

Ryggjavegen



Nr. 2-80

Innhold:

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

3 MINUTT MED VEGSJEFEN.....	s. 3
INFO-TJENESTEN.....	s. 5
TILLITSMANNENS SPALTE.....	s. 6
BILTILSYNET I DAG OG I FREMTIDEN.....	s. 7
INTERVJU MED BILTILSYNSSJEF CHR. FR. HANSTEEN.....	s. 10
INTERVJU MED STASJONSJEF AARDALSBAKKE VED BILTILSYNET I STAVANGER.....	s. 12
VI BESØKER BILTILSYNETS AVDELINGSKONTOR I SANDNES.....	s. 16
OM Å FÅ FØRERKORT.....	s. 19
KONVERSASJON.....	s. 20
BILSAKKYNDIGE.....	s. 21
DE FØRSTE BILSAKKYNDIGE I STAVANGER OG I HAUGESUND.....	s. 22
BILPRISENE 1927.....	s. 23
EN PENSJONIST SER TILBAKE OG FØRTELLER.....	s. 24
LITT OM BILTILSYNET I HAUGESUND.....	s. 26
DET TRØTTANDES BILTILSYNET.....	s. 27
TRAFIKKPROBLEMER FØR.....	s. 28
BILTILSYNET I EGRSUND.....	s. 29
SKJEMA.....	s. 32
PÅ UTEKONTROLL MED BILTILSYNET.....	s. 33
PERSONALIA.....	s. 36
EN 60-ÅRING.....	s. 36
«SULDALSVEGEN» SJØLV HAR FORLATE VEGVESENET.....	s. 37
OLE HANDELAND ER TILTRÅDT I STILLINGEN SOM INFO-SEKRETÆR FRA 1. MAI 1980.....	s. 38
KRYSSORD.....	s. 39
LØSNING PÅ KRYSSORD NR. 1/80.....	s. 40
HVIS JESUS KOM.....	s. 41
«FORSKALINGSSYSTEM FOR BRU».....	s. 42
VEGVESENETS PENSJONISTSAMMENKOMSTER.....	s. 43
OM DATATROLLET «MED NOGO ATTÅT».....	s. 46
KNUT UTAAKER «NORÅD».....	s. 47
HÅR BRU FRA 1938.....	s. 48
NÅ FLYTTER VI IGJEN.....	s. 49
VERNETILTAK.....	s. 49
RAPPORT FRA EN BEFARING I MØRE OG ROMSDAL 22. OG 23. APRIL 1980.....	s. 50

RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for vegvesenet i Rogaland.

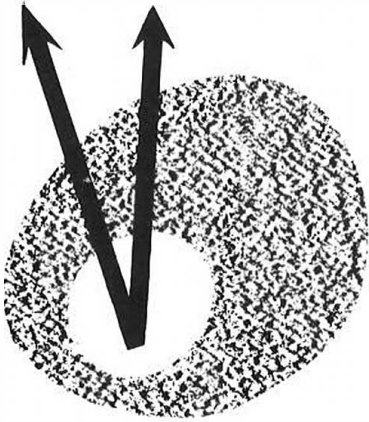
Redaksjonens adresse Haakon VII's gt. 9, 4000 Stavanger. Ansvarlig for redaksjonen K. Torkildsen, O. Handeland. Lay-out Allservice A/S.

Redaksjonsråd: M. Wiik, Bærh. vegstr., A. M. Olsen, Vegkontr., N. Egenes, Vegkontr., A. Follaug, Vegkontr., M. Rullestad, Skjoldastr., K. Heigre, Bærh. vegstr., Chr. Fr. Hansteen, Vegkontr.,

Bidragstyttere: Vegsjefen, Marit Larsen, Marit Garborg, Ø. Førland, Harald O. Baadsvig, Signe Næshheim, Sverre M. Thu, H. Folgerø, T. Rypestøl, Ole Tafjord, K. B. Gundersen, Haugland, G. Eie, J. Undset, O. Handeland, B. Lien, K. Dalaker, K. Torkildsen, M. Crosby, J. Nesheim.

Foto: Ansvarlig O. Handeland, T. Rein-Larsen, A. G. Vasbø, O. Tafjord, K. Utaaker, Haugland, T. Rypestøl, A. M. Thu.

-Noe rust, men ellers bra- Eilif Apenes ved biltilsynet i Stavanger Foto: O. Handeland



3 minutt med veg- sjefen

Hvordan ser du på biltilsynet som et ledd i vegvesenets organisasjon?

Det har vært uenighet og diskusjon om biltilsynets integrering i Vegvesenet gjennom mange år. — I 70-årene — begynte diskusjonen i Vegsjefenes Forening. — Allerede da gikk jeg — som formann i foreningen — inn for en sammenkobling av disse to etater.

Talsmenn for biltilsynet mente at en ville tjene på å være en egen etat — atskilt fra Vegkontoret — og med Vegdirektoratet som eneste overordnede. — Jeg kan forstå de som gikk inn for denne atskillelsen. — Typen av arbeidsoppgaver og organisasjon var svært forskjelligartet. — De greide seg selv og hadde mer med politiet å gjøre.

Sett fra Vegkontorets side — så betyr biltilsynet en berikelse og en utvidelse av miljøet og ansvarsområdet. — Vegvesenet befattet seg tidligere bare med planlegging, vedlikehold og bygging av veier.

Vegene er bare endel av det totale system som omfatter kjøretøy, trafikanter, trafikksikkerhet etc. —

I et totalsystem, som omfatter disse tre tingene, så er gjerne biltilsynet den viktigste faktor.

Dersom Vegvesenet skulle utvikle

seg til noe mer enn en offentlig entreprenørbedrift, så er det etter min mening nærmest en betingelse at biltilsynet skulle være en del av Vegvesenet — og en slik integrering var derfor nødvendig.

Har Biltilsynet kunne tilføre vegvesenet noe?

Foreløpig har det vært få konkrete ting. — Ambisjonene var nok større enn de praktiske resultater hittil. — Det har dog vært endel rekruttering fra biltilsynet til andre stillinger i Vegvesenet.

Den vesentligste grunn til at man ikke har fått oppfylt forventningene — er at biltilsynet har vært inne i en intern oppbygingsperiode — og det har vært viktig at biltilsynet har fått ro på seg til å organisere sine egne primær-oppgaver etter St. m. 79s forutsetninger. Bl.a. det nye førerkortsystemet. Der hvor biltilsynet kan tilføre noe er i vedlikehold- og trafikksikkerhetsarbeidet. — Jeg kan summere det opp slik:

— Utvide biltilsynets arbeidsfelt til andre felt, f.eks. skilting og oppmerking.

— Samarbeid med vedlikeholdsavdelingen.

— Oppgaver i forbindelse med vegvesenets egen maskindrift.

— Oppgaver i forbindelse med kollektiv-trafikk.

— Oppgaver i forbindelse med kommunale- og fylkestrafikksikkerhetsutvalg.

— Felles kontor, verksted, vegstasjon og veg-garasjer. (Mulighet f.eks. i Sauda)

Har det vært mulig å integrere en så egenartet etat — som biltilsynet egentlig er — i vegvesenet?

Det blir en langsiktig prosess, både for vegvesenet og biltilsynet. — En mentalitetsendring må til — både fra vegvesenets og biltilsynets side. — Kanskje en større mentalitetsendring i biltilsynet enn i vegvesenet.

Biltilsynet føler seg gjerne noe trykket under de forandringer som nå skjer — men integreringen må ikke gå utover biltilsynets egenart. — Den oppgaven de har idag vil de alltid ha — og vil ikke forandres.

Hvilken målsetting/ønsker har du for fremtiden — med tanke på samarbeidet vegvesen og biltilsyn.

— Jeg ser frem til den dagen da biltilsynet og vegvesenet helt naturlig — har felles rutiner rent administrativt. Både når det gjelder budsjettering, regnskap og stillingsansettelser. Ikke minst felles personalpolitiske retninglinjer. — Det ville f.eks. være nyttig om vi — når det var mangel på kontorpersoneell et sted, kunne fylle ut med personeell fra annet sted i vegvesenet — hvor trykket ikke var så stort.

Stiller biltilsynssjefen likt med de andre avdelingssjefer i vegvesenet?

Ubetinget — ja. Forskjellen ligger gjerne i en atskillig mer selvstendig rolle. — Probelmet i dag er for lite kontorhjelpt — det hadde vært ønskelig med en spesial-hjelpt for hans virksomhet.

Ser du noe som biltilsynet burde/ kunne benytte seg mer av — i vegvesenet — som vi hittil har oversett?

Ja — jeg synes at biltilsynet burde benytte seg mer av:

— vår informasjonsmedarbeider

— vår felles personalseksjon

— på sikt — benytte maskinsentralens tjenester og verksted i forbindelse med utekontroller, bygging av vektstasjoner, avkjøringer for kontroll og oppstillingplasser.

— kontorteknisk utstyr

— arkivtjenester

I vegvesenet har vi også et EDB-miljø. — Det burde arbeides for mer utnyttelse av vår EDB-kompetanse.

Intervjuer
Marit Larsen

Forts. fra side 47

regnet var det fint å slappe av i hagen. I ferien reiste vi en del rundt i landet og besøkte flere av nasjonalparkene som finnes her. Vi fikk se forskjellige arter av ville dyr. Vi tilbrakte en del av ferietiden ved sjøen Dar es Salaam.

Hotellstandarden var bra til å være i et utviklingsland.

Når jeg ser tilbake på oppholdet i Tansania, så bød det både på positive og negative erfaringer.

Men at oppholdet har vært givende er der ingen tvil om, en tid jeg ikke ville vært for uten.

Knut Utaaker

INFO-TJENESTEN

Statens Vegvesen i Rogaland har nå ansatt Ole Handeland som informasjon-sekretær.

Ole Handeland presenterer seg selv et annet sted i dette nummer.

Målet for informasjon må være å skape en mer positiv kommunikasjon mellom etaten og omverdenen og innen etaten. Utad er det et siktemål å snu den ofte negative holdning publikum og presse har til etatens virksomhet. Jo mer upopulære tiltak som planlegges og iverksettes, jo viktigere er det med saklig, åpen og aktiv informasjon. Det er også viktig å være

ute i tide med orienteringer så ikke oppfatninger og holdninger låses fast.

Handelands vesentlige oppgave vil være å stå for og koordinere den generelle informasjon fra etaten og dekke de nødvendige servicefunksjoner i denne forbindelse.

Vegsjefen ønsker Ole Handeland lykke til i sin nye stilling som informasjons-sekretær i vegvesenet, og vil be om at alle ansatte tar vel imot han når han selv søker informasjon.

Vegsjefen

Forts. fra side 46

kaste glans over enkelte arrangørlands uhemmede maktbegjær og menneskeforakt.

Jo, fremtiden virker unektelig «fasi-nerende», et ord som språkrådet visstnok ennå ikke har funnet noe «adekvat» norsk ord for, og det er virkelig «frustrerende».

Under et besøk nylig på Biltilsynets kontor kom jeg over en interessant plakat fra sentralt hold, angående funksjonærers språkbruk både i interne og offentlige meldinger.

Nå synes jeg at om eldre mennesker som har gjennomlevet flere nye rettskrivningsregler og årelange språkdiskusjoner, undertiden snubler i valget av den korrekte skrivemåte, så burde det være både forståelig og unnskyldende.

Men når jeg i 2 forskjellige skriv på bokmål, angående pensjonistene, finner ordet «kaffi», da ringer alarmklokkene momentant hos meg, fordi det ikke kan dreie seg om noen

ordinær feilskrift. Et gammelt og godt ordtak sier at «man skal holde snott og skjegg hver for seg».

Og jeg tviler i høy grad på at samnorskens «kaffi» ennå på lenge vil få gjennomslagskraft på bokmålets barrikader.

Harald H. Christensen
Sunde 26/4-1980

Datatrollet

Etter å ha lest det fornøyelige, men opplysende innlegget fra Harald H. Christensen, må jeg bare beklage at datatrollet har registret ham ved feil navn. Dette vil bli korrigert med det aller første. Forøvrig når det gjelder bruk av ordet «kaffi» så er det brukt for å markere en hyggestund, men for fremtiden bør en kanskje finne en annen form for markering enn å bruke samnorskens skrivemåte.

Med hilsen Marit Garborg

Tillitsmannens spalte

Møter vi hverandre i hjel?

Er den ulike møtevirksomheten i etaten ved å ta fullstendig overhånd? Dette skulle etterhvert være et både aktuelt og betimelig spørsmål noen og enhver på alle nivå brude stille seg.

Det går snart ikke en dag uten at en eller flere innen administrasjonen eller tekniske avdelinger sitter i «viktige» møter og bare kan forstyrres i helt spesielle tilfeller til stor fortvilelse for sentralbordbetjening og publikum. Kan ikke noen og enhver stoppe opp, se seg tilbake og konstantere at de i ukens løp har sittet i møter nesten hver dag, enkelte ganger i to møter samme dag. Det er riktig at jo høyere opp i byråkratiet man er, desto mer belastet blir man med møtevirksomheten.

Men, og her stilles et stort men, kan vi med hånden på hjertet oppriktig påstå at vi til fulle får resultater av disse — ofte timelange — diskusjonene? Eller blir det ofte møter bare for møtenes egen skyld?

Det er grunn til å anta at effektivite-

ten og produktiviteten er på vei nedover og saker som er viktige for vårt publikum av alle slag hopper seg opp i arkiver og på skrivebordspulter som følge av den stigende møtevirksomhet. Det kan ta lang tid å få ordnet småsaker som ved en smidig saksbehandling — og bedre tid — kunne blitt avgjort på få dager.

Det skjer ikke sjelden at hele ledelsen innen en enkelt avdeling sitter i møte slik at besøkende, kanskje langveisreisende, må gå med uforrettet sak, eventuelt må vente/ringe eller komme igjen en annen gang.

Er vi utsatt for et møtetyrani som bare utarter med årene? Jeg vil avslutte med et kjent sitat:

«Jeg spørger kun, mitt kall er ei at svare.»

Ø. Førland
N T L

Statens bilsakkyndiges forening

På tross av Stortingsvedtaket i 1977, hvor det ble vedtatt at Statens Bilsakkyndige skulle bli en avdeling av Statens Vegvesen, eksisterer allikevel Statens Bilsakkyndiges forening, forkortet SBF.

Foreningen ble stiftet på Oslo Bilsakkyndiges kontor, den 2. mai 1927.

Hvem kan så bli medlem i SBF. Jo, de som tidligere var «de bilsakkyndige», men som i dag er ansatt som inspektører, avd. ing. II og seksjonsledere (avd.ing. I) sjefer og biltilsyns-sjefer.

Arbeid som våre medlemmer skal utføre er å avholde førerprøver, kontrollere kjøretøyer i kontrollhall og ved utekontroll og kontroll av bilverksteder og kjøreskoler og å gi

Fortsettes side 45

Biltilsynet i dag og i fremtiden

Etter å ha vært en selvstendig, selvstyrt vegtrafikketat, direkte underlagt vegdirektoratet i 50 år, ble bilsakkyndighetaten inkorporert i Statens Vegvesen i 1977.

Benevnelsen er nå STATENS VEGVESEN, Biltilsynet i — — —

I de repektive fylker ble biltilsynet underlagt vegsjefene både faglig og administrativt. biltilsynssjefer ble oppnevnt som skulle koordinere og lede i den nye situasjon.

