

A. Sølvberg.
Farveri & Renseri.

Norges veier og deres vedlikehold.

Veidirektoratet foreslaar en gjennomgripende forandring: Statens overttagelse av vedlikeholdet av henved 5000 km. hovedvei.

— Hvad forstaar De ved en god landevei?

— Svaret avhenger helt av trafikkmengde. For vort lands vedkommende en landevei, hvor selve slitebanens materiale bestaar av grus. Enten grus alene eller grus over vore almindelige puk- eller makadamveier. Med grus menes rund smaasten av størrelse fra sandkorn til dueeg. Grusdækket suges ikke op av gummiringene, og bilene glir heller ikke paa det. Det er forsaa- vidt et sikrere veidække end asfalt. Man skulde jo tro, at den runde smaasten, som grusen bestaar av, vilde bli presset til siderne av biltrafikken, saaledes at veidækket blir ujevnt. Erfaring viser imidlertid, at det ikke er tilfellet. Vaar- og høstflom øver naturligvis sin gjerning med grusdækket som dog ogsaa med pukstendækket, saa det maa holdes vedlike ved paafylling og utjevning, men vedlikeholdet er relativt billig, vel at merke, naar det foregaar planmessig. Veivæsenets ingeniører er alle sterkt optat med at studere og praktisk prøve dette «system», som i sin beste form skriver sig fra Amerika. Der vil forsvrig kanskje bli gjort forsøk med veidække av beton. Med den nuværende trafik vil det imidlertid etter min mening falde dyrt. Muligens danner dog Drammensveien en undtagelse i saa henseende som vor mest trafikerte landevei. Beton kan da ogsaa gi et udmerket veidække. Amerikanerne hlder meget paa det forsvær trafik, og beton har i Amerika faat en utstrakt anvendelse ved veibygning. Imidlertid virker lange beton-veier ved sin graa ensformighet til en viss grad trøttende for sindet. For hesteben paa landsbygden er beton neppe bra. I brobaner bruker vi meget ofte beton. I selvø slitdækket anvendes her oftest et andet materiale, fortrinnsvis tjære og asfalt.

Hvor Drammensveien ved Skjøen gaar under jernbanebroen, er der i den senere tid foretat prøver. Likeledes mange andre steder paa Østlandet med 3—4 forskjellige slags asfalt, og ogsaa vestpaa og sørpaa, endog ved Bodø. De fleste forsøk har faldt ganske tilfredsstillende ut.

— De nevnte, at bilene med luftgummi kun sliter forholdsvis ubetydelig paa de gode landeveier. Brukes der utover landet i større utstrækning kompakt gummi paa lastebilene?

— Nei, heldigvis er den kompakte gummi, som før sterkt ilde med vore landeveier, nu praktisk talt utryddet undtagen for Kristiania og omegns vedkommende. Overgangen artet sig tildels som en ubehagelig operation, men den almindelige mening er nu, at den atvitsom har været til det fælles beste. Bedre veier, mindre vedlikehold, mindre slitage paa bilene, som ikke utsattes for saa sterke rystelser, behageligere og tildels hurtigere kjøring er blandt de mange fordeler. Luftgummien byr.

— Men hvorfor blir der ikke saa gjort kort proces med den kompakte gummi ogsaa for Kristiania og omegns vedkommende?

— Her spiller ind mange forhold, som bevirker, at der maa gaaes lempelig frem. En pludselig avskaffelse av den kompakte gummi vilde medføre adskillige ulemper i disse tider, og naar ut-

En nettoutgift av 2,368,000 kroner — svarende til de paaregnede bilavgifter.

Distriktsbidraget fra de interesserte distrikter foreslaaes at være 1/3. — Den økende trafik. — Lette rute- og droschebiler. — Kompakt gummi kontra luftgummi. — Veidækket.

Veidirektor Baalsrud uttaler sig til "Aftenposten".



