



# RYGGJA-VEGEN



NR. 3 - 1974

# Innhold

3 MINUTT MED VEGSJEFEN .....	s. 3
VEGKONTOR OG BILKONTROLL I KONTAKT MED MASSEMEDIA .....	s. 4
TILLITSMANNENS SPALTE .....	s. 5
RYFYLKE – EN UTFORDRING TIL VEGVESENET .....	s. 6
NYTT FRA VERNEUTVALGET .....	s. 9
FRA PERSONALFRONTEN .....	s. 10
ØRSDALEN – VEGLØS BYGD .....	s. 12
ETTER ÅPNINGEN AV MOTORVEGEN .....	s. 17
FRA SAMARBEIDSUTVALGET .....	s. 18
AKSJON TRAFIKKSIKKERHET 1974 .....	s. 20
FORSØPLING AV RASTEPLASSENE .....	s. 22
HOLD NORGE RENT-AKSJONEN .....	s. 24
VI PRESENTERER – EKSPEDISJONEN .....	s. 25
HEDER TIL OPPSYNSMANN BERTELSEN .....	s. 26
BEDRIFTSTUREN 1974 .....	s. 27
DØDSFALL .....	s. 28
OPPLÆRINGSPROGRAM FOR HØSTSEMESTERET .....	s. 28
IDRETT .....	s. 30

## RYGG JA-VEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Lay-out: Rolf Mollerin.

### Redaksjonsråd:

Vegsjef Ch. Danielsen, Overing. O. Ø. Hamre, Bilsakkyndig I. Eikehaug, Fullmektig Magnhild Ødegård, Oppsynsmann A. Oddane, Arbeider M. Wiik.

### Bidragsytere:

Ch. Danielsen, M. Wiik, S.M. Olsen, J. Lund, H. Folgerø, P. Hole, T.R. Larsen, G. Mork, M. Kirkhus, Arne G. Vasbø.

Red. takker spesielt Kari Auklend for all hjelp til dette nummer av avisen.

Redaksjonen avsluttet 28. aug. 1974.

Opplag: 1100

Sats og trykk: Gjøstein Boktrykkeri A/S

## **3 minutt med veg sjefen:**

Det er statistisk påvist at veg- og anleggsarbeid er et av de farligste arbeider i dette land. Til tross for at vi har et godt utbygd verneapparat, strenge sikkerhetsbestemmelser og vante folk som ikke tar unødige risikoer, kan ulykken være ute. Når en tenker over det, er det på mange måter bemerkelsesverdig at vegvesenet i Rogaland gjennom en årrekke ikke har hatt noen alvorlige arbeidsulykker.

Og så plutselig skjer det, og vi får melding om at Sverre Sandstøl er omkommet ved en sprengningsulykke på veganlegget E-18.

Sverre Sandstøls plutselige bortgang har gjort et dypt inntrykk på oss alle. Han vil bli dypt savnet både av sin familie og sine arbeidskamerater og husket som en ualminnelig sympatisk og grei ung mann som var godt likt av alle. Vår medfølelse går spesielt til hans familie, men også til hans arbeidskamerater. Jeg vil gjerne fra denne spalten si at det er ingen som etter min mening kan lastes for denne ulykken. Ulykker skjer, og vil komme til å skje uansett hvilke sikkerhetstiltak vi treffer, og selv om alle legger godviljen til.

Måtte denne tragiske hendelsen likevel mane oss alle til å vise enda større forsiktighet i vårt farlige arbeid.

Ch. D.

# Vegkontor og bilkontroll i kontakt med massemedia

Vegvesenet har stort sett et godt forhold til massemedia i fylket. Det var vegsjefen som sa dette på et kontaktmøte med massemedia som vegkontoret og bilkontrollen hadde tatt initiativ til. Hensikten med møtet var å informere om vegvesenets oppbygging i fylket og orientere om hvor pressen kan henvende seg for å få de opplysninger som publikum er interessert i og har krav på å få.

Vi har i fylket stort sett praktisert det slik at den enkelte medarbeider som arbeider med saken også får gi opplysninger direkte i den grad og i den utstrekning han kan. Dette var en ordning som også pressen sa seg tilfreds med. Dersom vi hadde en egen pressetalsmann ville dette ofte forsinke sakene i den grad at de ble uaktuelle.

Møtet var lagt opp slik at de enkelte avdelings- og seksjonsledere holdt en kort orientering. Etterpå var det anledning til avklarende spørsmål.

En post på programmet var frimodige ytringer fra pressen om vegvesenet. K.M. Vikse fra Haugesunds Avis mente at det var en stor fordel å kunne henvende seg direkte til de medarbeidere som var arbeidsbestyrere i nordre avdeling. Han var også interessert i at vegsjefens kontordager i Haugesund ble kunngjort. Ved en tilfældighet hadde de kunnet dekke pensjonistfesten i byen. Vikse mente at også slike ting hadde interesse for pressen og burde gjøres kjent.

Aadnøy fra Stavanger Aftemblem sa seg enig i at den direkte kontakt var en god kontakt — på døgnbasis. Han sa at vegvesenet hadde krav på at alle fakta ble gjengitt korrekt, alle talloppgaver og da-

toer skulle være riktige. Men kommentarer er fri, vegvesenet måtte finne seg i å få sine disposisjoner vurdert og kommentert av pressen. Aadnøy mente også at vegetaten i større grad burde gå til pressen i saker som kunne være av stor betydning for fremtiden i fylket vårt. En ting var at sakene ble behandlet riktig etter rutinen, en annen ting var at saker kunne være så omfattende at alle parter ville være tjent med en debatt i utredningsfasen slik at publikums meninger kunne telle med i vurderingen. Det viser seg nemlig at det kan være meget vanskelig å komme i kontakt med den vanlige borger, selv i saker som har fått bred omtale i massemedia.

Etter lunsjen kåserte bilsakkyndig Hansteen om forholdet mellom bilkontrollen og publikum. Han mente at dette hadde blitt bedre, med det sto meget tilbake å ønske. De bilsakkyndige ønsket ikke å være i en stilling der de ble møtt med frykt. Hansteen var klar over at det ofte var slik og han beklaget dette. Han trodde at den fremtidige opplæring av de bilsakkyndige ville gjøre det lettere å komme publikum i møte slik at denne avstanden ble opphevet.

Hansteen beklaget også den mangel på folk og redskap som gjorde det umulig å kunne hjelpe publikum som forbrukere. Noe hadde de klart å gjøre, men det var alt for lite.

Dagen ble avslutten med befaring av motorvegen og rv. 510.

# Tillitsmannens spalte

Når arbeiderne har fått tildelt fast spalteplass i "Ryggjavegen" for sin tillitsmann, så vil spørsmålet melde seg automatisk: Hva skal vi skrive om, og hva har nyhetens interesse?

Lønnsspørsmål og forslag til ny overenskomst er forlenget innsendt til forbundet, så den saken er grei.

Det ser ut som om oppfordringen i forrige nr. av "Ryggjavegen" har hatt sin virkning når det gjelder uorganiserte. Det har vært en fornøyelse å se den tilslut-

ning som har foregått. Mange av dem som sto utenfor er nå innmeldt i foreningen, og det er å håpe at resten følger etter.

Som et ledd i vernearbeidet deltok Svein Magne Olsen fra kontoret og undertegnede i et kurs på Ulvik Hotel arrangert av A.O.F. Kurset varte en uke og omhandlet Helse-, Verne- og Miljøproblemene på arbeidsplassene. Kurset er delt i to med en uke i høst, og en del oppgaver som skal løses i tiden mellom kursene, så der er nok å henge fingrene i.

7. og 8. mai var jeg invitert til å delta på kontorsjefkonferansen på "Voksenåsen" for å drøfte personalpolitikk og personalforvaltning i vegvesenet. Etter vegdirektoratets opplegg vil der skje en styrkning av personalkontorene i fylkene, slik at man får mer system og personell til arbeidet med f.eks. lege og helsetjenesten. Vernearbeid og opplæring/omskoleing og omplassering og ellers at det som hører under et personalkontor.

Nå har vel de fleste hatt en velfortjent ferie, slik at vi står godt rustet til å møte vinteren. Ledelsen har ennå en gang vist stor forståelse for det syn anleggsarbeiderne hevdet når det gjelder 4 uker sommerferie, og vi sender honnør og takk til ledelsen for denne gest.

M. Wiik

# Ryfylke – en utfordring til vegvesenet

Vegvesenet har lange tradisjoner når det gjelder vegbygging i Ryfylke. Det har vært et vanskelig terreng å bygge veger i, og lenge har vi holdt på. En skulle nesten tro at vi snart var ved veggens ende.

Alle som kjenner Ryfylke vet imidlertid at enda er det langt igjen før denne utkanten av Rogaland har fått et tilfredsstillende og sammenhengende vegnett.

Mens den øvrige del av Rogaland og praktisk talt hele landet forøvrig er i full sving med å bygge det jeg vil kalle 2. generasjonsveger, – veger til erstatning for gamle utilfredsstillende veger, – så er hovedoppgaven i Ryfylke fremdeles å bygge ut 1. generasjonsvegnett, – d.v.s. nye veger der det før ikke var forbindelse.

Det ser nå heldigvis ut til at vi nærmer oss sluttfasen i denne viktige oppgaven. I løpet av de kommende 5–6 år vil vi få en vegbyggingsinnsats i Ryfylke som aldri før i historien, og når denne perioden er over, vil indre Ryfylke ha løst mange av de oppgaver som denne regionen har strevd med i lange tider.

Denne forseringen vil være en stor utfordring til hele vegvesenet og en oppgave som alle hver på sin kant må være med på å løse.

Hva er det så som skal gjøres? La meg nevne noen av de største oppgavene.

## Suldalsvegen

Vi har satt oss som mål å få denne vegen ferdig til 1979. Skal vi klare det, trenger vi ca. 60 mill. kr., vi må øke anleggsstaben til 70–80 mann, over det dobbelte av det vi har i dag, vi må sette inn de beste og mest moderne maskiner som er å

få, vi må arbeide i skift og vi må drive flere kilometer med tunneller.

Det blir en hard jobb, kanskje en av de vanskeligste vegvesenet har hatt hittil i dette fylket. Men foreløpig er jeg optimist, og jeg tror vi skal klare det.

## R.v. 13 Vindsvik–Nesvik

Dette anlegget går langs nordsiden av Jøsenfjord ut til Jøsenneset og er en omlegging av Ryfylkevegen. Ryfylkevegen vil bli innkortet med ca. 10 km og reisetiden med ferja over Jøsenfjorden vil bli redusert til det halve. Og ikke mindre viktig, vegen vil gi vegutløsning for ca. 230 mennesker på Jøsenneset.

