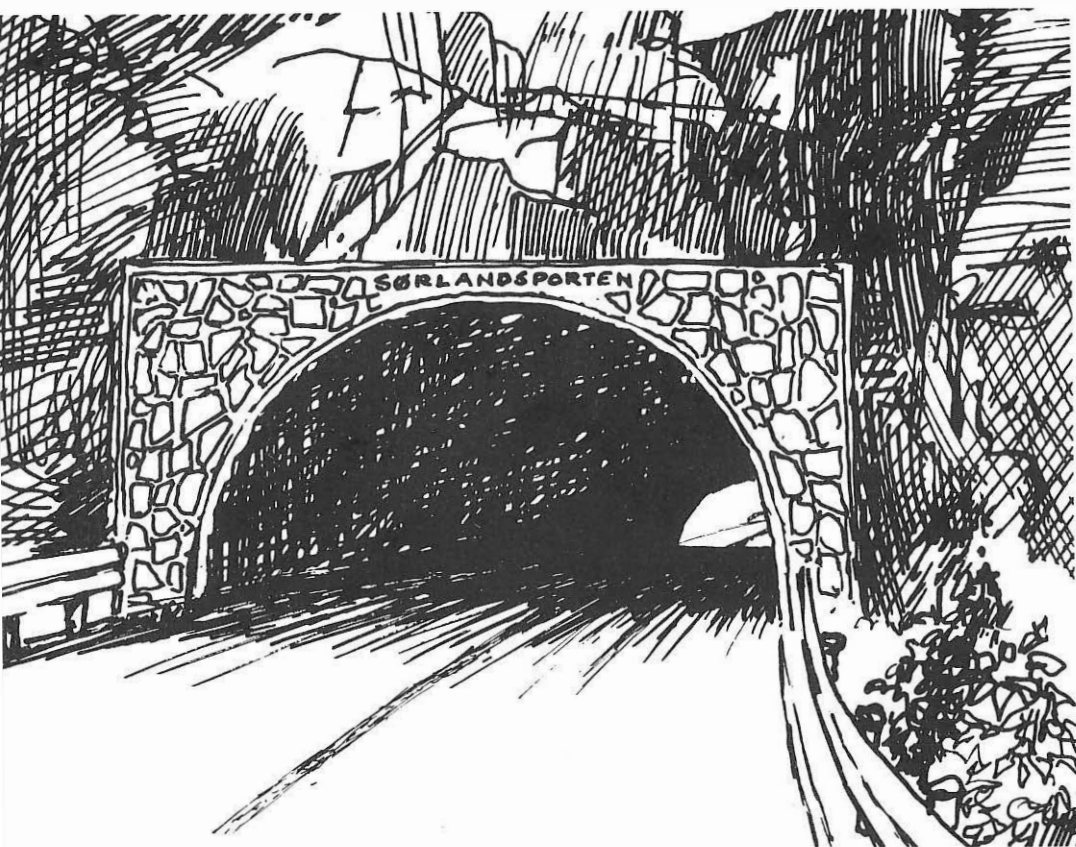


SØRLANDS-PORTEN

Nr. 2 — 1980 — 8. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



INNHOOLD

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorfullm. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:
Bilt.sjef K. Nylund
Sekretær Harald Kirkedam
Avd.ing. O. G. Røysland
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Oppsynsmann H. Marcussen

Adresse:
Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25 620

Sats og trykk

A&B
TRYKKAS

Myrene,
4800 Arendal

Opplag: 800

Vår nye vegdirektør	3
Betydelige dimensjoner på kulvert	4
Aforismer	6
En pressefotografers meritter	7
Nye toner for en pianostemmer	8
Vi presenterer Vedlikeholdsområde 5	10
Opplæring i regional regi	14
Ansvarsinstruks for varsling	15
Veglaboratoriet med kurstilbud	16
Nye kontorer til anlegget	18
Nye håndbøker	18
Redaktøren har ordet	19
Pensjonistfest med ny vri	20
SU prioriterer feriestedene	21
Vegvesenets historie	21
Tar vi informasjonsvirksomheten alvorlig?	22
Nye redaksjonsutvalgsmedlemmer	23
«Så gjør vi så» når vi fordeler	24
Vegnормaler fra år 1790	26

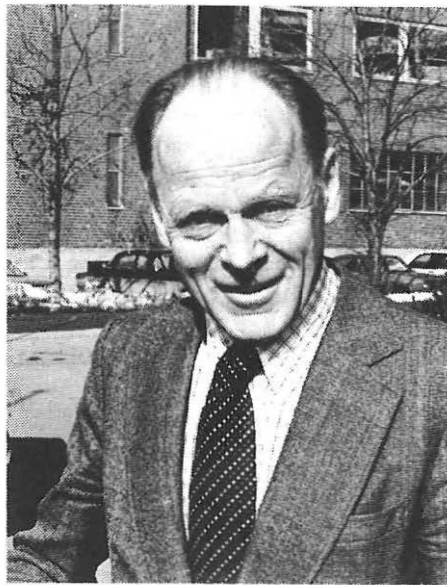
Vår nye vegdirektør

Som ny vegdirektør etter Karl Olsen er beskikket ekspedisjonssjef Eskild Jensen.

Eskild Jensen er 54 år, har sosial-økonomisk embetseksamen fra 1952, arbeidet i Finansdepartementet til 1959 da han ble økonomisk rådgiver ved Norges faste delegasjon til NATO og OECD i Paris.

I 1962 var han personlig sekretær for daværende samferdselsminister Trygve Bratteli. I perioden 1963—74 har Eskild Jensen vært kontorsjef, underdirektør og avdelingsdirektør i Direktoratet for utviklingshjelp — NORAD. Bortsett fra dette er perioden 1967—69 da han var engasjert av Ford Foundation til Tanzanias planleggingsdepartement for å lede arbeidet med landets femårsplan.

Fra 1974—76 var han ekspedisjonssjef i Samferdselsdepartementets utredningsarbeide, som bl.a. har



ansvaret for arbeidet med veiplaner og større veisaker.

Fra 1976 til 1980 var han statssekretær ved statsministerens kontor.



I FORRIGE NR. AV SP. kunne vi bringe et bilde av brøytingen på rv. 9 i 1932. Sjøføren var Gunstein Fiskvatn, og vi ba om opplysninger om

Visste du at . . .

- 93,1% av riksveinettet i Aust-Agder er tillatt for 8 tonns akseltrykk. 3,3% tåler 9 tonn og 3,6 km er tillatt for 10 tonn.
- 63,4% av det offentlige veinettet i fylket har faste dekker.
- det pr. 31.12.79 var registrert 40 855 kjøretøyer i fylket.
- vi i 1979 hadde 220 egne arbeidstakere, fordelt på anlegg 99, vedlikehold 88, vegsentraler 28 og 5 korttidsansatte,

hvem de øvrige kunne være. Dette er nå oppklart, og vi kan meddele at de to på lasteplanet er oppsynsmann Gunnar Frøysnes og vegvokter Gunstein Lauvdal.

Betydelige dimensjoner

Som erstatning for nåværende Langsæ bru har vegkontoret utarbeidet plan for ny bru fra Langsæ til Barbuelva.

Den omfatter bygging av en kulvert av korrugert stålrør med bredde/høyde = 3,80/2,75 m, som vil gi et vanngjennomløp på 7,85 kv.m.

Det ca. 90 meter lange veirøret graves ned under vegkrysset og skal lede et utløp under Rv. 420 fra Langsævannet til Barbuelva.

Røret har liggende elliptisk form, og en total vekt på ca. 53 tonn.