Godkjenning av denne ordningen skjedde i Stortinget den 6. desember 1977.

I Vegsjefens forslag til langtidsplanlegging for Statens Vegvesen i Rogaland, 1982—85 og 1986—89. finner vi i Kap. 4, pkt. 14:

Man antar at mangel på personell vil bli den største hindring for å løse biltilsynets oppgaver tilfredstillende.

— En går inn for en omfattende rasjonalisering av biltilsynets arbeid, bl.a. ved innføring av EDB, samt en generell overføring til private og offentlige organ av arbeidsoppgaver som kan utføres av disse.

Om KONTORSEKSJONEN uttaler langtidsplanen seg slik:

Arbeide for mest mulig forenkling av rutiner innenfor de rammer og retningslinjer som trekkes opp fra sentralt hold — og dermed få et så høyt service-nivå som mulig.

Mens Vegvesenets øvrige enheter planlegger — bygger — vedlikeholder vegene, atskiller biltilsynets arbeid fra disse på de fleste felter.—

I STORTINGSMELDING NR. 79, blir det dog presisert

— at biltilsynet skal utgjøre en hovedhjørnestein i TRAFIKKSikkerhetsarbeidet.

Det sies videre i samme melding:

— at biltilsynets øvrige oppgaver må grundig analyseres og prioriteres etter forventet trafikksikkerhetsmessig effekt, samt publikums krav til service-nivå.

Av biltilsynets øvrige oppgaver kan nevnes:

— Registrering av kjøretøy

— utferdigelse av vognkort med melding til det sentrale motorvognregisteret

— kontroll av kjøretøy

— førerprøver — utferdigelse av førerkort

— fornyelse av førerkort

— meldinger til sentralt førerkortregister

— endel forvaltningsoppgaver

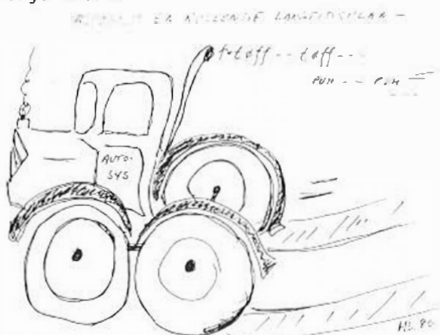
Av forvaltningsoppgaver kan nevnes:

— oppfølging av beregnede, ikke betalte avgifter.

— kontroll og oppfølging av at forsikringsplikten er oppfylt.

Det sier seg selv at kontaktflaten er stor — og at biltilsynet er — og skal være en service-institusjon. Vi arbeider ansikt til ansikt — hele dagen —

med dem vi skal betjene — og det kreves av oss at vi kontinuerlig er ajour med lover og regelverk, — og at tjenesten overfor publikum skal skje raskt.



Den 30. mars 1978, sendte Vegdirektoratet ut til høring, en forundersøkelse vedrørende informasjonssystem for motorvogner og førerkort. — Forundersøkelsen var foretatt under ledelse av kontorsjef Bjørn K. Nærnes, og kom ut som et informasjonshfte, «AUTOSYS». — Det bar bud om store letterlser i biltilsynets arbeid. Bl. a. ved forenkling av rutiner og innføring av EDB.

«AUTOSYS» gav oss forhåpninger om å kunne gi publikum bedre service — i form av lettelser i regelverket og hurtigere saksbehandling.



I forbindelse med registrering, holdes nå et stort manuelt register. Enhver endring av eierforhold, forsikring, kontroll, av-og påskiltning etc., må i dag påføres registreringskort pr. hånd. — Et tidkrevende, møysommelig nøyaktighetsarbeid — som har lett for å hope seg opp.



Ofte er kommunikasjonen sentralt — ytre etat altfor langsom. Det gir som resultat at publikum blir svært misfornøyd med oss. — Spesielt i disse avgiftstider. — Henvendelsene hagler ned over hodene våre.



Stadig voksende bilpark, — overføring av førerkortregisteret i sin helhet til biltilsynet, — alt øket presser på en underbemannet etat. — Det

har bare ikke vært mulig å løse alle oppgavene tilfredstillende. — Oppgavene med forenkling av rutiner og regelverk, samt overgang til EDB er omfattende, det vil ta tid, — men håpet om at det skal komme — er der.

Ved henvendelse til kontorsjef Bjørn K. Nærnes i Vegdirektoratet, oppnevnt til prosjektleder for AUTOSYS-prosjektet fra 18/1-80, får vi opplyst om prosjektets gang:

Sentralt førerkortregister er kommet i drift. Biltilsynet over hele landet blir forsynt med mikrofilmkort 1 gang i måneden. Innen 1. juli 1980, vil disse bli sendt ut med 14 dagers mellomrom.

Envidere — vil det bli satt i gang prøvedrift med delprosjekt for en landsomfattende database, beroende på vognkortregister og førerkortregister — med spørreterminaler.

I første omgang vil terminal-driften bli satt i gang ved biltilsynet i Moss og Oslo, samt Vegdirektoratet. — Dersom prøvedriften viser seg vellykket og de budsjettmessige forutsetninger er tilstede, kan en videreføring til samtlige av landets biltilsynstasjoner komme på tale.

Prøvedriften forutsettes å ville pågå i ca. 1 år.

De manuelle registrene vil sannsynligvis bli avvirket. Micro-filmkortene vil under nyordningen, tjene som reserveregistre for databaseregistrene, når disse måtte falle ut av en eller annen årsak.

Mikrofilmkortene har vært og er en god hjelp, men disse har et høyst begrenset opplysningsinnhold, som gjør at disse ikke fullt ut, kan tjene samtlige av biltilsynets oppgaver.

Nærnes opplyser videre — at det ennå ikke er tatt noe standpunkt til hvordan ajourføringen av en evt. database skal skje, men allerede i prøveperioden vil både politiet og

Toll- og Avgiftsdricktoratet kunne stille spørsmål til databasen.

Det er gledelig at «AUTOSYS»-prosjektet er i god gjenge og vi ser frem til den dag da alle forutsetninger for gjennomføringen er oppfylt.

Marit Larsen

Forts. fra side 27

papirene» og behandler saken som om dette var en ganske almindelig bil som der går mange av på dusinet. Tenk det...

Så har vi det gående. Bilen er ikke forsikret av deg. Der hefter motorvognskatt. Nei, du kan nok ikke betale den her. Så må du betale registreringsavgiften. Du må på postkontoret, samme hvor langt det skulle være dertil. Det interesserer ikke vesenet i skranken. Var det mer? Ja, før bilen kan tas i bruk, må vi ha underskriften til selger, og bilen skal kontrolleres. Jassåå, han er i oljå eller han er i «loddå», som de sier på Karmøy. Snakk om å gjøre det vanskelig...

Men det går vanligvis greit når en rutincrt bilforhandler ordner med disse tingene.

Det hender ofte at folk har reist mange mil for å ordne med registrering av bil, men får ikke ordnet noe på grunn av at papirene ikke er i orden. En telefonforespørsel kan ofte svare seg.

Jo, der er nok mange ting som virker irriterende, men som er påbudt å gjøre for at du skal kjøre lovlig. Vi tenker ikke på deg som har liten tid. Vi tenker på dere alle. I tur og orden. På dine medmennsker i trafikken, og at du har en trafikkisikker bil. Men har du planer om å kjøpe bil, campingvogn eller annet kjøretøy, så ta en tur til biltilsynet. Vi vil nemlig svært gjerne stå til tjeneste. Kanskje vi kan spare deg for ergelser, så det kan vær turen verd.

K.B.G.

Intervju med biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen

Hvor langt er intensjonene for biltilsynets virksomhet i henhold til st.m. nr. 79 (74—75) oppfylt?

For vårt eget fylkes vedkommende — ligger vi langt etter i de planene som det var lagt opp til når det gjelder kjøretøysseksjonen.

Hovedårsaken er at da de enkelte tiltak som var foreslått da St.m. nr. 79 skulle settes ut i livet, var vi inne i en periode med økonomiske innstramminger, — og det har igjen ført til at stillingsantallet er lavere enn det som var foreslått i Stortingsmeldingen.

Videre har innføringen av EDB i biltilsynet — som var forutsatt — blitt sterkt forsinket. — Dette har medført at det vesentlige av nye stillinger er blitt tilført kontorseksjonen.

Dette igjen har gått ut over kjøretøysseksjonen.

Kontroll av kjøretøyer ved innkallelse, er et av de få områder hvor biltilsynet selv kan regulere arbeidsmengden — i motsetning til førerprøven — som reguleres av presset fra publikum.

Hva mener du om utviklingen i biltilsynet etter inkorporeringen i vegvesenet?

I Stortingsmeldingen var det ikke tatt standpunkt til sammenslåingen med Vegvesenet. Spørsmålet om tilknytningen var stilt åpent. — Derfor gikk arbeidet med integreringen — parallelt med Stortingsmeldingen.

I en slik omstillingsfase er det mange problem som skal løses, — ikke

minst når det gjelder spørsmål av organisasjonsmessig art. — Dette har lagt beslag på mye av biltilsynets tid.

Det har til en viss grad utviklet seg til en del møtevirksomhet. — Det er mange som mener at vi kanskje bruker for mye tid til møter, kurs og konferanser — men dette er ikke bare et resultat av integreringen i vegvesenet, men et ledd i den demokratiseringsprosess som foregår i samfunnet — med medbestemmelse for de ansatte. — En kan vel si at Vegvesenet i Rogaland har vært spesielt opptatt av dette.

Det som kan diskuteres — er om møtevirksomheten har:

- den rette form
- riktig innhold
- rette personer med på møtene
- om møtene er godt nok forberedt

Imidlertid — tør jeg påstå — at vi allerede ser konkrete rasjonaliseringsgevinster som resultat av møtevirksomheten.

Et godt eksempel er det POU — prosjekt som nå pågår ved kontorseksjonen v/biltilsynet i Stavanger. Gruppen som har arbeidet med dette prosjektet — har riktignok brukt en del av sin arbeidstid til møter — men det resultatet som gruppen er kommet til, vil bety en rasjonaliseringsgevinst på 1 1/2 stilling v/kontorseksjonen i Stavanger. — Disse stillingene kan da overføres til annet viktig arbeid.

Dersom møtene kan gi slik gevinst — er det innlysende at møtetiden er vel anvendt.

Det ser heller ikke ut til at Vegdirektoratet eller Samferdselsdepartementet har full oversikt over hvor langt man er kommet med gjennomføringen av St.m. nr. 79 — på landsbasis — i det Vegdirektoratet har sendt ut et omfattende spørreskjema vedrørende driftsdata i biltilsynet. — Et skjema som forøvrig er mottatt med blandede følelser av de ansatte.

Mener du at Biltilsynet fungerer bedre — etablert på fylkesplan enn som tidligere — Biltilsyn delt på distrikter?

Her gjelder det samme som for integreringen i Vegvesenet. Endel av de ansatte vil ikke merke så stor forskjell i det daglige arbeid. — For enkelte kan det kanskje fortone seg som at systemet er blitt mer tungrodd — eller at vi har fått mer byråkrati.

Biltilsynets arbeidsforhold og arbeidsmuligheter — er de blitt bedre innenfor rammen av nyordningen og etter integreringen i vegvesenet? — Er det blitt for stor båsmentalitet, for mye byråkrati?

Vi har nok fått større utviklingsmuligheter, men vi har kanskje ikke selv vært flinke nok til å utnytte disse mulighetene.

Men hensyn til integreringen i Vegvesenet — vil dette bedre seg etter hvert som vi får lære vegvesenet øvrige organisasjon å kjenne — og dermed i større grad dra veksler på disse.

Jeg kan nevne et praktisk eksempel fra det siste: I forbindelse med planlegging av glattkjøringsbane i Sør-Rogaland, stilte vedlikeholdsavdelingen personale og utstyr til disposisjon til utstikning av banen. Overing. Nilssen ved Veglaboratoriet — stilte omgående sin avdeling til disposisjon til

grunnundersøkelse, trafikkteknisk avdeling stilte seg på kort varsel til disposisjon i forbindelse med avkjøringsproblematikken etc.

Med et slikt samarbeid som de øvrige avdelinger har vist — har vi vunnet inn verdifull tid.

Imidlertid er det naturlig at både vegdirektoratet, vegsjef, biltilsynssjef og personalet ved biltilsynsstasjonene har hatt behov for en viss tid til å få klarlagt myndighetsområde og samarbeidformer.

Det ser nå ut til at vi øyner konturene av det fremtidige organisasjonsmønster.

I denne forbindelse vil jeg presisere at det nå er viktig for oss i biltilsynet å forberede oss på en rekke oppgaver som i de nærmeste år vil bli delegert fra Vegdirektoratet til den ytre etat.

I den prosessen må alle i biltilsynet være villige til å se på de nye oppgavene med nye øyne — og om oppgaver kan løses på andre måter — og stadig være villige til å prioritere på ny.

Intervjuer
Marit Larsen

Forts. fra side 49

Tilløp til ulykke er en viktig faktor i denne sammenheng. Dersom noen har vært utsatt for tilløp til ulykke kunne det vært interessant å få vite om det ble gjort noe slik at det ikke vil skje igjen, eller om noen har forslag til vernetiltak for å bedre forholdet. Når det gjelder den generelle sikkerheten på arbeidsplassen så er det ønskelig at alle som har forslag til vernetiltak sender inn forslag til forslagsordningen så snart som mulig.

Husk at et forslag kan virke ubetydelig på papiret, men kan ha stor betydning for sikkerheten på arbeidsplassen.

Sigve Næsheim
verneleder

Intervju med stasjonssjef Aardalsbakke ved biltilsynet i Stavanger



Stasjonssjef Aardalsbakke

1. Du begynte som bilsakkyndig ved stasjonen i Stavanger i 1958 og overtok som stasjonssjef etter bilsakkyndig J. Jacobsen i 1978.

Hvordan vil du i grove trekk karakterisere den utviklingen som har skjedd i vårt etat i dette tidsrommet?

Ja, jeg vil si at utviklingen nærmest har vært ufattelig, vi har vel mer enn en gang spurt oss selv og andre om hvordan dette skulle ende. Første «sjokket» fikk vi vel da bilrasjoneeringen ble opphevet i 1960 og bruktimporten kom i gang for alvor. An-

tall kjøretøy i 1960 var ca 18 000, nå ved siste årsskifte var antallet 96 309 og da er Egersundsdistriktet skilt ut.

Biltaller er jo en pekepinn på hva her ellers er av aktiviteter. Vi kontrollerte forresten et ganske stort antall biler i forhold til ansatte i de årene, det har dessverre gått tilbake med den virksomheten.

Omorganiseringen av biltilsynet er for lengst et faktum, i alle fall på papiret. J. Jacobsen forlot oss tidlig i gjennomføringsfasen, han hadde ca.

42 år tjeneste bak seg og syntes vel det kunne være nok. I den praktiske gjennomføringen av omorganiseringen skjer det jo stadig noe. Vegdirektoratet delegerer en hel del oppgaver til fylkene og det meste ender ute på stasjonene, men hvor er saksbehandlernes?

Antall ledere i biltilsynet er øket voldsomt. Nå har vi tre seksjonsledere og en stasjonssjef. Det er klart det vil ta noe tid før vi finner frem til en arbeidsform og arbeidsfordeling som fungerer velorganisert, til nå synest det å ha blitt mer tunggrodd, men jeg håper det er en overgang.

