

Ryggjavegen



nr. 2 - 77

Innhold:

3 MINUTT MED VEGSJEFEN	s. 3
FERIEFOLK PÅ RIKSVEG 13	s. 4
NYSKAPNING I JØSENFJORDEN	s. 6
DEN LILLE GULE	s. 8
BEHOV FOR BUSSTOPPESTEDER REGISTRERT	s. 9
VERNEPRAT.	s. 12
FLEKSITID I HØST FOR VEGADMINISTRASJONEN	s. 14
VEGVESENET I ROGALAND	s. 15
NY LOV OM ARBEIDERVERN OG ARBEIDSMILJØ.	s. 20
PÅGANG PÅ FERIEHYTTENE.	s. 21
FORDELING AV VELFERDSMIDLER	s. 22
VOKSENOPPLÆRING I ROGALAND	s. 23
KUNNSKAPEN ER LETT Å BERA	s. 25
REGIONTURNERING – VEGCUP 1977	s. 26
KRYSSORD.	s. 29
PERSONALIA	s. 31

RYGGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens Adresse: Haakon 7. gt. 9. – 4000 Stavanger. Redaktør: Arne G. Vasbø. Redaksjonssekretær: Børny Nilberg. Foto: Arne G. Vasbø. Layout: Einar Eide.

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

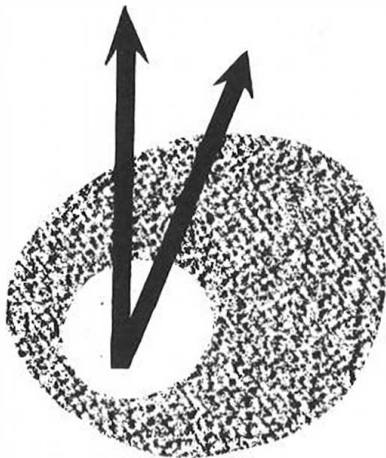
Bidragstere: Ch. Danielsen, B. Nilberg, H. Dale, J. Honoré, O. Tafjord, S. M. Olsen, O. Dahlen B. Alsaker, A. Rake, A. G. Vasbø.

Redaksjonen avsluttet 29. august 1977.

Opplag 1350.

Sats og trykk: Allservice A/S.

FORSIDE: Sommeridyll fra Møllebukten i Hafrsfjord, ved Rv. 510.



3 minutt med veg- sjefen

Medarbeidere!

Vegvesenets personalpolitikk er en sak som har opptatt mange av oss i den senere tid. Interessen for å arbeide videre med vår personalpolitikk og prøve å komme fram til en mer bevisst holdning og til konkrete retningslinjer fikk et godt skubb framover av det ledertreningsprogram vegadministrasjonen gjennomgikk i vinter og avsluttet i juni. På de møter vi hadde i forbindelse med dette programmet, var det bred enighet blant vegvesenets ledere at vi måtte finne fram til en personalpolitikk som i størst mulig utstrekning gav den enkelte medarbeider en meningsfull og tilfredsstillende arbeidssituasjon, samtidig som den enkelte fikk økt medinnflytelse og følte økt medansvar for en effektiv organisasjon.

På bakgrunn av dette har jeg nå sendt en henvendelse til Samarbeidsutvalget og bedt utvalget medvirke til at det blir igangsatt et bredt anlagt personal- og organisasjonsutviklingsprogram for vegadministrasjonen i Rogaland. Jeg har foreslått at Samarbeidsutvalget i tillegg til sine ordinære arbeidsoppgaver i fram-

tiden også fungerer som en prosjektgruppe for personal- og organisasjonsutviklingssaker. En slik prosjektgruppe bør kunne ta stilling til de personalpolitiske retningslinjer som lederen ønsker å arbeide etter, sørge for nødvendig informasjon om disse linjene i alle ledd i organisasjonen og koordinere alt arbeide innen dette felt.

Dersom utvalget påtar seg denne oppgaven, vil Samarbeidsutvalget få en vesentlig større og mer betydningsfull oppgave enn det noensinne har hatt tidligere. Jeg er imidlertid ikke i tvil om at Samarbeidsutvalget både ut fra sin sammensetning og sin kompetanse er det rette og eneste organ som kan påta seg en slik oppgave. Jeg vil anbefale alle å følge interessert med i Samarbeidsutvalgets arbeid i tiden framover og gi Samarbeidsutvalgets medlemmer den hjelp og støtte de må ha for å løse oppgave.

Vi i ledelsen er fullt klar over at de omfattende personal- og organisasjonsutviklingsprogram ofte også kan få negative effekter ved at det kan skape uro og usikkerhet og få fram misnøye

Feriefolk på riksvei 13

Advarselen mot å bruke campingvogner på riksveg 13 har ikke nyttet, sier vegmester Rake. Han melder forøvrig om økning i ferietrafikken, fin kjøring, og hyggelige forhold. Skår i gleden: Ferjekøer, uvetting fremferd mot en del av vegvesenets utstyr og lite ønsket bruk av rasteplassene til overnatting.

Vi er i grunnen godt vant på den måten at ventehusene på kaiene omkring i fylket er velholdt. Derfor ble vi litt overgitt da både dørlåsen og toalett-papirholdere var revet ut i kaihuset på Lauvik. Vi spurte vegmester Rake om han var plaget med hærverk på installasjonene våre.

— I grunnen ikke det. Grovt hærverk er vi skånt for, men dette som du nevner ser vi noe av. Tankeløs, lettsindig fremferd kaller vi det. Noe annet kan det ikke være når noen ser seg syn på å rive seg løs på noe slikt.

Ikke for det, på Tytlandsvik var døren brutt løs fra veggen i vår slik at vi måtte sette inn ny karm. Kaihusene er åpne hele døgnet og på Tytlandsvik overnatter det ofte folk i sovepose mens

3 minutter med vegsjefen forts.

og uoverensstemmelser som det kanskje hadde vært bedre å tie ihjel. Vi tror imidlertid at med den stadig økende vilje til forståelse og samarbeid som vi har hatt innen vegvesenet de senere årene, så er vi modne nok til å unngå disse farene.

Jeg ønsker Samarbeidsutvalget lykke til med arbeidet!

Chester Danielsen

de venter på første ferje. Dette er en service jeg mener vi må yte folk.

— Vi drev jo søppeltømmingservice også en tid?

— Det driver vi fortsatt for hytteeierne i området, trass i alle henstillinger til denne gruppen om å la være. En del av spennene blir forøvrig mål for kastekyts og de ender opp temmelig bulkete. Noen morer seg også med å spraymale slagord på dem. Forøvrig er det en vesentlig bedring når det gjelder søppel langs vegene etter at spennene kom.

— Du har ikke rasteplasser med toalett?

— Riksvegen er egentlig godt dekket i og med ferjestøene og toalettene der.

Vi ser en økende tendens til at folk bruker rasteplassene til overnatting og det er jeg ikke så glad for. Folk rigger seg til både i telt og med campingvogn. Som regel er det bare for natten, men med manglende sanitæranlegg vil jo dette gå ut over grunneierne slik at vi kan få problemer etter hvert. Jeg mener at campingplassene skal brukes av dem som skal overnatte.

— Uerfarne sjåførere blir oppfordret til ikke å bruke rv. 13 med campingvogn på slep. Har du noe inntrykk av om henstillingen nytter.

— Nei, det kan jeg ikke si. Jeg syns bilturistene øker i antall for hvert år som går. Campingvognene har sin andel av denne økningen, i år som tidligere.

Forholdene er jo blitt bedre etter hvert. I den senere tid er Fosskleivane borte og det var jo et fælt sted å komme med campingvogn. Dessuten har jo vegen fått en stadig bedre standard etter hvert.



Ferjekø på Tau i Vakkert beplantede omgivelser.

Jeg har inntrykk av at ferjekapasiteten i Tytlandsvik er en større ergrelse nå om dagene. Trass i at ferjene går kontinuerlig står det 50–60 biler og venter på tur ved middagstider.

Både utenlandske og norske turister har jeg liten kontakt med. Det er størst andel utlendinger tidlig på sommeren, seinere jevner det seg ut. Jeg har inntrykk av at turistene kjører pent og tar denne vegstrekningen med stor ro og nyter naturen. Det nytter egentlig

ikke å presse på for ferjene bryter opp turen likevel, og de går det remmer og tøy holder.

