

# MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 53

INDHOLD: Overingeniørmøtet og Veivæsenets jubilæum desember 1924. — Mindre dampskibsbrygger i tilknytning til veianlæg. — Rækverk paa veier og broer. — Antal arbeidere pr. 1. september 1924. — Særbe- stemmelser om motorvognkjøring. — Personalialia.

NOV. 1924

## OVERINGENIØRMØTET OG VEIVÆSENETS JUBILÆUM DESEMBER 1924.

Veivæsenets overingeniører har vært samlet til møte i Kristiania i tidsrummet 3.—13. desember 1924. Samtlige overingeniører deltok i møtet med undtagelse av overingeniøren for Nordland fylke,

Overing. Thor Olsen gav følgende opplysninger om denne saks stilling: Etter Arbeidsdepartementets anmodning har Veidirektøren forelagt spørsmålet for fylkesveivestyrerne til ut-



Overingeniørmøtet desember 1924.

som hadde meldt forfald. I hans sted møtte avdelingsingeniør Andersen. Desuten var veidirektørkontorets ingeniører m. fl. tilstede. Den første sak som behandledes var spørsmålet om

*Gjennomgangsveienes vedlikehold.* Som bekjent har Veidirektøren i veibudgett for 1924—25 bragt i forslag at der av landets hovedveier i de forskjellige fylker utskilles en del gjennomgangsveier, hvis vedlikehold forutsattes overtatt av staten ved hjelp av automobilutgiftene med  $\frac{1}{8}$  bidrag fra vedkommende distrikter. Forslaget gaar ut paa at ialt ca 4820 km hovedvei vedlikeholdes paa denne maate med en beregnet nettoutgift for staten av kr 2 368 000 svarende til hvad der forutsattes at ville indkomme i automobilavgifter (som landdistriktenes andel) efter avgiftsbestemmelser i henhold til en ny motorvognlov.

talelse. Av disse uttalelser sees, at 11 fylker i det væsentlige har sluttet sig til det i veibudgett for 1924—25 fremsatte forslag, mens 6 fylker ikke har fundet at kunne gaa med paa forslaget i den foreliggende form. Fra 1 fylke foreligger endnu ingen uttalelse. Opfatningen i de 6 fylker som har tatt avstand fra forslaget er noe forskjellig. Ganske kort antaes grundene at kunne opsummeres derhen at

*Akershus og Vestfold* er blitt tildelt mindre beløp av automobilavgiftene end disse fylker mener at ha krav paa, og

*Møre* mener at ha faat for lite veinett, hvilket i realiteten vil bety omtrent det samme, men uttrykt med andre ord.

*Buskerud* anbefaler statsbidrag til vedlikeholdet av de foreslaatte og muligens andre gjennomgangsveistrækninger, og desuten at automo-

bilavgiftene gaar til vedlikeholdet og fordeles som hittil.

*Nord-Trøndelag* fylkesveistyres beslutning angir ingen egentlig grund, men følgende i præmisserne anførte betænkeligheter antaes at ha vært medvirkende:

1. At automobilavgiftene taes til indtækt paa det almindelige statsveibudget, hvorved opstaar en mulighet for at overskud ikke kommer vedlikeholdet tilgode. 2. Statsbidraget til veivokterlønninger antaes at bortfalde for omhandlede veier. 3. Fylket maa i tilfælde faa en medbestemmende indflydelse paa hvilke veier skal overtaes av staten.

*Nordland* fylkesveistyres uttalelse er grundet paa fylkesutvalgets behandling av spørsmålet om skattentjevningen. Denne ansees vanskelig for Nordlands vedkommende, hvorfor det eventuelt foreløbig bør antaes at forslaget ikke vil vinde bifald i dette fylke.

De fremkomne indvendinger synes imidlertid ikke at være av saa avgjørende prinsipiell betydning, at de lægger alvorlige hindringer i veien for forslaget gjennomførelse. Angaaende fordelingen av automobilavgiftene er det formentlig allerede nu berettiget at anføre, at den maate hvorpaa automobilavgiftene hittil har vært fordelt, ikke vil kunne opretholdes i længden. Eftersom automobiltrafikken utvikler sig mer og mer, vil den hittil brukte fordeling vise flere og flere mangler, idet de senere aars studium av disse forhold overalt har fastslaaet, at det veislit som skriver sig fra automobiltrafikken procentvis er meget større for veier som kun er utsat for leilighetsvis eller mindre automobilkjøring, end for de veier som til stadighet er utsat for sterk trafik. Likeledes vil under utviklede færdelsesforhold for fylker som staar i veiforbindelse med hinanden forholdet som regel være det, at fylker med et stort antal hjemmehørende motorkjøretøier vil slite paa veinettet i tilgrænsende fylker i en betydelig høiere grad, end fylker med et lite antal automobiler vil gjøre, og uten at de mindre utviklede fylker under de nuværende forhold har anledning til at erholde den fornødne kompensasjon.

Angaaende de fra Nord-Trøndelag fylke anførte betænkeligheter bemerkes, at det selvfølgelig er forutsetningen at automobilavgiftene i sin helhet skal komme vedlikeholdet tilgode. Eventuelle overskud, som automobilavgiftene maatte medføre, vil kunne anvendes til vedlikeholdet i etterfølgende terminer, idet nye veilængder efter forslag fra fylkene og efter Stortingets avgjørelse indlemmes i gjennomgangsnettet. Målet maa være at flest mulig hovedveier med tiden blir vedlikeholdt paa denne maate.

Statsbidraget til veivokterne paa de veier som indgaar i forslaget vil vistnok bortfalde i sin nuværende form, hvilket imidlertid ikke kan ansees som noe tap av betydning for fylkene ved en omordning av vedlikeholdet saaledes som foreslaat. Det beløp som staten nu gir til veivoktere er forøvrig ikke foreslaat forminsket, idet man gaar ut fra at veivokterinstitusjonen fremdeles vil utvikle sig og at veivoktere vil bli ansat paa andre offentlige veier i fylkene, saaledes at der fremdeles vil bli at utrede statsbidrag i likesaa stor utstrækning som hittil.

