

Børseth
Boks Boks 8

UTDRAG
AV
DE VIKTIGSTE
CIRKULÆRER M. V.

FRA
VEIDIREKTØREN
TIL OG MED DESEMBER 1927

HÅLDEN
E. SEMS TRYKKERI 1928

UTDRAG

AV

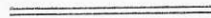
DE VIKTIGSTE

CIRKULÆRER M. V.

FRA

VEIDIREKTØREN

TIL OG MED DESEMBER 1927



HÅLDEN
E. SEMS TRYKKERI 1928

Innholdsfortegnelse.

	Side.		Side
<i>Administrasjonsforhold.</i>			
Nivellement og plantegning av ferdig vei. Skr. 10/6 1904 og 30/3 1911	7	Bestilling av brojern, transportskinner, malerverer, cement sandprøvn. Skr. 17/6 1903, 3/6 1907, 2/4 1925 m. fl.	19
Salg av eiendommer tilhørende staten. Skr. 4/6 1915	7	Forsiktighet med malerverer. Skr. 15/11 1921	20
Assurans av veivesenets bygninger, redskap o. l. Skr. 12/3 1917	8	Bruk av norsk skib for det offentliges transporter. Skr. 21/3 1922	20
Offentlig eiendom, avstått til statens veianlegg. Skr. 23/4 1919	8	Bruk av norske varer. Skr. 6/4 1921, 26/1, 14/12 1926 og 11/4 1927	20
Jordopdyrking ved statens veivokterboliger. Skr. 1/3 1923	8	Fransk spesialstål. Skr. 24/2 1921 og 29/6 1926	20
Planer, budgettbehandling, bemyndigelse til oparbeidelse av veianlegg. Skr. 16/3 1922	8	Betalingsbetingelser for dynamitt. Skr. 21/1 1926	20
Veianlegg i kolonisasjonsøiemed. Skr. 30/8 1920	9	Rabatt på reservedeler til Fordbiler og Fordsontraktorer. Skr. 22/4 1926	20
Bygdeveiers utstyr og omklassifisering. Skr. 21/6 1917	9	Betaling for varer til rett tid. Skr. 11/10 1926	20
Statens bidrag til fylkenes veifond. Skr. 12/4 1921	9	Innberetninger til Statens innkjøpskontor. Skr. 31/12 1923, 25/10 1924 og 13/12 1927	20
Portofrihetens ophevelse. Tjenestemerker m. v. Skr. 25/11 1925, 25/1, 9/3, 9/8 og 14/9 1926	10	<i>Veiarbeidsdriften.</i>	
Besparelse i papirforbruk og portoutgifter. Skr. 25/2 1926	11	<i>Fortolkninger av veiloven:</i>	
Megling i arbeidstvistigheter. Skr. 12/4 1917	11	Ekspropriasjon av grunn, tomter til verksted og garasje. Arb.dpt.s skr. 13/7 1922 og 9/5 1923	22
Avmerkning av veienes eiendomsgrenser. Skr. 15/10 1923	12	Husflytning, grunnerhvervelser, veilovens § 23. Skr. 16/8 1917	22
Innberetning av interesse for sjøkartverket. Skr. 19/5 1926	13	Gjerders anbringelse, veilovens § 34. Skr. 10/8 1917	22
Militær passasje over veibroer. Skr. 16/9 1915	13	Opsetning av kilometerstolper, veilovens § 30. Skr. 14/12 1917	22
St. Olavs Orden til utlendinger. Skr. 15/7 1914	13	Forsøksstakster over alternative veilinjer (veilovens § 26). Arb.dpt.s skr. 11/9 1923	23
Om forsvarshemmeligheter. Skr. 13/11 1916 og 11/1 1917	14	Opførelse av bygninger i en utstakket veilinje (veilovens § 27). Arb.dpt.s skr. 18/2 1920	23
Meddelelser til Stortinget må skje gjennom departementet. Skr. 27/2 1920	14	Tung lesskjøring under teleløsningen (veilovens §§ 66 og 67) Arb.dpt.s skr. 13/9 1921.	23
Samarbeide om nivellemeter. Skr. 10/7 1920	14	<i>Avgjørelser angående erstatningsplikt:</i>	
Veienes forhold til vassdragsreguleringer. Skr. 28/11 1922	14	Skade på skog, jord og gjerder. Vdr.s skr. 10/4 1896, 10/9 1925 og 22/9 1927	23
Dekar som arealbetegnelse. Skr. 24/3 1923	15	Kjørsel utenfor veilinjen. Vdr.s skr. 28/3 1896 og Arb.dpt.s skr. 12/8 1920	23
Jurisdiksjonsgrenser ved skjønn m. v. Skr. 12/4 1924	15	Lertak, sten- og grustak. Skr. 23/11 1899 og 31/5 1927	23
Private telefonanlegg. Skr. 3/5 1924	15	Stengjerders benyttelse. Skr. 10/12 1890 og 17/2 1915	24
Fortidslevningers fredning. Skr. 24/8 1906	15	Stensprut o. l. Vdr.s skr. 16/12 1890 og skr. 18/9 1912	24
Varetagelse av antikvariske interesser ved off. bygninger. Skr. 10/2 1917	16	Istandsettelse av gårdsvei, avkjørsler. Skr. 27/3 1889, 24/11 1896 og 18/9 1912	24
Eldre signeters opbevaring. Skr. 30/8 1924	16	Trappeopgang til ny vei. Arb.dpt.s skr. 21/11 1888	24
Navn- og belastningsskilt på veibroer. Skr. 30/10 1921, 12/1 1924 og 13/3 1925	16	Adkomst fra sjøboder til elv. Vdr.s skr. 24/5 1893	24
Anbringelse av varselsskilt for skole. Skr. 22/9 1926	17		
Bensintankanlegg ved offentlig vei. Skr. 13/6 1921 og 23/12 1927	17		
Oplag og transport av sprengstoff. Skr. 6/10 1925	17		
Forsendelse av sikkerhetssprengstoff. Skr. 17/11 1917	17		
Fenghetters tørring og opbevaring. Skr. 17/12 1917	18		
Bortsettelse av leveranser. Skr. 6/3 1900	19		

	Side.
Flomskade på grunn av veianlegget. Arb.dpt.s skr. 22/3 1924	24
Skade på hus ved Fjeldras. Arb.dpt.s skr. 2/5 1895, 7/11 1896 og 22/6 1898	24
Skade forvoldt ved veiutstikning. Arb.dpt.s skr. 13/11 1923 og 15/9 1924	24
Ulempeerstatninger ved vei- og brobygning. Arb.dpt.s skr. 28/8 1902, 23/1 1915 og 26/5 1924	24
Skade på fiskeri. Indredpt.s skr. 18/6 1879 og 17/7 1881. Arb.dpt.s skr. 20/9 1893	25
Skade på vannledning og brønn. Indredpt.s skr. 27/12 1875. Arb.dpt.s skr. 21/7 1888, 2/9 1895 og 12/9 1921	25
Skade på kjelder og våningshus. Indredpt.s skr. 20/4 1885. Arb.dpt.s 6/11 1924	25
Skade på telegraf- og telefonlinjer, stolpegrunn. Arb.dpt.s skr. 15/11 1921. Vdr.s skr. 20/2 og 2/7 1925	25
Legemsbeskadigelse. Arb.dpt.s skr. 6/10 1915 m. fl.	25

Telegraf- og telefonanlegg.

Om telegrafanlegg, lov av 9/6 1903. Skr. 11/1 1910	25
Forskrifter for elektriske anlegg. Skr. 19/6 1920 og 17/6 1922	26
Veiarbeider i nærheten av telegraf- og telefonlinjer. Skr. 8/12 1915 og 25/8 1922	27
Flytning av telegraf- og telefonlinjer. Skr. 17/4 1896, 14/3 1902 og 2/1 1924	27

Vei- og broanleggsdrift:

Forsiktighet under arbeide i grustak. Skr. 8/3 1892	28
Veilegemet holdes avstengt for kreaturtråkk. Skr. 11/8 1903	28
Vakt og varsko ved utbrenning av borhull. Skr. 24/4 1911	29
Beplantning av veiskråninger. Skr. 9/4 1907, 26/11 1910 og 12/7 1920	29
Salg av gamle bromaterialer. Skr. 17/12 1908	29
Cementarbeiders herdning. Skr. 11/12 1909	29
Detektorgalvanometers benyttelse ved elektr. mineantennelse. Skr. 14/2 1924	29
Felgbredder for hjul og hjulstål med avrundede kanter. Skr. 24/11 1925	30
Broskjønn. Skr. 25/1 1915	30
Innredning av brakker og anvendelse av telter. Skr. 8/6 og 9/10 1915	31
Kokketjenesten i brakker. Skr. 17/4 1912, 22/3 og 28/11 1917	31
Den ordinære bevilgning anvendes for den faste arbeidstokk. Skr. 25/10 1922	32
Anvisning av penger til veianlegg direkte fra Vdr. Skr. 6/7 1922	32
Forskuddsvis oparbeidelse av hovedveier og forskuddsmidlenes rekvisisjon. Skr. 21/6 og 19/9 1922	32
Overskridelse av bevilgninger, forskudd på redskapsbeholdningers verdi. Skr. 10/10 1922, 25/6 og 1/10 1925	33
Innberetning om avlevering av veier. Skr. 9/7 1926	33

Nødsveiarbeide.

Regnskap for forberedelse av nødsarbeide. Skr. 11/2 1921 og 21/1 1922	34
Andragende om nødsarbeide. Inntagelse av arbeidere. Skr. 26/2 og 14/11 1921, 4/7 1923	34
Distriktsbidrag til nødsveiarbeidene. Skr. 17/2 1922	35
Dagsverksbidrag til nødsarbeide m. v. Skr. 8/8 og 31/8 1922	35
Nødsmidlenes anvendelse og nødsarbeidets ophør. Skr. 29/2 1924	35
Attest angående forsørgelsesbyrden. Skr. 4/3 1927	35

Nødsarbeidsfortjeneste og forsørgelsestillegg. Skr. 21/7 1927	35
Nødsarbeide på sommertiden, bortsettelse av akkorder. Skr. 2/8 og 18/8 1927	36

Personalforhold i almindelighet.

Lønnsregulativer m. v.	37
Lønnens utbetaling i avrundet beløp. Skr. 13/5 1918	37
Fradrag i lønn for bolig, lys, brensel o. l. Skr. 21/12 1921	37
Nedregulering av offentlige tjenestemenns lønn. Skr. 2/11 1927	38
Bekjentgjørelse av og ansettelse i ledige stillinger. Skr. 5/7 1920 og 12/10 1923	38
Lov om aldersgrense, avskjed ved opnådd aldersgrense. Skr. 29/8 1917 og 2/10 1920	39
Ansøking om pensjon fra ikke pensjonsberettigede. Skr. 11/3 1908 og 24/11 1911	39
Uttalelse fra Statens Pensjonskasse om ansettelsesforhold o. l. Skr. 4/9 1919, 12/12 1923 og 24/11 1926	39
Inneholdelse av pensjonsinnskudd for hele måneder. Skr. 3/10 1921	40
Innbetaling av pensjonsinnskudd for opsynsmenn og veivoktere. Skr. 9/10 og 19/10 1917, 9/3 1918, 20/4 og 23/5 1923	40
Innberetning til Pensjonskassen ang. beskikkede veitilsynsmenn. Skr. 6/12 1924	40
Regulativ for skyss- og kostgodtgjørelse, gjeldende fra 1/9 og 1/11 1927. Handelsdpt.s skr. 11/7 1927	41
Skyss- og kostgodtgjørelse ved veiundersøkelser. Skr. 30/9 1902 og 7/5 1903	43
Kostgodtgjørelse for ekstraingeniører og teknikere. Skr. 8/11 1913 og 14/11 1922	44
Statsrevisjonens krav angående skyssregninger. Skr. 29/3 og 14/7 1927	44
Offentlige tjenestemenns flytningsgodtgjørelse. Skr. 13/8 1925	44
Kontorholdsgodtgjørelse, telefonsamtaler og telegrammer. Skr. 23/2 1900, 17/7 1902, 11/11 1904, 10/3 1905, 24/7 1911 og 9/10 1925	44
Godtgjørelse for civile off. funksjonærer for arbeide under mobilisering. Skr. 22/9 1911	45
Lønn i civil off. stilling til fastlønnnet befal under militærtjeneste. Skr. 10/5 1915	45
Lønn under vernepliktig militærtjeneste. Skr. 8/8 1925	45
Årlig ferie ifølge tjenestemannsloven. Skr. 15/9 1920	46
Bevilgning til ekstrahjelp. Skr. 19/7 1913, 6/8 1921, 7/10 1925 og 15/11 1927	46
Lønn og ferie for midlertidige tjenestemenn. Skr. 4/3 1922 og 13/6 1923	47
Permisjon til møter i idrettsøiemed. Skr. 10/3 1922	47
Passbestemmelser. Skr. 23/1 1923	47
Reiser til utenlandske statsanstalter i studieøiemed. Skr. 13/10 1900, 5/2 1913, 8/1 1924 og 13/8 1925	47
Henvendelse til diplomatiet og utenlandske myndigheter. Skr. 12/5 1906 og 25/6 1907	48

Kasserere, regnskapsførsel og arbeidsrapporter.

Ansettelse av kasserere. Skr. 26/2 1904 og 6/12 1920	49
Lensmenn som veikasserere. Skr. 9/4 1921	49
Garanti for veikasserere. Skr. 19/1 1909 og 7/7 1926	49
Avholdelse av lønninger. Skr. 29/1 1913	49
Opbevaring av veianleggs kassebeholdning. Skr. 17/3 1921	50
Lønnsoppgaver til ligningsvesenet. Skr. 17/3 1921, 30/6 1922 21/2 og 26/5 1925	50

	Side.
Trekk i arbeidslønn for skatt. Skr. 22/11 1915, 4/1 1923 og 30/11 1927	50
Sykeforsikringsplikt for kasserere. Skr. 22/2 1916	51
Ingen kasserergodtgjørelse vedk. undersøkelsesregnskap. Skr. 28/4 1880	51
Provisjon for utbetaling av check. Skr. 9/8 1922	51
Ansvar for feilregning på regnskapsbilag. Skr. 17/10 1924	51
Overføring av redskap pr. kontant fra et anlegg til et annet. Skr. 8/2 1924	51
Veiregnskapenes avfattelse. Skr. 6/12 1926	51
Rapportførsel. Skr. 31/12 1897 og 5/1 1922	52
Kassarapporter. Skr. 14/4 1926 m. fl.	52

Veioptionsmenn.

Veioptionsmenns utdanning. Skr. 13/12 1920	53
Lønn under opphold ved tekniske elementærskoler. Skr. 20/7 1921	53
Beskjeftigelse for aspiranter til tekniske mellemskoler. Skr. 24/6 1926	53

Arbeidere.

Landhandlergjeld er ikke avskjedigelsesgrund. Skr. 1/8 1900	54
Trekk til husverter ved lønninger for logi. Dpt.s skr. 22/1 1923	54
Garanti for proviant til arbeidere. Skr. 29/5 1912	54
Vandreboksamlinger for arbeidere. Skr. 26/8 1904	54
Arbeidshvile og lønn på valgdager. Skr. 6/2 1907	54
Bidrag ved dødsfall til arbeideres etterlatte. Skr. 24/7 1917 og 14/12 1918	55
Fortrinsvis anvendelse av norske arbeidere. Skr. 14/11 1917 og 23/2 1922	55
Familietillegg og ferie for faste veiarbeidere. Skr. 24/3 1922 og 19/7 1926	55
Innrapportering om streikende arbeidere. Skr. 5/7 og 10/12 1920	56
Arbeidsbok for veiarbeidere skal utstedes. Skr. 23/3 1923	56
Arbeidstid ved off. veianlegg og pliktarbeide ved bygdeveianlegg. Skr. 17/8 1920	56
Fabrikktilsynsloven (arbeiderbeskyttelsesloven) ved veianlegg. Skr. 27/4 1921	57
Opgave over antall veiarbeidere. Skr. 9/2 1924	57
Loven om arbeiderutvalg, dens gyldighet ved statens veianlegg. Skr. 30/5 1924	57

Ulykkes- og sykeforsikring.

<i>Ulykkesforsikring</i> , anmeldelse, premiebetaling o. l. Skr. 19/11 1895, 29/12 1900, 28/5 1903, 21/12 1915, 26/2 1916 og 25/2 1896	59
<i>Sykeforsikring</i> , lov, av 17/7 1925. Skr. 7/1 1926	59

	Side.
Sykeforsikringsplikt for veiarbeidere og årsinntektens beregning. Skr. 28/2 1912	60
Innbetaling av sykeforsikringspremie. Skr. 22/7 1911 og 21/12 1918	60
Sykeforsikringsplikt for kasserere, se avsnitt kasserere m. v.	

Undersøkelser og planleggelse.

Nøiaktig nivellement og beregninger. Skr. 8/2 1890 og 6/4 1898	61
Veiundersøkelser langs sjøer. Skr. 25/10 1895	61
Ved projekteringen tas hensyn til jordens opdyrking. Skr. 9/12 1898	61
Undersøkelsesutgifter kan ikke forskudteres av veianlegg. Skr. 10/2 1897	61
Overskridelse av undersøkelsesmidlene undgås. Skr. 19/4 1902	61
Anvendelse av bevilgning til undersøkelser og håndlanggerhjelp. Skr. 2/5 1904	61
Anordning av materialplasser og hensyntagen til motorvogndrift. Skr. 15/3 1899 og 25/8 1909	61
Beregning av konto B og E i overslag. Skr. 16/6 1905	62
Utfylling av oversiktstabellen i overslag. Skr. 24/2 1914	62
Kopiering av Geografisk Opmålings kart er forbudt. Skr. 1/2 1916	62
Papir for tegninger, kartskisser o. l. som skal lyskopieres. Skr. 5/1 1920	62
Overhøide i veikurver. Skr. 30/8 1919	62
Fri synslinje i kurver. Skr. 16/4 1923	63
Kurver og veibredde ved jernbanekryssninger. Skr. 14/5 1923	63
Angivelse av kurveradter på profilene. Skr. 16/2 1924	64
Varselmerker ved veier i plankryssning med jernbane. Skr. 27/5 1924	64
Undersøkelser av broenes trafikksikkerhet. Skr. 30/9 1921	64
Planer for utbedring av eldre veier og broer. Skr. 3/5 1924	64
Vassdragsnivellementer til bruk ved planleggelser. Skr. 26/3 1925	65
Rekkverksanordninger. Skr. 29/6 1926	65

Veivedlikehold.

Regnskapsspesifisering for statens vedlikehold. Skr. 27/4 1917	67
Vedlikehold i henhold til veilovens §§ 45, 49 og 60. Skr. 23/6 1917 og 1/11 1920	67
Vedlikeholdsarbeide går ikke inn under arbeiderbeskyttelsesloven. Skr. 16/8 1920	67
Overførsel av besparelser ved statens veivedlikehold. Skr. 4/12 1924	67
Skjema for veivedlikeholdsoppgaver for 1924 - 1925. Skr. 26/1 1925	68
Årlige oppgaver over veivedlikehold og lengden av utførte veier. Skr. 26/11 1925	69
Arbeidsdrift og utgiftsbudgett ved gjennomgangsveienes vedlikehold. Skr. 24/11 1926	69

Administrasjonsforhold.

Nivellement og plantegning av ferdig vei.

Skr. 10/6 1904 og 30/3 1911.

Angående optagning av nivellement og plantegning av ferdigbyggede veier; kfr. instruksens B § 12 a.

Eksempel I.

For de hovedveianlegg, som herefter blir ferdig, og for hvilke ifølge den gjeldende instruks hovedplansnivellement og plantegning skal optas, bes dette herefter utført innen slutningsregnskapet avlegges og på lignende måte som i eksempel I antydnet.

Utgifter til fornøden håndlangerhjelp utredes av anleggets midler.

Som det av eksemplet og de på likeledes vedlagte titelblad angitte betegnelser vil sees, inntegnes i rutearket et lengdenivellement av den ferdige vei med angivelse av høidetall, stikkrenner og broer m. v. samt enten alle eller de mere utpregede stigninger og kurver; der anbringes fastmerker, minst 1 for hver pagina.

Foruten nivellementet utføres et grunnriss, hvori inntegnes kjørebreddens begrensning, stabberum og eiendomsgrenser m. v. På særskilt blad optegnes de forskjellige veidekkers konstruksjon; kfr. iøvrig den detaljerte angivelse på forannevnte titelblads bakside.

Det herved fremkomne nivellement m. v. antas å ville være til vesentlig hjelp i fremtiden under vedkommende veis vedlikehold.

Under forutsetning av, at de på titelbladet omhandlede tvermål for grunnrisset optas nøiaktig, antas samme grunnriss i sin almindelighet også å være tilstrekkelig til beregning av grunnerstatningen.

Eksempel II.

For høijellsveier o. lign. vil formentlig den her angitte enklere fremgangsmåte være tilstrekkelig, idet plantegningen senere, om ønskes, kan suppleres. Likeledes er dette skjema tenkt anvendt ved eventuell optagning av manglende hovedplansnivellements for eldre hovedveier.

Rutearket er trykt på papir, der egner sig for lyskopiering, og der vil for hvert anlegg — eller for hver veirute — bli tatt en kopi for veidirektøren og som regel en kopi for overingeniøren, idet forutsettes, at originalen blir opbevart uinnbunnen hos overingeniøren til komplettering og mulig senere kopiering.

Kopieringen er tenkt utført på et og samme sted, om ønskes ved veidirektørens foranstaltning, mot *refusjon av vedkommende bevilgningspost.*

Til optrekningen må av hensyn til kopieringen kun benyttes sort tusj.

Det er ofte tilfelle, at et anleggs regnskaper blir avsluttet samtidig med eller straks efter at nivellement av den ferdige vei er optatt og innsendt til veidirektøren. Da kopieringen som regel tar noget lang tid, idet den må utføres ved Veidirektørkontoret leilighetsvis ved siden av andre forretninger og helst i den lyse årstid, kan utgiftene til kopiering og innbinding således ikke bli refundert av anlegget, men har i flere tilfelle måttet bæres av Veidirektørkontoret.

Der er imidlertid ikke adgang til å fortsette hermed, hvorfor overingeniørene anmodes om å iaktta, at der før regnskapets avslutning tilveiebringes regning på nevnte arbeider.

Regningen kan i tilfelle betales forskuddsvis.

Salg av eiendommer tilhørende staten.

Skr. 4/6 1915.

Arbeidsdepartementet har henstillet til veidirektøren å ha oppmerksomheten henvendt på, at der ved salg av eiendommer tilhørende staten eller offentlige fonds må bli inntatt i skjøtene følgende bestemmelse:

„Den i nærværende kontrakt omhandlede eiendom må ikke uten det offentliges samtykke pantsettes eller helt eller delvis overdras til eiendom eller bruk til nogen, som ikke er beslektet eller besvogret med eieren i op- eller nedstigende linje eller i første eller annen sidelinje. Såfremt en mot denne bestemmelse stridende rettshandel er

fullbyrdet ved tinglysning av pantedokument eller hjemmelsbrev eller ved, at erhververen er innsatt i eiendommens besittelse, skal det offentlige være berettiget til å la eiendommen selge ved auksjon. Det offentlige forbeholdes rett til å godta eller forkaste et hvilket som helst bud og å inntre i det høyeste bud. Salget foregår for eierens eller besitterens regning.

Denne heftelse bortfaller, når der er vunnet odell på eiendommen“.

Assurans av veivesenets bygninger, redskap o. l.

Skr. 12/3 1917.

På foranledning av forespørsel fra veidirektøren om der er noget til hinder for at større redskapsbeholdninger, smier og brakker m. v. for veivesenets regning assureres mot brandskade, når det på grunn av særlige forhold måtte ansees ønskelig, har Arbeidsdepartementet uttalt, at da det efter den gjeldende ordning er almindelig regel at det offentliges bygninger m. v. ikke skal holdes assurert, finner ikke departementet å kunne treffe nogen annen bestemmelse om dette for veivesenets vedkommende.

Offentlig eiendom, avstått til statens veianlegg.

Skr. 23/4 1919.

Arbeidsdepartementet har anmodet veidirektøren om å dra omsorg for „at der — når offentlig eiendom avstås til bruk ved oparbeidelse av statens veianlegg — ikke av veivesenets ingeniører blir disponert over vedkommende statseiendom, uten at der på forhånd forhandles med den administrasjonsgren, under hvis bestyrelse eiendommen hører.“

Jordopdyrking ved statens veivokterboliger.

Skr. 1/3 1923.

På forespørsel om statens veivoktere kan erholde bidrag til opdyrking av det dyrkningsland som tilhører veivokterboligen og som eies av staten, samt om beløpet kan belastes veivedlikeholdet har Arbeidsdepartementet uttalt, at sådanne bidrag ikke kan utredes av den på veivedlikeholdsbudgett gitte bevilgning, mens Landbruksdepartementet som har vært forespurt i sakens anledning uttaler:

„at statstjenestemenn som har jord av staten til bruk, kan — selv om de ikke har nogen bestemt festetid, men forøvrig fyller betingelsene gjøre regning med å erholde jorddyrkningsbidrag på vanlig måte ved å innsende andragende derom gjennom vedkommende distrikts jordstyre.

Statens bidrag til jorddyrkingen utgjør 1/4 av omkostningene inntil kr. 125,00 pr. dekar; kfr. forøvrig bestemmelser for statens støtte av jorddyrkingen III direkte bidrag (side 7)“.

Planer, budgettbehandling, bemyndigelse til oparbeidelse av veianlegg.

Skr. 16/3 1922.

Da der råder en del usikkerhet med hensyn til ovennevnte spørsmål, har veidirektøren til orientering trodd å burde hitsette:

I. Hovedveier som optas på budgett.

1. *Budgettmessig behandling.* Denne forutsettes tilstrekkelig kjent, så det ansees unødvendig nærmere å gå inn herpå.
2. *Planer og overslag.* Det gjøres opmerksom på, at Stortinget som regel krever *detaljerte* planer og overslag for hele anlegget, således at full oversikt kan has før bevilgning gis. Overslaget forutsettes revidert hvis det er av eldre datum.
For utbedring av veier av hensyn til biltrafikk er det ønskelig at planen i hovedtrekk foreligger utarbeidet på forhånd (hovedplan); i all fall må der ved budgettfremstillingen angis hvilke arbeider som skal utføres, da dette er bestemmende for hvorvidt anlegget kan opføres som utbedringsarbeide eller ordinært anlegg. Går planen videre enn av Stortinget forutsatt for utbedringsarbeider, må nemlig arbeidene — i all fall for tiden — betraktes som ordinære anlegg.
3. *Bemyndigelse.* Det er vesentlig to hovedting å iaktt. a) Departementet meddeler veidirektøren bemyndigelse, når fylkesmannen til departementet har avgitt fyldestgjørende *skjematisk bidragsvedtagelse*. b) Veidirektøren meddeler denne bemyndigelse videre, når *arbeidsplaner er godkjent*. Først når både punkt a) og b) er bragt i orden, kan arbeide iverksettes.
Erfaringsmessig viser det sig at det oftest er manglende skjematisk bidragsvedtagelse som forsinker anleggenes iverksettelse.

II. Forskuddsvis oparbeidelse av hovedveier.

1. *Budgettmessig behandling.* Vedkommende spørsmål bør helst behandles i overingeniørenes almindelige budgettfremstilling. Det er som oftest herredene som forskudterer utgiftene. Fylkets og Stortingets samtykke bør på forhånd innhentes, da man ellers løper en viss risiko. Stortinget bestemmer *klassifikasjon og størrelsen av statens bidrag*. Hvis der ikke er anledning til å innhente fylkestingets samtykke på forhånd, bør fylkesmannens (fylkesveistyrets) uttalelse foreligge for saken sendes centraladministrasjonen.
Betingelser for refusjon — f. eks. refusjon innen et bestemt tidspunkt eller lignende — vil i almindelighet aldrig kunne godtas.
2. *Planer og overslag.* Der må foreligge *detaljeplan og overslag*, i all fall for den eller de parseller som forskuddsvis aktes oparbeid-

det og i sistnevnte tilfelle *hovedplan og overslag* for den resterende del av det hele anlegg. Utstyret for hele anlegget må angis; oversiktsprofil, kartskisse og veidekksprofil må utarbeides og fornøden orientering forøvrig gis.

3. *Bemyndigelse*. a) Departementet meddeler veidirektøren bemyndigelse, såfremt fyldestgjørende erklæringer foreligger fra dem som skal utrede utgiftene ved den forskuddsvise oparbeidelse. b) Veidirektøren meddeler denne bemyndigelse videre, hvis arbeidsplaner er godkjent.

I denne forbindelse gjøres oppmerksom på den gjeldende regel om innbetaling av forskuddsmidler i statskassen. For tiden fastholder departementet bestemt at denne regel må befulges.

III. *Bygdeveier som optas på budgettet.*

1. *Budgettmessig behandling*. Denne forutsettes tilstrekkelig kjent; kfr. dog nedenfor.
2. *Planer og overslag*. Etter gjeldende bestemmelser skal planen godkjendes av *fylkesveistyret*. Det er imidlertid selvsagt at planen i store trekk også må kjennes av centraladministrasjonen for å tjene til bedømmelse av hvorvidt statsbidrag er berettiget. Av betydning ved bedømmelsen er det også på forhånd å vite om vedkommende bygdevei senere kan ventes omklassifisert til hovedvei, hvorfor dette bedes spesielt opplyst. Med budgettfremstillingen bør etter dette følge:
 - a) Kartskisse.
 - b) Oversiktsprofil.
 - c) Veidekksprofil.
 - d) Opplysninger om utstyret for såvel selve veien som mulige broer som inngår i veianlegget, maksimalstigning, kjørebredde o. lign.
 - e) Oppgave over lengder og beregnede omkostninger.
 - f) Opplysning om veiens karakter.
3. *Bemyndigelse*. Gjeldende bestemmelser er at arbeidet skal utføres under vedkommende *fylkesveistyres* ledelse og kontroll.

IV. *Forskuddsvise oparbeidelse av bygdeveier.*

1. *Budgettmessig behandling*. Det har hittil som regel vært ansett som unødvendig å forelegge sådanne spørsmål for Stortinget. I hvert fall må det ansees påkrevet å innhente centraladministrasjonens uttalelse om eventuelt statsbidrag kan påregnes innen anlegget iverksettes.
2. *Planer og overslag*. Som for budgetterte bygdeveier. Centraladministrasjonen må ha de fornødne opplysninger til bedømmelse av om anleggets beliggenhet, utstyr o. lign. berettiger til statsbidrag.
3. *Bemyndigelse*. Som for budgetterte bygdeveier.

Veianlegg i kolonisasjonsøiemed.

Skr. 30/8 1920.

Som bekjent bevilger Landbruksdepartementet lån og bidrag av offentlige midler til veianlegg i kolonisasjonsøiemed.

Ved å oversende et eksemplar av de fastsatte regler for tilståelse av sådanne lån eller bidrag opplyses, at veidirektøren i skrivelse av 25. august 1920 til landbruksdirektøren har uttalt, at der for hvert enkelt påtenkt veianlegg av heromhandlede slags bør sendes meddelelse til overingeniøren for veivesenet i vedkommende fylke med anmodning om; at veivesenet vil påta sig utstikningen og kontrollen med veien.

Av hensyn til Veidirektørkontorets karter og historiske notater vil det imidlertid være ønskelig å få innsendt meddelelse til veidirektøren så snart en sådan kolonisasjonsvei er ferdig oparbeidet.

Meddelelsen bør inneholde oppgave over lengde, kjørebredde og maksimumsstigning, opplysning om veidekkets art, medgatte anleggsomkostninger samt om statsbidragets størrelse.

Bygdeveiers utstyr og omklassifisering.

Skr. 21/6 1917.

Arbeidsdepartementet har uttalt, at det ikke antas å være noget til hinder for at en vei, som går inn under bestemmelsene i veilovens § 1 om hovedveier, oparbeides som bygdevei etter derom av vedkommende myndigheter truffet bestemmelse.

Departementet tilføier, at der vil være adgang til senere å søke veien omklassifisert til hovedvei i henhold til bestemmelsen i veilovens § 9, første ledd.

Veidirektøren forutsetter at en sådan vei i tilfelle bygges med utstyr som hovedvei.

Statens bidrag til fylkenes veifond.

Skr. 12/4 1921.

På foranledning av en forespørsel om hvad slags veier statens bidrag til fylkenes veifond skal kunne brukes til, har veidirektøren i skrivelse til Arbeidsdepartementet uttalt følgende:

„I den anledning skal veidirektøren bemerke, at ifølge st. prp. nr. 39—1919 var det vel nærmest meningen, at der i samtlige fylker skulde opprettes lignende veifond som i Nordland og Troms fylker. Ved hjelp av disse fond skulde man kunne „oparbeide veianlegg i mere avsidesliggende strøk og i det hele sådanne veier hvortil der ellers vanskelig ville kunne tilveiebringes de fornødne midler.“

I *Nordland* og *Troms* fylker blir bidrag av veifondet bare tilstått offentlige anlegg (bygdeveier) etter spesielle av fylkestingene fastsatte regler.

Før bevilgning gis av veifondet må der i almindelighet foreligge en av overingeniøren utarbeidet eller godkjent plan med overslag.

Arbeidet ledes av en duelig opsynsmann eller veiformann, godkjent av overingeniøren, og kontrolleres av denne eller av den han dertil bemyndiger. I Troms fylke utgjør veifondets bidrag i almindelighet $\frac{1}{2}$, i særegne tilfelle $\frac{2}{3}$, av de medgåtte anleggsomkostninger. Regnskap må således føres.

Det antas at man også i enkelte andre fylker vil fastsette lignende regler for bidrag av veifondene som de der gjelder i Nordland og Troms fylker.

Imidlertid antas fylkestingene å stå nokså fritt med hensyn til disposisjonen av vedkommende statsbidrag (se Innst. S VII — 1919, side 2—3).

Ifølge det kgl. Departements meddelelse til fylkesmannen i *Østfold* skulde beløpet endog kunne gå inn i fylkesveikassen uten krav på spesiell fordeling eller særskilt regnskap for anvendelsen, idet det betingede distriktsbidrag, motsvarende det dobbelte av statsbevilgningen, ansees dekket ved de årlige bevilgninger på fylkesbudgettet til almindelige bygdeveianlegg (se veibudgettprop. for 1921, side 46).

I *Vestfold* fylke er statsbevilgningen tatt til inntekt for et allerede eksisterende bygdeveisfond.

Akershus og *Hedmark* fylker har foretrukket å søke Stortingets samtykke til å få vedkommende statsbidrag overført til igangværende større veianlegg (se veibudgettprop. for 1921 side 51 og 54).

Veidirektøren skal bemerke, at på grunn av den almindelige veinød må for de fleste fylkers vedkommende opprettelse av veifond ansees for å være en meget heldig foranstaltning. Man vil ved hjelp av veifondet kunne yde bidrag til oparbeidelse av rent lokale, men særlig påkrevde anlegg, ofte beliggende i utkanten av herredene, og som det derfor er vanskelig å skaffe offentlige bidrag til, og som det faller for tungt for de interesserte opsittere å oparbeide alene.

Efter veidirektørens mening bør dog vedkommende veianlegg i tilfelle klassifiseres som offentlig vei.

Portofrihetens ophevelse. Tjenestemerker m. v.

Skr. 25/11 1925.

Ved kgl. res. av 2. oktober 1925 er bestemt at lov av 26. juni 1925 om portofrihetens ophevelse m. v. skal tre i kraft fra 1. januar 1926.

Ved samme resolusjon er fastsatt som gjeldende fra samme tid et reglement angående frankering av statens og kommunenes post efter portofrihetens ophevelse og anvendelse av tjenestemerker m. v. (Kfr. Poststyrets sirkulære nr. 44, 1925.)

I henhold til nevnte reglements § 5 har Arbeidsdepartementet for veivesenets vedkommende bestemt at:

Overingeniører, avdelingsingeniører og assistentingeniører samt sekretærer og journalføreren ved veidirektørens kontor,

overingeniører, avdelingsingeniører, assistentingeniører samt fullmektiger og 1ste kontorister ved overingeniørkontorene,

fylkesveistyrets medlemmer,

1ste kontorister hos avdelingsingeniører med eget kontor i den kombinerte veiadministrasjon,

kasserere og opsynsmenn ved statens samt ved statens og fylkenes kombinerte veiadministrasjon og

veivesenets tilsynsmenn

skal ha rett til å bruke tjenestemerker til statens post.

Idet henvises til reglementets § 5, næst siste ledd (kfr. også § 7) anmodes overingeniørene om å fordele tjenestemerkene efter beste skjønn til de av funksjonærene som efter departementets foranstående bestemmelse er berettiget til å benytte sådanne og som har bruk for dem, samt å føre den fornødne kontroll med merkenes anvendelse.

Med hensyn til rekvisisjon og fordeling av tjenestemerker henvises til reglementets § 3 og 4.

Skr. 25/11 1926.

All fra veikontorene utgående *tjenestepost* antas å gå inn under betegnelsen „statens post“ — altså også forsåvidt angår korrespondanse med kommunal myndighet eller med en privat person.

Kasserere og opsynsmenn som er ansatt ved hovedveianlegg tildeles de nødvendige tjenestemerker av overingeniørens kontorholdsgodtgjørelse. Bygdeveianlegg — såvel med som uten statsbidrag — må betraktes som kommunale foretagender. Kasserere og opsynsmenn ved bygdeveianlegg må få de nødvendige tjenestemerker samt refusjon for utlegg til frimerker ved vedkommende ordførers foranstaltning — likeså veivesenets tilsynsmenn forsåvidt angår deres kommunale post.

Utgifter til frimerker kan ikke føres til utgift i anleggenes regnskaper.

Portoutlegg.

Skr. 9/3 1926.

At Norges Bank på enkelte steder beregner sig portoutlegg og trekker dette fra når den sender veianleggenes kasserere kontanter, kan der visstnok ikke gjøres nogen ophevelse mot.

Checkens hele pålydende må innføres uavkortet i anleggsregnskapet og portofradraget således inntas i vedkommende kasserers portoregnskap.

Riksforsikringsanstalten har i skr. 20/10 26 meddelt at kretssykekassene antas berettiget til å belaste arbeidsgiverne for de portoutgifter som er forbunnet med forsendelse av kvitteringer for innbetalt premie.

Portonotering m. v.

Skr. 9/s 1926.

Handelsdepartementet, Poststyret, har 3/s. 1926 utsendt sådan rundskrivelse:

„Man tillater sig herved å meddele at efter Handelsdepartementets bestemmelse vil fra 1. januar 1927 adgangen til å få den i § 3 i reglementet angående frankering av statens og kommunenes korrespondanse omhandlede portonotering være betinget av at portobeløpet antas å utgjøre minst kr. 400,00 årlig.

Man undlater ikke å tilføie at der er adgang for korresponderende til avgiftsfritt å få vedkommende poststeds kvittering for kjøpte frimerker, når der kjøpes for minst kr. 5,00 — og kvittering medbringes ferdig til underskrift“.

Portoutgiftenes budgettering.

Skr. 14/9 1926.

Finansdepartementet har bestemt at den tidligere ordning — hvorefter statskontorers portoutgifter belastes den særskilte bevilgning under kap. 1001 — nu bortfaller.

