

Personale.

Tabell VII gir en oversikt over det personale som helt eller delvis har vært beskjeftiget i bilrutedriften. Antall funksjonærer og arbeidere var:

Personale	Beskjeftiget hele driftstiden	Beskjeftiget en del av driftstiden	Til sammen
I administrasjon og driftsledelse	546	229	775
Sjåfører	2 246	565	2 811
Hjelpere	464	332	796
I verksted	414	132	546
Sum 1942	3 670	1 258	4 928
„ 1941	3 552	1 318	4 870
„ 1940	3 664	1 475	5 139
„ 1939	4 136	1 398	5 534
„ 1938	3 867	1 281	5 148

Tidligere bilrutestatistikk er inntatt i „Meddelelser fra Vegdirektøren” i følgende nummer:

År	nr.	side
1926	4	1928 61
„ 1928	2	1931 „ 17
„ 1929	2	1933 „ 17
„ 1931	12	1936 „ 182
„ 1932	6	1937 „ 103
„ 1933	3	1938 „ 41
„ 1934	9	1938 „ 161
„ 1935	4	1939 „ 51
„ 1936	7	1939 „ 91
„ 1937	9	1940 „ 101
„ 1938	7	1941 „ 88
„ 1939	12	1941 „ 170
„ 1940	9	1942 „ 101
„ 1941	3	1943 „ 23

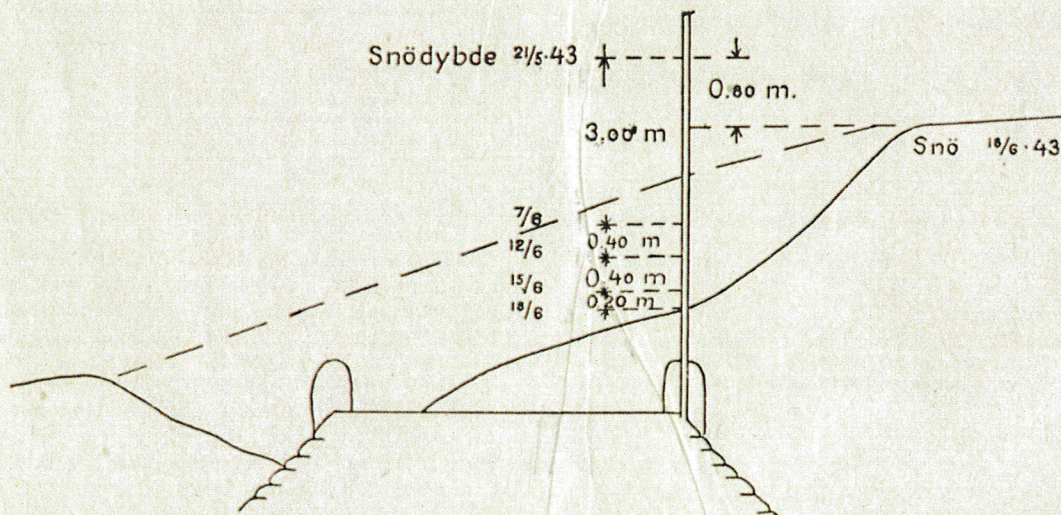
SNØRYDDING PÅ RUTE 160, GROTLI—STRYN GRENSE 1943

Av avdelingsingeniør Chr. Lomsdal.

Vinteren 1942/43 falt det store mengder snø på høyfjellet i Nord-Gudbrandsdal, og da våren var kald, ble det sein åpning av de fjellveger som ikke var ryddet for vintertrafikk.

Skjåkjellsvegene i Oppland mellom Torå bru—Grotli—Stryn gr. og Grotli—Geiranger gr. ble ikke brøytet og det ble et stort arbeid å få dem farbare. Som vanlig var snømengden størst på strekningen Grotli—Stryn gr., således var telefonlinjen her på flere steder helt nedsnødd og da snømåkingen kunde begynne i først i juni, var det i enkelte snøskredpartier 6—7 m snø over vegbanen.

mest lokalkjente å mylde riktig og det ble i ganske stor utstrekning måket opp huller og undersøkt med en borstang for å finne igjen vegen. Hvordan mylden virker framgår kanskje best av foto nr. 1, som er tatt 18. juni. Det antas at snøen midt i vegen er „gått” ca. 1,50 m for mylden. Myldens „arbeid” avhenger helt av været, best virker den i varmt solvær med vind. Ofte kommer det nysnø på mylden og det må myldes over igjen. På nedenstående skisse er vist hvordan snøen minket i nærheten av vegens høydepunkt 1139 m o. H.



Vinterens framherskende vindretning — nordvesten — legger opp store snøskavler på fjellet høyt over vegen og disse skavler løsner og velter ut over det nedenfor liggende terreng. I fjor var det flere og større skred enn vanlig som gikk over vegen og la igjen hard snø på denne.