Den endelige vedtagelse av forslaget forutsettes at maatte skje gjennom fylkestingene, hvorved ordningen — saaledes som forholdt ved indførelsen av den kombinerte administrasjon — vil kunne gjennomføres skrittvis, eftersom fylkene vedtar den. Herigjennem vil disse i tvil-

somme tilfælder faa en medbestemmende indflydelse paa de i forslaget optatte veier.

Med hensyn til de skattetekniske sider av saken, som av Nordland fylke er fremholdt som en hindring for forslaget gjennomførelse, maa det indrømmes, at det vistnok har sine vanskeligheter at etablere en helt retfærdig ordning. De øvrige indkomne uttalelser fra fylkesmændene viser dog, at forholdet antaes at kunne ordnes selv om det til en begyndelse har sine vanskeligheter. I de fylker som har overført hovedveivedlikeholdet paa fylkesbudgettet og hvor disse forhold er ordnet paa samme maate gjennom repartisjonsskattenes fordeling er det lykkedes at komme til et tilfredsstillende resultat, hvorfor der ihvertfald ikke kan antaes at skattefordelingen vil volde alvorlige hindringer for forslaget gjennomførelse.

Et par av overingeniørene har uttalt sig for at vintervedlikeholdet skal skilles ut og foregaa for herredenes regning som før, hvorved sommervedlikeholdet kunde utstrækkes til en større veilængde end den som nu har fundet plas i forslaget. En saadan ordning kunde vistnok ha visse fordele, men vilde samtidig til en viss grad betegne et brudd paa det ledende princip, at det hele vedlikehold bør være underlagt den samme økonomiske og tekniske administrasjon. Spesielt om vaaren gaar vinter- og sommervedlikehold saaledes over i hinanden, at det i mange tilfælder vil være vanskelig at bestemme om utgiftene skal betales av staten (automobilavgiftene) eller distriktet. En uklarhet, som ikke er til det gode for vedlikeholdet vil være en sikker følge av en saadan ordning. Likesaa vil den forbedring av vintervedlikeholdet som er nødvendig paa de veier, hvor automobilrutedriften er av betydning om vinteren ikke kunne kræves, naar vedlikeholdet hviler paa herredet, uten at staten i en eller anden form overtar merutgiften.

Vedlikeholdet forutsettes i likhet med den ordning som er indført i Hordaland og Nord-Trøndelag fylker for vedlikeholdet av statens veier at burde foregaa med veivoktere. Det kontinuerlige vedlikeholdsarbeide, som herigjennem blir indarbeidet er efter alle erfaringer den alt i alt heldigste vedlikeholdsordning. Da de i forslaget opførte veier ikke kan ansees som statsveier paa samme maate som hoifjelds- og mellomriksveiene antaes veivokterne i al fald foreløbig, ikke at burde gies fast ansættelse som statstjenestemænd, og de vil saaledes heller ikke komme ind under tjenestemandsløvens bestemmelser for statstjenestemænd. For de veivoktere som for tiden er ansat paa de i forslaget opførte veier, vil der saaledes ikke bli anden forandring end at deres løn som nu utredes av herred eller fylke med statsbidrag istedet blir tilveiebragt av automobilavgiftene og distriktet og utbetalt gjennom veivæsenet i vedkommende fylke.

Efter det i odelstingsproposisjon nr. 41 for 1924 fremsatte forslag til ny motorvognlov (lovutkastets § 25) er det forutsat at  $\frac{1}{50}$  av motorvognavgiftene skal tilfalde byene (og ladesteder med eget komunestyre) — resten de 18 landfylker. Avgiften skal efter lovforslaget brukes til vedlikehold, forsterkning eller ombygning av veidækker paa veier (gater) med stor automobiltrafik. Forøvrig er der forsaavidt angaa den paa landdistriktene faldende del av avgiftene indtatt en bestemmelse om at der m. h. t. anvendelsen herav skal træffes nærmere bestemmelse av stortinget. Med hensyn til bidragene fra distriktene har departementet gaat ut fra at disse

i helhet maa bli at indbetale i de paagjældende budgetaar, og at de kan kræves erlagt inden hvert aars 31. december (altsaa midt i budget-aaret).

Om denne sak opstod der en længere diskusjon, hvorunder bl. a. blev fremholdt at statens overtagelse av gjennomgangsveienes vedlikehold med  $\frac{1}{3}$  distriktsbidrag muligens vilde volde vanskeligheter i de fylker, hvor vedlikeholdet — og særlig vinterarbeidet — fremdeles utføres ved naturalarbeide. Der kom ogsaa tilorde forskjellige opfatninger med hensyn til budgetbehandlingen og utredelsen av det forutsatte distriktsbidrag. Av diskusjonen fremgik dog at man i det væsentlige var enig i det av Veidirektøren i veibudgett for 1924—25 fremsatte forslag.

Efter forslag av en i sakens anledning nedsat komité bestaaende av overingeniørene Barth, Dahle og Thor Olsen vedtok møtet enstemmig følgende uttalelser:

1. «Under forutsetning av at bilavgiftene blir besluttet anvendt til vedlikehold av de større gjennomgangsruiter, mener overingeniørmøtet at disse veier og deres vedlikehold bør styres og ledes på samme måte som hovedveianleggene etter veilovens § 12 a.

Om almene hensyn skal kunne tilgodesees må man særlig fremheve som en nødvendighet at centraladministrasjonen får myndigheten ved avgjørelse av dispensasjoner f. eks. ved husbygning nær veien o. l.

2. For hver veistrekning avgir vedkommende fylke en gang for alle en skjematisk vedtagelse for sin kvotadel i omkostningene, hvorefter refusjonskravene årlig innsendes.

