

# DANSK VEJTIDSSKRIFT

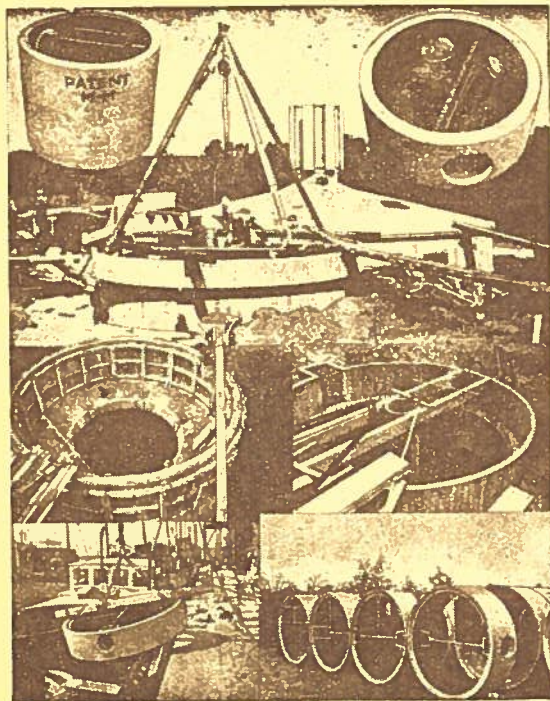
REDAKTION: *Professor ved den polytekniske Læreanstalt A. R. CHRISTENSEN (ansv.)*  
Skovvengen 17 — Charlottenlund — Telefon Ordrup 2570  
*Amtmand P. CHR. v. STEMANN* og *Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder S. GARDE*  
EKSPEDITION: Det Tekniske Forlag, Sølygade 38, København K. Telefon Palæ 1004 & 8022

NUMMER 1

JANUAR 1919

26. AARGANG

## NORDISK TRICLAIR's Spildevands-Rensningsanlæg



Mitchellsgade 23 . København V . Telf. C. 13842

# 10 Fabriker for Vejmaterialer



## SPECIALITETER:

BITUGRANIT, Pulver Asfalt  
MEXAS, Asfalt Emulsion  
PHØNIX VEJTJÆRE



# A|S PHØNIX

## TAGPAP OG VEJMATERIALER

<sup>1</sup>Fyns Vejmaterialefabrik %, ODENSE

VEJEN

Københavns Vejmaterialefabrik %, HERLEV

# DANSK VEJTIDSSKRIFT

**REDAKTION:** *Professor ved den polytekniske Lærestalt A. R. CHRISTENSEN (ansv.)*  
Skovvangen 17 — Charlottenlund — Telefon Ordrup 2570  
*Amtmand P. CHR. v. STEMANN og Kontorchef i Ministeriet for offentlige Arbejder S. GARDE*

**EKSPEDITION:** Det Tekniske Forlag, Sølvgade 38, København K. Telefon Palæ 1004 & 8022

NUMMER 1

JANUAR 1949

26. AARGANG



**AMTSVEJINSPEKTØR KNUD STRØMMING**  
født den 9. Oktober 1898 — død den 10. November 1948



## AMTSVEJINSPEKTØR KNUD STRØMMING

født 9. Oktober 1898 · død 10. November 1948.

Af Amtsvejinspektør A. P. Grimstrup.

Den 10. november om morgenen afgik amtsvejinspektør Strøm-  
ming ved døden i sit hjem i Aabenraa ramt af et hjerteslag.

Han vågnede frisk og veloplagt og havde smånymnende fuldført sin morgenbarbering, og så et øjeblik efter fandt hans kone ham død i badeværelset.

Som om han var dræbt af et lyn fra en klar himmel, kom det overvældende og sørgelige budskab om hans død. Hans personlighed og virke står så levende og klart for os, der kendte ham, at der må tid til at fatte, at hans gerning er endt, og at han ikke mere er iblandt os.

Amtsvejinspektør Strømning var født den 9/10 1898 i Graver-  
gaarden i Aastrup sogn ved Stubbekøbing. Han blev polyteknisk  
candidat i 1921 23 år gammel og var fra 1921 til 1927 ingeniør-  
assistent ved Frederiksborg amts vejvæsen.

Han var kun 30 år gammel, da han i 1926 blev valgt til amts-  
vejinspektør i Aabenraa amt og dermed fik en smuk og meget bety-  
dningsfuld forpoststilling i dansk vejbygning.

Jeg tror man kan sige, at han i ganske særlig grad har svaret til  
de betydelige forventninger, man allerede da nærrede til ham.

Han løste den store opgave med opbygningen af et moderne lande-  
vejsnet på en så mønsterværdig måde, at han blev landskendt derved.

Her skal navnlig nævnes fjordvejen langs Flensborg fjord, hvor  
han i et vanskeligt terræn skabte en fortrinlig vej, som nænsomt  
mod naturens skønhedsværdier åbnede disse for såvel den stedlige  
befolkning, som for de mange andre, der drages mod den historiske  
og så skønne egn.

Hans dygtighed og personlighed bragte ham hurtigt frem i for-  
reste række blandt danske vejbyggere, og hans rige initiativ kom på  
mange måder hele det danske samfund til gode.

Fra 1935 til 1944 var han medlem af amtsvejinspektørforeningens  
bestyrelse, og han udførte her som sekretær et stort og betydnings-  
fuldt oplysningsarbejde, som hans kolleger høstede rigt udbytte af,  
og som gjorde ham meget anerkendt og afholdt, et arbejde, der på  
flere måder blev banebrydende for hele Danmarks vejbygning.

Her skal blot nævnes, at han var den første danske fremstiller  
af de såkaldte tæppebelægningsmaterialer, som nu i tusinder af tons  
udlægges på de danske veje.

Havde han valgt at udnytte sin metode forretningsmæssigt, ville

han nu have været en meget velhavende mand, men han gav beredvilligt sin viden til sine kolleger og til private firmaer, hvis fabrikker nu er spredt over det ganske land og også er oprettede i stort tal i Norge og Sverige, hvor han nyder meget stor anseelse og anerkendelse.

Han har holdt et utal af foredrag og skrevet masser af artikler og indlæg, hvorved han har bidraget på fremragende måde til det høje udviklingstrin, dansk vejbygning har nået.

Han var medlem af det af Ministeriet for offentlige Arbejder nedsatte vejregeludvalg og således med til at udforme de »Normer for anlæg, udvidelse og ombygning af veje, gader og stier« som ministeriet udgav i 1943.

Han var endvidere medlem af den af Ministeriet for offentlige Arbejder oprettede vejkomitee, der er en slags bestyrelse for Dansk Vejlaboratorium. Han var formand for flere af vejkomiteens udvalg og udrettede et stort arbejde på dette område.

Han nød, som tidligere sagt, stor tillid og anseelse blandt sine kolleger, og da formandsposten i amtsvejinspektørforeningen i 1948 blev ledig, blev det ganske naturligt ham, der blev valgt til formand, en kollegial tillidspost, som jeg ved, han var glad for at modtage, og kollegerne kan nu være ganske særlig glade for, at de fik lejlighed til at yde ham denne smukke anerkendelse, inden det blev for sent, for at han skulle være formand, når lejlighed gaves, var der aldeles afgjort enighed om.

Stromming var dog ikke en mand, for hvem hans fag var det eneste, der betød noget, derom vidner de mange smukke mindeord, som Aabenraabladene bragte ved hans død.

