

MEDDELELSER FRA VEGDIREKTÖREN

NR. 5

Billettsystemer for rutebil drift. — Nye varselskilter og signaler for vegtrafikken. — Personalia. — Litteratur. — Nummererte rundskriv 1949. — Rettelse.

MAI 1949

BILLETTSYSTEMER FOR RUTEBILDRIFT

Av sivilingeniør Erik Neess.

Med hjemmel i lov av 11. juli 1947 om samferdslo, § 21, punkt 4, har Samferdselsdepartementet i rundskriv av 22. februar 1949 nr. 4/49 M, fastsatt følgende: «Som vilkår for fortsatt drift av *samtlig*e bilruter pålegges bilrutekonsesjonæren å føre nøyaktig regnskap samt innføre godkjent billettsystem. Dette gjelder både person- og godstrafikk.

Dette rundskriv trer i stedet for rundskriv av 5. juli 1945 nr. 10/45 M.

De senere rundskriv angående rutebilbilletter — nemlig rundskriv nr. 19/45 M av 23. oktober 1945, nr. 24/45 M av 6. desember 1945, nr. 38/48 M av 21. september 1948, nr. 47/48 M av 4. november 1948 og nr. 51/48 M av 23. november 1948 — fortsetter å gjelde med hjemmel i lov om samferdslo av 11. juli 1947, § 21, punkt 4.»

I ovennevnte rundskriv er gitt nærmere regler for trykking av rutebilbilletter. Enkelte ruteselskaper ser ut til å være av den oppfatning at det bare er rullebillett-systemet som godkjennes. Dette er imidlertid ikke tilfelle. I det etterfølgende gis derfor en oversikt over den fastsatte ordning for rutebilbilletter og hvilke krav det må stilles til de enkelte billett-typer.

En passasjer på jernbanen kan gå inn på en jernbanestasjon og kjøpe en billett til en hvilken som helst stasjon på vedkommende banestrekning og til de fleste større stasjoner i andre deler av landet. På billetten er trykt: Taksten, strekningen som kan kjøres og datum for utstedelsen. På toget blir billetten kontrollert, klippet, så den ikke kan brukes på ny, og endelig innsamlet for kontroll.

Man oppnår ved dette system:

1. En billett for hver passasjer.
2. En billett for hver takst.
3. Taksten er trykt på billetten.
4. Kjørestrekningen er trykt på billetten.
5. Billetten er datostemplet.

Dette er det ideelle system med hensyn til: trafikk-kontroll, regnskapsmessig kontroll og trafikkstatistikk.

Når det gjelder billetter for rutebiltrafikk kan dette system ikke brukes uten i helt spesielle tilfelle. Det er nemlig her sjåføren som utsteder billetten og plassen på en rutebil er så sterkt begrenset, at selve billettapparatet må innskrenkes til det minst mulige — en billettholder og en billettveske.

Billettmaskiner. Det finnes i handelen små maskiner for trykking av billetter som oppfyller alle eller de fleste av ovennevnte 5 formål.

Disse maskiner kan enten bæres av billettøren eller være fast montert ved siden av sjåføren. Det er imidlertid kostbare apparater som en under de nåværende forhold neppe kan regne med å få valuta til. En må altså foreløpig se bort fra deres anvendelse, og de skal derfor ikke her omtales nærmere.

Billetttyper. De billetttyper som anvendes ved rutebil drift er:

1. Rullebilletter.
2. Blokkbilletter.
3. Månedskort.
4. Klippe kort.
5. Fraktmerker.

Innenfor hver gruppe er det et stort antall forskjellige billetttyper, ja det er i virkeligheten sjelden å finne to billetter fra forskjellige ruteselskaper som er like med hensyn til bredde, lengde og papirtykkelse. For rullebilletter varierer bredden fra 24—40 mm og lengden fra 40—110 mm, og for blokkbilletter varierer bredden fra 45—85 mm og lengden fra 48—200 mm.

Det ser ut til at hver enkelt rutebileier har en bestemt oppfatning av hvordan en rutebillett bør være, uten å tenke over de fordeler som kan oppnås ved en standardisering av billetttypene for hele landet. Med den ordning som nå er fastsatt med godkjenning av et begrenset antall trykkerier for trykking av rutebilbilletter skulle det være en forholdsvis enkel affære å oppnå besparelse på billettkontoen ved en standardisering på dette felt.

For å få istand en bedring i de meget uensartede og lite heldige forhold som nå består, når det gjelder rutebilbilletter, skal en her gi en rettleiding til rutebileierne med hensyn til hvilke billett-typer som kan brukes og hvilke krav myndighetene må stille til billettene. Før de enkelte billetttyper nærmere omtales, skal en gi en oversikt over den ordning som departementet har fastsatt med hensyn til rutebilbillettene og som danner grunnlaget for billettens utstyr og anvendelse.

Trykking av rutebilbilletter.

Den fastsatte ordning med rutebilbilletter er basert på oppgaveplikt fra godkjente trykkerier. For at kontrollen skal bli så enkel og sikker som mulig skal hvert ruteselskap bare skaffe seg billetter fra ett trykkeri. Derfor har en forlangt at de godkjente trykkerier skal kunne

trykke alle slags billetter også rullebilletter. Man oppnår derved også den fordel at antallet av godkjente trykkerier blir forholdsvis lite. Til gjengjeld vil disse føle seg forpliktet til å gi god service i form av sikre oppgaver til vegkontorene. Et ruteselskap må altså kjøpe alle billetter, både rullebilletter, blokkbilletter, måneds-kort, klippekort og fraktmerker fra samme trykkeri. Av hensyn til kontrollen må ruteselskapets navn og trykkeriets navn stå på alle billetter.

Taksten må også være trykt på billetten. Dette skal bli nærmere behandlet under omtalen av de enkelte billett-typer.

Billettene trykkes med fortløpende nummer og leveres enten i ruller eller samlet i blokker.

Følgende trykkerier har maskiner for fortløpende trykking av rullebilletter og er godkjent for trykking av alle slags rutebilletter:

1. Fabritius & Sønner, Billettertrykkeri A/S, Oslo.
2. J. Steenberg & Co., Boktrykkeri, Drammen.
3. Dreyers Grafiske Anstalt A/S, Stavanger.
4. Finn Andersen, Papirhandel, Bergen.
5. A/S Beyers Papirvarefabrikk, Bergen, for rullebilletter til Bireka-billettssystemer.

Trykkerienes oppgaveplikt.

Trykkeriene sender ved årets utgang for hvert selskap oppgave til vegkontorene over leverte billetter.

Med hensyn til billetter bemerkes at det er forutsetningen at trykkeriene ved hver nybestilling går tilbake til den foregående bestilling og sørger for fortløpende nummerering. Trykkeriene er ansvarlig for at det ikke foregår dobbeltnummerering.

Billettene må trykkes i serier, f. eks. fra nr. 1—100 000 for hver prisklasse. Hver serie gis bokstavene A — B — C osv.

Ruteselskapenes oppgaveplikt.

Ruteselskapene sender ved årets utgang sammen med årsregnskapet en oppgave over billettbeholdningen og over kjøpte og solgte billetter. Skjema hertil fåes hos Vegdirektøren eller hos trykkeriene. For billetter hvor flere takster er trykket på billetten og hvor den gjeldende takst markeres ved klipp i billetten eller ved at billetten klippes over ved takstbeløpet *må talongen eller gjenpart av billetten vedlegges regnskapet til kontroll.*

Det er forutsetningen at ruteselskapet utleverer billetteruller og -blokker i nummerrekkefølge til sjåførene for å lette kontrollen med lagerbeholdningen.

På grunn av de særegne forhold ved rutebildrift lar det seg ikke gjøre å finne et billettssystem som passer for alle. Det finnes bilruter som bare har en takst og bilruter som har 80 takster. De fleste ruteselskaper gir rabatt til folk som reiser meget, men det finnes også ruteselskaper som gir rabatt for returreiser selv om man bare reiser en enkelt gang.

Enkelte ruteselskaper krever en lavere betaling av lokalbefolkningen enn av fremmede, andre gir moderasjon til turistselskaper.

Disse forhold medfører nødvendigvis at et ruteselskap ikke kan greie seg med ett billettssystem, men må ha flere.

Det gjelder da om å gjøre det hele så enkelt som mulig, så sjåføren får minst mulig bryderi og tidsspilde ved billetteringen, og at en likevel oppnår det som er hensikten med billettssystemet, nemlig å skaffe ruteinnehaveren oversikt over hans inntekter og være et hjelpemiddel både for ruteinnehaveren og myndighetene til å føre kontroll og skaffe de nødvendige data for rutebilstatistikken.

1. *Rullebilletter.*

Billettene er trykt i ruller, en for hver takstenhet, f. eks. 5 øre, 10 øre, 20 øre osv. Billettene i hver rulle har fortløpende nummer. De trykkes i serier fra 1—100 000. Første serie benevnes A. Når 100 000 billetter i serie A er trykt, begynner en på en ny serie fra nummer 1—100 000. Denne betegnes ved bokstav B. Deretter fortsettes med serie C fra nummer 1—100 000 osv. Billettene bør helst være atskilt ved en perforering, hvorved en lettere unngår misbruk ved at billetten avknares ved avrivningen.

Billetterullene anbringes i en billettromle slik at billettene let kan avrives og rullene fornyes.

En sammenlikning av forskjellige billetter viser at en bredde på billetten på 24 mm skulle være fullt tilstrekkelig. Da det ikke er praktisk å ha lengere tromler enn 50—55 cm vil en altså kunne få plass til 20 billetteruller i en tromle.

