

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 7

Bilrutetrafikken i 1936. — Yrkesveiledning i alle kommuner. — Bilproduksjon og biltrafikk m. m. i forskjellige land. — Kontorsjef Nagell har tatt avskjed. — Rettsavgjørelser. — Mindre meddelelser. — Litteratur. — Nytt veikart. — Rettelse.

Juli 1939

BILRUTETRAFIKKEN I 1936

Ved sekretær L. Andresen.

Rutenes antall og lengde.

Antallet av faste bilruter er fremdeles stigende. I 1936 var det i drift 1312 ruter mot 1242 i 1935, altså en økning på 70 ruter. Rutenes samlede lengde er øket med 2088 km, nemlig fra 40 267 km i 1935 til 42 355 km i 1936. I disse tall inngår lengden av hvert enkelt ruteforetagende uten hensyn til at flere ruter trafikerer samme veistrekning.

Bilrutenes gjennomsnittlige lengde var:

1932	34,1 km
1933	33,3 „
1934	31,7 „
1935	33,1 „
1936	32,3 „

Følgende tabell viser de forandringer som fant sted med hensyn til rutenes antall og lengde fra 1935 til 1936 i de enkelte fylker.

Fylke	Antall ruter		Lengde km	
	1935	1936	1935	1936
Østfold.....	98	113	2 439	3 127
Akershus	117	114	3 781	3 834
Oslo	5	6	32	36
Hedmark	82	87	2 819	2 636
Opland	84	87	3 181	3 124
Buskerud	91	94	2 914	2 811
Vestfold	73	90	1 187	1 430
Telemark	99	112	3 091	3 532
Aust-Agder	61	61	1 522	1 818
Vest-Agder	67	70	3 560	3 722
Rogaland	63	62	1 405	1 469
Hordaland	130	136	3 550	3 899
Sogn og Fjordane ...	48	53	1 776	1 716
Møre og Romsdal ...	76	77	2 999	2 939
Sor-Trøndelag	30	29	923	974
Nord-Trøndelag	26	24	1 240	1 199
Nordland	57	58	2 026	2 026
Troms	22	26	1 111	1 339
Finnmark	13	13	711	724
Tilsammen	1242	1312	40 267	42 355

Som det sees var tilveksten størst i Østfold, Vestfold og Telemark fylker både hvad ruteantall og rute-lengde angår.

I noen fylker var det økning i antall ruter, mens lengden gikk noe tilbake. I andre fylker var forholdet omvendt. Det er formentlig stedfunne forandringer med hensyn til de enkelte ruteforetagenders trafikkområde, opprettelsen av nye ruteforetagenders og igangsettelsen av nye ruter som er årsaken til de forandringer som har funnet sted i den ene eller annen retning.

I de siste 10 år har rutenes antall og lengde vært:

	Antall ruter	Lengde km
1927	677	19 533
1928	738	22 901
1929	833	28 831
1930	907	29 985
1931	979	34 424
1932	1032	35 206
1933	1122	37 208
1934	1188	37 700
1935	1242	40 267
1936	1312	42 355

Vognmateriellet.

I 1936 var følgende antall biler beskjeftiget i rute-trafikken:

Persontrafikk	1732
Godstrafikk	339
Kombinert trafikk	535
Tilhengere	38

Tilsammen

2644 mot 2438 vogner i 1935. Bruken av tilhengere har tiltatt noe, idet man i 1935 bare hadde 21 sådanne.

Vognenes fordeling på de enkelte bedrifter vil fremgå av følgende oversikt:

Antall vogner	Antall bedrifter			
	1933	1934	1935	1936
1	475	466	478	504
2	215	228	233	249
3—5	167	165	180	188
6—9	29	35	50	50
10—20	20	23	19	25
Over 20	4	6	7	8
	910	923	967	1024

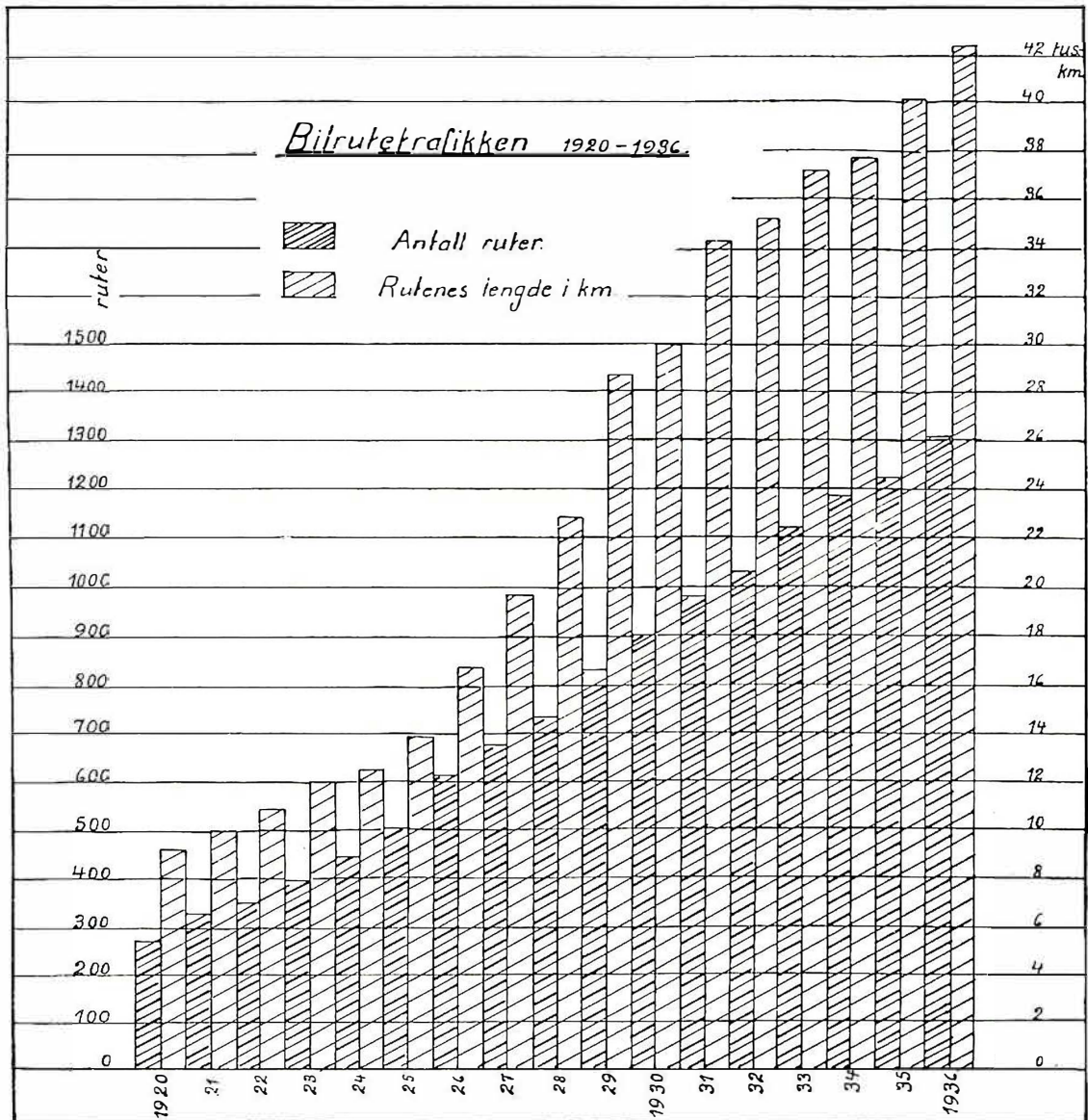


Fig. 1.

