

# Ryggjavegen



Nr.4- 78

# Innhold:

Bidragene står for innsenderens egen regning og gir nødvendigvis ikke uttrykk for Vegvesenets holdning.

3 MINUTT MED VEGSJEFEN . . . . .	s. 3
TAKK OG GODE ØNSKER . . . . .	s. 4
FELLESMØTE SU/UFO. . . . .	s. 6
SAMARBEIDSTVALGETS FORSLAGSVIRKSOMHET . . . . .	s. 8
BEDRIFTSIDRETTSLAGET . . . . .	s. 10
TILLITSMANNENS SPALTE . . . . .	s. 11
BEDRIFTSTUR TIL ØRSDALEN . . . . .	s. 12
KLIPP FRA: VEGVISEREN . . . . .	s. 14
TEKNISK RASJONALISERING – TIL ETTERTANKE. . . . .	s. 15
RYGJAVEGEN . . . . .	s. 16
BARNET I KRYBBEN . . . . .	s. 17
KVINNER I VEGVESENET . . . . .	s. 18
DEN GANG – OG NÅ . . . . .	s. 19
KONTAKTMØTE – TAKTLØSHET. . . . .	s. 22
BILTILSYNET I HAUGESUND. . . . .	s. 24
TIL LYSEBOTN . . . . .	s. 27
PERMISJONER . . . . .	s. 28
TIL FJELLS OG INN I FJELLET . . . . .	s. 30
KRYSSORD . . . . .	s. 32
JUSTERING AV FARTSGRENSENE. . . . .	s. 34
HVEM EIER SEBRAEN? . . . . .	s. 36
HOLLERUTVALGETS INNSTILLING. . . . .	s. 37
OPPLÆRING – KURS . . . . .	s. 38
NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET. . . . .	s. 40
SÅ SMILER VI EHT. . . . .	s. 42
ADRESSELISTE UFO . . . . .	s. 43
MILMAR EIEJE . . . . .	s. 45
PERSONALIA . . . . .	s. 46
PENSJONISTER -78 . . . . .	s. 47

## RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland. Redaksjonens adresse: Haakon 7. gt. 9 – 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen: Redaksjonssekretær: Berny Nilberg. Lay-out: Einar T. Eide.

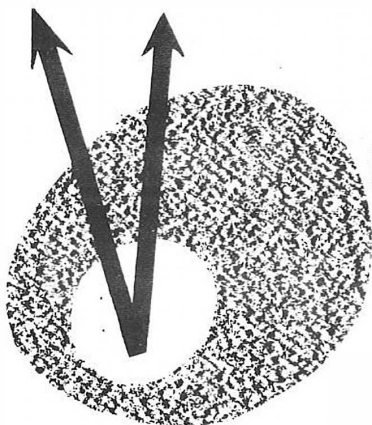
Redaksjonsråd: S. G. Thorsdal, Vegkontr., N. Egenes, Vegkontr., M. Wiik, Bærh. Vegsentr., M. Rullestad, Skjoldastr., K. Heigre, Bærh. Vegsentr., S. M. Olsen, Vegkontr. og Chr. Fr. Hansteen, Vegkontr.

Bidragstyttere: Ch. Danielsen, P. Hole, B. Nilberg, A. G. Vasbø, P. Eikemo, M. Wiik, O. B. Dyvik, K. Dalaker, K. B. Gundersen, J. Undseth, T. Rein Larsen, P. Smedberg, H. Dale, R. Øverland, A. Oddane, L. Kvasheim.

Foto: A. G. Vasbø, J. Undseth, T. Steine, Biltilsynet Haugesund, A. Follaug.

Redaksjonen avsluttet 12/12 -78. Opplag 1400. Sats og trykk: Allservice A/S.

*Forsidebilde: Vinterveg, Nedre Vats, riksveg 46.*



# 3 minutt med veg- sjefen

Det året som snart ebber ut har vært et godt og produktivt år for vegvesenet i Rogaland. Vi har kanskje aldri i løpet av et eneste år avsluttet og åpnet så mange store og betydningsfulle veganlegg som nettopp i året 1978.

Jeg nevner i fleng:

## – Strømsund bru i Kjøpervik

som er fylkets eneste bevegelige bru og som representerer ingeniørkunst av høy klasse.

## – Mekjarvik ferjeleie

med vegforbindelse til Stavanger. Dette ferjeleiet har økt transportkapasiteten på Norges største ferjesamband med over 25%.

## – Parsell av E-18 i Bjerkreim

som markerer avslutningen av flere ti-års arbeid på denne viktige stamvegen, og som dermed gir Rogaland en Europaveg med høy standard på en sammenhengende vegstrekning på ca. 110 km.

## – Suldalsvegen

Selv om dette største vegkrav i Rogaland enda ikke blir ferdig på noen år, har de første bilene i år kjørt hele

strekningen mellom Solheimsvik og Nesflaten, og 1978 vil gå over i historien som det år Suldalsvegen ble åpnet for trafikk.

## – Motorvegparsellen Hinna–Forus

som avslutter motorvegutbyggingen innen Stavanger. Det er en utbygging som har pågått mer eller mindre kontinuerlig i ca. 15 år, og som har kostet over 100 millioner kroner.

## – Fylkesveganlegget Sauda–Maldal–Løland

som er et av fylkets mest kostbare fylkesveganlegg og som har gitt vegutløsning for flere grender i Suldal.

Tilsammen representerer disse ferdige anleggene investeringer på flere hundre millioner kroner. Det er ikke så godt å si hva fremtiden vil bringe, men jeg tror nok at det vil bli lenge før vi i løpet av et eneste år vil kunne slutføre så mange og betydningsfulle anlegg som i 1978.

Jeg vil på slutten av dette virksomme året takke både de som har vært med på å planlegge og bygge disse anleggene, og alle de som ellers har hatt sin virke i etaten.

Jeg ønsker dere alle sammen med deres familier en riktig god jul.

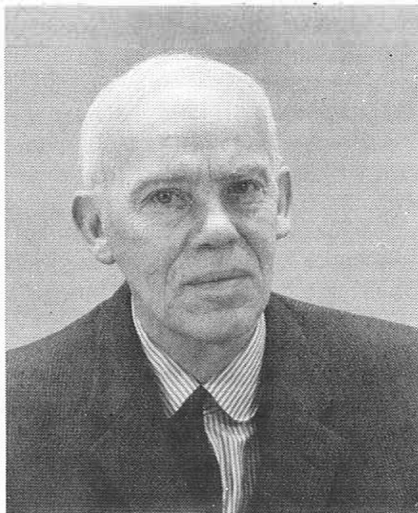
Ch. Danielsen

# Takk og gode ønsker

## ARTHUR MOE

Arthur Moe, født 6. mai 1911, fratrådte sin stilling som administrasjonsssekretær 31. mai 1978 for å gå over i pensjonistenes rekke. Moe begynte ved Vegkontoret i Rogaland i juni 1958 og hadde således 20 års tjenestetid i vegetaten. Før han begynte i vegvesenet, hadde han lengre kontorpraksis, blant annet ved Transportutvalget og Trafikknemnda for Rogaland, samt lastebilformidlingen i Stavanger. På sistnevnte sted var han bestyrer av kontoret.

Ved Vegkontoret deltok Arthur Moe i de aller fleste merkantile gjøremål som saksbehandling, bokholderi og regnskapsarbeid. I tillegg til skifting av arbeidsoppdrag har Moe vært særlig utsatt for forflytninger som følge



av Vegkontorets gjennomgående problemer med utilstrekkelig kontorareal.

Fratredelsen for Arthur Moe ble merket ved en enkel tilstelling, hvor administrasjonssjef Lund takket for innsatsen og overrakte blomster fra arbeidsgiver. Han inviterte samtidig Moe til det årlige arrangement for fratrådte tjenestemenn. Konsulent Thommassen overrakte gave fra funksjonærene ved Vegkontoret og fra nære medarbeidere. Han takket Moe for innsatsen gjennom 20 år og for kollegialt samarbeid. Arbeidsgiver og arbeidskolleger ønsker Arthur Moe god helse og mange lykkelige år som pensjonist.

Per Hole

## TRYGG ERIKSEN

Førstesekretær Trygg Eriksen fratrådte sin stilling den 30. november 1978, etter nådd aldersgrense.

Eriksen startet sin arbeidsdag ved Stavanger Elektro Staalverk, der han blant annet arbeidet i 8 år som kontormann. Han ble tilsatt som kontorassistent ved Nordland Vegkontor, Bodø, og tiltrådte denne stilling 29. oktober 1944. Her arbeidet han til årsskiftet 1951–52 hvoretter han overtok tilsvarende stilling ved Vegkontoret i Rogaland.

I sin 34 årige tjeneste for Statens vegvesen hadde Eriksen en rekke selvstendige arbeidsoppgaver som bokholder for riksveganlegg og riksvegvedlikehold, dispensasjoner fra vegtrafikkloven, nedlegging og opptak riks- og fylkesveger, budsjettoppstill-

ing og bevilgningskontroll, samferd-  
elssaker og beredskapssaker m.v. Han  
utviste i alle tillagte arbeidsoppdrag  
stor interesse og dyktighet og var så-  
ledes en meget respektert og avholdt  
medarbeider. Fratredelsen ble på van-  
lig måte markert ved en enkel tilstell-  
ing sammen med medarbeidere.

Vegsjefen takket Eriksen for lang  
og pliktoppfyllende tjeneste i veg-  
vesenet og roste ham for hans måte å  
løse arbeidsoppgavene på. Han over-  
rakte blomster fra arbeidsgiver og invi-  
terte ham til den årlige tilstilling for  
fratrådte tjenestemenn. På denne sam-  
menkomst blir blant annet gave og  
diplom fra arbeidsgiver utdelt. Kon-  
sulent Th. Thommassen takket Erik-  
sen for godt vennskap og godt samar-  
beid med alle ansatte og overrakte  
gave fra funksjonærene. Trygg Eriksen  
takket med velvalgte ord for gode  
ønsker, blomster og gave.

Sammenkomsten ble ledet av kon-  
sulent Hole.

Per Hole



### **HJØRDIS THOSTENSEN**

Hjørdis Thostensen fratrådte sin stilling som førstesekretær 31. oktober 1978, for å gå over i pensjonistenes rekker. Hun er så vidt vites den første av kvinnelig arbeidskraft ved Vegkontoret i Rogaland som har arbeidet fram til og utover pensjonsalder fastsatt for folketrygden.

Fru Thostensen ble tilsatt ved Vegkontoret i slutten av mars 1954 og hadde ved sin fratredelse 24 1/2 års tjenestetid. Før hun tiltrådte sin stilling i vegvesenet hadde hun 16 års kontorpraksis bak seg i forskjellige firma, samt ved advokatkontor.

I sin lange og trofaste tjeneste ved Vegkontoret har fru Thostensen deltatt i omfattende og variable arbeidsoppdrag. Hun har blant annet vært innom regnskaps- og kassearbeid, skrive- og arkivtjeneste kombinert med forværelsestjeneste for vegsjefen. I tillegg til nevnte oppdrag hadde hun i lengre tid føringen og ajourholdet av vegavleveringsprotokollen.

*Forts. side 13*

# Fellesmøte SU / UFO



## NÅR?

I mars vil det første fellesmøtet mellom de uformelle kontaktgruppene og Samarbeidsutvalget bli holdt.

Tidspunktet er satt til siste halvdel av mars fordi vi har forsøkt å ta hensyn til både arbeidsdriften og til det praktiske arbeidet i SU og UFO.

## HVOR?

Vi har tenkt å holde møte over 1 dag, og denne første gangen i Stavanger. Møtedeltakerne vil diskutere opplegget for dette møtet og kanskje komme frem til et annet opplegg for senere møter.

## HVEM?

Hvis alle medlemmene i alle UFO-gruppene pluss SU-medlemmene skulle møte, ville møtet bli alt for stort. Derfor er SU kommet frem til at 2 fra

hver UFO-gruppe møter sammen med SU-medlemmene.

## PROGRAM?

Det er oppnevnt en programkomite som består av driftsjef Arne Njå, formann Kasper Fjelde, adm.sekr. Berny Nilberg og sekretæren i SU, Ellinor Sand. Programkomiteen har laget en programramme som er slik ut:

1. Innledning
2. Oppsummering fra UFO-kurset i Sauda 10.-12. mai 1978 v/A. G. Vasbø og O.M. Nerland
  - Hva har vi gjort?
  - Bør noe prioriteres?
  - Hvordan gå videre?
3. Saker som UFO-gruppene ønsker informasjon om.
4. Saker som SU ønsker å informere om.
5. Saker som SU ønsker informasjon om.
6. Fremtidige møter på bakgrunn av dette møtet. Gruppearbeid.
7. Avslutning/formannen i SU.

