

Glat.

NORSK VEGTIDSSKRIFT

1958

OSLO

UTGITT AV TEKNISK UKEBLAD

Innholdsfortegnelse for året 1958

	Side		Side
<i>Administrasjon og lønnsforhold.</i>		<i>Dansk Veitidsskrift nr 11 — 1957</i>	
Lønnsforhandlinger i statstjenesten	17	—»— » 12 »	18
Ny avdelingsdirektør i Vegdirektoratet	198	—»— » 1 — 1958	34
Ny vegsjef i Østfold fylke	162	—»— » 2 »	84
Vegene og deres administrasjon. Av avd.ing. H. W. Paus	124	—»— » 3 »	84
Vegsjef Melbye tar avskjed	198	—»— » 4 »	108
		—»— » 5 »	144
<i>Automobiler og automobiltransport.</i>		—»— » 6 »	162
Den nye tilskuddsordning til bilruter. Av konsulent Olav Haukvik	195	—»— » 7 »	162
		—»— » 8 »	162
<i>Bruer og tunneler.</i>		—»— » 9 »	198
Dale bru. Av avd.ing. Thv. Olsen, M. N. I. F.	28	—»— » 10 »	198
Eidsvåg tunnelens naturlige ventilasjon. Av avd.sjef Jon Knudsen	19, 46	—»— » 11 »	220
Kjempetunnelen under Mont Blanc påbegynnes	197	<i>Svenska Vägföreningens Tidsskrift nr 9 — 1957</i>	
Ny bru ved Karigasniemi	214	—»— » 10 »	18
Skåla bru i Rosendal. Av overing. Per G. Hansson, M. N. I. F.	35	—»— » 1 — 1958	108
Veg- og jernbanetunnel under Nordsjøkanalen i Holland	14	—»— » 2 »	108
		—»— » 3 »	144
<i>Forskjellig.</i>		—»— » 4 »	144
Bokøl i kasser	125	—»— » 5 »	162
Et dansk hjertesukk om vegen Tyin—Ardal	162	—»— » 6 »	162
Fjernsyn — farlig konkurrert til busselskapene	63	—»— » 7 »	198
Hvor har bilene fått sine navn fra?	219	—»— » 8 »	220
Kongens takk til vegvesenet i forbindelse med signingsferden	127	<i>Personalia.</i>	
Mikroskopiske glassperler viser veg i mørket	33	Andrén, J., sekretær II	18
Ny bru ved Karigasniemi	214	Angell Wiese, E., fullm. II	18
Premiering av forslag	193	Arnesen, K., fullm. I	84
Reklameskilter langs offentlig veg	83	Aune, Marie, kontorist I	108
Undersjøisk vegtunnel i Japan	208	Bakken, G., tekniker I	34
<i>Kongresser, studiereiser, kurs og møter.</i>		Bakkevold, Samuel, oppsynsmann	220
Bilkontroll og førerprøver i England. Rapport fra en studiereise til London, september 1957. Av bilsakkyndig B. Akre	173	Bang, Oddgeir, oppsynsmann	220
Den internasjonale betongvegkongress (Roma 16.-19. oktober 1957). Av avd.ing. Arne Tronstad, M. N. I. F.	24	Barski, Johannes, oppsynsmann	220
Innfartsveger til Göteborg. Studiereise. Av avd.ing. Svend Major, M. N. I. F.	209	Benterud, Olav Asbjørn, vegsjef	162
Kurs ved N. T. H.	208	Berdalen, Arne, oppsynsmann	220
Svenske vegdagar i Skåne med utferd over Sjælland. Av overingenør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	213	Bjørge, Hans, overing. II	108
Til betongkongressen i Roma. Av sivilingeniør J. Eggen, M. N. I. F.	10	Bjørnbakk, Jakob, oppsynsmann	220
Vegsjefmøtet 1957	2	Bjorkås, Ottar, oppsynsmann	220
<i>Litteratur og tidsskrifter. Karter.</i>		Bjørseth-Øian, John, oppsynsmann	220
Betongtekniske faguttrykk	162	Bjorum, T., sjefing.	84
Byggmaskiner 1957. Nordisk samlingskatalog for maskiner, redskaper m. m.	17	Borge, T.-L., fullm. II	18
Forslag til ny Norsk Standard 401 A: Alminnelige kontraktbestemmelser om utførelse av bygg- og anleggsarbeider	107	Brennevand, E., oppsynsmann	52
Grundlagen der Strassenverkehrsplanung in Stadt und Land	180	Broch, oberstlt. Fhv. sjef for Militærkontoret i Vegdirektoratet	84
Kommentarer til trafikregler for hele riket fra 17. juni 1957	108	Bruun, Kristian, oppsynsmann	220
Personalhåndbok for vegvesenet	84	Brænd, Sverre, overing. II	108
		Bråten, Ole, oppsynsmann	220
		Børcke, Sigrid, kontorist I	108
		Baastad, O., kontorsjef og sjef for Vegdirektoratets personalkontor	84
		Einang Pedersen, Lars, ing. I	108
		Ellingsen, Einar, oppsynsmann	220
		Ertsås, Jørgen, oppsynsmann	220
		Enga, K., tekniker I	34
		Engen, Paul, oppsynsmann	220
		Engan, Kristian, avd.ing. I	108
		Evensen, Ingebrigt, oppsynsmann	220
		Fauske, Ole, oppsynsmann	220
		Finne Tolfsen, Hans J. konstruktør III	198
		Fjeld, Karl, oppsynsmann	220
		Flormelen, Nils, oppsynsmann	220
		Foslund, Egil, oppsynsmann	220
		Fossum, Sverre, avd.ing. II	108
		Fredheim, S., tekniker I	34
		Gjerde, Einar, oppsynsmann	220

Side	Side		
Gjerløw, Stein, oppsynsmann	220	Røine, Tormod, avd.ing II	108
Gjervik, Kåre, oppsynsmann	220	Røsnes, Jentoft, oppsynsmann	220
Gjestemoen, Oskar, oppsynsmann	220	Sagbakken, Th. M. ingeniør I	34
Gjørsv, O. A., overing. II	68	Schirmer, R., avd.ing. I	84
Grevrusten, Ivar, oppsynsmann	220	Schjetne, Oddrun, kontorist I	108
Grotterød, A. J., avd.ing. I	84	Schøller Eriksen, M., fullm. II	18
Guddal, Sigurd, oppsynsmann	220	Skaug, Meier, oppsynsmann	220
Gulbrandsen, Bjørg, ass. II	198	Skauen, I., ass. II	198
Gulliksen, Arne, oppsynsmann	220	Skauen, Sigurd, oppsynsmann	220
Hattrem, Leif, oppsynsmann	220	Skjetne, T., førstesekretær	108
Hansen, Henry Wessel, oppsynsmann	220	Skjevelnes, Jens, oppsynsmann	220
Haugmoen, Bjarne, avd.ing. I	108	Skaare, Kolbein, oppsynsmann	220
Helsing, M. overing. II	68	Slaaen, Ingvald, oppsynsmann	220
Henriksen, E., fullm. II	18	Skarstein, Ingolf, oppsynsmann	220
Henriksen, Henry, oppsynsmann	220	Smaaland, F., bilsakkyndig	34
Hjellum, Erling, oppsynsmann	220	Smith Sunde, Th., fhv. overing. †	52
Hodne, O. K., konstruktør I	34	Snildal, Johan, oppsynsmann	220
Hoel, Torvald, oppsynsmann	220	Solvang, Torbjørn, oppsynsmann	220
Holm, Inger, kontorist I	108	Stabben, Erling, oppsynsmann	220
Hovet, Asbjørn, oppsynsmann	220	Stegegjerde, Anders, oppsynsmann	220
Hug, T., kontorist I	52	Steen, Øivind, oppsynsmann	220
Haanes, Knut, avd.ing. I	108	Storestrand, O., tekniker I	34
Jahren, Kjell, avd.ing.	198	Strømstad, Albert, oppsynsmann	220
Jensen, G. I., fullm. II	18	Sundby, E., sjefing.	84-85
Jensen, Ingvar, oppsynsmann	220	Svendsen, O., kontorist I	18
Jensen, Kirsten, ass. I	198	Søfting, Irma, kontorist I	108
Jensen, Oskar, oppsynsmann	220	Sølna, M., avd.ing. II	198
Johansen, Johan A., oppsynsmann	220	Sømme, G. M., overing. II	108
Johansen, Davis, kontorsjef	198	Sønstabø, J., tekniker I	108
Johansen, K. E., sjef for Militærkontoret i Vegdirektoratet	84	Sørbotten, O., avd.ing. I	108
Johansen, Sverre, oppsynsmann	220	Sørli, I., fullm. II	18
Johnsen, Henry, oppsynsmann	220	Sørtveit, S., tekniker I	18
Kilen, Hans, oppsynsmann	220	Tangen, A., fullm. II	18
Kinneberg, Margit, ass. II	198	Teigen, Lars, oppsynsmann	220
Kjæreng, A., sekr. II	84	Tjelle, Knut, oppsynsmann	220
Kjøk, Synnøve, ass. II	198	Tjorteland, Arne, oppsynsmann	220
Klanderud, Anne-Lise, ass. II	198	Tønning, M., avd.ing. I	108
Knapholen, H., kontorist I	18	Tormodsgard, K., ass. II	198
Knutli, Arild, oppsynsmann	220	Torvik, A. I., avd.ing. I	108
Knutsen, Lars, oppsynsmann	220	Torvik, A. I., overing. II	198
Krogvold, Hans Kr., ass. I	198	Tveit, G., konstruktør II	34
Laengen, Knut, oppsynsmann	220	Tvinnereim, K., tekniker I	34
Langjordet, Nils, oppsynsmann	220	Urke, Olav, oppsynsmann	220
Larsen Piippo, A., kontorist II	18	Vadset, Martin, oppsynsmann	220
Leikvik, Hans, oppsynsmann	220	Vedvik, E., kontorvaktmester	198
Lie, Jørgen, avd.ing. I	108	Vik, B., avd.ing. II	198
Lied, H., konstruktør II	68	Vorhaug, Sigurd, oppsynsmann	220
Lien, Konrad, oppsynsmann	220	Værn, R. G., avd.ing. I	84
Lundberg, Helge, oppsynsmann	220	Waktskjöld, H., oppsynsmann	34
Lunaas, Karl E., overing. II	198	Weydahl, Th., overing. I	84
Løvik, Alf, oppsynsmann	220	Weydahl, Th., avd.dir.	198
Magnussen, Harald, oppsynsmann	220	Wiker, Berit, ass. II	198
Markussen, Olav, oppsynsmann	220	Wilsgaard, Charles, bilsakkyndig †	84
Martinsen, Josef, avd.ing. II	108	Wulvik, Karl, oppsynsmann	220
Melbye, P. A., vegsjef	198	Ødegaard, Harald, oppsynsmann	220
Midtkandal, Olav, oppsynsmann	220	Øfstedal, Erik, oppsynsmann	220
Moen, Gunnar, oppsynsmann	220	Østensen, I., kontorist I	18
Myhre, Åse, ass. I	198	Østerås, B. L., fullm. II	18
Nagell, O. fhv. kontorsjef i Vegdirektoratet †	83	Østgård, Arne, avd.ing. I	108
Nestås, Knut, oppsynsmann	220	Aarstad, A., kontorass.	198
Nicolaisen, Kristian, fhv. overingeniør †	107	Aasen, Hans, oppsynsmann	220
Nikolaysen, Arne, tekniker I	198	Aasli, A., avd.ing. II	84
Nilsen, Olav, oppsynsmann	220		
Nilsen, S., fullm. II	18		
Njá, A., avd.ing. I	68		
Nordbø, Aadne, oppsynsmann	220		
Nordgård, Johan, oppsynsmann	220		
Nordstrand, Harald, oppsynsmann	220		
Olsen, Thorstein, overing. II	198		
Paulsberg, Odd, oppsynsmann	220		
Pedersen, Henry, oppsynsmann	220		
Pettersen, Sigurd E., førstesekretær	18		
Ringen, Torkjell, oppsynsmann	220		
Riis, Thomas H., fhv. overingeniør †	107		
Rudlang, T., overing. II	52		
Rugaas, Kristian, oppsynsmann	220		

<i>Rettsavgjørelser, juridiske spørsmål og lovgivning.</i>	
Rettsavgjørelser	33, 51, 194

<i>Statistikk.</i>	
Beretning fra Vegdirektoratets innkjøpskontor, bud- sjettåret 1957/58	179
Ferdige bruer 1957	156
Innreiste utlendinger og inn- og utpasserte motor- kjøretøyer i desember 1957	153
Lengde av faste vegdekker	6
Lengden av offentlige vegger pr 30. juni 1958	212
Ferjestatistikk 1957. Av fullm. Arne Kristoffersen	129