Den overveiende del av ruteforetagendene er fremdeles små bedrifter med 1—2 vogner. Bedrifter med mer enn 2 vogner utgjør 26,5% av samtlige ruteforetagender.

Den gjennomsnittlige kjørelengde pr. vogn har vært:

1932	23 900 km
1933	23 500 „
1934	24 800 „
1935	24 100 „
1936	25 000 „

Den bokførte verdi av vognmaterieil, garasjer, verksteder og materialer var i 1936 kr. 17 235 100 mot kr. 15 544 280 i 1935. Verdiene er således øket med kr. 1 690 820. Det foreligger ikke særskilte opgaver over verdien av vognmateriellet og verdien

av garasjer, verksteder og materialer, men en kan antagelig regne at 90% av verdiene faller på vognene. De 2644 vogner skulde da ha en verdi av kr. 15 511 000 eller kr. 5866 pr. vogn.

Trafikkresultater.

Trafikken med bilrutene øket sterkt i 1936, hvilket vil sees av følgende oversikt over trafikkmengdene.

År	Millioner vognkm	Millioner personkm	Millioner tonkm
1932.....	49,1	257,1	5,8
1933.....	50,3	263,6	6,2
1934.....	56,5	291,0	7,0
1935.....	58,8	303,2	8,8
1936.....	66,1	341,7	11,2

Persontrafikken har som det sees steget med 38,5 millioner personkm, den største stigning man hittil har hatt i et år. Også godstrafikken viser en noe sterkere økning enn tidligere år, men den er ennå forholdsvis liten.

Regnet pr. km rutelengde fåes følgende trafikkmengder:

År	Personkm pr. km	Tonnkm pr. km
1932	7303	166
1933	7065	165
1934	7718	187
1935	7530	218
1936	8067	264

Utnyttelsen av vognenes transportevne har vært:

År	Persontrafikk	Godstrafikk
1932	29,1 %	39,1 %
1933	28,6 %	36,7 %
1934	32,8 %	37,0 %
1935	28,3 %	41,1 %
1936	27,2 %	40,7 %

Den gjennomsnittlige reiselengde pr. passasjer har vært:

1932	6,4 km
1933	6,5 „
1934	6,5 „
1935	6,4 „
1936	6,6 „

Den gjennomsnittlige reiselengde er meget varierende både for de enkelte ruter og som gjennomsnittstall utregnet for hvert fylke. I 1936 var den minst i Vestfold fylke, nemlig 6,7 km, og størst i Sogn og Fjordane fylke, 35,9 km. For bussrutene i Oslo var den regnet til 2,5 km, og det er denne korte reiselengde som gjør at reiselengden gjennomsnittlig for alle ruter bare blir 6,6 km. Når bussrutene i Oslo holdes utenfor, var den gjennomsnittlige reiselengde på rutene i de 18 landfylker 9,7 km.

Den gjennomsnittlige transportlengde pr. tonn gods har vært:

1932	28,0 km
1933	24,9 „
1934	26,1 „
1935	28,1 „
1936	27,1 „

For øvrig henvises til tabell II og III.

Økonomiske resultater.

Rutenes samlede driftsinntekter og utgifter og disses fordeling på de forskjellige konti er oppstillet i tabell IV og V.

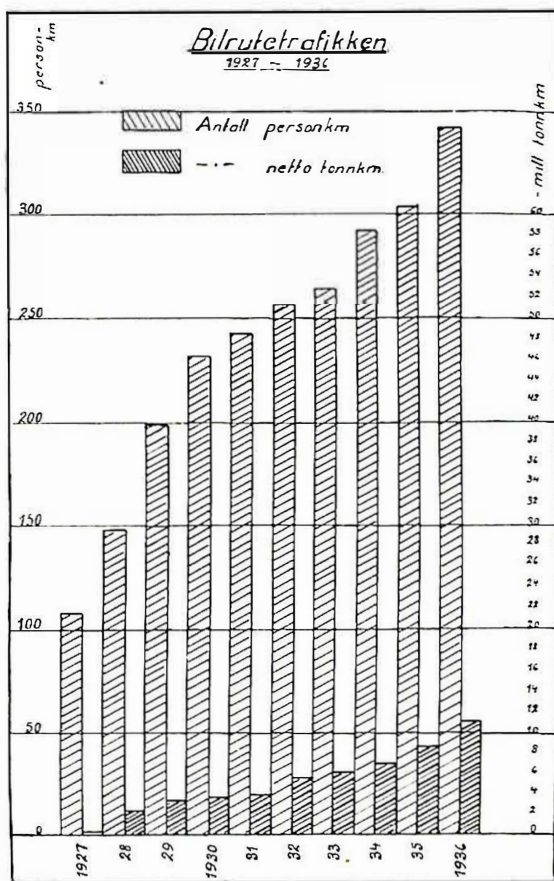


Fig. 2.

Av inntektene falt på:

	1935	1936
Persontrafikk	81,7 %	80,8 %
Godstrafikk	12,7 %	13,7 %
Postbefordring	2,2 %	2,2 %
Diverse	3,4 %	3,3 %
	100,0 %	100,0 %

Utgiftene fordelte sig således:

	1935	1936
Chauffører og hjelpere	25,8 %	26,1 %
Driftsledelse og ekspedisjon	4,5 %	4,6 %
Bensin og olje	23,1 %	24,0 %
Reparasjoner	10,8 %	10,4 %
Gummi	5,2 %	5,2 %
Skatter, avgifter, assurance ¹⁾	7,1 %	5,8 %
Avskrivning på biler	15,0 %	15,1 %
Avskrivning på bygninger m. v.	1,7 %	1,6 %
Renter av gjeld	2,2 %	2,2 %
Diverse	4,6 %	5,0 %
	100,0 %	100,0 %

¹⁾ Heri ikke bensin- og gummiavgift.

