

MEDDELELSER FRA VEGDIREKTÖREN

NR. 11

Rutebiltrafikken i Norge i 1947. — Vegvedlikeholdsproblemer. — Hjultrykkenes utvikling. — Ny bilferje. — Felås. — Superringe. — Høyesterettsdommer. — Litteratur. — Personalia. — Nummererte rundskriv 1948.

NOVBR. 1948

RUTEBILTRAFIKKEN I NORGE I 1947

Av sekretær Ole Reiten.

Rutebiltrafikken har tatt seg raskt opp igjen etter krigen og trafikken i 1947 ligger betydelig over førkrignivået. For sammenliknings skyld er tallene for 1939 satt til nederst på tabellene.

De kommunale bilruter i Oslo og Bergen er, i likhet med tidligere år, holdt atskilt fra de øvrige. På hovedtabellene vil en derfor finne oppført to summer. „Sum 1947” omfatter samtlige bilruter eksklusive Sporvegs-selskapenes bussruter i Oslo og Bergen, mens „Totalsum 1947” omfatter også disse ruter. Sporvegens bussruter viser også dette år stort underskudd, men da disse ruter nærmest må betraktes som et supplement til selve sporvegsdriften, kan de ikke sees isolert.

I de etterfølgende utregninger er det „Totalsummene” som er benyttet.

Rutenes antall og lengde framgår av tabell I. Antall ruter er økt med 260 siden foregående år og rutelengdene med 7062 km.

Tabell I. Antall ruter og rutelengder.

Fylke	Antall ruter		Lengde km	
	1946	1947	1946	1947
Østfold	121	150	4 121	4 115
Akershus	107	120	3 808	4 123
Hedmark	145	145	4 797	4 860
Opland	90	119	3 706	4 503
Buskerud	101	117	2 869	3 309
Vestfold	88	98	2 079	2 207
Telemark	98	99	3 381	3 482
Aust-Agder	52	53	1 836	1 870
Vest-Agder	152	186	5 375	6 719
Rogaland	109	121	3 581	3 804
Hordaland	107	142	3 320	3 979
Sogn og Fjordane	77	95	3 242	3 470
Møre og Romsdal	109	115	4 845	5 121
Sør-Trøndelag	45	49	1 475	1 729
Nord-Trøndelag	45	65	1 382	1 865
Nordland	68	83	3 619	4 016
Troms	26	31	1 834	2 072
Finnmark	20	29	1 283	2 362
Sum	1560	1817	56 553	63 606
Oslo	3	3	24	24
Bergen	1	4	2,3	11
Totalsum	1564	1824	56 579	63 641
Totalsum 1939	1563		52 320	

Vedstående sammenstilling viser utviklingen i rutenes antall og lengde de siste fem år.

År	Antall ruter	Lengde km
1943	1294	47 445
1944	1318	47 744
1945	1350	48 052
1946	1564	56 579
1947	1824	63 641

Den gjennomsnittlige rutelengde var:

1943	36,7 km
1944	36,2 „
1945	35,6 „
1946	36,2 „
1947	34,9 „

84 ruter hadde en lengde på over 100 km. De lengste av disse var:

Fagernes—Tyin—Lærdal	160 km
Vest-Telemark—Skien	178 „
Stathelle—Kragere—Kristiansand	202 „
Haugesund—Bø, Telemark	350 „
Mundheim—Strandvik—Eikelandssøen—Bergen ..	160 „
Nesflaten—Bø	210 „
Florø—Vetlefjord	163 „
Stryn—Sandane—Høyanger	232 „
Måløy—Stryn—Skjåk	240 „
Kristiansund—Surna—Trondheim	234 „
Kristiansund—Opdal	174 „
Narvik—Bodø	308 „
Mo—Bodø	248 „
Narvik—Tromsø	246 „
Vadsø—Banak	281 „
Kirkenes—Sørkjøs	751 „

Nord-Norge-bussen er en sammenhengende bilrute som består av flere selvstendige, korresponderende, ruter. Den har sitt utgangspunkt i Mo i Rana og endepunkt i Kirkenes og Vadsø. Rutens lengde er ca. 1400 km.

De aller fleste bilruter drives privat av enkeltpersoner eller selskaper. Enkelte ruter er kommunale og noen få drives av Norges Statsbaner. Se nedenstående sammenstilling.

	Antall ruter	Lengde km
Private ruter	1695	56 004
Kommunale ruter	107	6 552
Norges Statsbaners ruter	22	1 085
Tilsammen	1824	63 641

Vognmateriellet.

Av tabell II vil en se at det har foregått en betydelig utvidelse av vognparken. Det samlede antall vogner har økt med 625 siden foregående år. Antall tilhengere har

Tabell II. Ruter, vognmateriell og takster.

Fylke	Antall ruter	Lengde km	Gj. sn. rute-lengde km	Antall biler					Antall faste passasjerplasser		Billettpris pr. km øre	Pris pr. tonnkm øre
				I person-trafikk	I gods-trafikk	I komb. trafikk	Tilhengere	I alt	Sittepl.	Tillatte ståpl.		
Østfold	150	4 115	27,4	231	61	29	16	337	6 004	373	5—11	25—170
Akershus	120	4 123	34,4	293	66	17	1	377	9 647	1554	5—11	27—130
Hedmark	145	4 860	33,5	127	85	35	5	252	3 590	96	3—13	26—160
Opland	119	4 503	37,8	175	125	38	8	346	3 963	54	6—18,71	20—200
Buskerud	117	3 309	28,3	152	51	27	1	231	4 279	638	5—20	50—100
Vestfold	98	2 207	22,5	147	37	1	8	193	4 035	633	6,1—14	34—139
Telemark	99	3 482	35,2	155	45	31	14	245	4 304	518	6—15	40—100
Aust-Agder	53	1 870	35,3	91	31	29	16	167	2 551	40	7—11	40—100
Vest-Agder	186	6 719	36,1	159	32	29	13	233	3 935	107	5—12	28—100
Rogaland	121	3 804	31,4	220	66	33	13	332	5 709	1050	5,2—13,5	20—150
Hordaland	142	3 979	28,0	262	71	38	2	373	5 921	336	6,2—17	20—150
Sogn og Fjordane	95	3 470	36,5	119	22	41	7	189	1 900	—	8—20	44—100
Møre og Romsdal	115	5 121	44,5	205	83	64	5	357	5 359	235	6—20	30—200
Sør-Trøndelag	49	1 729	35,3	92	18	25	4	139	2 381	194	6,4—23	32—125
Nord-Trøndelag	65	1 865	28,7	43	22	19	4	88	1 197	53	6—15,5	26—150
Nordland	83	4 016	48,4	119	12	29	6	166	3 243	77	5—13	30—150
Troms	31	2 072	66,8	47	2	4	—	53	1 282	—	7—12	100—125
Finnmark	29	2 362	81,4	20	5	9	4	38	689	10	9—12	64—200
Sum 1947	1817	63 606	35,0	2657	834	498	127	4116	69 989	5968	—	—
Oslo	3	24	8,0	46	—	—	—	46	1 058	1242	10,0	—
Bergen	4	11	2,7	16	—	—	—	16	460	296	10—20	—
Totalsum 1947	1824	63 641	34,9	2719	834	498	127	4178	71 507	7506	—	—
—, — 1946	1564	56 579	36,2	2136	784	479	154	3553	53 603	4593	—	—
—, — 1945	1350	48 052	35,6	1652	637	475	176	2940	39 132	3050	—	—
—, — 1944	1318	47 744	36,2	1600	488	483	238	2809	36 329	2587	—	—
—, — 1943	1294	47 445	36,7	1672	508	482	255	2917	39 140	3081	—	—
—, — 1939	1563	52 320	33,5	2187	575	670	144	3576	50 332	5463	—	—

¹ Høgfjellsrutene inntil 66 øre pr. personkm. ² Melkeruter inntil 280 øre pr. tonnkm.

gått tilbake med 27. Motorvognenes antall har således økt med 652. Følgende sammenstilling gir et bilde av utviklingen:

	1946	1947	●king
Personvogner	2 136	2 719	583
Godsvogner	784	834	50
Komb. person- og godsvogner	479	498	19
Tilhengere	154	127	÷ 27
Antall passasjerplasser ¹	58 196	79 013	20 817
Gj.sn. antall passasjerplasser pr. vogn ²	22	25	3

¹ Sitteplasser og ståplasser på person- og kombinerte vogner.

