

MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 4

En glemt gammel ferdselsveg. — Peter Rasmus Krag. — Faste vegdekker pr. 1. oktober 1941. — Vegbygging i krigsområdene. — Trafikkulykker i Oslo i 1942. — Antall arbeidere pr. 15. mars 1942 ved de av vegvesenet administrerte veganlegg. — Generatorgassforgiftninger. — Antall arbeidere ved vegvedlikeholdet pr. 15. mars 1942. — Bestemmelser om oppbevaring av bensin og bruk av lys i vegvesenets garasjer. — Selvantendelse i bilringer. — Dødsfall. — Personalia. — Litteratur.

APRIL 1942

EN GLEMT GAMMEL FERDSLSVEG

DEN GAMLE KIRKEVEG FRA SØRKEDALEN TIL HASLUM KIRKE I MIDDELALDEREN

Av konservator Fritz Holland.

Sørkedalen (Surkedalr) tilhørte i middelalderen Haslum (Hasleimr) sokn av Asker (Skogheimr) herred og prestegjeld. Denne «Bygdefjering» i Aker hørte således engang til Bærum. Surkedalr har navn etter elva Surka (iflg. O. Rygh: «Den mørke»), som ovenfor gården Åmot (navnet betyr: To elves sammenløp) har tilløp fra to elver — Langlielva og Heggelielva. Fra Slora lengst i vest går elva til Åmot, hvorfra Surka løper rett sørover til den faller ut i Bogstadvatnet ved gården Tangen (Bjarknes, senere Bjertnes.) Slora = smal, fuktig flate (O. Rygh). Grangang ved kjerr som står under vann (Hans Ross). Da det er vått terreng rundt Slora, stemmer dette godt). Mellom Slora og Åmot ligger de gamle gårder Lyse og Venner (Venjar, fra dalens eldste bosetningstid). Fra Åmot sørover langs Surka: Tømte (Tympter), Grøttum (Grjotheimr, som også er meget gammel), Pindle (Pinslheimr), Stubberud, Sølberg, Mælum (Medalheimr), Ringerike, Hadeland, Årnes, Tangen (Bjarknes), Strøm og den yngste i laget, Bogstad.

Nonneseter kloster i Oslo (anlagt i 1100-årene — nedlagt omkr. 1551) eide hele dalen. Kirker og klostre forsto å skaffe seg rike fiske- og jakt-distrikter rundt om i landet; i bygdene omkring Viken eide kirken år 1400 om lag halvparten av alt jordegods. Av biskop Eystein Aslaksens (d. 1407) Jordebog (den røde bok) fra 1396, ser vi at Sørkedalen ligger i Bergheim herad. Akershus Lehns Jordebog av 1578 forteller at gårdene Stubberud, Ringerike m. fl. i Sørkedalen hørte til Bærum. Men av en interessant rettssak i året 1613 mellom den i 1612 avskjedigede sokneprest til Aker og Slottskirken, hr. magister Christofer Hjort og den beryktede Oslobisp, Nils Clasen *Senning*, som hadde avsatt Hjort og hans to prestebrodre, framgår det klart, at i året 1612 hører dalen til Osloar herad (Aker).

Den her omtalte jordebok over Akershus Lehn fra 1578 gir for øvrig en ganske pussig opplysning. Mens Aker, Asker og V. Bærum sokn dannet ett fogderi under Akershus Lehn, utgjorde Østre Bærum sokn med Sørkedalen, Rakkestad og Hobøl i Østfold samt Helgøya i Mjøsa et eget lite len under Mariakirkens Provsti i Oslo.

«Eiendomssamleren», sorenskriver Morten Lauritzen Ugia (d. 1665) på Skougom, lånte Christian den 4. penger flere ganger, mot pant i en rekke gårder med store skoger og andre herligheter, pant som selvfølgelig aldri ble innløst, så han ved kongelige skjøter av 1649 og 1663 ble eier av hele Sørkedalen (på gården Stubberud nær) samt de veldige skogene rundt Heggelivatnene og ble grunnlegger av det kjente Bogstadgodset. Morten Lauritzen, som vel var den rikeste av magnatene i Viken, ble derved eier av praktisk talt alt gods på begge sider av vassdraget fra Stubdal i Åsa til Vekkerø, samt dertil en masse gods og gårder i Aker og de nærmeste bygder. Etter ham ble svigersønnen, rådmann Peder Nielsen Leuch (d. 1693) eier, og slik fortsatte det ved arv og gifte, så Bogstadgodset gikk

over til medlemmer av slekten Anker, deretter av Wedel-Jarlsberg og til sist Løvenskiold, idet dog selve gården Bogstad med en del skog og noen få av de nærmestliggende gårder og plasser fra Johan Caspar Nicolaus Wedel-Jarlsberg, etter dennes død i 1914, ble overtatt av svigersønnen, godseier Westye P. Egeberg. Ennå i 1888 er det kun Stubberud i Sørkedalen og Woxen, som ikke tilhører det samlede Bogstadgodset, hvis eiere da var baronene Harald og Herman Wedel-Jarlsberg. Når de rike trelastmagnatene i sin tid fikk tak i de

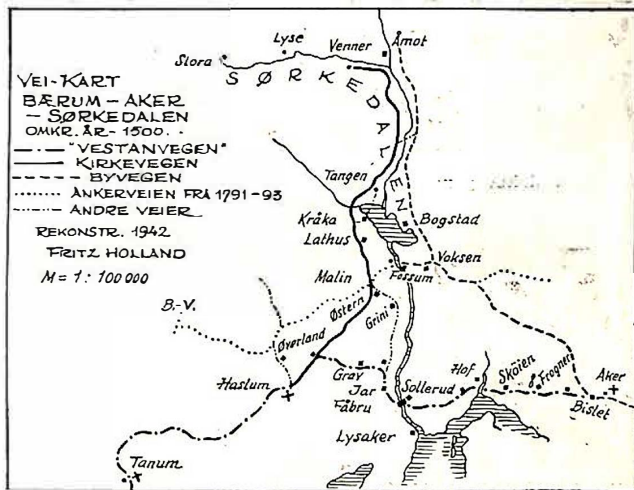


Fig. 1.

veldige skogeiendommene, var dette bygget over ideen å selge og frakte med egne skip planker og bord, saget på egne sager, fraktet fra egne skoger — og tjene mest mulig. Og det lønnet seg.

Når man ser hvordan den skjønn natur i Sørkedalen er utskjæmt av kraftledninger fra Nore, er det med sorg jeg tenker på hvordan vårt herlige Nordmarka blir ødelagt av den nye Holsledningen som blir meget større og langt verre dominerende enn Norelinjen.

Da generalvegmester Peder Anker overtok Bogstad i 1772, fantes ingen kjørbare veg dit. Han bygget derfor sin egen private kjøreveg på vel «½ Mil fra den offentlige Lande-Vey» (Drammensvegen) ved Vekkerø og til Bogstad, som den hele strekning gikk gjennom hans egne eiendommer, på gården Woxen nær. Det er med en del utbedringer, den samme veg, som i dag brukes på denne strekning.

Men når det ikke fantes kjøreveg til Sørkedalen før 1772, hvordan var det så med ferdselsvegen før det året? — Hertil kan svares at det eksisterte to hovedveger og en mindre bygdeveg dit opp gjennom middel-



Fig. 2. Plassen Kraaka ved Bogstadvatnet i Bærum. Innkjørsel til gården fra den gamle «Kirkevegen» ovenfor. Foto 1936 av forf.



Fig. 3. «Kirkevegen» nær plassen Lathus (sett mot nord.) Foto 1936 av forf.



Fig. 4. Plassen Lathus ved Bogstadvatnet ved den gamle «Kirkevegen» i Bærum. Foto 1936 av forf.

aldren (kløyvveg). Den viktigste var den store almannavegen eller *Byvegen* fra Oslo, over Sørkedalen opp gjennom Langlivassdraget over Stubdal i Asa, Nordervog og videre. Så var det en mindre brukt veg over åsene til Lommedal, alfarveger jeg ved senere høve skal komme tilbake til. Den tredje ferdsselsvegen, som jeg skal beskrive nedenfor, var *Kirkevegen* til Haslum kirke i Bærum.