Tabell I. Ruter, vognmateriell og takster.

Fylke	Antall ruter		Lengde km	Gjennsnittlig rute-lengde km	Antall biler					Gjennsnittlig billettpris pr. km øre	Gjennsnittlig pris for 1000 kg gods pr. km øre
	I alt	Herav stats-understøttede			I person-trafikk	I gods-trafikk	I komb. trafikk	Tilhengere	Sum		
Østfold	113	0	3 127	27,7	142	26	27	11	206	4—12	14—55
Akershus	114	6	3 834	33,6	176	35	43	-	254	4,8—5,5	18—22
Oslo	6	-	36	6,0	90	-	-	-	90	—	—
Hedmark	87	22	2 636	30,3	60	11	48	-	119	5—11	20—83
Opland	87	15	3 124	35,9	136	51	39	12	238	1 4—15	22—100
Buskerud	² 94	4	² 2 811	29,9	94	32	18	-	144	4—15	29—60
Vestfold	90	1	1 430	15,9	111	15	9	4	139	5—9	28—60
Telemark	112	22	3 532	31,5	90	31	43	3	167	¹ 3,5—9	25—100
Aust-Agder	61	18	1 818	29,8	59	36	35	-	130	5—8	20—100
Vest-Agder	70	21	3 722	53,2	92	24	67	-	183	5—12	20—60
Rogaland	62	7	1 469	23,7	79	12	35	6	132	4—17	25—100
Hordaland	136	11	3 899	28,7	245	27	47	-	319	4—17	16—100
Sogn og Fjord..	53	29	1 716	32,4	87	6	22	-	115	4—15	30—70
Møre og Romsd.	77	18	2 939	38,2	106	13	46	-	165	3—12	30—80
Sør-Trøndelag .	29	7	974	33,6	56	4	9	-	69	4,5—10	15—40
Nord-Trøndelag	24	16	1 199	50,0	19	1	14	2	36	4—10	20—60
Nordland	58	33	2 026	34,9	49	8	20	-	77	2,3—10	30—50
Troms	26	25	1 339	51,5	21	1	8	-	30	5—7	20—50
Finnmark.....	13	12	724	55,7	20	6	5	-	31	4—8	25
Sum 1936	1312	267	42 355	32,3	1732	339	535	38	2644		
„ 1935	1242	253	40 267	33,1	1659	282	476	21	2438		
„ 1934	1188	239	37 700	31,7	1566	266	444	-	2276		
„ 1933	1122	230	37 307	33,3	1514	238	376	-	2141		

¹ Høiere takster til turisthoteller.

² Hertil kommer noen ruter hvorom ingen opgaver foreligger.

Av tabell VI, som inneholder et summarisk sammendrag av samtlige inntekter og utgifter, vil det sees at

inntektene (ekskl. statsbidrag) var .. kr. 25 248 961
og utgiftene..... „ 25 147 200
Driften gav således i 1936 et overskudd
stort kr. 101 761

i motsetning til de nærmest foregående år, da driften gav underskudd, nemlig:

1932 kr. 366 674
1933 „ 213 847
1934 „ 21 651
1935 „ 111 361

I 10-året 1927—1936 har bilrutedriften gitt et underskudd av ialt kr. 1 893 551. I samme tidsrum har Staten ydet tilskudd til driften med tilsammen kr. 3 518 509.

I 7 fylker, nemlig Østfold, Akershus, Opland, Buskerud, Vestfold, Telemark og Rogaland samt Oslo by, gav driften i 1936 overskudd med tilsam-

men kr. 483 127, mens den i de øvrige fylker gav underskudd på ialt kr. 381 366.

Av de 1312 ruter som var i gang i 1936, fikk 267 ruter statstilskudd til driften med tilsammen kr. 408 900. Til nyanskaffelser blev samtidig gitt statstilskudd på ialt kr. 191 200.

I de siste 5 år har statstilskuddet til bilrutene utgjort følgende beløp:

År	Til driften kr.	Til anskaffelser kr.
1932	406 499	50 000
1933	407 250	50 000
1934	395 000	111 800
1935	410 600	89 200
1936	408 900	191 200

Personale.

Det blev for året 1936 også innhentet opplysninger om antallet av personer som var beskjeftiget i bilrutetrafikken. Disse opgaver er samlet i tabell VII. Det vil herav sees at det til bilrutetrafikken var knyttet følgende antall funksjonærer og arbeidere:

(Fortsettes side 98.)

Tabell II. *Persontrafikk.*

Fylke	Antall reisende tusen	Vognkm tusen	Plasskm tusen	Personkm tusen	Utnyttelse av transportevnen %	Gjennomsnittlig reiselengde km
Ostfold	2 429	3 627	63 636	16 745	26,3	6,9
Akershus	9 429	9 082	291 650	88 704	30,4	9,4
Oslo	22 574	4 258	210 797	56 436	26,8	2,5
Hedmark	429	1 568	30 256	6 086	20,1	14,2
Opland	382	2 476	31 227	8 377	26,8	21,9
Buskerud	1 309	2 818	62 136	14 244	22,9	10,9
Vestfold	2 708	3 334	79 450	18 070	22,7	6,7
Telemark	2 268	3 055	63 054	17 176	27,2	7,6
Aust-Agder	747	1 938	45 150	10 345	22,9	13,9
Vest-Agder	1 172	3 507	60 196	16 634	27,6	14,2
Rogaland	2 144	2 521	50 835	15 053	29,6	7,0
Hordaland	3 214	6 351	115 560	30 522	26,4	9,5
Sogn og Fjordane	122	1 388	12 881	4 382	34,0	35,9
Møre og Romsdal	875	2 358	47 506	11 928	25,1	13,6
Sør-Trøndelag	1 317	1 801	36 758	12 256	33,3	9,3
Nord-Trøndelag	154	711	11 782	2 632	22,3	17,1
Nordland	294	1 398	22 348	6 067	27,1	20,6
Troms	314	758	12 984	3 523	27,1	11,2
Finnmark	141	518	8 268	2 482	30,0	17,6
Sum 1936	52 022	53 467	1 256 474	341 662	27,2	6,6
„ 1935	47 445	48 198	1 073 066	303 226	28,3	6,4
„ 1934	44 491	47 367	888 080	290 951	32,8	6,5
„ 1933	41 024	42 370	922 351	263 583	28,6	6,4

