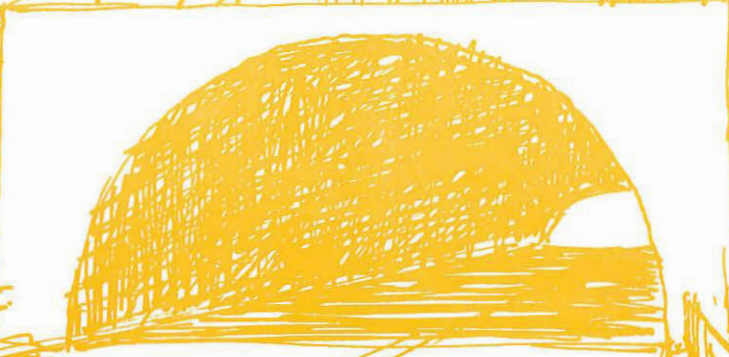


SØRLANDS PORTEN

S/S



Nr. 1 - 1975 3. årgang.

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktører:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J.E. Myhren

Redaksjonsutvalg:
Overing. O. Dukefoss
Kontorsjef O. Salvesen
Sekretær A. Holt

Adresse:
Aust-Agder Vegkontor
Vesterveien 1 a
4801 Arendal
Tlf.: (041) 22 007

Forsiden er tegnet
av Erik Laukvik

Lay out: SAKO
Trykk: SAKO

Innhold

Veggplakater langs offentlig vei	3
Vegvesenet vant i Åmli-saken	4
Industriarbeider i spissen for N.F.A.T.F.	5
Ny sikringsordning	6
Det eldste "vegmerket" i Aust-Agder ..	8
Vegplan — hva, hvorfor og hvordan ..	10
Ekskursjons-glimt	13
En million i måneden	14
Utgifter til gaver og blomster	17
Valle nye vegstasjon	18
Gode kolleger gikk fra bordet	21
Feriestedene	22
Lager vegvesenet bilulykkene?	23
Norsk veiplan, fase 1	24
Kan forslaget om bedriftsforsanling tilpasses vegvesenet	26
Dommer i forbindelse med manglende skilting	27
50.000 tonn ny asfalt i år	29
Bli førstehjelper, du også	30
Landbruksundergang — nytt hos oss? ..	32
1863 — 1925 — 1973	33
Vegbygging i 1970 åra	34
Færre ulykker	35
Samarbeidsutvalget	36
Skopuss i samarbeidets ånd	37
Visste du at	38
Vernearbeidet i fylket vårt	39
Avskjed med 29 pensjonister	40
Organisasjonsplan 1.1.1975	41
Overenskomsten opp til debatt	42
Veivesenet	43
De ble årets seriemestere	45
Ærefullt oppdrag for vår ene redaktør	44
Vi gratulerer med	46

Vegplakater langs offentlig veg i forbindelse med stortings- og kommunevalg

Vegdirektoratet viser til at en ved stortingsvalget 1973 ikke opprettholdt den tidligere ordning med en alminnelig dispensasjon fra veglovens § 33. Den tidligere ordning tillot som kjent bruk av valgplakater o.l. langs offentlig veg uten innhenting av samtykke i det enkelte tilfelle. Generelt er inntrykket at den restriktive holdning i 1973 var til fordel for vegtrafikken og sikkerheten uten å ha negative følger for de politiske partier.

I henhold til veglovens § 33 er det fylkesvegsjefene som for riks- og fylkesveggenes vedkommende kan tillate satt opp andre skilt o.l. enn de som § 33 i seg selv tillater.

Vegdirektoratet vil i forbindelse med kommunevalget i 1975 samt også for senere stortingsvalg og kommunevalg henstille til vegsjefene ikke å gi tillatelse i medhold av veglovens § 33 tredje ledd, slik at en kan unngå at valgplakater, transparenter o.l. blir anbragt innenfor 30-meters grensen eller over kjørebanelen.

En ber vegsjefen om i den utstrekning det er mulig omgående å aksjonere mot valgplakater som på tross av bestemmelsene måtte bli satt opp ulovlig. Når det gjel-

der ulovlig oppsatte valgplakater på **riksvegområde** forutsetter en at disse blir fjernet omgående.

Plakater o.l. som måtte bli satt **opp utenfor vegområdet**, kan vegsjefene fjerne med hjemmel i veglovens § 36. Vedtak om slik fjerning er enkeltvedtak og det er derfor nødvendig med forhåndsvarsel (forvaltningslovens § 17), jfr. nedenfor. Etter forvaltningslovens bestemmelser i § 27 må det gis melding når vedtaket er iverksatt. Det formelle vedtak om fjerning av plakater o.l. i henhold til veglovens § 36 anses gjort i og med at vegsjefen — når valgkampen begynner — gir tjenestemennene generell instruks om å fjerne alle ulovlig oppsatte plakater o.l.

En skal be om at vegsjefene orienterer de politiske partienes fylkesorganisasjoner ved å sende dem kopi av dette brevet. Dette innebærer da at partiene ved mottakelsen av dette brevet er gitt forhåndsvarsel i henhold til forvaltningslovens § 17 om fjerningsvedtak for ulovlig oppsatt valgplakater m.v. Videre bør vegsjefene tilby seg etter liste fra fylkesorganisasjonene å sende kopi av dette brev til lokallag og tillitsmenn.

Vegvesenet vant i Åmli-saken

Kristiansand byrett har nå avsagt dom i straffesaken som etter ordre fra riksadvokaten var anlagt mot redaktør Seland og journalist Strokkenes i Fædrelandsvennen. Saken gjaldt mortifikasjon av beskyldninger mot Aust-Agder vegvesen og ordfører J. Eppeland, inntatt i en artikkel i Fædrelandsvennen 17. november 1971. Mot vegvesenet var det framsatt beskyldninger om korrupsjon og om systematisk diskriminering av en maskinholder.

Byretten har enstemmig funnet at det skal gis full mortifikasjon av alle angjeldende punkter i tiltalebeslutningen. Videre ble redaktør Seland og journalist Strokkenes tilpliktet å betale sakskostnader med kr. 25.000,— til det offentlige og kr. 15.000,— til ordfører Eppeland.

Mortifikasjonsak mot en dagsavis kan gi grunn til mange refleksjoner. For bare å nevne ett spørsmål: Hvilken rolle spiller hensynet til store oppslag og øket løssalg når avisen skal vurdere om den vil dementere beskyldninger eller la det komme til rettssak? Motposten er bl.a. eventuelle sakskostnader i injurieprosessen.

Men la oss la dette temaet ligge og heller ofre noen ord på vegvesenets forhold til pressen.

Under hovedforhandlingen uttalte journalist Strokkenes at han i Åmli hadde kryssjekket de be-

skyldningene som ble inntatt i artikkelen. Han hadde derimot ikke forelagt beskyldningene for vegsjefen før artikkelen gikk i trykken. Vegvesenet fikk ikke anledning til på forhånd å korrigere, eventuelt avkrefte, opplysninger som var injurierende for etaten og dens ansatte.

Før vegsjefen gikk til anmeldelse ble redaktør Seland bedt om å dementere de anklager som var framsatt mot vegvesenet. Saken ville da kunne blitt ordnet i minnelighet. Redaktør Seland var ikke villig til dette.

Så måtte det en rettssak til for å avkrefte beskyldningene.

Vegvesenet ønsker et godt og tillitsfullt samarbeid med pressen. I forvaltningen, i rettslivet og på andre felter i samfunnslivet er det er anerkjent prinsipp at den som saken angår — det være seg beskyldninger mot offentlig tjenestemann, avståelse av grunn til veg o.s.v. — så skal vedkommende få anledning til å uttale seg før noe endelig standpunkt blir tatt. Dette er en god innarbeidet regel som også pressen praktiserer, men som Fædrelandsvennen krenket på det groveste ved sitt sensasjonelle oppslag 17. november 1971. Vi i vegvesenet er glade for at retten nå har satt tingene på sin rette plass. At avisen får store oppslag og øket løssalg teller langt mindre enn hensynet til en etat og dens

Industriarbeider i spissen for N.F.A.T.F.

Den 23. mai tok skiftformann ved Nitriden i Eydehavn, Roar Helgesen, over som formann i Norsk Forbund for Arbeidsledere og Tekniske Funksjonærer.

Dette er et meget interessant valg i det Helgesen ikke har noen "bakgrunn" verken i landsstyret eller forbundets administrasjon.

Sin skolering har han bl.a. fått gjennom LO-skolen og AOFs kurser. Forbundet organiserer medlemmer i en rekke yrker, blant annet vegoppsynsmennene.

Avdelingen i Aust-Agder var da også meget tidlig ute med å hilse på den nye formannen, i det han var invitert til årsmøtet ved nyttårstider.

Om de oppgaver han mener forbundet bør prioritere i tiden fremover, sier han bl.a.:

— Jeg mener vi bør samordne en del av våre overenskomster i flere landsomfattende avtaler. Vi har videre en oppgave i utdanningsspørsmålene. Vi må dess-

uten til stadighet gå gjennom vår egen effektivitet som forbund på forskjellige felter.



Roar Helgesen fotografert på vegoppsynsmennenes årsmøte i januar.

ansatte.

Det nevnte forhold har retten tatt med ved vurderingen av om sakskostnader skal ilegges. Retten uttaler blandt annet:

"I en sak hvor avisens forutgående undersøkelser klargjorde at det forelå personlige motsetninger mellom Salve og John Eppeland samt en indre strid i det lokale Arbeiderparti, var det — selv om hensikten kan ha vært å

rydde opp i antatte mislige forhold — lite aktsomt å avfatte og innrykke en artikkel med så grove beskyldninger, som de foreliggende, uten på forhånd å innhente noen form for uttalelse fra dem som beskyldningene rammet. Særlig gjelder dette korrupsjonsbeskyldningene, som de tiltalte måtte skjønne var alvorlige."

Osmund Salvesen.

Store skader på tunnelbelysning:

Ny sikringsanordning sparer tusener av kroner

En forsvarlig sikringsanordning i forbindelse med tunnelbelysningen på strekningen E 18 Kaldvell-Vest-Agder grense har de seneste år vært meget aktuelt.

Denne vegen ble åpnet for trafikk i 1960, mens tunnelbelysningen ble montert i oktober 1967.

Avstanden fra vegbanen til lysarmaturen var da 4,35 meter. Tunnelene ble skiltet med skilt nr. 212, — Bjorvika og Bråhei med 3,6 meter og Vallesverdunnelen med 3,9 meter.

