

# Rygjavegen



Nr. 4-80

# Innhold:

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

## RYGJAVEGEN

Bedriftsorgan for Statens Vegvesen i Rogaland.

Redaksjonens adresse: Jernbanevn. 1, 4000 Stavanger.

Redaktør: Ole Handeland.

Redaksjonsråd: M. Wiig, S. M. Olsen, N. Egenes, A. Follaug, M. Rullestad, K. Heigre og Chr. Fr. Hansteen.

SULDALSVEGEN.....	s. 3
FASANEN SOM KOM TIL BILTILSYNET.....	s. 5
PENSJONISTSAMMENKOMST I STAVANGER.....	s. 6
TIL VADLA VI FÖR.....	s. 8
UFO-TUR TIL OSLO 18.—20. APRIL 1980.....	s. 9
KONTAKTUTVALGET FOR BILTILSYNET.....	s. 10
UFO-4 PÅ DANMARKSTUR.....	s. 12
VOV-VOV INFORMASJON.....	s. 13
BILTILSYNET OG BRUKTBILER.....	s. 14
TRANSPORTKONTROLL.....	s. 15
SAMORDNINGSGRUPPEN I HAUGESUND.....	s. 17
RØYKING PÅ ARBEIDSPLASSEN OG I KANTINEN.....	s. 20
CUPSEIER.....	s. 21
ÅPNING AV SULDALSVEGEN.....	s. 23
JULEEVANGELIET, LUK. 2. 8—20.....	s. 25
HALLINGKASTET 17.—20. OKTOBER 1980.....	s. 27
NY KOPIERINGSMASKIN TIL REPROTJENESTEN.....	s. 30
PERSONALIA.....	s. 31
RINGVEGEN PÅ NÆRBØ.....	s. 32
UTBEDRINGER PÅ RV 503.....	s. 33
FV. 39 MYSSA — ORSTAD.....	s. 34
VEGDIREKTØREN PÅ BESØK I ROGALAND.....	s. 35
SIKRING AV RASFARLIGE SKRÅNINGER.....	s. 37
JULEKRYSSORD 1980.....	s. 40
EVENTYR.....	s. 42
OPNINGA AV KONGSVEGEN I GUGGEDALEN.....	s. 43
OVERFLATEBEHANDLING AV SPOR.....	s. 44
FLYTTING.....	s. 46
TILLITSMANNENS SPALTE.....	s. 47

*Fra tunneldriften på Suldalsvegen.*

*Foto: Atlas-Copco.*

# Suldalsvegen

**I stedet for «3 minutt med vegsjefen» bringer vi denne gang vegsjefens tale ved åpningen av Suldalsvegen.**

Vi skal i dag markera den offisielle og formelle åpninga av Suldalsvegen, — eit av dei største og viktigaste samferdselsprosjekt i Ryfylke og i Rogaland.

Lokale og sentrale politikarar, folket i Suldal og Ryfylke og ikkje minst vegfolk og ingeniørar har i mange tiår og i minste tre generasjonar sett fram til nett denne dagen.

Det har vore ei lang, lang ventetid, og for mange måtte Suldalsvegen berre bli ein draum som dei ikkje fekk sjå verkeleggjort i si levetid.

For 50 år sidan starta arbeidet i mar-ka med det første byggesteget mellom Kolbeinsveit og Solheimsvik. Det var eit vanskeleg og krevjande arbeid med ein av dei første tunnelane i fylket — tunnelen gjennom Suldalsporten, — ein tunnel som elles vart drev-ven med handboring.

Dei var optimistar då i 30-åra. Fer-jesambandet Solheimsvik—Nesfla-ten starta opp i 1939 som ein reint mellombels løysing medan vegarbeid- det vidare til Våge og Nesflaten skul- le halda fram utan stans. Stortinget sin veg- og jernbanckomite uttala så- leis i 1940:

«Nemnda går ut frå at det innanfor råma for det som vert løyvd i Rogal- and fylke vert halde fram med byg- ginga av Suldalsvegen til Nesflaten».