Han var formand for turistforeningen og havde i denne egenskab det sidste år været meget optaget af at bygge et nyt, tiltrængt hotel i byen.

Han har været formand for tennisklubben og med til at anlægge byens tennisbaner. Han har været formand for Sønderjysk Ingeniørforening og medlem af dansk ingeniørforenings repræsentantskab, og han var ved sin død medlem af Aabenraa byråd, inden for hvis rammer han udførte et til alle sider meget anerkendt arbejde.

Han havde udmærkede repræsentative og administrative evner, parret med en jævn, stilfærdig og kultiveret fremtræden.

Han døde, medens han endnu var i sin allerbedste alder, men han fik dog udrettet et så stort og betydningsfuldt arbejde, som kun få får udrettet.

Han kunne regne alle sine kolleger til sine gode venner. Ved begravelsen stod 6 kolleger æresvagt ved hans bære og bar den ud.

Vi vil dybt savne ham og ære hans minde.

## KAMPEN MOD BILERNES VOKSENDE VÆGT OG DIMENSIONER

Af Kontorchef K. Bang

For den moderne automobil- og gummiindustri er det ikke forbundet med større vanskelighed stadig at bygge bredere, længere og tungere lastvogne og omnibusser. Der er heller ingen tvivl om, at der vil være et vist marked for biler med meget stor lastevne, idet transportudgifterne pr. befordret enhed i visse tilfælde vil blive lavere, jo større læs der kan køres med. Kan man f. eks. i samme tid befordre en varemængde med 1 vogn i stedet for med 2 vogne er det indlysende, at man kan spare lønnen til en chauffør. Også udgifterne til afskrivning, benzin, olie og reparation må antages at stille sig til gunst for de større vogne. Disse sammenligninger forudsætter naturligvis, at den store vogns kapacitet kan udnyttes tilfredsstillende, og vanskeligheden ved en sådan udnyttelse vil altid sætte en vis grænse for den økonomiske anvendelse af de tunge vogne.

I praksis begrænses anvendelsen som bekendt af det offentlige, og dette skyldes vanskelighederne ved at tilvejebringe et vejnet, som er således dimensioneret og konstrueret, at de svære køretøjer kan tillades uden ulempe eller fare for den øvrige færdsel og uden ødelæggelse af vejnettet selv. Vejteknikken kan for så vidt nok her holde trit med automobilteknikken, men ikke uden betydelige krav til samfundet dels af økonomisk art og dels med hensyn til rådighed over fornødne arealer til vejudvidelser. De økonomiske vanskeligheder kunne man teoretisk råde bod på ved at lade de tunge og brede vogne betale for de særlige udgifter, de forvolder, men en udsondring af disse udgifter er næppe mulig. Selv om vægtafgifterne mange steder (således også herhjemme) stiger progressivt med vægten, har mere eksakte beregninger mig bekendt ikke kunnet lægges til grund herfor.

Det er herefter ikke underligt, at de forskellige lande ikke har ensartede bestemmelser om køretøjernes maksimale vægt og dimensioner. Det er de fleste steder således, at grænserne har været på march opad.

Så længe de tilladte maksima er forskellige i de enkelte europæiske lande, vil både fabrikanter (importører) og brugere kunne lægge et betydeligt pres på myndighederne i de lande, der har de lavere maksima, idet de henviser til konkurrencen med de mere fremskredne lande, noget der ikke mindst vil gøre sig gældende med den stigende udvikling af internationale vejtransporter.

Det vil derfor være en utvivlsom fordel set fra vejvæsens stand-

punkt, hvis man kunne nå til en international fixering af maksimalvægte og -dimensioner. Det ville yderligere være en fordel af hensyn til konstruktionen af broer og vejbaner, hvis man kunne fastlægge disse maksima for en meget lang periode.

Ved det arbejde, der for tiden pågår med revisionen af de internationale automobil- og vejkonventioner,\*<sup>)</sup> har man været opmærksom på disse forhold.

Man har forsøgt at fastsætte grænser, der ikke ligger lavere end de i noget land aktuelt tilladte, således at disse grænser på den ene side skulle være det mål, hvorefter de øvrige lande skal stræbe, og på den anden side begrænsninger, der skulle kunne fastholdes af *alle* lande. Der blev udarbejdet et dertil sigtende forslag (nedenfor benævnt forslag I), som vandt megen tilslutning, men det viste sig senere, at man alligevel måtte gå over til et forslag, som indebar større mulighed for praktisk realisation i en nærmere fremtid (forslag II). Dette forslag, hvorfra nogle hovedtal vil blive nævnt nedenfor, tænkes kun at skulle gælde på veje, der indgår i det *gennemgående europæiske hovedvejsnet*, det vil for Danmarks vedkommende antagelig sige hovedvejene nr. 1, 2, 3, 10 (måske kun syd for Vejle) og eventuelt en del af 18 (Lillebæltsbro — Vejle). På *alle andre veje* kan *de enkelte lande* som nu fastsætte de lavere grænser, som måtte passe dem. Dernæst forudsættes, at de enkelte lande ved konventionens underskrift kan erklære, at *de indtil videre må undtage visse* af de pågældende internationale hovedvejsstrækninger, nemlig sådanne, hvor færger, tunneller, broer eller vejenes karakter eller tilstand taler derfor. For Danmarks vedkommende vil der selvsagt ikke kunne blive tale om at tiltræde en sådan konventionsbestemmelse uden at man også er villig til at lægge sit nybygningsprogram for de pågældende hovedvejsstrækninger tilrette derefter\*\*).

For at give et indtryk af de 2 forskellige forslags tekniske rækkevidde skal anføres nogle af de i forskellige europæiske lande gældende tal for vægt og akseltryk og i sammenhæng dermed forslagernes tal for disse to grænser, idet herved erindres om, at det er forslag II, som nu tænkes indføjet i konventionen.

*Bredde (m).*

Norge 2,20 (dispensation til 2,40)

Svejs 2,20 (for internationale trafikforbindelser m.m. 2,40)

Storbritanien 2,29 (i visse tilfælde 2,44)

\*) „Working party on traffic conditions“ under Economic Council of Europe

\*\*\*) En endelig tiltræden er næppe mulig uden ændring af færdsels- og motorloven, men den lovgivningsmæssige side af problemet skal her lades uomtalt.

Danmark 2,30 (dispensation til 2,40 på landeveje, justitsministeriets cirkulære af 4/8 1947, til 2,50 på bestemte hovedvejsstrækninger til særlige formål (eksportkørsel))

Østrig 2,35 (dispensation på visse strækninger til 2,50)

Sverige 2,40 (dispensationer)

Holland 2,40 (på visse veje 2,10)

Portugal 2,45 (i visse tilfælde 2,50)

Belgien

Czeckoslovakiet

Frankrig

Luxembourg

Italien

Polen

} 2,50

Forslag I. 2,50

Forslag II. 2,45

*Maksimalt akseltryk (t)*

Norge 2,0 (iøvrigt dispensationer, der for mange vejes vedkommende gives generelt til 6,0 t).

Sverige 5,0 (dispensationer)

Danmark 6,0 (dispensation til 7 t på landevej, justitsministeriets cirkulære af 4/8 1947, indtil 9 t på bestemte hovedvejsstrækninger til særlige formål (eksportkørsel). Desuden kan de enkelte vejbestyrelser dispensere).

