

besluttet Stortinget under 20de juli s. a. andragendet oversendt regjeringen og med skrivelse av 20de september 1916 fra det kongelige departement har veidirektøren motatt samme til behandling.

I den Stortinget 1908 forelagte veiplan er veianleggene Kirkesnes—Fossen og Fossen—Signalnes i Signaldalen opført som herredsveier (bygdeveier).

Lyngen herredstyre besluttet i februar 1908 at søke om for statsmidler mot distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. at faa bygget vei opover Signaldalen til Fossen i tilslutning til veianlægget Balsfjord—Lyngen.

Amtsingeniøren uttalte i den anledning, at anlegget utvilsomt er berettiget, men bør utføres som herredsvei.

Senere opstod der spørsmål om ekstraordinær bevilgning av statsmidler til veianlæg i Tromsø amt for fremme av norsk kultur m. v. (kfr. det kongelige departements skrivelse av 26de juni 1909 til veidirektøren), og Stortinget oversendte under 23de april 1914 regjeringen et andragende fra Tromsø amts landhusholdningsselskap om saadan bevilgning.

Blandt de veiprojekter, som har været nævnt under behandlingen av disse spørsmål, hører veianlægget gjennom Signaldalen.

De vanskeligheter som tidligere har stillet sig hindrende for at opta dette spørsmål til budjetmæssig behandling er nu bortryddet.

Efter det nu foreliggende finder veidirektøren derfor for sit vedkommende grund til at anbefale, at der ydes bidrag av statsmidler til oparbeidelse av veianlæg gjennom Signaldalen.

Veidirektøren antar, at anlægget bør klassificeres som bygdevei.

Spørsmålet formenes imidlertid at burde forelægges amtstinget til uttalelse, forinden bevilgning søkes optat paa veibudgettet.

Saavidt veidirektøren vet, er der heller ikke utarbeidet plan for anlægget, saa dette ogsaa av denne grund bør utstaa.

Departementet opfører overensstemmende med veidirektørens forslag paa budgettet for kommende termin kr. 5 000,00 som bidrag til Tromsø amts veikasse, idet man herved gaar ut fra, at amtet selv tilskyter det tredobbelte beløp.

Idet departementet med veidirektøren vil anbefale, at der til paabegyndelse av hovedveianlægget Engenes—Igeland—Sørvik opføres midler paa veibudgettet for kommende termin mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v., gaar man ut fra, at værdien av de ved dette anlæg al-

lerede utførte arbeider gaar til avdrag mot distriktsbidraget til anlegget efter værdisatt foretat av amtsingeniøren med veidirektørens approbation.

Departementet slutter sig til, hvad veidirektøren har bragt i forslag med hensyn til oparbeidelsen av hovedveiprojektet Sørvik—Fossen—Fosbakken—Kollen.

I forbindelse hermed skal man oplyse, at man fra Forsvarsdepartementet har mottatt en skrivelse av 21de november 1916 hvori meddeles, at det forutsatte bidrag fra militærveivæsenet, kr. 23 930,00, vil søkes opført paa det ekstraordinære budgetforslag for kommende terminen 1917—1918.

Som det av veidirektørens fremstilling vil sees, er det forutsætningen, at det fremtidige vedlikehold av denne vei for en tid skal overtages av staten. Herom forutsættes man, at der senere træffes nærmere bestemmelse.

For Finmarkens amt er veidirektørens fremstilling saalydende:

«For indeværende termin er bevilget kr. 141 000,00 brutto og kr. 127 200,00 netto.

Under henvisning til hvad der er uttalt foran under avsnittet «Budgettets størrelse» tillater veidirektøren sig at foreslaa opført for kommende termin henholdsvis kr. 155 800,00 og kr. 140 720,00.

Amtstinget har søkt om at faa opført kr. 191 800,00 brutto og kr. 173 120,00 netto.

IV b.

Fiskeværveier i Tanen herred.

Me havn.