3. Vedlikeholdsbudgett vedkommende gjennomgangsveiene sendes gjennom fylkesmannen til Veidirektøren.

4. Der forutsettes anvendt en elastisk ordning med hensyn til vintervedlikeholdet avpasset etter trafikkens størrelse og betydning under hensyntagen både til veienes geografiske beliggenhet og til de stedlige forhold.»

Den neste sak paa programmet var::

#### *Veiene og elektriske ledninger.*

Overingeniør Thor Olsen gav følgende orientering:

Veivæsenets forhold til elektriske kraftledninger er ordnet ved veilovens § 40 som bestemmer at fylkesveistyrene fastsetter de nærmere betingelser.

For at faa ensartethet i bestemmelsene har Arbeidsdepartementet i 1916 utfærdiget regler for luftledninger, nemlig «Regler for krydsning eller parallelføring av overjordiske elektriske sterkstrømsledninger med veier», men ikke regler for jordledninger. For disse er altsaa fylkesveistyrene de bestemende, men det er da klart at det ogsaa her er ønskelig at ha ensartede bestemmelser. Senere, i 1919, er der saa kommet forskrifter for elektriske anlag, og de indeholder tilstrækkelige forskrifter om sikkerheten. § 217 omhandler krydsninger og § 222 omhandler parallelføring. Om jordledninger findes heller ikke her noe, som er av noen interesse for veivæsenet. De eneste bestemmelser i saa henseende som vi kjender til er utarbeidet av overingeniøren for veivæsenet i Akershus fylke i anledning av telegrafvæsenets kabelarbeide paa veien Lillestrøm—Strømmen—Furuset. Disse bestemmelser lyder saa:

#### «Særlige vilkår

for nedlegning av telegraf- og telefonkabler på offentlige veiens område.

1. Kabelen skal legges i veiens grøfter eller skråninger. Dersom forholdene rent undtagelsesvis — efter veivesenets skjønn — nødvendiggjør at kabelen legges i veibanen, må den ikke komme lenger inn i denne enn 0,50 m fra veikanten.

Kryssinger av veibanen — som mest mulig skal undgås — legges tvers på veiretningen eller ialfall under vinkel minst 45°.

2. De fra kabelgrøften opkastede masser skal lagres således at der alltid levnes en fri kjørebane av minst 4,0 meter. Må bredden undtagelsesvis bli smalere, skal der anlegges midlertidige solide møteplasser, minst 12 m. lange, på steder som byr god oversikt, og i innbyrdes avstand høist 50 m. Møteplassene arrangeres på forhånd, ikke først etterat gravningen på vedkommende strekning er iverksatt.

3. Telegrafvesenet (telefonvesenet) opgir til veivesenet hvem der er ansvarlige ledere for kabelnedlegningen på arbeidsstedene, og som har å motta veivesenets ordrer og anvisninger.

4. Veivesenet forbeholder sig, mens kabelarbeidet pågår, adgang til uten varsel og på telegrafvesenets (telefonvesenets) regning å iverksette de foranstaltninger som måtte vise sig nødvendige av hensyn til veien eller trafikken.

5. Arbeidet skal utføres på kortest mulig tid og avsluttes parsellvis, så at kabelgrøften ikke holdes åpen lengere enn høist nødvendig.

6. Den foreløbige istandsettelse av veien (med grøfter, skråninger etc.) efter gravningsarbeidet besørger av telegrafvesenet (telefonvesenet), mens veivesenet i tilfelle forbeholder sig for telegraf- (telefon-)vesenets regning å utføre den endelige istandsettelse og avpussing.

7. Over broer legges kabelen under brobanen og således at vedlikeholdet av denne og av de bærende deler ikke vanskeliggjøres.

8. Der forbeholdes veivesenet adgang til eventuelt å legge drenering i bunnen av kabelgrøften (omtrent som ved anlegget Kristiania—Ski).

9. Særutgifter som fremtidig måtte påløpe under omlegning, ombygning eller vedlikehold av vei og broer som følge av kabelnedlegningen, bestrides av telegraf- (telefon-)vesenet.

Der skal såvidt gjørlig tas hensyn til foreliggende reguleringsplaner.

Enhver senere oppgravning for rettelse av kabelfeil eller annet skal på forhånd anmeldes til det stedlige veitilsyn.

10. Veivesenet overtar intet ansvar for skade som under telegraf- (telefon-)vesenets arbeide på veiens område eller som følge derav måtte tilføies tredjemann.»

Forholdet med de elektriske kraftledninger er allikevel ordnet paa en noenlunde rimelig maate for veivæsenet, idet veilovens § 40 gir fylkesveistyrene avgjørelsen, og det maa forutsættes at overingeniøren i slike saker har den avgjørende indflydelse. Desuten har man de regler som er git av departementet og i forskriftene, men der mangler altsaa ensartede regler for jordledninger.

Betydelig værre er forholdet til telegrafvæsenet. Hvis vi her hadde samlet paa et sted al den korrespondanse som har vært ført med telegrafvæsenet om stolper, ledninger og flytninger og hvem der skal betale og hvor meget der skal betales saa blev det vist et meget omfattende arkiv. Det er jo beklagelig dette, og aarsaken til det maa være at søke i den omstændighet at der ikke er opstillet regler for hvorledes rikstele-

grafens og rikstelefonens ledninger skal gaa langs offentlige veier. For private anlæg har vistnok hvert fylke sine regler, men disse kan ikke gjøres gjældende overfor staten. Bestemmelsene i telegrafloven av 1903 § 5 og i reglene for gjennomførelsen § 2 synes at gi veivæsenet noksaa vidtgaaende rettigheter, men det maa da formentlig være den omstændighet, at der ikke er noen eksakte bestemmelser for ledningene langs og over veiene, som gjør at der saa ofte blir konflikter og at disse er saa vanskelige at løse. I anledning av overingeniørmøtet i 1923, hvor saken ikke rak frem til behandling, har Veidirektøren fra overingeniør Rode mottatt en forestilling hvori fremholdes nødvendigheten av at der istandbringes ensartede regler for anbringelse av telegraf- og telefonstolper paa veiens omraade. Bl. a. foreslaar han at stolper ikke skal kunne anbringes i indre skraaning fra kjørebane ned i grøft eller i grøftbund, men i en fastsat minste avstand fra kjørebansens kant. Videre kan nævnes, at Møre fylkesveistyre under 13. mars 1924 i henhold til veilovens § 40 har vedtatt følgende:

«Almindelige regler og betingelser for anbringelse av elektriske kraftledninger samt telegraf- og telefonledninger over, under, langs eller umiddelbart ved offentlig vei.

