

## Landskapet og veien

### Estetiske og kulturelle verdier

Arkitekt Halvor Vreim

DK 72.01 : 625.71.8

Nettopp i vår ompustne tid er det på sin plass å minne om at en må slå ring om disse verdiene. Ved planlegging av en veg er det ikke bare kravet om hurtig og sikker trafikk å ta omsyn til, bildet av landskapet og de eiendommeligheter det rommer, historiske minner og verdien de har, må også vernes. Samfunnsmessige interesser krever det, om enn stillfarende — altfor stillfarende.

Interessen for vegen rekker i meget liten grad utover det som har med stigningsforhold, svinger, vegdekke og omkostninger å gjøre. Hos de fleste grunneiere vil naturligvis også de rene tekniske krav komme til å stå i skyggen av ønsket om at eiendommen, som en veg legges over, forringes minst mulig. Å regne med grunneiere er ikke uvesentlig. De og andre begrenset lokale interesser øver, ofte på tvers av lover og almene omsyn ellers, en ganske sterk innflytelse på plaseringen av veganlegg. Dette er sikkert en viktig side av de ganske store vanskeligheter vegingenøren utvilsomt har å kjempe mot.

Det mangler ikke folk til å ta seg av de tekniske og økonomiske sider som har med vegbygging å gjøre, men det mangler folk til å ta seg av de interesser som i vid mening er knyttet til vernet om naturherlighetene og kulturverdiene ved stikking og den videre gjennomføring av veganlegg. I så måte er forholdene her i landet temmelig primitive. Det

ville være uheldig om vår kulturstandard skulle bli vurdert ut fra det som vegbyggingen ofte vitner om.

Vegbygging er riktignok på sett og vis jordnær, men som regel ikke underjordisk og da må en stille visse immaterielle krav til den også, — imøtekomme de samfunnsmessige interesser som er knyttet til det å verne om verdier. Trær, som står mer tilfeldig eller er plantet, så som alléer, og annen vegetasjon er det nødvendig å slå ring om, der det er et tap å miste det.

En oppfatning som mer og mer vinner fram er at landskapsbildet er allemannseie, det samme gjelder til dels visse kulturminner. De fra førhistorisk

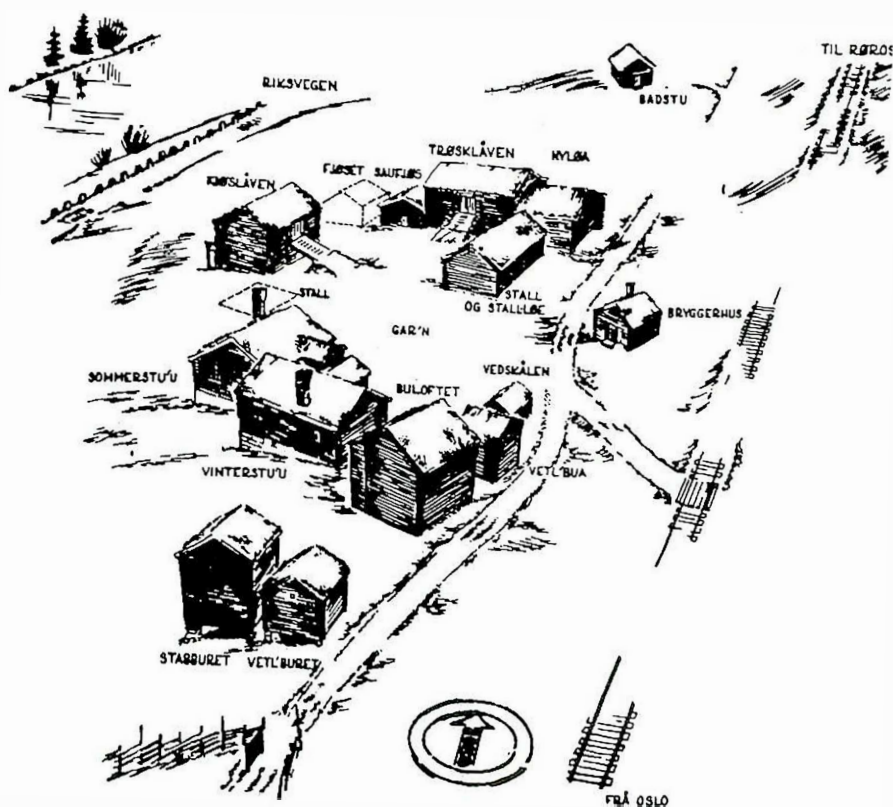


Fig. 1. Nordre Husan i Alvdal. En stikken veg forutsatte rivning av et hus i det godt bevarte bygdetunet.

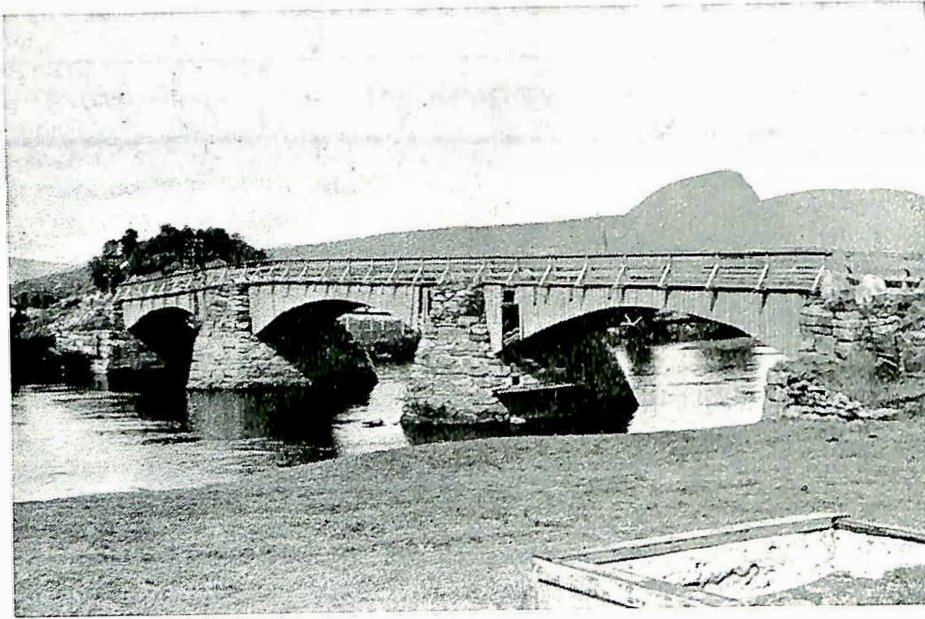


Fig. 2. Alvadal bru.

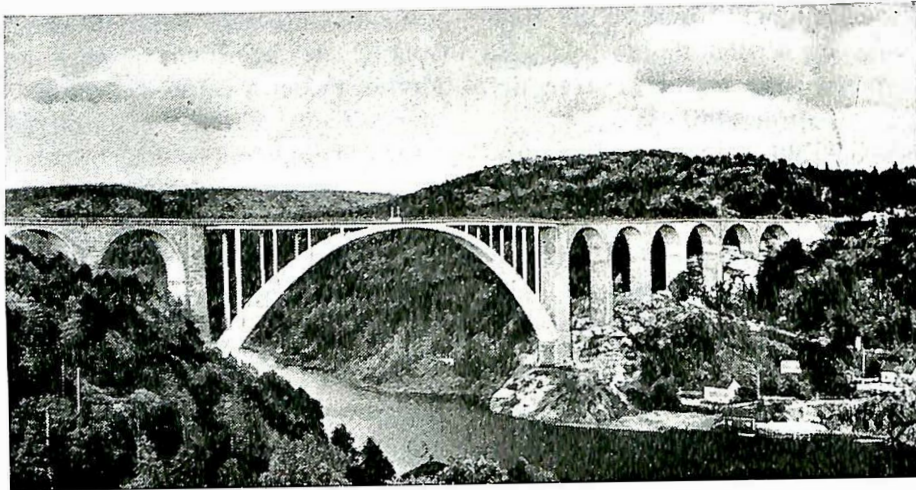


Fig. 3. Svinesundbrua. Nord-Europas høyeste bruspenn 67 m over havet.

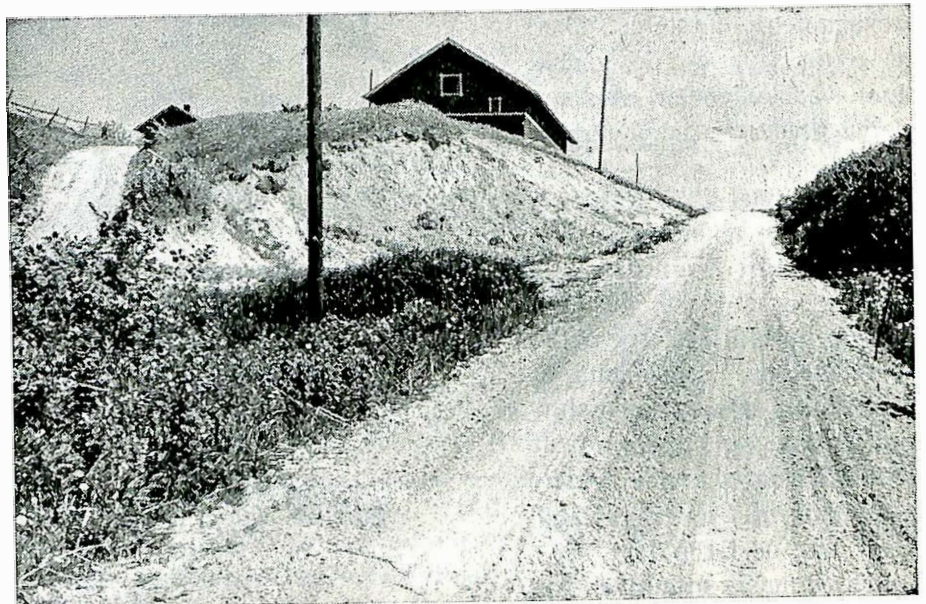


Fig. 4. Ny veg ved Vreim. Bø i Telemark. Skjøning i leirballe. Ved en mindre forskyvning til høyre ville man unngått det stygge sår i landskapet. Til venstre den gamle veg.