Slik gjekk det ikkje. Det var ikkje berre krigen som kom og stansa ar- beidet. Andre oppgåver pressa på og fekk prioritet, og dei løyvingane fyl- ket fekk i åra etter krigen stod ikkje i

forhold til dei store kostnadene med ny veg langs Suldalsvatnet.

Heile 30 år gjekk utan at det skjedde stort.

Prosjektet vart ikkje gløymd i denne tida, — korkje av dei lokale politika- rar eller av vegvesenet. Mange vegin- geniørar var i denne tida fasinert av den reint vegtekniske utfordringa som Suldalsvegen representerte og fleire alternative løysingar for veg- føringa såg dagens ljøs i desse åra.

Det var Norsk Vegplan frå 1969, og Rogaland fylke si hansasaming av denne, som endeleg sette fart i arbeid- et med Suldalsvegen.

Vegplanen foreslo at anlegget av Suldalsvegen skulle starta opp i peri- oden 1970—73 og gå utan stopp til anlegget var ferdig ein gong etter 1978. Og med gode krefter si hjelp var det nett slik det gjekk. Vegplanen sitt kostnadsoverslag på 29 mill.kr. var nok i lågaste laget, og det har ikkje halde, men den reint fysiske framdrifta av anlegget er i samsvar med den første planen frå 1969.

Det var stor stas i Suldal da fylkes- mann Gunnar Hellesen fyrte av den første salve på Suldalsanlegget på Nesflaten 14. juni 1972. Den salva var innleiinga til kanskje den største og vanskelegaste enkeltoppgåve som vegvesenet i Rogaland til nå har stått over for.

På seks år skar vi gjennom 16 tun- nelar på tilsaman 9 km. Vi bygde store bruer og vi planerte 22 km. veg i noko av det mest voldsomme terreng som Rogaland og Vestlandet kan by på. Og vi brukte nesten 100 mill. kr. på å gjøre vegen farbar.

Det var ein kamp mot naturen og

ein kamp mot tida — vegen måtte bli ferdig før den gamle, heiderskrona, trebygde ferja «Suldalsporten» fekk sitt endelige dødsstøyt.

Det er mange som har vore heilhjarta med i kampen. Suldalsvegen er eit av dei gode gamle veganlegga der alle var samde og alle trakk i samme retninga.

Statskraftverka kom med i 1973—74, Ulla-Førreverka har forskottert i alt 32 mill. kr. til Suldalsvegen. Dette representerer minst tre års ordinære løyvingar og det er i stor mon Statskraftverka si fortjeneste at Suldalsvegen vart ferdig så pass snart. Vi har elles under heile anleggstida hatt eit godt samarbeid særleg med den lokale leiinga av Ulla-Førreverka, — både økonomiske, administrativt og teknisk. Eg nytta høvet i dag til å takka for det.

Suldal kommune har naturleg nok vist stor interesse for framdrifta av Suldalsvegen. Eg er glad og takksam for å kunne seia at denne interessa har gitt seg utslag i positiv vilje til å hjelpa fram anlegget på alle måtar, og ikkje i negativ kritikk og utidig mas. Anleggsleiinga i marka og vi på vegkontort har heile tida og i alle situasjonar vore overtydde om at Suldal kommune, både politikarar og administrasjonen, har vore våre verner og våre hjelperar, og dei har alltid stått klare når vi har bede dei om hjelp. Vi takkar Suldal kommune for godt samarbeid og vi gleder oss over at kommunen setter pris på det vi har gjort her.

Rogland fylke, representert først med fylkessamferdselsstyret, er kanskje den instans som likevel har den største æra for at Suldalsvegen nå står ferdig. Det var fylket sine politiske organ som i slutten av 60-åra skar gjennom dei lokale strider om vegprioriteringar og sette Suldalsvegen øvst

på prioritetslista. Fylket fulgte seinare opp ved handsaminga av dei årlege vegbudsjett, og ved at dei bevisst gjekk inn for at Ryfylke i 70-åra skulle få den store andelen av riks- og fylkesvegløyvingane som denne regionen har fått, og som gjorde det mogleg å forsera denne vegen. Suldalsvegen har i årtier vore eit hjartebarn og ei utfordring for Rogaland vegvesen sine ansatte. Vegen står ferdig i dag. — Jobben er gjort. — Og stort sett er det eit verk som Statens vegvesen i Rogaland har ansvaret for, og eit verk som vi i vegvesenet er stolte av.