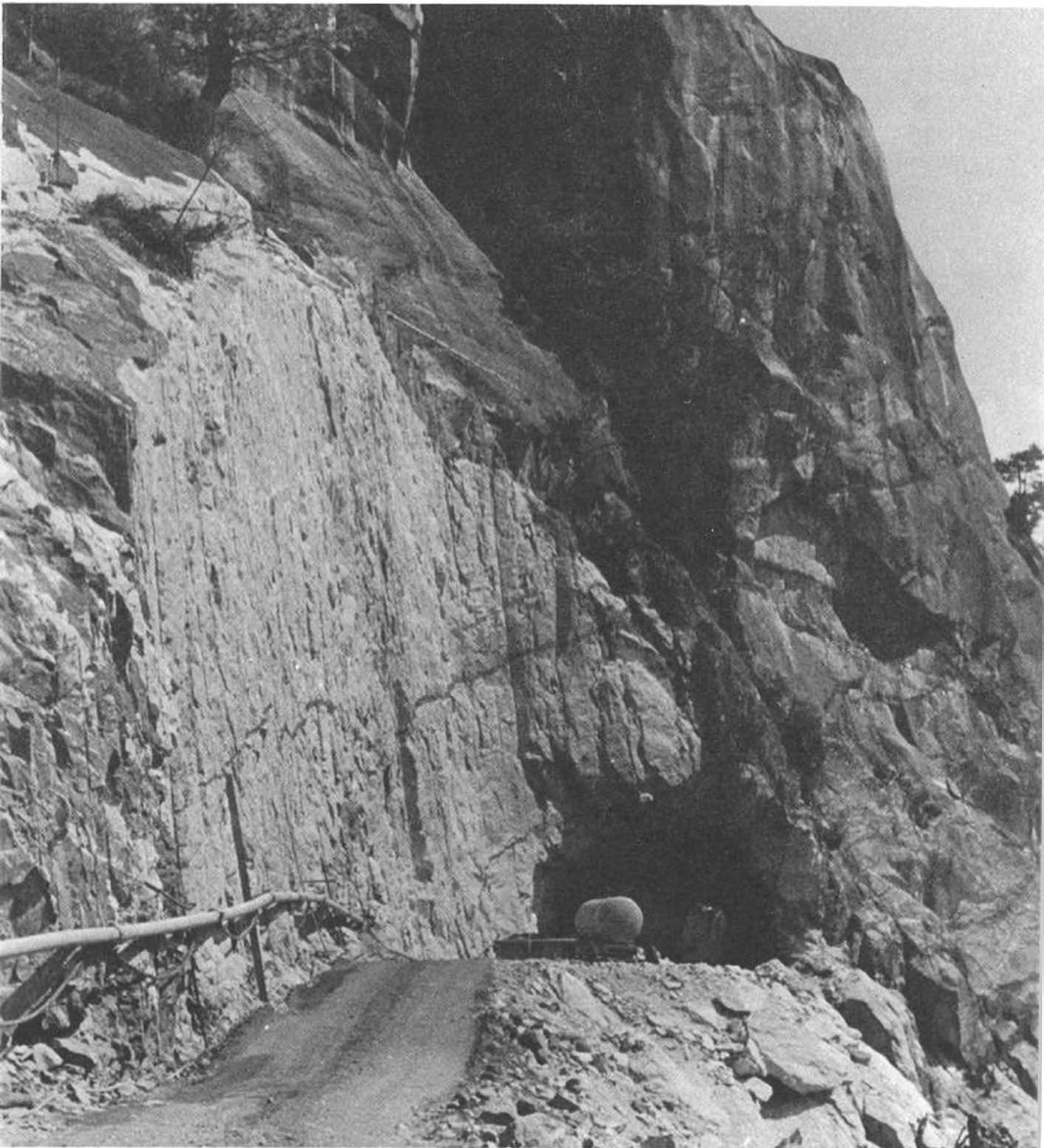
Vindsvik–Nesvik er foreløpig kostnadsregnet til 28 mill. kroner. Vi håper så smått å komme i gang med anlegget allerede i år, og så blir det forhåpentlig arbeidet i et kjøp til vi er framme i Nesvik.

I tillegg til disse to store riksveganlegg skal vi fortsette utbedringen av Ropeid–Saudasjøen med 2 mill. kr. pr. år, bygge om riksvegen i Sand sentrum (4 mill. kr.) og bygge om Ryfylkevegen gjennom Fosane mellom Hjelmeland og Tøtlandsvik slik at denne strekningen kan få 8 tons akseltrykk.

På fylkesvegsektoren foregår det alltid noe, også i Ryfylke. Vi arbeider kontinuerlig med utbedringsarbeider, oljegrus, bruforsterkninger og mindre veganlegg. Dette arbeidet vil selvsagt fortsette i årene framover.

Men i tillegg vil vi få en del større fylkesveganlegg med årlige bevilgninger som vil langt overskride det vi er vant til på den fronten.

Parti av Suldalsvegen under anlegg



La meg nevne noen.

Fylkesveganlegget Søndenå—Maldal—Løland gir vegutløsning til Hylsfjorden og til ca. 150 mennesker. Vassdragsvesenet skal forskottere 12 mill. kr. til denne vegen, og vi har lyst til å få tak i de pengene og bruke de opp snarest mulig slik at minst mulig blir oppspist av prisstigningen. Anlegget er allerede kommet igang med en enterprise på ca. 1,4 mill. kr. Vi vil følge opp i 1975 med nye enterpriser og forsere anlegget etter beste evne.

Fylkesveganlegget Vadla—Indre Eiane gir Vadlabygda direkte forbindelse med Ryfylkevegen og til kommunesenteret i Hjelmelandsvågen. Hjelmeland kommune har fått 6 mill. kr. av Vassdragsvesenet til å dekke sin del av dette anlegget. Dersom kommunen går med på å forskottere noe av fylket sin andel, vil vi foreslå at fylket setter inn ordinære bevilgninger mot slutte av anleggstiden, og så vil vi ta sikte på å gjøre anlegget som er kostnadsbe-

regnet til 13 mill. kr. ferdig i 1979. Her blir det vel også en del entreprenørarbeider, — kanskje i samarbeid med Ulla-Førre verkene.

Vi har også andre fylkesveganlegg som vi regner med skal bli ferdige i de første årene framover, la meg nevne Bråtveitvegen, Askvik—Østebø og Sand—Eide.

De anleggene jeg har nevnt her, både riks- og fylkesveganlegg utgjør tilsammen investeringer i størrelsesorden 145 mill. kr., — og det har vi tenkt å bruke opp i løpet av, skal vi si 5 år.

Dersom vi skal klare det, må planleggingsarbeidet forseres og grunnspørsmålet ordnes. Det må skaffes arbeidskraft, — om nødvendning med overføring fra andre deler av fylket. Anleggsledelsen i marken må styrkes, og maskiner av alle slag må skaffes til veie.

Jeg vet at både planavdelingen og driftsavdelingene er i full sving med dette forberedende arbeid, og jeg har tro på at de skal lykkes.

Ch.D.

#### INNKJØPSORDNINGEN

Vi har inntrykk av at den nye innkjøpsordningen er godt innarbeidet i fylket. Innkjøpskontoret har utarbeidet en oversikt over totale varekjøp i første halvår som vi bringer videre.

Klasse 0. Kontorutstyr	4 885,00	0,03
Klasse 1. Forbruksvarer	11 362 814,00	68,98
Klasse 2. Verktøy og instrumenter	75 555,00	0,46
Klasse 3. Redskaper	208 706,00	1,27
Klasse 4. Verkstedsmaskiner og verkstedsutstyr	97 569,00	0,60
Klasse 5. Driftsbygninger og maskiner	3 312 141,00	20,11
Klasse 6. Forpleinings- og Innkvarteringsutstyr	317 043,00	1,92
Klasse 7. Originale reservedeler	1 092 735,00	6,63
Totalt varekjøp	kr. 16 471 453,00	100,00

Som vi ser er det betydelige beløp som kontoret håndterer. For hver prosent et samordnet innkjøp gir i gevinst sparer vi i overkant av 300 000 kroner. Driftsutgiftene til dette kontoret ligger neppe over 200 000 kroner. Det vil si at når Aardal og folkene hans har skaffet vegvesenet en rabatt på omlag 0,6% på varene, så er resten netto for etaten.



# Nytt fra verneutvalget

**Verneutvalget hadde sitt site møte før sommerferien 4. juni. Her ble blant annet Yrkesstatistikken i vegvesenet for 1973 drøftet og sammenholdt med yrkes-skadene en har hatt her i fylket.**

Skadehyppigheten i vegvesenet har i de senere år ligget noe under skadehyppigheten for lignende arbeid i andre firma/etater. Også i 1973 var det en bedring i dette forhold, på landsbasis hadde en i vegvesenet i 1973 — 383 skader, en nedgang på 9,5% fra foregående år. (Her er da bare tatt med skader som har gitt friskmelding innen utgangen av året). Dette gir en skadehyppighet på 4,4 skader pr. 100 sysselsatte, for øvrige firma/etater vil dette tallet bli ca. 4,8—4,9 i 1973. Rogaland hadde 20 av de ovenfornevnte skadene, og dette utgjør en skadehyppighet på 4,3, altså noe under landsgjennomsnittet i vegvesenet.

Fraværssraten, d.v.s. antall fraværskdager pr. 100 sysselsatte, har også på landsbasis gått noe ned, fra 91,2 i 1972 til 83,4 i 1973, og dette har vært en tendens de

siste år. Skadene i Rogaland har vært mer beskjedne enn i de andre fylkene, og en har en relativ lav fraværssrate på 47,4.

Totalt sett vil en se at det har vært en utvikling i riktig retning, og for Rogaland sitt vedkommende en meget markant bedring. Spørsmålet er imidlertid om vi kan holde dette relativt lave nivå og helst la utviklingen gå i samme positive retning. Det ser imidlertid ikke slik ut for inneværende år. Vi har hittil (1/7-74) allerede hatt 17 skader, og antall fraværskdager er like mange første halvår i år som det var i hele 1973.

Det er særlig skadehyppigheten i forbindelse med anleggsarbeid som har steget. Sammenligner en første halvår i 1973 med første halvår i år, har skadehyppigheten i anleggsvirksomheten steget med hele 130%.

Hva årsakene til denne uheldige utviklingen er, kan være noe usikkert. Utvalget mener imidlertid at dette krever en nærmere undersøkelse, og dette blir en av oppgavene utvalget har å ta fatt på etter sommerferien. S.M.O.

---

## ETTER ÅPNINGEN AV MOTORVEGEN

Fra side 17

portalene og visningsskiltene langs den nye E 18-ruten gjennom sentrum før åpningen av motorvegen ble foretatt. På grunn av forsinkelser i produksjonen ved fabrikken som skulle levere portalene, kunne imidlertid disse ikke leveres i tide. Det har derfor hittil ikke vært tilfredsstillende skilting på strekningen fra Fiskepiren og frem til motorvegen, og dette

har medført at ukjente har hatt endel problemer med å finne vegen. Portalene er nå ankommet og vil bli satt opp med det aller første, slik at disse problemene da skulle bli løst. Erfaringene med motorvegen hittil må derfor sies stort sett å være positive. Selvfølgelig finnes det fremdeles ting som vil måtte rettes på, og vi forsøker å følge opp dette og foreta de endringer som viser seg å være nødvendige etter hvert som vi blir oppmerksomme på dem. H.F.

# Fra personalfronten

## NOEN BETRAKTNINGER OMKRING PERSONALPOLITIKKEN

Noen sier at vi i vegvesenet ikke har noen personalpolitikk i det hele tatt. Dette kan ikke være riktig. Enten vi går inn for det eller ikke har vi en personalpolitikk, nemlig den som utgjør summen av våre beslutninger på personalfronten, enten de er bevisste eller ubevisste (ikke bevisstløse), enten de er aktive eller passive. En relevant påstand vil derimot være at vi fører en dårlig personalpolitikk eller en som ikke er aktiv nok. Ledelsen bør føle et permanent ansvar for å gjøre en slik påstand til skamme.