– Hvordan har det vært på Tau?

– Ventetidene der har vært tolerable, i alle fall midt i uken. Men jeg ser frem til bruutløsning over Høgsfjorden. Vi skulle ha sperret en riksveg et annet sted 7–8 timer hver dag! For det er jo riksveg 13 på grunn av ferjesambandet, sukker Rake til slutt.

Nyskapning i Jøsenfjorden

Vi har tidligere omtalt liggerboring med tunnelrigg som driftsmetode langs riksveg 13 på Ropeid. Denne metoden er videreutviklet og prøves nå på nyanlegget Vindsvik–Nesvik, den nye riksvegforbindelsen langs nordsiden av Jøsenfjorden.

– Det er en fornøyelse å se på når den nye riggen kjører frem til stuffen og begynner å bore. Den har alt det den trenger med seg. Ingen slanger skal koples til, ingen rørgate skal fjernes når vi skal skyte, og fort borer den. Tenk bare på hva vi sparer i riggekostnader. – Det er ingeniør Kleven som på denne måten roser det nye »vidunderet» som er i drift på anlegget Nesvik–Vindsvik.

På grunn av de gode erfaringene med driften på Ropeid, der en tok ut halvskjæringer med liggerboring, tok Kleven kontakt med maskinavdelingen for å få i stand et liknende opplegg i Jøsenfjorden. Etter hvert ble det en del diskusjoner om driftsopplegget mellom Kleven, Kåre Høyland på driftsplan og Grødem på maskinavdelingen. Den munnet ut i at de ville prøve å finne frem til en helt ny maskin.

Et av kravene til den nye maskinen var at den skulle bære alt nødvendig utstyr med seg som en selvforsynt enhet. Andre krav gjaldt rekkevidde kapasitet, bordiameter omkring 45–51 mm., 18 fotsstrenger, osv.

Etter en del kontakter med en del firmaer ble den nye riggen endelig utformet av Atlas Copco i samarbeid med vegvesenet. Resultatet er en rigg som går på hjul med en mobilitet noe dårligere enn en hjullaster. Den har en die-

sel hydraulisk drevet boremaskin med luftkjøling. Rekkevidden er 8 m. i bredden og 10 m. i høyden. Riggeren kan på en enkel måte stilles om fra liggerboring til pallboring.

– Jeg var litt skeptisk til dette i begynnelsen, sier Kleven. At et slikt system var bra langs eksisterende veg der vi hadde mange angrepspunkter, det hadde vi erfart på Ropeid. På et anlegg i skråterreng med bare en stuff er systemet mer sårbart. Men erfaringene etter en måned ser lovende ut.

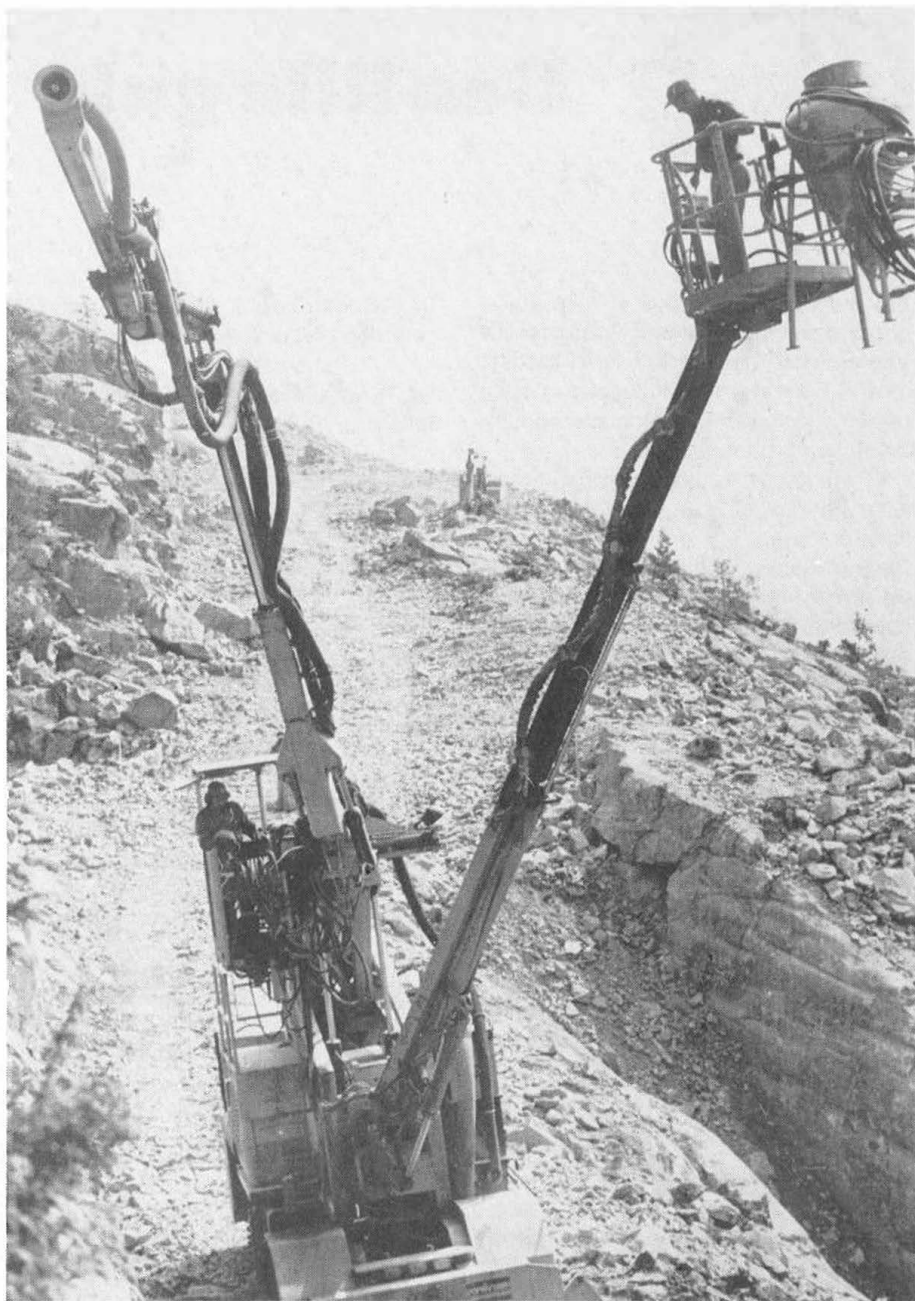
Dette er en selvforsynt enhet slik at vi slipper å betale dyr arbeidskraft for opprigging. Med pallboring i skråterreng må vi ofte ha en angrepsveg, nå slipper vi dette. Der fjellet blir for høgt kan vi ta det i flere tak nedover.

– Det er vel vanskelig å ta vare på massene?

– På dette anlegget er det masseoverskudd. Vi bygger en hylle i fjellet.

Ellers er erfaringene med riggen gode hittil, det har vært få oppstartsvansker. Det går en del ut over borstålet siden det bare er luftspyling, antakelig noe over 50% merforbruk. Dette er likevel billigere enn å rigge opp vannspyling med alle de ulempene som dette også kan føre med seg.

Alt i alt et spennende nytt redskap i arbeidsdriften som vi håper vil gi gode resultater.



*NYSKAPNING I JØSENFJORDEN
Demonstrasjon av rekkevidden til den hydrauliske riggen.*



Den lille gule

Fra Vegdirektoratet har vi fått tilbud om å være med i samproduksjonen av Vegvesenets 7. sans også i år. Vi har fått inntrykk av at »Den lille gule» er både populær og nyttig, derfor har administrasjonen tatt imot tilbudet.

Vi vil gjerne at boka skal være helt ajour og inneholde de opplysninger den enkelte trenger og ønsker å finne der. Derfor trenger vi din hjelp. Er det noe du savner i boka? Er det noe du synes er overflødig? Er det noe som er direkte feil? Redaksjonen vil gjerne høre fra deg så snart som mulig om du har noe å bemerke. Vi ber hver enkelt om å vurdere boka. HUSK — det er du som skal bruke den!

I forrige nummer av »Ryggjavegen» skrev vi om »den lille gule» og styrene i de ulike klubbene og foreningene i vegvesenet. For at dere skal vite hvilke tidsfrister vi har, gir vi et utsnitt av framdriftsplanen.