Forberedelsene til snøryddingen var som vanlig truffet allerede sommeren før da mylden ble tatt opp, tørret og båret inn i småhus eller lagt opp på frittstående blokker som fyker bar for snø. I de seinere år tilsettes en del kullstubb til mylden. Denne blir da mørkere og virker bedre, mens bare kullstubb blir for lett.

I slutten av april og i mai ble myldingen utført. Til rettleiing for dette arbeid er satt opp snøstikk eller måkestikk, men når som i fjor snøstikkene over store lengder var feiet vekk av snøskredd, var det vanskelig selv for den

Ved fylkesgrensen mot Sogn og Fjordane ble målt følgende snødybder:

24/4-43, 6,40 m
25/5-43, 5,70 „
7/6-43, 4,10 „

Til snømåkingen ble i 1943 brukt ca. 60 mann og en regnet da med at det var omkring 15 000 m³ snø å fjerne fra vegbanen. Fotografi nr. 2 viser oppmåking* av Altarfonna som alltid er den værste. Da bildet ble tatt lå snøen 6 m over vegbanen. Vanligvis er denne veg farbar 10. juni, og man søker om mulig å få den opp til 1. juni. I fjor ble den først farbar i Oppland 8. juli og i nabofylket noe seinere.

Snørydding på Strynvegen 1943.



①



②



③



⑤



④

1. Ved Vassvendingen 18/6 1943. 2. Altarfonna 18/6 1943. 3. Altarfonna 18/6 1943. 4. Ved Kongsvardhytta den dagen vegen ble farbar 8/7 1943. 5. Like vest for Storbrakka 18/6 1943.

Fotografi nr. 4 med bilen i snøskjæringen er tatt ikke langt fra fylkesdelet 8. juli i fjor.

Det er satt opp en del snøskjærmer — fortrinnsvis ledeskjærmer — langs vegen, men de blir for små når snømengdene er så store som sist vinter.

Åpningen av denne 17,28 km lange høyfjellsstrekning etter vinteren 1942/43 kostet:

Til anskaffelse av myld og mylding medgått kr.	1 475.—
Snømåking.....	„ 16 120.—
Innkjøp og oppsetting av snøstikk	„ 280.—
Reparasjon av snøskjærmer	„ 1 250.—
	kr. 19 125.—

eller 1110 kr./km til konto A Vintervedlikehold.

RUTEBOK FOR NORGE FEIRER 75-ÅRS JUBILEUM

Den 2. januar 1944 var det 75 år siden „Rutebok for Norge” så dagens lys. Like naturlig som dette blad i dag er i reisebilledet, like bemerkelsesverdig var det kanskje den gang bladet i 1869 henvendte seg til offentligheten med sitt første nummer. Det betydde etter datidens forhold et betydelig framskritt og har sikkert sammen med de bedrete kommunikasjoner og åpningen av nye vegforbindelser bidratt sitt til den enestående utvikling som reiselivet seinere har gjennomgått.

Bladet feirer begivenheten ved utgivelsen av et lite, men innholdsrikt jubileumsfestschrift, som utenom teksten også inneholder endel smakfulle allegoriske bilder over de forskjellige former av reisemuligheter.

Bladet som til å begynne med het „Norges Kommunikasjoner eller Reiseblad”, ble ved starten redigert og utgitt av bokhandler Alb. Cammermeyer, som i sitt første nummer i en henvendelse til publikum tolket bladets program på følgende måte, som vi gjengir i datidens karakteristiske sprograkt.

«Det ved dette Blads Udgivelse tilsigtede Maal er at tilveiebringe fullstændig og paalidelig Underretning om de Maader, på hvilke man ved regelmæssigt Befordringsmiddel kan besøge sine Vareforsendelser og reise fra et Sted til et andet i Landet.

Fra min Side vil Intet blive sparet for at naa dette Maal og for at skaffe Bladet saamegen Udbredelse som mulig. Imidlertid er det ifølge Sagens Natur nødvendigt, at jeg fra Bestyrelserne for Landets Jernbaner og Dampskibene bliver imødegaaet ved Indsendelse af disses Router, der maa averteres i hvert Nummer, saalænge Skibet er i Fart. Fra Landets Jernbaner har jeg modtaget Tabeller for Trainenes Afgang, men desværre ere ikke alle fuldstændige.

Jeg skal tillade mig at henstille til Jernbanerne og Dampskibernes Bestyrelser til Fuldstændiggjørelse af deres Avertissements om muligt ogsaa at angive Priserne. Dette tror jeg for den Reisende vilde være en særdeles stor Bekvemmelighed.

Enhver Oplysning og ethvert Raad, der kan bidrage til Bladets Fuldstændiggjørelse og praktiske Brugbarhed, modtages med Taknemmelighed.»