Vi har sjølv stått for all planlegging, og her har vår seksjon under leiing av overingeniør Eldholm gjort ein stor innsats.

Overingeniør Smedberg har leia anleggsdrifta som i det store og heile har vore i eigen regi. Han har saman med oppsynsmenn og arbeidarar vist at også Statens Vegvesen kan driva moderne anleggsdrift effektivt og økonomisk og under vanskelege tilhøve.

Eg vil nytta dette høvet til å takka alle frå vegvesenet i Rogaland for engasjement og innsats og for godt utført arbeid som de alle kan vera stolte av.

Suldalsvegen er eit riksveganlegg og til sjuande og sist er det staten ved Samferdselsdepartementet og Stortinget som har vore oppdragsgjevarar og byggherrar for denne vegen.

Både Vegdirektoratet og Samferdselsdepartementet har vist positiv interesse for Suldalsvegen og dei har også forstått kor viktig denne vegen er for samferdsla i denne regionen.

Vi er alle glade for at Samferdselsministeren, Statsråd Ronald Bye ville markera betydninga av Suldalsvegen ved at han har sagt seg viljug til å foreta den offisielle åpninga av vegen i dag.



# Fasanen som kom til biltilsynet

Av H. Haugland

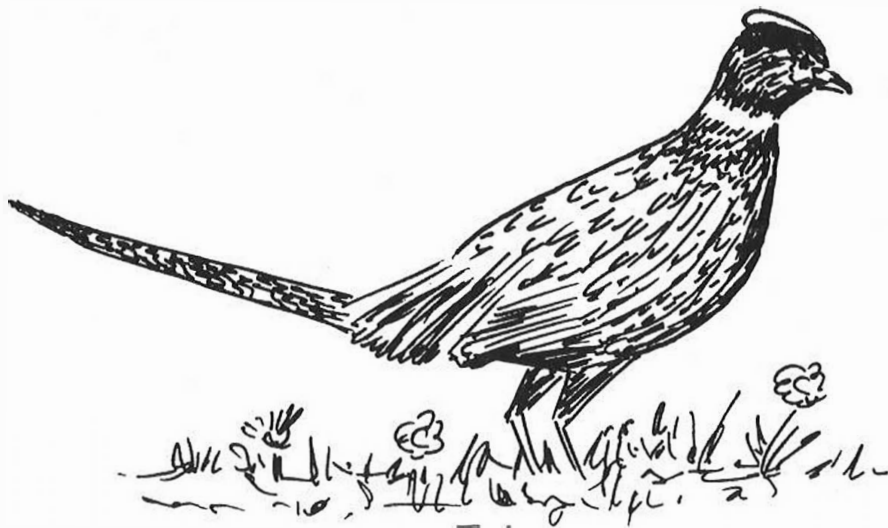
Fasanen — en gren av hønefuglene — hører opprinnelig hjemme i asiatiske land. Av disse fargerike fuglene finnes det uttallige arter. Til Norge ble det importert fasaner for mange år siden. Her er disse fuglene fredet, og bestanden øker jevnt og trutt.

For stavangere er det vanlig å støte på fasaner i bymarkene, men de er stort sett sky og forsvinner inn mellom busk og kratt. Av og til trekker fasaner inn til bebyggelsen — trolig for matens skyld — og viser seg noe tammere. Kanskje de også ødelegger litt i ømfintlige åkrer og hager.

Biltilsynet i Stavanger har hatt sin egen lille «fasan-historie»:

I biltilsynets atriumhage — en frodig liten »oase» — er det et yrende liv av småfugler av mange slag. Her får de rikelig med mat av gavmilde kontorfunksjonærer, i tillegg til den maten de får fra naturens hånd. Et bad i fontenebassenget er heller ikke å forakte.