Tabell III. *Godstrafikk.*

Fylke	Samlet antall befordrede tonn tusen	Vognkm tusen	Transportevne i tonnkm tusen	Netto tonnkm tusen	Utnyttelse av transportevnen %	Gjennomsnittlig transportlengde pr. tonn km
Ostfold	35,9	1 241	2 541	1 341	52,7	37,4
Akershus	39,5	1 347	3 012	1 764	58,6	44,7
Hedmark	14,4	468	837	351	41,9	24,4
Opland	53,0	1 557	3 318	1 626	49,0	30,7
Buskerud	23,1	679	1 482	498	33,6	21,6
Vestfold	29,3	464	1 248	311	24,9	10,6
Telemark	30,2	967	1 902	723	38,0	23,9
Aust-Agder	38,4	1 368	4 028	928	23,0	24,2
Vest-Agder	32,1	1 264	2 426	882	36,4	27,5
Rogaland	23,4	504	1 135	404	35,6	17,3
Hordaland	29,3	814	1 469	530	36,1	18,1
Sogn og Fjordane	11,9	258	471	210	44,6	17,6
Møre og Romsdal	20,3	802	1 480	622	42,0	30,6
Sør-Trøndelag	5,0	157	255	135	52,8	27,0
Nord-Trøndelag	6,4	173	461	271	58,8	42,3
Nordland	12,5	281	577	308	53,4	24,6
Troms	3,0	147	524	133	25,4	44,3
Finnmark	5,2	138	264	133	50,4	25,6
Sum 1936	412,9	12 629	27 430	11 170	40,7	27,1
„ 1935	312,6	10 592	21 365	8 782	41,1	28,1
„ 1934	270,0	9 175	19 023	7 044	37,0	26,1
„ 1933	248,0	7 940	16 802	6 170	36,7	24,9

Tabell IV. *Inntekter (ekskl. statsbidrag).*

Fylke	Person- trafikk kr.	Gods- trafikk kr.	Post- befordring kr.	Diverse kr.	Sum kr.
Østfold	1 164 060	294 018	17 578	48 089	1 523 745
Akershus	4 305 429	388 614	10 645	275 612	4 980 300
Oslo	3 405 543	—	—	31 976	3 437 519
Hedmark	379 068	148 009	28 715	56 800	612 592
Opland	656 785	450 980	46 161	44 603	1 198 529
Buskerud	904 892	183 771	31 285	38 146	1 158 094
Vestfold	1 244 630	151 927	23 403	51 599	1 471 559
Telemark	1 092 502	274 332	27 699	17 885	1 412 418
Aust-Agder	685 830	253 962	67 376	44 976	1 052 144
Vest-Agder	1 031 542	293 415	63 697	26 336	1 414 990
Rogaland	954 321	178 495	30 699	13 302	1 176 817
Hordaland	2 033 408	227 110	27 872	38 761	2 327 151
Sogn og Fjordane	398 043	71 590	31 796	28 204	529 633
Møre og Romsdal	714 762	224 602	37 423	26 400	1 003 187
Sør-Trøndelag	611 508	76 653	23 760	10 453	722 374
Nord-Trøndelag	157 832	72 062	26 547	12 446	268 887
Nordland	337 513	89 180	17 418	30 279	474 390
Troms	191 771	37 889	17 784	14 022	261 466
Finnmark	130 859	43 407	19 072	29 828	223 166
Sum 1936	20 400 298	3 460 016	548 930	839 717	25 248 961
„ 1935	18 312 929	2 846 431	493 526	762 257	22 415 143
„ 1934	17 349 482	2 405 276	470 285	522 052	20 747 095
„ 1933	16 362 406	2 120 047	479 150	362 737	19 324 340

Tabell VI. *Sammendrag.*

Fylke	Sum inntekt kr.	Sum utgift kr.	Overskudd kr.	Underskudd kr.	Statsbidrag 1936 -37 kr.	Verdi av vogn- materiell, gara- sjer, verksteder materialer m.m. kr.
Østfold	1 523 745	1 417 969	105 776	—	—	1 317 200
Akershus	4 980 300	4 892 142	88 158	—	5 400	1 796 900
Oslo	3 437 519	3 375 293	62 226	—	—	3 276 000
Hedmark	612 592	647 435	—	34 843	32 000	600 000
Opland	1 198 529	1 189 862	8 667	—	10 500	931 800
Buskerud	1 158 094	1 106 987	51 107	—	6 300	923 600
Vestfold	1 471 559	1 372 397	99 162	—	1 000	895 000
Telemark	1 412 418	1 387 933	24 485	—	28 000	730 700
Aust-Agder	1 052 144	1 091 609	—	39 465	47 500	709 000
Vest-Agder	1 414 990	1 471 687	—	56 697	41 500	906 000
Rogaland	1 176 817	1 133 271	43 546	—	18 500	764 700
Hordaland	2 327 151	2 333 694	—	6 543	16 900	1 631 000
Sogn og Fjordane	529 633	542 669	—	13 036	29 900	393 300
Møre og Romsdal	1 003 187	1 052 776	—	49 589	21 300	1 053 800
Sør-Trøndelag	722 374	735 877	—	13 503	10 000	326 300
Nord-Trøndelag	268 887	308 068	—	39 181	36 500	144 800
Nordland	474 390	529 729	—	55 339	25 500	383 300
Troms	261 466	303 351	—	41 885	47 600	147 000
Finnmark	223 166	254 451	—	31 285	30 500	304 700
Sum 1936	25 248 961	25 147 200	483 127	381 366	408 900	17 235 100
„ 1935	22 415 143	22 526 504	267 323	378 684	410 600	15 544 280
„ 1934	20 747 095	20 768 746	406 983	428 634	395 000	13 845 200
„ 1933	19 324 340	19 538 187	252 862	466 709	407 250	13 892 602