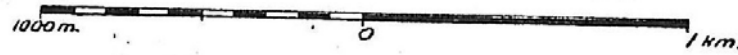
(Kartskisse i veibudgetprp. 1913).






Bevilget kr. 33 200,00, hvilket beløp utgjør overslagssummen for hovedlinjen.

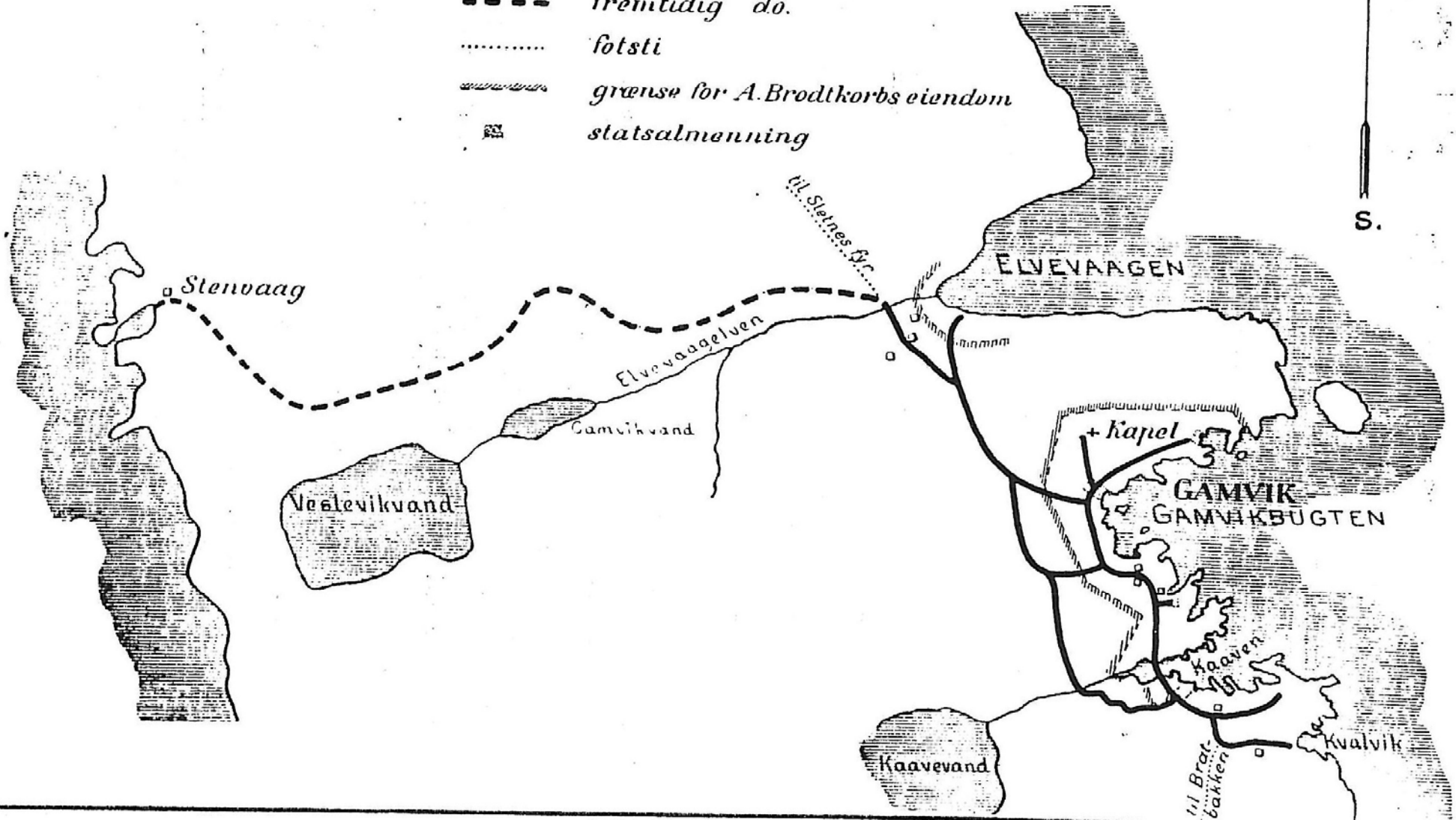
Væsentlig av hensyn til at arbeidet paa dette veianlæg var indstillet paa grund av en ondartet tyfuspidemi fandt veidirektøren ved avgivelsen av sit budgetforslag for indeværende termin, at det kunde utstaa med bevilgningen til armen til Veviken (kfr. veibudgetpropositionen 1916, side 123).