2. Det er i dag flere grupper ansatte i biltilsynet. (Bilførerkontrollører, kjøretøykontrollører(eks. Har ansettelsen av disse mer spesialiserte medarbeiderene svart til forventningene.

Jeg var jo opprinnelig svært enig i at det burde ansettes kjøretøykontrollører og bilførerkontrollører. Jeg er vel ikke så sikker lenger.

Problemet er nok at de med ingeniørkompetanse ble «isolert» med førerprøver — tidligere også med fornyelsesprøver — slik at de øvrige oppdragene og ikke minst utviklingsarbeidet i biltilsynet har lidd under dette og til dels stoppet helt opp.

Vi gjorde antagelig en feil ved at vi ikke anatte bilførerkontrollører i samme «tempo» som kjøretøykontrollører. Det vil fortsatt være grunnlag for diskusjon om hvilke stillingsgrupper etaten har mest behov for.

3. Enkelte av de ansatte synes kanskje at arbeidet er blitt noe ensidig med denne spesialiseringen?

Dette har jo sammenheng med det

foregående spørsmålet og det er vel ingeniørgruppen som kommer dårligst ut.

Nå oppleves nok dette noe forskjellig. Enkelte trives med et spesialfelt og ser en oppgave i det. Men de som har skaffet seg en utdanning som de nesten ikke får benytte seg av og må utføre annet arbeid som ikke har den samme interesse, føler seg naturlig nok ikke helt vel. En viss spesialisering er nødvendig, men selv om arbeidsområdene er svært omfattende og forskjellige på de to «tekniske» seksjonene, er der likevel gode muligheter for ingeniører som vil arbeide tverrfaglig.

4. Vi bor jo i en såkalt «oljehovedstad». Skaper dette problemer med hensyn til å få tak i kvalifiserte medarbeidere?

Ja, det skal være sikkert at det gjør. «Vår bransje» har vel sjeldent kunnet velge og vrake i fullt kvalifisert personell med tverrfaglig kompetanse på trafikk — og kjøretøy.

Nå er det imidlertid nærmest umulige tilstander på teknisk side og ikke helt enkelt på merkantil side heller. Her kommer jo lønnsforholdene inn også og selv om lønn ikke er av de største motivasjonsfaktorer så må det være et visst forhold til andre med samme utdanning og praksis.

Da jeg ble ansatt for snart 22 år siden var vi 11 søkere til den stillingen, nå opplever vi å avvertere — gjerne flere ganger — uten å få en eneste søker som har den formelle utdanning og praksis i orden.

5. Biltilsynet har jo overtatt utstedelse og fornyelse av førerkort. Har dette medført problemer for Biltilsynet?

Beklager, men dette må bli stryk.



Dette har gått langt bedre enn ventet takket være helhjertet innsats fra alle som ble involvert. Og ikke å forglemme at vi fikk nye lokaler på Sandnes akkurat tidsnok. Men det er en sterk belastning for kontorseksjonen som har mått påta seg denne nye oppgaven. Vi fikk som kjent bare to kon-



Det gjaldt det førerkortet jeg sendte inn for 3 måneder siden.

torfuksjonærer overført fra Stavanger Politikammer.

En av de tingene som berget oss ved oppstartingen var at bilsalget var sterkt redusert i forhold til tidligere slik at vi hadde «litt å gå på».

Nå har jo bilsalget øket igjen, så kontorseksjonen har det ikke lett. Samarbeide med politiet, lensmenne og fylkeslegen har fungert meget bra.

6. Av andre nye oppgaver kan det nevnes kontroll og godkjenning av tankbiler. Transport av farlig gods. Føler du at vi blir «pådyttet» nye oppgaver uten at dette følges opp med utstyr, opplæring, personell?

Ja, det har vel alltid vært slik i Biltilsynet at vi blir «pådyttet» nye oppgaver, så vi er vant med det.

Nye oppgaver er en utfordring, men forberedelsene både sentralt og lokalt er utilstrekkelige.

Transport av farlig gods er enda et nytt arbeidsfelt for biltilsynet. Vår mann her er seksjonsleder Thorsen som foreløpig er «en ensom ekspert» på området.

7. Hva med trafikkulykkesarbeid nå og i fremtiden?

Er det ikke et uttrykk at det er vanskelig å spå, spesielt om fremtiden?

Trafikkulykkesarbeidet slik det drives i Biltilsynet i Stavanger nå er en bistand til politiet og domstolene. Stort sett konsenterer det seg om tekniske undersøkelser av kjøretøyene, en og annen åstedsbefaring evt. med rekonstruksjon og i noen få tilfeller hastighetsberegning.

Jeg tror ikke vi bør utvide dette arbeidet mer, det vil i tilfelle bli meget

resurskrevende. Samfunnet får neppe igjen for innsatsen rent trafikksikkerhetsmessig ved at alle biltilsynsstasjonene i landet skal prioritere dette arbeidet svært høyt. Men vi bør kunne bistå politiet som nå og møte i retten som sakkyndige.

Enkelte kontorer i landet bør gjerne engasjere seg noe sterkere og i samarbeid med «andre eksperter» skaffe etaten mer viten om årsakene til ulykkene slik at ressursene på noe sikt bedre kan settes inn på riktig sted før ulykkene skjer.

8. Det arrangeres i dag en rekke kurs — konferanser — gruppearbeider — POU osv. Synes du at resultatet av alt dette tilsvarer den tid og arbeid som nedlegges?

Jeg synes nok at pendelen har svinget vel langt over. Det er blitt for mye møter og greier, spesielt etter at vi for alvor ble innkorporert i Vegvesenet. En del møter er nødvendige, men vi bør nå tenke igjennom dette og justere opplegget etter hvert.

9. Rasjonalisering/forenkling er (burde være) et nøkkelbegrep. Ser du muligheter innen vårt arbeid?

Ja, jeg «skimter» vel noen muligheter. POU arbeidet er et første tiltak på kontorsiden. Vi venter med lengsel på forenkling med trafikksikringen og på litt lenger sikt databehandling i hele registreringsarbeidet.

På teknisk side er det først og fremst

førerprøveopplegget som bør rasjonaliseres noe.

I kjøretøykontrollen ligger det vel tilrette for EDB, men den nærmest lille rasjonering bør være typegodkjenning av lastebil og busschassiser.

10. Har du spesielle ønsker for fremtiden?

Vel, det kan være så mange ting det. Bl.a. at lønns og arbeidsforhold må bli slik at vi kan fungere mer tilfredsstillende enn nå og kunne konkurrere med andre når det gjelder å beholde/å få ansatt medarbeidere. At vi greier å få til forenkling og rasjonalisering slik at vi kan komme mer over på trafikksikkerhetsarbeid. Nå bruker vi svært mye tid til å holde orden med registrering/omregistrering av kjøretøy, skatter og avgifter, førerkortutstedelse m.v. Alt dette er nyttig og nødvendig for samfunnet, men det binder for mye av ressursene våre, og vi kan neppe regne med særlig utvidelse av staben her på stasjonen.

Selv om vi nå satser mer på utekontroll, bør effektiviseringen føre til at kontrollhallen blir bedre utnyttet og at vi får bygget på et kontrolløp for lastebiler. Dette bør stå ferdig i 1982.

Videre er det ønske om at det skaffes tomt til en ny stasjon sør for Sandnes slik at stasjonen her kan avlastes noe. Den bør bygges som «fullverdig» stasjon, men kontrollhallen bør spesialinnredes for person/varebiler i alle fall i første byggetrinn.

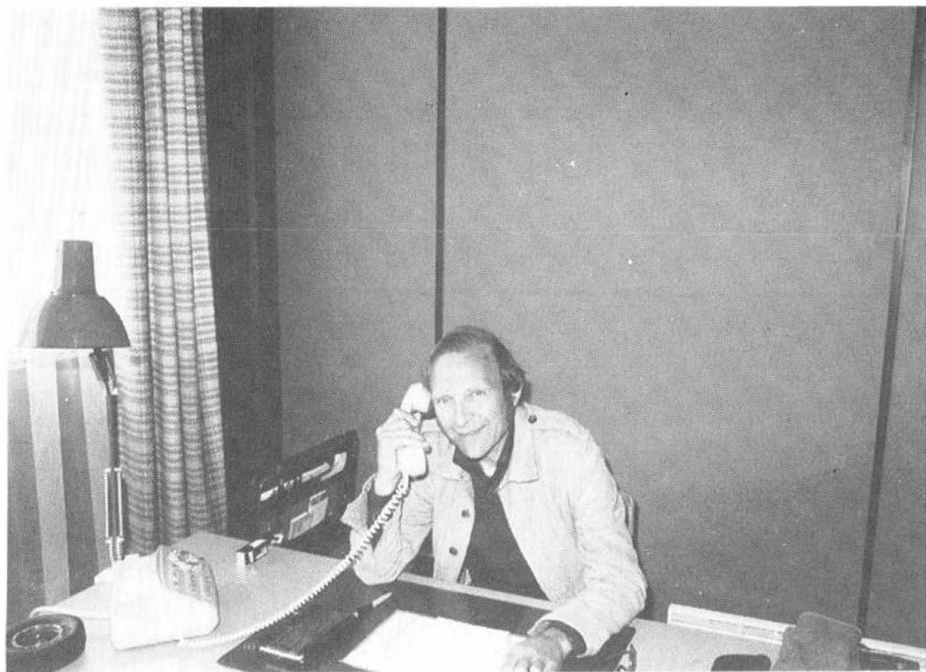
avd. ing. Sverre M. Thu

Vi besøker biltilsynets avdelingskontor på Sandnes

Biltilsynet i Stavanger har fått eget avdelingskontor med førerkortavdeling på Sandnes fra høsten 1979 — noe alle på Sandnes og Jæren er svært glad for. Behovet for en førerkortavdeling på Sandnes har vært stort i mange år — og de to kontor-damene som ble med «flyttelasset» fra hovedkontoret på Mariero til Vibemyr på Sandnes sist høst har nok å henge fingrene i, men de stortrives

og skryter av kundene — (la oss håpe det er gjensidig). Foruten de to nevnte kontordamer som er fast på kontoret kommer 2—3—inspektører ut hver dag fra hovedkontoret på Mariero. De bytter på å reise og vi har inntrykk av at det er svært så populært med en «Sandnes-tur» nå og da.

Vi har slått av en prat med seksjonsleder Ivar Eikehaug som fast besøker Sandnes-kontoret hver fredag. Han



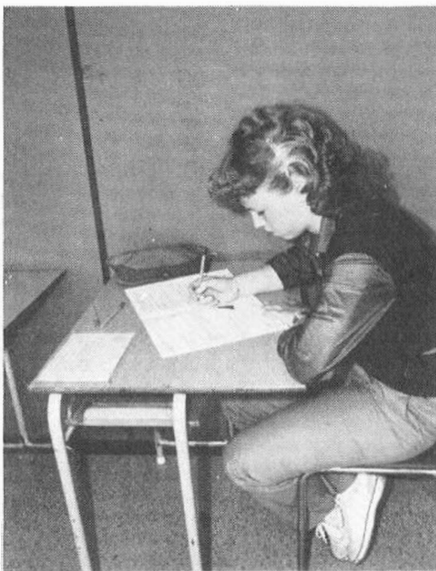
Ivar Eikehaug

er kjempefornøyd med avdelingskontoret og er enig med oss at behovet har vært stort i mange, mange år. Vi vil prate litt om **førerprøven** — hvor stor er strykprosenten f.eks.?

— Den er desverre noe høyere enn ønskelig, rundt 16% for kl. B (vanlig bil).

— Hva er årsaken til det?

— Vel, årsakene kan være og er mange, det trenger ikke nødvendigvis å være elevens feil, feilen kan like gjerne være hos sjåførskolen — eller hos oss. Vi arbeider ganske intenst for å prøve å finne årsaken til den forholdsvis høye strykprosenten — for vi mener at god service er å få strykprosenten så lav som mulig. Vi er nemlig et servicekontor og vi bør arbeide litt med å vise det.



Kandidaten i full sving med å besvare den teoretiske delen av førerprøven som er 1. stopp på «veien til førerkortet» hos Biltilsynet. Ingenting å si på konsentrasjonen.

— Er førerprøven vanskeligere nå enn før?

— Mange mener nok det, ja, og i og med at trafikken øker — så øker automatisk opplæringen av elevene, d.v.s. at en krevde stadig mer av en kandidat før han/hun kan «slippes ut» i trafikken, det er nemlig ingen spøk å sitte bak et ratt i f.eks. rushtiden nå for tiden.

Forts. fra side 48

Overingeniør Bassø skreiv i Teknisk Ukeblad i 1901 om Hårr bru: «Da man i den tid (1838) selvfølgelig hadde vanskelig for å kile sten av faste blokker, således som man nu med letthed gjør, har man øyensynlig vært nødt til å transportere sten til velmuringen temmelig lang. Til en liden bro ved Hårr på Jæren fraktet man endog hvelvstenene helt fra Hardanger. Men så har mann også fått et utmerket hvelv, som antagelig vil stå i mange menneskealdre.»

I 1948 vart elvelaupet under brua søkkt ca. 2 m. i samband med ein kanal frå eit dyrkingsfelt lenger aust. Ved sprengningsarbeid i kanalen under brua, vart det brukt sprengstoff frå landminer etter siste krigen. Ved ei slik sprengning vert det fortalt at heile brua løfta seg, men roa seg til att på rett plass. Det vart sett opp forstøttningsmurar i kanalen under brua og nytta ein del betong for å binda saman fundamenta. Elles er brua slik ho var bygd i 1838—39.

Det var mykje tungtrafikk over brua like fram til 1963. Då vart riksveg nr. 44 omlagd og ligg no nærare ned mot Hårr-stranda. Men Hårr er endå i bruk. Den gamle riksvegen gjennom Hårrgarden og nord om Hårr bru vart omklassa til fylkesveg i 1964.

Ole Tafjord.

— Prøves elevene bare nede i sentrum?

— Å neida, motorvegen f.eks. er en plass vi prøver elevene. Der får de vise oss hvordan de kjører inn på en motorveg med akselrasjonsfelt. En annen viktig ting er hvordan de oppfører seg ved kjøring i 80 km. Joda, motorvegen blir flittig brukt av oss.



Teoriprøven blir rettet av kontordamen. Kandidaten venter spent på resultatet, som i dette er tilfellet var meget godt.



Teoriprøven er bestått og neste skritt er kjøreturen i skolevogna.



Under selve kjøreturen nede i sentrum av Sandnes. Fotgjengerne til venstre venter på grønt lys.



Prøven er over og bestått. En kjempeglad jente smiler lettet til fotografen i det hun overrekkes førerkortet for kl. B.

— Dere har trappet opp «skolekontrollen», er det så?

— ja, det har vi, det vil med andre ord si at vi har satt opp driftsplan for skolekontrollen. Vi avlegger hver kjøreskole et jevnlig besøk og «sjekker» utstyr, måten den drives på osv., for eventuelt å avdekke svakheter med f.eks. elevene. Elevene bør naturligvis få best mulig opplæring ved kjøreskolene, slik at de møter godt forberedt opp til prøven ved Biltilsynet, da synker muligens strykprosenten — ikke stiger i takt med trafikken som nå, smiler seksjonsleder Eikehaug, og vi smiler tilbake — og er enig.

T. Rypestøl



Første gratulanten utafør kontoret var sjåførlæreren. (En klem vanket det også).

Om å få førerkort

Der snakkes om utvikling og rasjonalisering på alle områder.