Tabell V. *Utgifter.*

Fylke	Chauffører og hjelpere	Drifts- ledelse og ekspedisjon	Bensin og olje (inkl. avgift)	Repara- sjoner	Gummi	Skatter, avgifter, (ikke bensin- og gummi- avgift) assurance	Avskriv- ning på biler	Avskriv- ning på bygninger og inventar	Renter av gjeld	Diverse	Sum
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Østfold.....	382 271	51 186	409 398	108 998	80 329	79 759	219 074	14 121	30 160	42 673	1 417 969
Akershus	1 151 550	355 046	909 160	614 856	220 957	420 636	599 161	269 429	61 118	290 229	4 892 142
Oslo	1 118 946	91 799	660 158	403 588	113 356	146 511	435 002	—	166 490	239 443	3 375 293
Hedmark	138 612	13 714	207 196	49 534	49 419	29 198	127 499	3 262	16 865	12 136	647 435
Opland	271 813	56 079	334 901	118 600	72 278	62 472	189 476	11 685	21 522	51 036	1 189 862
Buskerud	232 990	46 483	314 921	125 639	65 060	63 748	186 651	7 304	12 324	51 867	1 106 987
Vestfold	378 744	62 722	332 841	142 874	71 754	53 709	237 282	7 601	25 235	59 635	1 372 397
Telemark	373 329	35 633	380 579	146 878	100 937	71 128	210 731	7 785	16 070	44 863	1 387 933
Aust-Agder	281 573	41 191	264 966	148 081	59 369	47 305	163 910	4 566	16 928	63 720	1 091 609
Vest-Agder	383 331	44 929	386 467	127 213	110 785	70 963	251 615	2 397	31 712	62 275	1 471 687
Rogaland	315 747	51 442	291 658	126 437	48 235	43 732	197 237	6 144	17 980	34 659	1 133 271
Hordaland	597 081	78 432	559 865	255 338	113 503	119 619	371 433	17 385	46 753	174 285	2 333 694
Sogn og Fjordane	129 886	32 261	136 587	53 978	26 045	31 099	93 102	7 653	18 096	13 962	542 669
Møre og Romsdal	240 224	61 263	285 478	78 864	60 821	57 897	189 306	15 820	34 691	28 412	1 052 776
Sør-Trøndelag	187 790	42 490	186 368	84 486	22 959	61 684	113 127	3 085	8 003	25 885	735 877
Nord-Trøndelag	81 350	30 915	58 486	41 587	11 520	43 030	35 836	1 585	2 467	1 292	308 068
Nordland	119 277	18 053	154 900	42 025	30 889	29 441	100 756	1 802	12 629	19 957	529 729
Troms	86 274	20 321	79 709	34 059	17 443	14 697	27 174	1 388	2 698	19 588	303 351
Finnmark	71 439	15 644	62 424	24 391	14 430	10 782	39 959	3 320	2 654	9 408	254 451
Sum 1936	6 542 227	1 149 603	6 016 062	2 727 426	1 290 089	1 457 410	3 788 331	386 332	544 395	1 245 325	25 147 200
„ 1935	5 807 733	1 015 232	5 193 575	2 444 088	1 171 808	1 607 974	3 370 220	389 272	499 250	1 027 352	22 526 504
„ 1934	5 204 786	947 584	4 536 892	2 359 315	1 132 574	1 908 651	3 118 637	118 869	511 609	929 829	20 768 746
„ 1933	4 955 098	815 023	4 537 652	2 199 387	1 043 804	1 676 279	2 978 535	96 904	520 871	714 634	19 538 187

Tabell VII. Personale.

Fylke	Beskjeftiget hele driftstiden					Beskjeftiget en del av driftstiden				
	I adm. og driftsledelse	Sjåførere	Hjelpere	I verksted	Sum	I adm. og driftsledelse	Sjåførere	Hjelpere	I verksted	Sum
Østfold	21	150	27	6	204	7	41	18	1	67
Akershus.....	55	321	46	70	492	7	39	7	-	53
Oslo	23	216	-	73	312	-	-	-	-	-
Hedmark	20	64	4	-	88	10	22	11	3	46
Opland	27	167	22	13	229	28	42	20	2	92
Buskerud	13	130	14	4	161	6	15	22	1	44
Vestfold	34	89	31	5	159	6	29	17	1	53
Telemark	16	144	36	11	207	9	11	22	1	43
Aust-Agder.....	11	104	9	11	135	3	17	7	-	27
Vest-Agder	24	146	14	-	184	9	26	21	1	57
Rogaland	20	92	25	6	143	6	28	10	1	45
Hordaland	34	200	9	16	259	15	116	27	8	166
Sogn og Fjordane ..	16	61	9	5	91	5	66	7	5	83
Møre og Romsdal..	35	115	12	4	166	13	29	22	11	75
Sør-Trøndelag	15	48	-	5	68	2	27	1	-	30
Nord-Trøndelag ...	5	26	4	2	37	-	2	3	-	5
Nordland	11	58	5	1	75	10	18	17	3	48
Troms	7	31	5	3	46	-	3	-	-	3
Finnmark	8	18	3	3	32	1	14	5	3	23
Sum	395	2180	275	238	3088	137	545	237	41	960

(Fortsatt fra side 94.)

	Beskjeftiget hele driftstiden	Beskjeftiget en del av driftstiden
I administrasjon og driftsledelse	395	137
Chauffører	2180	545
Hjelpere	275	237
I verksted	238	41
Tilsammen	3088	960

Ialt var således 4048 personer helt eller delvis beskjeftiget i bilrutedriften.

*

Inntektene på de forskjellige trafikkenheter samt utgiftene pr. vognkm er utregnet i tabell VIII.

For de siste 3 år har disse tall vært følgende gjennomsnittlig for samtlige ruter:

	1934 øre	1935 øre	1936 øre
Inntekt pr. personkm	6,0	6,0	6,0
—,,—,, netto tonnkm	34,1	32,4	31,0
—,,—,, vognkm	36,7	38,1	38,2
Utgift ,, vognkm	36,7	38,3	38,0

*

Foranstående oppgaver omfatter samtlige private og kommunale ruter samt Statsbanenes ruter. Bussrutene i byene er medtatt under vedkommende fylker undtagen for Oslos vedkommende, som er oppført særskilt.

Tabell VIII.

Fylke	Inntekt (ekskl. statsbidrag)			Utgift pr. vognkm øre
	Pr. personkm øre	Pr. tonnkm øre	Pr. vognkm øre	
Østfold.....	7,0	21,9	31,3	29,1
Akershus	4,9	22,0	47,8	46,9
Oslo	6,0	—	80,7	79,3
Hedmark	6,2	42,2	30,1	31,8
Opland	7,8	27,7	29,7	29,5
Buskerud	6,4	36,4	33,0	31,7
Vestfold	6,9	48,9	38,7	36,1
Telemark	6,4	37,9	35,1	34,5
Aust-Agder	6,6	27,4	33,2	33,0
Vest-Agder	6,2	33,3	29,7	30,8
Rogaland	6,3	44,2	38,9	37,5
Hordaland	6,7	42,9	32,5	32,6
Sogn og Fjordane ...	9,1	34,1	32,2	33,0
Møre og Romsdal ...	6,0	36,1	34,9	33,3
Sør-Trøndelag	5,0	56,8	36,9	37,6
Nord-Trøndelag	6,0	26,6	30,4	34,8
Nordland	5,6	29,0	28,3	31,6
Troms	5,4	28,5	28,9	33,5
Finnmark	5,3	32,6	34,0	38,8
Gj.sn. for alle ruter 1936	6,0	31,0	38,2	38,0
—,,— 1935	6,0	32,4	38,1	38,3
—,,— 1934	6,0	34,1	36,7	36,7
—,,— 1933	6,2	34,4	38,4	38,8

YRKESVEILEDNING I ALLE KOMMUNER

«YRKESVEILEDNINGSKARTOTEKET» ER FERDIG

Det har lenge vært et sterkt behov for yrkesveiledning. Alle bør finne fram til et arbeid de egner seg for og har glede av. Dette er meget viktig ikke bare for den enkelte, men for hele samfundet. Arbeidslivet i våre dager er så spesialisert, og opplæringen er så langvarig at en god yrkesveiledning blir mer og mer nødvendig av rent nasjonal-økonomiske grunner.