Holland

Østrig

Polen 8,0

Czeckoslovakiet

Tyskland

Luxenburg

Portugal

Svejts

Storbritanien 10,16

Belgien

Frankrig

Italien

} 7,2

} 9,0

} 10,0

} 13,0

Forslag I. 13,0

Forslag II. 8,0

De angivne tal er i det væsentlige baseret på det af ECE's sekretariat i Genève indsamlede materiale. De giver næppe et fuldstændigt billede af tilstanden i de forskellige lande, bl. a. med hensyn til dispensionspraksis.

Det er i øvrigt værd at bemærke, at Danmark ikke er det eneste land, der er ført ind på den praksis at tillade forskellige dimensioner



på forskellige vej kategorier — trods vanskelighederne ved effektiv kontrol. Der skal ikke her søges redegjort for de forskelligheder i topografisk og erhvervsøkonomisk henseende, som delvis kan motivere forskellighederne i den hidtidige udvikling i de pågældende stater. Oversigten viser, at hvor revolutionerende end forslag I kan forekomme her i Norden, så er det dog ikke det rene fantasifoster. Det er selvfølgelig muligt, at der er enkelte lande, som af særlige grunde ikke kan acceptere forslag II, men jeg vil næppe tro, der er mange vejstyrelser, som med hensyn til deres fremtidsprogrammer har kunnet regne med lavere tal.

Med hensyn til de tekniske (og dermed økonomiske) konsekvenser af ad åre at tillade forslagenes akseltryk og bredde på de foran omtalte hovedvejsstrækninger i Danmark, skal her kun berøres nogle enkelte synspunkter.

En maksimal bredde af 2,50 (forslag I) medfører efter samtlige udenlandske vejstyrelser opfattelse *ikke* nogen større bredde for en vognbane, end den der allerede regnes med i de danske vejregler (3,5 m). Man har netop ved drøftelserne af det internationale hovedvejsnet<sup>\*)</sup> på grundlag af de 2,50 m forudsat en bredde for 2-sporede veje på 7,0 m o. s. v.

Med hensyn til akseltrykket er for vejenes vedkommende det afgørende formentlig, hvilken tykkelse vejbefæstelsen skal have. Såvidt vides, er der ikke her i landet foretaget undersøgelser af praktisk eller laboratoriemæssig art, som tillader en eksakt beregning, men da der faktisk i en årrække på grundlag af kommunernes og statens dispensationspraksis har været kørt med vogne med akseltryk op til og over 8 t, er konsekvenserne af en generel forøgelse af maksimum til 8 t på de omtalte hovedvejsstrækninger vel begrænset. Der er antagelig adskillige hovedvejsstrækninger, som ikke kunne tåle forslag II's 13 t akseltryk, således at forstærkning ville blive nødvendig, men på den anden side tør det måske antages, at der ikke vil kræves væsentlig tykkere befæstelser, end man idag almindeligt anvender ved nyanlæg på veje af denne kategori.

Vanskeligere ville godkendelse af forslag I stille sig med hensyn til broerne, der ikke er konstruerede for så store belastninger. Ikke mindst gælder det de meget store broer, f. eks. Lillebæltsbroen og Storstrømsbroen, der i hvert fald ikke uden en bekostelig forstærkning ville kunne tåle trykkene. Måske måtte man endda derefter foretage særlige foranstaltninger for at forhindre sammenstuvning af de tungeste vogne eller for at sikre sig, at vægtgrænserne virkelig bliver overholdt ved passage af broerne.

I øjeblikket samler interessen sig om den stilling, man skal tage

<sup>\*)</sup> I „Working party on highway“, ligeledes under ECE.

til forslag II. Imidlertid må man ikke være blind for, at selvom man accepterer dette forslag, står man stadig overfor et alvorligt problem: Hvilke vægte og dimensioner skal man regne med ved fremtidige større anlægsarbejder? Det har herhjemme vist sig, at de nu gældende i loven fastsatte grænser ikke har været holdbare. Man har måttet gennembyrde dem ved dispensationspraksis (udøvet ikke alene af de centrale myndigheder, justitsministeriet og ministeriet for offentlige arbejder, men også i betydeligt omfang af de lokale vejstyrelser). Om netop de grænser, der indeholdes i forslag II, skulle kunne fastholdes i en længere årrække, må, både når henses til den skete udvikling herhjemme og til de i udlandet allerede gældende regler, anses for særdeles tvivlsomt. Det er derfor også sandsynligt, at man i det internationale samarbejde under en eller anden form vil vende tilbage til tanken om at fastsætte regler, som kan påregnes ikke at blive overskredet i en meget lang årrække.

Hvis sagen ikke løses internationalt må man her i landet søge fastlagt visse normer, som kan lægges til grund ved nyanlæg, og som næppe kan baseres umiddelbart på de til enhver tid aktuelt tilladte maxima for bilernes vægt og dimensioner. Den grundlæggende overvejelse herved må vel munde ud i en vurdering af, om de økonomiske interesser, som knytter sig til anvendelsen af meget svære biler — heri inkluderet vor egen internationale vejtransports interesser og måske også til en vis grad vore nabolandes tilsvarende interesser — er tilstrækkelige til at opveje navnlig de betydelige udgifter, som vej- og brosystemets udbygning til at bære disse biler vil medføre. Det er imidlertid en vurdering, som nødvendigvis i nogen grad må baseres på skøn.

---

## BETÆNKNING

### FRA FORVALTNINGSKOMMISSIONEN VEDR. VEJVÆSENETS FORHOLD

---

I sit møde den 28. august 1947 besluttede det af forvaltningskommissionen af 1946 nedsatte udvalg til undersøgelse af spørgsmålet om decentralisering af den centrale administration (udvalg 7) at nedsætte en række arbejdsudvalg til behandling af de spørgsmål, der henhører under udvalgets arbejdsområde. Der nedsattes udvalg for de områder, der henhører under amtskontorerne, amtsstuerne, politio- og retskontorerne og de kommunale kontorer. Endelig nedsattes et 5. arbejdsudvalg, der skulle behandle de opgaver, der faldt udenfor

de fornævnte 4 områder; udvalget var sammensat således: Departementschef Kofoed (formand), kontorchef Clausen, økonomidirektør Koed, kommunaldirektør Hans Nielsen og amtmand P. Chr. v. Stemann. Kontorchef N. Thorsen er udvalgets sekretær.

Som led i sit arbejde har arbejdsudvalget foretaget en gennemgang af vejevæsenets forhold og forskellige i tilknytning hertil opståede spørgsmål. Der har herunder været forhandlet med repræsentanter for ministeriet for offentlige arbejder, ministeriet for byggeri og boligvæsen, justitsministeriet, landbrugsministeriet og statsministeriet, ligesom man har drøftet forskellige revisionsspørgsmål med chefen for finansministeriets 2. hovedrevisorat. Et udkast til betænkning vedrørende de omhandlede forhold er — efter at have været behandlet i udvalg 7 — fremsendt til kommissionen, som efter stedfunden drøftelse herefter skal udtale følgende:

Ifølge forordningen af 13. december 1793 var bestyrelsen af landevejene henlagt under amtsstuerne, idet dog anlæg af hovedlandeveje blev udført ved statens foranstaltning og delvis på dennes bekostning. Vedligeholdelsen påhviler amterne og udførtes af disse, men efterhånden overgik dog vedligeholdelsen af en del hovedlandeveje til staten i samarbejde med amterne. Statens interesse i hovedlandevejene hidrørte fra, at disse var den tids eneste landværts forbindelsesårer mellem de forskellige provinser. Omkring midten af det 19. århundrede påbegyndtes imidlertid anlæg af jernbaner, og dette trafikmiddel gennemgik hurtigt en sådan udvikling, at hovedlandevejene mistede deres hidtidige landstrafikale betydning. Konsekvensen heraf blev draget i vejloven af 21. juni 1867; ved denne overdroges administrationen af samtlige landeveje til amtsrådene, der tillige overtog alle udgifter ved udbygning og vedligeholdelse af disse veje. Efter vejloven skal der dog fra statens side føres et vist tilsyn med landevejenes vedligeholdelse, og til anlæg af nye landeveje eller ændring af de eksisterende landevejes retning eller bredde kræves samtykke fra ministeriet for offentlige arbejder.

