra Sælthe til Brueknappen, som den gang gikk gjennom de bekjente Galder, blev der utferdiget et reskript den 26. oktober 1792. Utgiftene ved denne omlegning antokes å vilde beløpe sig til omtrent 2000 rd. Lærdals almue hadde ansøkt om å få slippe utgiftene ved visse broers vedlikehold. Generalveimester von Krogh skrev 6. juli 1792 følgende:

«at Leirdals almue, nemlig hele prestegjeldet, paaligger et overmaade stort veiarbeide paa deres lange og besværlige veistrækning fra søen af til Akershus stifts grænser paa Filefjeld, og at pligtarbeidet paa den nye vei

mellem de før nævnte punkter vilde blive saa betydelig, at vist mange aar hengaar, førend det kan siges, at de ved forandringen har naaet nogen lettelse, og som først egentlig vil blive deres efterkommere tildel.»

Ved forordningen av 16. november 1792 blev festsatt nye regler om veiarbeide. Paragraf 1 i denne forordning er sålydende:

«Paa alle kongeveie, samt store alfar- og postveie skal enhver, som har gaardebrug, være pliktig paa de befalede tider at forrette det veiarbeide, som ham av generalveimesteren eller dem, han paa sine vegne dertil beskikker, maatte anvise, hvadenten samme med kjørsel eller med haandarbeide skal udføres; saa bør og almuen ved veiarbeidet selv og i alt, hvad dertil hører, uden imodsigelse efterkomme generalveimesterens og hans fuldmægtigs befalinger.»

Efter paragraf 2 skulde de gårde, som blev henlagt til arbeidet på de i paragraf 1 nevnte veier, inndeles i *roder* således, at det bestemtes, hvilket og hvor stort veistykke enhver rode skulde tilhøre, samt av hvad sogn og av hvilke og hvor mange gårde enhver rode skulde bestå. Efter paragraf 3 skulde fogdene hjelpe generalveimesteren med rodenes og veistykkenes inndeling. I paragraf 4 heter det følgende:

«Iøvrigt iagttages herved, at postbønderne for alt veiarbeidet bør være forskaanet; fremdeles at beboerne ved havkanten ei henlægges til arbeide paa nogen vei, som ikke gaar gjennem deres bygdelag eller prestegjæld, saa bør ei heller de af almuen, som bor høit oppe i fjeldbygderne og langt inde i fjorder, anvises arbeide enten paa post- eller alfarvei, som er dem 4 mil eller derover fraliggende, hvorimod de, som er pligtige til at forrette veiarbeidet, bør saaledes inndeles, at paa de forbenævnte almindelige veie de langtfraliggende tildeles mindre stykker end de nærmere tilgrænsende; hvilket sidste og bør tages i betragtning til lettelse for dem, som er mest betyngede med skyds tilvands.»

Efter paragraf 5 skulde generalveimesteren innen 1 år opgi til cancelliet, hvilke veier kunde henregnes til de i paragraf 1 anførte, samt hvilke distrikter skulde henlegges til sammes oparbeidelse og vedlikeholdelse. Ingen veier skulde anlegges fra nytt av, så lenge naturen ikke gjorde det umulig, at de fremdeles kunde brukes, hvor de en gang var oparbeidet.

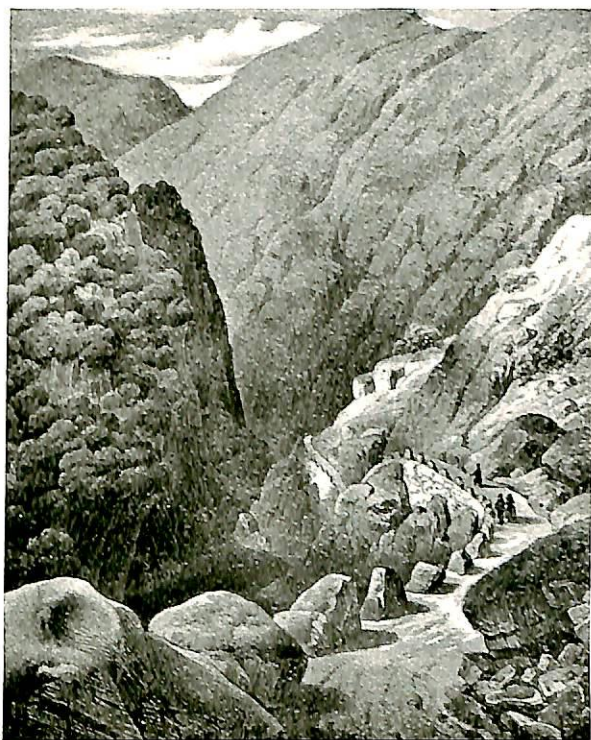
I paragraf 6 heter det følgende:

«Alle gaardmænd skal uden hensigt til deres brugende gaardeparters skyld eller størrelse være pligtige til aarlig i 6 paa hinanden følgende sommerdage at arbeide eller ved arbeidsføre karle at lade arbeide paa de i paragraf 5 nævnte veie og enhver husmand, som har jord, bør aarlig der forrette veiarbeide i tyvende dage. Skal formedelst overordentlige tilfælde (saasom jordskred, vandløb eller deslige) en vei gjøres ufremkommelig, da bør samme straks og uden hensigt til arbeidsdagenses tal istandsættes.»

I paragraf 7 fastsattes den tid, i hvilken arbeidet skulde utføres. Efter paragraf 8 skulde den, der ikke innfant sig til arbeidet i rette tid, betale mulkt. Efter paragraf 9 skulde det samme være tilfelle med enhver, som nektet å utføre arbeide.

I paragraf 11 heter det følgende:

«Til veiarbeidet maa der af de *omgrænsende skove* uden vederlag tages det ubetydelige træfang, som behøves til smaa klapbroer eller til rækværk i klever og bakkeheld; men dersom der i et aar af nogens skov



Gallerne i Lærdal. Den gamle vei.

tages træfang, som kan ansættes høiere end 2 rigsdalers værdi, da bør eieren nyde erstatning af veikassen for det overskydende; ligeledes maa af uindhegnede marker uden godtgjørelse hentes fornødne materialier af sten, grus, sand, torv og deslige, som til veiarbeidets drift nødvendig maatte behøves.»

Efter paragraf 17 skulde de, som var befriet for arbeide in natura på stiftets post- og alfarveier, betale en *veimestertoll*. Efter paragraf 18 skulde vedkommende sogns almue vedlikeholde de *øvrige bygde- og kirkeveier*. Generalveimesteren skulde ikke befatte sig med disse veier, med mindre klager over sammes mislighet innløp til ham. Hvis almuen var uvillig til å istandsette veien, skulde øvrigheten besørge arbeidet utført og veien istandsatt, hvorefter omkostningene skulde fordeles på og erstattes av de motvillige.