Ca. 10. august–15. september — innsamling av nytt stoff/revidering av tidligere — fylkesvis og i Vegdirektoratet.

Ca. 15. september — levering av tekst ev. illustrasjoner for fylkesdelene til Håndboksekretariatet.

Ca. 15. september–1. oktober — gjennomgang og tilrettelegging av tilsendt materiale i Håndboksekretariatet.

Ca. 1. oktober — levering av tekstmaterialet til trykkeriet.

Ca. 15. oktober–1. november — korrekturlesing i fylkene av den lokale delen.

Ca. 1. desember — håndboka foreligger ferdig.

VI TAKKER PÅ FORHÅND FOR HJELPEN!

Nil.



LØSNING PÅ
KRYSSORD NR. 1

VINNERE

1. premie: Marit Th. Olsen, Anl.avd.
2. premie: Randi Auestad, Skrivestuen.

Behov for busstoppesteder registrert

Riktig plasserte busstoppesteder og busslommer øker trafikkavviklingen og bedrer trafikkavdelingen. Riktig plasserte stoppesteder der en tar hensyn til klima, topografi og hvor ofte bussen går, er med å skape en positiv holdning til kollektivtrafikken. Flere leskur langs vegene vil påvirke folks transportvaner, går det frem av et registreringsarbeid som er utført av vedkontoret.

I forbindelse med behovsregistreringen for gang- og sykkelveger i 1975 viste det seg ønskelig å få bestemt plasseringen av busslommer slik at opparbeidelsen av disse kunne skje samtidig med byggingen av gang- og sykkelvegene.

En undersøkelse viste også at svært få av stoppestedene var skiltet med offentlige skilt for busstopp (skilt 313). De fleste var skiltet med rute-selskapets navneskilt, og mange av dem var plassert på slike steder at stopp med buss representerte en trafikkfare.

Selve registreringsarbeidet startet i oktober 1975. Registrering har vært utført i samarbeid med representanter for politi/lensmann, kommunene og rutebilselskapene. Alle stoppestedene er befart, og plasseringen og behovet for stoppested ble vurdert og registrert på stedet. Samtidig ble behovet for leskur registrert ved å vurdere rutefrekvens, klimatiske forhold og topografiske forhold. Plasseringen av stoppestedene er også søkt og samordnet med kommunens utbyggingsplaner og samordnet med plasseringen av over- og underganger.

Alt etter trafikkmengde og rutefrekvens er det så bestemt hvilken stand-

ard det bør være på stoppestedet.

Totalt for riks- og fylkesvegene er det funnet at det er behov for 2 247 stoppesteder med bare skilt nr. 313 og 1 696 stoppesteder med busslommer av forskjellig type.

Totalt kostnad for skilt og busslommer er beregnet til 19,8 mill. kr. for riksveger og 15,3 mill. kr. for fylkesveger.

For 273 av stoppestedene er det funnet at det er behov for leskur. Leskurene er foreslått utført i klar acrylplast, og kostnadene for disse er beregnet til 2,7 mill. kr.

Hva vil en så oppnå ved gjennomføring av de foreslåtte tiltak?

I tillegg til at en får samordnet utbyggingen av gang- og sykkelveg og busslommer har utbygging av busstoppesteder og busslommer tre hovedsiktemål:

1. Forbedring av trafiksikkerheten.

En undersøkelse viser at utenfor tettbygd strøk skjer ca. 30% av barneulykker på eller i tilknytning til busstoppesteder. Mange av stoppestedene ligger nå på steder med dårlig oversikt, på bakkestopper etc., og en flytting av disse vil redusere risikoen for ulykker.

2. Gjøre kollektivtrafikken mer attraktiv.

En bedre plassering av stoppestedene og ved at disse får en høyere standard (sikre oppholdssteder og leskur) vil sammen med bedre bussmateriell være med å heve standarden på kollektivtrafikken og gjøre den til et attraktivt alternativ til privatbilen.



Tjensvollkrysset i Stavanger er et riktig utformert kryss med gode busslommer.

3. Bedre trafikkavviklingen

Ved å få bussene ut av kjørebanelen ved av- og påstigning vil en få en vesentlig bedring av trafikkavviklingen på sterkt trafikkerte vegger.

Rogaland er det første fylket i landet som har foretatt en systematisk registrering av busstoppesteder. I forslaget til samferdselsplanutvalget som nylig er lagt fram, blir det anbefalt at alle fylker utarbeider en tilsvarende plan.

H. D.

NYTT SKILT



Forbudt å sole seg under kjøring.



STOPPESTED

*Dårlig plassert stoppested ved stolpen til høyre.
Bakketopp og dårlig sikt på Rv. 44 sør for Bryne.*

Verneprat

Ulykkesberedskap på vegvesenets arbeidsplasser

Som en del vil være kjent med har Vegdirektoratet utarbeidet retningslinjer for ulykkesberedskap på vegvesenets arbeidsplasser. Disse er sendt til alle avdelingsledere, anlegg- og distriktsledere, oppsynsmenn og verneombud.

I denne forbindelsen har verne- og miljøutvalget foretatt en prioritering blant de forskjellige kapitlene i heftet. VMU forutsetter at avdelingslederne og oppsynsmennene følger opp de tiltakene som er listet opp slik at vi kan få utbygd ulykkesberedskapen vår bedre.

I noen områder er dette arbeidet allerede begynt, og vi håper at alle snart følger etter.

Prioriteringslisten ser slik ut:

- | | |
|--|-------------|
| 1. Telefonliste | Bilag 2. 2. |
| 2. Huskeliste for anleggsleder | Bilag 1. |
| 3. Forhåndsvarsling utad | Kap. 2.2. |
| 4. Handlemåte ved ulykker | Vedlegg 11. |
| 5. Førstehjelpsopplæring (avd.led., opps.m.) | Kap. 1.2. |
| 6. Beredskapskjetting | Kap. 1.3. 7 |
| 7. Riktig utstyr på arbeidsplassen | Kap. 1.3. |
| 8. Spesialutstyr | Kap. 1.3.7. |

J. H.

Transport av elektriske tennere

Fra Statens sprengstoffinspeksjon har vi fått vite:

»Transport av tennere i større mengde skal alltid foregå i originalemballasje forskriftsmessig utført og merket.

Ved transport av mindre mengder tennere, f.eks. mellom hovedlager og sprengningssted og innenfor et arbeidssted bør tennere transporteres i en lukket beholder på en slik måte at ledningsender ikke kan komme i kontakt med strømkilder, og slik at tennere

er beskyttet mot varme og støt under transporten.

Trekasse, solid pappeske, lærveske el.l. vil være brukbart. Når det gjelder plastposer eller plastbeholdere har dette tidligere vært frarådet p.g.a. fare for utidig initiering som følge av statisk elektrisitet, men med de tennere som finnes på markedet i dag og den oppladning det kan bli tale om i Deres tilfelle, finner sprengstoffinspeksjonen ingen grunn til å fraråde transport av elektriske tennere i plastbeholdere».



Arbeidet på Strømsund bru i Kopervik er kommet godt i gang.

Fleksitid

i høst for vegadministrasjonen ?

— Hva med fleksitid, konsulent Hole, skjer det noe på dette feltet?

— Ja, det gjør det så absolutt. Vegdirektoratet har tatt saken opp med sine ansatte og disse er bedt om å stemme over saken innen 19. august.

Rundskrivnet er også sendt til oss og vi skal søke å tilpasse dette til våre forhold, dog slik at praksis ut over landet blir mest mulig ensartet.

Jeg har foreslått overfor Vegsjefen at vi skal møte tillitsmennene fra vegkontoret og biltilsynet for å komme frem til et forslag som vi kan arbeide videre ut fra,

Denne ordningen gjelder i første omgang de ansatte på vegkontoret og hos biltilsynet.

Fra Vegdirektoratets »Vegnotiser» klipper vi følgende:

»Meningene om fleksitid er mange og delte. Fordeler og ulemper veies nå opp mot hverandre rundt om i etaten, både sentralt og i distriktene. For vegvesenets vedkommende drøftes saken med tillitsmennene, men ordningen gjelder hele statsadministrasjonen. Hver etat avgjør derfor selv hvordan de vil forholde seg til saken. Målet er å få mest mulig ensartede regler for vegvesenet over hele landet. Derfor er vegkontorene blitt bedt om å vente med å foreta seg noe i saken til det sentralt er utarbeidet regler som kan være en rettesnor for hele landet.