Hvis antallet av takster ikke er større, så er dette system det enkleste og billigste og oppfyller alle fordringer med hensyn til kontroll og statistikk: En billett for hver passasjer, en billett for hver takst og billetten gir opplysning om reiselengden og passasjerantallet.

Hvis antallet av takster er større enn det antall billetteruller som får plass i billettromlen så må man enten a) bruke 2 billettromler eller b) man må bygge billett-taksten opp av flere billettgrupper (takstenheter).

I tilfelle a) oppnår man de samme fordeler som ved den enkelte tromle, men med opp til 40 forskjellige takster. Det er selvfølgelig litt mer tungvindt enn med bare en billettromle, men må likevel anbefales framfor andre billettssystemer på grunn av de fordeler det byr.

b) Vil en ikke bruke 2 tromler eller er antallet av takster større enn 40 så må en ved billetterullesystemet bygge taksten opp av flere billettgrupper.

Dette er det mest anvendte system ved lengere ruter med mange takster, men ideelt er det ikke. Det har den ulempe, at passasjeren må regne sammen verdien av de enkelte billetter for å se om disse stemmer med det han har betalt. Det gjør folk sjelden og dette kan lede til misbruk. Dessuten kan selvsagt billettøren regne feil.

Dette system har tillike den ulempe at passasjerantallet ikke registreres ved billettens nummer. Av hensyn til rutebilstatistikken må en derfor ha en ekstrarulle med fortløpende nummer, men uten takst påført for registrering av passasjerantallet. Billetten gir ved dette system ikke opplysning om reiselengden, man kan bare få den gjennomsnittlige lengde. Systemet kan med en enkel billettromle brukes for de lengste ruter.

Kontrollen med både dagsoppgjør og årsoppgjør er lett å foreta.

2. *Blokkbilletter.*

Billettene er her festet sammen i en blokk. Det finnes flere forskjellige typer.

a) *Blokkbilletter for bymessig trafikk.*

Det er slike billetter som brukes av sporvegsselskapene. De kan ha en størrelse på 45 × 50 mm. De er nummerert fortløpende og taksten er trykt på hver billett. Enkelte ruteselskaper bruker sådanne billetter for en eller noen få takster. De er utmerkede i sterk trafikk hvor billett-salget må gå fort, idet de kan betjenes hurtigere enn rullebilletter. Disse løse billettblokker egner seg bare for ganske få takster, men de tilfredsstillir kravene til oppgjør, kontroll og statistikk.

b) *Blokkbilletter for flere takster.*

På hver billett er trykt et stort antall takster, f. eks. fra 10 til 20. Den gjeldende takst markeres av billettøren enten ved ett klipp i billetten eller ved at denne skjæres over ved taksten.

Blokkbilletter for klipp.

Billettene er forsynt med gjenpart. Det kan være praktisk at billetten har en annen farge enn gjenparten. Billetten avrives ved en perforering, men gjenparten blir sittende i blokken og skal vedlegges regnskapet til kontroll.

Billetten kan passende ha en bredde på 30 mm. Lengden avhenger av hvor mange takster det skal stå på den. Med 20 takster blir billetten ca. 100 mm lang. Har man 60 forskjellige takster må man ha 3 forskjellige billett-blokker. Billettene klippes av billettøren med et hakk i kanten utfor den gjeldende takst.

Man får altså 1 billett for hver takst og 1 billett for hver passasjer. Billettens nummer angir passasjerantallet. På billetten kan trykkes datum, hvis det ønskes at den

Bilruten	
N—N	
A 89345 D	
3,00	
2,75	
2,50	
2,25	
2,00	
1,75	
1,50	
1,20	
1,00	
0,90	
0,80	
0,70	
0,60	
0,50	
0,40	
0,30	
0,25	

skal gjelde flere dager og gyldighetsdagene markeres ved klipp. Man kan også trykke stoppestedenes navn på billetten og ved klipp markere påstigningsstedet, så det kan kontrolleres at pasasjeren ikke kjører lenger enn han har betalt for.

Ved disse billetter kan ruteselskapet skaffe seg alle statistiske opplysninger for hele ruten.

Det bemerkes at gjenparten bør i blokken ligge ovenpå billetten som leveres. Derved kan passasjeren kontrollere at begge billetter klippes likt.

Systemet er bra, men det er dyrere enn rullebillett-systemet og regnskapsoppgjøret er tungvindt, da alle billettene må summeres ved oppgjøret. *Billettgjenparten må derfor oppbevares og vedlegges årsregnskapet.*

Blokkbilletter for avrivning (avskjæring).

Billettene er her samlet i en holder. På hver billett er trykt et stort antall takster, opp til 20 stk. Det brukes ikke gjenpart. Bilrutens navn og billettens nummer er trykt i begge ender av billetten. Ved hjelp av en kniv som kan føres langs blokken til det beløp som passasjeren skal betale, kan billetten rives av og passasjeren får den ene del, mens resten blir sittende igjen i blokken og blir levert inn med regnskapet til kontroll.

Bilruten	
N—N	
A 7942	
Kr. 2,80	
Kr. 2,80	Kr. 3,00
Kr. 3,00	Kr. 4,00
Kr. 4,00	Kr. 5,00
Kr. 5,00	Kr. 6,00
Kr. 6,00	
A 7942	
Bilruten	
N—N	

Billettens bredde er 30 mm. Lengden avhenger av hvor mange takster en vil ha på billetten. Det må antas at billetten ved dette system kan gjøres noe lenger enn ved det foran nevnte system, så en ved 60 takster kan greie seg med 2 forskjellige billettblokker.

Også ved dette system får en 1 billett for hver passasjer og 1 billett for hver takst. Kjørestrekningen kan ikke markeres ved dette system, heller ikke datoen.

Da en billettblokk av denne type representerer like mange billetttruller som det er takster på den, må en ved oppgjøret summere beløpet på de enkelte billetter som ved klippsystemet.

Alle billettblokker må derfor medfølge regnskapet.

Kvitteringsblokker.

Enkelte ruteselskaper bruker blokker med kvitteringer som utfylles og undertegnes av sjåføren. Kvitteringene er nummererte og taksten påføres av sjåføren. Kvitteringen utfylles med blyant og blåpapirgjenpart. Det brukes også blokker, hvor «billetten» er karbonisert på baksiden og hvor gjenparten leveres ved regnskapoppgjøret.

Slike kvitteringer oppfyller ikke kravene til et betryggende billettsystem. De er ikke billetter og kan ikke godtas som sådan.

I de ordinære ruter og i suppleringsruter må ruteselskapene bruke billetter med taksten påtrykt, også for kjøring utenfor rute må sådanne billetter brukes hvis det er mulig.

Bare i rene unntakelsestilfelle kan kvitteringsblokker av denne sort brukes, f. eks. for lange ekstraturer for sluttede selskaper som leier bilen. Slike kvitteringsblokker må leveres av samme trykkeri som trykker de vanlige billetter. Gjenpartene av kvitteringene må innleveres sammen med regnskapet.

3. Månedskort.

Månedskort bør være av god kartong til å brette sammen. Kortene leveres i blokker og kort og talong skal ha samme nummer. Navn og kjørestrekning og pris påføres og kortet forsynes med foto og gyldighetstid. Talongen innsendes med regnskapet.

Pris	Pris	1/6 194	1/7
Oslo —	Oslo —		
<i>Per Larsen</i>	<i>Per Larsen</i>	FOTO	
reg. nr.	reg. nr.		
<i>A/S Bilruten</i> 6534	<i>A/S Bilruten</i>	<i>A/S Bilruten</i>	6534

I stedet for månedskort kan brukes et billett-hefte med 54 billetter. Billettene er nummererte og perforerte. Omslaget er også nummerert for kontrollens skyld og prisen og rabatten påføres samt kjørestrekningen.

Fabritius & Sønner leverer må klippekort for 54 reiser og en hvilken som helst takst. Det blir altså også et månedskort. Det er billigere enn de forannevnte typer.

4. Klippekort.

Klippekort er en meget anvendt billett-type hvor en vil gi rabatt til passasjerer som reiser ofte på samme strekning.

Det finnes en mengde forskjellige typer av klippekort. Det kan være kort med 10 klipp, 12 klipp, 24 klipp og 54 klipp. Da de fleste passasjerer som har klippekort reiser fram og tilbake hver virkedag må det være mest naturlig å ha 12 klipp eller 24 klipp, hvis en bruker samme kort for voksne og barn og bruker 2 klipp for en voksen og 1 klipp for et barn.

For overskjæring.

275					
<i>A/S Bilruten</i>					
					10,00
10,00					9,00
9,00					8,00
8,00					7,00
7,00					6,00
6,00					5,00
5,00					4,00
4,00					
1	Høyeste pålyd. gjelder.				12
2	<i>A/S Bilruten</i> 275				11
3	Fabritius				10
4	5	6	7	8	9

For klipp.

2783					
<i>A/S Bilruten</i>					
15,00		12,00			
18,00		10,00			
20,00		9,00			
25,00		8,00			
30,00		7,00			
35,00		6,00		●	
40,00		5,00			
					4,00
12	Klippet viser taksten				1
11	<i>A/S Bilruten</i> 2783				2
10	Trykkeri				3
9	8	7	6	5	4

Enkelte ruteselskaper utfyller klippekortene med blekk eller blyant og tar enten avskrift eller blåkopi av kortet som regnskapsbilag. Slike klippekort kan ikke godkjennes da de kan lede til misbruk.

Et klippekort (som en billett for øvrig) er et verdipapir som det ikke kan overlates til en hvilken som helst sjåfør å utstede.

Klippekort må oppfylle følgende betingelser:

1. De må ha fortløpende nummer.
2. Taksten må være trykt på kortet.

3. Rutens navn må være trykt på kortet.
4. Trykkeriets navn må være trykt på kortet.

De enkleste klippekort er dem som bare brukes for en takst. Et eksempel herpå er Oslo Sporveiers klippekort. Har man flere takster kan man bruke forskjellige fargede kort og da står foruten taksten også vegsterkningen på kortet.