Under et ophold i København var generalveitendant Anker og generalveimester i Bergens stift, Hammer, i 1794 blitt enige om, at der skulde opføres en *stotte* av marmor på grensen mellom Akershus og Bergens stift på Filefjell, hvor veien nettop var blitt oparbeidet av militære. Da grensepunktene ikke var helt på det rene eller fastsatt ved noe offentlig dokument, tilskrev veimester Blix under 21. februar 1794 amtmanden i Christians amt, Sommerfelt, om å la distriktets sorenskriver avholde en lovlig forretning med sammenkallelse av menn fra Vang. Amtmann Sommerfelt tilskrev 28. februar og 18. april samme år sorenskriver Gløersen overensstemmende her-



Parti mellem Vindhellen og Gallerne.

med. Generalveimesteren i Bergens stift, Hammer, tilskrev under 4. juni 1794 amtmannen i Nordre Bergenhus amt om å foranstalte, at sorenskriveren i Indre Sogn, Fleischer, og lagrettemenn, der hadde kunnskap om de gamles merker, måtte avgi møte på Filefjell den 24. juli 1794 for sammen med sorenskriveren i Valdres og lagretten fra Vang å avholde forretning til stiftsdelets bestemmelse. Amtmannens skrivelse herom til sorenskriver Fleischer er datert 7. juni 1794.

I henhold til disse skrivelser blev så *grenseforretningen* avholdt på Filefjell den 24. juli 1794. Sorenskriveren i Indre Sogn møtte til forretningen med 8 opnevnte menn fra Sogn og sorenskriveren i Valdres med 7 menn fra sitt distrikt. I den opsatte protokoll over forretningen heter det bl. a. at disse menn

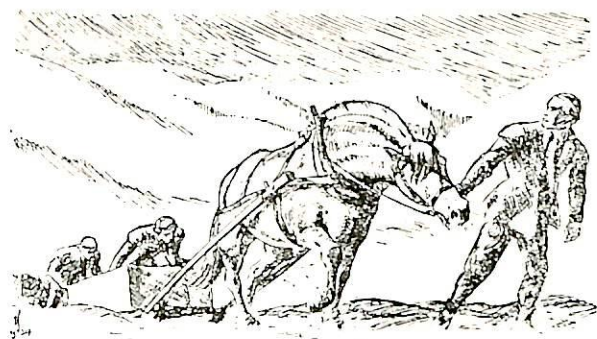
«anviste da entsemmig som Grøense skiæl imellem begge Stiftene en oplagd Steenrøs eller Vahre paa Muurklophougen kaldet beliggende, på den søndre Side av Konge Veien hvorfra Mærket imellem Stiftene skulle gaae i lige Linie ned igjennem Dahlen over Konge Veien længer i nord op i en Steenrøs eller Vahre staaende paa høiden kaldet Grønnehornet.»

I henhold hertil blev grensen fastsatt og grensestøtten kunde således opsettes. Som foran nevnt skulde denne være av marmor og marmor for 166 riksdaler blev derpå bestilt i Kjøbenhavn. Det blev lastet i en seilskute og fraktet til Bergen, det kostet vel 16 riksdaler i frakt. Det viste sig at et par av stenene var for tunge for den bryssomme transporten fra Sognefjorden op gjennom

Lærdal til Filefjell, og de måtte derfor sages over i Bergen. Til dette arbeide, transporten fra skib til skib i Bergen og for en «machine til støttens opsættelse» gikk det med over 34 riksdaler. Frakten fra Bergen til Lærdalsøen kom på 10 daler. Hvor meget det kostet å få det dyre marmor videre frem til Filefjell er ikke opplyst, men billig var det ikke. Generalveimester Hammer skriver om dette at til tross for at de største stenene var saget over, var det med stor mœie efter lang ventilasjon at han hadde fått noen i Lærdal til å påta sig transporten, for på denne 7 mil lange vei var det mange bratte bakker, og nede i Lærdal kunde det ikke påregnes sledeføre. Med meget besvær lyktes det allikevel å få stenene frem, og støtten blev reist ved veien et sted mellem Maristuen og Nystuen.



Stiftsstøtten på Filefjell.



Sten fra Danmark til stiftsstøtten transporteres over Filefjell. (Efter „Aftenposten“.)

Ved omlegning av veien i 1830—40 årene blev Stiftsstøtten, som den kalles, flyttet¹⁾.

Utgiften ved grensestøttens opførelse blev ført til utgift i veikasseregnskapene for 1794. Herom blev gjort utsettelse av rentekammeret i post 7 og 8 av antegnelse til veikasseregnskapet for Akershus stifts nordre distrikt for året 1794 og i post 3, artikkel 1, av antegnelse til den nordenfjeldske veikasses regnskap for Bergens stift samme år. Redegjørelse om grunnen til støttens opførelse blev som svar på denne antegnelse angitt såvel av generalveiintendant Anker som av generalveimester Hammer. Rentekammeret anmodet under 11. februar 1797 Anker om å innsende en avskrift av grenseforretningen. Anker mottok dessuten en skrivelse av 9. april 1796 fra generalveimester Hammer om den samme sak, der inneholder en utførligere forklaring om utgiftene ved støttens opførelse.

Efter at forretningen av generalveiintendant Anker den 1. april 1797 var oversendt Rentekammeret og Kancelliet under 20. mai samme år hadde gitt sitt samtykke til at beløpet blev ført til utgift i regnskapene med 245 rd. og 62 skilling, blev av Rentekammeret decidert, at saken kunde passere.

Om vedlikehold av veien gjennom Lærdal og Vang til det i 1794 fastsatte stiftsdele på Filefjell finnes der fra den følgende tid en hel rekke kongelige reskripter og resolusjoner.

I skrivelse av 15. desember 1792 erklærte kancelliet sig enig med Rentekammeret og generalveiintendant Anker i, at 100 riksdaler til veiens vedlikehold over Filefjell til lettelse for almuen i Vang måtte årlig repareres på hele stiftets matrikulskyld.

Et andragende fra Vangs almue av 24. juni 1793 om å bli befriet for å oparbeide de ved Filefjell ennå uoparbeidede veistykker blev av generalveimester Krogh i 1793 karakterisert som tåpelig og urimelig. Generalveiintendant Ankers erklæring herom til Kancelliet av 21. september 1793 lyder således:

«Vangs almues allerunderdanigste ansøgning om at blive befriet for videre ar-

beide paa Filefjeld, er urimelig og bør ikke komme i nogen betragtning, da man ingen anden almue har og fjeldet ligger i deres sogn. Disse har desforuden nylig faaet en understøttelse af 100 rd. aarlig til veiens vedlikeholdelse over fjeldet, som bliver repareret paa hele stiftet, mere bør og kan der ikke gjøres for denne almue.»

Bønderne i Lærdals prestegjeld, hvorunder også inbefattes Borgund, der var anneks til Lærdal, hadde helt fra 1652 hatt tillatelse til *kun* å betale halve skatter av deres gårde. Videre hadde de fra 1666 vært fritatt for utskrivning i fredstid. Lettelsen i skattebyrden var dem tilstått delvis på grunn av det besvær, der var forbundet med å vedlikeholde veien over Filefjell fra Lærdalsøren til stiftsdelet.