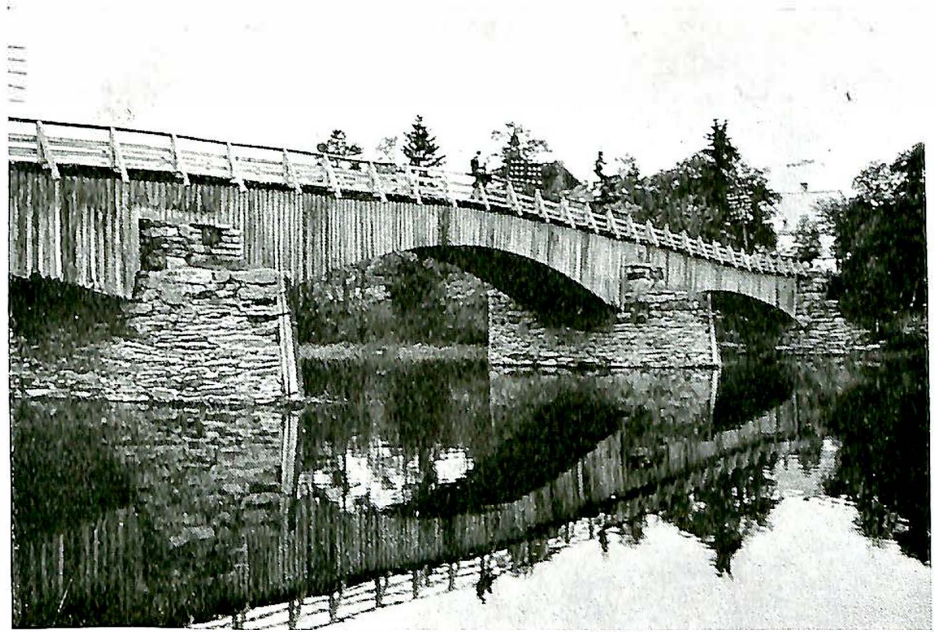


Fig. 5. Tynset bru.

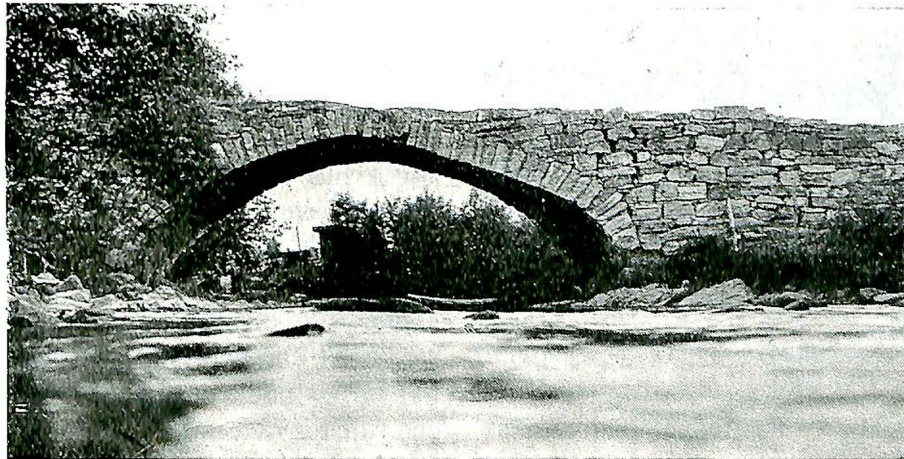


Fig. 6. Håhjem gamle bru. Østre Toten.

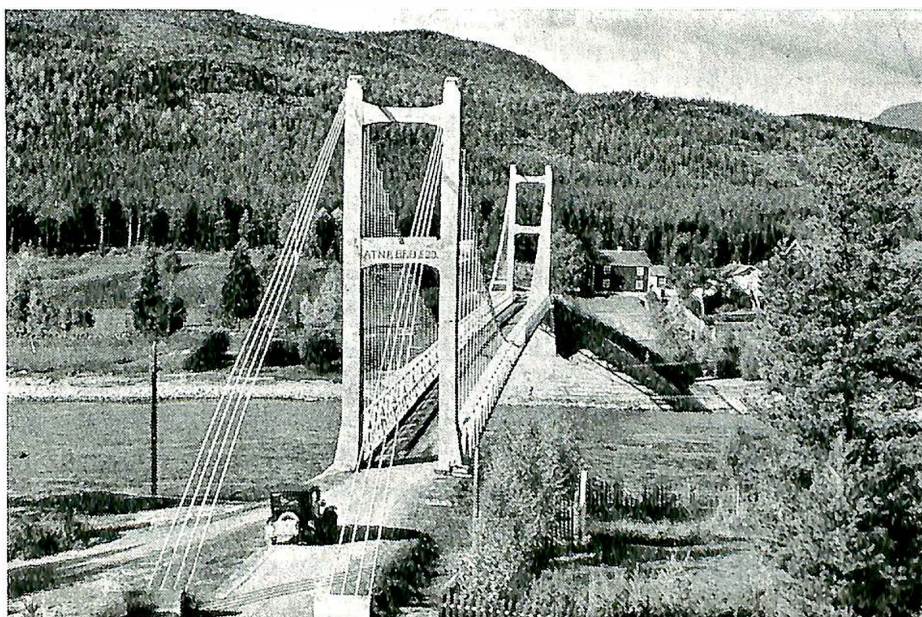


Fig. 7. Hengebrua ved Atna. Østerdalen (bygd 1923).

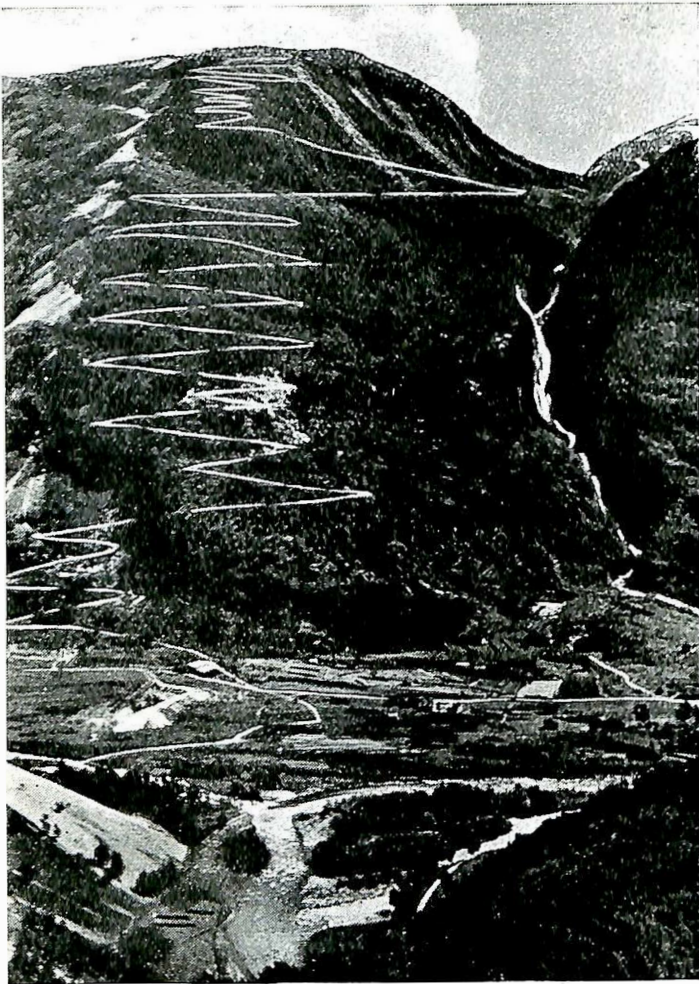


Fig. 8. Vegen fra Årdalsvann til Tyin. Høydeforskjell mellom fot og topp 1000 m, veglengde 10 km.

tid disponeres direkte av samfunnet på nærmere fastsatte vilkår.

Som trafikanter i fartens tidsalder vil vi gjerne føle rytmen i landskapet, til en viss grad svinge sammen med det når bilen haster av sted. Vi ønsker å nyte gleden av god utsikt fra ett og annet punkt, — se mot bestemte mål, et vakkert byggverk, kirkespir, en karakteristisk fjellformasjon, et tre eller tregruppe som tegner seg mot horisonten. Alle har som bilde like stor rett til å se det som sitt eget og har da også lov til å vente at det hegnes om. Det er sikkert mange som har sett og gledet seg over en stor bjørk, som står på en haug i Sandsvær og tegner seg mot himmelen på venstre side av vegen mellom Drammen og Kongsberg, ved siden av kirketårnet i Haug, det vakreste bilde en ser på hele denne strekningen. Det er også dramatisk. Den nyrestaurerte hovedbygningen på Fossesholm ved Vestfossen er ikke synlig fra denne vegen. Vegbyggeren må i det hele søke å fange inn landskapets melodi.