Men jeg må tilstå at når det gjelder å ta «sertifikat» som det hette for omkring 50 år siden, så går det galne veien. I 1931 fikk jeg tilbud om å få kjøre en ny fin varebil dersom jeg tok certifikat, altså.

Der var få privatbiler og ingen kjøreskole. Jeg husker ikke at noen i kameratgjengen kjørte bil. Vi var for det meste eiere av sykler. Om søndagen kjørte vi tur, og de som hadde kjærester hadde henne på stangen eller bakpå bagasjebrettet.

Jeg bestilte kjøretimer hos en drogsjåfør. Etter 3 timers kjøring sa han at jeg styrte så godt at jeg kunne ta prøven. Trafikkreglene gikk ut på at jeg skulle holde høyre side og høyst 25 km i timen. Han forklarte at

motoren befant seg foran under panserlokket, bare sånn at jeg var oppmerksom på dette dersom bilsakkyndig Alsaker skulle finne på å spørre om noe sånt. Så kjørte jeg da med ham, og under prøven måtte jeg kjøre opp en bratt bakke. Jeg hadde ikke sjaltet fra 3.dje til 2.net gear før i motbakke. Jeg forstod imidlertid at her ville dette bli nødvendig og i god fart nede i bakken sjaltet jeg hurtig og uten noen form for hugging gikk det strykende opp bakken, og Alsaker nikket fornøyd.

Førerkortet kostet kr. 5,— og øvelseskjøringen var kr. 2,50 pr. time, plus legeattest 2,50, så det ble litt dyrt. Men så var det ikke så mange heller som kunne kjøre tur med kjæresten i fin varebil, lånt av sjefen.

K.B.G.

Konversasjon

Tidligere kollega, bilsakkyndig Hovland, skulle innlede en samtale under en førerprøve på Sandnes. Mens de kjørte gjennom et boligstrøk forsøkte han seg med følgende:

«Det er her «sossen» på Sandnes bor.»

Ja, svarte førerprøvekandidaten. «Du bor kanskje her du og.»

«Misforståelse»

Under en annen førerprøve på Sandnes ble kandidaten stående unødig lenge foran et veikryss. Køen av biler bak ble større og større, men her skulle det etter kandidatens mening ikke kjøres videre, tross for at anledningen var tilstede.

Til slutt brast det for den bilsakkyndige. «Skal vi bosette oss i dette krysset?»

Noe forfjamsset svarte kandidaten: «Nei, nei, eg bur på Bryne eg.»

Nylig satt en kar i ekspedisjonen og ventet på å få avlegge prøve for føring av såkalt minibuss. Den bilsakkyndige hilste og spurte om bilen sto klar. Jo da, alt var i orden. De gikk sammen ut og satte seg inn i en minibuss som sto utenfor. Karen starter opp og skal til å rygge ut da det plutselig banker på døren. Utenfor står en mann som høflig spør: «Undskyld, men er ikke dette min bil?» Den bilsakkyndige ser bort på karen bak rattet, og denne svarer: «Ja, det er ikke min bil» Karen som skulle avlegge prøven trodde at bilen tilhørte biltilsynet og at den sto til disposisjon for slike prøver.

Mannen som eide bilen tok det hele pent. Han hadde tilfeldigvis et ærend innom vårt kontor og hadde bare glemt å ta ut nøklene å låse dørene.

«Stedfortrederne»

En morgen for en del år tilbake, skulle en av de bilsakkyndige kjøre en kl. 2 prøve. Sjøførlæreren kom inn i ekspedisjonen og sa fra at bussen sto klar med kandidaten bak rattet. Da den bilsakkyndige kom ut, var bussen forsvunnet. Sjøførlæreren ble hentet men han forsto ingenting. Etter en halvtimes venting kommer bussen svingende i god fart inn på plassen. I bussen er der to mann. Døra blir åpnet og førerprøvekandidaten som sitter bak rattet, begynner febrilsk å forklare:

«Jeg satt her og ventet på den bilsakkyndige, da «han der» kom inn og satte seg i bussen. Jeg spurte om jeg skulle kjøre, og «han der» svarte at det var i orden. Turen gikk innover Hillevåg og Lagårdsveien uten at det ble sagt noe. Da vi kom til Klubbgt. spurte jeg om vi skulle ta til høyre eller venstre, og «han der» svarte bare at det var det samme for han. Jeg tok til høyre ved Aftenbladet og spurte om jeg skulle ta videre oppå Langgt. Til svar fikk jeg at jeg kunne kjøre hvor jeg ville for hans del. Da først fikk jeg mistanke, og spurte om han ikke var bilsakkyndig.

Nei, han var ikke bilsakkyndig, men elev ved skjøreskolen som skulle ha sin første kjøretime med bussen. «Han der» trodde det var sjøførlæreren som satt bak rattet.

S. T.

Bilsakkyndig

I Rogaland fylke skal der fra 1. januar 1927 av Arbeidsdepartementet oppnevnes følgende sakkyndige til kontrol av motorvogner og prøvning av førere m.v.:

I sakkyndig for Dalane, Jæren og en del av Ryfylke sorenskriveri samt Stavanger med stasjon i Stavanger. Anslått ordinær årlig inntekt ca. 9000,—.

I do. for Karmsund og en del av Ryfylke og Sunnhordland sorenskriveri samt Haugesund med stasjon i Haugesund. Anslått ordinær årlig inntekt ca. kr. 6000,—.

Med hensyn til de sakkyndiges gjøremål og godtgjørelse m.v. henvises nærmere til avertisement i «Norsk Kunngjørelsestidene» nr. 276.

Stillingene vil fortrinnsvis bli besatt

med menn med teknisk utdannele og inngående teoretisk og praktisk kjennskap til automobiler. De sakkyndige må ikke være økonomisk interessert i motorvognindustri eller handel med motorvogner. Der taes forbehold om mulige forandringer med hensyn til de sakkyndiges stilling, til distriktsinndelingen, antallet av sakkyndige, deres godtgjørelse m.v.

Ansøknng om midlertidig ansettelse i disse stillinger stilles til Arbeidsdepartementet og sendes til Fylkesmannen i Rogaland fylke innen 20. november 1926. Ansøknngene må inneholde opplysninger om utdannelsen og tidligere virksomhet og må være bilagt med bekreftede attestavskrifter.

Fredag 24 december

Automobilkontrollørerne er opnævnt.

**I Stavanger og Haugesund beholdsvis
Cornelussen og Alsaker.**

Oslo: I henhold til bestemmelserne i den nye motorvognlov, som trær ikraft 1. januar 1927, har Arbeidsdepartementet opnævnt følgende sakkyndige til kontrol av motorvogner og prøving av førere:



De første bilsakkyndige i Stavanger og i Haugesund



Ing. Olaf Alsaker



Ing. Halfdan Corneliussen

En samtale med den bilsakkyndige.

En av «Stavangeren»s medarbeidere har snakket litt om biler og bilister i 1929 med den bilsakkyndige, ingeniør H. Corneliussen.

På spørsmål om hvor mange biler der er innregistrert i hans distrikt i 1929 svarer ingeniøren, at antallet er 1600, derav 210 nye biler. I 1928 var der 1415 biler. Tallene for motorsykler er henholdsvis 70 og 90. Av det samlede antall motorkjøretøier i 1929 var 120 midlertidig ute av bruk.

— Det går tilbake med motorsykle-
ne!

— Ja. ●g det må foruten veinettets utvikling tilskrives den omstendighet, at man nu kan få biler som bedre passer for den enkeltes behov. Dessuten er prisforskjellen mellom en liten bil og en motorsykel med sidevogn i grunnen liten — i all fall i forhold til den større nytte man har av en bil.

Bilprisene 1927

NY PRISNEDSÆTTELSE



Den ypperligste Buick.
 som nogensinde
 er bygget,

PRISERNE

STANDARD					
24	5-dørs Sport-Touring	8.750	27	5-dørs 4-dørs Sedan	9.080
24	4-dørs Sport-Roadster	8.600	26	2-dørs Coupe	9.725
24	7-dørs Touring	9.585	26	4-dørs Country Club Coupe	10.185
24	5-dørs 2-dørs Sedan	9.125	28	4-dørs Coupe	10.180

MASTER					
35	5-dørs Sport Touring	11.190	50	7-dørs Sedan	18.750
35	7-dørs Touring	12.250	50	5-dørs Sedan	14.875
35	4-dørs Sport Roadster	13.800	35	4-dørs Coupe	11.800
35	4-dørs Sedan	11.625	35	4-dørs Handicap	11.250
35	4-dørs 5-dørs Sedan	12.200	51C	4-dørs Country Club Coupe	13.625



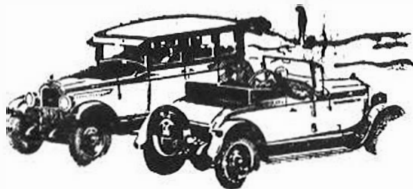
Det lyder utrolig at OAKLAND Six, som allerede nu yder sig stor værdi for kjøpssummen, har kunnet undergå en ydeligere prisnedsættelse. Årsagen er at OAKLAND nu blir samlet her i Skandinavien, og de herved indvundne besparelser kommer straks publikum til gode.

Det er derfor intet under, at OAKLAND vinder og beholder kjøpernes tillid.

PRISERNE

Touring	Kr. 7800	4-dørs Sedan	Kr. 8520
Roadster	8825	Landau Sedan	10100
2-dørs Sedan	9600	Landau Coupe	6900

frt Oslo inkl. reservedel.



Stor prisnedsættelse

Hvorledes er det mulig?

Jø, den stadig stigende efterspørgsel paa Oldsmobile har gjort det hensigtsmæssig for os at samle vognene paa den skandinaviske fabrik. De besparelser, som indvindes i told og frakt, kommer i overensstemmelse med General Motors sunde forretningsprinsippet straks det automobilkjøpende publikum til gode.

Sammenlign Oldsmobile med hvilken som helst bil i samme prisklasse, og De vil ikke betænke Dem paa at vælge Oldsmobile.

DE NYE PRISER:

Touring	... Kr. 6280
2-dørs Sedan	... 6925
4-dørs Sedan	... 7900

frt Oslo inkl. reservedel

Autoriserte Oldsmobile forhandlere

En ny stor prisnedsættelse

belyser PONTIACs hurtig voksende popularitet. PONTIACs enestående succes i Amerika helt fra den først kom paa markedet har forplantet sig hertil landet. Den stadig stigende efterspørgsel paa denne ideelle familievogn har gjort det mulig for os at sætte produktionen op, og som følge deraf at foreta en ny, væsentlig prisnedsættelse. Det har tidligere været utænkligt at kunne tilby en 6-cylindret indelukket kvalitetsbil til PONTIACs utrolig lave pris, og det er derfor intet under at PONTIAC straks har alsat igjennem og er blitt en af de mest populære automobiler paa markedet.

PRISERNE

2-dørs Sedan	... Kr. 6150
Landau Sedan	... 7375
Landau Coupe	... 7275

frt Oslo inkl. reservedel

En pensjonist ser tilbake og forteller

Husker du noe fra dine første år hos Statens Bilsakkyndige? Det er Klara Risvold vi spør. Vi finner henne i en koselig leilighet i høyblokken på Kristianslyst. Her kan hun sitte og se ned på Biltilsynets nybygg (fra 1969) på Mariero. I dette bygget avsluttet hun en lang og tro kontortjeneste ved bilkontrollen i Stavanger, før hun våren 1973 gikk inn i pensjonistenes rekke. — Jo, hun husker faktisk litt av hvert, og fortelle det kan hun:

Jeg husker godt den dagen jeg begynte som kontordame hos bilsakkyndig Corneliusen. Det var den 9. desember 1931. Jeg skulle vikariere for en venninne av meg, Borghild Tønnessen, som var blitt syk. Dessverre ble hun så syk at hun døde allerede i januar, og dermed ble jeg værende på hennes plass. Jeg fikk 100 kr. måneden i lønn. Corneliusen betalte meg av sin egen kontorgodtgjørelse. Siden fikk jeg 125 kr. og deretter 175 kr. pr. måned, men det var lenge etterpå. Da vegdirektør Rønning (tror jeg han het) kom på besøk en gang i 30-årene, ordnet han det slik at jeg fikk 250 kr. i månedslønn. Fast ansettelse fikk jeg imidlertid ikke før etter 11 1/2 år. Det var i 1943 at Rød ved Vegkontoret ordnet med den siden av saken.

Bilkontrollen holdt til i et lite hus ved siden av Corneliusens våningshus i St. Olavsgaten. Opprinnelig en løe, tror jeg, som ble innredet. Vi hadde 2 garasjer og 3 små kontorer. Det ene kontoret hadde Corneliusen, utenfor han satt jeg, og det tred-



Klara Risvold

je var for bilsakkyndigassistentene. Vi hadde spartanske forhold. Det var ikke snakk om noen «luksus» hverken kontormessig eller sanitært. Vannklosettet var gjerne tilfrosset i månedsvis om vinteren, og slik skulle det være til det tinte opp. Det skulle «repareres» fra naturens hånd. Vi hadde ett felles håndkle, husker jeg, men til slutt fikk jeg overtalt Corneliusen til å spandere ett på hver av oss.

Corneliusen var igrunnen en streng mann med mange prinsipper. Det stod respekt av han, og hans ord var nærmest lov. Sjøførlærer Sommerstad sa det slik: «Har Corneliusen sagt at et hus e svart, så e det svart, sjøl om det e kvitt». I telefonen måtte

jeg si «insjenør» Corneliussen og ikke «injenør». Siden ble det vanlig å si bilsakkyndig i telefonen, og det falt jo lettere. Hadde jeg skrevet et ord feil, eller kanskje bare uteglemt en bokstav, ble han fryktelig sint. Han kastet brevet fra seg og ba meg skrive et nytt. — Likevel satte jeg stor pris på Corneliussen, og jeg gikk utvilsomt i en god «skole».

Corneliussen hadde førerprøve med 4 elever om formiddagen og 4 om ettermiddagen hver mandag og torsdag. Trafikkreglene fikk de spørsmål i inne på kontoret. Da satt de 4 kandidater på en sofa eller chaiselongue (som vi sa) og Corneliussen satt på en stol rett foran. Døren stod åpen ut til mitt kontor slik at jeg kunne følge med på «forestillingen». Skiltene og reglene måtte kunnes, det skal være visst. Oppkjøringen var et kapittel for seg. For å komme inn på gårdsplassen, hvor kandidaten skulle snu bilen, måtte han kjøre gjennom en ganske smal port. Hvis bilen berørte en av portstolpene var det selvsagt stryk. Porten var faktisk det «nåløye» en måtte gjennom for å få «lappen».

Av og til reiste Corneliussen bort for helsens skyld. Til Vikersund bad eller til Skotsborg bad i Danmark. -- Jeg husker da hans far, skipsreder Corneliussen, døde og skulle begraves. Likfølget gikk fra hjemmet den gangen, og utanfor huset stod en vogn med 2 hester foran. En av byens fine fruer hadde nettopp fått førerkort. Nå kom hun i full fart — nærmest på 2 hjul — rundt gatehjørnet. Dette stred mot all god takt og tone, og Corneliussen ble meget indignert. Han snakket om det i land tid etterpå.