Forarbeidet har omfattet bl.a. rydding av området, fjerning av lysmaster og transformatoriosk. Begge sider av bekken er planert ut i så lav høyde som mulig. Elveprofilen er rensket ut ca. 1,0 m på hver side av røret, slik at total bredde i elva før røret ble lagt på plass var ca. 6,0 meter. Stålrørprosjektet ansås av leverandørene som teknisk interessant, og dimensjonene



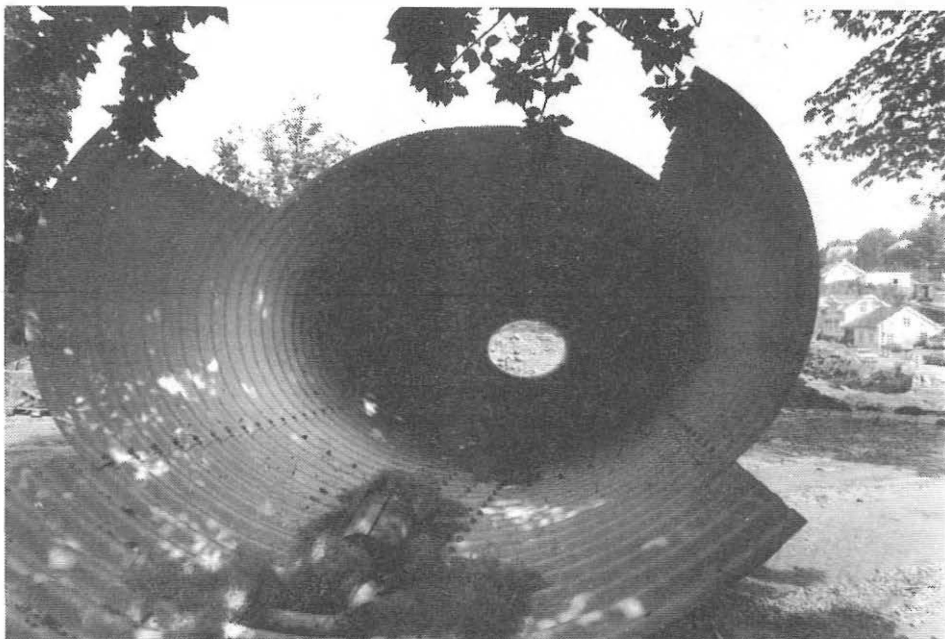
Den gamle Langsæ bru er fjernet, og nytt løp lagt ferdig.

som er benyttet er etter norsk målestokk betydelige.



Monteringen av halve røret foregikk langs Rv. 410 Kjørestranda—Barbu.

på kulvert ved Langsøe



Den andre halvparten lå tvers over Rv. 420, som var stengt under arbeidet.



Omfattende gravings-/planeringsarbeider måtte til i Barbuelva.



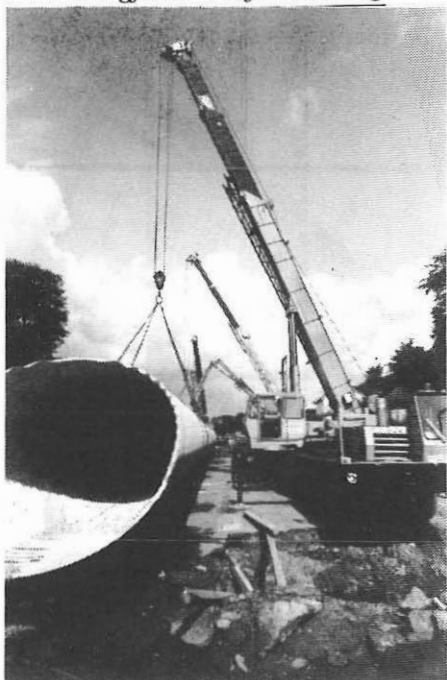
35 tonn skal flyttes i ett løft. →



Det gjelder å løfte samtidig



Det vil helst gå godt.



Ny kran til 2 mill. kroner tas i bruk.

Aforismer

Mangen mann har oppnådd et stort ordforråd ved å gifte seg med det.

En løk kan få folk til å gråte, men det finnes ikke en grønnsak som kan få dem til å le.

De er nå så hensynsfulle i TV. En gang tok de en film om tyrefekting av programmet og sendte en krigsfilm i stedet.

Hvis du vil kjenne pengenes verdi, så prøv å låne noen.

En egosentriker er en mann som har den ubehagelige fornemmelsen av at folk ikke legger merke til han.

La oss se det i øynene, kone: Den eneste som ser virkelig godt ut i en minnepels, er en mink.

Vi beundrer klokskapen hos mennesker som kommer til oss for å få råd.

En pressefotografs meritter



Karl Olsen t.v. sammen med påtroppende vegdirektør Eskild Jensen.

På de neste bilder sitter samferdselsminister Ronald Bye i samtale med vegdirektør Eskild Jensen.

Takk for sporty innstilling.

MK.

En pressefotografs mareritt må være muligheten til å få et såkalt blinkskudd — og så svikter blitzen. At man i tillegg har fargefilm i apparatet, der sort/hvitt ville ha vært det rette, får så være. Dette hendte undertegnede, da han ved en ren tilfeldighet var på kurs samtidig som samferdselsminister Ronald Bye samt den nye og gamle vegdirektøren oppholdt seg under samme tak.

Alle tre sto på farten til å dra hjem etter en hektisk møtedag, men var sporty nok til å vente til blitzen ble ladet opp.

Hastverk er som kjent lastverk, men resultatet ses nedenfor. På det første bildet ses avtroppende vegdirektør



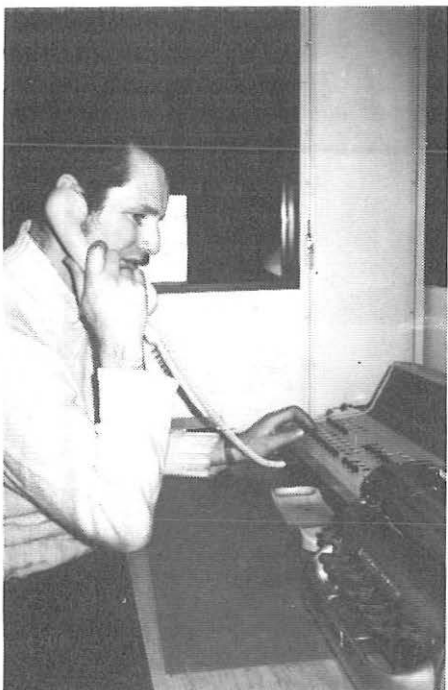
Nye toner for en pianostemmer

— Nå skal jeg se om han er inne — svarer en hyggelig stemme oss på sentralbordet når det er spørsmål etter en eller annen. Alle tar vi vel svaret som den naturligste ting på jord, og glemmer ofte at personen som svarer i virkeligheten er blind.

Vet man det ikke, er det imidlertid vanskelig å oppdage under utførelsen av hans gjøremål med taster og stifter på sentralbordet.

— Men, hva er det som gjør at du har valgt vegvesenet som din nye arbeidsplass, Ragnar Johansen?

— Jeg søkte via Arbeidsformidlingen, og fikk jobben i juli ifjor.



— Det er vegkontoret, vær så god . . .

— Så vidt jeg vet har du en utdanning som har svært lite med dette arbeidet å gjøre?

— Ja, det er riktig, det. Etter at jeg tok framhaldsskolen, fikk jeg 4 års utdanning som pianostemmer. Før jeg begynte her, praktiserte jeg i dette yrket i 15 år. Men da jeg er avhengig av å bli kjørt rundt, ble dette selvsagt dyrt for meg. Nå får jeg kjøre til og fra arbeidsplassen med min nærmeste nabo, Oddbjørn Rørendal.

— Hvordan forberedte du deg på å ta over arbeidet ved sentralbordet?

— Det er vanlig med et halvt års opplæring på sentralbord ved Huseby blindeskole, men jeg mente at så lang tid trengte jeg ikke. Jeg hadde 14 dagers opplæring sammen med sentralborddamen her, og da satt det.

— Forklar litt om hvordan dette er mulig.

— Et vanlig sentralbord har lamper som lyser når det ringer. Vegkontoret kjøpte dette sentralbordet da jeg begynte, og i stedet for lamper er det her stifter som hopper opp og ned. Disse kjenner jeg, idet de beveger seg. Jeg har lært hvor tall og andre tegn sitter på skiven, og da går det greit. Fraværslister skriver jeg på maskin med blindeskrift, og beskjeder og lignende som skal viderebefordres senere tar jeg opp på kassettpiller.