Side	Side		
Oppgave over førerprøver og fornyelser av førerkort i 1957	99	Norske vegplaner. Av vegdirektør H. Backer	163
Rapport fra de bilsakkyndige over undersøkte motor- kjøretøyer i 1957	161	Retningslinjer for prosjektering og utførelse av be- tongveger	100, 121, 138
Registrerte motorkjøretøyer pr. 31. des. 1957	98	Svenske vegdagar i Skåne med utferd over Sjælland. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	213
Registrerte motorkjøretøyer i Norge pr. 31. desem- ber 1957	199	Vegbygging på myr. Av avd.ing. O. Benterud, M. N. I. F.	154
Registrerte nye biler i 1. halvår 1958	194	Veg- og jernbanetunnel under Nordsjøkanalen i Holland	14
Sysselsettingsoversikt	45, 126, 194	Veger for lettere trafikk	97
Trafikkstatistikk for Bergen for året 1957	104	Vegers innpassing i landskapet. Av konstruktør H. Bollingmo	181
Trafikkulykker i Europa 1956	180	Vil Nordisk Råd koordinere vegbyggingen i nord?	188
<i>Trafikk, trafikkbestemmelser og oppgaver.</i>		<i>Vegdekker.</i>	
Den menneskelige faktor som ulykkesårsak. Av helse- direktør Karl Evang	64	Aksetrykk og teleskader. Av overing. Rasmus Nordal	109
Fartsbegrensning i Tyskland	58	Cementstabilisering av vegfundamenter. Av siviling. Per Fossberg, M. N. I. F.	75, 91
Forsterket trafikkovervåking. Av politiinspektør Th. Karlsen	81	Fundamentering med hule stålpeler. Av avd.ing. O. Langsæther, M. N. I. F.	30
Hva trafikkulykkene lærer oss om utformingen av veger. Av cand. oecon. Egil Killi	85	«Ramle-skramle» — vegdekke	143
Hvordan 91 mennesker dræbtes i den Københavnske trafikk i 1956. Av vicepolitiinspektør Groes-Peter- sen	5	Uforgjengelig tresort	120
Hvorfor venstrekjøring	97	<i>Vegvedlikehold.</i>	
«Kattøyer» i Londontåken	120	Kostnad av sandstrøing	156
Lovmessigheten i trafikkstrømmen. Av konsulent Ole Reiten	69	<i>Forfatterregister.</i>	
Merking av vegar og gater. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	7	Akre, B., bilsakkyndig	173
Moderne gatekryss i Kassel	58	Backer, T., vegdirektør	163
Motorvegen London-Yorkshire	143	Benterud, O., avdelingsingeniør	154
Provisoriske varselskilt	144	Bollingmo H., konstruktør	181
Trafikk og trafikktiljing i U. S. A. Av overing. G. Frøholm, M. N. I. F.	59	Boyesen, dr. E., ekspedisjonssjef	105
Trafikkteknikk. Av professor O. D. Lærum.	60	Eggen, J., sivilingeniør	10
Trafikkundervisning i skolene. Av ekspedisjonssjef dr. E. Boyesen	105	Evang, K., helsedirektør	64
<i>Vegbygging.</i>		Ewerdahl, Sune, vågdirektør	203
Den svenska vägplanen. Av generaldirektør K. G. Hjort	145	Fossberg, P., sivilingeniør	75, 91
Effektiviteten i vegvesenets anleggsdrift. Av første- sekretær, cand. oecon. Egil Killi	53	Frøholm, G. A., overingeniør	7, 59, 213, 215
Føringskanter. Av Knut Stokkenes	63	Groes-Petersen, vicepolitiinspektør	6
Göteborgs infartsvägar. Av vågdirektør Sune Ewer- dahl	203	Grotterød, A. J., avdelingsingeniør	180, 189
Holdeplasser og stoppesteder for busser. Av avd.ing. Arne J. Grotterød, M. N. I. F.	189	Hansson, P. G., overingeniør	35
Innfartsveger til Göteborg. Studiereise. Av avd.ing. Svend Major, M. N. I. F.	209	Hjort, K. G., generaldirektør	145
Kjempetunnelen under Mont Blanc påbegynnes	197	Håvie, Th., kontorsjef	84
Litt om vegane i Tyskland. Av overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.	215	Karlsen, Th., politiinspektør	81
Militær innsats ved veganlegget Staksvoll—Kåringen. Av overing. Eyvind Wik, M. N. I. F.	158	Killi, E., førstesekretær, cand. oecon.	53, 85
Motorvegen London—Yorkshire	143	Knudsen, J., avd.sjef	19, 46
		Kristoffersen, A., fullmektig	129
		Langsæther O., avdelingsingeniør	30
		Lærum, O. D., professor	60
		Major, Svend, avdelingsingeniør	209
		Nordal, R., overingeniør	109
		Olsen, Thv., avdelingsingeniør	28
		Paus, H. N., avdelingsingeniør	124
		Reiten, Ole, konsulent	69
		Stokkenes, K.,	63
		Tronstad, A., avdelingsingeniør	24
		Wik, E., overingeniør	158

Nummererte rundskriv 1957 og 1958

Nummererte rundskriv 1957

Nr 24. 17. desember 1957 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. endringer i og tillegg til lov om Statens Pensjonskasse av 28. juli 1949.

Nr. 25. 17. desember 1957 til fylkesmenn og vegsjefer ang. forhøyelse av vegoppsynsmennenes kostgodtgjørelse med virkning fra 1. juli 1956.

Nr 81 M. 13. november 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt D.K.W., modell F-800-3 og F-1000-3.

Nr 82 M. 15. november 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Opel Olympia, type LP.

S. Nr 83 M. 15. november 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. endring i § 56 i Samferdselsdepartementets forskrifter av 3. juni 1942.

Nr 84 M. 20. november 1957 til statens bilsakkyndige ang. fordelingsterminer for fordeling av person- og varebiler.

Nr 85 M. 20. november 1957 til importører og forhandlere av landbruksgummi ang. refusjon av gummiavgift av gummi-dekk/slanger som nyttes i landbruket.

Nr 86 M. 30. november 1957 til politimestre, statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. friere omsetning av lagerbiler — (person- og varebiler) importert før 1. januar 1956.

Nr 87 M. 4. desember 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes-Benz.

Nr 88 M. 4. desember 1957 til statens bilsakkyndige ang. plastikkslange brukt som bensinledning på motorkjøretøyer.

Nr 89 M. 5. desember 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Goliath, type Express 1100.

Nr 90 M. 13. desember 1957 til skattefogder og politimestre ang. frist for innsendelse av søknad om nedsettelse, eventuelt ettergivelse av vegavgift (vektavgift) av motorkjøretøyer.

Nr 91 M. 20. desember 1957 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. import av brukte biler mot kjøpetillatelse, eller til lager for salg mot kjøpetillatelse.

Nr 92 M. 20. desember 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. kjøpetillatelse for person- og varevogner.

S. Nr 93 M. 30. desember 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. overdragelse av motorkjøretøyer.

Nummererte rundskriv 1958.

Nr 1. 15. januar 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. nyanskaffelse — skrivemaskiner m. v.

Nr 2. 4. februar 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. skjema for søknad om dispensasjon for tilhenger/semitrailer (nr 225 D).

Nr 3. 5. februar 1958 til vegsjefer ang. kurs i kontroll av betong- og fundamenteringsarbeider.

Nr 4. 11. februar 1958 til vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 16: Lønn under sykdom.

Nr 5. 10. februar 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. regler om fortsettelse utover vanlig aldersgrense.

Nr 6. 19. februar 1958 til vegsjefer ang. prosjektering og konstruksjon av bygdevegsbruer.

Nr 7. 27. februar 1958 til vegsjefer ang. kurs i kontroll av betong- og fundamenteringsarbeider.

Nr 8. 26. februar 1958 til vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 18: Lønn under militærtjeneste.

Nr 9. 3. mars 1958 til vegsjefer ang. grunnundersøkelser 1958.

Nr 10. 20. mars 1958 til vegsjefer ang. trafikkmeldinger og vegerapporter.

Nr 11. 12. april 1958 til vegsjefer ang. geologiske undersøkelser i 1958.

Nr 12. 14. april 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. lønn under permisjon for å utføre offentlige verv (ombud) og organisasjonsmessige oppdrag.

Nr 13. 14. april 1958 til fylkesmenn og vegsjefer ang. oversikt over offentlige investeringsarbeider som kan settes igang ved et tilbakeslag.

Nr 14. 22. april 1958 til vegsjefer ang. oppmerking på kjørebanen.

Nr 15. 28. april 1958 til vegsjefer ang. antegnelser m. v. til vegvesenets regnskaper.

Nr 16. 29. april 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. avlønning av offentlige tjenestemenn under militærtjeneste. Kommentar til Lønns- og prisdepartementets rundskriv av 2. juli 1957.

Nr 17. 30. mai 1958 til fylkesmenn og vegsjefer ang. kommunenes forskuttering av statsvegarbeid. Refusjonsvilkår.

Nr 18. 17. juni 1958 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved statens vegarbeidsdrift. Revisjon av vegarbeideroverenskomsten av 6. juli 1956.

Nr 19. 20. juni 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. endring av pensjonsloven av 28. juli 1948.

Nr 20. 29. juli 1958 til vegsjefer ang. leid bil med sjåfør. Endring av de alminnelige prisbestemmelser for transport med lastebil.

Nr 21. 6. august 1958 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4, punkt 11: Godtgjørelse for bevegelige helligdage.

Nr 22. 22. august 1958 til vegsjefer ang. prisberegning for maskinplanering utført av private entreprenører etter oppdrag fra Statens vegvesen.

Nr 23. 23. august 1958 til vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 4: Lønnsbestemmelser. Lønn til arbeider som passer knuseverk.

Nr 24. 26. august 1958 til vegsjefer ang. berettigelse av at enkelte vegarbeidere tillates å stå i tjeneste utover gjeldende aldersgrense på 68 år.

Nr 25. 27. august 1958 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. beskjeftigelse av pensjonister. Avlønning.

Nr 26. 15. september 1958 til vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Overenskomstens § 2: Ordinær arbeidstid. Nedsettelse av arbeidstiden til 45 timers arbeidsuke og bestemmelsene om lønnskompensasjon herfor fra 1. mars 1959.

Nr 27. 25. september 1958 til fylkesmenn og vegsjefer ang. lønns- og arbeidsvilkår ved Statens vegarbeidsdrift. Ny overenskomst av 8. mai 1958. Indeksregulering juli 1958.

Nr 1 M. 3. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt International.

Nr 2 M. 6. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Fiat modell 1100 T.

Nr 3 M. 9. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Commer, Karrier.

Nr 4 M. 11. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Nr 5 M. 14. januar 1958 til statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. terminer for fordeling av person- og varebiler 1. halvår 1958.

Nr 6 M. 14. januar 1958 til politimestre, statens bilsakkyndige og Statens Bilfordelingskontor i Oslo ang. bilforhandlerens adgang til å registrere personbiler til demonstrasjonsbruk.

Nr 7 M. 17. januar 1958 til fylkesmenn, politimestre og statens bilsakkyndige ang. transport av Heimevernets personell på lastebil.

Nr 8 M. 24. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Commer Karrier.

Nr 9 M. 27. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Morris Commercial.

Nr 10 M. 28. januar 1958 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

Nr 11 M. 12. februar 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige samt lensmennene ang. nye nummerserier for motorkjøretøyer i Oslo politidistrikt.

Nr 12 M. 25. februar 1958 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 13 M. 24. februar 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr 14 M. 27. februar 1958 til statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler.

Nr 15 M. 7. mars 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Chevrolet.

Nr 16 M. 8. mars 1958 til statens bilsakkyndige og statens bilfordelingskontor i Oslo ang. terminer for fordeling av person- og varebiler 1. halvår 1958.

Nr 17 M. 13. mars 1958 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 18 M. 13. mars 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford Thames 800.

Nr 19 M. 15. mars 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Ford FK 1250.

Nr 20 M. 24. mars 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Dodge.

Nr 21 M. 24. mars 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Fargo.

Nr 21 M. 11. april 1958 til statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 22 M. 11. april 1958 til statens bilsakkyndige ang. kjøring av traktor i landbrukets driftsbygninger.

Nr 23 M. 15. april 1958 til rikets tollsteder ang. fortolling av Michelin Metallic.

Nr 24 M. 15. april 1958 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 25 M. 16. april 1958 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i lastebilers førerhus.

Nr 26 M. 21. april 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Magirus-Deutz.

Nr 27 M. 21. april 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Henschel.

Nr 28 M. 25. april 1958 til fylkesmenn, politimestre, vegsjefer og statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 29 M. 30. april 1958 til fylkesmenn, skattefogder samt jordstyre ang. refusjon av avgift på bensin nytt til jordbrukstraktorer m. v. 1958.

Nr 30 M. 30. april 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, landbrukssjefer, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, samferdselskonsulenter, statens bilsakkyndige samt landbrukselskaper og jordstyre ang. refusjon av avgift på bensin nytt til jordbrukstraktorer m. v. endring av pensjonsloven av 28. juli 1949.

Nr 31 M. 31. mai 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Borgward, B-1500/F.

Nr 32 M. 31. mai 1958 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. lette motorkjøretøyer.

Nr 33 M. 31. mai 1958 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. registrering av lette motorkjøretøyer.

Nr 34 M. 5. juni 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Nr 35 M. 11. juni 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt D.A.F.

Nr 36 M. 11. juni 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes-Benz.

Nr 37 M. 17. juni 1958 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i landbrukets driftsbygninger.

Nr 38 M. 19. juni 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. •ket tilleggsavgift på bensin.

Nr 39 M. 19. juni 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Henschel, type H.S. 95.

Nr 40 M. 19. juni 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Volvo.

Nr 41 M. 30. juni 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og sta-

tens bilsakkyndige ang. vegavgifter og tilleggsavgift på bensin for budsjetterminen 1958—59 m. m.

Nr 42 M. 30. juni 1958 til politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. politiets kontroll med utenlandske motorvogner. Nye regler for inn- og utpassering av slike kjøretøyer.

Nr 43 M. 30. juni 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, landbrukssjefer, landbruksselskaper, skattefogder, skatteinspektører, lensmenn, jordstyre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. refusjon av avgift på bensin nytt til jordbrukstraktorer m. v. i kalenderåret 1958.

Nr 44 M. 2. juli 1958 til politimestre og lensmenn ang. fiskeres fritagning for bensinavgift.

Nr 45 M. 2. juli 1958 til statens bilsakkyndige ang. antall sitteplasser i førerhus. Tempo Wiking-Rapid og Matador.

Nr 46 M. 7. juli 1958 til politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. turistenes bruk av utleievogner — motorvognlovens § 15 åttende ledd.

Nr 47 M. 15. juli 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford.

Nr 48 M. 16. juli 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Nr 49 M. 16. juli 1958 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Barkas V901/2.

Nr 50 M. 17. juli 1958 til statens bilsakkyndige ang. registrering Goggomobil type T 300 og T 400.

Nr 51 M. 22. august 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Tempo-Wiking-Rapid.

Nr 52 M. 1. september 1958 til Statens bilsakkyndige ang. Tempo Wiking, Rapid og Matador.

Nr 53 M. 1. september 1958 til Statens bilsakkyndige ang. traktor for innkjøring i jordbrukets driftsbygninger. Utvidet godkjenning av gnistfanger for jordbrukstraktorer.

Nr 54 M. 17. september 1958 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. kjøring av traktor i beruset tilstand.

Nr 55 M. 22. september 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Willys, modell FC — 150 H.

Nr 56 M. 22. september 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Rapid.

Nr 57 M. 22. september 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Bedford.

Nr 58 M. 26. september 1958 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av personbiler og tre-hjulte motorsykler.

Nr 59 M. 3. oktober 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis.

Nr 60 M. 7. oktober 1958 til Statens bilsakkyndige ang. utskrift av bilregistret.

Nr 61 M. 9. oktober 1958 til politimestre, vegsjefer og Statens bilsakkyndige ang. nummerserier for registrering av motorkjøretøyer.

Nr 62 M. 10. oktober 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt Scania-Vabis, type C 70/3 — Capitol buss.

Nr 63 M. 10. oktober 1958 til vegsjefer, politimestre og Statens bilsakkyndige ang. godkjente brannslukningsapparater for lukkede personbiler.

Nr 64 M. 11. oktober 1958 til Statens bilsakkyndige ang. totalvekt M.A.N., modell 520 L1F.