Det er dette rundskrivnet ansatte i Vegdirektoratet nå har fått slik at de kan få et bedre grunnlag til å danne seg en mening om saken. Fylkene kan imidlertid tilpasse disse retningslinjene til egne forhold — bare hovedtrekkene blir de samme over hele landet.

Det er tillitsmennene i samarbeid med administrasjonen som har deltatt i utformingen av rundskrivnet, men det er blitt lagt fram for bl.a. Samarbeidsutvalget og Fagsjefmøtet.

I tillegg til orienteringen er det sendt ut et spørreskjema til avstemmingen om prøvetiden på ett år skal innføres eller ikke. Bare små redaksjonelle endringer er blitt foreslått av VSU og fagsjefmøtet, bl.a. om stemmeseddelens utforming. Det er opp til hver enkelt om de vil avgi stemme, og fristen er satt til arbeidstidens slutt fredag 19. august. Hvis det blir flertall for prøveordningen binder dette mindretallet til en 1-årig prøveordning som vil bli innført fra 3. oktober.

Fleksitid innebærer at stemping vil bli innført. Blir det et flertall imot ordningen »vil någjeldende spesielle ordninger med hensyn til arbeidstiden bortfalle» heter det i rundskrivnet».

NYTT SKILT



Forbudt å kjøre mellom folk som spaserer.

Vegvesenet i Rogaland

I tia etter at han gjekk av med pensjon har vegmester Tafjord arbeidd med å samle opplysningar om verneverdige byggverk som vegvesenet har stått for.

Her om dagen kom me over denne artikkelen frå Tafjord si hand om tilsynet med vegane i fylket. Den gir eit attersyn over 150 år og teikner eit bilete av utviklinga fram til våre dagar.

Ein kan alltid lære noko av historia, heiter det. I desse dagane er tilhøva for oppsynsmennene oppe til drøfting i ei prosjektgruppe. Vi trur at denne artikkelen kan setje situasjonen i dag i eit perspektiv som kan vere nyttig.

Artikkelen er så lang at me må dele han i to.

Ser me attende på dei eldste formene for tilsyn og kontroll med vegbygging og vegvedlikehaldet i Rogaland, så var det Rodemeisterane og lensmennene som stelte med dette. Rodemeisterane var mest knytt til vedlikehaldet i den tida arbeidet på vegane vart utført som pliktarbeid eller det var lagt ut faste roder på kvart gardsbruk.

Etter veglova frå 1824 skulle alle gardsbruk ta del i vedlikehaldet av hovedvegane. Men bruk som låg avsides kunne i staden betale 24 skilling pr. skyldaler. Gardane i Ryfylke og Bjerkreim betalte slik skatt til veglova vart endra i 1851.

Pliktarbeid på hovedvegane vart det slutt med i 1853. Vedlikehaldet vart burtsett på kontrakter (bortliciteret) Rogaland hadde 139 km. hovedvegar og dette vart burtsett for kr. 4997,60 eller 3,6 øre pr. m. Frå 1 jan. 1884 kom den første ordninga med veg-

vaktarar i stand. Då vart det tilsett ein vegvakter i Avaldsnes på Karmøy. Denne ordninga breidde seg etter kvart.

Det var lensmennene som hadde tilsynet med hovedvegane like fram til 1942. Før 1880 fekk dei »gratifikasjon-er» (løn). For heile fylket steig desse utlegga frå ca. kr. 1000,— til ca. kr. 1400,— årleg. i 1880. Seinare fekk dei betre betaling, men i det heile hadde lensmennene lite betaling for tilsynet med hovedvegane.

Bygdevegane hadde lensmennene stort sett tilsyn med i mange kommunar like fram til 1964. Då vart mykje av bygdevegane omklassa til fylkesvegar. Etter kvart som dei tekniske etatane i kommunane vart utbygde overtok desse vedlikehaldet av dei komunale vegane.

I tida frå 1839 til 1863, var det tilsett 3 veginspektørar i Rogaland. Ein for Ryfylke, ein for Jæren og ein for Dalane. (Frå 1863 til 1867 var det berre ein veginspektør for heile fylket og det var slutten på denne ordninga.) Inspektørane hadde dette arbeide som attåt-yrkje. I 1846 var løna ca. kr. 266,— for året eller kr. 800,— for heile fylke.

Arbeidet vart sjølv sagt tilsvarande dårleg. Burtsett frå lensmann Ingebrett Mossige (inspektør frå 1839 til 63) hadde dei andre lite greie på vegarbeid. Det vart difor oftaste vegnemndene i fylket som stod som leiarar og administrerte vegbygginga, ofte uten at veginspektøren i området var med.

I veglova frå 1851 står det: »Amtmennene skal bestyre veivesenet i de amter, hvor de er ansatt, ved hjelp av (a) veiinspektøren, der av amtmannen antaes og avskediges. (b) Lensmennene.»

I lov frå 26. juni 1893 bestemmes:

»Vor faste veivoktere ansettes, det lensmennene og rodemesterene påvilende veitilsynet i større og mindre udstrekning overdraes til disse.»

Dei første oppsynsmennene me veit om i vegvesenet var knytt til anlegg av hovedveggar. Før 1899 var »anleggsbestyrerne» som det heitte då tilsett direkte under vegdirektøren. Desse hadde då ansvar for eitt eller fleire hovedveganlegg. I tillegg til stikning og planleggingsarbeid ser det ut til at dei var med å flisa opp høgder i akordane. Til dette hadde dei faste flisgutar.

Det var dette arbeidet og den daglege leiinga og tilsyn som dei første oppsynsmennene tok seg av. Dei første oppsynsmennene var tidlegare vegformenn som hadde fått si opplæring ute på anlegga og som kunne gjeva praktisk rettleiding i arbeidet. Dei måtte også kunne stikka og setja ut høgder etter høgdesetlar eller profilar som dei fekk av »anleggsbestyreren». Dei overtok også godkjenning og oppgjer av akordane.

Denne opplæringsforma for oppsynsmenn, stod stort sett ved lag fram til kring 1920 åra. Frå den tid vart det meir vanleg med elementærtekniske skular. Men storparten av elevane til desse skulane kom frå anlegg og hadde god praktisk røynsle. Oppsynsmennene var ei lita gruppe og det var ikkje ofte det var ledige stillingar i eit fylke. Det var difor ofte lang veg fram for ein som ville verta oppsynsmann. Men oppsynsmenn har vore knytt til anleggsdrifta ved hovedveggar frå 1880 åra og fram til i dag.

Arbeidsmetodane og oppgåvene har

endra seg mykje, serleg etter at anleggsdrifta vart mekanisert. Men denne mekaniseringa vart det lite av før me kom fram i 1950 åra. Før den tid kan ein seia at arbeidsoppgåvene for anleggsoppsynsmennene ikkje hadde vorte so mykje endra. Til utsetjing av høgder nytta oppsynsmennene »vrede». Dei måtte betale halve kostnaden for desse. Akordprotokollen var viktigaste kontorutstyret til oppsynsmannen. Det var akordsetlar, timane til kvart lag og kvar mann vart innført. Smedarbeid til kvart lag, bruk av sprengstoff, og redskapstrekk. Akkordoppgjera vart innførde der med timeløn og kva kvar mann skulle ha utbetalt. Kvar formann hadde ei akkordbok, der førde også oppsynsmannen inn akkordoppgjerdet med delingsliste og formannspengar. (Dei var 2 øre pr. time som vart arbeidd i akkorden i lange tider). Denne ordninga var i bruk i meir enn 50 år. Oppsynsmannsprotokollane gjev gode opplysningar om arbeidstilhøva og lønningar frå den tida.

Ei av ulempene for oppsynsmennene var at dei måtte flytte ofte. Når eit anlegg var ferdig, måtte dei flytte til eit nytt. Det var vanskeleg å få bygt seg heimar og gro fast ein stad. Med betre kommunikasjonar, har dette vorte betre i seinare år.