— Og du trives?

— Ja, det er sikkert — jeg trives meget godt. Jeg er en av dem som gleder meg til å gå på arbeid hver dag.

— Jeg vet at du synger mye og akkompagnerer deg selv på gitar — hvor



— *Et øyeblikk skal jeg sette over til han . . .*

du er selvlært. Men har du andre hobbyer?

— *Jeg er radioamatør, har lært meg morsealfabetet og kommer i kontakt med mennesker over hele verden. Ellers liker jeg friluftsliv, og fiske er det gildeste jeg vet. Har egen båt og bor lettvint til på Tromøya.*

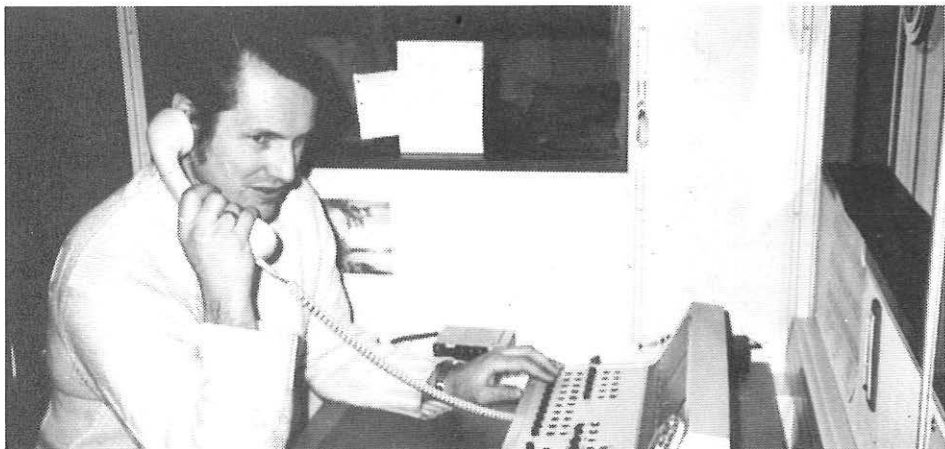
Ragnar er gift, og har en datter på 8 år. Han tar sitt handicap med godt humør. Og, som han selv sier: — *Jeg ser lyset og lyst på tilværelsen.*

Så sent som i 1972 hadde han 5% synsevne, men det er bare blitt mindre etter hvert.

Etter den nye lønnsavtalen vil Ragnar få godskrevet all tidligere praksis, og mener selv han tilhører den gruppen som er kommet best ut av lønnsforhandlingene denne gang. At han lønnes gjennom Arbeidsformidlingen, er vel en ordning som snart bør opphøre?

Mer naturlig ville det være om vegvesenet gjorde det, idet han gjør en fullgod jobb på den plassen han er — og bør derfor få full integrering i etaten. Det er i hvert fall vårt syn.

MK.



— *Det er telefon til deg . . .*

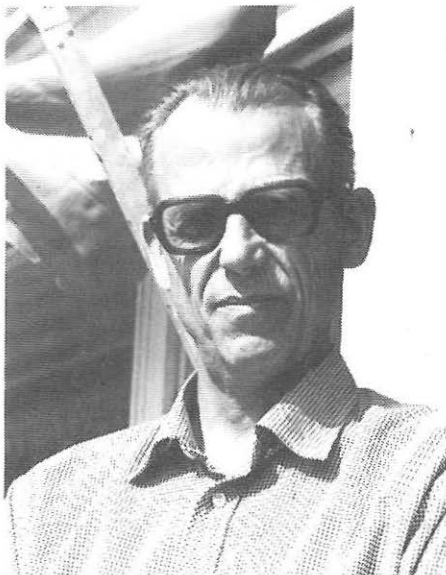
Vedlikeholdsområde 5

I presentasjonen av våre 6 vedlikeholdsområder, tar vi denne gang for oss område 5. Dette omfatter riksvei 12 Byglandsfjord—V. A. grense, rv. 9 Vegusdal—V. A. grense, rv. 403 V. A. grense—rv. 12, rv. 405 Vegusdal—V. A. grense og fv. Dåsnes X rv. 12—V. A. grense.

De ansatte har ansvaret for vedlikehold av 130 kilometer riksvei og 216 km fylkesvei. Av fylkesveiene har ca. 149 km grusdekke.

Vegmester *Jon Høgevold* og oppsynsmann *Ole Østerhus* disponerer p. t. over 12 ansatte: 1 verkstedformann, 3 arbeidsformenn, 4 maskinførere, 1 høvelkjører, 2 sjåfører og 1 lagerarbeider. Maskinparken består av Volvo lastebil, høvel, baklaster, traktor, 4 pick-up varevogner og en leid hjul-laster.

Det som slår en ved et besøk i våre vedlikeholdsområder er hvor omfat-



Vegmester Jon Høgevold

tende og variert oppgavene består i. I motsetning til anlegg, er man her sta-



Senum grustak ved Byglandsfjord

dig på farten til ulike arbeidsoppgaver — alle en viktig del av det totale vedlikehold av veiene.

Ved Senum grustak i Byglandsfjord produseres det grus for vedlikehold av



Arbeidsformann Oddleiv Nystøl

fylkesveiene. Her fant vi arbeidsformann *Oddleiv Nystøl* travelt opptatt ved knuseverket. Han har jobbet 23 år i etaten og kan huske at da han begynte var timelønnen kr. 4,—. Han ga ellers tydelig til kjenne at han synes vegvesenet hadde vært — og er — en god og trivelig arbeidsplass.

Maskinfører *Salve Eieland* sørget



Maskinfører Salve J. Eieland



Maskinfører Reinert Lislevand

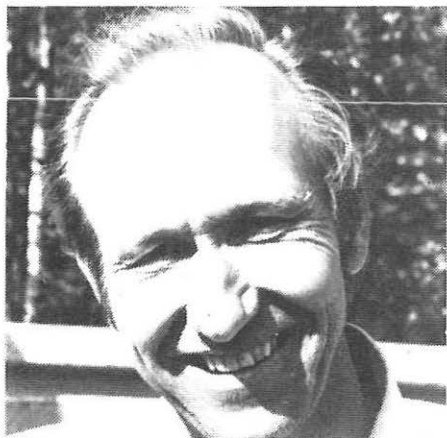
for at grushaugene under transportbeltet ble fjernet og lagt på lager. Vedlikeholdsavdelingen har tidsfrist på seg til å ta ut grusen, og området vil senere gå tilbake til grunneieren.

Ved Åmland på riksvei 9 fant vi maskinfører *Reinert Lislevand* i ferd med å fylle masser bak og langs den store forstøtningsmuren som er bygd for vedlikeholdsmidler.

Og mens de siste rester av vinterens snømasser fremdeles klatret seg til nordvendte fjellskråninger, er sjåfør *Reidar Senum* og maskinfører *Finn Fjermeros* igang med å fjerne kostbare brøytestikk. Tro det eller ei, men i løpet av høsten settes det opp



Sjåfør Reidar Senum



Maskinfører Finn Fjermeros

hele 40 000 brøytestikk langs riks- og fylkesveiene i området. Selv om både brøytebiler og ansvarløse tobente ødelegger en del stikk i løpet av vinteren, er det viktig — og billig — å ta vare på dem som er igjen.

For å finne neste lag, må vi en tur på fylkesvegen til Vestre Haukom. Arbeidsformennene *Eivind Haugen* og *Jon Lauvrak* har både høvel og traktor til sin disposisjon under vedlikeholdsarbeidene på den 2,6 km lange grusveien. *Albert Klungeland* manøvrerte den store veihøvelen, *Olaus Stø-*



Høvelfører Albert Klungeland



Arbeidsformann Eivind Haugen

len foretok planering med traktoren og formennene selv tok den aller siste finpuss med stålrivene.