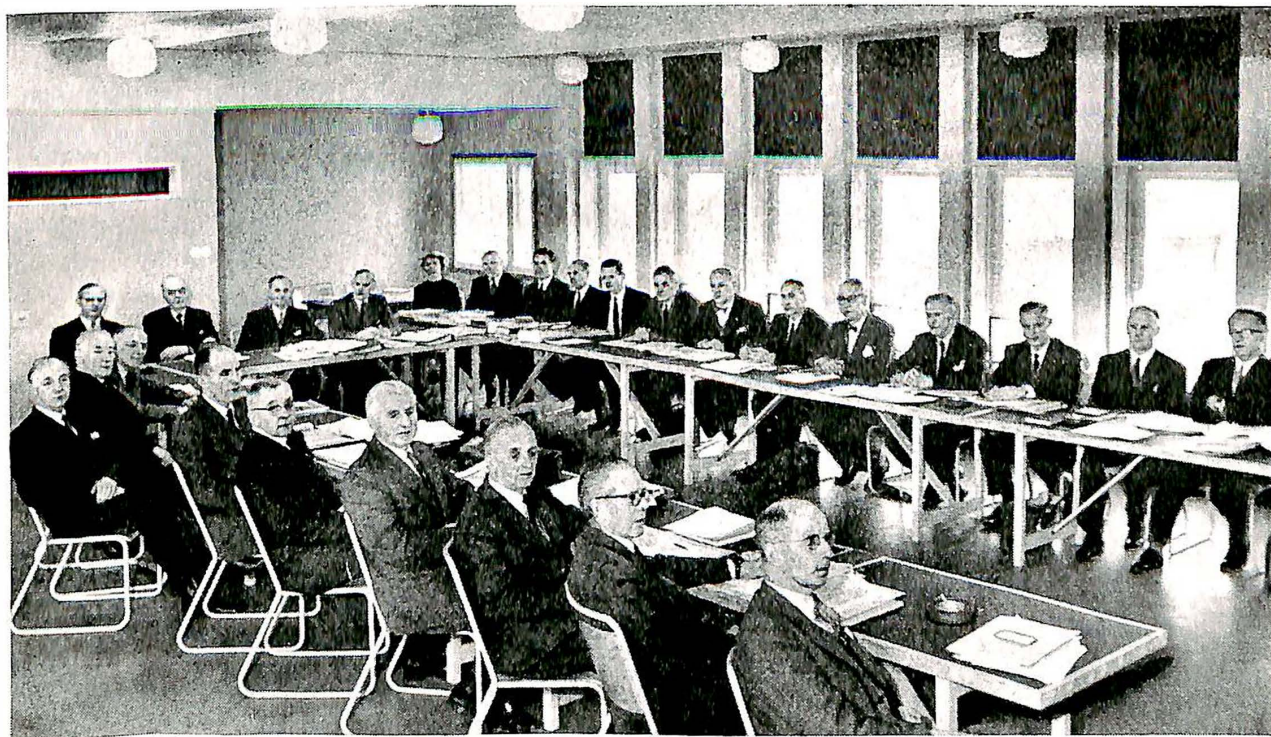
Nr 65 M. 13. oktober 1958 til Statens bilsakkyndige ang. registrering av campingtilhenger.

Nr 66 M. 15. oktober 1958 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, skattefogder, lensmenn, samferdselskonsulenter og Statens bilsakkyndige ang. Samferdselsdepartementets rundskriv nr 41/1958 av 30. juni 1958.

Nr 67 M. 20. oktober 1958 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. asymmetrisk billys.

Nr 68 M. 21. oktober 1958 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. førerkort for motorvogner som brukes til transport av barn i drosjer og i småbusser.

Nr 69 M. 24. oktober 1958 til politimestre og Statens bilsakkyndige ang. registrering av motorsykler.



Vegsjefmøtet 1957

Landets vegsjefer var i dagene 2.—4. desember 1957 samlet til møte i Vegdirektoratet til drøftelse av innstillingen om ny veglov, fremlagt av veglovkomiteen av 1951.

Vegdirektøren innledet til drøftelsene. Han ga komiteen anerkjennelse for det omfattende og grundige arbeid den har utført, og redegjorde deretter for de viktigste sider ved lovutkastet. Han rettet særlig oppmerksomheten mot de punkter ordskiftet først og fremst måtte konsentreres om.

Av plasshensyn kan det her bare gis en oversikt over noen av de vesentligste spørsmål som ble trukket frem under ordskiftet.

Spørsmålet om vegenes klasseinndeling var gjenstand for utførlig meningsutveksling. Det ble av mange fremholdt at den foreslåtte todeling av de offentlige veger — i hovedveger og bygdeveger — kanskje ikke dekket behovet, idet meget talte for at man i alle fall burde ha en egen gruppe for

særlig viktige veger, som kunne betegnes for eksempel stamveger eller riksveger. For denne klasse kunne man ha spesielle bestemmelser om fasadefrihet, byggelinjeavstand m. v., likesom det kunne være naturlig med særskilte regler for utgiftsfordelingen, blant annet med hensyn til utgiftene til grunnerstatningen. Komiteens todeling av vegene er bestemt av de regler den har foreslått om utgiftsfordelingen. Disse regler medfører en meget enkel ordning, men det ble på møtet gitt uttrykk for at reglene ikke med nødvendighet måtte bli mer komplisert ved en endret klasseinndeling.

Avdelingsdirektør Waarum innledet til drøftelse av kapitlet om vegadministrasjonen. Han pekte spesielt på at det ville være naturlig om Vegdirektoratet, som sentralledelsens faktiske ansikt utad mot distriktet og publikum i alle vegsaker, ble uttrykkelig nevnt i loven. Direktøren gikk videre inn på de mulige alternativer for opprettelse av et

«riksvegstyre» eller «hovedstyre» for vegvesenet. Det kunne tenkes som et representativt styre med hovedformål å fordele bevilgede midler — og midler fra et eventuelt fond for vegavgifter — på de forskjellige veganlegg på grunnlag av prioritetslister oppsatt av de bevilgende myndigheter, og midler til vedlikehold på grunnlag av utredning fra administrasjonen. Det kunne også opprettes som et engere styre, som særlig hadde til formål til støtte for de bevilgende myndigheter å være med på å klarlegge trafikkøkonomiske, sosiale og kulturelle interesser ved veginvesteringer. Endelig kunne det tenkes som et engere fagstyre med den oppgave å bedre effektiviteten i selve vegarbeidsdriften. Eventuelt kunne styret være en kombinasjon av de her nevnte alternativer.

Med hensyn til Vegdirektoratet sa mange av vegsjefene seg enige i at det var naturlig å gi denne hovedinstitusjon i vegvesenet en uttrykkelig plass i loven, selv om organets stilling, som hittil, strengt tatt kan ordnes som bevilgnings- og instruksak. Et hovedstyre ville etter manges mening være en fordel hvis det kunne føre til friere disponering av midlene og muligens også til større bevilgninger. Noen var redde for at et hovedstyre kunne bety «flere kokker».

Det var avgjort flertall for at fylkesvegstyrets myndighet ikke måtte overføres til fylkesutvalget. Begrunnelsen var vesentlig at behandlingen av vegsakene krever en fagkyndighet som fylkesutvalget ikke kan forutsettes å ha. Fylkesvegstyret ble dessuten av mange fremholdt som det enkleste og mest hensiktsmessige apparat for arbeidet med vegsakene.

Flere av vegsjefene mente at vegsjefens egen myndighet burde klarlegges nærmere i loven.

Lovutkastets forslag om vegplaner avdekket noen meningsforskjell blant vegsjefene. Det syntes å være enighet om at planer — i alle fall kortsiktige — var til god støtte for en systematisk fremdrift i vegarbeidet. Mange mente imidlertid at det var unødvendig å nevne vegplanene i loven. Det ble også fremholdt at det kunne føre til store ulemper å binde vegarbeidet til vegplaner vedtatt av Storting eller fylkesting, idet forholdene i dag forandrer seg så fort at vedtatte planer snart kan bli avlegs og til hinder for en sunn utvikling. På den annen side ble det fremhevet at hvis man skal frem til runde bevilgningssummer, kan det være nødvendig at planene vedtas av den bevilgende myndighet.

Det ble uttrykt tilfredshet med at lovutkastet inneholder bestemmelser om avkjørslere. Det var likevel noen uenighet om viktige detaljer, således

om hvorvidt vegvesenet skal påta seg vedlikeholdet av avkjørslene. Videre ble det av enkelte foreslått at avkjørselsplanene må bli å utarbeide av vegsjefene og ikke av kommunene.

Overingeniør Sundby gjorde rede for utkastets bestemmelser om ferjesamband. Et par vegsjefer fremhevet at vegvesenet ikke var særlig godt skikket til å administrere ferjevirkosomhet, og at privat drift ville gi bedre service. Det ble imidlertid fremholdt at lovutkastet ikke tilsikter noen utvidelse av Statens virksomhet på dette felt.

Det vesentlige spørsmål om hvem som skal være vegholder for bygdevegene, ble drøftet med særlig interesse. Komiteens flertall har foreslått at Staten skal være vegholder. Flere av vegsjefene fremholdt at dette ikke er i tråd med at fylkesvegstyret skal være vegmyndighet for bygdevegene, og mente at fylkesvegstyret i realiteten ikke vil få noen myndighet etter flertallets forslag. Av mer reell art ble videre anført at fylkesvegstyret bedre enn sentraladministrasjonen kjenner det lokale vegbehov og forholdene i distriktet. Hvis fylket blir vegholder, vil man også få en administrativt enklere ordning og dessuten bidra til at distriktet beholder et initiativ i vegsakene. På den annen side gjorde andre av vegsjefene gjeldende at man med Staten som vegholder både for hoved- og bygdevegene ville få den mest rasjonelle utnyttelse av arbeidskraft og maskinpark. Også i forhold til vegarbeiderne og deres organisasjoner ville denne ordning være den beste. Et par av vegsjefene holdt på at herredene burde være vegholder for bygdevegene, men med adgang for fylket til å overta.

Angående utgiftsfordelingen mente mange vegsjefer at den foreslåtte ordning, som i hovedtrekkene går ut på at Staten betaler 100 % av utgiftene til bygging og vedlikehold av hovedveger og 50 % til bygging og vedlikehold av bygdeveger, hadde alvorlige skyggesider. Ordningen medfører store utgiftsoverføringer på Staten, og mange var redde for at Staten ikke ville kunne skaffe de nødvendige midler til å møte berettigede krav om sterkere utbygging og bedre vedlikehold av vegene. Det ble videre pekt på at det gjerne er lokaltrafikken som er størst selv på de viktigste veger, slik at det kan være rimelig å pålegge distriktet en del av utgiftene også til hovedvegene. Dette vil også hindre urimelige vegkrav fra distriktene. Mange fremhevet at en tredeling av vegene, som før nevnt, kunne gi grunnlag for en mer variert og rimelig utgiftsfordeling.

Avdelingsdirektør Paus gjorde særskilt rede for spørsmålet om dekning av utgifter til grunn og

gjerde. Også her var det stor meningsforskjell mellom vegsjefene om i hvilken utstrekning distriktet burde bære utgiftene.

Hovedbokholder Bakken utredet spørsmålet om lovutkastets betydning for regnskaps- og revisjonsordningen.

Avdelingsdirektør Rønning gjorde rede for spørsmålet om i hvilken utstrekning man burde tillate parkering på vegger og gater.

Til slutt redegjorde overingeniør Weydahl for betydningen av utkastets forslag om å oppheve øremerkingen av bensinavgiften (motorvognlovens § 26, annet ledd). Et stort flertall av vegsjefene mente at en opphevelse ville være meget uheldig. Det ble pekt på at de fleste land vi naturlig kan sammenligne oss med, har en lignende øremerking av statsinntekter til fordel for vegholdet. Det ble anført at avgiftene mer måtte sees som en godtgjørelse for bruken av vegene enn som en skatt.

Debatten var dermed avsluttet, og man kunne slå fast at man hadde fått et verdifullt bidrag for det videre arbeid med lovsaken.

Befaring av Drammensvegen.

Umiddelbart etter at deltagerne i vegsjefmøtet hadde gjort seg ferdige med drøftelsene av veglovutkastet ga overingeniør S. Nesje en kort orientering om Drammensvegens ombygging. Han viste i tilknytning hertil lysbilder av anlegg og planer fra parsellen Lysaker bru—Sandvika i Bærum og omtalte videre igangværende og forestående arbeider i Asker.

Parsellen Lysaker—Sandvika er den første 4-sporede veg som bygges i landdistrikt hos oss.



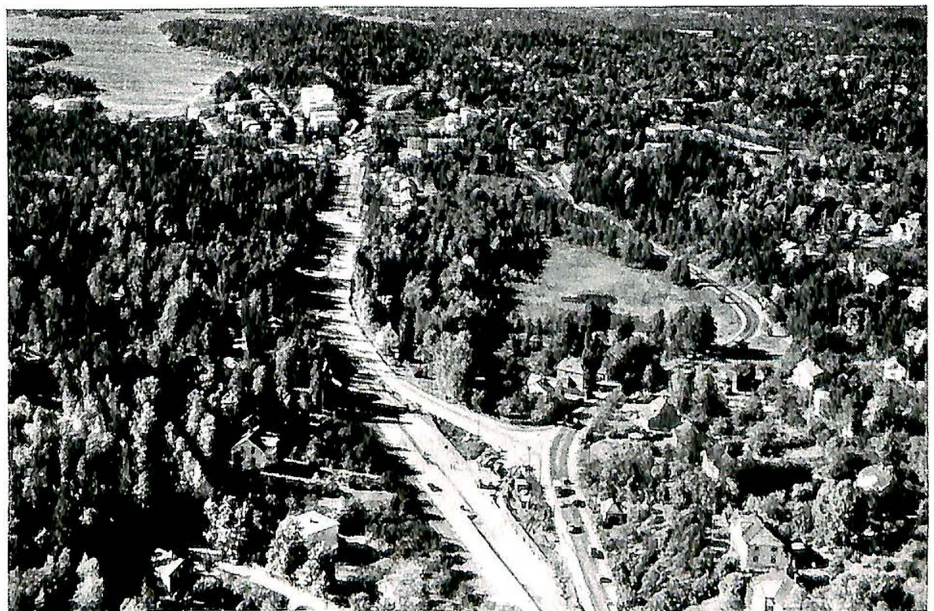
Drammensvegen ved Lysaker, sett mot Drammen, primo juli 1957.

Lengden er ca 7 km og overslaget ca 16 mill. kr, heri er da tatt med Statens andel, 1,1 mill. kr ved ombygging av Lysaker bru (ved Oslo nye bygrense) og en 500 m arm til Ringeriksvegen ved Kjørbo.

Vegbredden 24 m har følgende inndeling: 2 kjørebaneer à 7 m, 2 sykkelstier à 2 m samt 2 fortau à 1,5 m. Mellom kjørebane og sykkelsti er det en 0,5 m bred flat grøft som er satt med smågatestein, og mellom de 2 kjørebaneer en midtrabatt på 2 m.