En morgen står det en fasan på «matplassen» utenfor vinduet. Det er en fasan-hane med lang stjert og fargerikt bryst. Riktig et prakteksemplar. Fru Gilje og fru Åsland — våre trofaste fuglevenner — hiver ut mat som vanlig. Fasanen spiser, og småfuglene lar seg ikke skremme, men spiser sammen med «gjesten». Og



FASAN

Tegning: Rønsberg

# Pensjonistsammenkomst i Stavanger

Av Marit Garborg

Pensjonistene i Stavangerområdet var samlet til en sammenkomst på Hotel Atlantic 28. oktober. Det midlertidige styret for pensjonistene i sørfylket sto som arrangør.

Praten gikk livlig blandt de ca. 40 pensjonist-kollegene fra de gjorde sin entre i hotellets vestibyle.

Etter velkomsthilsen fra M. Garborg og O. Taffjord orienterte biltilsynssjef Chr. Fr. Hansteen om biltilsynet i dag, og dets oppgaver i framtiden. Han kom også inn på de eldres forhold i trafikken, og vanskene de har med den stadig økende trafikkmengden.

Videre orienterte han om førerkort for eldre og om glattkjøringsbanene

som er under planlegging på Bue i Bjerkreim og Sakkestad i Tysvær. Han mente at pensjonistene hadde en stor oppgave i å påvirke myndighetene til å legge forholdene bedre til rette for de eldre i trafikken.

Etter Hansteens interessante innlegg kunne pensjonistene innta varm lunsj i spisesalen.

Praten gikk livlig, både ved lunsjbordet og ved kaffekoppen, som ble servert i salongen.

Konsulent Kjelby ved Stavanger sosialkontor kom med en generell orientering for pensjonistene om deres forhold som mennesker og samfunnsborgere, med de rettigheter og plikter dette medfører. Kåseriet om-

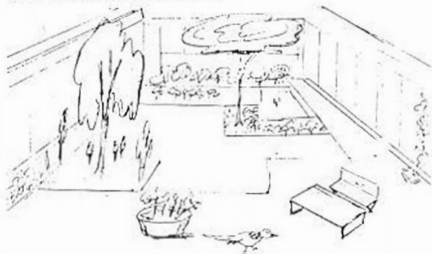
---

selv om en skare av skuelystne funksjonærer står innenfor de fotside vinduene, lar ikke fasanen seg affekttere. Noen kakker med fingeren på vindusruten. Fasanen kommer og hakker med nebbet på utsiden. Stor munterhet. Men arbeidet kaller og funksjonærene må innta sine plasser.

Om en stund høres kraftig hakking på et av vinduene. Hva er det nå? Vil fasanen inn i kontorlandskapet? Men så forstår vi. På et av vinduene er det er mørkt solfilter. Utvendig virker dette som et speil. Fasanen er i full kamp med sitt eget speilbilde. — Om en stund slutter kampen — trolig uavgjort — og med et elegant flyvehopp lander fasanen oppe på kanti-netaket og forsvinner.

Det samme gjentar seg dag etter dag. Først mat og så kamp. Men alt tar en ende. Nå har vi ikke sett vår venn fasanen på flere uker. Trolig har den funnet ut hva et speilbilde er.

## ATRIUMHAGEN



Tegning: Liv Havnerås.

handlet bl.a. definisjon av kronologisk, biologisk, psykologisk, sosialt og kunnskapsalders begrepene.

Formannen i styret for pensjonist-samlingene orienterte om det arbeid som var gjort for pensjonistene i samarbeid med UFO-gruppene. Styret fikk myndighet til å fortsette arbeidet med dannelsen av pensjonistfo-

ring for Vegvesenet i Rogaland.

Ludvig Prante takket på pensjonistenes vegne i særdeles velvalgte og tankevekkende ord for en på alle måter gild sammenkomst.