Under gjennomgåelse av de store kartarkiver, som har flere tusen gamle karter av kulturhistorisk interesse, og er et viktig kildemateriale for studiet av vårt gamle vegnett, fant jeg to gamle karter med svake veglinjer gjennom skogene vestfor Bogstad og Fossum, over Lathusåsen (Fossumåsen). Ved samtidige foretatte

terrengundersøkelser fantes tydelige gamle vegspor og vegrester, som stemte nøyaktig med de to karters veglinjer. Mens den forannevnte store almannavegen eller «Byvegen» har passert de gamle plassene østfor Bogstad, Skuggen og Mælum, var det naturlig at Kirkevegen må ha gått vestfor Bogstad og Tangen (Bjarknes). Der fant jeg også tydelige vegspor som stemte med kartene. Vegene førte sørover gårdene Venner, Solberg og Arnes, hvor den opptok en sideveg fra Byvegen, med vadested over Surka. Sørover passerte den færende gården Bjarknes (Tangen) langs skråningen av Høyåsen like ved stranden, derfra over en klopp over Abbotjernbekken noe høyere opp enn det nåværende utløp i Bogstadvatnet. Denne bekken danner i dag grensen mellom Bærum og Aker og var i lange tider grenseskille mellom Bærum Verks skoger og Det Gotthalske Kobberverks Cirkumferance (lovlige «trekullområde»). På Bærumssiden av bekken går det oppover skråningen av den idylliske lia, Tømmeråsen, noen hundre meter vestfor plassen Kråka, hvor vegen er vanskelig å spore og videre nedover til plassen Lathus, hvorfra den gamle vegen ligger i jevnt, nesten horisontalt lende helt bort til plassen Malin, der man nå møter den gamle Ankervegen. Da terrenget nedenfor denne er oppdyrket mark, er sporene et stykke videre nedover mest utslettet, men den har ført videre over plassen Listua, gårdene Østern og Aas, plassene Lønnås og Topås til gården Horsle, hvorfra Kirkevegen igjen er den opprinnelige helt ned til Haslum kirke. Dette siste stykke veg vil ha dobbelt interesse som en levning også av den aller eldste Drammensveg, som jeg har kalt «*Vestanvegen*», der over Fåbru ved Sollerud gikk over Jar, Grav, Horsle, Haslum og vestover Tannumåsen. Inntil i fjor lå også strekningen av Kirkevegen mellom plassene Lathus og Malin som før, en typisk gammel ferdsselsveg, interessant å passere, men i fjor ble det laget en ny moderne tømmerveg, som på denne strekningen nøyaktig dekker og utsetter et hvert spor av den gamle morsomme vegen ned til Haslum kirke. På vinterføre kjørt med slede, snarveg over isen på Bogstadvatnet mellom Kråka og Tangen.

Kirkevegen var også tingveg i middelalderen, når ting holdtes på kirkebakken. Ved plassen Malin har denne meget gamle kirkeveg, som må skrive seg fra den tidligste middelalder, delt seg i to, med en bydeveg gående sørover til Grini, videre over plassen Lindeberg hvor den gamle lensmannsgården Nedre Vold ligger der i dag som før, som en høyst interessant middelalderveg. Her traff den den eldgamle storvegen mot vest («*Vestanvegen*») som igjen kom fra Oslo over Fåbru over Lysakerelva (*Fod*). (Se kartet.)

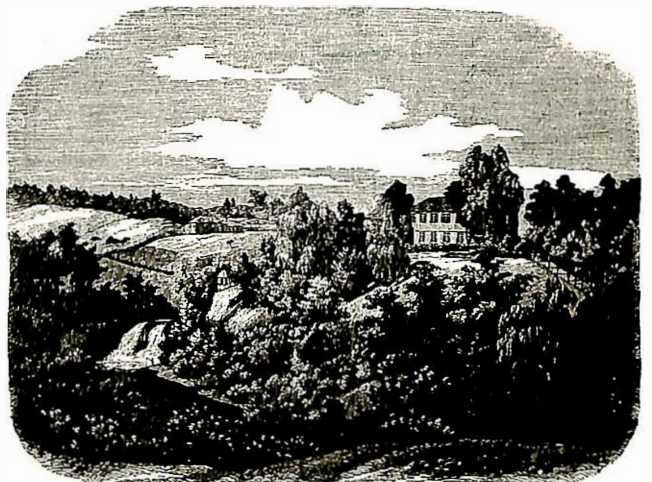


Fig. 5. Spigerværket (dikteren Tullins landsted), Sollerud gård, ved Fåbru ved Lysakerelven. Brua som «*Vestanvegen*» passerte over, ligger bak gården. Tresnitt fra 1861.

At den eldste veg til fylkene vestover fulgte det av meg her beskrevne løp, framgår også av at Oslobispen, Jens *Nielsen* (1533—1600) på visitasreiser til Ringerike reiste denne veg over Fåbru ved Sollerud, Jar, forbi Nedre Vold over Grav og Horsle til Haslum (kirke) hvorfra han fortsatte videre over åsene til Burud i Lommedalen, Johnsrud, Krokskogen osv. Denne veg for han til eks. «2. Septembris» 1594 på visitas til Ringerike og Hadeland. På strekningen Horsle—Haslum falt således den gamle her nevnte Kirkevegen sammen med «Vestanvegen», som Oslobispen benyttet. Ved Haslum delte vegene seg. Den store almannavegen vesterut «Vestanvegen» gikk herfra over Fleskum, Tannum kirke, Skougom og Asker. (Se kartet.)

Kirkevegen er sikkert brukt meget også etter at Sørkedalen engang mellom årene 1578 og 1612 ble lagt under Aker herred. Tømmerfløtningen i elvedragene og de mange store sagbrukene skapte liv og virksomhet; likeledes anla Peder Anker, etter at han overtok Fossum i 1775, masovn og stangjernshammer og bygget i 1791—93 Ankervegen mellom sine eiendommer Bærums Verk og Fossum, senere forlenget til Maridalen. Hans mange husmenn, formenn og mestere bodde på plassene under

Fossum: Os, Strømstad, Kråka, Lathus, Labben, Deelihuus, Ilen, Malin, Solvegg, Bakken og Colletthaugen. Det fredede stille liv oppe i skogene i Sørkedalen ble i 1600-årene avløst av planke- og malmkjøring langs vintervegene, tømmerfløtning og et blomstrende liv og virke, der hvor før alt lå i stille idyllisk fred og all virksomhet først og fremst var beregnet på å skaffe mengdevis av abbor og ørret, orre og tiur, som det dengang var en overflodighet av her oppe, til kirkens menn og kvinner. Ikke minst de siste, nonnene i St. Mariæ Nunnekloster i Oslo.

Under terrengundersøkelser der oppe i 1938 traff jeg på Osbakken den 79 år gamle husmann Kristen Hansen Ilen, fra plassen Ilen vestafor Lathusåsen. Han hadde sett og gått den her beskrevne gamle Kirkevegen over Abbottjernbekken til gården Tangen. Denne fjellvegen var jo bare en brøkdal av den lange omvegen over Bogstad fra hans hjem. Han sa at den gamle veggen lenge var den eneste vegforbindelse på de kanter, men ikke meget brukt i hans tid.

Slike historiske vegminner burde ikke utslettes, men bevares som turveger for det gående publikum.

PETER RASMUS KRAG VEGMANN, STORTINGSMANN, JERNBANEMANN

Av distriktsjef Just Broch.

Ingeniørkaptein Peter Rasmus Krag, født 12. mai 1825, sønn av sokneprest og prost Hans Peter Schnitler Krag (1794—1851) og Hermanna Thomine Rognebye, datter av major Rognebye og Bolette Andrea Schnitler, gift med Fredrikke Fyhn, datter av gårdbruker i Meldalen Johannes Christian Fyhn og fosterdatter av morbroren, prost og sokneprest til Gjenestad, John Aas.

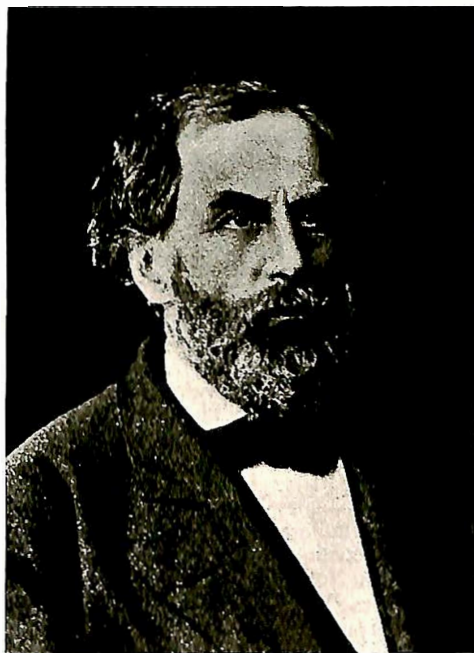
Forfatterne Thomas og Vilhelm Krag var sønner og vegdirektør Hans Krag en noen år yngre bror.