Under mange reiser i alle deler av landet, i mitt arbeid og ellers, har jeg sett adskillig av mindre heldig stukne og bygde veger. Det kunne nevnes en rekke eksempler med bestemte adresser. Ved et gammelt, verdifullt tun i Alvdal, Nordre Husan, som staten for å redde inn i fremtiden har sikret seg eiendomsretten til, ble en veg i 1946 stukket slik at hus måtte rives når byggearbeidet ble satt i verk. På grunn av lendets egenskaper ville den også gitt stygge rift i naturen til skade for tunet og en sentral del av bygda. Tidligere var vegen stukket og vedtatt lagt lenger øst, hvor den uten skade kunne legges uten å slå av på kravene som trafikkmessig stilles til en moderne veg. I Skedsmo ble det gjort lokalt vedtak om å legge en veg gjennom prestegårdens tun og kloss inn til kirkens inngang. Vegen lagt her ville medføre riving av en gammel bygning, i høy grad være til ulempe for de kirkesøkende og hindre menigheten i å få en brukbar kirkebakke. Tidligere var vegen også her stukket lenger øst, hvor den ut fra et videre syn ikke kom til å skade interessene som er knyttet til prestegården, kirken, og for øvrig bygda som helhet, og hvor de tekniske krav som trafikken stiller ble vel tilgodesett. På Eidanger prestegård er en gammel og usedvanlig vakker allé. Den står som det sentrale i bildet av det fine fruktbare landskap, gir det karakter, stemning og en skjønnhet som bare det mest hardkokte sinn ikke ser. Her er pent. Vegmyndighetene i Telemark har med støtte av et herredstyreflertall dømt den ene siden av alléen til døden.

Små forskyvninger av trafikklinjer kan redde verdier, redde landskapet fra å få sår som skjemer, noen få meter kan være nok. Så lite skal det ofte til for å få en veg som er godt lagt, uten at det øker anleggskostningene eller gir en dårligere trasé. Et typisk eksempel på det er en ny veg ved Vreim i Bø, også i Telemark. Ved hjelp av en liten forskyvning ville en ha unngått en stygg skjæring gjennom en leirbakke, alment ville det også ha vært til fordel for trafikken.

Ofta legges vegen med vold inn i lendet, av og til som den gamle kjerrevegen, men uten den troskyldige og inntagende miljøvirkning. Særlig der det er små daler og spisse bakkekammer, brytes under siktelinjens tvang, lendets fine rytme når vegen skjæres tvers gjennom dem. I leirbakker og bakker av visse andre jordarter kommer den til å virke som stygge betente sår. Og det gror aldri, så som ved Vreim. En alvorlig praktisk ulempe er at skjæringer fylles av snø.



Fig. 9. Kvistad bru, Sæbo, Sunnmøre.

Selvfølgelig kan ikke skjæringer og fyllinger unngås, men de kan ved hjelp av litt smidighet innskrenkes og fremfor alt gjøres mindre stive og kjedelige. Vegen bør modelleres inn i landskapet og gjenspeile noe av eiendommelighetene ved det.

Den smale vegen som dominerer hos oss er meget vanskeligere å passe inn i lendet enn den brede autostradaen, fordi denne er en virkelig dominant i landskapet. Det kan den smale vegen ikke bli, derfor må den ved hjelp av fin fornemmelse i passende grad følge linjeføringen, underordnes lendet, slik en på sine steder opplever det på vegen fra Horten til Larvik, som til dels ligger på det store ra i Vestfold. Her er den gitt en lokal kjenningsmelodi.

Forklaringen på at en så å si ikke har sett de problemer som er knyttet til landskapets pleie og vern kan være at vi har hatt så mye urørt natur. Litt om senn har det endret seg. Faren ved uforstand er ofte undervurdert. Nå kan en mest ikke komme noe sted uten å se «får etter menneske» som skjemmer. Bestemt å hevde pietets- og kvalitetskravet er i høy grad på sin plass.

Av veger, bygd ut fra rene tekniske og trafikkmessige krav har vi fått, det er hyggelig å kunne si, noen gripende gode. Det er de som slynger seg oppover bratte fjellier fra dalbunnen og helt opp på snaufjellet, med flere hundre meters høydeskilnad. De trer frem sterkt saklig selvfølgelig og er av god virkning i bildet av fjellsidene, — trer frem som primitive, men fengslende ornament. Vegtypen er dekorativ.

Trollstigvegen i Indre Romsdal, vegen fra Årdal til Tyin og den i Måbødalen, som fører opp til toppen av Vøringsfossen i Eidfjord, er tre av dem.

Det er imponerende anlegg, som med god grunn er vist på mengdevis av prospektkort sendt til alle verdensdelar som tegn på at bruken eller synet av dem har gitt en opplevelser utenfor det vanlige, selv om liknende veganlegg også finnes i andre brattlendte land.

Nye bruer bygd etter sunne konstruktive prinsipper har vi også gode eksempler på. I første rekke tenker en på den nye hengebrua med stort spenn, som uten vanskelighet kan være 500 m, de kan også bygges med lengder som måles i kilometer. En må beundre det saklig konstruerte byggverk som med litt mer forfinet utforming av de parvis oppsatte stolper ved bruhodene, nærpå ville nå opp til det estetisk mønstergyldige med sine nervepirrende og klare konstruktive linjer. Det finnes også dristig og smidig bygde hvelvbruer fra senere tid. Av dem kan nevnes brua over Skodje-straumen på Sunnmøre, — svenske ingeniører har konstruert Svinesundbrua. På brubyggingens område synes en med rette å kunne tale om gjennombrudd de siste 50 år. Her har ingeniørene fullt ut vist seg som velbefarne fagmenn, mens innpassingen av vegen i vårt noe mer moderate landskap vitner om at de ennå står på et noe hjelpeløst stadium. Hvordan er det med den innføring på området ingeniørstudentene får ved vår tekniske høyskole?

Til vegen er knyttet en lang og rik tradisjon. I sin enkleste form, stien, er den like gammel som mennesket i landet. Det og etter hvert krøttera har tråkket den opp. Det vitner den dag i dag mange landeveger om. Vi har her på sett og vis en levende tradisjon helt fra steinalderen. Alt i forhistorisk tid var det blitt sedvanerett for ferdsel

og veg. For en vesentlig del var det den som kom inn i de eldste landskapslovene i tusenårene og utøver, med sine praktiske og juridiske bestemmelser. De førhistoriske rettsregler fikk visse tillegg i Magnus Lagabøters landslov fra 1274. De ble ikke revidert i noen større utstrekning før i vegloven fra 1824, avløst av en annen 1851. Den siste loven er fra 1912 med enkelte senere tilføyelser.

Den første vegen hos oss, som ble bygd etter en fastlagt plan, var mellom Hokksund og Kongsberg, da gruvedriften begynte her oppe i 1624. — Først utover i 1800-årene kom det mer fart i vegbyggingen, som også hadde tatt seg ganske godt opp i siste halvpart av 1700-årene. På grunn av bilen kom den egentlige revolusjon i vårt århundre. Utviklingen av vegbyggingen følger utviklingen av fremkomstmidlene og kravene som de stiller. 1800-årene var et viktig mellomstadium i vegens utvikling.

I likhet med tidligere lover inneholder den siste også rettledning alene av teknisk, praktisk, juridisk, økonomisk og administrativ art. Av mindre eksakte ting som at vegen må søkes lagt pent i landskapet, skåne vegetasjon hvor det lar seg gjøre, ta omsyn til kulturminner og ha vakre utsiktspunkt for øye, står det ikke noe om. Imidlertid vil de nye normalbestemmelser fra Vegdirektoratet også gi spesielle direktiver av estetisk art til landets vegbyggere, men kulturminnene må heller ikke glemmes. Det er viktig å huske på at å bygge veg ikke bare rommes i teknisk betonte begrep, estetiske og kulturelle verdier teller også med i vurderingen av resultatet.

Til den gamle vegen, naturvegen kan vi kalle den, knytter det seg ingen vanskelige estetiske problemer. Den er vokset frem under den fredelige erobring av landet. Ikke sjelden går den gjennom tunet fra gård til gård, forbi kirken, viker til side for hindringer, så som en gjør under vandring i uryddet mark. Når det lot seg gjøre svinget vegen ut på en høyde som ga orientering, ellers arbeider den seg frem fra punkt til punkt uten egentlig å ta sikte på fjerne mål. Med passende avstander var det hvileplasser, det ga et mål for den strekning som var tilbaketil og den tid en måtte bruke for å komme fram dit en skulle. Gras og lyng grodde helt inn i fottråkket eller mot kjerrehjulene. Det gjør sitt til at den gamle idylliske vegen smelter sammen med landskapet og er miljøbestemt. Den nye vegen vitner om liten sans for

betydningen av ordentlige og velpleide kanter. I Øst-Finnmark så jeg før krigen at vegkanten i en skjæring var forsynt med rekkverk, konstruert på tre forskjellige måter, sånt virker ikke bra.

Vi som liker å gå vil gjerne få lov til å beholde noen av de gamle vegene med sine enkle og idylliske bruer over bekker og elver. Det er bevart noen trebruer, som det har vært mange av, men ikke særlig gode i utformningen, noen få av stein i hvelvkonstruksjon og en del med enklere utførelse, mest på Vestlandet. De er vakre, har et stedlig preg og kulturhistorisk interesse, sett i samband med vegens utvikling. Vegdirektoratet søker på beste måte å legge forholdene til rette så enkelte av de gamle bruene kan reddes inn i fremtiden. Til tross for prisverdige redningstiltak står dog stort sett bruene i fare for å bli skjøvet til side av presset fra moderne kommunikasjonskrav. De må så langt det er mulig imøtekommes, men det er viktig at de løses på en måte som gir andre samfunnsverdier den plass og sikkerhet i utviklingen som de bør ha.