Langs hele anlegget blir det lagt drens- og kloakkledninger.

Etter overingeniør Nesjes orientering foretok møtedeltagerne en befaring pr buss. På Lysakerbrua ønsket vegsjef Slungaard selskapet velkommen til Akershus fylke, og nevnte at den del av



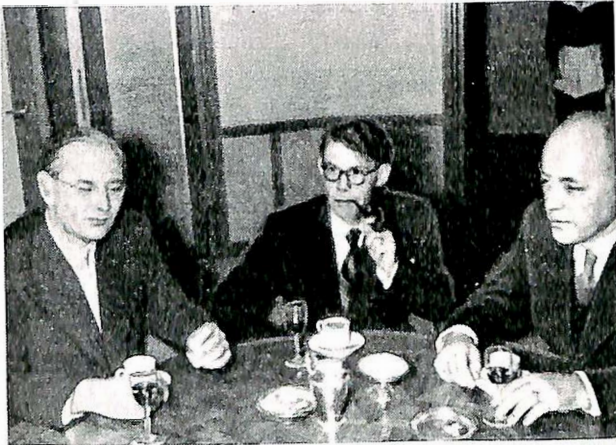
Kryss Drammensvegen—Snarøyvegen sett mot Drammen, primo oktober 1957. Den gamle Drammensveg t. h., den nye midt på bildet.



Skjæring Fornebukollen med lager av pukk på høyre side. Brakkeleir i bakgrunnen. Sett mot Oslo, primo oktober 1957.

innfartsvegen som ligger i Oslo (mellom Skøyen og Lysaker) nå er under opparbeidelse med 25 m bredde, idet de 2 kjørebaneer får 7,5 m bredde innen byen.

Fra Lysaker bru er nå under arbeid en 2,5 km lang strekning til Wettergreens veg. Entreprenør er A/S Veidekke. Strekingen var på det nærmeste ferdigplanert. Det er tatt ut ganske store fjell-



Snapshots fra middagen på Continental.

masser som dessverre var av så dårlig kvalitet at steinlagsmassene har måttet tas annetsteds fra. Det vesentligste av den planerte strekning blir nå forsynt med et lett asfaltdekke, idet det er meningen å få ført over trafikken på den nye veg i vinter. Toppdekket blir så lagt på forsommeren 1958. Under befaringen fikk man se hvordan steinmaterialene før asfalteringen ble oppvarmet med en flammekaster som ble trukket av traktor.

Etter en snartur ut til A/S Veidekkes anlegg for fremstilling av pukk og andre steinlagsmaterialer ved Kjørbo like utenfor Sandvika, var deltagerne firmaets gjester ved en lunsj på Strand i Bærum. Sivilingeniør Korsbrekke jr. ønsket velkommen og anleggsbestyreren, ingeniør Piene ga interessante opplysninger om det arbeid A/S Veidekke har utført. En fikk et levende inntrykk av de store og små vanskeligheter som melder seg ved fremføring av en slik trafikkåre gjennom tettbebyggelse, ikke minst på grunn av de mange ledninger som lå i grunnen og som ikke måtte skades. Syv «vesener» + private hadde ledninger i området ved Lysaker, og det hadde vært atskillige mer eller mindre ubehagelige overraskelser for anleggsledelsen. Dertil kom trafikken på denne vår desidert sterkest trafikerte landeveg. Men det hele hadde da ordnet seg og det var med inntrykket av at entreprenøren med sine folk og det store oppbud av maskiner hadde utført en vanskelig oppgave på en utmerket måte, at deltagerne i befaringen

kunne takke for den interessante tur og den hyggelige måte de var blitt mottatt på.

Om aftenen på vegsjefmøtets siste dag var alle deltagerne vegdirektørens gjester til en middag på Continental. Innbudt var også en del representanter fra Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet.

Vegdirektøren hilste ved bordet alle gjestene velkomne og rettet en særlig hilsen til de tilstedeværende representanter fra departementet. Han takket videre vegsjefene for den fruktbringende diskusjon under møtet og håpet at det fortsatte arbeid som nå foresto med veglovkomiteens innstilling ville bli nyttig for vegvesenets fremtidige administrasjon og virksomhet.

Statssekretær Bojer takket for maten. Han nevnte at han allerede lenge før han fikk noen befatning med vegvesenets saker alltid hadde hatt den største respekt for det arbeid som landets vegsjefer hadde utført når man tok i betraktning de ofte helt utilstrekkelige midler som sto til disposisjon. Han trodde imidlertid at de verste trengselsår nå var forbi og at vegvesenet kunne vente seg en litt rikere tildeling av driftsmidler i årene fremover, idet interessen og forståelsen for betydningen av vegvesenets virksomhet både i og utenfor Stortinget var stadig stigende.

Ellers fortsatte samværet til ut i de sene nattetimer. Stemningen var god og alle hygget seg, hva kanskje også de snapshots som vår utmerkete amatørfotograf, overingeniør Weydahl, tok fra festen gir et tydelig inntrykk av.

Hvordan 91 mennesker dræbtes i den københavnske trafik i 1956

I 1956 blev der i alt dræbt 91 mennesker i den københavnske trafik. Der er nu foretaget en nærmere analyse af, hvordan netop disse 91 blev trafikens ofre, og her er resultatet af undersøgelsen:

Der var 41 fodgængere blandt de dræbte. Af disse var de 24 selv skyld i deres ulykke, idet de færdedes på kørebanen uden først at have orienteret sig om, hvorvidt tidspunktet eller stedet (måske både og) var fornuftigt valgt.

14 fodgængere dræbtes på grund af andres fejl, og disse fejl bestod stort set i følgende: 1) motorførernes manglende respekt for overgangssteder og 2) motorførernes for hurtige kørsel efter omstændighederne.

Det er med andre ord lidt overdrevet, når man siger, at fodgængere *altid* selv er skyld i deres ulykke. Tallene viser, at mange alvorlige ulykker ville være undgået, hvis der af de respektive motorførere var præsteret mere hensynsfuld kørsel.

Anderledes forholder det sig med de dræbte blandt cyklisterne, knallertkørerne og motorcyklisterne. For alle

disse grupper vedkommende gælder det, at her var de pågældende i næsten alle tilfælde selv skyld i tragedien.

Tallenes fordeling mellem skyld og ikke skyld for disse trafikanter ligger således: 17 cyklistere blev dræbt, og af disse havde 14 selv skylden. Ulykkerne skete, fordi de pågældende ikke opfyldte deres vigepligt, ikke gav tegn eller så sig tilbage før svingning eller præsterede usikker kørsel. Endelig var 6 af de dræbte spirituspåvirkede.

Af knallertkørerne dræbtes 16. Af disse var 14 selv skyld i ulykken, der skete på følgende måde: 1 dræbtes ved uforsigtig overhaling, 3 ved usikker kørsel, heraf 1 spirituspåvirket, og ikke mindre end 10 blev dræbt, fordi de ikke overholdt vigepligten.

Der dræbtes motorcyklistere, der *alle* selv var skyld i det skete, 5 dræbtes, fordi de kørte usikkert og mistede herredømmet over motorcyklen (heraf 2 spirituspåvirkede), 2 kørte for hurtigt efter forholdene, og 1 opfyldte ikke vigepligten.

2 bilister dræbtes. Heraf var den ene spirituspåvirket.

Endelig kan det oplyses, at der dræbtes 7 passagerer, heraf ikke mindre end 4, fordi føreren var spirituspåvirket.

De foranstående oplysninger giver anledning til at understrege følgende:

1. Spiritus spiller en for dominerende rolle blandt årsagerne. I 19 tilfælde af de 91 var der tale om spirituspåvirket — altså i ca. 20 % af det samlede tal.

Der har altid været et ikke ringe antal berusede blandt de dræbte trafikanter i København, men i år synes tallet at være væsentlig højere end tidligere år.

2. Alt for mange ældre og gamle mennesker er blandt de dræbte fodgængere. Trods den stadig stigende trafik og de deraf voksende vanskeligheder og farer er det, som

om mange stadig ikke har fattet, at opmærksomheden hele tiden må være rettet mod trafikken, ikke alene når man træder ud på kørebanen, men også *forend* man træder ud.

3. Knallertkørerne overholder i alt for ringe grad deres vigepligt. Det synes at være en indgroet opfattelse, at pedalerne ikke må anvendes, hvorfor man holder farten på steder, hvor den rettelig burde nedsættes.

Groes-Petersen,
vicepolititiinspektør.

Lengden av faste vegdekker.

Tabell I. Lengden av faste dekker på offentlige veger pr 1. oktober 1957, fylkesvis fordelt.

Fylke	a Riksveg km	b Fylkesveg km	c = a + b Hovedveg km	d Bygdeveg km	e = c + d I alt pr 1/10—57 km	f I alt pr 1/10—56 km
Østfold	220,19	103,27	323,46	12,74	336,20	316,80
Akershus	297,04	115,03	412,07	115,07	527,14	514,02
Hedmark	136,80	6,42	143,22	2,08	145,30	129,04
Oppland	247,43	9,77	257,20	1,35	258,55	251,19
Buskerud	161,89	10,39	172,28	26,14	198,42	178,83
Vestfold	261,30	135,31	396,61	159,48	556,09	535,06
Telemark	136,58	23,57	160,15	3,86	164,01	142,12
Aust-Agder	82,46	16,34	98,80	8,72	107,52	95,01
Vest-Agder	128,18	12,41	140,59	6,11	146,70	136,49
Rogaland	149,46	46,42	195,88	31,42	227,30	199,69
Hordaland	155,41	29,45	184,86	59,52	244,38	225,60
Sogn og Fjordane	71,81	1,60	73,41	12,40	85,81	77,94
Møre og Romsdal	72,97	—	72,97	0,55	73,52	63,62
Sør-Trøndelag	111,31	2,49	113,80	7,21	121,01	112,82
Nord-Trøndelag	65,37	0,47	65,84	0,55	66,39	58,32
Nordland	11,99	0,96	12,95	0,82	13,77	12,37
Troms	8,40	0,30	8,70	—	8,70	7,29
Finnmark	7,58	—	7,58	—	7,58	4,24
Hele landet	2 326,17	514,20	2 840,37	448,02	3 288,39	
Hele landet pr 1/10 1956	2 147,78	483,71	2 631,49	428,96		3 060,45
Økning	178,39	30,49	208,88	19,06	227,94	

Tabell II. Lengden av faste dekker på offentlige veger pr 1. oktober 1957.

Vegdekke	a Riksveger km	b Fylkesveger km	c = a + b Hovedveger km	d Bygdeveger km	e = c + d Faste dekker i alt pr 1/10 1957 km	f Faste dekker i alt pr 1/10 1956 km
Gatesteindekker	78,98	19,19	98,17	0,55	98,72	101,39
Sementbetong	84,14	13,79	97,93	5,22	103,15	103,15
Essenasfalt, pulverasfalt o. l.	90,50	5,46	95,96	2,14	98,10	106,79
Asfaltgrusbetong, vegblandingsdekker, åpen asfalt og tjærebetong	1 644,87	382,80	2 027,67	335,99	2 363,66	2 133,59
Topplagsfylling, asfaltmakadam og penetrasjonsdekker	56,90	47,33	104,23	57,79	162,02	162,47
Dobbelt overflatebehandling o. l. ...	345,36	45,52	390,88	46,20	437,08	427,40
Andre typer	25,42	0,11	25,53	0,13	25,66	25,66
Faste dekker i alt	2 324,77	514,20	2 838,97	449,42	3 288,39	
Faste dekker i alt pr 1/10 1956	2 147,78	483,71	2 631,49	428,96		3 060,45

Tabell III. Faste dekker på riksvegene pr 1. oktober 1957, fordelt på vegdekke og fylke.

Fylke	Gatestein km	Sement- betong km	Essen- asfalt, pulver- asfalt o. l. km	Asfaltgrus- betong, vegbland- ingsd., åpen asfalt og tjæreb. km	Topplags- fylling, asfaltmaka- dam, pene- trasjons- dekker km	Dobbelt overflate- behandling o. l. km	Andre typer km	Alle dekker pr 1/10-57 km
Østfold	46,60	11,60	7,80	154,19	—	—	—	220,19
Akershus	2,63	26,36	5,83	147,93	9,13	103,46	1,70	297,04
Hedmark	—	—	0,41	118,96	6,04	11,39	—	136,80
Oppland	—	0,50	6,67	179,87	2,19	41,21	16,99	247,43
Buskerud	16,81	8,25	3,95	106,55	11,70	13,45	1,18	161,89
Vestfold	10,10	34,67	8,10	125,39	17,73	65,31	—	261,30
Telemark	1,18	2,76	15,32	99,54	3,61	14,17	—	136,58
Aust-Agder	—	—	—	82,00	—	0,46	—	82,46
Vest-Agder	—	—	33,25	81,98	—	12,95	—	128,18
Rogaland	0,53	—	—	148,93	—	—	—	149,46
Hordaland	0,46	—	0,54	92,76	3,63	55,67	2,35	155,41
Sogn og Fjordane	0,67	—	2,66	63,34	—	1,94	3,20	71,81
Møre og Romsdal	—	—	5,96	59,66	2,87	4,48	—	72,97
Sør-Trøndelag	—	—	0,01	94,70	—	16,60	—	111,31
Nord-Trøndelag	—	—	—	61,10	—	4,27	—	65,37
Nordland	—	—	—	11,99	—	—	—	11,99
Troms	—	—	—	8,40	—	—	—	8,40
Finnmark	—	—	—	7,58	—	—	—	7,58
Hele landet	78,98	84,14	90,50 ¹	1 644,87	56,90	345,36	25,42	2 326,17
Hele landet pr 1/10 1956	81,65	84,14	98,89	1 467,42	57,36	332,90	25,42	2 147,78

¹ 7,00 km i Troms som tidligere var ført under denne gruppe, er nå ført under asfaltgrusbetong.

Merking av vegar og gater

Overingeniør G. A. Frøholm, M. N. I. F.

DK 656.054

På køyreturane kringom i mange land og statar har eg prøvt å setje meg inn i oppmerkjingsmåtane o. l. Det gjeld vegvisarar, vegnommer, forvarsel, orienteringstavler, varsling framfor fårar og vanskar m. m. I Europa har eg køyrt på mange vegar i alle landa vest for jarnteppet og ein snartur gjennom Bulgaria i 1955.

I Europa har eg som regel hatt med ein mann som kunne vere til hjelp med kartlesing, orientering, passe på vegnommer o. l.

I U.S.A. har eg no køyrt meir enn 9000 miles (14 500 km), og alt dette har eg køyrt utan å ha nokon kartlesar med i bilen. Då er det sjølvsgatt

mykje vanskelegare å finne fram, serleg i tettbygde stork. I slike stork gjer vegane rett som det er brå svingar, gjerne fyrst i rett vinkel til ei side, og so etter eit par kvartal vinkel til hin kanten.