GAMVIK FISKEVÆR

MAALESTOK 1:30000



-  foreslaat veianleg
-  fremtidig do.
-  fotsti
-  grense for A. Brodtkorbs eiendom
-  statsalmenning



Ved forelægget for amtstinget 1916 blev det oplyst af amtsingeniøren, at det var meningen at søke anlægget i sin helhet udført sommeren 1916. De til armen fornødne midler forudsatte han i tilfælde utlagt forholdsvis av distriktet.

Veidirektøren var fremdeles av den opfatning at armen til Veiken burde arbejdes efter den i bevilgningsplanen forudsatte linje, men vilde efter den av amtstinget i 1915 fattede beslutning ikke motsætte sig, at armen — i tilfælde av at grundavstaelses-spørsmålet ikke bringes i orden for førstnevnte linje — overensstemmende med amtsingeniørens forslag oparbejdes efter linjen forbi Røckman.

Det kgl. departement gik med veidirektøren ut fra, at der kun kan bli spørsmål om denne linje under forudsætning av at de ovenfor Øvres eiendom liggende bortbygslede statsgrunde ikke blir avskåret fra fremkomst til den nye vei.

Amtsingeniøren har i skrivelse av 7de august 1916 oplyst, at tyfnsepidemien ogsaa iaar er blusset op, saa at det har været umulig at faa arbeidsfolk dit. Bli det ikke slut paa tyfussen, kommer veien ikke til at bli fuldført iaar.

Disse stadige utsættelser vil fordyre anlægget noget. Ogsaa paa grund av de sterkt stegne arbejdspriser maa man være forberedt paa merutgift. Noget paalidelig restoverslag kan man paa grund av forholdene for tiden ikke meddele.

For armens vedkommende gaas der for nærværende ut fra det oprindelige overslag, hvortil der til anlæggets fortsættelse opføres kr. 6 800,00.

Hammerfest—Kvalsund.

Hammerfest—Akkerfjord.

(Kartskisse i veibudgetprop. 1915).

Bevilget kr. 85 000,00

I forelægget for amtstinget 1916 uttalte veidirektøren følgende:

Den vedtagne plan for anlægget gik ut paa at utstyre strækningen Hammerfest-Indrefjord med 4 m. kjørebredde og stenlag samt en maksimumsstigning av 1:20. Strækningen Indrefjord-Akkerfjord er projektert som gruslag med 3,25 m. bredde og maksimumsstigning 1:20.

Man gik dengang ut fra, at den fremtidige fortsættelse mot Kvalsund kom til at gå op Indrefjorddalen ovenfor Molstrand og ned langs kysten av Kvaløen. Amtsingeniøren meddelte nu at der kan bli spørsmål om at la fortsættelsen gå ut fra Akkerfjord, og at man undgaar opstigningen over

Indrefjorddalen. Da maa ogsaa utstyret for strækningen fra Indrefjord til Akkerfjord forbedres. Begge alternativer vil bli detaljeundersøkt saasnt anledning gives.

Paa grund av utilstrækkelig ingeniørassistans har det ikke været mulig at faa foretat omhandlede undersøkelser. Det har vist sig nødvendig at foreta saa store og omfattende fjeldrensninger, at disse ialfald for endel kommer utenfor overslagets ramme. Med de nuværende høie priser er det ikke mulig at oppgi, hvordan overslagssummen vil stille sig om to aar. Forbehold maa derfor tages ved den hittil oppgitte overslagssum kr. 145 000,00.