Det er som oftest flere brukbare alternativer når en ny veglinje skal velges. En bør selvfølgelig søke å velge en som ikke krenker verdier av antikvarisk og arkeologisk art, og dessuten tilgodeser estetiske og andre krav. — I allfall i enkelte andre land er det organer som kan støtte ingeniøren i å nå sitt mål, en i alle deler vellykket veg.

Det er vanskeligere å være vegbygger i Norge, med det voldsomt varierte lende, enn i Finland, Sverige, Danmark, England og på kontinentet, der landskapet kan sies å være mer temmet. Det gir milevid oversikt med vegen som forsvinner i rytmisk forløp langt borte i horisontens dis.

Å finne fram til den gode, norske moderne vegtypen, med den riktige linjeføringen, er en stor og betydningsfull oppgave som teknikkens menn ikke kan løse helt alene. De trenger hjelp fra estetisk og kunstnerisk skolert hold. — Vi må løse den selv, her duger ingen utenlandsk resept. Ennå er der ingen som kan si med tilfredshet, her er den nye norske bilvegen.

Vi ønsker våre vegingeniører med sin utvilsomme yrkesdyktighet, evnen så de med våken sans for landskapets karakter, kulturminners og naturens verdier kan nå frem til det viktige, den helt ut gode norske veg. En må regne med at det overskudd av egenskaper som trengs til å løse oppgaven er til stede.

### Lastebilskolen — et nytt og moderne tiltak

En ny form for korrespondansekurs har i disse dager sett dagens lys ved opprettelsen av Lastebilskolen, hvis formål er å gi biltransportens menn anledning til gjennom et brevkurs å utdype kjennskapet til transportøkonomi og derved også gi den enkelte utover et bedre grunnlag å stå på innenfor denne meget viktige gren av samfunnsøkonomien.

Befordringen av gods på landevegene med lastebiler og varevogner er en meget omfattende virksomhet i vårt land. Våre ca 64 000 godsbiler kjører årligvis ca 72 mill. mil og dette koster en ikke ubetydelig sum, nemlig ca 650 mill. kroner. Det er av stor nasjonaløkonomisk betydning at de verdier det her gjelder, blir tatt godt vare på. Det er om å gjøre at kjøringen blir utøvd så økonomisk og forsvarlig som råd er. Trafikken på vegene stiger stadig, vognene blir større og tyngre, og hastigheten øker. Parallelt med denne utvikling vokser det ansvar som bilførerene har for menneskeliv og materiell.

Det er derfor grunn til å hilse tiltaket *Lastebilskolen* som en nyskaping som fortjener anerkjennelse og interesse. Lastebilsjåførene har jo et meget krevende arbeid og det er ikke lett for dem ved siden av det daglige strev også å følge med i alt det nye som dukker opp innen dette fag. Just derfor kan et korrespondansekursus som gir en allsidig, lett, underholdende og kortfattet fremstilling, gjøre en virkelig innsats på dette område.

Lastebilskolen gir trafikken menn en instruktiv redagjøreelse for alt som er av vesentlig betydning innen yrket: bilteknikk, transport- og trafikkspørsmål. Den tar også i høy grad sikte på å fremme trafikksikkerheten.

Det skal også nevnes at den bringer noe som for de fleste vil være temmelig nytt, nemlig en rekke medisinske fakta som har betydning for bilførernes helse og trivsel og dette må anses i høy grad å kunne bidra til å motvirke yrkessykdommer og ellers høye nivået forsåvidt angår den faglige dyktighet.

Lastebilskolen vil gjøre arbeidet lettere, mer interessant og tryggere for dem som er i dette yrke. For sjåførere og lastebileiere er det en god investering å anvende tid og interesse på Lastebilskolen. Hertil kommer at større trafikksikkerhet på våre vegar kan nås gjennom Lastebilskolen og dette skaper verdier som kommer hele folket tilgode.

A. R.

### «St. Olavs bru» («Skipbrua») på Jemtlandsvegen

Billedet er et opptak av et gammelt ifoto, slik som brua var opprinnelig, av en svensk fotograf (enten i 1860-70 årene eller omkring 1908, sml. telegraf- eller telefonstolper) mens brua ennå hadde en søndre ende i vinkel over det gamle sund.

Som kjent er det i senere tid gjort flere forandringer på den så bekjente bru. Vinteren 1921—22 ble det minert bort en større berghammer ved bruas søndre ende (se bildet) og med stein gjenfylt det smale sund som ved søndre strand skilte «skipet» ut som en frittstående steil klippe, hvorpå brua var lagt i vinkelen. Dette søndre sund var av noen få meters bredde, slik at en båt såvidt kunne roes der.

En legende om denne klippeblokken «Skipet» var at *St. Olav* på sin ferd hadde seilet over sundet her ved innsjøens vestre ende, derav kom navnet «Skipet» og senere «Skip-brua» i byggedialekten. (Kong Olav for nok ikke over akkurat her, men gamle kløvjevengen over Sulfjellet noen kilometer lenger sør.)

Fjellomgivelsene omkring brua er kjent for sin naturskjønnhet, og det kan nå for sent beklages for turistattraksjonen at denne naturens eiendommelighet som legenden grunnet seg på ble odelagt.

Det forestår nå bygging av en ny «St. Olavs bru» i stedet for den opprinnelige, som visstnok var bygget 1860? (innhugget i den bortminerte klippe), og arbeidet er alt kommet godt på veg.

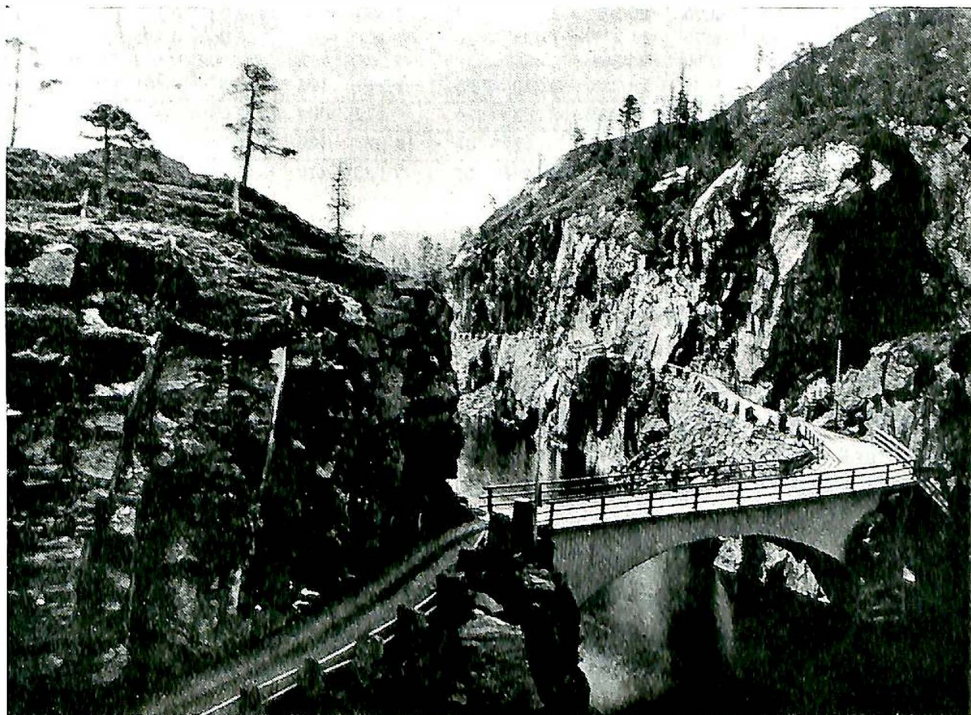


Fig. 1. St. Olavs bru.