Den første store skaden på belysningen ble forårsaket i oktober 1969, da reparasjonsutgiftene kom på kr. 9.327,55.

Etter godt detektivarbeid av vegvokter Hans Bjellerås ble sjåføren funnet, og forsikringselskapet måtte betale skaden.

Denne saken ble av vegvesenet anmeldt til politiet, da sjåføren hadde kjørt med last over 3,6 meter. Etter hva jeg får opplyst, ble saken henlagt på grunn av manglende bevis. (Er ikke forbudsskiltene gode nok som bevis?)

De største skadene oppsto i løpet av en tre ukers periode i mars/april 1973, 3 stk. med et samlet skadebeløp på kr. 50 668,75. De tre sjåførene som forårsaket skadene ble opp-

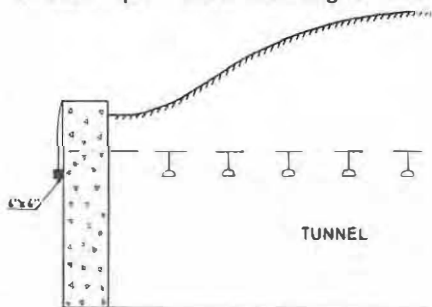
sporet, og skadene betalt.

Det har også vært en del mindre skader utenom disse, men de har vært av mindre omfang.

På grunn av de mange, store skadene som ble forårsaket av for høy last, fremmet jeg forslag om oppsetting av en sikringsanordning. Overingeniør Sørbotten var enig i dette, og ba meg utarbeide et forslag.

Dette ble senere godkjent av vegsjefen, og den 9. desember i fjor var sikringsanordningen montert med en på østre ende av Bjorviktunnelen og en på vestre ende av Bråheitunnelen.

Vi har ikke hatt noen skader på lysarmatur eller kupler siden anordningen ble montert, mens det har vært to mindre småskader på selve sikringsanord-

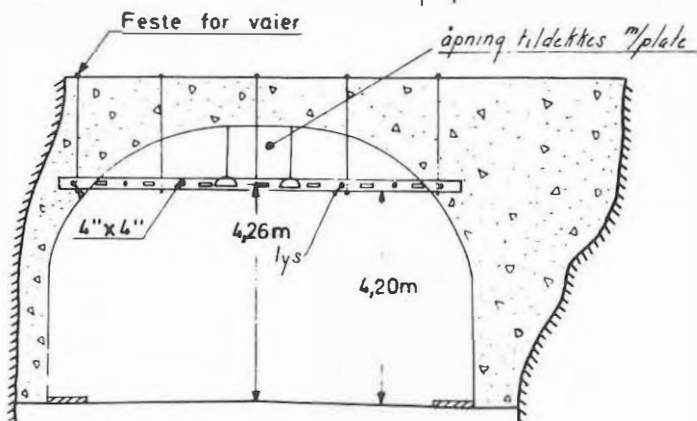


Et snitt i lengderetningen viser hvordan sikringsanordningen er montert i forhold til lysarmatur/kupler.

ningen.

Det kan videre opplyses at trafik med høy last har økt betrak-

telig på riksveg 402 Birkeland- riksveg 39 Timenes siden anordningen kom på plass.



Til sikringsanordningen ble det brukt 4" x 4" trebjelker, opphengt i wiver og forsynt med lys. Høyde (underkant bjelke) er 4,20 m over kjørebanelen. Bjelken ble malt feltvis rød/hvit og påmontert refleksbrikker.



Sikringsanordningen på plass ved østre ende av Bjørviktunnelen, til høyre ses skilt nr. 212, høyde 3,6 m.


Det eldste "vegmerket" i Aust-Agder

Av J.B. Irgens.

Det eldste "vegmerke" jeg kjenner i Aust-Agder er vist på fotografiet.

Det står ved riksveg 402 Lillesand – Birkeland, ca. 3 km nord for Lillesand på vestsiden av vegen.

Innskriften er:

Fred
over
17  83.
Skov
85
A

Steinen er ca. 90 cm x 60 cm x 10 cm.

Norges Geografiske opmåling har et kart: X Nedenes Amt nr. 5 som er opptatt av "Premier Lieutenant af Infanteriet og Lande Maalings Conducteur udi Christiansands Stift."

Kartets tittel er:

"Situations Carte over Præstegaarden Wæstre-Moeland. Beliggende udi Nedenæs Lehn i Christiansands Stift, tilliige med den under samme forhenhørende skow som efter Kongelig Allershøyeste Resolution af 28. October 1782 derfra er separeret under Navn af CHRISTIAN DEN

SYVENDE'S SKOV.

Nu tagen i Besiddelse af Allershøyst Bemeldte, saaledes som samme inden sine Endestaver og Ledstøe-Stener virkeligen Befindes. Efter Kongelig Allershøyeste Befaling Geometrice opmaalt og paa det nøyagtigste Forfattet efter den Befaring og Udviisning som hosfølgende Landsmaalings-Forrætning nærmere Forklarer i Aarene 1783 og 1784."

I en tegnforklaring på kartet opplyses at: "No. 85 Lit. A og No. 85 Lit. B. Tvende? Steener staaende paa hver sin Siide af Post Veyen..."

Av disse to er det altså nå bare en igjen. Vegvesenet har ryddet omkring den og anlagt en liten plen der så den nå er godt synlig.

De to nr. 85 sto hvor postvegen kom inn i skogen fra sør, etter kartet skulle det være to lignende sten der vegen krysset grensen på nordsiden. Etter opplysninger av lokalkjent er disse to gått tapt.

Løytnant Rosing som tegnet kartet må være Michael Rosing født ca. 1752.

Kartet er meget pent og detaljert og inneholder en opplysning av stor interesse for veghistorien i distriktet nemlig "Postvegen" og anmerket "Miile Pæl An. 1668".

Denne skulle stå på nåværende G.nr. 30, br.nr. 2 Vestre Moland.



Storemyr.

Sammen med gårdens eier Bernt Liane har jeg vært ute og sett på forholdene.

Vi fant greit den gamle postveg. Der hvor milepelen skulle være er tatt et stort grustak så det er overveiende sannsynlig at

stenen er tapt.

Postvegen ble her avløst av nyere veg ca. 1805. Selv en lokal-kjent og historisk interessert mann som gårdens eier, var ukjent med at dette hadde vært en så viktig veg.

VEGPLAN

— hva, hvorfor og hvordan?

Av jordskifte kandidat Gaute Kydland

Det bør presiserast at dette innlegget er ført i pennen i november 1973. Dette vil eg gjerne ha med både fordi eg neppe ville ha formulert desse tankane på same måten idag, og dessuten fordi det har kome ein del nye retningslinjer sidan innlegget vart skrive. Hovudpoenget syns eg likevel er aktuelt framleis, og eg vedstår meg fullt ut formuleringane-pr. nov. 1973

(forf.)

Det skal innledningsvis bemerkes at i nedenstående framstilling er det vanligvis noe utflytende begrep **vegplan** brukt som betegnelse på et ganske spesielt dokument, nemlig en detaljplan som er **behandlet og godkjent/stadfestet** i henhold til veglovens § 12 med forskrifter, og de generelle regler for saksbehandling som framgår av lov av 10. februar 1967, forvaltningsloven, med senere endringer.

Hva er en vegplan?

1. en **teknisk arbeidsbeskrivelse** til bruk under anleggsperioden.
2. en **økonomisk beregning** som skal være grunnlag/vegledning for budsjettering og forvaltning av offentlige midler.

3. et **juridisk dokument** som danner grunnlag for nødvendige tvangsinngrep (ekspropriasjon) i forbindelse med realisering av prosjektet.
4. et **hjelpemiddel til informasjon** både overfor berørte grunneiere og offentlige instanser, og overfor allmennheten forøvrig.

Et **utkast** til vegplan, dvs. en "plan" som ikke tilfredsstillere definisjonen ovenfor, kan for såvidt tjene både som teknisk beskrivelse, grunnlag for budsjettering og informasjon, men det er **ikke** noe juridisk dokument. Et planutkast kan ikke danne grunnlag for tvangsinngrep. Å basere vegutbygging på et grunnlag som ikke gir hjemmel for tvangsinngrep, må i vårt samfunn ansees som terningspill med unødig høy innsats. I viktige saker unngår man meget sjelden å gå vegen om tvangsinngrep. — Prinsipielt må det forøvrig vurderes som betenkelig at forvaltning av offentlige midler skjer på grunnlag av utredninger som ikke er formelt i orden, og som således ikke er noe juridisk bindende dokument, — med derav følgende risiko for at prosjektet ikke kan fullføres/realiseres.

Vegmyndighetenes plass i det store bildet.

Vegadministrasjonen utøver myndighet med hjemmel i de retningslinjer (lovregler og forskrifter) som landers øverste myndigheter — Storting og Regjering — har fastsatt for denne virksomheten. Vegadministrasjonen er således ikke noen suveren etat som har uinnskrenket myndighet innenfor sitt arbeidsområde, eksempelvis innenfor vegplanleggingen. Avgjørelsesmyndigheten strekker seg ikke lenger enn overordnet organ til en hver tid bestemmer. Nettopp dette faktum, at hvert ledd i administrasjonen i bunn og grunn er avhengig av fullmakter og delegering fra overordnet instans for å kunne utøve sin virksomhet, kan det være nyttig å ha for øye, også i forbindelse med vegplanlegging.

Vi planlegger og bygger ikke veger i dette landet først og fremst for å sysselsette vegadministrasjonens allehånde ansatte. De midler som år om annet tildeles over Samferdselsdepartementets budsjett, forutsettes disponert på en måte som skal tjene hele samfunnet. På denne bakgrunn fortøner det seg som svært naturlig at ikke vegmyndighetene på egen hånd skal kunne bestemme utforming av et vegprosjekt. Selvfølgelig bør vegmyndighetene, med sin presumptive fagkunnskap, ha et avgjørende ord i slike saker, — som situasjonen er i dag, har de da også siste ordet, — men også andre instanser, kommunale myndigheter, landbruksmyndigheter,

osv. bør ha adgang til å gjøre sine synspunkter gjeldende.