I Europa har det vore lett å finne fram, som regel. Sjølvsgatt har det hendt at eg har køyrt so fort forbi eit vegdele at kartlesaren har klaga over at han ikkje fekk sjå vegvisarane, og det har vel hendt at eg har kome inn på ein feil veg og, og har måtte snu for å finne att den rette vegen. Men stort sett er vegane godt merkte i Europa. Og i byane er gjennomkøyringsvegane og vegane inn til bysentret vanleg godt merkte. Det var lenge

før Oslo fekk slik merkjing, men dei siste åra har det vore bra merkjing i Oslo og.

Ein ting som eg la merke til på fyrste bilturen min i Mellom-Europa i 1933, var at der var so tydelege bynamn ved alle innkøyringane til byar eller til tettbygde strom. Når vi so køyrde ut av byen att var der sett opp ei stor tavle med *namnet på neste byen* og kor mange kilometer det var dit. På denne måten var det sers lett å orientere seg og sjå at vi var på rette vegen.

Her i U.S.A. er diverre ikkje alt slik eg kunne ynskje det. Sjølve vegrutenommera er som regel store og tydelege, og der er mange av dei, ofte med korte mellomrom. Som eg for mange år sidan skreiv i Norsk Vegtidskrift skulle det vere nok å ha eit rutenommer som ein kan sjå med det same ein kjem til vegdelet, og so eit liknande nommer kring 100 m frå vegdelet, slik at ein kan sjå at ein er komen på den rette vegen. Dette er ikkje gjennomført her, og det hender derfor at eg kan vere i tvil om eg er på rett veg, endå so overdrive mange nommer det kan vere på somme vegar. Men det er litt ujamnt. I somme county, eller somme deler av nokre statar, er det lite å finne av vegrutenommer. Eg kan soleis nemne at U.S. nr 1 frå New Haven til New York går gjennom mange småbyar og mange tettbygde strom. For det meste står dette U.S. nr 1 tett i tett mil etter mil. Men so kan vi brått kome til ein stad der vi ikkje kan finne eit nommer på mange hundre meter eller kanskje 1—2 km. Og dette hender i tettbygde strom der store gater og vegar stikk på skrå ut frå U.S. 1. Eg har køyrt denne vegen to gonger, den eine gongen var det myrkt. Men eg var fleire gonger i tvil om eg var på den rette vegen, og ein gong køyrde eg feil og laut leite meg fram. Mest slik har det vore på nokre andre viktige U.S.-vegar (*Federal- eller riksvegar*) og.

So er det *namn på byar og bygder*. Med desse namna har det vore dårleg stell her. Vi kan køyre hundrevis kilometer og gjennom mange tettbygde strom utan å finne eit stadnamn. Den fyrste gongen eg køyrde den vel 140 km lange vegen frå New York til New Haven (om kvelden etter at det var myrkt) såg eg ikkje eit stadnamn på heile turen. Eg kunne av namn på forretningar sjå at eg var i den eller den byen. Men verkelege orienterande stadnamn finst det ikkje på denne vegen, ikkje slik at eg kan sjå dei når eg køyrer i bilkøen i alle fall.

I somme statar finst det stadnamn for mange bygder. Men dei er merkte med så små bokstaver og berre svart på kvit, og der er slike mengder med

andre liknande tavler med namn på, at det er ikkje lett å finne desse stadnamna. Dette er ein stor mangel. Dei som er framande og køyrer bil, kan derfor vanskeleg finne ut kor langt dei er komne, serleg dersom det er berre vognføraren i bilen. Han kan ikkje lett stogge og studere kartet, for han må fylgje med bilstraumen. Sjølv sagt kan han køyre inn på ein bensinstasjon og spyrje seg føre, og det har eg gjort ofte.

Men kunne ein fått gjennomført det prinsippet som etter kvart blir gjennomført heime i Norge, at store stadnamntavler med namn som lyser når det er myrkt, syner kvar ein er komen, ville mykje vore vunne. Og desse tavlene bør ha ein *viss farge*, gjerne *kvitt på blått* slik det var i Norge før. Då ser alle at dette er stadnamn.

Eg har skreive om dette for mange år sidan i Norsk Vegtidskrift: Spar ikkje på stadnamntavlene. Gjer dei store og tydelege, og set opp mange av dei, ikkje berre ved heradssentra eller ved heradsgrensene, men ved flest moglege tettbygde strom og andre stader.

Dertil bør det nokre stader vere *orienteringsstader*. Der skal vere oppsette *enkle kart*. Og der må vere parkeringsplass atmed desse orienteringskarta. Då kan bilfolka stogge der, studere kartet og finne ut kvar dei skal ta vegen. Helst burde det på slike stader vere slike elektriske orienteringstavler som dei har på Oslo Ø og på Karl Johan. Ved å trykke på ein knapp kan ein finne vegen frå denne tavla til den staden ein skal køyre. Ein lysande strek viser vegen. Dersom det offentlege eller billaga ikkje kan ta på seg kostnaden med desse lysande orienteringskarta, kunne dei gjerast automatiske, slik at det lyt leggjast ned t. d. 10 øre i mekanismen før ein får kontakt og lysande veg. Slike automatiske vegvisarar ville vere serleg tenlege i byar og tettbygde strom. Her i U.S.A. har eg ikkje set slike, men her ville dei kome mykje til nytte. For å kunne finne desse tavlene laut dei ha eit sermerkt kjennemerke: Kanskje to eller tre lamper som lyser med *kvar sin farge*. Om dagen kunne det vel vere nok med ei tavle med desse to eller tre fargene.

Eit anna vanskeleg punkt er *gatenamna*. I mange storbyar i U.S.A. har *gatene nommer*. Dette er sers lett vint. Då er det berre å køyre til ein finn høgt nok nommer. Dei går frå 1 til nokre hundre i somme storbyar. På hin kanten går so avenyaner med sine nommer.

Men det vrage er at gatenamn og gatenommer er so altfor små. Til og med i storbyen New

York, ja, på sjølve Manhattan, er gatenamna so små at det er vanskeleg å lese dei før ein kjem tett framåt. Men når ein køyrer i ein lang bilkø og mest aldri kan stogge tett attmed eit gatekryss, er det ikkje so lett å lese gatenamn eller -nommer i forbifarten.

Endå verre var dette i storbyen Chicago. Der var namna so urimeleg små, og so stod mest alle på baksida av ein trestolpe, og gatelykta var på framsida av den same stolpen. Det vart derfor som regel skugge på gatenamnet eller gatenommeret. Dei dagane eg køyrde i Chicago (helst om kvelden) var eg mykje plaga av dette. Eg skulle passe køyringa og fylgje med bilstraumen, og samstundes passe på gatenommera som eg mest ikkje kunne lese. Eg kjem til å skrive om dette i vegtidskrift her i U.S.A. For det er himlande klårt at store og helst *lysande gatenamn* som bilførarane kan sjå eit stykke framover vil lette trafikken veldig. Gatenummer-tavlene må vende uti gata som vi køyrer på, og ikkje stikke *innover i sidegata*, slik dei gjer i alle byane eg har sett i U.S.A. Dette er ei billeg reform som vil gjere all bilkøyring tryggare og lettare.

Når det gjeld varsel om *fårar og vanskar* er dei langt framme her i U.S.A. Store, tydelege tavler varslar om vegsvingar. Dei har ikkje nokon einsarta norm. Dei varslar om tverrvegar, brå svingar, bratte bakkar, hompet vegdekke, kryssing med jarnbane (det er ikkje mange slike no), dyr over vegen, sleip vegbane, smal veg og mange andre slike ting. Dei varslar i god tid før vi kjem til *stogglampar*. Dette er sers viktig når vi har køyrt nokre kilometer utan å ha plikt til å stogge, men so nærmar oss ein stad der den kryssande trafikken lyt kome over vegen av og til.

Her i U.S.A. er det slik at dei store gjennomgangsvegane har fyrekøyringsrett framfor alle hine vegane. Men dei hine vegane er og delt opp i mange grupper, den eine viktigare enn hi. Mest i alle vegdele er det slik at den eine vegen har stoggeplikt for trafikk på hin vegen. Men dei set *ikkje* opp noko varsel på den vegen som har fyrekøyringsretten. Det er på hin vegen, på den vegen som har stoggeplikt, dei set opp store *otte-kanta tavler* med ordet *STOP*.

Nokre stader har dei orda *FULL STOP*. Dei minst viktige vegane har stoggeplikt for all trafikk på andre vegar. Etterkvart kjem vi til vegar der trafikken kan gå over mindre viktige vegar, men

må stogge for viktigare vegar. Og slik byggjer dei det oppover.

Dette gjer at det er ikkje so mange samanstøytar i vegkryss her i U.S.A. Derimot får bilane skader avdi dei køyrer jamsides på for smale vognbaner. Du kan derfor sjå ei mengd bilar med meir eller mindre *innklemde sider*, men få med skader i endane.

Eit slikt stogge-system burde dei få i Europa og: Ikkje lokke bilane på gjennomgangsvegane til å køyre fort meddi dei ser dei har fyrekøyringsretten. Men derimot åtvare bilane frå sidevegane, at dei skal stogge og sjå seg ikring før dei køyrer inn på større vegar.

Vi hadde i Oslo fyrekøyringsrett på nokre vegar sist i 1940-åra. Det vart teke vekk. Og nokre av dei som ville ha det vekk, kom nokre år seinare med tanken om å innføre serskilte «leikegater» og parkeringsgater. Dette er om lag det prinsippet dei har her i U.S.A., ikkje leikegater for borna, men gater der trafikken skal gå *meir varsamt fram*. Det må til. No har alle gatene i alle byane same retten til køyring innpå andre gater, enten gata har stor eller liten trafikk (i Norge). Arkitektane lagar sjakkbrett der alle ruter er like og der alle vegar er like *fårlege*. Dei burde la trafikkingeniørar leggje opp hovedgatenettet i ein by. So får heller arkitektane leggje opp planen for lokal-gatene.

Legg ein klok plan for gater og vegar, slik at det er lett å føre trafikken trygt fram. Og merk opp alle gater og vegar slik at framande folk kan finne fram, utan å måtte stogge og spyrje seg føre rett som det er. Dette siste koster ikkje so mykje, men er til stor nytte.

Og hald so att trafikken på alle små gater og vegar, lat dei stogge og sjå til begge sider før dei køyrer inn på større vegar og større gater.

Når vi dertil får nokre *viktige frivegar* — der ingen kan klare å køyre tversover trafikken — då vil trafikken kunne gå tryggare og billegare fram. Dette siste gjeld serleg i storbyane. Men det ville vore bra å få slike frivegar gjennom småbyane og gjennom tettbygde strog og. Tenk på t. d. trafikken Oslo—Trondheim. Det er mange stader all denne trafikken lyt gå sers seint og varsamt. Fekk dei friveg gjennom Kløfta, Jessheim, Hamar, Lillehammer og mange andre liknande stader, ville denne trafikken gå tryggare, snøggare og billegare.

Dette er store oppgåver, men dei må løysast snart.

Til betongvegkongressen i Roma

Sivilingeniør J. Eggen, M. N. I. F.

DK 625.7 (43 + 45 + 494)

I forbindelse med den internasjonale betongvegkongress i Roma 15.—19. oktober 1957 ble det arrangert en felles reise for skandinaviske deltagere. Planen var at vi skulle møtes i Frankfurt a.M. og så reise med buss derfra til Roma. Turen var planlagt av N.A.F. og Norsk Cementforening og samarbeidende foreninger i Tyskland og Sveits. Turen ble ledet på en ypperlig måte av brødrene Thaulow. Vi andre deltagere kunne bare nyte turen uten å tenke på hoteller, måltider o. l.

Med flyet fra Fornebu den 10. oktober startet omkring 20 nordmenn, fra stat, kommuner og private bedrifter.

Omtrent på den tid vi skulle ha startet busstreisen fra Frankfurt landet de svenske og finske deltagere

i München; danskene sto og ventet i Frankfurt, og nordmennene fløy over Frankfurt uten å kunne lande.

Etter hvert fikk gruppene kontakt med hverandre. Danskene kjørte med bussen til Karlsruhe. Vi nordmenn landet omsider i München og kjørte sammen med svenskene i en buss til Karlsruhe, hvor vi omsider ble samlet.

Takket være tåken gikk vi glipp av de befaringer som var planlagt første dag. Vi fikk dog straks et inntrykk av den kolossale tungtrafikk som foregår etter vegene i Tyskland. Vi møtte svære lastebiler med store tilhengere. På en av biltogene sto det 8 små personbiler på taket. Vegvisere og orienteringsskilt av plast med innebygget

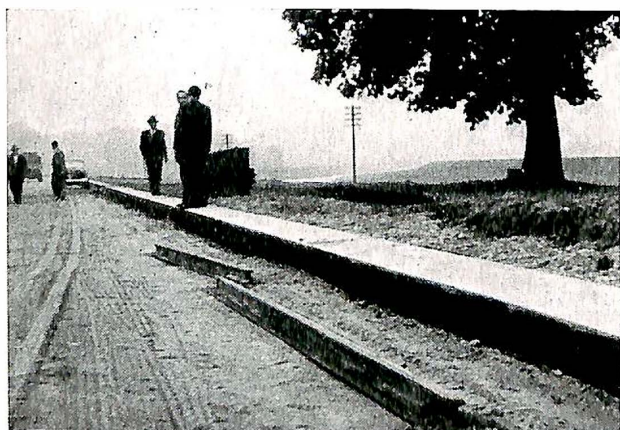


Fig. 1. Vegarbeid ved Rastatt, Tyskland. Sidekantene er ferdiglagte og asfalterte på innsiden.

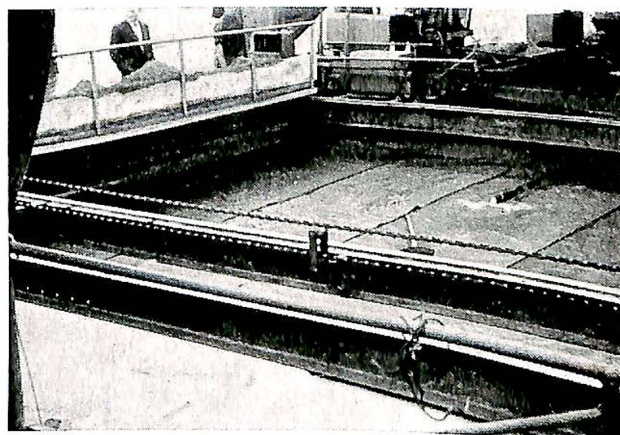


Fig. 3. Del av utleggermaskin. Nærmest ses sandlaget, lengre bort papplaget og lengst bort skimtes betongen.