Lastebiler

### Driftsstatistikk over biler tilhørende 1. januar—

Bilenes data				Kjørt km	Drivstoff og drivstoffomkostninger					Drivstoff/km		Drivst. Kr./km	Vedlikehold og reparasjoner				Timer
Reg. nr.	Merke	Årsm.	Last.		Bensin liter	Olje liter	Bensin kr.	Olje kr.	Sum kr.	Bensin kr.	Olje kr.		Rep. kr.	Deler kr.	Sum kr.	Kr./km	
Z-10261	Chevrolet	1951	3,5	4 726	1 275	10	1 122	23	1 145	0 270	0,0028	0,242	5	455	460	0,097	360
Z-10263	F.W.D.	H.A.R.	3,8	36 566	18 236	186	16 048	428	16 476	0,499	0,0051	0,451	2 973	2 742	5 715	0,156	2 627
Z-10264	F.W.D.	H.A.R.	4,1	18 934	9 610	90	8 457	207	8 664	0,507	0,0047	0,457	1 025	2 176	3 201	0,169	1 988
Z-10265	Chevrolet	1951	3,5	11 117	2 670	39	2 350	90	2 440	0,240	0,0035	0,219	100	470	570	0,051	570
Z-10272	Opel B.	1942	3,1	27 918	8 437	126	7 424	290	7 714	0,302	0,0045	0,276	2 152	4 572	6 724	0,241	2 680
Z-10273	Volvo	1950	4,5	38 746	15 400	167	13 552	384	13 936	0,397	0,0043	0,359	558	1 479	2 037	0,053	2 349
Z-10274	Volvo	1950	4,5	21 143	10 523	77	9 260	177	9 437	0,497	0,0036	0,446	3 145	963	4 108	0,194	2 260
Z-10276	Volvo	1951	4,5	6 969	1 935	29	1 703	67	1 770	0,278	0,0041	0,254	40	590	630	0,090	372
Z-10277	G.M.C.	1944	3,1	27 740	13 885	97	12 219	223	12 442	0,501	0,0035	0,449	2 728	2 459	5 187	0,186	2 157
Z-10278	Chevrolet	1943	3,0	6 405	2 300	32	2 024	74	2 098	0,359	0,0049	0,327	2 483	1 987	4 470	0,697	606
Z-10279	Chevrolet	1943	2,6	7 163	3 145	101	2 768	232	3 000	0,439	0,0141	0,418	2 244	1 269	3 513	0,490	8 73,5
Z-10281	G.M.C.	1944	3,1	28 277	14 850	260	13 068	598	13 666	0,525	0,0091	0,483	2 369	2 788	5 157	0,182	2 053
Z-10282	Federal	1938	2,6	27 918	12 795	294	11 260	676	11 936	0,458	0,0105	0,428	1 575	2 095	3 670	0,131	2 704
Z-10283	Bedford	1945	3,1	36 597	8 670	148	7 630	340	7 970	0,240	0,0040	0,218	1 790	1 415	3 205	0,088	2 389
Z-10284	Chevrolet	1951	3,5	16 040	3 630	64	3 194	147	3 341	0,226	0,0040	0,208	275	218	493	0,031	960
Z-10286	Chevrolet	1951	3,5	15 018	3 610	52	3 177	119	3 296	0,240	0,0035	0,219	263	65	328	0,022	906
Z-10286	E. Diesel	1939	2,4	3 922	1 890	79	567	182	749	0,481	0,0141	0,191	369	87	456	0,116	782
Z-10287	G.M.C.	1939	4,0	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Z-10288	Ford	1937	2,6	31 861	10 071	122	8 862	280	9 142	0,316	0,0038	0,286	6 659	2 064	8 723	0,274	2 613
Z-10289	Chevrolet	1938	1,8	23 698	8 215	140	7 230	322	7 552	0,346	0,0059	0,319	771	1 270	2 041	0,086	2 304
Z-10290	G.M.C.	1944	3,1	21 510	12 195	105	10 732	242	10 974	0,566	0,0048	0,510	2 552	3 199	5 751	0,267	1 970
Z-10291	Chevrolet	1937	2,4	24 194	8 900	51	7 832	117	7 949	0,367	0,0021	0,329	948	497	1 445	0,059	2 463
Z-10292	Chevrolet	1951	1,8	6 441	1 190	25	1 047	58	1 105	0,185	0,0039	0,172	69	136	205	0,031	468
Z-10292	Dodge	1935	1,5	11 074	3 230	96	2 842	221	3 063	0,292	0,0087	0,277	472	463	935	0,084	1 040
Z-10293	Volvo	1950	4,5	32 351	13 195	143	11 612	329	11 941	0,407	0,0044	0,369	1 863	1 850	3 713	0,115	1 924
Z-10294	Ford	1945	3,1	34 113	11 855	134	10 432	308	10 740	0,348	0,0039	0,315	1 116	2 918	4 034	0,118	3 297
Z-10295	Ford	1945	3,1	27 713	9 070	93	7 982	214	8 196	0,327	0,0034	0,296	1 350	1 615	2 965	0,107	2 278
Z-10296	Ford	1945	3,1	29 295	10 195	119	8 972	274	9 246	0,348	0,0041	0,316	2 369	3 375	5 744	0,196	2 225
Z-10297	Ford	1942	3,1	24 162	7 135	74	6 279	170	6 449	0,295	0,0031	0,267	903	4 797	5 700	0,236	2 162
Z-10298	G.M.C.	1944	3,1	32 356	15 890	227	13 983	522	14 505	0,491	0,0070	0,448	2 604	3 874	6 478	0,200	2 290
Z-10299	Chevrolet	1951	3,5	8 630	2 045	45	1 800	103	1 903	0,237	0,0052	0,221	121	503	624	0,072	440
Sum				642 597	244 157	3225	214 861	7417	222 845	—	—	—	45 891	52 301	98 282	—	51 110
Gjennomsnitt				21 420	8 419	108	7 409	247	7 428	0,382	0,0050	0,347	1 530	1 746	3 276	0,153	1 704
Gjennomsnitt 1950				21 970	5 319	140	4 489	311	6 693	0,369	0,0064	0,304	1 869	1 927	3 796	0,173	1 986

Varebiler

Z-10270	Peugot	1950	0,75	20 335	2 140	68	1 883	156	2 039	0,105	0,0033	0,100	82	114	196	0,010	—
Z-10271	Peugot	1950	0,75	11 277	1 428	46	1 257	105	1 362	0,126	0,0041	0,121	405	118	523	0,046	—
Z-10280	Bedford	1947	0,50	24 388	2 485	51	2 187	117	2 304	0,102	0,0021	0,094	1 294	1 614	2 908	0,119	—
Z-10285	Bedford	1947	0,30	24 213	2 210	55	1 945	126	2 071	0,091	0,0023	0,086	1 687	1 010	2 697	0,111	—
Sum				80 213	8 263	220	7 272	504	7 776	—	—	—	3 468	2 856	6 324	—	—
Gjennomsnitt				20 053	2 065	55	1 817	126	1 943	0,103	0,0027	0,097	867	714	1 581	0,078	—
Gjennomsnitt 1950				19 530	1 921	54	1 633	119	1 752	0,098	0,0027	0,090	807	715	1 522	0,078	—

Fra vegsjefen i Vestfold har Vegdirektøren mottatt hosstående tabellariske driftsoversikt. Vegsjefen meddeler følgende:

Som det vil fremgå av statistikken, har vegvesenet med egne vogner i år kjørt 642 597 km mot 571 215 km forrige år. Gjennomsnittlig kjørelengde pr bil er i år noe mindre enn i fjor, og dette skyldes de åtte nye bilene som først ble satt i drift utover høsten. Gjennomsnittet for de 19 biler som har vært i drift hele året er 28 689 km, og dette gir et bilde av kjørintensiteten i 1951. I forbindelse med det gjennomsnittlige drivstofforbruk må en få opplyse at de 19 bilene samlet hadde ca 90 000 km med hard brøyting i årets tre første måneder.

På noen av de store vognene er de totale utgiftene i kr/km vel høyt, og de kan ikke konkurrere med leievogner, men Vegvesenet er nødt til å ha dem til brøyting og annen tung kjøring. De må derfor betraktes som spesialbiler.

Resultatene for øvrig må kunne sies å være gode. Pristigningene på alle mulige forbruksartikler gjenspeiler seg delvis i statistikken, men sluttresultatet kr 0,899 pr kjørt km mot 1950 kr 0,838 tyder på et relativt bedre resultat i 1951.

De oppførte priser på leievogn er hentet fra Pristidende nr. 2, 1951, Dag- og kilometerpriser med tillegg

### vegvesenet i Vestfold fylke. 31. desember 1951.

Sjåfør	Gummi		Avskrivning og skatter				Total utgift kr.	Sum tonn km	tonnkm Kr.	Total kr./km	Mulige driftstimer	Utnytt. %	Kr. pr. driftst. time	Leiev. kr. pr. time	Anmerking
	Kr.	Kr./km	Avskr. kr.	Avskr. kr./km	Skatt t. kr.	Skatt kr./km									
1 450	0,306	—	—	710	0,150	—	3 765	8 271	0,455	0,795	550	65,4	10,46	13,71	I drift fra 1. okt. 1951
8 150	0,222	688	0,018	3 800	0,103	—	34 829	69 475	0,501	0,950	2 300	114,2	13,26	15,09	
7 960	0,420	49	0,003	2 384	0,125	—	22 258	38 815	0,573	1,174	2 300	86,4	11,20	12,19	
2 290	0,206	—	—	1 652	0,149	—	6 952	19 455	0,357	0,625	570	100,0	12,20	17,60	I drift fra 26. sept. 1951
8 308	0,297	237	0,008	2 650	0,094	—	25 633	43 273	0,592	0,916	2 300	116,5	9,56	12,05	
9 395	0,242	60	0,002	5 420	0,139	—	30 848	87 180	0,354	0,795	2 300	102,1	13,13	18,14	
7 685	0,363	—	—	2 960	0,139	—	24 190	47 572	0,508	1,142	2 300	98,3	10,70	12,93	
1 492	0,214	—	—	1 050	0,150	—	4 942	15 680	0,315	0,708	350	106,3	13,28	19,77	I drift fra 20. okt. 1951
8 635	0,311	1 869	0,067	2 400	0,086	—	30 533	43 000	0,710	1,099	2 300	93,8	14,15	13,54	
1 879	0,293	1 503	0,234	640	0,099	—	10 590	9 610	1,101	1,650	950	63,8	17,47	12,15	I drift fra 23. mai 1951
2 750	0,383	—	—	—	—	—	9 263	9 315	0,994	1,292	780	111,9	10,61	9,48	Utgått 5. mai 1951
8 220	0,291	830	0,029	2 000	0,071	—	29 873	43 873	0,681	1,056	2 300	89,3	14,55	14,10	
8 385	0,300	11	—	—	—	—	24 002	36 293	0,661	0,860	2 300	117,6	8,88	11,28	
9 550	0,260	2 280	0,062	2 500	0,068	—	25 505	56 725	0,450	0,696	2 300	103,9	10,68	15,04	8. febr. inns. Chevrol. motor
3 845	0,239	—	—	2 400	0,149	—	10 079	28 070	0,359	0,627	940	102,2	10,50	15,89	I drift fra 30. juli 1951
3 625	0,241	8	—	2 230	0,148	—	9 487	26 282	0,361	0,630	980	92,4	10,47	15,81	I drift fra 24. juli 1951
2 450	0,624	—	—	—	—	1 950	5 605	4 710	1,190	1,428	750	95,9	7,17	7,51	Utgått den 26. april 1951
8 120	0,255	558	0,016	—	—	—	26 543	41 420	0,641	0,832	2 300	113,6	10,15	10,95	
7 605	0,320	1 076	0,045	—	—	—	18 274	21 330	0,856	0,770	2 300	100,1	7,93	8,61	
7 885	0,366	25	0,001	1 800	0,084	—	26 435	33 340	0,793	1,228	2 300	85,7	13,42	12,36	
9 330	0,386	25	0,001	—	—	—	18 749	29 035	0,646	0,775	2 300	107,1	7,61	10,31	
1 545	0,240	—	—	832	0,129	—	3 687	5 797	0,636	0,572	420	111,4	7,88	9,93	I drift fra 17. okt. 1951
3 435	0,310	—	—	—	—	—	7 433	8 305	0,895	0,671	1 200	86,7	7,15	8,75	Utgått 17. juli 1951
7 750	0,240	57	0,002	4 560	0,141	—	28 021	72 790	0,385	0,867	2 000	96,2	14,56	18,37	I drift fra 11. jan. 1951
8 645	0,253	1 975	0,057	2 000	0,058										