Den som kjenner vegvesenets historie siden siste krig vet at maskiner, utstyr og materialer har revolusjonert vegarbeidsdriften. Konkurransmomentet blant produsenter og leverandører har gjort at vi til enhver tid har kunnet velge riktig maskin eller materiale til hver jobb. Dette har vært en gledelig utvikling, både med tanke på å få optimal utnyttelse av bevilgningene og at den fysiske belastning for arbeiderne er vesentlig redusert. At øket maskindrift for maskinførerne ofte betyr helsemessige ulemper er en annen sak. Men i samme grad som maskinen overtar håndens arbeid må søkelyset rettes mot de som styrer maskinen og maskindriften, dette gjelder fra arbeideren bak spaken oppover leddene til øverste anleggsledelse. Oppmerksomheten må rettes mot alle ledd der menneskelig arbeidskraft er i bildet.

Når vi skal avgjøre om vår personalpolitikk er god nok for å nå målet, riktigst bruk av bevilgningene, må vi liste opp de ulike funksjoner innen personalsektoren og vurdere om og i tilfelle hva som er galt og eventuelt rette på feilene.

Av sentrale funksjoner kan nevnes: utarbeidelse av bemanningsplan, rekruttering, opplæring/etteropplæring, omplassering/rotasjon, verne- og velferdstiltak. Å drive personalforvaltning er ingen eksklusiv jobb for en enkelt funksjonær eller seksjon eller avdeling. Tvert om er alle i lederstilling inne i bildet i større eller mindre grad enten de liker det eller ikke. Det hjelper lite om en sentral personalledelse driver aldri så aktivt hvis de ulike ledd utover i etaten ikke følger opp. På den annen side er det fåfengt at de ulike underordnede ledd arbeider aktivt hvis et bestemmende ledd saboterer.

I erkjennelse av at personalforholdene må vies sterk interesse var dette saksområde hovedtemaet på årets kontorsjefkonferanse. Det ble belyst hvordan personalsakene idag håndteres ved vegkontorene og drøftet hvordan arbeidet for framtida best kunne legges an. De fleste av deltagerne mente det burde opprettes egne personalseksjoner ved administrasjons- og økonomiavdelingen, ikke minst med sikte på systematisk personalplanlegging og styrt personalutvikling. Enkelte hadde betenkeligheter med en egen personalseksjon som skulle behandle alle personalsaker og bare personalsaker. Mange personalsaker behandles idag best i de ulike avdelinger og dette var det vanskelig å rive opp. Allsidige arbeidsoppgaver gir mer avveksling for de funksjonærer det gjelder. Dessuten kommer i alle høve individuelle forutsetninger inn, idet det må være et siktemål at etaten utnytter den enkeltes kvalifikasjoner maksimalt, både av hensyn til etaten og til vedkommende funksjonær. Dette siste

synspunkt er forøvrig noe som bør ha almen gyldighet på alle plan i etaten. Det går direkte på trivselsmomentet. Hvis vi er i den situasjon at vi ansetter en funksjonær for å fylle et hull i organisasjonsplanen, gjør vi vedkommende urett hvis vi ikke gir ham arbeid som svarer til kvalifikasjonskravet.

Om det på konferansen var uenighet om organisasjonsmønsteret, var det bred enighet om at personalfunksjonen måtte styrkes. Videre var det enighet om at den som skulle ha den daglige ledelse av personalforvaltningen, enten som seksjonsleder eller som koordinator av funksjoner spredt på avdelingene, burde ha høye faglige og menneskelige kvalifikasjoner. Noe minstemål for teoretisk skolering var det neppe grunn til å stille opp.

En del av konferansetiden ble brukt til løsning av gruppeoppgaver, nemlig:

1. Drøft hvilke arbeidsoppgaver og hvilken bemanning personalfunksjonen ved vegkontorene bør ha for å utøve en aktiv personalforvaltning for arbeidere og funksjonærer. Gjør spesielt rede for det syn gruppen har på personalplanlegging og personalutvikling i vegvesenet.

2. Utarbeid forslag til emner og kursprogram for skolering av saksbehandlere innen personalfunksjonen.

Til oppgave 2 skal bemerkes at vegdirektoratet i melding nr. 266/74 har innbudt saksbehandlere fra alle fylker til et 1-ukes kurs i personalforvaltning. Emner og kursopplegg er i større eller mindre grad hentet fra gruppebesvarelser.

Ellers har vegdirektoratet i meldingen

om nye stillinger for 1974, og som blir disponible fra høsten, bedt om at det ved tildelingen av kontorassistentstillinger blir frigjort arbeidskraft til å styrke personalforvaltningsfunksjonen.

Konklusjonen må etter dette bli at det begynner å skje ting på personalforvaltningsfronten. En forutsetning for at intensjonene skal nåes er at de øvrige seksjoner og avdelinger viser tilbakeholdenhet i kravet om mer merkantil arbeidshjelp.

J.L.

---

#### **AKSJON TRAFIKKS. Fra side 20**

trafikksikkerhetsutvalget i Rogaland som står som koordinator for aksjonen. Denne vil skje samtidig i Egersund, Sandnes, Sævinger og Haugesund.

Denne aksjonen vil i første rekke rette oppmerksomheten på bilistenes opp-treden foran fotgjengerfelt, særlig i tilknytting til skolevegen. Det vil bli utdelt blant annet informative brosjyrer fra Trygg Trafikk. Hovedformålet er å informere om fotgjengernes rett til å ferdes i oppmerket gangfelt.

De lokale trafikktvalg i kommunene står fritt med opplegg og gjennomføring av aksjonen.

Bilsakkyndige og politiet vil samme dag foreta lyskontroll av kjøretøyer. Det er også på tale å få en del private verksteder med på aksjonen. Verkstedene vil tilby adgang for justering av lys for kjøretøyer som har slike mangler.

Lokalpresse og radio vil være engasjert i aksjonen og gi den nødvendig omtale.

Vegkontoret har også distribuert en rekke forskjellige brosjyrer fra Trygg Trafikk til vegvesenets ansatte. MK

# Ørsdalen - vegløs bygd

For de fleste av oss har vel dette betydd at Ørsdalen var et bortgjemt stykke Norge i Bjerkreim et sted. Det var alltid så tungvint å komme dit. En måtte ta båt fra Odlandsstø og rutene var lagt opp etter ørsdølenes behov. Det vil si at båten gikk ut tidlig om morgenen og inn til dalen igjen utpå ettermiddagen en gang. Samme hvor liten jobben var så måtte en regne med å overnatte, dersom en ikke leide ekstra skyss da, og det var ikke heller så lett alltid.

Selve reisen kunne virke lang der båten "sikksakket" seg over vannet. Kom en ut i uvær så en snart at Ørsdalsvatnet ikke var til å spøke med, lunefulle kastevinder kunne sette vannflaten i et eneste kok. Enda verre var det når den store båten trengte ettersyn slik at småbåter måtte overta trafikken.

I de senere årene ble forholdene bedre med ny, solid jernbåt. Det kom også til en hurtiggående, mindre båt til supplement. Inne i dalen kom det etter hvert biler til erstatning for hest og kjerre, traktorer eller det å ta beina fatt oppover. Nei, Ørsdalen var en utkant å reise til, det er sikkert.

Så kom en dit inn og ble slått av undring. Dette var ikke en typisk fjellbygd med små, karrige åkerlapper spredt utover i ulendet. Var det ikke heller et stykke Jæren til fjells? Vi ble møtt av en bygd som strekker seg flatt innover i nesten umerkelig stigning. Dalbunnen ligger fruktbar helt inn til fjellfoten og der overtar snaufjellet og går ofte ende til vær, nesten inn i himmelen. Her var velstelte jorder, men også mange mulig-

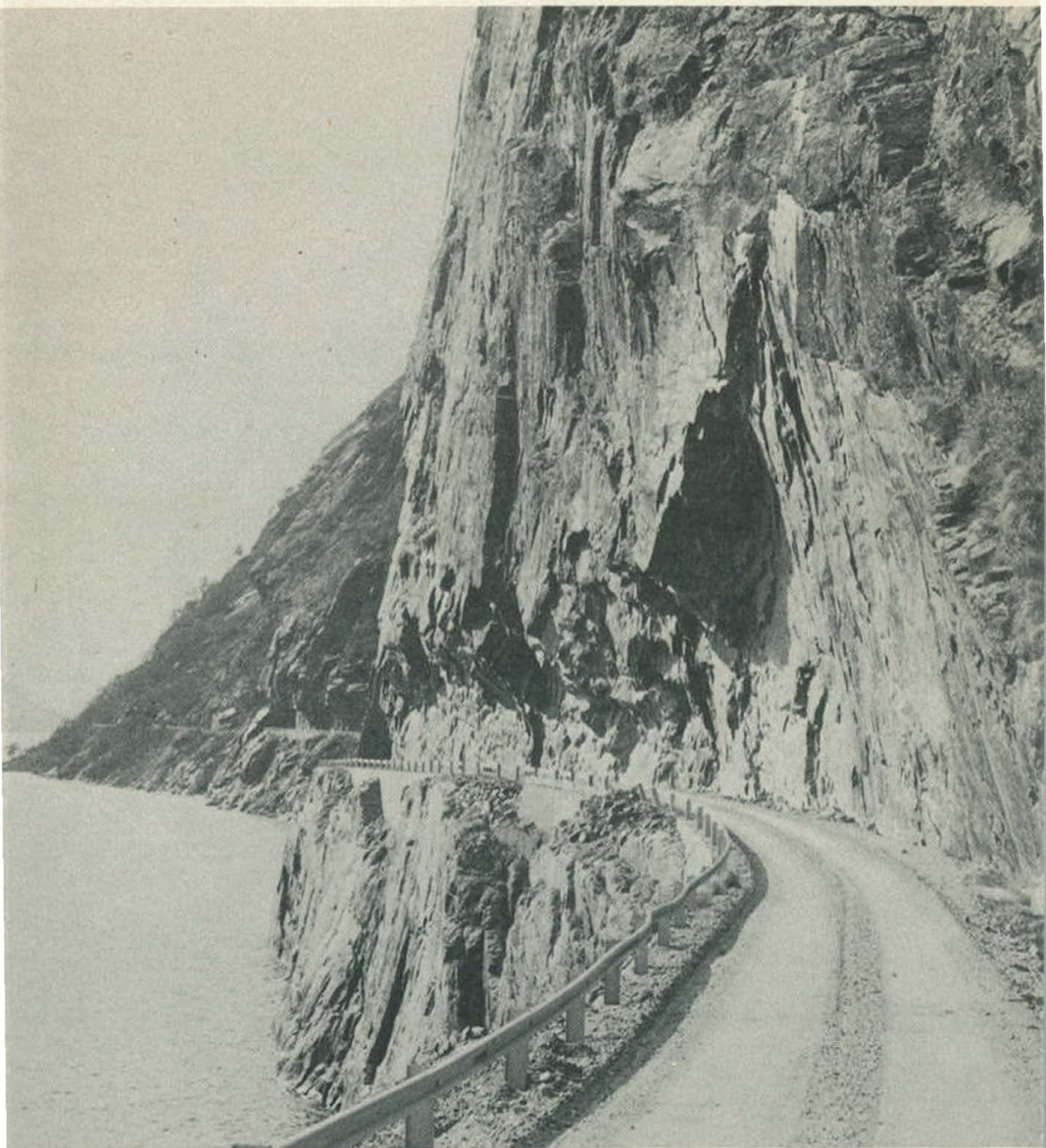
heter for nydyrking dersom noen ønsket å ta fatt på det.

Bosettingen er samlet i grupper oppover dalen, det er Vassbø, Høyland, Eik og Hovland. Etter Hovland smalner dalen av et stykke for igjen å vide seg ut i Bjordal. Denne gården ligger en mils veg fra bryggen på Vassbø, men her inne har et ungt ektepar slått seg til og bygget et hjem. I Sem Austrumdals bygdebok heter det at bosettingen har en gammel struktur som peker mot et patriarkalsk samfunn med storfamilier. Det er storgårder med småplasser omkring. Dette aristokratiske trekket ved bosettingsmønsteret sammen med det faktum at store gårder og deler av store gårder har vært kirkegods, gjør det trolig at det har vært en kirke i dalen i høymiddelalderen.