Da Peter Rasmus kom til verden var faren prest i det nyopprettede Grong soknekall i Nord-Trøndelag og ble prost i Namdalen prosti. Alt i Grong og dens finnebygder gjorde han seg særs bemerket ikke bare som prest, men også som folkelærer. Hans største arbeid ble dog gjort i Vågå i Gudbrandsdalen hvorhen han kom i 1830. I en låk tid mett med overtro og stor uvitenhet reiste han folkeopplysningens banner høyere enn noen annen enkelt mann i hans samtid. I Vågå vokste Peter Rasmus opp til han var tolv år gammel. Så måtte han på skole i byen. I 1842 ble han opptatt som kadett på krigsskolen der han uteksaminertes som løytnant tre år etter. Han tok så eksamen ved den militære høyskole. I 1853 var han løytnant i ingeniørbrigaden der han i 1870 ble kaptein.

Krag var vel ansett som en meget dyktig offiser, men det er som vegbygger han gjorde seg mest fortjent i statens tjeneste. Han trådte inn i vegvesenet på en tid da samferdselsmidlenes utvikling tok riktig sterk fart. Han ble aspirant ved bygget av Liabrosjøseen. Der var han i ett år, ble så assistentingeniør ved veganlegget fra Ulefoss til Strenga. I 1851—52 var han tripp innom kanalvesenet, men gikk tilbake til vegvesenet hvor han et par år senere ble arbeidsbestyrer for anlegg i Telemark.

Imidlertid hadde han vunnet seg en hjertenskjær, og de vilde så gjerne gifte seg. Men å sette bo som omflakkende vegbygger utenfor folkeskikken, det var ikke noe å by en ung dame. Da var det kanskje bedre å gå inn i generalstaben, hva der var anledning til. I Oslo gikk han opp til sin sjef i indredepartementet, statsråd Fr. Stang, og ba om råd. «Ja, hvis De ønsker å leve behagelig,» sa Stang, «så bør De ubetinget gå inn i generalstaben. Men ønsker De å gjøre noe som er til gagn

for Deres fedreland, så bør De fortsette hvor De har begynt.» Og Krag fulgte rådet. Han giftet seg også. Det ble en flytning fra fjellbygd til fjellbygd med to pinnestoler, en seng og snart en vugge. For som vegbygger



ble han for største delen knyttet til de distrikter som den tid sto meget tilbake og hvor naturforholdene krevde et utstrakt vegnett.

Da Krag ble forfremmet til arbeidsbestyrer fikk han slik muntlig instruks av sin sjef, statsråd Stang: «Jeg betror Dem nå veganlegget ved Nisservann. Bygg hurtig, bygg billig, bygg godt og spør departementet om så lite som mulig.» Den instruks forsto Krag å holde seg

etterrettelig i de henved firti årene som han var i vegvesenet. Som en driftig og økonomisk vegbestyrer foresto han bygg av en rekke betydelige anlegg. I alt har Krag som bestyrer bygget 350 kilometer veg for en byggesumm av 2,5 mill. kroner.

Med det store omfang som de offentlige arbeider hadde fått, ble det naturligvis et stort spørsmål: «Hvordan bør en ordne arbeidsdriften?» Den daværende vegkonsulent i indredepartementet, senere vegdirektør Bergh, søkte å innføre et nytt system ved anleggene. Det var akkordsystemet. Arbeidet ble bortsatt på akkord til mindre arbeidslag med hver sin formann. Det system har, på noen få unntakelser nær, holdt seg ved statens vegvesen. Det er jo også nå alminnelig brukt ved jernbaneanleggene. I 1857 skrev Krag en brosjyre om den offentlige arbeidsdrift (opprekkt igjen i 1889). Her tar han klart og varmt ordet for akkordsystemet i motsetning til entreprenørsystemet. Dette siste mener han må føre til at arbeiderne får minst mulig av arbeidsfortjeneste samstundes med at staten ikke får den garanti for godt arbeid som ved akkordsystemet. Et arbeidermøte i Kristiansand ga Krag enstemmig tilslutning. I sin brosjyre uttalte Krag at de offentlige arbeider burde innrettes således at de gir arbeiderne sysselsettelse også i den arbeidsløse vintertid liksom det må være statens oppgave å holde de store nasjonale arbeider i gang i de dårlige tider når den private virksomhet ligger nede, istedenfor å forsere dem fram i de gode tider under konkurranse med de private byggearbeider.

Det var på Sørlandet at Krag virke mest falt og hvor han havnet så å si. Ti der var han knyttet i en mannsalder. Og det ikke bare som vegbygger. Også som kommunemann og stortingsmann. Over alt gjorde han seg gjeldende ved sitt initiativ, sine interesser, sitt hjertelag og sin kraft.

Til stortingsmann ble han første gang valgt i 1859 fra Larvik og Sandefjord, 1862—66 kom han fra Aust-Agder og i 1877 fra Kristiansand. Først var han medlem av militærkomiteen, så av budsjettkomiteen og endelig jernbanekomiteen.

I militærkomiteen arbeidet han særs med fortsettelse av befestningen på Horten og for å henlegge hovedstadens forsvar til Drøbakskund. Han arbeidet også for utviklingen av det frivillige skyttervesen. I 1860 satte han fram et forslag om bevilling av flere tusen kroner til premier for fremme av dannelsen til skytterlag. Premiene skulde være rifler. Forslaget vakte en del ståhei, om ikke nettopp på stortinget eller i pressen, så dog blant godtfolk forresten. Det var i det året da Bjørnson skrev: «Har du hørt hva svensken sier», og hvor han maner fram skygger av de gamle fedre som alltid når det ble sagt slike ord som der ble uttalt i den svenske riksdag under statholderstriden, virket fram til vakt. Godtfolk mente at Krag vilde være en av disse skyggefedre. Den gale løytnant vilde ha kjøpt våpen som skulde utdeles til våre bønder langs grensen så de kunde være forberedt på å møte et anfall av våre brødre. Men denne fyren, denne løytnant, sa godtfolk, han var jo venstremann også — altså et vrøvlhode. Nå, forslaget ble mot et lite stemmetall gitt en pen og pyntelig begravelse ved oversendelse til regjeringen. Men i Krag's forslag lå froet til folkevevningssamlagene.

De år som Krag satt i jernbanekomiteen var jo i svartedaudtiden i vårt jernbanebygg. Han hadde dog en freidig tro på framtiden og landets evne til snarest mulig å fortsette bygget.

Hva hans politiske standpunkt vedrører skriver i 1866 «Morgenbladet», som alltid så nokså surt til ham, at han kunde bli en nokså dyktig stortingsmann når han vesentlig vilde innskrenke seg til sitt egentlige fag, militær- og vegvesenet. Men når han ga etter for sin lyst til å spille en rolle i de store politiske spørsmål sto hans innsikt og dømmekraft langt fra i forhold til hans gode vilje og varme hjerte. I et politisk parti kunde han

under eksersisen brukes som fløyemann og vilde i det høyeste kunne oppnå en fanejunkers verdighet. Bladet vet å fortelle at han for siste gang å bli valgt måtte gi sine velgere gode løfter om moderasjon og ikke gå for meget med partiet, det s.k. sakførerparti (Sverdrup, Richter, Daae m. fl. som Krag i sekstiårene ble regnet for å stå meget nær). I en liten bok «Stortingsmennene 1862—63» utgitt i Kristiania, heter det at ingeniør-løytnant Krag er en meget dyktig representant og frisindet i all sin ferd. Han teller blant de embedsmenn som er selvstendige. Ja, frisindet det var Krag, det er sikkert nok. Han betegnet en gang sitt politiske grunnsyn således: «Jeg har og har stedse hatt tillit til at folket, hvis enkelte forbigående villfarende stemninger, dog til slutt vil finne det rette.» Og selvstendig var han. Et fremtredende trekk ved hans politiske personlighet var en sterk uavhengighetsfølelse. Derfor, egentlig politiker ble han aldri. Han sluttet seg aldri til noe parti, lot seg aldri binne til noe program. Han var ikke skikket til å trække i noen bølging. Sin egen veg det vilde han gå. Noen egentlig taler ble han heller aldri. I hans foredrag kunde det dog være en umiddelbar kraft og en lidenskapens glød som mer enn erstattet mangelen på omhyggelig oppbygging og vel utarbeidet begrunnelse. Og ofte fikk han sakens kjerne fram i et eneste grep. I fyr og flamme for ett eller annet var han alltid. Alt vrangt vilde han rette, alt falleferdig som det var noe ved vilde han reise. Med liv og sjel var han oppfrende og uegennyttig. I de senere år synes han mer og mer å nærme seg det konservative parti. Han forsto ikke ganske framskridtspartiet lengere, sa han, men han var blitt for gammel. Og så frasa han seg gjenvvalg.

I det kommunale liv deltok Krag meget. I mange år var han i Kristiansand en av bystyrets ledende menn. I flere år satt han i formannskapet. Han var især opptatt av alt som hadde med samferdslen å gjøre. Først og fremst da byens store jernbanesak, Setesdalsbanen.