Det er vanlig oppfatning i vårt samfunn, at når en person blir berørt av det offentliges disposisjoner, skal han som hovedregel gis anledning til å si sin mening før saken avgjøres, før det treffes enkeltvedtak, jfr. forvaltningsloven. Også vegmyndighetenes beslutning om å godkjenne et vegplanutkast er et enkeltvedtak, — selv om vegnormaler og tekniske minstekrav svært ofte medfører en "tåkelegging" av dette faktum i forhold til den enkelte berørte part. — Man vil herav innse at det ingenlunde er noe urimelig krav overfor vegadministrasjonen, at man gjennomfører en forsvarlig saksbehandling som gir f.eks. berørte grunneiere adgang til å framkomme med sine synspunkter i saken, jfr. utlegging av utarbeidet planutkast til offentlig ettersyn.

Enhver kjenner begrepet "bukken og havresekken". En situasjon som kan betegnes med denne karakteristikken, anses normalt for lite betryggende. Nettopp begrepet "bukken og havresekken" er det svært nyttig å ha i erindringen når man vurderer det faktum at Vegdirektoratet normalt skal godkjenne det forslag til vegplan som vegsjefen utarbeider, før man har å gjøre med en **vegplan**. — Det er forøvrig viktig å merke seg at godkjenningen skjer **etter** at øvrige interesser har fått anledning til å si sin mening om utkastet.

Alle må være enig i at det prinsipielt er betenkelig dersom en og samme etat både skal lage for-

slag til vegplan og dessuten godkjenne planutkastet, for derigjennom å skaffe seg selv et juridisk grunnlag for å kunne iverksette tvangsinngrep. I realiteten er det imidlertid denne ordningen som gjelder ved mindre utbedringsarbeider, jfr. planforskriftenes § 24. Forholdet blir imidlertid noe mindre betenkelig når man vet at dette stort sett gjelder for enkle prosjekter, samtidig som vedtaket kan påklages til overordnet instans. — Dette forhindrer ikke at vegsjefen i slike saker bør tilstrebe en forsvarlig saksbehandling og grundig vurdering før det treffes avgjørelse.

For stadig å holde seg på det prinsipielle plan, må det være tillatt å anføre at man ikke alltid har garanti for at den rette avgjørelse treffes første gang en sak er oppe til vurdering. På denne bakgrunn må man se den klageadgang som er instituert i forvaltningsapparatet. Et vedtak, f.eks. en plangodkjenning, skal kunne påklages — til overprøving — av interesserte parter. Har vegsjefen godkjent planen, skal dette vedtaket kunne overprøves av Vegdirektoratet, og tilsvarende skal Vegdirektoratets avgjørelser kunne påklages til Samferdselsdepartementet. — Det hele er egentlig nokså innlysende. — En annen sak er det imidlertid at klageadgangen i praksis svært ofte nå ansees som ganske illusorisk.

Samspill mellom de enkelte avdelinger på vegkontoret.

Foranstående skulle forhåpentligvis ha medvirket til å belyse

og "rettferdiggjøre" den rutine som i dag gjelder for vegvesenets planleggingsvirksomhet. Rutinen er komplisert, men forhåpentligvis vil den enkelte innse hvorfor den er så komplisert, og hvorfor den — i alle fall nesten — må være så komplisert.

Betydningen av at planprosessen ikke stopper opp på halvvegen er således åpenbar. Det er uhyre viktig at den enkelte planlegger/saksbehandler ikke fortaper seg blott og bart i sine klotoider og nivellementer, men hele tiden har for øye at planutkastet på den mest rasjonelle og betryggende måte skal føres gjennom alle ledd og fram til den endelige vegplan, det juridiske dokument.

Sammenlignet med tidligere tider, må det i dag legges en ganske annen vekt på den formelle planbehandling. Mye tid kan spares ved et rasjonelt opplegg for denne delen av planfasen. Tid er som regel minimumsfaktoren.

Det er i denne forbindelse meget vesentlig å betone den realitet at prosessen fra stikningsarbeider kunngjøres til protokoll for avleveringsforretningen underskrives, er, og skal være, kontinuerlig. Man har ikke med sprangvis framrykking å gjøre, og heller ikke med en situasjon hvor hvert enkelt ledd arbeider uavhengig av hverandre.

Funksjonsdeling er åpenbart en nødvendighet innen dagens vegadministrasjon. Det er imidlertid grunn til å rope et kraftig varsko dersom funksjonsdelingen fører til vannrette skott mellom avdelingene, slik at den enkelte taper helheten av syne, og henfaller til teknisk navlebeskuelse.

EKSKURSJONS-GLIMT

Ekskursjonsturer i Samarbeidsutvalgets regi har også tidligere vært omtalt i bedriftsavisen.

Det er en årlig begivenhet som "kontorkrakkslitterne" ser frem til med glede, og som hver gang samler "fullt hus".

I år gikk turen vestover – om Kristiansand og videre opp Setesdalsveien med rast på feriestedet ved Moisund.

Det var her vi falt for motivet som følger disse linjer.

Tilsammen har disse to arbeidet nærmere 80 år i vegvesenets tjeneste. **Sekretær I, Else M. Hansen**, begynte i mai 1937 som vikar og ekstra kontorist.

Hun fikk fast ansettelse som kontorist II den 1. november 1941. Idag sitter hun som leder for etatens omfattende arkivvirksomhet.

Konsulent II, Trygve Lyngdal, har 41 år bak seg i vegvesenet. Han begynte ved vegsentralen som sjåfør og bilreparatør så tidlig som september 1934. Den 2. januar 1936 ble han imidlertid ansatt som kontorist I.

Det hører med til historien av ekskursjonsturen fortsatte til Håkonseter hotell i Åseral, hvor det ble servert en bedre middag. Hjemturen ble lagt om riksveg 9 fra Evje til Arendal.



EN MILLION I MÅNEDEN PÅ MOTORVEGEN

Av anleggsleder Tor Lid.

Anleggsarbeidene på E 18 utenfor Arendal ble som kjent satt i gang den 12. august i fjor.

Parsellen fra Stølen til Sørsvann bygges etter vegklasse II b med kjørebanebredde på 2 x 3,50 meter og bankettbredde på 2 x 1,5 meter, slik at total planering blir 10 meter.

Den 5,7 kilometer lange parsellen er kostnadsberegnet til ca. 50 mill. kroner, inklusive kryss og tilførselsveger.

I alt skal det sprenges ut bortimot 300 000 m³ fjell og skiftes ut 80 000 m³ jordmasser. Det skal bygges flere større bruer, den lengste over riksveg 9 og jernbanen like nord for Solbergvann er 173 m. I tillegg får vi flere krysninger av E 18: Ved Harebakken, ved Heidalen og ved Stoa der ny riksveg 9 skal føres over motorvegen. Nå pågår arbeidet på strekningen fra Harebakken til Sørsvann, ca. 3,1 kilometer. Der ble skjønnet holdt høsten 1974, og vi regner med at det kan avholdes skjønnet frem til Stølen i høst. Det må i alt ekspropieres 10 hus på strekningen.

Etter planen skal parsellen av Stølen-Sørsvann kunne tas i bruk fra høsten 1977. Fra Sørsvann skal trafikken gå på fylkesvegen til Bjorbekk og videre på riksveg

407 til Vik ved Grimstad. Parsellen går delvis gjennom store fjellskjæringer, delvis over myrlandt terreng med registrert torvtykkelse opp til 7 meter over bløt leire.

For å unngå større setninger er det over de bløte partiene foreslått masseutskifting ved graving/fortrenging. Like vest for Aasbie gård må man ned med vegfyllingen 18 meter under terreng. Bare på en strekning av 40 meter går det med ca. 40 000 m³ steinmasser. Sprengningsarbeidene foregår nå ved Heidalen, der en skjæring på 43 000 m³ skal bort, og ved Aasbie. I Heidalen benyttes 2 Atlas Copco borrhorer Roc 601 som borer med 2 1/2" kronediameter. Med en slik borer man 90-120 bormeter pr. dag, og sprenger ca. 150-200 faste m³.

Ved Aasbie benyttes en Atlas Copco borrhorer Roc 302. Det er en mindre utgave, men den har to bormaskiner, og har stor kapasitet der høyden på skjæringen ikke overstiger 10-12 meter.

Til sprengstoff har vi benyttet anol i stor utstrekning sammen med dynamitt og glynit.

Dette sprengstoffet er fremstilt av ammoniumsnitrat (vanlig kunstgjødsel) og 5,5 % tilsetting



Kartet viser motorveg E 18 fra Støen i øst til Aasbie i vest. Parsellen Stølen-Harebakken-Sørvann er planlagt tatt i bruk fra høsten 1977.

av dieselolje. Dette kan bladets på plassen, eller kjøpes ferdig fra Dyno Industrier. Ved blanding på plassen må man ha tillatelse fra Sprengstoffinspeksjonen, og betale en årlig avgift på kr. 6000,—.

Fordelen med et slikt sprengstoff er at det er vesentlig billigere enn dynamitt, ca. kr. 2,— pr. kg. mot kr. 6,— for dynamitt.

Med et sprengstofforbruk på $0,6 \text{ kg/m}^3$ blir dette en besparelse på ca. kr. 2,50 ved å bruke

anol i stedet for dynamitt.

I år har parsellen en bevilgning på 13,0 millioner kroner.

Det vil si at man har et gjennomsnitt månedsfbruk på 1,0 mill. Foruten maskinførere er det ialt ca. 30 mann i arbeid. Det meste av arbeidet utføres i egen regi. Brua over riksveg 9/jernbanen skal settes bort på entreprisen. Dette arbeidet ventes i gangsatte til høsten og brua skal stå ferdig sommeren 1976.



*Med en borrhøg som denne oppnår man mellom 90 – 120 bormeter pr. dag.
(Foto: Høg)*

Utgifter til gaver og blomster

I rundskriv P-18/74 fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet til de som har statens personalhåndbok heter det bl.a.:

"I samråd med Finansdepartementet har Forbruker- og administrasjonsdepartementet nå bestemt at de forskjellige administrasjonsgrener kan kjøpe inn en

blomsterbukett til ansatte som fyller 50 eller 60 år. Blomsterbukettene bør gjennomsnittlig ikke koste mer enn ca. kr. 50,— pr. stk."

Foranlediget av spørsmål fra et par fylker meddeles at "ansatte" også gjelder arbeidstakere som er lønnet etter vegarbeideroverenskomsten.