# Kjørebanelmarkering i Oslo

*Politifullmektig Thor Johnne*

DK 625.746

## 1. Markeringsmåte.

De inntatte to tegninger, fig. 1 og 2, viser markeringsmåten. Når det gjelder gatekryss har kjørebanelmarkeringen vist seg særlig effektiv i forbindelse med trafikksignalanlegg, og det er derfor i første rekke signalregulerte kryss en har konsentrert seg om.

Med hensyn til midtbanemarkering på vegstrekninger er dette foretatt i første rekke på innfartsvegene, såsom Drammensvegen, Mossevegen, Trondheimsvegen og Strømsvegen. Videre har en også foretatt markering på typiske turisttracéer som Holmenkollvegen og vegen ut til Bygdøy.

Erfaringen i Oslo er at all markering må være mest mulig overensstemmende med en naturlig og fornuftig kjøremåte. Det er snevre grenser for hvor meget trafikantene kan ledes, og markering som ligger galt, blir lite respektert. En har derfor foretatt nokså mange studier i marken før marke-

ring foretas, og notert seg hvor de fleste kjører og går. Dette gjelder både kryssmarkering, markering av fotgjengeroverganger og markering av midtbanestriper på landeveger. En bilist kjører f. eks. over en stopplinje hvis den ligger så langt tilbake at han ikke har oversikt over kryssende trafikk, og fotgjengere nytter ikke overgangene hvis disse ligger utenfor den naturlige forbindelseslinje mellom fortauene. Noe tilsvarende gjelder også for rekkemarkering<sup>1</sup>, hvor markeringen må flyttes hvis den ikke faller inn i det naturlige spor.

Det er også viktig at midtbanemarkering på vegstrekninger ligger riktig. En brukte lang tid før en oppdaget at alle kjøretøyer holder seg parallelt med innersvingen i begge retninger, og at det matematiske midtpunkt i kjørebanelen var ubrukelig som utgangspunkt i kurver.

<sup>1</sup> Rekkemarkering.

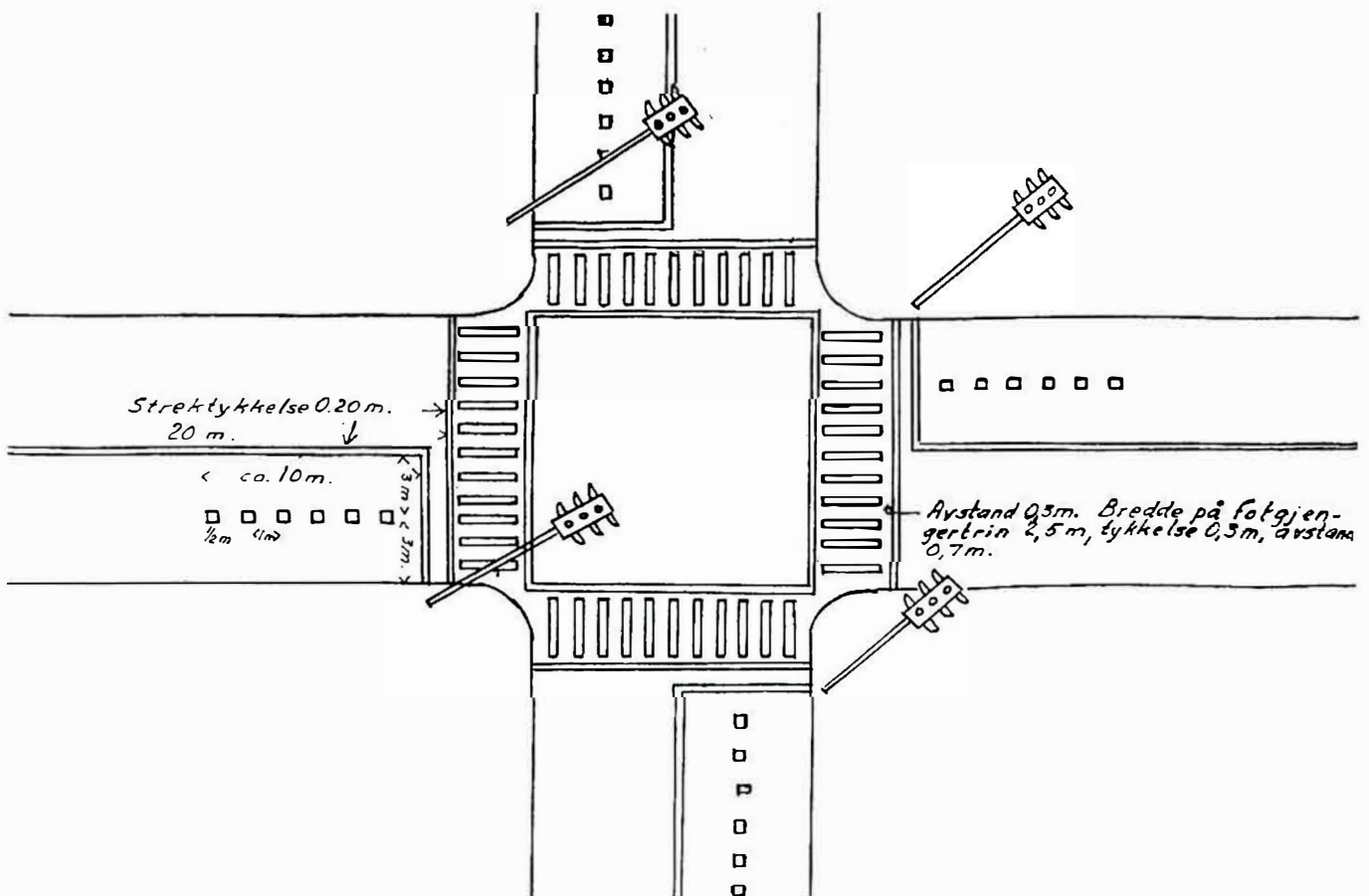


Fig. 1.

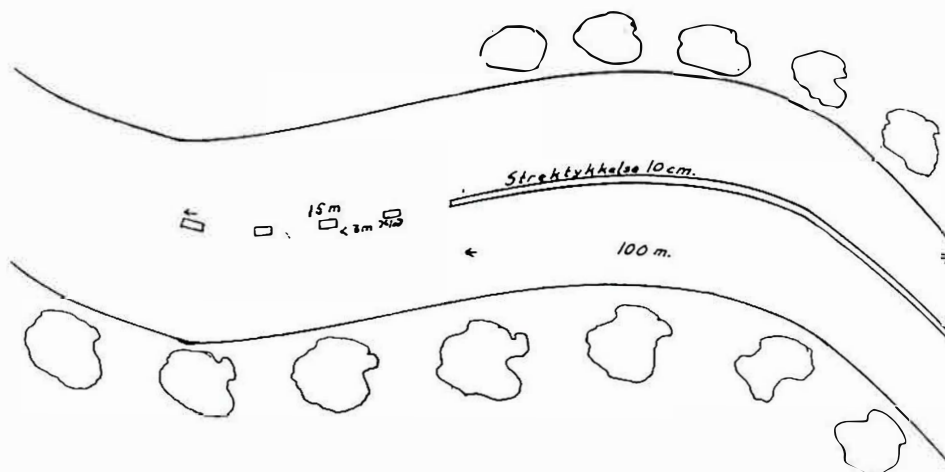


Fig. 2.

En skulle etter dette tro at nytten av markering var minimal i og med at denne må legges etter kjøretrafikken. Dette er imidlertid ikke tilfelle. En riktig lagt markering er meget effektiv, fordi den skaper klarhet og kanaliserer kjøretrafikken, og dernest gir den bilførerene en følelse av trygghet når de holder seg på den riktige siden av markeringen. Spesielt viktig er det at bilførerene ført skjønner betydningen av å holde seg på den riktige siden i tilfelle kollisjon.

## 2. Markeringsmaterialer.

Til markering har en i Oslo dels nyttet spesiallaget maling av innenlandsk og utenlandsk fabrikat, metallstifter, hvit cementstein, plasticmasse og sort og hvit granitt.