Til på ministeriets vegne at føre tilsyn med vedligeholdelsen og til at virke som konsulent ved nyanlæg og ændringer af landevejene ansattes en honorarlønnet overvejinspektør.

Efter den første verdenskrig blev anvendelsen af motorkøretøjer som trafikmidler mere udbredt, og denne udvikling fortsattes i stigende tempo i den efterfølgende tid. Herved steg landevejenes betydning i fjerntrafikken meget stærkt, og kravet om ensartede og gode veje meldte sig med stor styrke.

Vejloven af 1867 gav imidlertid ikke noget særlig godt grundlag for gennemførelsen af disse krav fra statens side; såvel i teknisk som økonomisk henseende var det amtsrådene, der skulle tage initia-

tivet til en udbygning og forbedring af landevejene. Da man således næppe kunne forvente, at de forskellige amtskommuner skulle anlægge ensartede synspunkter med hensyn til afmærkning af de eksisterende landeveje samt udbygning og nyanlæg af veje, og da disse arbejder derhos var forbundet med udgifter af en sådan størrelse, at det hverken kunne anses for økonomisk muligt eller forsvarligt at pålægge amtskommunerne disse, meldte der sig for staten i forhold til vejvæsenet to meget vigtige opgaver at løse. For det første skulle der gennemføres en ordning, der gjorde det muligt under passende hensyntagen til de eksisterende forhold, herunder navnlig den historiske udvikling, kommunernes selvstændighed og vejenes betydning i trafikken, administrativt at sikre etablering, vedligeholdelse og udbygning af et så ensartet og hensigtsmæssigt som muligt anlagt vejnet, og for det andet skulle der skaffes de hertil fornødne midler. Hertil kom, at de hidtidige biveje fik større betydning for såvel den gennemgående som den lokale trafik, og da disses anlæg og vedligeholdelse kun påhvilede sognekommunerne, hvis økonomiske evne til at bære de med den nye udvikling stærkt voksende krav var for ringe, opstod for bivejenes vedkommende et nogenlunde tilsvarende problem. Også for byernes gade- og vejnet rejste den stigende automobilfærdsel tilsvarende problemer både med hensyn til gennemgående færdsel og trafikken indenfor byområdet.

Opgaven med at tilvejebringe de fornødne midler løstes først. Ved en række love, navnlig lov nr. 143 af 1. juli 1927, indførtes visse afgifter på motor køretøjer m. v., hvilke afgifter dels tilfaldt kommunerne direkte til udgifter ved vejarbejder, dels indgik i en vejfond under ministeriet til anvendelse ved særlige vejarbejder. Denne lovgivning blev videreført og udvidet gennem de følgende år, og i 1937 oprettedes i ministeriet et vejkontor med den hovedopgave at varetage fordelingen og administrationen af de til rådighed for ministeren stillede motorafgifter. En meget væsentlig del af udgifterne ved vejnettets vedligeholdelse og udbygning er afholdt af de samlede motorafgifter — i finansårene 1933/34—1937/38 dækkedes således ca. 70 % af amtskommunernes udgifter til vejvæsenet gennem tilskud af motorafgifterne, I finansårene 1937/38, 1938/39 og 1939/40 udgjorde de til vejformål bestemte motorafgifter henholdsvis ca. 64,5, 70,8 og 76,6 mill. kr. I besættelsesårene, da motorafgifterne svigtede, stillede staten til afhjælpning af de dermed også i beskæftigelsesmæssig henseende opståede vanskeligheder betydelige beløb til rådighed for kommunerne efter nærmere fastsatte tilbagebetalingsregler. Det skal tilføjes, at motorafgifternes andel i amtskommunernes vejudgifter i de senere år har været procentvis væsentlig lavere end angivet i foranstående tal.



Med hensyn til vejnettets udbygning og vedligeholdelse bemærkes, at der gennem de ydede tilskud er bidraget afgørende til at råde bod på tilstedeværende trafikale mangler, men at der samtidig har vist sig visse ulemper i den administrative ordning, således at det har været naturligt at søge gennemført ændringer i den gældende vejlovgivning. I 1933 nedsattes derfor et udvalg af ministeriet med den opgave at fremkomme med forslag til en ny vejlov, men udvalget nåede ikke at afgive nogen officiel betænkning. I 1940 nedsatte ministeriet et nyt udvalg — trafikministeriets vejudvalg af 1940. Dette udvalg afgav betænkning i december 1941, indeholdende forslag til lov om vejrådet, forslag til lov om oprettelse af et vejdepartement og et vejråd m. v., forslag til lov om ændring af motorafgiftsloven m. v. og forslag til lov om ændring af lov nr. 158 af 13. april 1938 om snekastning. På grundlag af denne udvalgsbetænkning, som i høj grad bygger på det af udvalget af 1933 udførte arbejde, fremsatte ministeren for offentlige arbejder i 1942 i folketinget fire lovforslag, i det store og hele svarende til de fornævnte. På de ikke helt få punkter, hvor udvalget havde delt sig i et flertal og et eller flere mindretal, var de ministerielle lovforslag i de fleste tilfælde i overensstemmelse med flertalsindstillingen. Forslagene kom til 1. behandling i folketinget, men nåede ikke at blive gennemført. De senere regeringer har ikke stillet forslag om ændringer i vejlovgivningen, bl. a. under hensyn til den i 1947 nedsatte kommission angående motorafgifterne. Grundlaget for administrationen af de danske veje er således fortsat vejloven af 1867.

Kommissionen har ikke ment sig kompetent til at behandle spørgsmål, der vedrører vejrådet tekniske forhold. Den har — bortset fra selve vejlovgivningen — alene beskæftiget sig med administrative spørgsmål indenfor vejrådet område, idet man dog har ment tillige at måtte behandle visse forhold vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel, der har tilknytning til hovedemnet. Hvad angår selve vejlovgivningen, har kommissionen ment at måtte indskrænke sig til at behandle og tage stilling til visse principielle hovedspørgsmål, der angår decentralisation og forenkling, medens man iøvrigt ikke har forsøgt at gå nærmere ind på lovgivningens forskellige regler. Kommissionens arbejdsområde kan herefter angives således:

1. Spørgsmål vedrørende vejlovgivningen.
2. Forretningsgangen ved vejarbejders iværksættelse med tilskud fra vejfondene eller beskæftigelsesfonden.
3. Forskellige revisionsspørgsmål.
4. Spørgsmål vedrørende omnibus- og fragtmandskørsel.