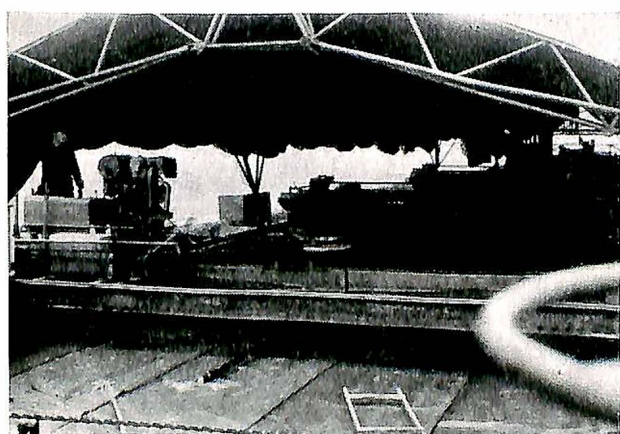


Fig. 2. Utleggermaskinene og det bevegelige tak.

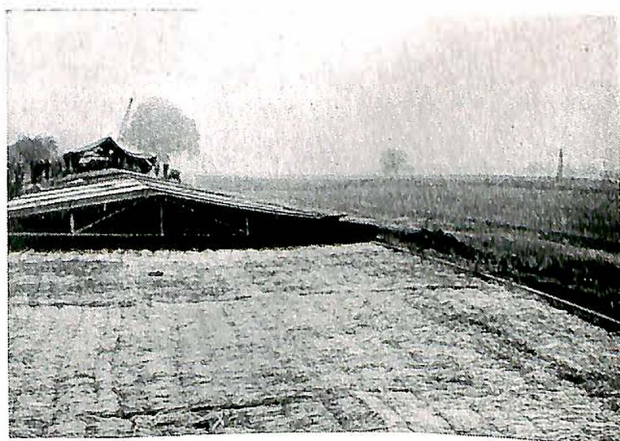


Fig. 4. Halmmatter blir lagt utover det ferdigstøpte dekket.

lys var meget alminnelig og til god hjelp for trafikantene. Autostradaen var godt oppmerket, og særlig den oppdelte midtstripe var av stor betydning for sjåføren der vi kjørte i tåka.

Neste dag startet vi tidlig fra Karlsruhe og besiktiget en del betongveger, noen ferdige og andre under arbeid. Overalt ble vi rettleidet på beste måte. Det var imponerende å se de flotte veger med gode bredder på kjørebane, på sidekanter og rabatter, gode parkeringsplasser og god oppmerking.

De autostradaer som bygges i dag tilpasses terrenget langt bedre enn tidligere. Det blir nå lagt mer vekt på linjeføringen og på å tilpasse lengdeprofil og tracéen til hverandre. De lange rettlinjer er ikke lenger populære. Ved planleggingen blir det lagt meget vekt på å få en hensiktsmessig drenering og bortledning av overvann.

Grunnundersøkelsene er meget nøyaktige, og det blir tatt en mengde prøver av grunnen. Prøvene blir meget omhyggelig vurdert av spesialister, og det blir aldri bygget en betongveg uten at en er helt sikker på å ha en jevn og bæredyktig undergrunn. Det ble også stilt meget store krav til betongen. Foruten stor trykkfasthet ble det lagt vekt på bøyingsstrekfastheten. Før et arbeid ble satt i gang ble det nøyaktig vurdert hvilke sementer og hvilke tilslagsmaterialer en skulle bruke. Det ble da tatt ut prøver fra de nærmestliggende sementfabrikker og fra materialtak, og foretatt en teknisk-økonomisk vurdering.

Dekketykkelse og armering ble beregnet i hvert enkelt tilfelle. Armeringen var som regel omkring 2 kg/m², men det ble brukt opp til 4 kg/m².

Ved støping av kjørebane ble det tilsatt 1,5 % jernoksyd (av sementvekten). Derved ble kjørebane mørkere og de lyse sidekanter ble mer synlige. Flere av de ingeniører som viste oss rundt mente at denne tilsetning av jernoksyd var uheldig, og de ville helst ikke ha den mørke farven på dekket.

Alle fuger i dekket blir godt armert. Det ble nå oftest brukt dybler av 26 mm rundtjern. Det hadde stor betydning at fundamentet under fugene var ekstra godt. Det var foretatt stabilisering av grunnen ved hjelp av asfalt eller sement.

Det ble hevdet at betongveger ble de billigste vegene i det lange løp. Vedlikeholdsutgiftene ble oppgitt til 4 pf. pr m² pr år.

Vi besøkte så et veganlegg i Syd-Baden. Anlegget var 6,5 km langt og var beregnet til 4,5 mill. DM. Kjørebane var 7,5 m + 2 sidekanter à 0,5 m. Prisen blir da omkring 1,20 kr pr mm.

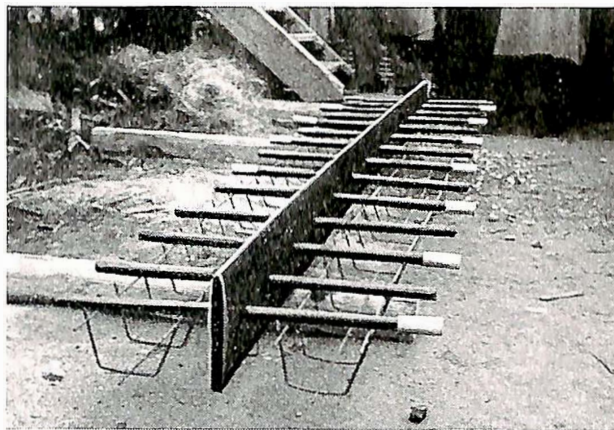


Fig. 5. Rastatt. Fugearmering.

Anlegget omfatter 4 bruer: En bru i forspent betong 120 m (660 DM/m²), en annen i forspent betong 22 m (600 DM/m²) og to viadukter (880 DM/m² og 760 DM/m²). Grunnforholdene var meget gode. Vegdekket ble støpt i betong og kostet 26 DM/m² inklusive sidekant.

Betongfremstillingen var greit ordnet. Alle tilslagsmaterialene ble veid. Grusmaterialer ble tipet i 5 forskjellige siloer, og etter at materialene var oppveid ble de ført på transportbånd til blanderen. Sementtilsetningen var 330 kg/m³ og vannsementfaktoren 0,39. Betongen hadde en trykkfasthet på 420 kg/cm² og en bøyingsstrekfasthet på 55 kg/cm², etter 28 døgn.

Etter at vegen var planert ble de ferdigstøpte sidekanter utlagt. Disse måtte naturligvis legges ut meget nøyaktig, og utleggningen foregikk i god tid før selve støpingen. Støpingen foregikk under et tak av rør og presenninger. Dette taket og ut-

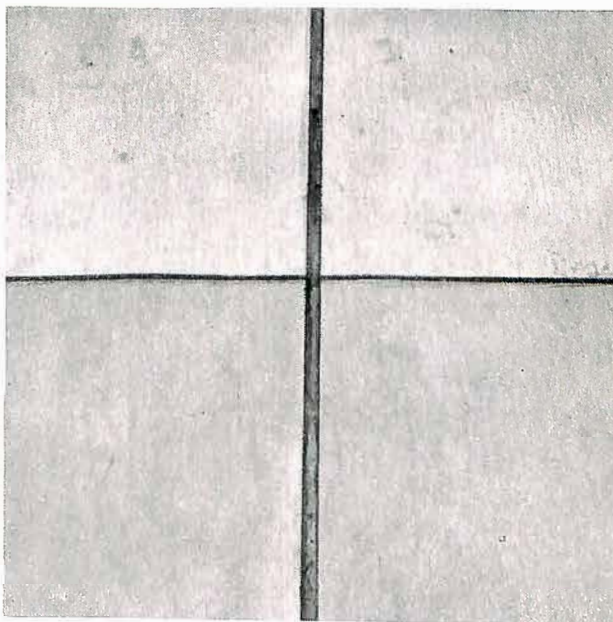


Fig. 6. Vegen Karlsruhe—Basel. Sagete fuger.



Fig. 7. Ved Weinlandbrücke. Dekke ferdig støpt med dybler for sidekant.

leggermaskinene gikk på skinner, som ble lagt på sidekantene.

Etter at sidekantene var lagt på plass, ble planumet avrettet med grus. På grusen ble det så lagt et lag med papp. Betongen kom i bil og ble tømt i utleggermaskinen og jevnet utover. Det ble lagt ut armeringsnett og ekstra armering for fugene.

Betongen blir så jevnet av og stampet sammen. En del av pussingen foregår for hånd, og til slutt blir en bred kost dradd over støpen. Det blir så lagt halmmatter utover dekket.

Denne del foregikk under tak (ca 70 m langt) og så høyt at en kunne arbeide under det. Etter dette fulgte et lavere tak, ca 100 m langt, som beskyttet dekket under herdningen. Fra disse takene og ca 200 m bakover lå halmmattene, som ble holdt fuktige. Det kom så et arbeidslag som fjernet halmmattene og skar opp fugene med en egen maskin. Det ble opplyst at med 11 mann på utleggingen var det mulig å legge 120—180 m betongdekke pr dag.

Dekket var oppdelt med en langsgående fuge etter midten og tverrfuger for hver 10 m. Alle

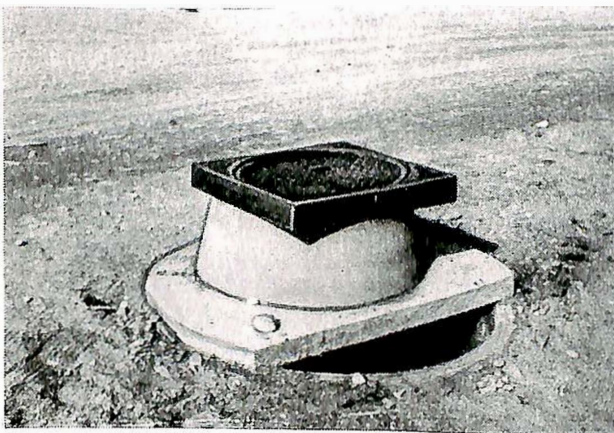


Fig. 8. Sveits. Sluk.

disse fugene var armert, men mellom sidekantene og dekket var det ingen forbindelse, og sidekanten ble smurt med asfalt mot dekket like før støpingen.

På jordet ved siden av alt dette maskinelle utstyr arbeidet en jordbrukerfamilie med pløying. To kyr trakk treplogen, som mann og kone skiftet på å kjøre.

Turen går videre. En merker seg forvarslene for alle avkjørsler. 1000 m fra avkjørslene kommer et skilt med navn og avstand til avkjørselen. Så kommer det skilt 600 m, 400 m og 200 m fra avkjørselen. Det kommer så en orienteringstavle og så et skilt «Ausfahrt» ved selve avkjørselen. Vi så på flere vegknutepunkter, og fikk høre at mens selve autostradaene var av betong, var det nå vanlig å lage tilknytningsvegene av smågatestein, for at sjåføren skulle bli minnet om at han hadde forlatt autostradaen.

På vegen videre så vi små pene trafikkøyer med blomster og beplantninger. Vi var nå i vindistriktet, hvor innhøstningen foregikk, og vi så folk som på ryggen bar lange, spisse kjegleformede kar fulle av druer. Vi møtte kusspann, traktorer og folk som trakk alle slags kjøretøyer med beholdere fulle av vindruer. Vi kjørte på mange veger av vanlig norsk bredde, men med atskillig flere krysninger med jernbane enn vi var vant til.

Etter å ha overnattet i Basel kjørte vi den 12. oktober inn i Sveits og ble møtt av nye ciceroner. Vegen går langs Rhinen, hvor det ligger flere kraftstasjoner som Sveits og Tyskland har bygget i fellesskap. Vi la merke til hvordan hull i asfalten blir fullstendig rengjort og får loddrette, rette kanter før ny asfalt blir lagt ut. Vi passerte en 500 år gammel trebru som er helt innebygget. Vegviser og varselskilt er meget pent utført i betong.

Vi stopper og går over den 287 m lange Weinlandbrücke som er under bygging i forspent betong. Den tilstøtende veg støpes i betong og har 3 kjørespor à 3 m. Hertil kommer så sidekanten, slik at bredden blir 11 m. Sidekanten støpes her til slutt og er godt forankret i dekket med dybler. Dekket blir utlagt i en bredde av 3 m hver gang, fordi det ble forlangt tydelig langsgående fuger mellom kjørebanelene.

Dekket er her 20 cm tykt og har en armering på 1,7 kg/m² i gjennomsnitt. Det er en vesensforskjell i fordelingen av armeringen her og i det dekket vi så i Tyskland. Dekket hadde tverrfuger med 10 meters avstand. En strimmel fiberstoff blir trykket ned i fugen, som blir laget ved at en jernplate blir vibrert ned i den nettopp utlagte

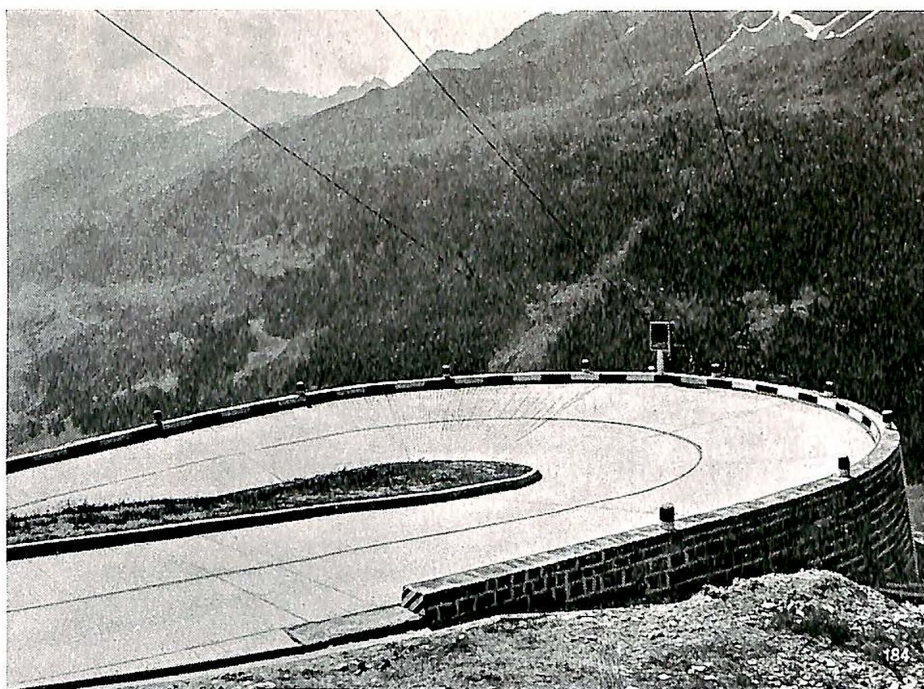


Fig. 9. St. Gotthardsvegen. Bygget 1948. 17 cm tykt betongdekke, største tverrfall 13,7 %. Bemerk den riflede overflate, som øker friksjonen.

betong. Når dekket er herdnet, blir fiberplaten frest bort. Derved fikk en på en enkel måte en god fuge i platen.