Stolper for telegraf- telefon- eller elektriske kraftledninger maa ikke uten særskilt tillatelse av fylkesveistyre eller annen særskilt hjemmel settes paa veien, dens gførter, skraaninger eller materialplasser.

Forøvrig fastsettes følgende:

1. Stolperne maa ikke settes slik at de innskrenker veigrøftens vannførende profil (den del av grøften som ligger lavere enn veibanen) eller at de paa annen måte hindrer eller vanskeliggjør vannavløpet fra veiområdet.

2. Stolpene må ikke uten særskilt tillatelse for hvert enkelt tilfelle settes nærmere veikanten enn bestemt for gjerder (1,5 m.).

3. Stolpene må ikke settes slik at de holder inn over veiområdet. Hvor de får linjestrekk inn mot veien må de forsvarlig avstives eller barduieres. Avstivningsanordningen må ikke uten særskilt tillatelse komme veien nærmere enn for stolper bestemt. For barduner gjelder det samme som i punkt 5 og 6 er bestemt om ledningene.

4. Hvor telegraf- eller telefonledninger krysser offentlig vei eller etter særskilt tillatelse (punkt 3) kommer nærmere veikanten enn 1,5 m. må den frie høide mellom veibanens plan og laveste ledningstråd være minst 4,0 meter. For elektriske kraftledninger må den frie høide under samme omstendigheter være minst 6 meter.

5. Hvor ledningene føres over veien bør dette skje med så kort spenn som forenelig med disse bestemmelser og såvidt mulig rettvinklet og ikke uten særskilt tillatelse med en mindre vinkel enn 60 grader. Hvor de føres under veien (kabelkryssninger e. l.) må de, hvis ikke anderledes bestemmes i det enkelte tilfelle, legges i særskilt anordnet stikrenne eller rør, som gjør det mulig å skifte ut ledningen uten å grave veien op.

6. Ved ledningens anbringelse må der gjøres så liten skade som mulig på veien og dens område. Opstått skade må utbedres såsnart og på den måte som veimyndighetene krever det.

7. Ledninger eller innretninger som står i forbindelse med ledningene skal hvis de er satt

på veiområdet fjernes når fylkesveistyre krever det.

8. Særlige bestemmelser og tillatelser i henhold til punkt 5 gives av overingeniøren for veivæsenet eller den han dertil bemyndiger.»

Der er forøvrig haap om at disse forhold kan bli ordnet, idet baade Telegrafdirektøren og Veidirektøren er meget interessert for at faa en ordning istandbragt. Det er meningen at søke oppnevnt en mindre komité med repræsentanter for telegrafvæsenet og veivæsenet til at utarbeide et forslag til regler.

I den etterfølgende diskusjon gav flere overingeniører opplysninger om sine erfaringer med hensyn til anbringelse av telegraf- og telefonledninger samt elektriske kraftledninger langs offentlige veier. Noen beslutning blev ikke fattet, idet man gik ut fra at saken blir videre behandlet naar resultatet av ovennævnte komité's arbeide foreligger.

Derefter behandledes *Veivæsenets forhold til regulerte strøk*. Sekretær O. Nagell meddelte følgende:

Paa grundlag av en uttalelse fra overingeniøren i Østfold behandlet man paa overingeniørmøtet i febr. 1920 spørsmålet om at faa indtatt i den nye lov om bygningsvæsenet bestemmelser som tar sikte paa at gi veivæsenet anledning til at øve indflydelse paa reguleringsplaner for strøk paa landet som er undergit den almindelige bygningslovgivning. Overingeniørmøtet fattet dengang følgende enstemmige beslutning:

«I det foreliggende utkast til ny bygningslov savner man bestemmelser som sikrer fylkenes veivæsen anledning til å øve innflydelse på de reguleringsplaner som skal utarbeides og vedtas for reguleringsstrøk.

Overingeniørmøtet anbefaler derfor at der i lovutkastets § 30 inntas bestemmelser om at reguleringsplanene skal utarbeides i samråd med fylkets veiadministrasjon og at disse planer — forsåvidt angår de veier som omhandles i veilovens § 1 — krever fylkesveistyrets godkjenning.»

I skrivelse av 26. april 1920 henstillet Veidirektøren til Arbeidsdepartementet at foranledige en saadan bestemmelse indtatt i den nye bygningslov. Noen bestemmelse herom blev imidlertid ikke indtatt i loven av 22. februar 1924. Vedkommende § (i komiteens forslag § 30; i prop. og i loven § 27) undergik i proposisjonen noen forandring i sammenligning med komiteens forslag (jfr. Ot. prop. nr. 30, side 13—14). Bl. a. utgik en bestemmelse om forhandling med de privat interesserte.

Saadan forhandling vilde vistnok i stor utstrækning finde sted, men bygningsraadet burde dog — mente departementet — stilles helt frit. Med hensyn til spørsmålet om at forelægge saken for andre sakkyndige instanser som f. eks. helseraad og brandstyre, bemerket departementet at helseraadets ordfører og brandchefen efter departementets forslag vil bli medlemmer av bygningsraadet. Man ansaa det derfor overflødig at kræve i loven, at byplan forelægges de nævnte myndigheter. Skulde særegne omstendigheter gjøre dette ønskelig eller paakrævet, vil vedkommende regjeringsdepartement kunne forlange det, for spørsmålet om stadfæstelse avgjøres.