Programkomiteen hadde noen forslag til emner: under pkt. 4. bl.a.:

- På hvilken måte kan UFO-gruppene gjøre en innsats for å fremme gjennomføringen av våre personalpolitiske retningslinjer
- på hvilken måte kan UFO-gruppene arbeide seg hen imot St. meld. nr. 28 om medbestemmelse



- disponering av velferdsmidlene. og under pkt. 5. bl.a.:
- er informasjonen og kontakten god nok?

- er de sakene som tas opp i SU av interesse?
- blir UFO-gruppenes saker behandlet tilfredsstillende?
- snakker vi samme språk, forstår vi hverandre?

Dette er som sagt, programkomiteens forslag. Det er ikke vedtatt av SU enda, men kanskje forslagene gir et inntrykk av hvor vi vil hen med dette første møtet.

I løpet av vinteren vil det være ganske mye kontakt mellom SU og UFO-gruppene om fellesmøtet. I slutten av oktober ble det sendt ut et brev til UFO-gruppene om programrammen. Vi venter at denne rammen blir diskutert på første møte i UFO-gruppene.

Vi regner med at et endelig program vil være klart i begynnelsen av februar, i god tid før møtet. De som vil komme med forslag til møteprogrammet bes gjøre dette innen utgangen av januar 1979.

For Programkomiteen  
Nil.

### NAVNEFORANDRINGER?

Nei da. Ingen av de ansatte ved Biltilsynet i Stavanger som var avbildet i nr. 3/78, har forandret navn.

Aardalsbakk heter fremdeles Aardalsbakke, Bregtsen og Getlesen heter Brigtsen og Gitlesen. Hokketvedt og Baadseig heter fremdeles Flokktvedt og Baadsvig. Hvis noen roper Sigmund etter Garborg, vil ikke han reagere i det hele tatt, for han heter Sigurd.

Vår kjære uvenn »Prentesvarten», har riktig storkost seg på sidene 34 og 35 i nr. 3/78.



# Samarbeidsutvalgets forslagsvirksomhet

## Premiert forslag – Magne Kvame

Magne Kvame, Bærheim Vegsentral har gjort innhogg i premiesekken – 800 kroner ble belønningen fra Samarbeidsutvalget og Forslagsnemnda for støydemper for kompressorprøving.

Vi gratulerer!

Utgangspunktet for ideen var ønsket om å finne en enkel løsning på støyproblemet ved utprøving av kompressorer etter reparasjon.

Støydemperen har vært i bruk siden den ble laget, og har vist seg å ha stor miljømessig betydning.

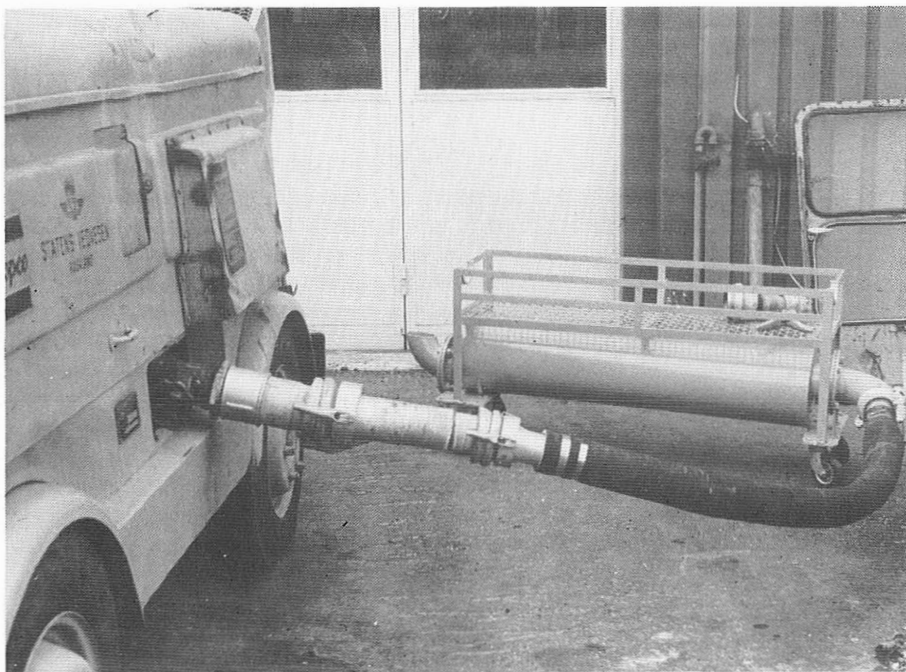
E. S.

## 500 kroner til Berny Nilberg

Om kemnerne gråt vet vi ikke, men i alle fall jublet adm.sekr. Berny Nilberg da hun kunne omsette 5 skattefrie 100-lapper til sølv av mer varig verdi.

Forslagsordningen virker jo slik at de første 1500 kronene er skattefrie dersom en velger gjenstandspremie, og det gjorde selvsagt »Nilius».

Forslaget tar sikte på å systematisere de opplysningene som administrasjonen trenger for å ha oversikt over og styre kursvirksomheten. Et kurskort gir opplysninger om selve kurset og nødvendige opplysninger om deltaker-





ne. Et kursoversiktskort gir muligheter for å gripe inn med styringstiltak gjennom hele året.

Opplæring er en av fru Nilbergs arbeidsoppgaver. Den lokale forslagsnemnda la vekt på at hun hadde vist interesse for arbeidet sitt ut over det en kunne vente. Forslaget innebærer effektivisering, systematisering og økonomisk styring.

Og ikke minst – det ble ikke bare med tanken.

For dette foreslo forslagsnemnda 500 kroner i premie. Samarbeidsutvalget støttet nemndas vurdering og bevilget beløpet.

AGV

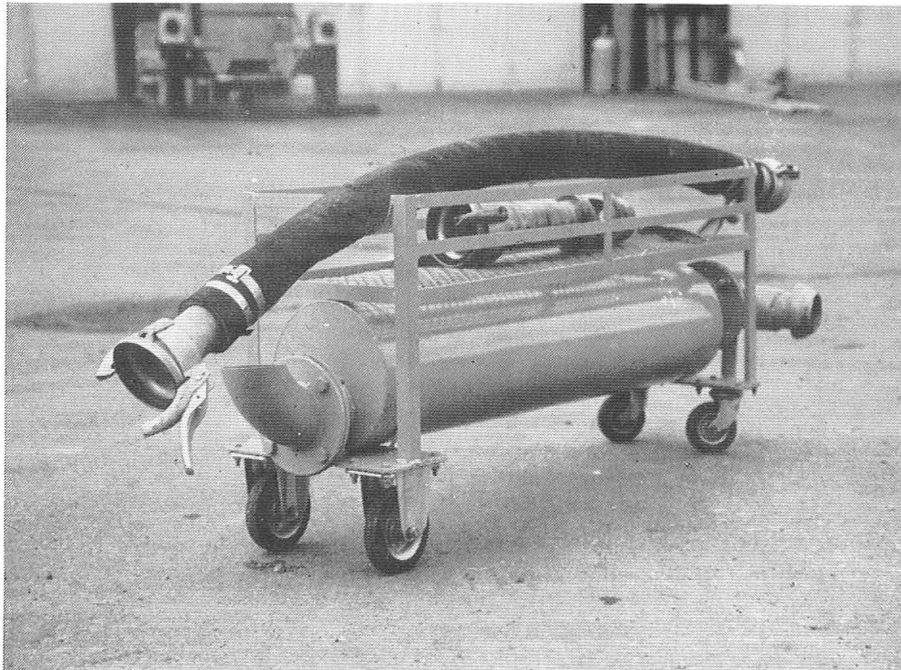
### Premier

Vi kan glede forslagsstillerne med å opplyse at høyeste verdi for både gavekort og gjenstandspremier etter de nye bestemmelsene er hevet til kr. 1500,—.

Skattedirektørens påbud om at premiegjenstandene måtte velges innen fast oppsatte varegrupper og bestå av typiske gaveartikler, er også opphevet.

Så nå kan de som får premie, velge den gjenstanden de ønsker innenfor rammen av det beløpet de har fått i premie. De pengene som eventuelt blir til overs når gjenstanden er kjøpt, er skattepliktige.

Nil.





# BEDRIFTS IDRETTSLAGET

## HALLINGKAST

For femte året på rad var deltakere fra Rogaland med på Hallingkastet. I år stilte vi med dame og herrelag.

Vi startet fra Posthuset kl. 06.00 og tok ferja fra Mekjarvik kl. 06.45. Det var litt om og men hvilken veg vi skulle ta, fordi Hardangervidda delvis hadde vært stengt.

Turen oppover gikk som normalt, men noen nødvendige stopp pluss middagspause i Kinsarvik.

Vi var framme på Gol kl. 17.45. Kl. 18.50 skulle herrelaget spille kamp mot Telemark.

Det viste seg at fjorårsvinneren Telemark også i år kom til å kjempe helt i toppen, for de slo oss 16–5.

Damelaget spilte rett etter herrerne, og motstander var Sogn og Fjordane. Våre damer var nok litt ukonsentrerte etter bussturen, og tapte 9–2.

Lørdag morgen kl. 09.05 skulle herrelaget møte Troms. Det ble god kjemping selv om det var tidlig på dagen. Vi brente straffe og skaut i stengene. Etter å ha ledet 6–5 tapte vi til slutt 7–6.

En god natts søvn hadde tent damelaget vårt. De gikk på banen og vant 6–1. Jeg tror det var Rogalands første seier på Gol. Så til neste år kommer vi også sterkt i håndball. Telemark vant herrefinalen og Sør-Trøndelag damefinalen.

Hallingkastet ble som vanlig avsluttet lørdagskvelden med premieutdeling og en stilig bankett.

Heimturen gikk fint takket være to ypperlige sjåførere, han Kalle og han Sigurd.

På vegne av B.I.L. vil jeg takke ALLE som var med og bidrog til at turen ble alle tiders.

P. E.



# tillits mannens spalte

## »Ryggjavegen»

Når du engang står oppradd for ideer og emner du skal skrive om, er det godt å vite at vi har et tema som heter »Bruk av egne maskiner/innleie eller entrepriser.

Denne kilden er utømmelig, og har ofte ført til heftige meningsbrytninger, men så betyr den også meget i vår arbeidssituasjon.

På alle plan er vi enige om at full utnyttelse av egne ressurser er målet, både når det angår folk og maskiner.

Hva er det da som gjør at vi til stadighet hører at vi ikke lykkes i så henseende?

Fikk vi med på kjøpet en innebygget motvilje til å bruke egne maskiner, dengang maskinsentralen overtok alt utstyr vederlagsfritt, og du fikk følelsen av at du skulle leie inn din egen maskin igjen til høye priser, eller er der andre årsaker?

Når du er opptatt av et tema som interesserer deg sterkt, går du ofte å grubler på mulige løsninger, og å finne årsaken til problemet.

I den forbindelse er der mange spørsmål som dukker opp, og jeg har lyst å stille noen av dem her.

Var det riktig og overføre maskinparken til maskinavdelingen, eller skulle den bare stått som en formidler av ledig kapasitet? Ble ikke meget av egeninteressen hos brukerne drept ved den avgjørelsen?

Har vi vært flinke til å utdanne dyktige maskinførere i alle distrikter, når vi vet at maskinen leies ut uten fører? Bruker vi vårt utstyr der det gir mest avkastning, eller setter vi denne kjøringen bort til andre? Hvis svaret er ja, hvorfor gjør vi det?

Er vi flinke nok til å hjelpe hverandre i en trengt situasjon, eller er funksjonsdelingen naturlig hindring?

Burde vi få en friere styring med utleieprisene i hvert fylke, i motsetning til prisfastsettelse fra sentralt hold?

Har vi riktig utstyr i forhold til dagens krav?

Noen vil hevde, at det er å gå tilbake i tiden med slike tanter, men vi må ikke være redde for litt nytenkning på dette plan. Ingen ting burde være prøvet når det angår å finne nye og brukbare løsninger på problemet.

Dette er spørsmål som angår alle ansatte tjenestemenn. Et patentsvar på disse spørsmål er det ingen gitt å gi, men det kan da være verdt å ofre en tanke.