² Person- og kombinerte vogner.

Utviklingen går fortsatt i retning av større vogner, i 1946 var det gjennomsnittlige antall passasjerplasser pr. nyanskaffet vogn (person- og kombinerte vogner) 33 mens det tilsvarende tall for 1947 er 35.

De fleste ruforetager er små med en eller to vogner, men tendensen går i retning av større enheter. I 1946 utgjorde bedrifter med 1 og 2 vogner 56,6 % av samtlige mens det tilsvarende tall for 1947 er 52,8 %. — Se forøvrig vedstående sammenstilling.

Bedriftene fordelt etter størrelsen.

De 9 største bedrifter hadde henholdsvis 32, 33, 37, 41, 42, 42, 46, 54 og 72 vogner.

Antall vogner	Antall bedrifter				
	1943	1944	1945	1946	1947
1	334	339	318	314	344
2	198	199	203	219	195
3—5	216	194	202	259	288
6—9	57	56	68	82	107
10—20	35	37	41	48	61
over 20	14	14	13	20	26
Sum	854	829	845	942	1021

Bedrifter med mer enn to vogner var i

1943	37,9 %
1944	35,9 %
1945	38,3 %
1946	43,4 %
1947	47,2 %

Den gjennomsnittlige kjørelengde pr. vogn var i

1943	ca. 17 100 km
1944	16 900 "
1945	15 000 "
1946	19 800 "
1947	22 624 "

Den betydelige utvidelse av vognparken gjenspeiles også merkbart i verdien av bilrutenes aktiva. Verdien av vognmateriell, garasje, verksted m. m. var i

1943	kr. 17 969 000
1944	16 225 000
1945	15 856 000
1946	29 448 000
1947	53 232 000

Hvis en regner med at ca. 85 % av de anførte tall faller på vognparken, blir gjennomsnittsverdien pr. vogn (inkl. tilhørende) følgende¹

1943	kr.	5 550
1944	„	5 199
1945	„	4 315
1946	„	6 630
1947	„	10 830

Trafikken.

Trafikken har økt sterkt i 1947. Nedenstående sammenstilling gir en oversikt over utviklingen de siste fem år.

År	Millioner vognkm	Millioner personkm	Millioner netto tonnkkm
1943	39,7	504,5	18,7
1944	47,7	506,2	18,3
1945	45,1	475,1	18,1
1946	70,5	686,8	22,9
1947	94,5	959,1	28,1

Utnyttelsesprosent.

År	Persontrafikk	Gods-trafikk
1943	55,8	55,1
1944	60,8	56,7
1945	58,7	56,9
1946	46,0	49,9
1947	41,4	49,1

¹ For årene før 1947 er det regnet med 80 %.

Tabell III. Antall kjørte vognkm.

Fylke	I persontrafikk tusen	I gods-trafikk tusen	Sum tusen
Østfold	6 155	1 847	8 002
Akershus	11 255	1 729	12 984
Hedmark	2 968	2 044	5 012
Opland	3 460	2 534	5 994
Buskerud	4 232	1 137	5 369
Vestfold	3 901	715	4 616
Telemark	4 407	1 155	5 562
Aust-Agder	2 523	789	3 312
Vest-Agder	4 546	1 028	5 574
Rogaland	4 930	1 316	6 246
Hordaland	7 414	1 480	8 894
Sogn og Fjordane	2 625	939	3 564
Møre og Romsdal	4 858	1 704	6 562
Sør-Trøndelag	2 925	539	3 464
Nord-Trøndelag	953	547	1 500
Nordland	2 303	520	2 823
Troms	1 248	61	1 309
Finnmark	520	132	652
Sum 1947	71 223	20 216	91 439
Oslo	2 712	—	2 712
Bergen	371	—	371
Totalsum 1947	74 306	20 216	94 522
—, — 1946	53 712	16 831	70 543
—, — 1945	31 738	13 400	45 138
—, — 1944	33 543	14 186	47 729
—, — 1943	35 568	14 176	49 744
—, — 1939	69 972	20 234	90 206

Tabell IV. Persontrafikk.

Fylke	Antall reisende tusen	Vognkm tusen	Plasskm tusen	Personkm tusen	Utnyttelse av transportevnen %	Gjennomsnittlig reiselengde km
Østfold	8 749	6 155	182 847	74 001	40,5	8,5
Akershus	17 248	11 255	459 850	197 736	43,0	11,5
Hedmark	1 505	2 968	82 055	30 447	37,1	20,2
Opland	1 749	3 460	85 487	34 421	40,3	19,7
Buskerud	4 979	4 232	140 142	56 050	40,0	11,3
Vestfold	6 637	3 901	127 830	50 526	39,5	7,6
Telemark	5 248	4 407	139 397	54 762	39,3	10,4
Aust-Agder	1 988	2 523	66 428	27 706	41,7	13,9
Vest-Agder	4 187	4 546	118 233	46 115	39,0	11,0
Rogaland	10 031	4 930	161 659	61 077	37,8	6,1 ¹
Hordaland	7 378	7 414	198 856	92 428	46,5	12,5
Sogn og Fjordane	579	2 625	42 154	16 126	38,3	27,8
Møre og Romsdal	2 864	4 858	131 141	56 705	43,2	19,8
Sør-Trøndelag	3 314	2 925	87 646	34 337	39,2	10,4
Nord-Trøndelag	497	953	24 940	9 848	39,5	19,8
Nordland	1 361	2 303	63 116	27 973	44,3	20,6
Troms	1 058	1 248	35 722	17 042	47,7	16,1
Finnmark	425	520	15 083	5 974	39,6	14,1
Sum 1947	79 797	71 223	2 162 586	893 274	41,3	11,2
Oslo	22 365	2 712	135 580	60 800	44,8	2,7
Bergen	3 116	371	17 191	4 986	29,0	1,6
Totalsum 1947	105 278	74 306	2 315 357	959 060	41,4	9,1
—, — 1946	74 395	53 712	1 494 767	686 847	46,0	9,2
—, — 1945	43 579	31 738	809 411	475 052	58,7	10,9
—, — 1944	46 529	33 543	832 920	506 158	60,8	10,9
—, — 1943	49 833	35 568	904 075	504 476	55,8	9,1
—, — 1939	74 633	69 972	1 966 197	495 906	25,2	6,6

¹ Gjennomsnittlig reiselengde påvirkes sterkt av byrutene i Stavanger (ekskl. byrutene 11,1 km).

Tabell V. Godstrafikk.

Fylke	Antall tonn gods tusen	Vognkm tusen	Transportevne i tonnkm tusen	Netto tonnkm tusen	Utnyttelse av transportevnen %	Gjennomsnittlig transportlengde km
Østfold	108	1 847	5 813	3 099	53,3	28,7
Akershus	96	1 729	5 443	3 360	61,7	35,0
Hedmark	106	2 044	6 282	2 288	36,4	21,6
Opland	159	2 534	8 037	3 871	48,2	24,3
Buskerud	52	1 137	3 465	985	28,4	18,9
Vestfold	45	715	2 031	986	48,5	21,9
Telemark	55	1 155	3 063	1 482	48,4	26,9
Aust-Agder	50	789	1 843	1 116	60,6	22,3
Vest-Agder	55	1 028	2 461	1 535	62,4	27,9
Rogaland	100	1 316	3 353	1 568	46,8	15,7
Hordaland	73	1 480	3 369	1 611	47,8	22,1
Sogn og Fjordane	63	939	2 481	1 277	51,4	20,3
Møre og Romsdal	110	1 704	4 741	2 810	58,3	25,5
Sør-Trøndelag	22	539	1 479	557	37,7	25,3
Nord-Trøndelag	44	547	1 543	849	55,0	19,3
Nordland	24	520	1 428	561	39,2	23,4
Troms	2	61	145	49	33,8	24,5
Finnmark	2	132	372	138	37,1	69,0
Sum 1947	1 166	20 216	57 349	28 142	49,1	24,1
„ 1946	903	16 831	45 872	22 900	49,9	25,4
„ 1945	714	13 400	31 766	18 089	56,9	25,3
„ 1944	751	14 186	32 254	18 283	56,7	24,3
„ 1943	798	14 176	34 036	18 744	55,1	23,5
„ 1939	784	20 234	45 308	20 060	44,3	25,6

Tabell VI. Inntekter.