Har man mange takster som man vil ha klippekort for, kan en bruke samme framgangsmåte som for blokkbilletter, nemlig å trykke de forskjellige takster på klippekortet og så markere taksten ved et klipp eller over skjæring av kortet. I første tilfelle må en ha en gjenpart av kortet med samme nummer. I siste tilfelle blir en del av kortet sittende igjen i en talong. Gjenpart eller talong sendes med regnskapet til kontroll. Da hvert klippekort kan brukes for mange takster må den nyttede takst summeres for alle kortene så oppgjøret er tungvindt.

Enkelte ruter setter en frist for klippekortets gyldighet, f. eks. 2 måneder. Ved å trykke 12 rubrikker på kortet, kan en ved ett klipp lett markere gyldigheten. Men det kan også framholdes at om en mann kjøper 12 reiser på en gang så må han ha krav på rabatt selvom han ikke bruker dem opp så fort som mulig.

Enkelte ruter har en bestemmelse om at kortet bare kan klippes for inntil 3 voksne eller 6 barn. Det er formodentlig for å begrense rabatten til folk som reiser til stadighet og må derfor sies å være rimelig.

Det finnes også ruter som gir rabatt ved tur og returkjøring. Det er lite rimelig så stor som trafikken er nå. Om en mann kjører 20 km i en retning eller 10 km fram og tilbake så bør han betale det samme. Men systemet lar seg lett gjennomføre ved billetter som klippes. Taksten må selvfølgelig stå på billetten.

A/S BILRUTEN	
Reise fra	Til
på billett nr. .	den
Kan avbrytes på	
Til og med den	

sjåfør.	

Avbryting av reise. Enkelte ruteinnehavere finner det hensiktsmessig at en passasjer gis tillatelse til å avbryte reisen undervegs. Av hensyn til kontrollen bør sjåføren i slike tilfelle få en skriftlig tillatelse som framvises sammen med billetten ved fortsettelse av reisen. Sådanne tillatelser bør være trykt og samlet i blokk og perforert for avrivning.

5. Fraktmerker.

Fraktmerker brukes ved pakke-transport for å markere at frakten er betalt. Taksten må derfor alltid stå på fraktmerket. Fraktmerkene leveres enten i ruller uten gjenpart eller i blokker med eller uten gjenpart. Fraktmerket påklebes pakken. Brukes gjenpart får kunden denne og har dermed kvittering for forsendelsen. Alle fraktmerker må være fortløpende nummerert og billetttrykkeriet sender ved årets utgang oppgave over leverte merker.

Konklusjon.

1. Ved bymessige ruter med sterk trafikk og en eller noen få takster er blokkbilletter det enkleste og billigste system. Det oppfyller alle krav til kontroll og gir en lett regnskapsførsel.

2. For ruter med inntil 20 takster er rullebillettssystemet det enkleste og billigste og oppfyller alle kontrollmessige og regnskapsmessige krav.

3. For ruter med inntil 40 takster må også rullebillett-systemet sies å være det beste selv om sjåføren må ha 2 billettromler.

4. For ruter med flere takster kan enten brukes rullebilletter eller blokkbilletter med klipp eller avskjæring. Rullebillettssystemet er det billigste.

Regnskapsoppgjøret er lett, men kontrollmessig sett har det flere ulemper. Flere billetter pr. passasjer og takst. Blokkbilletter for klipp eller avrivning er utmerkete med hensyn til kontroll, men mer tungvindte for regnskapsoppgjøres. For ruteinnehavere som ønsker oversikt over hvordan trafikken fordeler seg langs en rute må det anbefales å bruke blokkbilletter med klipp og påtrykt stedsnavn.

5. Klippe-kort er et godt likt billettssystem for lokalreisende. Kontrollmessig er det bra, men regnskapsoppgjøret er tungvindt hvis det brukes for flere takster.

6. Alle billetter, månedskort, klippekort og fraktmerker som brukes i ordinære ruter og suppleringsruter må være påtrykt takst, rutens navn og trykkeriets navn.

7. Billetter som utfylles med blekk eller blyant må ikke brukes uten i helt spesielle tilfelle hvor vanlige billetter ikke kan brukes.

8. Ruteselskaper som bruker tidligere godkjente billettmaskiner med billetter som trykkes i utlandet, må sørge for at vedkommende importør sender billett-oppgjør til vegkontoret i det fylke hvor ruteselskapet hører hjemme.

VIBRERING AV BETONG

Ifølge undersøkelser ved Ohio State University's maskinlaboratorium, er det meget skadelig for betongens styrke om den blir vibrert mellom 8—25 timers alder regnet fra ferdigblandingen. Tidligere vibrering virker gunstig, senere har forholdsvis liten innflytelse. Nærmere data i Ohio State University Engineering Experiment Station News, bind 20, for oktober 1948.

O. K.

NYE VARSELSKILTER OG SIGNALER FOR VEGTRAFIKKEN

Av overingeniør Axel Rønning.

Forslag fra F. N. vedr. ny internasjonal overenskomst om den motoriserte vegtrafikk skal sluttbehandles på en verdenskonferanse i Geneve i 1949.

Det å foreta en reise med bil gjennom f. eks. Europa, var opprinnelig en meget vidtløftig affære. Bilistene måtte bl. a. ha med seg betydelige pengebeløp, fordi tollmyndighetene i de fleste land forlangte et kontant depositum som sikkerhet for tollene. I det hele kan man oppsummere 4 hindringer for at den internasjonale biltransport kan foregå lett og hurtig over landegrensene.

1) Tollklarering av bil og gods.

2) Oppkreving av eventuelle avgifter for bruk av utenlandske biler.

3) Ordning av ansvarsforsikring ved innpassering i land hvor sådan er påbudt.

4) Sikkerhet som de forskjellige land forlanger for at utenlandske biler er i forskriftsmessig stand, og at føreren er kvalifisert som sådan.

Både de respektive lands myndigheter og bilorganisasjonene samt dessuten forsikringsselskapene har i årenes løp nedlagt et stort arbeide for å lette og fremme den internasjonale ferdsel med motorvogner og man var i førkrigstiden kommet langt i retning av å få gjennomført en ensartet, grei og tidsbesparende grensepassering. Det er her berettiget å nevne særskilt innsatsen fra de to store internasjonale bilorganisasjoner, A. I. A. C. R. (Association Internationale des Automobile Club's Rennus) og A. I. T. (Alliance Internationale de Tourisme). A. I. A. C. R. har forøvrig senere endret navn og heter nå Fédération Internationale de l'Automobile — F. I. A.

Tollklareringen

for kjøretøyene er et meget gammelt problem som meldte seg til løsning allerede da den tekniske utvikling av tråsyklen hadde brakt denne fram til å være et tjenlig transportredskap for den internasjonale turisttrafikk. Det ble nemlig i flere land når sykkelurister skulle innpassere forlangt depositum for toll av sykkelen. Allerede i 1895 foreslo den belgiske turistorganisasjon å innføre passersedler for syklene, slik at den organisasjon som utsteder passersedlen, garanterer likeoverfor tollvesenet at tollene for en innpassert sykkel blir erlagt, hvis den ikke er utpassert igjen innen et visst tidsrom. Denne ordning ble etterhvert tatt opp av flere land og ble også i ikke liten utstrekning anvendt for bilene, da disse omkring århundreskiftet begynte å ta del i den internasjonale turisttrafikk. De her omhandlede passersedler, som vanlig ble kalt *triptyques*, gjaldt imidlertid bare for én grensepassering og viste seg derfor mindre skikket når det gjaldt bilturer gjennom flere land. Det var øyensynlig behov for et tollpasseringsdokument som kunne anvendes ved reiser gjennom flere land og et slikt fikk man i 1913, da en rekke land godkjente det såkalte *Carnet des passages en douane*. Disse carnetet utgis av

A. I. T. og F. I. A. De utstedes av automobilorganisasjoner som i de respektive land er bemyndiget hertil, og gjelder i alle land som har godkjent ordningen.

Vognerenes tollpassering er forøvrig i de senere år for en del ordnet på en enklere måte, idet det ved gjensidige avtaler mellom enkelte land er gitt adgang til at en motorvogn kan innpassere mot at eieren avgir egen-erklæring om at den skal utpassere innen et visst tidsrom. En slik avtale består f. eks. mellom de nordiske land.

Oppkreving av avgifter for utenlandske bilers kjøring

er et nokså broket kapittel i den internasjonale biltrafikks historie. Neppe to land har på dette område like bestemmelser. Avgift for utenlandske bilers kjøring oppkreves dels av vogner og dels bare av lastevogner. Beregningen skjer etter vekt, etter antall passasjerer, etter antall kjørte km og endelig som fast dagavgift. I vårt land oppkreves kr. 1 pr. dag for lastevogner, mens kjøringen med personvogner er fri. Dessuten er det adgang til mot gjensidige avtaler med andre land å sløyfe avgiften for lastevogner tilhørende disse.

Ordning av ansvarsforsikring ved innpassering i land hvor sådan er påbudt.