M. Wiik

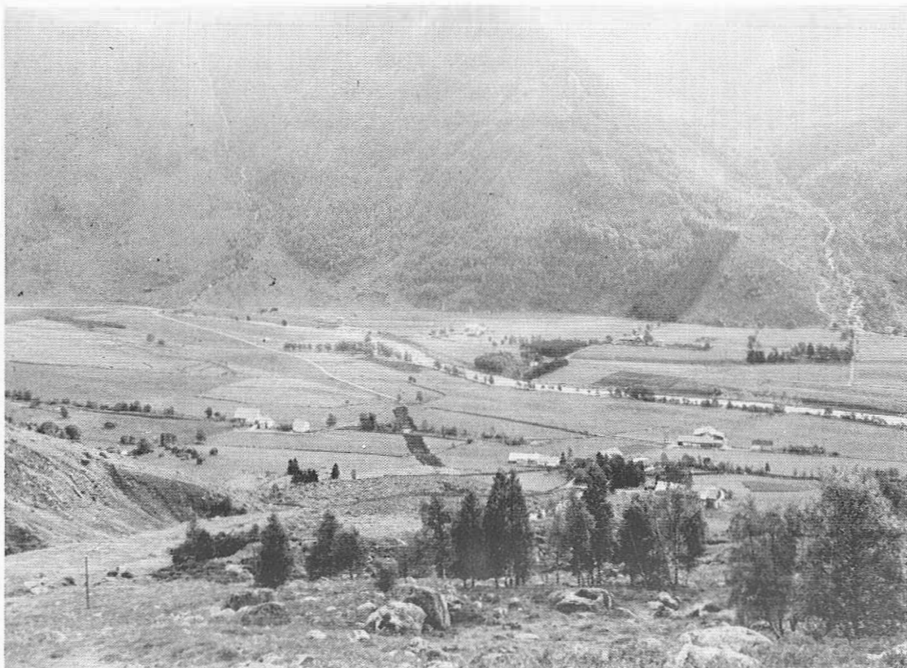
# Bedriftstur til Ørsdalen

Anlegg og vedlikehold i distrikt 3 v/ Tau Vegstasjon hadde bedriftstur til Ørsdalen den 8. september 1978. Og denne gongen fekk konene også vera med. Det var UFO-gruppa i distriktet som stod for det praktiske opplegget. Buss og båtfrakter vart dekkja av tildelte velferdsmidler. Middagen betalte deltakarane sjølv.

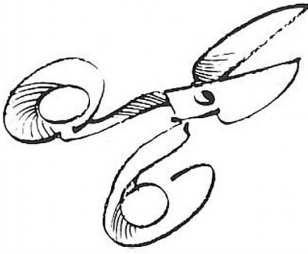
Det var 54 som deltok, og for dei fleste var vel dette deira første tur til Ørsdalen. Denne dalen var til for 4 år sidan ei veglaus grend langt inne i fjellheimen. Til då hadde dei berre hatt vannvegen langs Ørsdalsvatnet der M/S

Ørsdalen trafikkerte og frakta varer og folk til og frå. Første båten fekk dei i år 1900. Det var dampbåt og det forteljast at den vart frakta på rullande lunnar frå Eigersund med folke-makt. Dette var nok eit arbeid som krevde både slit og svette, og det forteljast også at det måtte mykje »forfriskningar» til. Men opp kom den, og på vatnet kom den, og den vart nok helsa med glede og stolthet i Ørsdalenes hjarte, der den var forbindelsen med utenverda like til vegen kom i 1974.

Sjølve Ørsdalsvegen byrjar egentleg







Klipp fra:

## *vegviseren*

*bedriftsavis for vegvesenet i oppland*

### OPPLYSNINGER I ANSETTELSESAKER

#### M. Ånsløkken

Fra tid til annen reises det spørsmål fra interesserte søkere om hvorfor andre søkere er foretrukket ved innstilling og ansettelse. Slike spørsmål blir som hovedregel ikke besvart med annet enn at søkeren er vurdert og at annen søker er foretrukket. Dette har sammenheng med følgende:

Etter forvaltningslovens § 3 er vedtak om ansettelse m.v. unntatt fra reglene om begrunnelse, klage og omgjøring. I ansettelsesaker vil imidlertid **enhver søker** være part i forvaltningslovens forstand og har dermed **rett** til dokumentinnsyn såfremt annet ikke er bestemt. Dette innebærer at enhver søker har krav på å få vite navnene på alle som har søkt stillingen. Det har videre vært antatt at en søker også må ha anledning til dokumentinnsyn i de andre søknadene når disse bare inneholder opplysninger som vanligvis gis om praksis, utdanning m.v. Dersom imidlertid en søker har bedt om konfidensiell behandling av søknad og attester, vil andre søkere kunne nektes adgang til dokumentene. På bakgrunn av at det alltid settes opp en liste med oversikt over søkerens utdanning og praksis, har det vært regnet med at søkerne i praksis vil være tilfreds med å få se denne listen. Etter forvaltningslovens § 18, 2. ledd, har partene ikke rett til å gjøre seg kjent med »forslag, utkast, betenk-

ninger o.l. arbeidsdokumenter eller utredninger som det organ som skal avgjøre saken har utarbeidet. Det følger av dette at en søker ikke har krav på å få opplyst de vurderinger som ansettelsesmyndigheten foretar. Søkerne til en stilling vil således heller ikke i alminnelighet ha krav på etter loven å få vite i hvilken rekkefølge de er innstilt. I Statens personalhåndbok pkt. 003.0—6 heter det likevel at det »synes imidlertid rimelig at de søkere som ber om det får kjennskap til om de oppnådde å bli innstilt og eventuelt rekkefølgen».

Denne ordningen praktiseres da også ved vegkontoret.

Selv om en søker ikke har adgang til å få opplyst de skjønsmessige vurderinger som en innstilling eller ansettelse bygger på, har vedkommende krav på å få gjøre seg kjent med de faktiske opplysninger som forvaltningsorganet legger til grunn. Faktiske opplysninger vil ofte være infiltrert i beskrivelser og skjønsmessige angivelser. Ofte kan det derfor være vanskelig å trekke et skarpt skille mellom faktiske opplysninger og skjønsmessige vurderinger. Slike opplysninger som ikke måtte framgå av listen over søkerne, vil mest hensiktsmessig kunne gis ved personlig konferanse. Det som administrasjonen i slike tilfeller særlig bør ha for øye er vedkommende søkeres legitime interesse i å få korrigert misforståelser eller feilaktige data som måtte foreligge. Det er imidlertid

# Tekn. rasj. – til ettertanke

**Etter å ha kommet tilbake til drift og driftsplaner er det naturlig å mane frem fra underbevisstheten tanker om effektivisering. Jeg har derfor lest følgende historie fra »Shell World» med stor forståelse!**

Administrerende direktør hadde skaffet seg et par billetter til en Schubert konsert, og disse ga han generøst videre til sin produksjonssjef.

Etter konserten, så sier historien, sendte produksjonssjefen følgende notat til sin sjef:

Sir!

Jeg var til stede på konserten, slik som De ønsket, men jeg kan ikke fri meg fra den tanken at her må mulighetene for en del forbedringer være til stede.

1. I betydelige tidsintervaller mens spillingen i orkesteret foregikk var ikke oboistene i aksjon i det hele tatt. Det er kanskje mulig å trekke arbeidet ut over en lengre periode

med den følge at staben kan reduseres tilsvarende.

2. Alle fiolinene syntes å spille samme melodien på en gang. Dette må være en ineffektiv overbemanning. Jeg foreslår at vi trapper noe ned her.

3. Man synes ikke å oppnå noe hensiktsmessig ved å la de franske hornene gjenta et tema som nettopp er spilt av strykerne. Jeg foreslår en bedre fordeling av arbeidet.

Dersom disse få tiltakene gjennomføres vil en trolig kunne få den totale tiden for konserten ned til 20 minutter.

Etter en kostnadsanalyse vil jeg eventuelt ettersende forslag om investering i et enkelt elektronisk orgel, dersom dette er regningsvarende, forutsatt at mr. Schubert er samarbeidsvillig.

A. G. V.

ikke noe forbud mot å meddele en søker også skjønsmessige vurderinger. Uttalelse fra overordnet blir gjerne meddelt vedkommende tjenestemann i form av tjenesteuttalelse. I tilknytning til disse kan det være behov for å meddele forhold som det er ønskelig å få rettet på. Tjenestemannen bør ut fra et personalpleiesynspunkt ha en rimelig adgang til å rette opp forhold som administrasjonen er misfornøyd med. Særlig viktig er dette dersom forholdet kan få betydning for senere opprykk. Det vil således neppe være god person-

alforvaltning dersom ledelsen fører et slags »dobbelt bokholderi» hvor tjenesteuttalelsen er overstrømmende mens »sjefens» vurdering i ansettelses-saken er negativ.

Visse forhold vil alltid være unntatt fra dokumentinnsyn. Dette gjelder da særlig opplysninger som er undergitt taushetsplikt eller opplysninger om annen persons helseforhold o.l.

(Vegadministrasjonen i Rogaland slutter seg til forfatterens syn).

J. L.

# „Ryggjavegen”

Den oppmerksomme leser vil ha merket at navnet på bedriftsavisen går denne gangen har »mistet» en g.

Fylkestingsrepresentanten Jone Vadla ga oss et tips om at navnet muligens var galt stavet. Vi kontaktet filologen, rektor Trygve Bakka ved Hetland videregående skole, og fikk bekreftet at herr Vadla har rett.

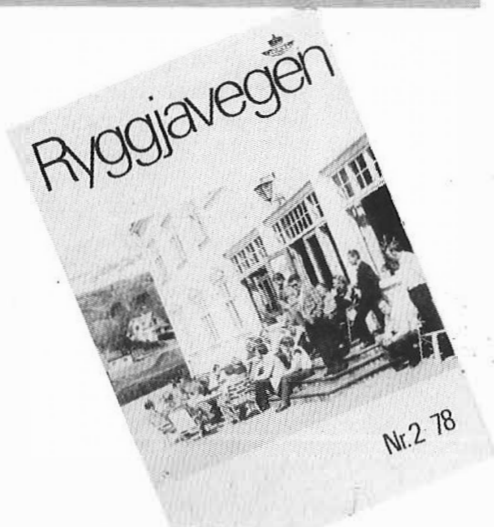
Rektor Bakka har gitt oss følgende forklaring på skrivemåten rygja og roga:

## RYGGJAVEGEN

*Folkestamma ryger er nemnd hos romerske historikarar i forma »rugies». Etter lydlovane vil i norsk språkområde ei form som »rugir» med lang rotvokal (u) få i-omlyd – til rygir, som er den gamalnorske forma. Denne utviklinga råka nominativ og akkusativ eintal og fleirtal. I dei fleste orda av denne typen skjedde så ei utjamning med omlydsvokal også i andre kasusformer. Berre einskildtilfelle som folkenamn kunne rotvokalen bli ståande utan i-omlyd. Genetiv (fleirtal) av rygir er regelrett med i-omlyd rygja, og denne forma har vore i bruk i samansetjingar som Ryggjafylki (rygene sitt fylke). Men den gamle forma utan i-omlyd av rotvokalen ruga, roga, er halden i ei eldre samansetjing som Rogaland.*

Forslagsstilleren for avisnavnet opplyser at han hentet skrivemåten fra filologen Vegard Slettens bok »Framstig Rogaland» fra krigens tid. Han er ellers ikke interessert i språkstrid og godtar gjerne endringen.

Ordet »rygja» kom til Norge omkring



år 400 e. Kr. f. med rygene, et vandrefolk som bodde i området sør for Østersjøen. Rygene slo seg ned i Sør- og Vest-Norge. Det nåværende Rogaland var den gang et folkeland som ble kalt Rogaland. De øvrige deler av landet i sør og vest var ikke »land» men fylker. Etter rikssamlingen før år 1000 ble Rogaland omdøpt til Ryggjafylket. Dette ble ansett som en nedklassifisering for at fylket skulle komme på linje med de øvrige landsdeler, en likestillingstendens om en vil. I middelalderen gikk navnet over til Stavangerlen, fra 1662 til Stavanger amt og fra august 1918 tilbake til fylke, (Rogaland).

Ryggjanavnet skulle etter dette være Rogalandsk nok til å dekke hele fylket. Ryggjavegen er således Rygenes veg, og da også vegen i/til Rogaland.

For redaksjonen,  
Nil.



# Barnet i krybben



## – Guds gave til oss

Vi leser juleevangeliet (Luk. 2. kapittel, vers 1–20) år etter år, og i julehøy-tiden hører vi det kanskje flere ganger uten at det virkelig går opp for oss hvilken stor gave vi der har fått.

For ikke å gjengi hele juleevangeliet vil jeg gjerne bare sitere noen få vers (10–14) som lyder: »Og engelen sa til dem: Forferdes ikke! for se, jeg forkynner Eder en stor glede, som skal vederfares alt folket! Eder er i dag en frelser født, som er Kristus, Herren i David stad. Og dette skal I ha til tegn: I skal finne et barn svøpt, liggende i en krybbe. Og straks var det hos engelen en himmelsk hærs-kare, som lovet Gud og sa: Ære være Gud i det høyeste, og fred på jorden, i menn-esker hans velbehag!»

Guds ære og vår fred hører sammen. Gud skal ha æren for at det er blitt grunnlag for fred mellom han og oss. Sin enbårne sønn gav han til sine fiender, til stall og krybbe, kors og død, for å sone våre synder. Han gjorde fred ved korets blod. Ære være Gud.

Ingen andre har del i soningsgjer-ningen.

Men Guds ære og vår fred hører også sammen på en annen måte: Først når vi gir Gud hans ære, får vi hans fred. Ufreden på jord begynte med at mennesket gjorde opprør mot Gud for å røve han ære. Freden kommer ved at vi underkaster oss under Gud, bekjenner vår synd, vårt hovmod og vår vantro, og tror hans ord om at han til-gir oss.