Setesdalen som fører ned til Kristiansand er den største av de mange dalene i landets to sydligste fylker. Men så er sagt, at den i århundrer var lukket inne som i en sekk. Utviklingen var stoppet opp i høy grad. Den var blitt en levning fra svunnen tid uten andel i framgangen i det øvrige Norge. Først i 1847 fikk man en kjøreveg opp til Valle i den øverste del av dalen. Men lei og bakkert var den og ble den til tross for ombygging og bedringer som begynte med de første syttiårene og som Krag var satt til å forestå. Han så dog straks at det ikke vilde hjelpe stort med stykkevis utbedring. En måtte ha en ny og tidsmessig veg langs hele vassdraget. En jernbane slik som den innfødte setesdølen, lensmann og stortingsmann, senere statsråd Liestøl, hadde slått på kunde det ikke være tale om. Det mente Krag den gang. Men de nærmere undersøkelser av forholdene bragte ham til å oppgi vegen. Nå vilde han ha jernbane. Den måtte setesdølene ha. Derfor behøvde de ikke å miste hva som var av godt og edelt i deres gamle bondenkultur. Krag ble nå jernbanesakens utretteligste, dyktigste og mest innflytelsesrike forkjemper. Man har ikke helt uten grunn kalt ham for Setesdalbanens far. I 1874 skrev han «Beretning angående jernbaneanlegg fra Byglandsfjord til Kristiansand». Han kom der til det at banen ikke bare vilde bære sine driftsutgifter, men gi et betraktelig overskudd. Denne Krag's avhandling ble grunnlaget for alt arbeid for jernbanen i Kristiansand og dalens bygder i de mange venteårene. For mange ble de. Selv ble han formann i alle de jernbanekomiteer som bygdene nedsatte. Han ble også medlem i sentralkomiteen for Vestlandsbanen som den da kaltes. Senere er navnet endret til Sørlandsbanen. Der ble sendt andragende til regjering og storting om bygg av Setesdalsbanen. År etter år forgyeves. Det var for så vidt nederlag etter nederlag. Men Krag og hans jernbanekomiteer lot seg aldri slå overende, gikk alltid på med freidig mot år etter år. I 1882 lyktes det dog Krag i stortingets jernbanekomite å få den til i

sin innstilling å uttale at Setesdalbanen hadde samme livets rett som de andre som var på tapetet. Og endelig, i 1890 kom banen med da man igjen skulde begynne med jernbanebygg. Da ble det vel jublende glede blant store og små, unge og gamle i by og bygd. Nå hadde da endelig statsmyndighetene skjont at Sørlandet var fullgod med de andre landsdelene. Så sa de i sin gledesrus og banen deres vilde ikke bli degradert til en tertiærbane med 75 cm spor slik som en undersøkelsessjef for staten den gang vilde ha det. Heldigvis var dog regjering og storting folk med fornuft i denne henseende. Det gode, gamle, norske smalsporet fikk banen.

Da den ble bevilget hadde Krag oppgitt sitt virke som vegbygger. Arbeidet som sådan hadde tatt stygt på ham. Slitt på ham hadde hans, gjennom de mange årene, kjøring grasat i kariol dalene oppover. Han hadde jo vært en sjelden sterk og kraftig mann, rett en tre alens kjempe å se til, med svart skjegg, ørnenese og øyne som lyste og levde, men også kunde skyte lyn. Morsk kunde han se ut og morsk kunde han også til sine tider være. Som vi vet, i fyr og flamme for ett eller annet var han alltid.

For å lette gjennomførelsen av en ny hærordning følte han seg forpliktet til å søke seg overflyttet fra Kristiansand til Oscarsborg. Men, som sagt, hans helse var jo brutt, og værlaget på den lille befestede holmen skulde ikke tjene til å styrke den. Alt etter et år omtrent søkte han avskjed. Av regjeringen ble han innstillet til en lønn på 3500 kr. årlig. I sitt framlegg for stortinget framholder departementet Krag's redebonnhet til å fremme

organisasjonsplaner for hæren ved å søke seg forflyttet til Oscarsborg. I sin innstilling sier storkomiteen at Krag ved siden av sin militære stilling hadde arbeidet så lang tid i vegvesenets tjeneste og som bestyrer forestått et stort antall veganlegg og flere vegundersøkelser i hvilke virksomheter han hadde innlagt seg så stor fortjeneste ved anleggenes utførelse og for sin nidkjærhet og omhu for arbeiderne. Komiteen var enig i å innstille at der ble bevilget ham en høyere pensjon enn det bruktes å tilstå militære embedsmenn med hans tjenestetid. Enstemmig bevilget stortinget ham en pensjon av — 2500 kr.

Så satt da den gamle ingeniør og vegstyrer der som pensjonist, denne varmhjertede romantiker fra et lykkelig prestegårdshjem som en der kjente ham riktig har sagt — Jørgen Løvland. Hans tro og håp for fedrelandet var like lys og sterk som i ungdommens dager. Og sitt hjertebarn, Sørlandsbanen, var i hans tanker like til det siste. I et brev et par måneder før sin død skrev han i «Kristiansands Stiftavis»: «I julen og etter nyttår har jeg i høyere grad enn sedvanlig vært plaget av bronkit og astma. Jeg vilde ellers ha sendt Dem alt tidligere et par kortere oppsett om jernbanesaken, men har hittil ikke hatt krefter til noen som helst anstrengelse. I dag er jeg litt bedre og vedlegger de tvende oppsettene som bes inntatt i bladet.» De handler om Sørlandsbanens forbindelse med Bergensbanen hvis store første rangs betydning Krag alltid hadde hatt åpent øye for.

Peter Rasmus Krag døde 1891, seks og seksti år gammel.

FASTE VEGDEKKER PR. 1. OKTOBER 1941

Fylke	Riksveg								I alt	Fylkesveg	Bygdeveg	Alle vegger
	Steindekke	Cementbetong	Essen- asf. o. l.	Åpen asf. og tjære- betong	Topp- lags- fylling o. a. bit. makad.	Veg- blan- dings- dekke	Over- flate- behand- ling o. l.	Andre typer				
	km	km	km	km	km	km	km	km				
Østfold	49,0	10,9	—	—	—	28,8	31,4	2,9	123,0	35,1	9,1	167,1
Akerhus	17,0	32,6	17,9	36,8	11,2	76,2	113,2	—	304,9	24,5	232,7	562,1
Hedmark	—	—	1,7	30,7	7,4	12,7	11,5	—	64,0	1,3	0,3	65,6
Opland	—	0,5	14,3	20,2	2,6	38,8	61,7	—	138,1	7,0	0,5	145,6
Buskerud	15,7	5,8	4,0	0,7	11,7	9,2	15,1	—	62,2	2,4	0,5	65,1
Vestfold	8,2	16,4	7,0	30,5	—	7,3	62,1	—	131,5	26,2	13,0	170,7
Telemark	1,0	2,2	13,0	2,6	1,9	1,4	14,2	—	36,3	2,3	—	38,6
Aust-Agder	—	—	—	—	—	2,1	18,4	—	20,5	—	0,2	20,7
Vest-Agder	—	—	23,4	—	—	0,3	58,9	0,4	83,0	0,7	2,2	85,9
Rogaland	—	—	23,0	—	—	0,3	43,6	—	66,9	0,9	1,3	69,1
Hordaland	0,5	—	2,0	1,7	22,1	2,4	1,9	3,7	34,3	12,0	4,5	50,8
Sogn og Fjordane	—	—	0,4	—	—	—	13,9	17,6	31,9	0,1	1,5	33,5
Møre og Romsdal	—	—	6,0	—	2,9	4,9	4,4	—	18,2	—	0,6	18,8
Sør-Trøndelag	—	—	1,2	10,5	—	1,2	54,1	—	67,0	1,2	—	68,2
Nord-Trøndelag	—	—	—	—	—	4,2	9,2	—	13,4	—	—	13,4
Nordland	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Troms	—	—	2,3	—	—	1,1	—	—	3,4	—	—	3,4
Finmark	—	—	—	0,4	—	—	0,1	—	0,5	—	—	0,5
Sum riksveg	91,4	68,4	116,2	134,1	60,9	189,8	513,7	24,6	1199,1	—	—	—
„ fylkesveg	15,4	10,9	4,6	3,8	8,4	22,8	40,8	7,0	—	113,7	—	—
„ bygdeveg	3,5	2,1	26,9	22,9	26,1	33,6	148,9	2,3	—	—	266,3	—
I alt pr. 1. okt. 1941	110,3	81,4	147,7	160,8	95,4	246,2	703,4	33,9	1199,1	113,7	266,3	1579,1
I alt pr. 1. okt. 1940	108,3	81,4	147,6	161,0	97,1	241,3	701,9	33,9	1193,3	105,0	274,2	1572,5

¹ Herfra går 0,4 km som ble ødelagt av flom i Vågå. ² Nedgangen fra i fjor skyldes at 3,4 km i Opland er ført over på konto 6 (fra konto 4 og 5). ³ Nedgangen fra i fjor skriver seg fra Akershus: Ombytting mellom fylkes- og bygdeveier.