*ad 1. Spørgsmål vedrørende vejlovgivningen.*

Kommissionen har gennemgået de på rigsdagen fremsatte forslag til lov om vejevæsenet og til lov om oprettelse af et vejdepartement og et vejnævn m. v., ligesom man har gjort sig bekendt med den til grund for disse forslag liggende udvalgsbetænkning. Endvidere har kommissionen gennemgået de af amtsrådsforeningen til disse forslag fremsatte bemærkninger. — En repræsentant fra ministeriet for offentlige arbejder har deltaget i kommissionens drøftelser. Det er herunder oplyst, at det næppe kan forventes, at ministeriet søger forslaget om oprettelse af et vejdepartement m. v. genfremsat, men at man fra dette forslag ønsker bestemmelserne om, at ministeren for offentlige arbejder har den øverste myndighed vedrørende landets vejevæsen, og om oprettelse af et vejnævn overført og optaget i forslaget til lov om vejevæsenet. Kommissionen, der ikke har noget at indvende mod de pågældende bestemmelser, bortset fra spørgsmålet om vejnævnets sammensætning, jfr. nedenfor, skal derfor indskrænke sig til at udtale følgende til forslaget om et vejdepartement:

Det ville være i strid med de synspunkter, som hidtil har været bestemmende for afgørelsen af, hvorvidt et centraladministrativt organ skal oprettes som departement eller som direktorat, om man til at løse der her omhandlede opgaver oprettede et departement. Det ville også gå imod de af nærværende kommission f. eks. i forbindelse med forslaget om en ændret ordning af statens hospitalsvæsen optrukne retningslinier for arbejdsdelingen mellem departementer og direktorater, om vejevæsenets centralstyre blev henlagt til et departement i stedet for et direktorat. Der er her for en væsentlig del tale om tekniske anliggender, hvis administration rettelig hører hjemme i et direktorat.

Den omstændighed, at direktoratets ressort også vil komme til at omfatte et ikke ringe antal sager af juridisk og almindelig administrativ karakter, ændrer ikke kommissionens indstilling i spørgsmålet: Departement eller direktorat; man skal i så henseende henviser til, at nævnte forhold også gør sig gældende i en række andre af statens direktorater. Kommissionen skal derfor henstille, at man ved gennemførelsen af en revision af den gældende vejlovgivning med de deraf følgende ændringer af vejadministrationens centralstyre, ophæver det hidtidige vejkontor i ministeriet for offentlige arbejders departement, samt det nuværende overvejinspektorat og i stedet opretter et vejdirektorat. Det kræver ikke en speciel lov, men kan gennemføres ved bestemmelse på normeringslov, eventuelt ved et tillæg til den gældende tjenestemandsløve.

Hvad forholdet mellem departementet i ministeriet og det eventuelle direktorat for vejevæsenets administration angår, er det kom-

missionens opfattelse, at det vil være naturligt og stemmende med de principper, som forvaltningskommissionen har gjort sig til talsmand for, bl. a. ved betænkningen om et hospitalsdirektorat, om chefen for direktoratet blev stillet på samme måde som fængselsdirektøren, direktøren for sindssygevæsenet m. fl., nemlig med direkte referat til ministeren. Man skal i så henseende henvise til de synspunkter, som kommissionen har gjort gældende i indstillingen i 3. betænkning vedrørende chefen for det foreslåede direktorat for statens hospitalsvæsen. Det forekommer kommissionen, at der i det store og hele må kunne gøres de samme betragtninger gældende, når talen er om vejdirektoratet. Der må selvfølgelig finde et snævert samarbejde sted mellem vejdirektoratets chef og chefen for departementet i ministeriet for offentlige arbejder, men dette må kunne tilvejebringes, uden at vejdirektoratet placeres som en institution under departementet, en placering, der vil kunne give anledning til en dobbeltbehandling af sagerne og en forsinkelse af disses afgørelse, som det vil være meget ønskeligt at undgå. Det bemærkes i denne forbindelse, at det overfor kommissionen er oplyst, at ministeriet ikke ønsker chefen for et sådant direktorat tillagt direkte referat til ministeren men stillet direkte under departementchefen.

Efter oprettelsen af et vejdirektorat i overensstemmelse med de foran givne hovedlinier bør der efter kommissionens mening etableres fælles avancement mellem ministeriets departement og vejdirektoratet. Derved skaber man de bedste muligheder for at knytte vel kvalificeret personale til såvel departementet som direktoratet, og man tilvejebringer de nødvendige forudsætninger for at give personalet en alsidig uddannelse. Med foranstående bemærkninger tager man ikke sigte på det tekniske personale, der af arbejdsmæssige grunde bør knyttes til vejdirektoratet. Udtalelsen sigter fortrinsvis på de tjenestemænd, der har juridisk eller nationaløkonomisk uddannelse.

Kommissionen ønsker iøvrigt at gøre opmærksom på, at selv om en gennemgribende revision af vejlovgivningen skulle blive stillet noget i bero, vil det være meget ønskeligt, at der finder en omorganisation sted af administrativ karakter med hensyn til vejsagernes behandling. Der finder efter det for kommissionen oplyste for tiden i ret stor udstrækning dobbeltbehandling sted af sager i overvejsinspektoratet og ministeriets vejkontor. I begge organer er der for tiden tilknyttet teknikere. Udvalget skal derfor henstille, at der uden hensyn til den forannævnte lovrevision foretages en samling af de administrative funktioner, der nu er fordelt mellem overvejsinspektoratet og vejkontoret, således at disse institutioner nedlægges, og at der i stedet oprettes et vejdirektorat i størrelse og karakter afpasset efter

de opgaver, som vejadministrationens særlige krav stiller, jfr. kommissionens franstående forslag herom.

Der er i kommissionen enighed om, at en revision af vejlovgivningen er en opgave, der snarest bør søges løst. Dette ligger formentlig alene deri, at den nugældende lov på dette område stammer fra 1867, og at der siden da er foregået en betydningsfuld udvikling i og forandring af de forhold, der var bestemmende ved lovens givelse. Kommissionen er ligeledes indforstået med, at der bør tilstræbes en sådan ordning af vejvæsenets administration, at de krav, der fra samfundets side med rette kan stilles om ensartetheden i udbygning af veje, der har betydning for den gennemgående trafik, kan ske fyldest. Ligeledes må statens tarv i henseende til indseende med planlægning og udførelse af vejanlæg samt investeringer i disse varetages på tilfredsstillende måde. Endelig må der såvel af historisk bestemte årsager og lokale hensyn som på grund af de hermed forbundne administrative fordele tages det fornødne hensyn til kommunernes selvstændighed og selvstyre. Der bør navnlig her påses, at man ikke uden tvungende nødvendighed henlægger beføjelser fra stedlige organer til centrale myndigheder, hvorved bemærkes, at den hidtidige lovgivning på dette område netop har bygget på decentralisation. Kommissionen har derfor navnlig interesseret sig for spørgsmålet om fastlæggelsen af grænserne mellem den centrale og de lokale myndigheders magtområde og for de foranstaltninger, der i tilfælde af henlæggelse af myndighed fra lokale til centrale organer bør træffes til beskyttelse af de stedlige interesser.

Det er kommissionens opfattelse, at den egentlige administration af vejene er et anliggende, der i udpræget grad er egnet til at behandles af stedlige myndigheder, og der er i det af kommissionen gennemgåede materiale da også almindeligt givet udtryk herfor. Denne administration må imidlertid foregå efter visse fælles og ensartede retningslinier, der bør fastlægges af centralmyndigheden og oprettholdes gennem et passende tilsyn. Gennem centralmyndigheden må der bl. a. være mulighed for afgørelse af tvistespørgsmål mellem ligestillede parter, f. eks. to amtskommuner, og på tilsvarende vis bør det sikres, at eventuelle uoverensstemmelser mellem central- og lokalmyndighed kan afgøres på hensigtsmæssig måde, i visse i vejloven nærmere fastsatte tilfælde, gennem et særligt dertil oprettet organ.