Vanligvis hadde vi en bilsakkyndigassistent. Men assistentene hadde til

å begynne med denne jobben som byrke. jeg husker Brodahl, som hadde eget ingeniørkontor, og Bjarne Høie fra Vegkontoret. I 1936 ble imidlertid Johan Jacobsen fast assistent. Jacobsen ble jo siden bilsakkyndig i Hauge sund og deretter i Stavanger. Han var forresten min sjef fra 1958 og til jeg sluttet.

Jeg førte et bilregister i store protokoller. Den gangen var det slik at hver bil fikk nytt kjennemerke når den skiftet eier. Dermed ble det litt innviklet for den «uinvidde» å finne frem i protokollene. Dette benyttet Corneliussen seg av under krigen da tyskerne kom og skulle rekvirere kjøretøyer. Tyskerne ville ha hjelp av oss, men Corneliussen nektet bestemt. De fikk «vær-så-god» finne frem i protokollene selv. Han gav seg ikke på det.

En gang jeg sorterte posten fant jeg en illegal avis. Med det samme kom det en tysker inn døren. Jeg fikk skjøvet avisen inn under en av protokollene, men jeg ble helt nervøs. Og selv om det gikk godt, tok jeg etterpå avisen og puttet den i ovnen.

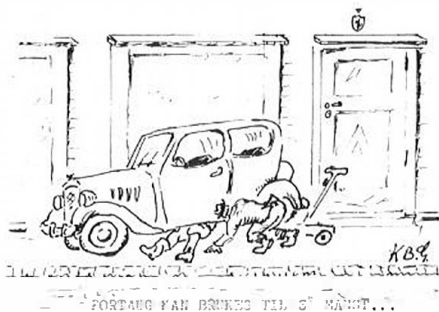
Frk. Risvold har mange flere minner, men vi nøyer oss med disse «klippene».

Frk. Risvold og jeg mener — at selv om det er navngitte personer i intervjuet — så er det ikke noe i disse historiene som kan virke «støtende» på noen nå lenger.

Alle vet jo at 30-årene var «harde» og at bilkontrollen hadde trange «kår» den gangen.

Haugland

Litt om biltilsynet i Haugesund



Fortauget kan brukes til så mangt. Det kan brukes av fotgjengere til å gå på. Men dersom disse fotgjengere gikk i Karmsundsgaten måtte de kan-

skje skrive over en bilsakkyndig som lå halveis under en bil og sjekket kingbolten.

Ja, bilsakkyndige i Haugesund brukte fortauet til kontrollhall, åpen og luftig sådan — helt til 1971 da Haugesund fikk nytt bygg.

Arbeidet med registrering av kjøretøyer foregikk til 1964 hos politiet, som sendte meldinger om alle registreringer til bilsakkyndiges kontor. Det var derfor 2 parallelle registre og atskillige skjemaer å fylle ut.

I årene før bruktes penn og blekk for kulepennen ble sett på med mistro.



Det trøttandes biltilsynet

Det er ikke til å komme forbi at forholdet mellom biltilsynet og publikum har vært — og tildels er — så som så. Og grunnlaget for friksjonen er kanskje også tilstede.

Folk har det travelt. De vil bli ekspedert straks de kommer. Når de får høre at, nei det blir noen timers venting på vognkortet — begynner irritasjonen så smått. Men du trodde det

bare var deg og tenkte ikke at kanskje et par snes andre også skulle ekspederes.

Men du skal bare ha dette vognkortet, så skal du gå igjen straks, det er enkelt. Mer forlanger du ikke. Men før dette vidunder av en brukt personvogn du har kjøpt skal registreres, vil den typen i skranken «se litt på

Fortsettes side 9

I 1964 var kjøretøybestanden omkring 12000 i distriktet, og nå fulgte en tid med stadig økning av antall kjøretøyer og likeså nye typer av vogntog, trailere og særskilte typer av kjøretøyer som krevde særskilte kontroller og godkjenninger. Nye lover og forskrifter har derfor, jeg hadde nesten sagt — fulgt i kjølvannet, hvad det ofte også har.

Det er ikke lite lesestoff som er tilført biltilsynet i de siste snes år.

Den store ekspansjonen skjedde i de siste 35 år. Det er ikke så rart at eldre folk ikke er på linje med den moderne trafikk med trafikklys og rød mann o.s.v.

I 1967 var der i Norge over 900.000 kjøretøyer. 10 år etter var tallet fordoblet til 1.759.330.

Men som sagt i Haugesund fikk vi eget bygg i 1971, og var derfor i stand til å kunne ivareta de nye og flere oppgaver som kom etterhvert. Det var et stort fremskritt å kunne betjene publikum med større lokaliteter, og mer moderne apparater. På kontorsiden ble kontormaskinene mer og mer automatiske.

Det var en mann som spurte en bilsakkyndig etter en bil og registre-

ringsnummeret. Det var utenfor kontoret, og den bilsakkyndige svarte at han ikke hadde bilregistret i lommen. Bilregisteret bestod av 5—6 sværskap; men faktisk har utviklingen gjort at den bilsakkyndige kan ta det i lommen nå, så utrolig det enn høres ut.

Vi har det nå på microfiche der bilene og eiernes data ligger tettere enn sardiner.

Inkorporeringen av biltilsynet i vegvesenet vil etter hvert bidra til å se motorvognen og dens bruk av vegene i en større sammenheng.

Man kan spørre seg selv: Er biltilsynet nå en ferdig institusjon, er den en ferdig enhet i vegvesenet klar til å ta seg av noe så omfattende som all motortrafikk i landet.

Det er for mange faktorer i bildet til at en kan besvare et slikt spørsmål.

Tekniske nyvinninger, kjøretøyenes konstruksjon, hastighet, form og størrelse gjør at myndighetene stadig må ha et våkent øye for utviklingen framover. En må forsøke gjennom lovgivningen å sikre ferdselen både for mennesker og andre verdier.

K.B.G.

Trafikkproblemer før



Trafikkproblemer før.

Andersen kom en dag ikke forbi Skjoldestrømsbilen som skulle til byen med melkespann, gods og folk som satt og ristet utover landevegen. Bak kom altå Andersen med lastebilen. Det var dengang vegen var smal og farten bedagelig. Men Andersen hade liten tid. Han tutet med hornet flere ganger men uten resultat. Han mistet tålmodigheten og sa til sidemannen. «Nå kjøre eg tett innte bilen sånt at du hoppe bort på stigen. Så krype du øve taket og banka på rutå». Tom krabbet forover

panseret, hoppet bort på rutebilen under fart, og så bar det opp på taket.

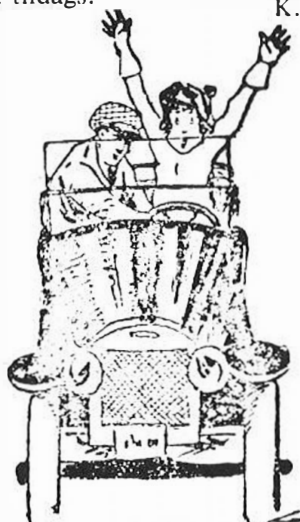
Det var en forskrekket sjåfør som plutselig så en hånd på frontruta som banket på og viftet med tommeltotten at kursen måtte endres inn til siden.

Som rutebilsjåfører flest beholdt han fattningen og slapp straks Andersen forbi. Men det er neppe å anbefale en gjentagelse av eksperimentet nå tildags.

K.B.G.



Torvkonen kjører selv sin bil.



Ta rattet! Ta rattet!

Biltilsynet i Egersund



Biltilsynet i Egersund i sin nåværende form, er av relativt ny dato. Stasjonen hvor vi idag holder til ble offisielt åpnet den 13. desember 1978. Lokalene leies av firma Bilservice A/S, som driver bilverksted og forretning, og ligger sentralt til, like ved riksveg 44.

Stasjonen har idag fem ansatte, og ledes av stasjonssjef Leif Ødegård. Utenom ham har vi inspektør Petter M. Sivertsen, adm. sekretær Georg Eie, og kontorassistentene Ingunn Sømme og Gølin A. Skarre. Fra høsten av blir vi seks, idet stasjonen skal utvides med en ny inspektør.

Ved stasjonen utføres alle oppgaver som er tillagt Biltilsynet. Det omfatter registrering, kontroll og taksering

av kjøretøyer, utlån av prøvekjennemerker, avleggelse av førerprøver og fornyelser, godkjenning og kontroll av kjøretøyverksteder og kjøreskoler, utrykning og etterforskning i forbindelse med trafikkulykker m.m.

Stasjonen dekker kommune Bjerkreim, Eigersund, Lund og Sokndal, men får også henvendelser fra andre tilstøtende kommuner.

Før Egersund fikk eget Biltilsyn, måtte alle disse tjenester utføres i Stavanger. Når det gjaldt førerprøver, ble disse avlagt i Egersund ved at sensorer fra Biltilsynet i Stavanger kom til Egersund på faste dager. Det sier seg selv at dette var en tungvint og lite tilfredsstillende ordning for folk i distriktet.



Kontroll av store og små kjøretøyer foregår parallelt.

Vi tror derfor at det ble hilst med glede av såvel bilforhandlere, kjøreskoler og trafikantene i distriktet den dagen stasjonen i Egersund ble åpnet.

Vi som daglig tilbringer vår arbeidsdag her, må ellers si oss stort sett godt fornøyd med vår arbeidsplass, selv om behovet for mer plass allerede er åpenbart. Arbeidsmiljøet er trivelig og kontakten og tonen mellom kollegaene er god.

Hvis vi beveger oss ned en etasje kommer vi inn i kontrollhallen. Her foregår all kontroll av nye og gamle kjøretøyer. Hallen er utstyrt med moderne tekniske hjelpemidler for kontroll av både bremses og annet utstyr.

Fra stasjonen foregår det innkalling

av kjøretøyer til periodisk kontroll til bestemte tider. Dette er mest konsentrert til perioden høst/vinter. Utover våren og sommeren blir utekontrollen intensivert. I tillegg til periodisk kontroll foregår kontroll i forbindelse med omregistrering og ombygning av kjøretøyer. I den forbindelse kan vi nevne at i disse dager er arbeidet med montering av ny vekt ved stasjonen i full gang. Dette vil avhjelpe et stort behov, idet vi til nå har vært nødt til å sende kjøretøyene av gårde utenbys for veiing.

I hallen foregår dessuten kontroll av kjøretøyer etter anmodning fra politi og lensmenn, samt etterkontroll i forbindelse med tidligere kontroller. I forbindelse med etterkontroller må nevnes at en har fått til et godt

samarbeid med autoriserte kjøretøyverksteder i distriktet. Disse sørger for å reparere de feil som er anført på Biltilsynets kontrollseddel, og sender tilbake kvittering til Biltilsynet for at arbeidet er utført og feilene rettet. Eieren av kjøretøyet kan på denne måten bli spart for en ekstra kjøretur i forbindelse med frammøte til etterkontroll. Samtidig blir Biltilsynet fritatt for tidkrevende etterkontroll, og får kapasitet til å ta seg av andre oppgaver. Hvis eieren skulle ønske å heller møte opp hos Biltilsynet for etterkontroll, har han selvfølgelig full anledning til det.

Ved stasjonen drives også et utstrakt samarbeid med bilorganisasjonene som et ledd i arbeidet for større trafikksikkerhet. I disse dager blir det således i løpet av noen kveldstimer utført bremse- og dekkkontroll i samarbeid med Norges Automobilforbund.

Som det vil fremgå er oppgavene ved stasjonen mange og varierte, med de fordeler og ulemper dette medfører ved en liten stasjon. Men alt tatt i betraktning — en trivelig arbeidsplass.

G. Eic



» Inspektør P. M. Sivertsen i arbeid »

Skjema

I dag fikk jeg « h e t t å » — mildt sagt. På pulten min lå et langt, tjukt brev fra Vegdirektoratet, som inneholdt en haug av skjemaer som skulle fylles ut. «Auene» ble større og større etter hvert som innholdet ble avslørt. Overskriften lød:

SKJEMAER.



«OPPFØLGING AV VIRKSOMHETEN I BILTILSYNET».

De skal altså sjekke om vi gjør nok. Det kan jeg forstå, men det må da være en grense. Tenkte på å sende ut et skjema til Dem og spørre om de kan finne ut hvor mange årsverk de har brukt på å ringe hit og dit i 1979, men det går vel ikke.

Så nå sitter vi her med et drøss av skjemaer foran oss, krysser av og ser på klokka. Folk som kommer innom tror vel at vi er sprø.

Jeg må vel gå til anskaffelse av stoppeklokke for å følge med og få det helt nøyaktig. Sette den i gang hver gang telefonen ringer i tilfelle det skulle være spørsmål fra masete forsikringselskap eller andre som vil ha opplysninger om det ene og det andre. Slår av klokka når jeg har fått slengt på røret og noterer.

Selvfølgelig bruker vi en del årsverk på dette, men det spiller visst ingen rolle, så lenge vi får statestikk.

Akkurat nå holder vi på å spore opp tall fra 1979 og de første månedene i år. Vanskelige greier og kort svarfrist. Burde vi ikke fått beskjed før? Nei, det er det visst ingen som tenker på.

jeg har forresten funnet ut at det mangler en ting på det «derre» skjemaene.

HVOR MANGE ÅRSVERK BRUKER BILTILSYNET PÅ Å LAGE STATISTIKK?

Med hilsen
Biltilsynet i Egersund

På utekontroll med biltilsynet

«Den stopper vi! Den ser mistenkelig ut!»

Det regner og blåser med kuling fra nordvest, og vi er på utekontroll med Biltilsynet i Egersund, representert ved stasjonssjef Leif Ødegård og inspektør Petter M. Sivertsen.

Ovenstående utbrudd er myntet på en personbil av en noe eldre årgang som har vakt de to herrers interesse.

Det er en fredag kveld i april, og vi befinner oss på noen av de mest trafikkerte veiene i distriktet.

Trafikken er livlig tidlig på kvelden, tiltross for det sure været. Alle kjøretøygrupper ser ut til å være representert — fra mopeder til store vogntog.

Hvordan reagerer så trafikantene på slike kontroller? Vi retter spørsmålet til en del av de som ble stoppet.

Alle som ble spurt, var positive til slike kontroller, både de som det ble notert feil på, og de som kunne kjøre videre uten anmerkning.

På spørsmål om det var lenge siden de sist var blitt stoppet for kontroll, varierte svarene fra «aldri blitt stoppet før» — til «ble stoppet i kontroll for ca. to måneder siden». En av de spurte hadde kjørt bil nesten hver dag i over 30 år, og dette var første gang han ble stoppet for kontroll. «Det var litt spennende dette», kommenterte han, «jeg ble så nervøs at jeg ikke husket hvor lysbryteren var». Ja, ja, kanskje ikke så rart når det var første gang på over 30 år.

Alle de spurte, med unntak av en sjåfør på vogntog, syntes det var altfor få kontroller av denne type. Trailersjåføren syntes det kunne klare seg. Det ble ofte nok, mente han.

På spørsmål om de selv foretok regelmessig kontroll og ettersyn av bilen sin, svarte alle de spurte et klart ja, noe som vi setter et stort spørsmåltegn ved, når vi var vitne til alle manglene som ble notert, noen av til dels alvorlig karakter og åpenbart ikke av ny dato.

Det tradisjonelle svar når det ble funnet feil ved f.eks. lys, uteble heller ikke. «Kan ikke skjønne dette, alt virket jo igår».

