

Møteplassen

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN I VEST-AGDER · NR. 2 DESEMBER 1985



**Kontroll av
arbeids-
varsling**

Møteplassen ble med da avd.ing. Odd Salvesen (t.h.), driftsjef Bjørn Skaare-Botner, adm.sjef Olav Rike dro på befaring av veganlegg for å kontrollere varslingen. Her i samtale med Svein Repstad i firmaet Jostein Repstad og Sønner i Søgne, som arbeidet med kloakkledning langs gamle E18 på Lohne.

Side 10 og 11.

EN DATASAFE I HEISEN

Det var ikke uten komplikasjoner da datasafen en novemberdag skulle på plass. Den skulle plasseres i fjerde etasje, og transporten fra gatenivå til fjerde etasje var ikke problemfri. I heisen var det akkurat plass til safen, men heisen gikk i underetasjen og ikke til fjerde etasje, med datasafen. Heisen måtte sveives manuelt opp, og det tok tid og var tungt.

På bildet er datasafen kommet opp i fjerde etasje og transporten inn over til datarommet går greit. De som skyver på er fra venstre Åge Ragnar Hellerslien, Jan Skogen, Gunnar Sjøkvist,



mens Klaus Larsen holder oppsyn med transporten.

Mer om dette på side 12 og 13.



Utgitt av:
Statens vegvesen, Vest-Agder
Vegkontoret
Postboks 157
4601 KRISTIANSAND S.

Opplag:
1400 eksemplarer

Redaktør:
Trygve Skuggedal

Redaksjonsråd:
Astri Salvesen
Tor Øyvind Ljosland
Harald Sagevik
Normann Aavitsland
Georg Thompson

Foto:
Trygve Skuggedal
Ragnhild Kvernland

Lay-out og montasje:
Anne Turid Enger

Fotosats:
Fredes Fotosats

Trykk:
Trykk 16 A/S, Vennesla

Ettertrykk oppmuntres,
men oppgi kilde.

Redaksjonen avsluttet
5. desember 1985.

Frist for innlevering av stoff
til neste nummer er
1. februar 1986.

Innhold:

- 3** FTU-konferanse i Mandal
- 4** Trafikksignalanleggene – Bedre fritidstilbud kan hindre trafikkulykker blant unge – Velferdstur til Flensburg
- 5** Gullkorn fra skademeldinger
1000 kroner til Sem Høiland
- 6- 7** Aukland vegstasjon
- 8** Når kartet ikke samsvarer med kommunegrensen
- 9** Samferdselsbefaring
- 10-11** Arbeidsvarsling
1986 et trafikksikkerhetsår
- 12-13** Heisen ikke safe
- 14** Johan (88) trives med sertifikat og «bolba»
Eikerefleks kan utløse sykkelulykker
- 15** Agnes Bua
- 16** Stor interesse for å avlegge fagprøve
- 17** Kvinner, Gol og sang
Hilsen fra Gillsvegen
- 18** Vårt kryssord
- 20** Veiplakat for Lister og Mandals Amt.

GOD JUL

Året 1985 er snart tilende. Jeg vil derfor gjerne få takke hver enkelt for god innsats også dette året.

Vegvesenets arbeide for en trygg og god trafikkavvikling er svært viktig for samfunnet vårt. Det stilles stadig større krav til oss som vi må imøtekomme. Dette gjelder for samtlige avdelinger i vegvesenet.

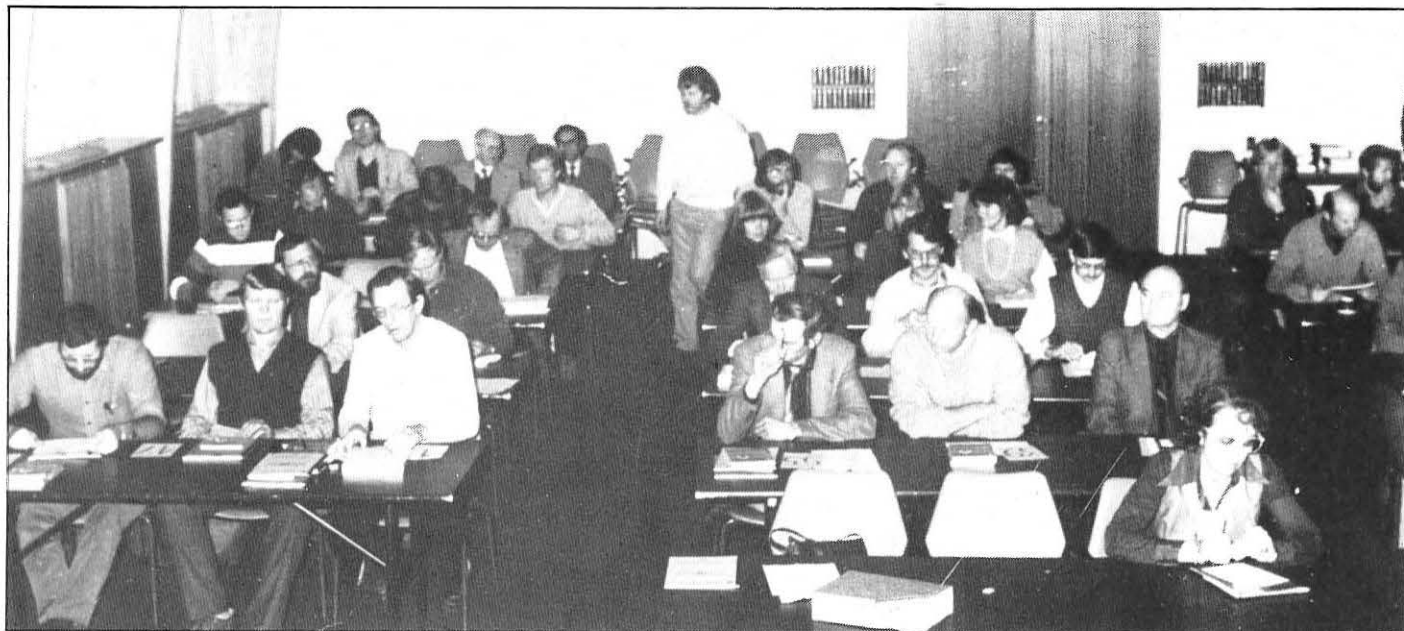
Dette året har vi nok hatt en del vansker med å få endelig politiske vedtak for endel nye og store vegprosjekter. Politikerne har i stedet gjort krav på nye og tidkrevende utredninger før de vil bestemme seg. Håper at vi neste år skal få skikkelig avklaring på disse prosjekter. I mellomtiden må vi foreta nødvendige omprioriteringer for å holde driften i gang.

Men nå stunder det mot jul, og da vil jeg gjerne få ønske alle som har sin tilknytning til vegvesenet en fredelig og god julehøytid.

Sigurd Aas



FTU-konferanse i Mandal



En del av deltakerne på konferansen.

Vel 60 personer, hovedsaklig lærere, deltok på en konferanse i Mandal i slutten av november der trafikkoppleringen i skolen var tema. Innledere var Lars Øygaard fra skoledirektørens kontor i Vestfold, Karin Berard-Andersen fra Transportøkonomisk Institutt, lærer Bjørn Sørensen, Kristiansand og Liv Bugge, Trygg Trafikk.

I skolene i Vestfold er det lagt stor vekt på trafikkoppleringen, mens dette tema er ofret lite plass i forslaget til ny

mønsterplan for grunnskolen. Dette var også et viktig utgangspunkt for konferansen.

Bjørn Sørensen er lærer i Vennesla, og hadde slett ikke bare godord å si om trafikkoppleringen.

«Det er ikke så nøye», var en holdning som Sørensen møtte stadig oftere. Hans erfaring var at elevene i første klasse var den gruppa der undervisningen hadde størst effekt. Seinere

forsto elevene det man snakket om, men manglet holdninger til å ta de gode praktiske rådene i bruk. Sørensen etterlyste også en mer konsekvent holdning fra politiets side ved håndhevelse av regelbrudd.

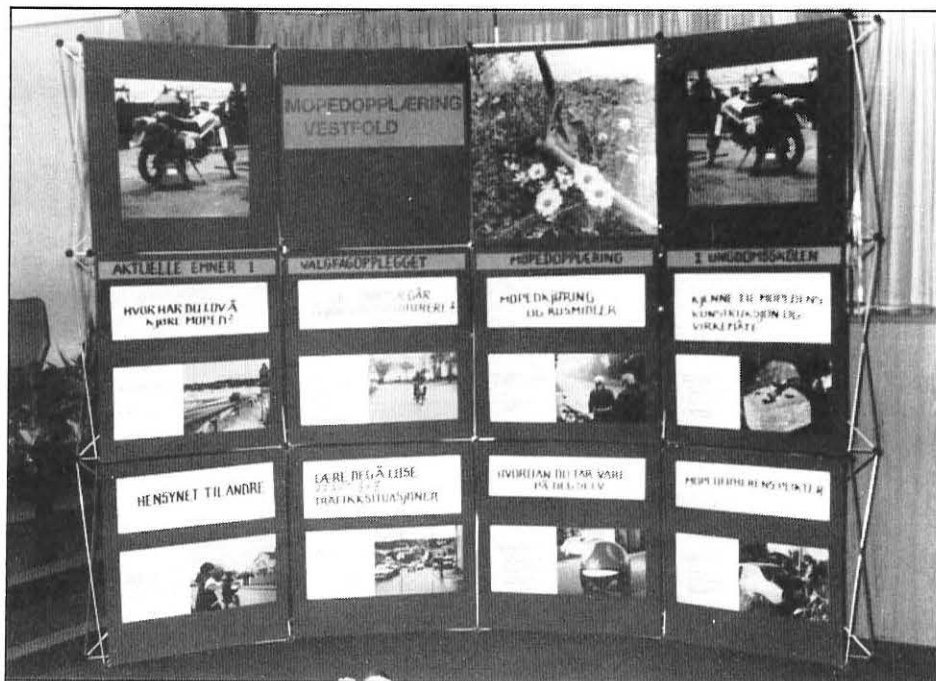
Han var også overgitt over at foreldrenes «gi blaffen» holdninger smittet så sterkt over på elevene, og han forsto godt at ungdommene oppførte seg som de gjorde, fordi det var foreldrene som dannet mønsteret.