Syd-Norges gjennomgangsveie, hvis vedlikehold foreslaaes overtat av Staten for bilavgiftene.

viklingen, som den faktisk gjør, bare gaar i den riktige retning, vil bruken av kompakt gummi etterhaanden forby sig selv. Forøvrig har jeg for Kristianas vedkommende ingen befatning med denne sak.

Men hvis nu bruken av kompakt gummi blev forbudt i Aker? — Saa vilde det jo utvilsomt indskranke bruken av kompakt gummi i Kristiania, idet Kristiania-bilenes aktionsradius vilde bli indskranket til bygrensen. Selv Kristiania og omliggende distrikter har dog været nødt til at vise nogen forsiktighet. Den kompakte gummi paa de tunge lastebiler virker jo ødelæggende, ikke minst paa husene. Der kommer stadig nye konstruksjoner — halvkomplette ringer —, og engang vil det hele spørsmål kunne stille sig anderledes.

Som en motsætning til det her anførte nevnes, at paa de amerikanske grusveier er der i almindelighet fuld frihet m. h. t. ringer, og svære lastebiler gaar her med kompaktvinger paa grusbane.

— Hvordan arter stort set veisituationen sig for tiden i Norge? — Vi har meget at kjempe med. Vore veier er lange og de er smale, og den økende trafik stiller stadig nye store krav. Aaret, som gik, har været saa uheldig som overhodet mulig. Høstens ustanselige regnflom over hele det sydlige og midtre Norge har forvoldt store ødelæggelser paa veiene.

— Har De tro paa, at biltrafikken etterhaanden vil overvinde

aneforhindringene?

— Jeg tror ikke, det vil vare saa svært længe, før bilene vinteren igjennem vil være istand til at komme frem narsagt overalt i vort land. Der eksperimenteres stadig for at forbedre metodene for snepløining. Mange steder trækkes nu pløgen ved motor-kraft enten ved traktorer eller av biler. Det er ogsaa almindelig at fæste pløgen paa selve bilen. Der arbeides ogsaa med motordrevne snepløier.

— Er nordmændene særlig dyktige veibyggere?

— Paa veibyggingskunstens omraade er Norge — efter vort landsforhold — utvilsomt i forreste række. Vi kan i saa henseende godt maale os ogsaa med Amerika. Hvad det skorter paa her hjemme er vedlikeholdet. Vor lovgivning har været meget heldigere for veibygningens vedkommende end for vedlikeholdets vedkommende, og vort folk vil heller lave nyt end holde vedlike.

— Men kan der ikke rettes paa det forhold?

— Vi har længe arbeidet med denne uhyre viktige sak, — samtlige landets overingeniører og vi ved veidirektørkontoret — og resultatet av vort arbeide er nylig sendt Arbeidsdepartementet i form av et forslag til en gjennomgripende forandring for de store gjennomgangsveier. Dersom dette forslag gaar igjennem, vil det bety indførelsen av en ubetinget stor og viktig reform i norsk



Veidirektor Baalsrud.

veibyggingshistorie.

Der er i de senere år kommet henvendelser fra flere fylker om, at Staten i større utstrækning end nu er tilfælde maa overta vedlikeholdet av gjennomgangsveiene.

Saaledes har Østfold fylke indrat om Statens overttagelse av vedlikeholdet av tre mellomriksveier, en mellomfylkevei, og har desuten nevnt tre mellomriksveier, hvis vedlikehold det senere kan bli spørsmål om at overføre paa Staten.

I Oppland, hvor Skjakkfjeldveiene vedlikeholdes av Staten i en længde av 48,8 km., har fylket andrat om utvidelse av denne Statens vedlikeholdsplikt til at omfatte yderligere 18,8 km. Sør-Trøndelag fylke har henstillet, at Staten overtar enkelte strøkninger av hovedveien i Opdal. For Hedmark fylke har der været spørsmål om at faa flere mellomriksveier overført til Statens vedlikehold. Videre er der kommet henvendelse fra Buskerud fylke om statshjelp til vedlikehold av Ringersveien i Hole, hvor gjennomgangstrafikken er øket saa sterkt, at distriktet ikke lenger ser sig istand til at bære de utgifter, som kræves til et forsvarlig vedlikehold.