For veivesenets vedkommende skal disse portoutgifter herefter medtas under kontorutgifter på administrasjonsbudgettet.

Under henvisning til cirk. skr. 25/1 1926 bemerkes at av veitilsynsmenns portoutgifter for staten antas kun å burde medtas på veibudgettet det som vedkommer høifjells- og mellempriksveiers vedlikehold.

Besparelser i papirforbruk og portoutgifter.

Skr. 25/2 1926.

Finansdepartementet har i rundskrivelse av 9. februar 1926 angående besparelser i det offentlige papirforbruk og portoutgifter uttalt følgende:

„Til skrivelser benyttes i almindelighet ikke større papir enn *kvart* format og kun *enkelt* blad. Skrivelser i folioformat anvendes således kun undtagelsesvis.

Til avskrifter og gjenparter som skal følge en skrivelse, benyttes tynt papir. Trykte dokumenter bør man såvidt mulig undgå å vedlegge, idet der for såvidt alene bør gjøres henvisninger.

Til skjemaer og blanketter må ikke anvendes større papirformat enn strengt nødvendig.

Det må særlig påsees at der ikke benyttes kostbarere papirsorter enn rimelig for øiemedet“.

Megling i arbeidstvistigheter.

Skr. 12/4 1917.

I anledning av en opstått konflikt mellom en arbeiderforening og et hovedveianlegg har veidirektøren til Arbeidsdepartementet uttalt følgende:

„Veidirektøren har forstått det så, at nærværende tilfelle kommer inn under lov om arbeidstvister av 6. august 1915. I henhold til denne lovs § 17 skal partenes representanter møte for meglingsrådet med uinnskrenket fullmakt. Imidlertid står det partenes representanter fritt for å vedta et meglingstilbud eller forkaste det, og representantenes standpunkt i denne henseende vil selvsagt være avhengig av de instruksjer hvormed de er utstyrt. Veidirektøren går ut fra, at et fylkesveistyre ikke har anledning til å gi fullmakt til å treffe avgjørelse om tariffspørsmål av prinsipiell art og som er i strid med de av departementet fastsatte reglementsmessige bestemmelser for arbeidsdriften ved statens veianlegg.

Fornøden fullmakt må formentlig i sådant tilfelle meddeles av det kongelige departement gjennom veidirektøren.

I nærværende tilfelle gjelder som nevnt tvisten blandt andet fastsettelse av *minstelønn*, som hittil ikke har vært anvendt i veivesenet.

Veidirektøren finder for sit vedkommende at arbeidsforholdene innen veivesenet er såvidt uensartet, at det vilde være meget betenkelig å gå til fastsettelse av en for hele veivesenets arbeidsdrift gjeldende minstelønn. Det må også befryktes, at hvis begrepet minstelønn først er innført ved et enkelt anlegg vil konsekvensen naturlig bli, at minstelønn blir forlangt ved samtlige anlegg såvel stats- som bygdeveianlegg.

Veidirektøren må derfor frarå, at man går med på å innta bestemmelse om minstelønn i en eventuell tariffavtale, særlig vilde dette være uheldig under de nu rådende ekstraordinære forhold“.

Som svar herpå uttalte Arbeidsdepartementet til veidirektøren blandt annet følgende:

„Som av hr. direktøren fremholdt har minstelønn hittil ikke vært anvendt i veivesenet og en sådan lønningsmåte vilde også stride mot hvad der er fastsatt ved de av departementet utferdigede reglementsmessige bestemmelser angående arbeidsordningen ved statens veianlegg.

Man er derfor med hr. direktøren enig i, at der ikke vil være anledning for fylkesveistyret til for det i saken omhandlede hovedveianlegg å treffe avgjørelse om innførelse av minstelønn eller overhodet om en ordning, der i tilfelle vilde komme i strid med de nevnte reglementsmessige bestemmelser.

Man skal be fylkesmannen gjort bekjent med ovenstående, idet samtidig bedes henstillet til fylkesmannen å sørge for at der under en eventuell ny megling avgis møte av en dertil bemyndiget, som er forsynt med uinnskrenket fullmakt; jfr. lov om arbeidstvister av 6. august 1915 § 34 sammenholdt med § 17.

Departementet går herved ut fra, at den befullmektigede instrueres om at han for hovedveianleggets vedkommende i intet tilfelle må inngå på noget som måtte stride mot den ordning, som er fastsatt ved de reglementsmessige bestemmelser for arbeidsordningen ved statens veianlegg“.

Avmerkning av veienes eiendomsgrenser.

Skr. 15/10 1923.

Ifølge lov av 2. juli 1921 om grenseavmerkning m. v. ved økonomisk opmåling plikter eiere av jordeiendom å avmerke sine eiendomsgrenser når et herred har besluttet å iverksette sådan opmåling av herredet eller deler derav. Disse bestemmelser gjelder også veivesenet, som derfor i henhold til nevnte lovs § 12, som grunneier også må delta i omkostningene ved avmerkning av grensene mellom de offentlige veier og de tilstøtende eiendommer.

På foranledning av et netop inntruffet tilfelle har Arbeidsdepartementet overensstemmende med veidirektørens uttalelse fastslått, at der for offentlige veier skal betraktes som grunneier vedkommende veianlegg inntil avlevering har funnet sted, og etter den tid staten for de av denne vedlikeholdte veier, fylket for hovedveiene forøvrig og herredet for bygdeveiene.

I denne forbindelse vil veidirektøren ikke undlate å nevne at man anser det påkrevet at grensene for veivesenets eiendom herefter blir avmerket samtidig med veienes bygning overalt, hvor det antas å være av betydning å ha grensene nøiaktig fiksert.

Bestemmelsene om hvorledes grensene skal avmerkes finnes i avsnittet *B* i reglement for utskiftningsvesenets målinger av 30. april 1921 sålydende:

„8. Eiendoms- og servitutsgrenser, som skal opretholdes, må betegnes med varige og tydelige merker. Som sådanne kommer fortrinnsvis i betraktning:

I innmark nedsatte stener med såkaldte vidnestener, i utmark kors i berg og i store stener, nedsatte stener med såkaldte vidnestener samt røser. Hver linje (d. v. s. rettlinjet avsnitt av en grense) betegnes med minst 3 merker. Linjer av 50 meters lengde og derunder kan dog undtagelsesvis betegnes med kun 2 merker.

Er det umulig eller uhensiktsmessig å avmerke en linjes begyndelses- eller endepunkt i marken, må der legges særlig vekt på, at dens beliggenhet med letthet kan konstateres ved hjelp av grensebeskrivelsen og kartet. Dette opnås f. eks. ved at der anbringes et merke i linjen i nærheten av begynnelses- eller endepunktet og at dettes avstand fra merket måles og anføres i grensebeskrivelsen og på kartet.

9. a) I kryss- og brekkpunkter på innmark skal nedsatte stener settes minst 0,35 m. ned i jorden og rake minst 0,15 m. over jorden. Merkestenen skal korshugges. Korsene skal være retvinklede og innhugges til en dybde av minst 4 mm. Grenene skal ha en lengde fra krysspunktet av minst 3 cm,

b) I kryss- og brekkpunkter i utmark skal nedsatte stener settes minst 0,30 m. ned i jorden og rake minst 0,20 m. over jorden og korshugges som under a. nevnt.

10. Røser skal ha en diameter ved jordoverflaten av minst 0,5 m. og skal nedgraves så dypt, at de står støtt. I røsen markerer en hertil skikket midtsten grensepunktet. Midtstenen må rake minst 0,5 m. over jorden og skal korshugges, som under 9 a. nevnt.
11. Kors i berg og store stener skal være retvinklet og innhugges til en dybde av minst 8 mm. Grenene skal ha en lengde fra krysspunktet av minst 5 cm.
12. Når så finnes forsvarlig kan i kryss- og brekkpunkter på innmark og i utmark, hvor der står og fremtidig skal opretholdes gjerder eller hegn, grensestener av mindre dimensjoner — dog ikke mindre end $\frac{2}{3}$ av de under punkt 9 nevnte — anvendes.

I mellempunkter (punkter mellom en grenses brytningspunkter) kan også anvendes sådanne mindre stener.

13. I myr kan som grensemerker anvendes dypt nedslåtte, nedentil kulbrendte peler, der har en diameter av minst 8 cm. og raker minst 0,5 m. over jorden. Omkring pelen, hvori innskjæres et retvinklet kors, legges en mindre røs av helst flate stener. Hvor det er hensiktsmessig, kan grensens retning fra grensepelen antydes ved en ca. 1 m. lang grøft, opkastet til spadedybde.
14. Grensene skal avmerkes slik, at de overalt let gir sig tilkjenne. Eksempelvis nevnes:

Merkene må såvidt mulig anbringes slik at terrenget ikke hindrer utsikten mellom dem, og deres innbyrdes avstand bør selv i mindre verdifullt og oversiktig terreng ikke overskride 300 m. I skog bør grensemerkene innbyrdes avstand ikke overstige 100 m.

Omkring og over kors i berg og store stener anbringes såvidt gjørlig en hul røs, således at man ved å løfte av toppstenen kan se korset.

Ved kryss- og brekkpunkter i utmark anbringes om påkrevet stener — visere — til markering av de sammenstøtende grenselinjers retning. Viserne — hvortil anvendes hertil egnede flate stener — siktes nøiaktig inn i linjene.

I stenurer, og hvor marken nærmest omkring er opfyldt av sten, vil hyppig kors i lett kjendelige, store stener være den hensiktsmessigste avmerkning.

Må der i mellempunkter anvendes sten av sådan størrelse eller form, at den ikke gir sig tydelig tilkjenne som merkestene, skal den korshugges.

15. Merkene må såvidt mulig anbringes således, at de er sikret mot ødeleggelse.

Omkring nedsatte stener i jordterreng pakkes godt med småsten og jorden tilstampes fast.

16. Avmerkning som foran angitt skal også anvendes, hvor der hugges gate i skog for grenselinjene og ved avmerkning av utskiftningsfeltets yttergrense.
17. Trær skal ikke benyttes som grensemerker.
18. Hvor grensen følger bekker (elver), som i tidens løp antas å kunne forandre retning (leie), skal grensepunktene innmåles (etter ordinatmetoden) i forhold til en avmerket ret linje eller om nødvendig flere sådanne. Hvor et polygonalt drag med avmerkede polygonpunkter ligger bekvemt til anvendes dette. På samme måte forholdes når avmerkningen av samtlige brekkpunkter i en uregelmessig grense vilde medføre et uforholdsmessig arbeide. Når ikke et varig avmerket polygonalt drag kan benyttes, innmåles grensen i forhold til rette linjer mellom avmerkede punkter i grensen.
19. Hvor eiendoms- og servitutsgrenser følger varige, naturlige eller kunstige grenser, såsom vassdrag, kanaler, åpne grøfter, steile fjellskrenter eller stengjerder, blir avmerkning i marken kun å foreta i tilfelle og i den utstrekning, det finnes nødvendig for grensens fremtidige bevaring og til undgåelse av tvist. Det må selvfølgelig i sådanne tilfelle fremgå av grensebeskrivelsen og kartet, hvorledes eiendoms- (resp. servituts-)grensen er beliggende i forhold til vassdraget etc.
20. Til midlertidig avmerkning av grenser anvendes i fornøden utstrekning solide trepeler, der må rammes godt ned“.

Ennvidere har Landbruksdepartementet i skrivelse av 13. juni 1921 fastsatt følgende tilleggsbestemmelser til dette reglement sålydende:

„Gjerde som står i grensen, er i god stand og med sikkerhet kan påregnes vedlikeholdt godtas som grenseavmerkning. Forefinnende varige og tydelige grensemerker bibeholdes uansett om de oppfyller utskiftningsreglementets krav m. h. t. dimensjoner eller ikke. Består sådanne eldre merker av trær skal dog grensen dessforuten avmerkes med merker av den i reglementet påbudte art. Eldre utydelige eller uvarige grensemerker utbedres eller fornyes således at de kommer i forskriftsmessig stand. Når eldre avmerkning endres eller suppleres skal opplysning herom innføres i landmålerens grensegangsprotokoll.

Korshugning av nedsatte merkestener, kan sløifes når stenen er av sådan form at den gir sig tydelig tilkjenne som merkesten“.

Innberetning av interesse for sjøkartverket.

Skr. 19/5 1926.

På foranledning av Forsvarsdepartementet har Arbeidsdepartementet anmodet veidirektøren om

å sende innmelding til Norges Geografiske Opmåling om alle de av veivesenets arbeider som foranlediger forandring i sjøkartene.

Hvad der særlig ønskes er opplysning om kai- og fyllinger i eller ved sjøen, som kan være av interesse for sjøfart og fiskeri, samt brooverganger over farvann som er av betydning for skibsfarten, og derfor bør angis på de offisielle sjøkart.

Opmålingen har bedt om at sådanne opplysninger må bli meddelt så snart anlegget er ferdig, og at der innsendes en karts-kisse hvor anleggets plass er avlagt.

Militær passasje over veibroer.

Skr. 16/9 1915.

Kommanderende general har under 28. juli 1915 i „Meddelelser til hæren“ fastsatt følgende bestemmelser angående militære avdelingers passasje over veibroer:

„På foranledning skal Kommanderende general herved anmode om, at der fra de militære avdelingers side vises forsiktighet ved overgang over broer, som i almindelighet skal passeres i utakt. Ved overgang over lengere broer og mindre solide broer skal enhver avdeling bryte takten.“

Kommanderende general har tilføiet, at såfremt de civile autoriteter (veidirektøren, fylkesveistyre m. v.) undtagelsesvis skulde finne, at denne bestemmelse for enkelte broers vedkommende ikke er betryggende, må henvendelse skje til vedkommende distriktskommandocheff.

St. Olavs Orden til utlendinger.

Skr. 15/7 1914.

Kansleren for St. Olavs Orden har tilskrevet Arbeidsdepartementet således:

„Som bekjent reiser der hvert år — dels på offentlig, dels på egen bekostning — nordmenn til utlandet for å studere ved eller søke forskjellige opplysninger hos utenlandske institusjoner, etablissementer, statsfunksjonærer m. v. eller representere landet ved kongresser og lign.

På ordensrådets vegne tillater jeg mig å henstille til det ærede departement ved utferdigelse av instruks for sådanne reiser å gjøre vedkommende opmerksom på, at han ikke må gi nogetsomhelst løfte om dekorasjon med St. Olavs Orden i anledning av de tjenester, som ydes vedkommende av det fremmede lands funksjonærer (undersåtter).

Finder vedkommende ved sin hjemkomst til landet, at der er ydet ham sådanne tjenester, at en dekorasjon med St. Olavs Orden vil være særlig påkrevet, kan derom inngis særskilt forestilling.“

Om forsvarshemmeligheter.

Skr. 13/11 1916 og 11/1 1917.

Arbeidsdepartementet har tilskrevet veidirektøren således:

„ Foranlediget ved en innkommet rapport fra de militære myndigheter om at en svensk montør har opholdt sig i Sildvikavsnittet i arbeide på stilverket ved Sildvik har Forsvarsdepartementet henstillet, at det søkes undgått at der blir anvendt utflendinger til arbeide på steder som ligger innenfor de i henhold til lov om forsvarshemmeligheter av 18. august 1914 forbudte områder. Oplysning om disse områder vil kunne erholdes hos Generalstaben.“

Generalstaben har på foranledning uttalt, at „det ligger i sakens natur at man overfor de utflendinger som ved fastsettelsen av de forbudte områder allerede befandt sig inden disse bør optre hensynsfullt og ikke forby dem fortsatt opphold innen området uten at der foreligger noget mot dem som kan gi grunn til å formode at de oppholder sig innen området med misjon for en fremmed stat.

Imidlertid bør politiet og de militære myndigheter ha full rede på hvilke utflendinger der ved fastsettelsen av de forbudte områder befandt sig innen disse.“

Meddelelser til Stortinget.

Skr. 27/2 1920.

Arbeidsdepartementet har meddelt veidirektøren at enhver anmodning fra Stortinget, dets komiteer eller enkelte medlemmer, om opplysninger til bruk i Stortinget som regel skal fremmes ved mellomkomst av departementet. Enhver opplysning av den art som ovenfor nevnt forutsettes derfor alltid av vedkommende tjenestemann fremsendt gjennom veidirektøren.

Samarbeide om nivellementer.

Skr. 10/7 1920.

Regler for samarbeide om nivellementer mellom vei-, vassdrags- og jernbanevesenet og Norges geografiske opmåling. Vedtatt av ovennevnte etater mars—mai 1917:

1. Alle nivellementer som utføres av vei-, vassdrags- og jernbanevesenet med anvendelse av nivellerkikkert og med en minimumslengde av 10 km. skal tilknyttes presisjonsnivellementet, såfremt der finnes fastmerker tilhørende Opmålingens presisjonsnivellement innen 1 km.s avstand fra vedkommende etats nivellement.

Nivellementer av større lengde enn 25 km. skal tilknyttes, når avstanden til nærmeste presisjonsnivellements fastmerke ikke overskrider 4 % av nivellementets lengde.

Dispensasjon fra nevnte almindelige bestemmelser for tilknytning kan meddeles av vedkommende etats centraladministrasjon, hvis tilknytningen støter på særlige terrengvanskeligheter.

2. Hvert år innen mars måned sender Opmålingen til vei-, vassdrags- og jernbanevesenet utskrift av sine til nevnte tidspunkt beregnede nivellementer, og — omvendt — innsender nevnte etater til Opmålingen en utskrift av sine godkjente nivellementer, som har en lengde av minst 10 km.
3. Utskriftene skal inneholde nøiaktig beskrivelse av fastmerkens form og beliggenhet samt fastmerkens absolutte høider (høide over middelvannstand eller en i forhold til et fastmerke bestemt nivåflate) eventuelt høideforskjellen mellom fastmerkene.
Det er ønskelig at utskriftene bilegges med kart, hvorpå nivellementslinjer og fastmerker er avlagt.
Det er enn videre ønskelig, at utskriftene inneholder oppgaver om vedkommende nivellementers nøiaktighet (tilladelig forskjell mellom frem- og tilbakenivellement, eller mellom 2 parallelnivellementer, opgave over anvendte instrumenter og stenger etc.)
4. Opmålingen utarbeider og holder à jour et oversiktskart i 1:1000 000 over sitt presisjons- og signalnivellement og de av vei-, vassdrags- og jernbanevesenet utførte nivellementer, som er innsendt til Opmålingen. Nivellementer kortere enn 10 km. vil ikke bli avlagt på kartet.

Av dette kart skal kunne sees hvert av nevnte etaters nivellementer.

Det åjourførte kart vil hvert år i tiden april—mai bli sendt vei-, vassdrags- og jernbanevesenet. Disse etater oppgir ved innsendelsen av sine nivellementer det antall eksemplarer som ønskes.

Enkelte eksemplarer vil kunne erholdes på rekvisisjon.

Hvis veivesenet lar utføre nivellement med kikkert og med tilknytning til Opmålingens fastmerker og resultatet blir så nøiaktig at det antas å være av interesse for Opmålingen bes forholdt overensstemmende med foranførte regler med hensyn til innsendelse av utskrift m. v.

Veienes forhold til vassdragsreguleringer.

Skr. 28/11 1922.

Arbeidsdepartementet har i skr. til veidirektøren uttalt:

„I skrivelse hertil henleder hovedstyret for vassdrags- og elektrisitetsvesenet oppmerksomheten på at der i vassdragene for offentlige midler tidtids bygges broer som innrettes således at de medfører forandringer i vannets naturlige løp på steder, hvor dette kan influere på forholdene i

vassdraget. Likeledes planlegges og utføres der vei- og jernbanelinjer langs vassdrag og sjøer, hvis utnyttelse i kraftutbygnings- og regulerings-øiemed er under behandling i vassdrags- og elektrisitetsvesenet.

Hovedstyret henstiller derfor at sådanne saker må bli hovedstyret forelagt på et forberedende stadium således at dette kan ha adgang til å øve innflydelse på planene.

Man skal anmode om at der må bli forholdt overensstemmende hermed.

Veidirektøren forutsetter at sådanne planer kun blir å innsende for broer og veier, eller deler av veier som er eller kan tenkes avhengige av vassdragsreguleringer.

„Dekar“ som arealbetegnelse.

Skr. 24/3 1923.

Landbruksdepartementet har i skrivelse til Arbeidsdepartementet uttalt følgende:

„Herved meddeles at nærværende departement har utsendt følgende rundskrivelse til samtlige institusjoner og funksjonærer under departementet:

„*Dekar som arealbetegnelse.* I den nye lov av 14. juli 1922 om metrisk mål og vekt er optatt betegnelsen *dekar* med forkortelsen *daa.* for 1000 m.². Tidligere hadde man ingen lovfestet betegnelse for 1000 m.² idet dette areal i praksis betegnedes dels med „mål“, dels med „tiar“.

Det vil av flere grunner være heldig også i praksis å få en bestemt betegnelse for jordarealenheten og da de metriske betegnelser nu almindelig anvendes på andre områder anser man det mest konsekvent å bruke den metriske betegnelse i stedet for betegnelsen mål.

Dog bør forkortelsen *daa.* ikke brukes, da den lett vil virke villedende, men ordet *dekar* skrives fullt ut. Den almindelig brukte forkortelse *da.* er feilaktig, da den betyr deciar.

På foranledning har Det Statistiske Centralbyrå besluttet å opta betegnelsen *dekar* i sine publikasjoner med betegnelsen *mål* i parentes.

Ved å meddele dette skal man henstille at betegnelsen *dekar* tas i bruk som arealenhet til erstatning for de forskjellige uttrykk, som hittil har vært brukt for å betegne et areal stort 1000 m.².

Jurisdiksjongrensener ved skjønn m. v.

Skr. 12/4 1924.

Ifølge meddelelse fra Justisdepartementet er det ved kgl. resolusjon av 7. mars 1924 bestemt:

„At Justisdepartementet bemyndiges til å treffe de fornødne avgjørelser med hensyn til underdommeres adgang til uten hinder av jurisdiksjongrensener å bestyre retssaker, skjønn m. v. som også vedkommer en annen underrettsjurisdiksjon“.

Private telefonanlegg.

Skr. 3/5 1924.

I de ved kgl. resl. av 17. desember 1920 fastsatte almindelige betingelser for tillatelse til drift av telefonanlegg er i punkt 3 anført: „Ved telefonledningers anlegg, vedlikehold og drift befoles i alle henseender de regler som til enhver tid måtte foreskrives av vedkommende departement såvel av hensyn til private som av hensyn til offentlige interesser (telegrafvesen, veivesen, jernbanevesen, elektrisitetsvesen o. s. v. — — —“

Da det har vist sig, at de private telefonselskaper ved benyttelsen av veigrunn og anbringelse av sine ledninger på brokonstruksjoner o. l. har villet påberope sig sine konsessjoner og bestemmelsene i ovennevnte kgl. resl. til fritagelse for regler som måtte være fastsatt av fylkesveistyre i henhold til veilovens § 40, har vedk. overingeniør foreslått den kgl. resl. forandret derhen at private telefonselskaper skulde være underkastet de av vedkommende fylkesveistyre til enhver tid fastsatte regler for benyttelse av offentlige veiens grunn m. v.

Dette forslag har gjennom Arbeidsdepartementet vært forelagt Handelsdepartementet og Telegrafstyret, som imidlertid finner „at den omhandlede bestemmelse ikke på nogen måte står i strid med veilovens § 40, idet en konsessjonsinnvilgelse selvsagt ikke fritar vedkommende konsessjonshaver fra forpliktelse til å rette sig efter gjeldende lover og forordninger.“ Telegrafstyret har dog intet prinsipielt å innvende mot en tilføielse i konsessjonsvilkårene således som foreslått, men antar dette unødvendig, idet det ansees tilstrekkelig at vedkommende fylkesmann ved oversendelsen av konsessjonsinnvilgelsen til vedkommende telefonselskap gjør dette oppmerksom på veilovens § 40.

I henhold hertil har Handelsdepartementet funnet det upåkrevet å foreta nogen forandring i de almindelige konsessjonsbetingelser for drift av private telefonanlegg.

Fortidslevningers fredning.

Skr. 24/8 1906.

Meddeler cirkulære av 18. juli 1906 fra Kirke- og Undervisningsdepartementet sålydende:

„Lov om fredning og bevaring av fortidslevninger av 13. juli 1905 bestemmer i § 4 og § 9 følgende:

§ 4. Når det ved anlegg eller omlegning av offentlig vei, jernbane, kanal eller ved hvilket som helst annet av stat eller kommune igangsatt arbeide ikke uten stor ulempe eller bekostning kan undgås å ødelegge eller beskadige en fast fortidslevning, skal der, forinnan noget skritt i den retning foretas av arbeidets bestyrer, gis det regjeringsdepartement, hvorunder denne lovs håndhevelse henlegges, underretning, for at samme, om så finnes påkrevet, kan la foreta den fornødne undersøkelse av fortidslevningen.

§ 9. Løse fortidslevninger fra oldtiden eller middelalderen, som måtte findes under et arbeidsforetagende som i § 4 omhandlet, eies av staten. Om fundet skal arbeidets bestyrer sende meddelelse til vedkommende regjeringsdepartement, der i tilfelle kan utrede en passende finnerlønn.

Gjøres statens eiendomsrett til fundet ikke gjeldende, inntreer vedkommende anlegg som eier av fundet.

Idet man tillater sig å gjøre det ærede departement opmerksom på disse bestemmelser, tilføies, at i henhold til kongelig resolusjon av 30. juni d. a. blir den i ovennevnte paragrafer omhandlede underretning eller meddelelse istedenfor til vedkommende regjeringsdepartement (Kirke- og Undervisningsdepartementet) inntil videre å sende efternevnte institusjoner, der ved resolusjonen er overdratt departementets rettigheter og funksjoner:

- a) Til *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevaring, Oslo*, såfremt det gjelder faste fortidslevninger fra middelalderen av det i lovens § 2 d. og f. omhandlede slags (boliger, bygninger av alle slags, befestninger m. v.).
- b) Gjelder saken derimot andre fortidslevninger, blir meddelelsen å sende:
 - i Oslo og Hamar bispedømmer samt Telemark, Aust-Agder og Vest-Agder fylker til *universitetets oldsakssamling*,
 - i Rogaland fylke til *Stavanger museum*,
 - i Bjørgvin bispedømme til *Bergens museum*,
 - i Nidaros bispedømme samt Søndre og Nordre Helgeland med undtagelse av prestegjeldene Meløy, Rødøy og Lurøy til *Videnskaps-selskapet i Trondhjem*,
 - i resten av Nordland fylke samt i Troms og Finnmark fylker til *Tromsø museum*.

Man undlater ikke å gjøre opmerksom på, at ved uttrykket „ikke uten stor ulempe eller bekostning“ i § 4 har det vært lovens mening å fremheve, at også staten og kommunen til en viss grad får finne sig i de ulemper eller bekostninger, som hensynet til bevaringen av en fast fortidslevning medfører. Hvad der i det givne tilfelle skal forstås som stor ulempe eller bekostning vil selvfølgelig komme til å bero på et skjønn, hvorved arbeidets hele art og omfang vil få betydning; men departementet går ut fra, at staten i de enkelte tilfelle vil strekke sig så langt som mulig.

Man tillater sig å henstille til det ærede departement å gi de under samme sorterende faste eller tilfældige arbeidssjefer fornøden underretning om de nevnte bestemmelser.

By- og herredsstyrene vil få underretning gjennom fylkesmennene, hvem departementet idag har tilskrevet.

Varetagelse av antikvariske interesser ved offentlige bygninger.

Skr. 10/2 1917.

Kirkedepartementet har tilskrevet Arbeidsdepartementet sålydende:

„Riksantikvaren har i en skrivelse hertil uttalt blandt annet følgende:

„Der finnes en rekke bygninger av betydelig kulturhistorisk interesse i offentlig eie og det gjelder her såvidt mulig også å ta antikvariske hensyn. Meget ofte når man er opmerksom på forholdet lar disse sig forene med det praktiske livs krav og det er da uheldig således som det ofte tidligere har vært tilfelle å gå til en litt tankeløs ødeleggelse av kulturverdier.“

Ved å meddele dette skal man gjøre det ærede departement opmerksom på at riksantikvaren i spørsmål av antikvarisk art er det offentliges konsulent. Man skal derfor anmode det ærede departement om at det i eventuelle tilfelle hvor der kunde opstå spørsmålet om varetagelse av antikvariske interesser, forinnan endelig avgjørelse treffes, henvender sig til riksantikvaren for å innhente dennes uttalelse“.

Eldre signeters opbevaring.

Skr. 30/8 1924.

Riksarkivaren har anmodet om å fa innsendt til tryggende opbevaring i vedkommende statsarkiv eldre embedssigneter eller lignende som måtte has i behold, men ikke lengere er i bruk. Sådanne statsarkiv finnes i Oslo, Bergen, Trondhjem og Hamar.

Navn- og belastningsskilter på veibroer.

Skr. 30/10 1921, 12/1 1924 og 13/3 1925.

Angående navn på veibroer går Arbeidsdepartementet ut fra at der treffes bestemmelse herom av vedk. fylkesveistyre.

I henhold til truffet bestemmelse av Arbeidsdepartementet skal der på alle nye broer opsettes belastningsskilter.

Ved de eldre broer bør man begynde med å anbringe skilter på de større broer på hver rute, men ikke på de mindre mellemliggende broer, forsåvidt ikke disse er svakere enn de store.

Når en ny eller gammel bro er utstyrt med belastningsskilt, ansees det av hensyn til den offentlige sikkerhet påkrevet at der også på den nærmeste, svakere bro i hver retning anbringes belastningsskilter eller advarselsskilt.

I de senere år er de nye broer utstyrt med belastningsskilter, og da der nu i flere distrikter skal opsettes samme slags belastningsskilter på eldre broer og da ennvidere sådanne skilter helst bør ha ensartet utseende, samt være anbragt på samme måte, vil der ved Veidirektørkontoret bli innhentet felles anbud på leveranse av skilter med stativ for deres anbringelse.

Å anbringe belastningsskilter av den almindelige type på de svakeste broer, herunder innbefattet trebroer som måtte stå for tur til ombygning, ansees ikke formålstjenlig. På sådanne broer

bør formentlig anbringes varselsskilter i form av store, *ioinefallende treskilter* (f. eks. mindst 1 m. \times 0,6 m.), hvorpå anføres: På denne bro må ikke kjøres med større belastning enn

.....kg.

pr. aksel eller enkelt slede, iberegnet kjøretøiet“.

Anbringelse av varselsskilter for „Skole“.

Skr. 22/9 1926.

På foranledning av Norges Automobil-Forbund er fremstillet varselsskilter med påskrift „Skole“. Skiltene størrelse, form og farve er som for de almindelige varselsskilter for veisvinger etc. Automobil-Forbundet er gjort spesielt opmerksom på, at varselsskilter kun må opsettes efter forhåndskonferens med overingeniøren og med hans samtykke for hvert enkelt tilfelle.

Automobil-Forbundet er også gjort opmerksom på, at skiltene i tilfelle ikke må være påmalt annet enn selve varselstegnet, således heller ikke bokstaver eller påskrift, som angir, hvem som har bekostet skiltene anskaffelse.

Bensintankanlegg ved offentlig vei.

Skr. 13/6 1921 og 23/12 1927.

Tillatelse til å opprette bensintankanlegg gis i henhold til ildsfarlighetsloven. Spørsmål om sådanne anleggs sikkerhet med hensyn til eksplosjon eller brandfare som omhandlet i veilovens § 39, 4de avsnitt, henhører nu under ildsfarlighetsinspektøren og er således veimyndighetene uvedkommende.

Spørsmål av veiteknisk art og særlig hvad angår trafikken på veien forbi anleggene, sorterer under vedkommende veimyndighet.

For å opnå en grei og hurtig ekspedisjonsmåte er veidirektøren kommet overens med ildsfarlighetsinspektøren om i hvilke tilfelle de til ham innkomne andragender om bensinanlegg blir å oversende til overingeniøren for vedk. fylkesveivesen for at denne i tilfelle kan forelegge spørsmålet for fylkesveistyret.

Ildsfarlighetsinspektøren har i skrivelse av 2. mai 1921 uttalt følgende:

„Det bør være forutsetningen at ansøkeren selv sørger for at andragendet i de nevnte tilfelle blir innsendt til overingeniøren for vedkommende fylkesveivesen. Skulde det imidlertid vise sig at dette ikke er gjort før andragendet er innkommet til Socialdepartementet må ildsfarlighetsinspektøren dra omsorg for at saken blir forelagt vedkommende overingeniør før departementet treffer den endelige avgjørelse“.

Arbeidsdepartementet har anmodet veidirektøren om å pålegge fylkenes overingeniører at der på steder hvor bygningsloven er gjort gjeldende konfereres med vedkommende reguleringskommissjon forinden der fra veivesenets side avgis uttalelse om anbringelse av bensintankanlegg.

Oplag og transport av sprengstoff.

Skr. 6/10 1925.

Ved transport og oplag av sprengstoff iaktas bestemmelsene i lov av 3/5 1871 og 14/6 1890 samt plakat av 28/4 1900 og de ved kgl. res. av 27. august 1925 fastsatte regler for transport med automobil; (jfr. instruks av juni 1915 og „Medd. fra Vdn.“ 1925, s. 163).

De hittil gjeldende bestemmelser om transport av sprengstoff m. v. på landevei (plakat av 28. april 1900) tar utelukkende sikte på transport med hester. Transport med automobil har dog foregått i stor utstrekning, idet de for transport med hest gjeldende bestemmelser har vært benyttet i den utstrekning det lot sig gjøre.

En fordel for arbeidsdriften vilde det utvilsomt vært, om de nye regler hadde tillatt også *personrutebiler* å medbringe et ganske litet antall fengheter resp. et ganske litet kvantum dynamitt. En sådan ordning har det ikke lykkedes å opnå. Imidlertid kan nu inntil 25 kg. sikkerhetssprengstoffer transporteres med enhver rutebil og hvor forholdene krever det, vil forhåpentlig de nye regler medvirke til at man itide blir opmerksom på leilighetsvis fremskaffelse av fengheter.

Forsendelse av sikkerhetssprengstoff.

Skr. 17/11 1917.

Veidirektøren har ved henvendelse til ildsfarlighetsinspektøren fått følgende opplysninger om de regler som gjelder for transport av de håndtersikre sprengstoffer, *echo*, *sikrit* (hvortil også henregnes *nitrosikrit* og *aerolit*).

1. Jernbanetransport.

Håndtersikre sprengstoffer tillates befordret som almindelig il- og fraktgods på visse betingelser. For hver sprengstoffgruppe er der utferdiget nærmere regler for forsendelsen; disse er nogenlunde enslydende, hvorfor her kun gjengis de forskrifter som gjelder for sikrit, og som er inntatt i Lovtidendes 2nen avdeling 1916, side 17:

«Forskrifter angående forsendelse av sprengstoffet sikrit utferdiget av Justisdepartementet i medhold av § 12, jfr. §§ 7 og 8, i ildsfarlighetsloven av 3. mai 1871 med senere tilleggslover, jfr. kgl. res. av 7. januar 1916.

Sprengstoffet Sikrit (med sammensetning: 66—70 % ammoniumnitrat, 12—14 % ferrosilicium, 10 % (max) med nitroglycerin gelatinert nitrocellulose og 3—12 % flytende trinitrotoluol eller

lignende nitrerte kulvannstoffer) tillates befordret med jernbanen som almindelig il- og fraktgods på følgende betingelser:

1. Sprengstoffet skal være i patronform. Patronene legges i æsker eller forenes til pakker av ikke over 2,5 kg.s vegt. Æskene (pakkene) gjøres vanntette f. eks. ved et solid overdrag av ceresiv eller et lignende stoff.

2. Æskene (pakkene) skal være støtt anbragt i sterke, tette, sikkert tillukkede trebeholdere, som skal være foret med vanntett papir eller lignende.

Lokket må være festet med skruer. Beholderen skal ha sikker bæreanordning (håndtak, bærelister eller bærestropper), hvis vekten av sprengstoffet overstiger 10 kg.

En beholder må ikke inneholde mer end 50 kg. sprengstoff.

3. Beholderne skal med tydelig påskrift være merket:

Eksplisiv
Amm. nitr. spr. stoff
Sikrit

og dessuten være påført oversenderens (firmaets) navn eller fabrikkemerke og vekten av sprengstoffet i beholderen.

4. Fraktbrevet skal være ledsaget av en erklæring fra avsenderen og fra en av statens inspektør for ildsfarlige gjenstande som kompetent anerkjent kemiker om, at sprengstoffets sammensetning er overensstemmende med hvad foran er angitt, og at bestanddelenes beskaffenhet er den samme som i den sikrit, der blev prøvet 5. og 6. november 1915.

Fraktbrevet skal være påført en av avsenderen underskrevet erklæring om, at innpakningen er overensstemmende med, hvad der er bestemt i nærværende forskrifter.

5. Forsendelsen må skje i lukket vogn.

Ikke håndtersikre sprengstoffer, eksplosive tennmidler, ildsfarlige væsker og annet lettantendelig gods må ikke lasses i samme vogn som sikrit.

Forsendelsen kan efter jernbanens bestemmelse foregå med godstog eller almindelig persontog.

For *echo* er forskrifter utferdiget av Justisdepartementet under 19. juni 1915, inntatt i Lovtidendes 2nen avdeling 1915, side 241 og for *aerolit* under 7. juli 1916, Lovtidendes 2nen avdeling side 286.

2. Skibstransport.

I henhold til Justisdepartementets skrivelse av 5. mai 1914 til Utenriksdepartementet, hvorunder dengang Sjøfartskontoret sorterte, er ikke transportplakaten av 28. april 1900 gitt anvendelse på de håndtersikre sprengstoffer. Der er heller ikke gitt nogen bestemmelse som begrenser det kvantum av sikkerhetssprengstoffer som kan føres på passagerskibe. I henhold hertil kan de hånd-

tersikre sprengstoffer sendes i ubegrenset kvantum med alle skibe i innenlandsk fart. Forutsetningen herfor er at sprengstoffet tilfredsstiller fordringene til de håndtersikre sprengstoffer, hvorom erklæring fra fabrikkene skal medfølge hver transport.

Bestemmelsene i sjødyktighetslovens kap. VI litra E angående stuving ombord etc. må iakttas.

3. Landeveistransport.

Da som foran nevnt transportplakaten av 28. april 1900 ikke er gjort gjeldende for de håndtersikre sprengstoffer, gjelder altså heller ikke plakatens § 6 for landeveistransport av disse.

De håndtersikre sprengstoffer, må i overensstemmelse hermed kunne sendes på landevei uten nogen innskrenkninger (uanset befordringsmidlets art).

Forøvrig tilføier ildsfarlighetsinspektøren:

„Betingelsen for at håndtersikre sprengstoffer kan gis sådanne transportlettelser er, at sprengstoffet er forsvarlig emballert, og at der ikke sendes fenghetter sammen med sprengstoff (i samme vogn, samme skibsrum).

Da ildsfarlighetsloven i nær fremtid vil bli revidert, er det mulig at også transportbestemmelsene vil bli endret.“

Fenghetters tørring og opbevaring.

Skr. 17/12 1917.