30-km-sonene i bo-områdene var heller ikke bare av det gode. Barna oppfattet disse strekningene mer og mer som sin lekeplass, og Sørensen lurte på hva disse barna måtte få av holdninger til trafikk seinere, når vegen skulle være deres lekeplass i oppveksten.

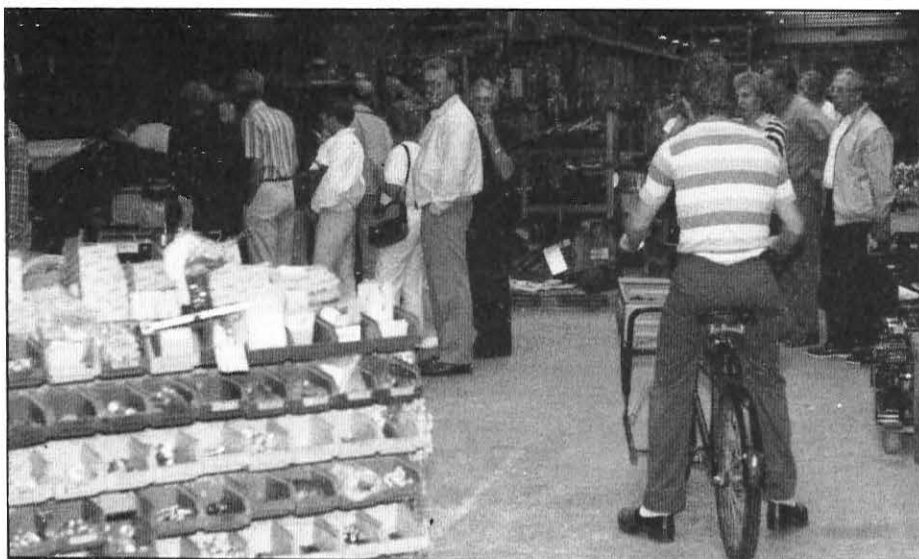
Samtlige foredragsholdere var opp tatt av samspillet mellom hjem og skole. Uten dette samspillet kunne ikke trafikkundervisningen bli effektiv.

Å trekke foreldrene med i planleggingen av slik undervisning hadde man gode erfaringer med, men det er samtidig klart at det også må gjøres noe med foreldrenes holdninger, men kan skolen sette foreldrene på skolebenken for å fortelle hva som er riktig adferd? Og er lærerne i stand til å gi skikkelig trafikkundervisning?

Det nytter lite å fortelle elevene hva som er riktig adferd i trafikken, dersom de som sier dette ikke selv overholder reglene. Her er eksemplets makt stor, større enn mange synes å være klar over.



I Vestfold er det satset mye på mopedopplæring i skolen, og skoledirektørens kontor har også laget en enkel transportabel utstilling om opplæringen. Denne var naturligvis på plass i Mandal.



Trafikk-signal-anleggene

Fra 1. desember overtok vegvesenet ansvaret for drift og vedlikehold av trafikksignalanleggene i Kristiansand og Mandal. I Kristiansand er 20 anlegg i drift og et i Mandal. I løpet av 1986 kommer det ytterligere tre anlegg i Kristiansand, et på Vågsbygdveien, et i Vestre Strandgate/Skippergata og et i Dronningensgate/Festningsgata.

I Kristiansand og Mandal er det tidligere kommunene som har stått for vedlikeholdet av anleggene.

Vegkontoret har lagt opp rutiner for vedlikeholdet. En gang i uka skal samtlige anlegg kontrolleres, mens det skal utføres større vedlikeholdsarbeider to ganger årlig.

Det ytre vedlikeholdet skal vegvesenet selv ta seg av, mens Asea-Per Kure A/S etter kontrakt, tar seg av indre vedlikehold, som gjelder mer tekniske forhold ved anleggene.

Meldinger om feil på anleggene skal i ordinær arbeidstid meldes enten til vegkontoret, eller vegstasjon på Aukland for Kristiansand, og til Buøya vegstasjon for anlegget i Mandal.

Utenfor vanlig arbeidstid er det politiet i henholdsvis Kristiansand og Mandal som tar mot feilmeldinger.

I samtlige nye anlegg som er tatt i bruk er det montert trafikketektor, slik at signalene styres etter trafikk tetthet, og ikke i fase tidssykluser.

Dette skal gi bedre trafikkavvikling, og i Kristiansand er det trafikk i hovedgaten som er prioritert.

Dir. Leif A. Ellevset i Trygg Trafikk:

Bedre fritidstilbud kan hindre trafikkulykker blant unge

Ungdom i alderen 15-24 år har vært sterkt dominerende på ulykkesstatistikken de siste tiårene. Vi er nå kommet opp i 5000 skadde og drepte ungdommer i året - en utvikling som ser ut til å fortsette med forsterket tyngde.

Det er direktør Leif A. Ellevset som skriver dette i en leder i fagtidsskriftet «Trafikken & Vi»'s siste nummer.

Over 70 prosent av disse bedrev besøks- og fritidskjøring da ulykken inntraff. For de flestes vedkommende var det kjøring uten noe bestemt reisemål.

De aktuelle ungdomskullene vil øke i antall i de nærmeste år, så problemet forventes å øke bare av den grunn. I tillegg har de aktuelle årsklassene en ikke ubetydelig arbeidsledighet.

Hovedproblemet i denne forbindelse kan sjelden føres tilbake til veien og kjøretøyet, men går direkte på trafikantene og deres holdninger.

Et virkemiddel som få snakker om, og som det er grunn til å peke på, er bedre fritidstilbud til ungdommen. Mange av ungdommene som kommer ut i disse ulykkene mangler ofte et skikkelig fritidstilbud. En sterkere satsing på denne sektoren vil utvilsomt være et vesentlig bidrag til å redusere ungdommens endel av trafikulykkene.

Velferdstur til Flensburg

Ansatte i K-6 og på anleggene i Nomeland og Aavitsland var tidlig på året, 1985 i gang med å planlegge velferdstur.

Nomeland, Wisdal og Ånensen var valgt til oppgaven.

Det kom inn tre forslag: Tur til Lyse, Göteborg eller til Flensburg med besøk på Epokefabrikken i Danmark. Flertallet gikk inn for sistnevnte tur.

Torsdag 22. august kl. 22.30 var det store tidspunkte for avgang.

Vi møtte på Herdal vegstasjon i et øspøsende regnvær. Ille til møte entret vi bussen. Paraplyen var en viktig del av bagasjen.

Kvart på to la «Borgen» ut fra kaia i Kristiansand. For noen av oss landkrabber var dette noe nytt. Praten gikk livligere etter hvert. Noen hadde lugar og tok seg en lur.

Fra Hirtshals gikk turen i strålende vær om Ålborg til Epokefabrikken i Askov. Paraplyen ble liggende igjen i bussen.

Vi ble godt mottatt på fabrikken og de spanderte en dyktig lunch på oss. Mette og gode vandret vi rundt på fabrikken der diskusjonen gikk livlig om typer apparater og innstillingen av disse.

Så bar det mot grensen til Tyskland. Du verden for noen fine vegger.

Ut på kvelden ble vi innkvartert på «Hotel an der Grenze». Vi var rett utenfor Flensburg.

Lørdag formiddag vandret vi rundt i Flensburg og brukte noen mark på forskjellige småting.

Turen gikk så over grensen igjen og videre til Århus. Der var der klokkeklang fra Århus rådhus og familien «nøff-nøff» plassert i parken.

Fra Hirtshals bar det så hjemover med «Bremaer» på søndag.

Humøret var på topp og været var bra på hele turen bortsett fra starten og slutten.

Vi er en opplevelse rikere.

Hilsen Ingolf



Gullkorn fra skademeldinger

Hvilke tanker kan man ikke gjøre seg om sjåførenes for-gjeves anstrengelse for å mestre et krevende forarbeid, når man ser følgende innledning til en skaderapport: «Som kjent starter alle biler med et hopp...».

Her følger noen gullkort fra en samling norske skade-meldinger hentet fra virkeligheten. Man må utvilsomt ha sine muntre stunder – også i forsikringsbransjen.

1. Bilen måtte ta en større sving enn beregnet på grunn av en usynlig lastebil.
2. Jeg kolliderte med et tre som sto stille.
3. Årsaken til kollisjonen var da den andre nesten kom klar av meg.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i mot-satt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene var skyld i uhellet, men hvis ikke det er tilfellet, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned. Han innrømmet at det var hans feil, fordi han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte inn i en annen vogn for å unngå sammen-støt.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, fordi det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem, kjørte jeg inn i det gale huset og kolli-derste med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente sidevinduet var nedrullet, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Tre damer stod og snakket sammen, og da to trådte fram og da to trådte tilbake og en frem, var det ikke noe å gjøre.
13. Kua slentret inn i min vogn. Mannen fortalte meg etter-på at kua var åndssvak.
14. Jeg forlot min Ford coupe utenfor og når jeg kom til-bake fant jeg til min store overraskelse en Ford cabrio-let.
15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over veien og havnet i et tre.
16. Ulykken skjedde for at veien svingte.
17. For å unngå kollisjon kjørte jeg inn i den andre bilen.
18. Jeg kan ikke betale reparasjonen, da jeg er underholdt av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.
19. Jeg hørte et tut bak meg, og fikk et støt i ryggen av en dame som tydeligvis forsøkte å kjøre forbi.

O.F. Brandsdal

Når mindre arbeider skal utføres i sterkt trafikerte områder er det ikke nødvendig å benytte ekstra skilttil-henger. Skiltene kan monteres direkte på bilen, og for denne idéen har Sem Høiland fått 1000 kroner i premie.

Sysetmet er tenkt tilpasset VW pick up og Mercedes. Skiltoppsettet hengsles til baklemmen, og kan enkelt slås opp under bruk og ned ved transport. Det er også tenkt laget slik at det med lett-het kan montres og demonteres.