VEGBYGGING I KRIGSOMRÅDENE

Fritt oversatt av Otto Kahrs etter «Strasse und Verkehr» nr. 8, 1941.

Artikkelen innledes med noen kortfattede opplysninger om den senere tids vegbygging i Norge som det antas unødvendig å ta med ved denne anledning. De er for øvrig ikke helt korrekte.

Vegbyggingsprosjekter i Frankrike.

Den franske understatssekretær i trafikkministeriet, *Bershelot*, sa nylig i en erklæring at Frankrike ikke tenkte på et helt nett (grossangelegtes) av bilstamveier etter tysk forbilde. Bortsett fra at det franske vegnett allerede fullstendig greide å dekke behovet (Bedürfnissen vollauf genügten) tillot de franske finanser for tiden ikke utførelse av så store vegarbeider. Men mellom Paris og Normandie, på Rohnevegen ved Lyon og mellom Nizza og Cannes skulde der bygges veger for 7—8 milliarder francs. 2 milliarder var alt bevilget. (Etter beløpenes størrelse er det vel ikke helt usannsynlig at andre foreliggende opplysninger er riktige således at i all fall enkelte av disse veger skal bygges som bilstamveier.)

Italienske veger på den afrikanske krigsskueplass.

Den store kystveg er ryggraden i hele Libyas vegnett. Den er 1822 km lang og skal ha kostet 103 millioner lire. Langs vejen skapte den et blomstrende Ny-Italia. Den bitumenbehandlede vegbane er gjennomsnittlig 5 m bred. Vegvokterhuser er anlagt hele vejen i 30—60 km avstand. Bortsett fra strekningen mellom Tobruk og

Benghasi, hvor vejen må krysse Dschebelfjellene, går den over flatt lende, som dog på grunn av ujevnt terreng av fjellgrunnen og av pukler i sanddynene har mange ujevnheter, så i alt har over 4 millioner m³ skjæring vært nødvendig. Der er 8 store bruer og mange små.



Den vakre strandpromenade i Tripolis.

Da verdenskrigen brøt ut i 1939 hadde italienerne bygget 6600 km veg i Abessinien. Alle de store gjennomgangsvegene, den lengste går fra Asmara over Dessié til Addis-Abeba 1077 km, har tallrike avgreninger.

Vegbygging i Romania. (1 utdrag.)

Det rumenske ministerium for offentlige arbeider og trafikk har avsluttet kontrakt med 2 tyske firmaer om å bygge 3200 km statsveger, de skal være ferdige 1947, hvorav 300 km for et beløp av 1,2 milliard lei i 1941. De tyske firmaer får 7% administrasjons- og 12% avansetillegg til selvkostende. Av vegdekker skal alt etter undergrunnsforholdene brukes 18—20 cm tykke betongdekker, 2 lags 5—7 cm asfaltdekker og penetrasjonsdekker (Einstreudecke) med 100 kg pr. m².

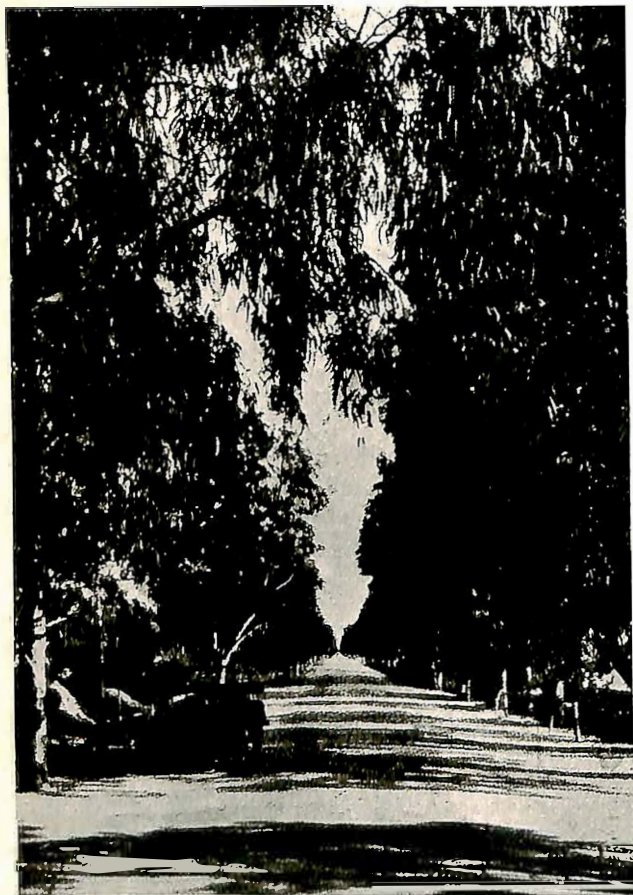
Gresk vegvesen.

Da den nye greske stat ble stiftet (for vel 100 år siden) sto det elendig til med vegene, som var blitt helt forsømt under tyrkernes 400 årige regime. I 1833 bekostet hertuginnen av Plaisance det nye Grekenlands første veg fra Pireus til Hagia og Trias og den første steinbru over Illissuselva.

I tidsrommet 1833—1867 ble der i alt bygget 422 km veg for 3,6 millioner drachmer. Da de joniske øyer ble innlemmet i Grekenland, kom dermed til 528 km nye veger som for det meste var godt vedlikeholdt.

Mellom 1867 og 1878 byggedes 609 km og fra 1878—1909 ytterligere 2128 km nye veger. I 1909 hadde altså Grekenland i alt 3687 km veg pluss 650 km rideveg (Fusswege) som ble ombygget til primitive veger. Ved landerhvervelsene 1913 kom der til ytterligere ca. 3400 km veg i dårlig stand. Siden har vegproblemet stadig stått på dagsordenen, men først da Metaxas ble statsminister 1936 begynte man for alvor å bygge veger i Grekenland, så nå er der 12 426 km ferdig og 3431 km ikke helt ferdig veg, mens ca. 1000 km nye veger er under bygging.

Etter den vedtatte plan skulde hele programmet gjennomføres i løpet av 5 år. I alt er der siden 1936 brukt



Den libyske kystveg i en oase.

over 2 milliarder drachmer til bygging av 2251 km ny veg og over 3 milliarder til vedlikehold av det gamle vegnett.

Alt i dag er ikke bare alle byer forbundet med hverandre med gode veger, men også de mindre byer og landsbyer. Der er bygget en mengde bruer, elve- og bekkereguleringer er utført og tidligere helt utilgjengelige steder er åpnet ved dristige veganlegg. Over alt er det tatt hensyn til biltrafikkens krav.

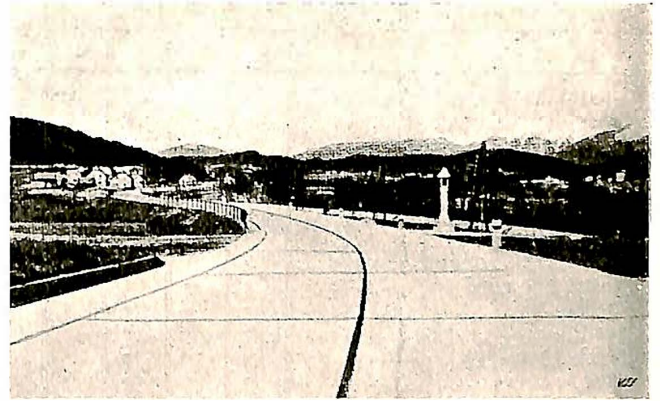
Til de viktigste av disse siste års nye veger hører: Janina (Epirus) — Trikkala og Larissa (Thessalien), Athen—Missolonghi, Saloniki—Cavalla (Østmakedonia) og Xanthia (Thrakien).

De fleste greske veger er fjellveger. Bemerkelsesverdige er vegene Athen—Parnis (35 km), Athen—Sunium (60 km), Athen—Korinth (85 km) og Korinth—Patras (100 km). (At de greske veger bare for 20 år siden delvis var elendige og siden er blitt bedre og bedre vet vi fra Monte Carlo billøpene, først de seneste år lyktes det starterne fra Athen å plasere seg og til slutt var det visstnok ansett som det gunstigste startsted.)

Jugoslaviske veger.