Inntil nå har det ikke vært meget systematisk yrkesveiledning her i landet. Enkelte institusjoner har nok gitt slik veiledning, varig eller mer tilfeldig. Oslo Arbeidskontor har f. eks. gjennom flere år hatt en egen ungdomsavdeling. Men de fleste unge mennesker ut over i landet ellers har ikke hatt lett adgang til å få råd og hjelp når de skulle velge seg et yrke. En av årsakene til det er at vi har manglet en håndbok eller et kartotek som kunne gi opplysninger om de ulike yrker og livsstillinger.

Et slikt kartotek har vi nå fått. Høsten 1937 satte Sosialdepartementet i gang arbeidet med å samle inn alle de forskjellige opplysninger som trengtes. Redaksjonsarbeidet som er utført av magister Dag Bryn og cand. oecon. Dagfin Juel, blev ferdig i vår.

Kartoteket er trykt i et større opplag og inneholder foreløpig bort imot 300 kort med utførlige opplysninger om ca. 1000 yrker og livsstillinger. Her kan en finne opplysninger om arten av arbeidet, om de egenskaper en får bruk for i yrket, om opplæring og skoler, om lønn og fremtidsutsikter o. s. v.

Gjennom kommunene er kartotekene nå blitt fordelt ut over landet — til arbeidskontorer, skoler, biblioteker o. s. v. For hvert kartotek blir det oppnevnt en forvalter, som de unge kan komme til med sine spørsmål. Kartoteket koster kr. 20. Ellers er det laget særtrykk av hvert enkelt kort som er beregnet på utdeling eller salg til interesserte.

Det er selvsagt nødvendig at alle opplysninger kartoteket gir, er helt korrekte. Derfor er hvert eneste kort kontrollert av flere fagfolk på området. Sosialdepartementet har også sørget for at kartoteket blir holdt à jour, og det er tanken å utvide det etter hvert. De som en gang har kjøpt kartoteket, vil da med visse mellomrom få sendt nye og reviderte kort.

BILPRODUKSJON OG BILTRAFIKK M. M. I FORSKJELLIGE LAND

Etter det kjente amerikanske bilfagblad «Automotive Industries» gjengis her litt bilstatistikk.

Bilproduksjonen i året 1938.

De Forente Stater	2 489 635
Canada	166 142
Storbritannia	447 561
Tyskland	328 000
Frankrike	220 343
Sovjet-Sambandet	215 000
Italia	70 388
Japan	30 000
Tsjekkoslovakia	13 000
Sverige	8 335
Polen	7 600
Samlet prooduksjon	3 996 754

Engrosverdien av De Forente Staters og Canadas bilproduksjon var i 1938 \$1 626 422.

Veivavgiften til de enkelte stater i U. S. A. beløp sig i 1938 til ialt \$1 138 036 000 eller \$38,98 pr. vogn¹. Herav var \$ 769 029 000 bensinavgift til de enkelte stater.

¹ Hertil kommer avgifter til unionen.

Registrerte biler i de forskjellige land.

Pr. 31. desember 1938 var det registrert:

	Personbiler	Laste- og rutebiler	Ialt
De Forente Stater	25 081 121	4 130 531	29 211 652
Storbritannia	1 916 226	626 068	2 542 294
Frankrike	1 750 000	500 000	2 250 000
Tyskland	1 305 608	401 888	1 707 496
Canada	1 161 069	220 034	1 381 103
Australia	578 000	221 750	799 750
Sovjetsambandet	85 387	592 610	677 997
Italia	303 600	95 775	399 375
Syd-Afrika	294 481	44 603	339 084
Argentina	209 896	69 371	279 267
New-Zealand	211 792	53 236	265 028
Belgia	148 221	78 686	226 907
Sverige	152 000	63 000	215 000
India	127 478	50 646	178 124
Brasil	100 800	59 200	160 000
Danmark	108 201	42 577	150 778
Holland	97 000	56 750	153 750
Japan	65 000	75 000	140 000
Spania	—	—	125 000
Norge	55 388	35 393	90 781

Produksjonen av traktorer i De Forente Stater i 1938 var 170 650 av typen med hjul og 16 837 av typen med belter, ialt 187 487.

Fra det amerikanske rutebilfagblad «Bus Transportation» hitsettes dessuten en del data vedr. rutebiltrafikken i De Forente Stater. Det var i 1938 4007 rutebilselskaper med ialt 51 500 rutebiler som trafikerte en veilengde på 385 868 engelske mil. Den årlige kjørelengde var 2 280 510 000 engelske mil. De befordret 3 965 020 000 passasjerer og hadde bruttoinntekter av \$ 465 900 000 og betalte \$ 49 530 000 i avgifter. De beskjeftiget 116 523 personer og har anvendt \$ 482 730 00 til vogner og bygninger av verksteder o. s. v.

Foruten disse busser som blev drevet erhvervsmessig var det 81 100 busser som utelukkende blev brukt til befordring av skolebarn. De befordret 690 mill. passasjerer.

Det blev i 1938 bygget 17 134 busser, hvorav 11 272 var busser for transport av skolebarn.

Alt i alt betalte rutebiltrafikken 166 mill. dollars i lønninger, 76 mill. i nye busser og 59 mill. til bensin, olje og fett, 20 mill. til gummi, 39 mill. i deler og utstyr, 54 mill. til forsikring, avertering og administrasjon.

KONTORSJEF NAGELL HAR TATT AVSKJED



Kontorsjef ved Veidirektørkontoret, Otto Nagell, fratråtte sin stilling 30. juni d. å. Han fylte 70 år 17. januar og skulde egentlig fratrådt samme dag, men han har efter anmodning fortsatt i stillingen til 30. juni.

Hr. Nagells tjeneste ved Veidirektørkontoret strekker sig over et tidsrum av mer enn 55 år, idet han begynte våren 1884. Det er således en usedvanlig lang tjenestetid han kan se tilbake på. Fra 1893 til 1925 var han kontorets kasserer og regn-

skapsfører og utførte i mange år samtidig arbeidet med utarbeidelse av veibudgettet.

I 1925 overtok han som kontorsjef ledelsen av kontorets budgett-, regnskaps- og ekspedisjonsavdeling. Gjennom alle sine tjenesteår har hr. Nagell utført sitt arbeide med fremragende dyktighet og nøiaktighet. Først og sist har det viktige arbeide med utarbeidelsen av veibudgettet stillet store krav til hans arbeidsevne. I de senere år er jo veibudgettet med de stadig økende bevilgninger fordelt på mange forskjellige budgettposter blitt et så innviklet verk, at man vel nesten kan si at det bare var hr. Nagell som helt ut kjente alle detaljer.