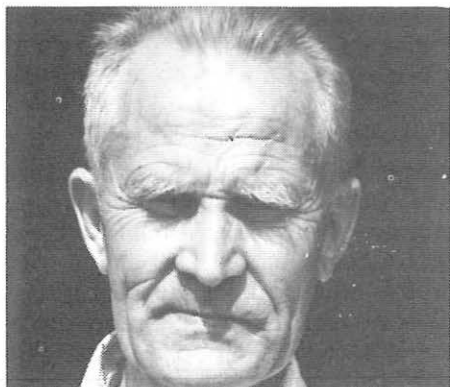
Verkstedformann *Obert Bjærum* er ikke av de letteste å få tak i når man



Arbeidsformann Jon Lauvrak



Maskinfører Olaus Stølen



Oppsynsmann Ole Østerhus

legger veien om stasjonen på Evje. Han er stadig på farten for å foreta større og mindre reparasjons- og vedlikeholdsarbeider på maskinene. Men det lykkes, akkurat lenge nok til at han kunne supplere vårt fotoarkiv.

Da vi forela vegmester *Jon Høgevold* spørsmålet om hva han anså som de viktigste arbeidsoppgavene i 1980, hadde han dette å si:

— Først og fremst vedlikeholdet av veinettet. Til riksveinettet har vi i år fått kr. 1.800.000,—, eller kr. 13,85 pr. km. Når det gjelder fylkesveiene er tallene kr. 1.900.000,— eller kr. 8,57 pr. km. Av viktige oppgaver ellers er produksjon av vegrus.

Da vi kom inn på eventuelle problemer i I—5, trakk Høgevold frem vintervedlikeholdet, og da igjen «turistveiene» til Gautestad, Apusdal og Dåsvatn—Åseral, som alle hadde stor trafikk.

— Det er derfor å håpe at det kan bevilges mye mere til oljegrus på fylkesveiene. Det er et stort problem å holde disse i forsvarlig stand, idet de midler vi får ikke er tilstrekkelige til dette viktige arbeidet.

Når det gjelder brøyting, utføres dette av 7 kontraktører som disponerer ca. 12 lastebiler foruten traktorer. I tillegg kommer egne maskiner.

— Følger dere i distriktene at kon-

— Nei, jeg synes kontakten er god. Kanskje hender det at vi blir dårlig informert angående spesielle saker som angår distriktet, f.eks. tiltak som gang/sykkelveger m. v.

Når det gjelder Høgevolds ønske om økede bevilgninger til oljegrusdekker, må vi dessverre skuffe ham når det gjelder 1980. Først i 1981 er det planlagt legging, og da på den nye veien Frøyraak—Storstraumen (14,5 km) og Bygland grense—Frøyraak (13,0 km).

Når det gjelder anleggsvirksomheten, kan nevnes at i behovs- og investeringsprogrammet for prioriterte fylkesveger 1980—83 kan vi gi en oversikt, hvor tallene gjelder fylkets andel:

Vatnestraum—Ivedal (10,9 km) kr. 2.550.000,—. Dåsnes—Ø. Dåsvatn (20,4 km). Veg til Haugenbruka (0,7 km) kr. 300.000,—.

I år vil det bli brukt 0,8 millioner kroner på Vatnestraum—Ivedal og 0,5 mill. på Dåsnes—Ø. Dåsvatn.

Ser vi på planleggingsprogrammet for 1980—84, kan vi her plukke ut parseller på rv. 9 Vegusdal—Evje og Evje sentrum—Ørnefjellinja. I investeringsprogrammet for 1982—85 er det foreslått bevilget 2,1 mill. kroner til rv. 9 Vegusdal—Evje.



Verkstedformann Obert Bjarum

Opplæring i regional regi

AV OLA SENUM, Biltilsynet

I løpet av det siste året har Aust-Agder vegvesen vært engasjert i to større regionale opplæringstiltak for sine ansatte.

Lederkurs for anleggsbestyrere og distriktsledere, og Saksbehandlarkurs for teknisk og merkantilt personell. I forbindelse med ovennevnte har vi samarbeidet med andre fylker, Rogaland, Vest-Agder, Telemark, Vestfold og Buskerud. Det som nå er interessant å spørre seg om er: «HVORDAN FUNGERER DETTE REGIONALE OPPLÆRINGS-SAMARBEIDET?»

— Først må det sies at det i det hele tatt ville være svært vanskelig for vårt fylke å stå alene om slike arrangement, både når det gjelder faglig opplegg, avvikling og tilgang på forelesere.

Ellers er det grunn til å nevne:

— Det generelle samarbeidet fylkene imellom blir styrket. Den verdi dette har for utveksling av erfaringer og idéer og for gjensidig bistand i ulike situasjoner, er svært viktig.

— Aust-Agder har ikke råd til å avvikle et slikt kurs alene. Til dette er midlene til opplæringstiltak for knappe. Ved å gå flere fylker sammen, er det mulig å sende bare så mange ansatte på kurs av gangen som budsjettet tilsier.

— Fylkene har sine «kapasiteter» på ulike fagområder med hensyn til forelesere. Vi har f. eks. vår Wenche Høie til rettslære og forvaltningsrett, mens f. eks. Rogaland har sin ekspert i samarbeid, Svein Magne Olsen. På denne måten kan vi lettere trekke på hverandres ressurser.

— Fordeler med regionale opplæringstiltak framfor sentrale: Reiseut-

giftene blir lavere og reisetiden kortere. Et regionalt opplegg, «konstruert» av fylkene selv, vil sannsynligvis lettere kunne bli vellykket enn et som er «konstruert» på sentralt hold i Vegdirektoratet. Dette vil ofte være tilfelle fordi fylkene selv vet hvilke behov som er tilstede i sitt fylke, mens de i Vegdirektoratet ofte bare må tenke seg til dette.

Sentrale tiltak trenger lang tid for å bli virkelighet, mens regionale kan settes raskere ut i livet straks et behov melder seg.

Et regionalt opplegg vil kunne avhjelpe sær-behov i et begrenset antall fylker, mens sentrale kurs vil måtte gi alle landets fylker samme «medisin» enten de har stort eller lite behov.

Det ville ikke være riktig å si at en trenger bare lokale, bare regionale, eller bare sentrale arrangement. Alle typer har sin styrke i ulike sammenhenger, det gjelder bare å finne ut hvilken type som til enhver tid og i enhver sammenheng er det mest hensiktsmessige. Men at regionale opplæringstiltak til nå har vært lite brukt, er en kjennsgjerning. At slike tiltak ofte vil være det mest hensiktsmessige, er like klart.

Vi har forhåpentligvis nå fått øynene opp for hvilke muligheter vi her har.

Med bakgrunn i erfaringene til nå kan det sies: LA OSS VÆRE OPPMERKSOMME PÅ OG TA VARE PÅ DE VERDIER DET LIGGER I ET GODT OPPLÆRINGS- OG UTVIKLINGS-SAMARBEID FYLKENE IMELLOM.

Ansvarsinstruks for varsling av arbeid på eller ved veg

1. Instruksens område.

Denne instruks gjelder for tilsatte i Statens vegvesen i Aust-Agder og omfatter alle arbeidsvarslinger som følger av de gjeldende retningslinjer fastsatt av Vegdirektoratet for varsling av vegarbeid på eller ved veg åpen for allmenn ferdsel.

2. Myndighet til å treffe vedtak om skiltplan.

Myndighet til å treffe vedtak om slik varsling delegeres til vegmestrene og oppsynsmennene for vedlikeholdets del og til anleggsbestyrerne for anleggets del. Slik myndighet har også plansjef, vedlikeholdssjef og anleggs-sjef. Delegasjonen skjer fra vegsjefen med hjemmel i prgrf. 6, 5.ledd og prgrf. 7 i Vegtrafikkloven av 18.6.65.

3. Ansvar for iverksetting og oppfølging av vedtatt skiltplan.

Anleggets oppsynsmann er den stedlige arbeidsledelse på anlegget og har ansvar for at skiltingen blir foretatt i samsvar med vedtatt skiltplan. Anleggets oppsynsmann skal sørge for at skiltplanen blir fulgt under hele anleggsperioden. Det inngår også i ansvaret at det føres loggbok over skilttenes plassering til enhver tid. Vedtaksbrev, skiltplan og loggbok skal etter arbeidets avslutning sendes trafikkseksjonen på vegkontoret.