I sirkulærskrivelse av 12. ds. angående nitrosikrittens detoneringssevne blev bl. a. efter konferanse med forhandleren av „Echo“ anført:

„Når fenghettene er tørret igjen, skal de imidlertid være like gode som oprindelig.“

På foranledning av en innkommet forespørsel om *hvorledes man helst tørrer fenghetter*, som er blitt fuktige, opplyser Nitroglycerinkompaniet:

Fenghetter som er blitt fuktige vil tørre, når der løftes litt på eskens låk og esken får stå et par dager på en hylde i opvarmet rum under iakttagelse av tilbørlig forsiktighet; står hylden litt høit oppe og i passende avstand fra ovnen kan erholdes godt trekk av tør, varm luft.

Ved samme anledning blev forespurt om, *hvorledes fenghettene best bør opbevares* for å beskyttes mot fuktighet.

Nitroglycerinkompaniet opplyser, at fenghettene originalpakning er ganske bra, nemlig små blikkesker i dobbelt kasse. Anleggets opbevaringskasse for fenghetter bør stå på et tørt sted. Kassen kan jo på forskjellig vis gjøres tett f. eks. ved tjæring eller bekledning innvendig og utvendig og ved å innrette sig således, at låkets anslutning blir lufttett f. eks. ved at låket presses mot en på kassekanten anbragt tetningslist av tjæredrev eller lignende. Enkelte steder benyttes en

innvendig foring av jernblikk med loddede hjørner og ombrettet kant for tetningslister.

Det bemerkes, at mere eller mindre fuktige fenghetter visstnok eksploderer, men så svakt at sprengstoffet ikke detonerer.

Bortsettelse av leveranser.

Skr. 6/3 1900.

Ifølge kgl. res. av 16. desember 1899 er forskrifter om bortsettelse av leveranser og arbeider for statens regning nådigst approbert som gjeldende inntil videre med de i Arbeidsdepartementets foredrag av 1. desember 1899 fremholdte forutsetninger.

I forbindelse med etterretning herom uttaler departementet følgende:

„Som det vil sees — foredraget side 37 — er der ved reglementet ikke tilsiktet å avgjøre, *hvorvidt* bortsettelse til mellommann skal benyttes, eller hvorvidt staten skal besørge anskaffelsen eller utføre arbeidet direkte ved sine egne funksjonærer. Reglementet får altså kun betydning for de tilfelle, hvor det er avgjort, at bortsettelse skal benyttes.

Når reglementet i kap. I oppstiller offentlig og almindelig anbudsinnbydelse som hovedregel, hvor leveranse eller arbeide skal bortsettes, og uttrykkelig opregner en del tilfelle, hvor begrenset tilbud og underhåndsakkord kan anvendes, er hensikten hermed, som det vil sees av foredraget side 37—38, ikke å oppstille bindende forskrifter, men kun veiledende regler, idet den fremgangsmåte, der fremstiller sig som den for det offentlige mest betryggende, i hvert tilfelle bør kunne velges.

Derhos har man — se foredraget side 38—39 — funnet å måtte åpne adgang til, hvor bortsettelse finner sted, undtagelsesvis å fravike den i reglementets kap. II til IX fastsatte fremgangsmåte. Da denne adgang, om den blev benyttet i større utstrekning, lettelig vilde gjøre de med ensartede forskrifter for offentlige anskaffelser og arbeider tilsiktede fordeler illusoriske, er man gått ut fra, at sådan fravikelse kun skjer, hvor forholdene gjør det *nødvendig*, samt kun efter bestemmelse fra vedkommende regjeringsdepartement for hvert enkelt tilfelle.

Skulde det vise sig, at det i enkelte tilfelle vil være påkrevet for et regjeringsdepartement ved en almindelig forskrift å tilstede fravikelse fra disse forskrifter (kfr. foredraget side 39, 2. spalte), har man gått ut fra, at der gis nærværende departement meddelelse herom, forat spørsmålet om en revisjon av vedkommende bestemmelse i reglementet kan tas under overveielse.“

Bestilling av brojern, malervarer, cement, sandprøvning.

Skr. 17/6 1903, 3/6 1907, 2/4 1925 m. fl.

Malervarer bør rekvireres gjennom Veidirektørkontoret fra et under dets kontroll stående lager av beste sort, kemisk rene malervarer, oppbevart på forseglett emballasje.

Veidirektøren advarer mot bruken av ferdig revet *blymønje* som i stor utstrekning har fordrevet den gamle sort blymønje, som må rives på brøstedet, og som herdner hurtig i emballasje. Ferdig reven vare er visstnok lett å stryke og den herdner ikke i boksen, men den er — efter hvad man har bragt i erfaring — heller ikke blymønje og har ikke blymønjes egenskaper. Den ferdigrevne vare selges alm. under navnet „non — setting — mønje“.

Ved innkjøp av transportskiner bør man forbeholde sig almindelig veggtoleranse 2 %. Lasker etc. skal ikke medregnes i skinnevekten.

Jerndeleer til broer kan bestilles gjennom Veidirektørkontoret, hvor også om ønskes, de nødvendige spesifikasjoner og vektberegninger for sådanne brodeleer samt besiktigelse av samme kan besørges utført.

Til beregning og konstruksjon av større jernbroer trenges almindelig minst ca. 7 måneder for tilbud, materialleveranse, forarbeidelse og forsendelse. Imidlertid er det ikke minst av hensyn til fordelaktig materialleveranse heldig å ha rummelig tid, så flere broer kan bortsettes samtidig.

Forsendelse fra lager fordyrer ofte betydelig sammenlignet med cif-levering direkte fra utlandet.

Ved hjembestilling av noget *store partier monierjern* benyttes gjerne fellesbestilling. Man får da monierjernet uten særskilt tillegg *ferdig kappet i for broen passende lengder* og for billig pris. Dessuten kan jernet efter omstendighetene erholdes levert cif. nærmeste anløpshavn for direkte skib fra utlandet.

Prøvet cement fra et under Veidirektørkontorets kontroll stående lager kan rekvireres gjennom Veidirektørkontoret. Hver tønne er merket „S. V.“ med krone over. Det blå stempelmerke er anbragt ved siden av fabrikkens etikett. Rekvisjoner bør innsendes i betimelig tid.

Prøvning av sand kan også rekvireres gjennom Veidirektørkontoret, som bekoster prøvningen for hovedveianlegg. Til normal prøvning av sand medgår ca. 6 uker og tiltrenges en gjennomsnittsprøve på ca. 10 liter. Opplysninger om sandens finnested samt om hvad den skal brukes til er ønskelig.

Forsiktighet med malerverer.

Skr. 15/11 1921.

Da det har vist sig at endog små mengder såvel av blyholdige malerverer som blymønje, blyhvitt, mønjekitt m. v. som av metallisk bly kan være farlige for husdyr som får fatt i disse ting, henledes oppmerksomheten på at man ved benyttelsen av sådanne varer må utvise den største forsiktighet. Det må således nøie påses at intet av disse stoffer eller dermed befengt emballasje henlegges så de blir tilgjengelige for husdyr. Det bør om mulig også forhindres at disse kan komme i berøring med byggverker som males med blyfarver forinnan malingen er helt tør.

Bruk av norsk skib for det offentliges transporter.

Skr. 21/3 1922.

På foranledning av Handelsdepartementet har Arbeidsdepartementet i skrivelse av 15. mars 1922 anmodet veidirektøren om for veivesenets vedkommende å dra omsorg for at transport av gods m. v. for offentlig regning må foregå med norsk skib.

Bruk av norske varer.

Skr. 6/4 1921, 26/1 og 14/12 1926 og 11/4 1927.

Oppmerksomheten henledes på at ifølge offentlige anbudsforskrifter skal utenlandske varer ikke kjøpes, når norske varer kan erholdes i god kvalitet og til rimelig pris.

Det bør påses at der ved kjøp fra forhandlere, som også fører utenlandsk vare, virkelig erholdes norsk vare.

Fransk spesialstål.

Skr. 24/2 1921 og 29/6 1926.

Veidirektøren advarer mot direkte kjøp av fransk spesialstål, som utbys av utenlandske agenter.

Bestillingsformene har vist sig upålitelige og prøvebestillinger har andratt til større beløp enn forutsatt derved at der kun var opgitt antall stenger men ikke bestemt vektangivelse.

Betalingsbetingelser for dynamitt.

Skr. 21/1 1926.

På de av Norsk Sprængstofindustri noterte priser er veivesenet siden januar 1923 innrømmet 2½ % rabatt på alle beløp, som betales innen 30 dager etter fakturadato. Betales beløpet senere, bortfaller denne rabatt og hvis fakturaene ikke er betalt innen 2 — to — måneder etter fakturadato betaler veivesenet etter denne tid renter etter en

rentefot som svarer til 1 — een — prosent over Norges Banks diskonto.

Efter forhandling med Norsk Sprængstofindustri A/S er firmaet nu gått med på å forhøje veivesenets rabatt på dynamitt med 5 % til ialt 7½ %, beregnet på samme måte som den tidligere rabatt.

Rabatten gjelder kun dynamitt av enhver sort, ikke sikrit og fenghetter m. v. for hvilke varer den tidligere rabatt 2½ % fremdeles blir gjeldende. Rabatten gjelder for Statens Veivesen (d. v. s. anlegg som bygges for regning av stat, fylke eller kommune, de siste kun forsåvidt de administreres av veivesenet og nyter godt av de samme prisbetingelser som veivesenet har på sprængstoff).

Rabatt på reservedeler til Fordbiler og Fordsontraktorer.

Skr. 22/4 1926.

Den norske stats veivesen er ved kjøp av Ford og Fordson reservedeler fra autoriserte Fordforhandlers lagere berettiget til 25 % rabatt. På deler, der i katalog og prislister er merket „særlig rabatt“, ydes dog kun 10 % rabatt. For visse deler (batteri og tennrør) beregnes netto priser.

Samtidig har Fordselskapet meddelt, at veivesenet er berettiget til 20 % rabatt på de Ford og Fordson reservedeler som benyttes i autoriserte Fordforhandlers verksteder til montering på vogner eller traktorer.

Betaling for varer.

Skr. 11/10 1926.

Ved rekvisisjon av varer gjennom Veidirektørkontoret er det en almindelig forutsetning at varene betales så snart de er ankommet til sitt bestemmelsessted. Prisene for veivesenet forutsetter dette og er alm. så lave at de ikke tåler noget rentetap.

Ved bestillinger, som gjennom veikontorene ute i distriktene resp. ingeniørene sendes for kommunale anleggs regning direkte eller gjennom Veidirektørkontoret, bør rekvisenten i tilfelle ha sikkerhet for at varen vil bli betalt så snart den er mottatt. I motsatt fall vil man formentlig kunne risikere at leverandøren holder sig til rekvisenten for å få sitt tilgodehavende utbetalt.

Statens innkjøpskontor.

Skr. 31/12 1923, 25/10 1924 og 13/12 1927.

Handelsdepartementet har i skrivelse av 17. desember 1928 uttalt:

„At det også efter de forutsetninger, som ligger til grunn for den siste stortingsbeslutning om Statens innkjøpskontors virksomhet, må ansees for en av kontorets hovedoppgaver å skaffe sig oversikt over de forskjellige statsinstitusjoners innkjøp (over et vist minstekvantum) til eget bruk av større forbruksartikler.

„Det vil derfor være nødvendig, at statsinstitusjonene vedblir med å innsende opgaver over sine innkjøp overensstemmende med pålegget i kgl. resl. av 8. september 1922, og at disse opgaver fremdeles blir undergitt fornøden bearbeidelse.“

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 13. september 1924 henledet oppmerksomheten på ovennevnte kontors formål og opgaver og samtidig henstillet, at veidirektøren ved fremtidige innkjøp benytter sig av kontorets tjeneste så ofte som der måtte finnes anledning hertil.

Det i veidirektørens cirkulære av 31. desember 1923 gitte pålegg om statsinstitusjonenes plikt til å innsende løpende opgaver over anskaffelser (gjennemslag av notaer og rekvisisjoner) av forskjellige slags forbruksartikler er ikke ophevet. Imidlertid har de fleste av disse opgaver mindre betydning for Innkjøpskontoret, fordi der i veivesenet benyttes priscirkulærer for cement, sprengstoff m. v. Disse priscirkulærer sendes Innkjøpskontoret og der vil derfor, iethvertfall inntil annen beskjed måtte erholdes, ikke bli spørsmål efter yderligere opgaver for veivesenets vedkommende.

Veiarbeidsdriften.

Fortolkninger av veiloven.

Ekspropriasjon.

Arb.depts. skr. 13/7 1922.

Angående spørsmålet om i hvilken utstrekning der ved oparbeidelsen av et veianlegg er adgang til å ekspropriere grunnarealer som tiltrenges utenfor den til selve veiens anlegg nødvendige grunn har Arb.dept. uttalt følgende:

„Efter veilovens § 22 kan der kreves avstått fornøden grunn til anlegg, omlegning eller utvidelse av offentlig vei eller bro med tilhørende fortaug og derhos den grunn som tiltrenges til anlegg av båtbygger (båtkaier) oplags- og holdeplasser.

Sådan grunn skal ifølge lovens § 26, første ledd erhverves i den utstrekning som efter forholdene i hvert enkelt tilfelle ansees påkrevet.

Departementet antar at der i henhold til ovennevnte bestemmelse om avståelse av grunn til anlegg av oplags- og holdeplasser kan eksproprieres til eiendom sådanne arealer utenfor veilinjen som i den almindelige ferdsels og vedlikeholds interesse finnes ønskelig å få erhvervet og tillagt veien, hvorimot der med hensyn til grunn som kun midlertidig tiltrenges må treffes mindelig overenskomst med vedkommende grunneier.

Man finner spørsmålet om hvorvidt der er adgang til å ekspropriere tomter til veivokterboliger og lignende tvilsomt, men må anta at veiloven — i mangel av positiv bestemmelse herom — ikke hjemler adgang hertil.“

Arb.depts. skr. 9/5 1923.

Expropriasjon av tomt for verksted og garasje m. v. for veivesenets lastebiler, maskiner o. l. hjemler ikke veilovens § 22 adgang til.

Husflytning. Veilovens § 23.

Skr. 16/8 1917.

Arbeidsdepartementet har i skrivelse til veidirektøren uttalt „at det ikke antas å være adgang for veivesenet til å ekspropriere grunn til gjenopførelse av hus som i henhold til bestemmelsen i veilovens § 23 forlanges fjernet av hensyn til en veis oparbeidelse.“

Gjerder. Veilovens § 34.

Skr. 10/8 1917.

I anledning av at en grunneier ved et bygdeveianlegg vilde bygge på et eldre stengjerde som lå nærmere veien enn den nye veilov bestemmer, opstod spørsmål om, hvorvidt grunneieren kunde tvinges til å flytte gjerdet til den bestemte avstand fra veien.

Arbeidsdepartementet har i den anledning uttalt at vedkommende grunneier må antas å kunne utføre de arbeider som av veimyndighetene finnes nødvendige for å bringe et allerede bestående gjerde i lovlig stand og at han, når arbeidet innskrenkes hertil, ikke kan ansees pliktig til å flytte gjerdet til den i den nye veilov bestemte avstand fra veikanten (1,50 m.).

I tilfelle av at vedkommende grunneier ønsket gjerdet ombygget, antok departementet, at saken burde avgjøres av fylkesveistyret i henhold til veilovens § 34, 3dje ledd.

Opsetning av kilometerstolper. Veilovens § 30.

Skr. 14/12 1917.

Ifølge veilovens § 30 skal der på hovedveiene for fylkeskommunens regning opsettes kilometermerker for hver 5 og 10 km.

Da veidirektøren er bekjent med, at denne bestemmelse mangesteds ikke er gjennomført og da det ansees meget ønskelig at de nevnte merker kunde bli opsatt efter ensartede regler for det hele land, i tilfelle under samarbeide med nabo-fylkene, anmodes overingeniøren om å meddele, hvilke forføininger der i så henseende er truffet, tillikemed forslag om, hvorledes bestemmelsen bør gjennomføres for fylkets vedkommende.

Forsøkstakster.

Arb.depts. skr. av 11/9 1923 til Aust-Agder fylke.

Forsøkstakster efter veilovens § 26 over alternative veilinjer kan avholdes når bestemmelse om et veianleggs oparbeidelse foreligger under forutsetning at der snarest mulig og innen en rimelig tidsfrist treffes bestemmelse om hvorvidt grensen skal erhverves i henhold til taksten.

Opførelse av bygninger i en utstukket veilinje.

Arb.depts. skr. av 18/2 1920 til Hordaland fylke.

Veilovens § 27, 1ste punkt, vil kunne bringes i anvendelse i de tilfelle, hvor der — før der foreligger endelig avgjørelse om bygning av en projektert offentlig vei — er foretatt utstikning av linjen i marken.

Bestemmelsen i veilovens § 36, 1ste ledd, antas å få anvendelse fra det tidspunkt veien er besluttet bygget, planer utarbeidet og bevilgning foreligger.

Tung lesskjøring under teleløsningen.

Arbeidsdepartementets skrivelse 13/9 1921 til Østfold fylke.

For almindelige kjøretøier antas i henhold til veilovens § 66 (jfr. § 67) å kunne utferdiges forbud mot lesskjøring utover en viss vekt under teleløsningen.

Likeoverfor motorvogner antas disse §§ ikke å kunne få anvendelse.

Avgjørelser ang. erstatningsplikt.

Nedenfor hitsettes en del i den senere tid trufne avgjørelser angående den erstatningsplikt som påhviler distriktene vedk. jordskade m. v., idet tilføies, at der her er utelatt, de i det eldre sirkulærutdrag inntatte avgjørelser som efter ordlyden i den nu gjeldende veilov ikke lengere kan betraktes som tvilsomme.

Skade på skog, jord og gjerder.

Skr. 10/4 1896.

Arbeidsdepartementet har i skrivelse til veidirektøren meddelt:

„at ved eventuelle spørsmål om erstatning for *skade på skog og jord*, som ved veianleggene måtte forvoldes ved minering bør kun sådan skade på jord m. v. erstattes av anlegget, der kan tilskrives uaktsomhet under minering eller undlatelse av å dekke minerne, uaktet dette med i forhold til den påregnelige skade rimelige omkostninger kunde ske, hvilket formentlig ikke vil være tilfellet i dyrket mark og ialfald som regel heller ikke i dyrket mark.“

I anledning av et opstått spørsmål om erstatning for *oplegning av torv og matjord* ved siden av et under oparbeidelse værende veianlegg har Arbeidsdepartementet meddelt veidirektøren, at forsåvidt henleggelsen av torven og matjorden må betraktes som en foranstaltning, der er en regelmessig og naturlig følge av veiarbeidsdriften, må formentlig erstatning for mulig skade herved inngå under den erstatning for „annen jordskade utenfor veilinjen“, som påhviler distriktet.

Veidirektørens skr. 10/9 1925 og 22/9 1927.

Erstatning for gjerder, som er ødelagt under anleggsdriften er antatt å måtte påhvile anlegget. Den omstendighet at grunn til offentlig vei er avgitt gratis antas ikke å medføre nogen forandring m. h. t. fylkesveistyrets rett til å bestemme over den erhvervede grunn.

Kjørsel utenfor veilinjen.

Veidirektørens skrivelse 28/3 1896.

Erstatning for den skade, som forvoldes på *veier og grunn utenfor veilinjen ved kjøring av sten, grus o. l.*, antas at måtte gå inn under „annen jordskade utenfor veilinjen“, som er overtatt av distriktet. Herved bør dog iakttas, at anleggets drift innrettes således, at der uten forøkede utgifter for samme forårsakes minst mulig skade på grunn og veier utenfor veilinjen.

Arbeidsdepartementets skrivelse 12/8 1920.

Distriktet må betale skade forvoldt ved at der er kjørt over en grunneiers eiendom mens hovedveien var stengt på grunn av omlegninger.

Lertak, sten- og grustak.

Skr. 23/11 1899.

Til en bro blev der til brodekket tatt *lere* fra et i vedkommende herred beliggende *lertak*.

Da der fordredes erstatning for lertaket, blev det, efterat Arbeidsdepartementet hadde henskutt spørsmålet avgjørelse til fylkesmannen, av denne bestemt, at erstatningen skulde utredes av det herred, hvori broen var beliggende.

Skr. 31/5 1927.

Når anleggene kjøper grus, singel eller sten levert efter en bestemt enhetspris hvori også inngår leie av grus- eller stentak skal den del av kjøpesummen som antas å være arbeidspenger såsom sortering, lessning, transport o. l. utredes av anleggene, mens restbeløpet må utredes av distriktet.

På vedkommende regnskapsbilag må det av hensyn til revisjonen anføres fornødne opplysninger.

Stengjerder.

Veidirektorens skrivelse 10/12 1890 og cirkulærskrivelse av 17/2 1915.

Gamle stengjerder, grunnmurer etc. kan ikke benyttes til anlegg uten eierens samtykke, og eieren kan, hvis han vil, bortta sådanne ting. Ved ekspropriasjonsforretninger gås som regel ut fra, at sten, hvorpå er lagt arbeide fra vedkommende eiers side, såsom stengjerder, stenrøiser og gamle grunnmurer etc., ikke kan eksproprieres til benyttelse av veianlegget.

I anledning av spørsmål om hvorvidt denne regel også har anvendelse på stenrøiser, som er lagt tilside under opdyrking, har Arbeidsdepartementet uttalt, at det antar, at røiser bestående av ubearbeidet sten, som er opbrutt ved opdyrking o. lign., må kunne kreves avstått til veibygningmateriale i henhold til veiloven mot erstatning, som i mangel av overenskomst fastsettes ved skjønn.

Stensprut.

Veidirektorens skrivelse 16/12 1890 og cirkulærskrivelse 18/9 1912.

Rydning av grunnen utenfor veilinjen for utoverkastet sten bekostes av arbeidsfondet.

Endel småsten og torvhauger samt utrasning av et murparti — alt på dyrket mark — er bekostet borttatt av anlegget.

Istandsettelse av gårdsvei, avkjørsler.

Skr. 27/3 1889, 24/11 1896 og 18/9 1912.

Istandsettelse av gårdsvei, som er overskåret eller tilintetgjort ved veianlegg bekostet av anleggsfondet.

Arbeidsdepartementet har sluttet sig hertil med bemerkning, at de av et nyt veianlegg eller veiomlegning likeoverfor gårdeierens tidligere adkomst til hovedvei flytende ulemper utenfor det ovenfor spesielt omhandlede tilfelle, som regel ikke vil kunne begrunne noget rettskrav likeoverfor det almindelige veivesen.

Alle avkjørsler som nødvendiggjøres ved anlegg av nye veier, skal betales av anleggene, selv om der ikke har vært nogen tidligere benyttet vei eller sti på vedkommende sted.

Trappeopgang.

Arbeidsdepartementets skr. 21/11 1888.

En trappeopgang og opkjørsel for å skaffe adkomst til ny vei fra et overfartssted, hvor anlegget blev lagt ut i elven og betydelig høiere enn den innenfor liggende gamle vei, er bekostet av anleggsfondet.

Adkomst fra sjøboder til elv.

Veidirektorens skr. 24/5 1893.

Noen sjøboder blev berøvet adkomstvei til elven, på grunn av veianlegg. For dettes regning utførtes følgende arbeider:

1. Bygning av en stentrappe,
2. Opkjørsel til sjøbodene og
3. Bygning av en stikkrende.

Derhos utbetales eierne ulempeerstatning.

Flomskade.

Arbeidsdepartementets skr. 22/3 1924.

Erstatning for flomskade forvoldt ved mangler ved veianleggets utførelse betales av anleggsfondet.

Skade på hus.

Arbeidsdepartementets skr. 2/5 1895, 7/11 1896 og 22/6 1898.

Ved utrasning av et fjellparti ved et veianlegg beskadigedes et nedenforliggende hus. Skadeserstatning efter skjønn samt utgifter ved skjønnsforrettningens avholdelse utbetaltes av anlegget.

Midlertidig husleiegodtgjørelse er tilstått eieren av et hus, beliggende nedenfor en overhengende fjellhammer, som skulde bortsprenges ved et veianlegg. Godtgjørelsen, inntil bortsprengningsarbeidet var fullført, blev utredet av anlegget.

2 ekspedisjonsboder ved dampskibsanløpssted blev ødelagt ved minering og erstattet av anlegget efter overenskomst.

Skade ved veiutstikning.

Arbeidsdepartementets skr. 13/11 1923 og 15/9 1924.

Erstatning til en grunneier for foretatt skogrydning efter en annen utstukket veilinje enn den for anleggets oparbeidelse benyttede veilinje er utredet som en utgift vedk. anlegget.

Ulempeerstatning.

Arbeidsdepartementets skr. 28/8 1902, 23/1 1915 og 26/5 1924.

Ved avholdt takstforretning blev endel eiendomsbesiddere tilkjendt ulempeerstatning for, at en ny vei på grunn av det knappe terreng var lagt nærmere husene end den i veiloven bestemte avstand. Erstatningen blev betalt av anleggets midler.

Ulempeerstatning på grunn av at et nytt veianlegg avskjærer adgangen for kreaturer til drikkevann — betales av distriktet — ikke veianlegget.

Ulempeerstatning, som skyldes monteringsstilaset ved et broanlegg, er betalt av anleggets midler.

Skade på fiskeri.

Indredepartementets skr. 18/6 1879 og 17/7 1881.

Arbeidsdepartementets skr. 20/9 1893.

Borttagelse av en laksevippe, foranlediget ved et broanlegg, erstattet av arbeidsfondet.

Erstatning for *beskadigelse* av nogen *fiskehøler*, som ved minering var blitt opfyldt av sten, utredet av anlegget.

Skadeserstatning for *ødeleggelse av laksefiskeri* under minering, er betalt av veianlegget.

Vannledning.

Indredepartementets skr. 27/12 1875.

Arb.deptets skr. 21/7 1888 og 2/9 1895.

Istandsettelse av en ved arbeidsdriften beskaidiget *vannledning* er bekostet av arbeidsfondet.

Ved krysning mellom et veianlegg og *vannledning* til en by blev ledningen for anleggets regning overbygget med stikkrender, således at adgangen til ledningen til enhver tid kunde være fri.

Ved oparbeidelse av et veianlegg nødvendigjordes omlegning av *vannledningen for en by*. Arbeidet overtokes av by-kommunen mot godtgjørelse som utbetaltes av veianlegget.

Brønn og vannledning.

Arbeidsdepartementets skr. 12/9 1921.

Flytning av en brønn og ombygning av en vannledning på grund av et veianlegg er bekostet av vedkommende veianleggs midler.

Kjeller, våningshus.

Indredepartementets skr. 20/4 1885.

Skadeserstatning formedelst et på grund av anlegget forøket *vanntiløp til en kjeller* er utredet av anleggsfondet, samt *betaling for grunnen* til en i sakens anledning opkastet *avløpsgrøft*.

Arbeidsdepartementets skr. 6/11 1924.

Erstatning for ulempe og skade på våningshus forvoldt ved en i et veianlegg bygget stikkrenne, hvis gjennomløp viste sig for knapt tilmålt, er utredet av veianleggets midler.

Telegraf- og telefonlinjer.

(Kfr. avsnitt telegraf- og telefonanlegg.)

Arbeidsdepartementets skr. 15/11 1921.

Skade på skog ved omlegning av telefonlinje ved et veianlegg er betalt av anleggets midler mens erstatning for ny stolpegrunn er utredet av distriktet.

Veidirektorens skr. 2/7 1925.

Ved et annet veianlegg er utgifter til stolpegrunn og skogrydning ved flytning av en telegraflinje utredet av vedk. kommune.

Veidirektorens skr. 20/2 1925.

Utgifter til istandsettelse av telegrafvesenets kabel, som var skadet ved minering fra et veianlegg, er med departementets samtykke for den største del utredet av vedk. veianleggs midler.

Legemsbeskadigelse.

Arbeidsdepartementets skr. 16/10 1915.

Av anleggets midler er erstatning utbetalt til en gutt for skade forårsaket ved en eksplosjon av en funden fenghette.

Arbeidsdepartementets skr. 2/11 1921.

Erstatning for mønjeforgiftning av kuer ved et broanlegg, som ikke var inngjerdet, er betalt av anleggets midler.

Arbeidsdepartementets skr. 29/11 1923.

Erstatning for legemsbeskadigelse ved stensprut fra minering er betalt av anlegget til en kvinne, som tilfeldig gik nedenfor veilinjen.

Arbeidsdepartementets skr. 22/3 1924.

Erstatning for en ved minering skadeskutt ko er betalt av veianleggets midler.

Lov av 9/6 1903 om telegrafanlegg.

Skr. 11/1 1910.

Det tidligere forhold er ved denne lov forandret forsåvidt angår flytning av stolper, som står på eller langs gammel vei. Kfr. sirkulære av 17. april 1896.

I henhold til nevnte lovs § 5 er nemlig telegrafvesenet forpliktet til å besørge midlertidig eller for alltid fjernet eller forandret en telegraf- eller telefonledning, som uten godtgjørelse er anbragt på, over eller under offentlig ferdselsvei, såfremt „ledningen hindrer den hensiktssvarende benyttelse av ferdselsveien eller utførelsen av nødvendige arbeider på eller forandringer av denne.“

Hvis altså veivesenet av hensyn som foran nevnt forlanger flyttet *stolper, som står på veigrund*, må telegrafvesenet bære samtlige dermed forbundne utgifter, heri innbefattet mulig flytning av stolper, som står utenfor veiens grund, når flytningen av disse er direkte foranlediget ved at de på veigrund stående stolper må flyttes.

Da det har vært tvil om forståelsen av lovens § 4 bemerkes, at denne paragraf ifølge uttalelse fra regjeringsadvokaten ikke kan gjøres gjeldende for veivesenets vedkommende. Når der således

til et veianlegg er erhvervet grund ved ekspropriasjon, fri overdragelse eller på annen måte, opnår veivesenet ikke de rettigheter som etter § 4 er tilstått grunneiere, og opstår der under sådanne forhold kollisjon mellom veivesenet og telegrafvesenet, må veivesenet bære omkostningene med flytning av stolper, som ikke står på gammel veigrunn, og forutsatt at tilfellet ikke rammes av de bestemmelser i § 5 som foran er nevnt.

Også ved omlegning av eldre veier kan det tenkes at veivesenet må bære utgiftene ved flytning av en ledning, nemlig når flytningen foranlediges ved linjeforandring av den gamle vei, hvorved denne kommer i kollisjon med telegraf- eller telefonledning, som er anbragt utenfor den gamle veis grunn.

Forskrifter for elektriske anlegg.

Skr. 19/6 1920.

Arbeidsdepartementet har utferdiget nye forskrifter for elektriske anlegg; se Norsk Lovtidende, 1. avdeling nr. 79 for 1919.

Angående forholdet til veivesenet inneholder forskriftene følgende bestemmelser i § 14:

„Skal en elektrisk ledning krysse offentlig vei, gate, jernbane eller kanal, farbart vassdrag, havn, farvann, offentlige eller andre elektriske ledninger eller komme sådanne så nær, at der ved beskadigelse av ledningen eller dennes bærende deler eller på annen måte kan opstå fare eller ulemper for ferdsele eller forstyrrelse i bestående anleggs drift, må arbeidet med denne del av ledningen ikke iverksettes *uten tilladelse fra vedkommende offentlige myndighet* eller ledningens eier. Når sådan tilladelse er oppnådd, gir anleggets eier tilsynet meddelelse herom med oppgave over de sikkerhetsforanstaltninger, som aktes truffet. Disse blir å godkjenne av tilsynet. De i henhold til nærværende paragraf trufne avgjørelser kan innankes for departementet.“

Denne bestemmelse i „Forskrifter for elektriske anlegg“ er i overensstemmelse med § 40 i veiloven.

Forskriftene gjelder for offentlige og private høispente anlegg, d. v. s. anlegg med over 500 volt spenning likestrøm eller 250 volt vekselstrøm, og for offentlige og private lavspente sterkstrømsanlegg d. v. s. anlegg med spenning 10—50 volt likestrøm eller 10—250 volt vekselstrøm, hvis de kommer nærmere høispent ledning enn 10 m.

Sådanne anlegg må anmeldes for „Tilsynet med elektriske anlegg“ som påser at „forskriftene overholdes, og likeledes for fylkesveistyret etter „forskriftene“ § 14.

Ved fylkesveistyrets behandling av sådanne saker bør — hvis intet annet er bestemt — såvidt mulig befølges det direktiv som er gitt ved departementets rundskrivelse av 9. november 1916 — „Regler for krysning eller parallellføring av overjordiske elektriske sterkstrømsledninger med veier.“

Private svakstrømsanlegg (telefon, telegraf — dog ikke trådløs og ringeledninger) samt sterkstrømsanlegg med spenning under 10 volt er fritatt for anmeldelse til tilsynet, men må — hvis veier krysses — meldes til fylkesveistyret som fastsetter regler for krysningen.

Skr. 17/6 1922.

Arbeidsdepartementet har under 29. mars 1922 bestemt, at der foretas følgende tillegg til og forandringer i *forskrifter for elektriske anlegg* av 17. desember 1919 med tillegg av 13. april 1920 og 19. desember 1921:

I.

Der optas i forskriftene *to nye paragrafer*, §§ 110 og 111, sålydende:

§ 110. Som rum, hvor lett antendelige stoffer forekommer (se §§ 497 og 697), skal betraktes rum, hvor der fremstilles, bearbejdes eller opbevares lett antendelige stoffer i større mengder, således som i spinnerier, shoddyfabrikker, reperbaner, møller, frørensere, trevarefabrikker, høvlerier og andre verksteder for trebearbejdelse og lignende bedrifter, eller iøvrig hvor lett antendelig støv forekommer.

§ 111. Som rum, hvor eksplosive stoffer forekommer (se §§ 498 og 697), skal betraktes rum, hvor der fremstilles, bearbejdes eller opbevares sprengstoffer (krutt, dynamitt etc.), fengheter og fyrverkerisaker samt stoffer, som med fuktighet utvikler eksplosjonsfarlige gasser (f. eks. karnbid, natrium, kalcium o. l.), eksplosiv gass (lysgass, acetylen-gass etc.), ildsfarlig veske, som bensin, eter, nafta og andre vesker av lignende lettantendelighet, samt rum, hvor spiritus, trespirtus o. l. fremstilles og foredles.

Herunder innbefattes også de rum, hvortil gass eller lignende kan trenge inn fra andre rum, hvor eksplosive stoffer forekommer.

II.

Forskriftenes §§ 497 og 505 skal lyde således:

§ 497. I rum eller deler av sådanne, hvor der forekommer lett antendelige stoffer i større mengde (se § 110), skal brytere, sikringer og andre apparater være beskyttet med ildsikker innkapsling. Der tillates kun anvendt lufttette elektriske glødelamper. Hvor der kan være fare for, at lampene kan komme i berøring med lett antendelige stoffer, skal lampene beskyttes ved en glasskuppel eller et omsluttende gitter.

Der tillates kun anvendt kortslutningsmotorer eller motorer, som er helt innkapslet med ildsikkert materiale (se § 107). Eventuelle åpninger for tilførsel og avledning av kjøleluft for motorene må anbringes og beskyttes således at ikke treavfall eller lignende brennbare stoffer kan føres med av luften eller kanalene bli tilstoppet. Igangsetnings- og reguleringsapparater må ha sine kontaktbaner helt nedsenket under olje eller være innkapslet med ildsikkert materiale. Bevegelige ledninger må være forsynt med stålarmring.

I rum, hvor der forekommer lett antændelig støv, som i spinnerier, reperbaner m. v. (se § 110), må motorenes eventuelle kjøleluft tilføres og avledes til støvfri luft igjennem ildsikre og lufttette rør. Igangsetnings- og reguleringsapparater må ha sin kontaktbane og likeledes motstandsmaterialet helt nedsenket under olje eller være lufttett og ildsikkert innkapslet. Innkapsling av sikringer og brytere må likeledes være helt lufttett.

§ 505. Apparater, som anbringes i det fri, som lampeholdere, brytere, sikringer, stikkontakter etc., må være således konstruert, at de ikke beskadiges av fuktighet.

Veiarbeider i nærheten av telegraf- og telefonlinjer.

Skr. 8/12 1915 og 25/s 1922.

Telegrafdirektøren har tilskrevet veidirektøren således:

„Det hender forholdsvis hyppig at Rikstelegrafens linjer blir beskadiget under minering ved veianlegg. I de fleste tilfelle har man grunn til å tro at skaden ikke har kunnet undgås tiltross for den av veianleggets vedkommende utviste forsiktighet. Men der forekommer også tilfelle av den art at man må være i tvil om hvorvidt veiarbeiderne og disses nærmeste foresatte har den rette forståelse av forholdet. Det er innlysende, at selv om telegrafvesenet får refundert sine utlegg til reparasjonen, dekker dette som regel kun en ringe del av den virkelige skade, idet der også må tas hensyn til det tap telegrafvesenet lider derved at linjen blir ubrukbargjort for kortere eller lengere tid. Hertil kommer alle de av trafikkforstyrrelsen forvoldte ulemper for publikum, der ikke kan angis med bestemte pengebeløp. Ennvidere vil man ikke undlate å påpeke at selv om skytningen ikke forårsaker brudd eller slyngninger i øieblikket, kan linjematerialet, især kobbertråden, let ta sådan skade av stenflisene at der senere kan opstå feil, som egentlig skriver sig herfra.“

Overingeniørene anmodes om å påse, at der utvises den største forsiktighet under arbeider i nærheten av telegraf- og telefonlinjer for å undgå beskadigelse av disse.

Flytning av telegraf- og telefonlinjer.

Skr. 17/4 1896, 14/3 1902 og 2/1 1924.

Telegrafstyret har henstillet til veidirektøren, „at der treffes den ordning fra veiadministrasjonens side, at der, når anlegg eller forandringer av veier krever flytning av telegrafstolper, i betimelig tid på forhånd skjer meddelelse herom til vedkommende distrikts telegrafinspektør med anmodning om å la flytningen utføre for veivesenets regning“.

Denne telegrafstyrets anmodning bedes etterkommet, idet veidirektøren dog går ut fra, at det

overlates vedkommende arbeidsbestyrer og telegrafinspektør å ordne saken med hensyn til telegrafstolpers flytning således, som de i hvert enkelt tilfelle måtte komme overens om, hvorved der også med telegrafvesenets samtykke kan bli adgang til, at dette arbeide utføres ved veivesenets ingeniører og arbeidere, når så findes hensiktsmessig.

Telegrafstyret har under 3. mars 1902 henstillet til telegrafinspektørene, at utgiftene ved forsendelse av arbeidere til flytning av telegrafstolper for veivesenets regning må bli innskrenket mest mulig, idet selve gravnings- og flytningsarbeidet ved mindre arbeider må kunne utføres av veivesenets arbeidere under opsyn av en av telegrafvesenets folk. Trådarbeidet må i de fleste tilfelle kunne utføres av den av telegrafvesenet utsendte mann med assistanse av veianleggets folk.