Vi besøkte en fabrikk for ferdigbetong, hvor 2 mann laget 24 m² betong pr time av opptil 6 forskjellige komponenter. På grunn av bussens størrelse kunne vi dessverre ikke kjøre over Alpene, men både vi og bussen måtte ta toget gjennom St. Gotthardtunnelen.

Om kvelden kom vi så til Locarno. Søndag den 13. passerte vi grensen til Italia, og etter å ha betalt bompenger kom vi inn på den første italienske autostrada. Vegen hadde to kjørespor uten noe midtskille, men uten plankryss. I noen tilfelle var det sideveger, men disse var stengt med bom. Vegdekke var delvis dårlig, men lange strekninger

var farten oppe i 110 km/h. Det som slo oss straks var alle reklameskiltene like inntil vegkanten.

Langs autostradaen var det lave hekker. På begge sider var det dyrket jord, men forbausende nok var det ingen avlingsveger som krysset autostradaen.

Etter et par kurver som tvang farten ned, kom vi så inn på en bredere autostrada. Vi passerer en betalingsbom, hvor det sto 4 rekker biler i kø for å få betalt bompengene. Det var søndag, men torvhandelen gikk livlig og klesvasken hang til tork.

I Genova var det en Columbusfest med trafikkstopp, masse folk i gatene og et herlig orkester av bilhorn da trafikken stoppet opp. Vi passerer eldgamle hus og flotte villaer som henger i skråningene mot Middelhavet.



Fig. 10. Vegen Winterthur—Schaffhausen i Sveits, ferdig 1957. 20 cm tykt betongdekke, 3 kjørebaneer à 3 m + 2 × 1 m, i alt 11 m bredde. Kantene er støpt med hvit sement.



Fig. 11. Genova. Tett, men flytende trafikk.

Etter overnatting i Rapallo går vegen videre mot Roma. Langs vegen står en stolpe for hver 100 m med angivelse av avstanden til Roma. For hver kilometer er det en større stein, som på den ene side angir avstanden til en nærliggende by og til Roma, og på den andre siden avstanden til Sveits og til en nærliggende by.

Landskapet skiftet karakter og brunt blir en mer fremtredende farve. Vi ser hvordan det på nesten alle høyder ligger gammel bebyggelse, små landsbyer eller borger.

Ut på kvelden kommer vi så frem til Roma, hvor kongressen og arbeidet venter på oss.

Veg- og jernbanetunnel under Nordsjøkanalen i Holland

DK 624.19 (492)

Den 28. september 1957 åpnet dronning Juliana en veg- og jernbanetunnel som går under Nordsjøkanalen, en vannveg som forbinder Nordsjøen med Amsterdam og den tilstøtende Amsterdam—Rhinen-kanal.

Inntil da var trafikken over Nordsjøkanalen blitt avviklet ved en permanent jernbanebru og ved ferje for vegtrafikken. I tidens løp var ferjekapasiteten blitt altfor liten til å kunne avvikle det sterkt økende trafikkvolum. Megen tid ble kastet bort i venting på ferjeleilighet, og resultatet ble store trafikkopphopninger.

Jernbanebrua ved Velsen var u hensiktsmessig plasert i forhold til den store Nordre Sluse ved IJmuiden, som ble tatt i bruk i 1930, og dertil hindret den vannløpet fra Nordsjøkanalen til den nye slusen. Det ble vedtatt at den beste løsning av disse trafikkproblemer var å føre all landtrafikk gjennom tunneler under Nordsjøkanalen — en vegtunnel og en jernbanetunnel ved siden av hverandre.

Arbeidet med de to tunneler ble påbegynt våren 1941, men allerede i november måtte arbeidet avbrytes på grunn av krigen. Utgravningen som var blitt foretatt i denne tiden, ble fylt igjen med grunnvann, og de to tunnelseksjoner som allerede var ferdige — en for hver tunnel — forsvant under vann. Arbeidene kunne ikke bli gjenopptatt før i 1952.

Konstruksjon.

De to tunneler, som danner to helt adskilte seksjoner, er lagt i åpen grøft. Denne metode som bare kan brukes når det er tilstrekkelig plass til stede, byr vanligvis på store fordeler, hvorav den viktigste er på det finansielle område.

Ved Velsen medførte denne byggemetode ytterligere en betydelig fordel i forbindelse med traséens grunnforhold, hvor et lag leire av 1 m tykkelse finnes i en dybde på 16 m under normalt Amsterdam-nivå. Jordlaget både over og under dette sjikt inneholder en stor mengde grunnvann. Det øverste grunnvann er imidlertid brakkvann som følge av at Nordsjøkanalen tar inn enorme mengder saltvann på grunn av slusingen av sjøgående skip, mens grunnvannet under leirelaget er ferskvann inntil stor dybde. Hvis leirelaget skulle bli utsatt for permanent ødeleggelse, ville det underliggende ferskvann bli utsatt for konstant iblanding av brakkvannet ovenfra, med den følge at ferskvannet ville bli ødelagt. Ved å bruke åpen grøft var en i stand til å overkomme denne faren, idet leirelaget kunne fylles tilbake til dets opprinnelige plass etter byggingen av tunnelene.

De spesielle grunnforhold og det forskjellige trykk mellom øverste og underste grunnvann nødvendiggjorde anvendelsen av en spesiell fremgangsmåte ved utpumping av massene.

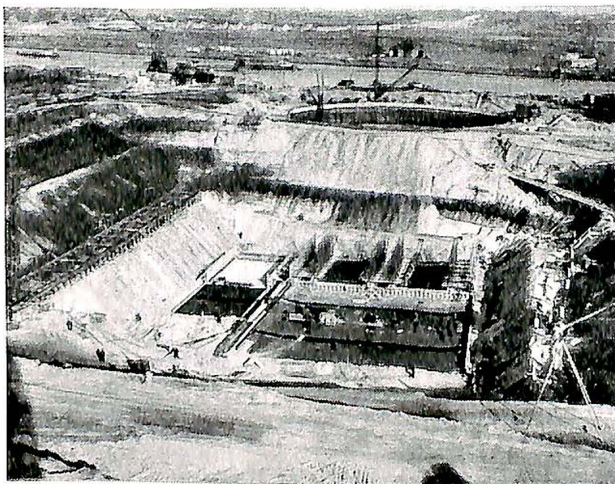


Fig. 1. Byggestedet på den sydlige kanalbredd. I bakgrunnen den sylinderrformede slakt og bak den Nordsjøkanalen.

Utførelse.

Arbeidet forårsaket ikke noen ulemper for båttrafikken på Nordsjøkanalen, idet man samtidig utvidet kanalen ved tunnelstedet.

Sentret for arbeidene var en åpen sylinderformet sjakt som ble bygget ved kanalens sydbredd. Første fase i arbeidet ble utført på den sydlige bredden, hvor den ene halvpart av tunnelene ble lagt i åpen grøft ut til sjakten. På dette byggetrinn passerte båttrafikken på nordsiden av sjakten gjennom det gamle kanalløp.

Bredden på Nordsjøkanalen ble så fordoblet ved oppmudring av en landstripe langs sydbredden, syd for sjakten. Denne fortsatte å stikke opp i midten av den utvidede kanal lik en liten øy, og avverget de ferdigbygde tunnelhalvdeler fra å fylles med vann. Båttrafikken kunne nå passere syd for sjakten og over tunnelene.

Til slutt ble det bygget jorddammer mellom den sylinderformede sjakt og nordbredden av kanalen. Arealet mellom disse dammer ble drenert og gravet ut, hvoretter arbeidet med tunnelen kunne fortsette nordover fra sjakten. Etter at tunnelen i nordre utgravning var fullført, ble jorddammene mudret vekk og sjakten fjernet.

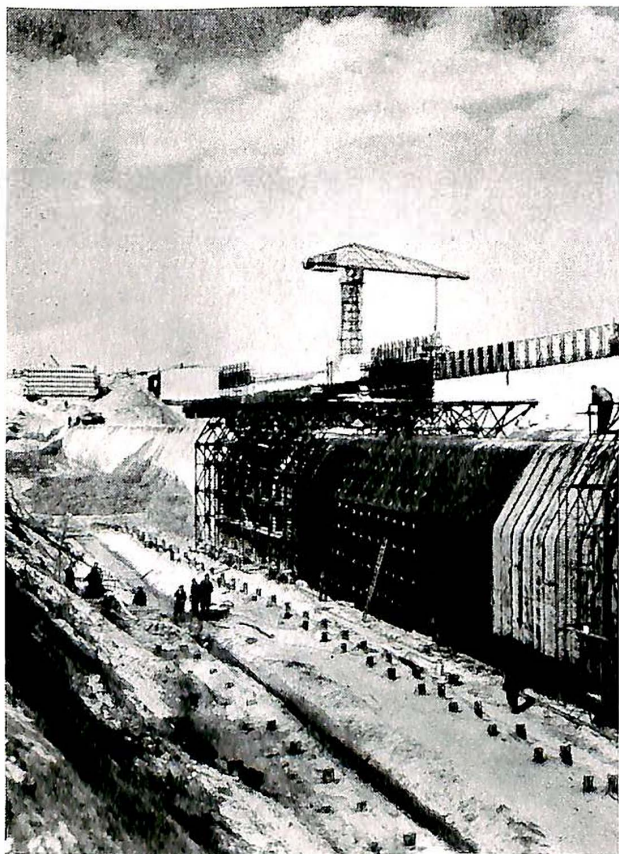


Fig. 2. Den første tunnelseksjon under bygging.

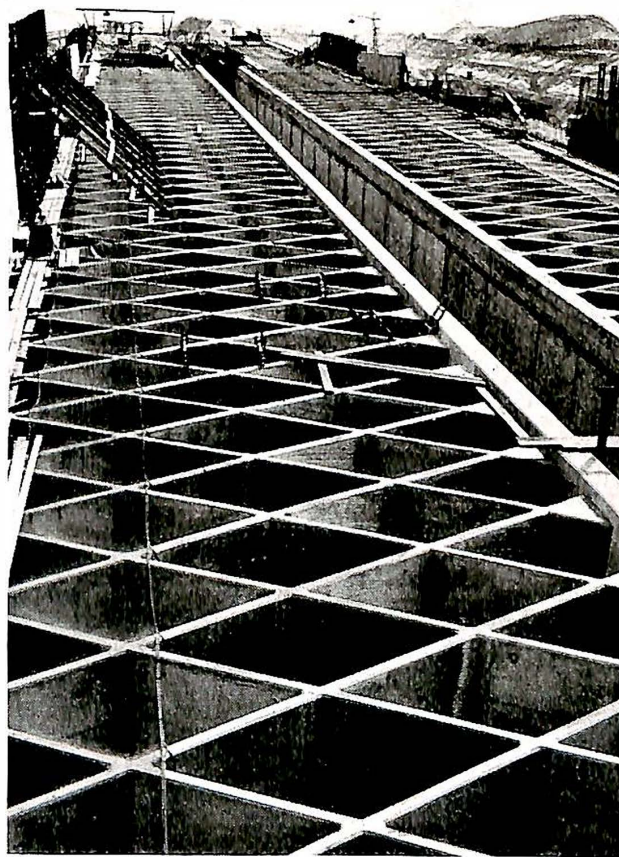


Fig. 3. Gitterverk av armert betong over inn- og utkjørselen.

Vegtunnelen.

Vegtunnelen er ikke tillatt brukt av fotgjengere og langsom trafikk som sykler og hestekjøretøyer, heller ikke av kjøretøyer med farlig last (f. eks. sprengstoff, kjemikalier etc.). Disse trafikanter er fortsatt henvist til å benytte ferjen. Traséen har en lengde av 1644 m, hvorav nedfart og oppfart utgjør 876 m. Tunnelens lengde er 768 m. Tunnelen har et vanntett sjikt av asfaltbitumen og lag av impregnert ull- og asbestfilt. I skjøtene mellom tunnelseksjonene er lagt et beskyttende lag av kobberfolie.

Tunnelen har to adskilte kjørebane. I skilleveggen ligger kanaler for frisklufttilførsel og for kabler, rør og ledninger. To passasjer i ytterveggene inneholder kanaler for fjerning av dårlig luft samt rom for kabler, rør etc. for de offentlige etater.

Hver kjørebane er 7 m bred, og høyden fra kjørebane til tak er 4,2 m. Hver kjørebane har på hver side et 1 m bredt fortau. Mellom fortauet og veggene er det en åpen grunn renne 15 cm bred. Disse renner og rør som er lagt under brukingen tjener til å samle opp og føre vekk spillvann etter rengjøring.

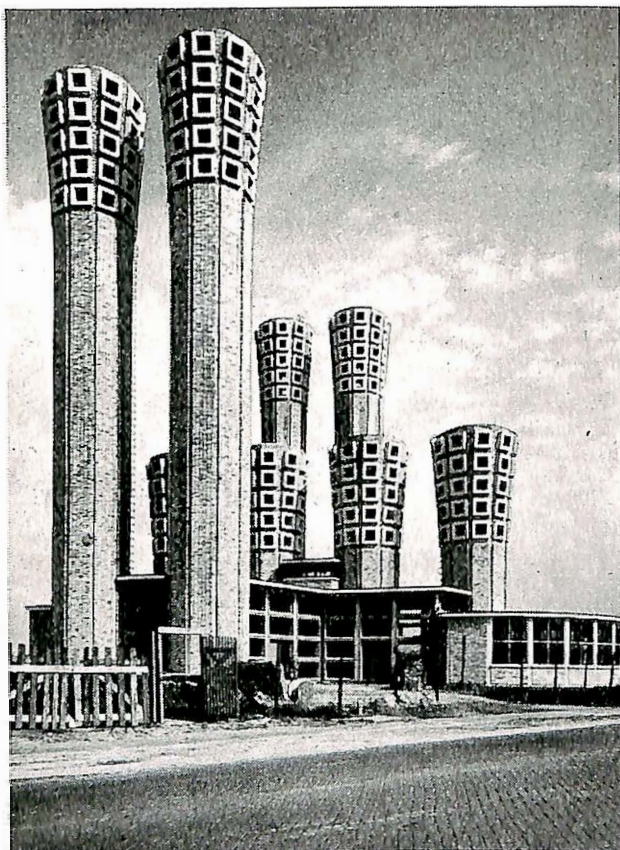


Fig. 4. Ventilasjonstårnene på den sydlige kanalbreidd.