Fylke	Persontrafikk kr.	Gods- trafikk kr.	Post- befordring kr.	Diverse kr.	Sum kr.
Østfold	5 870 014	1 318 607	29 389	119 779	7 337 789
Akershus	14 498 170	1 340 294	10 455	1 403 703	17 252 622
Hedmark	2 814 200	1 510 913	79 843	155 073	4 560 029
Opland	3 591 601	1 894 029	73 832	95 000	5 654 462
Buskerud	4 561 677	723 914	66 936	206 955	5 559 482
Vestfold	4 504 953	599 047	34 858	135 822	5 274 680
Telemark	5 080 726	891 764	70 567	124 315	6 167 372
Aust-Agder	2 489 210	633 293	77 701	21 435	3 221 639
Vest-Agder	3 752 602	792 644	110 526	151 205	4 806 977
Rogaland	5 692 597	1 053 769	58 258	61 382	6 866 006
Hordaland	7 471 012	1 123 415	64 300	58 553	8 717 280
Sogn og Fjordane	2 168 233	673 443	74 798	41 253	2 957 727
Møre og Romsdal	4 813 230	1 591 247	103 445	40 328	6 548 250
Sør-Trøndelag	3 162 129	375 715	56 301	44 683	3 638 828
Nord-Trøndelag	918 633	494 218	38 875	16 245	1 467 971
Nordland	2 951 167	382 997	107 764	65 058	3 506 986
Troms	1 652 778	57 507	58 853	34 986	1 804 124
Finnmark	680 690	114 973	42 629	1 740	840 032
Sum 1947	76 673 622	15 571 789	1 159 330	2 777 515	96 182 256
Oslo	4 660 658	—	—	—	4 660 658
Bergen	543 891	—	—	—	543 891
Totalsum 1947	81 878 171	15 571 789	1 159 330	2 777 515	101 386 805
—, — 1946	62 193 854	12 945 964	1 025 342	2 211 232	78 376 392
—, — 1945	43 556 027	11 046 840	901 376	891 234	56 395 477
—, — 1944	46 027 473	10 803 832	890 230	803 737	58 525 272
—, — 1943	44 101 873	10 889 537	818 316	672 818	56 482 544
—, — 1939	30 814 749	6 458 145	710 014	627 165	38 610 073

Tabell VII. Utgifter.

Fylke	Sjåfører og hjelpere	Driftsledelse og ekspedisjon	Bensin og olje (inkl. avgift)	Reparasjoner	Gummi (inkl. avgift)	Skatter, avgifter, assurance (ekskl. bensin- og gummiavgift)	Avskrivning på biler	Avskrivning på bygninger og inventar	Renter av gjeld	Diverse	Sum
	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.	kr.
Østfold	1 746 759	266 018	1 371 631	1 110 642	324 984	405 238	978 819	52 528	58 664	191 186	6 506 469
Akershus	3 514 531	1 228 425	1 786 495	3 799 865	1 092 076	1 004 672	1 537 773	17 300	229 703	2 579 595	16 790 435
Hedmark	1 077 784	236 450	909 305	762 463	277 711	229 477	503 464	14 144	28 615	136 241	4 175 654
Opland	1 335 791	309 609	1 082 425	1 099 426	323 647	267 174	627 835	39 151	20 701	267 938	5 373 697
Buskerud	1 174 487	281 505	825 859	1 010 048	359 951	331 950	657 400	53 059	45 781	391 194	5 131 234
Vestfold	1 302 494	306 762	895 527	934 434	253 563	291 215	611 339	17 038	47 825	191 231	4 851 428
Telemark	1 553 082	292 539	843 140	1 029 991	331 324	382 106	693 234	33 033	39 390	349 696	5 547 535
Aust-Agder	796 871	147 259	570 164	510 324	173 560	186 948	449 206	13 741	16 181	117 751	2 982 005
Vest-Agder	1 164 679	290 634	946 177	630 021	327 932	187 151	695 354	6 536	47 315	205 503	4 501 302
Rogaland	1 619 594	319 912	1 030 783	1 466 942	452 715	290 003	825 349	28 770	89 217	300 711	6 423 996
Hordaland	2 161 507	469 377	1 482 343	1 858 447	696 713	360 189	841 232	64 680	82 899	479 673	8 497 060
Sogn og Fjordane	874 221	196 370	577 895	420 804	191 582	134 962	337 004	33 634	30 390	56 124	2 852 986
Møre og Romsdal	1 486 397	388 473	1 206 088	1 224 365	396 465	397 469	815 150	56 985	49 543	353 882	6 374 817
Sør-Trøndelag	799 952	372 335	638 846	808 971	200 118	155 009	334 061	14 607	28 975	259 526	3 612 400
Nord-Trøndelag	354 239	141 743	278 261	226 646	66 311	74 352	158 993	7 415	6 282	18 733	1 332 975
Nordland	884 878	350 491	612 696	808 632	182 627	208 065	328 264	25 779	34 673	176 984	3 613 089
Troms	500 189	145 714	217 093	535 320	84 822	76 327	132 346	5 825	7 937	89 529	1 795 102
Finnmark	206 687	115 707	170 407	169 069	37 381	41 495	138 524	18 849	15 898	87 380	1 001 397
Sum 1947	22 554 142	5 859 323	15 445 135	18 406 410	5 773 482	5 023 802	10 665 347	503 074	879 989	6 252 877	91 363 581
Oslo	2 574 285	122 373	800 766	773 214	262 982	174 323	375 020	207 342	151 349	564 439	6 006 093
Bergen	165 556	59 147	127 802	239 992	34 238	13 674	33 000	5 693	2 117	96 826	778 045
Totalsum 1947	25 293 983	6 040 843	16 373 703	19 419 616	6 070 702	5 211 799	11 073 367	716 109	1 033 455	6 914 142	98 147 719
—, — 1946	17 734 699	4 643 875	13 587 214	16 780 587	6 509 432	3 402 765	5 295 188	633 359	443 228	5 599 800	74 630 147
—, — 1945	11 890 939	3 399 108	13 962 288	11 962 419	6 030 803	2 714 382	2 831 037	593 940	285 020	3 113 336	56 783 272
—, — 1944	11 532 478	3 318 164	14 822 163	12 511 816	6 184 071	2 890 236	3 413 898	690 960	305 569	2 869 805	58 539 160
—, — 1943	11 477 402	2 937 655	14 540 454	11 681 755	3 672 579	2 902 141	4 944 799	738 840	356 394	3 087 612	56 339 631
—, — 1939	10 315 304	1 967 176	9 010 747	4 211 097	1 931 213	1 921 885	5 949 876	204 584	952 179	2 093 207	38 557 268

Den gjennomsnittlige reise- og transportlengde har i de siste fem år vært følgende

År	Gj.snittlig reiselengde	Gj.snittlig transportlengde
1943	9,1	23,5
1944	10,9	24,3
1945	10,9	25,3
1946	9,2	25,4
1947	9,1	24,1

En legger merke til at utnyttelsen av transportevnen har gått tilbake etter krigen og er i 1947 kommet ned på 41,4 % for persontrafikkens vedkommende.

Den gjennomsnittlige reiselengde varierer fra 6,1 km i Rogaland til 27,8 km i Sogn og Fjordane. — En viser for øvrig til tabellene III, IV og V.

Økonomiske resultater.

Se tabellene VI, VII, VIII, IX og X.

Både inntekter og utgifter har økt betydelig i forhold til foregående år. Inntektenene har steget med kr. 23 010 413 eller 29,4 % og utgiftene med kr. 23 517 572 eller 31,5 %.