Telegrafstyret har meddelt at følgende bestemmelser tjener som veiledning for *telegrafvesenets* funksjonærer:

1. „Lov av 9. juni 1903 og de i henhold til lovens § 13 ved den kgl. norske regjerings resolusjon av 21. november 1905 utferdige de nærmere regler for lovens gjennomførelse og anvendelse. I det samtidig utsendte sirkulære er blandt annet anført: „Opmerksomheten henledes på, at ved fremtidige nye anlegg, omlegninger eller forandringer av eldre linjeruter skal vedkommende offentlige myndigheter eller private interesserte gis anledning til å gjøre sig bekjent med den for anlegget lagte plan og i betimelig tid varsles om, når utstikningen i marken finner sted, forat disse under samme kan varetta sine interesser“.
2. Sirkulære av 25. februar 1909 til inspektører og arbeidsledere: „Om *fordeling av utgiftene når telegraf- og telefonlinjer må flyttes for veianlegg*. På foranledning meddeles herved følgende om forståelsen av enkelte punkter i lov av 9. juni 1903 om anlegg av telegraf, telefon og lignende meddelelsesmidler vedrørende forholdet mellom veivesenets og telegrafvesenets innretninger. Når et *nytt* veianlegg kolliderer med en allerede eksisterende telegraf- eller telefonledning bærer veivesenet samtlige utgifter med den herav nødvendiggjorte flytning eller endring av vedkommende ledning. Når veivesenet i henhold til lovens § 5 forlanger flyttet eller endret en på offentlig ferdselsvei anbragt telegraf- eller telefonledning, bærer telegrafvesenet samtlige utgifter i anledning av ledningens flytning eller endring, herunder også innbefattet omkostninger ved flytning av telegraf — eller telefonstolper med dertil hørende ledninger, som er anbragt utenfor den egentlige ferdselsvei, og som telegrafvesenet finner må flyttes av hensyn til ledningens fornyede

retning eller av andre grunner. (Skr. fra Arbeidsdepartementet av 15. februar 1909)".

3. Cirkulære av 13. desember 1912 til inspektørene: „*Om utgifter ved flytning av stolper, som står på eller langs vei.* På foranledning henledes oppmerksomheten på de ved lov av 9. juni 1903 om anlegg for telegraf, telefon og lignende meddelelsesmidler trufne bestemmelser angående forholdet ved flytning av stolper, som står på eller langs gammel vei. I henhold til nevnte lovs § 5 er telegrafvesenet forpliktet til å besørge midlertidig eller for alltid fjernet eller forandret en telegraf- eller telefonledning, som uten godtgjørelse er anbragt på, over eller under offentlig ferdselsvei, såfremt „ledningen hindrer den hensiktssvarende benyttelse av ferdselsveien eller utførelsen av nødvendige arbeider på eller forandringer av denne“. Hvis altså veivesenet av hensyn som foran nevnt forlanger flyttet stolper, som står på veigrunn, må telegrafvesenet bære samtlige dermed forbundne utgifter, heri innbefattet mulig flytning av stolper, som står *utenfor* veiens grunn, når flytningen av disse er direkte foranlediget ved, at de på veigrunn stående stolper må flyttes (av hensyn til telegraf-, telefonledningens linjering eller lignende). Hvad angår forståelsen av lovens § 4 bemerkes, at denne paragraf ifølge uttalelse fra regjeringsadvokaten ikke kan gjøres gjeldende for veivesenets vedkommende. Når der således til et veianlegg er erhvervet grunn ved ekspropriasjon, fri overdragelse eller på annen måte, opnår veivesenet ikke de rettigheter, som efter § 4 er tilstått grunneiere, og opstår der under sådanne forhold kollisjon mellom telegrafvesenet og veivesenet, må veivesenet bære omkostningene ved flytning av stolper, som ikke står på gammel veigrunn og forutsatt at tilfellet ikke rammes av de bestemmelser i § 5, som foran er nevnt. Ved omlegning av eldre veier må veivesenet bære utgiftene ved flytning av en ledning, når flytningen foranlediges ved linjeforandring av den gamle vei, hvorved denne kommer i kollisjon med telegraf- eller telefonledning, som er anbragt utenfor den gamle veis grunn“.

Som det vil sees er foranstående bestemmelser overensstemmende med hvad der er anført i veidirektørens cirkulære av 11. januar 1910 for såvidt angår de deri omhandlede spørsmål.

Telegrafstyret har samtidig meddelt, at det har besluttet å utsende et nytt cirkulære til inspektørene med påbud om,

„at intet arbeide omfattende flytning eller omlegning av telegrafvesenets linjer for offentlige institusjoner eller private blir iverksatt, før det ved befaring eller forhandling er fastslått arbeidets utstrekning og utgiftenes fordeling, likesom det samtidig gis de interesserte underretning om hvor store utgiftene antas å bli.

Skulde det under arbeidets utførelse vise sig uoverensstemmelser mellom de påløpne og de anslagsvis opgitte utgifter, holdes de interesserte åjour hermed.“

Da det i flere tilfelle har vist sig vanskelig efter arbeidets utførelse å bringe på det rene i hvilken utstrekning det påhviler telegrafvesenet eller veivesenet å bekoste sådanne flytninger eller omlegninger av telegraf- og telefonlinjer, som er foranlediget ved veiarbeider, anmodes overingeniørene om på forhånd å søke dette fastslått efter forhandling med telegrafvesenets vedkommende.

Enn videre meddeles at Handelsdepartementet har bestemt følgende endringer i de nærmere regler for gjennomførelse og anvendelse av lov av 9. juni 1903 om anlegg for telegraf og telefon m. v., fastsatt ved Den Norske Regjerings resolusjon av 21. november 1905.

I reglens § 9 forandres fristen „senest 8 dager i forveien“ til „senest 4 uker i forveien“. Den endrede regel gjelder fra 1. januar 1924“.

Dessuten endres ordene „eller under“ i paragrafens 2. linje til: „under eller gjennom“, jfr. lov av 14. juli 1922. Reglens § 9 blir derfor fra 1. januar 1924 sålydende:

„Når der med hensyn til en offentlig vei, offentlig eller privat eiendom på, over, under eller gjennom hvilken der er anlagt telegraf- eller telefonledning, skal treffes forføining, som nødvendiggjør at ledningen endres eller fjernes, må dette i betimelig tid og senest 4 uker i forveien anmeldes for vedkommende telegrafinspektør“.

De nu gjeldende bestemmelser om anbringelse av telegraf- og telefonlinjer langs offentlige veier har i mange tilfelle medført at der er opstått vanskeligheter, når en påkrevet utvidelse av veien skulde utføres og veivesenet påføres ofte betydelige utgifter ved sådanne anledninger. Veidirektøren vil derfor ved leilighet gjerne opta forhandlinger med telegrafvesenet for om mulig å få disse bestemmelser forandret, men forinnan så skjer, anmodes overingeniørene om ut fra deres erfaring å meddele hvilke forandringer de skulde anse ønskelig.

Forsiktighet i grustak.

Skr. ⁸/₃ 1892.

Da det under arbeide i grustak har hendt, at nedfallende teleklump o. l. har forårsaket ulykkestilfelle med døden tilfølge, innskjerpes den største forsiktighet under denslags arbeider.

Kreaturtråkk.

Skr. ¹¹/₈ 1903.

Arbeidsdepartementet har på foranledning uttalt:

„— — — sålenge anlegget er under oparbeidelse ved veivesenets foranstaltning, antas det å måtte påligge anleggsbestyrelsen å holde veilegemet tilstrekkelig avstengt, således at kreaturtråkk og skadelig trafikk fra omboendes side hindres.“

Utbrenning av borhull.

Skr. 24/4 1911.

På grunn av et inntruffet uheld gjøres oppmerksom på, at sprengstoffinstruksens bestemmelser om vakt og rop (§ 12) også må befølges ved „utbrenning“ av borhull. Kfr. § 8.

Beplantning av veiskråninger.

Skr. 9/4 1907, 26/11 1910 og 12/7 1920.

I anledning av spørsmål om å beplante veiskråninger i ufruktbar grus- eller aurterreng, hvor skråningene har vanskelig for å sette sig og hvor torv eller matjord ikke uten uforholdsmessige omkostninger kan skaffes, har veidirektøren innhentet uttalelse fra landbruksdirektøren.

Landbruksdirektøren anbefaler at der gjøres forsøk med å beså sådanne strekninger med en blanding av *stivsvingel* og *svingelfakse* — halvparten av hver sort. Marehalm er, uttaler landbruksdirektøren, visstnok den plante, som binder best og som er mest egnet, hvor det gjelder å hindre sandflukt, men marehalmen faller kostbar, og dessuten bør veiskråningene, hvor det på nogen måte går an, besåes eller beplantes med planter, der også har verdi som fôr.

Forsåvidt forsøk med noen av de her nevnte planter måtte bli anstillet, imøtesees i sin tid nærmere uttalelse angående de opnådde resultater, likesom også bedes meddelt mulige erfaringer, som allerede er innvunnet med hensyn til det her omhandlede spørsmål.

Ved et veianlegg har forsøk vært anstillet med å beplante veiskråningene med furu. Angående forsøkene har vedk. overingeniør meddelt følgende opplysninger:

„Ved veianlegget var der på 3 steder store veiskråninger, hvor fyllingsmaterialet bestod av rått skiferfjell med litt jord iblandt. Det var ikke mulig med rimelige omkostninger å skaffe torv til disse store skråninger. Man bestemte sig derfor til å beplante dem meget tett med almindelig furu og buskfuru og tillike å så dem til med avfall fra høilader. Plantningen blev utført høsten 1905 og selvfølgelig omhyggelig inngjerdet med net.

Nu efter 5 års forløp viser det sig, at al almindelig furu (på nogen få undtagelser nær på et sted) er gått ut, mens buskfuruen trives utmerket og setter store skudd hvert år, særlig hvor der er litt mere jord; til våren akter man å efterplante på de større flekker.

Såvidt jeg kan forstå, omfattes plantningene med meget stor interesse av befolkningen; det er også en ren fornøielse å se hvordan trærne vokser.

Idethele opfordrer disse forsøk sterkt til videre plantning i lignende tilfelle.

Selve plantningen koster en forsvinnende bagatell, men inngjerdingen, som er absolutt nødvendig, er kostbar.“

Ved et veianlegg er gjort forsøk med å tilså sandskråninger med lupiner. (*Lupinus angustifolium*). Det var lange og meget høie fyllingskråninger som bestod av ren sand.

Da der ikke med rimelige omkostninger kunde skaffes matjord til beklledning av disse skråninger, blev de tilsådd med lupinfrø våren 1919.

Ved en foretatt inspeksjon 1920 viste det sig at lupinene hadde vokset godt, så de beklær det meste av skråningene, uaktet sanden syntes fri for jord.

Da disse forsøk således synes å vise et meget lovende resultat, har veidirektøren trodd å burde meddele dette, da det kanskje på flere steder kunde være hensiktsmessig å anvende lupiner til stabilisering av sandskråninger.

Salg av gamle bromaterialer.

Skr. 17/12 1908.

Veidirektøren har meddelt en av overingeniørene, „at de ved salg av nedlagte broer innkomne beløp — i henhold til Indredepartementets skrivelse av 21. mai 1872, — antas å måtte føres til inntekt i vedkommende nye broanleggs regnskap, forsåvidt intet annet på forhånd uttrykkelig er bestemt.

Cementarbeiders herdning.

Skr. 11/12 1909.

Ved flere anledninger har cementarbeider herdnet meget langsommere enn man skulde vente, uten at der med sikkerhet har kunnet påvises nogen bestemt grunn. Høsten 1909 er der også inntruffet et tilfelle, som er så avvikende fra det normale, at veidirektøren finner å burde tilråde særlig oppmerksomhet likeoverfor cementarbeiders avbinding og herdning, navnlig hvis cementen må transporteres under vanskelige forhold, eller hvis den må lagres i lengere tid før anvendelsen.

I antydende tilfelle herdnet cementmørtel i almindelige murfuger godt i vedkommende murs ytre flater, mens mørtelen et litet stykke inne i samme murs indre efter over 2 måneders forløp var ganske myk og uherdnet.

Vedkommende arbeide var utført i en nogenlunde almindelig høsttemperatur uten kuldegrader. Der var benyttet prøvet cement, prøvet sand og rent vann.

Ved cementarbeider og særlig ved hvelvbroer bør man derfor forvise sig om at herdning har funnet sted i byggverkets indre, forinnan det utsettes for påkjenning.

Detektorgalvanometers benyttelse.

Skr. 14/2 1924.

Under henvisning til den i ledetråden ved sprengningsarbeider side 90 anførte instruks for elektrisk mineantendelse, finnes det som følge av et inntruffet ulykkestilfelle ved bruk av en elektrisk lommelampe i stedet for detektorgalvanometer påkrevet å henlede oppmerksomheten på følgende bestemmelse:

„Til prøvning av elektriske fenghetter og skyteledninger må der ikke benyttes andre apparater enn de for dette bruk spesielt bestemte detektorgalvanometere. Benyttelse av andre strømkilder er livsfarlig.“

Siemens & Halskes detektorgalvanometer type T. 312 med lærfutral kan rekvireres gjennom Veidirektørkontoret. Reservebatterier erholdes direkte fra Siemens Schuckert A/S., Oslo.

Felgbredde for hjul og hjulstål med avrundede kanter.

Skr. 24/11 1925.

En av landets største fabrikker for fremstilling av arbeidskjøreredskaper har henledet veidirektørens oppmerksomhet på, at den hjulståldimensjon som nu almindelig benyttes for 80 m/m brede hjulfelger er mindre kurant, idet hjulstål lettest og billigst erholdes i engelsk tommemål. Samtidig er man oppmerksom på, at der nu alm. benyttes hjulstål med *avrundede* sidekanter, og at sidekantene i alm. praksis regnes som tillegg til vedkommende felgbredde således at der for 80 m/m felgbredde alm. brukes hjulstål med en totalbredde av ca. 85 m m, idet den flate del av banen er 80 m/m bred. Den gangbare dimensjon 3" eng. hjulstål med avrundede kanter har tilsvarende en totalbredde av 76 m/m (+ 4 á 7 m/m for kantene) = minst 80 m/m. Da hjulskoninger med denne totalbredde (inkl. avrundede kanter) neppe er skadeligere for veibanen enn 80 m/m bredt, skarpkantet hjulstål, finner veidirektøren det av praktiske og økonomiske hensyn rimelig, at hjulstålets totalbredde bør være avgjørende for felgbredden. Man skulde således få følgende regel:

„Veiplakatens bestemmelse om 80 m/m felgbredde regnes, ved bruken av hjulstål med avrundede kanter, å tilfredsstillen når hjulstålets totalbredde (inkl. avrundede kanter) er minst 80 m/m.“

Broskjønn.

Skr. 25/1 1915.

Ved anlegg av broer selv over mindre vassdrag har det i den senere tid vist sig nødvendig forinnen anleggets iverksettelse å bringe på det rene, om det er påkrevet å avholde broskjønn i henhold til vassdragsloven.

Da det gjentagne ganger har hendt, at iverksettelsen av broanlegg er blitt forsinket, fordi de nødvendige formalia i så henseende ikke har vært bragt i orden ved sakens innsendelse til veidirektøren, har veidirektøren — under henvisning til „Regler for utarbeidelse av forslag til vei- og broarbeider“, — trodd å burde meddele følgende:

Forsåvidt det ansees mulig, bør man selvsagt søke å undgå avholdelsen av broskjønn, da dette krever forholdsvis lang tid og er forbundet med

ikke ubetydelige omkostninger. I tilfelle av at skjønn vil søkes undgått, må der imidlertid innhentes erklæringer om, at de, som er interessert i ferdsl og fløtning i vassdraget (vassdragslovens § 8) eller som muligens kan ha andre vassdragsinteresser å vareta (vassdragslovens § 7) finner det planlagte broanlegg tilfredsstillende og derfor frafaller krav på avholdelse av broskjønn. Ennvidere må innhentes fylkesmannens tilslutning til at broskjønn sløifes.

I de tilfelle, hvor der ikke vites å være nogen, som er spesielt interessert i ferdsl eller fløtning eller har andre interesser i vassdraget, vil det i almindelighet være tilstrekkelig å tilveiebringe vedkommende herredsstyres og fylkesmannens erklæring om, at broskjønn ansees upåkrevet.

Kan imidlertid tilfredsstillende erklæringer fra de interesserte ikke tilveiebringes, blir det som regel nødvendig å avholde skjønn.

I disse tilfelle vil der vinnes betydelig tid, såfremt overingeniøren på forhånd — eventuelt gjennom lensmannen — har innhentet opplysninger om, hvilke interesserte bør innstevnes til skjønnet. I større vassdrag vil der ofte være et betydelig antall interesserte, uten at det dog ansees nødvendig særskilt å innstevne samtlige.

I vassdrag med fellesfløtning er det tilstrekkelig å innstevne samles bestyrelse, forsåvidt ingen andre interesser påvirkes av anlegget.

I almindelighet innstevnes kun de, som har de vesentligste interesser, idet man går ut fra, at når vedkommende broanlegg er tilfredsstillende i forhold til dem, som har de største interesser, må det forutsettes også å bli tilfredsstillende for den, som har mindre interesser.

Efter den nye lov av 3. juli 1914 om forandringer i lov om lagrettesmenn av 28. august 1854 er opnevningen av skjønnsmenn henlagt under vedkommende opnevnesmyndighet uten forutgående forslag fra nogen av partene.

Denne omstendighet antas imidlertid ikke å burde medføre nogen vesentlig forandring i den hittil benyttede fremgangsmåte, at rekvirenten gir opnevnesmyndigheten anvisning på skjønnsmenn, som ansees å opfylle den i loven foreskrevne særlige kyndighet for hvert tilfelle, og derhos har sin bopel på beleilig sted.

En sådan veiledning angående opnevne av skjønnsmennene kan formentlig være gavnlige for saken, selv om den ikke medfører nogen forpliktelse for opnevnesmyndigheten å ta hensyn hertil.

Vedrørende broanleggs forhold til ferdsl og fløtning hitsettes følgende av regjeringsadvokaten utferdigede bemerkninger, som i almindelighet fremlegges ved skjønnsforretninger i veivesenet:

„Til nærmere forståelse av vassdragslovens § 8 hitsettes av vassdragslovkommisjonens motiver til nevnte § (utkastets § 11) følgende, der findes i de trykte motiver § 33, 2. spalte:

„Forbudet mot å sperre vannkommunikasjonen ved bygning i eller over vassdraget kan

naturligvis ikke hindre adgangen til å bygge broer over samme, da kommunikasjonen på landjorden må være likeså berettiget som kommunikasjonen på vannet. Kun kan det fordres, at der ved broanlegget tas tilbørlig hensyn til vannkommunikasjonen, og at denne ikke derved påføres større hinder eller besvær, enn nødvendigheten krever.

På den annen side må det påligge ferdsele og fløtningen å iakta fornøden forsiktighet for ikke å ødelegge eller beskadige de på deres vei møtende broer; og at der ikke kan kreves nogen erstatning for den ulempe og besvær, som ferdsele og fløtningen på grunn herav må underkaste sig, formenes klart; jfr. høiesterettsdom 11. mars 1865. " "

Den således av vassdragslovkommissjonen som forbillede nevnte høiesterettsdom finnes citert i anhanget til motivene (se særavtrykk § 120) således:

"Efter anlegget av jernbanebroen over Glømmen ved Fetsund blev det nødvendig å foreta fløtning av tømmer på en annen, besværligere og bekosteligere måte enn hittil sålangt der kunde erindres hadde vært brukt, hvorhos eldre lenseanlegg ovenfor broen (Bingens) måtte sløifes og nye anlegges nedenfor. For disse ulemper påstod tømmerdireksjonen forgjeves erstatning. " "

Det anføres i omhandlede høiesterettsdom videre, at hvad fløtningen kunde fordre, var alene, at den ikke underkastes "særegne og usedvanlige hindringer. " "

I en senere høiesterettsdom (i Rt. 1879 side 83) vedrørende Porsgrundbroen, hvor der var spørsmål om broanleggets forhold til den pågående dampskibstrafikk, er det uttalt, at et broanlegg måtte være "til utilbørlig hinder for ferdsele", hvis det skulde ansees å gå ferdselens rettigheter efter vassdragslovens § 8 for nær.

I upåanket dom av Trondhjems overrett avsagt 6. november 1899 i sak mellom "Christiania Tømmerdirektion" og staten angående Sandstad bro i Grue, Solør, heter det bl. a.:

"Der kan ikke være spørsmål om ved anvendelsen av vassdragslovens § 8 å forstå bestemmelsen efter bokstaven således, at broen skal innrettes på den måte, at den så litet som mulig besværer ferdsele, uansett hvorvidt de hertil fornødne foranstaltninger vilde stå i missforhold til de interesser, der knytter sig til ferdsele og fløtning. Der må en avveien av interessene til, og denne er det skjønnets sak å foreta. " "

Spørsmålet om et broanlegg tilfredsstillende fordringer, som ferdsele og fløtning efter vassdragslovens § 8 rettelig forstått kan opstille, kan derfor i virkeligheten formes således:

Om broanlegget på det givne sted for ferdsele eller fløtning vil medføre ulemper eller forvolde utgifter, der kan karakteriseres som særegne, usedvanlige og utilbørlige.

Og dette spørsmåls besvarelse må ske under avveien på den ene side av de omkostninger, som det vilde medføre å innrette broanlegget på

det gitte sted anderledes (f. eks. høiere eller med større spennvidder), på den annen side av de omkostninger, som ferdsele eller fløtningen må ha for å innrette sig efter det foreslåtte broanlegg. " "

Innredning av brakker og anvendelse av telter.

Skr. 8/6 og 9/10 1915.

Medicinalstyrelsen har opstillet følgende hygieniske krav for brakkers innredning:

1. Luftvolumet i rum, som tjener til opholdssted for mennesker, må minst være ca. 8 m.³ pr. individ.
2. Kokken må ikke ha soveplass i samme rum, hvor mat opbevares og tilberedes.
3. Der må arrangeres tørrerum forsynt med ovn for effektiv tørring av arbeidernes våte klær.
4. Kun enkeltenger tillates. Hvor disse plasseres umiddelbart ved siden av hinannen, må der arrangeres lettere skillevegger mellom sengene.
5. Der må sørges for tilstrekkelig ventilasjon.

Dette rum kan passende kombineres med det i § 17 i reglementsmessige bestemmelser angående arbeidsordningen nevnte vaskerum. Regler for bruk av brakken bør opplæses. Disse regler bør da bl. a. inneholde bestemmelser om: at vått tøy ikke må medtas inn i soverum for tørring der og at der stadig må holdes godt utluftet i soverommene.

Medicinalstyrelsen har ennvidere henstillet, at man såvidt mulig skaffer en minste vinduslyspåning = $\frac{1}{10}$ av gulvflaten.

På foranledning av veidirektøren har Arbeidsdepartementet i skrivelse av 25. september 1915 samtykket i, at der anvendes telter ved mindre, kortvarige anlegg og hvor arbeidsdrift kun pågår om sommeren.

Skal brakker anvendes, går departementet ut fra, at forskriftene i § 17 i de reglementsmessige bestemmelser for arbeidsordningen ved statens veianlegg må bli å iakta, selv om det er spørsmål om "lettbyggede" brakker, likesom tegninger utarbeides og medicinalstyrelsens uttalelse innhentes også for disses vedkommende.

Kokketjenesten i brakker.

Skr. 17/4 1912, 22/3 og 28/11 1917.

Arbeidsdepartementet har tilskrevet veidirektøren således:

"Angående den innkomne forestilling fra de norske sedelighetsforeningers centralstyre vedrørende forholdene ved arbeiderbrakker med kvinnelig betjening til matlavning m. v. skal departementet bemerke, at man finner det ønskelig at

det, når kvinnelig betjening må anvendes i arbeiderbrakker, i størst mulig utstrekning blir overdratt til en arbeiders (eller arbeidsformanns) hustru å besørge matlavningen m. v. samtidig med at dennes mann antas til å føre det fornødne opsyn i brakken (som brakkechef). Man skal derfor be rettet henvendelse til arbeidsbestyrerne om at der må bli forholdt på denne måte overalt hvor en sådan ordning kan istandbringes.

Forsåvidt man i det enkelte tilfelle blir nødt til at anvende ugifte kvinnelige kokker i arbeiderbrakker, går departementet ut fra, at der hertil søkes antatt eldre pålitelige kvinner. Man forutsetter, at der for disse alltid innrettes et særskilt låsferdig soverum, og at der påses at der ikke blir lagt beslag på dette rum av andre. Et sådant særskilt soverum forutsettes likeledes stillet til disposisjon for brakkechefen og hans hustru, når hun tjenstgjør som kokke i brakken.“

Arbeidsdepartementet har i skrivelse av 20. mars 1917 til veidirektøren uttalt, at lønn til brakkekone etter gjeldende bestemmelser må være veianlegget uvedkommende, men har i skrivelse av 21. november 1917 antydnet at det offentlige efter derom innsendt forslag vil kunne yde fornødent tilskudd til avlønning av en mannlig kokk, hvor det viser sig ønskelig å ansette en sådan til opnåelse av betryggende forhold.

Det bemerkes at de tekniske administrasjonschefer på forhånd hadde uttalt sig mot at arbeidsbestyrerne avskjæres adgangen til å anvende ugifte kvinner som kokker i arbeiderbrakkerne, da det er vanskelig å få kokkeplasser besatt med mannlige stuerter, som i almindelighet også vil falle for kostbare for arbeiderne, og som dessuten neppe helt kan erstatte de kvinnelige.

Forsåvidt det i noget tilfelle skulle vise sig nødvendig å ansette en mannlig kokk, og dette ikke kan ske uten merutgift, går veidirektøren ut fra at fornødent forslag om tilskudd av det offentlige innsendes hertil, så at spørsmålet kan bli forelagt departementet til avgjørelse.

Beskjeftigelse av den faste arbeidsstokk.

Skr. 25/10 1922.

Innskjerpes at den ordinære bevilgning til veianleggene først og fremst skal brukes til beskjeftigelse av den faste arbeidsstokk, likesom den *ordinære arbeidsdrift* bør planlegges således at de faste arbeidere så vidt mulig kan skaffes beskjeftigelse året rundt i den utstrekning som bevilgningene og anleggenes beskaffenhet gir anledning til.

Hvis der skal anordnes *nødsarbeide* ved anlegg hvor der pågår ordinær arbeidsdrift, må *arbeidsledige ikke inntas for nødsmidler er stillet til rådighet*.

Anvisning av penger til veianlegg.

Skr. 6/7 1922.

Fra 1. juli 1922 foregår efter Arbeidsdepartementets bestemmelse anvisning av penger til veianleggene og statens veivedlikehold direkte fra veidirektøren.

Det er tilstrekkelig å innsende hertil rekvisisjoner på penger i ett eksemplar, hvorefter vedkommende kasserer fra veidirektøren vil bli tilstillet en check på det rekvirerte beløp, som da kan heves i en av Norges Banks avdelinger eller i en hvilken som helst annen bank — privatbank eller sparebank. Hvor ingen annen bank er tilgjengelig for kassereren må checken i kvittert stand sendes til nærmeste avdeling av Norges Bank med anmodning om å få beløpet tilsendt i de myntsorter, som tiltrenges.

Norges Bank har avdelinger i følgende byer:

Halden.	Stavanger.
Fredriksstad.	Haugesund.
Hamar.	Bergen.
Lillehammer.	Aalesund.
Gjøvik.	Kristiansund.
Drammen.	Trondhjem.
Larvik.	Bodø.
Skien.	Tromsø.
Arendal.	Hammerfest.
Kristianssand.	Vardø.

Forskuddsvis oparbeidelse av hovedveier og pengenes rekvisisjon.

Skr. 2¹/₆ og 19⁹ 1922.

Innskjerpes bestemmelsen i sirkulære av 16. mars 1922 (jfr. instruksens B § 1) om at forskuddsvis oparbeidelse av hovedveier ikke må iverksettes før Stortingets — eller i hvert fall Arbeidsdepartementets — samtykke dertil er innhentet.

Arbeidsdepartementet har pålagt veidirektøren å påse at der ikke foregår veiarbeidsdrift for midler som forskuddsvis utlegges av vedkommende kommune uten at departementets samtykke på forhånd er innhentet.

Forsåvidt en kommune ønsker å gi forskudd til oparbeidelse av et veianlegg, må begrunnet forestilling derom innsendes hertil, så saken kan bli forelagt departementet til avgjørelse førenn pengene mottas og arbeidet iverksettes.

Forskudd fra distriktet kan som regel ikke ventes refundert førenn der blir gitt ordinær bevilgning til vedkommende anlegg — altså ikke av midler som er stillet til rådighet til nødsarbeide.

Forskudd fra distriktet til fremme av arbeidsdriften innbetales direkte til anleggets kasserer efter rekvisisjon fra vedkommende overingeniør.

Veikassererne gis pålegg om gjennom overingeniøren å innsende *melding til veidirektøren* så snart innbetaling av et sådant forskuddsbeløp har funnet sted.

**Forskudd på redskapsbeholdningenes verdi.
Overskridelse av bevilgninger.**

Skr. 10/10 1922, 25/6 og 1/10 1925.

Arbeidsdepartementet har pålagt veidirektøren å påse at der må bli utvist den største forsiktighet ved ansettelsen av redskapsbeholdningenes verdi, således at der ikke inntre overskridelser ved anvisning av forskudd utover slutningsverdien av anleggenes beholdninger av forskjellig art.

Odelstinget har i møte den 26. mars 1925 fattet sådan beslutning:

„Odelstinget må på det alvorligste påtale at administrasjonen ikke i tilstrekkelig grad respekterer Stortingets bevilgningsmyndighet. Man må henstille til departementene at der blir søkt om etterbevilgning, såfremt nevneverdige overskridelser av de bevilgede beløp viser sig å være uundgåelige.“

Arbeidsdepartementet har anmodet veidirektøren om å holde *alle* utgifter strengt innenfor bevilgningenes ramme og nøie å påse at der ikke foretas nogen disposisjon som vil kunne medføre overskridelse, uten at samtykke hertil på forhånd er innhentet fra departementet.

Videre har departementet henledet oppmerksomheten på at der ikke uten Stortingets samtykke eller bevilgning må igangsettes arbeider eller iverksettes nogen foranstaltninger som binder eller beslaglegger statskassens kontantbeholdning.

Arbeidsdepartementet har gjort oppmerksom på, at *overskridelse av den for budgetterminen gitte bevilgning til veianleggenes drift* må undgås.

Som følge herav vil der ikke kunne gjøres

regning på anvisning av beløp på redskapsbeholdningenes verdi utover den for terminen gitte samlede bevilgning.

Men for at ingen av fylkene derved skal bli forurettet må der påsees at *hvert fylke for sig* ikke får anvist til arbeidsdriften større samlet sum enn hvad der er bevilget til veiarbeidsdriften i vedkommende fylke.

Forskudd på redskapsbeholdningenes verdi vil for det enkelte fylke således som regel ikke erholdes uten at der vil kunne opnåes tilsvarende besparelse av bevilgninger til andre av fylkets anlegg.

Skulde gjennomførelsen av ovennevnte bestemmelse medføre arbeidsstans med derav følgende arbeidsledighet i noget betydelig omfang, får dette bli gjenstand for nye overveielser efter derom innsendt motivert redegjørelse gjennom fylkesmannen.

Efter hvad der foran er anført vedkommende den ordinære veiarbeidsdrift er det en selvfølge at *forskudd på redskapsbeholdningenes verdi ved nødsveiarbeidene må ansees ganske utelukket.*

Innberetning om avlevering av veier.

Skr. 9/7 1926.

Ved innberetning til veidirektøren om avlevering til distriktet av ferdigbyggede veier, er det meget ønskelig å få oppgitt den avleverte veis — eller veiparsells — lengde, kjørebredde, veidekke, maksimumsstigning og byggetid ved siden av de almindelige meddelelser om bemerkninger og forbehold ved avleveringen, samt innsendt en enkel kartskisse visende parsellens beliggenhet og tracé forsåvidt de anvendte parsellnavn ikke er anført på forefinnende kartskisse i en budgettproposisjon, hvortil i tilfelle henvises.

Nødsveiarbeide.

Regnskap for forberedelse av nødsarbeide.

Skr. 11/2 1921, 21/1 1922.

Arbeidsdepartementet har bestemt at der skal avlegges særskilt regnskap for de beløp som er anvist av de til disposisjon stillede midler til planleggelse og forberedelse av veiarbeidsdrift i tilfelle av arbeidsledighet, uansett om pengene anvendes til veianlegg som kommer til utførelse eller ei.

Ifølge Arbeidsdepartementets bestemmelse skal gjenstande som er innkjøpt for midler til forberedelse av nødsarbeide, f. eks. redskap, materiell og eventuelt brakker, overføres til vedk. veianlegg, hvis gjenstandene har nogen salgsverdi og benyttes ved veianlegget. Sådanne overførelse skal skje straks nødsmidler tilståes anlegget. Blir nødsmidler ikke stillet til disposisjon, skal overførelse skje til anlegg med ordinær bevilgning. For at sådan overførelse kan skje overensstemmende med instruksens litr. C § 12 annet avsnitt forventes innsendt oppgave over

1. hvilke gjenstande som skal overføres,
2. for hvor stort beløp og
3. til hvilket anlegg.

Fjellavrenskninger, lønn til håndlangere ved undersøkelser og lignende kan føres som endelig utgift i regnskapet for forberedelse av nødsarbeide.

Felles regnskap for forberedelse av nødsarbeide avlegges for fylket underrett ved budgetterminens utløp, idet der for de spesielle poster anføres hvilket anlegg utgiften vedrører.

Andragende om nødsarbeide.

Inntagelse av arbeidere.

Skr. 26/2, 14/11 1921 og 4/7 1923.

Arbeidsdepartementet har pålagt veidirektøren å sørge for at følgende blir iaktatt:

Når de kommunale myndigheter finner at det er nødvendig å sette igang nødsarbeide for of-

fentlige midler, må kommunen gjennom overingeniøren innsende andragende derom og oppgi antallet av arbeidsledige, hvor mange familieforsørgere blandt disse, skatteprosenten og hvilke nødsarbeider kommunen selv har satt igang, samt peke på de arbeider som den finner det hensiktsmessig å gå til.

Dessuten må der foreligge tilstrekkelige data til bedømmelse av vedkommende kommunes økonomiske stilling samt opplysning om, hvor store beløp kommunen selv har anvendt til nødsarbeide.

Vedkommende overingeniør må gjøre rede for anleggsomkostningene og planene m. v. for vedkommende anlegg samt angi hvor mange mann der kan beskjeftiges ved anlegget og hvor mange penger der foreløpig trenges, hvorefter han gjennom fylkesmannen innsender saken til veidirektøren til videre behandling.

Ved valg av anlegg som skal fremmes ved nødsarbeide, må der også — for at veivesenet skal kunne klare administrasjonen — legges vekt på at nødsarbeide fortrinnsvis bør etableres ved bevilgede og allerede igangværende anlegg.

Veivesenets administrasjonspersonale uttar etter oppgaver innhentet fra vedkommende kommune det antall arbeidere som kan skaffes beskjeftigelse. Oppgavene bør være utarbeidet av det stedlige arbeidskontor (eller eventuelt arbeidsledighetskomité) på dertil avfattet skjema, således at anleggene med en gang får alle nødvendige opplysninger om vedkommende arbeidere.

Da der ved anordning av *nødsarbeide* vel ofte kan bli spørsmål om å anvende to øvede akkordarbeidere i samme akkordlag sammen med uøvede arbeidere, finner veidirektøren å burde gjøre oppmerksom på at der under disse omstendigheter antas ikke å være noget til hinder for å utbetale passende *formannstillegg til begge de øvede arbeidere* (formann og hjelpeformann).

Ved det offentlige nødsarbeide — så vel som ved ordinært arbeide — bør fortrinnsvis anvendes

norske arbeidere, og da i første rekke familieforsørgere. Utlendinger som er inngiftet her i landet og som er fastboende bør der dog tas hensyn til. Andre utlendinger må ikke inntas under de nu rådende vanskelige arbeidsforhold.

Distriktsbidrag til nødsveiarbeidene.

Skr. 17/2 1922.

Arbeidsdepartementet har meddelt at det er forutsetningen at distriktsbidragene til nødsveiarbeider på samme måte som distriktsbidrag til ordinære hovedveianlegg innbetales i 3 år med $\frac{1}{3}$ årlig innen hver budgettermins utgang.

Dagsverksbidrag til nødsarbeide m. v.

Skr. 8/8 og 31/8 1922.

Ifølge meddelelse av 29/7 1922 fra Socialdepartementet vil der herefter bli gitt vedkommende overingeniører underretning i alle de tilfelle hvor det bestemmes at dagsverksbidraget skal innbetales til vedkommende anleggs kasse, likesom der også ved anvisning av sådanne bidrag til kommuner samtidig vil bli tilstillet anleggene opgave over de bidrag som skal innbetales til disse.

Overingeniørene anmodes i den anledning om å påse at kommunene innbetaler omhandlede dagsverksbidrag til anleggene, når arbeidet utføres med tilskudd av fylket og (eller) staten samt å avgi innberetning til Socialdepartementet hvis det er grunn til å tro at dette ikke etterkommes.

Nødsmidlenes anvendelse og nødsarbeidets ophør.

Skr. 29/2 1924.

Nødsmidler som gis må kun anvendes til beskjefteleggelse av arbeidsledige. Hvis formelle mangler gjør at arbeidet først etter kortere eller lengere tid kommer igang og der da ikke er arbeidsledighet tilstede, må av nødsmidler kun anvendes hvad det er absolutt nødvendig til dekkelse av allerede utførte forberedende arbeider eller lignende.

Er arbeidet påbegyndt og arbeidsledigheten ophører, må også nødsarbeidet ophøre, hvis ikke spesielle forhold gjør det nødvendig å anvende et *mindre belop* til foreløbig avslutning av arbeidet. Hertil trenges i tilfelle veidirektørens samtykke.

Attest angående forsørgelsesbyrden.

Skr. 4/3 1927.

Vedkommende arbeidskontors opgaver over forsørgelsesbyrden for hver enkelt nødsarbeider bør kunne godtas for veivesenets beregning av forsørgelsestillegget.

For kommuner uten arbeidskontor vil formentlig vedkommende arbeidsledighetskomite kun-

ne gi de nødvendige opplysninger, og i tvilsomme tilfelle kan vel også pålitelige opplysninger innhentes hos kommunens ligningsvesen.

Nødsarbeidsfortjeneste og forsørgelsestillegg.

Skr. 21/7 1927.

Stortinget har i møte 1. juli 1927 fattet sådan beslutning:

„Lønnen for nødsarbeide må i hvert tilfelle fastsettes således at den ligger under hvad der i vedkommende kommune betales for ordinært arbeid. Lønnen graderes såvidt mulig efter vedkommende arbeiders forsørgelsesbyrde. For arbeid som betales pr. time eller dag, må lønnen inntil videre ikke overstige kr. 6,00 pr. dagsverk — 8 timers dag — for arbeidere med stor forsørgelsesbyrde i kommuner med særlig dyre levevilkår. For akkordarbeide gjelder at akkorden beregnes og utsettes efter en daglønn ikke over kr. 6,00.“

Som følge herav forutsettes lønningene ved samtlige nødsarbeider — *bortsett fra allerede utsatte akkorder* — straks nedsatt i overensstemmelse med denne stortingsbeslutning, idet dog nedsettelse av akkordlønnen kan tillempes i overgangstiden; kfr. forøvrig uttalelser herom av Socialkomiteen i Innst. S. nr. 1, 1927 side 2, av komiteens ordfører *Norem* (forh. side 2369) og av statsråd *Morell* (forh. side 2382).