Efter denne skulde der restere at søke bevilget kr. 60 000,00, hvilket beløp foreslaaes opført.

VI.

Veier i Sydvaranger herred.

Sandnes—Næverskrubbugt.

(Kartskisse i veibudgetprop. 1916).

Bevilget kr. 41 000,00

Overslagssummen opføres under henvisning til indst. S. VII, 1916, side 21, med kr. 210 000,00.

Amtstinget 1916 vedtok bidrag til anlægget efter den utvidede plan.

Ved dette anlæg konkurrerer man om arbeidskraften med A/S Sydvarangers store arbejdsdrift. Forbehold maa derfor tages med hensyn til overslagssummen.

Til anlæggets fortsættelse foreslaaes opført kr. 64 000,00.

Gamvik herred.

Fiskeværveier i Gamvik.

(Kfr. vedføjede kartskisse).

Allerede i 1903 indkom der andragende fra opsittere i Gamvik om vei fra Flinten til Kvalvik med bro over Kaavkjosen.

I april 1910 indsendte avdelingsingeniør Rode resultatet av de dengang foretagne undersøkelser.

Han oplyste, at Gamvik er et av Finmarkens større fiskevær, som efter sin beliggenhet har betingelser for at bli et meget søkt vær. Paa grund av den forholdsvis daarlig beskyttede havn hadde fremgangen ikke været saa stor som man efter forholdene skulde antat.

Ifølge fiskeristatistikken var der i Gamvik med Kaaven og Kvalvik paa tellingsdagen

under vaarfisken i 1907 tilstede 734 mand og i 1908 756. I 1907 og i 1908 blev der opfisket henholdsvis 2 100 000 og 2 130 000 kg. torsk.

Da terrænet for en stor del bestaar av ubedækket fjeld er fremkomsten mellem fiskeværts bebyggede dele tildels meget besværlig.

Planen av 1910 gik ut paa anlæg av en 1 800 m. lang vei gjennom været med sidelinjer til kirken, statsbrønden og Kvalvik. Projektet var for en samlet længde av 2 450 m. og forutsat 3,25 m. kjørebredde beregnet at koste kr. 26 000,00.

Med en antagen hjemmehørende befolkning av 300 mennesker (122 pr. km.) vilde utgiften bli kr. 86,00 pr. indbygger. Naar hensyn desuten tages til de tilreisende fiskere fandt avdelingsingeniøren anlæg av vei berettiget.

Paa foranledning av andragende fra Gamvik formandskap er der i 1916 foretat undersøkelse av og indsendt forslag om en utvidet plan for vei i Gamvik.

Amtsingeniøren oplyser i skrivelse av 26de september 1916, at Gamvik fiskevær i den senere tid er utviklet ganske betydelig. I 1910 var der 367 mennesker. Nu antages der at være adskillig flere. Statens havnevæsen har iverksat arbejder til forbedring av havneforholdene paa betingelse, at den privatmand som eier det meste av grunden avstaar flere almenninger paa forskjellige steder som støter til havnen. Nævnte privatmands eiendom strækker sig fra fjæremaal 300 alen oppover. Bak dette areal er der statsgrund, som paa sine steder er meget godt egnet til bebyggelse. Som forholdene nu ligger an med forbedringer av havnen og avstaaelse av almenninger finder amtsingeniøren, at der bør medtages i veiprojektet endel veiforbindelser mellem den tidligere projekterte hovedvei gjennom været og nævnte statsgrund, saaledes at der blir let adkomst til de forskjellige dele av havnen.

Paa grund av forholdenes utvikling foreslaar amtsingeniøren derhos 4 m. kjørebredde (undtagen for armen til kirken).

Planen omfatter nu veianlæg i en samlet længde av 5 467 m. og er anslaaet til kr. 60 000,00.

Amtstinget 1916 vedtok som distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v. til Gamvik fiskeværvei.

Amtstinget har imidlertid ikke været forelagt den senest utarbejdede plan.