I 1938 ble det vedtatt en 6 års vegplan, som skulle finansieres av trafikken. Bensinmangelen reduserte imidlertid inntektene sterkt så man grep til lånemidler. Ikke desto mindre ble den jugoslaviske del av gjennomgangsvegen London—Istanbul, som skulde vært ferdig 1940, noe forsinket. Av det 577 km lange stykke fra Ungarn via Subotica—Belgrad—Nisch til Caribrod ved den bulgarske grense var alt 1937 217 km ferdig. Herav hadde ca. halvdelen asfalt (Topeka) og en fjerdedel betongdekke, resten småbrolagging. Som underlag anvendes 20 cm steinlag og 8 cm makadam.

6 års planen omfatter ca. 4000 km internasjonalt viktige hovedruter, hvorav halvparten skulde få tunge vegdekker og resten gjøres støvfrie. Til hovedrutene hører den 1285 km lange gjennomgangsveg fra grensen mellom Kärnten (Tyskland) og Italia via Jesenice, Zagreb, Belgrad, Nisch, Skoplje til den greske grense og de 410 km lange grener fra Belgrad via Novisad til den ungarske og fra Belgrad via Pancevo, Vrsac til den rumenske grense, samt fra Nisch via Pirot til den bulgarske grense.



Betongdekke på riksvegen Ljubljona—Kranj i Jugoslavia.

Videre vegene fra Zagreb og Laibach til Susak ved den italienske Adriagrense, i alt 340 km.

Støvfrie skulde vegene fra Laibach til den italienske grense og den tyske ved Marburg, fra Banjalunka via Sarajevo til Kragujevac (785 km) og begge gjennomgangsvegene til Albania bli, dvs. Skoplje—Ochridasjøen og langs Adriakysten fra den italienske grense ved Susak til den albanske grense sydvest for Skutari (1080 km). Endelig skulde vegen fra Agram via Warasdin til Cackovac ved den ungarske grense forbedres. Som normer er fastsatt 7 m bredde, minsteradius 250 m og største stigning 6%. I nærheten av byene skal den gjennomsnittlige bredde være 12 m. Av bruer kan nevnes en jernbetongbru med en spennvidde på 107 m, største høyde over elva 150 m og en lokallengde på 435 m. Den ligger på riksvegen Niksic—Plevlje i Montenegro, og er nesten helt ferdig.

Bulgarias vegutbygging.

For 1941 skulde ca. 3 milliarder lewa brukes til offentlige arbeider. Alle 1940 påbegynte vegarbeider skulle være ferdig 1941. 1 milliard lewa skulde brukes til steindekker, vesentlig på de deler av riksvegene som går gjennom byer og landsbyer og på de dårlige veger i Syddobrukscha og i Rhodopenstrøkene.

TRAFIKKULYKKER I OSLO I 1941

Trafikkpolitiet i Oslo har framlagt sin trafikkulykkesstatistikk for 1941. Politiet har behandlet i alt 1333 trafikkuhell, hvor det har vært personskade, materiell skade for over 100 kroner eller hvor kjøretøy ikke kunde fortsette ved egen hjelp.

20 personer ble drept ved trafikkuhell. Av disse ble 14 drept ved påkjørsel, 2 ved kollisjoner, 3 ved fall av kjøretøy og 1 ble drept i kjøretøy. De drepte var 2 barn, 4 kvinner og 14 menn. Dødsulykkene oppsto i 12 tilfelle i forbindelse med kollisjon med biler, i 7 tilfelle med sporvogn og i 1 tilfelle med hestekjøretøy.

Uhellene fordelte seg noenlunde jevnt over alle hverdager, onsdag hadde dog noen flere uhell enn de andre dager. Om søndagene var det forholdsvis få uhell. Mellom klokken 16 og 17 inntreffer flere uhell enn i noen av de øvrige døgnets timer.

16 sjåførere ble alkoholprøvet. 10 av disse hadde ikke medvirket i noe uhell, 1 hadde medvirket i påkjørsel med døden tilfølge og 5 hadde medvirket i kollisjoner. Av disse 16 ble 11 funnet påvirket av alkohol, mens 5 ble funnet ikke påvirket.

Uhellene fordeler seg på følgende:

Ukedager	Antall	Klokkeslett	Antall	Klokkeslett	Antall
Søndag	73	0—1	16	13—14	80
Mandag	202	1—2	5	14—15	113
Tirsdag	213	2—3	4	15—16	113
Onsdag	229	3—4	1	16—17	122
Torsdag	193	4—5	2	17—18	84
Fredag	216	5—6	6	18—19	63
Lørdag	207	6—7	31	19—20	54
		7—8	49	20—21	34
		8—9	92	21—22	32
		9—10	64	22—23	23
		10—11	93	23—24	26
		11—12	99	Ikke oppgitt	25
		12—13	102		
Sum	1 333				Sum 1 333

Kollisjonene og påkjørslene skjedde mellom:

	a.	b.	c.	d.	e.	f.	g.	h.	i.	j.	k.	l.	m.	n.	o.	p.
a. Lastebil	77	33	15	10	51	3	4	1	2	55	4	7	2	22	106	107
b. Varebil	-	2	7	0	16	7	2	2	0	11	0	0	0	7	22	24
c. Drosjebil	-	-	3	1	16	3	1	1	0	11	0	1	1	1	19	26
d. Rutebil	-	-	-	0	6	0	0	0	0	1	0	0	0	1	9	10
e. Personbil	-	-	-	-	5	5	1	0	1	19	0	3	0	8	33	60
f. Annen bil	-	-	-	-	-	1	0	0	0	5	1	1	0	7	13	11
g. Motorsykel	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	1	0	0	3	6
h. Motorsykel med sidevogn	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	0	0	5	1
i. Lettv. motors.	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	0	0	0	1	3	2
j. Trikk	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	1	0	2	29	82
k. Jernbane	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	0	1	0	0
l. Hestekjøretøy	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	1	1	1
m. Dyr	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	0	1	0
n. Annet	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0	1	1
o. Alm. sykkel	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	8	92
p. Fotgjenger	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	0

Disse skjedde i:

Gater	434
Gatekryss	735
Rundkjøring	14
Plass	22
Annet sted	29

1 333

Lysforholdene var:

Dagslys	1 076
Skumring	40
Mørkt	208
Uoppgitt	9

1 333

Av uhellene var det:

Kollisjoner	726
Påkjørsler	441
Fall av kjøretøy	145
Skadet i kjøretøy	21

1 333

	Barn		Menn		Kvinner		Sum
	inntil 16 år	16—60 år	over 60 år	16—60 år	over 60 år		
446 personer ble skadet ved påkjørsel, nemlig:							
Lett	61	118	27	87	15	308	
Alvorlig	19	40	12	40	13	124	
Drept	0	7	4	1	2	14	
Sum	80	165	43	128	30	446	
302 personer ble skadet ved kollisjoner, nemlig:							
Lett	53	146	2	42	1	244	
Alvorlig	9	32	4	10	1	56	
Drept	2	0	0	0	0	2	
Sum	64	178	6	52	2	302	
179 personer ble skadet ved uhell uten sammenstøt, nemlig:							
Fall av kjøretøy:							
Lett	7	42	6	43	3	101	
Alvorlig	10	27	2	15	1	55	
Drept	0	2	0	0	1	3	
Skadet i kjøretøy:							
Lett	1	8	0	8	0	17	
Alvorlig	0	2	0	0	0	2	
Drept	0	1	0	0	0	1	
Sum	18	82	8	66	5	179	
927 personer ble i alt skadet ved trafikkuhell, nemlig:							
Lett	122	314	35	180	19	670	
Alvorlig	38	101	18	65	15	237	
Drept	2	10	4	1	3	20	
Sum	162	425	27	246	37	927	

Av disse var:

Passasjer	187
Yrkessjåfør	13
Sjåfør ellers	7
Motorsyklist	9

Syklist	236
Fotgjenger	447
Andre	28

Sum 927

ANTALL ARBEIDERE PR. 15. MARS 1942 VED DE AV VEGVESENET ADMINISTRERTE VEGANLEGG

Fylke	Antall arbeidere			Sum	Herav på	
	Hovedveg- anlegg	Bygdeveganlegg			Ordinært og ekstra- ordinært arbeid	Hjelpe- arbeid
		Med statsbidrag	Uten statsbidrag			
Østfold	84	3	3	90	90	0
Akershus	202	4	316	522	522	0
Hedmark	249	16	34	299	299	0
Opland	205	0	17	222	222	0
Buskerud	216	23	25	264	264	0
Vestfold	83	0	49	132	132	0
Telemark	209	17	15	241	241	0
Aust-Agder	93	6	13	112	112	0
Vest-Agder	484	10	0	494	494	0
Rogaland	109	22	100	231	231	0
Hordaland	654	46	122	822	808	14
Sogn og Fjordane	645	26	0	671	671	0
Møre og Romsdal	560	7	0	567	567	0
Sør-Trøndelag	182	47	0	229	229	0
Nord-Trøndelag	550	0	0	550	550	0
Nordland	289	0	0	289	289	0
Troms	312	42	0	354	354	0
Finnmark	400	0	0	400	400	0
Sum	5526	269	694	6489	6475	14
15. september 1941	7759	375	568	8702	8623	79
15. mars 1941	6419	577	1190	8186	7879	307
15. september 1940	23 764	1149	1698	26 211	25 821	390
15. mars 1940	4848	1706	1698	8302	5783	2519

GENERATORGASSFORGIFTNINGER

I Svensk Motortidning nr. 10 for 7. september 1942 er der en meget interessant artikkel «Gengasforgiftningen — vår vanligste yrkessjukdom» som fortjener å studeres av alle interesserte. Artikkelen er et utdrag av en artikkel av Mosent Ernst B. Salen i Social-medicinsk Tidsskrift for januar 1942, som vi dessverre ikke har hatt anledning til å lese.