For at den internasjonale landevegstrafikk skulle kunne avvikles lett og greit, viste det seg også påkrevet å løse de vanskeligheter som voldtes ved at noen land påbyr at ansvarsforsikring skal være tegnet for alle biler — også de utenlandske — som tillates å trafikere innen riket. Forholdene var og er nemlig hva spørsmålet om tvungen ansvarsforsikring angår, meget uensartede. Noen land har ikke tvungen ansvarsforsikring, andre har tvungen ansvarsforsikring for egne vogner, men ikke for utenlandske og noen krever ansvarsforsikring for alle vogner. Hertil kommer at omfanget av ansvaret og de maksimale ansvarssummer ikke er like i de forskjellige land. Utviklingen på dette område går imidlertid øyensynlig i retning av at tvungen forsikring for erstatningsansvar overfor tredjemann kommer til å bli innført i de fleste land. På dette område har for øvrig de nordiske land gjort en bemerkelsesverdig innsats ved å istandbringe ordningen med nasjonale forbund for ansvarsforsikring av utenlandske motorvogner. Forsikringsselskapene i hvert av landene har igangsatt et eget kontor som på vegne av det tilsvarende kontor i vognens hjemland og for regning av dette ordner opp med erstatningsansvar som måtte oppstå. Det behøves mellom de nordiske land i denne forbindelse ikke noe særskilt forsikringsdokument. Vognkort eller annen tilfredsstillende legitimasjon for at vognen er lovlig registrert i hjemlandet er tilstrekkelig. Vogner for andre land enn de nordiske kan enten på grensestasjonen tegne ansvars- og polise i Norsk forbund for ansvarsforsikring av utenlandske motorvogner (Carte d'Assurance, serie B) eller

også forevise forsikringskort (Carte d'Assurance, serie A) utferdiget av utenlandsk forsikringsselskap på vegne av det foran nevnte norske forbund.

For at den internasjonale landevegstrafikk skulle kunne bli avviklet så knirkefritt som mulig, var det også påkrevd at de deltakende land på en grei og ensartet måte ble gitt:

Sikkerhet for at vognmateriellet var i forskriftsmessig stand, og at føreren var kvalifisert som sådan.

En internasjonal konvensjon, datert 11. oktober 1909, som ordnet disse spørsmål var allerede istandbragt og ratifisert av en rekke stater. Arbeidet med å modernisere og å komplettere denne konvensjon ble tatt opp etter den første verdenskrig og resulterte i den någjeldende internasjonale overenskomst om ferdsel med motorvogn av 24. april 1926. Konvensjonen som ble ratifisert av vårt land i henhold til kgl. res. av 13. mai 1927, inneholder bindende bestemmelser om krav til dimensjoner og vekt samt teknisk utstyr for motorvogner i internasjonal trafikk. Videre har den forskrifter om utstedelse av internasjonale vognkort og førerkort og om nasjonalitetsmerke og endelig om varsling av farer. Varselsskiltene var de ennå anvendte trekantplater med rød bord og sort midtfigur på hvit bunn angivende farens art.

Ordnningen med varselsskilt etter konvensjonen av 1926 var imidlertid ikke tilfredsstillende, og Folkeforbundet tok denne sak opp og istandbrakte i 1931 den internasjonale konvensjon om ensartede veg- og varselssignaler. I denne konvensjon innføres systemet med

- A. Fareskiltene — trekantede med rød bord.
- B. Forbunds- og påbudskiltene — runde med rød bord.
- C. Opplysende skiltene — firkantede og blå farge.

Dessuten er stedskiltene og vegviserfløyene tatt med samt forkjøringsretten som for første gang er fremme, representert ved den omvendte trekant som varslar: Priorité de Passage.

I tiden mellom de to store kriger hadde vegtrafikken som kjent en rik blomstringsperiode, og utviklingen forlangte etter hvert mer omfattende regler for den internasjonale trafikk. Folkeforbundet tok derfor i 1930 spørsmålet om en gjennomgripende revisjon av konvensjonene av 1926 og 1931 opp på en bredere basis. Bl. a. var det hensikten i denne forbindelse å søke istandbragt ensartede trafikkregler i de forskjellige land. Krigsutbruddet i 1939 stanset imidlertid arbeidet hermed.

Etter frigjøringen har nå *Forente Nasjoner* igjen tatt fatt på dette viktige arbeid. F. N.s *økonomiske og sosiale råd* (Economic and Social Council) ga den *Økonomiske kommisjon for Europa* (Economic Commission for Europe) i oppdrag å bearbeide og å framkomme med forslag om hele ordningen av den internasjonale landevegstransport. Arbeidet hermed ble overført til en *komité for innlandstransport* (Inland Transport Committee) som satte opp et detaljert arbeidsprogram og instituerte en særskilt *underkomité for vegtransporten* (Sub. Committee on Road Transport). Det forberedende arbeid er overført til forskjellige arbeidsutvalg hvorav *Working Party on Road Traffic Conditions* har utført

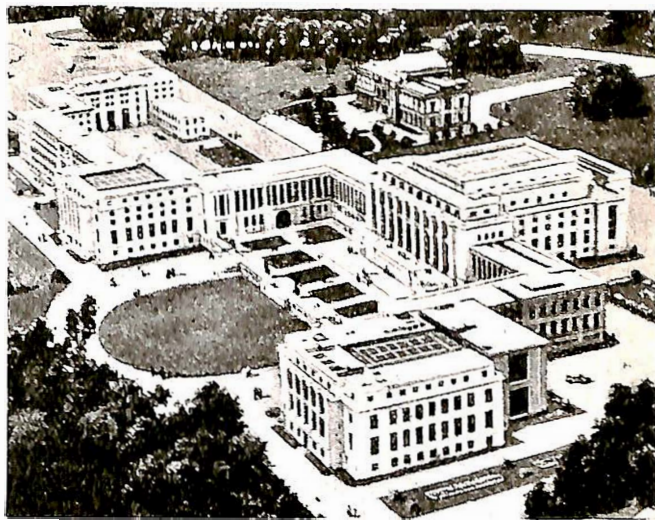


Fig. 1. Palais des Nations i Genève.

det vesentligste, for så vidt angår forslaget til ny internasjonal konvensjon om landevegstransporten.

I det mektige nye Palais des Nations i Genève finner forhandlingene sted. Bygget ferdig i årene 1929 til 1936 — beliggende på en solfylt sørskråning i den skønne Ariana-parken, med Genfersjøen i forgrunnen og kranset av mektige alpeformasjoner — Mont Blanc hevende seg over alle de andre — er det en verdig ramme om det samlings- og samordningsverk som E. C. E. driver.

Det er med en eiendommelig følelse man her er vitne til hvordan de forskjellige deltakernasjoner etter hvert greier å samle seg om felles linjer for å nå fram til felles mål. Ofte går det trått — motsetningene synes å være til ikke å komme forbi, men så jenger det seg likevel. Det er ikke lett å samstemme så mange nasjoner. Dels er det de forskjelligartede konstitusjonelle og geografiske foruten mange andre forhold som gjør seg gjeldende, men en hovedvanskelighet bunner nok også i tregheten — ulysten til å endre det man selv har og som man har vennet seg til. Alle er enige om at vegtransporten må komme til å bli regulert greit, enkelt og ensartet, men hver enkelt av de delegerte er som regel helt forvisset om at dette mål best nåes, ved at man opphøyer *hans* lands nasjonale regulering til internasjonal ordening. Beundringsverdige er imidlertid likevel den evne og vilje til tillempling som tross alt er til stede.

Delegerte fra som regel 16—18 land har arbeidet med alle problemer vedrørende landevegstransporten, og dessuten har en rekke internasjonale organisasjoner medvirket: *International Organization for Standardization* (I.S.O.), *International Chamber of Commerce* (I.C.C.), *International Transport Workers' Federation*, *International Road Transport Union* (I.R.T.U.), *Permanent Bureau of Automobile Manufacturers* samt ikke minst de internasjonale motororganisasjoner A.I.T. og F.I.A.

I arbeidsprogrammet var det fastsatt at så vel *Konvensjonen av 1943 om regulering av den inter-amerikanske biltrafikk* som *forslag fra Inland Transport Committee* skal legges fram for den verdenskonferanse som aktes

holdt i Genève i august 1949 som skal endelig vedta ordlyden av den nye konvensjon.

I Genève er det så arbeidet med alle sider av spørsmålet, jfr. de foran nevnte fire punkter.

På et tidlig tidspunkt av arbeidet var det hensikten å innarbeide mest mulig av hele stoffet i den revisjon av konvensjonene av 1926 og 1931 som skulle være grunnlaget for den fremtidige konvensjon, for på denne måte å få samlet hele stoffet i ett dokument. Det har imidlertid vist seg at dette ikke lar seg gjennomføre nå.

Hva *tollpasseringen* angår har et særskilt *Working Party on Customs Formalities* arbeidet med denne side av saken og framlagt forslag om nye retningslinjer. Tollspørsmålene viste seg imidlertid å ligge utenfor det mandat som Sub-Committee hadde å gå etter. Forslagene fra det nevnte W. P. blir derfor nå fremmet særskilt til regjeringene og vil formentlig bli tatt opp som særskilt sak på verdenskonferansen. I øyeblikket er det imidlertid ikke mulig å forutsi i hvilken form og på hvilken måte de vil bli satt ut i livet.

Saken om obligatorisk og ensartet *forsikring*, når det gjelder ansvar som måtte oppstå overfor tredjemann, har også vært behandlet. I Sub-Committees siste møte ble angående dette punkt vedtatt en tilråding gående ut på at en ordning i likhet med den som først ble tatt opp av de fire nordiske land, skulle søkes gjennomført over det hele. De forskjellige lands regjeringer vil nå bli oppfordret til å foranledige at forsikringsselskapene går sammen om å starte felleskontorer for forsikring av utenlandske motorvogner. Det er morsomt i denne forbindelse å kunne konstatere at den ordning av ansvarsforsikringen som de nordiske land kom fram til for henved 15 år siden, altså nå uten forbehold er adoptert som retningslinje for det videre internasjonale arbeid på dette området.