Samtlige deltakere uttrykte ønske om at pensjonistsamlingene måtte fortsette.



*Noen av de som var samlet på Atlantic.*

*Foto: A. Follaug.*

---

Forts. fra s. 9

de vi med avd.ing. Haugvaldstad fra vegkontoret, så han hjalp oss med å korte ned tiden og å holde humøret oppe med sine gode vitser. Om kvelden ankom vi Egersund, og hver reiste hjem til sitt.

Vi vil med dette få takke samtlige deltakere på turen for den eksemplariske oppførselen alle viste, og vi håper at alle mente det da de sa at det hadde vært en gild tur, og håpet at det ville bli en ny tur igjen om 2 år.

# Til Vadla vi fór.....

Bedriftsturen for de ansatte ved vegkontoret og Biltilsynet i Stavanger gikk av stabelen tirsdag 26. august.

Vi ble fraktet sjøveis fra Stavanger til Vadla. Underveis fikk vi orientering om den nye vegstrekningen mellom Vindsvik og Nesvik. Denne strekningen vil gjøre kjøreturen fra Hjelmeland til Tøtlandsvik unødvendig. I stedet kan vi, når vegen står ferdig, kjøre på ferjen i Hjelmeland, som frakter oss til Nesvik og derfra kjøre på ny, fin veg til Vindsvik. Deltakerne fikk også se sprenging på nært hold, en salve ble avfyrt foran baugen, steinspruten slo ut i sjøen.

Vel framme i Vadla bar det ombord i to ventende busser, og turen gikk videre til Ulla-Førre-anleggene i Suldalsheiene. Ved brakkeleiren fikk vi orientering om anleggene: — I et normalår blir det produsert ca. 4.350 millioner kWh. — I de åtte dammene rundt Blåsjø, det største magasinet i utbyggingen, legges det 17 millioner m<sup>3</sup> fyllmasse.

— Totalt bygges det vel 100 km. ny veg — og det er ingen «anleggsveg» i ordets opprinnelige betydning.

— Alt i alt sprenges det omlag 100 km. tunnel.

— Det tar tre år før Blåsjømagasinet fylles.

Egentlig bare tall — uten konkrete meninger, de blir for store.

Etter orienteringen dro vi videre med bussene til Oddatjørn. Der kunne de interesserte studere dambyggingen — sett ovenfra. Først etter et slikt syn, har en fått en slags referanse for alle tallene.

Turen gikk så tilbake til Vadla, ombord i ferja, og kursen hjemover. Turkomiteen kom fram med mat og drikke. Resten av tilbaketuren ble brukt til sosialt samvær, kan hende den viktigste funksjonen ved en slik tur. Det var bestilt bord på de Røde Sjøhus i Stavanger, slik at de mest utholdende kunne fortsette samværet. Rapportene derfra tyder på god stemning.



*Vi VAR ikke store og FØLTE oss ikke store ved siden av maskinene på Ella-Førre-anlegget.*



# UFO 7 tur til Oslo

## 18.–20. april 1980

### Av Ole Tamburstuen

Etter mye om og men kom vi endelig avsted på en bedriftstur igjen. Det var 30 stk. som var påmeldt, og av dem var 4 stk. fra Vegkontoret som var invitert til turen.

Vi kom oss alle vel avsted om kvelden den 17. april, og ankom Oslo V ca. kl. 7.15 morgenen etter. Ikke alle hadde sovet like godt, men humøret var på topp.

Etter en enkel frokost på jernbanerestauranten tok vi taxi opp til Veglaboratoriet hvor vi ble mottatt av avd.dir. K. Flaate som ønsket oss velkommen, og holdt en kort orientering.

Etterpå overtok avd.ing. A. Sørli som orienterte om vegfylling med lette fyllmasser, skumplast etc., og viste film om dette fra forskjellige steder i landet. Det ble også anledning til å stille spørsmål om denne metoden som har mange fordeler, men det kom også fram en del minusting. Etterpå ble det vist film om en vegfylling med skumplast fra Strømsveien, hvor erfaringene hittil syntes å ha vært gode.