Av inntektene falt på:

	1943 %	1944 %	1945 %	1946 %	1947 %
Persontrafikk	78,1	78,3	77,2	79,4	80,8
Godstrafikk	19,3	18,8	19,6	16,5	15,4
Postbefordring	1,4	1,5	1,6	1,3	1,1
Diverse	1,2	1,4	1,6	2,8	2,7
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Utgiftene fordeler seg således:

	1943 %	1944 %	1945 %	1946 %	1947 %
Sjåfører og hjelpere	20,4	19,7	21,0	23,8	25,8
Driftsledelse og ekspedisjon	5,2	5,6	6,0	6,2	6,2
Bensin og olje	25,8	25,3	24,6	18,2	16,7
Reparasjoner	20,7	21,4	21,1	22,5	19,8
Gummi	6,5	10,7	10,6	8,7	6,2
Skatter, avgifter, assurance ¹	5,2	4,9	4,8	4,6	5,3
Avskrivning på biler	8,8	5,8	4,9	7,1	11,3
Avskrivningpåbygningerm.v.	1,3	1,2	1,0	0,8	0,7
Renter av gjeld	0,6	0,5	0,5	0,6	1,0
Diverse	5,5	4,9	5,5	7,5	7,0

¹ Heri ikke medtatt bensin- og gummiavgift. Disse avgifter er tatt med under „Bensin og olje”.

Hvis en for å fordele utgiftene på person- og godstrafikk bruker antall kjørte vogn-km som fordelingsgrunnlag og på den måte regner ut kostnadene pr. person-km og pr. netto tonn-km, får en som resultat henholdsvis 8,1 øre og 74,6 øre. Inntektene pr. person-km og pr. netto tonn-km var henholdsvis 8,5 øre og 55,3 øre. Selv om en regner med en temmelig stor feilmargin på de således beregnede kostnadstall, viser det seg at totalt sett må det antas at persontrafikken bringer overskudd mens godstrafikken går med underskudd.

Tabell VIII gir et sammendrag av bilrutenes driftsresultat. Foruten sporvegselskapenes bussruter er det to fylker som viser underskudd, nemlig Nordland og Finnmark. De øvrige fylker viser til dels betydelige overskudd. Det beste resultat viser Østfold med et overskudd på kr. 831 320.

Tabell VIII. Sammendrag.

Fylke	Sum inntekt kr.	Sum utgift kr.	Overskudd (Ekskl. stats- bidrag) kr.	Underskudd (Ekskl. stats- bidrag) kr.	Statsbidrag 1947—48 kr.	Verdi av vogn- materiell, gara- sjer, verksted m. m. tusen kr.
Østfold	7 337 789	6 506 469	831 320	—	—	3 601
Akershus	17 252 622	16 790 435	462 187	—	—	6 005
Hedmark	4 560 029	4 175 654	384 375	—	17 000	2 969
Opland	5 654 462	5 373 697	280 765	—	7 000	3 186
Buskerud	5 559 482	5 131 234	428 248	—	2 000	3 444
Vestfold	5 274 680	4 851 428	423 252	—	—	2 775
Telemark	6 167 372	5 547 535	619 837	—	7 500	3 232
Aust-Agder	3 221 639	2 982 005	239 634	—	19 000	2 104
Vest-Agder	4 806 977	4 501 302	305 675	—	25 500	3 078
Rogaland	6 866 006	6 423 996	442 010	—	21 500	4 983
Hordaland	8 717 280	8 497 060	220 220	—	32 000	4 375
Sogn og Fjordane	2 957 727	2 852 986	104 741	—	10 000	1 307
Møre og Romsdal	6 548 250	6 374 817	173 433	—	32 000	3 909
Sør-Trøndelag	3 638 828	3 612 400	26 428	—	17 500	2 072
Nord-Trøndelag	1 467 971	1 332 975	134 996	—	2 500	782
Nordland	3 506 986	3 613 089	—	106 103	36 000	1 671
Trøms	1 804 124	1 795 102	9 022	—	3 000	666
Finnmark	840 032	1 001 397	—	161 365	107 000	749
Sum 1947	96 182 256	91 363 581	5 086 143	267 468	339 500	50 908
Oslo	4 660 658	6 006 093	—	1 345 435	—	1 624
Bergen	543 891	778 045	—	234 154	—	700
Totalsum 1947	101 386 805	98 147 719	5 086 143	1 847 057	339 500	53 232
—, — 1946	78 376 392	74 630 147	4 645 794	899 549	354 300	29 448
—, — 1945	56 395 477	56 783 272	1 312 167	1 699 962	354 200	15 856
—, — 1944	58 525 272	58 539 160	1 667 050	1 680 938	319 250	16 225
—, — 1943	56 482 544	56 060 383	2 314 166	2 171 253	263 000	17 969
—, — 1939	38 610 073	38 557 268	820 004	767 199	591 000	28 011

Tabell IX.

Fylke	Inntekt (ekskl. statsbidrag)			Utgift pr. vogn-km øre
	Pr. person-km øre	Pr. tonn-km øre	Pr. vogn-km øre	
Østfold	7,9	42,5	91,7	81,3
Akershus	7,3	39,9	132,9	129,3
Hedmark	9,2	66,0	91,0	83,3
Opland	10,4	48,9	94,3	89,7
Buskerud	8,1	73,5	103,5	95,6
Vestfold	8,9	60,8	114,3	105,1
Telemark	9,3	60,2	110,9	99,7
Aust-Agder	9,0	56,7	97,3	90,0
Vest-Agder	8,1	51,6	86,2	80,8
Rogaland	9,3	67,2	109,9	102,8
Hordaland	8,1	69,7	98,0	95,5
Sogn og Fjordane ...	13,4	52,7	83,0	80,1
Møre og Romsdal ...	8,5	56,6	99,8	97,1
Sør-Trøndelag	9,2	67,5	105,0	104,3
Nord-Trøndelag	9,3	58,2	97,9	88,9
Nordland	10,6	68,3	124,2	128,0
Troms	9,7	117,3	137,8	137,1
Finnmark	11,4	83,3	128,8	153,6
Hele landet ekskl. Oslo og Bergen	8,6	55,3	105,2	99,9
Oslo	7,7	—	171,9	221,5
Bergen	10,9	—	146,6	209,7
Hele landet 1947	8,5	55,3	107,3	103,8
—, — 1946	9,1	56,5	111,1	105,8
—, — 1945	9,2	61,1	124,9	125,8
—, — 1944	9,1	59,1	123,4	122,6
—, — 1943	8,7	58,1	113,5	113,3
—, — 1939	6,2	32,2	42,8	42,7

Statsbidragene er ikke tatt med i beregningen av overskudd og underskudd.

Som det framgår av tabellen har staten i budsjettåret 1947—48 ytt kr. 339 500 som bidrag til bilrutedriften. Dertil kommer bidrag til kjøp av vognmateriell som i samme budsjettår utgjorde kr. 601 088,50.

Bilrutenes lønnsomhet i femårsperioden 1943—47 framgår av følgende sammenstilling.

År	Overskudd		Underskudd
	Alle ruter	Ekskl. de lokale bilruter i Oslo og Bergen	Alle ruter
1943	142 913	2 168 921	
1944		1 310 091	13 888
1945		856 971	387 795
1946	3 746 245	4 592 109	
1947	3 239 086	4 818 675	

Hvis en ikke regner med sporveggenes bussruter i Oslo og Bergen, har bilrutedriften gitt et overskudd på kr. 4 818 675 — hvilket er kr. 226 566 mer enn foregående år. Nettoavkastningen av bilrutedriften i 1947 blir 3,2% mot 4,8% i 1946. Kapitalens forrentningsprosent blir 6,1.

Tabell IX gir en oversikt over inntekter (ekskl. statsbidrag) pr. person-km, pr. tonn-km og pr. vogn-km samt utgift pr. vogn-km. Som en ser er det nedgang i samtlige tall fra 1946. Både inntekt og utgift pr. vogn-km varierer sterkt fra fylke til fylke. De største tall viser Akershus og de tre nordligste fylker samt sporveggenes bussruter i Oslo og Bergen. En av årsakene til at utgiftene pr. vogn-km ved

Tabell X. Utgiftenes fordeling regnet pr. vognkm.