Bygdevegsanlegg vart administrert av ein fylkesingeniør fram til 1899. Alt i 1874 gjorde fylkesingeniøren i Rogaland (kaptein Halvor Sejerstad), framlegg om at det måtte løyvast 100 spd. (kr. 400) til løn for ein oppsynsmann for bygdeveganlegg i Rogaland. Men framlegget vart vraka av fylkestinget. Me kan soleis slå fast at bygdeveganlegga i Rogaland ikkje hadde oppsyns-



Stikningsgjeng i gamle dager

menn før 1891.

Men lensmann M. A. Grude vart mykje nytta til stikning og kostnadsrekning av bygdeveggar også utanfor det område han hadde som lensmann. Frå 1874 finn me t.d. »Beskrivelse med kalkule over udstukne veilinie på strekningen mellom Osland i Birkrim og Mellomstrand i Time. 2640 aln. Kostende kr. 518,—»

Det ser ut som M. A. Grude stundom har kome med slike vegplanar og kostnadsrekningar beinveges til fylkestinget uten påteikning frå fylkesingeniøren. Dette var nok ei lite heidig ordning, men var i bruk til 1891 då fylkesingeniør Sejersted slutta.

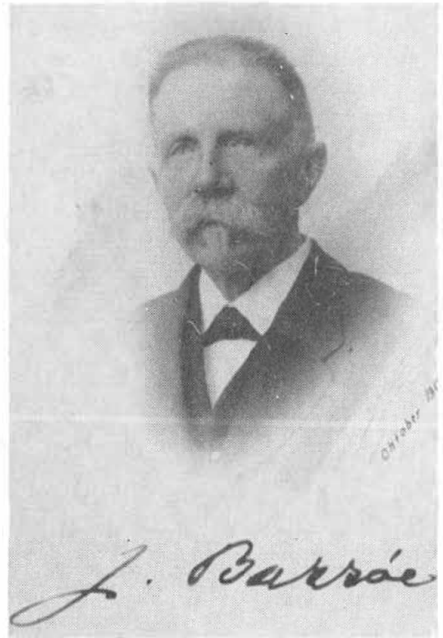
Kaptein Edvard Hjorth vart tilsett

som ny fylkesingeniør frå 1. oktober 1891. På same tid vart det løyvt kr. 400,— til løn for ein assistent for fylkesingeniøren. Oppsynsmann Hans Andersen fekk denne stillinga. Han er ein av dei første vegoppsynsmennene me finn omtala i Rogaland. Hans Andersen var fødd 19/3 1861 i Eidskog ved Kongsvinger. Han kom tidleg i arbeid for vegvesenet. Berre 15 år gamal tok han til som flisgut hjå ingeniørkaptein Heyerdal. Seinare vart han arbeider og formann ved anlegga i Rogaland. I 1884 var han ein tur til Skarnes og var på eit bruarbeid der. Men han kom attende til Rogaland og i 1886 vart han oppsynsmann ved vegannlegget Stavanger—Tasta.



Fylkesingeniør Hjorth døydde i 1899. I samsvar med lov frå 1893 gjekk staten og fylket no saman og vegadministrasjonen og me fekk vegkontoret i Rogaland frå 1. august 1899.

J. Bassøe vart tilsett som overingeniør. Det vart elles tilsett ein fylkesingeniør, ein ingeniørassistent (K. Toflsby), og ein kontorist (sersjant S. Løvik). I tillegg held Hans Andersen fram som vegassistent og fekk si løn av fylket like fram til 1917. Frå den tid vart vegassistentstillinga endra til fast kontorpost og vart løna av staten. Vegassistentstillinga var ei særskild ordning for Rogaland. I andre fylke hadde dei faste oppsynsmenn også for bygdevegsanlegga. Andersen reiste i heile fylket og



utførte både planlegging og oppsynsmannsarbeid.

I 1924 fekk Hans Andersen Kongens forteneste medalje i sølv for lang og tru teneste. Eg tek med eit avsnitt av det Stavanger Aftenblad skreiv i det høve: *»Her Andersen har nu været knyttet til veivesenet i 47 år. Siden 1878 har han hovedsagelig hatt sitt virke på Vestlandet og herav falder størsteparten inden Rogaland. Han er derfor godt kjendt rundt om i distriktet, hvor han er meget avholt for sin dyktighet og rettskaffane karakter.»*

Hans Andersen gjekk av med pensjon i 1931 og hadde då vore i vegvesenet si teneste i meir enn 50 år.

Forts neste nr.



Eldre apparat for fylling av hjulspor.



Fra Sigurd Stangeland har vi fått dette bildet som er tatt i Ilsvåg, Sandeid 1924.

*Bak fra venstre: Leif Sandvik (død), oppsynsmann Kappstad (død),
Mandius Tørresdal (død) og Ivar Tørresdal.
Fremme: Halvar Skrunnes, Nils Stangeland (død) og Ola Juvik.*

Ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø

Som kjent har vi fått en ny lov om arbeidervern og arbeidsmiljø som trådte i kraft 1. juli i år. For mange av oss er det nok enda et åpent spørsmål hvilke endringer vi kan vente som følge av loven, men sikkert er det at den vil ha direkte betydning for størstedelen av de yrkesaktive i vårt land.

Det fremste målet ved denne nye loven er å sikre et arbeidsmiljø som gir arbeidstakerne (§ 1) »full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger». Det kan virke som et urealistisk mål, og selv om vi neppe noen gang vil nå dette målet på våre til dels utsatte arbeidsplasser, bør det alltid være en holdning hos oss at vi stadig må arbeide fram mot dette målet.

Det vil føre for langt i denne sammenheng å gå inn på lovens enkelte bestemmelser, men utgangspunktet har vært å lage en lov som dekker alle sider ved arbeidet som virker inn på arbeidstakernes fysiske og psykiske helse og velferd. Loven skal med andre ord gi arbeidstakerne vern både mot ulykker og yrkessykdommer og mot slitasje, stress og vantrivsel.

På grunn av lovens betydning er det mellom Staten og arbeidstakernes organisasjoner gjort en avtale om at det skal settes i gang en omfattende informasjons- og opplæringsvirksomhet også innen vår etat, slik at alle som arbeider med miljøproblem vil få en grundig innføring i loven.

Den rammeavtalen som gjelder opplæringen i statsetater, tar sikte på at det skal gis en innføring i generelle arbeidsmiljøspørsmål, arbeidsmetoder i miljøarbeidet og om lov om arbeidervern og arbeidsmiljø. Dette er tenkt gjennomført ved studiegrupper og kurs,

og skal for vårt fylke gå til ca. 250–300 ansatte. Her er verneombudene, arbeidslederne, medlemmer av verne- og miljøutvalget, helse- og sosialpersonell, teknisk og merkantilt personell og andre som i sin virksomhet har kontakt med arbeidsmiljøproblemer tatt med.

For Statens vegvesen sitt vedkommende har den omfattende opplæringsvirksomheten alt tatt til idet landet under ett har fått utdannet 8 lærere. (Vest-Agder og Rogaland har en sammen). Disse skal nå utover høsten utdanne ca. 150 studieledere, her i Rogaland 7 stk., som igjen skal drive opplæringen blant de 4000–5000 ansatte i vegvesenet, i Rogaland altså ca. 250–300 ansatte.

Gjennomføringen vil bli noe forskjellig i fylkene, I Rogaland tar en sikte på internatkurs av en varighet på 30–35 timer hvor en gjennom forelesninger og gruppearbeid, samt arbeidsplassundersøkelser vil gi en så god innføring som mulig. Vi regner med ca. 30 kurs i vårt fylke, og håper å kunne gjennomføre opplegget i løpet av høsten 1977 – våren 1978.

I det loven er et ledd i arbeidet med å sikre arbeidsplassen og gjøre vårt arbeidsmiljø mer tilfredsstillende, håper vi at alle parter vil gå aktivt inn i denne opplæringskampanjen slik at vi oppnår resultater vi kan være fornøyd med når vi etterpå går inn for å heve nivået sikkerhetsmessig og miljømessig rundt på våre arbeidsplasser.

Dersom noen ønsker informasjon om lovens innhold m.v. før opplærings-tilbudet når ut, vil vernesekretæren og Opplæringsseksjonen kunne være behjelpelig.

SMO

Pågang på feriehyttene

Når krybben er tom bites hestene, heter det jo. Når det gjelder feriehytter for de ansatte må en kunne si at tilbudet er magert i forhold til alle de som ønsker et sted å være.

På denne bakgrunn har det vakt en del irritasjon blant de ansatte at vedlikeholdet reserverte Litlastøl for sine egne ansatte på kontoret i påskehelgen.