Ved kongelig reskript av 10. april 1795 blev bestemt, at postveien gjennom Lærdal til stiftsdelet fremdeles som hittil skulde oparbeides og vedlikeholdes av Lærdals prestegjelds almue hver med et bestemt antall arbeidsdage. Veiforordningen av 16. november 1792 hadde en *annen* bestemmelse om antall av arbeidsdager, som var bønderne pålagt. Ved plakat av 14. august 1801 blev bønderne i Lærdal pålagt plikt til å finne sig i utskrivning til krigstjeneste. Som følge herav blev ved kongelig resolusjon av 16. desember 1803 reskriptet av 17. april 1795 ophevet og et av generalveimester Hammer utarbeidet forslag blev i stedet vedtatt. Av veien fra Lærdalsøren til stiftsdelet skulde bønderne selv kun vedlikeholde 12 600 favner. Resten 16 100 favner, nemlig fra Husum gård til stiftsdelet skulde vedlikeholdes ved leiede folk for statens regning. Dette siste veistykke er det, som senere er kalt *statens veistykke* på Filefjell. Utgiften 640 rd. til dette veistykkets vedlikehold blev fra 1804 av utredet av finanskassen. Kontrakt om arbeidets utførelse i de 10 følgende år fra 1806 av blev inngått av generalveimesteren med noen ham bekjente pålitelige menn.

I generalveimester Hammers skrivelse av 5. februar 1816 til statsrådets 3dje departementet innrapporteres, at der for året 1816 nødvendig utkreves følgende veiarbeide:

«1. 2. Det stykke af postveien imellem Bergen og Christiania fra Husum gaard til stiftsdelet paa Filefjeld udi Leirdal i længde 48 300 alen, som ifølge kongelig reskript af 9. mai 1806 ved leiede arbeidere aarlig skal vedlikeholdes og de dertil utkrævende penge af statskassen vorde anviste efter den under 2. december 1806 med Jochum og Friderich Moss derom paa 10 aar sluttede kontrakt imod utbetaling af de dertil af 5. departement under 28. februar 1815 anviste 640 rd. sølvværdi ligeledes for aaret 1815 vedbørlig repareret og vedlikeholdt.»

¹⁾ I 1932 blev støtten flyttet dit hvor den nu står.

Beløpet til vedlikehold av dette veistykke blev stillet til disposisjon ved kongelig resolusjon av 8. juli 1817. Ifølge resolusjon av 24. februar 1818 blev der den 1. juni d. a. av sorenskriveren i Indre Sogn, Lars Johannes Irgens, avholdt en licitasjonsforretning. Under denne forretning blev opbudt til istandsettelse og vedlikeholdelse veistykket mellem Husum og stiftsdelet på Filefjell av lengde 48300 alen. Intet bud skedde. Arbeidet blev utropt for 600 specidaler, men måtte senere utføres på samme måte som før uten licitasjon. Om bevilgning av det samme beløp har man videre kongelig resolusjon av 1. mars og 13. juli 1819, 16. mars 1820, 10. mai 1822, 26. februar 1823 og 26. mars 1824³⁾.

Der utkom 28. juli 1824 en ny lov om veivesenet. I paragraf 1 bestemtes, at de offentlige veier skulde inndeles i 2 klasser, nemlig *hovedveier*, hvortil regnes alle de veier, som forbandt Norge med Sverige eller et stift med et annet og 2. *bygdeveier*. I paragraf 2 bestemtes:

«Naar nye hovedveie anlægges og broer paa samme opføres eller istandsættes, skal de dertil medgaaende omkostninger i almindelighed udredes ved ligning paa vedkommende amts matrikulskyld dog under følgende nærmere bestemmelser. a. skulde disse omkostninger opløbe til en saa høi sum, at det efter amtmandens skjøn vilde blive for trykkende for et enkelt amt at utrede samme, gjøres herom underdanigst indstilling til kongen, som bevilger beløbet enten i det hele eller for endel forskudsvis utbetalt af statskassen og derefter udlignet paa *hele rikets matrikulskyld*.» I paragraf 3 fastsattes: «Vedlikeholdelse af oparbejdede veie skal i almindelighed paaligge beboerne i det distrikt, gjennem hvilket veiene er anlagt; dog skal de bekostninger, som medgaar til at vedlikeholde særdeles vanskelige og afsides liggende stykker af *hovedveier* udredes paa samme maade, som i henseende nye veie i paragraf 2 er foreskrevet.»

Vedlikeholdet av veien fra de øverste gårde i Vang til Bergenhus stiftsdele blev under henvisning til lov av 28. juli 1824, paragraf 8 ved kongelig resolusjon av 20. juli 1827 besluttet overtatt av staten og beløpet bestemt å skulle utlignes på hele rikets matrikulskyld. Vedlikeholdet skulde i følge denne resolusjon bortliciteres, men hvis intet antagelig bud ved licitasjon kunde erholdes, skulde vedlikeholdet utføres ved leiede arbeidere under vedkommende veiinspektør eller en annen duelig manns bestyrelse.

Lignende bestemmelse blev ved kongelig reso-

lusjon av samme dag truffet med hensyn til vedlikeholdelse av veistykket fra Husum gård til Akershus stiftsdele.

Spørsmålet om omlegning av veien over Filefjell sees å være bragt frem i en skrivelse fra amtmanden i Christians amt, Weidemann, til Justisdepartementet, datert 4. mai 1833. Da Sulen bro var så forråtmet, at den var blitt farlig å bruke, foreslo amtmanden, at der i steden for å bevilge penger til broens fullstendige istandsettelse eller bygning skulde anlegges en vei gjennom Smeddalen.

Justisdepartementet tilskrev i denne anledning under 23. august 1833 amtmanden i Nordre Bergenhus og Christians amt om å avgi betenkning om saken, efter å ha latt anstille nøiaktige lokale undersøkelser.

Amtmanden i Nordre Bergenhus amt innsendte under 2. juli 1834 til Justisdepartementet en av veiinspektørene Thee og Buchholtz i oktober 1833 utført forretning tillike med veikommisjonens forretning av mai 1834. Saken blev derpå ved Justisdepartementets skrivelse av 15. november 1834 forelagt amtmanden i Christians amt til uttalelse. Amtmannens svar herpå er datert 28. april 1835. Veiomlegningen blev også anbefalt av ingeniørbrigadens chef i en skrivelse av 30. juli 1835. Der blev nu av Justisdepartementet utarbeidet et foredrag om saken, der approbertes ved kongelig resolusjon av 10. juni 1837.