Veidirektøren forbeholder sig at ta standpunkt til denne plan efter at ha gjennomgaat projektet i marken, og efter at saken har været forelagt amtstinget i 1917.

Veidirektøren finder anlæg av vei gjen-

nem heromhandlede vær berettiget og tilladelse til foreslaa opført til sammes paabegyrdelse kr. 20 000,00 mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Maasø herred.

Sneffjord—Slotten.

I den Stortinget 1908 forelagte veiplan opførte veidirektøren dette anlæg som bygdvei med statsbidrag. Som distriktsbidrag var forutsat ydet $\frac{1}{10}$ m. v.

Amtstinget 1914 gav anlægget plads nr. 1 i rækkefølgen for nye veianlæg i Vest-Finmarken.

I skrivelse av 14de januar 1915 til amtmannen uttalte veidirektøren, at veien i Sneffjord—Slotten ikke oppfylder veilovens betingelser for at kunne klassifiseres som hovedvei. Veien er derfor blitt undersøkt for distriktsregning.

Amtstinget 1916 optok anlægget i forslag til veibudget for terminen 1917—1918 og vedtok som distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Planen for dette anlæg er ikke ferdig. Amtsingeniøren har i skrivelse av 26de september 1916 uttalt følgende:

Angaaende denne veis hensigt meddelede at den væsentlig vil bli benyttet for trafik mellom fjordene Sneffjord og Slotten til fisket, idet det paa sine tider av aaret ofte hænder at det er godt fiske i Refsbøen og intet i Sneffjord; delvis kan ogsaa det samme forekomme, og der kan da være saar meget uveir, at man ikke paa rimelig tid kan komme rundt halvøen om Bustadsundet. Uten vil veien bli benyttet til fremkjøring av brændtorv, som, beboerne skjærer paa steder mellom fjordene. Endvidere er der i Sneffjord et skoleinternat, som for tiden har noget besvær med sin forbindelse vestover paa grund av manglende bro over Sneffjordelven.

Der bør imidlertid relativt faa mennesker paa disse steder. Efter folketællingen i 1914 — og man kan ikke anta nogen nævneværdig forøkelse siden — skulde der være en del interessert befolkning ved Sneffjord av 43 mennesker og ved Slotten av 43 mennesker, altsaa samlet antal 102. Længden av veien inklusive en liten arm til kirken i Slotten blir 6,73 km., hvilket gir 15 mennesker pr. km. Dette er et relativt litet antal interesserte, og da den desuten ikke i nogen overskuelig fremtid kan bli sammenknyttet med andre veier, og den ikke kan antages at foranledige nogen større utvikling av det strøket den gaar gjennom, kan der være nogen tvil om veiens berettigelse for tiden.

Denne vei vil ogsaa bli relativt meget kostbar, selv med et meget enkelt utstyr; der er nemlig saa at si ingen løse masser at bygge av over den største del av eidet; her er mest et vanskelig skybart fjeld og løs myr. Kirken sidste maa kastes ut; den kan ikke anvendes til veibygningen. Og de masser som skal anvendes blir meget kostbare, likesom man maa gaa ut fra, selv paa dette relativt lille anlegg, at bygge barakker for hele arbeidsstyrken.

Efter det av amtsingeniøren opplyste og av hensyn til de mange foreliggende veikrav fra Finmarkens amt nærer veidirektøren tydeligvis det berettigede i at opta denne vei paa statens veibudget i den nærmeste fremtid. Veidirektøren er dernæst fremdeles av den opfatning, at veien bør klassifiseres som bygdevei.

Av budgetmæssige hensyn kan der i hvert fald ikke skaffes plass til denne vei for førstkomende budgettermin.

Veidirektøren vil derfor forbeholde sig at ta endelig standpunkt til denne veisak, naar projektet er inkommet fra amtsingeniøren.

Sydvaranger herred.

Trallebane over Langfjordeidet.

(Kfr. kartskisse i veibudgetprp. 1916).