Ifølge departementets bestemmelse skal forsørgelsestillegget ved nødsarbeide — som er forutsatt fremdeles anvendt — herefter beregnes efter følgende nye satser:

For 1 forsørgt (hustru ell. husholderske) intet tillegg.
 „ 2 forsørgede kr. 0,24 pr. 8 timers dag.
 „ 3 — „ „ 0,48 „ — „ —
 „ 4 — „ „ 0,72 „ — „ —
 „ 5 — „ og derover „ 0,96 „ — „ —

Familietillegg betales ikke til kjørere med egen hest, da disses avlønning forutsettes regulert efter bygdens priser.

Ved uforskyldt skoft på grunn av sykdom kan familietillegg utbetales som på full arbeidsdag med den tidsbegrensning som sykeforsikringsloven fastsetter for kretssykekassenes ydelser.

Efter ordlyden i stortingsbeslutningen inngår familietillegget ved nødsarbeide i den nevnte maksimalsats kr. 6,00 pr. dag og akkordberegningen må altså skje på grunnlag av en fortjeneste av $kr. 6,00 \div 0,96 = ca. kr. 5,00$ pr. 8 timers dag.

Hvis akkorden går ut med en fortjeneste svarende til denne beregning, vil arbeiderne uten forsørgelsesplikt tjene ca. kr. 5,00 pr. dag, og arbeidere med maksimal forsørgelsesbyrde ca. kr. 6,00 pr. 8 timers dag, hvilket skal være maksimum. Der må dog ikke foretas reduksjon i fortjenesten om enkelte akkorder går ut med høiere fortjeneste enn dette maksimum.

Når akkordsystemet ved nødsarbeide skal opprettholdes rent kan forskuddsbetalingen efter den nedsatte maksimumslønn ikke settes høiere enn kr. 0,40 eller under vanskelige forhold høist kr. 0,45 pr. time; kfr. hvad herom er uttalt av veidirektøren i st. prp. nr. 1, 1927, s. 9 og 10.

Dagarbeide forutsettes som vanlig i veivesenet lønnet lavere enn akkordarbeide, hvor begge systemer anvendes ved samme anlegg.

Veidirektøren finner å burde gjøre uttrykkelig oppmerksom på at *fortjenesten alltid skal ligge under hvad der i vedkommende kommune betales for ordinært arbeide*, hvilket kan medføre at der må brukes lavere satser for forskudd og akkordberegning enn foran antydnet.

Foranstående nye satser for forsørgelsestillegg ved nødsarbeide benyttes inntil videre også ved *den ordinære og ekstraordinære veiarbeidsdrift*.

Nødsarbeide på sommertiden og bortsettelse av akkorder.

Skr. 2/8 og 18/8 1927.

Det er regjeringens forutsetning at nødsarbeidet på sommertiden innskrenkes mest mulig, og at der ved arbeidsdriften ikke disponeres således at man blir bunden til å la arbeidet fortsette på denne tid av året.

Innskjerper nødvendigheten av, at der ved bortsettelse av nødsarbeidsakkorder ikke disponeres midler utover hvad der has til disposisjon av nødsmidler, med andre ord, at større akkorder ikke bortsettes enn hvad der kan dekkes av den givne nødsbevilgning.

For ikke å foregripe en eventuell bestemmelse om nødsarbeidets ophør, bør der også ved bortsettelse av nødsakkorder tas et almindelig forbehold om at vedkommende akkord kan avbrytes og gjøres op når den givne nødsbevilgning er opbrukt.

Personalforhold i almindelighet.

A. Lønnsregulativer m. v.

For veivesenets personale i distriktene gjelder følgende lønnsregulativer der er vedtatt av Stortinget 10. og 12. juli 1920:

Stilling	0	2	4	6 år	—
Overingeniør A . . .	12 000	—	—	—	—
Do. B . . .	10 000	—	—	—	—
Avdelingsing. A . . .	7 500	8 000	8 500	9 000	—
Do. B . . .	6 000	6 500	7 000	7 500	—
Assistentingeniør . . .	4 000	4 500	5 000	5 500	—
	0	3	6	9	12 år
Kontorfullmektig I . .	4 000	4 500	5 000	5 500	—
Do. II . . .	3 800	4 100	4 400	4 700	5 000
Kontorist I	3 300	3 600	3 900	4 200	4 500
Do. II	2 600	2 850	3 100	3 350	—
Opsynsmann	3 300	3 600	3 900	4 200	4 500

Fra $\frac{1}{7}$ 1911 lønnes Veidirektoratets sekretærer og assistenter efter det for departementsfunksjonærer gjeldende regulativ.

Alderstillegg optjenes i stillingen, hvor intet annet er bestemt i regulativet. — — —

Ved overgang til annen stilling med samme avlønning som den tidligere beholder tjenestemannen sin anciennitet i denne ved beregningen av hans alderstillegg i den nye stilling.

Ved overgang til en stilling med høiere avlønning får tjenestemannen i den nye stilling den lønnsats, som ligger nærmest over den lønn han har i den tidligere stilling. Såfremt tjenestemannen herved ikke opnår en lønnsforbedring av minst kr. 100,00 rykker han straks op på den nærmest ovenfor liggende sats. Den videre oprykning skjer til den tid, som er bestemt for oprykning til den følgende sats i den nye stilling, medmindre vedkommende i den tidligere stilling allerede forinnan vilde ha oppnådd samme eller

bedre avlønning; i så fall avlønnes tjenestemannen efter den næste lønnsats i den nye stilling allerede fra dette tidspunkt. — — —

Ved overgang til en stilling med lavere avlønning beholder tjenestemannen sin lønn i den tidligere stilling, dog ikke utover den nye stillings topplønn. Når ikke denne, skjer den videre oprykning som bestemt for den nye stilling, medmindre tjenestemannen i den gamle stilling tidligere vilde ha erholdt lønnsforhøielse, i hvilket tilfelle videre oprykning i den nye stilling skjer til denne tid. — — —

De tjenestemenn, som omfattes av regulativet, er forpliktet til å finne sig i de bestemmelser, som måtte bli truffet med hensyn til pensjonsordning og aldersgrense. — — —

Med hensyn til ansettelse, opsigelse m. v. henvises til tjenestemannsloven av $\frac{15}{2}$ 1918 og reglement for tjenestemenn i statens veivesen, fastsatt ved kgl. res $\frac{27}{3}$ 1920 (jfr. Veidirektørens cirkl.skr. $\frac{12}{5}$ 1920).

Lønnens utbetaling i avrundet beløp.

Skr. $\frac{13}{5}$ 1918.

Stortinget har under $\frac{20}{4}$ 1918 samtykket i, at offentlige tjenestemenns gage utbetales med et månedlig avrundet beløp opad til nærmeste helt antall 10-ører.

Fradrag i lønn for bolig, lys, brensel.

Skr. $\frac{21}{12}$ 1921.

For de funksjonærer som fikk sin lønn regulert i 1920 inneholder regulativet bestemmelser om at der skal skje fradrag i vedkommende tjenestemanns lønn når der ved statens foranstaltning er skaffet ham bolig, lys, brensel eller kost.

For terminen 1921—22 og inntil videre er fradraget bestemt ved Stortingets beslutning av 1. juni 1921. Av denne Stortingsbeslutning hitsettes følgende:

I.

For bolig uten lys og brensel pliktes sådant fradrag:

- a) For små boliger på 1 à 2 værelser og kjøkken 10 pct. av lønnen, dog ikke over kr. 600,00 pr. år.
- b) For større leiligheter 12½ pct. av lønnen, dog ikke over 1 500,00 pr. år.
- c) For enkeltværelse med eller uten lys kr. 200,00 pr. år.
- d) For enkeltværelse med brensel kr. 300,00 pr. år.

II.

Er der tillagt boligen lys, pliktes herfor et fradrag i lønnen av 10 pct. av de i henhold til I fastsatte husleier.

III.

Er der tillagt boligen brensel, pliktes herfor et fradrag i lønnen av 25 pct. av de i henhold til I fastsatte husleier.

IV.

Er i tilfelle, hvor lønnsfradraget skal beregnes procentvis av lønnen, denne regulert med alders tillegg, blir prosentene å beregne av middellønnen (∴ grunnlønnen tillagt halvparten av de regulativmessige alderstilleggs samlede beløp).

V.

De beløp, hvormed der efter de under I omhandlede satser pliktes fradrag for bolig, kan nedsettes med inntil 1/3 -- en tredjedel -- i sådanne tilfeller, hvor særlige omstendigheter såsom boligens størrelse, beskaffenhet og beliggenhet eller forholdene iøvrig måtte gjøre nedsettelse berettiget. Bestemmelse om nedsettelse blir i det enkelte tilfelle å treffe av Finansdepartementet. Sådanne nedsettelse har ingen innflydelse på fradrag for lys og brensel efter II og III.

Såfremt veivesenets funksjonærer kommer inn under nogen av disse bestemmelser innsendes til veidirektøren uttalelse med forslag fra vedkommende overingeniør.

Nedregulering av offentlige tjenestemenns lønn.

Skr. 2/11 1927.

Under 5. juli 1927 har Stortinget fattet beslutning om at lønninger som er fastsatt av Stortinget og som utredes av statskassen eller et offentlig fond m. v. eller hvortil statskassen yder bidrag, nedsettes fra og med 1. januar 1928 og inntil videre med 10 %.

Denne bestemmelse omfatter ikke lønninger, som er fastsatt av Stortinget før året 1919 og heller ikke lønningene for arbeidere ved statens anlegg eller fabrikker m. v.

Efter samme stortingsbeslutning er det forutsetningen at en lignende reduksjon gjennomføres

også for andre lønninger som utredes av statskassen eller et offentlig fond m. v. eller hvortil staten yder bidrag.

Overingeniørene anmodes om å påse at lønninger som omfattes av beslutningen og som utbetales av andre enn skattefogder og byfogder utbetales med reduserte beløp overensstemmende med beslutningen. Dette gjelder såvel faste som midlertidige opsynsmenn, ekstraingeniører, ekstra-kontorister m. fl. samt de veivoktere ved høifjells- og mellemriksveiene som måtte lønnes høiere enn efter det regulativ som blev fastsatt av Stortinget i 1918.

Bekjentgjørelse av og ansettelse i ledige stillinger.

Skr. 5/7 1920 og 12/10 1923.

I henhold til § 1 i det ved kgl. resolusjon av 27. mars 1920 fastsatte reglement for tjenestemenn i statens veivesen som omfattes av tjenestemannsloven har Arbeidsdepartementet fastsatt følgende regler:

” — — — Ledige ingeniørstillinger i distriktene bekjentgjøres av vedkommende fylkesmann og fullmektig- og kontoriststillinger av overingeniøren for veivesenet i vedkommende fylke. Samtlige disse bekjentgjørelser innrykkes i Norsk Kunngjørelsestidende og i andre blade i sådan utstrekning som måtte finnes hensiktsmessig under henvisning til den utførlige annonse i Kunngjørelsestidenden. For ingeniørstillingenes vedkommende bør bekjentgjørelsene alltid innrykkes i Teknisk Ukeblad.

Veivokter- og i tilfelle opsynsmannsstillinger bekjentgjøres ledig av overingeniøren på den måte han i hvert tilfelle finner hensiktsmessig. — —“

Det er almindelig praksis ved besettelsen av offentlige stillinger at den myndighet som har innstillingsretten, i rekkefølge nevner 3 av de ansøkere som fortrinnsvis bør komme i betraktning, med spesiell motivering for disses vedkommende.

For veivesenets vedkommende, hvor ingen bestemt praksis er gjeldende, men hvor der allikevel i de fleste tilfelle gæes frem på foran nevnte måte, anser veidirektøren det ønskelig at det blir fastslått hvordan der skal forholdes.

For de stillingers vedkommende hvor overingeniørene har innstillingsrett og Veidirektørkontorets ansettelsesråd ansettelsesrett, ønsker veidirektøren derfor at der innstilles i rekkefølge 3 av ansøkerne (når flere har meldt sig) og at der for disse 3's vedkommende spesielt anføres, hvilke hensyn har vært avgjørende for rekkefølgen.

For de stillingers vedkommende hvor fylkesveistyre har innstillingsretten og ansettelsen ligger i departementets hender, er det ønskelig at samme fremgangsmåte blir befulgt av overingeniørene når de gis anledning til uttalelse, hvilket er det almindelige.

Det kan ofte for vedkommende overingeniør være vanskelig til enhver tid å ha fullt kjennskap til de ansøkere som melder sig. Da det oftest blir tale om folk som tidligere er i veivesenets tjeneste, vil det muligens være av betydning for vedkommende overingeniør på forhånd, før innstilling eller uttalelse avgis, å få opplysning om ansøkerne gjennom veidirektøren.

Lov om aldersgrense, avskjed ved opnådd aldersgrense.

Skr. 29/8 1917 og 2/10 1920.

I henhold til lov av 14. mai 1917 er aldersgrensen for veivesenets funksjonærer fastsatt således:

70 år for menn og 65 år for kvinner i alle stillinger, for hvilke der ikke i denne eller andre lover er fastsatt en lavere aldersgrense.

68 år for veivesenets ingeniører i distriktene, de ved Veidirektørkontoret ansatte ingeniører av lavere grad enn overingeniører samt opsynsmenn.

Ifølge skrivelse fra Arbeidsdepartementet blir der ved meddelelse av avskjed til offentlige tjenestemenn ved opnådd aldersgrense å gå frem etter følgende regler:

Tjenestemenn som fratrer på grunn av nådd aldersgrense, meddeles formelig avskjed av vedkommende myndighet — jfr. for de tjenestemenns vedkommende, som går inn under lov om offentlige tjenestemenn av 15. februar 1918, denne lovs § 22 — og tilstilles et avskjedsdokument.

Avskjeden meddeles *uten hensyn til om avskjedsansøking foreligger*, idet der dog ikke vil være noget til hinder for, at tjenestemenn, som må fratre på grunn av nådd aldersgrense, innsender vanlig ansøking om avskjed. Tidspunktet for avskjedsdokumentets utferdigelse bør settes til senest 3 måneder før den dag da aldersgrensen nåes.

Hvad forøvrig angår gjennomførelsen av bestemmelsene om aldersgrenser iakttas, at tjenestemenn, som har å fratre på grunn av nådd aldersgrense, *i almindelighet må fratre senest den dag da aldersgrensen nåes*. Denne regel bør imidlertid i *særegne tilfelle* — navnlig hvor det på grunn av boligforholdene måtte medføre særlig ulempe for den avgående tjenestemann å fratre denne dag og for den tiltredende straks å overta stillingen — kunne gjennomføres således, at avskjeden meddeles fra et noget senere tidspunkt, f. eks. fra første flyttetdag. Selve bestemmelsen om avskjed må dog i så fall utferdiges *før det tidspunkt*, da vedkommende tjenestemann når aldersgrensen. Hvis det i særlige tilfelle, av hensyn til tjenestens tarv måtte ansees ønskelig at en tjenestemann blir stående i sin stilling ut over aldersgrensen, må der i betimelig tid gjøres henvendelse til veidirektøren, så der kan rettes opfordring til vedkommende overensstemmende med aldersgrenselovens § 4.

Ansøking om pensjon fra ikke pensjonsberettigede.

Skr. 11/3 1908 og 24/11 1911.

Ansøkingen om pensjon fra veifunksjonærer og arbeidere eller enker etter sådanne skal ved innsendelse til veidirektøren inneholde (eller være ledsaget av) opplysning om vedkommende ansøkers:

alder,
tjenestetid i statens veivesen,
helbredstilstand (helst ledsaget av lægeattest),
forsørgelsesplikt og
formuesforhold; dessuten bør om mulig vedkommendes attester i original eller bekref-
tet avskrift like til den siste tid medsendes
ansøkingen.

Gjelder ansøkingen en enke, må også i tilfelle oppgis barnenes alder.

Ansøkingen om pensjon skal også inneholde opplysning om vedkommendes årlige nettoinntekt i siste stilling.

Uttalelse fra Statens Pensjonskasse om ansettelsesforhold o. l.

Skr. 4/9 1919, 12/12 1923 og 24/11 1926.

Arbeidsdepartementet har på foranledning av Socialdepartementet meddelt, at Statens Pensjonskasse har henledet oppmerksomheten på, at det gjentagne ganger har hendt at der til kassen er innkommet underretning fra vedkommende fagdepartement om innlemmelse av tjenestemenn, som er ansatt i innskuddspliktig stilling i en så høi alder at de forholdsvis kort tid efter innlemmelsen vil nå den for stillingen fastsatte aldersgrense, hvorved kassen vil kunne pådrages forpliktelser som står i avgjort misforhold til de innskudd som av vedkommende tjenestemann vil bli erlagt.

I sin skrivelse av 24. juni 1919 til Socialdepartementet har Statens Pensjonskasse bl. a. anført følgende:

„Pensjonskassen finner det derfor ønskelig at de myndigheter under hvem ansettelse av tjenestemenn som er innskuddspliktige i Statens Pensjonskasse henhører, blir anmodet om mest mulig å undgå ansettelse av folk i høi alder, og tillater sig å henstille til det kongelige departement ved en cirkulærskrivelse å underrette de øvrige departementer herom. Å opstille nogen bestemt tidsfrist før aldersgrensen, efter hvilken ansettelse ikke bør finne sted, lar sig ikke gjøre. Efter kassens mening bør imidlertid ansettelser av folk som ikke tidligere er medlemmer av Pensjonskassen og som ikke har minst 10 år igjen til den for stillingen fastsatte aldersgrense ikke skje medmindre dette er absolutt nødvendig for å få stillingen tilfredsstillende besatt, og ansettelser i 10—15 år før aldersgrensen bør ikke skje medmindre det for det offentlige er særlig ønskelig.“

(Pensjonskassens uttalelse er senere noget avsvirket, jfr. veidirektørens cirkulærskr. 23/2 1923).

Enn videre har Statens Pensjonskasse fremholdt ønskeligheten av at ansettelses- og avskjedigelsesterminen for innskuddspliktige i Pensjonskassen av hensyn til innskuddserleggelsen formelt fastsettes således at tjenestetiden blir regnet for et helt år i alle tilfelle hvor en tjenestemann lønnes med årslønn skjønt hans arbeide ikke er kontinuerlig.

I fall der i veivesenet er nogen stillinger, f. eks. veivoktere, som kommer inn under disse forhold, må ansettelses- og avskjedigelsesterminen fastsettes således, at tjenestetiden blir regnet for et helt år, når tjenestemannen har utført stillingens hele ordinære arbeide og derfor oppebåret den hele årslønn.

Veivoktere som måtte bli beskjeftiget ved de for automobilavgiftene vedlikeholdte veier vil ikke bli å anse som statstjenestemenn og vil ikke bli innmeldt i Statens Pensjonskasse; Kfr. Ot. prp. nr. 12, 1925, s. 4 og veidirektørens cirkl. ^{24/11} 1926.

Inneholdelse av pensjonsinnskudd.

Skr. ^{3/10} 1921.

Statens Pensjonskasse har utferdiget instruks om inneholdelse og innbetaling av innskudd, hvorav hitsettes:

„I henhold til § 22, nr. 4 beregnes innskuddene for hele kalendermåned. Når innskuddsplikt inntrer, forandres eller ophører i tiden fra og med den 1. til og med den 15. i en måned, regnes den som inntrått, forandret eller ophørt den 1. i samme måned, ellers regnes den som inntrått, forandret eller ophørt den 1. i næstpåfølgende måned. *Det blir altså alltid å inneholde helt månedsinnskudd.*“

Innbetaling av pensjonsinnskudd for opsynsmenn og veivoktere.

Skr. ^{9/10} og ^{19/10} 1917, ^{9/3} 1918, ^{20/4} og ^{23/5} 1923.

Pensjonslovens § 8 bestemmer:

„Det årlige beløp av en pensjon eller en tjenstemanns innskudd avrundes opad til nærmeste tall, som dividert med 12 gir et helt antall tiøre.“

Ved fratrekk av pensjonsinnskudd ved månedslønnens utbetaling av vedkommende kasserer og ved innbetaling til Veidirektørkontorets kasserer av pensjonsinnskudd for opsynsmenn (og veivoktere) tas hensyn til denne bestemmelse. Disse innbetalinger til veidirektøren skal skje ved hvert kvartalt utgang og må ikke innsendes direkte til Statens Pensjonskasse.

Til opnåelse av en ensartet fremgangsmåte ved regnskapsførselen for innbetalingen av opsynsmennenes pensjonsinnskudd bør der på opsynsmennenes gasjeregninger opføres *nettobeløpet* og sær-

skille utgiftsbilag utferdiges for pensjonsinnskudd. Disse bedes påsett utgiftsført i regnskapet for det halvår som innbetalingene gjelder.

Statens Pensjonskasse går ut fra, at der treffes alle nødvendige forføininger til at forfalne kvartalsinnskudd kan bli innbetalt i Pensjonskassen innen den av Pensjonskassens styre fastsatte betalingsfrist, som er den 15de i angjeldende kvartals nærmest påfølgende måned.

Det bemerkes, at der vil bli oversendt Pensjonskassen en fortegnelse over de innskudd som innkommer til Veidirektørkontoret etter nevnte frist, og at der i henhold til pensjonslovens § 10, 5 vil bli beregnet renter av beløp som ikke er innbetalt i rett tid.

Disse renter vil ikke kunne utgiftsføres på anleggene, men må i tilfelle betales av vedkommende kasserere personlig.

Innberetning til Pensjonskassen angående beskikkede veitilsynsmenn.

Skr. ^{6/12} 1924.

Ved kgl. res. av 30. september 1921 blev der truffet nærmere bestemmelse om innsendelse til Statens Pensjonskasse av de meddelelser og innberetninger, som er nevnt i pensjonslovens § 10 punkt 5.

Ifølge denne kgl. res. skal nevnte meddelelser og innberetninger tilstilles Pensjonskassen av det departement, hvorunder tjenestemannen hører. Innsendelsen kan dog av departementet pålegges en annen myndighet. Arbeidsdepartementet har pålagt veidirektøren å foreta sådan meddelelse for veivesenets tjenestemenn.

På foranledning av Pensjonskassen skal man for de særskilt beskikkede veitilsynsmenns vedkommende be iaktatt, at de nevnte innberetninger m. v. til Pensjonskassen herefter sendes gjennom veidirektøren. På denne måte vil centraladministrasjonen tillike få den fornødne oversikt over disse tjenestemenns stilling i det hele land.

Innberetninger (meddelelser) skal ifølge nevnte kgl. res. bl. a. sendes i følgende tilfelle:

1. Ved ansettelse (Innberetning I).
2. Ved forandring av den faste årlige godtgjørelse, som utredes av staten. (Innberetning II).
3. Ved fratredelse. (Innberetning III).
4. Ved dødsfall. (Innberetning IV).
5. Ved permisjon uten inntekt eller med mindre inntekt enn det for stillingen pliktige innskudd. I disse tilfelle opgis foruten for hvilken tid permisjonen er meddelt også om tjenestemannen ønsker å betale innskudd i permisjonstiden (jfr. lovens § 22.2).
6. Når der er inntruffet omstendigheter, som antas å øve innflydelse på pensjonsretten eller innskuddsplikten.

Det tilføies at det nu er bestemt at *innskuddsgrunnlaget* for de særskilt beskikkede

veitilsynsmenn kun omfatter den faste årlige godtgjørelse som utredes av staten i henhold til veilovens § 17. Lønnskudd av fylke eller herred vil således ikke kunne regnes med.

I henhold hertil og de for tiden gjeldende regler for innlemmelse blir det kun tale om stillinger hvor innskuddsgrunnlaget vil utgjøre minst kr. 1000,00.

Med hensyn til inneholdelse og innbetaling av innskudd samt pensjonsutbetalinger henvises til hvad der er fastsatt i pensjonslovens § 10, punkt 5.

Regulativ for skyss- og kostgodtgjørelse.

Handelsdepartementets skr. 117 1927.

Regulativ for offentlige tjenestemenns skyss- og kostgodtgjørelse for reiser innen riket.

Gjeldende fra 1 september 1927.

Bestemmelsene i §§ 1 og 2 (om satsene m. v. for skyssgodtgjørelsen) trer først ikraft fra 1. novbr. 1927.

I. Skyssgodtgjørelsen.

§ 1. Skyssgodtgjørelsen blir å beregne etter følgende almindelige regulativ:

Hest	Auto- mobil	Motor- sykkel med sidevogn	Motor- sykkel uten sidevogn og sykkel	Båt	Motorbåt	
					mindre	større
øre pr. km.	øre pr. km.	øre pr. km.	øre pr. km.	øre pr. km.	øre pr. km.	øre pr. km.
35	40	30	25	63	45	80

For reiser med *jernbane* beregnes godtgjørelsen etter de takster for annen klasse som til enhver tid gjelder for vedkommende banestrekning, med tillegg for hurtigtog, hvis sådant er brukt. Hvis det tog reisen foregår med, ikke fører annen klasses vogner, beregnes godtgjørelsen etter de takster som gjelder for tredje klasse.

For reiser med *offentlig automobilrute* og med *elektrisk sporvei* beregnes godtgjørelsen etter den takst som gjelder for vedkommende strekning.

For reiser med *dampskib* og *rutegående motorbåt* beregnes godtgjørelsen etter den passasjertakst som gjelder for vedkommende rute, i tilfelle på beste plass.

For reiser med *egen ren* beregnes godtgjørelsen med 45 øre pr. km. med tillegg av 20 øre pr. km. for fører (vappus) og 5 øre pr. km. for hver lessren og vararen og med tillegg av 25 øre pr. km. for hver fange i tilfelle av fangetransport.

Når der tillands brukes *annet* skyssmiddel enn ovenfor nevnt, beregnes godtgjørelsen som fastsatt for hesteskyss på vedkommende strekning.

§ 2. I særegne tilfelle hvor reisenes lengde og farvannets beskaffenhet nødvendiggjør anvendelse av større motorbåt og motorbåt med særlig kraftig maskin vil vedkommende departement, såfremt den regulativmessige godtgjørelse ikke

strekker til, kunne tilstå tjenestemenn med egen motorbåt (dampskib) en høiere godtgjørelse til dekning av de større utgifter.

§ 3. Hvor det finnes å være i det offentliges interesse, kan det regjeringsdepartement som vedkommende tjenestemann sorterer under, samtykke i at han ved bruk av eget skyssmiddel på tjenestereiser som kan foregå dels med et billigere dels med et dyrere (eget) skyssmiddel, beregner sig en gjennomsnittlig skyssgodtgjørelse lavere enn den regulativmessige for eget skyssmiddel.

§ 4. Foregår reisen med sådan skyss fra en offentlig skyss-stasjon som det erlegges forhøiet skyssbetaling for i henhold til skyssregulativets § 1 siste ledd (nattskyss) eller som det er fastsatt forhøiet skyssbetaling for i henhold til samme regulativs § 2, forhøies tjenestemannens skyssgodtgjørelse med et tilsvarende beløp.

§ 5. Godtgjørelsen for leiet automobil og motorbåt gjelder for tjenestemann som ikke reiser sammen med noen annen som er berettiget til skyssgodtgjørelse. Strekker godtgjørelsen ikke til, refunderes de medgatte utgifter. Regningen må da forsynes med attest fra vedkommende tjenestemann for at bruk av leiet automobil, respektive motorbåt, har vært nødvendig, samt med erklæring om at det på samme automobil (motorbåt) ikke har reist noen annen som er berettiget til skyssgodtgjørelse.

§ 6. Hvor to eller flere tjenestemenn reiser sammen i leiet automobil eller motorbåt, får hver godtgjort sin forholdsmessige del av de medgatte utgifter, dog tilsammen minst samme godtgjørelse som når en tjenestemann reiser alene.

Hvor to eller flere reiser sammen i automobil eller motorbåt, tilhørende en av de reisende, får denne siste samme godtgjørelse som når han reiser alene; de øvrige får hver 20 øre pr. km., hvor det brukes større motorbåt, ellers 15 øre pr. km., medmindre den ledsagende er tjenestemannens betjent eller protokollfører og vedkommende departement har gitt tjenestemannen rett til å beregne inntil full godtgjørelse også for denne.

§ 7. I følgende tilfelle skal det for hesteskyss og motorsykkel med sidevogn kun beregnes $\frac{3}{4}$ og for båtskyss kun $\frac{1}{2}$ av den fastsatte godtgjørelse, nemlig:

1. Lensmenn på reiser som stevnevidner, når de reiser sammen med et annet stevnevidne eller med tilkalt vidne.
2. Stevnevidner, når de reiser to sammen eller sammen med tilkalt vidner.
3. Tilkalt vidner ved forkynnelse i-straffesaker.
4. Sorenskriverens betjenter på reise til og fra de almindelige sakinger, når to betjenter reiser sammen.
5. Tollopsynsmenn I og II når to reiser sammen.

I de ovenfor nevnte tilfelle beregnes for skyss med egen ren 30 øre pr. km. for hver tjenestemann, mens tilleggene for fører, tøiets transport og vararen beregnes felles for de tjenestemenn som reiser sammen.

Reiser tollopsyndsmenn på båt sammen med tollfunksjonærer som oppbeærer almindelig reise-godtgjørelse, kan de ikke beregne sig sådan.

Beredne officerer er, når de på reiser med ruteskib eller jernbane fører med sig egen hest til bruk i tjenesten, berettiget til å få den for hest og i tilfelle hestepasser utlagte frakt godtgjort efter regning. For hestepasser som reiser alene tilbake, efter å ha bragt tjenestehest frem til et bestemt sted, eller som reiser for å avhente tjenestehest, kan beregnes almindelig skyssgodtgjørelse.

§ 8. Når reisen foregår utenfor de almindelige skyssruter med skyssmiddel som ikke tilhører den reisende selv, er den reisende berettiget til erstatning for hatte utgifter, forsåvidt ikke disse dekkes av den fastsatte skyssgodtgjørelse.

Samme regel gjelder også under reiser på de almindelige skyssruter, forsåvidt angår utgifter ved nødvendig forretningsmessig ophold mellem stasjonene.

Hvor skyss bare kan skje på sal, kløv eller med ren, eller hvor den reisende bare kan komme frem tilfots og hans tøj m. v. må bæres, er han berettiget til, foruten den godtgjørelse pr. km. som tilkommer ham efter regulativet, å få erstattet efter regning nødvendige utlegg til befordring av sitt tøj samt for veiviser hvor sådan er brukt; dessuten hvad han måtte ha utlagt til skyss for sig selv utover nevnte regulativsats.

§ 9. Tjenestemenn som bruker båtskyss, er i særegne tilfelle, når reisen lenger, farvannets beskaffenhet eller båtens størrelse m. m. nødvendiggjør bruk av forsterket skyss, berettiget til erstatning for hatte utgifter utover den godtgjørelse som tilkommer dem efter det til enhver tid gjeldende almindelige regulativ.

Den som således beregner sig forhøiet skyssbetaling, skal på vedkommende regning avgi bevidnelse om at reisen ikke uten skade kunde utsettes, og at forsterket skyss har vært nødvendig, samt om at det på samme båt ikke har vært skyssset nogen anden til skyssgodtgjørelse berettiget enn oppgitt i regningen.

§ 10. For befordring innen en bys grenser mellem vedkommendes bosted og jernbanestasjon eller dampskibsbrygge godtgjøres de hatte utlegg forsåvidt ikke kilometerberegning kommer til anvendelse på befordringen.

§ 11. Foruten den fastsatte skyssgodtgjørelse, som også innbefatter tilsigelsespenger samt leie av båt og andre reiseredskaper, får samtlige tjenestemenn erstatning efter regning for nødvendige utlegg til

- a) skyss til og fra dampskib,
- b) transport av nødvendig bagasje såvel på selve reisen som mellem bopel eller forretningssted og det sted hvor reisen begynner eller ender,
- c) bom-, bro-, brygge-, fløt-, og ferjepenger, innskrivningspenger, kanalavgift, slusepenger, telefon- og telegramgebyrer vedkommende reisen, plassbillett og soveplass på jernbane*)

*) Utlegg i den klasse som er benyttet (se cirkulære 2/12 1922).
Veidirektorens anmerking.

og dampskib og andre nødvendige utgifter til selve skyssen med jernbane eller dampskib.

§ 12. Den minste veilengde som må reises når godtgjørelse for skyss skal kunne fordres, er 3 km. fra reisen utgangspunkt eller 6 km. til sammen frem og tilbake. Doms menn i civile saker og skjønsmenn får dog skyssgodtgjørelse bare når rettsstedet er 10 km. eller mere fra vedkommendes bosted.

Hvor en tjenestemann har sin bopel utenfor den by eller den kommune hvor han har sitt faste arbeidssted i stillings medfør (kontor, stasjon, arbeidsplass), vil ved reiser i stillingens medfør det faste arbeidssted og ikke bopelen bli å regne for reisen utgangspunkt eller endepunkt. Undtagelser kan her gjøres av vedkommende departement hvor særlige hensyn måtte gi grunn til det.

Skyssen godtgjøres bare for den virkelige veilengde, dog så at for de strekninger hvor tjenestemannen har betalt for skyssen efter en større veilengde enn den virkelig reiste i henhold til regler som gjelder for skyss fra offentlige skyssstasjoner, tilkommer det ham skyssgodtgjørelse efter denne forøkede veilengde.

§ 13. Tjenestemenn som av en eller annen grunn har fri skyss efter offentlig foranstaltning eller som marsjerer med tropp — hvorom nærmere regler gis av Kongen — får ikke skyssgodtgjørelse, men får kun godtgjort efter regning nødvendig utlegg for førsel av medbragt, fornøden bagasje.

§ 14. Den godtgjørelse som tilkommer offentlige tjenestemenn for skyss, skal beregnes efter den vei og den måte reisen med minst utgift kan foregå på — alt forsåvidt det ikke på grunn av særegne omstendigheter har vært av vesentlig betydning å foreta reisen ad annen vei eller på annen måte. Dette må i så fall angis i regningen.

II. Kostgodtgjørelsen.

§ 15. I tilfelle hvor det for reiser innen riket — enten i offentlige ærend eller til utførelse av forretninger for private — tilkommer offentlige tjenestemenn skyssgodtgjørelse efter nærværende regulativ, skal de også være berettiget til kostgodtgjørelse efter nedenstående forskrifter.

Det samme gjelder også:

1. Offentlige tjenestemenn som på sådanne reiser ellers vilde ha krav på almindelig skyssgodtgjørelse, men som istedet derfor har fri skyss.
2. Marinens militære og civilmilitære tjenestemenn med officers grad under sjøtjeneste såvel innenfor som utenfor rikets grenser.

Derimot skal nærværende regulativs forskrifter om kostgodtgjørelse ikke gjelde forlikskommisærar.

§ 16. Kostgodtgjørelsen fastsettes således:

1ste klasse kr. 7,00 pr. døgn.

2nen klasse kr. 6,00 pr. døgn.

§ 17. Forsåvidt den reisende må overnatte (d. e. tilbringe 3 timer eller derover av natten

utenfor sin bopæl), skal de til 1ste klasse hørende tjenestemenn være berettiget til å erholde ett tillegg til kostgodtgjørelsen stort kr. 5,00 og de til 2nen klasse hørende kr. 3,00 for hver natt som må tilbringes utenfor hjemmet. Nattillegget forhøies for begge klasser med kr. 1,00 for hver natt den reisende må opholde sig i by, ladested eller på dampskib. På dampskib dog kun hvis oppholdet på dette har en sammenhengende varighet av minst et døgn. Tillegget faller bort når der anvises den reisende fritt kvarter av det offentlige. Likeledes faller det bort for netter hvorfor der beregnes godtgjørelse for utlegg til soveplass på jernbane eller dampskib, med mindre den reisende tilbringer 3 timer eller derover også av den påfølgende natt på jernbane eller dampskib og må opholde sig minst 6 timer av den mellemliggende dag i by eller landdistrikt.

Som natt regnes tiden mellom kl. 11 aften og 7 morgen.

§ 18. Den reisende får erstattet efter regning nødvendige utlegg til skatt på fortæring (bevertningsskatt), dog ikke utover 10 pct. av den regulativmessige kostgodtgjørelse uten nattillegg.

§ 19. Den minste veilengde som må reises når kostgodtgjørelse skal kunne fordres, er 3 km. fra reisens utgangspunkt eller 6 km. tilsammen frem og tilbake (se herom § 12). Doms menn i civile saker og skjønnsmenn får dog kostgodtgjørelse bare når rettsstedet er 10 km. eller mere fra vedkommendes bosted.

Valgte medlemmer av fylkesting, fylkesutvalg, fylkesveistyrer, fylkesskattestyre og fylkesskolestyrer tilkommer kostgodtgjørelse for forretningsdager selv om reise ikke foretas. Det samme gjelder lagrettemenn og domsmenn som har forrettet i straffesak.

§ 20. Døgn efter dette regulativ regnes fra det klokkeslett reisen påbegynnes. Deler av et døgn på 5 timer og derover regnes for helt døgn.

For reiser som varer mindre enn 5 timer tilståes ingen kostgodtgjørelse. Undtatt herfra er dog de i foregående paragraf nevnte valgte medlemmer av fylkesting, fylkesutvalg, fylkesveistyrer, fylkesskattestyre og fylkesskolestyrer, når det gjelder forretningsdager, samt lagrettemenn og domsmenn som har forrettet i straffesak.

Læger i praksis får kostgodtgjørelse for alle reiser som det tilkommer dem skyssgodtgjørelse for.

§ 21. Kostgodtgjørelse kan alene beregnes for den tid som med nødvendighet medgår til reise til og fra forretningsstedet ad korteste vei eller på billigste måte, overensstemmende med de for beregningen av skyssgodtgjørelse gjeldende regler, samt til forretningens utførelse.

§ 22. Det tilkommer ikke nedennevnte tjenestemenn kostgodtgjørelse i følgende tilfelle:

1. Uthavnsbetjenter samt tollbetjenter og tollopsynsmenn, som er stasjonert i uthavner på reiser innen det til vedkommende uthavnsstasjoner hørende distrikt. Likeledes kryssbetjenter på reiser i krysstiden.

2. Lensmenn på reiser i anledning av brand- og skattetaksasjoner eller til innhentelse av opplysninger vedkommende den almindelige brandforsikring samt på reiser i postvesenets anliggender eller i anledning av de i lovene om brennevin og malt omhandlede forretninger.
3. Militære tjenestemenn på reiser eller under utførelse av tjenesteforretninger som det ved lønns- eller tilleggsregulativer eller andre bestemmelser måtte være fastsatt særskilt godtgjørelse for.

III. Almindelige bestemmelser.

§ 23. Av militærpersoner går korporaler og menige ikke inn under nærværende regulativ.

§ 24. Foretar en offentlig tjenestemann reiser til utførelse av forretninger som sorterer under en annen tjenestemann som det er fastsatt en høiere kostgodtgjørelse for, skal han for disse reiser være berettiget til å erholde samme kostgodtgjørelse som er fastsatt for den sistnevnte. Samme regel skal gjelde om overtagelse av annen tjenestemanns forretninger inntrer under reise som allerede er påbegynt. Enhver annen, hvem det overdras å utføre en offentlig tjenestemanns forretninger, skal være berettiget til samme skyss- og kostgodtgjørelse som er fastsatt for denne.

§ 25. Et passende forskudd på reiseutgifter kan anvises, når disse blir så store at utlegget vil bli for byrdefullt for den reisende.