Utgifter i forbindelse med honnørgave — oppmerksomhet

Utgifter i forbindelse med honnørgave — oppmerksomhet

"Etter samråd med Finansdepartementet har Forbruker- og administrasjonsdepartementet

endret følgende satser med virkning fra 1. januar 1975:

Personalhåndbokens pkt. 257.52 (jfr. rundskriv av 19. desember 1974):

Beløpet som kan nyttes til:

Honnørgave

fra kr. 250,— til kr. 300,—

Tilstelning i forbindelse

med overrekkelsen

fra kr. 100,— til kr. 125,—

Oppmerksomhet ved avskjed

(mindre enn 30 års tjeneste)

fra kr. 130,— til kr. 150,—

Personalhåndbokens pkt.

257.52-2:

Beløpet som kan nyttes til:

Anskaffelse av blomster/

krans endres

fra kr. 130, til kr. 175,—

VALLE NYE VEGSTASJON

av avd.ing. H. Cappelen Aas og vegmester O. Nygård.

Som i de fleste av våre distrikter var forholdene m.h.t. garasje-, verksted-, lager-, oppholds- og kontorlokaler svært beskjedne, ja kanskje primitive, i mange, mange år.

Utallige plasser etablerte en seg med mindre buer og brakker, men en kan vel si at den lengste, mere permanente, stasjon holdt til ved Homme mellom riksvegen og elva.

En stor forbedring ble det da daværende vegmester Lien fikk ervervet den nuværende tomt ved Einangen og etablerte seg der med sammensatte Moelven-brakker og et lager- og verkstedskur.

Dette at vi nu hadde tomten (ved Valle) var en medvirkende årsak til at vi ble tildelt midler til å reise en ny, stor og standardisert vegstasjon på stedet.

Tirsdag 5.2.74 ble det første spadetak tatt i form av prøvehull for filtrering av det fremtidige kloakkanlegg, mens det egentlige grunnarbeidet startet 17.4.74 og fortsatte kontinuerlig hvoretter forskalingen for grunnmuren ble fjernet 2.5.74.

Reisingen av bærekonstruksjonene til verksted, garasje og kaldt lager tok til 17.6.74 samtidig som kontorfløyen ble reist. 15.8.74 ble gitterdragerne satt på

plass. Videre ble takplatene lagt på, og i slutten av samme måned ble veggplatene montert. Fra september til oppunder jul pågikk innredningsarbeidene i verkstedhallen og kontorfløyen.

16.9.74 tok en, litt på forskudd, i bruk verkstedhallen. Den var da såpass ferdig at en kunne foreta reparasjoner der, og 3.2.75 ble kontorfløyen tatt i bruk.

27.2.75 ble ferdigbesiktigelsen foretatt med etterfølgende bevertning og "nøkkelstafett" på Samfunnshuset i Valle. Deretter var det omvisning på vegstasjonen, hvor bl.a. vegsjef Irgens deltok sammen med ordfører Brokka i spissen for kommunens kontorsjef og formannskap.

Hele bygget, som utgjør 984 m², består av kontorfløy utført i tre på 106 m² og verksted- og lagerbygning utført av Robertson-panel på 878 m², hvorav lageret er på 436 m², garasjen på 188 m² og verkstedet på 254 m².

I kontorfløyen er det 2 kontorer, 4 hybler, spisesal og sanitærrom. Bemanningen er foruten vegmester O. Nygård, oppsynsmann S. Røysland, verkstedformann Attestog og den daglige arbeidsstyrken på 6 mann



Kontorfløyen er under tak, og gulvet støpt til verksted- og lagerbygningen på 878 m².



I august ifjor fikk man et godt inntrykk av hvordan verksted- og lagerbygningen ville se ut.

som sogner til stasjonen.

Byggekomiteen har bestått av overing. O. Sørbotten, avd.ing. H. Cappelsen Aas og vegmester O. Nygård, hvorav sistnevnte, naturlig nok, har løst de fleste problemene.

Konsulent og utførende kontraktører har vært siv.ing. Bjørnstad, Evje Bygg, Knut Hovet, A/S Varmluft, Ulf A. Noer og Scandip. De utvendige arbeider har stort sett vært utført av vegvesenets stedlige arbeidere.

Vegstasjonen kom på 1,1 til 1,2 mill. kr., og vil nu fylle et meget stort savn, særlig hva tidsmessige verkstedlokaler angår.



— Hvis De ikke kommer med stoff til bedriftsavisen i morgen heller så klager jeg over Dem —



Slik er plasseringen av den nye stasjonen, sett i retning fra det gamle verkstedbygget.

Gode kolleger gikk fra borde

Da vegoppsynsmennene avviklet sitt årsmøte tidlig i år, var det ikke bare for å komme sammen og velge et nytt styre.

Få dager i forveien hadde etaten offisielt tatt avskjed med to av foreningens medlemmer, oppsynsmennene Torgeir T. Bomvoll og Hans Berge.

Etter at det ordinære årsmøteprogrammet var forbi, tok den gjenvälte formannen, Hans Markusen, ordet og hilste de to nybakte pensjonistene på vegne av foreningen.

Som et synlig minne fra arbeidskolleger gjennom kortere og lengre tid, fikk begge et vakkert tinnfat med inngraving. Både Berge og Bomvoll takket forsamlingen for gaven og som seg hør

og bør blant kolleger ble det hele avrundet med noen gode historier fra arbeidslivet i etaten.



Oppsynsmennene Hans Berge og Torgeir T. Bomvoll fotografert med gavene.

rimelig penge. En takk til dem for at disse kveldene ble så hyggelige som de ble. Uventede ting inntreffer jo fra tid til annen, så også her. :

Da hjelpekorpsbilen var kommet halvveis til Åmli punkterte den. Det var en våt og ufyselig kveld, og resultatet ble selvsagt en halvtimes forsinkelse. Noen mulighet for å gi beskjed var der ikke, og derfor ble deltakere på kveldens kurs sittende å klø seg i håret og lure på hva som var galt. Men, omsider kom da bilen, og alt ordnet seg til det beste.

Og så kan en vel runde av det hele med å fastslå at disse kveldene var lærrike, og det hele frister til gjentakelse om en 4-5 år.

En takk til Hjelpekorpsset, vegmestrene og alle deltakerne som ikke lot seg skremme av regn, tåke og glatte vegger.

Vel blåst.

Arnstein Andreassen.

FERIESTEDENE

I "Sørlandsporten" nr. 1/74 informerte vi om reglene for "leie" av vegvesenets feriesteder. For de som ennå ikke er kjent

med hyttene våre, bringer vi nedenfor en oversikt som kan være til hjelp ved planleggingen av ferier og week-end:

Feriested	Ant. soverom	Ant. sengepl.	Oppvarming	Elektr.strøm
Bjørnevassbu	3	10	Olje/Ved	Nei
Herefoss	4	10	Elektr.	Ja
Moisund	4	8	Elekt./Ved	Ja
Øynaheia	3	9	Olje	Nei

Samtlige hytter er utstyrt med kokekar, bestikk, dekketøy etc. Det forutsettes at leietakeren selv tar med oppvaskklut/børste, håndklær og sengetøy. I tillegg til de overnevnte hyttene, er samarbeidsutvalget i gang med oppføring av en ny hytte på Botne ved Alvekilen, Tromøy. Den ven-

tes ferdig i løpet av sommeren, og en vil senere komme tilbake med en presentasjon av denne.

Henvendelse om leie av feriestedene skjer til V. Solberg Jacobsen, Vegsentralen for Moissund og Herefoss og til N.K. Messel, vegkontoret for Bjørnevassbu og Øynaheia.



Feriestedene ved Øynaheia ligger sentralt til, like vest for A.B.K.s utfartssted "Øynastua".

Lager vegvesenet bilulykkene?

Av sjåfør Bjørn Urfjell

Nedenforstående innlegg var å lese i Agderposten den 3. mars i år, og vi har tillatt oss å ta det inn her.

Hr. redaktør.

I Agderposten 19/2 retter en person som skjuler seg bak "Eko" kritikk mot veivesenets vintervedlikehold. Mener "Eko" at veivesenet, m.a.o. vi som utfører vintervedlikeholdsarbeidet på veiene, lager til bilulykkene.

Det er et bestemt veistykke som blir kritisert, det er greit, men når kritikken blir krydret sammen med en spesiell dødsulykke – om veiskraper som ikke går ned, – og på toppen av det hele, overskriften med bønn om "La det ikke skje flere ulykker", blir det hele et slag i luften Ulykkene skjer jo ved at bilførerne mister herredømmet over kjøre-

tøyet.

Den som ikke kan klare å mestre kjøretøyet sitt og er så heldig å kunne krype ut av bilvraket, kan i mange tilfeller lese i avisen at det var det glatte føret som var årsaken.

Man ville skape en bedre holdning til dette hvis det fremkom at føreren mistet herredømmet over kjøretøyet sitt, i de tilfellene dette skjer.

Mine kolleger bør ha honnør for at veiene blir holdt såpass kjørbare som de er. At det av og til bommes på føret kan ikke unngås.

Det ligger ganske mange våkener og nattarbeidstimer bak dette arbeid. Det bør synges ut når det er noe å kritisere, men jeg synes "Eko"s kritikk er så usakelig at det er grunn til å reagere.



Med nydelig beliggenhet ned mot Herefossfjorden har dette feriestedet vist seg å bli mektig populært.

NORSK VEIEPLAN, FASE I

ble (for enkelte) en stor suksess.

Vegkontorets slankeklubb ble stiftet i spisepausen i konferanserommet på Skarpnes vegsentralt tirsdag 4.3.75 etter et utbrudd fra en besøkende, neværende storsekretær (nedslanket til vanlig sekretær) og finansforvalter i klubben, ing. T. Frøysnes, med ordene:

"Nå kan jeg ikke ha flere wienerbrød!!! Jeg er blitt så tjukk, så voldsomt tjukk, jeg har passert et tresifret tall!!!"

Samme dag meldte det seg 4 medlemmer til klubben, og ikke lenge etter var medlemstallet oppi 13.

Medlemmene ble enige om å starte opp den såkalte "Norsk veieplan fase I", som skulle strekke seg over 10 uker fra stiftelsesdagen. Hvert enkelt medlem skulle selv bestemme hvor meget som skulle "tas av", og hver uke skulle den enkeltes vekt innrapporteres til presidenten, HCA, som førte kurven.

På klubbens første ordinære generalforsamling 15.5.75, ble resultatene av sultingen lagt frem, men av hensyn til de enkelte medlemmer skal vi ikke røpe så mange navn og kg, vi bare nøyer oss med å gratulere Frøysnes med $\div 12$ kg!