Overingeniørmøtets forslag og Veidirektørens skrivelse av 26. april 1920 er overhodet ikke nævnt i Odelstingsproposisjonen. Paa foranled-

ning har Arbeidsdepartementet i skrivelse av 5 dec. 1924 meddelt, at det «ikke har funnet grund til å innta i den nye bygningslov en bestemmelse om at reguleringsplaner skal utarbeides i samråd med veiadministrasjonen, og at disse planer forsåvidt angår de veier som omhandles i veilovens § 31 skal kreves undergitt fylkesveistyrets godkjenning. Overensstemmende med den praksis, som i de senere år har vært befulgt, vil imidlertid en reguleringsplan, som kan sees å være av særlig interesse for veivesenet, fremdeles bli forelagt Veidirektøren til uttalelse for innen planen undergies approbasjon. På samme måte forelegges reguleringsplaner som er av interesse for jernbanen for Hovedstyret for Statsbanene uten at det har vært anset nødvendig herom å inna uttrykkelig bestemmelse i loven.»

Sekretær Nagell redegjorde videre for sak nr. 3c paa overingeniørmøtet i februar 1920.

*Om regulering av bebyggelse langs offentlige veier.*

Nævnte møte fattet følgende beslutning:

«Overingeniørmøtet slutter sig til den foreliggende utredning hvad angår nødvendigheten av at der fastslås nærmere bestemmelser for regulering av veier og for bebyggelse langs disse på sådanne steder utenfor de regulerte strøk, hvor man kan vente tett bebyggelse. I henhold hertil vil man henstille til centralmyndighetene å søke innatt i veiloven istedetfor siste punkt i § 25 følgende bestemmelse:

For trafikknutepunkter, industristøk, veikryss eller sådanne steder på landet hvor der kan ventes tett bebyggelse men hvor ikke bygningslovens bestemmelser kan gjøres gjeldende, kan fylkesveistyret etterat vedkommende herredsstyre har uttalt sig, utferdige nærmere regler for bebyggelse og vedta plan for regulering av veiene.»

Veidirektøren anbefalte i skrivelse av 27. april 1920 til Arbeidsdepartementet, at *veiloven* maatte bli forandret overensstemmende med overingeniørmøtets beslutning. Det blev anført i den nævnte skrivelse at der paa mange steder bygges likesaa meget utenfor som indenfor de strøk hvor bygningsloven er gjort gjældende, uten at myndighetene har anledning til at gripe regulerende ind likeoverfor denne bebyggelse. De høie tomtepriser indenfor byggebelter gjør at folk søker utenfor disse for at faa billigere hus, og efter hvert som kommunikasjonene forbedres, vil der ved de viktigere veikryss, ved jernbanestasjoner eller ved dampskibsanløpssteder opstaa en helt ukontrollert tæt bebyggelse, ofte paa en slik maate at en senere regulering blir i høi grad vanskeliggjort. Det er netop denne ukontrollerte bebyggelse — anførtes det videre — som er aarsaken til at adkomstveiene til saa mange tæt bebyggede strøk, som senere overgaar til bygningskommuner eller ladesteder og byer — fører gjennom trange smug, i vinkler og kroker paa en maate som gjør fremkomst særlig med biler baade vanskelig og farlig. Det vilde derfor være av den største betydning — uttalte Veidirektøren — om man kunde ha anledning til at gripe kontrollerende ind likeoverfor saadan bebyggelse ogsaa for strøket helt blev underlagt bygningslovens bestemmelser. En bestemmelse herom maatte gjøres gjældende for det hele land og vilde danne et godt grundlag for en senere regulering. Det var derfor efter

Veidirektørens mening paakrævet at faa mere omfattende bestemmelser i denne retning end hvad der indeholdes i veilovens § 25, siste passus.

Veidirektøren henstillet til departementet at foranledige veiloven forandret overensstemmende med foranstaaende beslutning saa snart anledning dertil gies. Veidirektøren tilføiet at de nævnte regler for bebyggelsen og plan for veiene maatte bli at utarbeide av veivesenet og godkjendes av fylkesveistyret efterat vedkommende herredsstyre har uttalt sig. Den nødvendige kontroll med bestemmelsenes overholdelse maatte utøves av fylkenes veimyndigheter.

I Ot. prop. nr. 30 for 1923 om den nye lov om bygningsvesenet bemerket Arbeidsdepartementet, at veilovens § 25 siste led gjælder strøk paa landets grund hvor bygningsloven er gjort gjældende, idet det bestemmes at retning av vei som skal føres ind i et slikt strøk fastsettes efter forhandling mellem fylkesmanden og de stedlige myndigheter hvorunder reguleringsaker er henlagt. Den av Veidirektøren og overingeniørmøtet foreslaatte bestemmelse kunde derfor i tilfælde ikke indtaes i veiloven i stedet for § 25 sise led, men maatte gjælde ved siden av den nævnte bestemmelse. Departementet anførte videre, at som det fremgik av det da foreliggende lovutkast § 1, kunde departementet bestemme at bygningsloven helt eller delvis skal gjælde for større samlinger av bygninger paa landets grund, samt for strækninger hvor saadanne samlinger begynder at dannes, og det er i den samme paragraf paalagt fylkesmændene at avgi indberetning til departementet naar bygningsloven antaas at burde gjøres gjældende for et strøk paa landets grund. Imidlertid vilde der ved siden av disse bestemmelser kunne være plass for en bestemmelse i den retning som foreslaat av Veidirektøren og overingeniørmøtet, idet man paa denne maate lettere vilde kunne gripe ind i tide mot en uordnet bebyggelse langs veiene. Hvis det skulde vise sig paakrævet, kunde da bygningslovens bestemmelser senere gjøres helt eller delvis gjældende for stedet.