For at lette fremkomsten i Pasvikdalføret i Sydvaranger blev der for budgetterminerne 1910—1911, 1912—1913 og 1914 bevilget tilsammen kr. 15 100,00 til anlegg av trallebaner forbi Mennikafos og Melkefos.

Bevilgningerne blev ydet av Finmarkens skogfonds midler.

I Landbruksdepartementets forelæg for Stortinget 1914 om bevilgninger av Finmarkens skogfond (se st. prp. nr. 1, hovedpost VIII, kap. 3, tit. 17—26, side 22), blev det opplyst, at der er paatænkt flere saadanne trallebaneanlegg i Pasvikdalføret. Efter hvad der var foreslaat i nævnte proposition om bidrag fra Finmarkens skogfond til veivæsenet i Finmarkens amt fandt Landbruksdepartementet, at disse trallebaneanlegg i tilfælde fremtidig helt bør overgaa til veiadministrasjonen.

I skrivelse av 22de oktober 1914 til det kgl. departement uttalte veidirektøren under hensyntagen til det av Landbruksdepartementet anførte, at undersøkelse for anlegg av trallebaner maa bli at iverksette paa samme maate som almindelige veiprojekter, og at en eventuell senere bevilgning til heromhandlede anlegg bør opføres paa det ordinære veibudget, formentlig mot et passende distriktsbidrag.

Det kgl. departement har i skrivelse av 30te oktober 1914 uttalt sig enig heri.

Amtstinget 1916 har anbefalt optat paa statens veibudget $\frac{1}{2}$ statsbidrag til trallebane over Langfjordeid.

Amtsingeniøren har under 18de september 1916 indsendt plan for en saadan bane.

Foruten trallebane over Langfjordeidet er der i planen medtat en stump vei samt baatvor ved Strand i øvre ende av Langfjordvandet. Dette opplyses at være nødvendig av hensyn til en ordentlig utnyttelse av den forøkte transportevne som banen vil gi denne kommunikasjonsrute. Det er nemlig nu for grundt at legge til ved Strand med saa store baater, som man vil bruke paa Langfjordvandet, naar trallebanen er færdig.

Skogvæsenet har gaat med paa at levære træsiviller uten utgift for anlegget. Derimot har skogvæsenet ikke villet overta opsynsmandens løn saaledes som forutsat av amtsingeniøren ved planens avgivelse. Denne løn maa derfor indgaa i det av distriktet overtagne vedlikehold.

Sydvaranger herred har overtat at yde $\frac{1}{4}$ av anlægsomkostningerne samt grund, gjærdehold m. v. og vedlikehold.

Amtsveikassen har likeledes bevilget $\frac{1}{4}$ av anlægssummen.

Banen er projektert lagt for den væsentligste del paa den i 1870-aarene byggede vei over Langfjordeidet. Banen blir 690 m. lang og veien ved Strand 330 m. Projektet er beregnet at koste kr. 10 000,00.

Paa grund av de stegne jernpriser vil dette beløp dog være for lavt.

Heromhandlede trallebane vil lette færdelsen i distriktet fra Kirkenes til Strand m. v. i meget stor grad. Veidirektøren tillater sig derfor at anbefale det ansøkte statsbidrag $\frac{1}{2}$.

Overensstemmende med amtstingets beslutning opføres ved nærværende anledning som bidrag kr. 5 000,00.

Berlevaag herred.

Berlevaag—Skonsvik.

For bevilgninger git av Stortingene 1910 og 1911 hlev der i aarene 1911—1913 anlagt vei gjennom Berlevaag fiskevær (se Veivæsenets historie 2det bind side 494). I projektet var kun medtat vei gjennom den daværende bebyggelse rundt havnen (kfr. kartskisse i veibudgetpropositionen 1910). Senere — særlig i de sidste aar — har bebyggelsen bredt sig vestover mot Skonsvik, hvor der nu er en hel ny bebyggelse paa bygglede statsgrunde. Det er meget paakrævet — opplyses det — at

fortsætte veien til Skonsvik, da her ikke er nogen beskyttet havn, saa alt fiske og sjøbruk maa gaa ut fra selve Berlevaags indre havn.