Vi kan også opplyse at medlemmene tilsammen gikk ned 53,5 kg, som tilsvarer vekten på en av kontorets damer, Eva Løv,

som i den anledning var spesiell gjest under generalforsamlingen.

Forøvrig kan det nevnes at et par av klubbens damer trolig hadde misforstått hensikten, da de kom i havn med resultatene ± 0 og $+ 1$ kg.

Etter at generalforsamlingens vanlige programposter som årsberetning, regnskap, valg m.v. var unnagjort i lovlige former, foretok Sør medalje- og diplomutdeling til medlemmene under stor applaus.

Generalforsamlingens høydepunkt var bevertningen. Etter 10 uker med mager kost gikk smørbrød og bløtekaker ned på



Medalje for lang og tro slanking blir tildelt ingeniør T. Frøysnes (t.v.) for $12 \div$ kilo.

høykant. Ingen tenkte på vekt og linjer – bare på mat, mye mat og god mat.

Men så senket alvoret seg over forsamlingen igjen.

Cappelen Aas kunne opplyse

at 20.5.75 skulle startsskuddet for "Norsk Veiplan fase II" fyres av, og denne fasen skal strekke seg over 20 uker, og hvordan det går, får vi komme tilbake til i et senere nr.



Presidenten er tydelig glad over å se mat igjen, og anmoder om forsamlingens bifall. ▲

Bleke, men fattet, tok de 13 medlemmene oppstilling for fotografen, som tross reduisering i kilo måtte bruke en 2-spalter på bildet. ▼



Kan forslaget om bedriftsforsamling tilpasses vegvesenet

Av kontorsjef O. Salvesen

I første nummer for 1975 har Veggen og Vi gitt en oversikt over Hollerutvalgets forslag om medbestemmelse for den ansatte i offentlig virksomhet.

Hollerutvalget foreslår medbestemmelse på tre plan:

1. Representasjon for de ansatte i styrer og råd, etablering av bedriftsforsamling.
2. Utvidelse av myndigheten til samarbeidsutvalgene.
3. Innflytelse for de ansatte på egen arbeidssituasjon, opplæring og informasjon.

Representasjon for de ansatte i bedriftsforsamling gir innflytelse på topplanet for vedkommende etat. Her vil det bli gjort vedtak som gjelder målsettinger og retningslinjer for etaten som helhet.

De modeller som Hollerutvalget skisserer for de ansattes representasjon i bedriftsforsamling i offentlig virksomhet, kan ikke uten videre overføres på vegvesenet. Hollerutvalget tar som utgangspunkt at de ansatte – i et rimelig antall – bør sikres medbestemmelse gjennom representasjon såfremt det fra før finnes høvelige organer i vedkommende etat.

Slike høvelige organer finnes i andre samferdselsetater som

Postverket, Norges Statsbaner og Televerket. Her passer derfor Hollerutvalgets modell ganske godt. Vegvesenet derimot har ikke noe høvelig organ som kan utbygges til bedriftsforsamling.

Samarbeidsutvalget i Aust-Agder vegvesen har behandlet Hollerutvalgets innstilling og pekte på at organisasjonsform ikke burde være avgjørende for om bedriftsforsamling kunne opprettes. Hollerutvalget har selv uttalt at det virker som det ka ha vært mer historisk betingede tilfeldigheter og forhold som har bestemt om f.eks. et direktorat skal ha eget styre eller ikke. Vi har således styre i Arbeidsdirektoratet og Tolldirektoratet, men ikke i Helsedirektoratet og Vegdirektoratet.

Det selvfølgeligste utgangspunkt må være at de ansatte innen samferdselsetatene blir sikret samme mulighet til representasjon i bedriftsforsamling. Samarbeidsutvalget pekte herunder på at en mulighet ville være å tillegge Hovedsamarbeidsutvalget i vegvesenet samme funksjoner og myndighet som en bedriftsforsamling.

Hollerutvalget har selv vært merksam på den nevnte svakthet

Dommer i forbindelse med manglende skilting

Det er i den senere tid avsagt to dommer der i det ene tilfelle vegvesenet, i det annet tilfelle et asfaltfirma er dømt til å betale store erstatninger i forbindelse med trafikkulykker under arbeid på veg, i begge tilfeller på grunn av manglende eller misvisende skilting.

Det ene tilfelle gjelder en dom av 25.9.74 av Agder Lagmannsrett i forbindelse med en dødsulykke i krysset mellom E 18 og Rv 354 i Telemark.

Føreren av en stasjonsvogn kjørte fra Rv354 ut i krysset på

E 18 uten å være oppmerksom på at trafikk fra Rv 354 hadde vikeplikt for trafikk på E 18 i krysset. Bilen ble påkjørt av en lastebil og føreren av stasjonsvognen ble drept.

Retten kom til at vegvesenets skilting var mangelfull, og at dette var årsaken til ulykken.

Det kom frem at vegvesenet i forbindelse med et utbedringsarbeid på Rv 354, hadde tatt ned skilt 305 "Slutt på forkjørsveg" og skilt 121 + U 1 (forvarsel om vikeplikt) foran krysset, slik at det ikke klart fremgikk at

ved instillingen og uttaler derfor også følgende: "I de tilfelle man ikke har et styrende organ i ledelsen av en virksomhet, blir det vanskeligere å finne fram til former for direkte representasjon for de ansatte. Utvalget mener at det kan være grunn til å foreta en systematisk analyse av forvaltningen med sikte på å klarlegge om det i en del tilfelle vil kunne være hensiktsmessig å etablere styreverder der man i dag ikke har det. Begrunnelsen for dette må i så fall være at det også er andre hensyn enn ønsket om å få organer der de ansatte kan være representert, som blir utslagsgivende. Hvis imidlertid også andre hensyn kunne tilsa en slik reorganisering av ledelsen for vedkommende

virksomhet, vil man automatisk få et forum der det er mulig å sikre de ansatte formell representasjon. Utvalget anser det imidlertid som liggende utenfor sitt mandat å gå nærmere inn på denne side av spørsmålet."

Hollerutvalget har ikke utarbeidet skreddersydde forslag for den enkelte arbeidsplass. Det har i stedet lagt fram modeller, som gjennom forhandlinger med de ansatte og organisasjonenes skal tilpasses den enkelte arbeidsplass. Som samarbeidsutvalget i Aust-Agder har pekt på bør man ved disse forhandlingene ta sikte på at de ansatte i vegvesenet sikres bedriftsforsamling på linje med de andre store samferdselsetater.

Rv354, som også var forkjøringsveg, hadde vikeplikt for E 18.

Dessuten var skilt 121 "Vikeplikt for forkjøringsveg" bare provisorisk oppsatt foran krysset, og slik at det var lite synlig.

Ca. 200 m foran krysset var det på Rv 354 oppsatt skilt 109 "Vegarbeid", men dette erstatter selvsagt ikke skilt som angir vikeplikt.

Det annet tilfelle gjelder en dom av 3.12.74 fra Flekkefjord Herredsrett, der et asfaltfirma ble dømt til å betale stor erstatning i forbindelse med en dødsulykke under asfaltarbeid i Kvinesdal.

På en strekning var høyre kjørebane sprøytet med asfaltklebemiddelet Colacid i en lengde av 170 m. Vegbanen var etter duskregnet meget glatt.

En trafikant kom kjørende østover i retning mot Kvinesdal. Han mistet kontrollen over bilen på det nysprøytete dekket, bilen veltet over og ned i et bekkefar, og føreren mistet livet.

Retten fant at skiltingen var mangelfull og tildels misvisende, idet firmaet under arbeidets gang ikke hadde sørget for at skiltene

sto riktig plassert og at under-skiltene viste de rette avstander.

Dessuten var et permanent skilt som viste 70 km/t inne på arbeidsstrekningen ikke tildekket.

Retten mente at firmaet som kjente til egenskapene ved Colacid i vått vær, måtte ta forhåndsregler for å forsikre seg om at unødvendig fare ikke skulle oppstå, om nødvendig ved skilting utover det som var pålagt dem av vegvesenet.

I alle tilfeller måtte skiltingen være riktig og angi de rette avstander.

En vil i forbindelse med dommene så sterkt en kan be om at reglene for arbeidsvarsling følges, og at en også foretar sikringstiltak utover dette når spesielle faremomenter er til stede.

I særlig grad er det viktig i forbindelse med anleggs- og utbedringsarbeid å påse at skilt som varsler fare, vikeplikt og andre viktige ting, står riktig både i anleggstiden og etter anleggets avslutning. Også i forbindelse med anleggsferiene er dette viktig.


Johannes B. Irgens


H. Colbjørnsen

50.000 TONN NY ASFALT PÅ VEGENE I ÅR



I følge det oppsatte asfalt-program for 1975 skal Nodest Asfalt/Veg legge 294000 m² eller 20590 tonn asfalt på våre riks- og fylkesveger i år. I tillegg skal firmaet legge 144300 m² eller

12287 tonn asfalt på slitedekker og grusunderlag. Fjeldhammer Brug skal i samme periode legge 193260 m² eller 15943 tonn asfalt.



Det er fartsbegrensning over alt - også på motorveier. 80 km/t er den generelle fartsgrensen utenfor tettbygd strøk. Noen motorveier har 90 km/t. Busser må aldri kjøre fortere enn 80 km/t. Tunge kjøretøyer ellers og kjøretøyer med tilhenger må aldri kjøre fortere enn 70 km/t (60 km/t hvis tilhengeren ikke har bremses). Enkelte steder brukes skilt som viser «særskilt fartsgrense oppheves» istedenfor «ny fartsgrense». Dette betyr alltid overgang til generell fartsgrense — og ikke fri fart.

Bli førstehjelper, du også.

(og det ble vi.)



Av Arnstein Andreassen.

I de senere år har dette med førstehjelpskurs på arbeidsplassene blitt mer og mer vanlig. Hjelpekorpssene rundt om i landet er stadig innoom ulike bedrifter og lærer fra seg sine kunnskaper, og i dag har således en mengde menneskjer her i landet fått en innføring i det mest elementære når det gjelder å ta hand om skadede. Dette er jo gode ting å ha kjennskap til, både det som skal gjøres, og, for all del, det som ikke må gjøres.