Batteri, batterilader og kassett for skilt settes i kassen med enkelt feste til sidelemmen.

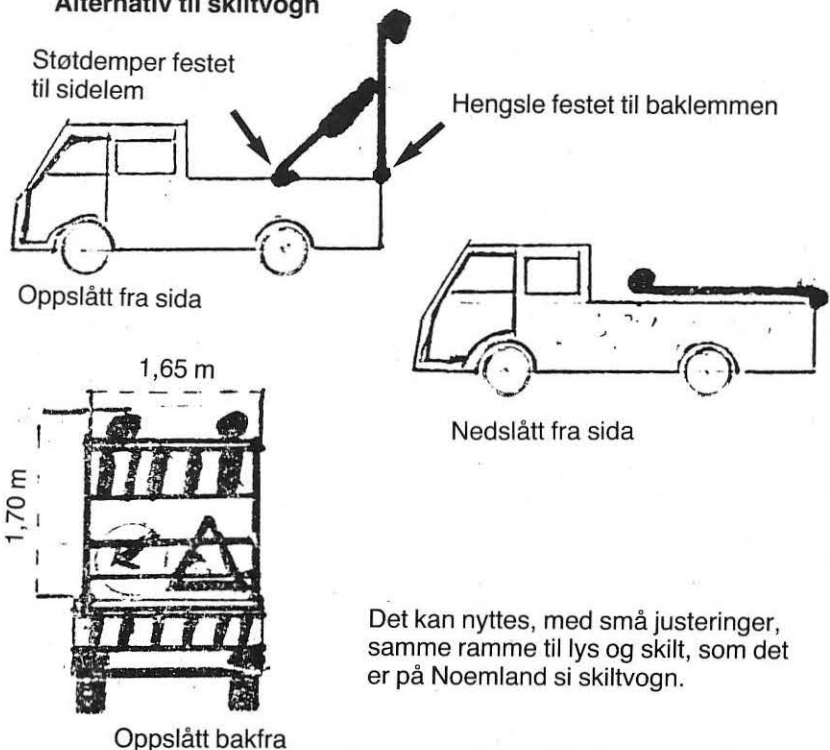
Alternativet vil være mindre utsatt for hærverk enn skiltvognene er, da det ikke blir satt igjen på arbeidsplassene. Dessuten er det lettere å plassere i sterkt trafikerte områder enn skiltvogn, men det er klart at systemet bare kommer til anvendelse der arbeidene kan utføres i løpet av noen timer.

Det vil også falle rimeligere i innkjøp enn skiltvogn og kreve mindre lag-ringsplass.

Foreløpig er det ingen som har tatt systemet i bruk.

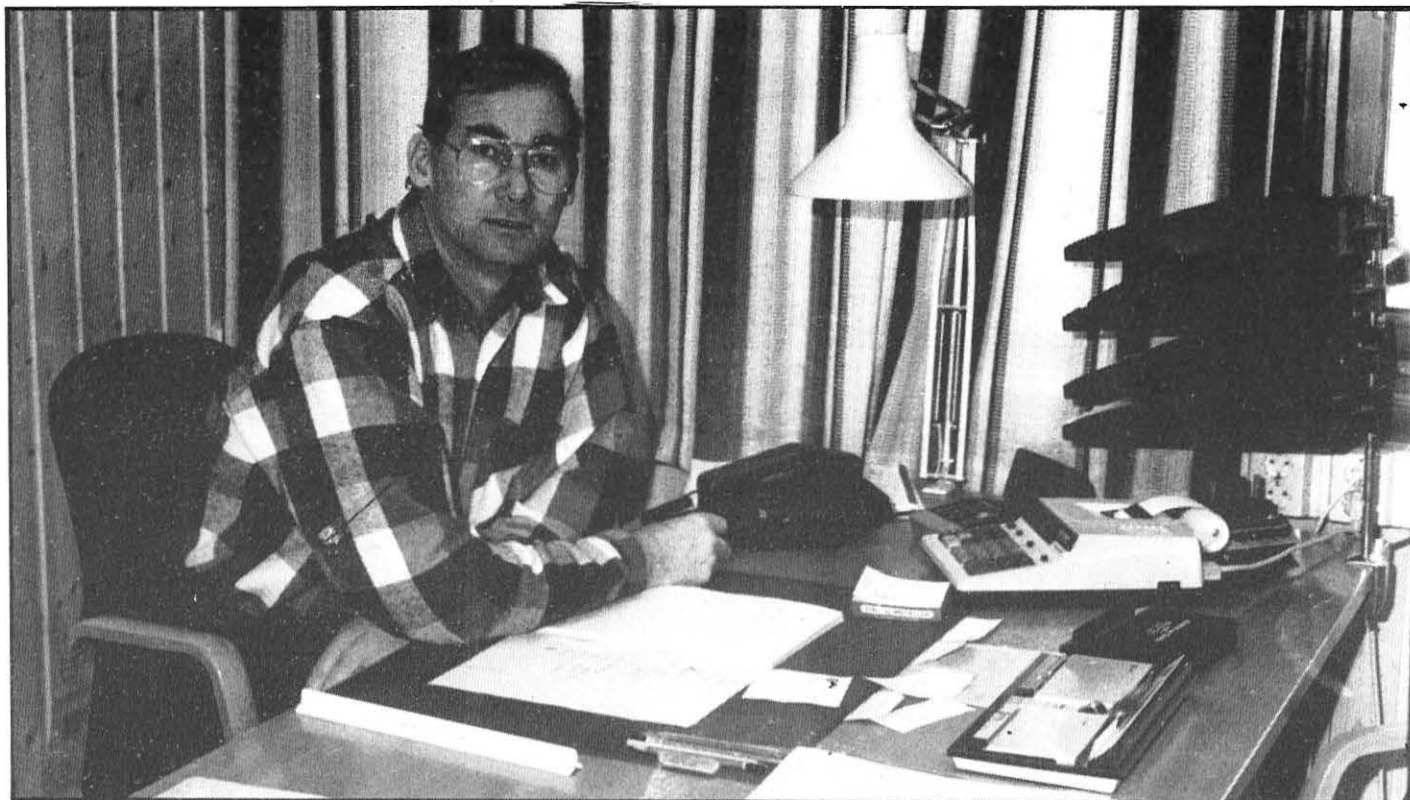
1000 kroner til Sem Høiland

Alternativ til skiltvogn



Det kan nyttes, med små justeringer, samme ramme til lys og skilt, som det er på Noemland si skiltvogn.

Aukland vegstasjon



Oppsynsmann Bjørn Olav Hansen på sitt kontor, der han har god plass og lyse og trivelige lokaler.



To av dem som arbeider ved vegstasjonen: Toralv Dale og Ellen Fugelli Mühleisen.



Den nye kontorbygningen ved Augland vegstasjon.

Kort om Aukland vegstasjon

Vegstasjonene på Aukland består av verkstedbygg med lagerplass, garasjer og kontorfløy, som også skal inneholde laboratorium når tredje byggetrinn står ferdig.

Første byggetrinn omfattet verkstedbygningen og lager på 525 kvm, som kostet 4,3 mill. kroner. Annet byggetrinn omfattet kontorbygget på 486 kvm, og dette kostet 3,65 mill. kroner. I dette byggetrinn er det også tatt hensyn til utvidelsen som kommer, slik at fellesfunksjoner er dimensjonert for langt flere enn de som har sin arbeidsplass på Aukland nå.

Tredje byggetrinn er planlagt til 475 kvm, men usikkerheten er når det kan realiseres. Vegdirektoratet har skutt det ut et år til 87/88, mens man i Vest-Agder ønsker å realisere dette til 86/87. Slik budsjetttrammene tegner foreløpig blir det ikke penger til bygging før etter Vegdirektoratets tidsplan. Investeringene i tredje byggetrinn blir omlag 4,5 mill. kroner.

Åtte millioner kroner er hittil brukt til utbygging av Aukland vegstasjon. Utbyggingen av tredje byggetrinn var planlagt til 1986/87, men dette er av Vegdirektoratet utsatt et år. Tredje byggetrinn er beregnet å koste ca. 4,5 mill. kroner.

Foreløpig er det bygd verksted, garasje og kontorbygg på Aukland. Det som gjenstår er utbygging av laboratoriet og forlengelse av garasjebygningen.

Ikke alle kontorlokalene er tatt i bruk på Aukland, da anleggsavdelingens 2 lokaler ikke er bemannet. Foreløpig er det vedlikeholdet og asfaltseksjonen som holder til på vegstasjonen, som også er møteplass for vedlikeholdsarbeiderne.

Oppsynsmann Bjørn Olav Hansen, som gladelig forteller når Møteplassen er på besøk, ser fram til at flest mulig skal få tilhold på Aukland.

– Da asfaltseksjonen flyttet opp hit ble det faglige miljøet utvidet, men selv om vi er blitt flere folk på Aukland, merker vi dette bare i spisepausene. Vi har fått gode kontorforhold, og framfor alt mer plass på det enkelte kontoret. Nå kan vi ta med oss besøkende inn på kontoret og få lukket døra uten å måtte flytte på stoler, sier Hansen.

Han håper det ikke vil gå for lang tid før lokalene som anleggsavdelingen skal benytte blir tatt i bruk. Han regner da også med at utnyttelsen av maskin-

parken skal bli enda bedre, og framfor alt blir det et større miljø på Aukland da.

Publikumsbesøk

På spørsmål om det er stort publikumsbesøk på vegstasjonen sier Hansen at publikumshenvendelsen går i rykk og napp. Det er spesielle tider på året henvendelsene er mange, og de fleste benytter også telefonen framfor personlig besøk.

En rekke forespørsler om avkjørsler og dispensasjoner kommer via telefonen, mens det heller er private entreprenører og andre som driver fysisk arbeid ute i marka som oppsøker vegstasjonen.

Om høsten er det stor pågang for dispensasjon i forbindelse med husbygging, og tilsvarende gjør seg gjeldende om våren, da boligbyggingen kommer i gang etter vinteren.