At det kan være vanskelig for Biltilsynet å alltid feste lit til slike utsagn, kan vi godt skjønne. På en bil hvor det med all tydelighet fremgikk at det måtte være minst flere uker siden den avslitte og rustne ledningen til baklykten hadde vært tilkoblet, kom eieren med utbruddet «jammen baklyset virket jo da vi startet». Ja, ja, det er lovlig å prøve seg, er det ikke så det heter.

Etter hvert som været ble mer og mer utrivelig, ble vi mer og mer glad for å kunne krype inn i bilen og varme oss på en hardt tiltrengt kaffetår.

Når en sitter slik i bilen og filosoferer over biltrafikk og mennesketyper bak rattet, gjør man seg jo visse refleksjoner. Hva er det som får tilsynelatende ellers fornuftige folk til å kjøre rundt med slike alvorlige mangler på bilen sin, at de rett og slett blir avskiltet på stedet ved en tilfeldig kontroll. Forstår ikke slike personer at de er livsfarlige både for seg selv og sine medtrafikanter. Eller gir de blaffen og regner med at «det går godt».

Når vi fikk se et dekk hvor gummien var vekkslitt slik at ståltråder stakk



Sjåføren på vogntoget mente at det var mer enn nok kontroller.

fram, er det slik at en nesten er redd for møtende trafikk på heimveien.

Vi lykkes til slutt å lokke de to lovens representanter inn i bilen ved å vifte med termosflasken, i håp om å få slå av en liten prat. De syntes upåvirkelig av været, men så hadde de nok også av erfaring kledd seg på en atskillig mer fornuftig måte enn undertegnede

— «Hvordan er inntrykket av kjøretøyene på landeveien etter noen slike kontroller som dette?» Vi retter spørsmålet til Ødegård og Sivertsen, mens de slurper i seg kaffen.

— Det er så forskjellig. Selv om de fleste bilene på veiene i dag er av nyere dato, er det relativt mange feil og mangler. Det er enkelte kjøretøykategorier som skiller seg ut her: Nemlig firmabiler, små varebiler/lastebiler. Her virker det som om sjåføren kun

er ansatt for å kjøre, og ikke har noe ansvar for å holde kjøretøyet i stand. En annen gruppe med mange mangler er varetilhengerne. Her virker det som folk har store vanskeligheter med å holde lysutstyret i orden.

En ting som heller ikke sjelden forekommer er at mens ekstralykter, lettmetallfelger og stereoanlegg i superklassen «skinner» mot en, avsløres store mangler på dekk og bremses. Dette siste gjelder stort sett ungdommer. De har råd til ekstraplystyret, men å holde bilen i forskriftsmessig stand, det har de ikke råd til.

— «Er det ting dere er spesielt på utkikk etter under slike kontroller som denne?»

— Først og fremst at **lys, styring, bremses og dekk** er i orden. Dette er jo de faktorene som har størst betydning for trafikksikkerheten.



Det er tydeligvis ikke alle som foretar regelmessig kontroll av bilen sin.

Men vi sjekker også at gyldig førerkort er tilstede, samt at vognkortet er med og i samsvar med kjøretøyet. Det forekommer jo at kjøretøyer ulovlig blir bygget om for å «lure» avgiftsmyndighetene. Dette slår vi selvfølgelig ned på.

— «Kommer dere over kjøretøyer med mange alvorlige feil?»

— Det gjør vi ved hver kontroll. Vi må ofte etter kontrollene sette oss ned og skrive anmeldelser på ting vi finner særlig graverende. Det er som du har sett ingen sjeldenhet å avskilte kjøretøyet på stedet.

— «Hvordan ser dere på utekontroller, hvilken betydning tror dere dette har for trafikksikkerheten?»

— Etter min mening er det på veien at de trafikkfarlige kjøretøyene blir «luket» ut.

Selv med en effektiv innkalling vil

mange farlige kjøretøyer «gli unna» hallen i måneder selv etter at de er kalt inn. DE møter ikke første gang, andre gang er det ferie, så snøstorm, så står bilen på verksted og ikke blir ferdig...o.s.v. Så kjører de kanskje rundt et halvt år med et trafikkfarlig kjøretøy før det blir fremstilt, eller at skiltene da leveres inn. Det er vel heller ikke til å stikke under en stol at kjøretøyer gjerne «blir ribbet» for ulovlig utstyr, felger og dekk før en kontroll i hallen.

Utekontrollene har en preventiv virkning. Folk «føler seg ikke trygge» når de er ute og kjører uansett tid, vær eller vind. Dette bidrar til at de gjerne tar en titt på kjøretøyet før de kjører.

Et eksempel er at det i det siste året er meget få mangler på dekk. Her viser det seg at informasjonskampanjer og

Personalia

En 60 åring

At årene går og at den enkelte av oss blir eldre er noe vi må leve med. 31. januar var det «vegvesenets glade laks» - Arthur Sjødin, eller bedre kjent som Sjødinen som passerte 60 år. Alle som kjenner han ville nok gjerne gitt han en hilsen med gode ønsker, men desverre kan vi ikke alle nå frem ved slike anledninger.

På Bærheim har det blitt en tradisjon at arbeidskamerater og ledere samles til en liten kosestund i matpausen på dagen eller der omkring. Slik også denne gang, Sjødin kom fredag 1. februar med kaker og kaffi. Det ble anledning for «merkegjengen» og «vegssentralen» til å gi han en



gratulasjon og gode ønsker videre.

Jan Undset som er en av de som har arbeidet lengst sammen med han overakte et tinnkrus med innskripsjon.

E.S.

hyppige kontroller har gitt store resultater.

— «Er utekontroller en populær tjeneste?» Vi ser ut på regnet som siler ned langs bilrutene.

— Jeg tror at utekontrollene er en populær tjeneste. Det er klart at dersom været er stille og fint, er det triveligere enn i dag. Men dersom en kler seg godt kan en «overleve» mange timer etc. Man oppnår en fin kontakt med alle slags mennesker her ute. Det er klart at alle ikke er like blide på at vi finner feil ved bilen («som har vært som en venn for meg i 20 år»). Men stort sett tar folk det med fatning. Enkelte er sogar glad for å bli gjort oppmerksom på feil og mangler.

— «Hvordan fungerer samarbeidet med politi/lensmenn?»

— Samarbeidet med politi/lensmenn i distriktet er det aller beste. Dette gjør at vi ofte er ute

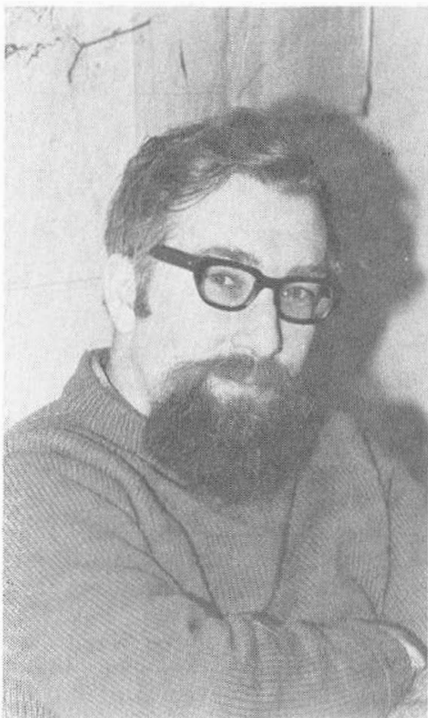
sammen. Da er vi gjerne ute på dagtid med en representant for biltilsynet og en for politi/lensmann. Så får vi ta oss av bilene og de tar seg av førerkortene, med forelegg etc.

At det er mange livsfarlige biler som blir «luket» vekk under slike kontroller, er undertegnede blitt overbevist om etter en kveld som denne på landeveien. Og at dette i høy grad er med på å høyne trafikksikkerheten på våre veier, kan det ikke herske den ringeste tvil om.

Faciten etter en tilfeldig kveld den stunden vi var tilstede, er, at av ca. 50 kontrollerte kjøretøyer var det mangler på omtrent halvparten. En av bilene ble avskiltet på stedet.

Vi samler sammen våre våte notater, og gjør klar til hjemtur, mens vi hører de to karene si til hver sin bil som er blitt stoppet: «God kveld, dette er Biltilsynet, kan vi få se førerkort og vognkort, takk»

«Suldalsvegen» sjølv har forlate vegvesenet



Overing. Per A. Smedberg

Som kjent nærmar anleggsdrifta på Suldalsvegen seg si avslutning, sjølv om det enno vil ta ei tid før anlegget kan seiast å vera heilt ferdig.

Nedtrappinga i anleggsdrifta har også fått den fylje at overing. Per A. Smedberg som har vore anleggsleiar på Suldalsvegen, no har slutta i vegvesenet og gått over til privat verksemd. Smedberg byrja i vegvesenet den 1. februar 1972 då oppstartinga av Suldalsveganlegget vart førebudd.

Han har såleis fått vore med på gjennomføringa av heile dette anlegget, som er det største anlegget til no i vegvesenet i Rogaland si historie. Smedberg hadde sin førebels siste arbeidsdag i vegvesenet den 31. januar 1980.

Vi tykkjer det er leit at Smedberg etter mange og lange overveiningar fant at han ville forlate etaten. På den andre sida kan vi skjønna at han såg ei utfordring i den nye stillinga han fekk tilbod om.

Vi vil få takka Smedberg for den innsatsen han gjorde då han var i vegvesenet. Vi tillet oss dessuten å tru at han har fått mykje god lærdom i si tid her hos oss som han kan bruke hos den nye arbeidsgjevaren sin. Vi vil til slutt få ynskje Smedberg og hans huslyd alt godt i den nye jobben og vonar at dei vil trivast der sør i Hauge i Dalane.

H. Folgerø

Drifta

Esther Fatland er begynt ved Dirdal vegstasjon 1/3 1980

Janne Karin Østebø sluttet ved Dirdal vegstasjon 29/2 1980

Ole Handeland er tiltrådt i stillingen som Info-sekretær fra 1. mai 1980

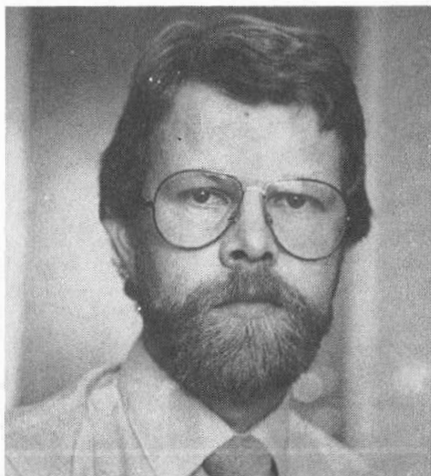
Jeg har nå besøkt de fleste kontorene i Stavanger-området, mange har jeg hilst på (ikke vent at jeg skal klare å huske navnene på en stund), og en del har jeg fått en prat med. Så snart som mulig håper jeg å få anledning til å treffe dere som er stasjonert utenom Stavanger-regionen. For å kunne GI informasjon, er jeg avhengig av å MOTTA informasjon. Derfor håper jeg at dere vil ringe meg, skrive til meg, eller ta tak i meg på annen måte når dere måtte ha noe på lager som dere føler burde deles med flere. Ta kontakt når som helst, og hvor som helst.

Jeg har en mistanke om at det er mange av dere som tar bilder — av anlegg, av maskiner, av arbeidssituasjoner, av andre ting som har med etaten å gjøre. Det ville være fint om dere sendte meg en kopi eller et negativ før de forsvinner i egne album eller arkiver.

Forts. fra side 51

I Rogaland har vi tildels store problemer med forannevnte forhold og dette koster oss årlig store beløp.

Møre og Romsdal vegvesen hadde i likhet med oss sterkt registrert overgangen til større ferjer med større motorkraft og baupropell, men på tross av dette fikk vi inntrykk av at dette var et større problem i Rogaland enn i Møre og Romsdal. Dette kommer kanskje av at i Rogaland nyttes en del større og tyngre ferjemateriell og at enkelte av våre ferjeleier ligger noe mer utsatt til for strøm og vind.



Som redaktør for Rygjavegen vil jeg være takknemlig for synspunkter på det som står i den (også saker dere mener BURDE stått i den, og hvordan stoffet bør presenteres.

På den måten håper jeg vi i fellsskap skal kunne gjøre mest mulig informasjon tilgjengelig for alle som ønsker å benytte seg av den.

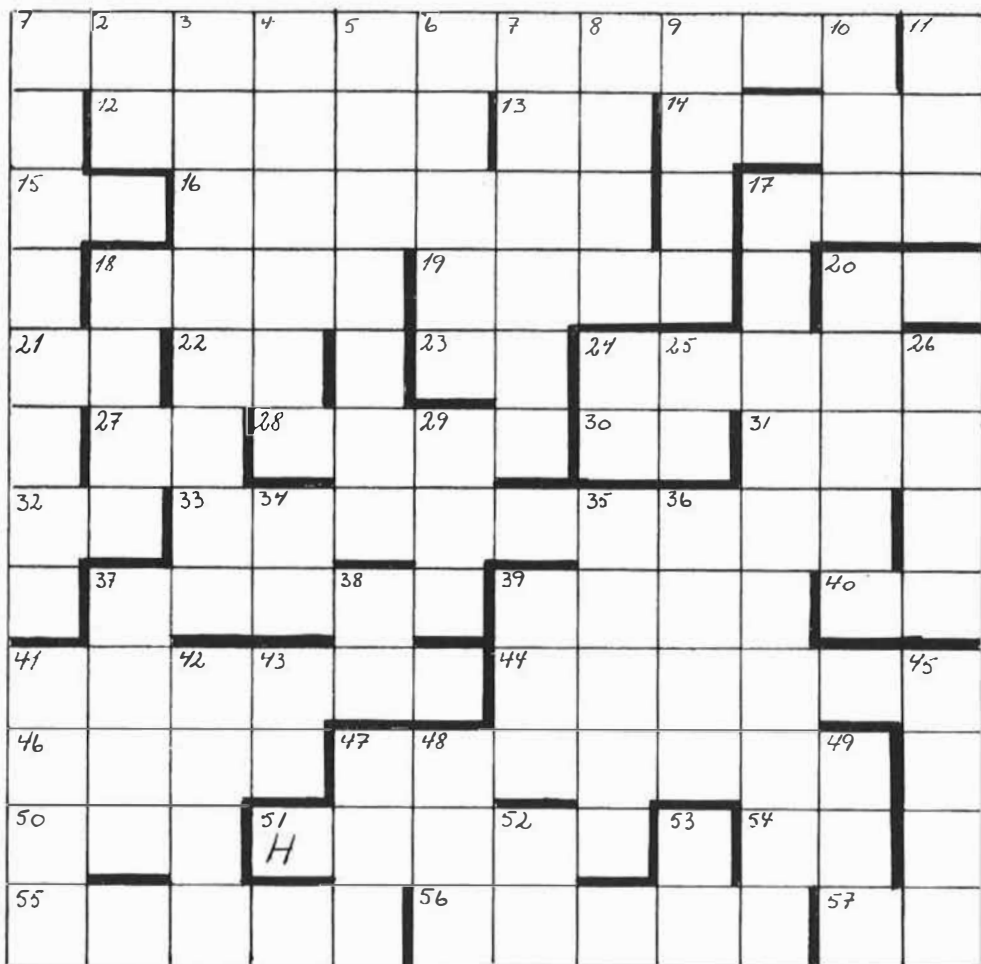
Ole Handeland

Turen til Møre og Romsdal ble på alle måter meget vellykket. I tillegg til det rent praktiske fikk vi også se store deler av Nord-Møre, Romsdalen og Sun-Møre med sin særegen og meget vakre natur.