Fra forskjellige hold er det anført, at den skat, som kommer ind av motorvognene først og fremst maa gaa til vedlikehold av veiene.

Alle disse henvendelser maa betraktes som et tegn paa, at distriktene under de forandrede trafikforhold, som er indtraadt, finder, at vedlikeholdsbyrden begynder at bli saa trykkende, at de ikke alene lenger kan holde veiene i den stand, som trafikens utvikling kræver. Man har allerede længe været fullt opmerksom paa, at vedlikeholdet er meget uregelmessig fordelt baade paa de enkelte fylker og paa herredene, og med automobiltrafikens utvikling er dette forhold bli endnu mere fremtredende.

Naar vedlikeholdsutgiftene er saa uregelmessig og uretfærdig fordelt, har det for en stor del sin grund i indflydelsen av de større byer, trafikcenter og tettbebyggelse. I virkeligheten er disse ujevnheter saa store, at en

utligning i sin almindelighet maa ansees i høieste grad paakrævet, ikke alene for at bringe større overensstemmelse i utgiftene, men ogsaa for trafikmessig set at bringe vedlikeholdet ind i jevnere spor.

Et forhold, som under den tiltagende automobiltrafik virker uheldig og heller ikke er helt retfærdig, er, at der nu findes en hel del veier eller ruter med meget sterk gjennomgangstrafik, som næsten utelukkende skriver sig fra utenbygdsboende. Det føles i saadanne tilfælder overordentlig haardt for vedkommende distrikt at bære de derav følgende betydelige vedlikeholdsutgifter. Den sørgeligste følge av dette forhold er dog ikke denne uretfærdige fordeling av vedlikeholdsutgiftene, men mere den ting, at veienes vedlikehold herved blir mindre godt og undertiden endog forsømt.

Det vilde være let at nevne kostbare, av Staten godt byggede veier, som paa denne maate har faat sit veidække ødelagt, men med de nuværende bevilgningsforhold i vort land har det ofte været vanskelig og undertiden helt umulig at faa dette forebygget.

I Norge er, som bekjent, Statens forpliktelser med hensyn til veiveidlikeholdet ikke særlig store; de gjælder bare høifjelds- og mellomriksveier. Den væsentligste forskjell mellem de av Staten vedlikeholdte veier og en stor del av de andre veier antages at være den, at Statens veier neppe forsvømmes saa sterkt, at selve veidækket ødelægges, hvilket oftere indtræffer for de andre veier. Dette maa formentlig tilskrives den omstændighet, at statsveienes vedlikehold helt er ledet av veivæsenet, hvorved vedlikeholdsarbeidet kan bli utført i rette tid og av kyndige folk.

Veienes nytte er for tiden saa almindelig anerkjent, at det ansees uønskelig at fremhøve det. Derimot er det ikke endnu helt klart for alle, at et slet vedlikehold sikkert og regelmessig kommer som utgift paa de kjørendes redskapskonto. Dette forhold var slett nok før, men er i de senere aar med automobilens anvendelse forværret saa væsentlig, at man antagelig allerede nu har naad det punkt, da redskapslittet overstiger de samlede omkostninger til vedlikeholdet av landets veinet.

Droschebilene i Bergen har fremlagt en beregning, som viser, at der i dette meget begrensede trafikomraade i 1919—20 medgikk ca. 1 million kroner som ekstrautgift til bilenes vedlikehold paa grund av veienes mindre gode tilstand.

Ogsaa i flere andre henseender betyr daarlighet vedlikeholdte veier et kraft- og pengetap av betydelig rekkevidde.

I vort land vil en utvikling i retning av Statens overttagelse av gjennomgangsveienes vedlikehold kun kunne tænkes at foregaa litt efter litt og meget langsomt.