Fylke	Sjåfører og hjelpere	Driftsledelse og ekspedisjon	Bensin og olje	Reparasjoner	Gummi	Avskrivning på biler	Andre utgifter	Utgifter i alt
	øre pr. v.km	øre pr. v.km	øre pr. v.km	øre pr. v.km	øre pr. v.km	øre pr. v.km	øre pr. v.km	øre pr. v.km
Østfold	21,8	3,3	17,1	13,9	4,1	12,2	8,9	81,3
Akershus	27,1	9,5	13,8	29,3	8,4	11,9	29,3	129,3
Hedmark	21,5	4,7	18,1	15,2	5,5	10,0	8,3	83,3
Opland	22,3	5,2	18,1	18,4	8,4	10,5	9,8	89,7
Buskerud	21,8	5,2	15,4	18,8	6,7	12,2	15,5	95,6
Vestfold	28,2	6,6	19,4	20,2	5,5	13,2	12,0	105,1
Telemark	27,9	5,3	15,2	18,5	6,0	12,5	14,3	99,7
Aust-Agder	24,1	4,4	17,2	15,4	5,2	13,6	10,1	90,0
Vest-Agder	20,9	5,2	17,0	11,3	5,9	12,5	8,0	80,8
Rogaland	25,9	5,1	16,5	23,5	7,2	13,2	11,4	102,8
Hordaland	24,3	5,3	16,7	20,9	7,8	9,5	11,0	95,5
Sogn og Fjordane ...	24,5	5,5	16,2	11,8	5,4	9,5	7,2	80,1
Møre og Romsdal ...	22,7	5,9	18,4	18,7	6,0	12,4	13,0	97,1
Sør-Trøndelag	23,9	10,7	18,4	23,4	5,8	9,6	12,5	104,3
Nord-Trøndelag	23,6	9,5	18,6	15,1	4,4	10,6	7,1	88,9
Nordland	31,3	12,4	21,7	28,6	6,5	11,6	15,9	128,0
Troms	38,2	11,1	16,6	40,9	6,5	10,1	13,7	137,1
Finnmark	31,7	17,7	26,1	25,9	5,7	21,2	25,3	153,6
Hele landet ekskl. Oslo og Bergen ...	24,7	6,4	16,9	20,1	6,3	11,7	13,8	99,9
Oslo	94,9	4,5	29,5	28,5	9,7	13,8	40,6	221,5
Bergen	44,6	15,9	34,4	64,7	9,2	8,9	32,0	209,7
Hele landet	26,8	6,4	17,3	20,5	6,4	11,7	14,7	103,8
Hele landet 1946	25,1	6,6	19,3	23,8	9,2	7,5	14,3	105,8
—, — 1945	26,3	7,5	30,9	26,5	13,4	6,3	14,9	125,8
—, — 1944	24,2	7,0	31,1	26,2	13,0	7,2	13,9	122,6
—, — 1943	23,1	5,9	29,2	23,5	7,4	9,9	14,3	113,3
—, — 1939	11,4	2,2	10,0	4,7	2,1	6,6	5,7	42,7

Tabell XI. *Personale.*

Fylke	Beskjeftiget hele driftstiden					Beskjeftiget en del av driftstiden				
	I adm. og driftsledelse	Sjåfører	Hjelpere	I verksted	Sum	I adm. og driftsledelse	Sjåfører	Hjelpere	I verksted	Sum
Østfold	41	266	25	22	354	11	54	16	6	87
Akershus	73	357	158	60	648	14	75	48	30	167
Hedmark	45	201	41	5	292	27	38	54	6	125
Opland	48	225	44	31	348	29	39	28	13	109
Buskerud	42	174	33	23	272	7	34	17	2	60
Vestfold	43	161	83	31	318	11	28	10	8	57
Telemark	27	179	45	34	285	24	39	62	6	131
Aust-Agder	20	119	10	14	163	5	20	12	6	43
Vest-Agder	57	183	17	7	264	11	48	14	2	75
Rogaland	46	252	57	52	407	12	66	27	14	119
Hordaland	52	299	29	62	442	18	92	28	13	151
Sogn og Fjordane	17	141	27	22	207	14	73	18	13	118
Møre og Romsdal	56	234	35	34	359	25	54	16	22	117
Sør-Trøndelag	27	114	12	18	171	5	31	14	8	58
Nord-Trøndelag	17	70	—	5	92	5	10	4	5	24
Nordland	42	129	22	24	217	4	20	9	9	42
Troms	10	55	22	26	113	5	33	17	21	76
Finnmark	9	18	2	9	38	11	35	4	15	65
Sum 1947	672	3177	662	479	4990	238	789	398	199	1624
Oslo	14	95	95	105	309	—	16	16	—	32
Bergen	5	25	—	16	46	—	—	—	—	—
Totalsum 1947	691	3297	757	600	5345	238	805	414	199	1656
—, — 1946	656	2717	566	532	4471	214	647	393	152	1406
—, — 1945	562	2249	526	504	3841	250	580	324	136	1290
—, — 1944	559	2210	564	465	3798	225	435	318	94	1072
—, — 1943	550	2226	545	447	3768	210	483	343	78	1114
—, — 1939	511	2841	450	334	4136	226	802	283	87	1398

sporveggenes bussruter er så høye er den korte avstand mellom holdeplassene.

I tabell X er det foretatt en fordeling av utgiftene på de forskjellige konti — regnet pr. vogn-km.

Det er til dels store variasjoner fra fylke til fylke. Den konto som kanskje er mest iøynefallende er „Reparasjoner”. Her dominerer Troms og Bergen med henholdsvis 40,9 øre og 64,7 øre pr. vogn-km.

Som årsak til de høye reparasjonsutgifter framholder rutebileierne at de ennå ikke har hatt høve til å fornye vognparken i den utstrekning som er ønskelig og således må drive med nedslitte vogner. Dårlig vegvedlikehold er også framholdt som en av de viktigste årsaker til de høye reparasjonsutgiftene.

Personale.

Se tabell XI.

I 1947 var det i alt beskjeftiget 7001 mann i bilrutedriften. Dette er en økning på 1124 siden 1946. Den største del av økningen faller på den del av personalet som var beskjeftiget hele driftstiden.

Tidligere bilrutestatistikk er inntatt i „Meddelelser fra Vegdirektøren“ i følgende nummer:

År	nr.	—	1928	side	61
1928	2	—	1931	17	17
1929	2	—	1933	17	17
1931	12	—	1936	182	182
1932	6	—	1937	103	103
1933	3	—	1938	41	41
1934	9	—	1938	161	161
1935	4	—	1939	51	51
1936	7	—	1939	91	91
1937	9	—	1940	101	101
1938	7	—	1941	88	88
1939	12	—	1941	170	170
1940	9	—	1942	101	101
1941	3	—	1943	23	23
1942	1	—	1944	1	1
1943	11	—	1944	119	119
1944	12	—	1945	137	137
1945	11	—	1946	148	148
1946	12	—	1947	179	179

Bilrutestatistikken for årene 1927 og 1930 er ikke offentliggjort.

VEGVEDLIKEHOLDSPROBLEMER

Av overingeniør Rasmus Værn.

De nåværende forhold med liten tilgang på arbeidskraft nødvendiggjør mer enn før anvendelsen av maskinkraft istedenfor håndarbeid. Innførelse av maskinarbeid på de fleste felter av vedlikeholdsoperasjonene vil i alminnelighet også medføre besparelse. Blant de mange vedlikeholdsarbeider er høvling av vegbanen en av de viktigste. De gamle vegmaskiner er stort sett utslitt og tilgangen på nye sterkt begrenset. Dette gjelder formentlig alle fylker. I Telemark anvendes nokså meget planskraper. Selv om gradert grus nå anvendes praktisk talt overalt på riks- og fylkesveger, blir det under høvling, særlig om våren, en del stein tilbake på vegbanen delvis høvlet inn fra grøftene eller opprevet fra de grusslitte vegdekker. For at trafikken ikke skal generes, må denne stein etter endt høvling rakes av banen av vegvoktere og leiet hjelp. For å minske eller eliminere dette nokså tidskrevende arbeid, har en her gjort forsøk med å kople en rive bak etter planskraperen, skjematisk vist på fig. 1. Det foretatte forsøk viste