Amtsingeniøren uttaler, at et veianlegg fra Lagmandshøiden, hvor den tidligere byggede vei slutter, frem til Skonsvik er berettiget.

Da denne vei ikke kan ventes bevilget i den nærmeste fremtid, fordi amtets veibudget er saa optat, har Berlevaag herredsstyret besluttet at anvende kr. 2 000,00 — eventuelt mere siden — for at faa arbeidet den del av veien, som ligger nærmest Berlevaag. Herredsstyret har vedtat det vanlige distriktsbidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Planen for anlegget er ikke helt kontorbehandlet, men amtsingeniøren antar, at den 4 400 m. lange veistrækning vil koste 25 à 30 tusen kroner.

Overensstemmende med et av amtsingeniøren fremsat forslag, som er anbefalt av amtmanden og veidirektøren, har det kgl. departement i skrivelse av 22de juli 1916 bebudet at ville søke erhvervet Stortingets samtykke til at veien Berlevaag—Skonsvik kan oparbeides for midler, som forskudsvis utredes av distriktet mot refusion, naar anlegget maatte bli bevilget paa veibudgettet mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Departementet finder at kunne slutte sig til, hvad veidirektøren har bragt i forslag for Finmarkens amt.

Forsaaavidt angaar det projekterte veianlegg fra Berlevaag til Skonsvik vil departementet anbefale, at der søkes erhvervet Stortingets samtykke til, at dette anlegg kan oparbeides med midler, som forskudsvis utredes av distriktet mot refusion, naar anlegget maatte bli bevilget paa veibudgettet mot bidrag $\frac{1}{10}$ m. v.

Departementet skal bemerke, at man, hvor intet motsat er anført, tiltræder veidirektørens forslag til bevilgning til de foran omhandlede anlegg.

Det forutsættes, at vedkommende distrikter som sedvanlig utreder erstatning til grund og gjærdehold, derunder indbefattet erstatning for grustak i anledning av veianleggene og for anden jordskade utenfor veilinjen som ved disse foranlediges.

De til bygdeveianleggene opførte statsbidrag forutsættes bevilget paa de i Stortinget tidligere fastsatte betingelser.

Departementet skal her bemerke følgende.

Med hensyn til utbetalingen av de til forskjellige bygdeveianlegg bevilgede statsbidrag har der hittil været forholdt saaledes, at der efter rekvisition fra vedkommende amtmand har været anvist beløp forholdsmæssig beregnet efter hvad der til enhver tid er utbetalt av distriktet, dog saaledes at 10 pct. av den av Stortinget til vedkommende anlegg næst gitne bevilgning har været tilbakeholdt indtil der enten er git ny bevilgning, eller anlegget er fuldført efter planen og overta til fremtidig vedlikehold av distriktet.

Efterhvert som der i de senere aar er blit bevilget statsbidrag til flere og flere bygdeveianlegg, har den saaledes befulgte fremgang maatte med hensyn til bidragenes utbetaling vist sig tungvindt og voldt centraladministrasjonen uforholdsmæssig arbeide.

Departementet antar, at der ikke kan være nogen betenkelighet ved, at der for fremtiden forholdes saaledes, at bevilgede statsbidrag til bygdeveianlegg ved hver budgetters mins begyndelse i helhet anvises vedkommende amtmand til utbetaling.

Det er herved departementets forutsetning, at amtmanden, forinden han utbetaler bidragene til vedkommende kommuner, paa at der foreligger fyldestgjørende kommunale beslutninger om anleggenes oparbeidelse og om vedtagelse av de av Stortinget oppstillede betingelser for tilstaaelse av statsbidrag til bygdeveianlegg, likesom det forutsættes, at amtmanden træffer nærmere bestemmelse om beløpenes utbetaling, efterhvert som det enkelte anlægs oparbeidelse skrider frem.

Departementet har tænkt at gjennomføre den saaledes angivne ordning med hensyn til utbetalingen av statsbidragene til bygdeveianleggene, men man har fundet, forinden ordningen iverksettes, at der bør gives Stortinget meddelelse derom.