På asfalt kan en med stor fordel nytte maling eller plasticmasse. Malingen har imidlertid den ulempe at den forlanger forholdsvis høy tørretemperatur, og derfor bare kan nyttes i månedene juni til august. Plasticmasse kan nyttes så lenge kjørebaneene er rene og tørre, idet den varmes opp til ca 150 grader, og legges på i flytende tilstand, hvorunder den brenner seg fast til underlaget. Plastic har videre den fordel at det er adskillig mer slitesterkt enn maling og derfor faller billigere i bruk. Da en begynte å eksperimentere med plasticmasse fikk en opplyst at markeringen var garantert å holde i 8 måneder, men at den sannsynligvis ville holde i minst 3 år. Det viste seg imidlertid at plasticen ikke var slitesterk i kulde, idet den da ble sprø og flasket av når bilene kjørte med snøkjeder. Enkelte steder hvor markeringen lå helt riktig, dvs. hvor bilhjulene ikke kjørte direkte på markeringen, hadde den selvsagt adskillig lenger levetid, men det var likevel ikke til å unngå at den ble slitt bort på grunn av snø-

ryddingsmaskiner o. l. Skal derfor plastic nyttes, må en regne med å fornye markeringen hver vår.

Innenfor det tidligere Osloområde består 80 % av gatedekket av brostein, og her er det meget vanskelig å finne tilfredsstillende materiale til oppmerking. Maling er lite brukbart, fordi den ikke får tilstrekkelig feste på blankslitte brosteiner. Heller ikke kan plastic anvendes med godt resultat. Metallstifter har også lett for å bli slitt løse. Den utveg som står igjen, er da å nytte hvit- og sortfarget stein i et mønster svarende til det en har på Abelhaugen. Omkostningene ved nedlegging av sort- og hvitstein vil bli en del større enn ved bruk av maling, plastic, stifter o. l., men til gjengjeld vil en da ha en oppmerking som er enestående slitesterk. I det lange løp må det antas at slik oppmerking utvilsomt både blir billigst og best. Den stein som anvendes bør for fotgjengerovergangenes vedkommende være sort og hvit granitt, mens oppmerkingen i kjørebane for øvrig kan utføres ved hjelp av hvit cementstein. En viser i denne forbindelse til de erfaringer som er høstet i Karl Johans gate ved musikkpaviljongen.

**Data fra engelsk vegtransport.** Vegtransportene koster England ca. 1000 millioner pund pr. år. 1¼ million personer er knyttet til vegtrafikken og vegarbeidet. Vegtransporten betjente 8—10 % av det industrielle potensial, mot 3 % for jernbanenes vedkommende. I 1949 utgjorde kjøretøyenes antall 4 millioner.

Et overslag vedkommende kostnaden med driften av landets motorkjøretøyer ga ifølge Civil Engineering (nov. 1950) slikt resultat: Vegbygging og vegvedlikehold 11 %; brensel 13 %; uhell 13 %; vedlikehold av kjøretøyer og amortisering 63 %.

Det bemerkelsesverdige i overslaget er at de samlede vegutgifter, som beløp seg til en halfpenny pr. mile, var lavere enn brenselutgiftene eller skadkontoen. Vegutgiftene beløper seg til en penny pr. dag pr. innbygger.

ait.

## Noen utdrag av reiselivsstatistikken for 1952

Statistisk Sentralbyrå har nå offentliggjort statistikken over innreiste utlendinger i 1952. Statistikken bygger på oppgaver fra passkontrollørene.

Utlendinger som vil bosette seg i Norge, «displaced persons» som får understøttelse under oppholdet, og personer som antas å ville oppholde seg i riket mindre enn 24 timer, er ikke tatt med.

Tabell 1. Innreiste utlendinger av de forskjellige nasjonaliteter.

	1951	1952	Økning + Nedgang ÷
Svensker	306 030	419 143	+ 113 113
Dansker	75 754	68 255	+ 7 499
Finner	12 990	18 288	+ 5 298
Franskmenn	6 169	6 812	+ 643
Britere	28 180	31 559	+ 3 379
Nordamerikanere	23 188	31 365	+ 8 177
Andre	24 925	28 188	+ 3 263
I alt	477 236	603 610	126 374

Tabell 2. Innreiste utlendinger i 1952 fordelt etter innreisemåned.

Januar	8 894
Februar	31 629
Mars	17 276
April	22 702
Mai	35 172
Juni	75 507
Juli	178 367
August	138 948
September	38 058
Oktober	22 709
November	14 308
Desember	20 040
I alt	603 610

Den store innreisehyppighet i februar måned må vel tilskrives De olympiske vinterleker som holdtes i Oslo dette år.

Reisehyppigheten i de typiske feriemåneder juli og august var relativt større i 1952 enn i 1951. I 1951 utgjorde antall innreiser disse to måneder 48,8 % av samtlige innreiser i året, mens den tilsvarende prosent var 52,6 i 1952.

Tabell 3. Innreiste utlendinger fordelt etter transportmiddel.

Med jernbane:	
Østfoldbanen	42 176
Kongsvingerbanen	46 373
Meråkerbanen	17 702
Ofofbanen	19 892
I alt	126 143

Med båt:	
Over Oslo	37 526
» Bergen	16 274
» Stavanger	7 250
» Larvik	5 144
» Kristiansand	7 559
» Horten	965
» øvrige byer	248
Med N.A.L.	5 105
I alt	80 071
Med fly:	
Over Fornebu	16 825
» Gardermoen	3 341
» Sola	3 668
» Kjevik	652
I alt	24 486
Med bil etc. landevegen	372 910
I alt	603 610

Med flytende hoteller 1 430

Av landevegsturistene utgjorde svenskene 334 673, eller 89,7 % av samtlige landevegsturister. I 1951 var de samme tall henholdsvis 235 914 og 86,1 %. Det er nærliggende å se denne utvikling i forbindelse med opphevelsen av passtvangen for skandinaviske reisende i juli 1952.

Tabell 4. Innreiste utlendinger landevegen etc. i 1952.

	Svensker	Alle nasjonaliteter
Halden tolldistrikt:		
Holtet	20 598	23 879
Kornsjø	23 745	24 205
Sponvika	391	393
Svinesund	99 799	114 255
Tyslingmoveien	485	5 28
Årebakke	1 607	1 613
Ørje tolldistrikt:		
Allingmoveien	1 619	1 740
Otteid	75	81
Rømskog	392	404
Tolbystranden	22	22
Ørje	50 927	56 879
Øymark	485	502
Kongsvinger tolldistrikt:		
Austmarka	1 408	1 448
Borveggen	886	904
Brandval	8 862	9 536
Fald	130	130
Flumoen	837	862
Grue	4 740	4 784
Lørdalen	291	299
Magnor	38 895	39 990
Posåsen	244	254
Rotna	412	426
Søndre Trysil	998	1 068
Trysil	4 222	4 398

Utgardsjøen .....	145	152
Vestmarka .....	9 223	9 320
Vilsberg .....	—	—
Åsnes .....	4 003	4 123
Trondheim tolldistrikt:		
Lillebo .....	4 788	4 948
Murumoen .....	6 754	6 816
Sørli .....	1 289	1 293
Valdal .....	347	350
Vauldalen .....	13 475	13 712
Østnes .....	425	425
Ådalsvollen .....	21 996	23 374
Nord-Norge:		
Hellingskogen .....	1 143	6 328
Karasjøk .....	425	4 479
Krutvatn .....	2 856	2 924
Linderud .....	6	6
Neiden .....	—	50
Polmak .....	—	12
Rauli .....	8	8
Umbukta .....	5 720	5 990
I alt .....	334 673	372 910

En viser for øvrig til «Statistiske meldinger» nr 3, 1953, hvor innreisestatistikken for 1952 er inntatt.

#### General Motors fabrikk i København

Under et besøk i København fikk jeg anledning til å besiktige denne fabrikk som opplystes å være Nordens største og er en av de 117 fabrikker dette mektige industri-konsern har fordelt utover verden.

Fabrikken var nettopp ferdigbygd, da tyskerne kom i 1940 og la beslag på den. Maskinene var dog ikke kommet da. Fabrikken beskjeftiger 1000 arbeidere.

Først kom jeg gjennom en spiralbygd sykkelstall, hvor det sto parkert 800 sykler. Enhver hadde lett for å finne sin sykkel og lett for å sette den inn eller ta den ut gjennom en av de tre innganger.

Produksjonen omfatter sammenbygning av de mange, mest kjente bilmerker som f. eks. Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Oakland, Buick, Cadillac m. m.

De store standardkasser med bildeler kom først på jernbanespor inn i en hall som var 96 m lang og 30 m bred. Hallen var full av disse svære, tunge kasser som var stablet i stor høyde ovenpå hverandre. Herfra ble bildelene ved løpekatter ført frem til sine plasser ved det 1 kilometer lange skinnespor, hvor bilene på «løpende bånd» ble satt sammen. Sammenbygningshallen var 256 m × 86 m. I fabrikkens var der i alt 27 800 glassruter.

Arbeidernes spisesstue hadde plass til 600 mann. Stolene ble etter bruken skjøvet opp under bordet, så rengjøringen av gulvet ble lett. Avkleddingsrommet med dusjbad etc. hadde særskilt klesskap for hver av de 1000 arbeidere.

Over hele fabrikkanlegget var automatisk virkende vannsprinkleranlegg. Lageret for lakker og andre ildsfarlige stoffer var i en egen bygning og sikret også på andre måter mot brann.