Innen Aust-Agder vegvesen har det tidligere vært holdt kurser med instruktører fra egne rekker, senest i 1970. Den gang kom Birkeland og Setesdalsområdet ikke med, og det var vel disse om-

rådene en først hadde i tankene da verne- og miljøutvalget begynte å tenke kurs igjen.

Først var det meningen, nu som tidligere, å anvende egne krefter til undervisningen, men dette gikk ikke. Dels var "krefte" andre steder i landet, og dels sterkt opptatt, da det var meningen å holde kursene utenom arbeidstiden.

Enden på visa ble derfor at en tok kontakt med Hjelpekorpsset og avtalte en konferanse. Her ble så saken diskutert, og det hele endte med at en skulle holde kurs over hele fylket, ett for hvert vedlikeholdsdistrikt.

Det var jo tross alt 5 år siden sist. Ikke lenge etter konferansen kom der tilbud fra Hjelpekorpsset der tidspunkt, kostnad o.l. var spesifisert. (For ordens skyld bør vel nevnes at hele inntekten går til korpsvirksomheten, og instruktørene således arbeider gratis.)

Et raskt overslag sa at det hele ville komme på drøye 6000,- og da var det også regnet med en enkel servering til deltakerne. En kaffetår med "noko attåt" hører jo liksom med. For ordens skyld ble Vegdirektoratet underrettet, og tillatelsen kom gledelig raskt.

Og dermed var en midt oppe i det med begge bena.

Som så ofte måtte vegmestrene trekkes inn i bildet. Det

måtte jo taes opp "mantall", og ordnes med lokaler og servering. Heldigvis var vegmestrene meget positive, og alt gikk greit. Derfor kunne en, tirsdag 7.1.75, "åpne ballet" hos Per Franksson på Birkeland, og så fulgte Åmli, Akland, Skarpnes og Valle i tur og orden.

Dessverre måtte Evje utgå da der var for liten opplutning.

Verneutvalget hadde en representant tilstede hver kveld, og da ganske mange av disse kveldene falt på utvalgets sekretær, kan denne således trygt konsulteres fra flis i fingeren til kunstig åndedrett, munn til munn eller også kalt innblåsningsmetoden

(sekretæren anvender colgate daglig). Selve opplæringen var greit lagt opp. Instruktørene var meget dyktige, og det var rikelig anledning til spørsmål og diskusjon. Gamle "kjærringråd" kommer jo gjerne fram på slike kurs, og noen ble frarådet, mens andre ennå var "god latin". Og som en av instruktørene sa: "Jeg er alltid varsom med å si imot gamle vegarbeidere når det gjelder forfrysning, for de gutta har erfaring!" Som rimelig kan være ble kaffe-pausen høydepunktet. Vegmestre må tydelig være en rase med gode bekjenskaper, for det var imponerende å se hvordan de greide å bespise så mange for en



Verneutvalgets sekretær, og ansvarlig for denne artikkel, Arnstein Andreassen, i samtale med Hjelpekorpsets instruktør ved kurset på Skarpnes, Ove Frigstad.

LANDBRUKSUNDERGANG – nytt hos oss?

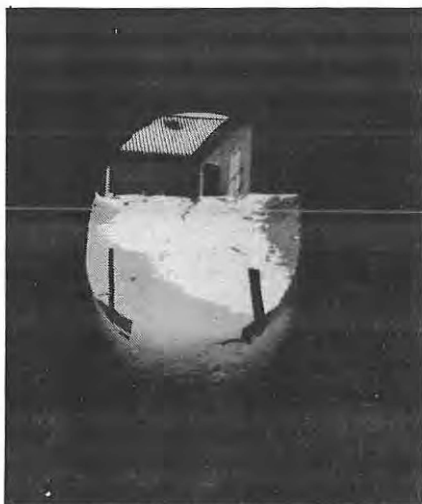
I løpet av noen hektiske vintreker ble den aller første landbruksundergang under en riksveg bygger her i fylket (?) Det skjedde på eiendommen til tidligere ordfører i Tvedestrand, bonde Albert Albretsen, under E 18 ved Myklebustad i Tvedestrand.

Samtidig som vegvesenet bygget sin første undergang av denne type, ble det den absolutt siste arbeidsoppgaven oppsynsmann Hans Berge fikk å lede før han gikk av til jul.

Undergangen er lagt med korrugerte stålrør med 2 1/2 meter diameter. Lengden i toppen er 15 meter, og i bunnen 17,5 meter. Innkjøpsprisen for rørene var kr. 18.660,- + moms, som i sin helhet ble betalt av grunneieren. Leggingen ble bekostet av vegvesenet, og nødvendige etter- og oppryddingsarbeider ble gjort ferdig nå i vår.

På det store bildet vil en se at driftsbygningene ligger adskillig høyere enn vegbanen, slik at undergangen måtte bygges med fall.

Det minste bildet viser litt av stigningen fra røret og opp til driftsbygningene.



1863 — 1925 — 1973

I fjellskjæringen mellom Asbø sag og Byholt på riksveg 418 sto to årstall meislet inn i fjellveggen: 1863 og 1925. På grunn av vegutbedringen måtte tallene fjernes. Dette skjedde ved at fjellstykket omkring ble forsiktig pirket løs.

Man regner med at den første vegen ble bygget som bygdeveg. Årstallet 1863 markerer antagelig at anlegget var nådd så langt da.

Dessverre er ikke referat fra fylkestingforhandlingene å oppdrive i våre arkiver for dette tidsrom.

Den gamle bygdevegen ble av fylkestinget i 1913 anbefalt tatt opp som hovedveg på statsvegbudsjettet.

Anlegget startet i 1921, byggetid var 1921-1939.

I 1935 ble den opptatt som riksveg.

Etter utvidelsesarbeidene i nevnte fjellskjæring vil de to blokkene med årstallene 1863 og 1925 bli satt på plass. Samtidig vil året 1973 bli hogget inn ved siden av dem.

D.



Vegbygging i 1970 åra



Av Tellef Rislå

Det er få stader i landet der planleggarer for vegbygging har hatt så mange ufaglærde hjelpesmenn som i Arendal og omegn.

Alle dei kvinner og menn som har ansvar for styr og stell vert overdynga av gode råd.

Vi er liksom komen inn i ei Popp(e) tid, ikkje berre for musikk — men også for vegplaner. Det er sikkert inga lett oppgåve å i strid med faglærde menn, som dertil hev eit flertal av eit beinhardt kommunestyre bak seg der politiske ringrevar alltid kjem ned på føtene.

Men heilt våpenlause er såvisst ikkje den "Lille mann", som hev både forurensing vatn, store øydelegging av naturen, gamle minner, ja, kort sagt total øydelegging av miljø i uberørt natur.

Dette er prat som fenger både i kløver og reverumper i "grasrota". Tek ein for eksempel planer om ein fyllingsveg ca. 80 m. over Langsævatnet vil dette forurensa vatnet fullstendig, i dag gjeng E 18 vegen ca. 180 m. langs

vannstranda og gjer ikkje serlig skade.

Vel, slike vurderinger er det berre grasrota som forstår.

Tek me øydelegging av Langsæparken, her må 50 — 60 kvadratmeter jord ofrast visst ny veg vert lagt over vatnet. For ein-skilde er dette som vigd jord. Her har så mange slags mennesker samla seg til aktivitet og avslapping, til hyggeprat og småkrangel, og sist men ikkje å forgløyme i kjærleik varm og mild — har 25 ører skifta eigar så munngott har vanka til dei som lite har fått av den slagen.

Kor store skader ein veg over Langsævatnet vil føre med seg er det berre profetene i grasrota som veit.

Kommunepolitikkerene som kommer i krig med reverumpene i grasrota hev som oftast fin teft og tek ikkje mannaliv som så lett kan hende når gamle idialister held seg over kokepunktet i vokesvis. Saka kan utsettes. Alle avisinnlegg som i nattetimer er redigert med "mye huebry" taper sin glans etter som dagene går. Ein ny pennekrig vert som å koke kaffe på gamalt grut. Om ei tid vil freden og veg over Langsæ kome. Vegarbeiderene treng ikkje å mure med sverd ved lend. Kanskje vil vegarbeidere synge Til lags åt alle kan ingen gjera, — — med tanke på å hjelpe dei som det trenger mest — pasientene på sjukehuset som miste nattesvevnen på grunn av aukande trafikk.

FÆRRE ULYKKER ETTER TRAFIKKSIKRINGSTILTAK

En undersøkelse Vegdirektoratet har foretatt for å få klarlagt virkningen av trafikksikkerhetstiltak Statens vegvesen setter i verk, viser at ulykkene i spesielt ulykkesbelastede punkter på riksvegene er blitt redusert med gjennomsnittlig 35 %.

Undersøkelsen omfatter 193 ulykkespunkter hvor et eller flere utbedringstiltak er gjennomført i perioden 1.1.1968 – 31.12.1973 og er basert på data innhentet fra fylkesvegkontorene.

En sammenligning av ulykkeshyppigheten før og etter at til-

takene ble iverksatt forteller at bakgrunnsoppmerking hadde en ulykkesreduserende effekt på 50 %, mens fysiske tiltak som trafikkanalisering, lyssignalregulering, justert linjeføring, fortau, ny veg o.l. reduserte ulykkene med 48 %.

Skilting som generelt utbedringstiltak syntes å ha noe mindre effekt.

Undersøkelsene tyder på at vegvesenets utbedringer av ulykkesbelastede punkter har hatt en meget positiv virkning.



Fredag den 7.2. avholdt samarbeidsutvalget for statens vegvesen i Aust-Agder møte på Furuly Cafeteria, Fevik.

For perioden 1975/76 er oppnevnt følgende medlemmer m/varamenn:

SAM- ARBEIDS- UTVALGET

FRA LEDELSEN:

Overing. O. Dukefoss

Overing. H. Colbjørnsen

Kontorsjef O. Salvesen

Fullmektig E. Løv

varamann overing. O. Sørbotten

varamann avd. ing. H. Cappelen Aas

varamann førstesekr. N. Tveiten

varamann fullmektig E. Berthelsen

FRA ORGANISASJONENE

Norsk Arbeidsmandsforbund:

Servicemann Ivar B. Pedersen

Maskinfører Åge Andreassen

varamann vegarbeider Paul Løvdal

varamann vegarbeider Olav Tveite

Statstjenestemannsforbundet/Norsk Tjenestemannslag:

Kasserer Aina Franksson

varamann Ola Senum

Norsk Forbund for Arbeidsledere og Tekniske Funksjonærer:

Oppsynsmann Bjarne Solberg

varamann oppsynsmann Hans Markussen

Norsk Sivilingeniørers Forening/Embetsmennes Landsforbund:

Bilsakkyndig Anton Asbjørnrød

varamann avd.ing. Helge Pedersen

Norges Ingeniørorganisasjon (Som Observatør):

Avd. ing. Eivind Johansen

varamann ing. Anders Noddeland

Til formann for 1975 ble valgt oppsynsmann Bjarne Solberg og til nestformann ble valgt kontorsjef O. Salvesen.