Det bemerkes, at man gaar ut fra, at der saasnaart et med statsbidrag oparbeidet bygdeveianlegg er fuldført, avgives indberetning til centraladministrasjonen med opgave over de til anlegget medgaaende omkostninger.

Forsaavidt der ved noget anlæg opnaaes besparelse, forudsættes det, at det offentlige erholder sin forholdsmæssige del herav, og at den paa staten faldende andel av besparelsen indbetales i statskassen.

Man skal derefter hitsætte, hvad veidirektøren i sin fremstilling har anført angaaende

Ekstraordinært vinterarbeide:

«Ved de i nærværende budgetforslag opførte anlæg kan der med den foreslaaede bevilgning ikke paaregnes tilstrækkelig vinterarbeide for mer end den faste arbeidsstok.

I tilfælde av at der skulde bli spørsmal om bevilgning til ekstraordinære arbeider til beskjæftigelse av arbeidsløse i vintertiden vilde man antagelig kunne anvende saadan bevilgning ved følgende hovedveianlæg:

Buskerud amt.

Sigdal—Eggedal.
Aaros—Freiborg.

Bratsberg amt.

Seljord—Brunkeberg—Morgedal.
Over Østerholtheien.

Nedenes amt.

Songe—Tvedestrand, hvor der i tilfælde ved barakkebygning maa skaffes plads for arbeiderne.

Lister og Mandals amt.

Aamot—Breimoen.

Stavanger amt.

Imsland—Ropeid.

Søndre Bergenhus amt.

Fjære—Jøssendal.
Tøsse—Dysvik.
Askedaasen—Ølfarnes.
Matre—Solheim.
Odda—Tyssedal.

Nordre—Bergenhus amt.

Førde—Nanstdal.
Frøtheim—Aurlandsvagen.

Romsdals amt.

Rødset—Soholt.
Aure—Vik—Todal.

Søndre Trondhjems amt.

Fævaagskaret—Mælan.

Nordre Trondhjems amt.

Trøtvikbergene.

Hoplen—Stene—Hyndøvaagen, hvor der i tilfælde maa opføres endel arbeidsbarakker.

Finmarkens amt.

Hammerfest—Akkerfjord.
Sandnes—Næverskrubbugt.

For terminen 1ste juli 1917—30te juni 1918 har veidirektøren avgitt saadant forslag angaaende

Lønninger m. v.

I skrivelse av 23de juni 1916 henledet veidirektøren det kgl. departements oppmerksomhet paa, at flere av veivæsenets fast ansatte ingeniører i løpet av det sidste aar hadde opsagt sine stillinger, og at tilgangen paa ingeniørkræfter var saagodtsom ophørt paa grund av de daarlige løns- og avancementsvilkkaar som for tiden bydes i statens veivæsen. Veidirektøren fremholdt, at det eneste effektive botemiddel vilde være uten ophold at gaa til en betraktelig forøkelse av lønningerne.

Foranlediget ved denne henvendelse anmodet det kgl. departement i skrivelse av 24de juli 1916 Hovedstyret for Statsbanerne om at træde i forbindelse med veidirektøren, vasdragdirektøren og havnedirektøren til behandling av spørsmålet om revision av det ved Stortingets beslutning av 29de juni 1912 vedtagne lønsregulativ for ingeniører ansat ved de under departementet sorterende tekniske administrationer, idet departementet samtidig anmodet om administrationernes fællesuttalelse med mulig forslag til nyt lønsregulativ m. v. saa betimelig, at saken i tilfælde kunde bli behandlet i forbindelse med budgetforelæggene for kommende termin.

Saadant forslag med fællesuttalelse blev avgitt den 1ste oktober 1916 fra de nævnte administrationer.

Idet veidirektøren tillater sig at henvise til, hvad der i nævnte fællesuttalelse er anført, skal man ved nærværende auleledning indskrænke sig til endel supplerende bemerkninger.