Vi blir mottatt av et gjestfritt folk, dette er et sted det er godt å være.

For den som har vært i dalen noen ganger og lært ørsdølen å kjenne, blir det etter hvert klart at hverdagens realiteter kan være hardere å leve med enn det noe romantiske inntrykket en sitter igjen med som en tilfeldig reisende, overveldet av vennlige mennesker og storslått natur. Som alle mennesker har de sine problemer, men ett sliter mer enn alle andre, de føler seg isolert, de ønsker seg veg. Uansett hvor meget bedre båtforbindelsene og rutetilbudet ble, kunne det ikke erstatte den følelsen av frihet en har når en kan sette seg inn i en bil på tunet og reise ut når det måtte passe. Dette er sikkert en følelse som ørsdølene delte med mange andre fra innestengte bygdesamfunn. Vi syntes at det var bakvendt å reise til dalen bare for en gangs skyld,

Parti fra Ørsdalsvegen langs Austrumdalsvatnet



Da båndet var klippet og kortesjen ga seg i veg ned mot dalen, feide vinden et lite øyeblikk regntåken til side – som et symbol på at nå var Ørdsalen åpnet for vegfarende og tilknyttet omverdenen



hvor meget mer bakvendt må det ikke føles å leve på et sted der en føler seg isolert.

Fraflytting melder seg. En blir liksom litt motløs av å bo et sted der en vet at om en blir riktig gammel så blir en kanskje nesten alene igjen. Det gir liten glede å arbeide med bruk som en vet kommende slekter ikke vil være interessert i å overta.

At interessen for å satse på ny jord har vært liten kan en forstå, men en må beklage det. Det viser seg at dalens dyrkbare jord kan fordobles i areal og det samme gjelder gjødslet beite.

Det er klart at ørsdølenes ønske om veg er gjort om til handling. Mange forsøk er gjort og mange teorier om hvorledes vegen kunne bygges er lansert. Det bare det at ingen av dem førte frem.

For omlag 30 år siden så det riktig lyst ut. Arbeid med veg langs vatnet frem til Berland ble påbegynt, men etter en tid ble det stanset, og i dag ser en bare sårene igjen i fjellveggen.

Vår tidligere vegsjef, Trygve Gimnes har uttalt at det var en gledens dag da ordfører Gjedrem fortalte om tilbudet fra Lyse Kraftverk, som representerte en mulighet for veg til dalen. Vegutløysing for dalens 80–90 innbyggere hadde vært et problem for ham i mange år. Det var en lang og kostbar veg fram til et lite samfunn og ikke lett å forsvare ut fra økonomiske betraktninger alene. Håpet ble også noe mindre da det for en tid siden ble investert i ny ferge og nye kaier.

Veganlegget ble stukket og kostnadsreknet av avd.ing. Haugvaldstad. Overslaget fra 1969 var på 7. mill. kroner og

skulle dekke kostnadene med å utbedre den 10,5 kilometer lange driftevegen langs Austrumdalsvatnet fra Malmei til Grøtteland. Videre skulle det bygges omlag 7 kilometer ny veg over fjellet og ned til Eik i Ørsdalen for disse pengene.

Overslaget ble i 1973 forhøyet til 9,7 mill. kroner, vi har jo hatt en markert prisstigning i landet vårt i disse årene.

Det har blitt et pent anlegg gjennom vekslende natur. Her har vi også fått den lengste vegtunnelen i Rogaland med sine 1380 meter, men denne rekorden blir nok slått når Suldalsvegen blir ferdig.

En skulle trodd at den første, yre gleden over å ha fått vegutløysing var over for ørsdølene da fylkesmann Konrad B. Knutsen klippet over snoren og ærklærte fylkesveganlegget Malmei–Grøtteland–Eik for offisielt åpnet. Sjel den har vel et anlegg under bygging i den grad vært benyttet som fremkomstveg til gårds som nettopp Ørsdalsvegen. Der anleggsmaskinene arbeidet seg frem nedover lia, fulgte privatbilene etter på trauet, hver uke et lite stykke nærmere målet.

Brukt vegen, det hadde befolkningen gjort fra første dag. En skulle tro at vegen var en realitet som etter hvert hadde festet seg, slik at åpningen bare ble en markering, en offisiell handling.

Det må ha gledet alle dem som var til stede og som har ydet sitt bidrag, både ved å skaffe pengemidler og ved å planlegge og bygge vegen, å se den oppriktige glede og den feststemning som var i bygden den 6. juli. Værgudene viste seg fra den værste siden, men dette maktet ikke å legge en demper på festlighetene.

Ved tunnelmunningen på Ørsdalsiden var det pyntet med norske flagg, et bånd med nasjonalfarger var spent over vegen og skolemusikken var oppmarsjert. De fleste innbyggerne i dalen var møtt frem, med dem mange tilreisende. Skolebarna hadde fri for anledningen.

En av ørsdølene, Tor Vassbø, ønsket velkommen. Han orienterte om dalen og de mulighetene som den hadde hatt gjennom tidene som vegløs bygd. Han trodde at knapt noen som ikke hadde levd i en isolert bygd kunne skjønne hvordan det føltes å kunne kjøre hjem på tunet for første gang. Fremtiden for dalen fortonte seg lysere nå. Det ville bli fart på nydyrking og fraflyttingstenden- sen kunne sneu seg, ørsdølene så en ny fremtid i møte.

Ordfører Tolleiv Gjedrem sa seg glad for at denne milepelen var nådd. Vegen representerte et økonomisk krafttak for kommunen med et låneopptak på omkring 1000 kroner pr. innbygger. Det var den nye kraftlinjen til Lyse Kraftverk som hadde satt fortgang i vegen. Kraft- verket ga et tilskudd på 900 000 kroner og senere et lån på 1 million kroner. Han håpet at vegen ville være med på å gi Ørsdalen videre vokster.

Vegsjef Danielsen sa i sin tale at det står respekt av det økonomiske løftet som Bjerkreim kommune påtok seg for å gi dalen vegutløsning, dette var distrikts- utbygging i beste forstand. Han roste også alle dem som hadde arbeidet på anlegget. Det hadde vært til dels farefullt og vanskelig arbeid, og mange problemer hadde det vært underveis. Han sa seg

tilfreds med det ferdige produktet, både når det gjaldt kostnader og kvalitet.

— Når en i Ørsdalen sier saks, da mener en sauesaks —. Med disse ordene over- rakte avdelingsingeniør Haugvaldstad fylkesmannen redskapet til å klippe over snoren. En solid, gammel saks fra dalen ble brukt, og den ble senere overrakt fylkesmannen til odel og eie.

I kortesje kjørte så gjestene til Ørsdalen Gjestgiveri der det var duket for omlag 170 personer. Senere på dagen var det stor tilstelning på Vikeså skole. Alle ørsdølene var invitert til å delta sammen med dem som hadde hatt noe med vegen å gjøre. Det ble en riktig feststund med taler og overrekkelse av gaver. Blant annet fikk fylkesmannen et saueskinn og ordfører Gjerdrem et vakkert fat fra ørsdølene som en takk for det arbeidet som er gjort for å skaffe dem veg.

Ørsdalsvegen har åpnet for et nytt fritidstilbud for folk på Jæren. Vegen går opp i 550 meters høyde og ligger i et terreng som vanligvis samler store snø- mengder etter våre forhold. Det vil bli tilrettelagt parkeringsplasser der for- holdene ligger til rette for det. Den største blir laget av resten av tunnel- massene. Alt skal samordnes i en areal- disponeringsplan for området.

At tilbudet var kjærkomment fikk vi tydelig se i vinter da kilometerlange køer av parkerte biler sto oppmarsjert. For heitravere som mener at fjellet har sin sjarm til alle årstider representerer den lette adkomst en kjærkommen gave. Det skal også åpnes for hyttegrender i området.

Fortsettes side 19



# Etter åpningen av motorvegen

**Mandag 8. juli i år kappet vegdirektør Karl Olsen snoren ved Kiellandsmyra og markerte derved åpningen av den første etappe av motorveg Nord-Jæren.**

Ved at motorvegen nå er blitt åpnet for trafikk, er det skjedd en vesentlig endring av hovedvegnettet i Stavanger-området. Motorvegen fungerer først og fremst som hovedinnfartsåre til byen for trafikk fra sør, og avlaster derved den gamle E-18 for denne funksjon.

Erfaring har vist at det vil gå noen tid før trafikksituasjonen på en nytt vegsystem har stabilisert seg. Trafikantene trenger tid til å omstille seg fra sine gamle reisevaner og venne seg til det nye vegsystemet og bruke det på den rette måten.

Det inntrykk vi har fått etter at motorvegen nå har vært i funksjon i vel en måned, er at det nye vegsystemet stort sett virker tilfredsstillende. Det som har vekket størst reaksjon blant publikum er at Grannesveien er blitt stengt for gjenomkjøring ved Hinna. Kritikken i denne sammenheng har forøvrig vært både positiv og negativ, men motstanderne mot stengning har markert seg sterkest. Den endelige skjebne for Grannesveien er foreløpig ikke avgjort.

Når det gjelder selve trafikkavviklingen, så har den stort sett gått bra. Vi har observert noen misforståelser ved bruken av på- og avkjøringsrampene på motorvegen, men dette er forhold som vil bedre seg etter at trafikantene har lært å bruke dem riktig. Forøvrig har vi inntrykk av at den informasjonsbrosjyren som ble utdelt like før åpningen absolutt har hatt sin

berettigelse, spesielt det som var tatt med om kjøring på og bruk av motorveg.

Overgangen fra fire til to kjørefelt like nord for tunnelen har til nå fungert tilfredsstillende.

Vi har tidligere ikke hatt noen sikre data for hvor stor trafikken på motorvegen ville bli etter åpningen. En vanlig antakelse har vært at trafikken på E18 ved Boganes ville dele seg med 50% på diagonalen og 50% på den gamle E18.

En uke etter åpningen ble det foretatt trafikktegninger over ett døgn i krysset mellom E18 (diagonalen) og rv. 44 ved Boganes. Telleresultatene viste at av en samlet trafikk på ca. 6500 kjøretøyer i retning mot Stavanger, valgte ca. 4850 kjøretøyer, eller 75% av trafikken å kjøre diagonalen, mens ca. 1650 kjøretøyer, eller 25% svingte inn på den gamle E18 (nåværende rv. 44). Nå kan ikke disse trafikktegnene sies være helt representative for den trafikkfordeling en vanligvis kan vente, spesielt av to årsaker:

- Tellingene ble foretatt i fellesferien.
- Tellingene ble foretatt på en søndag.

Resultatene indikerer imidlertid at motorvegen vil medføre en vesentlig avlastning i trafikken på den gamle E18.

Vi planlegger å gjennomføre mer omfattende tellinger til høsten, når trafikk-situasjonen har stabilisert seg. Tellingene vil bli lagt opp slik at vi kan få et mest mulig detaljert bilde av trafikkmønsteret på det nye hovedvegsystemet.

Åpningen av motorvegen har medført at E18 har fått en ny føring gjennom Stavanger sentrum. Det var meningen at vi skulle ha fått satt opp de nødvendige

Fortsettelse side 9

# Fra samarbeidsutvalget

## KLAGER PÅ ARBEIDSTØYET

Klager på arbeidstøyet er en sak som har vært gjenganger i utvalgets protokoller i lang tid. Det har vært så mangt en har klaget over, men mest er det vel utett regntøy som til dels ikke tålte olje, og dårlig feste for knappene, som har gått igjen.