Utenfor veivesenet har han også vært en meget benyttet mann. Det var særlig statsfunksjonærenes organisasjoner som la beslag på ham som sin første tillitsmann. Han har bl. a. vært formann i Departementsforeningen og i Statstjenestemannsforbundet. I mange år var han revisjonssjef i Oslo Trygdekasse og fra 1934 til 1939 var han medlem av styret for Statens pensjonskasse.

I 1924 fikk han Kongens fortjenstmedalje i gull.

RETTSAVGJØRELSER

Ekspropriasjon.

Høiesteretts kjennelse av 19. november 1938. (Rettst. s. å. side 835.)

Et elektrisitetsverk, som under ekspropriasjon av grunn til anbringelse av ledningsmaster hadde erhvervet fravikelseskjennelse, iverksatte arbeidet efter fravikelsesfristens utløp uten at fullbyrdelse av kjennelsen var besluttet av namsmyndigheten. Eieren av grunnen avfyrrer en dynamittpatron for å hindre verkets arbeidere og tiltales efter straffelovens § 352 for uforsiktighet med sprengstoff. Da verkets egenmektige besiddelsestagelse av grunnen var rettsstridig, opheves fellende dom fordi spørsmålet om tiltalte var i nødvergetilstand ikke var løst.

Ekspropriasjon efter bygningsloven.

Høiesteretts kjennelse av 22. desember 1938. (Rettst. s. å. side 931.)

Da efter § 2 i lov av 22. februar 1924 kompetansen i saker vedkommende bygningsloven er tillagt bygningskommunens styre, avvises ex officio ekspropriasjonsskjønn begjært av herredsstyret til avståelse av grunn. Jfr. tvistemålslovens § 383, 2.

Erstatning for skade på revegård.

Høiesterettsdom av 29. november 1938. (Rettst. s. å. side 855.)

Efter at Høiesteretts kjøremålsutvalg ved kjennelse av 21. april 1936 (Rettst. s. å. side 622) hadde ophevet en overskjønnskjenning hvorved saken blev avvist som ikke hørende under skjønnsretten (veilovens § 29), optar overskjønnet ex officio saken til fortsatt behandling og avsier kjennelse i realiteten. Påstand om ophevelse av denne kjennelse fordi kjøremålsutvalget ikke

hadde «hjemvist» saken til overskjønnet, forkastes. Høiesterett stadfester overskjønnets kjennelse hvorved en revefarms påstand om at veivesenet var erstatningspliktig for at en tise hadde drept sine hvalper på grunn av skrekk voldt ved mining, var forkastet.

Motorvognlovens § 17. — Aktsomhetsplikten.

Høiesteretts kjennelse av 17. desember 1938. (Rettst. s. å. side 913.)

Den i motorvognlovens § 17 pålagte plikt til alltid å kjøre med forsiktighet og aktpågivenhet gjelder også overfor den trafikk som kommer fra venstre side. Da frifinnelsen var bygget på en uriktig forståelse av loven i så henseende — og derhos berodde på en misforståelse av høiesterettsdom i Rettst. 1937, side 600 — opheves herredsrettens dom.

Kjøring av «lette motorkjøretøier». — Forskriftenes § 13.

Høiesterettsdom av 10. september 1938. (Rettst. s. å. side 629.)

Motorvognlovens § 18, 4, hvorefter politiet kan midlertidig frata en mann førerkort, hjemler ikke politiet noen adgang til å forby en mann å kjøre certifikatfri motorsykkel, hvortil intet førerkort behøves. Betinget fengselsstraff for kjøring i påvirket tilstand skjerpes til ubetinget under henvisning til praksis.

Gamle — nye trafikkregler.

Høiesterettsdom av 21. desember 1938. (Rettst. s. å. side 922.)

Ved pådømmelse av tiltale for overtredelse av de ved kjøringen gjeldende trafikkregler gir straffelovens § 3 ikke adgang til å anvende senere ikrafttrådte trafikkregler. Da de i den fellende dom etter de nye trafikkregler fastslåtte faktiske forhold rammes også av de eldre trafikkreglers § 13 som tiltalen gjelder, avsier Høiesterett fellende dom etter denne paragraf.

MINDRE MEDDELELSER

DET TYVENDE ÅRHUNDRES ØRKENS KIB

På ørkenstrekningen mellom Bagdad og Damaskus er kamelkaravanene erstattet med moderne rutebiler.

Disse er i likhet med den nye store buss som går mellom Oslo og Hønefoss utført som traktor og semi-trailer (se fig.). Semitrailerne er bygget av



rustfritt stål i U. S. A. av det kjente Budd konsern. Til tross for at lengden er 11,15 m er den ikke utstyrt med sitteplasser for mer enn 28 passasjerer, hvortil kommer at man for å få størst mulig komfort sjelden utnytter samtlige seter. Foruten passasjeravdelingen, som er anbragt i midten av semitraileren er der helt bakerst i denne anordnet et toilett og forut en bar. Aller forrest er anbragt en klimamaskin drevet av en liten bensinmotor.

Ved hjelp av dette anlegg får passasjerene alltid ren luft av den riktige temperatur og fuktighet. Luften inne i vognen holdes i et noe høiere trykk enn utenfor, så at ingen varm ørkenluft slipper inn i karosseriet.

Veggene i karosseriet er isolert med kapok. Forat ikke passasjerene skal forstyrres av den lyd som oppstår når sand og sten kastes op mot indersiden av skjermene er disse utført med gummi. Da dette kjøretøi går utenom egentlig vei i selve ørkenen er det utstyrt med lavtryks ringer og usedvanlig lange fjærer (1,8 m). Traktoren er utstyrt med en 150 hk Cummins dieselmotor med en radiator stor nok til å kunne kjøle motoren under ørkentemperatur. For øvrig har traktoren en 5-gears Fuller gear-kasse og en dobbelt reduksjons bakaksel. Kjøretøiets største fart er 105 km i timen.

STOVPLAGEN PÅ VEIENE



er i det amerikanske tidsskrift «Calcium Chloride Association News» illustrert således som ovenstående billede viser.

REKLAMESKILTNER LANGS OFFENTLIGE VETER

Svenska Vägforeningen har efter anmodning av Riksdagens jordbrukskomité avgitt en uttalelse om anbringelse av reklameskiltner langs offentlige veier m. m. Foreningen har bl. a. fremholdt at tiden nu må være inne til å få fjernet sådanne skiltner som antas å gjøre mere skade enn gagn for annonsøren selv. Mange veifarende føler sig nemlig irritert over den ødeleggelse av naturen som slike skiltner medfører og av den grunn undlater å søke annonsøren og hans varer. Videre påpekes at skiltene i noen grad skader trafikk-sikkerheten. Vägforeningen synes også at det vilde være heldig om reklameskiltene langs jernbanen kunde forsvinne.