Da man i Sverige ble oppmerksom på hvor stor risiko generatorgassens giftighet faktisk førte med seg, opprettedes der av «Brändekommissionen» under medvirking av «Medicinalstyrelsen», «Riksförsäkringsanstalten»

og «Institutet för Folkhälsan» i desember 1940 en medisinsk-teknisk nemnd.

Denne opprettet først et spesielt laboratorium for blodprøveundersøkelser på CO gehalt og fikk derpå innrettet en egen spesialavdeling for forskning og behandling av gassforgiftningstilfelle ved Sabbatsbergs Sykehus i Stockholm.

Vi gjengir i det følgende delvis Svensk Motortidnings utdrag.

I tiden desember 1940—15. desember 1941 ble det foretatt 7116 blodprøver ved statens laboratorium herfor med følgende resultat:

T a b e l l I.

Måned	Gehalt av COHb i blodet								Antall besøk på poliklinikken i Sabbatsberg, Stockholm
	Under 3%	3%—10%	11%—20%	21%—30%	31%—40%	41%—50%	75%	Total	
Desember 1940	22	21	—	1	—	—	—	44	—
Januar 1941	1	77	32	18	11	4	—	143	—
Februar	46	120	66	27	8	5	—	272	—
Mars	102	284	111	18	10	3	1	529	Åpnet først april 1941
April	158	305	25	6	1	1	—	496	108
Mai	195	387	64	3	—	—	—	649	341
Juni	166	389	44	3	—	—	—	602	299
Juli	204	322	58	9	—	—	—	593	309
August	247	372	8	—	—	—	—	627	327
September	213	391	26	7	—	—	—	637	360
Oktober	159	675	48	3	—	—	—	885	455 pr. 15. sept.
November	86	856	93	11	—	—	—	1046	260
1.—15. desember	26	565	82	20	—	—	—	693	?
Sum	1625	14764	657	126	30	13	1	27216	2459
I prosent	22,5	66,0	9,1	1,7	0,4	0,2	0,1	100,0	—

¹ I Svensk Motortidning 4664. ² I Svensk Motortidning 7116.

T a b e l l II. Antall akutte rapporterte generatorgassforgiftninger i tidsrommet 1. januar til 15. november 1941.

1941	I alt			Herav bevisstløse		
	Rapporter	På Sabbatsberg Sykehus	I alt	Rapporter	På Sabbatsberg Sykehus	I alt
Januar	38	10	48	12	6	18
Februar	62	7	69	13	0	13
Mars	60	8	68	18	1	19
April	48	9	57	12	0	12
Mai	33	15	48	11	3	14
Juni	24	12	36	5	3	8
Juli	30	9	39	4	2	6
August	20	8	28	2	2	4
September	32	16	48	8	2	10
Oktober	30	18	48	9	5	14
1.—15. novbr.	23	14	37	11	3	14
	400	126	526	105	27	132

T a b e l l III

	Akutte forgiftninger	Kroniske forgiftninger	Kontroll ¹	Oppgave om symptomer mangler	Andre sykdommer	Usikre	I alt
Sjåfører	216	331	85	103	22	2	759
Bussjåfører	17	39	2	19	2	1	80
Traktor- og veihøvelførere	2	4	—	—	—	—	6
Garasje- og verkstedarbeidere	60	156	67	58	11	—	352
Trekullbrennere	4	14	—	6	—	—	24
Lagerarbeidere	8	—	2	4	—	—	14
Andre	43	—	11	11	7	6	78
Arbeid ukjent	50	53	36	74	5	3	221
	400	597	203	275	47	12	1534

¹ Betyr formodentlig ikke forgiftet.

T a b e l l IV.

	Forgiftningstilfelle				I alt
	Akutte		Kroniske		
	Sikre	Usikre	Sikre	Usikre	
Overtredelse av sikkerhetsforskriftene	14	—	—	—	14
Lekasjer, montasje feil	27	1	91	6	125
Daglig stell av biler	11	4	6	1	22
Stett garasjeventilasjon	5	—	7	1	13
Spyling av gassverk innendørs	—	—	8	1	9
Slagging " " "	—	—	1	—	1
Lasting	4	—	—	—	4
Bukse ring	2	—	—	—	2
Satt under presenning på lasteplanet mens viften gikk	1	—	—	—	1
Buss-sjåfør	3	—	8	2	13
Post- "	1	—	14	1	16
Usikre årsaker	14	5	45	10	74
	82	10	180	22	294

Som man ser er, som rimelig kan være, den kolde årstid mest risikabel hva generatorgassforgiftninger angår.

I virkeligheten er situasjonen enda verre, for foruten disse 526 tilfelle har man politirapporter for ytterligere

159 akutte forgiftninger og kjenner til ytterligere noen, så det virkelige antall dreier seg om ca. 700 tilfelle, med 22 dødsfall som med sikkerhet skyldes CO forgiftning plus ytterligere 9 hvor det ikke er utelukket at CO i det minste har vært en medvirkende årsak.

Tabell V.

			%	%
1. Tretthet, sløvhet, søvnløshet		265		82,8
2. Hodepine		228		71,3
3. Psykiske symptomer				
a. pirrelighet	63		19,7	
b. nervøsitet	35		10,9	
c. depresjon	11		3,4	
d. nedsatt konsentrasjonsevne	26	135	8,2	42,2
4. Svimmelhet		125		39,1
5. Avmagring (enn kosten?)		115		35,9
6. Hjertevanskeligheter				
a. hjerteklapp	38		11,9	
b. systoli	2		0,6	
c. Sting, krampe, pine	24		7,5	
c. sting, krampe, pine	16	80	5,0	25,0
7. Ändenød		73		22,8
8. Minsket evne til å tåle alkohol		40		12,5
9. Urinbesværigheter		37		11,6
10. Appetittforandringer				
a. dårlig	31		9,7	
b. øket	5	36	1,6	11,3
11. Fordøyelsesbesværigheter				
a. halsbrenning	3		0,9	
b. oppstøt	2		0,6	
c. magesmerter	13		4,1	
d. suging i epigastriet	2		0,6	
e. diarre	5	25	1,6	7,8
12. Svedning		25		7,8
13. Vondt i armer ben m. m.		3		0,9
14. Lett for å fryse		2		0,6
15. Vanskelig å få sår til å gro		2		0,6

Hva de kroniske forgiftninger angår, så kjenner man nå også en hel del nærmere til disse. Av 320 på Sabbatsberg Sykehus behandlete tilfelle var symptomene, se tabell V.

I tiden 1. januar—15. november 1941 kjennes følgende antall kroniske forgiftningstilfelle:

Ifølge politirapporter	23
Ifølge lægerapporter med blodprøver	597
Behandlet på Sabbatsberg Sykehus:	
Sikre	297
Usikre, men sannsynlige	18
	917 + 18

Doktor Salén kommer på grunnlag av disse opplysninger til det resultat at «man må til og med spørre seg selv om ikke den kroniske CO forgiftning for tiden må ansees for å være vår (i Sverige) alminneligste yrkesykdom.»

Tabell III viser hvem forgiftningene er gått ut over.

Til slutt har dr. Salén forsøkt å sette opp en oversikt over årsakene til forgiftningene, men denne er meget ufullstendig på grunn av manglende opplysninger — tabell IV.

O. K.

ANTALL ARBEIDERE VED VEGVEDLIKEHOLDET (ORDINÆRT OG EKSTRAORDINÆRT) PR. 15. MARS 1942 (Inkl. vegvoktere.)