Om måten hvorpå veiarbeidet skulde utføres, blev der i den følgende tid korrespondert mellem amtmennene i Nordre Bergenhus og Christians amt og Justisdepartementet. Amtmanden i Christians amt tilskrev således amtmanden i Nordre Bergenshus amt den 18. juli 1837. Videre tilskrev amtmanden i Christians amt Justisdepartementet den 22. september 1837. Sistnevnte amtmanns forslag blev approbert ved Justisdepartementets skrivelse av 17. oktober 1837. Under 30. juni 1838 blev avholdt en licitasjonsforretning, hvorved løytnant Buchholtz blev overdratt veiarbeidets utførelse. I de kondisjoner, som blev fremlagt under denne forretning, er anført følgende:

- «1. Gjenstanden for nærværende forretning er bortlicitering til oparbejdelse af det ved kongelig resolution af 10. juni 1837 befalede omlægningsarbejde af hovedveien over Filefjeld, forsaavidt samme omlægning er beliggende i Christians amtsdistrikt og som saadan betegnet paa hermed følgende croquiskart med linjer imellem bogstaverne paa kartet I, A, K, B og D, der nærmere er blevne bestemte med veiinspektøren løytnant Buchholtz hermed følgende udstiknings- og oppælingsforretning, dateret 29. denne maaned.
2. Omlægningsarbeidet sker under distriktets veiinspektørs opsigt og skal foregaa uafbrudt fra 1 — siste september hvert aar, indtil arbeidet er fuldkommen tilendebragt.»

³⁾ Om kongeveisens reparasjon og vedlikehold fra Husumledet til stiftsdelet eller støtten på Filefjell finnes et andragende av 20. desember 1823 fra bønder i Borgund,

Denne forretning av 1838 blev av amtmanden i Nordre Bergenhus amt innsendt til Justisdepartementet den 14. juli 1838. Løitnant Buchholtz blev imidlertid ikke færdig med veianlegget. Ved avleveringsforretning av 6. september 1841 befaantes flere mangler ved hans arbeide innen Christians amt. Buchholtz hadde i følge Nordre Bergenhus amts erklæring av 5. februar 1840 fra-veget den i 1838 avstukne veilinje ved Brusestolen. I 1840 og 1841 blev kaptein Thee beordret a føre tilsyn med løitnant Buchholtz' veiarbeide. I 1841 ankom også premierløitnant Georg Ræder til Filefjell. Han innsendte 24. juni 1842 et forslag til Justisdepartementet om, at anlegget fra Brusestolen til Maristuen skulde legges i en annen retning enn ved kongelig resolusjon av 10. juni 1837 bestemt. Denne omlegning av veien mellom Brusestolen og Maristuen antokes av løitnant

Ræder a kunne bli ferdig i foråret 1843 inntil Darbybukten, hvorved en tredjedel av strekningen mellom Brusestolbakken og stiftsdelet var istandsatt. Ræder utviklet i sin erklæring, at en omlegning av veien fra Maristuen til Brattebakbro langs Smeddalselvens vestre bred var ønskelig. Den samme løitnant Ræder innberettet den 8. oktober 1842 til Justisdepartementet, at den del av veien, som ligger mellom Brusestolen i Nordre Bergenhus amt og stiftsdelet, og som utgjør en lengde av 6743 alen, var aldeles ferdig.

Justisdepartementet foreslo i 1842 utførelse av denne veiomlegning og ved kongelig resolusjon av 3. august 1843 blev det bestemt, at veien overensstemmende med Ræders forslag skulde legges langs Saubækken og Smeddalselven.

Veiarbeidet på Filefjell var ferdig i 1844.

BREMSEDISTANSER OG FORBIKJØRINGSDISTANSER

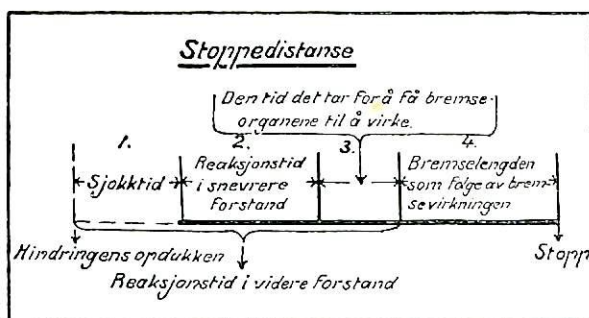
Av major E. Sem-Jacobsen.

Der utkom i 1933 en kommentarutgave av „Bundesgesetz über den Motorfahrzeug- und Fahrradverkehr vom 15. März 1932 nebst Vollziehungsverordnung vom 25. November 1932“, utgitt av W. Badertscher-Hirzel, Rechtsanwalt in Zürich. I denne utgave er på side 50 til 60 og side 65 til 69 omhandlet bremsedistanser og forbi kjøringdistanser og inntatt to tabeller vedrørende samme. For alle bilsakkyndige tror jeg at såvel tekst som tabeller vil kunne være til nytte, og vil derfor gjengi samme i etterstående oversettelse.

I. Bremselengde tabell.

Hvilken innflytelse bremsenes tilstand og veien eller gatens tilstand har på bremselengden fremgår tydelig av de såkalte bremselengde-tabeller.

For å finne stopplengden legger man til den i nedenstående bremsetabell funne bremselengde den i nederste kolonne angitte i reaksjonstiden tilbake-lagte vei (se fig.).



Markert er kun bremseveien ved meget dårlige veier, ved isede og slibrige gater.

På fuktige asfaltveier skal man anvende de verdier som er anført for slibrige gater, såfremt gatebelegget ikke er gjort spesielt ru. I varmt vær får man ved asfalt og ved fjærebearbejdede gatebelegg på grunn

av svikt i gatebelegget en forøket bremselengde som ved slibrige gater.

På motorsykler som har bremses på begge hjul, gjelder tabellen således som den er beregnet for vogner med fire hjuls bremses. For motorsykler som kun kan bremses på ett hjul, skal man anvende de tabell tall som gjelder for „2 hjuls bremses“.

Teoretisk skulde bremselengden for 2 hjuls bremses være dobbelt så stor som for 4 hjuls. I virkeligheten ligger forholdene for 2 hjuls bremses „spesielt for lastebiler“ på grunn av vektfordelingen gunstigere.

Tallene i bremsetabellen gjelder for horisontal gate eller vei. Ved stigning eller fall inntreer en forkortelse eller forlengelse av bremselengden overensstemmende med følgende tilleggstabell.

Forkortelse eller forlengelse av bremselengden for stigende eller fallende vei.

Stigning	Forkortelse av bremselengden	Fall	Forlengelse av bremselengden
5 ‰	− 6 ‰	5 ‰	+ 8 ‰
10 ‰	− 12 ‰	10 ‰	+ 16 ‰
20 ‰	− 20 ‰	20 ‰	+ 40 ‰
30 ‰	− 25 ‰	30 ‰	+ 70 ‰

Bremselengde-tabellen kan uten videre anvendes på bremselengden ved nattkjøring: Hastigheten om natten må ikke være større enn at føreren kan stoppe sin vogn innenfor den distanse som hans lyskasterer rekker.