Spørsmålet om *avgifter på utenlandske bilers kjøring* var ikke tilstrekkelig utredet, og Sub-Committee besluttet at ytterligere opplysninger skulle innhentes, og at det skulle arbeides videre med denne sak. Det som altså nå kommer opp på verdenskonferansen i august i år, er forslaget av 4. februar 1949 (E/ECE/Trans/SC/1/30) fra Sub-Committee om bestemmelser som skal tas inn i en konvensjon om veg- og motorisert transport (Draft Provisions for insertion in a Convention on Road and Motor Transport). I det hele kan man si at det som nå foreligger er en revisjon og komplettering av konvensjonene av 1926 og 1931. Selve oppbyggingen av forslaget er preget av de mange vanskeligheter som har vært til stede ved dets tilblivelse. Flere land har vært sterkt bundne av sine nasjonale bestemmelser, som ofte var bundet i lover som vanskelig lot seg endre. Selve konvensjonens 24 artikler inneholder derfor bare de bestemmelser som man med noenlunde sikkerhet kunne gå ut fra at alle deltakerlandene ville godta. Hele det øvrige stoff er samlet i Annexer, og det er forutsatt at deltakerlandene står fritt i retning av å godta, helt eller delvis, de enkelte Annexer. I disse Annexer finner man da også alt det tekniske stoff, som i utviklingens medfør forholdsvis hyppig må endres. Endringer i Annexene er derfor forutsatt å kunne foretas etter en enklere framgangsmåte enn den som er gjeldende

for selve konvensjonen, hvor ratifikasjon fra regjeringene er påkrevd. Det er i denne forbindelse antydning av F. N.s generalsekretær skal kunne sammenkalle deltakerlandene til konferanser om endringer i Annexene — enten etter pålegg fra Economic and Social Council eller etter oppfordring fra et visst antall av deltakerstatene. Videre er det nevnt at slike konferanser, selv om det ikke særskilt forlanges, bør holdes med visse tidsmellomrom for å gjennomgå Annexene. Deltakerlandene skal så stå fritt i retning av å godta de endringer som måtte bli vedtatt på de her omhandlede konferanser.

Konvensjonsutkastet

er som foran nevnt oppdelt i 24 artikler som er ordnet under 8 kapitler, hvorav det første inneholder *Alminnelige bestemmelser*.

Artikkel 1 fastslår at de kontraherende parter skal tilate at deres veger nyttes for internasjonal vegtrafikk på de vilkår som er anført i konvensjonen. Ut over dette har hver stat full rett til selv å regulere all ferdsel på sitt vegnett.

Artikkel 2 sier bl. a. at enhver av de kontraherende stater kan, når den tiltrer konvensjonen eller når som helst senere helt eller delvis binde seg til ett eller flere av konvensjonens annekser.

I artikkel 3 er anført at alle tiltak som de kontraherende stater eller noen av dem framtidig måtte bli enige om å gjennomføre for derved å lette den internasjonale vegtrafikk, skal ansees å være i samklang med det som søkes fremmet ved konvensjonen, og skal derfor støttes og ikke motarbeides. Artikkel 3 inneholder også den fornødne hjemmel for gjennomføring av forenklinger m. v. vedrørende tollpasseringen.

Artikkel 4 inneholder en rekke definisjoner.

Kapitel II som omfatter artikkel 5 til 14 inneholder *de trafikkregulerende bestemmelser*. Vi finner stort sett igjen våre nå gjeldende trafikkregler om plikt til å vise aktsomhet, høyrekjøring, møtning og forbikjøring bakfra, vikeplikt i vegkryss, forkjørsrett, parkering, sykling, lysføring osv. Av viktighet er det at trådbusser i henhold til Annex 3 som er fastsatt med hjemmel i artikkel 14, er henført til kategorien motorvogn. Disse kjøretøyer var i et tidligere utkast behandlet likt med skinnegangsvogner, hvilket ikke stemmer med våre trafikkregler og neppe kunne blitt godtatt her.

Om dette kapitel kan man stort sett si at det bare inneholder de mest elementære trafikkregulerende bestemmelser. Det ville selvsagt ha vært ønskelig om konvensjonen hadde kunnet gi meget mer detaljerte forskrifter om en rekke tvilsomme spørsmål i trafikkreguleringen som etter hvert har meldt seg, f. eks. reglene for bilkjøring, forbikjøring bakfra i vegkryss, når det skjer på forkjørsveg, trafikken regulering i rundkjøringer, ordningen av kjøringen i lysregulerte gatekryss osv. Det har imidlertid selvsagt vært vanskelig eller kanskje umulig ved denne anledning å komme til noen enighet om disse i og for seg ikke enkle problemer. Nyttig vil det imidlertid være om konvensjonen eller dens Annexer med tiden kan komme til å gi uttømmende og ensartede trafikkregler som med den tyngde det internasjonalt fast-

satte vil ha, også kan bli tatt opp i de forskjellige lands nasjonale bestemmelser. Det er å hape at framtiden vil bringe oss noe i den retning.

Kapitel III, art. 15, inneholder hjemmelen for *varsel-skilten og signaler*, hvilke er nærmere fastsatt i Annex 4.

I kapitel IV finner vi bestemmelsen om *motorkjøretøyers registrering*, om deres *tilstand* og om *dimensjoner og vekter*, hvilke punkter nærmere er behandlet i Annexene 7, 8 og 9. Bemerkelsesverdig er det for øvrig at det tas sikte på å sløyfe det internasjonale vognkort og erstatte det i internasjonal trafikk — enten med de nasjonale vognkort som skal søkes holdt så like som mulig i de forskjellige land, eller ved at tolldokumentet påføres data om vognens spesifikasjoner.

Kapitel V inneholder bestemmelsene om *motorvognførere* i internasjonal trafikk. Det tas også her sikte på å erstatte i størst mulig utstrekning det internasjonale førerkort med det nasjonale. De kontraherende stater skal være forpliktet til å godta nasjonale førerkort, når det er utstedt på herfor fastsatte skjema (Annex 11) og ellers etter betryggende prøve m. v. Det internasjonale førerkort (Annex 12) skulle da bare komme i bruk for førere fra stater hvor det ikke forlanges sertifikat for å føre motorvogn eller når sertifikatet ikke utstedes på skjema som fastsatt i Annex 11.

I kapitel VI, art. 23, forplikter de kontraherende stater seg til å meddele hverandre alle opplysninger, slik at personer som under internasjonal kjøring har forgått seg mot de fastsatte trafikkregulerende bestemmelser, kan bli identifisert m. v.

Kapitel VII, art. 4, gir hjemmel for de detaljerte bestemmelser om *tråsyklene*. Disse er fastsatt i Annex 14.

Annexene:

Annex 1 inneholder en bestemmelse om at sykkel med hjelpemotor med sylindervolum ikke over 50 cm³, ikke skal regnes som motorkjøretøy.

Annex 2 har en del definisjoner.

Annex 3 fastsetter som tidligere nevnt at *trådbusser* skal regnes som motorkjøretøyer — ikke som skinnegangsvogner. Videre omhandler dette Annex *forkjøringsretten* og fastslår herunder at jernbanetog og sporgogner alltid har forkjøringsrett. Om *syklistene* er det anført at de skal bruke sykkelsti, hvor sådan finnes, at de skal kjøre i en rekke etter hverandre, og at det bare under særskilte forhold er tillatt å sykle to i bredden. Dessuten er det forbudt at syklistlar seg trekke av motorkjøretøyer.

Annex 5 gir forskrifter om *kjennemerker*. Disse tilsvare våre någjeldende bestemmelser.

Annex 6 omhandler *nasjonalitetsmerker*. Disse tilsvare våre någjeldende bestemmelser.

Annex 6 omhandler *nasjonalitetsmerket*. Skiltet med nasjonens kjenningsbokstav blir heldigvis noe mindre enn det som nå er foreskrevet.

Annex 7 fastsetter at det for en registrert motorvogn skal være angitt følgende identifikasjonsdata: *Fabrikat, understellnr. og motornr.*, hvilket tilsvare våre forskrifter.

I Annex 8 finner man de tekniske krav til motorkjøretøyer i internasjonal trafikk: *bremser og bremseevne, styreanordning, speil, lys, retningsvisere, signalhorn, vinduspusser, sikkerhetsglass i frontruter, reverseringsanordning, lyddemper, gummi*. De her foreslåtte forskrifter tilsvare i det store og hele det som vi har gjennomført. Vanskelig kan det muligens for tiden vise seg å skaffe sikkerhetsglass til frontrutene. Bestemmelsene om bremsing av tilhengere er mer vidtgående enn våre nå gjeldende forskrifter, men de bør bli gjort gjeldende for kjøring utenlands.

Annex 9 vil komme til å fastsette de *maksimale dimensjoner og vekter* for motorkjøretøyer som skal tillates anvendt i internasjonal trafikk. Det består nemlig ennå betydelig meningsforskjell vedrørende dette punkt, og det har ikke vært mulig å komme til enighet om et eksakt forslag. Det opprinnelige forslag gikk ut på en maksimal bredde av vognene på 2,45 m og et største akseltrykk på 8 tonn. I det utkast til forslag som ble framlagt på siste møte i arbeidsutvalget, var det foretatt en økning til 2,50 m's bredde og største akseltrykk 10 tonn. Disse verdier som er det ytterste som vårt land kan tenkes å ville gå med på, var imidlertid supplert med en såkalt rekommendationsliste, hvor største akseltrykk var hevet til 13 tonn. En overveiende del av de delegerte kunne ikke være med på 13 tonns akseltrykk. Spørsmålet om de maksimalt tillatte vekter er derfor nå under videre bearbeiding.

Annex 10 fastsetter *18 år* som *minimumsalder* for motorvognførere — som hos oss.