IV. Det endrede regulativs ikrafttreden.

Det endrede regulativ er ved forannevnte kgl. resl. av 8. juli 1927 gjort gjeldende fra 1. september 1927 undtagen endringerne i §§ 1 og 2 (om satsene m. v. for skyssgodtgjørelsen) som er gjort gjeldende fra 1. november 1927.

Skyss- og kostgodtgjørelse ved undersøkelser.

Skr. ^{30/9} 1902 og ^{7/5} 1903.

Skyss- og kostgodtgjørelse til de ved undersøkelser benyttede *opsynsmenn* utredes av det til håndlangere m. v. ved undersøkelser disponible beløp.

Arbeidsdepartementet har meddelt, „at der ikke ved veiundersøkelser antas å være adgang for vedkommende *ingeniører* til å beregne skyssgodtgjørelse innen arbeidsdistriktet, hvorimot virkelig hadde befordringsutgifter vil kunne erholdes godtgjort.“

Det i departementets skrivelse benyttede uttrykk „arbeidsdistriktet“ har veidirektøren forstått som ensbetydende med vedkommende „undersøkelsesfelt.“

Kostgodtgjørelse for ekstraingeniører og teknikere.

Skr. 8/11 1913 og 14/11 1922.

Ekstraingeniører tilståes samme kostgodtgjørelse som veivesenets øvrige ingeniører.

Teknikere blir efter det nye regulativ for kostgodtgjørelse å henføre til samme klasse som fullmektiger og kontorister.

Statsrevisjonens krav ang. skyssregninger.

Skr. 29/3 og 14/7 1927.

Statsrevisjonen har i antegnelser til veivesenets regnskaper uttalt bl. a. følgende:

Da der ofte forekommer uoverensstemmelser mellom de på regningene opførte utlegg til billetter og de beløp der skal betales, efter „Takst-avdeling“ til „Rutebok for Norge“, anmerkes til fremtidig iakttagelse at regningene for fremtiden blir utferdiget i overensstemmelse med nevnte „Takst-avdeling“, såfremt der ikke foreligger endrede satser, hvortil der kan henvises.

Det anmerkes at regningene alltid skal påføres opplysninger om veilengder og om hvad slags befordringsmidler er benyttet samt at de i regulativet for offentlige tjenestemenns skyss- og kostgodtgjørelse pkt. 5 og 10 omhandlede bevidnelser i tilfelle må påføres regningene.

Det anmerkes til fremtidig iakttagelse at regningen over skyss- og kostgodtgjørelse påføres enten spesifikasjon over hvorledes det utbetalte beløp fremkommer, eller henvisning til hovedberegning med opplysning om hvor denne er regnskapsført.

Offentlige tjenestemenns flytningsgodtgjørelse.

Skr. 13/8 1925.

Ifølge meddelelse fra Handelsdepartementet har Stortinget den 3. juli 1925 fattet beslutning om nye regler for flytningsgodtgjørelse til offentlige tjenestemenn (gjeldende fra 1/10 1925).

Reglene omfatter tjenestemenn med hel statsavlønning, men det er dog forutsetningen at de også skal gjelde for veivesenets tjenestemenn.

Reglene lyder således:

§ 1.

1. Embedsmenn og statens bestillingsmenn — statsråder samt embedsmenn og andre tjenestemenn i utenriksetaten og ved statens jernbaneanlegg undtatt — får ved forflytning til et embede eller til en annen stilling i stats-tjenesten med hel statsavlønning, godtgjørelse efter nedenstående regler, når bopelsplikt nødvendiggjør flytning til et annet opholdssted.
2. Godtgjørelse overensstemmende med punkt 1 kan også tilstås ved første gangs ansettelse, når vedkommende fagdepartement finner det påtrengende nødvendig for å få stillingen tilfredsstillende besatt og hvor på grunn herav godtgjørelse har måttet tilsis.

3. Flytning til overtagelse av bistilling berettiger ikke til nogen godtgjørelse.

§ 2.

En tjenestemann har ikke krav på godtgjørelse ved forflytning fra en stilling til en annen før efter 5 års tjenestetid i tidligere stilling.

§ 3.

Godtgjørelsen tilståes kun tjenestemenn som flytter med husstand som helt forsørges av ham.

§ 4.

Godtgjørelsen beregnes efter den veilengde som flyttes, således:

- a. for reiser på landevei kr. 2,50 pr. km.
- b. for reiser på jernbane kr. 0,60 pr. km. til og med 100 km., kr. 0,40 for over 100 til og med 300 km. og for de overskytende kr. 0,20 pr. km.
- c. for reiser på dampskib kr. 2,00 pr. sjømil til og med 100 sjømil og for de overskytende kr. 1,00 pr. sjømil.

§ 5.

Regninger over flytningsgodtgjørelse foreldes overensstemmende med reglene i lov om offentlige tjenestemenns skyss- og kostgodtgjørelse. Foreldelsesfristen regnes fra den dag flytningen er avsluttet.

§ 6.

I tilfelle hvor ovenstående regler vil virke særlig urimelig samt i andre særlige tilfelle hvor det ansees uomgjengelig nødvendig kan lempning i reglene foretas ved kgl. resolusjon.

§ 7.

Disse regler kommer til anvendelse på flytninger foretatt efter 1ste oktober 1925 og gjelder inntil videre.

Kontorholdsgodtgjørelse, telefonsamtaler og telegrammer.

Skr. 23/2 1900, 17/7 1902, 11/11 1904, 10/3 1905, 24/7 1911 og 9/10 1925.

Arbeidsdepartementet har 25/7 1896 bestemt at kontorholdsgodtgjørelsen for fylkenes overingeniører for veivesenet skal anvendes til:

- a) Leie av fornødne kontorværelser samt til disse værelses oppvarming, belysning og renhold.
- b) Anskaffelse av kontorinventar — herunder eventuelt innbefattet telefon —, der blir tilhørende vedkommende overingeniørstilling, og hvorover blir å føre inventarfortegnelse.
- c) Anskaffelse av mindre kontorrekvisita, såsom skrive- og tegnesaker m. v.

Heri er også innbefattet tilsvarende utgifter for avdelingsingeniører med eget kontor.

Under heromhandlede godtgjørelse henføres: Anskaffelse av protokoller, kopibøker, journaler,

skjemata, rutepapir, papir og konvolutter, trykning av mulige fornødne skjemata, både fylkeskommunens og statens veianlegg vedkommende, o. l. samt utgifter ved telefonsamtaler og telegrammer, som utgår direkte fra overingeniørens kontor. Overingeniørens utgifter til telefonsamtaler og telegrammer under reiser i distriktet utenfor hjemstedet utredes av de givne bevilgninger til vedkommende anlegg eller undersøkelser.

Utgifter til telegrammer og telefonsamtaler, som ikke står i forbindelse med vedkommende funksjonærs reiser, kan ikke opføres på skysregningene, men må føres til utgift for vedkommende anlegg eller undersøkelse.

Telefonabonnement vedrørende avdelingskontorene belastes overingeniørens kontorholdsgodtgjørelse, mens telefonsamtaler (og telegrammer) som utgår fra avdelingskontorene belastes de respektive anlegg og undersøkelser.

For beløpene til nyanskaffelser av kontorinventar avlegges ikke regnskap til departementet, men veidirektøren forutsetter, at overingeniørene fører privat regnskap herover samt inventarfortegnelse.

Godtgjørelse til civile off. funksjonærer for arbeide under mobilisering.

Skr. 22⁹ 1911.

Forsvarsdepartementet har fastsatt følgende regler for utbetaling av godtgjørelse til *civile offentlige funksjonærer* for det arbeide, som under mobilisering og krig ekstraordinært påføres dem:

1. Overtids- og nattarbeide utover hvad der institusjonsmessig tilligger stillingen, godtgjørelse efter vedkommende etats vanlige tariff.
2. De funksjonærer, som av militære hensyn beordres til å overta stilling utenfor sit hjemsted, tilstås under reise og fravær vanlig skys- og kostgodtgjørelse.
3. Reservefunksjonærer, som antas av hensyn til det merarbeide, som militærvesenet påfører etaten, lønnes efter de for vedkommende etat gjeldende regler — og i tilfelle med tillegg efter punkt 1 og 2.
4. De i henhold til foranstående bestemmelser nødvendige utbetalinger skjer ved vedkommende civile etat, som vil erholde refusjon hos militæretaten.

Lønn i civil off. stilling til fastlønnede befall under militærtjeneste.

Skr. 10⁵ 1915.

Regjeringen har fastsatt følgende regler for utbetaling av lønn i civil offentlig stilling til *fastlønnede officerer og underofficerer* under bortkommandering til militærtjeneste:

„Fastlønnede officer og underofficer har i egenkap av offentlig tjenestemann i civil stilling ikke krav på den ham som sådan tilkommende lønn under bortkommandering til militærtjeneste — uansett dennes art — når denne bortkommandering overskrider den ferietid han tilkommer efter de for vedkommende stilling til enhver tid gjeldende regler (— — — —).“

Denne regel er dog ikke ment i den forstand å skulle være ufravikelig, at den f. eks. skulde avskjære adgangen til et arrangement hvorved funksjonærene, i tilfelle de i en forholdsvis kortere tid måtte være fraværende utover denne ferie, gjensidig overtar hinannens arbeide som merarbeide (altså utover hvad der påligger dem selv) og uten utgift for det offentlige.“

Som det vil sees gjelder disse regler for fastlønnede befals vedkommende ikke alene bortkommandering til nøytralitetsvern, men til all militærtjeneste.

I henhold til derom førte forhandlinger med Arbeidsdepartementet og Finansdepartementet tilføies, at fastlønnede befalingsmenn har adgang til å oppebære sin civile lønn uavkortet under bortkommandering til militærtjeneste, når han stiller godkjent stedfortreder, som han selv betaler, således at der ikke forvoldes nogen ekstrautgift for det offentlige.

Veidirektøren imøteser meddelelse fra overingeniørene for hvert enkelt tilfelle, hvor der for heromhandlede funksjonærer blir spørsmål om i henhold til ovenanførte regler å stanse utbetalingen av gasjebeløp, som anvises av Finansdepartementet.

Enn videre meddeles angående lønn under ekstraordinære befalskurser, at Arbeidsdepartementet i skrivelse av 6te mai 1915 har samtykket i veidirektørens forslag om, at „fast ansatte funksjonærer i veivesenet, som måtte komme til å delta i de ekstraordinære befalskurser, tilstås bibehold av lønn under kurset, dog med fradrag av den kontante godtgjørelse (lønn + familietillegg), som de oppebærer av militærvesenet.“

Departementet har herunder gått ut fra, at fornöden tilslutning fra fylkets vedkommende erhverves, hvor det gjelder funksjonærer, hvis lønn utredes av stat og fylke i forening.

For *ekstraingeniører* og andre ikke fast ansatte funksjonærer, er ikke fastsatt nogen almindelig regel for avlønning under deltagelse i omhandlede befalskurser; lønsspørsmålet for disse funksjonærer må derfor i hvert enkelt tilfelle forelegges departementet til avgjørelse.

Lønn under vernepliktig militærtjeneste.

Skr. 8⁸ 1925.

Stortinget har 13. juli 1925 vedtatt regler om civil avlønning under militærtjeneste for vernepliktige som er offentlige tjenestemenn.

Disse regler, der er å anse som gjeldende fra 1. juli 1925, er sålydende:

I.

1. I det til den ordinære ferie i vedkommende *etat* (tjenestemannsklasse) svarende tidsrum utbetales full civil lønn.
2. I det tidsrum tjenestemannens utførelse av verneplikt strekker sig utover det til den ordinære ferie svarende tidsrum utbetales der (med fradrag som nedenfor under post II bestemt):
 - a. tjenestemenn med forsørgelsesbyrde: full civil lønn.
 - b. tjenestemenn *uten* forsørgelsesbyrde: en tredjedel av den civile lønn.

II.

Ved anvendelsen av den under I punkt 2 nevnte regel blir derhos følgende bestemmelser å iakttå:

1. Vernepliktige korporaler og menige: I den civile lønn fragår et beløp svarende til det vedkommende eventuelt tilkommende militære familietillegg.

Hvor der undtagelsesvis under militærtjenesten ved siden av eller istedetfor den militære lønn utbetales en annen og høiere godtgjørelse, fragår i den civile lønn (eventuelt dennes tredjedel) et beløp som motsvarer den økede militære godtgjørelse.

Er tjenesten frivillig — som sådan regnes tjeneste, hvortil vedkommende ikke vilde vært kommandert, medmindre han derom hadde ansøkt — gjelder den i I punkt 2 fastsatte regel kun for et tidsrum svarende til varigheten av den militærtjeneste, han ved anledningen normalt vilde vært beordret til. For den overskytende del av tjenestetiden bortfaller den civile lønn.

2. Vernepliktige officerer og underofficerer: I den civile lønn (eventuelt dennes tredjedel) fragår et beløp svarende til den av vedkommende kontant oppebårne militære godtgjørelse. Forsåvidt denne også omfatter kostpenger, blir — i tilfelle av at vedkommende har forsørgelsesbyrde — å bortse fra, hvad der anslagsvis medgår til vedkommendes „egen forpleining“ (for officerer kr. 5,00 pr. dag, for underofficerer kr. 4,00 pr. dag).

Foranstående regel gjelder kun militærtjeneste, hvortil vedkommende er kommandert. Under frivillig tjeneste bortfaller i tilfelle den civile lønn helt.

III

Offentlige tjenestemenn, der avtjener sin verneplikt ved civilt arbeide, oppebærer for et tidsrum, som svarer til infanteriets øvelsestid sin civile lønn overensstemmende med foranstående regler. For det overskytende tidsrum bortfaller den civile lønn.

IV.

I den utstrekning en tjenestemann i et år, hvori han utfører militærtjeneste, erholder ferie utenom

det i I post 1 omhandlede tidsrum, kommer regelen i I post 1 ikke til anvendelse.

Årlig ferie ifølge tjenestemannsloven.

Skr. 15/9 1920.

Angående spørsmålet om en funksjonær etter tjenestemannslovens § 5 tilkommer ferie også de år han har militærtjeneste har Justisdepartementet uttalt at dette departement „antar, at den tid hvori en tjenestemann utfører tvungen vernepliktstjeneste ikke kan betraktes som fritid overensstemmende med tjenestemannslovens § 5. Departementet antar således, at en tjenestemann også i de år, hvori han utfører tvungen vernepliktstjeneste efter nevnte lov, vil ha krav på en sammenhengende fritid på minst 14 dager. Imidlertid henleder man oppmerksomheten på, at den nevnte fritid alene tilkommer tjenestemannen, såfremt ikke ansettelsesmyndigheten finner, at særlige omstendigheter er til hinder for det, i hvilket tilfelle fritiden kan gis det neste år. Som sådanne særlige omstendigheter vil også kunne komme i betraktning de vanskeligheter, som tjenestemannens fravær fra tjenesten på grunn av verneplikt har påført administrasjonen.“

Likeledes uttaler Justisdepartementet på forespørsel om hvorvidt den tid hvori tjenestemann i egenskap av faste eller vernepliktige underofficerer utfører vernepliktstjeneste, skal betraktes som fritid overensstemmende med tjenestemannslovens § 5 at departementet „antar at den tid hvori en tjenestemann som *vernepliktig* underofficer utfører tvungen vernepliktstjeneste ikke kan betraktes som „fritid“ overensstemmende med tjenestemannslovens § 5, og at tjenestemannen således også i de år, hvori han utfører sådan tvungen vernepliktstjeneste, efter nevnte lov vil ha krav på en sammenhengende fritid på 14 dager. Med hensyn til en tjenestemanns verneplikt som *fastlønnet* underofficer antar dette departement, at det vil være avhengig av forutsetningen ved hans ansettelse, om der skal tilkomme ham nogen ferie i de år, hvori han utfører den verneplikt, som hans stilling som fastlønnet underofficer pålegger ham, og at det i almindelighet vil være en naturlig forutsetning, at der i disse år ikke tilkommer ham nogen ferie.“

For de veifunksjonærers vedkommende som inngår under tjenestemannsloven blir der med hensyn til ferispørsmålet å forholde overensstemmende med foranstående uttalelser.

Bevilgning til ekstrahjelp.

Skr. 19/7 1913, 6/8 1921, 7/10 1925 og 15/11 1927.

Bevilgningen til „ekstrahjelp“ er ikke forutsatt for nogen del å skulle kunne anvendes til lønns-

tillegg for veikontorister.

Ekstrahjelp til planleggelse og forberedelse av nødsarbeide må lønnes av ekstrahjelpkontoen, selv om denne derved overskrides.

Under nogen av personalets ferier eller kortere tids sykdom er der ikke adgang til å betale de andre tjenestegjørende for merarbeide på grunn herav; kir. tjenestemannslovens § 13.

Skulde det undtagelsesvis ved lengere fravær på grunn av sykdom eller lignende bli nødvendig, vil der med veidirektørens samtykke i det spesielle tilfelle kunne antas noen ekstra vikarhjelpe.

Besparelser på ledige gasjer kan ikke anvendes til ekstrahjelpe eller ekstraarbeide. Ledig gasje kan bare disponeres til avlønning av vikar i vedkommende stilling.

Midlertidige tjenestemenn. Lønn og ferie.

Skr. 4/3 1922 og 13/6 1923.

Samtlige *midlertidig* ansatte ingeniører, teknikere, kontorfolk, opsynsmenn og andre gjøres bekjent med at deres lønn må betraktes som månedslønn og at opsigelsestiden gjensidig er 14 dager.

Der må ikke treffes bindende avtale med noen midlertidig antatt uten at veidirektørens samtykke i hvert enkelt tilfelle innhentes på forhånd.

Det påsees at de midlertidige tjenestemenn hvis samlede lønn ikke overstiger kr. 500,00 pr. måned blir innmeldt i kretssykekasse, som i eventuelt sykdomstilfelle yder lovbestemte sykepenger m. v.

Under sykdomsforfall vil lønn som regel ikke kunne betales vedkommende for lenger tid enn 14 dager, for hvilket tidsrum eventuelle sykepenger fra kretssykekassene tas til inntekt i veivesenets regnskaper.

Spørsmål om videre utbetaling av lønn må i tilfelle forelegges veidirektøren.

Det *midlertidige* personale som har tjenstgjort minst 1 år tilståes lønn under *militærtjeneste* som for det faste personale bestemt.

Midlertidig antatt personale, som har tjenstgjort minst 1 år kan tilståes 14 dages *ferie* på den tid av året, da det er til minst ulempe for veivesenet.

Ferie tilståes ikke, når vedkommende samme år har hatt militærtjeneste av lengere varighet enn 14 dager.

Permisjon til møter i idrettsøiemed.

Skr. 10/3 1922.

Norges landsforbund for idrett har rettet en henstilling til Forsvarsdepartementet om at offentlige funksjonærer som innehar stilling innen den høiere idrettsadministrasjon (landsforbundet, distriktslag, særforbund og kredser) må bli møtt med all mulig velvilje og imøtekommenhet når det gjelder permisjon til møter eller reiser i idrettsøiemed.

Arbeidsdepartementet, som finner at det for veivesenets vedkommende bør imøtekommes i den utstrekning hvortil der måtte finnes anledning, henstiller at der må bli forholdt overensstemmende hermed likeoverfor permisjonsandragender som avgjøres av veidirektøren.

Passbestemmelser.

Skr. 23/1 1923.

På den internasjonale trafikkonferanse i Paris i oktober 1920 blev bl. a. vedtatt en resolusjon angående forandring og forenkling av de gjeldende passtyper, idet der i fremtiden kun skulde være to typer pass, almindelige pass, (politipass) og diplomatiske pass.

Norge har i likhet med en flerhet av de andre på trafikkonferansen representerte land i prinsippet tiltrådt konferansens beslutning om passtyper og som følge herav vil der herefter ikke være adgang for Utenriksdepartementet til å utstede ministerpass.

I henhold til trafikkonferansens beslutning angående diplomatpass vil sådanne for fremtiden her i landet kun bli å utstede til medlemmer av det Kgl. Hus, medlemmer av H. M. Kongens Hoff og Stab, utenriksetatens lønnete tjenestemenn med familie, sittende statsråder og Stortingets presidenter og vicepresidenter med familie, diplomatiske kurerer og personer som ved opnevning i statsråd har fått offisielt oppdrag hos fremmede regjeringer eller offisielle internasjonale organisasjoner.

Reiser til utenlandske statsanstalter.

Skr. 13/10 1900, 5/2 1913, 8/1 1924 og 13/8 1925.

Arbeidsdepartementet har bestemt, at anmodninger angående henvendelse til fremmede myndigheter om adgang for norske studiereisende til å besøke utenlandske offentlige institusjoner, skal være innkommet til Arbeidsdepartementet ca. 6 uker før studiene aktes påbegyndt. Alle ansøkningskrav skal inneholde en nøiaktig redegjørelse for hvilke anstalter, anlegg eller lign. ønskes besøkt, tidspunktet for besøket, dettes varighet m. v.

Almindelig tillatelse f. eks. til å besøke en viss art anstalter vil som regel ikke kunne utvirkes.

Disse bestemmelser gjelder særlig adgang til engelske, tyske og franske institusjoner.

Utenriksdepartementet har tilskrevet Arbeidsdepartementet således:

„I tilfelle hvor det gjennom nærværende departement og en av vore legasjoner ad diplomatisk vei er søkt åpnet adgang for nordmenn til å drive studier i utlandet, har det oftere hendt at det fra vedkommende fagdepartement er fremkommet begjæring herom så sent at det har vist sig umulig å opnå den forønskede tillatelse innen det i vedkommende tilfelle fastsatte tidspunkt for studiereisens påbegynnelse. Foranlediget ved et nylig

inntruffet tilfelle av denne art har en av vore legasjoner henstillet, at vedkommende fagdepartementer måtte bli gjort oppmerksom på at det i almindelighet utkreves en temmelig lang tid til sakens ordning, når sådanne studiereiser nødvendiggjør at en legasjon retter en offisiell henvendelse til vedkommende lands centralmyndigheter, hvorfor det må has for øie at henvendelse herom bør fremkomme i god tid gjerne måneder iforveien — før studiereisens påbegynnelse for at forsinkelse av reisen kan undgås“.

Legasjonen i Washington har innberettet at det på grunn av de nuværende strenge emigrasjonsbestemmelser i Amerikas Forenede Stater i den senere tid ofte har hendt at norske offentlige tjenestemenn, som har foretatt studiereiser til Amerika, har hatt vanskeligheter med emigrasjonsmyndighetene under innpasseringen i landet.

Legasjonen opplyser i denne anledning at sådanne personer bør påse at der i deres pass er

fyldestgjørende anført at vedkommende er offentlig tjenestemann (på engelsk „Government official with the Department of“ — eller i tilfelle „Municipal officer“), da alle viseringsbemyndigede amerikanske utenrikske stasjoner er instruert om å meddele sådanne tjenestemenn et „special visa“ uten gebyr, hvorved de omhandlede vanskeligheter undgås.

Henvendelse til diplomatiet.

Skr. 12/5 1906 og 25/6 1907.

Al korrespondance mellem norske og svenske embedsmyndigheter skal føres gjennom Utenriksdepartementet. For veivesenets vedkommende forutsettes derfor sådan korrespondance i tilfelle innsendt gjennom veidirektøren eller eventuelt fylkesmannen.

Henvendelser eller anmodninger til vore legasjoner skal sendes gjennom Utenriksdepartementet.

Kasserere, regnskapsførsel og arbeidsrapporter.

Ansettelse av kasserere.

Skr. 26/2 1904, 6/12 1920.

Arbeidsdepartementet har i skr. til veidirektøren uttalt følgende:

„Under henvisning til tidligere truffne avgjørelser angående ansettelse av kasserere og regnskapsførere ved offentlige veianlegg skal man be iaktatt, at kassererforretningene i videst mulig utstrekning overdras personer, der ikke tilhører de ved veiadministrasjonen ansatte funksjonærer.

Det tilføies i denne forbindelse, at kassererforretningene kun i sådanne tilfelle bør kunne overdras veivesenets ingeniører, hvor det vilde være forbundet med uforholdsmessig vanskelighet å erholde nogen annen, eller hvor regnskapsførselen kun gjelder en ubetydelig bevilgningspost.

Man går derhos ut fra, at disse forretninger aldrig overdras arbeidsbestyrerne.

I overensstemmelse hermed skal man anmode om, at der for de ingeniørers vedkommende, der for tiden fremdeles fungerer som kasserere ved de offentlige veianlegg, må bringes i forslag andre, der ikke tilhører veiadministrasjonens personale, etterhvert som dertil måtte være anledning.“

Arbeidsdepartementet har bestemt at for såvidt der måtte bli spørsmål om å anta som kasserer nogen av de ved overingeniørenes kontorer ansatte funksjonærer, bør forslag herom innsendes gjennom vedkommende fylkesmann.

Lensmenn som veikasserere.

Skr. 9/4 1921.

På foranledning av henvendelse fra Lensmennenes landsforening til Finansdepartementet om å søke utvirket at lensmennene blir fortrinsberettiget til veikassererstillingerne har veidirektøren i skrivelse til Arbeidsdepartementet bl. a. uttalt „at veidirektøren ikke har noget å innvende mot at lensmenn *under ellers like vilkår* blir foretrukket

ved ansettelser av kasserere, men veidirektøren kan ikke anbefale at lensmenn uten noget forbehold gis fortrinsrett til kassererstillinger, idet det ved disse besettelser må være avgjørende hvad der best stemmer med anleggets tarv.“

Heri har Arbeidsdepartementet i skrivelse til Lensmennenes landsforening erklært sig enig.

Garanti for veikasserere.

Skr. 19/1 1909 og 7/7 1926.

Ifølge kgl. res. 19/12 1908 vil der for fremtiden kun være adgang for veivesenets kasserere til å stille sikkerhet ved garantipolicer fra „Det norske garantiselskap“ overensstemmende med „Forsikringsbetingelser for offentlige regnskapsbetjente“. Dog vil der fremdeles være adgang for vedkommende kasserere til å stille sikkerhet i form av privat selvskyldnerkausjon eller reel sikkerhet.

I forbindelse med instruksens D § 2 meddeles til orientering at en garanti av kr. 4000,00 i almindelighet godkjennes, under forutsetning av at der til vedkommende kasserer ikke rekvireres større beløp enn inntil kr. 10 000,00 ad gangen.

Hvis arbeidsdriften ved et anlegg er så stor at der trenges større summer, eller at samme kasserer har flere anlegg som tilsammen krever anvisning av mer enn kr. 10 000,00 på en gang, må kassereren stille tilsvarende større garanti.

Avholdelse av lønninger.

Skr. 29/1 1913.

Veidirektøren har oppfattet bestemmelsen i det nye arbeidsreglement (instruksens F § 15) om 14-daglig lønning således, at man i veivesenet fremdeles har adgang til å innrette lønningene med lengere tids mellomrum, eftersom det ansees passende under hensyn til arbeidsstyrken og driften, såfremt ikke arbeiderne uttrykkelig forlanger lønning regelmessig hver 14. dag.

Opbevaring av veianleggs kassebeholdning.

Skr. 17/3 1921.

Arbeidsdepartementet har på foranledning uttalt „at bestemmelsen i instruksens D § 6 ikke bør være til hinder for at et veianleggs kassebeholdning innsettes på vedkommende veianleggs navn, og mulig innvundne renter tas til inntekt i regnskapet.

Hvor dertil er adgang bør helst benyttes nærmeste avdeling av Norges Bank eller autorisert sparebank.

Departementet vil heller ikke motsette sig at et veianleggs kassebeholdning innsettes i privat bank, dog forutsettes at dette i tilfelle skjer på kassererens egen risiko.“

Lønnsoppgaver til ligningsvesenet.

Skr. 17/3 1921, 30/6 1922, 21/2 og 26/5 1925.

Finansdepartementet har i skrivelse av 17. november 1920 bl. a. uttalt „at forpliktelsen for offentlige tjenestemenn til på forlangende å meddele alle de opplysninger, som måtte stå til deres rådighet — såsom fortegnelse over lønninger og lønsmottagere m. v. — jfr. skattelovene av 18. august 1911 for landet § 66, for byene § 58, er ubetinget, og ikke kan gjøres avhengig av, at der på forhånd er truffet overenskomst om godtgjørelse for arbeidets utførelse. Det fremgår av de foreliggende opplysninger at lønnsoppgaver kan skaffes også for veivesenets arbeidere og man antar derfor at vedkommende tjenestemenn må være forpliktet til på forlangende å utarbeide og innsende sådanne oppgaver. Undlatelse av på forlangende å utferdige lønnsoppgaver vil kunne påføre vedkommende tjenestemann straffansvar etter straffelovens § 339“.

Ifølge skr. 9/2 1925 antar Finansdepartementet „at der påhviler veivesenet på forlangende fra en ligningsnevnd å meddele oppgave over de i ligningsnevndens distrikt skattepliktige personer, som oppebærer lønn ved vedkommende avdeling, *selv om ikke de enkelte skattyderes navn er anført i begjæringen*“.

Finansdepartementet har i skrivelse av 21. april 1925 uttalt:

„at der ikke antas å tilkomme veivesenet noget krav på refusjon hos vedkommende kommune for utgifter ved istandbringelse av lønnsoppgaver til ligningsvesenet.“

Finansdepartementet har henvist til en i Lovtidende inntatt skrivelse av 15. februar 1923 hvori nevnte departement har uttalt at *statsbanene ikke antas å ha krav på refusjon for utgifter ved istandbringelse av lønnsoppgaver til ligningsmyndighetene*, idet bestemmelsen i landsskattelovens § 66 (byskattelovens § 58) siste punktum,

kun antas å medføre plikt for ligningskommunen til å erstatte en *tjenestemann* direkte utlegg, som påføres ham personlig ved etterkommelsen av de i paragrafen omhandlede forlangender, ikke derimot økede kontorutgifter, som måtte forvoldes en av statens forvaltningsgrener.

Som det herav vil sees hevder Finansdepartementet den opfatning, at veivesenet ikke har noget krav på refusjon hos vedkommende kommune for utgifter ved istandbringelse av lønnsoppgaver til ligningsvesenet. Følgelig må arbeidet med disse oppgaver legges slik an at det så vidt mulig kan utføres i den ordinære arbeidstid. Hvis overtidarbeide i et enkelt tilfelle er uundgåelig, antas utgiftene å kunne utredes av vedkommende anleggs midler etter at veidirektørens samtykke på forhånd er innhentet.

Efter det foreliggende finner veidirektøren å burde henstille om det ikke burde pålegges anleggskassererne — således som allerede gjort i flere fylker — å avgi de fornødne oppgaver til ligningsvesenet, eventuelt mot en liten forhøielse av prosentgodtgjørelsen (f. eks. 1/4 %).

Trekk i arbeidslønn for skatt.

Skr. 22/11 1915, 4/1 1923 og 30/11 1927.

Finansdepartementet har uttalt angående ansvar for arbeidernes skatt:

„— — — — den i landsskattelovens § 31, tredje ledd, siste passus, inneholdte bestemmelse om, at under nærmere angivne betingelser skatt, der er ilignet bl. a. arbeidere ved offentlige veianlegg, kan opkreves hos anleggets bestyrer, antas å måtte gjelde, hvad enten arbeideren er fast ansatt eller utfører akkordarbeide. Hvad angår anleggsbestyrerens ansvar for sådan skatt, må det antas å være en betingelse for dets inntreden, at skatteseddelen er mottatt, at skatten er forfallen og at vedkommende arbeider ved skattens forfallstid har arbeidet ved det opgivne anlegg eller ved annet offentlig veianlegg under samme bestyrer, og at i siste tilfelle denne eller anleggets kasserer har kjennskap hertil. Har vedkommende arbeider innen skattens eller en enkelt termins forfallstid forlatt anlegget, uten at hans senere arbeidssted kjennes, bør herredskassereren snarest mulig underrettes.

Det tilføies, at såfremt der av vedkommende herredskasserer er gitt samtykke til en terminvis avholdelse av skatten i vedkommende arbeiders lønn, antas anleggsbestyrerens ansvar under betingelse iøvrig som ovenanført å måtte begrenses til den enkelte termin“. Jfr. Finansdepartementets skrivelse av 27/10 1913 og 8/6 1914 (inntatt i Lovtidende).“

I henhold til tidligere avgjørelse av departementet, meddeles at der for såvel ordinære som nødsarbeidere ikke antas å være adgang til å trekke for skatt ved forskuddsbetalingen når denne er satt så lavt at den kun dekker det nødvendige til det daglige livs opphold.

Derimot må der av efterskuddet ved det endelige akkordoppgjør eller ved utlønning for dagarbeide trekkes for skatt hvis vedkommende herredsstyre har forlangt at så skal skje.

Finansdepartementet har uttalt „at trekk av skatt på begjæring av vedkommende skattekreditor må finne sted, såfremt protest fra vedkommende skattedebitor ikke foreligger. Først i tilfelle av protest kan arbeidsgiveren gjøre krav på nærmere opplysninger angående tiden for avholdte utpantninger o. l.“

Ifølge Arbeidsdepartementets skrivelse ^{15/3} 1923 til veidirektøren har veikassereren ikke adgang til å beregne særskilt godtgjørelse for skattetrekk.

Sykeforsikringsplikt for kasserere.

Skr. ^{22/2} 1916.

Riksforsikringsanstalten har uttalt, at en kasserer ved offentlige veianlegg „som betjent i offentlig tjeneste må ansees forsikringsplikt undergitt, såfremt den årlige inntekt han som veikasserer og gårdbruker oppebærer tilsammenlagt ikke overstiger den i sykeforsikringslovens § 1 ² a satte maksimumsgrense.

Premien vil i tilfelle bli å erlegge efter den inntektsklasse, hvortil han efter sin samlede årlige arbeidsinntekt (ø: både som veikasserer og gårdbruker) blir henført.

Den eventuelle forsikringsplikt må efter det oplyste antas å være tilstede året rundt, da vedkommende veikasserer står i arbeidsforhold til veianlegget det hele år, selv om han under arbeidsperiodene utfører sit vesentligste arbeide for dette.“

Kasserergodtgjørelse vedk. undersøkelsesregnskap.

Skr. ^{28/4} 1880.

Ifølge dicisjon av ^{16/2} 1874 tilståes ikke godtgjørelse for regnskapsførsel vedkommende undersøkelser.

Provisjon for utbetaling av check.

Skr. ^{9/8} 1922.

Da det har vist sig at privatbankene og sparebankene tildels beregner sig $\frac{1}{2}$ ‰ i provisjon for utbetaling av veivesenets checker på Norges Bank, meddeles at denne provisjon blir å føre til utgift på konto G, opsyn og regnskap, mot behørig kvittering fra vedkommende bankinstitutt, mens checkens hele pålydende beløp føres til inntekt i regnskapet.

Det henstilles at kassererne i størst mulig utstrekning hever checkbeløpene i Norges Bank eller dens avdelinger.

Ansvar for feilregning på regnskapsbilag.

Skr. ^{17/10} 1924.

Instruksens bestemmelser om ansvar for regnskapsbilagenes riktighet innskjerpes.

I henhold til instruksens C § 9 er regnskapsførerne d. v. s. *ingeniørene* (se § 1) og den der anviser regningene ansvarlig for mulige regnefeil ved lønningslister og akkordoppgjør m. v.

Efter instruksens D § 10 har kassererne å gjennomgå og kontrollregne alle bilag, uten at de dog har ansvar i så henseende.

Overføring av redskap pr. kontant.

Skr. ^{8/2} 1924.

Da det hittil benyttede system med overføring av redskaps- og materialbeholdninger fra et anlegg til et annet ved *postering* ofte volder vanskeligheter og misforståelser ved regnskapsoppgjørene, har veidirektøren funnet å burde bestemme at alle sådanne overføringer — overensstemmende med den senere tids praksis — herefter skal skje *pr. kontant*.

Der er i den anledning foretatt følgende forandringer i „Instruks for Arbeidsdriften ved Statens Veivesen“:

C § 12, *siste avsnitt* skal herefter lyde:

„Overføring av redskaps- og materialbeholdninger fra et anlegg til et annet skal skje *pr. kontant*.“

D § 4, *fjerde avsnitt* skal herefter lyde:

„Ved overføring av redskap mellom anlegg som har forskjellig kasserer, kan der beregnes kasserergodtgjørelse av et beløp av inntil kr. 500,00, men ikke av den del av salgsbeløpet som eventuelt overstiger kr. 500,00.“

D § 4, *siste setning*: Utgår.

Veiregnskapenes avfattelse.

Skr. ^{6/12} 1926.

Statsrevisjonen forlanger vedkommende veiregnskapene:

1. Ved utbetaling av *forsørgelsestillegg* til veiarbeidere skal vedkommende bilag påføres opplysning om forsørgelsesbyrde og antall arbeidstimer for hver enkelt arbeider.
2. På bilag vedkommende *flytning av telefon- og (eller) telegraflinjer* skal attestasjon påføres av vedkommende ingeniør om at utgiftene ikke er foranlediget ved flytning av stolper som stod på gammel veigrunn.
3. På *materialfortegnelsen* skal vedkommende ingeniør attestere riktigheten av det som er ført i avgang som „forbrukt.“
4. Når der i hovedveianleggenes regnskaper utgiftsføres *skyss- og (eller) kostgodtgjørelse til opsynsmenn*, skal spesifisert regning herover vedlegges et av hovedveiregnskapene. Regningene skal påføres opplysning om hvilket

anlegg hver enkelt reise vedkommer, om opsynsmannens bopel (reisens utgangspunkt) og om ved hvilket anlegg han er stasjonert.

Forsåvidt godtgjørelse beregnes etter andre satser enn de i regulativet fastsatte, skal regningen påføres de for revisjonen nødvendige spesielle opplysninger herom.

Når samme opsynsmann i halvåret har vært beskjeftiget ved flere anlegg, skal opgave over hvorledes lønnen fordeler seg på de forskjellige anlegg vedlegges et av hovedveiregnskapene for samme halvår.

Rapportførsel.

Skr. 31/12 1897 og 5/1 1922.

På arbeidsrapporter og regnskapsoversikter som er opgjort ved budgetterminens utgang må ikke under „bevilgning“ medtas hvad der er bevilget for nærmestfølgende budgettermin.

Innskjerpes nøiagtig rapportførsel.

Ved innsendelse av halvårlige arbeidsrapporter må oppgis *timetall og arbeidsfortjeneste for nødsarbeide særskilt* — enten anført på selve rapporten eller også i følgeskrivelsen — foruten at det også inngår i de i rapportens ordinære rubrikker anførte tall.

I en særskilt følgeskrivelse må avgis forklaring om de forandringer av den foregående rapport som måtte være foretatt med hensyn til summene i rubrikk „i“, anleggets kostende, da veidirektøren til Statsrevisjonen må sende redegjørelse ved hvert budgettårs utgang for forandringer av overslagssummene fra utgangen av foregående budgettår.

Kassarapporter.

Skr. 14/4 1926 m. fl.

Regjeringen har bestemt at den såkaldte kontinuasjonsperiode skal opheves fra utløpet av budgetterminen 1925—26 og at statsregnskapet skal oppbygges på grunnlag av det såkaldte kasseprinsipp.

Dette prinsipp forutsetter at posteringene i statsregnskapet og spesialregnskapene skjer etter de pr. 30. juni stedfunne innbetalinger i og utbetalinger av vedkommende kasser.