Så overtok førstegeolog A. Grønhaug som viste lysbilder og snakket om fullprofilboring av tunnel, samt pluss- og minussider ved det. Vi fikk også se en fantastisk film fra Frankrike der man brukte en fullprofilboremaskin med en arbeidsdiameter på 9 m som boret ut undergrunnsbanen tvers gjennom hele Paris. Deretter ble det omvisning på Veglab. hvor vi fikk se på en del prøver og utstyr, og

ble forklart mye om Veglab. sitt arbeid.

Kl. 11.00 fikk vi servert en herlig lunch i kantinen der, og i 12 tiden kom det en buss som tok oss med til forsøktunnelen ved Sønsterud og Norderhov, og A. Grønhaug, som var guide på turen dit, forklarte om fjellformasjon og fjellmasser. Turen gikk videre ned til Krogstadelva der vi fikk se en fullprofilboremaskin hos Ing. Thor Furuholmen A/S.

Deretter kjørte vi til Drammen, samt en tur opp i Spiralen tunnel, hvoretter turen gikk videre til Forbundshotellet der det var innkvartering.

Lørdag våknet vi til en sur dag i Oslo, det blåste storm der om formiddagen. Etter frokost på hotellet reiste vi til Teknisk Museum hvor vi gikk og så oss om en stund.

Deretter reiste en del av oss ned til Norsk Arbeidsmannsforbund hvor forbundssekr. Svein Pettersen viste oss rundt på kontorene der. Og så spanderte Norsk Arbeidsmannsforbund middag i Folkets hus, der vi alle var samlet igjen.

Etter middag var det ikke satt opp noe på timeplanen, så en del reiste til Holmenkollen, noen gikk til Akershus festning og resten gikk ut i byen for å se på livet.

Søndag morgen etter frokost reiste vi så ned til Oslo V hvor vi begynte på den lange hjemturen. Heldigvis had-

Forts. side 7

# Kontaktutvalget for Biltilsynet

## Tekst og foto: Ole Handeland

Kontaktutvalget for kontorene i Rogaland, Hordaland og Sogn og Fjordane arrangerte det årlige fellesmøtet på Stord 5.—7. september.

«Den skal tidlig opp som skal være med Biltilsynet» var motto for reisen, bussen fra Stavanger gikk kl. 06.15. Den brakte forøvrig også med seg deltakere fra Eigersund, der står de visst enda tidligere opp.

Vi ble forresten også standsmessig transportert — den nyeste Hagabussen var stilt til disposisjon, en herlig buss med alle bekvemmeligheter.

Programmet åpnet med en presentasjon av den nye stasjonen i Sogndal, siste tilvekst på stammen av stasjoner i de tre fylkene.

Deretter gikk man over på tillitsmannsordningen og dens funksjon i Vegvesenet. Hovedverneombud Herman Lund og hovedtillitsmann Jens Tveit Aga fra Hordaland hadde innlegg. Begge påpekte at tillitsmannsapparatet ikke fungerer som det burde i Biltilsynet. Naturlig nok møtte innleggene motbør fra tilhørerne.

Lørdagen tok til med innlegg om Biltilsynet i framtiden ved direktør Bruun fra Vegdirektoratet. Han tok for seg langtidsplanene som skisseres i Vegvesenets program for 1982—85, og som etter planen skal opp til behandling i Stortinget i løpet av våresesjonen til neste år.

— Hovedmålet for Biltilsynet må fortsatt være trafikksikkerhet, men vi må også engasjere oss i miljø-, energi- og trafikk- og transportspørsmål.

Bruun kom også med en «tilstandsrapport» om biltilsynets arbeid i forhold til det som var forventet i forrige plan. For trafikkseksjonen er produksjonsmålet oppnådd, og vel så det, men det mangler mye på kjøretøysiden. Målsettingen var kontroll av 528.000 kjøretøyer årlig på landsbasis, mens Biltilsynet i fjor nådde opp i omlag 1/3 av dette tallet.