Departemente fandt ikke å kunne anbefale, at det overlafes til fylkesveistyret at «utferdige nærmere regler for bebyggelsen» saaledes som foreslaat, idet veivesenets myndighet ikke antok at burde gaa lenger end til at bestemme en plan for regulering av bebyggelsen langs veiene. Blir det nødvendig eller ønskelig at faa bestemmelser om bygningsvesenet forøvrig, maatte bygningsloven gjøres gjældende paa vanlig maate. Man har — bemerket departementet — indtat en bestemmelse i lovutkastet som aapner herredsstyret adgang til at paa-anke fylkesveistyrets avgjørelse til vedkommende regjeringsdepartement.

Vedkommende paragraf (§ 22) i lov av 22. februar 1924 om bygningsvesenet lyder saaledes:

1. «For steder på landets grunn som ikke er underlagt bygningsloven, kan fylkesveistyret, hvor det ansees påkrevet, utferdige nærmere reguleringsbestemmelser for nybygging langs veiene. For sådan bestemmelse treffes, skal vedkommende herredsstyre gis anledning til å uttale sig. Fylkesveistyrets avgjørelse kan av herredsstyret innankes for vedkommende regjeringsdepartement.

2. Kontrollen med at bestemmelsene overholdes, tilligger fylkesveistyret.»

Av andre paragrafer i bygningsloven som er av særlig interesse for veivesenet blev nævnt:

§ 40, om ekspropriasjon av grunn (bebygget eller ubebygget),

§ 69 om eventuell anvendelse av brudte hjørner og § 154 om vedlikehold av offentlige gjen-nemgangsveier med broer.»

Under den paafølgende diskusjon blev der fra flere overingeniører uttalt beklagelse over, at der i den nye bygningslov ikke var sikret veivæsenet adgang til at øve indflydelse paa reguleringsplaner forinden disse approberes. Gjen-nemgangstrafikken vil i fremtiden faa store vanskeligheter paa heromhandlede steder, hvis der ikke i god tid taes de fornødne forholdsregler.

\*

fik man i Magnus Lagaboters landslov mere omfattende bestemmelser om veivæsenet gjældende for *det hele land*. Tidligere hadde man bare hat enkelte spredte bestemmelser paa dette omraade for de forskjellige landsdeler.

2. I 1624 — for 300 aar siden — blev der under kong Christian IV truffet bestemmelse om anlæg av den første kjørevei her i landet (fra Høugsund til Kongsberg).

3. I 1824 — altsaa for 100 aar tilbake — vedtok Stortinget den første specielle lov om veivæsenet.

Til minde om disse trin i utviklingen av vort lands veivæsen samledes i dagene 9.—14. desember i Kristiania et stort antal av veivæsenets ingeniører og andre funksjonærer. Efter indbydelse



Veivæsenets jubilæumsmøte 10. desember 1924.

Den næste sak var

*Spørsmål om Veilovens forandring.*

De enkelte paragrafer i veiloven av 1912 blev gjennomgaaet og gav anledning til adskillige bemerkninger og henstillinger om forandringer. I enkelte tilfælder blev der ogsaa fremsat bestemt forslag om hvorledes bestemmelsene bør formes, f. eks. ved § 36 og § 60.

Den omfattende diskusjon er ment at danne foreløbig grundlag for videre behandling av spørsmålet.

\*

*Veivæsenets jubilæum.*

Naar aaret 1924 regnes som et merkeaar for det norske veivæsen, er det fordi man har fundet grund til at mindes følgende begivenheter:

1. I aaret 1274 — altsaa for 650 aar siden —

var ogsaa fremmøt forhenværende veidirektør Skougaard, de fleste fylkesmænd, chefen for Sveriges veivæsen, overdirektør Meurling, chefen for Danmarks veivæsen, overveinspektør Madsen, de svenske ingeniører Dahlberg, Hødström, Wretlind og Bergendahl, danskerne, amtsveinspektør Lomholt (formand i Amtsveinspektørenes forening), og professor Christensen, tidligere overingeniører i veivæsenet, chefer for andre tekniske administrasjoner, repræsentanter for dags- og fagpressen, repræsentanter for organisasjoner, som har fælles interesse med veivæsenet m. fl.

9. desember blev der i forbindelse med N. I. F.s samtidige jubilæum og som led i begge jubilæer holdt et større orienterende foredrag betitlet «Norges veier i forhold til trafikkravene». Foredraget holdtes av veidirektør Baalsrud.

10. desember aapnedes jubilæet offisielt av veidirektør Baalsrud, som ønsket de tilstedeværende velkommen og gav en kort oversikt

over veivæsenets virksomhet og fremtidsopgaver. Samme dag og de følgende blev der holdt følgende foredrag om forskjellige veitekniske emner:

1. Overingeniør Munch: «Seneste metoder for bygning og vedlikehold av veier utsat for biltrafik».
2. Overingeniør Saxegaard: «Noen opplysninger om veitrafik og vedlikehold i Kristiania omegn».
3. Overingeniør Grønningsæter: «Vintervedlikehold og biltrafik paa vinterføre».
4. Overingeniør Sund: «Faglig veitilsyn».
5. ——— Riis: «Mindre dampskibsbygger og holdeplasser i forbindelse med veianlæg».
6. Overingeniør Korsbrekke: «Den fylkeskommunale rutebiltrafik i Nord-Trøndelag fylke».
7. Overingeniør Barth: «Sænkbrønners anvendelse ved norske veibroer, særlig hvalvbroer».
8. Avdelingsingeniør Lyng: «Støt og rystelser ved bruk av luftringer og kompakttringer».
9. Avdelingsingeniør Eggen: «Namsen bro».