Hansen for sin del ser fram til at flere oppgaver blir delegert til vegstasjonene. Da venter han også større publikumsbesøk. For publikum mener han det er en stor fordel at flere kurante avgjørelser blir tatt ved vegstasjonene. Ventetiden på svar blir kortere, og dessuten slipper flere personer å behandle samme sak.

I løpet av den siste tida har han imidlertid registrert en betydelig økning i tallet på publikumshenvendelser.

Over til side 17

is Avis

Løssalg kr. 2,00

ONSDAG 2. OKTOBER 1985

**på
feil**

fe fly bå-
let lykkes
det skritt
r selvsagt
ang at så

på flyplas-
md med 15
da flyger-
neshjulet
reis til Sola
forberedel-
ble gjort.
å skyldes
dingen ble
ell.

på Gambit-
og tirsdag har
ydelig. Likevel
en til den høye-
n har vært no-
n ble Gambit-
20 kroner, men
n vært så høy

Når kartet ikke samsvarer med kommunegrensen

For to-tre uker siden behandlet Lyngdal formannskap forslaget til kommunal overtakelse av en rekke fylkesveier. I bruttolengde får kommunen seg overført vel 69 kilometer vei fra fylket, forutsatt at alle avgjørende ledd sier seg enig. Først passerte forslaget en nemnd som hadde spesielle kommentarer til tre av de ak-

tuelle veistrekningene. Forslaget gikk så til rådmannen. Han er ny i kommunen og ukjent med lokale forhold, og valgte derfor å legge saken frem uten innstilling. Et enstemmig formannskap vedtok så det presenterte overtakelsesforslag med en del generelle kommentarer.

Så viser det seg at hverken den nedsatte nemnda eller formannskapsmedlemmene har vært oppmerksomme på at de gikk inn for å ta over en veistrekning som slett ikke ligger i Lyngdal! På den lange listen over aktuelle veistrekninger er oppført veien Skarstein - Skarstein brygge, en omlag hundre meter lang vei som i dag kun benyttes av lokale fiskere og båtfolk, samt av noen hytteeiere. Og enten det er de ene eller de andre brukerne, så ligger veien bevislig i Farsund kommune.

Feilen, som langt fra hører til de store, har sin bakgrunn i veikontorets kartmateriale. Der i gården opererer de nemlig med et kart som viser kommunegrensen, slik den var til for 13-14 år siden. Den gang hørte Skarstein til Lyngdal kommune. Men statsmyndighetene fulgte lokalt fremsatte ønsker, og besluttet at Skarstein - inklusive den-aktuelle veistrekningen - skulle overføres til Farsund.

Vest-Agder Vegkontor bør ta en nærmere titt på sitt kartmateriale og bringe dette i samsvar



— Vi overtar fra fylket, sa Lyngdal formannskap bl. a. om denne veistubben - som ligger i nabokommunen.

med gjeldende kommunegrenser. Og formannskapets medlemmer har fått en påminnelse om at det kan lønne seg å finle-

se papirene. Forutsatt, naturligvis, at de vet hvor grensene befinner seg i kommunen de har som oppgave å styre.



Fra orienteringen på vegstasjonen i Flekkefjord. Det er ordfører Kjell Svindland, plansjef Ording og vegsjef Sigurd Aas som orienterer såvel samferdselsstyret som framømte interesserte.

Samferdselsbefaring



En av dem som deltok på befaringsen og orienteringen av E18 i Flekkefjord-distriktet. Interessen for orienteringen var stor, og til høyre på bildet med mikrofonen er representant for nærradioen i Flekkefjord.



Etter befaringsen, og før møtet i samferdselsstyret tok til, fikk ordfører Kjell Svindland komme med en orientering til samferdselsstyret. Samferdselsstyret fattet ikke vedtak i denne saken, men tok befaringsen og orienteringene til etterretning, som det heter i den terminologien.

Da samferdselsutvalget hadde lagt sitt novembermøte til Flekkefjord var det for å få en orientering om utbyggingsplanene for E-18 kombinert med en befaringsen av nåværende strekning.

Nå var det ikke bare samferdselsutvalget som vegsjefen Sigurd Aas og plansjef Jørgen Ording orienterte, men også representanter for Flekkefjord kommune og representanter for aksjonsgruppa på Drangeid og andre berørte av en vegomlegging i området.

Blant beboerne er det ikke noe entydig syn som kommer til uttrykk. Enkelte vil ha ny veg langs jernbanelinja, andre vil ha «Tunnelalternativet».

I Flekkefjord hersker det i alle fall samstemmighet om at det er både riktig og naturlig at E-18 blir bygd ut fra Trøngslo til Trollaldalen, langs nåværende trase. Men derfra og videre vestover er man ikke så enige.

I orientering fra vegsjef og plansjef ble det lagt vekt på at vegkontoret måtte undersøke flere alternativer for framtidig linjeføring. I utredningssammenheng holder det ikke med bare et alternativ.

Såvel kommunens representanter som aksjonsgruppas og andre sa seg vel tilfreds med orienteringen og befaringsen som vegsjefen hadde stått for.

For kommunen og for beboerne i de aktuelle områder er det viktig at framtidig linjevalg blir fastlagt tidlig, noe også vegvesenet er opptatt av.

Av vegsjefens orientering gikk det også fram at det er utført mye arbeid på E-18 i Flekkefjord-distriktet i løpet av de seinere åra.

ARBEIDSVARSLING



Dette er fra arbeidene på Rv 12 på Grim. Arbeidene utføres av vegvesenet, og varslingen er ikke helt etter forskriftene. Hinderet som møter fotgjengere er bare et reflekstau, og det er bra for seende, men ikke for blinde og svaksynte. Derfor burde det vært satt opp fysiske sperrer som hindrer at mennesker faller over reflekstauet.



Mens arbeidene med fotgjengerundergang pågikk på Grim ble fotgjengere tvunget ut i kjørebanelen, uten at de kunne føle seg trygge. Salvesen påpekte at også her burde sperrebukkene være satt opp.



Fra arbeidet med legging av kloakkledning langs gamle E18 på Lohne i Søgne. Mens arbeidene pågår er det ingen sikring, men dette kommer på plass når arbeidsdagen er over.

Vi stiller de samme kravene til korrekt arbeidsvarsling enten det er små eller store anlegg som er under arbeide. Vi skiller heller ikke mellom kravene til arbeidsvarsling for arbeidet i egen regi eller arbeide som entreprenører utfører, sier avdelingsingeniør Odd Salvesen ved Vegkontoret til Møteplassen.

Med jevne mellomrom blir det foretatt kontroll av arbeidsvarslingen på anleggene, en oppgave som er tillagt såvel driftsavd. som trafikkseksjonen. Møteplassen fikk være med på en kortere kontrollrunde i slutten av oktober, der anlegg i Kristiansandsdistriktet ble kontrollert.

De store manglene var ikke til stede, men såvel på anlegget på Riksvei 12 ved gamle Falkenstasjonen (egen regi) som på et anlegg i Lohnelier (entreprenører) var det forhold Salvesen ikke var helt fornøyd med. Ingen gravevende mangler var å påpeke, men mindre forhold som lett lot seg bedre.

– Hvorfor er arbeidsvarsling så viktig, spør vi Salvesen?

– Når det foregår arbeider på selve vegbanen fører dette til endrede forhold for bilistene. Det kan være inn-snevring av kjørebane, en kjørebane kan være stengt, eller det kan være annet som avviker fra normale forhold. Da er det viktig at bilistene får nødvendig og riktig informasjon i god tid om det som er i vente lengre framme på vege. Vegarbeideren skal også sikres. Imidlertid er det langt fra nok bare å varsle dette med skilt. Det skal også være fysiske hindrer plassert på veg-

banen. Dette gjelder uansett om arbeidene pågår, eller det er etter arbeidstid. Viktig er det også å være klar over at «arbeidsmann» skiltet bare skal være oppe når det er arbeidere på vegen, hvis ikke skal det ned, og dette syndes det ofte mot, forteller Salvesen.

Varslingen skal være slik at det ikke oppstår fare for de veifarende, og det betyr også at sikringstiltakene vil måtte variere fra sted til sted. Er ikke varslingen utført skikkelig, i henhold til varslingsplaner godkjent av Vegmyndighet, kan vegvesenet eller entreprenør bli erstatningspliktig og stilt til ansvar om uhell skulle skje. Det er også klart at det stilles store krav til sperremateriell når det pågår arbeider i bystrøk enn utenfor. I bystrøk kan man ikke bare ta hensyn til bilistene, men også syklistene og fotgjengere må sikres.

Anlegget på Grim var et godt eksempel på dette. Når fortau blir gravet opp tvinges fotgjengere ut i vegbanen, og da skal de ikke være fritt vilt, men skjermet fra biltrafikken. Samtidig er det viktig å huske at ikke alle forgjengere har like godt syn eller hørsel. Derfor må varsling og framfor alt fysiske hindrer for fotgjengere være solid utført. Et reflekstau foran ei grøft holder ikke. Da kreves det fysiske hindringer som fotgjengere kan støte mot uten å falle i grøfta av den grunn, sier Salvesen som også tilføyer at ved arbeide på veg skal det alltid benyttes orange arbeidstøy, påsydd refleks. Vernevest benyttes ved dårlig sikt eller i mørket.

EF har valgt 1986 til et trafiksikkerhetsår

1986 er valgt til trafiksikkerhetsår i EF. Det skal gjøres en ekstra felles innsats på dette området i året som kommer.

Det er fagtidsskriftet «Trafikken & Vi» som opplyser dette i siste nummer.

Målet for trafiksikkerhetsåret er beskrevet slik:

- Redusere trafikkulykkene.
- Sette inn tiltak som vil ha positiv virkning for sikkerheten på lengre sikt.
- Understreke at mangelen på sikkerhet er noe som angår alle borgere.

Trafiksikkerhetsrådet vil bli markert med kampanjer i massemedia, forbedring av forskrifter og retningslinjer med blant annet samordning av teknisk kontroll med kjøretøy og mer ensartede krav til førerkort.

EF er allerede meget aktiv innen forskning på sikkerhet i vegtrafikken, og i 1986 vil de forsøke å komme fram til en standardisert metode for å undersøke kjøretøyets sikkerhet under kollisjon. Og sist, men ikke minst, har EF prioritert virkemidler for bedring av sikkerheten til de myke trafikantene, særlig barn og eldre.