Wiik tok saken opp i Samarbeidsutvalget og hevdet der at hytten burde være tilgjengelig på lik linje for alle.

Hamre gjorde rede for vedlikeholdets syn på saken. Den som har Litlastøl i påsken er ansvarlig for beredskapen på alle veiene i fylket i løpet av helgedagene. Den beredskapen som lederne i vedlikeholdet har i løpet av vinteren har de ingen lønsmessig kompensasjon for. Det var bare rimelig at vedkommende fikk Litlastøl, som jo er den beste påskehytten, som et »honorar» for å være bundet i helgedagene. De andre på avdelingen var på denne måten frie og kunne reise bort.

Denne ordningen er ikke særlig kjent blant de andre ansatte, men SU syntes at det var rimelig at en som ikke hadde lønsmessig kompensasjon for vakt i påsken fikk en hytte til dispensasjon.

SU anbefalte derfor overfor hyttestyret at vedkommende ansatt som har beredskaper for vegnettet i fylket i påsken får førsterett til å velge blant alle hyttene. Betingelsen er at alle er kjent med beredskapsordningen og de retningslinjene den arbeider etter. Videre mente SU at påskeopphold på Litlastøl burde deles i to slik at puljene skiftet onsdag før alle helligdagene.

SU så også med liten glede på de uoverensstemmelsene som nå er kom-

met for dagen. Det er en mer konstruktiv tanke å spørre om hva en kan gjøre for å etterkomme den store etterspørselen det er på feriehytter. Med dette for øyet vil hyttestyret bli bedt om å møte SU en gang i høst.

NY RAPPORT FRA TEKN. RASJ.

Nr. 196 Kostnader ved brøyting på dagtid kontra skift.

Beregningene i rapporten er gjort etter anmodning fra Nordland vegkontor. Bakgrunnen er bl.a. den nye arbeidsmiljølovens krav om maksimal overtid 200 timer pr. år. I tillegg kommer det forhold at arbeidstiden utgjør en stadig mindre del av totaltiden, samtidig som publikums krav til brøyteberedskap øker. Dette gjør at det synes nødvendig å legge opp til mer skiftkjøring enn det som har vært vanlig hittil, og at konsekvensene av en slik omlegging må vurderes. Beregningsforutsetningene som er brukt er stort sett i tråd med Nordland vegkontors ønsker.

Da enkelte fylker alt har tatt i bruk skiftkjøring i brøytingen, ville det vært fint å få reaksjoner på rapporten bl.a. ut i fra de erfaringer som her er høstet.

Kontaktmann på vegkontoret er fru Crosby på arkivet.

Fordeling av velferdsmidler

Samarbeidsutvalget har fått tildelt kr. 8.500,- til sin virksomhet, og det disponerer kr. 40.000,- til velferdsformål.

Når det gjelder velferdsmidler er dette en vesentlig økning i forhold til året før, idet disse er økt fra kr. 15,- pr. ansatt til omlag kr. 60,-. Samarbeidsutvalgets arbeidsutvalg finner derfor å ville endre vanlig praksis når det gjelder fordeling av midlene. Tidligere ble dette foretatt av Samarbeidsutvalget. Denne gangen ønsker en at de uformelle gruppene skal foreta en fordeling ut fra sitt kjennskap til lokalområdets ønsker og behov.

Arbeidsutvalget i SU har foreslått at det stilles 400 kr. til rådighet for hver av UFO gruppene av midlene til SU's virksomhet.

Disse pengene skal brukes til bevertning, leie av møtelokale og liknende som er knyttet til gruppens møtevirksomhet.

Penger til velferdsformål disponeres av Samarbeidsutvalget. Det er regler for hvordan disse pengene skal brukes.

Arbeidsutvalget foreslår at kr. 10.000,- settes av til pensjonistfest, idrettslag, kunst på arbeidsplassen, kurs i Sentralrådets regi og andre tiltak som må regnes som felles for hele etaten. De resterende kr. 30.000,- stilles til UFO-gruppens disposisjon.

I regelverket heter det at fellestanken er viktig når velferdsmidlene anvendes. Gruppen må ta hensyn til dette når den kommer med sitt forslag.

Midlene kan ikke brukes til individuell stønad eller gave. Derimot kan de brukes til innkjøp av trimutstyr, juletreffester, pensjonisttreff, kunst på arbeidsplassen, turer og andre liknende formål som skaper trivsel og fellesskap blant de ansatte.

Det er ikke nødvendig at hele beløpet brukes med det samme, men 1. oktober er siste frist for å sende forslag. Etter denne dato trekkes beløpet inn og disponeres av Samarbeidsutvalget for vegvesenet totalt.

Følgende legges til grunn for disponering av midler:

UFO 1	Haugesund	kr. 4.000,-
UFO 2	Sand	kr. 6.500,-
UFO 3	Tau	kr. 2.600,-
UFO 4	Bærheim	kr. 4.200,-
UFO 5	Dirdal	kr. 1.100,-
UFO 6	Nærbø	kr. 1.300,-
UFO 7	Egersund	kr. 4.300,-
UFO 8	Vegkontoret	kr. 6.000,-

Vi håper at denne økningen av velferdsmidler fører til at gruppene og hver enkelt ansatt tenker nøye igjennom på hvilken måte midlene best kommer alle til gode.

NYTT SKILT



*Gjennomkjøring med
bryggeribil
forbudt i denne kommune*



VI KLIPPET FRA
SKOLEPLANEN 1977/78

Voksenoppløring i Rogaland

Når den nye loven om voksenoppløring om kort tid trer i kraft, vil voksenoppløringa på mange måtar bli likestilt med førstegongsoppløring.

Anten ein er

- interessert i å utvida allmenn- eller yrkesutdanninga,*
- eller ein ikkje har hatt høve til vidare skolegang i unge år,*
- eller ein har lyst til å bruke fritida til å læra,*

vil voksenopplæringskurs vera aktuelle tilbud.

I Rogaland fylke blir voksenopplæringskurs drivne av:

- 1. Dei vidaregåande skolane*
- 2. Fylkesarbeidskontoret*
- 3. Friviljuge opplysningsorganisasjonar*
- 4. Forsvaret (lista opp i del II)*
- 5. Høgskolar*

Stadig fleire skolar har voksenoppløring med som ein del av undervisnings-tilbodet. Tilboda gjeld alle studieretningsfag eller lov om vidaregåande oppløring. Kursa kan delast inn i to hovedgrupper. Den eine gruppa er kompetansegivande kurs, dvs. dei fører fram til ein eksamen. Slike kurs plar gå over eit eller fleire semester. Den andre gruppe kurs kan vera kortare perfeksjonerings-