Ansvar for iverksetting av skiltplan utarbeides for vedlikeholdets del har den stedlige ledelse av vedlikeholdsarbeidet som enten er vegmesteren eller oppsynsmannen. Den stedlige ledelse av vedlikeholdsarbeidet har også ansvar for at skiltplanen blir fulgt



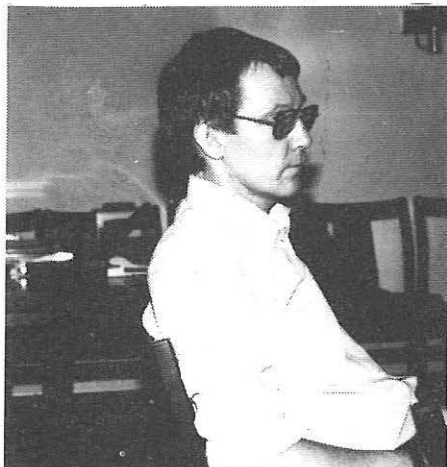
under hele perioden for arbeidet og for at det blir ført loggbok over skilttenes plassering til enhver tid. Vedtaksbrev, skiltplan og loggbok skal sendes trafikksenskonen på vegkontoret.

De rutiner som ovenfor er bestemt gjelder ikke ved arbeider for vedlikeholdets del når disse ikke krever oppsetting av forbuds- påbudsskilt og arbeidene ikke varer utover arbeidsdagens lengde.

Ved arbeidssteder der skilt blir satt opp etter skiltplan ved arbeidets begynnelse og senere ikke flyttes eller tildekkes, føres ikke loggbok. Skilt 109 «Vegarbeid» kan likevel tildekkes uten at det derved oppstår plikt til å

Veglaboratoriet med kurstilbud til distriktene

De fleste fylker har nå godt utbygde laboratorier. Dette har ført til at Veglaboratoriet får færre prøver fra fylkene og de har da gått mer og mer over på bl. a. forskning og forbedring



*Overing. Johnny Johansen
Veglaboratoriet*

føre loggbok. Ved et anleggsområde hvor anleggsarbeidene stilles i bero lengre enn 3 døgn, overføres ansvaret for arbeidsvarslingen til den stedlige ledelse av vedlikeholdet etter underretning fra anleggets stedlige ledelse.

4. Ansvarets omfang.

Det følger av pkt. 3 i denne instruks hvem som skal ha ansvaret for arbeidsvarsling i henhold til vedtatt skiltplan. Ansvaret omfatter iverksettning av skiltplanen og oppfølging av denne under hele arbeidsperioden, herunder ansvaret for at skiltingen til enhver tid er godt synlig for de vegfarende og at det ikke kan oppstå tvil om skiltingen.

av arbeidsmetoder og utstyret i laboratoriene.

For å få resultatene av dette arbeidet ut i distriktene er det behov for kurser, og asfaltseksjonen i Veglaboratoriet har derfor delt landet i 3 for å få passelig mange kursdeltagere på hvert kurs.

Ett av disse kursa ble avholdt på Strand Hotell, Fevik 12.—14. februar i år. Herfra deltok Lisbeth Sætra, Jens M. Lindland, Bjørn Eide Olsen, Arne Bjormyr og Knut Hagelia. De øvrige deltagere var fra Sogn og Fjordane (2), Hordaland (3), Rogaland (2), Vest-Agder (2) og Telemark (3).

Forelesere/innledere var overing. Johnny Johansen og førstelaborant Johan Sandvik fra asfaltseksjonen og på

Veglaboratoriet.

De stilte opp med et tettpakket kursprogram og en imponerende mengde papirer til utdeling. Ett av de emnene som ble mest diskutert var as-



Førstelaborant Johan Sandvik



Kursdeltagerne samlet på Strand Hotell.

faltretningslinjene. Dette var stoff med problemer som de fleste hadde følt på kroppen i løpet av asfaltseongen. Videre ble det tatt opp mange ting i forbindelse med analysearbeidet på laboratoriet og prøvetaking ute i marka. Erfaringer og idéer ble diskutert og notert.

Samarbeid mellom distriktslaboratoriene, og distriktslaboratoriene og Veglaboratoriet er også en sak som Veglaboratoriet ønsker å få mer fram. Telemark har allerede deltatt i et prosjekt og det ble fra Veglaboratoriets side ytret ønske om å få andre fylker med i større eller mindre undersøkelser.

Dette er selvfølgelig ting som er sterkt avhengig av bemanningssituasjonen ved de aktuelle distriktslaboratoriene.

Det var tydelig at deltagerne hadde interesse for kurset, for her ble det tatt opp emner og problemer som vi føler til stadighet under arbeidet i laboratoriet og ute i kontrollen.

Opplegget fra Veglaboratoriet virket godt, slik at tida ble utnyttet maksimalt, og resultatet ble et vellykket kurs som vi håper kan gjennomføres om 2 år igjen — slik som Veglaboratoriet har lagt opp til.

K. Hagelia



Et besøk på laboratoriet på Skarpnes hørte med. Fra v.: J. Sandvik, B. Eide Olsen og J. Johansen.



NYE KONTORER TIL ANLEGGET

Anleggsdriften i Arendalsområdet har endelig flyttet inn i tidsmessige kontorer. Som erstatning for «brakkebyen» på Skarpnes er det bygget 8 nye kontorer samt spiserom i forlengelsen av eksisterende kontor/hybelbygg.

Dermed får man frigjort arealer for nødvendig lagerplass, samtidig som mere eller mindre skjemmende brakkebygg kan flyttes bort fra vegsentralens område.

Nye håndbøker

013 —

Hefte 1: Ungdom og arbeid

Hefte 3: Sveising og skjæring

Hefte 4: Trykkluft

Hefte 6: Sliping

Hefte 9: Helsefarlige stoffer og gasser.

022 —

Veiledning, stikkordregister

047 —

Drifts- og kostnadsoppfølging

056 —

Driftsregnskap, driftsstatistikk 79.

Vegdata

062 —

Materialkrav (Trafikkskilt, bakgrunnsoppmerking, sperremateri-

ell, verneutstyr, vegmerkemaling, thermoplast)

070 —

Farlig gods på veg

059 —

Driftsstatistikk for egenmaskiner.

Vegdata

071 —

Oppsynstjenesten

073 —

Statistikk

074 —

Hovedparselltrafikk 1978. Trafikkprognoser 1981—2000

075 —

Rammeplan for avkjørsler.

Vegledning.

REDAKTØREN

Aksjon skoleveg 1979-80



H
A
R
O
R
D
E
T

Et år etter at startskuddet for «Aksjon skoleveg» startet, den 6. juni 1979, kan man trekke en foreløpig konklusjon.

Det må være at de fleste kommunene i Aust-Agder ikke er interesserte i mulighetene til å få offentlige midler til såkalte «Strakstiltak», «Kortsiktige- og langsiktige tiltak». Med den oversikt vi har i dag, vil bare 6—7 kommuner nyte godt av disse midlene, og da med beløp på ca. 50.000—60.000 til hver kommune. De øvrige må vente til august for om mulig å komme i betraktning.

Midlene som FTU (Trafikksikkerhetsutvalget i Aust-Agder fylke) har til fordeling i 1980 i forbindelse med aksjonen — 1 million kroner — er forutsatt brukt til tiltak på fylkes- og kommunale veger.

Kommunene er anmodet om å legge frem en prioritert liste over aktuelle tiltak med kostnadsoverslag. Ved fristens utløp var det kommet inn tilfredsstillende opplysninger fra bare 5 av fylkets 19 kommuner.

FTU vedtok da å utsette svarfristen til fredag 13. juni. Da var det innkommet svar fra ytterligere 5 kommuner, hvorav 2 ikke var aktuelle.

Det har vist seg at kun et fåtall kommuner har forstått opplegget, om de i det hele tatt har ofret tid på å

sette seg inn i det tilsendte veiledningsheftet.