Heisen ikke safe



Datasafen skal inn i heisen, og det er såvidt det er plass nok, men det holder...

Fredag 8. november ankom datasafen, som skulle til fjerde etasje. Vekten var stor, 840 kg, og dimensjonene så store at den ikke gikk i heisen. Dermed skulle den taes inn gjennom et vindu i fjerde etasje. Var planen.

Nøyere målinger viste likevel at den fikk plass i heisen, om enn med liten margin. Transporten fram til datasafen var plassert i heisen gikk uten problemer. Men så begynte det.

Klaus Larsen løp trappene opp til fjerde etasje, trykket på knappen og heisen gikk i underetasjen raskere enn den noen gang har gått.

Kontakt Svennevik. Så ble gjort, og Svennevik forsto situasjonen. Han gjorde et tappert forsøk på å sveive heisen opp, men gav opp. Seint gikk det og tungt var det.



Men så går heisen for full fart til underetasjen, og står der. Strømmen koplet seg ut, og selv ikke Svennevik kunne få heisen til å fungere igjen, selv om han forsøkte alle muligheter.



Det gikk, det er plass nok til at døra kan lukkes...



Mens heisen sto fast i underetasjen ble det mer enn tid nok til mat-pause for Arnt Aasen (t.h.) og Jan Skogen (i midten), mens Klaus Larsen ikke kunne annet enn ta fram smilet...

Mange gode idéer om hvor datasafen kunne plasseres kom i løpet av sekunder. Et alternativ gikk ut på å sette den i underetasjen utenfor heisdøra. Sikkert var i alle fall at det var mulig å få datasafen ut av heisen i underetasjen, men ikke lengre. Den var for stor til at den kunne gå gjennom dørene ut i garasjen, og derfra bli transportert i det minste til gatenivå igjen. Inntil videre sto datasafen i heisen.

I disse formiddagstimmene var alle henvist til å bruke trappene, og selv om neppe noen på vegkontoret hadde vondt av den smule fysiske anstrengelse det medførte var det enkelte som gav uttrykk for at...

Da heisen sto fast i underetasjen, og vitterlig bare ség og ség, samtidig som Svennevik fortalte at det var for tungt å

sveive den opp, ble Normann Daland kontaktet, og gitt beskjed om at heismontør måtte skaffes.

Daland var ikke så sen om å innfinne seg i spisesalen da han ankom i lunsjpausen, og fortalte der hva han synes om å ta inn en så stor og tung gjenstand i heisen. Det gikk slett ikke uten at heismontør var tilstede.

Etter at heismontøren ankom og hadde sett på forholdene, ble resultatet at heisen måtte svives opp med muskeltkraft, og selv om arbeidet gikk på rundgang blant flere, var det mange svettedråper som måtte ut innen heisen hadde kommet til fjerde etasje med datasafen.

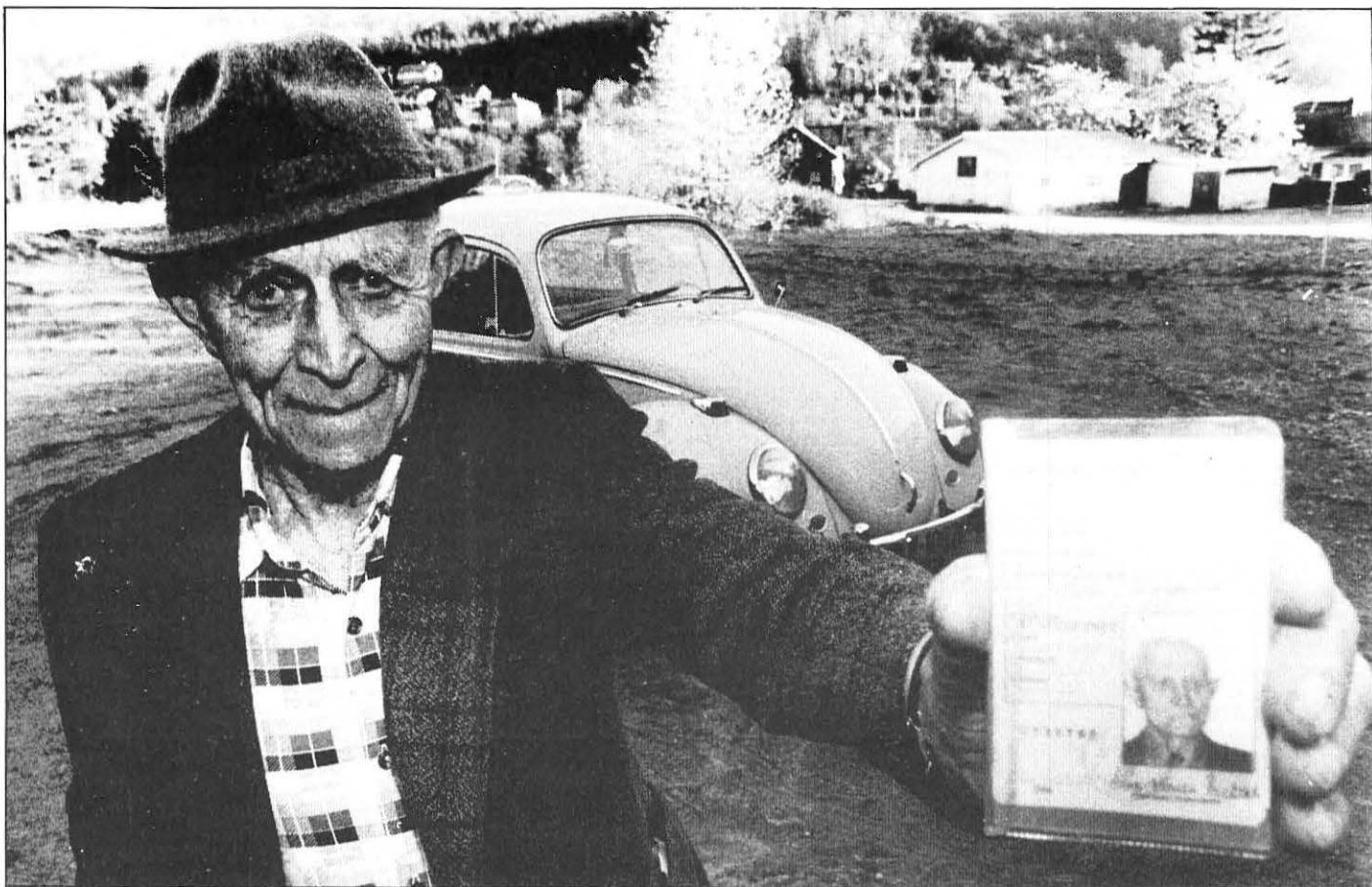
Da var egentlig hovedproblemet løst. Datasafen var i det minste kommet til den etasjen der den skulle plasseres. Nå gjensto bare transporten til innerst i gangen. Det gikk uten problemer. Da skulle den settes på sokkelen igjen. Den måtte nemlig taes av for at safen skulle gå inn i heisen. Sokkelen ble tatt av mens datasafen ble holdt opp fra gata med heiskran, men slikt fantes ikke i fjerde etasje.

Nåvel. Sokkelen ble satt sammen, og den store operasjonen med å få den vel 800 kg tunge datasafen på plass begynte. Slett ikke lett å styre den på plass. Friksjonen var stor. Da kom et lyst hode med forslaget som løste problemet: Ha grønnsåpe på sokkelen, så er det ikke noe problem å skyve safen på plass. Det var det heller ikke.



Endelig er datasafen kommet på plass. Klaus Larsen har funnet nøklene, og åpningen av låsen er på gang. Gunnar Sjøkvist og de andre som slet med transporten kan puste lettet ut.

Dermed var en arbeidsdag over for de fleste, og datasafen på plass.



Johan Agedal i Kvinesdal har fornyet sitt sertifikat i en alder av 88 år. – Jeg må ha mine dagturer med «bobla» sier han.

Johan (88) trives med sertifikat og «bobla»

– En kjøretur i ny og ne frisker opp i tilværelsen. Jeg har lært meg å behandle kjøretøyet med respekt, ellers kan det fort gå galt. Forleden dag kunne det gått virkelig galt hvis jeg hadde hatt større fart. Det var på morrakvisten og veien var glatt. Jeg mistet kontrollen over bilen i en skarp sving, men klarte å rette den fint opp igjen. Heldigvis hadde jeg minimal fart, med samme trykk på gasspedalen som ungdommen pleier å ha, er jeg redd jeg ville møtt fjellveggen.

Vi sitter hjemme i stua hos Johan Agedal i en av trygdeboligene på Aamot i Kvinesdal. Han har nettopp fornyet sitt sertifikat. I en alder av 88 år! Legetesten gjorde han unna uten at noen satte spørsmålstejn om han skulle få fornyet tillit.

Johan Agedal var 62 år gammel da han tok sertifikatet for første gang i 1959. Begivenheten fant sted i Lyngdal og det var en stolt kvindøl i moden alder, som kunne sette seg bak rattet. I 1968 kjøpte han seg sin kjære Volkswagen. «Bobla» har han ennå. Det er verdens beste bil, forsikrer han. «Bobla» hadde svevet 20.000 km da han kjøpte den for 17 år siden. Idag står speedometeret på 56.000 km.

– Jeg har ikke vært den ivrigste bak rattet, men liker å ta turer når jeg har lyst til det, sier den spreke sjåføren.

– Hvor liker du best å kjøre, Johan?

– Heime på Ågedal. Der fins ingen trafikklys og forkjørsskilt og...

– Hvor er det verst å kjøre?

– I Flekkefjord! Med alle de små, trange gatene, er det en sann plage, sier den engasjerte 88-åringen som ikke har tenkt å levere fra seg sertifikatet med de første årene.