Det førnævnte forslag om oprettelse af et vejdepartement m. v. var efter kommissionens opfattelse lidet heldigt udformet, idet det frebød en efter forholdene noget overdrevet centralisationstendens. De to bestemmelser, som ministeriet ønsker at overføre til vejloven, forekommer imidlertid rimelige. Den ene fastslår, svarende til be-



stemmelsen i den nuværende vejlov, at ministeren for offentlige arbejder har den øverste administrative myndighed over landets vejvæsen og kan afgøre klager over og meningsforskelligheder mellem kommuner, medmindre loven siger andet. Den anden omhandler nedsættelsen af et vejnævn, der i forslaget til vejloven tillægges forskellige beføjelser.

De bestemmelser i vejlovsforslaget og dermed i forbindelse stående spørgsmål, som kommissionen særlig har drøftet, er følgende:

- a) Klassifikation af landets veje §§ 5—10, herunder bestemmelserne om nedsættelse af et vejnævn og et vejråd.
- b) Administration af vejene §§ 4 og 15—17.
- c) Ekspropriation- og taksationsbestemmelserne §§ 22—24.
- d) Vejmyndighedernes kompetence i forhold til andre offentlige myndigheder.
- e) sagfordelingen af vejspørgsmål mellem ministeriet for offentlige arbejder og justitsministeriet.

*ad a. Klassifikation af landets veje: vejnævn og vejdirektorat.*

Efter forslaget foretages klassifikationen af vejene af ministeren på grundlag af de forslaget vedføjede kort og efter forhandling med de respektive kommunalbestyrelser. Senere forandringer og nyoptagelser foretages ligeledes af ministeren efter forhandling med kommunalbestyrelserne. Kan der ikke opnås enighed mellem ministeren og pågældende kommunalbestyrelser, tilkommer den endelige afgørelse vejnævnet.

Kommissionen er af den opfattelse, at en klassifikation af landets veje er nødvendig, at lovgivningsmagten kun kan angive generelle retningslinier herfor, medens detailafgørelserne må træffes af en administrativ centralmyndighed (ministeren), og at en sådan ordning er ubetænkelig, såfremt der åbnes mulighed for rekurs til et særligt organ i tilfælde af uenighed mellem ministeren og kommunerne. Forslaget er netop affattet efter disse linier, og afgørende bliver herefter karakteren og sammensætningen af dette særlige organ. Kommissionen kan tiltræde, at der som foreslået nedsættes et nævn — vejnævnet —, men kommissionen anser ikke den foreslåede sammensætning af dette for tilfredsstillende. Efter forslaget skal nævnet bestå af 3 medlemmer fra ministeriet, 2 fra amtsrådsforeningen, 2 fra købstadsforeningen, 2 fra sognerådsforeningerne, 1 fra motororganisationen og 1 fra dansk ingeniørforening.

Det er efter kommissionens opfattelse ikke nødvendigt, at der indsættes repræsentanter for dansk ingeniørforening i dette nævn, hvis væsentligste opgaver har relation til de indbyrdes forhold mellem de kommunale myndigheder og mellem disse og den central-

administrative vejmyndighed. Det bemærkes desuden, at det synes ønskeligt, at ikke alene amtsrådsforeningen, købstadsforeningen og de samvirkende sognerådsforeninger — således som lovforslaget går ud på — er repræsenterede i nævnet, men at der også tildeles foreningen af landkommuner med bymæssig bebyggelse en repræsentant. Dette bør formentlig også være tilfældet for så vidt angår hovedstadskommunerne. Disse bør dog tilsammen kun have een repræsentant, men de derved ikke repræsenterede kommuner kan udpege hver en suppleant, der indtræder i stedet for repræsentanten ved behandlingen af en sag, der specielt vedrører pågældende kommune. Endelig forekommer det rigtigt, at også en amtmand får sæde i nævnet, idet amtmændenes arbejde med vejspørgsmål vil betyde, at der ad den vej tilføres nævnet en indsigt i disse sagers praktiske behandling i den lokale administration, som vil være af betydning under nævnets arbejde.

I henhold til foranstående skal kommissionens flertal (kommissionen med undtagelse af Jens Jensen) foreslå, at nævnet sammensættes således:

2 af ministeren for offentlige arbejder udpegede repræsentanter fra vejdirektoratet.

1 af ministeren udpeget amtmand.

2 repræsentanter for amtsrådsforeningen,

1 repræsentant for købstadsforeningen,

1 — - de samvirkende sognerådsforeninger,

1 — - foreningen af landkommuner med bymæssig bebyggelse,

1 — - hovedstadskommunerne, jfr. foran.

Ministeren udpeger nævnets formand og sekretær.

Et medlem (Jens Jensen) finder det naturligt, at de samvirkende sognerådsforeninger som følge af betydningen og længden af det vejnet, sognerådene administrerer, får en større repræsentation i nævnet end foran foreslået, og dette medlem stiller derfor forslag om, at de samvirkende sognerådsforeninger får 2 repræsentanter i vejnævnet. Iøvrigt er dette medlem enig med flertallet i, at nævnets medlemstal bør være begrænset og ulige, men henviser i denne forbindelse til muligheden af en ændret fordeling af den foreslåede repræsentation.

Til de øvrige bestemmelser i det omhandlede lovforslags § 6 (beskikkelsesperiodens længde, adgang til at oppebære diæter etc.) har udvalget ikke noget at bemærke.

Det fremgår af bemærkningerne til lovforslaget vedrørende vejvæsenet, at der forudsættes foretaget en omklassificering af landets veje, hvilket vil medføre, at en del af de nuværende biveje overgår

til at blive landeveje; længden af disse biveje kan først angives, når omklassificeringen har fundet sted, men er anslået til ca. 5.000 km.

Kommissionen skal om dette forhold indskrænke sig til at udtale, at en sådan overførelse både i administrativ og økonomisk henseende er af indgribende betydning, hvorfor man går ud fra, at den ikke sker ud fra skematiske synspunkter, og at det foran angivne kilometertal, der formentlig kun repræsenterer en foreløbig og skønsmæssig vurdering, ikke bliver bestemmende for denne plans udførelse i praksis.

I § 7 i lovforslaget om oprettelse af et vejdepartement og et vejnævn m. v. foreslås oprettet et teknisk vejråd, der skal lede dansk vejlaboratorium. Dette laboratoriums opgave vil være at foretage undersøgelser vedrørende vejmateriel, vejbygningsmetoder m. v. samt undersøgelser vedrørende kørselstekniske forholds indvirkning på vejbygningen; endvidere skal laboratoriet være rådgivende for kommunalbestyrelserne og andre i tekniske vejspørgsmål.

Dette vejlaboratorium er en fortsættelse af det nuværende, af ministeriet for offentlige arbejder i 1928 oprettede vejlaboratorium, der drives ved midler, der i henhold til motorafgiftsloven forlods stilles til rådighed af motorafgifterne.

Det nuværende vejlaboratorium henhører under overvejinspektoratet, men tillige findes en rådgivende komité (»vejkomitéen, dansk vejlaboratoriums rådgivende komité«). Den tæller 20 medlemmer, nemlig foruden overvejinspektøren og den ledende ingeniør ved vejlaboratoriet repræsentanter for Danmarks tekniske højskole, amtsvejinspektørforeningen, stads- og havneingeniørforeningen, Københavns og Frederiksbergs kommuner, motororganisationerne, entreprenørforeningen og dansk ingeniørforening. Denne komité foreslås i lovforslaget ophævet og erstattet af det forannævnte tekniske vejråd, sammensat af en formand og 6 medlemmer, hvoraf 2 repræsenterer dansk ingeniørforening, 2 amtsvejinspektørforeningen og 2 stads- og havneingeniørforeningen.