— Når vi ikke har nådd lenger, skyldes det først og fremst at den tekniske rasjonaliseringen som var forventet, ikke er blitt gjennomført.

Rasjonaliseringen skulle forenklet registreringsarbeidet, som i dag utgjør over halvparten av det totale arbeidet Biltilsynet utfører, 53,5% som skal gå ned til ca. 40% innen 1985. Det er meningen at nedgangen i personell skal overføres til de øvrige seksjonene. I langtidsplanen er det forutsatt en bemanningsøkning fra omlag 940 i dag på landsbasis til ca. 1100 i 1985.

Bruun kom inn på autosys, dataregistreringssystemet som skal lette Biltilsynets arbeid. Anlegget vil bli et av landets største for lagring av opplysninger.

Direktør Bruun kunne også meddele forsamlingen at Olje- og energidepartementet legger opp til et rasjeringssystem for drivstoff, i tilfelle knapphet på olje. Han mente det er sannsynlig at Biltilsynet blir pålagt å administrere systemet.

Bruun var også inne på emner som opplæring til ulike førerprøver i skoleverket, generell trafikkantopplæ-

ring, videreutvikling av fase-II-opp-  
læringen og den trafikkale kontroll.

Etter direktør Brunns innlegg var  
det diskusjon hvor det kom fram en  
del punkter som han mente var nyttig  
å ta med seg i det videre arbeid.

Etter lunch sto POU-arbeidet på  
programmet. Svein Magne Olsen inn-  
ledet, og ga deretter ordet til Anni  
Birkeland fra Consult-Ann.

Birkeland gjorde det kunststykke å  
holde en forsamling oppmerksom og  
forventningsfull i tre timer. Og det  
med emner som kommunikasjon,

mennesket i arbeidssituasjonen, le-  
derforhold o.l.

Hun hadde forresten en opplysning  
vi i Vegvesenet burde ha bak øret  
f.eks. ved skilting:

— Et menneske har ikke kapasitet  
til å motta mer enn  $7 \pm 2$  opplysnin-  
ger av gangen.

Kontaktutvalget hadde lagt opp til  
en frisk avslutning på fellesmøtet,  
selskapelig samvær med eget orkester  
som spilte til langt ut i de små timer.  
Det nyttige i fin harmoni med det be-  
hagelige.



*Kontaktutvalget samlet i en pause i programmet.*

*Fra v.: Else Alendal, Haugesund, Halvor Heldal, Bergen,*

*Åse Knudsen, Bergen, Sigyn Melvær Sunde, Sogndal,*

*Reidun Lanne, Stavanger, Kjell Østensvik, Haugesund,*

*Sverre Dybdal (som ikke er med i kontaktutvalget, men var vår sjåfør på turen)  
og Rein Husebø, Stavanger.*

# UFO-4 på Danmarkstur

Av Solveig Stangeland



*UFO-4 på rensanlegg for kloakk.*

Den uformelle gruppen i distrikt 4 arrangerte i september tur til Ålborg i Danmark. Turen startet fra Stavanger torsdag 4. med hjemkomst søndag 7. september.

Bussturen til Kristiansand gikk fort, humøret på topp hele veien, med vitsing og forfriskninger.

Vi tok nattferja fra Kristiansand, og var i Hirtshals klokken 6 neste morgen.

Vel framme møtte vi representanter fra det danske vegvesenet, og ble invitert på frokost i kommunestyresalen. Etter denne dro vi videre på en omvisning på veganlegg.

Deretter gikk turen til et rensanlegg, hvor vi fikk se lysbilder og ble vist rundt på anlegget. Kloakk fra boliger og industri ble her rensset, før vannet ble sluppet ut i Limfjorden.

Turen gikk så til Rådhuset i Ålborg, hvor middag ble servert. På dansk vis

hørte øl og schnaps naturlig med.

Vi ble også vist rundt på Rådhuset, blant annet i møtesalen som er fra det 16. århundre.

Det ble overrakt gaver fra begge sider.