Det er forstemmende å konkludere med at de fleste har vist en likegyldighet overfor denne aksjonen som er skremmende. Spesielt når vi vet at hundrevis av fylkets skoleelever har gått inn for aksjonen med iver og glød, og nå bare venter på synlige resultater av sitt arbeid.

Når det gjelder tiltak langs riksveiene, vil de innsendte forslag bli sammenlignet med allerede foreliggende planer. Etter en nøyere vurdering vil disse bli sendt kommunene til ny prioritering. Senere vil det være opp til vegsjefen å vurdere hvor mye midler som skal brukes, og eventuelt foreslå endringer på budsjettet. Men med kommunenes manglende vilje til å satse på «Aksjon skoleveg», kan det tydeligvis være langt frem ennå.

MK.

Mannen kom inn og spurte etter et par bilhansker, og ekspeditrisen sa:
— Hvilket nummer?
— Husker ikke, men det er til en Datsun . . .

— — —

Fra en selvangivelse:

— Og svin har vi ikke hatt på gården siden min mann døde . . .

Pensjonistfest med ny vri

Det har i de senere år vært vanlig en gang i året å invitere de som har gått av med pensjon det siste året til en avskjedshøytidelighet. For enkeltes vedkommende kunne dette resultere i at de måtte vente nesten ett år fra de sluttet til de ble invitert til en formell avskjed med etaten. I år vil vi derfor prøve noe nytt, og vi arrangerer to avskjedsfester.

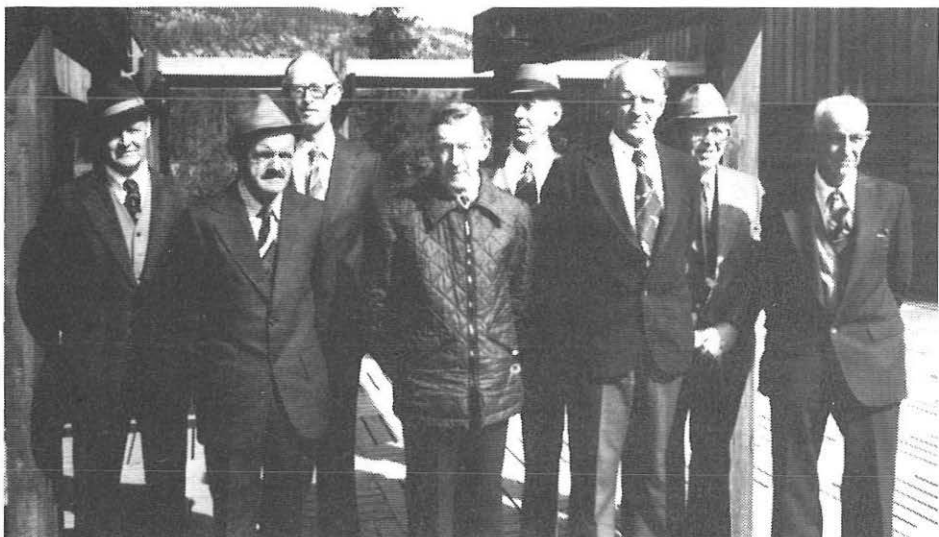
Den første gikk av stabelen den 25.4. i Åmli-distriktet. SU hadde bestemt møte på Pan Turisthotell samme dag, så her skulle det bokstavelig talt bli samarbeid. De inviterte pensjonistene sammen med ektefeller samlet seg på Åmli vegstasjon kl. 10.00. Etter en kopp sterk kaffe bar det avsted til ferdighusfabrikken A/S



Ingvald Hansen i en avskjedsprat med sjefen, o.ing. H. Cappelen Aas.

Agder Bygg, hvor produksjonen av huselementer og brakkeseksjoner ble tatt nærmere i øyesyn.

Ved middagstid hadde SU gjort seg ferdig med sine saker, og også pensjo-



Det ble tatt avskjed med følgende: Ingvald Hansen (37 1/2 år i vegv.), Olaf Andersen (33), Skjølluv Homdrom (28), Johannes Helleland (31), David Kristiansen (24 1/2), Hans Torjesen (23), Håkon Walle (21 1/2) og Karsten Simonstad (19 1/2). Harald Engesland (28 1/2) var ikke til stede.

SU prioriterer feriestedene

Til disposisjon av velferdsmidler for 1980 er vegvesenet i Aust-Agder tildelt kr. 39.000,—, heri inkludert Biltilsynet i Arendal.

Ved søknadsfristens utløp var det kommet inn 4 søknader om støtte.

Nedenfornevnte fordeling ble vedtatt på SU-møte den 25. april:

Julekaffe 1980 til følgende steder: Vegkontoret, biltilsynet, vegsentralen, I-1, I-2, I-3, I-4, I-5, I-6 samt Mørlandsmoen	kr. 10.000
Bedriftsidrettslaget	kr. 4.000
Feriestedene	kr. 15.000
Pensjonistforeningen	kr. 1.500
Juletreffest på Skarpnæs v.s.	kr. 2.500
Tilsammen	<u>kr. 33.000</u>
Tidligere anvendt av vegkontoret og biltilsynet i 1980	kr. 4.872
	<u>kr. 37.872</u>
Reserve, ufordelt	kr. 1.128
	<u>kr. 39.000</u>

Til samarbeidsutvalgsvirksomheten er bevilget kr. 4.000 for 1980.

Vegvesenets historie

Allerede i Frostatingsloven (gitt omtrent år 950) var det nødvendig å gi bestemmelser vedrørende veivedlikehold og veiarbeider. Han må derfor gå svært langt tilbake i tiden, hedemarkingen *Kjell Hegdalstrand* — når han har påtatt seg det ansvarsfulle verv å samle vegvesenets historie.

Naturligvis kan han ikke klare denne oppgaven uten nødvendig hjelp. I samarbeid med universitetene i Oslo og Trondheim er det derfor utarbeidet en spesiell spørreliste for vegarbeidere, oppsynsmenn, vegingeniører og kon-torfolk. At intervjuobjektene i første rekke vil bestå av pensjonister og de aller eldste av dem som fortsatt er i arbeid, er en selvfølge. Men hvor finner vi dem som kan sitte inne med ting de mener er verd å trekke frem?

Vet noen svaret på dét spørsmålet, eller selv mener de kan bidra til vegvesenets historie, ber vi dem kontakte tidligere vegsjef Irgens, Tellef Rislå eller bedriftsavisen.

I følge Kjell Hegdalstrand har han allerede 70 timer med intervjuer på bånd, og er fortsatt interessert i mere stoff.

nistene kunne innta Pan Turisthotell. Her ble det servert middag. Avd.ing. Olav Bråten underholdt med felespill og det var taler og overrekkelse av gaver og blomster til pensjonistene og ektefellene.

Det hele ble avrundet med et informasjonsmøte for de ansatte i Åmli-distriktet. Disse, sammen med tidligere ansatte derfra, deltok også under arrangementet for de nye pensjonistene.

Etter en strevsom vandring på ferdighusfabrikken, var det godt å slappe av i solveggen på Pan Turisthotell.



Tar vi informasjonsvirksomheten alvorlig?

Avdelingsdirektør Kåre Flaate er utvalgets formann



Statens Vegvesen har i løpet av de siste årtier økt voldsomt i virksomhet og antall ansatte. Informasjons- og kontaktbehovet til omgivelsene har også økt tilsvarende uten at denne funksjonen kan sies å være prioritert tilfredsstillende.

Kravene om en informasjonsfunksjon i etaten er ytterligere blitt forsterket gjennom såvel offentlighets- og forvaltningsloven samt et generelt samfunnsønske om økt medbestemmelse på de ulike plan. I dokumentet «Grunnlag og hovedmål for Statens Vegvesen», utarbeidet av vegvesenets samlede ledelse ved vegkontorene og Vegdirektoratet, er det bl. a. sagt følgende:

«Statens Vegvesen vil aktivt informere om sin virksomhet både på veg-, kjøretøy-, trafikant- og trafikkavviklingssiden. En vil åpent søke å klarlegge hva etaten står for og hvilke vurderinger og avveininger som ligger bak de beslutninger som tas og de

tiltak som settes i verk. Det skal søkes fram til et godt og effektivt samarbeid med landets massemedia. Det skal legges vekt på god intern informasjon».