Samarbeidsutvalget har vært enige i at klagene var berettiget og har sendt dem videre til vegdirektoratet gjennom innkjøpskontoret.

Samtaler med sjefsingeniør Major på innkjøpskontoret i vegdirektoratet i forbindelse med arbeidet med ny innkjøpsordning, gjorde det klart at en på sentralt hold aldri ville vike fra krav om tilfredsstillende kvalitet når en forhandlet om et større innkjøp. Da en fant at klagene utenfra var berettiget, reklamerte innkjøpskontoret varen overfor leverandøren.

Utvalget fikk forleden melding om at reklamasjonen var tatt til følge og sa seg tilfreds med det.

Fabrikken har justert modellene noe i snittet og endret på plassering av sømmene. Styrken av sveisen er økt til det dobbelte og sveis-bredden er økt fra 5 til 10 mm. Kontrollen av stoffet som brukes blir bedre, det samme gjelder etterkontrollen. Trykknappene vil bli påsatt forsterker av et stoff som gir større friksjon. En vil i tillegg forsøke å finne frem til knappetyper som kan være mer hensiktsmessige. Fabrikken sier seg villig til å ta i retur varer som er reklamasjonsberettiget.

Sekretær Aardal på innkjøpsavdelingen sier at han har hørt lovord om det nye regntøyet. Når det gjelder dongritøyet og

vernefottøyet har han ikke hørt noen spesielle klager på dette.

## SAMARBEID – ARBEID?

Fra tid til annen får en spørsmålet om arbeid i samarbeidsutvalget egentlig er å betrakte som arbeid. Utvalget drøftet dette og det ble slått ettertrykkelig fast at arbeidet med samarbeidsutvalget er å betrakte som arbeid på linje med alt annet arbeid i etaten.

I avtalen om samarbeidsutvalg heter det i § 10 at medlemmene har rett på fri med full lønn for å delta i møtene. Videre skal deltakere som har skyss- og oppholdsutgifter få disse dekket etter regulativet. Hvor det er nødvendig å gi medlemmene fri til forberedelser, kan dette skje med full lønn. Alle utgifter til møtelokaler, kontorhjelpe og sekretær dekkes av virksomheten.

Det går frem av dette at formann og sekretær har krav på fritid til arbeidet. Om nødvendig kan overtid brukes for å gjøre arbeid som det er behov for å få gjort, fort unna.

## UNDERUTVALG

Det ser ut til at arbeidet i underutvalgene omkring i fylket kommer stadig bedre i gjenge. En vesentlig del av saksmengden som behandles på samarbeidsutvalgets møter kommer fra underutvalgenes protokoller.

Nylig ble det dannet en gruppe på vegkontoret også med følgende sammensetning: Follaug, Moi, Jorunn Larsen, Dale, Torkildsen, Kåre Høyland, Hole og vegsjefen. Utvalget har ikke valgt for-

mann ennå, men Nymark er valgt til sekretær.

## VÅRE PENSJONISTER

er antakelig bitt av vegbasillen og slutter ikke å interessere seg for veger og vegbygging etter oppnådd aldersgrense. Konsulent Hole kastet frem det forslag at undergruppene burde be inn pensjonister i området til en hyggeprat og en liten orientering. Dette var en god ide syns vi, hvem blir førstemann ut?

## FAST SEKRETÆR I UTVALGET

Denne saken har vært hos hovedsamarbeidsutvalget og HS så positivt på å ansette en sekretær i heldagsstilling som en prøveordning. Det viser seg senere at dette må fylket gjøre ved å nytte en av de fast tildelte stillinger vi får. Administrasjonen mener at en ikke kan avse en hel stilling slik situasjonen er i dag med stort arbeidspress.

Administrasjonen har saken til observasjon for om mulig å vurdere andre løsninger på saken. Det kan muligens tenkes at de funksjoner som skal ivaretas av sekretæren kan knyttes til andre stillinger. Det er satt ned et utvalg som skal legge frem et forslag til arbeidsområde, og dette forslaget må ligge til grunn for de etterfølgende vurderinger.

En er under alle omstendigheter opptatt av å lette arbeidet både i utvalg og underutvalg, samtidig er en opptatt av å skape bedre kontakt og informasjon mellom utvalgene og i organisasjonen forøvrig.

## SAMARBEIDSUTVALGET STÅR TIL DIN TJENESTE!

De fleste av oss går rundt med en mening om hvordan dette og hint på arbeidsplassen burde organiseres bedre for å øke trivselen og effektiviteten. Men som oftest brenner vi inne med slike meninger.

## HVORFOR?

Vi har kanskje vanskelig for å bryte ut av de tilvante rutiner og ta et initiativ for å rette på det vi finner galt. Her er det samarbeidsutvalget kan hjelpe deg. Ta spørsmålet opp med utvalget.

## DIN MENING ER UTVALGETS SAK

---

## ØRSDALEN – VEGLØS BYGD

Fra side 16

For vedlikeholdsfolk i distrikt 5 representerer vegen en utfordring. Naturen langs Austrumdalsvatnet er så barsk at vegen ligger utsatt til for steinsprang og flaumskader. Snømengdene og vinterutfarten vil også føre til at vegen vintersdag kan bli vanskelig å holde, især på det høyeste partiet der faren for rennedrev er stor.

Men dette overskygges av glede over å ha fått en ny provins knyttet til vegnettet og at denne vegen ble bygget i et vanskelig terreng uten uhell av nevnte art eller skade på mennesker.

Vegen vil bli ferdig oljegruset i løpet av 1975.

# Aksjon trafikksikkerhet 1974

Aksjon trafikksikkerhet 1974 er eit samarbeidstiltak mellom sentrale og lokale myndigheter, offentlege og private institusjonar og organisasjonar. Det er Statens trafikksikkerhetsutvalg som har sett aksjonen igang.

Hovedtema for aksjonen 1974 er sikring av gåande og syklande.

Programmet er vidare delt inn i følgjande deltema:

- Kryssing av køyrebane.
- Gåande og syklande langs veg.
- Separate gang/sykel-vegssystem.

Grunnen til at dette temaet er valgt, er at vi innan trafikantgruppene gåande og syklande finn omlag 40% av alle drepte trafikantar. Spesielt er barn og gamle utsette for ulykker.

Ifølge Statistisk sentralbyrå omkom 63 barn under 15 år i trafikken i 1972. Dette er omlag 13% av alle trafikkdrepte det året. 110 av de omkomne var over 65 år.

Kvart år krev trafikken omlag 500 menneskeliv og omlag 11 000 blir meir eller mindre alvorlig skada.

I dag veit vi meir enn før kva vi skal gjera for å sikra gåande og syklande. Dei mest effektive tiltaka er imellomtida langsiktige og krev store investeringar før dei kan gjennomførast. Dette gjeld til dømes bygging av separate gang- og sykkelvegar. Ikkje minst viktig er det å få bygd over- eller underganger slik at fotgjengarane og syklistane slepp å krysse køyrebane i plan.

Programmet har derfor denne målsetting:

På kort sikt:

– Tilfredsstillande vedlikehald av gang- og sykkelvegar.

– Rett bruk av gang- og sykkelvegar, over- og underganger.

– Mellombels trafikktekniske tiltak i spesielt utsette boligområder.

På lengre sikt:

– Anlegg av fleire gang- og sykkelvegssystem.

– Barn må skaffast gode og eigna leikeplassar i trygg avstand på vegtrafikken.

Aksjonen 1974 er delt opp i fem tidsperiodear: Vinter, vår, somar og haust.

Her i fylket har Trafikksikkerhetsutvalget i Rogaland oppnemnt to administrative arbeidsgrupper til å stå for dei tiltaka som det er føresetnaden å setja i verk. Det er ei tiltaksgruppe og ei informasjonsgruppe. Vegkontoret er representert i begge gruppene.

G.M.

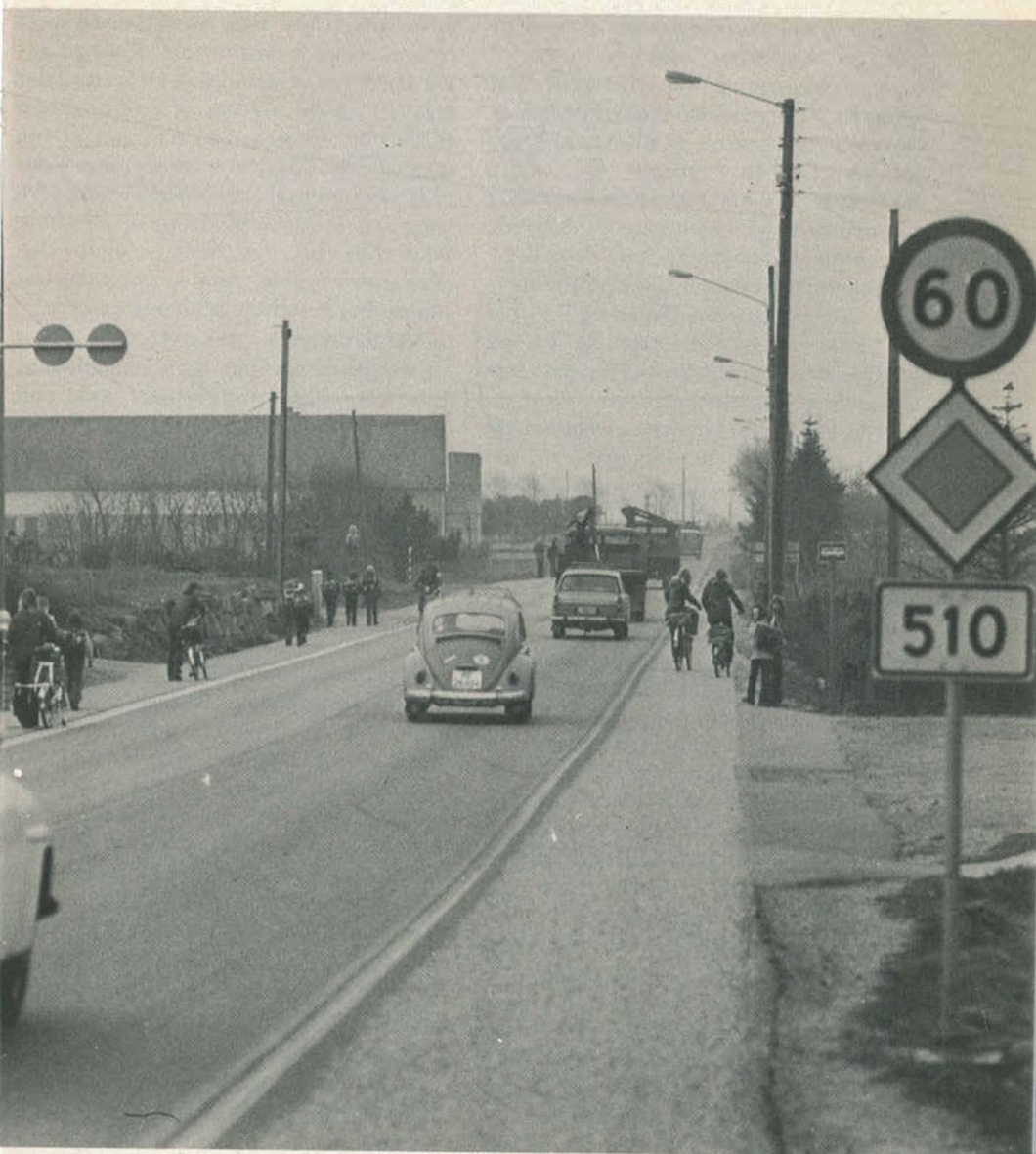
Vi har bedt avdelingsingeniør Martin Kirkhus om en aktuell kommentar til trafikksikkerhetsaksjonen:

– Aksjonen har hittil vært preget av å sikre fotgjengere, blant annet ved oppmerking av fotgjengerfelt. Videre har skoledirektøren bedt skolestyrene hjelpe til med å påvise barnenes skoleveg. Dette materiellet er nå under bearbeiding i de enkelte kommuner og ved vegkontoret og vil være med på å danne grunnlag for de trafikksikkerhetsmessige tiltak som skal settes i verk.