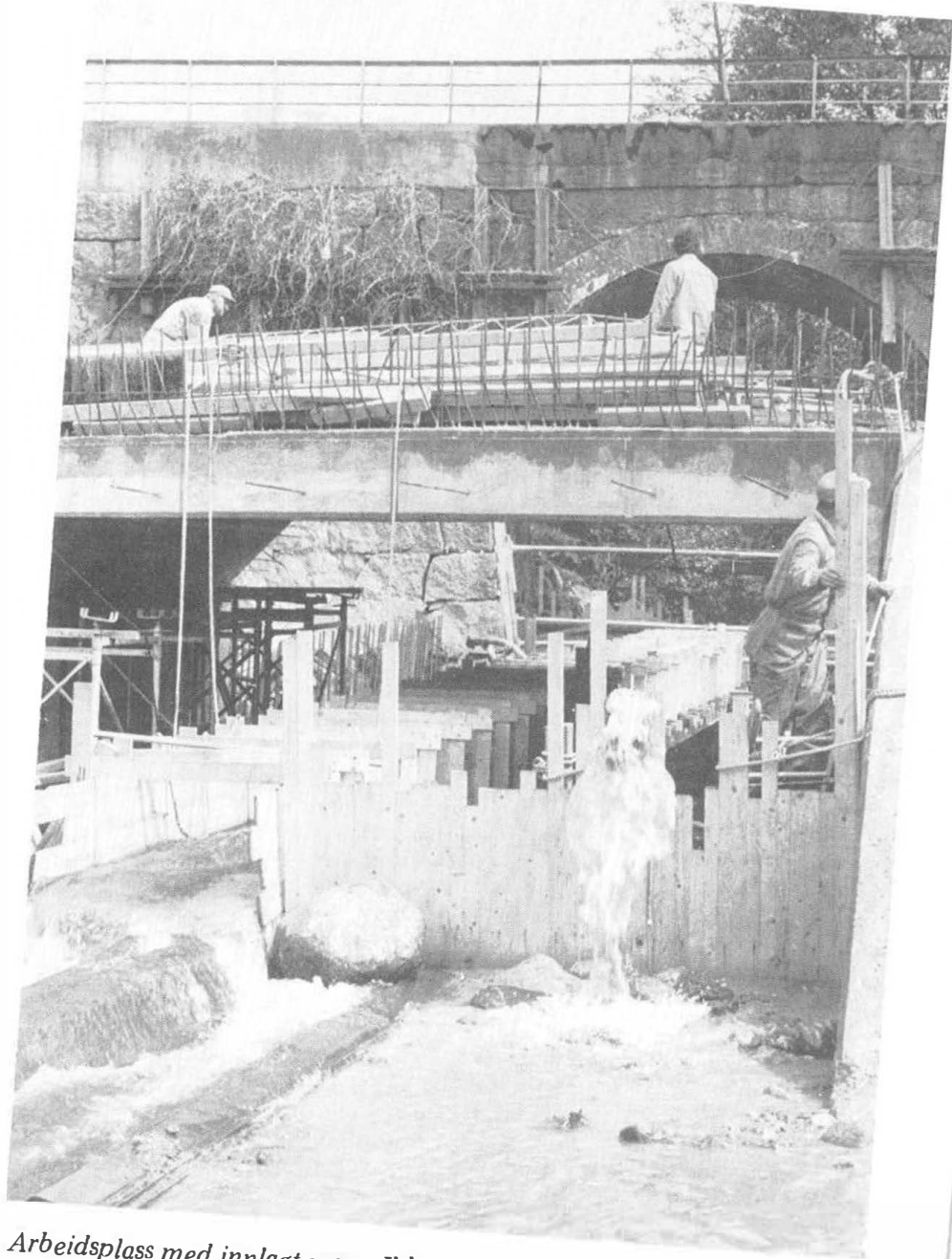
kurs som ikkje fører fram til nokon offentlig eksamen. Det kan vera faglege etterutdanningskurs for visse faggrupper innan dei ymse studieretningane. Alle voksenopplæringskurs er lagt opp slik at folk som er i arbeid skal kunna nytta fritida, — dvs. at undervisninga går føre seg om kveldane og laurdagen. Ein må vera 18 år for å bli teken opp ved eit voksenopplæringskurs.

I studieretning for allmenne fag blir det til vanleg gitt tilbud om deleksamenkurs. Undervisninga er då lagt opp med eksamen som siktemål, men det er fullt høve til å følgja undervisninga utan å gå opp til eksamen.

Deleksamensordning er m.a. innført for eksamen artium, økonomisk gymnas og grunnskole (ungdomsskole). I og med deleksamensordninga kan ein avleggja eksamen som privatist og få utskrive vitnemål for det eller dei fag ein sjølv ønskjer eksamen i. Dette betyr også at ein kan byggja opp fullstendig eksamen i vedkommande studieretning over fleire år.

Skolane kan gi nærare opplysningar.

I studieretning for handels- og kontorlag kan det bli gitt tilbud om kurs som t.d. maskinskriving, markedsføring, EDB og handelsskole med redusert fagkrins. Oppløringa blir lagt opp anten som full klasseundervisning eller som kombinert undervisning med støtteundervisning på skolen. Deleksamensordning er m.a. innført for handelsskole med redusert fagkrins.



Arbeidsplass med innlagt vann. Ikke utenom, men tvers igjennom renner elva ved Trushol bru, Rv. E 18.

Kunnskapen er lett å bera

Opplærings- og utdanningstilboda i dag er så mange og så rimelege, i mange tilfelle gratis, at vi alle kan skaffe oss den lærdommen vi ynskjer. Det kostar oss tid og innsats. Men det som ikkje kostar noko, set vi som regel ikkje nok pris på.

Vegvesenet freistar å dekkja det opplæringsbehovet etaten og vi som er ansatt i han har. Likevel kan det vera nokon som ynskjer å læra noko meir. Til dømes om hobbyen sin.

Diverre har ikkje Opplæringsseksjonen høve til å yta hjelp utover den kursverksemda som er vedteke i Opplæringsrådet. Har du tid og lyst til å setja i gang, må du ta det heilt på din eigen kappe, både økonomisk og i tid. Vegvesenet kan heller ikkje lova deg føremoner i arbeidet om du satsar på å læra meir i fritida di. Men du vil sikkert finna ut at når du kan og veit meir, vil du få føremoner likevel ein eller annan stad, ein

eller annan gang. Ikkje minst vil du ha nytte og hygge av det sjølv. Difor vil vi gjera deg merksam på dei tilboda som finnest i dag.

Ein annan stad i avisa vil du finna klipp frå »skoleplanen 1977/78» for Rogaland. Der står det siste nye når det gjeld vaksenopplæring i fylket vårt. Ved å venda deg til arbeidsformidlinga kan du få dei skuleplanane som kan vera aktuelle for deg. Dei ulike brevskulane har og fyldige kurskatalogar. Både arbeidsformidlinga og brevskulane har rettleiarar som svarar på spørsmål du måtte ha. Er du i tvil om korleis du skal gå fram, kan du venda deg til Opplæringsseksjonen, så kan vi saman finna ut korleis du skal ta til.

Om du set i gang, vil vi ynskje deg lukke til!

Nil.

Vaksenopplæring forts.

I studieretning for handverks- og industrifag blir det gitt tilbod om mange ulike vaksenopplæringskurs. Først kan nemnast fagprøvekurs på 156 timar der folk som har naudsynleg praksis i eit fag, kan få den turvande yrkesteorii for å avleggja fagprøva. Dernest vil vi nemne tekniske assistentkurs der fagfolk kan få elementærteknisk utdanning på fritida innan faga maskin-, drift- og elektroteknikk.

Dei aller fleste kursa som skolane driv, er likevel korte etterutdanningskurs for visse faggrupper, t.d. for frisørar, sveisarar, tømmermenn, elektrikarar o.l.

Vi må også nemne særskilt dei kursa som blir drivne av arbeidsformidlinga. Dei vert kalla »Yrkesopplæring for

voksne» og er åpne for kvinner og menn over 20 år som treng opplæring for å sikra seg eit høveleg og stabilt arbeid. Kursa varer vanligvis 5 eller 10 månader. Deltakarane får kursstønad og reisegodtgjering.

På Forus er det nå bygd eit eige vaksenopplæringsbygg som vil gi rom til faste klasser i sveising, maskinarbeid og tekniske teiknarar. Dei kursa som tidlegare gjekk ved Gand videregående skole (Sandnes yrkesskole) vil nå bli overførde til dette senteret.

Også skolar i andre studieretningar driv vaksenopplæringskurs, anten som full klasseundervisning eller som kom-

Forts. side 28.

Regionturnering - Vegcup 1977

Vegcupinnledningen i år ble arrangert på en ny måte. Landet ble delt inn i 4 regioner med 4 og 5 lag i hver region. Vinneren i hver region skulle gå videre til sluttspillet i Tønsberg 27. august.

Rogaland har i de siste årene vært »gjenferdet» i vegcupen når det kom til sluttspillet, men aldri har vi maktet å dra det lengste strået, aldri har vi vunnet finalen.

I år skulle vi til Kristiansand S. og spille mot Hordaland, Telemark, Vest- og Aust-Agder. Vi forlot Siddisbyen med 15 spillere og kom til Kristiansand på fredagskvelden. Etter en rolig aften på hotellet, våknet vi friske og kampglade til 4 harde kamper i løpet av lørdagen.

Etter som kampene skred fram, må en si at det skulle bli svært så spennende. Hordaland og Vest-Agder tok til seg rikelig med poeng, selv om vi tok mest. Den siste kampen skulle vise seg å bli avgjørende. Vi hadde slått Aust-Agder med 4-1, Telemark med 2-0 og Vest-Agder med 2-0. Hordaland hadde

vunnet to kamper og spillt en uavgjort. Vi hadde altså to ting å gjøre, spille uavgjort eller vinne. Da det er mest morsomt å vinne, satset vi på det, og det gikk bra denne gangen og. 2-0, og vi var klare for Tønsberg og sluttspillet der.