Eksempel: Rekker lyskasterne 40 m fremover og kjører jeg med 40 km hastighet på tørr vei, så trenger jeg til å stoppe 19,5 m reaksjonsdistanse. Forutsett en samlet reaksjonstid på 1 sekund + 42,5 m bremselengde, ialt 62 m stoppedistanse. Under disse forhold „behersker“ jeg altså ikke „objektivt“ min vogns hastighet, da jeg ikke er i stand til å stoppe den foran en hindring som jeg ser på 40 m avstand. Jeg må altså dag som natt avpasse min hastighet innenfor siktevidde og innenfor denne siktevidde under hensyntagen til den på gaten herskende trafikk og eventuelle farer som jeg kan forutse.

Bremselengde tabell.

For 4-hjuls bremser	Hastighets- forminsk- else m/sek.	Bremselengde i m. ved en hastighet pr. time av										Ved 2-hjuls bremser.
		10	20	30	40	50	60	70	80	90	100	
Bremselengde på iset eller slibrig gate	0,5	7,85	33,0	70,0	123,0	197,0	275,0	380,0	490,0	625,0	785,0	Iset eller slibrig gate
	1,0	3,95	15,0	35,0	62,0	96,5	138,0	190,0	250,0	313,0	390,0	
	1,5	2,6	10,0	23,0	41,0	65,0	92,0	127,0	165,0	210,0	260,0	
	2,0	1,95	7,5	17,5	31,0	48,0	69,0	95,0	124,0	157,0	197,0	
Utilstrekkelige bremser	2,5	1,6	70,0	14,0	25,0	39,0	55,0	76,0	99,0	125,0	157,0	Utilstrekkelige bremser
	3,0	1,3	5,0	11,8	20,5	32,0	46,0	63,5	82,5	105,0	131,0	Tilstrekkelige bremser
Tilstrekkelige bremser	3,5	1,1	4,3	10,0	17,7	27,7	39,5	54,5	70,5	89,5	112,0	Meget gode bremser
	4,0	1,0	3,8	8,9	15,4	24,2	34,5	47,5	61,8	78,5	98,0	
	4,5	0,85	3,4	7,8	13,7	21,5	30,7	42,5	55,0	69,5	87,0	
	5,0	0,8	3,0	7,0	12,3	19,3	27,6	38,0	49,5	62,5	78,5	
Meget gode bremser	5,5	0,7	2,8	6,5	11,2	17,6	25,2	34,7	45,0	57,0	71,5	Praktisk tait ikke opnåelige
	6,0	0,65	2,5	5,9	10,3	16,1	23,0	31,7	41,0	52,0	65,5	
Praktisk tait ikke opnåelige	7,0	0,55	2,2	5,0	8,8	13,8	19,9	27,3	35,0	45,0	56,0	
	8,0	0,5	1,9	4,5	7,7	12,1	17,3	23,8	31,0	39,0	49,0	
	9,81	0,4	1,6	3,6	6,3	9,9	14,1	19,4	25,2	32,0	40,0	
Veistrekning i meter pr. sekund		2,8	8,8	8,4	11,1	13,9	16,6	19,5	22,2	25,0	28,0	

Praktisk fastsettelse av bremsedistansen.

For praktisk å fastsette bremsedistansen på et bestemt sted, kreves stor erfaring. Relativt lett er den å fastslå når de blokkerte hjul på en asfaltgate etterlater tydelige markerte sorte bremsespor. Men meget ofte mangler man sådanne spor også på asfalt (hvad der ikke behøver å bety at man har dårlige bremser). I sådanne tilfelle er det anbefalelsesverdige såfremt mulig, snarest å foreta gjentatte bremseforsøk. En på gaten stående iakttagere skal fastslå hvor hjulenes bremsning inntreer, nemlig når hjulenes omdreiningshastighet avtar. Såfremt ikke hjulene fullstendig blokkeres av bremsene, så er dog dette slett ikke noget tegn på at bremsene er i dårlig stand. Den beste bremsevirkning opnår man nemlig ikke av blokkerte hjul, men av hjul som ennå går ganske langsomt rundt. Bremsespor kun på den ene side er ikke ubetinget tegn på feilaktig regulering, men kan også skrive sig fra forskjell ved brolegningen, fra vognens belastning eller det kan også skyldes spesielle forhold ved gummiringene.

2. Forbikjøring til venstre av et kjøretøi man vil forbi.

Forbikjøringsdistansen.

Man skjeller mellom:

Den egentlige *forbikjøringslengde*, nemlig den veistrekning som den forbikjørende vogn tilbakelegger parallelt med den vogn som forbikjøres,

tilkjørselslengden, som det forbikjørende kjøretøi må tilbakelegge i en spiss vinkel til den vogn som forbikjøres, for at den forbikjørende kan få god oversikt over den venstre kjørebane, og

innkjørselslengden, hvor den forbikjørende i spiss vinkel i forhold til den forbikjørt etter forbikjøringen atter kjører tilbake i høire veibane.

Ifølge Edelmann skal innkjørselslengden (etter forbipasseringen) være større enn tilkjørselslengden. Her gåes ut fra Nicolays bremsedistanse-tabeller, hvor begge disse distanser er forutsatt like store.

Tilkjørsels- og innkjørselslengdene er avhengig av den forbikjørende vogns hastighet.

De etterfølgende oppgaver over tilkjørsels- og inn-

kjøringslengdene må forstås som maksimale verdier. Såfremt føreren har nogen kjørepraksis, så kan disse lengder, spesielt når hastighetsdifferansen mellom de to kjøretøier ikke er betydelig, beregnes kortere.

Tabell I.

En hastighet for det forbi- kjørende kjøretøi av	Svarer til en tilkjørsel eller innkjørselslengde av
—30 km.....	10 m
30—50 „	20 „
50—70 „	30 „
over 70 „	50 „

Ved beregning av forbikjøringslengden må man også ta i betraktning begge kjøretøiers vognlengde.

I nedenstående tabell II for beregning av forbikjøringslengden betyr de i øverste horisontale rekke med understrekede typer anførte tall og den første lodrette tallrekke også med understrekede tall de to kjøretøiers kjørehastighet. Krysset mellom de vertikale og horisontale kolonner for kjørehastighetstallene angir det antall meter som det forbikjørende kjøretøi må tilbakelegge for å hale inn en meter i forhold til det forbikjørt kjøretøi.

Nedenfor anføres

Eksempel for beregning av den samlede forbikjøringslengde.

A, som kjører med 60 km pr. time, vil kjøre forbi en forankjørende vogn, som kjører i samme retning med 50 km pr. time. Bilen A er 4 m og lengden av bilen B er 5 m.

Av tabell I ser vi at tilkjørsels- og innkjørselslengdene ved en hastighet av 60 km pr. time er 30 m tilsammen for begge lengder 60 m

For disse 60 m tilkjørsels- og innkjørselslengder tillegges lengden av de to kjøretøier, henholdsvis A: 4 m og B: 5 m, ialt 9 „

Ialt har således A å innhente 69 m

Vi undersøker nu i tabell II (dr. Alexanders forbikjøringsstabell) og finner derav at A trenger 6 m for å innkjøre 1 m når han kjører med 60 km pr. time og B med 50 km.