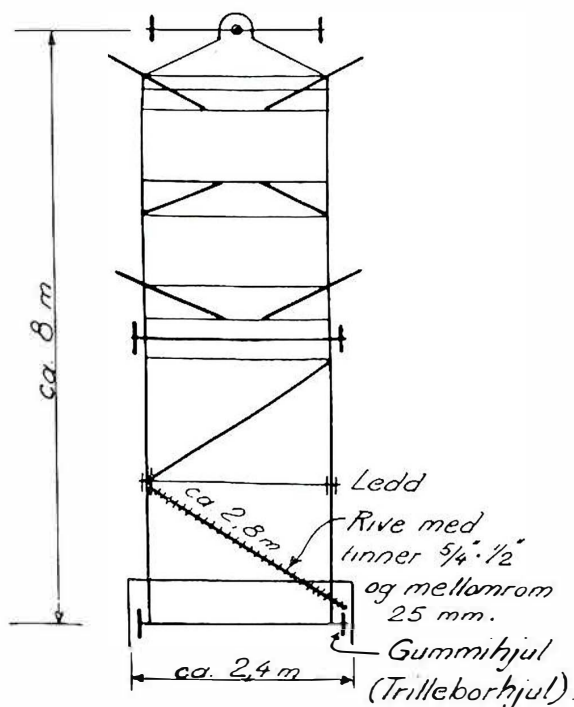


Fig. 1. Planskraper med rive.

gode resultater, idet vegbanen ble godt raket og stein av størrelse ned til ca. 20 mm ble trukket ut i en streng langs ytre vegkant. Det ideelle ville være om en under kjøringen, også kunne oppsamle steinen i en lomme eller beholder, men på grunn av den langsomme kjøringen lyktes ikke dette uten nokså vidløftige maskinelle anordninger. I udyrket mark kan etter rakingen steinen uten videre slippes utover skråningen. I dyrket mark og bebygde strøk må den samles foreløbig ved håndarbeid.

En har også konstruert en steinfeier (fig. 2). To sammenkoplede grinders av vinkeljern, som trekkes av en laste-

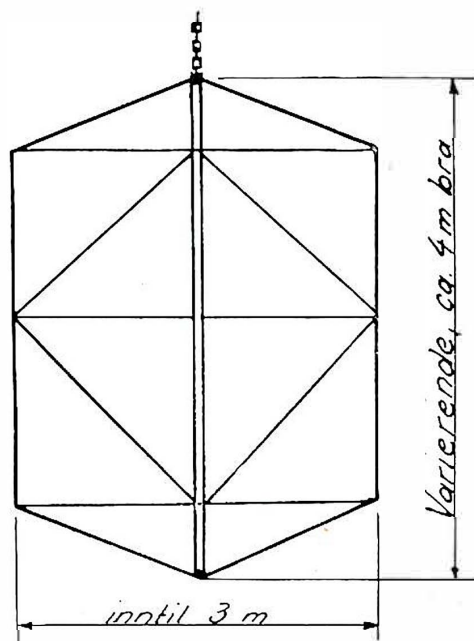


Fig. 2. Steinfeier.

bil må kjøre med en hastighet av 25—30 km hvorved steinen lett feies ut over vegkanten. Dette redskap bør dog vesentlig brukes gjennom udyrket mark.

HJULTRYKKENES UTVIKLING

Transportmidlenes utvikling fører med seg at lokomotiver, biler og fly blir stadig større og større og derfor må også skinner, vegdekker og bruer gjøres tilsvarende solide for å kunne tåle belastningen.

I Norge er det mange jernbanelinjer med 12 tonn største tillatte akseltrykk, men 14 tonn må vel i dag sis å være det normale og 18 tonn det maksimale for enkelte strekninger. Vi har fremdeles en mengde vegbruer beregnet for bare 3 tonn og til dels 2 tonn akseltrykk. 6 tonn akseltrykk var lenge normen for nybygging, som nå er økt til 10 tonn for hovedrutene.

I Europa er vel 10 tonn akseltrykk ennå maksimum for lokomotiver, men i U. S. A. er man gått langt videre, iallfall til 16 tonn. Der anvendes videre bilringer opp til tvilling 13,50—24, hvilket svarer til et akseltrykk på 16,75 tonn. Lokomotivakseltrykk på 32 tonn vet skrive- ren av disse linjer om anvendes i atskillig utstrekning og rekorden er formentlig høyere. På vegbygningsmaskiner er rekorden 114" × 38,7". Ringen med slange veide 1654 kg og akseltrykket er 44,8 tonn.

Men det er særlig flyene som anvender fantastisk høye hjultrykk. U. S. A.s største militærfly har et hjultrykk på 38,6 tonn og Civil Aeronautics Administrations belastningsnorm omfatter bl. a.:

For en ring med 27 300 kg belastning regnes det med ringkontaktflate mot underlaget på 5150 cm² og en spesifikk gjennomsnittlig underlagbelastning på 5,3 kg/cm².

De nyeste flybanene har 30 cm tykk betong på særlig godt komprimert underlag.

O. K.

NY BILFERJE

Bilferja «Biltrafikk-en» er i sommer satt inn i ferjesambandet Sortland—Strand i riksveg 805—810.

Ferja, som er bygd hos Em. Moen & Sønn, Moen pr. Risør, har en lengde på 67' 9", bredde 21' 3" og dybde

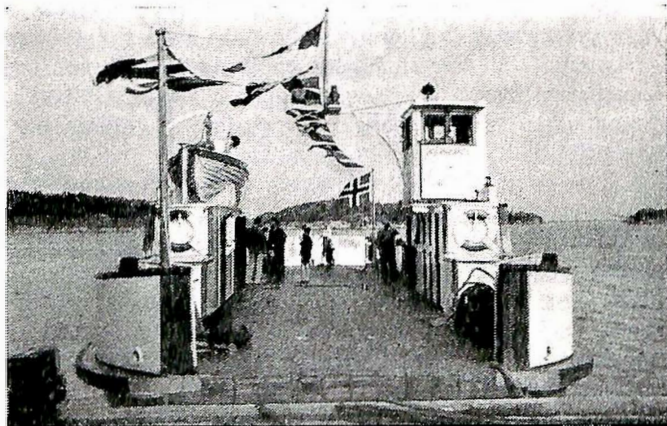
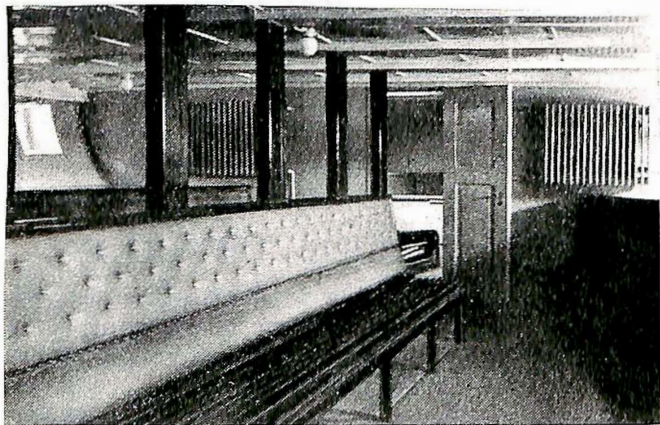


Fig. 1. «Biltrafikk-en», eksteriør og interiør.

8' 2", og måler 68,6 brutto tonn, 27,4 netto tonn. Den er utstyrt med en 165 hk General Motors dieselmotor, som gir en fart på om lag 18 km pr. time.

Ferja har en fri dekkflate på 78 m² med plass for 6—8 biler. Tiltatt passasjerantall er 83.

«Biltrafikk-en» eies og disponeres av A/L Vesterålens Bilruter, Sortland. Selskapet har også en annen bilferje av samme type.

FELÅS

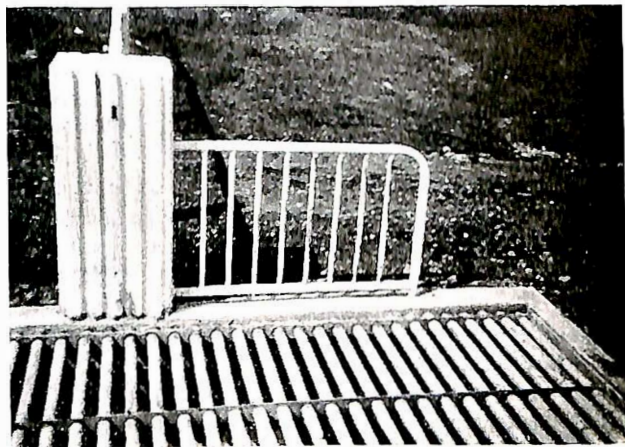


Fig. 1. Felås, konstruksjon.