Laget spilte svært bra i lange perioder, og vi må få lov å trekke fram Strøm som scoret 7 mål. (Målforskjellen var 10-1). Men alle var med på dette showet, og vi må få gratulere gjengen med en riktig kjempeinnsats:

Aske, Rasmussen, Kommedal, Hamre, Skårdal, J. E. Danielsen, O. H. Danielsen, Jansen, Nordbø, Hanasand, Strøm, Kydland, Takholt, Folgerø og Alsaker.

På lørdagskvelden ble det arrangert rekeaften på hotell Fregatten, og de som var igjen, ca. halvparten, koste seg riktig etter den vellykkede dagen.

Så får vi håpe at det går like bra med gjengen vår når den tar turen østover til sluttspillet.

B. A.

ENDELIG GULL!

Rogaland ble vinner av vegcupen i år. Endelig!

Vi har som det eneste fylket deltatt i denne turneringens sluttspill hvert eneste år siden den ble startet. De fleste gangene har vi kommet til finalen, men så er vi blitt nedkjempet. Ikke for det, det viktigste er å delta, og vi kan alltid forsøke oss på siste indre når det gjelder å vinne festen senere på kvelden.

Men i år vant vi, og spør om jubelen sto i taket den kvelden, og kvelden med.





I sluttspillene var blant andre disse på banen:

Foran: O. H. Danielsen, Rasmussen, Aske, Folgerø, Paulsen.

Bak: Alsaker, Strøm, Skårdal, Kommedal, Kydland, Johannessen, Frøland.

I tillegg var disse med på å sikre seieren:

Eikemo, S. Hamre, Serigstad.

Turneringen ble avviklet i Tønsberg i løpet av lørdag den 27. august. Det var lagt opp til en serie der alle møtte hverandre. I løpet av disse kampene ga Rogaland fra seg ett eneste poeng. Stillingen før den avgjørende kamp mot Nord-Trøndelag var slik at vi ville vinne dersom vi spilte uavgjort eller vant. Trønderne kunne bli mestre

ved å vinne denne kampen og de satset naturlig nok sterkt på dette. Denne gangen holdt det bare ikke, våre gutter ble for sterke. Sluttresultatet ble 1–0 til Rogaland og dermed var vi vinnere av cupen.

Lykken er å lykkes!

Vi kommer tilbake mer utførlig i neste utgave av ryggjavegen.

Vegmester Alfred Rake har sendt oss denne:

»EI GOD HISTORIE»

Den første norske avisa heitte »Norske Intelligenz-Seddeler». Den kom ut første gong 25. mai 1763. Mellom mykje anna stod dette å lese:

»NOGET OM TOBAK

Denne Dronning for alle Planter, er ikke aleene en kraftig Præservativ for Pæst og allehånde smittsomme Sygdomme, men endogså derhos en uforlignelig og ganske tilforladelig Lægedom, bedre og sikrere end noget av alt det, som enten Hypocrates 2 eller Galemus 3 endu har vedst at foreskrive os, hvilket Indianerne med deres overmåde sunde og stærke Constitution, som aleene den idelige Brug av Tobak er at tilskrive, noksom beviiser og bekræfter. Tobak stiller Hunger, lindrer Smærte, heeler Sår, renser Hiernen, hindrer Flod, fordriver og aftørreer al Sliim og usunde Vædsker, gjør Luften reen og balsamerer Legemet, og er overalt dette en uforlignelig Tidsfordriv i Eensomhed, den Røg giver os Anledning til mang en skjøn Eftertanke og erindrer os med stor Nytte at betrakte Verdens Forfængelighed og vores eget Livs Korthed og Forgjængelighed.»

Forøvrig viser vi til »10 regler for sunnhetens bevarelse.»

NYE HÅNDBØKER FOR VEGDIREKTORATET

Nr. 012 – Retningslinjer for vedlikehold av SKILT og andre trafikkanordninger.

»Retningslinjer for vedlikehold av skilt og andre trafikkanordninger» er en revidert utgave av retningslinjene utgitt i 1971. Revisjonen er foretatt av en gruppe sammensatt av folk fra to fylker og fra Vegdirektoratet, og der er lagt vekt på å få med den seneste tids utvikling når det gjelder vedlikehold av trafikk-anordninger.

Retningslinjene er i første rekke utarbeidet med henblikk på praktisk veiledning for arbeidsledere, dvs. vegmestere, oppsynsmenn, assistenter og formenn, men retningslinjene kan også benyttes av andre som arbeider i vegvedlikeholdet.

Voksenopplæring forts.

binert brevkoleundervisning t.d. i husstellfag. Ein kan venda seg til dei einstkilde skolane eller til fylkesskolesjefens kontor, for nærare opplysningar.

Mange friviljuge opplysningsorganisasjonar driv også voksenopplæringskurs både med og utan parallellar i det vidaregåande skoleverket. Som døme på slike organisasjonar kan nemnast: AOF (Arbeidernes opplysningsorganisasjon), Høyres opplysningsorganisasjon, Folkeuniversitetet, og dei mange kommunale friundervisningane, osv.

kryssord

VEGDELSE	METALL	REDSKAP	SKUFFE	EMPA ENGANG	SØK			EDEL	SYMBOL	FORDRINGS EVNER	BJATT
LASTE- DYR											
ØRKET						☺	PIKE- NAVN				
UTROP		UGAGN					LABER				
MÅL		PATTE- DYR			SMILTE	HAR GREIE PÅ				RI	
INTEK- SE		PÅLIE- LIGE									SIEDS ADV.
FLY		☺		ÅS- SIDER	UNDER ETI	☺		SLUTT! FOR SIVELSE			
☺		PIKE- NAVN					SPISTE			ERS- FRON-	
PESKOR		BOMMENT				FISK		ISLING		VERB	
VITEN- SKAP										FORDRING	IRSK ORGANI- SASJON
TRE											
	BRITISK KRON- KOLONI						ETEND- PÅVN	MALERI		VE	
ILD-ØV-			☺	MANN- NAVN						FLATE MÅL	
	UT- MERKET								KVINNE		

KRYSSORD NR. 2/77

Innsendt av:

Adr.:

Svarfrist:



Anleggsavdelingens folk var på befaring i nord fylket i sommer. Fra tunnelarbeidene i Suldalsporten.

Personalia

VELKOMMEN I VEGVESENET

Vi har freista å få greie på alle dei som har byrja i vegvesenet sidan 1. april til dette nummeret kjem ut. Er det nokon som manglar seier vi oss leie for det og bed om å få opplysningane til neste nummer.

Driften:

Jan Birger Eide

eng. ing. Suldalsvegen *begynt 1.4.77*

Turid Nordbø,

eng. kont.ass., Tau vegst. *beg. 14.3.77*

Kontoret:

Begynt

Inge Magnar Halsne, ingeniør TT 12.4.77

Ingrid Håland, kont.ass. Eksp. 18.4.77

Anne Serine Sønstabø,

vikar, kont.ass. Innkjøp 1.5.77

Åstø Margareth Berøkvam,

vikar, kont.ass. RS. 9.5.77

Karsten Rennæs, avd.ing. HDS 2.6.77

Sigbjørn Serigstad,

vikar, kont.ass. RS 6.6.77

Øydis Mortvedt,

vikar, kont.ass. Eksp. 6.6.77

Jan Bygdevoll,

vikar kont.ass. RS 8.6.77

Biltilsynet:

Alf Kristiansen,

kjøretøykontr. Stavanger 2.5.77

TAKK FOR INNSATSEN

I tida 1. april til 1. august 1977 har desse slutta i aktiv teneste. Vegvesenet takker førebels for innsatsen og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar.

Olav Vetrhus, Sandeid

Torvald Fosse, Etne

Paul Østebø, Dirdal

Bernhard Gilje, Dirdal

Sigfred Fjeldheim, Saudasjøen.



Runde tall

60 år:

Enok Gilja 19. 7.17

Ådne Meling 10.10.17

Leif Østebød 16.10.17

50 år:

Lars Surdal 26.10.27

Sverre Tveitane 30.10.27



VELKOMMEN IGJEN NESTE SOMMER!
Rasteplass, riksvei 46 nær Skipavåg.