Jeg må få fred ved å bli benådet som en dødsdømt forbyrter. Det er min skam, men det er Guds evige ære at han selv går inn under min skyld og soner den, og så søker meg opp med sin hånd utstrakt til forlik og fred. Jeg vil ta imot Guds fredstilbud i Kristus og takke. Gud skal ha æren alene.

Blir dette virkelig for oss, ja, da blir juleevangeliets innhold mer enn kanskje kjente ord. Da blir »julegaven» Jesus vårt eneste håp.

Kjell Dalaker

# Kvinner i vegvesenet?



Ja — det er der jo! Javisst! Men hvor er disse kvinnene? De er på kontorene. De er ikke i driften.

Dette med arbeid for kvinner er svært aktuelt. Kommunal- og Arbeidsdepartementet, i samarbeid med Forbruker- og administrasjonsdepartementet, satte i januar ned en gruppe for å vurdere sysselsettingstiltak for kvinner. Innstillingen fra denne gruppen foreligger nå som NOU 1978: 6 »Arbeid for kvinner».

Det blir for omfattende å gi et resyme av denne NOU-en her. Men det kan være av interesse for oss å vite at gruppen foreslår at det under ellers like vilkår skal ansettes en kvinnelig søker dersom den aktuelle yrkesgruppe har en lav andel av kvinner.

Gruppen foreslår ellers at det settes i gang en introduksjons- og rekrutter-

ingskampanje for å få kvinner til å søke de mannsdominerte yrkene innen det offentlige. Som en prøveordning settes en slik kampanje i gang av Norges Statsbaner.

Det er mange oppgaver i driften som også passer for kvinner. Kan ikke vegvesenet ha kvinnelige maskinkjørere? Vil det skape problemer på anleggene? Kanskje er folk i driften mer positive til kvinner i driften enn vi tror.

Stillinger som bilsakkyndige, praktikanter og ingeniører vil også passe bra for kvinner. Men det er få kvinner som utdanner seg i den retningen.

Kvinnene må selv ta initiativet. De må skaffe seg den nødvendige utdanningen og søke på stillingene.

Det kommer svært få søknader fra menn til kontorstillinger. Hvorfor? Har det noe med holdninger å gjøre? Det som må til, er en holdningsendring. Det som betyr noe er ikke kjønn- et til den som gjør jobben, men at jobben blir skikkelig gjort.

Vi kan ikke vente noen holdningsendring uten aktiv medvirkning fra kvinnene selv. Når de har vist at de kan og vil, og når de har oppnådd respekt og anerkjennelse i jobben, da vil det sikkert komme en holdningsendring. Jeg har ikke noen tro på at påbud og regler vil være den beste måten å få frem denne endringen på.

De unge i dag er heldigvis ikke så bundet av gamle fordommer når det gjelder yrkesvalg. Så hvem vet, kanskje det ikke er så lenge til vi har kvinner i driften også.

Nil.

# Den gang – og nå

## *Biltilsynet i Haugesund*

### *– litt historikk*

Den statlige bilkontroll har i løpet av 50–60 år hatt en nesten eventyrlig utvikling, skjøvet frem av enorme tekniske fremskritt.

Veger, kjøring, samferdsel og trafikkmønster er totalt forandret. Veglover og regelverk har gang på gang vært i støpeskjeen.

Omkring århundreskiftet var Blakken så og si enerådende på gater og veger, bortsett fra at den hadde selskap med stakkars 5 biler på landsbasis, uten livets rett. Lite ante Blakken at en teknisk revolusjon skulle feie den av veien i løpet av 50 år.

Bilen overtok, miljøet ble endret, ja selv navnet Statens bilsakkyndige ble tatt av vinden. Fra 1978 er navnet Statens vegvesen, Biltilsynet.

Men i 1902 var de 5 bilene øket til 10 mot all sunn fornuft, og dette måtte det gjøres noe med.

#### **Den første bilen i Haugesund**

Den første bilen som ble registrert i Haugesund tilhørte Sigve Lie. Et høytidelig dokument av format som en katekismus ble utstedt av Amtmanden i Stavanger Amt, og var både vognkort og førercertifikat.

Det omfattet kjøring på Jæderen, riksveger på Karmøy og i Haugesund, samt inn til Gåsevand, og ble utstedt i 1910.

#### **Bilsakkyndige – kontroll – utstyr**

I august 1916 utnevnte politimesteren i Haugesund ingeniør Olaf Alsaker, M.N.I.F. til politiets bilsakkyndige. Han fikk i oppdrag å kontrollere kjøretøyene og anslå en skjønns-

messig vognvekt av hensyn til kontrollavgiften som skulle betales til kommunen. Politiet satte på skilte, behørig plombert, og udstedte vognkort.

Den 23. desember 1926 ble Alsaker ansatt som Statens bilsakkyndig av Det Kgl. Arbeidsdepartement.

Men full dag i denne stillingen var det ikke. De bilsakkyndiges lønn ble beregnet på grunnlag av antall registrerte kjøretøyer i distriktet og antall avholdte førerprøver. Alsaker var også besiktigelsesmann, skipsteknisk konsulent og bestyrte 3. maskinistskolen.

Alsaker kontrollerte og skrev opp data og kjørte førerprøver. Men andre ting kom inn i bildet såsom drosjebilkjøring og omnibusskjøring. Oppgavene øket og kontrollfolkene overtok mer og mer av eksaminasjonene av de som skulle ta sertifikat, som det het.

Men antallet av motorkjøretøyer bare økte og økte. I 1939 ble de bilsakkyndige tjenestemenn med regulativmessig lønn. Etter at biltrafikken stagnerte i krigsårene 1940–45 tok den seg opp igjen etter krigen.

Ingeniør Olaf Alsaker sluttet i 1948 etter et banebrytende arbeide, og ble avløst av ingeniør Joh. Jacobsen fra Stavanger. Han opprettet et kontor i Enok Nygårds eiendom på Gard. Nærmest et lite kott. Senere fikk han lokaler i Lindelands eiendom i Karmundsgt. 175. Fine forhold med et eget kontor for sjefen, plass til 4–5 kunder foran skranken og en gang med plass til en en jekk og noe verk-tøy. Speilglassruten kunne brukes til lyskontroll.

## **Økende antall biler – mer utstyr – flere folk**

I distriktet som omfattet det nåværende Haugesund politidistrikt, samt kommunene Ølen, Etne og Sveio av Hordaland, var det i 1945 registrert 2297 kjøretøyer. Av disse var 775 personbiler. At bilen ikke var allemanns eie avspeiles av det faktum at det var registrert 104 drosjebiler i distriktet.

Den økende bilbestand krevde mer rasjonelt utstyr og flere folk. I 1954 fant riksrevisjonen ut at kontoret burde anskaffe egen skrivemaskin som alle moderne kontorer hadde, istedet for å leie en gammel til elleve kroner måneden. En ny kostet kr. 1300,–.

I 1955 søkes der om å få anskaffe en jekk slik at det blir lettere å kripe under bilene ved kontroller. Det var en fin sak med avtagbart håndtak. Likeså søkes der om en stol, da den de har er helsefarlig og blir støttet opp med treklosser. Skrivebordet må skiftes ut, det står på benene nærmest av gammel vane, står det i søknaden.

Bilbestanden var i 1955 totalt 3200 hvorav 1177 personbiler, og dette tall fordoblet seg i løpet av 5 år til 6220. Følgen var blant annet at bemanningen måtte styrkes og i 1957 var der 3 funksjonærer i alt, men så begynte kjøretøyene å vokse og breie seg ut og ble tyngre og tyngre.

## **Større og lengre biler – Forandringer**

I midten av 60-årene begynte de store trailere og vogntog å trafikere vegene, og det medførte nye omfattende bestemmelser og dispensasjoner på grunn av vegnettet. Arbeidsstyrken var i 1963 3 bilsakkyndige og 2 kontorfunksjonærer, Bilsakkyndig Joh. Jacobsen sluttet i 1958 og ble avløst av Chr. Fr. Hansteen.

Det var en tid i sterk utvikling på den trafikale sektor, både når det gjaldt nye typer kjøretøy, rutekonsepsjoner, leievogner, sjåføroppplæring og mange oppgaver som fulgte i vegtrafikkens urolige kjølvann.

I 1963 ble der sendt ansøking til Vegdirektoratet om å få kjøpe et brett til å ligge på. Brettet var forsynt med trinser slik at man lett kunne skyve seg inn under bilen ved kontroll. Det de hadde nå var av huntonitt og lite hensiktsmessig.

I 1964 ble arbeidet med registrering av motorkjøretøyer overført fra politiet til Statens bilsakkyndige. Registreringskontoret fikk lokaler i Rogaland Felleskjøps bygg i annen etasje tvers overfor bilsakkyndiges daværende kontor.

Arbeidsforholdene for de bilsakkyndige var elendige og helsefarlige. De lå på fortauet og kontrollerte biler, og om vinteren var det en tvilsom fornøyelse. Kontrollen kunne ikke bli fagmessig på grunn av manglende utstyr. Dertil øket arbeidspresset, og i 1964 var kjøretøybestanden omkring 12000.

## **Nye lokaler – Flere arbeidsoppgaver – Flere forandringer**

Det var påtrengende nødvendig med lokaler for skikkelig kontroll av de nye typer kjøretøyer som ble satt i trafikken. Kravet om mer hensiktsmessig kontrollutstyr gjorde seg sterkt gjeldende.

I 1971 kunne etaten ta i bruk eget nybygg i Spannevegen. Det var godt utstyrt med rommelig ekspedisjonslokale, gode kontorforhold, og en tidsmessig kontroll.

Der var da 10 funksjonærer. Men, motorvognparken bare økte og var dette året 23400.

Det vil nok føre for langt å komme nærmere inn på alle de nye arbeidsom-

råder og de nye problemer som meldte seg i forbindelse med denne rivende utvikling. Det tekniske personale måtte jevnlig på kurs for å få informasjon omkring nye tekniske konstruksjoner og nye bestemmelser.

I en lang årrekke har stasjonen i Haugesund sørget for at der var faste kontroll dager hver 14. dag i Ølen og i Sauda. For å gi befolkningen i indre Ryfylke et tilbud om forsvarlig kontrollmulighet i rimelig nærhet, arbeides det nå med planer for en kontrollhall i Sauda.

Etaten skal omformes, integreres i Statens vegvesen, ressursene skal utnyttes og utekontrollen styrkes.

Navnet endres til Biltilsynet som nevnt, og i hvert fylke blir der under Vegsjefen opprettet stilling som biltilsynssjef. Leder for en stasjon blir stasjonssjef. Seksjonsledere for kjøretøysseksjon og kontorseksjon tilsettes ved de større stasjoner.

Fra sentralregisteret i Vegdirektoratet kommer nå hver 3. uke microfilm av bilregisteret og kjøretøyeiere, og biltilsynet er for full fart inn i EDB alderen.

Der foreligger planer om EDB terminaler på alle stasjoner, slik at personalet vil bli i stand til å få kjøretøyers og motorvognføreres data direkte på bordet fra Vegdirektoratet.



Det første førerkortet

# Kontaktmøte - taktløshet

Det har lyktes redaksjonen å få et uhøytidelig resyme fra kontaktmøtet på Os.

Jeg går ut fra at det fra kontaktutvalget kommer et mer saklig referat. Derfor blir dette resyme litt taktløst. Men vi opplevde taktløsheter som vi bør bestrebe oss for å unngå, vi som er av god herkomst.

Det begynte forsåvidt på turen nordover fra Leirvik. Vår bil fikk forsprang på grunn av at den andre bilen, heretter kalt bil nr. 2 – ble forsinket. Passasjerene der fikk øye på en pølsebod, og vårt forsprang kan multipliseres med pølsenes lengde. Jo lengre pølse jo flere kilometers forsprang på vår bil. Vi nådde akkurat ferjen i Sandvikvåg. Da vi var ca. 10–12 meter fra kaien så vi en støvsky som inneholdt bil nr. 2. Vi spurte vakt-

havende dekksmann om han ville gå inn og ta dem med. Et vantro ansikt betraktet Nilsen uttrykksløst. Intet er mer umulig enn å få et skip inn til kai igjen. Det er antagelig mot fysikkens lover. Dekksmannen forklarte i korte trekk at det var imot vaktordningen, derpå fulgte en kort instruktiv informasjon om skipsfart i lukket farvann, lov av 4. juni 1976 om samferdsel, § 1, pkt. 2, rasjonell transport og ressursøkonomi, samt forskr. om kjøre og hviletid.

Vi beklager selvsagt at bil nr. 2 ikke kom med, og hadde ikke annet å forta enn å stå på dekket og peke nese til dem der inne på ferjelemmen.

Om kvelden på hotellet fikk jeg en enkelt blomst med lang stilk, kronblad, dekkblad og kurvbarer eller hva det heter, av en dame. Men niks



Vognkortene blir forenklet og førerkortene blir av ny type forseglet og laminert, og blir fra 1979 utstedt av biltilsynet.