For tiden kan vi desværre ikke gjøre os huab om at faa statsmidler til gjennomgangsveienes vedlikehold.

Veidirektøren er derfor efter mange overveielser med fylkesmænd, ordførere og især veivæsenets ingeniører kommet til det resultat, at dette bare antages at kunne ske ved hjelp av bilavgiftene, saaledes som disse

Trygve Bjercke

Høiesterettsadvokat
Akersgt. 18, (Atheneum) Kr.

forutsettes regulert efter det foreliggende forslag til ny motorvognlov. Nogen direkte utgift for statskassen skulde der saaledes ikke bli.

Det kan i denne forbindelse nevnes, at Staten i form av told og luksusskat har ikke ubetydelige indtægter av automobiliene.

I aarene 1915 til og med 1922 er der i told og luksusskat av biler, motorcykler og gummidækker indgaaet tilsammen ca. 16,5 millioner kroner, mens den veivægsutgift, som hittil er betalt til fylker og herreder utgjør ca. 4,4 millioner kroner.

For aaret 1924 ventes den samlede veivægsutgift at ville utgjøre ca. 2,5 millioner, hvorav 5 pct. ventes at gaa til byene med 125,000 kr. Resten skulde da være det beløp, som Staten saarlige burde kunne anvende til vedlikeholdet av vore viktigste gjennomgangs- og transportveier.

I denne forbindelse maa det være tillatt at uttale, at Staten formentlig ialt ikke yder saa meget til fremme av veivæsenet, som dette ifølge sin nationale og økonomiske betydning har krav paa. De samlede utgifter til veiene andrar nu til ca. 34,1 mill. kr. Herav er kun 6,4 mill. kroner nettoutgift for statskassen, naar, som nevnt, told og luksusskat regnes med som bilutgift.

Alle kulturland ofrer betydelig mere paa sit veivæsen end tilfellet er hos os.

Det nu foreliggende forslags kjerne er Statens overttagelse av vedlikeholdet av ialt 4820 km. hovedvei med en beregnet netto utgift av 2,368,000 kr. svarende til de paaregnede automobilavgifter, samt et distriktsbidrag fra de interesserte distrikter. Dette bidrag er foreslaat at være 1/3. Istedetfor at sprede disse bilavgifter paa utallige smaaposter til herreder og fylker vil de i samlet sum bli brukt til de store gjennomgangsveier.

Hele verden over har dette spørsmål siden 1904 været diskutert, og der er gjort mange forsøk. Den ordning, som her er foreslaat, har vundet frem saavidt vites alle steder, især i England og de nordamerikanske stater. Ordningen menes at være baade retfærdig og praktisk — og efterhvert som vedlikeholdskunsten stiger og bilenes antal økes, vil trafikken uten overanstrengelse bære det hele vedlikehold for de store veier. Det er forlængst tilfellet i de amerikanske stater.

Arbeidsgiveren.

er igaa utkommet med sit første nummer for iaar. Nummeret indeholder bl. a. en artikkel av kaptein Gregersen om «Norges arbeidskraft og dens anvendelse», en artikkel av bureauchef L. Bull i Justisdepartementet om «Kommunale forføininger til beste for politiske organisasjoner» m. v., en oversikt over den urolige jernstreik og forholdet mellom lønnsmedsettelsen og prisindeksen. Videre betraktninger over det foregaende aars tarifforhandlinger, arbeidsrettsdomme m. v.

Hoi pris paa storsilden.

— Og gode fangster.

Fra Trondhjem telegraferer «Aftenposten» korrespondent: Meldinger fra Kristiansund tyder paa, at storsilden nu for alvor setter indover mot kysten. Der er allerede gjort gode fangster.

Prisene er usadvanlig høie. Gjennomsnittet er 55 kr. pr. maal, men der har været solgt partier til England for helt op til 84 kr. pr. maal.