Den første utadvendte aksjonen er planlagt satt i verk 10. september. Det er

Fortsettelse side 11

Sterk trafikk og skolebarn på skoleveg til Stangeland skole i Sola



# Forsøpling av rasteplassene

Det har fra tid til annen vært skrevet og sagt at vegvesenet snart er blitt et renovasjonsvesen for de fastboende. Det siktes da til det økende misbruk det er av de bospann vi setter ut på rasteplassene for å betjene turister og andre vegfarende. Vi har tatt en telefonrunde til noen av vegmestrene våre for å få rede på hvordan forholdene er her i fylket.

Vegmester Fransson sier at forholdene stort sett er bra, men i Skjold og Vats har det vært tilløp til forsøpling fra de fastboende. Han er også skuffet over den behandling venteskuret på kaien i Skudesnes får, antakelig av ungdom fra stedet. Fotlistovnene står folk på, det tegnes på veggene, ruter knuses. Klosettene er ikke i den grad utsatt for ødelegelser. Det er ikke organisert vakthold på stedet, men lensmannen ser innom når det passer.

Vegmester Gederø sier at folk som ferdes i hans distrikt oppfører seg fint. Det er satt opp en god del søppeldunker omkring i distriktet, og avfallet havner stort sett i dem. Heller ikke han går klar det som er misbruk enkelte steder. På IIsnes og Strand er det to små rasteplasser, hver med en benk og et bord. På disse stedene er det nødvendig med to dunker for å holde unna. Det er helt klart at det ikke bare er bilfolk som tømmer dette avfallet. Ofte må en til med ekstra tømmerunder også. Det har hendt at en har gitt hytteiere beskjed om ikke å bruke vegvesenets anlegg. Det er klart at de ble sinte, sier Gederø, men det hjalp. I alle fall så kjørte de lengre avsted med det og fikk spredd det på den måten.

Det kjedeligste etter Gederøs mening

er at ikke vi kan tilby en del rasteplasser med ordnede toalettforhold. Enkelte steder ligger slik at det innbyr til en tur i det grønne, og der ser det ofte fælt ut om sommeren. Gederø mener at selv et lite gammeldass plassert oppå en dyp grøft ville være gulljævt. Han mente at det ville være lett å vedlikeholde og at våre folk ikke ville ha noe imot å gjøre det. Grunneierne ville neppe innvende noe mot ordnede forhold ute i ødemarken.

Venterommene på kaiene som sokner til distrikt 2 har fått god behandling av folk, men han etterlyser det gode vett som folk legger for dagen hjemme når de bruker klosettene. Flere ganger har det vært nødvendig å stake opp klosettene på kvinnesiden på Ropeid. Rørleggeren sier at det er fordi mødrene kaster papirbleier oppi etter å ha skiftet på ungene. Det er satt ut tette avfallsbokser til dette bruk, men de nyttes beklageligvis ikke.

Vegmester Andersen har ikke fått bygget rasteplasser i sitt distrikt ennå, men han skal snart til med det. Noen bospann har han ute, og de nyttes flittig – av uvedkommende. Det er for eksempel lite trolig at campingturister kaster brukte malingsbokser. Han har dobbelt sett spann på de viktigste plassene og de må tømmes hver andre dag, og alt det som er stablet opp langs dem også. Kaihuset på Lauvik har vært utsatt for en del hærverk fra tid til annen av guttegjenger i området.

Vegmester Taffjord sier at det ikke er så galt hos han. På rasteplassen ved Vigreskogen hender det at det er en del husholdningsavfall, men ellers går det

bra. Hans folk tømmer to ganger i uken og det holder unna.

**Vegmester Lillehammer** har bare godt å si om turistenes oppførsel langs E-18 og rv. 44. Stort sett nytter de rasteplassene godt og de farer fint frem. Det ergrer Lillehammer litt at enkelte kjører over gressplenene helt frem til bordene, men det er slike ting en etter hvert vil sørge for ikke blir mulig. Han tømmer spannene 3 ganger i uken og det holder de fleste steder. Selvsagt forekommer det også her litt misbruk, og det er det hyttefolk som besørger. I distriktet hans har en økt hvert år med 10–15 spann. Det ser ut for at folk etter som årene har gått er blitt flinkere til å bruke dem også. En ser tydelig langs en veg at forsøplingen avtar når det finns tilstrekkelig med tømmesteder, og da er jo spannene en god investering.

Toalettforholdene langs vegene er også

Lillehammer opptatt av. Hans problem er å forhindre at de plassene som er opparbeidet og pyntet blir brukt til avtrede, for eksempel ved å fjerne skjulesteder. Etter hans syn bør opparbeidede rasteplasser ikke nyttes til slikt. Vi bør beholde de små lommene langs vegen der en bil kan stikke seg inn, og så kan folk ta seg en tur i det grønne der om det er nødvendig. Han kunne godt tenke seg en ordning med skikkelige tilrettelagte toaletter langs vegene, men de bør være robuste og lette og vedlikeholde.

Det inntrykk vi sitter igjen med etter denne rundspørningen er at forsøpling egentlig ikke er noe problem i fylket. Enkelte steder er det tilløp til misbruk, men det er ikke regelen. La oss håpe at det vil fortsette slik. Det er hyggeligst, både for oss i vegvesenet, men også for alle andre som nytter vegene, at våre omgivelser er mest mulig rene og ryddige.



Vi har valgt den gamle E-18 langs Heskestadvatnet for å vise et resultat av kratt og ugressbekjempelsen de siste år. Siktforholdene er merkbart bedret slik at vegen blir tryggere å ferdes på.

## ***Hold Norge rent-aksjonen***

Aksjonen er tidligere omtalt i avisen.

Vi spør gartneren vår, J. Høyland, om hvorledes disse pengene er disponert.

Han forteller at 375 000 kroner er avsatt til rasteplasser, 80 000 til ryddeaksjoner, 20 000 til eiendomskjøp og 25 000 står foreløpig i reserve.

Pengene er fordelt på de enkelte vedlikeholdsdistriktene på følgende måte:

Vegm.område 1	Rasteplasser kr.	70 000,—	Rydding kr.	11 000,—
Vegm.område 2	Rasteplasser kr.	45 000,—	Rydding kr.	13 000,—
Vegm.område 3	Rasteplasser kr.	70 000,—	Rydding kr.	10 000,—
Vegm.område 4	Rasteplasser kr.	20 000,—	Rydding kr.	3 000,—
Vegm.område 5	Rasteplasser kr.	35 000,—	Rydding kr.	10 000,—
Vegm.område 6	Rasteplasser kr.	25 000,—	Rydding kr.	3 000,—
Vegm.område 7	Rasteplasser kr.	110 000,—	Rydding kr.	30 000,—

Rasteplassene som skal bygges for disse pengene ligger først og fremst langs vegruter som ikke har ordinær bevilgning. En skal bygge flere nye rasteplasser, men også gamle skal få en fornyelse der det trengs. Vi håper med dette at vegruten skal bli presentert for brukeren på en slik måte at det er harmoni mellom den vegstandarden vi tilbyr og de servicetiltak som er langs veien.

To av våre hovedferdselsårer, rv. 44 og E-76 vil først og fremst bli tilgodesett. På rv. 44 er det strekningen fra Åna-Sira til Egersund en tar sikte på. Jæren byr ikke på så mange naturlige muligheter til å plassere rasteplasser som antas å ha publikumsappell. På E-76 er hele strekningen vurdert, men hovedtyngden av arbeidet blir lagt ned i Vats og Skjold.

Arbeidsplanene går ut på at en skal få

plassert 150 nye bord på rasteplassene innen 1. desember. Om mulighetene for å holde disse planene opplyser tekniker Høyland at det er særlig i distrikt 1 og 7 at arbeidet er kommet godt i gang.

Høyland har lenge vært opptatt av å gjøre vegskråningene tilgjengelige for slåmaskin. Vi forstår umiddelbart at slått langs vegkanten vil bedre helhetsinntrykket. Men det er også en annen gevinst

med bruk av slåmaskin, vi holder nede undervegetasjon av busk og kratt uten bruk av giftstoffer. Dette er med igjen til å bedre siktforholdene langs veien og dermed øke trafikksikkerheten. Pengene til rydding blir derfor langt på veg brukt til å fjerne stein og annet hinder for slåmaskinen og til å rette opp en del stygge sår i naturen etter vår arbeidsdrift. Hellvik grustak er et eksempel på dette.

Pengene er selvsagt godt mottatt av vegvesenets folk. Det er en kjærkommen ekstratildeling av midler og aksjonen i og for seg gir en god anledning til å foreta en hovedopprensning langs vegnettet.



VI PRESENTERER:

# Ekspedisjonen

Vi vil gjerne presentere en bukett av våre kvinnelige medarbeidere. De representerer vegvesenets stemme og ansikt utad — på alle måter vellykkede. De tar mot våre kunder på kontoret, holder orden i papirhaugene, tar mot posten, sorterer og sender våre rundskriv — og meget annet.



**MÅLFRID CROSBY** er leder for arkiv og ekspedisjonen. Hun har ansvaret for at det hele virker som det skal, at all post og papir havner på rett sted enten det er i arkiv eller hos oss andre. Fru Crosby tar også imot bestillinger på hytter, så hennes stemme er vel kjent for flere omkring i fylket.



**BERNY NILBERG** og **ANNA IRENE STØLE** arbeider også på arkivet. Tross stort arbeidspress og mange avbrudd er de like blide og hjelpsomme for dem som trenger hjelp.



**HILDE ELIN BERG JOHNSEN** er det ny-

este skudd på stammen i denne — vi hadde nær sagt — indre sirkel. Hun er kontor aspirant og tar seg av postombæring og en rekke annet forefallende arbeid.



Ute i ekspedisjonen treffer vi **MARIT THORBJØRNSEN** som sammen med



**KARI AUKLEND** har betjent sentralbordet siden vi flyttet inn i posthuset. I telefonen er stemmene deres nesten umulig å skille, men det har altså vært to mennesker på denne jobben til

underretning til alle dem som ikke kan begripe hvorfor sentralbordet ikke ante hva vi snakket om når vi nettopp hadde sagt det til dem.

Kari sitter nå på vegsjefens forværelse og har sitt arbeid tilknyttet hans. I hennes sted har vi fått



**MARIT OLSGÅRD** som er ny i vegvesenet, men gammel i posthuset fordi hun tidligere var ansatt i postverket.

Ekspedisjonen tar seg av sentralbordet, kunder, ekspederer utgående post, holder orden på fraværstavelen og andre forefallende ting.



# Heder til oppsynsmann Bertelsen

Oppsynsmann Ole Bertelsen i Haugesund har sluttet i etaten på grunn av sviktende helse etter nærmere 40 års virke i etaten.