Bilsakkyndige Chr. Fr. Hansteen tiltrådte som biltilsynssjef for biltilsynet i Rogaland og er den første som har denne stilling. Fra januar 1978 overtok Ivar Eikehaug som stasjons-sjef i Hagesund.

Personalet var i 1977 på i alt 16 funksjonærer hvorav 8 på den tekniske og 8 på kontorseksjonen. Kjøretøybestanden samme år var i alt 36861

hvorav 24042 personbiler i Hagesund biltilsyns distrikt.

Vi sender en tanke tilbake til de først nevnte 5 stakkars bilene som nå på landsbasis er øket til 1759330. Der er ikke noe å si på formerings- evnen.

Om bilismen har tilført land og miljø gode eller dårlige sider er en sak for seg, men det er biltilsynets oppgave å utføre det sikkerhetsarbeide på den trafikale sektor som de lovgivende myndigheter til enhver tid pålegger etaten.

Knut B. Gundersen

mer. Vi måtte selv finne frem til flere mottagere av samme botaniske vekst, og jeg fant blandt annet en dame fra vårt eget kontor, som jeg skulle gjøre meg kjent med. Tenk det. Taktløshet fra komiteen. Selvsagt drog jeg relativt snart kjensel på damen som jeg hadde arbeidet sammen med i mange strie år, og hilste høflig på henne.

Så, neste dag, frokost kl. 8.00, og jeg som trodde at jeg var sånn halvvegs på ferie. I opplegget står at dette felles kontaktmøtet ble arrangert for fjerde gang. Det er mulig at jeg er en sinke i tallbehandling, for jeg regnet faktisk med det første møtet i Stavanger på Alstor og et i Haugesund Restaurant Bellevue, men da var der bare en observatør med fra Bergen. Etter dette skulle 2 møter adderes med de før nevnte fire, men det er der jeg altså ikke får det til å stemme. Kanskje andre har et annet syn på dette.

Det var en lang dag med møter og foredrag, og noe av det satte spor, og forskjellige talere la frem nye ting som uavvendelig er i vente. Vi fikk se dem som sender og skriver under rundskriv og de fikk på sin side se dem som formentlig leser dem. Under foredraget sitter de fleste stille og hører på, med den gode oppdragelse vi har.

Av de ting som var fremme var EDB systemet, og det var interessant og skremmende. Mulighetene for misbruk var tilstede og nødvendig-gjorde massevis av beroligende sprøyter. For å trykke på en knapp og så få et fjernsynsprogram av sine egne private data virker langt fra tiltalende går jeg ut fra.

Om kvelden sviktet taktfullheten totalt. Middagen gikk bra med tilhørende taler og æresdiplom til de som drar lasset. Men etterpå var det dans, der kollisjonene var det mest følbare og iøynefallende.

Så stort rot i trafikken har jeg ikke sett siden nyttårsaftnen. — og dette skal være fagfolk. Komiteen bør sørge for skikkelig oppmerking og skilting. Enveis-kjøring, påbudt minstefart, servering, Til Fagernes for eks. møteplass etc. Likeså forbud mot armslag over 150 cm i diameter.

Det var flere enn meg som følte seg tråkket på tærne. Men i denne forbindelse ser en stort på det. Taktløsheten tåles med en viss overbærenhet i vennskabelighetens ånd. Vi lytter til musikken, drømmer oss litt bort fra hverdagen til dansens og tonens verden, og hviler, bare avbrutt av brutale dunk i sidebena eller ryggtaflen. Men det må være tilgitt. Kanskje er muligheten tilstede til en aldri så liten gjensitt.

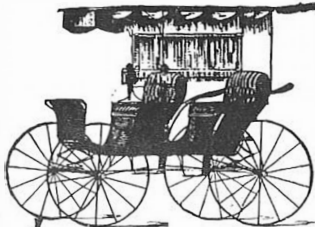
Bjarne



Etter original av Anders Færevåg

# Biltilsynet i Haugesund

*Bildene har de tatt selv på oppfordring fra redaksjonen.*



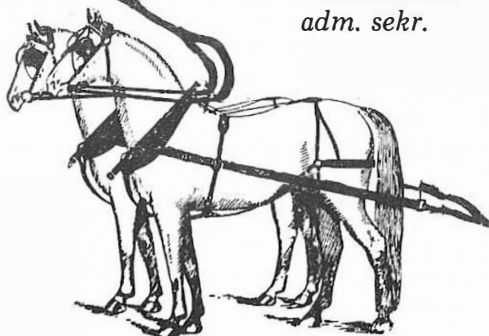
*Ivar Eikehaug  
Stasjonsjef*



*Haakon B. Nielsen  
avd. ing.  
Einar Wahlberg  
Inspektør  
Johan Berentsen  
avd. ing.*



*Else Alendal  
adm. sekr.*







*Gerd M. Hauge,  
adm. sekr.  
Knut B. Gundersen  
1. sekr.*

*Rannveig Iversen  
kontorassistent.  
Marit Larsen  
kontorassistent.*



*Milly Buch  
kontorassistent  
Aase Dyngen  
kontorassistent  
Nora Britt Bygg  
adm.sekr.*

*Thorleif Prestegård  
Avd. ing.  
Kjell Østensvik  
kjøretøykontr.  
Olav Klyve  
kjøretøykontr.*



# Ekstraordinært lønnsforhold?



## HVIS DU HAR TENKT Å SØKE OM ET EKSTRAORDINÆRT LØNSFORSKUDD:

Vi antar at de fleste er kjent med at de ved bygging av enebolig eller ved kjøp av/innskudd i leilighet, har anledning til å søke om et ekstraordinært lønnsforskudd. Dette »lånet» svarer til en brutto månedslønn og skal tilbakebetales over 12. måneder.

Imidlertid viser det seg at ikke alle er klar over at det også kreves legitimasjon for å få innvilget slike lån. For bruk til boliginnskudd forlanges en attestasjon fra byggelaget.

For bruk til bygging av egen bolig forlanges lånetilsagn, eller attestasjon fra bygningsrådet.

Etter bestemmelsene kan vi også få et ekstraordinært lønnsforskudd ved sykdomstilfelle og ved reparasjon av

leilighet etter plutselig oppstått skade. Her kreves det også legitimasjon.

Ved overgang til ny stilling er det og anledning til å få forskudd til å dekke store flytningsutgifter dersom vi ikke fyller betingelsene for å få utbetalt flytningsgodtgjørelse etter regulativet.

Personalseksjonen ber om at de som vil benytte seg av denne lånemuligheten, legger de nødvendige attester, bekreftelser, regninger o.l. ved søknaden.

Personalseksjonen

---

## *Forts. fra side 42*

Ein prest vikarierte ein søndag på Sør-Jæren. Det hadde vore dårleg vær heile sommaren og avlinga for ille. Då prest-en var ferdig på stolen, sa han: »Ja, så vil vi bede om godt vær for bøndene». Men en gammel sjouk nede i kyrkja tenkte så høgt at alle høyrde det: »Dæ nytta'kje be'a mens 'an æ så tjokke i sør og så lage vind».

Ein dag kom det ein vegvesenbil og lessa av nokre sperreskilt. »Skal det bli vegarbeid her nå?» spurde ein mann. »Ja, det var meininga det», svara oppsynsmannen. »Eg skjønar det, med di de har køyrt til det dem skal ha og stø seg på», sa mannen.

Det var ei kone som var så fæl til å bruke framandord. Ein dag hadde ho vore på vitjing hos ein som låg sjuk, han hadde magesår. Då ho kom heim og blei spurd om korleis det sto til med pasienten, sa ho: »Å, jau, han er bære nå, men han må leve på dialekt nå».

Det sat eit ungt par oppe i byåsen ein vakker kveld. Dei var forelska og såg drøymande ut over byen der nede. Då sa jenta: »Nå skal du få sjå kor eg vart operert for blindtarmen». Guten blei både heit og kald han. »Det svarte taket du ser der, det er sjukehuset», sa jenta.

# Til Lysebotn

Onsdag var de ansatte i Distrikt 4 samt verkstedet på Bærheim, motorvegen, veglaboratoriet, Vegsjef Danielson, ingeniørene Bilstad og Haugvaldstad og innbudte pensjonister, på bedriftstur til Lysefjorden. Turen startet fra Børrevigå, og avgang var ca. kl. 08.00. Båten var gamle (om ikke erverdige), »Jøstenfjord».

Turen ble arrangert av UFO 4 som hadde lagt opp til en festlig og avslappende opplevelse. Dessverre så var ikke værgudene helt med oss. Regnet fosset ned, så det ble helst å oppholde seg i salongen ombord.

Stemningen var upåklagelig. Kaffe og wienerbrød ble servert på turen inn-

over. Ved kraftstasjonen i Lysebotn gikk vi i land og ble vist rundt på hele stasjonen.

Ferden gikk så videre med båten helt inn til Lysebotn hvor enkelte gjorde strandhogg, til glede for innehaveren av butikken her inne. Her fikk vi også servert velsmakende lapskaus mens vi lå ved kaien.

På hjemturen bedret været seg noe, slik at turdeltakerne kunne beundre den storslåtte naturen utover i fjorden.

Vi var i byen ca. kl. 16.00.

For UFO 4  
Jan T. Undset



*Venstre fra vinduet: Grete Wiik Kristensen, Grete Jacobsen, Olaug Hølland. Høyre fra vinduet: Jorunn Løvik, Solveig Stangeland og Norunn Frøland.*

# Permisjoner



I den senere tid er det kommet en del nye regler om permisjoner. Etterhvert vil Personalseksjonen komme nærmere inn på hver enkelt type permisjon. Foreløpig vil vi her gi en oversikt over de permisjoner med og uten lønn, som kan gis.

Det brukes et spesielt skjema for søknad om permisjon. Dette skjemaet kan du få på vegkontoret og vegstasjonene.

Nærmere opplysninger om reglene for permisjoner kan du få ved å henvende deg til nærmeste overordnede eller til personalseksjonen på vegkontoret.

## 1. Sykepermisjoner

- sykdom
- yrkesskade/tjenesteulykke

## 2. Fødsels- og omsorgspermisjoner

- fødselspermisjon
- omsorgspermisjon
- adopsjon

## 3. Militærtjeneste, sivilarbeidstjeneste, sivilforsvarstjeneste.

## 4. Utdannelsepermisjoner

- utdannelsen
- eksamen
- studiereiser
- stipend

## 5. Offentlige ombud eller verv og organisasjonsmessige oppdrag.

- kommunale verv m.v.
- doms- eller skjønnsmann, eller rettsvitne
- organisasjonsmessige oppdrag.

## 6. Velferdspermisjoner

- barns sykdom
- giftermål
- dødsfall i nær familie
- flytting
- husbygging
- deltakelse i idrettsarrangementer
- barns overgang fra førskole til grunnskole
- tilvenning av barn i barnehage

## 7. Internasjonalt arbeid

## 8. Andre permisjoner

- deltakelse i Røde Kors hjelpekorps og Norsk Folkehjelps beredskaps og ettersøkningsgruppe.
- overgang til ny stilling
- overgang til åremålsstilling.

Personalseksjonen/TRL

**SØKNAD OM PERMISJON**

Fylles ut av søkeren

Navn: .....

Adresse: .....

Søknad om permisjon m/uten lønn for dagene .....

Grunn for søknaden: .....

.....

.....

.....

.....

(Legeattest må på forlangende framlegges).

Attestasjon fra foresatte (vegmester/oppsynsman/  
seksjonsleder, stasjonssjef m.v.)

Personalseksjonens  
avgjørelse

Søknaden avslås/innvilges i henhold  
til Personalhåndbokens kap. ....

Stavanger den:

Permisjon innvilget hittil i år:  
..... dager.

Saksbehandler:

For Personalseksjonen.

# Til fjells og inn i fjellet

Fredag 29. september skiftet 25 mann på Suldalsveganlegget ut den hverdagslige oransje med turantrekk, og stilte opp utenfor NVE's kontor i Hylen for å bli med på en dagstur inni og oppå fjellet – bokstavelig talt fra bunn til topp – i Ulla/Førre anleggenes omfattende utbygningsområde.

Årsaken til at vi tok en slik pust i bakken, var at den første bilen for kort tid siden hadde kjørt strekningen Solheimsvik–Nesflaten – og etter å ha lagt ned 1/2 million timeverk på nev-

te parsell, mente vi det var på høy tid å kaste et blikk på omgivelsene også.

NVE ved oppsynsmann Solhaug fra Rasjonaliseringsgruppen hadde lagt opp et fint interessant program for oss – etter fremmøte i Hylen dro den 25 mann store gjengen med buss inn i tilløpstunnelen til Hylen Kraftverk, der vi fikk se pallboring med et elektrohydraulisk pallboringsaggregat med fire maskiner.

Toppstollen – eller de øverste 75 m tunnel er ferdig utdrevet, og en er nå



igang med å palle seg ned i 10 m dybde, slik at tunnelens endelige høyde blir 18 m, bredde 10 m – og et tverrsnitt på 16 m .