I Annex 11 er motorvognførerne delt i 5 klasser:

A) For føring av motorsykel med og uten sidevogn samt trehjulet motorkjøretøy med egenvekt ikke over 400 kg.

B) For føring av personmotorvogn med ikke over 8 seter (føreren ikke medregnet) samt lastevogn med totalvekt ikke over 3,5 tonn.

C) For føring av lastevogn med totalvekt over 3,5 tonn.

D) For føring av personvogn med mer enn 8 seter (føreren ikke medregnet).

For klassene B, C og D kan motorvognen trekke en lett tilhenger (totalvekt under 700 kg).

E) For føring av vogner av klassene B, C og D, når disse trekker en tilhenger med totalvekt over 700 kg.

Annexene 12 og 13 inneholder skjemaene for henholdsvis det *nasjonale* og det *internasjonale førerkort*. Begge er anordnet slik at de svarer til de i Annex 11 foran fastsatte fem klasser av motorvognførere.

I Annex 14 er det fastsatt at *tråsykler* skal ha i det minste *en* effektiv bremse og dessuten varslingsklokke.

Varselskiltene og signalene

inneholdes i Annex 4, og det er disse vi vel får se som det første resultat av den nye konvensjon. I arbeidsprogrammet var det bl. a. sagt at man skulle søke å minske antallet av varsel-skilten. Noe synlig resultat av bestrebelsene i den retning er imidlertid ikke å spore —

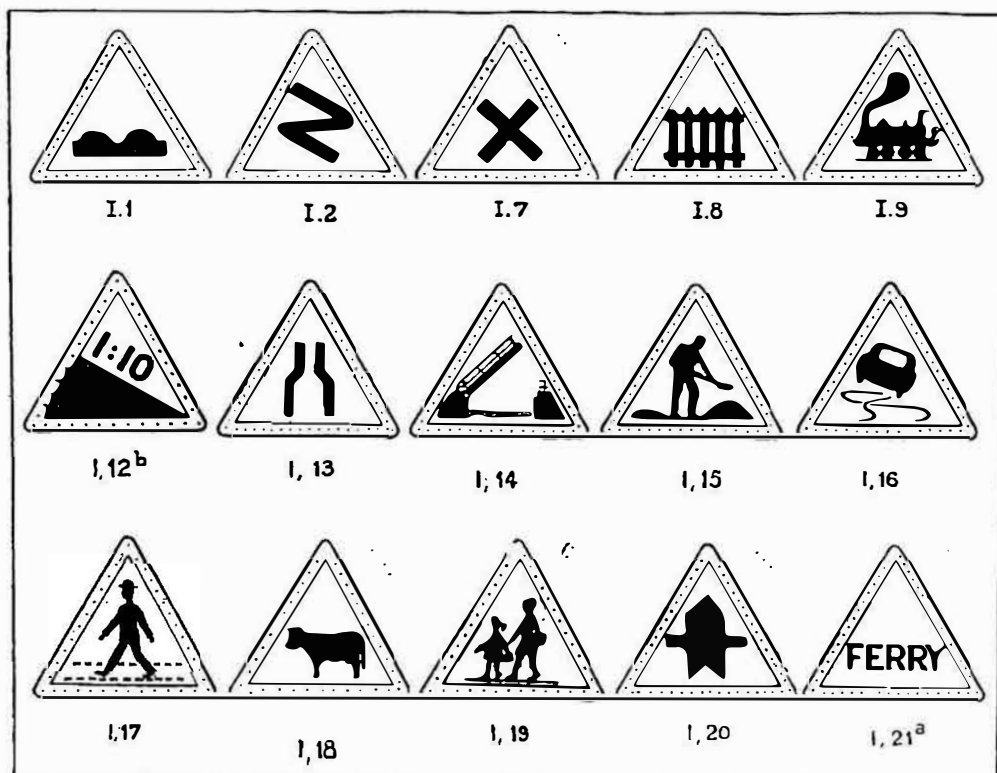


Fig. 2. Fareskiltene.

vert om. For tiden opererer vi i henhold til konvensjonen av 1931 med tillegg med ca. 30 skilt, mens det foreliggende forslag har over 60. Nå er det riktignok så at trafikforholdene etter hvert er blitt mer komplisert og forlanger flere regulerende tiltak. Forslaget er selvsagt preget av dette, men det som er av vekt for oss, er at en hel del av de nye skilt gjelder forhold som ikke er aktuelle her hjemme. Det vil derfor heldigvis ikke bli så mange nye skilt å lære, så lenge man holder seg innen landets grenser.

Skiltene m. v. er som foran nevnt delt opp i tre grupper:

- I. Fareskiltene.
- II. Skilt som gir absolutte direktiver. A. Frobudskilt. B. Påbudskilt.
- III. Opplysende skilt. A. Anvisningsskilt. B. Vegvisere. C. Orienteringstavler, stedsskilt og vegnummer-skilt.

En oversikt over de for vårt land mest aktuelle skilt skal nå bli gitt:

Fareskiltene skal være trekantede med rød bord, hvitt midtparti og sort figur. Sidelengden er foreslått 90 cm. Dette er imidlertid unødig stort for våre forhold, og det er fra norsk side tatt reservasjon om framleis å nytte trekant-skilt med 70 cm sidelengde.

I fig. 2 treffer vi i øverste rekke fem gamle kjenninger, nemlig: *ujevn veg* (I, 1), *skarp sving* (I, 2), *vegkryss* (I, 7), *kryss med jernbane i plan med grind* (I, 8) og *kryss med jernbane i plan uten grind* (I, 9). Trekant-skiltet med den lodrette strek som tyder annen fare enn

angitt ved 1—5 er dessverre falt ut. Det ble i denne forbindelse tatt reservasjon fra de nordiske land som hevdet at det meget ofte var påkrevd å varsle ikke bare en fare, men en kombinasjon av slike (f. eks. skarp kurve og vegkryss), og at det derfor er bruk for et alminnelig faresignal som gir beskjed om at særskilt aktsomhet må vises, og at farten eventuelt må nedsettes. Også for dette skilt er det derfor tatt reservasjon om fortsatt bruk her i riket.

Av nye fareskilt er det foreslått hele ti stykker:

Skiltet: *farlig bakke* (I, 12 b) vil under våre forhold antakelig bare bli satt opp i rent ekstreme tilfelle. Det samme gjelder for det neste skilt: *smal veg* (I, 13) som er ment bare å skulle nyttes på steder hvor kjørebane smalner uforvarende, slik at det oppstår fare for trafikantene.

Bru som kan åpnes (I, 13) vil vi heller ikke få se synnerlig ofte i vårt land.

Skiltet: *Vegarbeid* (I, 15) må ansees som nyttebringende tilvekst til skiltsamlingen, og dette så meget mer som det i forslaget har fått en meget heldig utforming.

Glatt veg (I, 16) er ment å skulle settes opp der hvor vegbanen under visse omstendigheter kan bli glatt. Det er mulig at dette skilt kan nyttes med fordel på enkelte steder hos oss, men ellers er isdannelse på vegbanen hos oss en så alminnelig foreteelse at det neppe er noen utsikt til at dette skiltet vil bli brukt i noen nevneverdig utstrekning.

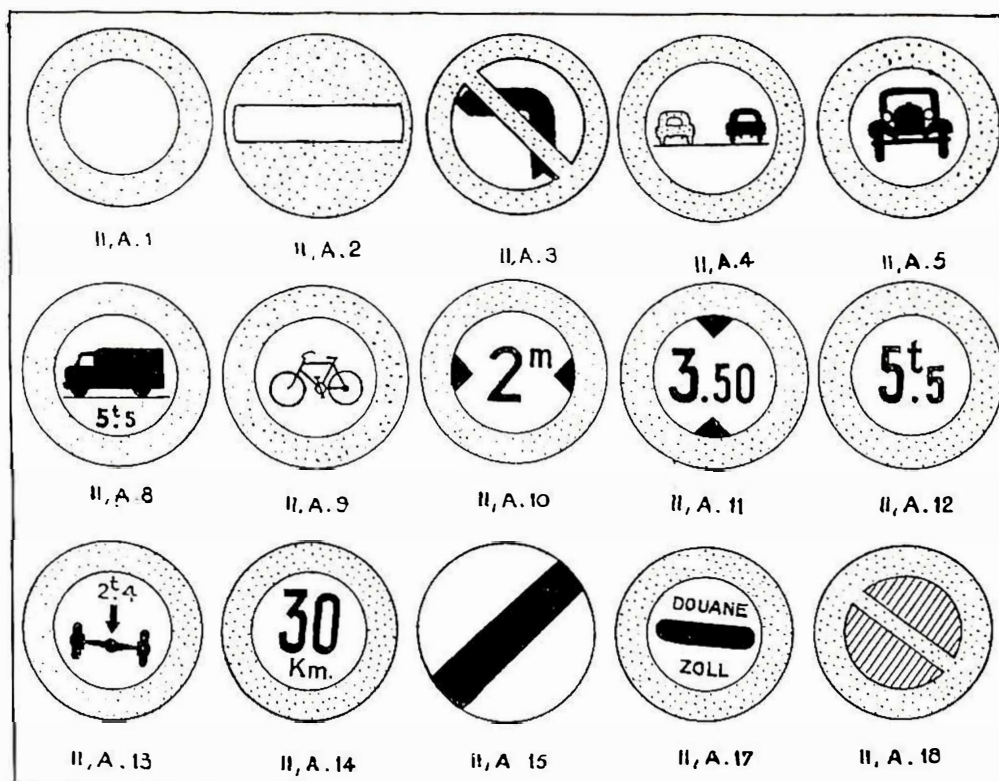


Fig. 3. Forbudsskiltet.

Fotgjengerfelt (I, 17).