Reportasje i Agder

Trygg Trafikk:

Eikerefleks kan utløse sykkelulykker

Refleks i sykkeleikene gir økt trygghet for syklister. Bruken av eikerefleks er meget utbredt, og bidrar sterkt til at syklisten oppdages også fra siden. Trygg Trafikk anbefaler derfor denne form for refleks, men refleksen må settes godt fast. Den kan – hvis den løsner – «låse hjulet». Dette er spesielt farlig hvis refleksen i forhjulet løsner.

I to tilfeller har Trygg Trafikk fått dokumentert at alvorlige personskafer har vært resultatet etter at syklister er kastet over styret fordi forhjulet ble blokkert av eikerefleksen.

Som nevnt har begge de alvorlige sykkelulykkene ført til store personskafer, og har rammet henholdsvis en mann over 80 år og et barn på 11 år. Sjekk derfor at barna kjører med skikkelig festet eikerefleks – og du som er voksen gjør sikkert det som skal til for å sikre deg selv mot slike ubehagelige og farlige opplevelser, sier kontorsjef Per Helljesen i Trygg Trafikk.

Agnes Bua

– Det kommer til å bli mer interessant å være fylkespolitiker når vi får rammer å prioritere ut fra. Da vil også de fylkeskommunale utvalgene få økt

selvråderett, sier Agnes Bua, Farsund-kvinnen som er formann i samferdselsutvalget i Vest-Agder. En jobb hun som politiker hadde lyst på.

Agnes Bua ble valgt inn i fylkestinget for to år siden. Før det satt hun en periode i fylkesskolestyret.

Som leder i Vest-Agder Arbeiderparti var det naturlig for partiet å sørge for at hun ble formann i et utvalg.

– Jeg visste da jeg sa ja til samferdselsutvalget at jeg ville bli formann dersom Arbeiderpartiet fikk beholde formannsposisjonen her, sier hun, og overtok dermed etter Sigurd Verdal.

– Arbeidet har vært kollosalt interessant, men jeg føler også at det tok en del tid før jeg kom inn i det spesielle som kjennetegner sakene vi behandler, sier Agnes Bua videre.

– Blir du som formann i utvalget plaget med mange sinte telefoner fra mennesker som har fått avslag på sine søknader?

– Folk flest møter opp til møtene og får tale sin sak før vi begynner behandlingen av sakene. Imidlertid er det enkelte som ikke kan forstå at vi ikke kan imøtekomme deres ønske, men noen plage. Nei.

Lite tid til hobby

På spørsmål om egne politiske ambisjoner svarer hun like diplomatisk som statsråder og andre:

– Jeg går inn i de posisjoner der partiet føler det er behov for meg.

– Husmor, yrkeskvinne og aktiv fylkespolitiker. Får Agnes Bua tid til hobbyer?

– Svært lite. Min hobby er fiske, og en ting til: Lesing. Varierer fra kriminallitteratur til skjønnlitteratur. Jeg setter pris på det Tor Edvin Dahl skriver, enten det nå er krim eller skjønnlitteratur, sier hun.

Oddvar Nordlis bok har hun ikke fått lest i år, og heller ikke kjøpt, men regner med at det skal være blant gavene under juletreet.

Prinsipielle skiller

– Er samferdselsutvalget et utvalg der de tradisjonelle partipolitiske skillelinjene ikke kommer så klart fram?

– I prinsipielle saker er det klare forskjeller, og dette kommer til uttrykk ved behandling av budsjetter og rullering



Formann i samferdselsutvalget i Vest-Agder, Agnes Bua.

av planer. I de fleste mer dagligdage sakene er det ingen forskjell, uansett hvilket parti den enkelte representerer.

I løpet av året behandler samferdselsutvalget en rekke saker som berører vegvesenet. Det er vegsjefen og samferdselssjefen som forbereder saker for utvalget. Samferdselsutvalget og fylkestinget har styringen av midler til fylkesvegene i fylket, både når det gjelder vedlikehold og investeringer.

På spørsmål om egentlig flere fylkesveger burde vært omklassifisert til kommunale veger svarer formannen i samferdselsutvalget:

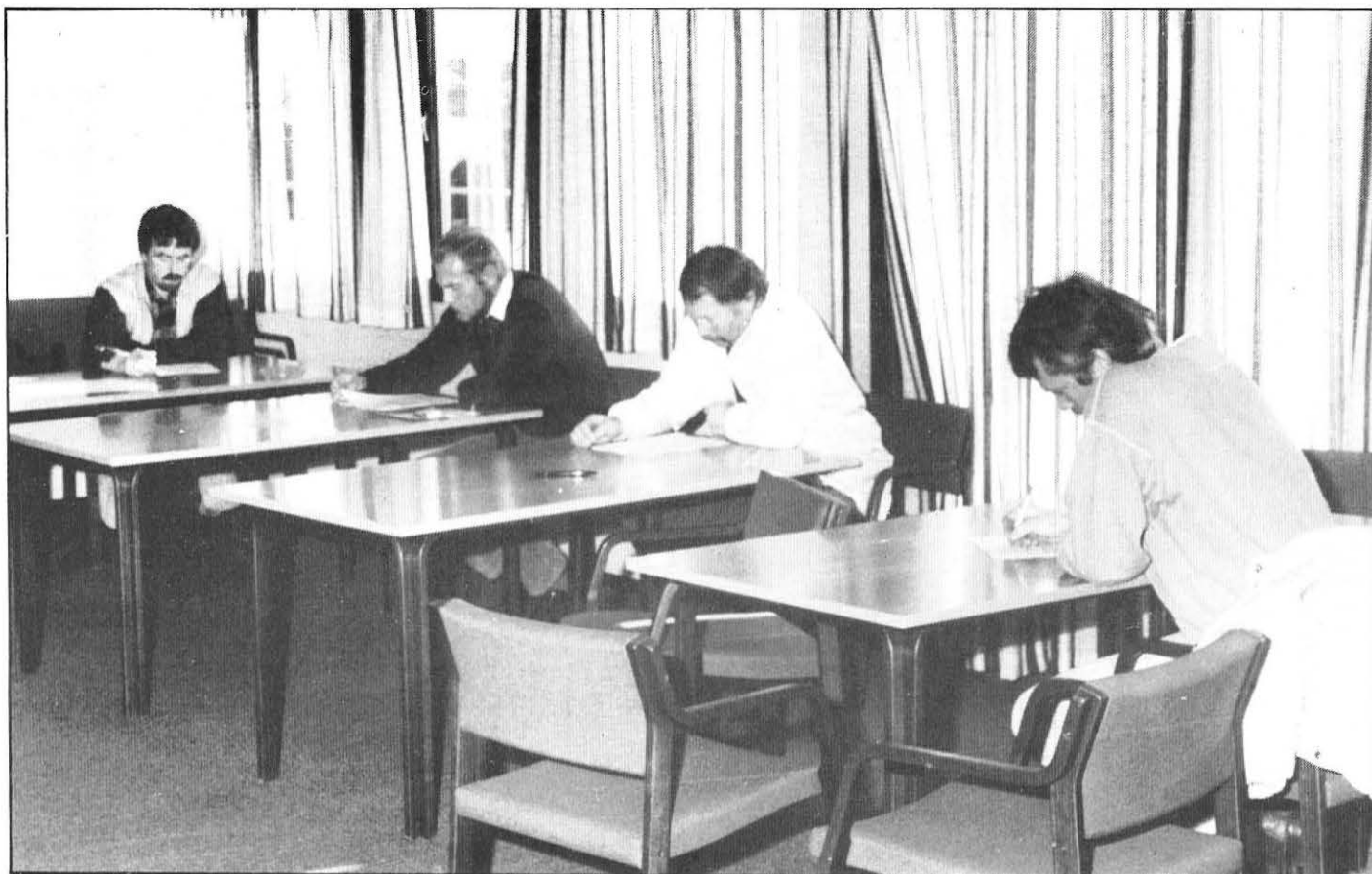
– Etter de kriterier som sentrale myndigheter hadde lagt til grunn, kom vi til det rette resultat i Vest-Agder. Vi kan

riktignok ha bommet på enkelte strekninger, men får da ta dette opp seinere. Det er også viktig at kommunene nå kan få bruke vegvesenet til vedlikehold av de nye kommunale vegene, og for meg er det viktig å klargjøre dette for kommunene, slik at de blir klar over muligheten.

Når ikke ut

Hun kommer likevel med et hjertesukk, på egne og på vegne av øvrige fylkespolitikere.

– Vi er for lite flinke til å gjøre kjent for folk flest hva som skjer i fylket, sier hun, samtidig som hun roser såvel samferdselsadministrasjonen som vegsjefen for god og effektiv saksforberedelse.



Noen av dem som avla den skriftlige delen av fagprøven ved vegkontoret 31. oktober.

Stor interesse for å avlegge fagprøve

50 har meldt seg opp i Vest-Agder

Interessen for å avlegge fagprøve er stor i Vest-Agder. Hele 50 ansatte i driften har sagt seg interessert, og er nå ferdig med den teoretiske delen. I løpet av første halvår 1986 skal så den praktiske delen gjennomføres. Etter bestått fagprøve vil fagarbeiderne gå opp et lønstrinn på A-tabellen.

Fra 1. juni 1984 er det nye bygg/anleggsgaget lagt inn under Lov om fagopplæring, samtidig som fagene armering, betongarbeide, forskaling og grunnarbeide opphørte som egne fag.

Etter forskriftene har arbeidstakere rett til å gå opp til fagprøve, selv om de ikke har gjennomgått opplæring på kontrakt. Forutsetningene er at de fyller lovens krav om minst 45 måneders praksis i faget. All tjeneste som spesialarbeider i vegvesenet blir godkjent.

Etter de fastsatte overgangsordninger kan arbeidstakerne velge om de vil gå opp etter den gamle eller den nye ordningen. Forutsetningene for dette er imidlertid at prøve avlegges innen årsskiftet, noe som har skjedd i Vest-Agder, selv om den praktiske delen gjenstår. Samtlige i vårt fylke valgte å avlegge prøve etter den gamle ordningen, da den nye er mer omfattende.

Den skriftlige prøven ble for arbeidstakere øst i fylket avviklet ved vegkontoret 31. oktober, mens prøven for vestfylket ble avviklet i Lyngdal og Flekkefjord 5. desember.