Disse foredrag vil senere bli indtatt i «Meddelelser fra Veidirektøren».

Endvidere holdt ingeniør Bergendal foredrag om et nyt bituminøst materiale «Essener Asphalt» og ingeniør Wretling fremviste en film fra Svenska Vægföreningens demonstrasjoner av veiredskaper og vedlikeholdsarbeide.

Ingeniør Tesla fra Løveners maskinforretning i Kjøbenhavn gav noen opplysninger ledsaget av lysbilleder om anvendelse av Fordsontraktor i veivæsenet bl. a. til valsning, brotting, veihevler, felemaskiner etc.

Ved velvillig imøtekommenhet fra Kristianas og Akers veivæsen ved d'hr. direktør Bassøe og distriktsingeniør Rye var der paa Tullinløkken arrangert en meget interessant utstilling av redskaper og maskiner for vintervedlikehold og snerydning. Paa grundlag av overingeniørene Munchs og Saxegaards foredrag om veibygning og veivedlikehold m. v. fandt sted en diskusjon, hvori bl. a. deltok overdirektør Meurling og ingeniørene Dahlberg og Hedström fra Sverige samt professor Christensen fra Danmark.

Under møterne blev foretatt en kortere automobiltur paa Drammensveien for at se paa de der utførte forsøk med forskjellige tjærevædsker samt en tur til Østfold fylke, hvor overingeniør Munch fremviste nye redskaper og metoder for veivedlikehold, særlig ved grusveier.

Den 11. desember avholdtes festmiddag i Grand hotel, hvori deltok ca 150 personer. Foruten de foran nevnte gjæster var bl. a. arbeidsministeren, statsraad Mjælde tilstede.

Festkomiteens formand, overingeniør Munch, ønsket gjæsterne velkommen tilbords.

Veidirektør Baalsrud utbragte Kongens skaal, som hilstes med hurraer og avsyngelse av kongesangen. Derefter holdt Veidirektøren festtalen, hvori han gav et kort overblikk over veivæsenets utvikling fra Haakon den Gamles tid til Christian IV bygget den første kjørevei, og fra den tid har veiarbeidet aldrig hvilet. Det var officerer, som ledet veibygningen og skjønt deres veier har maattet ombygges av den senere tids ingeniører, mindes vi dem med tak. Særlig i det sidste aarhundrede har veivæsenet gjort de største fremskritt og vi har faat en betydelig og vel urustet etat. Han uttalte et varmt ønske

om at det store og viktige arbeide til landets vel maatte lykkes.

Overingeniør Hugo talte for Arbeidsdepartementet og adresserte skaalen til dets chef, statsraad Mjælde, som takket og fremholdt det gode samarbeide mellem departementet og veidirektoratet.

Overingeniør Munch talte for de utenlandske gjæster og det skandinaviske samarbeide. Chefen for det danske veivæsen, overveiinspektør Madsen, takket og uttalte sin beundring for norsk veivæsen. Han utbragte en skaal for dem, som det norske veivæsen skulde gaae i Norge: Norge og Norges folk.

Det svenske veivæsenets chef, overdirektør Meurling, hyldet i varme, anerkjennende ord veidirektør Baalsrud og overrakte ham en vakker sølvvase med blomster.

Veidirektør Baalsrud takket og fremhævet sine kollegers fortjeneste og mindet særlig fhv. veidirektør Skougaard.

Hr. Skougaard takket og gav uttrykk for glæden ved at ha været med til at lette vor landbefolknings kaar ved veibygning. Han rettet en varm tak til fylkesmænd, ingeniører opsynsmænd og arbeidere utover hele landet for godt samarbeide. Minderne fra veivæsenet hørte til hans livs smukkeste, og han ønsket veivæsenet fortsatt godt samarbeide, lykke og fremgang.

Veidirektør Baalsrud talte for fylkesmændene paa hvis vegne fylkesmand Hroar Olsen takket, idet han fremholdt at intet arbeide hadde vært ham kjærere som fylkesmand end arbeidet for veivæsenet. Han utbragte en skaal for veiadministrasjonen.

Avdelingsingeniør Pedersen talte for de forskjellige «væsener» som veivæsenet kom i berøring med og for det gode samarbeide som alltid hadde vært. Paa denne tale svarte generaldirektør Stuevold-Hansen.

Overingeniør Sund utbragte en skaal for kgl. norsk automobilklub. Klubbens formand, fabrikerier Chr. Schou takket og overrakte veidirektør Baalsrud en smukt utstyrt adresse. Overingeniør Thor Olsen bragte en tak og hilsen til en række foreninger, og overingeniør Darre-Jenssen bragte en hilsen fra Den norske ingeniørforening.

Statsraad Mjælde takket for maten. Efter middagen servertes kaffe i de tilstøtende selskapsværelser.

Senere paa aftenen blev der ogsaa holdt en række taler, bl. a. av formanden i Den polytekniske forening, ingeniør Nissen, som overrakte et praktfuldt blomsterarrangement. Videre talte lensmand Strømsæter for «kundene», altsaa dem som bruker veiene. Veidirektør Baalsrud talte for veivæsenets opsynsmænd og kontorister, veidirektør Skougaard for veivæsenets damer og fylkesmand Bødtker for forfatterinden av efterstaaende sange, som blev avsunget under og efter middagen.

Der blev desuten fremvist lysbilleder fra Namsen broanlæg og veianlægget gjennom Maa-bodalen. Til festen indløp en række telegrammer, saaledes fra de veichefer i de nordiske land, som ikke personlig var tilstede.

\*

Melodi av Gluntarne:  
«Nu tror jag det kan vara tid».

Hvor to og tre forsamlet er,  
der bør de snakke sammen.

omend til alt ei en og hver  
bør sige ja og amen.  
Av veier er der mange slags,  
derom kan ingen trøtte,  
men ei enhver kan vite straks  
om veien er den rette.