Forsiktig, dyr i kjørebane (I, 18) vil neppe heller komme i alminnelig bruk hos oss, hvor man straks man kommer utenfor byen overalt må være forberedt på at husdyr holder til på veien.

Skiltet *Barn* (I, 19) er forutsatt plassert på steder hvor barn krysser vegbanen for å komme til og fra skole, lekeplass og liknende.

Skiltet: *Kryss med veg som ikke har forkjøringsrett* (I, 20) er ment å skulle settes opp på forkjøringsveger som forvarsel for kryssing med ikke prioritert veg. Dette kan ha en viss betydning for land som i likhet med f. eks. Sverige, har fastsatt i bestemmelsene om forkjøringsretten at kjørende på forkjøringsveg skal vise aktsomhet overfor kjørende som kommer fra sidevegene. Denne svenske utforming vil neppe bli tatt opp hos oss, og vi vil antakelig ikke ta det foreslåtte skilt i bruk.

Skiltet merket *Ferry* (ferje) (I, 21 a) er et skilt for *annen fare*. Det er i forslaget uttrykkelig pointert at dette skilt bare kan nyttes med påskrift i landets språk om hvilken fare det varslar (f. eks. steinsprang). Det kan også nyttes når farens art er angitt ved en figur på en rektangulær plate under skiltet.

Forbuds- og påbudsskiltene.

Gruppen *Forbudsskiltet* skal ha runde plater med rød bord og hvitt midtparti samt sort figur. Skiltets diameter minst 60 cm i landdistrikt og minst 40 cm i by.

Stengt for all kjøring (II, A, 1).

Innkjøring forbudt (II, A, 2) — rød skive med bred hvit tverrstreke.

Sving til høyre (venstre) forbudt (II, A, 3).

Forbikjøring forbudt (II, A, 4) — bilen til venstre rød og bilen til høyre sort. Det tør være meget tvilsomt om dette forslag er noen forbedring i forhold til det nå fastsatte skilt. Det er for øvrig også tvilsomt om det overhodet bør være et slikt skilt. Forbikjøring bakfra skal bare foretas når forholdene er slik at det forsvarlig lar seg gjøre, og det bør helst de bilkjørende under fullt ansvar selv få avgjøre.

Stengt for alle motorkjøretøyer (unntatt motorsykler uten sidevogn) (II, A, 5).

Stengt for motorsykler uten sidevogn.

Stengt for alle motorkjøretøyer.

Stengt for lastebiler med totalvekt over 5,5 tonn (II, A, 8).

Stengt for sykklister (II, A, 9).

Stengt for motorvogner med største bredde over 2 m (II, A, 10).

Stengt for motorvogner med største høyde over 3,50 m (II, A, 11).

Stengt for motorvogner med over 5,5 tonn totalvekt (II, A, 12).

Stengt for motorvogn med akseltrykk over 2,4 tonn (II, A, 13).

Kjørehastigheten nedsettes til 30 km i timen (II, A, 14).

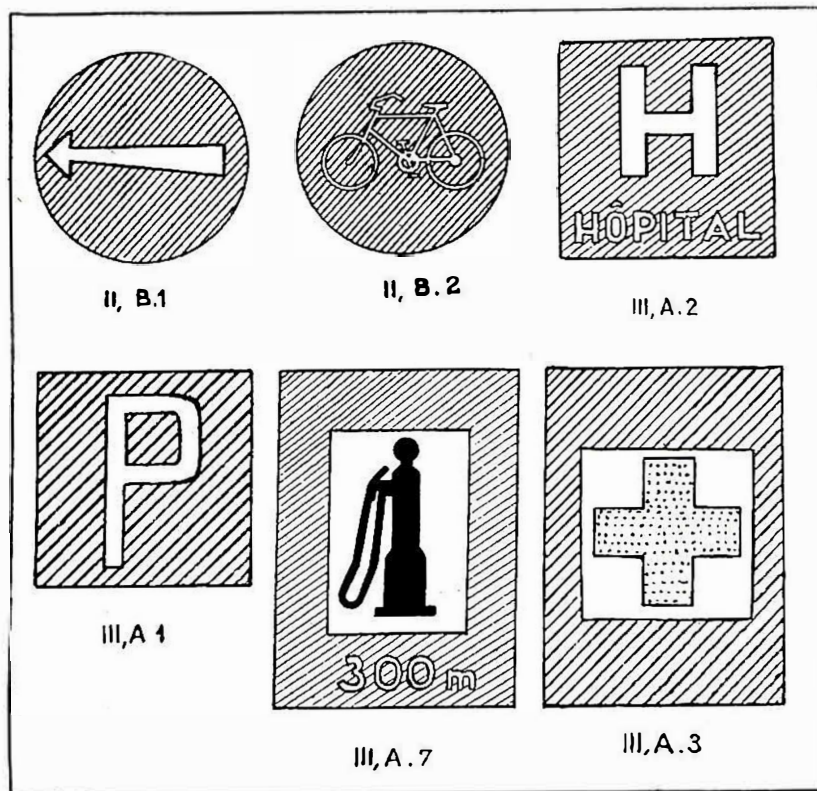


Fig. 4. Påbudsskilter og opplysende skilter.

Nedsettelsen av kjørehastigheten opphører (II, A, 15). Dette skilt males på baksiden av skiltet II, A, 14. Man sparer derved et skilt, men man får den ulempe at trafikantene må søke opplysning på vegens venstre side. Skiltet skal være lyst eller hvitt med skråstreken i en mørkere farge eller sort.

Stopp — tollsted (II, A, 17).

Venting forbudt (II, A, 18).

Som det vil sees er beklageligvis skiltet *Parkering forbudt* nå bortfalt, og man skal nøye seg med skiltet *Venting forbudt* som tilsvarende vårt gjeldende *Forbudt å stanse uten for av- og påstigning*. Dette stemmer imidlertid dårlig med det behov for regulering nettopp av parkeringen m. v. som den sterke utvikling har skapt. Det tør vel nå blant alle fagfolk være enighet om at vi trenger 3 skilter for å kunne ordne opp med bilenes parkering og venting m. v. i sterkt beferdede gater — nemlig 1) et skilt for *absolutt stoppeforbud*, 2) et skilt for *forbudt å stanse uten for av- og påstigning* (av- og pålessing) og 3) et skilt for *parkering forbudt*. Alle disse skiltene må kunne inneholde angivelse av bestemte tidsrom hvor forbudet skal være gjeldende. Fra norsk side er det tatt reservasjon om framtidig bruk av skiltet *Parkering forbudt*.

Gruppen *Påbudsskilter* skal ha runde plater med blå bunnfarge og hvit figur.

Påbudt kjøreretning (II, B, 1).

Bruk sykkelstien (II, B, 2).

De skilter som regulerer *forkjøringsretten* er et temmelig broket kapittel og kan ikke sies å være ubetinget heldig løst i forslaget. Særlig er det påtakelig at forkjøringsrett-skiltene har vært vanskelige å innpasse i det generelle 3-delte system som er anvendt. For oversiktens skyld er de her omhandlede skilter samlet i fig. 5.

Trafikken på kryssende veg har forkjøringsrett (I, 22).

Dette skilt kan også utstyres med en angivelse av avstanden i m til krysset, anbragt på en særskilt plate (I, 22, a) og tjener da som et forvarsel.

Stopp, trafikken på kryssende veg har forkjøringsrett (II, A, 16) påbyr uiravelig stans før det kjøres inn på forkjøringsvegen. At vikeskiltet skal være et faresignal og stoppeskiltet nærmest et forbudsskilt er ikke konsekvent, og det burde vel helst være søkt fram til en løsning, slik at begge var blitt henført til påbudsskiltene.

Skiltet *forkjøringsrett* (II, A, 8) minner om vår firkant satt på spissen, men skiltet skal være gult med sort bord.

Forkjøringsrett opphevet (II, A, 9).

Forkjøringsrett opphevet (II, A, 9 a) skal være forvarsel.

Alle disse firkantskiltene burde vel helst ha vært opplysende skilter — altså blå med hvit figur.

Det er fra norsk side tatt reservasjon vedrørende alle skilter ang. forkjøringsretten.

De viktigste av de *opplysende skilter* er gjengitt på fig. 4. Denne skiltgruppe har firkantede plater og hvite figurer på blå bund.

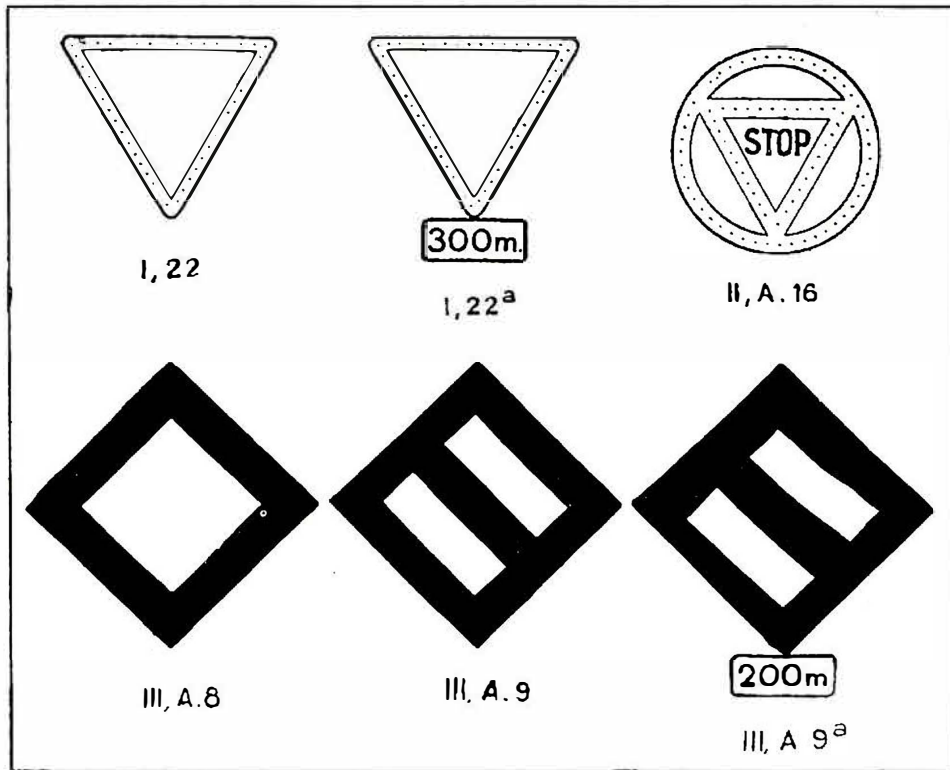


Fig. 5. Skiltes vedr. forkjørsretten.