Tabell 11. Tabell for beregning av nødvendig distanse for forbikjøring.

Km h	10 m	15 m	20 m	25 m	30 m	35 m	40 m	45 m	50 m	55 m	60 m	65 m	70 m	75 m	80 m
10	0	3	2	1,7	1,5	1,4	1,3	1,28	1,25	1,22	1,2	1,18	1,16	1,15	1,14
15	3	0	4	2,5	2	1,75	1,6	1,5	1,4	1,37	1,32	1,3	1,37	1,25	1,23
20	2	4	0	5	3	2,3	2	1,8	1,66	1,56	1,5	1,44	1,4	1,37	1,33
25	1,7	2,5	5	0	6	3,5	2,7	2,3	2	1,8	1,7	1,62	1,55	1,5	1,45
30	1,5	2	3	6	0	7	4	3	2,5	2,2	2	1,85	1,75	1,66	1,6
35	1,4	1,75	2,3	3,5	7	0	8	4,5	3,3	2,75	2,4	2,16	2	1,85	1,77
40	1,3	1,6	2	2,7	4	8	0	9	5	3,6	3	2,6	2,3	2,01	2
45	1,28	1,5	1,8	2,3	3	4,5	9	0	10	5,5	4	3,25	2,8	2,05	2,3
50	1,25	1,4	1,66	2	2,5	3,3	5	10	0	11	6	4,3	3,5	3	2,6
55	1,2	1,37	1,56	1,8	2,2	2,75	3,6	5,5	11	0	12	6,5	4,7	3,75	3,2
60	1,2	1,32	1,5	1,7	2	2,4	3	4	6	12	0	13	7	5	4
65	1,18	1,3	1,44	1,62	1,85	2,16	2,6	3,25	4,3	6,5	13	0	14	7,5	5,3
70	1,15	1,27	1,4	1,55	1,75	2	2,3	2,8	3,5	4,7	7	14	0	15	8
75	1,15	1,25	1,37	1,5	1,66	1,85	2,1	2,5	3	3,75	5	7,5	15	0	16
80	1,14	1,23	1,33	1,45	1,6	1,77	2	2,3	2,6	3,2	4	5,3	8	16	0

For å kjøre inn 69 m trenger altså A $69 \times 6 =$ den samlede forbikjøringsdistanse 414 m

Antar vi ennvidere at mens A kjører forbi B kommer en tredje vogn imot dem.

Vi må da beregne hvilken veistrekning denne tredje vogn tilbakelegger i det tidsrum som medgår for A til å tilbakelegge forbikjøringsdistanse 414 m. Denne beregning foretas etter følgende formel:

$$X = \frac{\text{Forbikjøringslengden } x \text{ det møtende kjøretøis fart pr. time.}}{\text{Det forbikjørende kjøretøis fart pr. time.}}$$

Kjører f. eks. det møtende kjøretøi med en

$$\text{fart av 80 km pr. time, så er } X = \frac{414 \times 80}{60} = 552 \text{ m}$$

For at det møtende kjøretøi først skal nå A i det øieblikk A er ferdig med sin forbikjøringsmanøver, må der mellem det forbikjørt kjøretøi B og det møtende kjøretøi C være en avstand på $414 + 552 =$ 966 m

DE OFFENTLIGE VEIER I NORGE PR. 30. JUNI 1934

Fylke	Riksveier		Høifjells- og mellomriksveier		Fylkesveier		Bygdeveier		Sum	
	km	pct.	km	pct.	km	pct.	km	pct.	km	pct.
Østfold	417,6	22,0	10,5	0,6	355,2	18,7	1 115,3	58,7	1 898,6	100
Akershus	426,0	19,0	—	—	256,1	11,5	1 554,5	69,5	2 236,6	100
Hedmark	863,0	23,7	15,0	0,4	514,0	14,2	2 244,0	61,7	3 636,0	100
Opland	796,8	32,4	133,6	5,5	266,3	10,8	1 261,5	51,3	2 458,2	100
Buskerud	525,5	27,9	99,0	5,2	328,0	17,4	934,0	49,5	1 886,5	100
Vestfold	335,6	27,0	—	—	298,2	23,9	611,2	49,1	1 245,0	100
Telemark	579,7	28,7	34,5	1,7	331,9	16,5	1 071,4	53,1	2 017,5	100
Aust-Agder	509,5	29,5	—	—	313,4	18,2	902,4	52,3	1 725,3	100
Vest-Agder	381,0	17,9	7,0	0,3	608,2	28,7	1 127,5	53,1	2 123,7	100
Rogaland	485,8	20,6	—	—	287,8	12,2	1 581,3	67,2	2 354,9	100
Hordaland	493,2	18,5	64,0	2,4	392,4	14,7	1 716,1	64,4	2 665,7	100
Sogn og Fjordane ..	373,1	22,2	64,6	3,9	190,2	11,3	1 048,9	62,6	1 676,8	100
Møre	729,6	21,1	19,0	0,5	461,4	13,4	2 243,3	65,0	3 453,3	100
Sør-Trøndelag	528,8	23,3	88,5	3,9	293,6	12,8	1 353,3	60,0	2 264,2	100
Nord-Trøndelag	654,4	22,9	154,8	5,4	92,1	3,2	1 955,7	68,4	2 857,0	100
Nordland	693,5	29,4	180,1	7,6	597,2	25,3	888,1	37,7	2 358,9	100
Troms	478,1	36,2	30,3	2,3	288,8	21,9	521,8	39,6	1 319,0	100
Finnmark	367,5	39,5	102,0	10,9	335,1	36,0	126,8	13,6	931,4	100
Sum	9638,7	24,6	1002,9	2,6	6209,9	15,9	22 257,1	56,9	39 108,6	100
30. juni 1933	9630,9	24,8	985,7	2,5	5688,0	14,8	22 482,7	57,9	38 787,3	100
30. „ 1932	9583,2	24,9	945,0	2,5	5571,4	14,5	22 366,9	58,1	38 466,5	100

Hovedveier

ANTALL ARBEIDERE PR. 1. SEPTEMBER 1934 VED DE AV VEIVESNET ADMINISTRERTE VEIANLEGG

Fylke	Antall arbeidere			Sum	Herav på	
	Hovedveier	Bygdeveier			ordinært arbeide	nods- arbeide
		med statsbidrag	uten statsbidrag			
Østfold.....	291	36	70	397	270	127
Akershus	189	46	118	353	321	32
Hedmark	431	165	129	725	531	194
Opland	174	155	113	442	419	23
Buskerud	176	32	80	288	205	83
Vestfold	211	—	34	245	245	—
Telemark	575	159	81	815	472	343
Aust-Agder	139	55	166	360	291	69
Vest-Agder	169	248	41	458	372	86
Rogaland	184	50	148	382	382	—
Hordaland	480	363	330	1173	819	354
Sogn og Fjordane	328	138	—	466	454	12
Møre	478	94	182	754	670	84
Sør-Trøndelag	600	240	20	860	828	32
Nord-Trøndelag	266	95	67	428	329	99
Nordland	612	64	550	1226	1226	—
Troms	504	295	355	1154	1090	64
Finnmark	613	195	19	827	656	171
Sum	6420	2430	2503	11 353	9580	1773
1. september 1933.....	6035	1897	1786	9718	8446	1272
1. „ 1932.....	5093	1474	1691	8258	7838	420
1. „ 1931.....	4563	1231	1957	7751	7434	317
1. „ 1930.....	4292	1484	1820	7596	7193	403
1. „ 1929.....	4100	1328	2127	7555	7165	390

EN MINDRE TRAFIKKTELLING I SØR-TRØNDLAG 1934

Av overingeniør A. Rode.