For dette vil vi i første rekke takke våre utmerkede ledsagere på turen, oppsynsmann L. Dahl og avd. ingeniør. P. Korsbrekke og dernest administrasjonen i de to fylker som gjorde denne turen mulig for oss.

Stavanger 30. april 1980
J. Nesheim

Kryssord nr. 2/80



© li

Innsendt av:

Adresse:

INNLEVERINGSFRIST: 1. AUGUST 1980

VANNRETT:

1. «etat» i etaten
12. sjøfugl
13. pro memoria
14. stråling
15. ly
16. husker
17. vokser blomster i
18. upopulær avgift
19. by i Ukraina
20. ytre
21. neste
22. mesterskap
23. bekreftelse
24. skip
27. ytret
28. genuin
30. utrop
31. negativ følelse
32. like vokaler
33. EDB-språk
37. blodveske
39. Davids borg
40. eksisterer
41. avhendet
44. ukedag
46. beisemiddel
47. Urias' hustru
50. nær slektning
51. herje
54. idrettsleker
55. bib. kvinnenavn
56. vri
57. slette

LODDRETT:

- | | | |
|-----------------|----------------------|------------------------------|
| 1. kjørende | 17. håndbok | 38. retning |
| 2. sjarm | 18. glire | 39. avfall |
| 3. drikk | 20. sjømerke | 41. også norsk |
| 4. trene | 24. som 27 vannrett | 42. narret |
| 5. kjennskap | 25. husdyr | 43. Gunnar Nilsen |
| 6. kjede | 26. bedøvelsesmiddel | 45. julebakst |
| 7. holde utkikk | 29. er temmet | 47. anmoder |
| 8. forskjellig | 34. flatemål | 48. etterlatt formue |
| 9. side på lær | 35. kirkehøytid | 49. tre |
| 10. tall | 36. blomst | 52. kjem. tegn for strontium |
| 11. rekke | 37. alene | 53. gammel hest |

Løsning på kryssord nr. 1/80

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
S	N	Ø	P	L	O	G	E	N	E	L
11	K	A	N	R	O	V	R	I	E	N
12	U	T	S	E	S	E	Å	R	B	O
13	D	U	K	K	E	R	D	R	I	S
14	D	R	E	V	E	N	I	E	L	E
15	A	V	I	R	U	G	G	E	O	B
16	R	E	D	E	R	I	E	R	R	E
17	U	R	E	D	D	N	O	E	U	R
18	F	N	N	E	S	T	E	S	A	G
19	R	I	M	I	N	I	S	E	T	E
20	I	N	B	O	M	E	N	I	N	G
21	E	N	E	Å	R	E	L	Å	S	U

VINNERE:

1. premie: Elfrid L. Steinsvik, Rs
2. premie: Henning Ivarrud,
Nordland vegkontor

Hvis Jesus kom

*Jeg kunne ha god lyst til å spørre:
Hvis Jesus kom til ditt hjem for å bli
der en dag eller to -
hvis han kom - ganske uventet, og
banket på, hva ville du da gjøre?*

*Du ville gi ham det beste værelset
og servere ham den fineste mat.
Utallige ganger ville du si at
du var svært glad for dette
meget uventede besøk,
og opplevelse
uten like.*

*Men om du fra vinduet ditt så
ham komme —
ville du da møte ham med åpne
armer og by den himmelske
gjest velkommen?*

*Eller måtte han vente ved den
lukkede døren inntil du fikk
tid til å lukke opp?
Du måtte kanskje få på deg andre
klær,
få ryddet opp i stuen,
fjerne noen kulørte blader,
og legge Bibelen på sin plass.*

*Det var kanskje andre ting
du ville gjøre:
Skrue av fjernsynet, slå av radioen,
og håpe han ikke hørte
hvilket program du lyttet til.
Fra pianoets notestativ
ville du fjerne noen verdslige sanger,
og få satt salmeboken fram.*

*Kunne Jesus gå rett inn
hvis han kom til hjemmet ditt i
dag?
Ville han bli mottatt med et åpent
og ærlig sinn, eller var det ting
du måtte få forandret før du
ønsket ham velkommen inn?*

*Ville du bite deg selv i leppen for
det siste uoverlagte ord?*

*Hvis Jesus ble en dag eller to hos
deg:*

*Ville du da gjøre de samme ting
som du ellers gjør —
og gjøre dem på samme måte?
Ville dagliglivet fortsette nøyaktig
som før?*

*Ville familiens samtaler være som
ellers er?*

*Ville det falle naturlig å be
når dere går til bords?*

*Ville du synge de samme sangene
og lese de samme bøkene,
og tydelig la Jesus forstå
hvilken føde du får for din sjel?*

*Ville du ta Jesus med deg
der du hadde planlagt å gå?*

*Eller ville du forandre planene dine
bare for en dag eller to?*

*Ville du gjerne han skulle møte dine
venner,
eller ville du håpe de skulle holde
seg borte*

*så lenge hans besøk stod på?
Ønsker du han skal bli hos deg i
lenger tid, eller vil du puste lettet
ut når besøket er forbi?*

*Ja, jeg kunne ha god lyst
til å spørre;*

*«Hvis Jesus kom hjem til deg i dag,
hvis han kom helt uventet,
hva ville du gjøre?»*

*«Derfor, vær også rede!
for Menneskesønnen kommer i den
time I ikke tenker».*

Matt. 24.44.

*Viste Hageby 11. mars 1980
Kjell Dalaker*

«Forskalingssystem for bru»

fra opps.m. ass. Tore Tagholdt med kr. 500,—

Forskalingssystemet er brukt ved bygging av Bjordal bru i Bjerkreim.

Brua er lagt opp på to stykker ståldragere HE 1000 B med en lengde på 24 meter. Senteravstanden på ståldragene er 2,60 meter. Problemet var å for skale den utkragede del av dekket (se skisse) uten å måtte sette opp store støtter i elva. Dette var vanskelig på grunn av stor vannføring i elva.

Det som ble gjort var at en kjøpte gode brukte jernbanesviller og la disse mellom brudragerne på flensen. Vi hadde sju stykker I-bjelker 18 cm høye, og seks meter lange. Jeg konstruerte noen bøyler av AZ-stål (16 mm) og stålplater på toppen. Dette ble laget på Slettebø vegstasjon. Ved hjelp av AZ-skruer ble dette skrudd sammen. SE SKISSE.

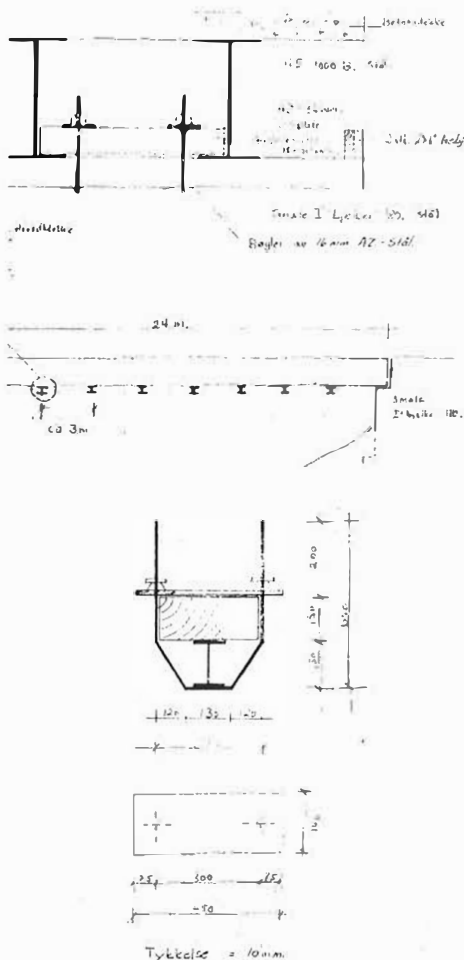
Det ble lagt to stykker 2« x 6« trebjelker utpå I-bjerkene og forskalingsen til utkragerne ble bygget på disse.

Rivingen var meget enkel ved at man bare kunne løsne AZ-skrueene, og hele dekket ble løst straks og rivingen var da enkel.

De konstruksjonsmessige sider ved systemet ble kontrollert av siv.ing. Anderå ved konstruksjonsavdelingen ved Rogaland vegkontor. Det ville være fullstendig sterkt nok, noe som har vist seg å holde stikk. Riving av brua er nå foretatt.

Dette systemet vil også kunne brukes på andre bruer selv om en må gå opp med avstanden, og bruke annet

materiell enn jernbanesviller. Men de samme bøyler, skruer og jernplater kan man benytte flere ganger.



Vegvesenets pensjonistsammenkomster

Administrasjonen har i rundskriv nr. 73/79 til vegvesenets pensjonister forespurt om det kunne være interesse for å danne en Pensjonistforening i Rogaland.

Samtlige pensjonister i sør-fylket som hadde svart positivt på administrasjonens forespørsel var innbudt til en sammenkomst i Posthuset i Stavanger den 11. mars 1980.

Til denne første sammenkomst var følgende pensjonister møtt frem:

Kr. Aspen, Trygg Eriksen, Ludvig Prante, Anders Reina, Olav Stokkeland, Lars Svihus, G.M. Sømme, Birger Tonhaugen, Karsten Torkildsen, Per Hole, Bjarne Steinskog, Peder Gåsland og Ola Tafjord.

Fra administrasjonen møtte vegsjefen, overing. Hauge og adm.sekr. Garborg.

Vegsjefen ønsket pensjonistene velkommen og gav ordet til overing. Hauge.

Hauge orienterte om motorvegens fremdriftsplan gjennom Sandnes og videre sørover.

Etter Hauges orientering ble det servert kaffe og pratet om pensjonistenes interesser og om fremtidige planer for pensjonistsammenkomster.

Etter vegsjefens forslag ble det valgt et foreløpig styre for pensjonistsammenkomstene.

Følge ble valgt inn i styret: Per Hole, formann, G.M. Sømme, Bj. Steinskog, Lars Svihus og Ole Tafjord. Marit Garborg skal fungere som administrasjonens representant i styret.

Det ble videre nedsatt et arbeidsutvalg som foreløbig består av:

Per Hole, Ole Tafjord og Marit Garborg.

Arbeidsutvalget for Pensjonistforeningen arrangerte en sammenkomst for pensjonistene på Eiger Motell onsdag 23. april 1980.

Marit Garborg hilste fra vegsjefen som denne gang ikke kunne være tilstede. Som representant fra administrasjonen møtte Johan Lund.

Fra Rogaland Arbeidsmannsforening møtte hovedtillitsmannen — Markus Wiik.

Vegarbeidsdriften i sørfylket var representert av vegmester A. Lillehammer og oppsynsmennene A. Oddane, E. Sivertsen og T. Tagholdt.

Dessuten var ufo-gruppene i sørfylket tilstede på møtet.

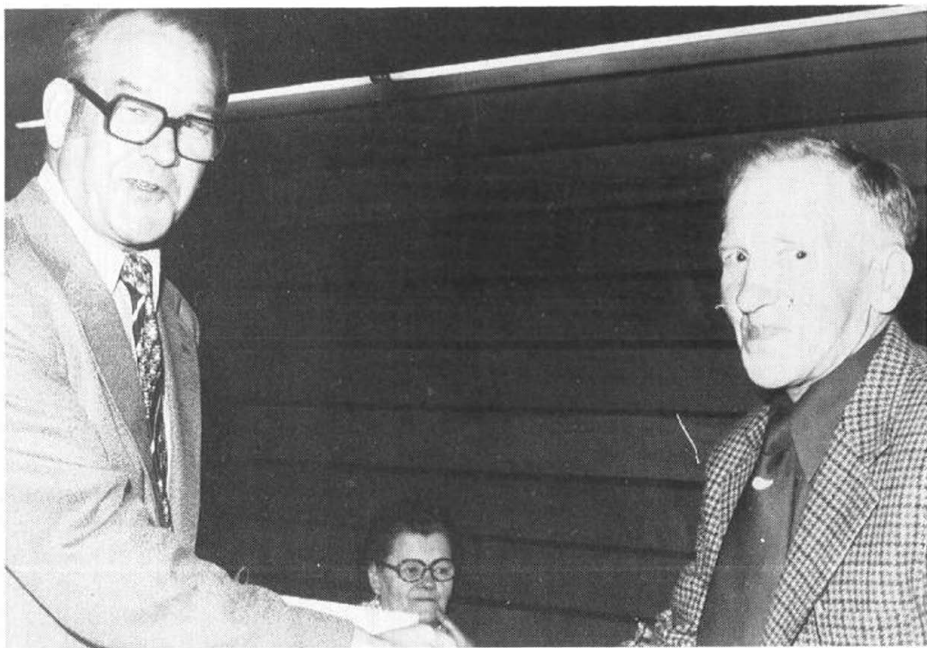
Det var 25. pensjonister fra sørfylket og fra Stavangerområdet på sammenkomsten.

Arbeidsutvalgets formann Per Hole ønsket samtlige velkommen.

Vegmesteren og oppsynsmennene orienterte om arbeidsoppgaver og planer for vegarbeidsdriften i sørfylket.

Ole Tafjord fikk stemningen på topp med sine historier fra heimbygda si i Tafjord.

Vegvesenets grand-old man Ludwig Prante fortalte fra sin tid som ingeniør på Stord og som overingeniør i Rogaland. Prante uttrykte en takknemlighetsfølelse for den velstand og trygghet vi har nå i motsetning til



tidligere. En velstand som den yngre generasjon tar som en selvfølge.

Det festlige samværet fortsatte ved middagen som ble servert kl. 12.00.

Sigurd Ueland og Georg Godtfredsen med fruer var spesielt innvitert til sammenkomsten.

Administrasjonssjefen takket disse for godt og pliktoppfyllende arbeid gjennom mange år. De fikk tildelt gaver og fruene fikk tildelt blomster for sin innsats i hjemmene.

Etter middagen fortsatte samværet med filmfremvisning og innlegg fra de fremmøtte.

Per Hole orienterte om det som hittil er gjort for å få dannet en pensjonistforening for vegvesenet i Rogaland.

Han ba UFO-gruppen om å ta kontakt med pensjonistene for å kunne arrangere sammenkomster i de forskjellige områdene.

Prante takket til slutt for et glimrende arrangement av sammenkomsten i Egersund.

.K. Torkildsen



Forts. fra side 6

bistand til politiet i samband med trafikulykker m.m.

Arbeidsoppgaven som beslaglegger det meste av medlemmenes arbeidstid, så og si 5 dager i uken, er førerprøvene. Dette har flere årsaker, bl. a. har førerprøvene øket i antall, og at det i dag blir brukt lengre tid pr. førerprøve enn tidligere.

Denne utviklingen er sterkt beklaget av medlemsmassen i hele landet, og det vil være foreningens store oppgave fremover å endre arbeidsforholdene, slik at de blir i tråd med det man blir forespeilet i stillingsutlysingen..

Harald ●. Baadsvig
tillitsmann SBF

Om Datatrollet «med nogo attåt»

Som pensjonist får man ofte spørsmålet om hvordan man får tiden til å gå. For mitt vedkommende må jeg si at jeg har vært utrolig heldig. Vegvesenet har nemlig skaffet meg en dobbeltgjenger på halsen, og det har brakt atskillig spenning inn i tilværelsen. jeg er vel formodentlig den eneste i etaten som har oppnådd denne status.