Foruden dette laboratorium findes et laboratorium på den polytekniske læreanstalt, der beskæftiger sig med noget tilsvarende tekniske spørgsmål.

Det er oplyst overfor kommissionen, at ministeriet for offentlige arbejder for tiden overvejer en koordinering af arbejdet med de vejtekniske opgaver, således at de to her i landet værende vejlaboratorier ikke arbejder uafhængigt af hinanden. Kommissionen skal derfor indskrænke sig til at give sin tilslutning til, at en sådan koordinering finder sted, og at der søges tilvejebragt den størst mulige forenkling af arbejdet, ligesom man skal henstille, at det overvejes, om det skulle være administrativt påkrævet at opretholde en særlig

administration for vejlaboratoriet. Når der oprettes et vejdirektorat, hvori også teknikere har sæde, måtte formentlig administrationen af det omhandlede laboratorium kunne indpasses under vejdirektoratets administrative funktioner. Muligvis bør der dog til vejlaboratoriet knyttes et rådgivende organ, hvori kommunale vejteknikere m. fl. får sæde. Et sådant organ bør dog være af begrænset omfang.

*ad b. Administration af vejene, lovforslagets §§ 4 og 15—17.*

Administrationen af landets veje og vejgader er efter vejlovsforlaget henlagt til amtsråd, sogneråd og byråd (§ 4).

De nærmere regler for, hvorledes denne administration skal finde sted, indeholdes i §§ 16—17. Bortset fra, at der for sognerådernes administration af bivejene efter sagens natur gælder visse særlige regler, er de pågældende bestemmelser opbygget nogenlunde ensartet. Som eksempel på denne opbygning tjener lovforslagets § 15, der er sålydende:

»Stk. 1. Det påhviler ethvert amtsråd at administrere de i amtsråds-kredsen værende hovedlandeveje og landeveje og holde disse i en efter trafikens art og størrelse forsvarlig stand.

Stk. 2. Ministeren for offentlige arbejder fører tilsyn med, at amtsrådene opfylder sine forpligtelser med hensyn til vedligeholdelsen af hovedlandevejene og landevejene, og kan pålægge et amtsråd at afhjælpe forefundne mangler inden en af ministeren fastsat frist. Overskrides denne, kan ministeren lade det forsømte arbejde udføre for vedkommende amtsfonds regning.

Stk. 3. Amtsrådet bestemmer, dels hvilke arbejder, der skal foretages på hovedlandevejene og landevejene, dels med ministeren for offentlige arbejders samtykke hvilke nye hovedlandeveje og landeveje der skal anlægges. Ministeren for offentlige arbejder bestemmer dog efter forhandling med vedkommende amtsråd, hvilke arbejder der med tilskud af vejfonden skal foretages på bestående hovedlandeveje, og hvilke nye hovedlandeveje der skal anlægges med tilskud af vejfonden. Ministeren for offentlige arbejder kan endvidere efter indhentet erklæring fra vedkommende amtsråd pålægge dette at udføre sådanne arbejder på bestående landeveje, som ministeren måtte finde formålstjenlige, samt med vejrådets tilslutning pålægge amtsrådet at anlægge nye landeveje.

Stk. 4. Projekter til anlæg af nye hovedlandeveje og landeveje samt til ombygning eller udvidelse m. v. af bestående hovedlandeveje og landeveje udarbejdes af amtsrådene; projekter til anlæg af nye hovedlandeveje samt til ombygning eller udvidelse m. v. af bestående hovedlandeveje udarbejdes forsåvidt der ydes tilskud af vejfonden til de pågældende arbejder, dog først efter at ministeren for offent-



lige arbejder har meddelt vedkommende amtsråd, hvilke arbejder der i henhold til stk. 3 vil være at udføre og retningslinierne herfor. Projekter til anlæg af nye hovedlandeveje og landeveje samt til ombygning eller udvidelse m. v. af bestående hovedlandeveje og landeveje skal, forinden arbejdet påbegyndes, godkendes af ministeren for offentlige arbejder, for så vidt angår linieføring, længde- og tværprofil, herunder anlæg af rundkørsler og heller, samt udformningen af og oversigtsforholdene ved indmundinger af offentlige og private veje, alt i det omfang, de pågældende projekter ikke er godkendt af ministeren for offentlige arbejder i henhold til § 35. For hovedlandevejenes vedkommende og for landeveje, hvortil der ydes tilskud af vejfonden, skal projekterne tillige godkendes af ministeren, for så vidt angår kørebanelægning og øvrige udstyr. Ligeledes skal projekter til de i stk. 5 nævnte foranstaltninger samt til anlæg, ombygning eller udvidelser af broer på hovedlandeveje og landeveje indsendes til ministerens godkendelse forinden arbejdets påbegyndelse. Stk. 5. Ministeren for offentlige arbejder kan efter indhentet erklæring fra vedkommende amtsråd pålægge dette at anlægge viadukter til sikring af færdslen såvel ved bevogtede som ved ubevogtede krydsninger mellem en jernbane og en hovedlandevej eller en landevej, samt at ombygge eller udvide bestående viadukter ved krydsninger mellem en jernbane og en hovedlandevej eller en landevej.

(fortsætten)

---

## FRA DOMSTOLENE

Østre landsrets dom 20 maj 1948  
i sag IV 36/1946.

*Licitation — værnemagere — øvrighed.* I et i august 1945 udfærdiget cirkulære til samtlige byråd og amtmænd m. v. angående tilskud af vejfondene til vejarbejder udtalte ministeriet for offentlige arbejder M, at det var ønskeligt, at entreprenører, der ved arbejder for den tyske værnemagt havde haft store fortjenester og derfor ofte kunne underbyde andre firmaer, ikke fik lejlighed til at

deltage i arbejderne, og at disse derfor kunne bortgives ved bunden licitation. Antaget, at M. indtil det var blevet klarlagt, hvem der ved værnemagtsarbejde havde gjort sig skyldig i utilbørlige eller ulovlige forhold, havde været berettiget til at give de i cirkulæret indeholdte retningslinier, og at M's andet hensyn, ikke at vække misstemning i befolkningen, ikke var af usaglig art.

Vestre landsrets dom 30. september  
1948 i anke I (VII) 3768/1947.

Ifølge det til grund for en i 1934 sket udstykning af matr. nr. 68g og 69a Sæby købstads markjorder liggende andragende skulle matr. nr. 68b og 69c have adgang til offentlig vej ad en på stamejendommen værende vej. Denne er formentlig udlagt ved udskiftningen som adgang til en på en naboparcel beliggende fælles mergelgrav; men efter at en beboerne tilsikret ret til færdsel ad

vejen til mergelgraven havde mistet enhver betydning, aflystes en servitut herom i 1945. Antaget, at den nuværende ejer af stamejendommen ikke havde godtgjort, at ejeren E. af matr. nr. 68b og 69c ikke havde færdselsret til vejen, jfr. § 1, stk. 2, i lov nr. 143 af 13. april 1938, og da betingelserne efter nævnte paragrafs stk. 1 var tilstede, anerkendtes E.'s færdselsret.