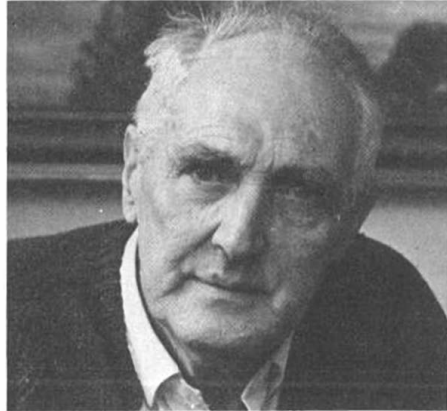
Bertelsen er født 19. juni i Stavanger og har hatt sin oppvekst på Storhaug. Han begynte på nødsarbeid på Hafrsfjordvegen høsten 1934. Fortsatte periodevis på nevnte arbeidstiltak på Tanangerveien og Ryfylkevegen. På anleggene Botne-Jøssang og Bjørheimsbygden-Årdal hadde han frem til krigsutbruddet arbeid som formann for Oppstadfanger som ble utsatt til slikt arbeid. Videre arbeidet han på Hjelmeland bru og Eiane-Hålandøsen-Vik den første tid av krigsårene.

Elementærteknisk skole tok han i årene 42-43. Etter denne hadde han en del kontraktsarbeider for vegvesenet på de daværende forskjellige øykommuner.

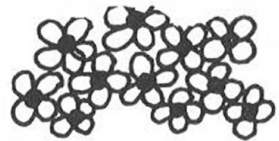
I 1945 bosatte Bertelsen seg i Haugesund. Han var da hjelpeoppsynsmann i et halvt år hos oppsynsmann Rolfsen, men ble fra 1946 oppsynsmann for anlegg og vedlikehold i området. Fra funksjonsdelingen og frem til innvilget permisjon arbeidet han i vedlikeholdet. I 1948 flyttet Bertelsen til sin nåværende eiendom Årak i Skjold.

I slutten av april besøkte vegsjefen denne veteranen i vegvesenet. Sammen med han var representanter for arbeidsledelsen ved kontoret og kolleger blant oppsynsmennene.

Vegsjefen overrakte et tinnfat fra arbeidsgiveren og takket Bertelsen for innsatsen gjennom mange år. Overingeniør Hamre overrakte blomster og takk fra vegadministrasjonen og vegmester Fransson gave og takk fra oppsynsmenn og arbeidere i området. P.H.



Heder til oppsynsmann Bertelsen



## Personlig

### 50 år

Helleik Selland	16/11
Sigurd Tveit	8/7
Jan Hamre	3/10
Karsten B. Jonsen	2/10
Jesper Vaula	28/10
Torjus Øvregård	13/11
Henry Vormestrand	3/12
Magnus A. Veshovda	19/11

### 60 år

Johan Espeland	13/12
Ingolf Klungtveit	20/11

# Bedriftsturen 1974

Den årlige bedriftsturen for vegkontorets ansatte ble arrangert tirsdag 11. juni i strålende solskinn. Det var en del vind, så pass at de minst sjøsterke var "øvejidde" før vi la fra, men all frykt viste seg ubegrunnet. Det ble en riktig fin tur innover Ryfylkefjordene med "Fjord-sol".

De siste årene har det vært vanlig å invitere arbeidere og oppsynsmenn fra distriktene til å delta på disse turene. Denne gangen var det folk fra distrikt 4 og 5, såvel anlegg som vedlikehold, som deltok. Det var også deltakere fra Bærheim vegsentral og bilkontrollen i Stavanger.

Første del av turen gikk til Jelsa. Under vegs ble det servert kaffe og Wienerbrød. Turkomiteen hadde også sørget for at det var forfriskninger å få kjøpt i salongen. På Jelsa sto busser klar. Mens båten gikk videre inn til Vadla kjørte bussene Jelsavegen, Ryfylkevegen om Sand og videre til veganlegget Hjorteland—Moe. Dette 15 kilometer lange anlegget var forholdsvis nylig åpnet for gjennomkjøring. Vegen fører i slyng en lang stigning helt opp i det vakreste fjellterreng i omlag 500 meters høyde ved Mostøl. Her orienterte ingeniør Kleven om veganlegget, finansiering og arbeidsdriften. Det vanket også kaffe og kaker som entreprenøren spanderte.

Vegen videre til Vadla i Jøsenfjorden var ikke farende for bussene, så det ble skyttelkjøring til kaien i mindre kjøretøy. I det fine været ble det en fottur for de som ikke kom med i første omgang, som mange satte pris på.

Hjemturen ble lagt litt om slik at vi



Forsinkede pølser bringes ombord med ekstra-skyss

reiste rett til Stavanger i stedet for en omveg lengre ut i fjorden. Middag ble servert og etterpå gikk tiden med røyk og raddel.

Turkomiteen, Haugvaldstad, Bilstad og Kari Auklend, skal ha ros for opplegget. Det var en hyggestund med muligheter for mange naturopplevelser og til å knytte kontakter for den som evner det.

La det likevel være tillatt med litt malurt i begeret, noen ord til ettertanke for senere turer. Disse turene er ikke minst lagt opp for alle dem som ikke kommer rundt i fylket til stadighet. Deres innsats er også med og bygger vegen og de setter pris på å se det ferdige produktet. En har ofte så lett for å overse hvor lite informert alle de er, som ikke er tekniske funksjonærer. Det er et lite hjertesukk fra det hold om å bli bedre orientert under vegs, vi kan nevne ferjedrift, kaibygging, vegbygging og planer om vegbygging i de aktuelle områdene, og litt om de vegene som turen gikk over.

Merarbeid javisst, — menaligavel!

Etterpå var det flere som danset, er det sagt.



## DØDSFALL

Det gjorde et sterkt inntrykk på oss alle da meldingen om Sverre Sandstøls tragiske bortgang ble kjent, det var som om vi ikke fattet det først.

Sverre var en meget avholdt mann som hadde en stor vennekrets. På arbeidsplassen kjente han alle og han hadde lett for å omgås sine kamerater.

Som ung mann på 19 år begynte Sverre sin arbeidsdag i vegvesenet i 1962. Han viste tidlig evner som maskinfører og han har kjørt både gravemaskin, showel og bil. De første årene tjenestegjorde han på stamveg E-18, senere arbeidet han med grus- og pukkproduksjon og reiste da en del omkring i fylket.

Den kjennskap han hadde til etaten og hans kvikke vesen gjorde at en satset på Sverre i forsyningstjenesten på E-18 og som assistent for oppsynsmennene. Dette arbeidet skjøttet han til alles fulle tilfredshet.

Vi føler alle savnet over Sverre. En god arbeidskamerat er gått bort. Vi lyser fred over hans minne.

Oddvar Garpestad er gått bort. Han ble 29 år gammel. Han var på arbeidsplassen som vanlig den ene dagen, neste morgen kom budskapet om hans død. Meldingen gjorde et dypt inntrykk på hans kolleger.

Oddvar Garpestad begynte i vegvesenet ved årsskiftet 64/65. Han ble ansatt som kontormann, først hos vegmester Lillehammer, senere på det felles kontor for oppsynsmannstjenesten på Slettebø. Han hadde et likefrem og omgjengelig vesen som gjorde at han var godt likt blant arbeidskameratene. Jobben hans besto i å føre de nødvendige lister, lønnsrapporter og liknende, og dette arbeidet skjøttet han på en tilfredsstillende måte. Det var en mann en kunne spørre og få svar av.

Det ble tomt etter Garpestad. En god arbeidskamerat er gått bort. Vi lyser fred over hans minne.

# Opplæringsprogram for høstsemesteret

Olsens forslag til opplæringsprogram har vært behandlet i opplæringsutvalget. Vi bringer her en oversikt over de godkjente kursene.

## Elementærteknikerstudiet:

Opplaget følger tidligere godkjent plan. Det er nå 13 aktive deltakere.

Det er innlagt en trimmingsuke i månedsskiftet sept./okt. Dette regnes imidlertid ikke tatt av ordinær arbeidstid, men av deltakernes ferietid. Deltakerne har etter avtale med sine arbeidsledere fått anledning til å ta 3 uker ordinær sommerferie og en uke høstferie som da vil bli disponert til dette formål. Kvelder:

Dagen: (Stavanger)

22/8 - 29/8 - 5/9 - 12/9 - 19/9 - 26/9 - 10/10 - 24/10 - 31/10 - 7/11 - 14/11 - 21/11 - 28/11 - 5/12 - 12/12 - 19/12.

30/8 - 31/8 - 20/9 - 30/9 - 1/10 - 2/10 - 3/10 - 4/10 - 5/10 - 25/10 - 26/10 22/11 - 23/11.

## Oppfølgingskurs i landmåling 1:

En gjennomførte kurs i landmåling og nivelleringsfor deltakere fra nordre fylke våren 1973 og for deltakere fra søre fylket høsten 1973. Det har fra deltakerne på disse kursene vært ytre ønske om å få gjennomgått stoffet på ny, idet de nå har fått noe praktisk erfaring, og har støtt på en rekke nye problem. Videre ble det for iten tid og liten for praktiske øvelser ved de første kursene og en vil gjerne ha mer trening her.

Sør-fylket 2/9-3/9.

Nord-fylket 5/9-6/9.

## Førstehjelp

Etter vedtak i verneutvalget 29. januar 1974 og på bakgrunn av Vegdirektoratets melding nr. 37/74 er det foreslått tre kurs i førstehjelp for høsten 1974. Kurset er beregnet for de valgte førstehjelpene, verneombudene og arbeidsledere.

Opplaget for kursene vil som vanlig bli utarbeidet i samråd med Norges Røde kors/Norsk Førstehjelp.

Haugesund 26/8-27/8.

Stavanger 9/9-10/9.

Egersund 12/9-13/9.

## Driftsplanlegging:

Dette kurset vil bli en fortsettelse av de dagskurs om en arrangerte høsten 1973 under navnet prosesskurs. En vil her gå mer inn på utarbeiding av driftsplaner, bruken av disse, oppføring m.v. Kurset er tenkt utarbeidet i samarbeid med tekn. avd., og driftsplanseksjonen. En vil foreslå å få disponere en del av de tildelte midler til oppføringsformål til å utarbeide elevmaterieill, underisningsmaterieill m.v.

Kurset er planlagt for vegmestere/oppsynsmenn og deres assistenter, og vil bli satt opp på terminlisten for formenn/arbeidere til våren 1975.

Stavanger 28/10—29/10.

(Etter vedtak i opplæringsutvalget skal her føres flere kurs — antakelig våren 1975.

## Bærelag:

Dette kurset er tidligere behandlet med tanke på utvikling i et tidligere semester, men ble utsatt et en ønsket nærmere opplysninger fra Bærelagsgruppen. En regner med at gruppen er kommet så langt i sitt arbeid i november 1974 at en kan få avviklet kurset da.

Stavanger 25/11—26/11.

## Kurs for borvognførere:

Kurset er utarbeidet som internatkurs, og er laget i samarbeid med Atlas Copco og maskinavdelingen. Kurset gir 16 timers teoretisk og 26 timers praktisk opplæring i oppbygging, bruk av og vedlikehold av Atlas sin borevogn, Roc 601.

Kurset er beregnet på unge arbeidere som vil bli borevogsførere, og deltakerne vil bli uttatt i samarbeid med anleggsavdelingen.

Sand 19/8—23/8.

Kurset vil bli justert etter første kjøring og senere tilbudt i andre områder av fylket.