Den første Ruteboken klarte seg med 2 sider i et noe mindre format enn våre nuværende aviser. Formatet utviklet seg imidlertid raskt i tritt med de bedrete kommunikasjoner og mens det fra starten og inntil 1880 bare utkom hver 14de dag har det seinere kommet hver uke, fra 1932 av dog atter bare 2 ganger om måneden.

Den noe mer tilfeldige og man kan vel kanskje også si, mindre planmessige oppbygging som Ruteboken i de første år hadde, tilfredsstillt i lengden ikke behovet etter hvert som reisetrafikken utviklet seg. Redaksjonen ble derfor i 1879 overtatt av byråsjef *Asche* og sekr. *Barth* i Marine- og Postdepartementet, samtidig som bladets navn ble endret

til „Norges Kommunikasjoner samt Post og Telegrafvesen”. Rammen ble også utvidet og formatet ble mindre og mer hensiktsmessig.

Bladet utgis no under medvirking av Statsbanene, Postverket og Vegdirektøren og disse institusjoner er i dag representert i Rutebokens tilsynsråd ved driftssjef *Dahlum*, ekspedisjonssjef i Arb.dept. Th. *Hasle* (formann) og overingeniør *Rønning* (fra 1944).

Rutebokens nuværende redaktør (siden 1940) er tidl. kontorsjef i Landslaget for Reiselivet i Norge, *Eigil Helland Hansen*.

Den kommunikasjonsgren som i de siste 25 år har hatt den mest bemerkelsesverdige utvikling, hvilket også har kommet til uttrykk i bladets spalteplass, er bilrutene. Den første ruten som ble opptatt i Ruteboken var ruten Elverum — Trysil (fra 1909). Det var imidlertid først fra 1915 av at bilrutene ble samlet i en egen avdeling, hvis betydning i dag kanskje best kan måles ved den sideplass som de omfatter, nemlig 60.

I 1918 ble takstavdelingen utskilt og trykt som eget hefte, samtidig opptok bladet i seg Statsbanenes 38-årige Rutebok. Dette ga også støtet til at bladets daværende navn Norges Kommunikasjoner ble ombyttet med Rutebok for Norge, hvilket utvilsomt var en stor forbedring.

Rutebok for Norge er i dag en uundværlig faktor i reiselivet, så vel for den mer tilfeldig trafikkant, som for den som i stillings medfør er mye ute på reiser. Den er derfor en av våre aller viktigste håndbøker og har i årenes løp ervervet seg en stadig stigende popularitet.

Selv om de vansker og innskrenkinger som krigen har ført med seg, selvsagt også har gitt seg betydelige utslag for Rutebokens vedk., så er disse bare tidsbetonte og vil automatisk bortfalle med krigen. Med det oppsving i reiselivet som en må gå ut fra vil komme etter krigen, vil også Rutebok for Norge få en stadig mer betydningsfull oppgave å fylle og bladet vil også sikkert innfri de krav som dette stiller det.

Vi ønsker bladet til lykke med jubileet og all mulig framgang i arene som kommer.

HVA ER MOTYL?

Etter den svenske *Volvos Tidning* „Rattén” tillater vi oss å gjengi følgende:

Den motortekniske nomenklatur er beriket med et nytt ord, nemlig „motyl”. Ordet minner om bentyl, ethyl og er navnet på det nye flytende brensel, som skal erstatte bensin og bentyl. Importvanskelighetene har jo gjort det nødvendig å anvende motorbrennstoff, som hovedsakelig består av innenlandske produkter og det brensel som no selges under navn av motyl inneholder oftest bare 15 % importerte bestanddeler.

Det er kanskje best allerede no å si, at dette brensel ikke er noe som kommer til å bli tildelt en større almenhet. Det er bare det lille fåtall som hittil har hatt fordelen av å kjøre på bensin eller bentyl som kommer til å få bruke motyl. Det gjelder vesentlig brannvesenet, ambulanserbiler og andre samfundsviktige transportbehov.

En bensinmotor kan uhindret kjøres på bentyl, men ved overgang fra bentyl til motyl blir det nødvendig å foreta en justering av motoren. Hva denne justering skal omfatte får man rede på ved henvendelse til fabrikanten eller til Gengasbyrå, Stockholm. Det henvises også til „Tekniska Meddelanden från Statens Brenslekommission, Gengasbyrå, nr. 15, april 1942” som i lettfattelig form inneholder alt som en behøver å vite om det nye brensel. Her får en rede på alle motylens egenheter og hva der skal iakttas for at motoren skal arbeide likeså knirkefritt som ved bensindrift.

Motyl gir nesten like så stor effektivitet som bensin, men brenselforbruket øker med opptil 30 %. Ved forstandig kjøring kan man imidlertid bringe forbruket ned til omtrent det samme som ved bensindrift, men det gjelder da mer enn