I tettbyggede strøk antas skiltner eller tavler for kommunale bekjentgjørelser m. m. å burde tillates, men å sette op sådanne skiltner hvor som helst bør det ikke være tale om, også fordi et enkelt sådant skilt neppe tildrar sig nevneverdig oppmerksomhet medmindre det er utført i sådan størrelse at det virker skjennende.

Skjemmende skilter bør efter foreningens opfatning ikke forekomme langs veiene selv om de gjelder valgreklame, og dette så meget mindre som slike valgplakater ofte blir stående lenge efter at valget er avholdt. I vår tid har man jo så mange andre midler for reklame enn sådanne plakater, f. eks. post, aviser, tidsskrifter og radio, at plakatreklamen ikke spiller den rolle som den gjorde før.

(Svenska Vägforeningens Tidskrift.)

TRAFIKKTELLING I DANMARK

I dagene 3.—6. august 1939 skal det være trafikkteiling på veiene i Danmark. Den forrige teiling foregikk i 1934. I år vil teilingen bli noe mer omfattende enn forrige gang, idet den skal foretas på 2500 km biveier foruten på hovedveiene. I alt kommer den til å omfatte over 10 000 km veier.

Samtidig med teilingen er det meningen å undersøke hvorhen bilene kjører og hvilke ruter fortrinnsvis benyttes av fjerntrafikken. Denne undersøkelse aktes utført på den måte, at det på ca. 250 på forhånd bestemte punkter noteres kjenningstegn og nummer for alle biler, som passerer punktet og ved den senere bearbeidelse av notatene vil man da kunne følge en bils kjøring gjennom landet i de 4 dager som teilingen foregår. «Fra Byraadene».

STAVANGER ELECTRO-STÅLVERK A/S

har sendt ut en ny folder som gir et godt bilde av det store felt som kvalitetsstålet «Stavanger ståll» idag dekker. Inndelingen av stålkvalitetene i grupper er kortfattet og grei. Den anvendelse som kvalitetene er beregnet for finnes angitt, og likeledes stålets spesielle egenskaper og behandling. Brosjyren er meget oversiktlig, og selvom den ikke omfatter hele det arbeidsprogram som verket har, så vil den allikevel ha interesse for enhver som har noe med stålkvaliteter eller lignende artikler å gjøre.

Stavanger Electro-Stållverk A/S har et førsteklasses laboratorium — fysikalsk og kjemisk — som stadig arbeider med forbedring av stålkvaliteten og står også til enhver tid til disposisjon for kundene når det gjelder stålundørsøkelser som kan tjene til veiledning spesielt med hensyn til valg av kvalitet.

VEIBYGGINGEN I FINNLAND

Riksdagens kommunikasjonskomité har 4. mai 1939 avgitt en betenkning om den fremtidige veibygging i Finland og konkluderer med å foreslå at Riksdagen beslutter å henstille «att regeringen måtte etterstråve å organisera vägbyggnadsarbetena sålunda, att vid uppgjörandet av planer för byggande av nya vägar särskilt behoven för de trakter, som äro i avsaknad av vägar, bleve tillgodosedda; samt att möjligheterna att samtidigt iståndsätta riks- och stamvägsnätet skulle, såvitt möjligt medelst större anslag än hittills, utvecklas och iståndsättandet av redan förefintliga livligt trafikerade vägar påskyndas, där detta ur trafiksynpunkt er av behovet påkallat.»

Det syn på veibyggingen som her er angitt synes så vidt mulig å stemme med de retningslinjer som er fulgt hos oss.

A. B.

LITTERATUR

Meddelelser fra Norges Statsbaner, nr. 2 — 1939.

Innhold: Tunnellinje Bergen—Arna—Tunestveit. — Mit «kemiske Testamente». — Undersøkelse og prøving av ballastpukk. — Rifledannelse på skinner. — Driftsutgifter i de enkelte distrikter 1.—2. kvartal 1938/39 sammenlignet med tilsvarende tidsrum foregående driftsår. — Gress og gressfrø til jernbaneskråninger. — Jernbanespor på jernbetongplate. — Agrippa-anlegg ved Trafikkkontrollkontoret. — Statsbanenes utgifter til lønn under sykdom forvoldt av tredjemann. — Flyttingsgodtgjørelse. — Resultater av prøver med forskjellige lokomotivtyper. — Beregning av jordtrykk på støttemur og landkar. — Nytt om sveising av broer. — Sinkovertrekks holdbarhet mot korrosjonsangrep. — Oversikt over godstrafikken ved N. S. B. 1. kvartal 1939 sammenlignet med tilsvarende kvartal i 1938 og 1935. — Personalforandringer ved Statsbanene. — Vårt tekniske sprog. — Litteraturhenvisninger til utenlandske tidsskrifter m. v. — Rettelse.

Statens Väginstitut, Stockholm: Meddelande 59.

Undersøkingar rörande tunna betongbeläggningar på bärkraftig underbädd. Vjrobetong och Hoiferbetong. Av Nils von Matern, Holger Röhfors och Georg Wästlund.

Dansk Vejtidskrift nr. 3 — 1939.

Innhold:

Hans kgl. Højhed Prins Axel. — Finansiering af Vejanlæg. — Konklusioner vedrørende de paa Vejkongressen i Haag i Juni Maaned 1938 diskuterede Emner. — Udskrift af Overfredningsnævnets Kendelsesprotokol. — Fra Domstolene. — Fra Ministeriene. — Oversigt over Fordelingen af Forskud paa Motorafgift m. v. — Vejbelæggninger paa svenske Veje.

NYTT VEIKART

Veikart over Sogn og Fjordane fylke i målestokk 1:200 000 er utkommet med innhold og utstyr som de tidligere utgitte veikarter. Kartet består av to blad, et nordre og et søndre, som er heftet i et felles omslag på samme måte som veikartet over Rogaland, som utkom for noen tid siden.

Kartet er tilsalgs hos bokhandlerne, ved veidirektørkontoret og ved Sogn og Fjordane veikontor. Det koster kr. 3,—.

RETTELSE

I artikkelen «Grunnundersøkelser og brobygging» i «Meddelelser fra Veidirektøren» nr. 6 — 1939 forekommer et par trykkfeil:

1. Side 80 — første linje: står: av \varnothing 25 mm + .. skal være: av \square 25 mm + .. (altså firkantstål).

2. Side 80, annen spalte, 6. linje ovenfra står: bor bare må brukes i leirgrusen. Skal stå: bor bare må brukes i leirgrunn.

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.

$\frac{1}{4}$ side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefoner: 20701, 23465.