Det var litt moro å tenke på at det var Vegvesenet som tok første »spadestikk» på Hylen Kraftverk, da vi drev den vel 300 m lange adkomsttunnelen fra vegtunnelen og ned til toppstollen – og at all stein fra tilløpstunnelen nå kjøres ut gjennom vegtunnelen – og til slutt at en del av steinen ender som bærelag på Suldalsvegen.

Fra tilløpstunnelen til Hylen kjørte vi til kraftstasjonen i Kvilldal, der vi fikk et imponerende inntrykk av Norges største maskinsal.

De fire turbinene som tilsammen

skal yte 1200 MW trenger litt av et albuerom, målene på hallen er: lengde 131 m, bredde 20 m og høyde 43,5 m.

Vi så alt fra orkesterplass – en liten plattform høyt oppe på den ene endeveggen – og ble ikke mindre imponerte da vi fikk høre at det i kraftstasjonsområdet er utsprengt i alt 151.500 m<sup>3</sup> fjell!

Videre inspiserte vi fordelingsområdet der tilløpstunnelen grenes av til fire trykkssjakter som skal føre vannet ned til turbinene – og avsluttet med en tur i avløpstunnelen, hvor vannet, etter endt jobb i kraftstasjonen, vil finne veien ut i Suldalsvatnet.

Omtrent midtveis på kjøreturen mellom Kvilldal og damanlegget på Oddatjørn tok vi oss en kaffepause i

*Forts. side 35*



# kryssord

1	G	2	L	3	E	4	D	5	E	6	L	7	I	8	G	*	9	J	10	U	11	L
12												13								14		
		15							16				17									
18				19					20	21		22	23	24							25	
*	26		27				28	29				30										
31							32															
*	33								*	34		35	36									
37							38	39		40		41					42					43
44				45								46									47	
48										49		50					51			52		
53							54	55				56	57							58		
59				60								61										

NW

Innsendt av: .....

.....  
Svarfrist 20. januar 1979.



**VANNRETT**

- 12. ikke enig
- 13. musikktegn
- 14. som 11 loddrett
- 15. eiend. pron.
- 16. alfabetnaboer
- 17. lovlig
- 18. doktoren
- 20. mesterskap
- 22. borefelt

- 26. bedriftsavis
- 31. ikke tro
- 32. 1978
- 33. fuglehjem
- 34. par
- 36. guttenavn
- 37. musikkuttrykk
- 38. himmellegeme
- 41. erte
- 44. monolog

- 46. overbevisning
- 48. aller lavest
- 50. tre vokaler
- 53. krydder
- 54. pikenavn
- 58. bindeord
- 59. som 58 vannrett
- 60. renne påkjelke
- 61. gå

**LODDRETT**

- 1. edelt metall
- 2. kurs for ledere
- 3. motsatt av 12 vannrett
- 4. eiend. pron.
- 5. sta
- 6. husdyr
- 7. ikke ut
- 8. sport
- 9. ego
- 10. ubeleilig
- 11. åsside
- 19. tenke bare på seg selv
- 21. på båt
- 23. — — positivt eller negativt på noe
- 24. blodsuger
- 25. kneger
- 27. myldrer
- 28. vandrer
- 29. sønnen
- 30. fjernsyn (omv.)
- 35. i — — — = tidlig
- 37. emne
- 38. hente
- 39. guttenavn
- 40. smile
- 42. stillhet
- 43. udødelige
- 45. ubest. art.
- 47. slektning
- 49. pikenavn
- 51. varme
- 55. preposisjon
- 56. tillate
- 57. bokf. uttrykk



# Justering av fartsgrensene

Vegvesenet får stadig henvendelser og krav fra publikum om å få satt ned fartsgrensene på visse strekninger. Disse kravene er basert på et subjektivt syn på hvordan farten og fartsgrensen oppleves av den enkelte.

For å få en mer objektiv vurdering av fartsgrensen, har vi gått gjennom hele vegnettet for å se om fartsgrensene er korrekte.

Forslaget er kommet fram på grunnlag av målinger på en del veger i fylket, og går i store trekk ut på følgende:

- en del vegstrekninger med allerede nedsatt fartsgrense, får ytterligere senkning,
- andre vegstrekninger med nedsatt fartsgrense forlenges,
- en del soner får nedsatt fartsgrense, mens den i andre soner oppheves.

Bakgrunnen for justeringene er St. meld. 72 (1977–78) om fart og fartsgrenser.

Ulykkesrisikoen er høyest på de vegene som blir benyttet både av de myke trafikantene og gjennomgangstrafikken. Vi har den største ulykkesbelastningen på de vegene som har mange avkjørsler (randbebyggelse) og stor trafikk. Det bør nevnes at en slik veg med tett bebyggelse på begge sider er ca. tre ganger så farlig som en tilsvarende veg uten bebyggelse. Voksnens mulighet for å bedømme bilers hastighet og akseptable tidsluker er dårlig når hastighetsnivået er over 60 km/t. Barn og personer med nedsatt syn/hørsel har meget små eller ingen muligheter for å bedømme en



bils hastighet. Dersom det er ønskelig at et rimelig sikkerhetsnivå skal oppnås for de myke trafikantene, kreves det meget lave hastigheter.

Enhver fartsgrense vil kunne være for høy på et gitt tidspunkt — under visse værforhold — eller i en viss trafikksituasjon.

Problemene er størst i områder hvor motortrafikantenes fartsvalg er for høyt i forhold til det reelle risikonivå for dem selv og andre. Videre må det tas hensyn til at vegstandarden på vårt vegnett er svært varierende, og at det derfor stadig er behov for hastighetsendringer.

Det må presiseres at fartsgrensene er satt som en **ytre** ramme for kjørefarten, og må **ikke** oppfattes som en form for anbefalt fart.

Trafikkreglenes § 22, som **enhver motortrafikant skal overholde** uansett hva den skilte fartsgrense er, går i hovedtrekk ut på:

»Kjører skal avpasse farten etter sted, føre, vær- og trafikkforholdene. . .» og »kjører plikter i særlig grad å holde en etter forholdene tilstrekkelig liten

fart og om nødvendig stanse: ved passering av barn som oppholder seg på eller ved vegen, ved passering av hus som ligger tett inntil kjørebanelen. . .»

De særskilte fartsgrensene fastsettes etter de aktivitetene som er langs vegene, slik som antall boliger, skoler, forretninger etc.

Vegsjefens forslag til justeringer vil i store trekk gå ut på følgende:

- En del vegstrekninger med allerede nedsatt fartsgrense pga. tettbebyggelse langs vegen, vil få ytterligere senkning av fartsgrensen.
- Andre vegstrekninger med nedsatt fartsgrense vil bli forlenget.
- Det innføres nye soner med nedsatt fartsgrense på en del veger.
- Enkelte soner med nedsatt fartsgrense oppheves.

Forslaget skal til uttalelse i fylkets trafiksikkerhetsutvalg og hos de respektive politimestre før det til slutt oversendes Vegdirektoratet for endelig godkjenning.

HD/RØ

.....

### *Forts. fra side 31*

det fri — været var strålende, men en iskald vind fikk oss temmelig fort inn i bussen igjen.

På Oddatjørn ble vi vist rundt av ingeniør Halsne, som, etter flere år i Vegvesenet, nå er ansatt i NVE der han driver med forberedende arbeid for den kjempestore steinfylingsdammen ved Oddatjørn.

Damfoten er stort sett avdekket, slik at en kan få et inntrykk av det areal dammen vil dekke. Lengden på dam-

kronen blir 464 m, men bredden i damfoten blir 420 m — og største fyllingshøyde 149 m.

Det totale fyllingsvolum er 5,7 mill. m<sup>3</sup> — eller fem ganger så stort røssvolum som det vi har tatt ut på Suldalsvegen — og beregnet kostnad 273 millioner 1977-kroner!

Ganske mett av inntrykk returnerte vi så til utgangspunktet i Hylen.

P. S.

# Hvem eier sebraen?

## TANKENØTT

Her har du en virkelig intelligensprøve:

Det begynte i New York, men har spredt seg som en faresott over hele verden. Vilt fremmede mennesker gir hverandre et stensilert ark og spør: »Har du sett dette?» På universitetene er problemet slått opp utenfor mange auditorier.

Årsaken til all den hurlumhei er den tankenøtten vi gjengir nedenfor. Her har du alle opplysninger som skal til for å løse problemet — og det kan virkelig løses, ved en kombinasjon av analyse, deduksjonsevne og ren iherdighet:

Dessverre har vi ikke noen premie til de som klarer å løse oppgaven. Men prøv likevel.

1. Det er fem hus, alle med forskjellig farge og bebodd av menn som har forskjellig nasjonalitet, forskjellige drikkevaner, husdyr og sigaretter.
2. Engelskmannen bor i det røde huset.
3. Spanieren eier hunden.
4. Kaffe drikkes i det grønne huset.
5. Ukranieren drikker te.
6. Det grønne huset ligger like til høyre for det hvite huset (til høyre i forhold til deg).



7. »Old Gold»-røkeren holder snegler.
8. »Kool» røkes i det gule huset.
9. Melk drikkes i det midterste huset.
10. Nordmannen bor i det første huset på venstre hånd.
11. Mannen som røker »Chesterfield» bor i huset ved siden av mannen med reven.
12. »Kool» røkes i huset ved siden av det huset hvor de har hest.
13. »Lucky Strike»-røkeren drikker appelsinsaft.
14. Japaneren røker »Parliament».
15. Nordmannen bor ved siden av det blå huset.

SÅ ER SPØRSMÅLET?

- A) Hvem drikker vann?
- B) Og hvem eier sebraen?

**Svaret sendes til redaksjonen.  
Løsning i nr. 1/79.**

# Hollerutvalgets innstilling

Endelig er denne viktige innstilling behandlet av Stortinget. Vi kjenner til at Hollerutvalget ble oppnevnt i 1972. De la frem sin innstilling i 1974. Regjeringen la frem sin melding i 1976, og Stortinget behandler denne ferdig i 1978.

Vi kan si det er gått med 2 årsskritt. Vi i organisasjonene har ventet på denne behandlingen. Det er et viktig ledd i demokratiseringen som nå foreligger. At ansatte fra alle plan nå skal bli med på å ta endelige avgjørelser, er et stort ansvar som blir pålagt oss. Vi må derfor nå i flere møter fremover, diskutere et opplegg som vi kan bli enige om, og som er praktisk best å gjennomføre ordningen etter.

Jeg er motstander av for mange nemnder og komiteer. Derfor er jeg enig med komiteens flertall som forestår denne myndighet tillagt samarbeidsutvalgene. Det er mulig at det må en viss omorganisering til her, både når det gjelder sammensetningen og valg av disse. Det kan bli spørsmål om valg av representanter skal skje blant de ansatte direkte, eller gjennom deres respektive organisasjoner som nå. Spørsmålet om sammenslåing av samarbeidsutvalg/miljøvernvalg kan vi vel også diskutere, eller i hvert fall vurdere en ny grenseoppgang over disse organers arbeidsfelt.

Flere steder i innstillingen S nr. 285, fremgår det at denne medbestemmelserett ikke må skade de folkevalgte organers innflytelse eller redusere denne.

Jeg er enig i dette, men jeg vil påstå at når de ansatte får medbestemmelserett over sin egen arbeidssituasjon så

er dette et stort demokratisk fremskritt, og et demokratisk fremskritt skader ikke de andre demokratiske retningslinjer landet styres etter.

Avgjørelsesmyndigheten som de ansatte skal delta i må i første rekke gjelde de administrative avgjørelser som har med ens egen arbeidssituasjon å gjøre. Avgjørelser som har politisk tilsnitt må holdes utenom. Men det kan komme tilfeller hvor en kan dra tvil om det er administrativt avgjørelse. Er en i slik tvil, bør en kunne få dette avklart i vedkommende politiske utvalg. Og motsatt, la de politiske utvalg selv avgjøre om enkelte saker skal avgjøres administrativt nå, eller at flere ansatte blir med på avgjørelsen, eller om utvalget vil avgjøre saken i det politiske utvalg.

Utenom de ansattes medbestemmelse i et forum som f.eks. samarbeidsutvalgene, er det mange andre måter og steder hvor de ansatte kan, og bør, få mere bestemmelsesrett. Beslutninger må ikke tas for høyt oppe i den hierarkiske stigen dersom den kan tas like over dem beslutningene angår.

Desentralisering av myndighet og delvis selvbestemmelse på lavere nivå løser opp mange -trinnsbehandling og detaljstyring og vil med tiden bidra til raskere saksbehandling. Det bør bli slutt på å bruke overkvalifisert arbeidskraft, hvor vi vet dette er nødvendig.

Jeg er ikke i tvil om at det er et godt samarbeide på alle plan som gir det beste resultat. Det er meget mulig at vegvesenet alt for lenge har unnlatt

*Forts. side 44*

# Oppløring - Kurs

Det skjer hele tiden noe nytt i arbeidet vårt, og vi må følge med for ikke å tape i konkurransen.