Overordentlig stor omhu ble på forskjellig vis viet omsorgen for å beskytte alle deler mot rust. Først ble

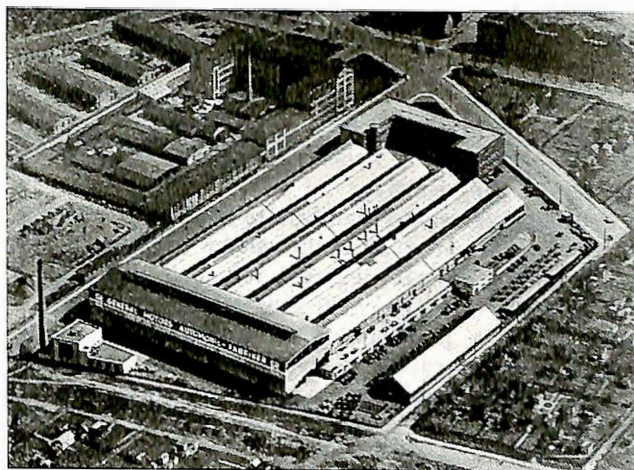


Fig. 1. General Motors fabrikk i København.

alle jerdeler bestrøket med eller dyppet ned i en væske, som inngikk en kjemisk forbindelse med jernet, som visstnok på en måte ble «eloksert». Delene og vognen gjennomgikk deretter forskjellig behandling med beskyttende stoffer. Rommene hvor dette foregikk var utsatt for lufttrykk, som drev bort de giftige dunster. Nedover rommets to sidevegger rislet vann for rensning av disse vegger og gulvet; mens rommet på de to andre sider holdtes «lukket» ved «vegger» av kaldluft, som gjennom en rekke åpninger i gulvet ble blåst loddrett oppover.

Poteringen foregikk raskt og lettvent for hånd ved hjelp av en polerende væske. Lakkmalingen ble sprøytet på og det gikk i en fart.

Under prøvningen av den ferdige bil ble den fra alle kanter besprøytet kraftig med vann for å undersøke om vinduer og dører var absolutt tette.

Fabrikken fremstiller normalt 80 biler om dagen. Ved mitt besøk var produksjonen nedsatt til 50 biler, mens samtidig atskillige av bilene kom ferdig sammenbygd fra Amerika og England.

A. Keim.

#### Premiering av forslag til forbedringer og arbeidsbesparende metoder i vegvesenet

I «Meddelelser fra Vegdirektøren» nr 9, 1951, på side 149 gjorde vi rede for de forslag til forbedringer som av premieringsutvalget var funnet verdige til premiering i møte den 29. november 1950.

I et nytt møte den 2. mars 1953 ble 3 nye saker behandlet. Av møteprotokollen hitsettes:

{Sak nr 1:} Mal for forarbeiding av trillebår.

Verkstedarbeider Tellef Thomassen, Aust-Agder, har konstruert en mal for forarbeiding av trillebår, og vegsjefen foreslår at han tildeles belønning.

Ved litt større produksjon av trillebår er det vanlig at mal i en eller annen form anvendes for å lette arbeidet og gi baren en riktig utformning.

Den av T. Thomassen konstruerte mal er av meget enkel og grei konstruksjon og vil uten tvil være av interesse for rasjonalisering av arbeidet med bygging av trillebår også i andre fylker.

Vedtak: Bedømmelsesutvalget finner at forannevnte mal er av så stor interesse for statens vegvesen at den bør premieres.

Det anbefales at verkstedarbeider Tellef Thomassen, Aust-Agder, utbetales kr. 400,— som premie.

(Sak nr 2:) Sprøyteutstyr for ugrasbekjempelse.

Driftsutvalget i Sør-Trøndelag foreslår i brev av 11. november 1952 til Bedømmelsesutvalget at verkstedarbeider Sivert Hovin, Heimdal, premieres for et av ham forarbeidet sprøyteutstyr.

Bedømmelsesutvalget har fått opplyst følgende:

Sprøyteutstyr etter nøyaktig samme prinsipp ble tatt i bruk av det svenske vegvesen for ca 5 år siden. Et par år senere ble bygd ca 20 apparater her i landet etter omtrent samme prinsipp. Både de svenske og norske apparater har overdekket (skjermet) bom hvilket bør forlanges når apparatet brukes i nærheten av nytte- og prydrær. Hovins apparat mangler skjerm og må formodentlig omkonstrueres for å kunne nyttes med skjerm.

Bedømmelsesutvalget vil uttale følgende:

Apparatet ser ut til å være meget velkonstruert og en del detaljer synes originale og vel utformet og vil sikkert være av interesse for videre utforming av disse apparater.

**Vedtak:** Bedømmelsesutvalget finner etter det opplyste at ideen ikke er ny, men at konstruksjonen likevel er av så stor interesse for statens vegvesen at den bør premieres. Bedømmelsesutvalget anbefaler at verkstedarbeider Sivert Hovin utbetales kr. 200,— som premie.

(Sak nr 3:) Hydraulisk plogløfter.

Karl Horve, Rogaland, har konstruert en plogløfter som er montert på en av vegvesenets biler. Vegsjefen foreslår at han tildeles en passende belønning.

Bedømmelsesutvalget vil uttale følgende:

Hydrauliske løftere for snøploger er en kjent ting. Vanligvis skaffes oljetrykket ved hjelp av en liten håndpumpe ved siden av bilens fører sete, men det kan også tas ut fra tippens oljepumpe hvor sådan forefinnes. Prinsippet er derfor ikke nytt.

Utformingen av løfteren er imidlertid ny samt enkel og grei. Den kan lettere enn andre typer en har sett, kobles til en hvilken som helst plog, og den vil sikkert få anvendelse i vegvesenet.

**Vedtak:** Bedømmelsesutvalget finner at forannevnte plogløfter er av så stor interesse for Statens vegvesen at den bør premieres. Det anbefales derfor at oppsynsmann Karl Horve, Rogaland, utbetales kr. 400,— som premie.

Hovedutvalget er enig i premieringsutvalgets forslag til premiering og vil oversende saken til Vegdirektøren til videre forføyning.

Hovedutvalget for driftsutvalg i Statens vegvesen sluttet seg i møte den 11. mars 1953 enstemmig til den foreliggende innstilling fra premieringsutvalget og oversendte med skriv av 23. mars s. å. saken til Vegdirektøren med henstilling om premiering av de foreliggende forslag. Etter senere melding fra Vegdirektøren er premiene utbetalt overensstemmende med forslaget fra utvalget.

Vi gratulerer premievinnerne og ber alle — hver på sitt felt — å se på de problemer de stiller med til daglig og overveie om det ikke kunne tenkes at disse kunne løses på en enklere og mer hensiktsmessig måte. Det er sikkert meget å ta fatt på!

## Personalia

### Ansettelse i vegvesenet.

Som avdelingsingeniør II ved vegadministrasjonen i Møre og Romsdal er ansatt Ivar *Rødset*.

Som kontorist I ved vegadministrasjonen i Troms er ansatt Helge *Pedersen* og som kontorist II samme sted Loyd *Lauritsen*.

Avdelingsingeniør II Ottar *Felde* i Sør-Trøndelag er ansatt som avdelingsingeniør II ved vegadministrasjonen i Oppland.

## Litteratur

### Dansk Vejtidskrift nr 5, 1953.

Innhold: Trafik og egnplanlægning. Af lektor P. P. Sveistrup. — Vej og landskab i Tyskland af i dag. Af havearkitekt Johannes Tholle. — Fra ministerierne.

### Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 4, 1953.

Innhold: Vägplanering. — Bilbelysning och trafiksäkerhet av Vägtrafikinspektör G. Ekberg. — Grus- och sandtåkt under kontroll av Trädgårdsarkitekt H. Segerros. — Aktuellt om vägmärken. Bildrevy från Hälsingborg av Gatuchofen A. Torell. — Fordon i trafik vägas. — Föreningsmeddelanden: USA-stipendium. Regeringsuppvaktning om vägplaneringen. Vägforeningens instruktionskurs. Program för årsmötet. — Från departement och verk. — Från riksdagen. — IRF-nytt. — Eoknytt. — Ur fackpressen.

## Nummererte rundskriv 1952

Nr. 23. 9. april 1953 til vegsjefene ang. innmelding av grus- og sandtak til arbeidstilsynet. § 3 i lov om arbeiderværn av 19. juni 1936.

Nr. 24. 5. mai 1953 til vegsjefene ang. fri høyde og bredde i vegundergangar o. l.

Nr. 25. 6. mai 1953 til vegsjefene ang. fast ansettelse av oppsynsmenn.

Nr. 26. 13. mai 1953 til vegsjefene ang. vegvesenets tankanlegg, regnskap m. v.

Nr. 27. 15. mai 1953 til vegsjefene ang. leid bil med sjåfør. Reviderte prisbestemmelser m. v.

Nr. 14 M. 9. mars 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt «Büffel».

Nr. 15 M. 10. mars 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford Courier Custom Delivery.

S. Nr. 16 M. 14. mars 1953 til fylkesmenn, landbrukssjefer, landbruksselskaper, jordstyres, politimestre og lensmenn. Vegsjefer, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. *Forskrifter* om fritakelse for avgift av bensin til jordbrukstraktorer m. v. gitt i henhold til § 25 i lov om motorvogner av 20. februar 1926 med senere endringer.

Nr. 17 M. 10. mars 1953 til politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. Volkswagen Kleinbuss.

Nr. 18 M. 10. mars 1953 til vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. godkjenning av motorvarmere. 1) Punkter motorvarmer modell C 4. 2) Ge Hå motorvarmer, type 7.

Nr. 19 M. 12. mars 1953 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr. 20 M. 17. mars 1953 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for traktor, forhøyelse av kontrollavgifter og gebyr for førerprøver m. v.

S. Nr. 21 M. 17. mars 1953 til fylkesmenn, politimestre, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. endringer i §§ 13, 36, 40, 55 og 56 i Arbeidsdepartementets (nå Samferdselsdepartementets) forskrifter i henhold til motorvognloven av 3. juni 1942 med senere tilføyelser og endringer.