Det begynte med at de faste publikasjoner som «Rygjavegen» og «Vegen og Vi» kom i postkassen til min adresse under navn Harald H. Christiansen. Nå er det uomtvistelig bevist at jeg er døpt og i 76 år har båret navnet Christensen. jeg gjorde derfor et par forsiktige skriftlige henvendelser med anmodning om å se nøyer etter i statens personalregister. Men Datatrollet overså dette suverent, for i neste omgang kom også innbydelse til å delta i pensjonistmøte, men den samme adresselapp påklebet konvolutten.

Da jeg bor alene i en ganske rommelig enebolig måtte jeg gå ut fra at vedkommende person hadde lyktes i å skjule seg på et for meg ukjent sted. Men til tross for en iherdig etter søking over huset fra kjeller til loft og i samtlige skap og større skuffer, har det ikke lyktes meg å bringe ham for dagen.

Og da den tidligere så Hillevågsberømte detektiv Sam Snutter visstnok har innstilt sin virksomhet, er min eneste utvei å be samtlige skarpskodde hjerner i etaten om å være meg behjelpelige med å bringe denne bry-

somme dobbeltgjenger fram i dagslyset. Til gjengjeld skal jeg love å utnevne den heldige finner til livsvarig medlem av amatørklubben «Sam Snutters Venner».

jeg skulle forøvrig heller sett at jeg hadde fått Datatrollet til å sende meg noen av de hyggelige meldinger fra skattemyndighetene, med retur av for meget innbetalt skatt. Skjønt man skal ingenting forsverge i dataalderen dersom en drømmende kvinne lar fingrene løpe con amore over tastaturet foran skjermen.

At den tekniske utvikling også kan føre til andre utilsiktede resultater fikk jeg se da jeg forleden fikk mitt første ettårige førerkort. I anledningen skulle jeg foreviges på nytt, og ble da konfrontert med et bilde som fremviser en strålende «rødvinsnese» som vi sa i gamle dage. Jeg er ikke i tvil om at hvemsomhelst i trafikkpolitiet vil ta frem ballongen straks han ser bildet på førerkortet. Og det selv om jeg med en til visshet grensende sannsynlighet kan dokumentere at min pensjon ikke tillater noen ekstravaganser i omgangen med den forøvrig utmerkede, og av skjønnere høyt besungne druesaft. Med litt vinløv i håret kunne bildet gå rett inn i anegalleriet til de gamle greske baccanter på Olympen, som tilbrakte dagen i edel kappestrid med begersvingning, henslengt på makelige liggestoler og med en skål vindruer til forfriskning. Men dette var riktig nok før de olympiske leker ble profanert til fester som skulle bli brukt til å

Fortsettes side 5

Knut Utaaker «Norad»

Oppsynsmann Knut Utaaker har tjenestegjort i 2 år for Direktoratet for utviklingshjelp «Norad».

Rygjavegens redaksjon har spurt Utaaker om han ville gi en orientering om sitt arbeid for Norad.

Arbeidsområdet ligger i syd-vest Tanzania i ca. 1500 m over havet. Gjennomsnitt-temperaturen er ca. 20—22°. Kaldest i mai—juni. Temperaturen kunne da komme ned i under 10°C. Tørrest og varmest er det i august—oktober. Resten av året er det meget regn. Nedbørmengden i 1979 var over 3.000 mm.

I lavlandet er det varmere (ofte over 30°C) og det er mindre regn.

Arbeidstakerne som var utsendt fra «Norad» fikk relativt gode boforhold. Det var murhus med støpt gulv, kalt vann, wc og dusj. Åpen peis som var i bruk om kveldene mesteparten av året og til tider hele dagen.

De innfødte bodde i hytter av bambus, jordblokker eller betongblokker. Hyttene hadde tak av strå eller bølgeblikk.

Arbeidsoppgaven bestod i å lede arbeid med bygging og vedlikehold av bygdeveger. Veiene som ble bygget var grusveger med 5 m bredde. Undergrunnen bestod for det meste av jord. Når det var passe fuktig ble veien formet ved hjelp av høvel eller bulldoser. Etter utforming av veien



ble stikkrenner lagt og eventuelle overvannsgrøfter gravde. Veiene ble alltid bygd med stort tverrfall og veibanen gikk nesten helt ned i grøften. Nedbørmengden var stor og en måtte ofte anlegge grøfter for å lede vannet bort fra veibanen.

Til vedlikehold benyttet vi vegvoktere som hver hadde en strekning på 5 til 10 km å vedlikeholde. Erosjonen var stor og spesielt brufundamentene og utløp for stikkrenner måtte jevnlig ettersees og eventuelle skader måtte repareres hurtig for å unngå større ødeleggelser.

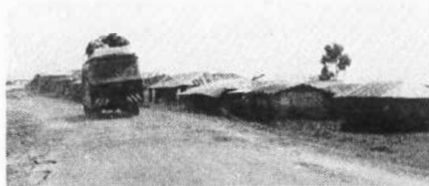
Arbeidsspråket var Swahili og engelsk.

Jeg hadde på forhånd et kort kurs i swahili og da de fleste arbeidsfolkene ikke snakket engelsk, var det i begynnelsen en del språkproblemer.

Tanzania har stor arbeidsledighet. Normal arbeidslønn var ca. pr. mnd. 300,00 omregnet i norske kroner. Kostnadsnivået var nok lavere enn i Norge, men prisene var stadig stigende.

Mulighetene for fritidsaktiviteter var heller dårlige, men når det ikke

Fortsettes side 4



Hårr bru frå 1838

Hårr bru er ei av dei eldste bruene som endå er i bruk i Rogaland. Brua vart bygd i 1838—39 og høyrde til den Vestlandske hovedveg som vegen heitte då. Dette anlegget tok til i Stavanger i 1789 og var kome fram til Hårr bru i 1838. Før den tid hadde me berre Kongevegen over Jæren. Den kunne køyrast med hjulreiskap frå Oгна til Sandnes. Men det var ikkje mange som hadde hjulreiskap i dei dagar.

Men attende til Hårr bru. Me fekk formannskapslova i 1837. Det første Amtformannskapet i Stavanger amt kom saman i Stavanger 25 — 31 juli 1838. På det møtet løyvde dei 1600 s.p.d. til å byggja vidare på vegen frå

Hårr mot Brusand. Det var Amtet som bar kostnaden med anlegget frå Stavanger til Gjermestad bortsett frå ei løyving frå «Kongens kasse» i 1802, denne var 5000 s.p.d. og var venteleg brukt mellom Sandnes og Bryne. Ein del av denne vegen er til endå, frå Bryne, Tubakken og til Øksnevad.

Hårr bru er ei lita kvelvingsbru med lysopning på 6,20 m. Køyrebreidda er 4 m. Det er mura rekkverk på båe endar fram til kvelvet og rekkverk av jern over kvelvet. Dei hadde ikkje teke til å kila stein av større blokker i dei dagar. Steinen i kvelvet på Hårr bru er skifer som er komen frå Hardanger.

Fortsettes side 17



Nå flytter vi igjen

«— og høyt på vognlasset nissen lo, jeg tror vi flytter i lag vi to —»

Hvilke konsekvenser har det for de ansatte i vegvesenet når en ofte må flytte og foreta ny oppdeling av kontorene?

Flyttingen skaper vanskeligheter for de interne kontortjenester og kontakten både internt og eksternt for etaten.

Vegkontoret kommer fortsatt å være oppdelt selv om det nå blir bare i tre bygninger — Posthuset, Knud Holmsgt. 1 og Hotell Atlantic. Dette kommer fortsatt å skape vansker for postombæringen og saksbehandlernes arbeide.

For arkivtjenesten har den stadige

flyttingen skapt store problemer. Arkivet er delvis blitt delt til utekontorene. Den nye flyttingen kan medføre at det fortsatt kan bli en oppdeling. Dette skaper problemer for alle.

Det har vist seg at det kan bli uorden i arkivet som er vanskelig og tidkrevende å rette opp igjen på grunn av mangel på nok og opplært personale.

Det går meget tid til pakking og til rydding i nye lokaler. Der er ansatte ved vegkontoret som har flyttet 9 ganger. En kunne ønske å få en mer miljøvennlig atmosfære.

Neste gang det blir flytting må det være samlet i et bygg for hele vegkontoret.

Målfrid Crosby



VERNETILTAK

Den nye Arbeidsmiljøloven har som målsetting å sikre et arbeidsmiljø som gir samtlige arbeidstakere full trygghet mot fysiske og psykiske skadevirkninger.

Vegvesenet er i denne sammenheng forpliktet til å holde arbeidstakerne med nødvendig personlig verneutstyr.

På den annen side må arbeidstakerne forplikte seg til å benytte det personlige verneutstyret.

Personlig verneutstyr er i noen tilfeller ikke nok for å sikre seg mot skade. Spesielle vernetiltak må til sine tider også til. Vegvesenet er en stor og allsidig arbeidsplass med de fleste

faremomenter. Arbeidstakerne må stadig være på vakt for å gardere seg mot uforutsette faremomenter som kan oppstå.

Det kan være trafikanter som ikke tar hensyn til redusert fartsgrense. Det kan være råkjøring, farlig kjøring, når det arbeides i vegkanten. Store kompliserte gravemaskiner o.l. med lange armer og stort arbeidsområde kan også forårsake ulykke og skade på grunn av menneskelig svikt eller uaktsomhet.

Naturen selv er også årsak til mange ulykker. Store fjellskjæringer, grusbakker, tunneler o.l. kan utløse ras, steinfall som kan ødelegge vegbanen og skade arbeidstakerne.

På store arbeidsplasser har det skjedd mange ulykker opp gjennom årene. Disse blir vanligvis registrert på en forsvarlig måte, mens tilløp til ulykker vanligvis ikke blir registrert godt nok.

Fortsettes side 11

Rapport fra en befaring i Møre og Romsdal 22. og 23. april 1980

Deltakere fra Rogaland:
Arbeidsformann Ånen Fyljesvold,
Erfjord
Spesialarbeider Lars Solvang,
Erfjord
Oppsynsm. ass. Osm. Helgeland, Tau
Avd.ingeniør Jon Nesheim, Stavanger

Ledsagere på turen i Møre og Romsdal var:

Oppsynsmann Leonhard Dahl,
Molde

Avd. ingeniør Per Korsbrekke,
Molde

Vi ankom Molde den 22. april kl. 09.00, og reiste fra Ålesund den 23. april kl. 20.30.

Pga. planer om innkjøp, event. leie, av båt til systematisk vedlikehold av ferjekaier i Rogaland ble det bestemt at representanter fra vegkontoret skulle søke kontakt og råd hos sine kolleger i Møre og Romsdal før noen endelig avgjørelse ble tatt. Videre var en interessert i å se hvordan hele opplegget for anlegg og vedlikehold av ferjekaier var organisert.

Turen til Møre og Romsdal ble planlagt etter innhentede opplysninger fra flere fylker som har ferjekaier tilknyttet det offentlige vegnett.

At Møre og Romsdal ble valgt berodde såvist ikke på noen tilfeldighet. Fylket har i særklasse de fleste ferjestrekninger og følgelig ferjekaier. Videre vil jeg tro at dette fylket skiller seg ut med et meget godt og velorganisert opplegg for anlegg og vedlikehold av ferjekaier.

I fylket finnes tilsammen ca. 100 ferjekaier og av disse er ca. 70 såkalte pelekaier, dvs. både under og overbygning består av tre. De øvrige ca.

30 ferjekaier er bygget i betong og for det meste fundamentert på fjell eller på fast grunn.

Fig. 4 stillinger ved vegkontoret var knyttet til planleggingen og driften av ferjekaier: Overingeniør, avd. ingeniør, oppsynsmann og tekniker. Overingeniøren var formelt tilknyttet anleggsavdelingen mens de øvrige var tilknyttet vedlikeholdsavdelingen.

Arbeidet ute i marken var organisert i tilsammen 5 lag med ca. 6 mann i hvert lag og slik at hvert lag representerte et kokkelag. Av disse drev 2 av lagene utelukket med betongkaier og bodde i brakker på anleggstedet. De 3 øvrige lagene arbeidet med pelekaier og hvert av lagene hadde et spesialinnredet fartøy til disposisjon og idet disse lagene utførte det meste av vedlikeholdsarbeidet var det også dette som var av størst interesse for oss fra Rogaland.

I tillegg til anlegg og vedlikehold av samtlige ferjekaier ble også ferjebraene bygget av vegvesenet på stedet. På vegsentralen var det et eget lag som på heltid bygget ferjebraer. Til monteringen ute ble det benyttet en spesialinnredet verkstedbil med mulighet til overnatting for 2 mann.

Som tidligere nevnt var det spesielt organiseringen av vedlikeholdet av ferjekaiene og i særdeleshet «Pelebåtane» som vi var interessert i. Vårt innleide fartøy som ble brukt til denne jobben led for en tid tilbake motorhavari og i det eieren ikke var særlig interessert i å bekoste ny motor, har en valgt å ta organiseringen i marka opp til ny vurdering.

Båtene i Møre og Romsdal tilhørte vegvesenet og var spesialbygget på



gamle ferjeskrog. Skrogene var innkjøpt fra Møre og Romsdal fylkesbåter. Båtene var ca. 22—23 m. lange og ca. 6 m brede med en hastighet på ca. 8 knop. Hver båt hadde plass til 6 menn + kokken. Kokken var for øvrig den som utførte alt vedlikeholdsarbeide ombord i tillegg til sine daglige plikter.

Hver mann hadde sin egen lugar og i tillegg var det fig. bekvemmeligheter ombord: Bysse, spiserom, salong, vaskerom, verksted og lasterom. På dekk var det montert en moelvenkran, godkjent for 4 tonn, med spesialutstyr slik som hydraulisk pelehemmer og hydraulisk grabb. Utstyret ble demonstrert for oss og funksjonerte helt utmerket. For øvrig var forholdene ombord førstklasses. Mannskapetens tilbragte tiden fra mandag til fredag ombord, gav da også inntrykk av å være meget godt fornøyd med forholdene.

Ferdig innredet vil hver båt komme på mellom 2 og 3 millioner.

Vårt umiddelbare inntrykk var at hele driften med ferjekaier var meget profesjonelt og hensiktsmessig organisert. En vil heller ikke unnlate å nevne en del konstruksjoner som for

oss syntes å være meget gunstige og burde ha interesse også for Rogaland fylke og da slik som

— hydraulisk løfteanordning for ferjebruene uten kjettinger, men med sylinder og stempel montert mellom enkle og lett tilgjengelige skinner i galvanisert stål.

— radiostyrt ferjelem og bom. Også dette virket enkelt og oversiktlig. Dersom strømmen i land var borte var det lagt opp en anordning med strømførende kabel som var lett tilgjengelig for ferjemannskapet og kunne kobles på lysaggregatet ombord i ferjen.

— alt opplegget for det hydrauliske og det elektriske anlegget var installert og lett tilgjengelig i en egen brakke like ved ferjebruene.

— brudekker av gitterstål oppdelt i seksjoner på ca. 2,80 m x 0,60 m. (Kun på de sist anlagte ferjeleier). Brudekkene er vedlikeholdsfrie såvel sommer som vinter og vekten noenlunde den samme som dekker i tre.

— samtlige ferjeleier (ca. 28 stk.) vi besøkte hadde ferjebruer som ble forankret med vaier til ferjen slik at passasjerene i bilene kunne bli sittende under ombord- og ilandkjøring.

Fortsettes side 38

Massekorsbånd

Hårr bru