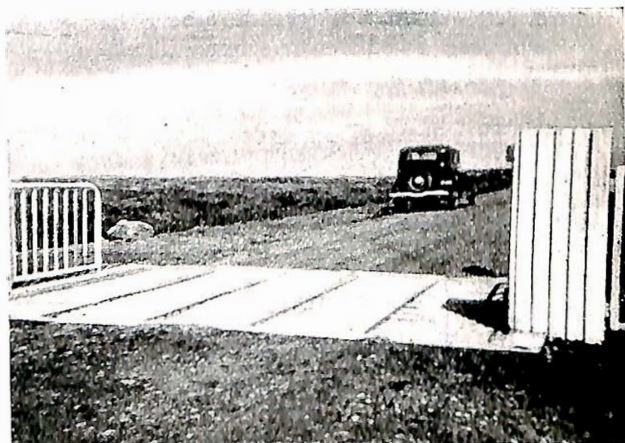


Fig. 2. Felås, plasseringen.

På Island brukes også felås, eller «vegrist» som den kalles der. Da det er vanskelig om trematerialer, brukes jernrør i stedet for trebjelker.

På hosstående to fotografier ses konstruksjonen og plasseringen.

SUPERRINGER

De nye såkalte «super» ballong ringer er 8—12 % bredere enn de gamle ringer, rommer 12—25 % mer luft og bruker 14 % mindre lufttrykk. Fordelene er: 1. Bedre fjæring. 2. Mindre rystelser i karosseriet. 3. Holder vegen bedre i kurvene. 4. Har mindre rullende motstand og gir litt gunstigere brenstofforbruk. 5. Mindre lyd av ringene. 6. Lengre varighet. 7. Mange bildeler varer lengre. Skyggesidene er: 1. Styringen er litt tyngre, i særdeleshet ved liten hastighet, f. eks. når man skal parkere. 2. I skarpe kurver hyler ringene lettere. 3. Vanskeliggjør bremsenes avkjøling. 4. Litt dårligere aksellerasjon. 5. Større vekt av ringer og hjul.

Mest påfallende er kanskje de nye ringers store «slukeevne». De passerer f. eks. steiner uten at det merkes, idet ringene så og si omslutter steinene. O. K.

HØYESTERETSDOMMER

Rt. 1948, s. 368. Forhørsretten hadde for kjøring i påvirket tilstand idømt en straff av 30 dagers betinget fengsel. Høyesterett gjorde straffen ubetinget og *uttalte samtidig sin beklagelse* av at forhørsrettsdommeren uten nærmere begrunnelse hadde fraveket h.r.s faste praksis (om at det skal gis ubetinget fengsel hvor ikke særdeles formildende omstendigheter foreligger).

Rt. 1948, s. 391. En drosjesjåfør (som er undergitt bestemmelsen i lov av 16. juli 1936 om pliktmessig avhold) ble for kjøring i påvirket tilstand idømt 45 dager fengsel.

Rt. 1948, s. 370. En bedrift arrangerte i 1942, etter anmodning av sine funksjonærer og arbeidere, en bærtur med en lastebil tilhørende bedriften og kjørt av dens sjåfør. Deltakerne betalte ikke for turen (se m.v.lovens § 30 siste ledd), og ga på forhånd erklæring om at «de deltok på eget ansvar med hensyn til ulykke og skade av enhver art som måtte inntreffe under og i forbindelse med turen».

Ved sjåførens uaktsomme kjøring i en vegsving kom en del av deltakerne til skade. En av dem avgikk ved døden. Hans hustru og sønn saksøkte bedriften og forsikringsselskapet som hadde stillet garanti i henhold til m.v.lovens § 11 med krav på erstatning for tap av forsørger.

Begge de saksøkte ble frifunnet, da avdødes erklæring inneholdt en gyldig fraskrivelse av retten til erstatning, ikke bare for avdøde selv, men også for hans etterlatte.

Kommentar til sistnevnte dom. Høyesterett har dermed avgjort det på forhånd ikke helt utvilsomme spørsmål om passasjerer kan fraskrive seg retten til erstatning for skade som måtte påføres dem ved bruk av motorvogn (m.v.lovens § 30). Spørsmålet er aktuelt først og fremst for bedrifter som låner (eller leier) bilene sine ut til funksjonærer og arbeidere. En forsiktig bedrift — eller predatperson — må da for å sikre seg mot ansvar avkreve en ansvarserklæring som omhandlet, eller tegne en passasjerforsikring. Spørsmålet er også aktuelt i v.v. Her kommer det til at v.v. har en selvassuransordning og derfor under alle omstendigheter må bære ansvaret selv. Ved mulig utlån av biler bør det derfor sørges for å avkreve sådan erklæring — eller passasjerforsikring tegnes i privat selskap.

Rt. 1946, s. 1009 flg. Ifølge lov om ulykkestrygd for industriarbeidere § 32, p. 1 og 2 har arbeidsgiveren kun et *begrenset ansvar* for funksjonærer og arbeidere når det gjelder ulykker som går inn under loven (bedriftsulykker). I stedet gjelder trygdens ytelser.

Disse begrensninger i arbeidsgiverens personlige ansvar hindrer dog ifølge nevnte dom ikke skadelidte i å søke dekning i den garanti som motorvognlovens § 11 pålegger arbeidsgiveren å stille i egenskap av bileier.

*

Forholdet var at sjåfør Elisenberg ved Hamar Jernstøperi skulle kjøre lastebilen ut av maskinhallen. Han fikk den ikke startet, og en annen sjåfør, Holm, skulle taue vognen ut. Elisenberg var imidlertid ikke kommet inn i sin bil da tauingen begynte, og ble klemt mellom

bildøren, som ble presset igjen av døråpningen og karosseriet. Det var godtgjort at Holm hadde vist uaktsomhet og at Holm personlig ville være erstatningspliktig etter alminnelige erstatningsregler.

Det neste spørsmål var så om bedriftinneholderen heftet etter N. lov 3-21-2 (om husbonds ansvar for skader som tjener eller annen volder (uaktsomt) i tjenesten). Her fant retten at ulykkestrygdlovens § 32 p. 2 sammenholdt med p. 1 var slik å forstå at den *fritok bedriften* for ansvaret som den ellers ville hatt etter N. l. 3-21-2.

Spørsmålet ble dernest om skadete kunne gå på forsikringsselskapet Storebrand som hadde motorvognforsikringen på bilen. M. a. o. om bestemmelsen i ulykkestrygdlovens § 32 som fritok bedriftsinneholderen (vogneieren) for personlig ansvar også skulle slå gjennom overfor garantisten. Det var på forhånd i flere dommer slått fast at garantien ikke bare gjelder eierens ansvar, men «et hvert ansvar som bruken av motorvognen medfører uten hensyn til om eieren av en eller annen grunn går fri for ansvar». Retten fant spørsmålet noe tvilsomt, men fant dog at forsikringsselskapet måtte hefte. Det ble bl. a. anført at det ville være å strekke den særegne unntaksbestemmelse i ulykkestrygdloven for langt om den skulle tolkes slik at den også var til hinder for at skadelidte holdt seg til den trygd lovgiveren hadde funnet å måtte kreve for den særrisiko som bruk av motorvogn fører med seg.

*

Rt. 1948, s. 410. En forankjørende bil ble påkjørt av en etter-kjørende, hvis sjåfør ble frifunnet for overtredelse av trafikkreglens § 10, da sammenstøtet måtte betegnes som et hendelig uhell. Det ble nemlig funnet bevist at det var helt upåregnelig at det skulle være is på asfalten akkurat der hvor sjåføren bremsset.

Rt. 1948, s. 415. En 15 års syklist søkte å komme forbi en forankjørende buss på sterkt beferdet veg, og kolliderte med møtende lastebil. Sjåføren på denne kjørte med moderat fart og kunne ikke klandres for at han ikke hadde signalisert. Syklisten antokes å ha opptrådt *grovt uaktsomt* ved ikke å ha orientert seg om mulig møtende trafikk, og erstatning følgelig avslått.