Fortauene er bygget av hensyn til bilistene som naturligvis er vant til å holde en viss avstand fra fortauskanten. På denne måten vil de holde seg tilstrekkelig på avstand fra tunnelsidene, den naturlige frykt for å kjøre for nær de vertikale tun-

nelvegger elimineres og den trykkende følelse av å være lukket inne vil bli mindre merkbar. For å minske denne frykten enda mer, er veggene gitt en noe bakoverhellende vinkel. Videre blir som et resultat av denne konstruksjon larmen fra trafikken ledet opp mot det støydempende tak. Støy-nivået i tunnelen er derfor nesten det samme som i en bygate. Veggene er malt lys grønne, fordi denne farge har en beroligende virkning. Taket er påfuglblått, og gir inntrykk av at man kjører under nattehimmelen. Belysningen skjer ved fluorescerende lamper. For at bilistens øyne lett skal vendes til overgangen fra skarpt dagslys til det kunstige lys i tunnelen og omvendt, er en betydelig lengde av de åpne nedfarter og oppfarter forsynt med et gitterverk av jernbetong som tar av for det direkte sollyset.

Ventilasjonen skjer med fire friskluftvifter og fire vifter til å trekke luften ut. Luften blir blåst inn med en fart av 4 m pr sekund.

Jernbanetunnelen.

Jernbanetunnelen er konstruert med to spor for elektriske tog. En inspeksjonsveg går langs sporsiden og under denne vegen er det kanaler for kabler etc. Den totale lengde av traséen er 3224 m, den overbygde lengde 2032 m og høyden 6,5 m. På samme måte som vegtunnelen er den dekket med vanntett asfaltisolasjon.

Ventilasjonssystemet i jernbanetunnelen er enklere enn den i vegtunnelen, da elektriske tog ikke avgir skadelige gasser og ikke forbruker noe sur-

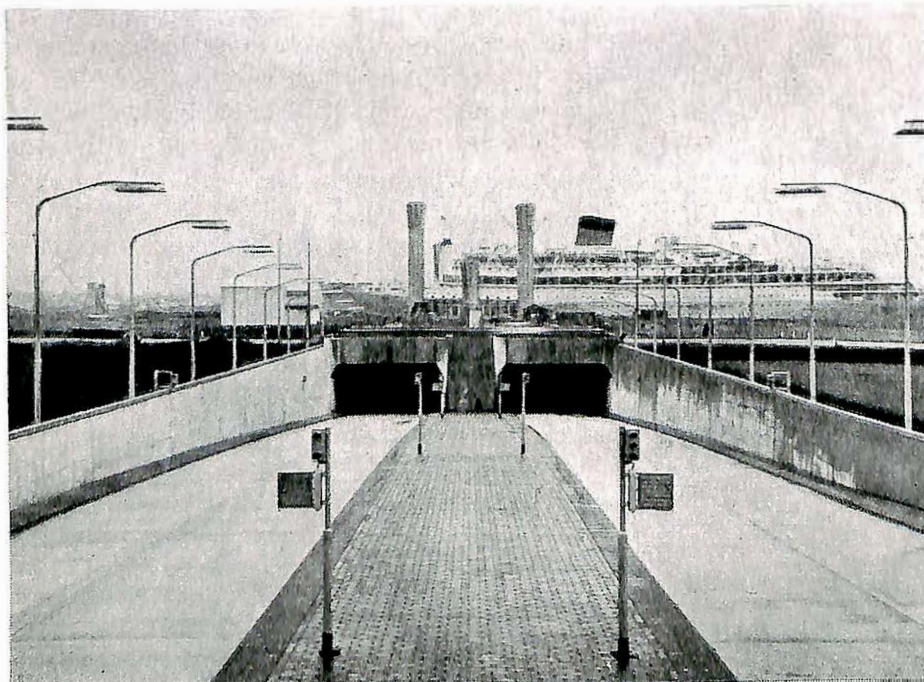


Fig. 5. Inn- og utkjørsel til vegtunnelen.

stoff. Enn videre er det trykk som dannes når et tog kjører igjennom så kraftig at det meste av luften i tunnelen blir fornyet hver gang. To ventilasjonssjakter er bygget i den lukkede del av tunnelen for å forsterke den naturlige trekk.

Under byggingen ble 2,7 mill. m³ masse gravet ut. Etter at tunnelene var ferdige ble noe over 2 mill. m³ tilbakefylt. Til bygging av sammenbindingsvegene ble det brukt 680 000 m³ sand og 1,3 mill. m³ masse ble flyttet ved mudring (slepeskrape) og hydraulisk fylling (pumping).

Lønnsforhandlinger i statstjenesten

I forbindelse med pågående lønnsforhandlinger foreslår en innsender at i tilfelle forhandlingene og rettssaken ikke skulle føre frem, bør som en siste utveg prøves fulgt eksemplet fra Pakistan som er sitert i Administrasjonsrytt nr 5, 1957:

«Tjenestemennene i riksrevisjonen i Pakistan har gått til aksjon for å få høyere lønninger, fortelles det. Aksjonen foregår på den måte at tjenestemennene etter hvert

Det ble ialt brukt 360 000 m³ betong, 35 000 tonn armeringsjern, 1300 tonn asfaltbitumen, 420 000 m² filt til lydisolasjon, 240 000 m² asbestfilt, 13 000 m² tynne kobberplater og 9000 m profilerte gummiremser til skjøtene mellom tunnelseksjonene.

I 1957 var omkring 1000 mann beskjeftiget ved anlegget.

De totale omkostninger ved de to tunneler inklusive tilstøtende arbeider var 130 mill. gylden, eller ca 245 mill. kroner.

kvitter seg med klesplagg etter klesplagg til de bare er iført lendeklede. Hvis Finansdepartementet på dette tidspunkt ikke har imøtekommet kravene, vil tjenestemennene nekte å forlate kontorene. Det fortelles ikke hvorfor, men grunnen kan være at da forsvinner lendekledet også.»

EZ

Litteratur

Byggmaskiner 1957. Nordisk samlingskatalog for maskiner, redskaper m. m. Utgitt av A/B Svensk Byggtjänst, Stockholm, i samarbeid med Statens Byggeforskningsinstitut, København, Oy Rastor Ab, Helsingfors, Norges Byggeforskningsinstitut, Oslo, og Svenska Byggnadsentreprenörföreningen, Stockholm. Utgitt i Norge med støtte av Norsk Produktivitetsinstitut. 330 s. Pris kr 18,— pluss porto i oppkravssending. Bestilles hos Norges Byggeforskningsinstitut, Forskningsvn. 1, Blindern.

Ut fra den kjennsgjerning at anleggsmaskiner, redskap, verktøy, forskalingstyper og andre hjelpemidler som nyttes ved anlegg og i bygningsfaget er omtrent de samme i de nordiske land, har utgiveren i samarbeid med institusjoner i Danmark, Finland og Norge utarbeidet en systematisk oversikt over disse maskiner og redskaper m. v.

Boken inneholder: Gruppeinndeling for det systematiske register. Systematisk register. Datablad (div. opplysninger om de forskjellige maskiner m. v. 280 sider). Deltagerregister. Alfabetisk register over maskiner m. v. Litteraturfortegnelse. Ordlister.

Stoffet er således meget godt og oversiktlig ordnet. Databladene har en kort beskrivelse av vedkommende maskin med de karakteristiske data og illustrasjoner, opplysninger om fabrikant samt om forhandlere i de forskjellige land. Videre har hvert prosjekt egne rubrikker for notering av pris og datum. Det er således en rekke meget nyttige opplysninger man på denne måte får på databladene som omfatter et rikholdig utvalg av det mest brukte anleggsmateriell m. v. Å nevne noe om de forskjellige maskiner eller lignende som er omhandlet lar seg ikke gjøre her, da katalogen inneholder 20 000 data om 900 maskiner. Boken vil dog sikkert med det utstyr den har fått og i den form stoffet er ordnet, være et praktisk oppslagsverk.



I den utgave som Norges Byggeforskningsinstitutt legger frem, er stoffet i stor utstrekning skrevet på norsk, men da det er avsnitt med svensk og dansk tekst har boken også en ordliste med ord og uttrykk som forekommer i teksten og som det kan være behov for å få oversatt. En slik ordliste er meget nyttig ved en felles nordisk oppslagsbok som den foreliggende. Boken er trykt på godt papir.

C. L.

Dansk Vejtidskrift nr 11, 1957.

Innhold: Motorvejsanlægget i Frederiksborg amt mellem amtgrænsen ved Sandbjerg og vejgafflen ved Brønsholm. — Vejdirektoratets trafikrapport for 1955. — Første internationale betonvejs-kongres. — Nyt materiel. — Advarselsplakater. — Camping-skilte. — Kursus.

Dansk Vejtidskrift nr 12, 1957.

Innhold: Nyt græs på vejskråningerne — eller græs som ikke skal slå. — Konkurrence i vedligeholdelse af veje, en engelsk idé. — Bindemidlers hærkning. — Om muligheden for en meteorologisk varsling til hjælp for amtsvejsinspektørenes disponering. — Fra domstolene.

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 9, 1957.

Innhold: Riksvägnätet. — Generaldirektör Gustav Vahlberg har ordet. — Hälsningsanförande vid väg dagen i Stockholm den 15 november av konsul Carl Petri. — Vart vägplanen syftar av generaldirektör K. G. Hjort. — Vägplan för Sverige av överdirektör Gösta Hall. — Väg och landskap av civilingenjör P. E. Hubendick. — Ett försök med märkningsmetod för trafikräkningar av civilingenjör S. Grundén. — Hørsholmsvejen — reflexioner kring Danmarks första motorväg av civilingenjör Kjeld Paus. — Tunnelväg i Himalaja. Referat av vägdirektör H. Liljestrand. — Stabilisering av bärlager med asfalt av ingenjör Helge Högstadius. — Föreningsmeddelanden: Kungörelseförslag om säkerhetsanordningar mellan järnväg och väg. — Från departement och verk. — Aktuellt. — Ur fackpressen.

Svenska Vägforeningens Tidskrift nr 10, 1957.

Innhold: C.-B. Nathhorst om vägplanen. — Näringslivet säger ifrån i vägfrågan. Anförande vid väg dag 14. november av bruksdisponent Rutger Wijkander. — Diskussionen kring vägplanen. — Överrevisorernas berättelse för 1956—57. Referat av byråchef H. Ahreson. — Nya Norrtäljevägen av vägdirektör Nils G. Bruzelius. — Det finns resurser av civilingenjör Kurt Månsson. — Betongvägskongress i Rom av civilingenjör H. Röhfors. — Från riksdagen. — Från departement och verk. — Aktuellt: Bilismen i Sverige 1957. — Ur fackpressen. — Innehållsförteckning för år 1957.

Nummererte rundskriv 1957

Nr 24. 17. desember 1957 til vegsjefer og bilsakkyndige ang. endringer i og tillegg til lov om Statens Pensjonskasse av 28. juli 1949.

Nr. 25. 17. desember 1957 til fylkesmenn og vegsjefer ang. forhøyelse av vegoppsynsmennenes kostgodtgjørelse med virkning fra 1. juli 1956.

Nr 81 M. 13. november 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt D.K.W., modell F-800-3 og F-1000-3.

Nr 82 M. 15. november 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Opel Olympia, type LP.

S. Nr 83 M. 15. november 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. endring i § 56 i Samferdselsdepartementets forskrifter av 3. juni 1942.

Nr 84 M. 20. november 1957 til statens bilsakkyndige ang. fordelingsterminer for deling av person- og varebiler.

Nr 85 M. 20. november 1957 til importører og forhandlere av landbruksgummi ang. refusjon av gummiavgift av gummidekk/slanger som nyttes i landbruket.

Nr 86 M. 30. november 1957 til politimestre, statens bilsakkyndige og Statens bilfordelingskontor i Oslo ang. friere omsetning av lagerbiler — (person- og varebiler) importert før 1. januar 1956.

Nr 87 M. 4. desember 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Mercedes-Benz.

Nr 88 M. 4. desember 1957 til statens bilsakkyndige ang. plastikkslange brukt som bensinledning på motorkjøretøyer.

Nr 89 M. 5. desember 1957 til statens bilsakkyndige ang. totalvekt Goliath, type Express 1100.

Nr 90 M. 13. desember 1957 til skattefogder og politimestre ang. frist for innsendelse av søknad om nedsettelse, eventuelt ettergivelse av vegavgift (vektavgift) av motorkjøretøyer.

Nr 91 M. 20. desember 1957 til vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. import av brukte biler mot kjøpetillatelse, eller til lager for salg mot kjøpetillatelse.

Nr 92 M. 20. desember 1957 til politimestre og statens bilsakkyndige ang. kjøpetillatelse for person- og varevogn.

S. Nr 93 M. 30. desember 1957 til fylkesmenn, vegsjefer, politimestre, samferdselskonsulenter og statens bilsakkyndige ang. overdragelse av motorkjøretøyer.

Personalia*Ansettelse i vegvesenet.*

Som fullmektig II i Aust-Agder fylke er ansatt Sylvia Nilsen. Som kontorist I i Troms fylke er ansatt Oddrun Svendsen. Som kontorist II i Finnmark fylke er ansatt Agot Larsen Piippo.

Som tekniker I i Hordaland fylke er ansatt Sigurd Sortveit. Som førstesekretær i Nordland fylke er ansatt Sigurd E. Pettersen.

Som sekretær II ved Vegdirektoratets skjemaekspedisjon er ansatt Jan André.

Som kontorist I ved bilkontrollen i Oslo er ansatt Harriet Knapholen og Ingebjørg Østensen.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Lillestrøm er ansatt Marit Schøller Eriksen.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Sarpsborg er ansatt Gerd Irene Jensen.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Fredrikstad er ansatt Eva Angell Wiese.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Drammen er ansatt Turid-Lise Borge.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Hønefoss er ansatt Alf Tangen.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Skien er ansatt Else Henriksen.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Notodden er ansatt Ingrid Sorlie.

Som fullmektig II ved bilkontrollen i Steinkjer er ansatt Birgit Lovise Østerås.

Rettelse

I ferjestatistikken for 1956, N. V. nr 12, 1957, har det dessverre sneket seg inn en del feil i tabell 1:

I Telemark skal Nissedal—Tjøme rettes til Nissedal—Fjone, og i Aust-Agder skal Senundstad—Rislå rettes til Senumstad—Rislå.

I samme tabell under Møre og Romsdal for ferjen Magerholm—Sykkylven er tallet 70 oppført under rubrikken busser. Det riktige tall skal være 700.

REDAKSJON: Vegdirektoratet ved vegdirektør Thomas Backer, Schwensensgt. 3—5, Oslo.

UTGIVER: Teknisk Ukeblad.

Abonnementspris kr 15,— pr år. Vegvesenfunksjonærer kr 5,— pr år.

Abonnement- og annonseavdeling, Ingeniørenes Hus, Oslo. Tlf. 41 71 35.