På møtet ble to tidligere medlemmer som nå p.g.a. aldersgrensen går ut av utvalget takket for lang og aktiv tjeneste. Det er vegsjef Irgens t.h. og vegvokter T. Rislå t.v. som begge har vært medlemmer av utvalget i en årrekke.

Skopuss i samarbeidets ånd

SAMARBEID i samarbeidsutvalget skulle selvfølgelig være en naturlig ting. Men vi synes det er å spenne buen for stramt når den nyvalgte formannen, oppsynsmann Bjarne Solberg, kommanderer sin daglige overordnede, overingeniør Sørbotten, til å pusse av skoene sine. Dette skjedde beviselig på en omvisning for pensjonistene, og stedet var Åsbie gård ved motorveg E 18 i Øyestad.

Vår flakkende medarbeider var

selvsagt på plass med sitt kamera, og som det vil ses – bilder lyver ikke.

At noen skulle komme på å tro at dette er arrangert for at bedriftsavisen skulle få nok stoff, får stå for deres egen regning. Men oppsynsmann Solberg har omtrent ikke vært til å være i hus med siden det hendte, og benytter enhver given anledning til å trekke frem dette bildet for kjente og ukjente.



Overingeniør Sørbotten i skopusserens rolle.

VISSTE DU AT

- det i løpet av januar/februar i år ble arrangert hele 5 førstehjelpskurs i vegvesenets regi her i fylket.
- i mars i år ble det førstegangsregistrert 1375 færre personbiler enn i mars 1974. Det er grunn til å tro at påsken som i år falt i slutten av mars har influert på dette forholdet.
- i årets første kvartal er det blitt førstegangsregistrert 1052 flere personbiler enn i samme periode i fjor, 21 783 mot 20 731.
- ordinært fylkesting skal starte 1. desember i år.
- oljegrusverket i år er flyttet til Gjøvdal, hvor det vil bli stående i produksjon i ca. 3 uker.
- verket deretter flyttes til Vråselvmo i Vegusdal hvor det vil bli stående dette og neste år.
- mekaniker Lars Olaf Knutson, Vegsentralen, har overtatt som formann i bedrifts-idrettslaget etter oppsynsmann M. Krogh.
- på årsmøtet i laget møtte det hele 6- seks mann.
- 43 personer med tilknytning til vegkontoret har tilsammen vært 84 dager på kurs i 1974, fordelt på 29 forskjellige kurs.
- vegkontoret disponerer i alt 1 140,1 m² leiede kontorlokaler foruten egne kontor- og verkstedbygg ved vegsentralen og på vegstasjonene i Åmli, Akland og Evje.
- det i arbeidsdriften ifjor ble nedlagt 576 046 arbeidstimer som ble betalt med 19 265 879,00 kroner.
- SØRLANDSPORTEN fordeles til samtlige ansatte og pensjonister i vegvesenet og bilkontrollen samt bl.a. til sentraladministrasjonen, fylkesadministrasjonen, landets vegkontor, kommunene og lokalavisene.



Våre politifolk er effektive og hjelpsomme. Nøl ikke med å be om assistanse når det er påkrevet. Men vær klar over at det drives intens trafikkkontroll i turistsesongen og at reaksjonen på lovovertrедelser kan være hard. Bøtelegging på stedet og inndragning av førerkort er vanlig reaksjon – også overfor utenlandske trafikkysndere.

VERNEARBEIDET I FYLKET VÅRT



av verneleder, avd. ing. H. Cap-
pelen Aas.

Vi kjenner alle til at det for-
tiden arbeides med **utkast** til lov
om arbeidsmiljø, et utkast som,
naturlig nok, har ført til debatt
på ulike hold.

Utkastet har passert vegsjef,
samarbeidsutvalg og verneutvalg
og uttalelser fra fylket er retur-
nert Vegdirektoratet. Vegdirek-
toratet har så i brev av 14.4.75
en lengere uttalelse til Samferd-
selsdepartementet, med gjen-
part til Kommunaldepartemen-
tet, hvor det gir uttrykk for en
del vansker med å benytte be-
budede lov på vegvesenets mange
og ulike arbeidsplasser.

Det samme kom til uttrykk på
Hamar forleden hvor verne-
lederne i fylkene var samlet til
første kursuke (av en serie på
fire) for å perfektionere seg i ver-
ne- og miljøledelse.

Verne- og miljølederne skrev
der et brev til Vegdirektoratet
hvorfra hitsettes bruddvis:

"Utkastet til lov om arbeids-
miljø passerte verneutvalgene og
vernelederne forleden. Blir denne
lov (ovennevnte) vedtatt vil dette
medføre et betydelig merarbeid i
fylkene ---"

"En har med tilfredshet blitt
underrettet om at Kontoret for
tekn. rasj. i Vegdirektoratet skal
fungere som en koordinerende
instans for vegvesenets verne- og
miljøarbeid".

"Vedkommende må kunne gi
retningslinjer til den nye lov,
slik at loven blir tilpasset veg-
vesenets ulike arbeidsplasser."

"Videre finner vernelederne det
naturlig at de snarest blir repre-
sentert med en eller to mann i
hovedverneutvalget ---"

Fra det mer hjemlige plan kan
nevnes at vegsjefen med rund-
skriv av 4.4.75 bad tillitsmen-
nene foreta valg av verneombuds-
menn og varamenn for perioden
15.5.75 til 15.5.77.

Organisasjonsplan for denne
periode vil bli vist i neste nr. av
"Sørlandsporten".

AVSKJED MED 29 PENSJONISTER

I løpet av de senere år har mange av de "gamle" i vegvesenet trukket seg tilbake og er blitt pensjonister, og med dem synes det for enkelte at noe av vegvesenets ansikt utad også er blitt borte.

Torsdag 6. mars var det igjen avskjed med en ny gruppe.

Hele 22 pensjonister deltok i avskjedsarrangementet (7 var forhindret fra å møte).

Dagen startet med omvisning på Skarpnes vegsentral, hvor gjestene ble traktert med rundstykker og kaffe. Turen gikk deretter til Asbie gård i Øyestad, hvor anleggsarbeidet på den nye parsellen av E 18 utenom Arendal ble

tatt nærmere i øyesyn.

Ved middagstider ble dørene til hotell Phønix i Arendal åpnet for pensjonister og vertskap, og etter en velsmakende middag var det overrekkelse av gaver og diplomer.

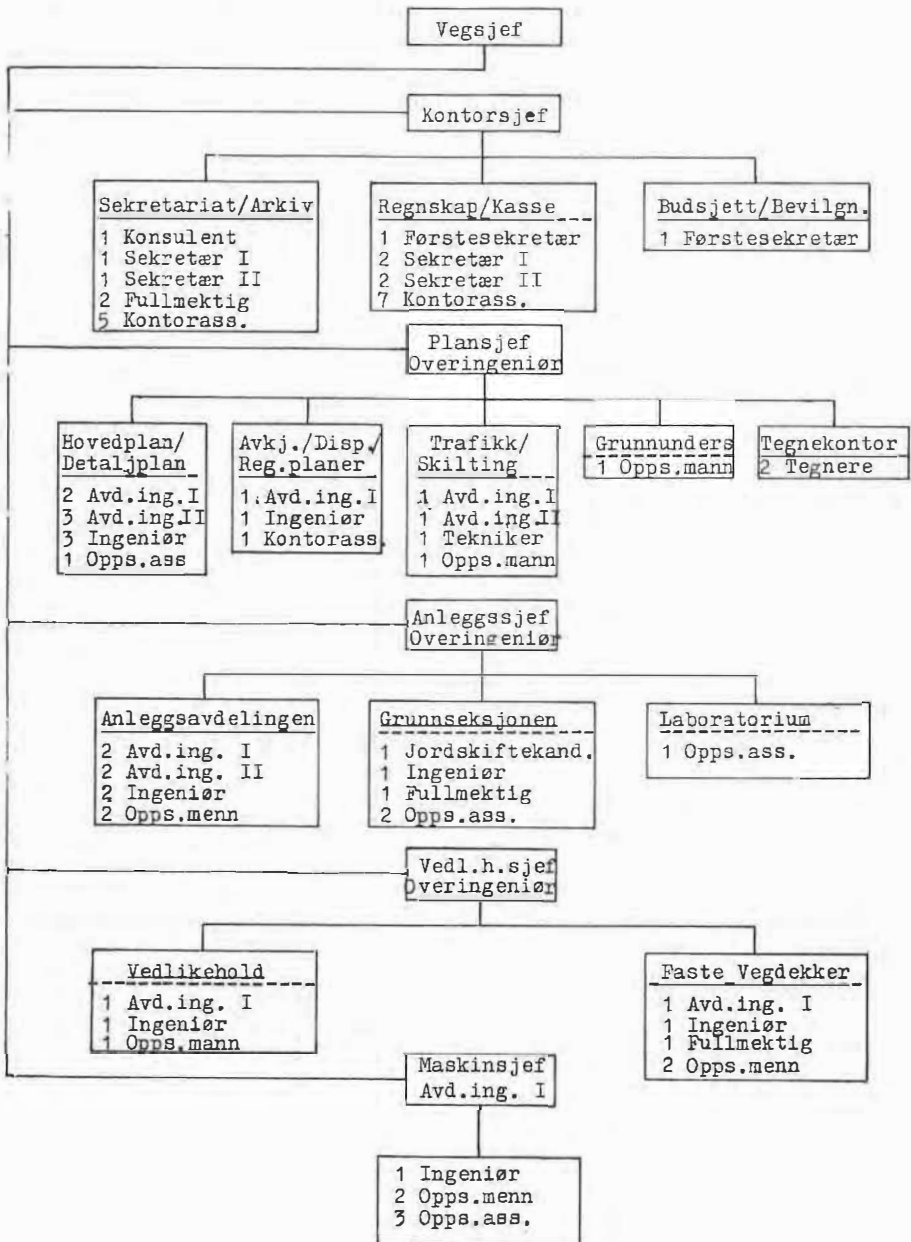
Det var vegsjef Irgens som, etter en kort hilsningsstale, stod for gaveoverrekkelsen.