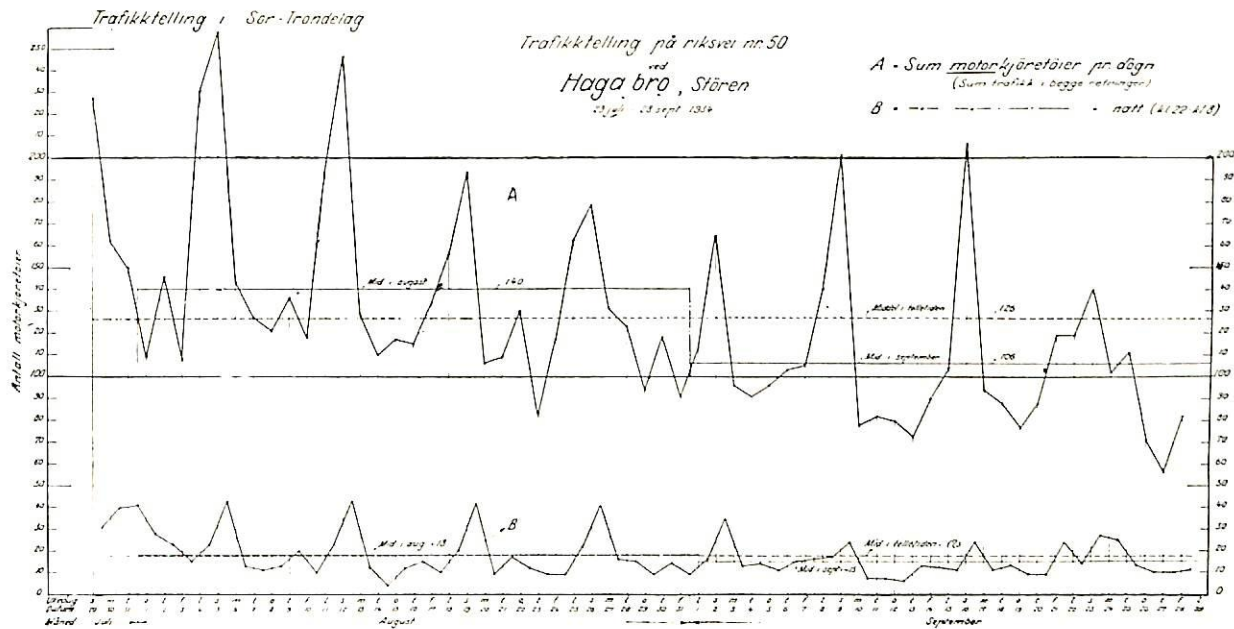
Av hensyn til ombygning av Haga bro på riksvei nr. 50 i Støren sommeren 1934 blev man nødt til å henvise trafikken til en utbedret gårdsvei som krysset jernbanen i planovergang flere ganger, og hvor der måtte etableres vakthold. Anledningen blev da benyttet til å foreta trafikktelling, som strakte sig over 2 måneder, nemlig fra 29. juli til 28. september.

Av hensyn til at denne interimsvai var smal og man risikerte opphold av hensyn til tog, blev der av de gjennomgangsreisende som var kjent, visstnok i endel utstrekning undgått å kjøre denne vei. Videre var der endel lokaltrafikk som ikke benyttet veien, fordi omveien blev for lang; dette influerte særlig på hestetrafikken, som derfor omtrent helt var innstillet.

Det som særlig har interesse ved denne trafikktelling, er at man her har fått med virkelig telling hele døgnet og hvert døgn i en så pass lang periode

at man av denne telling kan ta ut prosenten av natttrafikken og hvilken dag i uken som gir trafikk nærmest middeltallet for uken. Herved skulde man ved senere tellinger kunne innskrenke disse til kun å omfatte dagtelling og kun den dag i uken som gir nærmest middeltallet — naturligvis med en reservasjon for tellestedet. Man må nemlig være oppmerksom på at hvert tellested vil ha sin karakteristiske trafikkperiode, som ikke vil være ensartet over et større distrikt; her vil influere både en større bys nærhet og mange andre forhold som spiller inn og forandrer trafikkmengden.

Som det sees av vedstående grafiske fremstilling av trafikktellingen ved Haga bro 29. juli—28. september 1934 er det søndagskjøringen som gir de store trafikkspisser. Dette er ikke bare utfluktskjøring fra byen Trondheim, men en ikke uvesentlig del er kjøring av landsfolk til byen og til stevner samt bærplukkere m. v.



Middeltall av antall motorkjøretøier

Ukedag	Middeltall pr. døgn					Middeltall pr. natt (18:00-08:00)				
	Telleperiode i august		september			Telleperiode i august		september		
Mid for alle døgn	Mid pr. uke	Mid pr. uke	Mid pr. uke	Mid pr. uke	Mid for alle natter	Mid pr. uke	Mid pr. uke	Mid pr. uke	Mid pr. uke	
Søndag	203	182	219	181	179	17	17	16	16	16
Mandag	153	141	127	141	123	11	11	10	10	10
Tirsdag	170	151	173	141	153	11	11	10	10	10
Onsdag	151	141	154	141	141	11	11	10	10	10
Torsdag	157	141	143	141	141	11	11	10	10	10
Fredag	157	141	143	141	141	11	11	10	10	10
Lørdag	155	141	143	141	141	11	11	10	10	10
Mid for alle døgn	156	140	140	140	140	12	12	11	11	11
Mid for alle natter						15	15	15	15	15
Mid for alle motorkjøretøier						18	18	18	18	18

Søndag telling ved Foss



På den grafiske fremstilling er også særskilt tatt med kurven B — telling om natten fra kl. 22 om aftenen til kl. 8 morgen. Kurven omfatter kun motorkjøretøier, fordi hestekjøretøier på grunn av det foran anførte her ingen betydning har.