Videre innebærer kasseprinsippet at statsregnskapet, som nu oppbygges direkte på grunnlag av spesialregnskapene, istedetfor oppbygges på grunnlag av regnskapsførernes og oppebørselsbetjentenes kasebokholderi og at posteringene i statsregnskapet foretas på grunnlag av faktiske inn- og utbetalinger. Til gjennomførelse herav må spesialregnskapsførerne ved siden av de almindelige regnskaper, med hvilke der foreløbig ikke gjøres nogen forandring, innsende kvartalsvise utskrifter av deres spesielle kassekonti, de såkaldte „kassarapporter.“

Disse kassarapporter som fra først av blev å avgj på et av Finansdepartementet anordnet skjema med en konto A for bevilgningsregnskapet og en konto B for mellemregnskapet, kunde p. g. a. at rapportene innen veivesenet må avlegges for hvert anlegg, avgis på et spesielt av veidirektøren utarbeidet skjema. I dette skjema har man sløifet det såkaldte kassaregnskap: „Konto A“, idet „Konto B“ er innrettet således, at arbeidets nettoutgift i kvartalet kan anføres der.

Kassarapporten åpnes alltid med saldoen fra foregående kvartal (siste kassa-rapports sluttbeholdning), altså enten med kassabeholdning eller eventuelt med regnskapsførers tilgodegavende. Under inntekt opføres anvisninger fra veidirektøren, forskudd fra distriktet og hvis inntektene er større enn utgiftene, nettoinntekten. Anvisninger og forskudd opføres spesifisert. På utgiftssiden opføres utgiftene hvis disse er større enn inntektene samt spesifisert innbetalinger til Norges Bank og refusjoner av forskudd, når forskuddet er tilbakebetalt av vedkommende kasserer. Derimot medtas ikke refusjoner som er effektivert av veidirektøren. Kassarapporten opsummeres og salderes.

Inntil videre skal kassarapporten avlegges kvartalsvis. Den oppgjøres nøiaktig den siste dag i kvartalet, og da rapportsystemet er innført for å kunne istandbringe en hurtig statsfinansiell oversikt, må kassererne avgj sine rapporter allerede dagen etter terminens utløp. Kassarapporter utferdiges i 2 eksemplarer hvorav det ene sendes direkte til veidirektøren og det annet til overingeniøren.

Særskilt innberetning om innbetaling av:

- a. forskudd fra distriktene,
- b. særbidrag,
- c. kassabeholdninger overført fra et anlegg til et annet

ophører, når tilsvarende nøiaktige data anføres i kassarapporten. Hermed følger at kassarapporter også må innsendes for forskuddsanlegg.

Med hensyn til spesialregnskapene er der som ovenfor nevnt ingen forandring gjort, men da det er en betingelse for det hele systems effektivitet, at kassarapportene stemmer med spesialregnskapene, er det en absolutt nødvendighet at spesialregnskapene *oppgjøres* nøiaktig pr. 30. juni. Derimot er ingen forandring gjort med hensyn til fristen for innsendelsen til veidirektøren av regnskapene.

Nyordningen vil selvsagt medføre, at det er nødvendig at bokførselen holdes helt à jour og at regnskapsførernes bokholderi innrettes med kassarapportene for øie.

Kassabøkene avsluttes for hver 3. måned, hvorved man vil få beløpene til kassarapporten. Deretter transporteres kvartalsoppgjørene til en dertil reservert side bak i kassaboken som igjen avsluttes for hvert halvår. Herved vil man få beløpene til regnskapet. Man vil dog anbefale at denne avslutning og transport foretas oftere enn hver 3. måned, f. eks. hver måned eller for hver utfylt

side i kassaboken, hvorved man holder sig bedre ajour. Dette er av betydning for en hurtig opsetning av kassarapportene. Når man forut for hver side- eller månedsavslutning prøver riktigheten av de adderte kolonner, vil man nemlig opdage eventuelle feil i god tid før kassarapporten skal opsettes.

Skulde der efterat kassarapport er avlagt av kassereren opdages feilførsel i kassaboken, *må ikke feilen rettes ved å forandre de allerede innførte tall, men bare ved ny postering i kassaboken under den dato feilen opdages.* For revisjonens skyld er det da hensiktsmessig å utferdige et bilag til forklaring av posteringen. Hvis der ved overingeniørkontoret opdages feil i et regnskap, *må ikke feilen rettes der.* Regnskapet tilbakesendes

vedkommende kasserer som, hvis regnskapet er overensstemmende med den allerede avgitte kassarapport, *ikke retter regnskapet idetheletatt*, men foretar postering i sin kassabok overensstemmende med hvad der foran er anført. Feilen vil da bli utlignet i neste rapport og regnskap. Det er videre forutsatt at alle utgifter og inntekter posteres i kassaboken den dato beløpene henholdsvis utbetales eller mottas av kassereren. Benyttes denne fremgangsmåte vil man alltid opnå full overensstemmelse mellom rapport og regnskap.

Foruten å anføre anleggets navn må kassererne også påføre kassarapporten om det er vei-anlegg, veiutbedring, høifjellsvedlikehold eller annet. Såfremt et anlegg bare bygges for nødsmidler bedes dette angitt på rapporten.

Veiopsynsmenn.

Veiopsynsmenns utdanning.

Skr. 13/12 1920.

I veibudgettproposisjonen for 1913 er bl. a. opsynsmenns utdanning omhandlet i forbindelse med forslag til nytt lønnsregulativ. Veidirektøren anførte herom følgende:

„Hvad utdanningsspørsmålet angår vilde det visstnok være ønskelig om opsynsmennene ved siden av sin praktiske virksomhet hadde gjennomgått en teknisk elementærskole, men nogen obligatorisk fordring herom bør ikke stilles for ansettelsen, da det er av langt større viktighet at de har en årelang praksis som arbeider og akkordformann“.

Da ingen bemerkning hertil fremkom fra departementets eller Stortingets side forutsatte veidirektøren at der ved ansettelse av opsynsmenn blev gått frem overensstemmende med denne uttalelse.

Veidirektøren er fremdeles av samme opfatning. Det henstilles til overingeniørene ved fremtidige innstillinger til besettelse av opsynsmannsposter å legge hovedvekten på at vedkommende i lengere tid har vært arbeider og akkordformann.

Lønn under opphold ved tekniske elementærskoler.

Skr. 20/7 1921.

Under kurser ved tekniske elementærskoler tilståes fast ansatte hovedveiofsynsmenn full lønn,

mens midlertidig ansatte opsynsmenn og opsynsmannsaspiranter som har tjenstgjort i lengere tid, på ansøking vil bli tilstått delvis lønn under opphold på skolen, idet der ved lønnens fastsettelse tas i betraktning, hvorvidt vedkommende har forsørgelsesplikt eller ikke. I almindelighet vil sistnevnte personale bli tilstått halv lønn eller noget derover. Forslag til avlønning samt nødvendige opplysninger til bedømmelse av forholdet forutsettes i hvert enkelt tilfelle innsendt til veidirektøren.

Beskjeftigelse for aspiranter til tekniske mellemskoler.

Skr. 24/6 1926.

For å lette aspiranter til de tekniske mellemskoler adgangen til å skaffe sig den for optagelse i disse skoler nødvendige praksis, har Kirkedepartementet anmodet Arbeidsdepartementet om å sørge for at de under dette departement hørende bedrifter stiller sig mest mulig velvillig overfor ansøkinger fra sådanne aspiranter om adgang til å skaffe sig denne praksis ved vedkommende bedrift.

Overingeniøren anmodes om å ta mulig hensyn til nevnte departements henstilling og søke å imøtekomme den i den utstrekning hvortil der finnes å være anledning.

Arbeidere.

Landhandlergjeld ikke avskjedigelsesgrunn.

Skr. 1/8 1900.

Landhandlergjeld alene skal ikke ansees som tilstrekkelig grunn til å nekte en arbeider, som forlater et veianlegg uten varsel, beskjeftigelse ved andre offentlige veianlegg.

Trekk til husverter for losji.

Departementets skr. 22/1 1923.

Der bør ikke oppstilles som betingelse for å få arbeide ved anleggene at betalingen til husvertene for losji blir trukket ved lønningene.

Garanti for proviant til arbeidere.

Skr. 29/5 1912.

På foranledning av at et veianlegg er påført endel tap derved, at opsynsmannen dels har utbetalt arbeidere forskudd til mat og dels har garantert for arbeiderne hos vedkommende handelsmann, har Arbeidsdepartementet henstillet til veidirektøren å dra omsorg for, at funksjonærene ved statens veianlegg for fremtiden ikke innestår for arbeiderne.

Vandreboksamlinger for arbeidere.

Skr. 26/8 1904.

Boksamlingene bør ikke beholdes lengere end 6 måneder ved hvert anlegg. Opsynsmannen forutsettes å fungere som bibliotekar. Der bør fastsettes en bestemt dag i uken til ombytte av bøker, utenfor hvilken tid opsynsmennene ikke bør være forpliktet til å forestå utlån.

Ved hvert anlegg føres protokoll over låntagene som ved sin underskrift vedtar lånereglene, som også er innklebet i hver bok.

Vandreboksamlingen innsendes når påkrevet, til *Folkeboksamlingenes ekspedisjon, Grubbegaten 4, Oslo*, for å ettersees og fornyes. Meddelelse

herom sendes veidirektøren, likeså de til utlån benyttede kvitteringsbøker.

Arbeidshvile og lønn på valgdager.

Skr. 6/2 1907.

Arbeidsdepartementet har oversendt veidirektøren gjenpart av en av Justisdepartementet på foranledning avgitt uttalelse angående arbeideres rett til arbeidshvile med bibehold av lønn på valgdager og omvalgdager.

I denne skrivelse fremholder Justisdepartementet i det vesentlige følgende:

Den ifølge lov av 29. mars 1906 § 36 gjeldende rett til arbeidshvile på valgdagen (inntil stemmegivningens tilendbringelse) gjelder også for omvalgdager.

Nevnte lovsted avgjør derimot ikke, uttaler Justisdepartementet, hvorvidt en stemmeberettiget tilkommer lønn for den tid, i hvilken han på grunn av stemmegivningen undlater å arbeide.

Med hensyn til de almindelige betraktninger, som bør legges til grunn ved avgjørelsen av dette spørsmål, bemerker Justisdepartementet, at såfremt den stemmeberettigede betjent eller arbeider kun erholder lønn for den tid, han virkelig har arbeidet, antas han ikke å ha krav på lønn for den tid, i hvilken han i henhold til valglovens § 36 undlater å arbeide. Derimot vil der, hvor lønnen er fastsatt for et lengere tidsrum, således at der ikke gjøres fradrag for søn- og helligdager, som regel ikke kunne fradras noget i lønnen, om den stemmeberettigede benytter sig av sin rett til arbeidshvile på valgdagen.

Arbeidsdepartementet henstiller, at der for Statens Veivesen forholdes i overensstemmelse med disse av Justisdepartementet fremholdte synsmåter.

Hvis særlige forhold skulde gjøre det ønskelig å fravike disse regler, imøteser Arbeidsdepartementet for hvert enkelt tilfelle innsendt uttalelse og forslag fra veidirektøren.

Bidrag ved dødsfall til arbeideres efterlatte.

Skr. 24/7 1917 og 14/12 1918.

I henhold til Stortingets beslutning av 26. juli 1916 angående utbetaling av bidrag ved dødsfall til efterlatte efter arbeidere, som ikke har fast ansettelse (anleggsarbeidere), har Arbeidsdepartementet fastsatt følgende bestemmelser:

Bidraget settes til et fast beløp, kr. 200,00 (ifølge departementets skr. 11/12 1918 til veidirektøren), og kan tilstås hvor vedkommende arbeider ved sin død har arbeidet i 3 år i sammenheng ved statens anlegg eller andre offentlige arbeidsgrener og på dødsdagen er å anse som stående i nevnte anleggs tjeneste.

Ifall den avdøde arbeider er omkommet som følge av en bedriftsulykke, kan bidraget tilstås hvad enten de foran nevnte betingelser er opfylt eller ikke. Bidraget blir i så fall å utbetale ved siden av ulykkesforsikringslovens ydelser.

Arbeidsdepartementet har overlatt til veidirektøren å avgjøre i de enkelte tilfelle hvorvidt bidraget kan tilstås eller ikke.

Fortrinsvis anvendelse av norske arbeidere.

Skr. 14/11 1917 og 25/2 1922.

Arbeidsdepartementet har tilskrevet de *selskaper* der som innehavere av vassdragskonsesjoner beskjeftiger fremmede arbeidere og meddelt, at departementet tilbakekaller den tidligere givne tillatelse til midlertidig antagelse av utenlandske arbeidere.

Herom har departementet underrettet veidirektøren og samtidig for *veivesenets* vedkommende henvist til sin tidligere skrivelse av 11 april 1917, hvori er innskjerpet bestemmelsen i instruksens litr. A § 12 om fortrinsvis å anvende norske arbeidere.

Arbeidsdepartementet har 11. januar 1922 tilskrevet veidirektøren således:

„Ved flere leiligheter har departementet innskjerpet det av Stortinget stillede krav om at der ved offentlige anlegg fortrinsvis anvendes norske arbeidere. I skrivelse av 8. oktober 1921 har departementet videre fremholdt at der ved det offentliges nødsarbeider, som ved dets anlegg forøvrig, blir å anvende fortrinsvis norske arbeidere og fortrinsvis forsørgere, idet departementet har tilføiet, at utenlandske arbeidere ikke måtte inntas hvor der under de rådende vanskelige arbeidsforhold kunde skaffes beskjefligelse for norske.

Der innløper imidlertid stadig fra de forskjellige distrikter klager over at en flerhet av arbeiderne såvel ved de ordinære anleggsarbeider som ved de igangsatte nødsarbeider er utlendinger.

Man finner derfor å måtte anmode om at forholdet snarest mulig blir nøiaktig undersøkt ved de forskjellige anlegg og nødsarbeider, og da arbeidsforholdene for tiden under den rådende store

arbeidsmangel er vanskelig utover det hele land, må arbeidet såvel ved de ordinære anlegg som ved nødsarbeider forbeholdes innenlandske arbeidere. Hvor derfor utlendinger måtte være ansatt til fortrenghet for norske, forutsettes disse erstattet med nordmenn. Man bortser her fra sådanne tilfelle, hvor vedkommende er inngiftet her og har vært bosatt i landet i en årrekke.“

Familietillegg og ferie for faste veiarbeidere.

Skr. 24/3 1922 og 19/7 1926.

Ved sirkulære fra veidirektøren av 26. april 1920 blev overingeniørene anmodet om uttalelse om hvorvidt *ferie og dyrtidstillegg* burde søkes gjort gjeldende også for statens veianlegg.

Overensstemmende med flertallet av overingeniørene anbefalte veidirektøren i skrivelse av 16. september 1920 til Arbeidsdepartementet innført *ferie og familietillegg* for veiarbeidere.

Siden nødsarbeidsdriften begyndte og familietillegg blev gitt til nødsarbeidere har der ved flere anledninger fra overingeniørene vært fremholdt vanskelighetene ved at ikke også de faste veiarbeidere fikk utbetalt familietillegg.

I skrivelse av 1. februar 1922 til Arbeidsdepartementet fremhevet veidirektøren ønskeligheten av at dette blev rettet, og departementet har under 9. februar 1922 meddelt at det ikke har noget å bemerke ved at familietillegg bringes i anvendelse også ved den ordinære veiarbeidsdrift.

I henhold hertil skal herefter familietillegg utbetales til alle veiarbeidere ved såvel den ordinære som den ekstraordinære veiarbeidsdrift overensstemmende med de for nødsarbeidere gjeldende satser; jfr. cirkl.skr. 21/7 1927 ang. nødsarbeide.

Angående *ferie* har veidirektøren 16. juli 1926 sendt Norsk Arbeidsmannsforbund sådan skrivelse:

„I anledning av det ærede forbunds skrivelse av 14. juni 1926 tillater veidirektøren sig å meddele at Arbeidsdepartementet for tiden ikke har funnet å kunne fremsette forslag for Regjeringen eller Stortinget om å imøtekomme kravet om en årlig ferie for de ved statens veianlegg beskjefligede arbeidere.

Av de grunner som det ved denne avgjørelse er lagt mest vekt på, kan nevnes, at veiarbeiderne — som i vesentlig grad består av småbrukere, mindre gårdbrukere og fiskere, og som driver veiarbeidet mere leilighetsvis ved siden av sitt annet erhverv — ikke er således knyttet til veivesenet at de kan betraktes som fast ansatt i likhet med f. eks. verkstedarbeidere. For veiarbeiderne gjelder således som bekjent ingen gjensidig opsigelsesfrist. Når de er ferdig med den akkord de har påtatt sig, kan de forlate anlegget eller påta sig en ny akkord, eftersom det passer dem. Selv den såkaldte „faste arbeidsstokk“ kommer derfor uvilkårlig til å variere sterkt alt efter disponible midler, arbeidets omfang og årstiden. I

enn sterkere grad er dette tilfelle med de mere leilighetsvis beskjeftigede folk ved små og isolerte arbeider.

Enn videre er det tatt hensyn til omkostnings-spørsmålet og fylkesveistyrenes overveiende kjølige stilling til her omhandlede ferispørsmål.“

Innrapportering om streikende arbeidere.

Skr. 5/7 og 10/12 1920.

Arbeidsdepartementet har tilskrevet veidirektøren således:

„Arbeidsdepartementet forutsetter at der ved de forskjellige arbeidsgrener, i tilfelle der blir streik, i størst mulig utstrekning undgås at streikende arbeidere fra et anlegg skaffes beskjeftigelse ved et annet. Som en foreløbig ordning går man ut fra, at der straks blir iverksatt den nødvendige innrapportering angående de streikende arbeidere fra den ene arbeidssjef til den annen innen etaten og i tilfelle til vedkommende centralmyndighet, således at det også blir anledning til å innrapportere til andre sideordnede etater for hvem dette er av betydning.“

Sådan innrapportering sendes i ethvert tilfelle til veidirektøren.

Hovedstyret for Statsbanene har etter samarbeide med vei-, havne- og vassdragsdirektørene i skrivelse av 25. oktober 1920 avgitt nedenstående forslag til en ordning hvorved det kan forhindres at streikende arbeidere fra et anlegg blir inntatt ved andre offentlige anlegg.

Arbeidsdepartementet har ved skrivelse av 3. desember 1920 til Hovedstyret for Statsbanene og til veidirektøren sluttet sig til det således foreliggende forslag og anmodet om at der for ettertiden forholdes overensstemmende hermed.

Veidirektøren anser det ønskelig at de samme regler såvidt mulig også blir gjort gjeldende ved bygdeveianleggene.

Forannevnte forslag fra Hovedstyret for Statsbanene i skrivelse av 25. oktober 1920 er sålydende:

„Alle anleggschefer pålegges, når streik inntrer, uopholdelig på hurtigste måte å innmelde dette til centraladministrasjonen samtidig som han også gir meddelelse herom på hurtigste måte til nærliggende andre offentlige (halvoffentlige og private) anleggsvirksomheter. Navnefortegnelse over de streikende blir snarest etter å innsende til centraladministrasjonen.

Vedkommende centraladministrasjon sender derpå streikemeldingen videre til de andre under Arbeidsdepartementet sorterende arbeidsadministrasjoner, der igjen utsender meldinger til sine anleggschefer.

Likeledes sendes melding til Arbeidsdepartementet, som forutsettes å gi underretning til de øvrige departementer, som måtte ha anleggsarbei-

der igang samt til fylkesmenn i fylker, hvor kraftutbygninger foregår.

Det pålegges anleggschefene under samtlige departementer, spesielt når der er streik ved et eller andet offentlig anlegg (muligens også under streik ved større private eller halvoffentlige anlegg), ikke å innta nogen nye arbeidere uten det av hans arbeidssjef fremgår at han ikke er streikende eller at han ved å fremvise attest fra arbeide han nylig har vært ved, kan godtgjøre at han ikke er streikende.“

Arbeidsbok for veiarbeidere.

Skr. 23/3 1923.

På grunn av forekommet misforståelse vil ikke veidirektøren undlate å innskjerpe bestemmelsen i instruksens F § 5 og cirkulære av 10. desember 1920 med bilag om at der *for hver arbeider skal utstedes en arbeidsbok.*

Denne bestemmelse gjelder ikke alene arbeidere ved den ordinære arbeidsdrift, men også nødsarbeidere.

Utgiftene til arbeidsbok for nødsarbeiderne kan inntil videre utredes av vedkommende anlegg.

I denne forbindelse henledes oppmerksomheten på at det antagelig vil bli *lovbestemt* at hver arbeider skal ha arbeidsbok, idet den nedsatte komité til revisjon av arbeiderbeskyttelseslovgivningen i sin flertallsinnstilling til „Lov om Arbeidervern“ har inntatt bestemmelse derom i nevnte lovutkast.

Arbeiderne bedes gjennom opsynsmennene gjort bekjent med at det allerede forlengst er bestemt, at antagelse av arbeidere ved offentlige anlegg i vesentlig grad avhenger av at de kan fremlegge fyldestgjørende arbeidsbok fra tidligere virksomhet. Man vil i denne forbindelse også minne om hvilken avgjørende vekt det blir lagt på at der foreligger arbeidsbok som bevis for en arbeiders offentlige tjenestetid, hvis han ved fremrykket alder søker statspensjon.

Arbeidstid ved veiannlegg og bygdeveianleggenes pliktarbeide.

Skr. 17/8 1920.

Angående adgangen for arbeiderne ved veiannlegg til frivillig å holde en lengere arbeidstid enn 8 timer samt om arbeidstiden for bygdeveianleggenes pliktarbeidere, har Socialdepartementet tilskrevet Arbeidsdepartementet således:

„Med skrivelse av 17. april 1920 har det ærede departement oversendt hertil gjenpart av skrivelse av 28. februar s. å. fra veidirektøren, hvori forespørres, om lov om arbeiderbeskyttelse i industrielle virksomheter av 18. september 1915 således som den lyder etter lov av 11. juli 1919, er til hinder for, at arbeiderne ved veianlegg frivillig holder en lengere arbeidstid enn den i loven fastsatte. Forsåvidt loven ikke tilsteder en sådan frivillig forlengelse av arbeidstiden, har veidirektøren

funnet, at der kan bli spørsmål om å søke utvirket dispensasjon til, at arbeidstiden i veivesenet blir lengere i sommerhalvåret enn vinterhalvåret, jfr. lovens § 23 nr. 2. Veidirektøren har forespurt om en sådan dispensasjon i tilfelle vil kunne omfatte hele veivesenets arbeidsdrift, således at det overlates til administrasjonen å bestemme, ved hvilke anlegg arbeidstiden skal være lengere i sommerhalvåret, eller om dispensasjonen bare kan gjelde for enkelte anlegg.

Veidirektøren har videre i skrivelse av 26. mars 1920 bedt meddelt om arbeiderbeskyttelseslovens arbeidstidsbestemmelser får anvendelse på pliktarbeide ved oparbeidelse av bygdeveianlegg (jfr. lov om veivesenet av 21. juni 1912 § 4) og på det arbeide, som interesserte frivillige påtar sig å utføre til fremme av sådanne anlegg.

Saken har herfra vært oversendt Arbeidsrådet til uttalelse, jfr. lovens §§ 3 og 23 nr. 2. Rådet har uttalt, at der ikke er adgang til ved frivillig overenskomst mellom arbeidsgiver og arbeidere å fravike lovens arbeidstidsbestemmelser. Departementet slutter sig hertil, jfr. lovens § 46. For såvidt angår det omspurte pliktarbeide (jfr. veilovens § 4) har Arbeidsrådet avgjort at dette arbeide går inn under arbeiderbeskyttelseslovens § 1, når arbeidet utføres av det offentlige veivesen, således at det kan sies å være en bedrift, som omfatter dette arbeide.

Arbeidsrådet har uttalt at der efter dets opfatning ikke er anledning til å anvende lovens § 23 nr. 2 på veivesenets anleggsarbeidere.

Angående hvorvidt der er adgang til å tilstå veivesenet dispensasjon i henhold til lovens § 23 nr. 2, finner dette departement ikke å kunne avgi uttalelse, før der derom i tilfelle foreligger nærmere begrundet andragende fra veivesenet.

Fabrikktilsynsloven (arbeiderbeskyttelsesloven) ved veianlegg.

Skr. 27/4 1921.

Da der fra Fabrikktilsynet er fremkommet krav om anmeldelse av veianlegg i henhold til foran nevnte lov har dette spørsmål vært forelagt Arbeidsdepartementet som har innhentet uttalelse fra Socialdepartementet og chefinspektøren for fabrikktilsynet.

Chefinspektøren uttaler i skrivelse av 3. januar 1921 bl. a.:

„I henhold til tilleggslovens III A skal anlegg av veier anmeldes til vedkommende stedlige fabrikktilsyn innen den frist, som er satt i lovens § 4. Denne anmeldelse for veivesenets vedkommende mener man bør foregå på samme måte som nu praktiseres for private anlegg, således at dette anmeldes på fabrikktilsynets anmeldesskjema når arbeidet begynner og at de arbeidere som begynner på arbeidet anføres. Meddelelse om senere forandringer i arbeiderantallet antar man ikke kan fordres. Derimot mener man at det ved årets utgang av hensyn til fabrikktilsynets årsberetning

bør forlanges opgave over det gjennomsnittlige antall arbeidere som det forløpne år har vært beskjeftiget ved anlegget.

Hvad spørsmålet om lønningslister angår, henvises til vedlagte cirkulære av 14. mars 1917, kgl. res. av 19. januar samme år. Som det av disse bestemmelser fremgår, er det ikke påbudt noget bestemt skjema for lønningslister. Listen må dog være innrettet og føres således, at overtidsarbeidet kan kontrolleres av tilsynet. For å påse dette er som bekjent chefinspektøren bemyndiget til å godkjenne lønningslister til bruk i tilfelle hvor bedriftens lønningslister ikke tilfredsstillers lovens krav.“

Socialdepartementet henviser til chefinspektørens forannevnte uttalelse og tilføier:

„Når veidirektøren bemerker, at arbeiderbeskyttelseslovens § 4 ikke er gjort gjeldende for veianlegg, beror dette på en misforståelse, se tilleggsloven av 11. juli 1919 III A, 2. ledd.

Forslag til lønningsliste må innsendes til Chefinspektoratet.“

Som av foranstående fremgår fastholdes kravet om anmeldelse til det stedlige fabrikktilsyn av veianlegg. Sådanne anmeldelser må derfor foretas snarest mulig på den av chefinspektøren angivne måte.

Opgave over antall veiarbeidere.

Skr. 9/2 1924.

Arbeidsdepartementet har krevet opgave avgitt pr. 1. februar og 1. september hvert år for *hvert hovedveianlegg* over antall arbeidere og hvor mange herav var utlendinger og nødsarbeidere.

For veivesenets eget vedkommende vil det ha større interesse å få angitt arbeiderantallet ved *samtlig* de veianlegg som administreres av veivesenet, selv om tallene anføres summarisk og tildels skjønsmessig.

Pr. 1. februar og 1. september forutsettes derfor herefter hvert år meddelt en *summarisk opgave* for hele fylket over antall arbeidere ved *samtlig* anlegg, både hovedveier og bygdeveier, enten de drives for ordinær bevilgning, nødsmidler, forskuddsmidler eller på annen måte. Hvor bestemte tall ikke kan meddeles, anføres skjønsmessige tall-opgaver. Det hertil bestemte skjema kan rekvireres efter behov.

Lov om arbeiderutvalg.

Skr. 30/5 1924.

Angående spørsmålet om hvorvidt og i tilfelle i hvilken utstrekning loven om arbeiderutvalg antas å gjelde statens veiarbeidsdrift har Arbeidsrådet i skrivelse av 29. mars 1924 til chefinspektøren for fabrikktilsynet bl. a. uttalt følgende:

„Da rådet har å avgjøre tvist, om loven i det enkelte tilfelle gjelder for en bedrift, kan det som regel ikke innlate sig på å avgi uttalelse i sin almindelighet om spørsmål, som ikke er knyttet

til en foreliggende tvist. Man finner dog i anledning av veidirektørens spørsmål å kunne uttale:

- A. Statens veiarbeidsdrift antas omfattet av lovens § 1 a, hvis betingelsene i paragrafens første ledd er tilstede.
- B. Under henvisning til hvad ovenfor er anført, kan Arbeidsrådet ikke gi nogen forhåndsuttalelse om hvorvidt hvert enkelt anlegg vil være å betrakte som „en bedrift“ i arbeiderutvalgslovens forstand.
- C. Anlegg som utføres som nødsarbeide må antas å ligge utenfor loven om arbeiderutvalg. Se Arbeidsrådets uttalelse av 1. mars 1922 inn tatt i meddelelser fra fabriktilsynet 2. årgang nr. 2 side 13.

Arbeidsrådet er enig i at det kun er „bedriftens arbeidere“ som kan kreve arbeiderutvalg opprettet. Se lovens § 3. En forening eller et kommunestyre kan ikke fremsette krav på opprettelse av utvalg.“

Ulykkesforsikring og sykeforsikring.

Ulykkesforsikring, anmeldelse og premiebetaling.

Skr. 19¹¹ 1895, 29/12 1900 og 28/5 1903.

- I. I henhold til lov av 23. juli 1894 (med senere forandringer og tillegg) er samtlige veivesenets funksjonærer (ingeniører, opsynsmenn, arbeidere og kjøpere) kollektivt forsikret i statens riksforsikringsanstalt mot bedriftsulykker — d. v. s. ulykker, som helt eller delvis er forårsaket ved bedriften (ikke bedriftssykdomme).
Varigheten av den enkelte arbeiders arbeidstid er uten betydning ved avgjørelse av, hvorvidt han er medtatt i denne forsikring eller ikke. Det fordres kun, at han er inntrått i et bestemt arbeidsforhold, er *antatt* som arbeider. Derimot er ikke hvilkensomhelst fremmed, som uten bestyrerens samtykke eller vidende utfører et arbeide, dermed forsikret og kan ikke av den grund gjøre krav på erstatning.
- II. Forsikringen skjer for vedkommende anleggs eller undersøkelses regning.
- III. Inntreffer en ulykke, som vil kunne medføre erstatning etter loven, må meddelelse herom skje til vedkommende tilsynsmann; (jfr. lovens § 17).

Ved anmeldelse av eventuelt ulykkestilfelle skal tillike opgis, om skadede er ingeniør, opsynsmann, håndverker, akkordformand, akkordarbeider eller dagarbeider.

Efter konferanse med Riksforsikringsanstaltens vedkommende ansees det unødvendig å foreta nogen anmeldelse til tilsynsmannen for hvert statsveianleggs iverksettelse og avslutning, da statens veivesen én gang for alle er anmeldt som en kontinuerlig arbeidsdrift, hvis varighet avhenger av Stortingets bevilgninger.

Premiebetalingen for ulykkesforsikring av funksjonærer og arbeidere ved statens veianlegg og veiundersøkelser blir å innbetale av vedkommende

overingeniør direkte til nærmestboende tilsynsmann for R. F. A.

Forskuddspremien i henhold til ulykkesforsikringslovens § 16 for samtlige de en overingeniør underlagte hovedveianlegg og motsvarende undersøkelser innbetales underrett til nevnte tilsynsmann.

Innen 2 måneder efter hvert kalenderårs utløp blir derhos å innsende opgave over utbetalte arbeidspenger m. v. til vedkommende tilsynsmann, idet der samtidig blir å tilstille tilsynsmannen utferdigede regninger over ulykkesforsikringpremien i det sist forløpne år for hvert av hovedveianleggene og hovedveiundersøkelsene.

Regningene ledsages av den fornødne efterskuddspremie, og ved tilbakelevering til tilsynsmannen av kvittansen for forskuddspremien vil dennes kvittering for de endelige premieregninger erholdes og regningene derefter kunne bokføres.

Skr. 21/12 1915, 26² 1916 og 25/2 1896.

Riksforsikringsanstalten har på foranledning uttalt, at premie for ingeniører og opsynsmenn „beregnes i det høieste efter kr. 4,00 ganger antallet av dagsverk som vedkommende har utført i bedriften“.

Endel overingeniører har i sine årlige opgaver til Riksforsikringsanstalten opgitt 300 arbeidsdagsverk pr. år for ingeniører og opsynsmenn.

I den anledning opplyses, at kun markarbeidet er forsikringspliktig arbeide, likesom reiser til og fra anlegg og undersøkelser. Derimot er ikke kontorarbeidet forsikringspliktig.

Kontorister er ulykkesforsikret for arbeide i marken.

Lov om sykeforsikring av 17/7 1925.

Skr. 7/1 1926.

Sykeforsikringsplikten er fremdeles begrenset til personer hvis inntekt ikke overstiger kr. 6000,00.

Tvungent innskudd i Statens Pensjonskasse eller Enkekassen fradras den samlede inntekt ved dennes beregning i forhold til sykeforsikrings-

lovens § 1, 2^a, mens på den annen side inntekt utenfor den faste gage i eller utenfor stillingen blir å medregne.

Opmerksomheten henledes på den nye bestemmelse i § 14,² hvorefter alle personer, som går inn under lov om off. tjenestemenn av ¹⁵/₂ 1918 skal henføres til den nye inntektsklasse 0 såfremt de har sin hovedstilling i det offentlige tjeneste og såfremt nevnte lov er brakt til anvendelse på dem.

Da kretssykekassene i almindelighet ikke kan forutsettes å ha kjennskap til hvorledes dette stiller sig for de forskjellige kassemedlemmer anmodes om ved innmeldelse i kretssykekassen av forsikringspliktige funksjonærer å gi vedkommende kretssykekasse de nødvendige opplysninger om forholdet.

Omhandlede tjenestemenn vil etter den nye lov få alle de ydelser som sykeforsikringsloven tilsier med *undtagelse av sykepenges* da der med lønn i sykdomstilfelle er forutsatt å ville bli forholdt etter tjenestemannsloven.

Som følge herav vil disse funksjonærer som henføres til inntektsklasse 0 bli pålagt en mindre premie enn de tidligere har måttet betale, og det er en forutsetning at den ordning som hittil har vært praktisert i flere administrasjonsgrener, nemlig at det offentlige betaler den hele premie for disse funksjonærer, nu skal bortfalle.

Det tilføies, at i henhold til den forandrede § 33,³ gjelder ingen premiefritagelse under sykdom for personer som henføres til klasse 0.

Med hensyn til det øvrige forsikringspliktige personale som ikke omfattes av tjenestemannsloven og således ikke kan henføres til nevnte 0-klasse — nemlig de som er ansatt midlertidig, veivoktere ved statens høifjells- og mellomriksveier, som ikke lønnes etter regulativ, fastsatt av Stortinget og likeså de med tjenesteplikt 6 mdr. og derunder samt kasserere ved veianlegg — bemerkes, at disse fra ⁴/₁ 1926 selv må betale sin andel av sykepremien i vedkommende klasse uansett om enkelte tidligere har vært fritatt herfor, idet det offentlige har utredet premien (mot å oppebære sykepengene under sykdom). På den annen side vil de i sykdomstilfelle selv oppebære sykepengene, dog således at sykepengene for den tid, hvori vedkommende får utbetalt lønn under sykdom, bringes i fradrag i lønnen.

Sykeforsikringsplikt for veiarbeidere og årsinntektens beregning.

Skr. ²⁸/₂ 1912.

På foranledning har Riksforsikringsanstalten uttalt, at man ved avgjørelsen av veiarbeideres forsikringsplikt må ta hensyn til den samlede

årsinntekt — ikke blot den inntekt som arbeiderne har i veivesenets tjeneste.

Idet ingeniørene gjøres kjent med R. F. A.s standpunkt tilføies, at veivesenet som arbeidsgiver selvfølgelig ikke har nogen foranledning til å skaffe rede på arbeidernes mulige inntekt utenfor veivesenet. Det får bli vedkommende kretssykekasses sak.

Efter veidirektørens opfatning er der i almindelighet ikke adgang til å yde sykeunderstøttelse for veivesenets regning til arbeidere, som ikke godtas i vedkommende kretssykekasse av den grund, at deres samlede årsinntekt overstiger den i loven fastsatte grense.

Innbetaling av sykeforsikringspremie.

Skr. ²²/₇ 1911 og ²¹/₁₂ 1918.

Arbeidernes og arbeidsgivernes (anleggets eller undersøkelsens) premieandel, tilsammen ⁷/₁₀, skal av arbeidsgiveren innbetales til vedkommende kretssykekasse, som regel den første mandag i hver måned. Til disse innbetalinger benyttes et av Riksforsikringsanstalten utarbeidet skjema, som fåes ved henvendelse til kretssykekassen.

Dette innbetalingsbilag blir å benytte som utgiftsbilag i vedkommende regnskap, idet dog kun den ene tiendepart av premien (¹/₇-part av det innbetalte beløp) blir å føre til utgift på konto F.

Da sykeforsikringsloven krever, at hver enkelt forsikringspliktig arbeider skal innmeldes i vedkommende kretssykekasse, kan det ikke undgås, at man ved anleggene må føre fortegnelse over arbeiderne.

Hertil antas det av Riksforsikringsanstalten utarbeidede skjema for innmeldelse av arbeiderne å kunne benyttes foreløbig. Forsåvidt det skulde vise sig påkrevet, kan der senere forarbeides særskilte protokoller.

Ifølge sykeforsikringslovens § 9,¹ skal arbeidsgiveren innmelde sine forsikringspliktige arbeidere i kretssykekassen for den krets, hvortil arbeidsstedet hører. (Jfr. § 9,¹ tredje ledd).

Socialdepartementet har i henhold til sykeforsikringslovens § 14,⁷ bestemt, at veivesenets forsikringspliktige arbeidere (akkordarbeidere) undtagen borgutter, flisegutter og lignende, hvis daglønn er mindre enn almindelige akkordarbeideres, henføres til 6. inntektsklasse.

Arbeidsgiverens andel for ingeniørenes, opsynsmennenes og statsveivokternes vedkommende føres til utgift henholdsvis på kontoen for undersøkelser, det veianlegg hvor opsynsmannen har sin hovedbeskjeftigelse og vedkommende bevilgningspost på vedlikeholdsbudgettet.

Undersøkelser og planleggelse.

Nøiaktige nivellementer og beregninger.

Skr. 8/2 1890 og 6/4 1898.

Innskjerper nødvendigheten av, at nivellement og kubikberegning utføres nøiaktig.

Veiforslagenes tekniske behandling må utføres nøiaktig etter de gjeldende regler.

Veiundersøkelser langs sjøer.

Skr. 25/10 1895.

Ved veiundersøkelse langs sjøer bør has for øie, at linjen helst legges så høit, at den ikke vil være til hinder for en opdemning av disse i hensikt å tilveiebringe større fall i vedkommende vassdrag for utvikling av elektrisk kraft.

Ved projekteringen tas hensyn til jordens opdyrkning.

Skr. 9/12 1898.

Arbeidsdepartementet har truffet bestemmelse om, at veivesenets ingeniører ved projektering og utførelse av vei- og broanlegg skal ha sin oppmerksomhet henvendt på de anleggene nærliggende jordstrekninger og deres fremtidige opdyrkning, således at man ikke ved anlegg av for høitliggende stikrendefundamenter og lignende stenger for en fremtidig rasjonel opdyrkning.