## Tekning

Disse kursene er planlagt for ansatte reparatører, og tenkes lagt til Bærheim. Kursene er planlagt som ettermiddagskurs, og vil gi deltakerne en innføring i tegningslesing og enkel skissetegning. Grunnen til at kursene er satt opp er at en mener disse vil være grunnleggende for andre kurs for reparatører. Det er ofte en forutsetning for å kunne følge ordinær undervisning at en forstår konstruksjons- og snittetegninger.

Bærheim — 1. pulje 16/9—17/9.

Bærheim — 2. pulje 23/9—24/9

Ettermiddagstid.

(Kan bli endringer p.g.a. lærerkrefter — AOF.)

## Utforming av kryss og avkjørsler

Kurset er tidligere behandlet. Men utsatt på grunn av manglende kapasitet. Opplegget vil bli utarbeidet i samarbeid med Trafikk-teknisk seksjon.

Stavanger 20/9.

## Vegbygging I:

Kurset er planlagt som et kombinert kvelds- og internatkurs. En vil først ha teoretisk undervisning i 5 kvelder og siden avslutte med et tre-dagers internatkurs. En tar sikte på å avholde kurset på fire steder med ca. 10 deltakere på hvert sted, og med to avsluttende internatkurs, et i nordre og et i søre fylket.

Som deltakere ønsker en formenn/arbeidere, og en mener at her bør være fri søknad. For å få deltakere vegvesenet er interessert i bør imidlertid arbeidslederne søke å motivere disse til å delta.

Kurset er bygget på de svenske kursene Vegbyggnadsteknik, prosjektering og Vegnygnadsteknik, byggnad, fra Hermods korrespondanseskole. En vil ta for seg emner som: Saksgangen for en plan, planlegging, veistandarder, kart, tegninger, profiler, jordartenes anvendelse ved vegbygging, massedisponering, arbeidsplaner. Byggegrunnens utforming, drenering, vegkroppens oppbygging, valg av maskinelt utstyr, bergsprengning, vegdekker, kompletteringsarbeid, arbeidsutskilting.

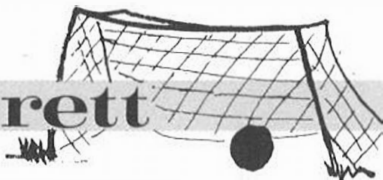
Det er planlagt som et orienteringskurs, og en vil i senere semestre søke å ta opp enkelte emner for mer inngående behandling.

## KVELDER:

Egersund	23/9 - 7/10 - 21/10 - 4/11 - 18/11
Stavanger	24/9 - 8/10 - 22/10 - 5/11 - 19/11
Sand/Sanda	25/9 - 9/10 - 23/10 - 6/11 - 20/11
Haugesund	26/9 - 10/10 - 24/10 - 7/11 - 21/11

## INTERNAT:

Sør-fylket	27/11 — 29/11
Nord-fylket	2/12 — 4/12



## VEGCUPEN I FOTBALL

Idrettslaget sto som arrangør for vegcupen i år. I lange tider har utvalg av ymse slag vært i sving med å legge alt til rette. Så mange ting skal klaffe ved slike arrangementer, fotballbaner skal skaffes, folk skal ha hus, dommere, økonomi og så videre i det uendelige. Sist, men ikke minst – det skal være fotballfest etterpå.

Vi mener å kunne konstatere at vi kom godt fra alt sammen. På festen uttrykte oppmannen for Troms at vi godt kunne få lage det hele om igjen et annet år også, og han så ut til å mene det.

Noen bred omtale av arrangementet er vi ikke i stand til å bringe på grunn av tidsnød med denne avisutgaven, men vi har bedt Per Kydland skrive noen ord om kampene.

Som en liten forsmak på lørdagens begivenheter spilte Vest-Agder mot Sogn og Fjordane fredag 23. august. Det var en utsatt kvalifiseringskamp som gikk av stabelen og vinneren skulle i sluttspillene neste dag.

Kampen ble spilt i Madlaleiren på en noe ujevn bane. Fjorårets vinner, Sogn og Fjordane, var på forhånd regnet som favoritt, men Vest-Agder viste seg imidlertid å være et godt teknisk lag. Sogningtok ledelsen, men Vest-Agder presset på og utliknet. Det måtte ekstraomganger til og her laget Vest-Agder et mål til på straffespark slik at de til slutt gikk videre med 2–1 seier.

Første semifinale lørdag ble spilt mellom Troms og Vest-Agder på SIF's stadion. Banen var meget tung etter regnvær om natten. Det så til å begynne med ut til at Vest-Agder skulle få en lett oppgave med å nedkjempes Troms. De tok snart 2–0 ledelse og lå klart over i spill. Troms lot seg imidlertid ikke knekke så lett. I løpet av et par minutt utliknet de slik at

det også her måtte ekstraomganger til. Vest-Agder merket vel etter hvert fredagens kamp i beina og hadde lite å stille opp med i ekstraomgangene. Troms gikk til slutt ut med seier 3–2.



En smilende oppmann, Per Kydland, henter pokalen for andreplass til fylket i årets vegcup

Den andre semifinalen mellom Vegdirektoratet og Rogaland ble i likhet med de tidligere kampene en spennende

affære. Rogaland gikk rett opp og tok ledelsen 1-0 ved Arne Johannessen, men før omgangen var ute hadde Vegdirektoratet gått hen og laget to mål. Det så etter dette stygt ut for videre avansement for oss, men etter pasue ble det kjørt frem en mann til i løperrekken, og dette skulle vise seg å gjøre utslaget. Først utliknet Arne Johannessen til 2-2 og deretter var Andreas Moi fremme med beinet og fastla sluttresultatet 3-2 for Rogaland.

Finalen skulle så spilles senere på ettermiddagen mellom Troms og Rogaland.

Det var en viss optimisme å spore i Rogalands lag før kampen men det var litt av en kalddusj da Troms gikk hen og laget to raske mål helt i begynnelsen. Før pausen reduserte Rogaland til 1-2 ved J. Eyvind Danielsen. Andre omgang var fattig på målsjanser og det ble heller ikke mål i denne omgangen. Troms vant altså til slutt 2-1 i en jevn kamp der Troms altså viste seg mest effektivt foran mål.

Dommer under fredagens kamp var Håland fra Vegdirektoratet mens Kåre Sirevåg dømte lørdagens kamper.

PK

## O - GRUPPA

Bedriftsiddrettslagets O-gruppe sto som arrangør for vårens siste orienteringsløp for bedrifter.

Løpet var denne gang lagt på Eskeland. De tre løypene som var lagt av Torstein Rein-Larsen gikk innover mot Vårilivarden. Her er det nytt kart i 4 farger som gjorde at det var nytt terreng for de fleste.

Været var det aller beste, og det gjorde at arrangementet ble betydelig lettere. De som avvirket det hele var Magne Goa, Kjell Nymark, Tor Jansen og Torstein Rein-Larsen.

På grunn av at de fleste av våre folk var opptatt, var det bare Tor Jansen som fikk anledning til å løpe. Han kom inn på en 7. plass, en god plassering.

Det hadde vært hyggelig om flere kunne ha blitt med. Av aktive løpere har vi en stab på 6-7 mann, men vi kunne ha laget en trimløype med idealtid for andre

ansatte. Slike ideer kommer som regel etterpå, men vi skal tenke på det til neste gang.

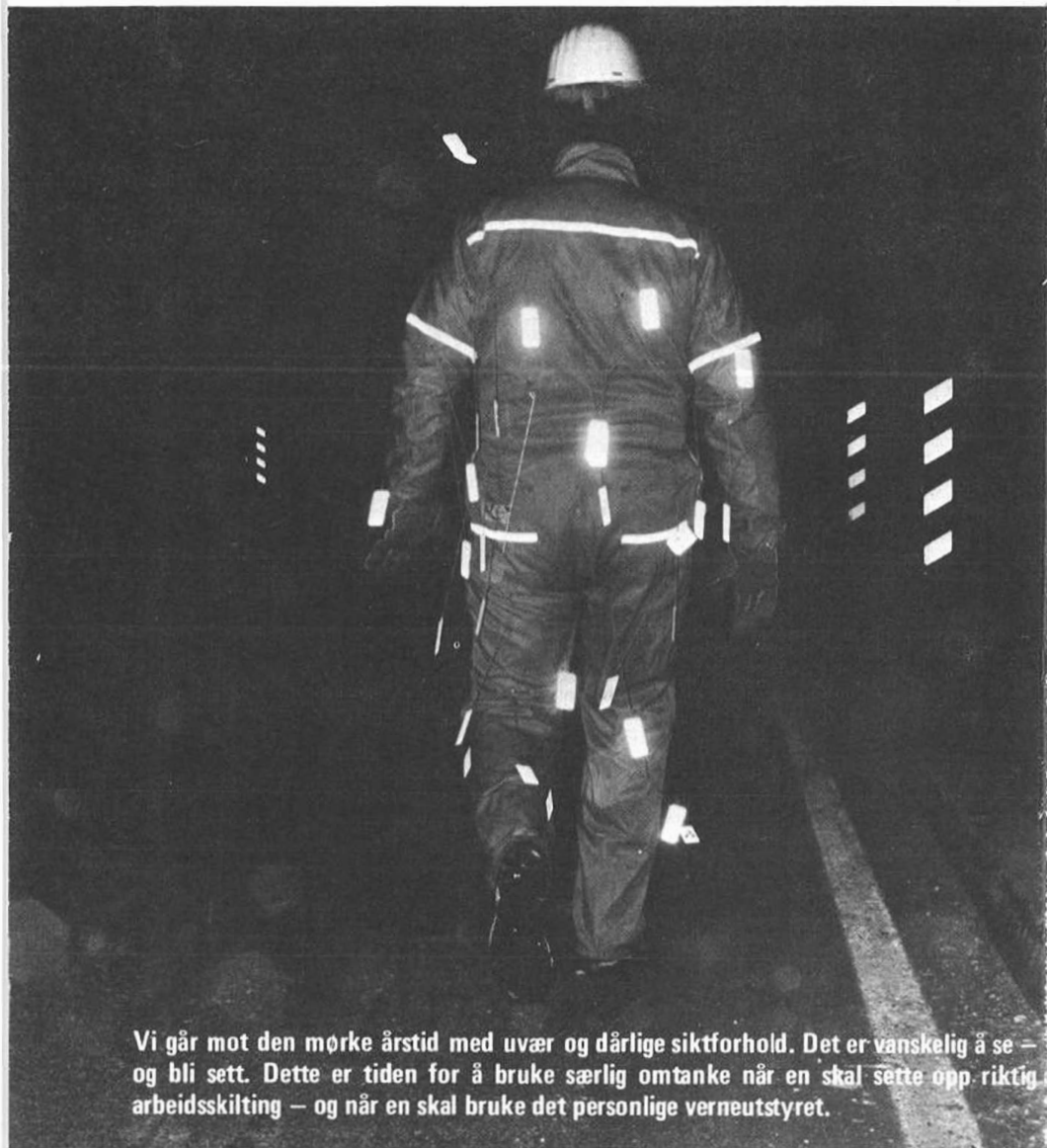
Tilsammen var det omlag 80 deltakere og disse var meget fornøyd med løyper og arrangement.

TRL



Fra orienteringsløpets funksjonærbord

DET ER IKKE MENGDEN  
DET KOMMER AN PÅ – MEN MÅTEN



Vi går mot den mørke årstid med uvær og dårlige siktforhold. Det er vanskelig å se – og bli sett. Dette er tiden for å bruke særlig omtanke når en skal sette opp riktig arbeidsskilting – og når en skal bruke det personlige verneutstyret.

SE – OG BLI SETT!