Rt. 1948, s. 480. Syklist så seg tilbake under kjøring, kom inn i den møtende bils kjørebane, kolliderte og døde senere som følge av skadene han pådro seg. Da sjåføren ikke var noe å bebreide, men syklistens forhold ansås *grovt uaktsomt* ble enkens krav på erstatning for tap av forsørger ikke tatt til følge. Det bemerkes av førstvoterende, som fikk tilslutning av de øvrige dommere, at det riktignok ikke under alle omstendigheter går inn under uaktsomhet at en syklist vender seg. Men i det foreliggende tilfelle var vegen sterkt trafikert. Det var for øvrig også mulig at syklisten — som hadde stor fart — hadde sett den møtende bil. I alle tilfelle måtte han regne med det.

Rt. 1948, s. 486. Bestemmelsen i trafikkreglens § 7 p. 1 om at en kjørende ikke behøver å ferdes på høyre side av vegen «når særlige forhold gjør det nødvendig» gjelder også for «uoversiktlige vegstrekninger», § 7 p. 2.

LITTERATUR

Svenska Vägföreningens Tidskrift nr. 6, 1948.

Innhold: Projekterad planfri korsning på rikshuvudvägen Malmö—Lund. — Byggnadsverksamheten just nu. — Aktuelle vägfrågor inom Malmöhus län. Föredrag vid vägmötet i Malmö den 10 juni 1948 av Vägdirektör W. Mannerfelt. — Parkeringsbehovets tillgodoseende i stadsplan och generalplan av Gatuinspektör Dag Blomberg. — Gengas igen? av Ingenjör E. Bohr. — Försök med maskinell drift vid urgrävning och isolering av vägar av Arbetschefen A. Borgå, Umeå. — Rättsfall, refererade av Kanslissekreterare C.-A. v. Schéele. — Person-notiser: Direktör Hilmer Melin †. Civilingenjör Axel Riis †. — Föreningsmeddelanden: Skrivelse till Statsrådet och chefen för Kungl. kommunikationsdepartementet angående länsvägnämndernas och vägnämndernas arbetsuppgifter m. m. Landshövding M. Jacobsens hälsningsanförande vid vägföreningens möte i Malmö den 10—11 juni 1948. — Svenska vägföreningens vägmöte i Malmö. Referat av Major Sten D. Ekelund. — Notiser.

Svenska Vägföreningens Tidskrift nr. 7, 1948.

Innhold: Trafiksäkerheten. — Om människan i trafiken av Länsnotarie L. Cassel. — Fordonet och trafiksäkerheten av Direktör S. Hagardt. — Vägen och trafiksäkerheten av Överingenjör N. v. Matern. — Appell till trafikanterna. — Vägen, fordonet och människan av Civilingenjör G. Höckert. — Alkohol och bilkörning av Docenten L. Goldberg. — Trafiksäkerhet och vägvård av Vägdirektör A. Wolff. — Trafiksäkerhet i mörker av Major Sten D. Ekelund. — Spegeln i trafiksäkerhetens tjänst av Vägdirektör A. Wolff. — Notiser.

Svenska Vägföreningens Tidskrift nr. 8, 1948.

Innhold: En intressant betongväg. — Det franska vägnätet av Generaldirektör André Rumpfer. — Rationell betongväg för tung trafik av Civilingenjör B. Liljeqvist. — Isbildning och istillväxt på fria vattensamlingar av Civilingenjör B. O. Persson. — Planteringar vid vägar av Trädgårdsarkitekt H. E. Segerros. — Rättsfall, refererade av Andre kanslissekreterare C.-A. v. Schéele. — Föreningsmeddelanden: Protokoll från vägföreningens årsmöte; Ny styrelsesmedlem. — Boknytt och tidskriftsöversikt. — Notiser.

Svenska Vägföreningens Tidskrift nr. 9, 1948.

Innhold: Behovet av förstärkning och ombyggnad av broar. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och brobeståndet av Överingenjör Rudolf Kolm. — Broars bärighet ur lasttrafikens synpunkt av Direktör Ceve Byström. — Något om brosituationen ur vägförvaltningarnas synpunkt, speciellt med hänsyn till erfarenhet från Kopparbergs län av Vägdirektör A. v. Malmberg. — Diskussion i anslutning till föredragen. — Typritningar till broar på enskilda vägar av Vågingenjör Bertil Nylin. — Svenska vägföreningens anslutning till The International Road Federation. Redogörelse av Civilingenjör Bertil Liljeqvist. — Svenska vägföreningens ordinarie årssammanträde 1948. Referat av Major Sten D. Ekelund. — Notiser.

Dansk Vejtidskrift nr. 7, 1948.

Innhold: Parkgader og Gader ude af Niveau. — Sporvogn, Trolleybus og Autobus. — Vej og Økonomi. — Svenske Erfaringer om Snerydning. — Fordelingen

af Forskud paa Motorafgift m. v. i Finansaaret 1947—48. — Fra Domstolene. — Fra Ministerierne. — Indhold af Tidsskrifter.

Dansk Vejtidskrift nr. 8, 1948.

Innhold: Civilingenjör Axel Marius Riis. Af Amsvejsinspektör A. P. Grimstrup. — Nye Former for intereuropæisk Samarbejde paa Vejvæsenets Omraade. Af Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder K. Bang. — Undersøgelser af Stenballast. Af Civilingenjör F. Wagner Smitt. — Lufthavnes Beliggenhed og Klassificering. — Litteratur. Indhold af Tidsskrifter.

Dansk Vejtidskrift nr. 9, 1948.

Innholdsfortegnelse: Asfalt- og Tjæreveje i Holland og Frankrig. Af Civilingenjör Axel O. Bohn. — Undersøgelser af Stenballast. Af Civilingenjör F. Wagner Smitt. — Supplerende Bemærkninger vedrørende den af Statsbanerne og Den polytekniske Lærestalt foretagne Undersøgelse af Stenballast. Af Baneingenjör, Dr. techn. P. H. Bendtsen. — Fra Domstolene. — Meddelelse fra Dansk Standardiseringsraad. — Litteratur.

Dansk Vejtidskrift nr. 10, 1948.

Innhold: Stiftamtmand Svend Neumann. — Yderligere Motorafgifter bør stilles til Disposition til Vejene. Foredrag af Amtmand v. Stemann ved Amtsraadsforeningens Generalforsamling i Sønderborg den 3. Juli 1948. — Kørebanelægninger pr. 1. Januar 1948 samt Forbrug af bituminøse Vejmaterialer i Aaret 1947 paa offentlige Veje og Gader i Danmark. — Støvfriheden paa de offentlige Biveje. — Randbebyggelsen langs Landevejene. Landbrugsministeriets Skrivelse af 15. juni 1948 til Den danske Landinspektørforening.

PERSONALIA

Ansettelser i vegvesenet.

Ved vegadm. i Akershus er avdelingsingenjör Rolf *Dybting* ansatt som maskinkyndig avdelingsingenjör av kl. A. Som avdelingsingenjör av kl. B ved vegadm. i Hordaland fylke er ansatt ingenjör *Malvin Tonning*.

Ved Vegdirektoratet er assistentene *Asgerd Andersen* og *Trygve Johnsen* ansatt som fullmechtig II fra 1. januar 1948 å regne.

Som kontorist av kl. I ved vegadministrasjonen i Rogaland fylke er ansatt *Edlaug Overrein*. I en flyttbar kontoriststilling av kl. I er antatt nåværende kontorist av kl. II ved vegadministrasjonen i Sogn og Fjordane fylke, frk. *Anne-Lucie Kvamme*.

Som fast oppsynsmann ved Lofoten og Vesterålen avdeling av vegadm. i Nordland fylke er ansatt midlertidig oppsynsmann *Karsten Haugland*.

NUMMERERTE RUNDSKRIV 1948

Nummererte rundskriv 1948.

S nr. 47. 7. oktober 1948 til overingenjører og samferdselskonsulenter ang. konsesjon for bilferjedrift.

Nr. 48. 27. oktober 1948 til fylkesmenn og overingenjører ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Ny trykking av overenskomsten av 25. juni 1948.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: $\frac{1}{4}$ side kr. 120,—, $\frac{1}{2}$ side kr. 65,—, $\frac{1}{4}$ side kr. 35,—.

Ekspedisjon: Ingeniørenes Hus. Telefoner: 42 00 93, 42 34 65.