Utgiftene ved mindre foranstaltninger i heromhandlede øiemed bæres av vedkommende anlegg, mens saken, forsåvidt der i noget enkelt tilfelle skulde bli spørsmål om en betrakteligere utgift for anlegget, forutsettes forelagt veidirektøren, eventuelt Arbeidsdepartementet, til avgjørelse.

I tvilsomme tilfelle, samt hvor enighet med grunneierne ikke opnåes, bedes konferert med distriktets landbruksingeniør om saken.

Undersøkellesutgifter kan ikke forskudteres av veianlegg.

Skr. 10/2 1897.

Der er ikke adgang til å la veianleggene utrede undersøkelsesutgifter i en termin for senere å refunderes av bevilgningen til undersøkelser i næstfølgende termin.

Overskridelser av undersøkelsesmidlene undgås.

Skr. 19/4 1902.

Innskjerper nødvendigheten av ikke i nogen nevneverdig grad å overskride det beløp, som for hver enkelt termin er stillet til disposisjon til undersøkelser.

Forsåvidt en undersøkelseschef skulde finne det påkrevet å søke forhøiet det beløp, som er stillet til hans disposisjon, må herom i betimelig tid innsendes forestilling til veidirektøren, hvis avgjørelse må avventes, før bindende disposisjoner utover bevilgningen treffes.

Anvendelse av bevilgning til undersøkelser og håndlangerhjelp.

Skr. 2/5 1904.

Arbeidsdepartementet har angående den på veibudgett til undersøkelser — håndlangerhjelp — givne bevilgning tilskrevet veidirektøren, at nevnte bevilgning etter sin bestemmelse kun blir å anvende til assistanse for ingeniørene under deres arbeide i marken.

Anordning av materialplasser og hensyntagen til motorvogndrift.

Skr. 15/3 1899 og 25/8 1909.

Ved planleggelsen av hovedveianlegg bør anordnes materialplasser og tas under overveielse hvorvidt og i hvilken utstrekning der bør tas hensyn til påregnelig trafikk med motorvogner.

Beregning av konto B og E i overslag.

Skr. 16/6 1905.

Det har i de siste år hyppig vist sig, at der blir besparelse på *konto E: material og redskap* i forhold til bevilgningsoverslaget, hvorfor veidirektøren har latt utarbeide en sammenstilling av de medgåtte utgifter under kontoene B, C, D og E for samtlige siden 1895 ferdigbyggede statsveianlegg. Det fremgår av sammenstillingen, at der under *konto E* er medgått gjennomsnittlig 8,07 % av $B + C + D$; prosenten varierer fra 5,6 % til 11,2 %.

Det lar sig selvfølgelig ikke gjøre å fastslå en for alle tilfelle gjeldende prosent for *konto E*, der jo er avhengig av mange forhold. Ved utarbeidelsen av overslag for veianlegg er der hittil gått ut fra $E = 10-15\%$ av $B + C$, i almindelighet 12 %; men etter de foreliggende erfaringer synes det å være grunn til for fremtiden å redusere redskapskontoen noget, således at denne beregnes til 8-12 % av $B + C$, forsåvidt ikke særlige grunner taler for en lavere eller høyere prosent.

En tilsvarende sammenstilling vedkommende broanlegg viser, at *konto E* bør settes noget høyere for *broanlegg* enn for *veianlegg*, nemlig $E = 12-15\%$, dog kun 2-4 % av *jernbroers overbygning*, hvilke prosenter bør benyttes såvel for selvstendige broanlegg som for større broer, der inngår i et veianlegg.

I motsetning til *konto E* viser det sig ofte, at overslaget for *konto B, underbygning*, blir overskredet, selv om de midlere enhetspriser for utført arbeide ikke avviker fra bevilgningsoverslagets, hvorfor oppmerksomheten i denne forbindelse henledes på nødvendigheten av, at detaljeundersøkelsen i marken utføres så omhyggelig og nøiaktig, at overslaget under *konto B, post «Øvrige beregnede arbeider»* blir nøie overveiet og såvidt mulig detaljert.

Utfyllning av oversiktstabellen i overslag.

Skr. 24/2 1914.

I anledning utfyllning av oversiktstabellens rubrikker for midlere enhetspriser gjøres oppmerksom på, at det er de i overslaget anvendte midlere enhetspriser som skal opføres, således at massene multiplisert med enhetspriser + „Øvrige beregnede arbeider“ og „Upåregnede arbeider“ skal svare til omkostningene på vedkommende *konto*.

I fyllingsprisen inngår også uttagning og transport av alle gravningsmasser, som anvendes til fyllingen. Gravningsmasser, som ikke finner anvendelse til planeringen og er forutsatt uttrillet, behandles særskilt, og prisen pr. m³ for uttagning og transport opføres under „Gravning“.

Også med hensyn til konteringen på „Øvrige beregnede arbeider“ er overslagene forskjellig avfattet. Under denne post bør medtas alle arbeider,

som kan forutsettes å måtte utføres, og som ikke inngår under nogen av overslagets øvrige poster.

Til „Øvrige beregnede arbeider“ vil således bli å henføre: Overvannsgrøfter; skogrydning; torvkledning; sten, og blokkesprenkning når masser ikke er angitt; overkjørsler; elve-, bekke- og grøfterregulering; beskyttelse mot elvebrudd; flytning av telegraf- og telefonledninger; stenkant langs grøfter; avplanering på myr; medhjelp til stikning, nivellement, høideopsetning og opmåling av grunn; hestevanningskummer og lignende.

Kopiering av Geogr. Opmålings karter er forbudt.

Skr. 1/2 1916.

Norges Geografiske Opmåling har tilskrevet veidirektøren sålydende:

„Opmålingen er blitt bekjent med at en overingeniør til benyttelse ved utarbeidelse av forslag vedrørende fylkets veier ved flere anledninger har tatt lyskopier av Opmålingens fotografiske kopier av originalmålingene.

Kopieringen har utvilsomt funnet sted i god tro; men i virkeligheten er sådan kopiering forbudt som stridende mot loven om forfatter- og kunstnerrett av 4. juli 1893 § 2 c.

Det tilfelle som er kommet til Opmålingens kunnskap har imidlertid en annen og alvorligere side, idet det viser sig, at det er av *vore hemmelige målinger* at kopier er tatt. Når disse med generalstabens samtykke har vært utlevert bl. a. til overingeniørene er dette skedd under den forutsetning, at målingene skulde behandles helt konfidentielt, og spesielt at kopier utover det utleverte antall (hvorover man fører kontroll) ikke skulde forarbeides.“

Opmålingen anholder om, at der til alle vedkommende må utgå forbud mot kopiering av Opmålingens originalmålinger, idet oppmerksomheten spesielt bedes henledet på, at kopiering av de hemmelige karter på det strengeste er forbudt.

Papir for tegninger, kartskisser o. l. som skal lyskopieres.

Skr. 5/1 1920.

Til oversiktsprofiler, kartskisser, brotegninger og mulige detaljetegninger som blir kopiert ved Veidirektørkontoret til bruk for kontorets arkiv, bør brukes rutepapir, skjema nr. 41 c som direkte lar sig lyskopiere, eller tracing om så skulde foretrekkes.

Overhøide i veikurver.

Skr. 30/8 1919.

På enkelte steder i vort land er der forsøkt — tildels i adskillig utstrekning — å benytte overhøide i veikurvenes ytre periferi av hensyn til automobiltrafikken.

Resultatet er utvilsomt meget godt, og overhøide bør vistnok derfor herefter benyttes overalt, både ved nybygning og utbedringsarbeider.

Nærmere utredning med fallangivelser og erfaringsresultater skal bli sendt såsnart som mulig.

Fri synslinje i kurver.

Skr. 16/4 1923.

I sirkulære til overingeniørene av 21. januar 1921 har veidirektøren redegjort for de prinsipper som bør legges til grunn ved utbedring av eldre veier. Det er deri antydning at den fri synslinje synes å måtte være minimum 30 m., men at man helst bør tilstrebe å få noget mere.

I et land som vårt, hvor foruten trafikken størrelse også terrengforholdene er høist forskjellige, er det imidlertid ikke mulig å sette opp bestemte regler for hvilke krav der i det hele tatt må stilles til veienes utstyr.

For de sterkt trafikerte veier i nærheten av større byer, hvor det er av den største betydning at veien er oversiktlig, synes det således rimelig å anvende forholdsvis store omkostninger for å oppnå dette, i særdeleshet, hvis det på en forøvrig god oversiktlig vei kun forekommer enkelte uheldige partier med utilstrekkelige synsfelter.

Den største del av vor samlede veilengde har imidlertid mindre trafikk og det kan derfor ofte være forsvarlig å redusere fordringene m. h. t. oversiktighet, hvis terrenget er av den art, at der vil kreves særlig store omkostninger for å skaffe helt tilfredsstillende synslengder i kurven.

I foranstående tabell er opsatt en oversikt over hvor stort fritt tverprofil der vil behøves for ved forskjellige kurveradier å kunne oppnå en fri synslinje på henholdsvis 30 og 35 m.

Av tabellen fremgår at de masser som må borttas for mindre kurveradier i bratt terreng og lengere kurver i almindelighet blir så store, at det ikke alltid vil være økonomisk overkommelig å oppnå en så lang synslinje, mens det ofte faller langt billigere å skaffe en kjørebredde av 5 eller endog 6 m.

Man vil henstille til overingeniøren under utarbeidelse av planer for såvel utbedring av eldre veier som projektering av nye å ha oppmerksomheten henvendt herpå, og i hvert enkelt tilfelle velge den under hensyn til omkostninger og trafikksikkerhet heldigste fremgangsmåte.

Kurver og veibredde ved jernbanekrysninger.

Skr. 14/5 1923.

Krysning av veier og jernbaner får ofte en mindre heldig utførelse, idet kurver og oversikt er utilfredsstillende. Mange eksempler kan nevnes herpå såvel av nyere som eldre datum.

Veidirektøren har inntrykk av at overingeniørenes arbeide med disse spørsmål ofte er vanskelig, på grunn av at forståelsen av de krav som må stilles til veiene ofte ikke er tilstrekkelig utviklet hos flere av de myndigheter, som foruten veiveesenet har befattning med disse saker. Blandt annet blir det ofte hevdet at de samme kurve- og oversiktsforhold som ellers finnes på en vei, også kan anvendes ved nye krysninger. Denne anskuelse er ikke riktig, — ikke alene av den grunn at mangelfulle veier etterhvert søkes utbedret, men også fordi jernbanekrysningene er spesielt vanskelige og farlige for trafikken samt overordentlig kostbare å utbedre efterat manglene er konstatert.

Planene blir kun tildels forelagt veidirektøren, hvorfor disse saker fra administrasjonens side ikke blir ensartet behandlet, hvilket i ethvert tilfelle må ansees uheldig. Jernbanekrysninger bør betraktes i analogi med utbedringer av eldre veier, og visse minimumsbetingelser for deres utstyr burde ikke kunne fravikes.

For den fri høide finnes bestemmelser, hvis overholdelse også jernbanen er interessert i, mens bredde, kurver og oversiktighet i de enkelte tilfelle er gjenstand for overlegninger. For breddene antas å burde forlanges 1 m. tillegg til en lukket grøft på hver side av den normale kjørebredde, og kurveforholdene bør antagelig være sådanne at den fri synslinje minst blir 30 m., og større hvor trafikforholdene og veiens trace forøvrig krever det.

Synsfelt.

Kurve- radier	Veibredder i m. for:										Forutsetninger:	
	Fri synslinje = 35 m.											
	Ved pelene fra kurvens begynnelsepunkt.											
	0	1	2	3	4	0	1	2	3	4		
25 m.	4,00	5,00	6,75	7,00	7,00	4,00	6,00	8,50	9,00	9,00	9,00	Som veibredde regnet 4 m. fra stabb til fjell resp. skråningsfot. Begge chauffører kjører midt i veien. For større veibredder forutsettes kjørt 2 m. fra ytterkant. Synslinjens høide over veien 1,50 m.
30 "	"	4,50	5,80	6,00	6,00	"	5,50	7,20	7,65	7,65		
40 "	"	4,00	4,75	5,00	5,00	"	4,50	5,50	6,00	6,00		
50 "	"	"	4,20	4,50	4,50	"	4,00	5,00	5,15	5,15		
60 "	"	"	"	"	"	"	"	4,50	4,65	4,65		
70 "	"	"	"	"	"	"	"	4,00	4,30	4,30		
80 "	"	"	"	"	"	"	"	"	"	"		
											Trenger ikke utvidelse på 4 m. veibredde.	

I kostbart fjellterreng og kurver under 40 m. bør man vistnok nøie sig med en rummelig kjørebredde, hvor ikke fjellprofilene tillater uttagning av synsfeltet med rimelige omkostninger.

For å kunne opnå den heldigst mulige løsning av jernbanekrysningene og til støtte for overingeniørene i arbeidet herfor, henstilles derfor til overingeniørene om å innsende planene i foreliggende tilfelle til veidirektøren ledsaget av de fornødne uttalelser.

Angivelse av kurveradiér på profilene.

Skr. 16/2 1924.

I „Regler for utarbeidelse av forslag til vei- og broarbeider i statens veivesen“ er anført at kurveradienes omtrentlige størrelse skal anføres på detaljprofilene for kurver med radius under ca. 30 m.

Denne bestemmelse er av meget stor betydning for Veidirektørkontoret under den videre behandling av planer for anlegg og utbedringer, idet de for den hurtiggående automobiltrafikk viktige oversikt og kjøreforhold ikke kan bedømmes uten at der foreligger opplysninger om kurveradiene.

Da dessuten viktigheten av denne regel også fra distriktenes overingeniørers synspunkt betraktet er fremholdt for veidirektøren, bedes ved innsendelsen av detaljeforslag iaktatt at kurveradiér fra 30 m. og nedover blir anført på profilene.

Det vil også være av interesse at alle andre kurveradiér blev angitt, og forsåvidt dette kan skje uten at det dermed forbundne arbeide ansees uforholdsmessig, skulde veidirektøren anse det for meget heldig om detaljprofilene inneholdt angivelse av alle kurveradiér. I denne forbindelse bemerkes, at dette allerede gjøres av en del markingeniører selv ved anlegg og undersøkelser i meget vanskelig terreng.

Varselmerker ved veier i plankrysning med jernbane.

Skr. 27/5 1924.

Statsbanenes hovedstyre har tilskrevet veidirektøren således:

„Ved offentlige veier som krysser jernbanen i plan akter man i den utstrekning som det finnes ønskelig for jernbanens sikkerhet å opstille særlige varselmerker for veifarende, overensstemmende med vedlagte tegning. Disse merker forutsettes anbragt på høire side av veien med avstand fra planovergangen, avpasset efter de stedlige forhold“.

Hovedstyret har samtidig uttalt at anbringelsen i tilfelle kan finne sted efter konferanse mellom veivesenets overingeniører i fylkene og jernbanens distriktschefer.

Herpå har veidirektøren gitt hovedstyret sådant svar:

„I anledning av hovedstyrets skrivelse av 18. februar sistleden tillater veidirektøren sig å meddele, at der ikke vites å være noget til hinder for, at jernbanens distriktschefer søker de fornødne konferanser med overingeniørene for fylkenes veivesen.

Angående anbringelsen av varselmerker bemerkes, at det i sin almindelighet antas, at de bør opsettes på utsiden av veikurven, forsåvidt veiens tracé i krysningen ikke er rettlinjert. På innsiden av eventuelle kurver vil varselmerkene lettere være utsatt for å undgå oppmerksomheten, særlig når veien går gjennom skog.

Forøvrig vil anbringelsen selvfølgelig også være avhengig av de lokale forhold på krysningsstedet“.

Undersøkelser av broenes trafikksikkerhet.

Skr. 30/9 1921.

Veidirektøren henviser til cirkl.skr. 2/6 21 til fylkesmennene om at mange broer, fornemmelig trebroer er farlige for ferdselen. Broinnspeksjon bør istandbringes i alle fylker efter samme grunnprinsipper og overingeniørene anmodes om å avgis forslag i så henseende.

Regelmessig inspeksjon bør foretas av vedk. overingeniør, og lensmennene ha kontinuerlig tilsyn med broenes tilstand.

Planer for utbedring av eldre veier og broer.

Skr. 3/5 1924.

Det må ansees å være av meget stor betydning, at de broer, som er beliggende i eldre veier, som utbedres for automobilferdsel tilfredsstiller fordringene for belastningsklasse II. Medd. nr. 35.

Disse belastninger antas i mange tilfelle å ligge over, hvad der har vært forutsatt ved broenes bygning, og det må derfor ansees berettiget, at utbedring eller ombygning av broene medtas under utbedringsbudgettet i så stor utstrekning som ansees påkrevet for ferdselens sikkerhet under hensyn til forventet kjørsel med tunge automobiler.

Under utbedringer av eldre veier har forholdet med hensyn til broene vært forskjellig. Enkelte fylker har overhodet ikke medtatt broer i utbedringsplanene, mens andre derimot har tatt broene med like ned til størrelse av større stikkrenner. Der er følgelig nogen usikkerhet tilstede på dette omfåde såvel for oppstillingen av planene som for centraladministrasjonens videre behandling.

Veidirektøren har derfor tatt under overveielse å søke innført en bestemt regel for forsterkningen eller ombygningen av broer beliggende i eldre veier, som har fått plass på utbedringsbudgettet, idet dette må ansees for en sak av stor rekkevidde.

Da utbedringen av broene som regel formentlig må forutsettes foretatt med materialer av sten, jern eller betong, vil vedlikeholdsutgiftene som hviler på distriktene bli ganske betydelig redusert. Det synes av denne grunn berettiget, at distriktsbidra-

get for broenes vedkommende i sin almindelighet settes høiere enn for utbedringen av veiene, idet de fordeler som distriktene derigjennem opnår må ansees forholdsvis større enn for veiene forøvrig, hvis vedlikehold ikke kan antas å falle vesentlig billigere på grunn av utbedringen.

Distriktsbidraget for utbedringer eller ombygning av broene antas derfor som regel å burde settes til $\frac{1}{2}$ selvsagt under forutsetning av Stortingets godkjendelse. For allerede vedtatte planers vedkommende vil de herav foranledigede tillegg kunne medtas efter hvert som omstendighetene tillater, efterat særskilt distriktsbidrag er vedtatt for de broers vedkommende som ikke allerede er medtatt i bevilgningsplanen.

Mindre ombygninger eller forsterkninger av småbroer bør fremdeles søkes utført under det almindelige vedlikehold for fylkeskassens regning.

Vassdragsnivellemerter til bruk ved planleggelser.

Skr. 26/3 1925.

Norges vassdrags- og elektrisitetvesen utgir i trykt form resultatet av sine vassdragsnivellemerter samt alfabetisk fortegnelse over de nivelerte elver.

Da disse nivellemerter formentlig vil være av interesse ved planleggelse av veier, broer, elveforbygninger, m. v. oversendes til orientering en fortegnelse over de nivelerte elver samt et blad vassdragsnivellement, hvilket kan beholdes.

Nivellementene kan i et begrenset antall fåes kjøpt hos vassdragsvesenet og prisen er kr. 1,00 pr. blad.

Rekkverksanordninger.

Skr. 29/6 1926.

Efterhvert som veitrafikken — særlig automobiltrafikken — har tiltatt, har det stadig tydeligere vist sig at det almindelige rekkverk langs våre veier — stabbestensrekkverket — ikke oppfyller hvad der skulde være et rekkverks hovedhensikt: å betrygge ferdelsen. — Tvertimot må stabbestene i stor utstrekning betegnes som en stadig truende fare for den kjørende trafikk og de bærer dessverre ansvaret for tallrike kjøreulykker.

Ofte kan det med sikkerhet konstateres at slike ulykker direkte er forårsaket ved kollisjon med stabb, og selv om det i andre tilfelle — hvor rekkverket i det hele tatt spiller nogen rolle ved en ulykke — kan sies at denne vilde funnet sted selv uten stabbene, så har det altså vist sig at stabbestensrekkverket mangler evnen til å beskytte trafikken og avverge ulykker.

Dette gjelder i særlig grad stabbestensrekkverket i sin enkleste form — det vil si uten nogen innbyrdes forbindelse mellom de enkelte stabber.

De viktigste ulemper og svakheter ved et stabbestensrekkverk kan erfaringsmessig i korthet sammenfattes således:

- 1) Automobiler, motorsykler og alm. sykler kan ikke komme i berøring med en stabbesten uten at der oppstår fare for en ulykke enten som følge av brekasje eller kanskje oftest ved at kjøretøiet tvinges til å svinge utover veikanten. Faren er særlig uberegnelig hvor stabbestene ikke lenger står rett, men tildels holder innover mot veibanen og kanskje dessuten er skjult i høit gress eller sne.
- 2) På grunn av denne fare må en bil alltid kjøre i sikker avstand fra stabbestene. Disse hindrer således en effektiv utnyttelse av veiens hele kjørebredde.
- 3) Veibanens vedlikehold om sommeren vanskeliggjøres og fordyres fordi man av frykt for å ødelegge sine redskaper ikke tør høvle eller foreta annen maskinell behandling av veibanen helt ut til dennes ytterkant.
- 4) Av samme grunn blir også vinterveiarbeidet ufullkomment, idet snerydningen ikke på rasjonell måte kan foretas i full bredde.
- 5) Under enkelte forhold bevirker vind og soltining at der meget tidlig på våren blir bart omkring stabbene så veibanen får en for bilkjøringen meget generende skjevhet.
- 6) Stabbenes tilbøielighet til å komme ut av stilling, idet de efterhvert siger til en eller annen kant når de står på jordfylling, er en svakhet som foruten å ha de foran nevnte alvorlige ulemper også gir veien et forfallent og vanskjøttet utseende.

Alt dette som i det vesentlige vil være vel kjent for veivesenets ingeniører gjør det i høieste grad nødvendig å finne andre og bedre former for rekkverk enn stabbestensrekkverket som hittil har vært omtrent enerådende hos oss, tilross for at det er beheftet med så mange og så avgjørende mangler og neppe kan sies å gjøre nogen større nytte. Det er vistnok i almindelighet forholdsvis billig, men blir dog dyrt når det er til liten nytte og ofte til stor skade.

Løsningen av de derhen hørende spørsmål på en tilfredsstillende måte må for tiden betegnes som en av de mest aktuelle tekniske oppgaver i veivesenet.

For såvidt mulig å fremskynne et godt resultat av arbeidet for å finne rekkverksformer som ikke blir for dyre og dog oppfyller de krav som veitrafikken nu for tiden må stille, har veidirektøren funnet å burde anmode overingeniørene om så snart som mulig å innsende meddelelse om hvad der finnes å være av interesse for løsningen av rekkverksproblemet.

Hvad der særlig ønskes opplysning om er:

- 1) Hvorvidt der i vedkommende fylke er forsøkt nye rekkverksanordninger, hvori disse i tilfelle har bestått og hvilke erfaringer der er innhøstet i teknisk, økonomisk og trafikkmessig henseende.
- 2) Hvilke rekkverksanordninger som antas for fremtiden å burde komme i betraktning.

- 3) Hvorvidt og i tilfelle hvorledes gammelt stabbestensrekkverk antas å kunne omdannes til brukbart rekkverk og hvortil stabbene bør benyttes, hvis de helt kasseres som rekkverk.
- 4) Hvorvidt og i tilfelle i hvilken utstrekning man antar at der bør gjøres forandring i de nuværende bestemmelser om anvendelse av rekkverk langs en vei.

Veidirektøren for sit vedkommende antar at egentlig rekkverk i almindelig forstand bør kunne sløifes i jordterreng selv ved nokså store fyllingshøider, når det gjelder lengere rettlinjer eller rummelige, oversiktlige kurver og når stigningsforholdene ikke er for ugunstige. Selvfølgelig må der i nogen grad tas hensyn til tverrprofilens karakter ved avgjørelsen av spørsmålet om hvorvidt rekkverk er nødvendig eller ikke.

For at et rekkverk skal være tilfredsstillende må det først og fremst være slik anordnet at en berøring av et vognhjul ikke arter sig som et voldsomt støt, men slik at vognen ledes langs rekkverket inntil den atter kan bringes i normal stilling på veibanen. Denne ledende evne er en stor betryggelse for ferdsele.

Av rekkverksanordninger som har vært prøvet eller muligens bør prøves kan foreløpig nevnes:

- 1) Stabbestensrekkverk som forsynes med en eller flere rekke av jern eller tre.
- 2) Betongstolper med do.
- 3) Trestolper med en eller flere trerekke, med eller uten impregnering.
- 4) Sammenhengende glatt og tett betongrekkverk på mur eller stenfylling på farlige steder.
- 5) Sammenhengende jordvolder (torv) på jordfyllinger eventuelt i forbindelse med treplantning.

- 6) Sammenhengende lave murkanter på mur- og stenfylling. Eventuelt i forbindelse med stabb i murens ytre del.
- 7) I forholdsvis flatt terreng er der brukt en flat bankett (stabberum) uten stabb.
- 8) Om enn litt utenfor denne sak nevnes at der i Lågendalsruten er forsøkt å flytte stabbene ut fra veikanten og litt ned i skråningen for å skaffe plass for vinterbrøtningen.

Hvor egentlige rekkverk trenges antar veidirektøren at trekkverk i en eller annen form fortrinnsvis bør komme i betraktning hvor det med rimelighet kan benyttes. Tre er for trafikken visstnok det heldigste materiale vesentlig på grunn av dets elastisitet og mykhet. Hertil kommer at trekkverk har et tiltalende utseende.

I Amerika brukes nu på nye veier i stor utstrekning trekkverk på jordfylling. Rekkverket er tildels ganske lavt og forsynt med kun en rekke. Også hos oss anvendes trekkverk tildels. Således i Østfold, (kfr. Meddelelser fra Veidirektøren nr. 6 1925 side 79) og i Akershus, hvor impregnerte materialer er benyttet.

I Danmark brukes tildels jordvolder som også er prøvet hos oss i Opland fylke.

Lav mur og i farlig terreng de høie glatte mure er benyttet henholdsvis i Hordaland og Telemark (kfr. overingeniør Dahles foredrag om rekkverk på veier og broer under overingeniør-møtet 1923).

Om jernrekke på stab har avdelingsingeniør Arne Nilsen i Sogn og Fjordane fylke skrevet en artikkel i Meddelelser fra Veidirektøren nr. 8 pag. 122.

Veivedlikehold.

Regnskaps-spesifisering for statens vedlikehold.

Skr. 27/4 1917.

Statsrevisjonen har til regnskapene for vedlikehold av høifjells- og mellemriksveier gjort følgende bemerkning:

„Man skal henstille, at regnskapene spesifiseres overensstemmende med de til grunn for bevilgningen liggende spesifikasjoner.“

Veivedlikehold i henhold til veilovens

§§ 45, 49 og 60.

Skr. 23/6 1917 og 1/11 1920.

Departementet har i skrivelse til veidirektøren uttalt, at den ordning som gjaldt ved den nye veilovs ikrafttreden for det i lovens § 45 omhandlede vedlikehold av hovedveiers broer, stikkrenner, veimurer, stabbestener og rekkverk — i henhold til lovens § 49, første ledd — må bli gjeldende inntil den ved gyldig beslutning opheves eller endres.

Efter veilovens § 60, 1. ledd, skal fornødent *vedlikeholdsmateriale* skaffes og bekostes av vedkommende fylkeskommune for hovedveiene og av vedkommende herredskommune for bygdeveiene i sådanne mengder og av sådan beskaffenhet som for hver enkelt vei ansees påkrevet.

Denne lovbestemmelse har vært praktisert på forskjellig måte i de forskjellige fylker. I de sydlige fylker har dog regelen vært den at fylkeskommunen har skaffet grustak med adkomstveier og levert ferdigslått pukksten, hvorimot utvinning av grus (foruten lesning og transport m. v. av grus og pukk) har foregått for herredets regning, hvor ikke fylket har overtatt hele vedlikeholdet. På denne måte har fordelingen av utgiftene blitt forskjellig eftersom det har gjeldt pukk eller grus, men da det neppe har vært lovens mening, har Arbeidsdepartementet i skrivelse av 30. juni 1920 på foranledning uttalt „at det efter bestemmelsen i ovennevnte paragrafs 1. ledd må antas å påhvile

fylkeskommunen for hovedveiene og herredskommunene for bygdeveiene å skaffe tilveie vedlikeholdsmaterialet i sådan stand at det uten videre arbeide kan borttransporteres og anbringes på veibanen.“

Vedlikehold går ikke inn under arbeiderbeskyttelsesloven.

Skr. 16/8 1920.

Arbeidsdepartementet har angående spørsmålet hvorvidt bestemmelsene om arbeidstid i lov om industrielle virksomheter m. v. av 18. september 1915 (således som den lyder efter lov av 11. juli 1919) finner anvendelse på arbeide med vedlikehold av veier esket Socialdepartementets uttalelse, og dette departement meddeler at saken derfra har vært forelagt Arbeidsrådet til avgjørelse. Rådet har i skrivelse av 1. juli 1920 avgjort at veivedlikeholdsarbeide ikke går inn under arbeiderbeskyttelsesloven.

Overførsel av besparelser ved statens vedlikehold.

Skr. 4/12 1924.

Finansdepartementet har angående overførsel av besparelser uttalt (kfr. veidirektørens sirkulærskrivelse 30/10 1924):

„I denne forbindelse finner man å måtte henlede oppmerksomheten på den i de senere år sterkt økede overførsel av ubenyttede utgiftsbevilgninger fra den ene budgettermin til den efterfølgende. Hovedregelen skulde efter vår statsskikk være, at en bevilgning, som ikke er benyttet innen utløpet av den termin, for hvilken den er gitt, blir å inndra i statskassen. Så forholdes imidlertid nu kun i ringe utstrekning, idet det nær sagt er blitt det normale, at ubenyttede bevilgninger av vedkommende administrasjoner begjæres overført til rådgighet i den påfølgende termin. Følgen herav er, at man i statsregnskapene får å slepe fra det ene år til det annet med en mengde overførsler

av tildels temmelig gamle bevilgninger. Disse overførsler, der er spredt utover sågodt som alle budgettets kapitler, andrer tilsammen til meget betydelige beløp. Statsregnskapet for terminen 1922—23 viser således, at der av ubenyttede bevilgninger er overført til terminen 1923—24 tilsammen over 63 mill. kr.

Det trenger formentlig ikke nogen nærmere påvisning, hvor uheldig dette forhold er for gjennomførelsen av en rasjonell finansforvaltning og en effektiv kontroll med anvendelsen av statskassens midler. Man tør derfor gå ut fra, at sådanne overførsler, som omhandlet, for fremtiden søkes mest mulig begrenset, og at de til inneværende termin overførte ubenyttede bevilgninger ikke anvendes i større utstrekning enn uomgjengelig nødvendig.

For statens vedlikehold har de overførte besparelser i den senere tid vokset til betydelige beløp sammenlignet med budgettet. For de to siste budgjetterminer stiller dette sig således:

1922/23	{	Bevilget	kr. 462 125,—.
		Overført ca. -	244 000,—.
1923/24	{	Bevilget	kr. 404 725,—.
		Overført ca. -	210 000,—.

Den overførte besparelse motsvarer således over 50 % av bevilgningene for de to nevnte år. I henhold til Finansdepartementets forannevnte uttalelse må man gå ut fra, at sådan overførsel av besparelser i sin almindelighet ikke vil kunne finne sted efter utgangen av inneværende termin. Herfra vil dog sannsynligvis bli undtatt bevilgninger til enkelte spesielle arbeider som på grunn av forholdene ikke har kunnet bli utført i terminen når der i hvert enkelt tilfelle spesielt blir redegjort for nødvendigheten herav.

Påkrevde vedlikeholdsarbeider bør utføres i den termin hvori de er bevilget.

Veivedlikeholdsoppgaver for 1924—1925.

Skr. 26/1 1925.

Under henvisning til veidirektørens sirkulærskrivelse av 10. april 1920 anmodes om innsendelse av de sedvanlige oppgaver over veivedlikeholdets kostende i budgettåret 1924—1925.

Til avbenyttelse ved oppgavens utarbeidelse vedlegges noen eksemplarer av skjema nr. 28 og 28 a.

Det iakttas at vedlikeholdsomkostningene (den store tabell) for hovedveier og bygdeveier opføres på hver sitt skjema. Det er tilstrekkelig å angi beløpene i hele kroner.

Lengden av rideveier, drifteveier, vinterveier m. v. oppgis særskilt tillikemed opplysning om hvorvidt disse veier er medtatt i oppgavene for hoved- eller bygdeveier og i tilfelle med hvilke utgiftsbeløp.

Ved samme anledning vil det være av interesse å få oppgitt antallet av veivoktere samt opplysning om disses arbeidsplikt, hvor stor veilengde der i almindelighet faller på hver veivokter m. v.

Overingeniøren for veivesenet i Østfold fylke har i skrivelse av 7. mars 1922 bragt på bane en mulig forandring av det nuværende skjema nr. 28 og har herom anført følgende:

„Til skjemaets form må bemerkes at det faller meget vanskelig å få utskilt utgiftene til *pukksten og grus* idet disse føres i budgettet under ett. Derimot vilde det være av større interesse å ha en rubrikk for *anskaffelse* av veidekksmateriale og en for *fremkjøring*. For hovedveienes vedkommende er *anskaffelse* av veidekksmateriale en bevilgningspost for fylkeskommunen og for bygdeveiene på vedkommende herredskommune, mens *fremkjøring og lesning* (tildels anbringelse) er dels en bevilgningspost dels veipliktsarbeide. Ifall man skulde få en mere utformet oversikt over vedlikeholdsutgiftene burde rubrikken *fremkjøring m. v.* være opdelt i: 1) *Transport av veidekksmateriale* som atter burde opdeles i a) leiet hjelp og b) pliktarbeide (verdsatt) og 2) *anbringelse av veidekksmateriale og arbeide på veibanen*, hvilken rubrikk også burde opdeles i a) leiet hjelp og herunder også lesning, valsning m. v. og b) pliktarbeide.

Det vilde være av langt større interesse å få disse poster utformede enn enkelte av de øvrige under vedlikeholdsutgifter medtatte. Rubrikken „underbygning“ bør således kunne omfatte alle utgifter til: stikkrenner, murer, stabber og mindre broer m. v. Derimot bør man under *vedlikehold* ikke medta større bevilgningsbeløp til broombygninger eller spesielle andre ombygningsarbeider, da man derved lett vil få urimelige utgifter på vedlikeholdet pr. km. for det år, da sådanne arbeider utføres. Man kan derfor godt sløife rubrikk 17 og kun beholde rubrikk 16 (underbygning m. v.) samt under en rubrikk 17 medta „øvrige utgifter“, hvorunder henhører redskaper, veivisere, sneploger, ulykkesforsikring, kretssykekassen, regnskapsførsel m. v.

Under *veivoktere* bør medtas også utgifter til brovoktere, pensjoner til veivoktere, opsynsmenn og tilsynsmenn.

Rubrikken *vinterarbeide* bør opdeles i a) leiet hjelp og b) pliktarbeide.

med disse forandringer vilde tabellen få følgende rubrikker:

I. Fylkets vedlikeholdsutgifter.

Veidekkmaterialer		Underbygning	Øvrige utgifter	Veivokterlønn	Vinterarbeide	Sum
Anskaffelse pukk og grus	13	14	14	15	16	17
Fremkjøring incl. lesning	14	14	15	16	17	18
Anbringelse på veibanen	15	15	16	17	18	19
Sum	13 + 14 + 15	16	17	18	19	20
Pensjoner, opsynsmenn m. v.						
Sum	16 + 17 + 18 + 19 + 20					21

II. Herredenes vedlikeholdsutgifter.

Veidekkmaterialer				Underbygning	Øvrige utgifter	Veivokterlønn m. v.	Vinterarbeide		Sum
Anskaffelse	Fremkjøring		Anbringelse		Sum	Sum	Leiet hjelp	Pliktarbeide	Sum
	Leiet hjelp	Pliktarbeide	Leiet hjelp	Pliktarbeide					
22	23	24	24	25	26	27	28	29	30
									31
									32
									33
									34
									35
									36

overingeniører som har materiale til utarbeidelse av årlige oppgaver, vil innsende sådanne.

Det vilde nemlig være av den aller største interesse at statistiske vedlikeholdsopgaver kunde komme ut årlig, selv om oppgavene ikke omfatter alle fylker. Derved vilde det bli mulig å gi meddelelse om disse viktige spørsmål såvidt hurtig at alle statistiske data ennu besad sin fulle aktualitet.

Årlig oppgave over vedlikeholdsutgifter og lengden av utførte veier.

Skr. 26/11 1925.

Det Statistiske Centralbyrå har hittil innhentet oppgaver for hvert femår angående veilengder og vedlikeholdets kostende m. v. Da imidlertid de fornødne opplysninger herom finnes i de oppgaver over vedlikeholdsutgifter, som av overingeniørene hvert femte år innsendes til veidirektøren, vil byrået for fremtiden ikke innhente sådanne opplysninger. Byrået har dog henstillet til veidirektøren at der som tidligere må bli meddelt opplysning om lengden av nyanlagte og omlagte veier. Samtidig med innsendelsen av de i veidirektørens skrivelse av 26. januar 1925 omhandlede vedlikeholdsopgaver for 1924—1925 blir derfor å oppgi lengden av de i femåret 1919/1920—1924/25 nyanlagte og omlagte hoved- og bygdeveier.

Arbeidsdriften ved gjennomgangsveienes vedlikehold.

Skr. 24/11 1926.

I forbindelse med cirkulære 26/10 1926 meddeles:

For materialtakenes vedkommende har veidirektøren gått ut fra, at man vederlagsfritt skulde kunne disponere disse for det her omhandlede vedlikehold for såvidt takene også tidligere har vært benyttet til vedkommende veier.

I rent spesielle tilfelle kan der muligens bli spørsmål om særskilte overenskomster for enkelte grustaks vedkommende.

Enn videre går veidirektøren ut fra at man i den utstrekning som ansees heldig foreløbig — inntil større oversikt er oppnådd — søker å tilveiebringe en ordning med leie av de dyrere maskiner for vedlikeholdet hvor sådanne maskiner på forhånd finnes i fylket.

De redskaper og maskiner som det tiltross herfor måtte ansees nødvendig å anskaffe allerede det første år og de innkjøp av nye materialtak som straks måtte være nødvendig av hensyn til det øieblikkelige behov eller særlig ønskelig for på gunstigste måte å sikre sig for fremtiden, må selvsagt medtas i budgettforslaget.

Hvad der av slike utgifter ikke kan finnes plass for i det beløp som er forutsatt for 1928, må da tenkes utredet av automobilavgiftene i 1927.

Man vil derved få 4 rubrikker mere ved den nuværende tabell.

Rubrikk 35 kunde uten skade for oversikten utgå.

Veidirektøren antar imidlertid at man bør vente med bestemmelse om de antydede forandringer av de statistiske vedlikeholdsopgaver inntil spørsmålet om gjennomgangsveienes vedlikehold blir avgjort. På grunnlag av regnskapene for disse veier vil det nemlig bli mulig å tilveiebringe en meget pålitelig statistikk.

Som omhandlet på siste overingeniørmøte har der vært spørsmål om istedetfor de hittil brukte 5-årige oppgaver å innsende årlige sådanne, men det er formentlig hensigtsmessigst at også dette spørsmålet avgjøres utstår inntil der blir truffet bestemmelse angående gjennomgangsveienes fremtidige vedlikehold.

Imidlertid vil det selvsagt være ønskelig at de