Ved vegkontorene har det vært fast praksis at vegsjefen eller hans nærmeste underordnede har tatt seg av de politiske prinsipielle spørsmål. Den øvrige informasjonsvirksomheten er i stor utstrekning overlatt de enkelte fagavdelinger.

Dette gjelder både den interne og den eksterne informasjon. Eksternt gjennom presse/radio, møter (bl.a. grunneiermøter), årsmelding, brosjyrer o.s.v. Internt gjennom rundskriv, bedriftsavis, årsmelding, kurs o.a.

Ved vegadministrasjonene i fylkene har det vært ulik bemanningsmessig prioritering til informasjonsfunksjonen. Det skyldes bl.a. varierende behov og omfang av etaten fylkesvis. Noen fylker har egne stillinger for informasjonsmedarbeidere, andre har

Nye redaksjons- utvalgsmedlemmer

Oppmerksomme lesere vil kanskje ha sett at det har skjedd en del forandringer når det gjelder redaksjonsutvalgets sammensetning.

Som nytt medlem etter vegsjef Bjarne Haugmoen er valgt biltilsynsjef Kjetil Nylund. Han er ledelsens representant i redaksjonsutvalget. Avdelingsingeniør O. G. Røysland avløser avd.ing. Gunnar Bakken og oppsynsmann Hans H. Markussen er valgt i stedet for mekaniker Lars O. Knutson.

● Mange ganger bruker man et års ferie til å finne hvor man ikke skal hen neste år.

informasjonsoppgavene spredt over det meste av fagpersonellet ellers. Det er gjerne bare ansvaret for bedriftsavisen som er gitt en bestemt person (gruppe).

På fagsjefmøtet i Oslo 13. november 1978 ble det bestemt opprettet et Informasjonsutvalg som fikk i oppdrag å vurdere og utrede informasjonsvirksomheten i Statens Vegvesen. Utvalget fikk en bred sammensetning, og består av:

Avd.direktør Kåre Flaate, formann, vegsjef S. G. Thorsdal, direktør L. A. Ellevset, Trygg Trafikk, vegsjef K. Andersen, konsulent O. Reiersen, hovedtillitsmann Å. Kristiansen og biltilsynssjef P. Gløersen.

Avd.ing. T. A. Junge, vegdirekt., er utvalgets sekretær mens info. Vegdirektoratet er representert ved info.sjef P. Wangen og konsulent U. Winther. Innstillingen ventes ferdig i løpet av 1980, og vil danne et solid grunnlag for vegvesenets informasjonsvirksomhet i årene fremover.



«Så gjør vi så» når vi fordeler vedlikeh.midler

Av oppsynsmann G. Liestøl

Etter anmodning fra SP, har vi bedt oppsynsmann Gunnar Liestøl prøve å gi en fremstilling av vedlikeholdsavdelingens planlegging og disponering av bevilgede midler.

Oppsynsmann Liestøl steller til daglig med driftsplaner, og innlegget håper vi kan forstås som en orientering til alle vegvesenets ansatte.

Når det gjelder tildeling av penger til riksvegformål, kan her nevnes de største postene som går til driftsavdelingene:

Anleggsavd.	kr. 45.800.000
Vedlikeholdsavd.	kr. 40.000.000
Maskinavd.	kr. 7.000.000

Vedlikeholdsavd. har som nevnt en bevilgning på 40 mill. kroner. I tillegg kommer kr. 1.973.093 som skyldes et mindre forbruk i 1979.

Disse midlene blir fordelt til de enkelte «Funksjoner/Hovedkostnadssteder». Disse igjen deles videre opp i kostnadssted. Vi har et eget kostnadsstedsregister som viser hvilke kostnadssteder som er planlagte.

Rv.vedlikeholdet har funksjonene 30 til og med 49. Det vil føre for langt å ta for seg alle kostnadsstedene, men vi vil her se litt på tildelingen til vedlikeholdsdistriktene, funksjon 31—44, hvor summen er kr. 13.840.000. Hvert vedlikeholdsområde er tildelt et beløp ut fra veilengde (ant. km), trafikkmengde, tettbebyggelse m. v. samt at tidligere kostnader blir vurdert. Tar vi for oss et vedlikeholdsdistrikt, f. eks. 02 — som har funksjon 32 og er tildelt kr. 2.600.000 — blir denne sum-



men fordelt på kostnadsstedene i distrikt 2 som er følgende:

320000000 Vedlikeholdsomr. 02	kr. 1.186.000
320900002 Alm. vedl.hold rv. 9 Blakstad bru—Hynnekleiv	kr. 350.000
320180000 Alm. vedl.hold E 18—Gr.Ø. m/arm Falk.	kr. 748.000
324200000 Alm. vedl.hold rv. 420 Arendal gr.V.— —Vik	kr. 316.000
	<u>Sum kr. 2.600.000</u>

For hvert kostnadssted i distriktene setter vi opp driftsplaner som innbefatter Pengeforbruksplan, Ressurs- og kostnadsplan og tidsplan.

Når det gjelder tildeling av penger til Fylkesvegformål kan nevnes:

Fylkesveganlegg	kr. 11.300.000
Utbedring	kr. 2.500.000
Vedl.hold i byer	kr. 1.500.000
Trafikk/miljøtiltak	kr. 1.000.000
Vedl.hold av fylkesveger	kr. 19.000.000

Vi tar her for oss vedlikehold av fv. som er bevilget kr. 19.000.000.

En overskridelse i 1979 på kr. 1.248.000 reduserer bevilgningen, slik at en har til disposisjon bare kr. 17.927.770.

Ser vi på vedlikeholdsdistriktene på Fylkesveger, funksjon 71—84, er til- delingen kr. 11.376.280 og vedlike- holdsområde 02 er tildelt kr. 2.700.000.

Vedlikeholdsområde 02 for fylkes-

veger deles opp i kostnadsted 25 72000000 1. Fylkesv. Hisøy med kr. 155.000 og kostnadssted 720000000 vedlikehold øvrige fylkesveger kr. 2.545.000. Også for disse blir det ut- arbeidet fullstendige driftsplaner for hvert enkelt kostnadssted.

Oversikt over fordeling til de en- kelte Funksjoner/Hovedkostnadsste- der til Riksvegformål:

<i>Funksj./ Hovedkostn.</i>	<i>Navn</i>	<i>Sum til disp.</i>
30	Oppsyn og Eiendomsutg. Sum Funksjon 30	kr. 2.100.000 <u>kr. 2.100.000</u>
31	Vedlikeholdsomr. 01	kr. 2.550.000
32	Vedlikeholdsomr. 02	kr. 2.600.000
33	Vedlikeholdsomr. 03	kr. 2.400.000
34	Vedlikeholdsomr. 04	kr. 1.840.000
35	Vedlikeholdsomr. 05	kr. 1.800.000
36	Vedlikeholdsomr. 06 Sum funksj. 31—44	kr. 2.650.000 <u>kr. 13.840.000</u>
45	Div. spesialfunksjoner	kr. 4.573.800
46	Permanent trafikkregul.	kr. 2.700.000
47	Oljegrus- og asfaltarbeider Sum funksjon 45—47	kr. 12.757.600 <u>kr. 20.031.400</u>
48990	Materialtak	÷ kr. 90.000
48991	Produksjon av grus/pukk	0
48992	Lager av grus/pukk	kr. 290.000
48995	produksjon av oljegr./asf.	0
48996	Lager av oljegr./asf.	kr. 250.000
48999	Korreksjon materiallagere Sum funksjon 48	0 <u>kr. 450.000</u>
49990	Laboratoriedrift m. v.	0
49991	Vedl.bortsatt til kom.	kr. 1.779.600
49992	Beredskapsgodtgjørelse) kr. 940.500
49993	Vedlikeholdsreserve) kr. 2.831.593
49997	Oppmåling av bruer Sum funksjon 49	0 <u>kr. 5.551.693</u>
	Sum hovk. Gr.	<u>kr. 41.973.093</u>

Oversikt over fordeling av midler til Fylkesvegformål:

<i>Funksj./ Hovedkostn.</i>	<i>Navn</i>	<i>Sum til disp.</i>
70	Oppsyn og Eiendomsutg. Sum funksjon 70	kr. 900.000 <u>kr. 900.000</u>
71	Vedlikeholdsområde 01	kr. 2.000.000
72	Vedlikeholdsområde 02	kr. 2.700.000



26 Vegnormaler fra år 1790

Hvis noen tror at «Vegnormaler» er noe som er oppfunnet i vår tid, vil vi her være med å dementere påstanden.