Fylke	Riksveger	Fylkesveger	Herredeveger	Sum
Østfold	116	48	144	308
Akershus	161	20	442	623
Hedmark	235	42	158	435
Opland	234	17	149	400
Buskerud	191	64	150	405
Vestfold	90	70	71	231
Telemark	103	44	76	223
Aust-Agder	81	15	39	135
Vest-Agder	140	97	117	354
Rogaland	185	39	141	365
Hordaland	192	49	97	338
Sogn og Fjordane	111	10	22	143
Møre og Romsdal	421	71	142	634
Sør-Trøndelag	172	10	35	217
Nord-Trøndelag	161	33	364	558
Nordland	720	158	90	968
Troms	602	46	45	694
Finnmark	356	5	0	361
Sum	4271	838	2283	7392
15. september 1941 ...	4652	988	2280	7920
15. mars 1941 ...	3766	797	1908	6471
15. september 1940 ...	3444	1002	2466	6912
15. mars 1940 ...	3026	1023	2076	6125

BESTEMMELSER OM OPPBEVARING AV BENSIN OG BRUK AV LYS I VEGVESENETS GARASJER

Den 8. febr. 1941 oppsto brand i vegvesenets garasje- og verkstedbygning i Nyelv i Finnmark. Bygningen ble helt ødelagt og likeledes 2 biler, 2 motorsykler, flere motorer, maskiner, verktøy og bildeler m. m.

Årsaken til brannen var at det skulde fylles bensin på en 15 liters dunk fra en bensinpumpe som var anbragt i et hjørne inne i garasjen. Herunder ble som belysning brukt en petromakslykt som sto på sanngulvet like ved bensindunken. Vedkommende arbeider har forklart at han etter å ha fylt dunken skulde ta denne og gå ut med den, og herved kom borti petromakslykten med foten, så den veltet mot bensindunken og antennte denne.

For om mulig å forebygge gjentagelse av lignende ulykker er det under samråd med Sprengstoffinspeksjonen fattsatt følgende bestemmelser om bruk av lys og oppbevaring av bensin i veivesenets garasjer:

1. I garasjer må ikke nyttes annet kunstig lys enn forskriftmessig installert elektrisk lys eller godkjente elektriske håndlamper (f. eks. akkumulatorlykter, lommelamper med turrelementer o. l.) med spenning ikke over 6 volt.

2. I tregarasjer må aldri oppbevares bensin utover det som til enhver tid måtte finnes i motorvognenes bensintanker. I garasjer av brannikkert materiale (f. eks. støpte garasjer, bølgeblikk på trekonstruksjon uten innvendig trekledning eller trehus, som innvendig er foret med brannsikre materialer) kan det — hvis nødvendig — oppbevares inntil 3 fylte vaulige 15 liters kanner.

Kannene skal holdes forsvarlig lukket med tettsluttende kork eller med skrulokk med pakning. Hvis garasjen er oppført i strøk hvor bygningsloven er gjort gjeldende, kreves vedkommende brannstyres samtykke til oppbevaring av de nevnte 3 kanner bensin. Jfr. Arbeidsdepartementets byggeforskrifter av 6. oktober 1928, § 107.

3. Tapping av bensin må *aldri* foretas i garasje.

4. Minst ett eksemplar av disse bestemmelser skal alltid være oppslått i veivesenets garasjer.

*

Plakater som inneholder disse bestemmelser kan bestilles ved veidirektørkontoret.

SELVANTENNELSE I BILRINGER

I følge «Lensmannsbetjentenes Blad» ble det den 26. oktober 1940 meldt bran i en buss nedenfor Sjømannsskolen i Oslo. Ved etterforskningen blev det som eneste mulige branårsak pekt på at gummiringen på venstre bakhjul hadde vært punktert og at det under kjøringen på grunn av friksjonen mellom cordlagene og gummiene var oppstått en så kraftig varmeutvikling at ringen var blitt antent og at ilden så hadde forplantet seg til karosseriet. Sjøføren hadde stanset vognen og så at det røyk av hjulet da han gikk for å telefonere etter hjelp for å få lagt om gummiene. Da han kom tilbake var det brann i bussen.

De bilsakkyndige var meget i tvil om hvorvidt friksjonen i gummiene i det foreliggende tilfelle virkelig kunne gi så sterk varmgang i dekket at det kunne oppstå en «selvantendelse», og han viste til at fenomenet hittil var ukjent her i landet. Brannsjefen i Oslo har imidlertid pekt på at selvantendelse i bilringer er omtalt i den branntekniske litteratur. I dr. v. Schwartz «*Handbuch d. Feuer u. Explosionsgefahr*» er anført følgende:

«En egenartet branårsak er i det senere konstatert ved lastebiler med *kjemperinger* (Riesenluftreisen). Ved utilstrekkelig lufttrykk er dekkene på grunn av den *knadning* som oppstår i gummiene blitt opphetet til selvantendelse. Etter sløkking med vann har brannen flammet opp igjen.»

I en notis i *The Fireman* fra 1936 er det også opplyst at kjøring i lengere tid på en punktert ring kan føre til brann. Under kjøringen er luftcirkulasjonen tilstrekkelig til å hindre flammedannelse, men antendelsen kan finne sted år vognen stanser.

Man må altså etter det som foreligger gå ut fra at et dekke som er utilstrekkelig oppumpet eller som er punktert kan bli så varmt under ugunstige omstendigheter at det begynner å brenne når bilen stanser.

Bileierne bør være opmerksomme på denne fare og det er ønskelig at veidiretøren blir tilstillet en rapport om sådanne tilfelle en selvantendelse i bilringer skulde oppstå. Det bør i tilfelle gis fylldigst mulige opplysninger om de nærmere omstendigheter.

DØDSFALL

En tidligere vegfunksjonær, gårdbruker E. Loreng i Strinda, er avgått ved døden, 89½ år gammel.

Han var utdannet som underoffiser, ble stykkjunker i 1894 og tok avskjed som sådan i 1905. I årene 1889—1899 arbeidet han i vegvesenet, den største del av denne tid ved veidirektørkontoret, men også ved vegundersøkelser i marken. Han utførte et meget fortjenstfullt arbeid ved istandbringelse av forskjellige oversiktskarter vedkommende vår vegbygging, bl. a. i anledning av den av veidirektør Skougaard utgitte Veivesenets historie. Det kan også nevnes at han under sitt arbeid i marken fandt den alminnelig benyttede nivellermappe for tung og uhåndterlig og derfor fikk istand en egen konstruksjon, som er forbilde for den nivellermappe eller egentlig nivellerbrett som senere har vært brukt i vegvesenet.

Han utførte også alt tegnearbeid på den normalplan for vegprosjekter som i sin tid ble utarbeidet ved veidirektørkontoret og som for tiden beror ved Norges Tekniske Høgskole.

Loreng sluttet sitt arbeid i vegvesenet i 1899 og bosatte seg i Strinda. I denne kommune ble han snart en meget benyttet mann. Han var i en lang årrekke medlem av herredstyret og viseordfører og hadde dessuten mange andre kommunale tiltitshverv. Da han i 1937 frasa seg alle disse ble ordføreren enstemmig bemyndighet til å sende ham herredstyrets takk for hans lange, uegennyttige og samvittighetsfulle arbeid i kommunen.

I perioden 1910—12 var han stortingsrepresentant for Strinda krets.

I 1924 fikk han medaljen for borgerdåd.

PERSONALIA

Som oppsynsmenn i veivesenet er konstituert: Sigurd M. Syversen i Østfold fylke. Jørgen Aarhus, Jørgen Søndbø, Olav A. Steinsrud og Einar Skrapeklev i Telemark fylke. Bjarne Stenskog i Rogaland fylke.

LITTERATUR

Dansk Veitidsskrift nr. 2 — 1942.

Innhold: Amtmand, Kammerherre Christen Saxild. — Muligheder for Nyttiggørelsen af Ler som Bindemiddel til Dæklag. Af Direktør, Civilingeniør Ingvard Pedersen. — Ler som Vejbefæstelsesmiddel i Danmark. Av Civilingeniør Ib Hvidberg. — Vejes Kapacitet. Av Civilingeniør C. O. Nielsen. — Fra andre Tidsskrifter. Ved Civilingeniør A. O. Bohn.

Meddelelser fra Norges Statsbaner nr. 2 — 1942.

Innhold. N. S. B. 1 D 2 4-sylinder hurtigtogslokomotiver (Dovregubbene). — Arbeidets gang og stilling ved jernbaneanleggene m. v. — Ulykker under sprengningsarbeid i 1941. — Arbeidsfortjenesten ved jernbaneanleggene pr. 27. des. 1941. — Litteraturhenvisninger til utenlandske tidsskrifter m. v. nr. 1078—1088.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: ¼ side kr. 80,00, ½ side kr. 40,00.

¼ side kr. 20,00.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefoner: 20093, 23465.