Prøvene skjer i regi av prøvenemnda i grunnarbeidsfaget, og det er denne som gjennomgår de skriftlige besvarelsene. Arbeidstakere som ikke har bestått prøven får ny mulighet i løpet

av vinteren/våren 86, og fortsatt etter den gamle ordningen.

Den praktiske delen av prøve vil bli lagt opp i samarbeide med prøvenemnda. Da det er mange som skal avlegge prøven vil den bli avviklet i grupper på to og tre personer.

I vedlikeholdsområde K1 er allerede et par i gang med den praktiske prøven. De øvrige skal sette i gang i løpet av vinteren og det er meningen at samtlige prøver skal være ferdige innen sommeren.

Kvinner, Gol og sang

Årets håndballtur til Gol ble en stor suksess for jentene. Endelig var det deres tur til å vinne. Av-troppende formann for herrelaget (fikk sparken etter Gol-turen) er den første til å innrømme at jeg ikke hadde trodd det da vi reiste, men på siste styremøte i idrettslaget gjorde Astrid det helt klart at herrelaget gjerne kunne være med opp å heie, men i år var det jentene som skulle vinne.

Turen startet veldig godt med lykønskninger av både Rike og Salvesen før avreise. Svein hadde ordnet starttidspunktet slik at det ikke ble problemer verken med Oddemarka eller Varoddbroa. Uten å vite det leide vi buss med påklistret slagord «la Oddemarka leve», og med et jentelag som bar ser opp og frem er ikke gang- og sykkelsti på Varoddbroa noe problem.

For å korte inn turen hadde Arild med seg sin nye reviderte sangbok. Det begynner å bli et anselig verk og spenner over et vidt spekter.

Av annen underholdning kan nevnes konkurranser, gode historier og Johan's walk-man. Vel fremme på Gol, bar det igjen i buss til Ål for å spille håndball. Hallen på Gol var ved en feiltagelse leid ut til Jan Teigen på fredagen, så derfor denne ekstra turen.

På fredagen vant både damene og herrene og ellers husker jeg at Svein manglet en håndball da vi skulle hjem. Det var sannsynligvis dette sammen med resultatet på lørdags-morgen som gjorde at jeg fikk sparken som oppmann.

Som vi alle vet er det ikke langt fra suksess til fiasko og i år ble det siste for herrelaget. Dagfinn syntes forresten det var like greit, for de har sånt fint svømmebassent på hotellet.

Som dere nå alle vet så vant damelaget alle kampene på lørdag, også finalen. I år som i fjor fikk vi hedersplass ved banketten. Vi var virkelig stolte av den. Svein holdt festtale for alle fylkene, og som en ekstra fin honor, kom det i år gratulasjonstelegram fra vegsjef Sigurd Aas. At damene gjør det så bra for tida er virkelig moro. Jeg husker de første treningskampene for 4-5 år siden i Vigørhallen. Våre jenter har virkelig fått fart i ballen, de «fusker», spiller godt i forsvar og så har de et par skikkelige Greipstad-jenter med tæl i. Jeg hadde ikke tenkt å nevne Arild mer, men også her var han med å la grunnlaget, da som trener.

Hjemturen gikk som før, lang og trøtende. Det eneste lyspunktet var måltidet underveis.

Etter uttallige oppfordringer om å stoppe ved Brevikbrua, tok Astrid og Svein en demokratisk avgjørelse og fant en kafé med bordservering. Alle fikk omsider mat, men Kjell (han med) kjøpte ei pølse i pølsebua utenfor. Den var varm. Enda et år vil vegkontoret ha tre fine pokaler på hylla i spisesalen, og til jentene vil jeg si at når det begynner å røyne på så kan dere bare skule opp på holla og tenke. «Vi var best i år».

Ha en riktig god jul alle sammen, og se opp for julegater og annen fare.

*Arnfinn Ekberg
tidligere oppmann*

Forts. fra s. 7

AUKLAND VEGSTASJON

Arbeidsoppgavene

Fra 1. desember overtok vegvesenet ansvaret for drift og vedlikehold av trafikksignalanleggene i Kristiansand og Mandal. Det ytre vedlikeholdet av anleggene i Kristiansand, i alt 20 signalregulerte kryss, er det vegstasjonen på Aukland som skal stå ansvarlig for.

Dette sammen med forestående omorganisering av vedlikeholdsområdene gjør at personaler ved vegstasjonen føler en viss usikkerhet med hensyn til framtidige arbeidsoppgaver.

Færre fylkesveger blir det også å utføre vedlikeholdsarbeide på, etter nedklassifiseringen tidligere i år.

– Nå ser dere fram til at K-1 blir utvidet til også å omfatte Søgne, slik forslag fra vegsjefen er?

– Tallet på tilsatte i vedlikeholdsdriften, etter at to mann er sluttet, står i et rimelig forhold til de vegstrekninger vi skal vedlikeholde. Dessuten får vi de nye oppgavene med trafikksignalanleggene i Kristiansand og i tillegg ansvaret for den elektroniske trafikktellingen innen området. Foreløpig vet vi ikke hvor mye arbeidskapasitet dette vil kreve. Fram til sommeren 1986 kommer vi derfor ikke til å ta inn faste folk, men bare korttidsinntak. I løpet av denne tida venter vi også en avklaring med hensyn til størrelsen på vedlikeholdsområdet, sier Hansen.

Hilsen fra Gillsvegen

Ville bare få sende dere en hyggelig hilsen her fra K-1.

Vi har over en lengre tid hatt gående et større utbedringsarbeide på Gillsvegen i Kristiansand kommune. Dette er en heller lite trafikkert fylkesveg i hvertfall om hverdagene, men med helgene kan det visst være ganske mye trafikk inn her da områdene innenfor veggen samt en sportshytte er mye brukt av turgjengere.

Vegen var tidligere svak i kantene på sine steder og meget smal. Etter utbedringen har det blitt god bredde på veggen så langt utbedringen har gått, og likeså er kantene blitt forsterket slik at veggen har en mye bedre kvalitet nå enn før.

Jeg tror dette prosjektet har vært et positivt supplement for folka i vedlikeholdet her, da de det gjelder for en stor del har sine arbeidsoppgaver i sterkt trafikkert strøk. Arbeidet her har foregått i perioder som vi har kunnet frigjøre oss fra andre oppgaver, og det har gått greit og må nå sies å være avsluttet.

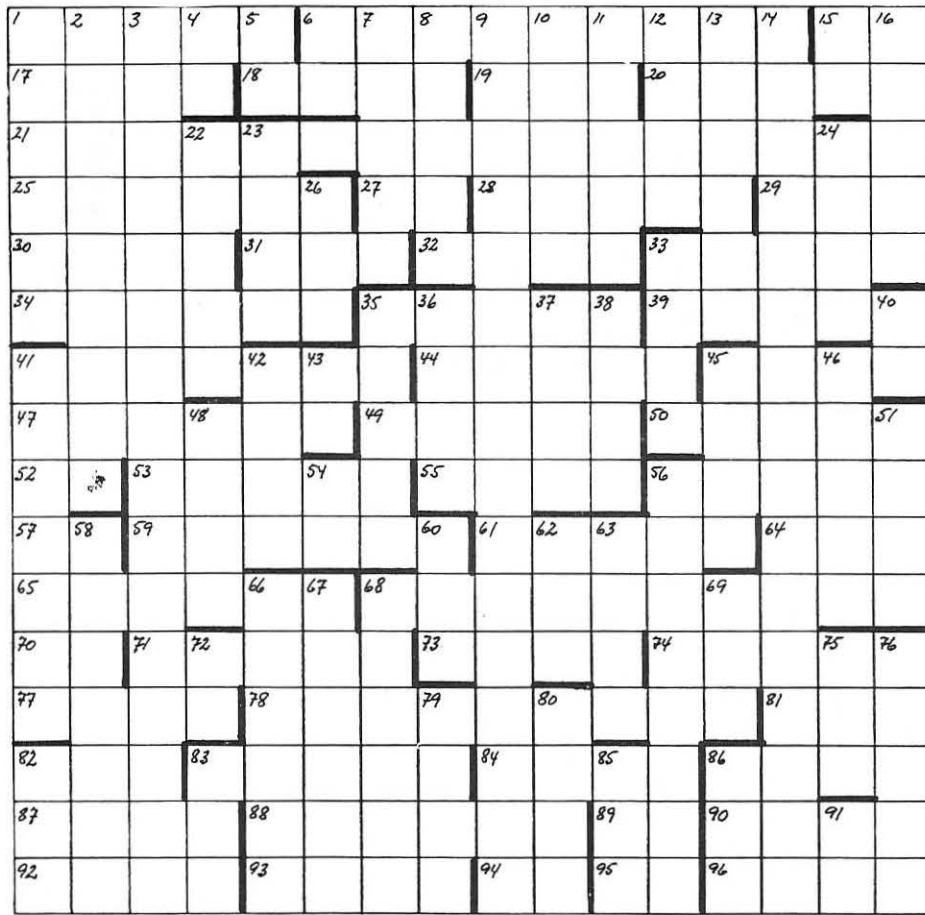
Da vi begynte å kunne se en ende på arbeidet, fikk jeg beskjed fra en av oppsitterne på Gill om at han gjerne ville arrangere et lite kaffeselskap for de arbeiderne som hadde arbeidet på anlegget. Dette resulterte i at fredag den 13/9 kl. 11 troppet en hel del av karene sammen med undertegnede opp til kaffe i et hus på Gill. Her var flere av oppsitterne samlet og bløtkake og kaffe ble servert samt sigarer etter kaffe. Litt historikk om Gillsvegen ble fortalt av en av oppsitterne, og det ble uttrykt takknemlighet for den nye veggen. For vegvesenet takket undertegnede, og det ble i det hele en svært hyggelig sammenkomst.

Det er jo ikke alltid at en føler vårt arbeide blir satt pris på i de grader. En av folkene sa da også at han aldri i de åra han hadde arbeidet for vegvesenet hadde opplevd noe liknende.