Den 12. juni 1790 kom generalvejmæster Bartholomæus v. Rummelhoff fra København og tok foreløpig opphold i Arendal. Noe arkiv fra sin forgjenger klarte han ikke å finne, og kjente derfor ikke til retningslinjene for sitt arbeid, kgl. befaling av 18. mai 1767.

Da dette var ordnet, fikk han også meddelelse om at beløpet som kunne disponeres av Vej Cassen i 1790 var 300 Rdr. Etter å ha befart postvegen fra Telemark grense til Mandal, satte han opp følgende retningslinjer (vegnormaler) for lensmennenes arbeid med vegene:

1. Vejen maae være overalt 7 alen bred. Og hvor det ikke lader sig gjøre med Rødning, der skal siden mineres.
2. Paa de steder hvor det lader sig gjøre for Steen, maae Vejen overalt Indgrøftes, dette maae være i det mindste oventil 3 og nedentil i Bunden 1 Fod brede. — For ikke at Vandet nogen Steder kan blive staaende i Grøften, maae der lægges Tværrender

over Vejen af Steen, og Aabningens størrelse af samme maae være i Forhold af Vandløbet. Der bør da ikke gruses men paa saadanne Steder hvor Vandet ikke kan ledes af Grøfterne, bør Vejen kun ophøyes med Steen og Grus.

3. Vejen maae være i mitten 5 tommer høyere end ved Siderne, og saaledes afrundes at indtet Vand kan blive staaende i Vejen. Denne Afrunding maae skee med smaae Steen og derover skarpt Gruus.

4. Steile Klever maae gjøres fladere ved Forhøyninger nedenunder samme af Steen og Gruus. De fornødne Steen og Gruus maae Lænsmanderne og Rodemesterne drage omsorg for, at de kan blive tilkjørte om Vinteren til de Steder hvor det falder for besværligt om Sommeren.

5. Maae for alt sørge for at Vandet aldrig løber midt efter Vejen saavel i Klever som paa andre Steder. Dette kan forbydes ved Tverrender ved Siderne af Huulveien, og hvor disse ikke lader sig gjøre formedelst Steen, maae der lægges Rænder langs Vejen paa begge sider.

73	Vedlikeholdsområde 03	kr. 2.400.000
74	Vedlikeholdsområde 04 (Fellesv. Telemark)	kr. 1.676.280
75	Vedlikeholdsområde 05	kr. 1.850.000
76	Vedlikeholdsområde 06	kr. 750.000
	Sum funksjon 71—84	kr. 11.376.280
85	Div. spesialfunksj.	kr. 500.000
86	Nyskilting, oppm. m. v.	kr. 270.000
87	Oljegr. og asfaltarb.	kr. 1.700.000
	Sum funksjon 85—87	kr. 2.470.000
89991	Vedl. bortsatt til kom.	kr. 1.780.000
89992	Beredskapsgodtgj.) kr. 559.500
89993	Vedlikeholdsreserve) kr. 841.490
	Sum funksjon 89	kr. 3.181.490
	Sum hovedk.G.R.	kr. 17.927.770

6. Naar det røddes Steen op af Vejen maae dette ikke lægges for nær Kantten af samme, for ikke at stemme for Vandet, og for at Vejen ved at umage kan erholde sin vedbørlige Bredde.

7. Over alt hvor Vejen skal gaee over Aae og Bække, maae over de første settes Broer, og over de sidste, naar de ikke falder alt for stærkt ved Vandløb bør settes Steenrænder, i andet Fald maae her og Broer. Steenrenderne maae have i Aabning 1 a 2 Alen baade i Bredde og Høyde alt i forhold til Vandløbet. — De fornødne Steen til Broer og Steenrender maae og tilkjøres i den beleiligste Tiid af Aaret. Til de smaae Broer som behøves over en Bæk, bør paa begge Sider af samme opsettes Fundamenter eller Forhøyninger af Steen, og over Aabningen imellem dette lægges 3 a 4 stærke Bielker, som festes ned i Enderne, derpaa lægges Planker eller Tværstokke og Rikverk ved Sidene, som festes til Sidebielkerne. Dette fornødne Tømmer maae ligeledes til kjøres i rette Tiiden. Naar en betydelig Broe skal bygges indhentes først min Betænkning hvorledes samme maa det beste kan settes i Værk. De gamle Broer maae hvert Aar nøye eftersees og forbedres.

8. Paa de Steder hvor Postvejen endnu ikke er saa fuldført, at man ikke tydelig kan see hvor den gaer, der bør settes Vejviisningsstolper, saa at Fremmede ey kan tage Feil af samme.

9. Der maae ingen Rodemester eller nogen af Mandskabet sette sig imod, naar Vej-Inspecteuren eller Lænds-mænd paa mine Vægne finder for godt at forkorte et Vejstykke paa en eller anden Maade, siden denne nyttige Hensigt ikke strider imod de Kongelige Anordninger — skulle nogen forefindes, bliver mig saadant straks tilkiendegivet.

10. Enhver Rodemester maae nu for

Eftertiden tage sit Mandskab samlet og lade arbeidet efter forbeskrevne Maade, han maae for hvert Aar vise mig et forsvarlig Stykke Vej fuldført i forhold af hans Mandskabs Størke. Hvis han efterlader dette, kan han sikkert vente at blive straffet efter Forordning af den 5. May 1774, og Vejen bliver saa istandsat i Dagløn på hans og Mandskabs Reigning, men i modsatte Fald skal han nyde samme Belønning, som der er anført. Hermed erindres tillige de givne Lændsmænd aldrig at forsømme at mulkttere saavel Rodemesterne som Mandskabet naar de udebliver eller de viiser sig lade eller forsømmelige paa nogen Maade. — For mulcten antager Vej-Inspecteuren eller Lænsmanden Dagleieren, som arbeider i de forsømmendes Sted. —

Ovenstående er tatt ut av et foredrag vegsjeff Johannes B. Irgens holdt i Gjerstad Historielag i mars i år.

1898 April 2den. (Nr. 10). Under Høivisning til Veidirektørens Cirkulære No. 35 — 1896 af 15de Juli angaaende Anskaffelse af Velociped for Anlæggenes Regning, væsentlig til Afbenyttelse for Opsynsmænd, finder Veidirektøren paa Formulering af enkelte Besvarelser til Bemærkninger fra Veidirektørens tekniske Revision med Hensyn til Skyds-godtgjørelse m. v. for Opsynsmænd, der har benyttet Velociped som Befordringsmiddel, at burde meddele følgende til Efterretning og Iagttagelse:

Da Opsynsmænd i Henhold til Instruxens Litr. D § 6 kun erholdt Skyds-godtgjørelse efter Udlæg, er der ved Benyttelse af Veivæsenet tilhørende Velociped ikke Anledning til at tilstaa Godtgjørelse for de ved Hjælp af dette Befordringsmiddel foretagne Reiser, medens der dog som ellers under Reiser udbetales Kostgodtgjørelse efter Løven.

Tilhører derimod den benyttede Velociped ikke Veivæsenet, men disponeres af velkommende Opsynsmand, udbetales Skyds-godtgjørelse svarende til det Skydsudlæg, som Reisen ellers vilde medføre.

Benyttes en et Anlæg tilhørende Velociped til Reiser vedkommende et andet Anlæg eller Undersøgelse, bør det første Anlæg for Udlån af Velocipedens godtgjøres et i Forhold til Velocipedens Forrentning, Vedligehold og Forholdene forsvrigt afanset Beløb.

MASSEKORSBAND