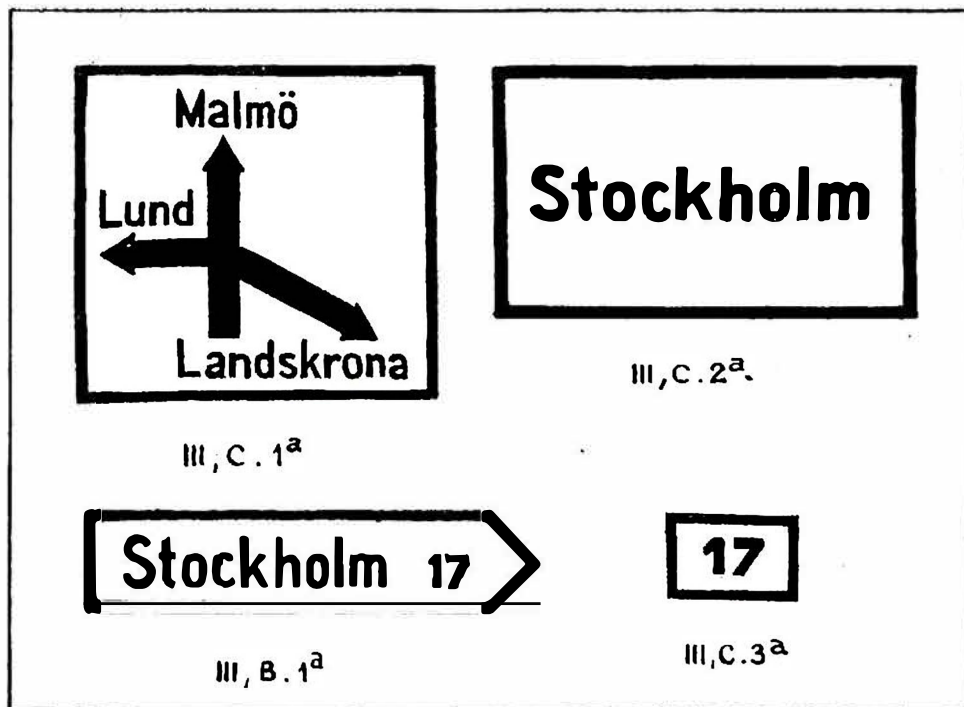


Fig. 6. Vegskiltes og stedsnavn.

Parkeringsplass (III, A, 1).

Hospital (III, A, 2) oppfordrer de kjørende til å ta hensyn ved passering av slike anstalter.

Bensinstasjon (III, A, 7) i 300 m's avstand.

Førstehjelpstasjon (III, A, 3).

I denne gruppe er det også foreslått skilte for *bilverksted* og for *telefonstasjon*.

Vegskiltene skal ha rektangulær form og mørkere bokstaver på lysere bunn. (Fig. 6.)

Vegvisere (III, B, 1 a).

Orienteringstavle (III, C, 1 a).

Vegnummerskilte (III, C, 3 a).

Stedsskilte (III, C, 2 a). Disse skilte kan også ha lyse bokstaver på mørkere bakgrunn.

I det hele må det kunne sies at forslaget til ny konvensjon for internasjonal ferdsel med motorvogn er et godt arbeid som vil gi et tjenlig grunnlag for den videre utvikling. Selv om man kan være uenig i enkeltheter, må man dog hovedsakelig se hen til den fordel som innvinnes ved at forskriftene blir ens i alle land. Full nytte av det store arbeid som F. N. her har utført, får man selvfølgelig først når også tollpasseringen, avgiftene, og forsikringsspørsmålet er bragt i havn. Det er å håpe at hele stoffet kan bli ferdig bearbeidet og vedtatt om kort tid. Resultatene vil ikke bare bli innhøstet gjennom den lettere og billigere internasjonale transport, men også ved den følelse av enhet og den forståelse som innarbeides i folkenes sinn nettopp ved et samarbeid som dette på felles grunnlag og til alles fordel.

PERSONALIA

Ansettelse i vegvesenet.

Vegdirektoratet: Som sekretærer av kl. I er ansatt: Alf *Christoffersen* med lønnsansiennitet fra 1. juli 1945, Gert *Bjelke* og Tor *Henmork* med lønnsansiennitet fra 1. januar 1947. Sekr. II *Egil Olsen* er ansatt som sekretær I sammesteds med ansiennitet fra 1. januar 1948. Som sekretærer av kl. II er ansatt: Ingeborg *Gran* og Olav *Solberg* med lønnsansiennitet fra 1. juli 1944 og Ingar *Evjenn* med lønnsansiennitet fra 1. august 1947.

De konstituerte assistenter av kl. I *Heine Evjenn* og *Odd Skarby* er gitt fast ansettelse i samme grad med lønnsansiennitet henholdsvis fra 1. oktober 1947 og 1. januar 1948. Samme steds er ekstrakontoristene *Lise Halvorsen* og *Liv Rom* fast ansatt som assistenter av kl. II med lønnsansiennitet henholdsvis fra 1. februar 1947 og 1. januar 1948.

Som fast oppsynsmann ved vegadm. i Aust-Agder fylke er ansatt midlertidig oppsynsmann *Georg Brobakken* med lønnsansiennitet fra 1. november 1944.

Ved vegadministrasjonen i Hedmark: Som fullmektiger av henholdsvis kl. I og II er ansatt nåværende fullmektig *II Egil Hole* og kontorist *Karsten Sundby*.

I Opland: Som kontorist I er ansatt *Aasmund Johnsen*.

I Nordland: Som kontorist II ved avdelingskontoret i Stokmarknes er ansatt ekstrakontorist *Gusta Hansen*.

I Finnmark: Som distriktskasserer i Alta er ansatt kontorist av kl. I *Rolf Dahl*.

LITTERATUR

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr. 4, 1949.

Innhold: Olycksriskarna vid vägarbeten. — Förslag till vägmärkeskungörelse av Vägtrafikinspektör G. Ekberg. — Gravmaskinlastning vid gruskrossning av Vägingenjör A. Hjelmér. — En modern vägghyvel av Vägingenjör S. Björkman. — Lagring av sulfittut av Vägdirektör A. Wolf. — Väganlagen inför riksdagen. — Referat från väg dagar i Västmanlands län av Vägdirektör A. Wolf. — Aktuellt: Nordiska Vägtekniska Förbundets kongress 1949 m. m.

Dansk Vejtidskrift nr. 5, 1949.

Innhold: Den polytekniske Læreanstalts Laboratorium for Vej- og Jernbanebygning samt Byplanlægning. Af Professor A. R. Christensen. — Omnibusser paa Forstadslinier. Af Professor A. R. Christensen. — Betænkning fra Forvaltningskommissionen vedr. Vejvæsenets Forhold (fortsat fra Side 79 og sluttet). — Normerne for Sten- og Grusmaterialer.

NUMMERERTE RUNDSKRIV 1949

Nummererte rundskriv 1949.

Nr. 18. 13. mars 1949 til fylkesmennene ang. tilskudd til landdistriktenes vegvesen for 1949—50. Oppgave over distriktenes anleggsgifter.

Nr. 19. 30. mars 1949 til overingeniørene ang. kvitteringer fra arbeidere for mottatt forskudd og oppgjør for akkordarbeid.

S nr. 20. 8. april 1949 til fylkesmenn, overingeniører, politimestre og samferdselskonsulenter ang. snøbrøyting med lastebil. Samferdselslovens § 1.

Nr. 21. 11. april 1949 til overingeniørene ang. støvdempningsmidler.

Nr. 22. 13. april 1949 til overingeniørene ang. prøve av faste dekker.

Nr. 7 M. 21. mars 1949 til overingeniørene, bilsakkyn-dige og politimestre ang. bremses på traktorer.

S. nr. 8 M. 9. april 1949 til politimestrene ang. kontroll med ansvarsforsikring for norske motorvogner som kommer tilbake fra midlertidig opphold i utlandet. Samferdselsdep. tets rundskriv nr. 50/48 M. av 18. november 1948.

S. nr. 9 M. 12. april 1949 til politimestre, bilsakkyn-dige og Statens bensinkontorer ang. lov om fjerning av kjennemerker på motorvogner som nyttes i strid med reglene om kjøreløye.

RETTELSE

I Medd. nr. 4, s. 54, 2. sp. skal linje 15 f. n. lyde: «Arbeiderne var nesten bare timelønt, og tjente vanlig 20 kroner om dagen». Daglønnen var ved en trykfeil angitt til 30 kr.

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD, OSLO

Abonnementspris: kr. 10,00 pr. år. — Annonsepris: $\frac{1}{2}$ side kr. 120,—, $\frac{1}{4}$ side kr. 65,—, $\frac{1}{8}$ side kr. 35,—.

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