---

## LITTERATUR

---

Dansk Ingeniørforenings Bygningsingeniørgruppe har udsendt Bogen »Geoteknik«, Beretning fra Dansk Ingeniørforenings Kursus i geoteknik 2.—6. April 1946.

Som nedenstaaende Fortegnelse over de holdte Foredrag viser er Bogen en fuldstændig Lærebog i Geoteknik, den første, der foreligger paa Dansk. Med den Betydning, dette Fag har faaet, maa det hilses med Glæde, at der allerede nu foreligger en saa udtømmende Behandling af disse meget vigtige Problemer. Bogen slutter med en udmærket Litteraturfortegnelse.

Ved Kursus blev holdt følgende Foredrag:

Ingeniørgeologi:

geolog Ellen L. Mertz

Jordarternes fysiske egenskaber:

dr. phil. T. Brenner

Geotekniske laboratorieforsøg:

professor A. F. Mogensen

Bestemmelse af jordarternes humusindhold:

afdelingsingeniør Sv. Skaven-Haug

Jordarternes forskydningsstyrke:

professor A. F. Mogensen

Apparat til bestemmelse af leires forskydningsstyrke:

afdelingsingeniør Sv. Skaven-Haug

Jordarternes sammentrykkelighed og permeabilitet:

professor A. F. Mogensen

Danske jordarters geotekniske egenskaber:

geolog Ellen L. Mertz

Svævende pæleværkers bæreevne og stålpele til fjeld:

afdelingsingeniør Sv. Skaven-Haug

- Jord som byggemateriale i vej- og jernbanedæmninger:  
dr. phil. T. Brenner
- Trykfordeling under fundamenter og i jordbunden:  
professor A. F. Mogensen
- Beregning af jordbundens bæreevne:  
professor A. F. Mogensen
- Nedsynkning af bygværker:  
professor A. F. Mogensen
- Eksempel på anvendt geoteknik:  
dr. phil. T. Brenner
- Eksempler på anvendt geoteknik:  
afdelingsingeniør Sv. Skaven-Haug
- Eksempler på anvendt geoteknik:  
geolog Ellen L. Mertz
- Eksempler på anvendt geoteknik:  
professor A. F. Mogensen
- Optagning af jordprøver:  
professor A. F. Mogensen
- Geotekniske markundersøgelser i Norge:  
afdelingsingeniør Sv. Skaven-Haug
- Sondering, elektriske og dynamiske jordbundsundersøgelser:  
professor A. F. Mogensen.

Bogen er ialt paa 271 Sider og rummer en Mængde udmærkede Illustrationer. Den kan paa det bedste anbefales. Prisen er d. Kr. 24,00. Deltagere i Kursus kan faa den for d. Kr. 12,00.

Tilrettelæggelse samt Redaktion og Bearbejdelse af Kursusberetning er forestaaet af Civilingeniør, est. Professor A. F. Mogensen, og Udgivelsen er forestaaet af Afdelingsingeniør, cand. polyt. Jens Johansen.

## INDHOLD AF TIDSSKRIFTER

*Svenske Vägföreningens Tidskrift.*  
1948.

Nr. 9. — Behovet av förstärkning och ombyggnad av broar. — Väg- och vattenbyggnadsstyrelsen och brobeståndet av Överingeniör Rudolf Kolm. — Broars härighet ur lasttrafikens synpunkt av Direktör Cevé Byström. — Något om brosituationen ur vägförvaltningarnas synpunkt, speciellt med hänsyn till erfarenhet från Kopparbergs län av vägdirektör A. v. Malmberg. — Diskussion i anslutning till föredragen.

— Typritningar till broar på enskilda vägar av Vägingenjör Bertil Nylin. — Svenska vägföreningens anslutning till The International Road Federation. Redogörelse av Civilingenjör Bertil Liljeqvist. — Svenska vägföreningens ordinarie årssammanträde 1948. Referat av Major Sten D. Ekelund. — Notiser.

Nr. 10, 1948. — Vägbeläggingsprogrammet 1948. — Franska vägbeläggingsfrågor av Generaldirektör A. Rumpler. — Beständighet och bä-

righet hos ett istäcke av Civilingenjör B. O. Persson. — Lera som grusförbättringsmedel av Vägingenjör L.-G. Hult. — Skador på bituminösa beläggningar till följd av utspild bensin eller olja samt motåtgärder av Fil. lec. H. Arnfeldt. — Rättsfall, refererade av Andre kanslissekretärare C.-A. v. Schéele. — Länsvägnämndssammanträden hösten 1948. — Besiktning av Statens väginstituts provvägar med bituminösa bindemedel. — Föreningsmeddelanden: Vägfareningens remissvar på trafik-säkerhetsbetänkandet m. m. — Notiser. —

*Meddelelser fra Vegdirektören. 1948.*

Nr. 10. — Rasjonalisering av rutebiltrafikken av bilsakkyndig, ingeni-

or Andreas Carl Hennum. — Ferjestatistik 1947. — Vegdekkenes innflytelse på biltrafikens kostende av diplomingeniør Otto Kahrs. — Lengden av offentlige veger i Norge pr. 30. juni 1948. — Sysselsettingsoversigt. — Lysreflekterende belegg for vegskilte. — Danske vegautoriteter på Norges-besök. — Litteratur. — Personalia. — Nummererte rundskriv 1948.

Nr. 11, 1948. — Rutebiltrafikken i Norge av sekretær Ole Reiten. — Vegvedlikeholdsproblemer av overingeniør Rasmus Værn. — Hjultrykkes utvikling. — Ny Bilferje. — Felås. — Superringer. — Høyesterettsdommer. — Litteratur — Personalialia. — Nummererte rundskriv 1948. —

## RETTELSE

I Dansk Vejtidskrift Nr. 12, 1948, Side 237, er angivet at Lederen af Dansk Byplanlaboratorium, Civilingeniør V. Malling er Ansøger til Professoratet i Vejbygningsfagene ved Den polytekniske Læreanstalt. Meddelelsen beror paa en Mystifikation, idet det ikke er Civilingeniør V. Malling, men Civilingeniør K. T. Malling, der er Ansøger til Stillingen.

Jeg beklager meget den skete Fejl.

A. R. Christensen.

### **NY BOG**

## **A. R. CHRISTENSEN: VEJE OG GADER**

3. Udgave, Kjøbenhavn 1948.

Grundlag for Forelæsninger ved den polytekniske Læreanstalt i Kjøbenhavn.

618 Sider med 276 Figurer. Pris 120 Kr.

I Kommission hos G. E. C. GAD. Kjøbenhavn.



Aktieselskabet

# De Danske Granitbrud

Nr. Voldgade 54, Tlf. 2620

KØBENHAVN

★

**Skærve- og Chaussebrostensfabrik  
Stenhuggerier**

Vang — Bornholm.

★

HOLM & STRØYBERG

Nr. Voldgade 54 — København.

**H. POULSEN & CO. <sup>A/s</sup>**

KALVEBOD BRYGGE

GASVÆRKSHAVNEN 156 — KØBENHAVN V

TELEGRAMADR.: MAKADAM — TELEFON: CENTR. \*8636 & 4729

*Grus og Sand,  
Granitskærver,  
Kaisten, Singels,  
Brosten og Kansten,*

**Leverandør til Kommuner Landet over.**

# SV. ZACHO-LIND

CIVILINGENIØR OG ENTREPRENØR

PETER BANGSVEJ 74 · KØBENHAVN F

Jord-, Vej-, Beton-,  
Kloak-, Brøgnings-  
og Kabelarbejde

Telefon  
Gothåb

**7090**