Senere var det takke- og hilsningstaler fra bl.a. nestformannen i Norsk Arbeidsmannsforbund, Ole Flesvig, hovedtillitsmann Tellef Rislå, vedlikeholdsarbeiderne v/Jacob Hansen og anleggsarbeiderne v/Håkon Håversen.



Pensjonistene foreviget sammen med vegsjefen etter høytideligheten på hotell Phønix.

Organisasjonsplan 1. 1. 1975



OVERENSKOMSTEN OPP TIL DEBATT

Nye Overenskomster er bestandig gjenstand for ulike tolkninger av de forskjellige paragrafer og bestemmelser. Slik har det vel alltid vært, og vil fortsatt bli i fremtiden.

En "hjelp i nøden" er orienteringsmønster som Vegsjefen innkaller til så snart et forhandlingsforslag for statens vegarbeidsdrift foreligger.

På møtet den 7. mars i Arendal møtte vegarbeidernes tillitsmenn i de 6 vedlikeholdsdistriktene, og representanter for administrasjonen, vegsentralen, anlegget E 18 Sørsvann-Stoa foruten nestformann i Norsk Arbeidsmandsforbund, Ole Flesvig, og kontorsjef Erik Hjeltborg og 1. sekretær E. Monsrud fra Vegdirektoratet.

Etter å ha fulgt forhandlingene (tolkningene) en hel dag, sitter man igjen med det bestemte inn-



Panelet som måtte svare på en rekke kinkige og tvilsomme spørsmål og fortolkninger besto av, fra venstre: Ole Flesvig, Even Monsrud og Erik Hjeltborg.

trykk at meget ble avklart underveis, mens det for enkelte sakers vedkommende het at "dette skal bli nærmere undersøkt, og meddelt fylkene i form av rundskriv", osv.

Felles for partene er vel håpet om at man før eller siden må komme frem til en Overenskomst hvor det ikke gis muligheter for misforståelser. Men kommer det noen gang?



Et utsnitt av den lydøre og aktivt medvirkende forsamling under orienteringsmøte på Phønix hotell.

VEIVSENET

LØNNSUTVIKLINGEN for enkelte grupper av ansatte i veivesenet har skapt bekymring innad i veietaten. Bekymringen kan, og bør, deles av mange utenfor denne krets. I videste forstand gjelder det forvaltningen av samfunnets ressurser til veiformål, og det er ikke lite som f.eks. årlig nedlegges av penger i denne sektor. Det gjelder milliarder av kroner.

I korte trekk er forholdet at grupper som ingeniører – fra teknisk skole – og veioppsynsmenn er blitt hengende etter i lønnsutviklingen. Ute på anlegg er det få andre som, under ellers like forhold, får mindre igjen for sitt arbeide enn nettopp disse kategorier. Dette på tross av at de to grupper hører med i arbeidsledelsen. I stor grad gjelder det samme for oppsynsmannsassistenter.

Hverken fra de berørte gruppers side, fra veivesenets side eller fra vår side, betyr dette kritikk mot de andres lønnsnivå.

KONSEKVENSENE av denne utvikling er at få vanlige arbeidere er interessert i å skaffe seg kunnskaper og muligheter til å bli oppsynsmenn. Hvorfor skal de det? De vil tjene bedre uten slikt avansement. Dermed er det lagt en alvorlig bremse for hovedrekrutteringskilden til den ansvarsfulle stilling veioppsynsmenn innehar. Hvorfra skal man så hente slike? Spørsmålet står ubesvart.

For ingeniørene gjelder i prin-

sippet det samme, men virkningen er litt anderledes. Veivesenet får en rekke ingeniører til sine ledige stillinger direkte fra skolen. Folk med lang erfaring ser man lite til. Etter noen år i veivesenet flytter mange over til konkurrerende arbeidsplasser der lønnsmulighetene er bedre. Og med den opplæring de har fått i veivesenet, er de ettertraktet på markedet. For veivesenet betyr dette store gjennomtrekk i stillingene, noe som gjør det umulig å oppnå de fordeler som bl.a. ligger i kontinuitet i en stilling.

Så lenge der er flust med ingeniører er det kanpt noen krise for veivesenet. Men straks det skulle bli mangel på slike, ville vegvesenets svake konkurransemulighet gjøre det vanskelig å få besatt stillinger overhodet.

Det er umulig å beregne de nøyaktige samfunnsøkonomiske konsekvenser av forholdene. Derom vil de lærde alltid strides. Interessant er det imidlertid å ta med at man kan spare betydelig etterhvert som kvaliteten i arbeidsledelsen øker. Dette er særlig viktig i en tid da veibygging ikke har overstrømmende politisk støtte. Mer enn noen gang før gjelder det å utnytte pengene best mulig. Personalpolitikken spiller en sentral rolle her. Derfor er utviklingen en tankevekker for ansvarlige – både innenfor og utenfor veivesenets sirkler.

Aftenposten

Ærefullt oppdrag for vår ene redaktør

Vegen og Vi, bedriftsblad for Statens vegvesen, har i de senere år vært gjenstand for en omlegging både av det tekniske utstyret og av den redaksjonelle linjen. Utgivelsen av bladet er også blitt mer regelmessig. Men sår det blant annet er gjort kjent gjennom Vegen og Vi's egne spalter, ønsker Vegdirektoratets informasjonskontor også å utvide og omorganisere redaksjonsutvalget.

Informasjonskontoret har over Vegdirektoratets Fagsjefmøte foreslått oppnevningen av et redaksjonsutvalg som skal fungere som et rådgivende utvalg for redaksjonen, og at dette skal komme sammen minst 2 ganger i året. Informasjonskontoret har også lagt fram følgende forslag til sam-

mensetning av redaksjonsrådet: Plansjef Søren Gunnar Thorsdal, Rogaland, formann
Bilsakkyndig Jon Echougen, Ålesund, nestformann
Tegner Grethe Løyland, Østfold
Oppsynsmann Mads Krogh, Aust-Agder
Hovedtillitsmann Rolf Buknotten, Nord-Trøndelag
Driftsjef Gunnar Eigeland, Troms
Personalsjef Olav Baastad, Vegdirektoratet
Undersirektør T. Thurmann-Moe, Veglaboratoriet.

Alle forslag ble godkjent av Fagsjefmøtet.

Redaksjonsutvalgets viktigste funksjon vil bli å drøfte stoffvalg og temaer i kommende utgivelser av Vegen og Vi, og virke som "idebank" for redaksjonen.



Norske barn er mye ute. Dessverre har vi ikke et trafikksystem som tar hensyn til et slikt faktum. Vi ber Dem derfor være forberedt på at lekende barn kan dukke opp når som helst og hvor som helst. Norge har mange barn - men ingen å miste!



50 km/t i tettbygd strøk - vår viktigste fartsgrense. NB! Noen steder er det bare stedsnavn-skilt som forteller at man kjører inn i et tettsted. I mange tilfeller er tettbygd strøk ikke skiltet spesielt, og trafikantene må selv vurdere om de kjører gjennom tettbygd strøk eller ikke.

De ble årets seriemestere

Med bare et tap i protokollen etter 14 spilte seriekamper, ble det tidlig i mars klart at Vegvesenet var årets seriemestere i håndballens 1. div. Laget har også tidligere "snust" på mesterskapet, men først i år lyktes det altså å gå helt til topps.

At det var spenning foran den avgjørende kampen mot Tangen Verft, skulle være unødvendig å nevne. Uavgjort eller seier betød mesterskap, et tap kunne resultere i at Politiet kunne klyve til topps på tabellen.

Laget etterlot imidlertid ingen tvil, de tok føringen fra start og vant til sist 9-7 etter å ha ledet 6-3 ved pause.

De vanskelige — for ikke å si umulige — treningsforholdene i Stintahallen har laget i år tatt konsekvensene av. I stedet for å stille med 3-4 mann fra kl. 22 — 23 en kveld i uken, reiste spillerne over til Hisøy hvor de hadde leid lokale. Denne bestemmelsen var nok med å avgjøre resultatet i år, i det spillerne i ro og mak fikk trene og innøve nødvendige trekk.



Sørlandsporens utskremte medarbeider var selvfølgelig tilstede da ovenstående lag ble seriemestre: Fra venstre i første rekke: Olaf Valeur, Sverre Gullesen, Mads Krogh og Ivar B. Pedersen. 2 rekke fra venstre: Helle Iuell, Per Knudsen, Olaf Haugmoen, Bjørn Johnsen, Per Espeseth og Nils Kjell Messel.

VI GRATULERER MED

50 ÅR:

30.10 Salve Eieland
01.11 Olav Solberg
07.11 Leif Johansen
09.11 Kåre Halvorsen

60 ÅR:

06.09 Olaf Gundersen
12.09 Hans Torjesen
17.10 Knut S. Røysland
03.12 Hallvard Lien
24.12 Knut O. Vatnedalen
30.12 Åge Wroldsen

65 ÅR:

09.01 Torje Fena
27.04 Gunvald G. Fossen
14.05 Johan Beisland
19.06 Andreas Berntsen
20.06 Olav K. Svaland
06.09 John D. Kristiansen
15.09 Olav M. Olsen
08.10 Fritz Junker
28.10 Nils Tveite
17.11 Bernhard Jensen
28.11 Kristian Danielsen
02.12 Gunvald Rustad

70 ÅR:

21.11 Johannes B. Irgens



10 regler i vernearbeid.

1. Ta ingen unødige sjanser.
2. Hold alltid vern på plass.
3. Bruk ikke utstyr o. a. uten tillatelse.
4. Husk alltid å følge vernereglene.
Hvis tvil, spør arbeidslederen.
5. Husk at gal bruk og dårlig vedlikehold av håndverktøy forårsaker ulykker og skader.
6. Sørg for godt fotfeste ved løfting.
7. Driv ikke med grov spøk, det kan forårsake store skader.
8. Pass på at arbeidsklærne er egnet for jobben.
9. Ta hånd om de nyansatte og hjelp dem til trygge arbeidsvaner.
10. La selv de minste sår og rift få førstehjelpsbehandling.

Vern og Velferd



**HOLD
NORGE
RENT**

**Kast ikke
bladet
i naturen**