Det er jo synd at denne veggen skal overleveres til Kristiansand kommune etter denne oppmuntring, men vi får trøste oss med at det skulle bli lettere for kommunen å holde den samt at den jo i høyeste grad blir en mere trafikkvennlig veg for de som ferdes på den.

*Med hilsen for
arbeiderne på Gillsvegen
Gustav J. Loland*

Vårt kryssord av Steinar Svennevik



- 61. Høytiden
- 64. Beholder
- 65. Greier
- 68. Gjengangerne
- 70. Mynt, fork.
- 71. Puss
- 73. Rennes
- 74. Fiber
- 77. Ringe
- 78. Overgangen
- 81. Tall
- 82. Nedbør
- 83. Uniform
- 84. Føring
- 86. Fast
- 87. Gryet
- 88. Plagget
- 89. Fisk
- 90. Tro
- 92. Rører
- 93. Listet
- 94. Fase
- 95. Bom
- 96. Grei

Loddrett:

- 1. Lusing
- 2. Farao
- 3. Komm.sammenkomst
- 4. Alfabetnaboer
- 5. Øk
- 6. Dyr
- 7. President
- 8. Vikinghøvdring
- 9. Bre
- 10. Hvile
- 11. Kobbel
- 12. Forslå
- 13. Bidige
- 14. Bilutstyret, flert.
- 15. Elv
- 16. Innsjø
- 22. Kjæle
- 23. Anløpe
- 24. Fortalt
- 26. Evner
- 33. Håndverker
- 35. Statsminister
- 36. Elv
- 37. Husdyr
- 38. Tirre
- 40. Lever
- 41. Plagg
- 42. Oppdrag
- 43. Størrelse, fork.
- 45. Engstelsen
- 46. Tyrker
- 48. Molar
- 51. Plass
- 54. Slagsted
- 56. Rundjule
- 58. Løpe
- 60. Tysk telegrambyrå, fork.
- 62. Tidsrom
- 63. Gammelt rommål
- 66. Regelmessig
- 67. Svøpet
- 68. Bruke Sørlands-
- 69. Pronomen
- 72. Drikk
- 75. Slag
- 76. Dødelig
- 79. Skjul
- 80. Slede
- 82. Klode
- 83. Husgud
- 85. Lesjon
- 86. Fatter
- 91. Forstår

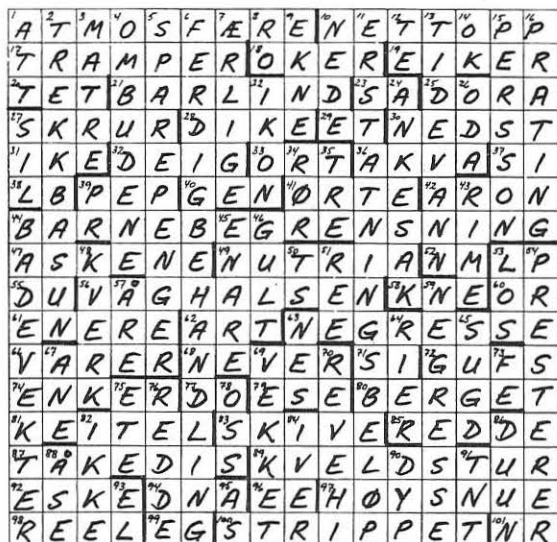
Vannrett:

- 1. Bygge
- 6. Situasjonen
- 15. Elv
- 17. Profet
- 18. Okse
- 19. Gudinne
- 20. Sammenslutning
- 21. Kursfall
- 25. Påtal
- 27. Tall
- 28. Anrettes
- 29. Behendig
- 30. Tobakk
- 31. Staursette
- 32. Smykke
- 33. Skritta
- 34. Overhodet
- 35. Redd
- 39. Antok
- 41. Tilsette
- 44. Spille
- 45. Fyrste
- 47. Føtter
- 49. Skværet
- 50. Habitt
- 52. Plate
- 53. Krydder
- 55. Drille
- 56. Ape
- 57. Skipsforkortelse
- 59. Bruk

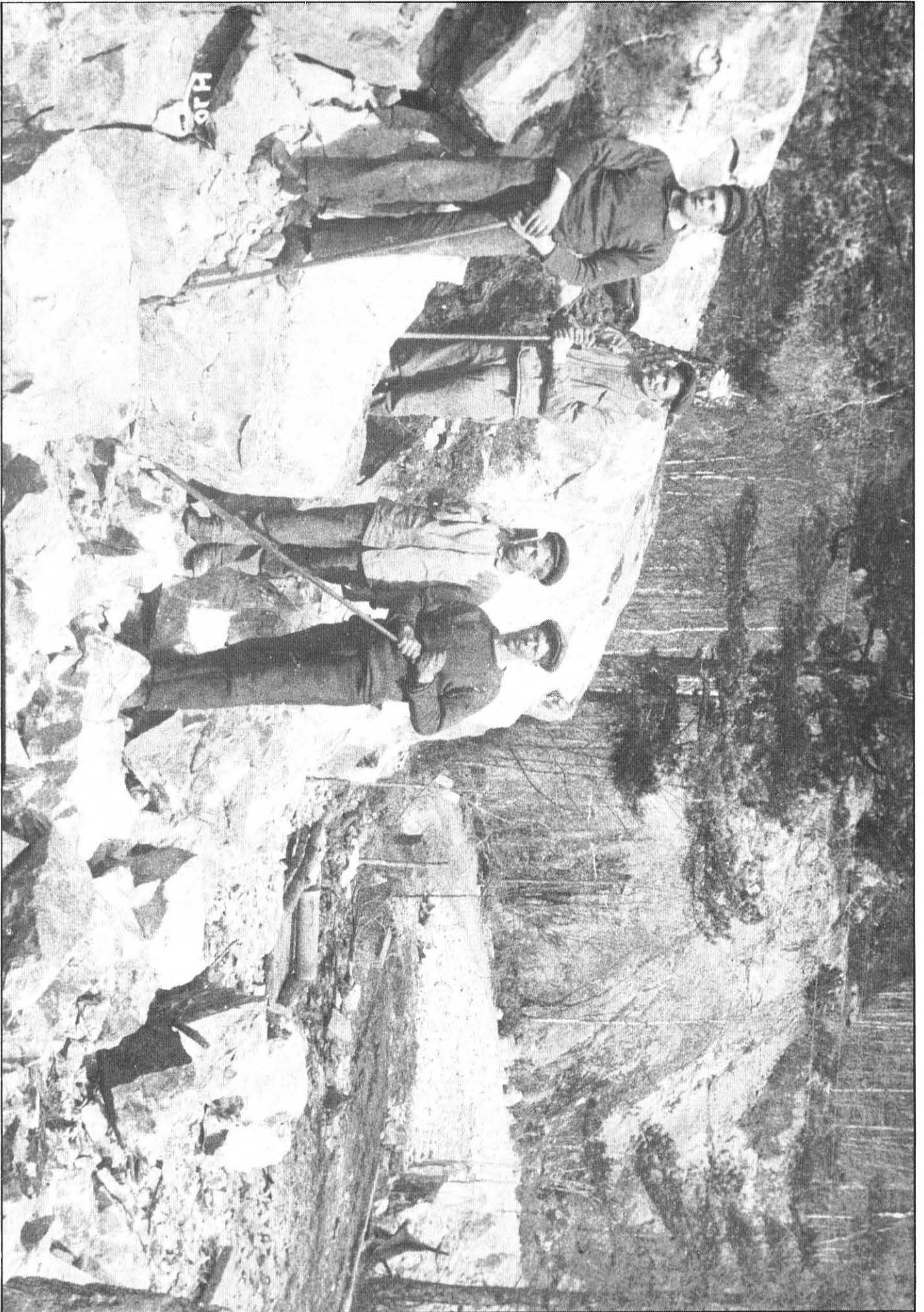
Frist for innsending av løsning: 31. januar 1986.

Løsning på nr. 1/85

Det kom inn tolv svar på kryssordoppgaven i forrige nummer. De tre heldige vinnerne er Olav Abusland, Vegkontoret, Siv Trydal, Vegkontoret og Gunnar Sjøkvist, Vegkontoret, og får tilsendt et lodd i Pengelotteriet.



Fra veganellegget i Lohneiler i Sogne i 1917. Av de fire stautle karerene på bildet kjenner vi bare navnet på en, Anen Skovly, som står lengst til høyre.



Veiplakat

for Lister og Mandals Amt.

§ 1.

Til al Læskjørsel — herfra undtaget Læs under 300 Kg. Vægt samt Avlings Indkjørsel i Hus — maa ikke benyttes:

- a. Kjørrer og enspændte 4 hjulede Kjøreredskaber med mindre Fælgbredde end 7,8 Cm. ☺
- b. 2 spændte firhulede Redskaber med mindre Fælgbredde end 10,4 Cm.
Ved Anvendelse af Fjædre kan Fælgbredden indskrænkes til respektive 6,5 og 7,8 Cm.

Herfra undtages enspændte firhulede Fjærvogne; paa saadanne kan kjøres Varer af en Vægt af indtil 400 Kg. med smalere Fælgbredde.

§ 2.

Sværere Lastevogne for 3 eller flere Heste skal have mindst 80 Cm. høje Hjul samt mindst 12 Cm. Fælgbredde.

§ 3.

Brug af Hjulredskaber, ved hvilken Lasten ikke fuldkommen bæres af Hjulene, men slæber eller støder mod Veibanen, forbydes.

§ 4.

Anvendelse af Slæbedrag og lignende paa Hjulføre samt Stengning af Hjulene, saaledes at disse slæber istedetfor at rulle paa Veibanen, forbydes.

§ 5.

Uden Veibestyrelsens Tilladelse maa ikke transporteres større Laster end 1500 Kg. i et Læs.

§ 6.

Disse Bestemmelser træder i Kraft 1ste Januar 1907, dog saaledes, at de for Vanse Herred først træder i Kraft 1ste Januar 1910.

§ 7.

Overtrædelser af Bestemmelserne i nærværende Plakat straffes med Bøder fra 2—200 Kroner.

Lister og Mandals Amt, 18de Juni 1901.

J. Stang.

STATENS VEGVESEN
VEGVESEN I VEST-LAGDER