Middeltallet for august er 140 kjøretøier og for september 106 pr. døgn, og middeltallet for talletiden er 126 motorkjøretøier pr. døgn. Om natten er der i august kjørt 18 og i september ca. 15 kjøretøier pr. natt. Ved alle disse tall er naturligvis medtatt trafikk i begge retninger. Der er i gjennomsnitt omkring 20 % biler fra andre fylker og utlandet.

For dette tallested kan man si at mandag er den ukedag som kommer midlet nærmest; på grunn av de høie søndagstopper er også mandag ca. 10 % under middel.

I vedføyede tabell er utregnet middeltallet pr. døgn og middeltallet pr. natt. Videre er her føiet til middeltall for måned og for telleperiode også for tellestedet Foss veikryss ved den annen side av den samme veiavsperring. Ved sistnevnte tellested får man noget høiere tall på grunn av trafikken til Hovin, som er jernbanestasjon og handelscentrum for endel lokaltrafikk som passerer Foss tellested.

I 1930 blev der foretatt en trafikk telling på endel veier i distriktet, men den strakte sig over kun 1 uke, og kan på grunn av de spesielle forhold hvorunder denne telling blev tatt, ikke direkte sammenlignes

— den blev nemlig foretatt under Stiklestad-festlighetene; men noget holdepunkt har man dog, fordi der også den gang blev skilt mellom biler fra Sør-Trøndelag og annet steds fra. Den gang hadde mag også lignende søndagstopper som nu, og den gann viste også mandag sig som den ukedag der lå nærmest middeltallet pr. uke.

MINDRE MEDDELELSER

NÆSTE INTERNASJONALE VEIKONGRESS

På veikongressen i München i september d. å. blev det bestemt at den næste internasjonale veikongress skal holdes i Holland i 1938.

UTENLANDSK ORDRESVINDLER KNEPET OG UTVIST

Flere av veivesenets overingeniører hadde i 1932 besøk av en utenlandsk handelsreisende, som optok bestillinger på pakningsplater, og tidligere har som kjent en agent besøkt veikontorene for å selge „spesialstål” eller „fransk stål”. Da politiet fikk meddelelse om at vedkommende agent i 1932 ved optagelse av bestillinger og effektivering av disse gikk frem på en uhederlig måte, blev han utvist av landet.

Nu i høst har atter en utlending reist omkring i Norge og kapret ordrer på maskinpakninger til forskjellige industrielle bedrifter, således til meierier, brennerier, tremassefabrikker m. v. Pakningene har vært solgt til en pris av kr. 22,50 pr. kg. Mannen reiste for et utenlandsk firma og hadde fransk reisepass,

utstedt i Strassbourg. Ved samarbeide mellem Industriforbundets rapportcentral og Oslo politi fikk man rede på at mannen var kommet til Norge i slutten av oktober fra Sverige, og hadde reist rundt i Østfold, Vestfold, Opland og Trøndelag og optatt bestillinger på disse pakningsplater hos forskjellige fabrikanter. Disse var mistrotd med den måte hvorpå ordren blev effektuert, idet de fikk sig tilsendt meget mer enn de seiv mente de hadde bestilt, likesom de ikke var fornøid med pakningens kvalitet og effektivitet. Da Oslo politi vilde tale med mannen, var han kommet til Trondheim, hvor han blev stanset, fratatt sitt handelspass og sitt reisepass og blev gitt ordre om å fremstille sig på Oslo politikammers fremmedkontor, hvad han også gjorde. Det viste sig ved nærmere undersøkelse at det var den samme mann som i 1932 hadde vært på reise her i landet og bl. a. optatt bestillinger på en del av sine pakninger. Han hadde da opgitt sig som representant for Union Metall Gesellschaft i Mainz. Bestillerne hadde bedt om en liten prøve for en avtalt maksimal totalpris, men fikk i stedet store, tunge plater. Han er nu av Oslo politi pånytt utvist av riket og er for fremtiden avskåret fra å få løst handelspass i Norge.

AUTOMOBILVEI BAGDAD—HAIFA

Som bekjent er for noen tid siden, visstnok med støtte av den britiske regjering, en bilrute fra Bagdad i Irak til Haifa i Palestina åpnet for trafikk, for derved å sette begge disse mandatsstater i direkte forbindelse med hinannen. Bilruten følger ruten Bagdad—Damaskus til oasen Rutbah, hvorfra den svinger vestover til Haifa. Ved åpningen av den nye rute var reisetiden 36 timer, men ved anvendelse av kraftigere motorvogner vil tiden bli bragt ned til 28 timer. De 110 HK spesialvogner som kan prestere en hastighet av 100 km i timen, er utstyrt med alle mulige bekvemmeligheter, så vel som kjøkken og isskap.

VEIVISERKART OVER SVERIGE

Den svenske «Väg- och Vattenbyggnadsstyrelsen» har utarbeidet et offisielt veiviserkart over Sverige i målestokk 1 : 1 000 000, som er utkommet på Generalstabens litografiske anstalts forlag. Kartet, som er delt i 2 blader, er trykt i 3 farver. Med brede røde linjer er betegnet de veier som er forsynt med de fastsatte ensartede veivisere, og de av disse veier som er av større betydning for gjennomgående trafikk er ytterligere fremhevet ved en ennu bredere gul linje. Enn videre er innlagt på kartet et stort antall andre veier med smalere røde linjer. Kilometeravstander og ferjer er likeledes angitt. Kartet koster kr. 4,50.

NYE TYSKE TRAFIKKREGLER

Alle hittil gjeldende trafikkforskrifter i hele det tyske rike er satt ut av kraft fra 1. oktober d. å. Istedet har man fått den nye «Reichs-Strassenverkehrs-Ordnung». Man har herved fått ensartede trafikkregler for hele Tyskland.

MODERNE GATE-OPMERKING

I Amerika har man i enkelte byer inndelt særlig brede gater i flere eller ferre kjørebener, således



som billedet viser. Man håper på denne måte å få redusert antallet av kjørculykker og samtidig å kunne forenkle det med trafikkreguleringen forbunde arbeide.

NÅR FLOMVANNET PÅ VEIEN GÅR OVER FORGASSEREN

Billedet viser en scene fra Hallingdalsveien i nærheten av Fla under varflommen år.

Bilen var kommet over flere mindre oversvøm-



Vannhøide 80 cm. Bilens foraksel løftet 30 cm på bondekjerren.

melser, men måtte stoppet her, hvis der ikke var kommet en bonde med forstellet til en høvogn i veien. Ved hjelp av et par planker kjørtens bilens forhjul op på høvognens forstell, og nu måtte bilen kjøre akkurat i samme tempo som besten, inntil man atter var på det tørre.

RETTELSE

I artikkelen „Myke hengebroer på norske landeveier” i forrige nummer er det nederst på side 171, sp. 2 henvist til tabellene III og VI. Det skal være III og IV.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: $\frac{1}{4}$ side kr. 80,00, $\frac{1}{2}$ side kr. 40,00,
 $\frac{3}{4}$ side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefoner: 20701, 23465.