Da Personalseksjonen ble opprettet, ble det under fordeling av arbeidsopdragene etablert en gruppe til å stå for oppløring og intern informasjon. Denne gruppen skal blant annet ta seg av kartleggingen av opplæringsbehovet, tilretteleggingen og gjennomføringen av det opplæringsprogrammet som er vedtatt, og saksbehandlingen av søknader til kurs og oppløring osv.

## VI HAR MANGE FORMER FOR KURS

- Vi har de LOKALE kurs/konferanser hvor vi selv står som arrangør. Her blir det i hovedsak benyttet egne lærerkrefter, og i liten grad eksterne forelesere.
- Ved REGIONALE kurs samarbeider to eller flere fylker om opplegget.
- Den SENTRALE oppløringen står Vegdirektoratet for. Her har vi fått en kursoversikt for året, slik at vi er forhåndsinformert om tilbud som ventes.
- Opplæringsavdelingen i Forbruker- og administrasjonsdepartementet (FAD) driver også en utstrakt oppløring av statsansatte. Kurskatalog for året finnes. I tillegg blir hvert kurs kunngjort i god tid før kurset tar til.

- Vi får også endel tilbud om EKSTERNE kurs. Kataloger er kommet fra Statens teknologiske institutt, NIF, og NITO's Studieforbund, Norges tekniske høgskole o.a. I tillegg mottar vi stadig tilbud om kurs fra en rekke firma, skoler og institusjoner.
- BREVKURS er også aktuelt. Her er det massevis av tilbud på flere interessefelter, med meget gunstig finansiering. Det satses i det hele tatt mye på oppløring og etterutdanning. Kurstilbudene blir gjort kjent for de aktuelle yrkesgrupper så snart de foreligger.

## Prioritering og gjennomføring

Hvert år sender Personalseksjonen ut en forespørsel om hvilke kurs de ansatte ønsker skal settes i gang. Ledelsen får den samme forespørsel. På bakgrunn av de svarene som kommer inn, settes det opp en kursliste som forelegges opplæringsrådet. Ut fra en budsjettmessig og behovsmessig vurdering forerar Opplæringsrådet en rådgivende prioritering av kursene. Det videre arbeidet med kurs og gjennomføringen av dem, styres av Opplæringsutvalget.

De som arbeider med kurs og oppløring, forsøker å tilpasse dette til arbeidet i vegvesenet. Når det ikke alltid lykkes, er det som regel ting de ikke er herre over som spiller inn.

»Av budsjettmessige hensyn — — «  
er som oftest den grunnen som blir

gitt når et kurs må avslås. Og den er virkelig. Tildelingen på kursbudsjettet er for knapp til at alle ønskene om kurs kan etterkommes. Det er særlig de eksterne kursene som er kostbare. Der må vegvesenet betale både kursavgift, reise og opphold.

### **Planlegging av deltalelse på eksterne kurs**

Etterhvert blir det en bedre planlegging av den eksterne kursdeltakelse også. Personalseksjonen vil sende i sirkulasjon og/eller henge opp på oppslagstavlene de katalogene og tilbudene som kommer inn i begynnelsen av året og om høsten, slik at hver enkelt kan merke seg det eller de kurs som er av interesse, og gi beskjed til Personalseksjonen. Dette er ikke bindende for noen, men vil være til stor hjelp når midlene skal prioriteres.

Grunnen til at denne delen av planleggingen ikke har virket så godt, er at katalogene blir liggende et eller annet sted på vegen og ikke kommer videre, og at de katalogene og tilbudene som henger på oppslagstavlene kanskje ikke blir lest. Personalseksjonen vil følge opp denne delen av kursplanleggingen bedre, men trenger likevel en aktiv innsats fra de som er interessert i å delta på eksterne kurs.

### **Opplæring og personalpolitiske retningslinjer**

De personalpolitiske retningslinjene for vegvesenet i Rogaland sier følgende om opplæring:

*Opplæringen skal kunne gi kunnskaper om vegvesenets organisasjon, arbeidsmetoder og faglige krav, slik at den enkelte og etaten kan være på høyde med utviklingen og være med på å fremme denne i overensstemmel-*

*se med de overordnede mål for Statens vegvesen.*

*Opplæringen skal bidra til at ansatte får anledning til å utvikle sine evner, sitt initiativ og sine muligheter for å samvirke i et mest mulig meningsfylt, godt og effektivt arbeid.*

*Statens vegvesen ønsker å holde seg orientert om den utvikling som foregår i forskning og i utdannelsessektoren i samfunnet forøvrig, og vurdere sin opplæringspolitikk i forhold til denne.*

I Prinsippene for vår personalpolitikk står det i pkt. 2:

*Ledere på alle nivå har, innenfor de rammer som er satt av overordnet myndighet, ansvar for rekruttering, opplæring og utvikling av dem de er satt til å lede.*

Og i pkt. 3:

*Lederen skal ved arbeidsfordeling og utviklingsplaner ta hensyn til den enkeltes forutsetninger, dyktighet og ønsker. Dette krever av lederne at de kan veilede sine medarbeidere om de krav som stilles til stillingen, og sørge for å gi dem opplæring og støtte slik at de blir i stand til å løse oppgavene.*

Dette betyr ikke at du selv er fritatt for ethvert ansvar for din egen utvikling og opplæring. Du kan ikke bare skylde på lederen når du ikke får lære og utvikle deg. Du må selv sørge for å si fra om hvilke ønsker du har.

### **HVA ER MÅLET?**

Det er klart at opplæring og utvikling har effektivitet som sitt siktemål. Blir vi mer effektive, får vi tryggere arbeidsplasser. Men med opplæring og utvikling blir vi også tryggere mennesker.

Personalseksjonen/Nil.

# Nye håndbøker fra vegdirektoratet

Nr. 035 — EDB-PROGRAM —  
Masseberegning — Flukt-  
utsetting — Resultat.

Statens vegvesen disponerer i dag en rekke EDB-programmer som i vesentlig grad bidrar til å gjøre planlegging og bygging av veger mere effektiv og kvalitetsmessig bedre. Det har vært reist innvendinger mot dette nye hjelpemiddel fordi resultatet ikke alltid stemte med de faktiske forhold. En forutsetning for bruk av den elektroniske datamaskin er imidlertid at det informasjonsmaterialet som datamaskinen får til behandling er pålitelig og tilstrekkelig omfattende. Feil i beregningsresultatet kan som regel uten unntak føres tilbake til utilstrekkelighet i det materialet planleggerne har framskaffet. Kravet til nøyaktighet i planlegging, planenes presentasjon og til byggingen av vegen er stadig økende. Datamaskinen bidrar i vesentlig grad til at man kan imøtekomme disse kravene.

Kontor for teknisk EDB i Vegdirektoratet har lagt stor vekt på å presentere beregningsresultatene på en måte som tilgodeser vegbyggerenes behov, både når det gjelder driftsplanlegging og utsetting av veglinjer i marka. Denne instruksjonsboken er et ledd i disse bestrebelsene. Den behandler resultatet av elektronisk masseberegning, fluktutsetting og automatisk tegning.

Denne utgaven erstatter publikasjon 05—01—75.

Håndboka kan fås ved henvend-

else til Fru Crosby ved vegkontoret.

Nr. 037 — EDB-PROGRAM —  
Masseberegning — Flukt-  
utsetting — Inngangsdata  
(ryggstiftet A4-format)

Masseberegning av veger er et arbeid som egner seg for elektronisk databehandling. Dette hefte forklarer hvordan en bruker det EDB-program for masseberegning av veger som ble laget for Statens vegvesen i 1964.

Siden den gang er det laget flere tilsvarende instruksjonsbøker i takt med de endringer som er gjort i programmet:

Denne utgave er utarbeidet av Vegdirektoratet med bidrag fra Taugbøl og Øverland A/S. Innholdet er basert på erfaringer fra bruk av masseberegningssystemet, de tidligere brukerbeskrivelser samt de tester som er utført i den senere tid, bl.a. ved Institutt for veg- og jernbanebygging på NTH.

I tillegg til dette instruksjonsheftet for føring av inngangsdata til EDB-programmet, er det laget et eget hefte som forklarer resultatene fra masseberegning og fluktutsetting (håndbok 035). Det er laget et eget hefte som forklarer hvordan inngangsdata for masseberegning skal punches (publikasjon 05—02—75).

Inngangsdata for masseberegning er tilstrekkelig for utskrift av fluktutsettingsdata. For øvrig kan en gjennom inngangsdata be-



stemme hvorvidt en ønsker automatisk opptegning av tverrprofiler, massediagram/profil og grafisk utskrift av vegprofilidiagram, masse-diagram og masseprofil.

Masseberegning er sammen med linjeberegning grunnlaget for perspektivtegning. Dette må en be om separat på bestillingsskjemaet for EDB-behandling. Det finnes for øvrig en egen bruker-beskrivelse for perspektivtegning og sikt-beregning (håndbok 031).

Denne utgaven av brukerbeskrivelsen er bortsett fra enkelte mindre endringer lik forrige utgave (publikasjon 3-76).

Håndboka kan fås ved henvendelse til fru Fru Crosby på vegkontoret.

Nr. 040 — VEGTRAFIKKSTØY  
— Metode for registrering  
(Ryggstiftet A5-format)

Metoden bygger på »Metode for forenklet beregning av vegtrafikks-tøy i tettsteder» som ble benyttet i forbindelse med Norsk Vegplan II-arbeidet.

Ved hjelp av tabeller for forskjellige støysituasjoner basert på bebyggelsens karakter, kan beregnes ekvivalent støynivå for dag ved husfasaden med en usikkerhet på — 6 dB (A).

På registrerings skjema skal angis beregnet støynivå, aktuelle støydempende tiltak, effekten av tiltakene og et grovt kostnadsoverslag.

(Juli 1978).

Håndboka kan fås ved henvendelse til Fru Crosby på vegkontoret.

Nr. 042 — EDB-PROGRAM —  
Driftsplanlegging —Bru-  
kerbeskrivelse  
(Ryggstiftet A4-format)

»EDB som hjelpemiddel i driftsplanlegging» er behandlet i en rapport med denne tittel fra SINTEF i 1976 etter oppdrag fra Vegdirektoratet. Rapporten, som ble laget p.g.a. et prosjekt ved 2 anlegg i Buskerud, konkluderer med at utarbeidelse av driftsplaner ved hjelp av EDB-program innebærer tidsmessige gevinster, særlig gjelder dette ved oppdateringen av eksisterende planer. Kostnadene i forbindelse med EDB-beregningene er ubetydelige i forhold til det øvrige planleggingsarbeidet, og bruken av EDB-programmene er tilpasset de eksisterende manuelle rutiner.

På basis av de praktiske erfaringer som er høstet siden, har driftsplanprogrammene blitt revidert og samlet i en pakke.

Denne brukerbeskrivelsen er således et resultat av dette arbeidet. Brukerbeskrivelsen vil erstatte 3 tidligere beskrivelser: RK (ressurs- og kostnadsberegning) og FOPL (forbruksplan) fra Norconsult i 1975 og TR (tidsplan og ressurs-utjevning fra SINTEF i 1976).

Programmet er installert på UNIVAC 1100 hos A/S Computas. Terminalkjøring av programmene forutsetter utskrift av resultatene på Vegdirektoratets linjeskriver, idet formatet på endel av resultatene går utover skrivebredden på vegkontorenes terminaler.

Programendringene og brukerbeskrivelsen er utarbeidet i samarbeid med Norconsult A/S.

(September 1978).

Håndboka kan fås ved henvendelse til Fru Corsby på vegkontoret.

Vegdirektoratet  
Kontoret for teknisk rasjonalisering  
Håndboksekretariatet

# „Så smiler vi litt”

Leif Kvasheim på Helleland har sendt oss disse historiene.

Det hendte så mangt då eg var sjåfør i vegvesenet. Eg hadde ei stund brøyting i Gyadalen. Natt til ein Skjærtorsdag kom vakta og vekte meg. Det var snøstorm i heile dalen. Me køyrde utand opphald helt til lørdag middag. Då stilna det av, så vi tok på veg heim. Då hadde vi vore ute i 2 1/2 døger. Nede på Gya kom det ein heil del bilar mot oss, og eg stoppa for dei, men — midt i vegen. Eg falt i søvn med det samme eg stoppa og vakna av at ein kar sto og rista i meg. Eg spurde om han ville forbi. »Ja», svara han og lo, »eg trudde du var full». »Ja, på kaffi» svara eg og flytta bilen så dei kunne kome forbi.



Ein gong me heldt på å gruse »Storsheien» og tok grus frå eit grustak i Runaskaret, kom Bjerkreimsruta køyrande på veg til Stavanger. Eg retta ut handa og bussen stoppa. »Kor langt skal du?» spurde eg. »Til Stavanger», svara han. »Då må du peisa på, det er langt til Stavanger», sa eg. Folk i bussen lo, men han som satt med rattet var ikkje blid.