*Den første tornefulle vei,*  
Den skyldes Eva — Adam,  
om grus — om puk — det vites ei,  
ei om det var makadam.  
Kun *ett* vi alle har faat vis-  
het for: vi vet den førte  
direkte ut av paradiset,  
og dermed den ophørte.

En *bakvei* fandt vi alle vel,  
naar det var mest nødvendig,  
ved aarle gry, ved silde kveld,  
men helst, De vet, anstendig.  
En *gjenvei* tidt os bringe kan  
u-andede malheurere,  
en *omvei* — valgt med litt forstand —  
til maalet tidt os fører.

*Den brede vei* er let at gaa,  
den kan man gaa i blinde,  
*den trange vei*<sup>1)</sup> at træde paa  
er tungt for mand og kvinde.  
*Forbudne veie* vandres mest  
med anger mangesinde,  
*den gyldne middelvei* er bedst  
men ikke let at finde.

Og op og ned gaar *livets vei*,  
kun daarlig nivelleret,  
(trots stigning 1 paa 5 den er  
dog voldsomt trafikeret),  
vedlikeholdet saa som saa,  
(den støttes ei av staten),  
og med bekymring ses den paa  
av hele vei-etaten.

Og skatterne gaar stadig op,  
og nedad gaar humøret,  
og pengene de sier stop,  
omsonst vi alt har prøvet!  
Naar vi er baade træt og kjed  
og lei av hele greien,  
vi ønsker at vi sat i fred  
et sted paa *Melkeveien*.

*Brolegningen*<sup>2)</sup> til Hel — De vet!  
blev her en dag kasseret,  
av den moderne biltrafik  
den helt var molesteret.  
Det eneste som taale kan  
den sterke trafikering  
til dette sted, det er kun tjæ-  
remakadamisering.

Og *forbudsveien* — ak den ti-  
er vi helst om herinde,  
helst hadde vi set den forbudt  
for baade mand og kvinde!  
Vort statsbudget paa heldingen,  
det har De nok hørt nævne,  
men gjøre *vei i vellingen*  
det er ei hver mands evne.

Og ned til Deptet titt og trutt  
vi alle maatte vandre,  
og vort budget blev trangt og stutt,  
skjønt ikke som de andre.  
Vi søker bidrag hoit og lavt,  
— til vei paa vilde heien —  
men smiler fattet hvis trods alt  
vi vises *vinterveien*.

Vi landeveiens riddersmænd,  
nu har vi sammen drøftet  
hvor veier fører fra og hen —  
og atter arven løftet.  
Vi elsker veiene som naar  
fra dalen op til heien,  
Gud signe veien hvor den gaar,  
og *Leve Landeveien!*

C. C. B.

\*

Mel.: «Maggedutti».

Hvad var Norge uten veier,  
med slike heier,  
og slike fjeld,  
fuldt av is og gamle greier  
og elveleier  
og bakkehald!

Jeg skal gjerne vedde på  
atte skaperen tenkte som så:  
«Hvorfor skal en nordmann gå?  
Han har da vann å seile på!  
Hvis han har en båt med motor,  
har jo landet nok av vann,  
vil han heller bruke rotor,  
(hvis den er go') tror  
jeg også det går an.  
I granit og øde heier  
kan det ikke lønne sig  
å forsøke sig med veier.  
Han får stole på mig.»

Sån fikk Bergh og Krag og Skougaard  
en job så svær,  
snart hist, snart her.  
Men igjennem fjell og skau når  
nu veier frem  
til mange hjem.

Trondhjemsveien den er best,  
Nordlandsveien skal til Hammerfest,  
Drammensveien ser vi jo  
blir da med tiden riktig go'!  
Langsmed skrænt og urer stygge  
snor sig veiens sterke bånd.  
Tenk, hvad vi har nådd å bygge  
av veier trygge  
i Lagabøters ånd!  
Vi har ingen vei til polen,  
ikke engang (amne)-sti,  
men såsant som bare solen  
holder ut, skal det bli.

Stakkars gamle Kristian Kvarten,  
som skal på farten!  
Syns De d' er pent  
at den snille gamle mann skal  
i et slags anfall  
kasseres rent.

Jamen kan han gjerne stå!  
Vi blir alle så gamle og grå,  
men De ser jo, Kristian Kvart,  
er bestandig like svart!  
Og forresten skal vi mindes,  
at det var da han som sa:

1) 2,5 m.

2) De bekjendte gode forsætter.



«Landet det skal sammen bindes!  
Så sant der finnes  
en råd så skal vi ha  
kjørevei i gamle Norge,  
hvordan ellers enn det går,  
selv om jeg skal bort fra torje  
om en trehundre år.»

Og når engang nye slekter  
om hundre år  
på veien går,  
og med nye ord forfekter  
hvad alle vi  
har pleid å si,  
vi vil synes lønn vi fant  
hvis de unge må stanse iblandt  
og si: «Se, hvad her er gjort!  
Meget av dette er jo stort!» —  
Veien selv den stanser aldri,  
det er vi som går forbi,  
vi har alle hørt dens tale  
fra vore dale  
og fra hvert fjell, hver li:  
«Måtte splidens ånd fordrives,  
landet atter vokse frem,

glede gro, tilfredshet trives  
i de tusinde hjem!»

C. C. B.

\*

*Et efterglemt vers.*

Mr. Baalsrud once he went to  
United States,  
(so he relates)  
and since then was always bent to  
the use of tar,  
(han er blit «rar»),  
Manden er jo ganske bra,  
men De vet, noen feil skal man ha:  
Han var i Amerika,  
han kommer aldri derifra!  
Bring på bane hvad De vil, di,  
nødsarbeide, smugleri,  
han er ei å snakke til, di,  
he wanders still i  
the land so big and free.  
Han er ellers ganske snild, di,  
både borte og i hus,  
men tænk mand' blir ganske vild, di,  
når han snakker om grus.