Ein gut hadde fått ein kanin som skulle vera berre hans. »Å, så fint at det er ei hu», sa han »så får ho ungar». »Ja, men då må ho ha ein mann», sa faren. »Det treng ho vel ikkje», sa guten, »ho kan vel få lausungar».

Ein kar som like før krigen var inne hos bilsakkyndige for kontroll med bilen sin, lot kona sitte att i bilen og vente på han. Dette var ein heilt ny bil, varevogn 1939 modell. Medan mannen var inne og ordna med papirer og slikt, kom ein mann frå garasjen bort til bilen. Han gjekk rundt bilen, kikka grundig på han og spurde så kona om der var godebremsar på bilen. »Bremsar», sa kona, »ja eg sku meine det, det er så gode bremsar at då me var oppe i hundre på Flatjæren, dunka eg hovudet i frontglaset kvar gong han bremsa».

*Forts. side 26*

# Adresseliste UFO

Det er utbredt ønske i UFO-gruppene om å få en liste med navn, adresse og telefonnummer på de som er med i gruppene. Vi tenkte å sette listen her i Ryggjavegen samt sende kopi til alle UFO-ene.

SU's sekretær sendte brev til alle UFO-gruppene den 4. august 1978 og ba om adresseliste. Disse har vi fått tidsnok til å få med i dette nummeret av avisa.

## **Bitilsynet i Stavanger (Har ikke UFO enda)**

Adr.: Langflåtveien, Mariero, 4000 Stavanger. Tlf. (045) 86 011.  
Kontaktperson: Per Østhus.

## **UFO 1 – Haugesund Vegstasjon**

Adr.: Kvaløygt. 3, 5500 Haugesund. Tlf. (047) 27 083.

Johannes Wannberg, 5567 Skjoldastraumen, tlf. (047) 79 131.

Hans Bakken, 5500 Førland, tlf. (047) 77 178.

Olav Nyland, 4262 Avaldsnes, tlf. (047) 52 439.

Magne Rullestad, 5570 Grindafjord, tlf. (047) 75 598.

Daniel Silgjerd, 5564 Muslandsvåg, tlf. (047) 78 819.

Arne Emil Lindanger, 5565 Yrkje.

Hålvard Frøiland, Baglersvingen 13, 5500 Haugesund, tlf. (047) 25 404.

Johan Mathias Vikingstad, 4260 Torvastad.

Kjell E. Tronstad, Håvik Terrasse, 4265 Håvik.

## **UFO-Bitilsynet i Haugesund**

Adr.: Kvaløygata 1, 5500 Haugesund. Tlf. (047) 24 222.

Ivar Eikehaug, Joa, 4050 Sola. Tlf. (045) 50 880.

Johan Berentsen, 5570 Grindafjord.

Knut B. Gundersen, Karmsundsgt. 294, 5500 Haugesund. Tlf. (047) 22 963.

Kjell Østensvik, Spanne 5500 Haugesund. Tlf. (047) 30 210.

Rannveig B. Iversen, Bjørkevn. 4, 5500 Haugesund.

## **UFO 3 Tau Vegstasjon**

Adr.: Vasstveitklubben, 4120 Tau. Tlf. (044) 46 190.

Formann Kasper Fjelde, 4100 Jørpe-land.

Sekretær O. B. Dyvik, Sørskår, 4120 Tau.

Kasserer Knut Driftland, 4137 Årdal i Ryfylke.

Medlem Ingvald Mæland, 5510 Vormedal.

Medlem Hjalmar Sæbø, 4130 Hjelme-land.

Medlem Børge Bjørkeland, 4137 Årdal i Ryfylke.

Medlem Arnjot Eiane, 4110 Forsand.

## **UFO 4 Bærheim Vegsentral**

Adr.: Postboks 33, 4033 Forus, Tlf. (045) 66 091.

Formann John Skårdal, Fr. Stangsgt. 9, 4300 Sandnes. Tlf. 63 871.

John Rasmussen, Håvollvn. 12, 4000 Stavanger. Tlf. 87 666.

Kjell Kristiansen, Gjerdesvollen 18, 4042 Hafrsfjord. Tlf. 55 443.

Eyolf Andersen, Livegen 9, 4062  
Klepp st. Tlf. (044) 23 627.

Jan Undseth, Eikebergvn. 6, 4000  
Stavanger. Tlf. 86 429.

Ingvald Gimre, Gaupevn. 27, 4300  
Sandnes, Tlf. 73 567.

Torill Gabrielsen, Tyrihansvegen 28 B,  
4300 Sandnes. Tlf. 78 110.

### **UFO 5 Dirdal Vegstasjon**

Adr.: 4335 Dirdal. Tlf. (045) 16 285.  
Hermann Hovland, Vikeså. Tlf. (044)  
72 100 nr. 2.

Leiv Byrkjedal, Dirdal. Tlf. (045)  
16 376.

Per Bollestad, Ålgård. Tlf. (045)  
18 234.

Kåre Gilje, Dirdal. Tlf. (045) 16 360.  
Hallvard Byrkjedal, Dirdal. Tlf. (045)  
16 287.

### **UFO 7 Egersund Vegstasjon**

Adr.: Postboks 94, 4371 Egersund.  
Tlf. (044) 91 144.

Formann Ole Tamburstuen, 4390  
Helleland.

Varamann Arnt Svanes, Koldalsvn.,  
4370 Egersund. Tlf. 90 514.

Sekretær Odd Magnar Nerland, Grøne  
Bråden, 4370 Egersund. Tlf. 90 739.

Varamann Eivind Sivertsen, Einerbak-  
ken, 4370 Egersund. Tlf. 90 716.

Henry Nesvold, 4380 Hauge i Dalane.  
Tlf. 77 128.

Varamann Leif Georg Romslo, Egref-  
jellvn. 4370 Egersund. Tlf. 90 777.

Magne Slettebø, 4390 Helleland. Tlf.  
97 273.

Varamann Ted Ove Slettebø, 4390  
Helleland. Tlf. 97 277.

Kjell Narvestad, Lundestranda, 4460  
Moi. Tlf. 61 163.

Varamann Johnny Røyland, 4460 Moi.  
Torleif Saurdal, 4380 Hauge i Dalane.

Varamann Torbjørn Hellenen, 4380  
Hauge i Dalane.

Georg Åsen, 4390 Helleland. Tlf.  
97 243.

Varamann Lars Surdal, 4393 Ueland.  
Tlf. 60 774.

Georg Midbrød, N. Egerøy, 4370 Eger-  
sund. Tlf. 94 694.

Varamann Erling Bergum, Egerøyvn.  
4370 Egersund.

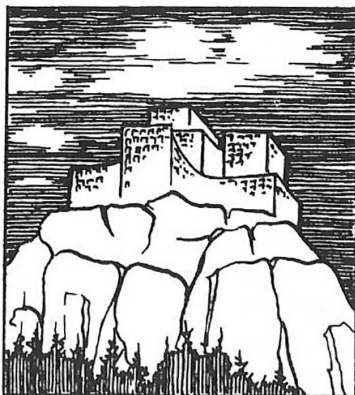
---

### *Forts. fra side 37*

å spille på de ressurser vi har, og all-  
tid har hatt, i den erfaringer og viten  
som finnes blant ansatte på laveste  
plan. Vi må nå legge «godviljen» til  
alle for å få organisert dette på en  
måte som alle kan akseptere.

Til slutt advares mot å neglisjere,  
eller betrakte denne innstillingen som  
lite vesentlig. Organisasjonene ser på  
denne innstilling som meget vesent-  
lig, og vil vite å ta vare på de rettig-  
heter de her får.

A. Oddane



# Vilmar Fitje – Minneord

Tidlegare vegvaktarformann Vilmar Fitje døydde 17. oktober 1978 og vart gravlagd frå Varhaug kyrkje laurdag 21. oktober.

Kyrkja var fullsett av slekt, vener og tidlegare arbeidskameratar som ville fylgja Vilmar til den siste kvilestaden.

Vilmar Fitje var fødd 2. oktober 1905. Han arbeidde millom anna på Sørlandsbana frå 1934 til 1949. Frå 1949 arbeidde han som vegvaktarformann i dåverande Varhaug kommune fram til 1964.

Då mesteparten av bygdevegane vart omklassa til fylkesveggar frå 1/1 – 1964, vart Fitje flytta over til vedlikehaldsområde nr. 6 på Jæren. Han

hadde arbeidet sitt der til han gjekk av med pensjon etter nådd aldersgrense (68 år) 2/10 – 1973.

Fitje var ein påliteleg arbeidskar og ein mann med meiningar om dei spørsmål som var oppe i tida

Saman med kona si Elfrid, hadde dei bygd seg ein unneleg heim på Varhaug. Vilmar lika å stella i hagen med alt som vaks. Denne hobbien sin fekk han høve til å dyrka, serleg dei 5 siste åra som pensjonist.

Me som arbeidde saman med Fitje i mange år, vil ynskja fred over minnet hans.

O. Tafjord



---

# Personalia

## TAKK FOR INNSATSEN

Vi har fått beskjed om at disse vil slutte i aktiv teneste i vegvesenet i fjerde kvartal 1978. Vegvesenet takkar førebels for innsatsen, og ynskjer dei mange gode år som pensjonistar.

Harald Vanvik	1.09.78
Hjørdis Thostensen	31.10.78
Trygg Eriksen	30.11.78
Jone Hagen	30.11.78
Svend Trevland	30.11.78
Bjarne Tveit	30.11.78

## TAKK

Hjertelig takk til alle i distrikt 4 som viste meg oppmerksomhet på min 67 årsdag.

Olav Stokkeland

## VELKOMMEN I VEGVESENET!

### BL. TILSYNET:

Sigurd Samsonsen, kjøretøykontrollør, Stavanger, 21.8.78.

Jenny Bjørka, Midl. kontorassistent, Stavanger, 1.9.78.

Eimund Sletten, kontorassistent, Stavanger, 1.9.78.

### VEGKONTORET:

Bergfinn Fylgjesvold, eng. kontorass., Rs, 24.7.78.

Jane Lechbrandt, eng. kontorassistent, TT, 31.7.78.

Grethe H. Solheim  
tegneass. vikar, MV 1.10.78

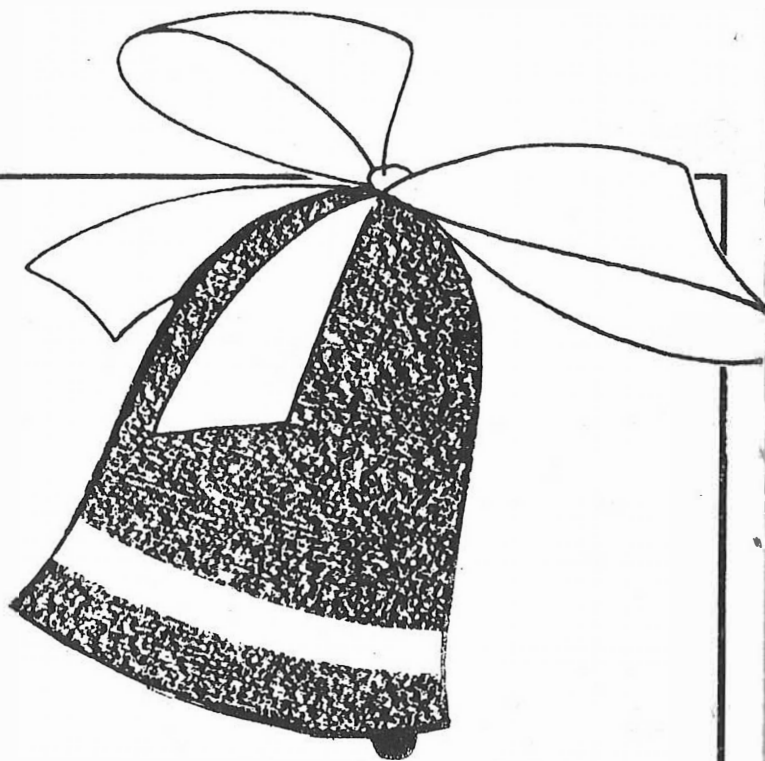
Marit Bru, tegneass, Kos 1.10.78

---



## **PENSJONISTER 1978**

*1. rekke fra venstre Johne Hagen, Bjarne Tveit, Hjørdis Thostensen, Johan Jacobsen, Petter Pettersen. 2. rekke fra venstre: Manfred Franson, Martin G. Finnestad, Adolf M. Schei, Svend Trevland, Olav Stokkeland, Lars Svihus, Trygg Eriksen, Ivar Kristensen, Karsten Torkildsen, Torger E. Lindanger. Disse var ikke tilstede da bildet ble tatt: Berge Torvestad, Lars A. Hetland, Andres Dalva, Karsten B. Frøyland, Arthur Moe, Aslaug Aslagnsen, Nils G. Solbjørg, Olaf Nodland, Harald Vanvik, Martin Klingsheim*



Ryggjæbegen  
ønsker sine lesere  
en gledelig Jul  
og et godt Nytt År