Lørdag formiddag ble benyttet til innkjøp.

Både fredag og lørdag hadde vi bestilt bord på restaurant, og vi danset og koste oss utover kvelden.

Heimturen startet søndag morgen. Det var en del trøtte ansikter å se, uten at humøret var forsvunnet. Turen over til Kristiansand ble nok litt stri for enkelte.

Vi ankom Kristiansand ved 14-tiden, og kom oss velberget gjennom toll.

Det ble overrakt gave til Karl Flate-land fra gjengen, han var både sjåfør og reiseleder. Han skal ha takk for en vellykket tur.

# VOV-VOV informasjon

## Gruppen for vurdering av personalpolitikken



Gruppen for vurdering av personalpolitikken har eksistert siden 4. april 1978. Da responsen fra de ansatte har vært minimal, finner vi det nødvendig å gå ut med et kort informasjonsskriv om gruppens arbeid etc.

### MEDLEMMER:

Kasper Fjelde, NAF, Tau vegstasj.  
Øivind Kommedal, NITO, Vegkont.  
Jens ●. Aanderaa, NIF, Vegkont.  
Asbjørn Oddane, NFATF,

Egersund vegstasjon  
Harald Baadsvig, SBF,  
Biltilsynet Haugesund  
Marit Th. Olsen, ELF, Vegkont.

J. O. Aanderaa fungerer som formann og M. Th. Olsen som sekretær.

Hovedgrunnlaget for gruppen er vegvesenets personalpolitiske retningslinjer og gruppen er dannet for å ivareta de **ansattes** interesser i forhold til disse. Videre skal gruppen overvåke alle forhold som kan ha

personalpolitiske konsekvenser. Det vil si at gruppen til enhver tid skal vurdere forbedringer/endringer i personalpolitikken i takt med skiftende forhold innen vegvesenet og samfunnet generelt.

Da dette arbeidet er meget arbeidskrevende, har vi hittil hovedsaklig tatt oss av enkeltsaker (konkrete henvendelser fra de ansatte). Inntil videre er det også denne formen gruppen kommer til å arbeide etter.

Så har dere noen meninger, spørsmål, problemer e.l. av personalpolitisk karakter, eller dersom dere ønsker ytterligere opplysninger om gruppens arbeidsområde, så ta kontakt med din forenings medlem i gruppen eller direkte til gruppens sekretær.

Det er fastsatt ordinære møter en gang pr. måned, men ved «hastesaker» sammenkalles gruppen på kort varsel.



# Biltilsynet og bruktbiler

## Av Ole Handeland

I bruktbilannonser kan en ofte lese følgende: «..... vist biltilsynet 1980».

— Er dette et forsøk på å bruke biltilsynet som garantist for bilens kvalitet, stasjonssjef Olav Årdalsbakke?

— Ja, jeg tror det. Og bakgrunnen er nok at vi tidligere innkalte alle biler som ble solgt, også de nyere. Nå må vi prioritere anderledes og kaller bare inn de bilene som er eldre enn åtte år, og ikke har vært kontrollert i løpet av de to siste årene.

Men biltilsynet kan jo ikke ha noe ansvar for de bilene som selges. Det vi kan kontrollere, er at bilen er i forskriftsmessig stand når den er hos oss. Ta f.eks. en ting som bremses. Vi kontrollerer at bremsene tar, og at de tar jevnt på alle hjul. Men vi kan ikke vite om bremsebåndene er så godt som nedslitte. Bremsene virker bra når bilen er inne til kontroll, men **det** er ingen garanti for at de ikke kan være nedslitte, eller ikke fungere av andre årsaker innen det er gått en måned. Så ansvaret for bilens stand

ligger fortsatt på selger, om han aldri så mye oppgir at biltilsynet har kontrollert den.

Våre kontrollpunkter er: Bremses, lys/refleks, styring/forstilling, hjul, støtdempere og diverse.

Det siste punktet innbefatter slike ting som bærende konstruksjon, førersete, lyssignal, eksosanlegg etc. Men vi kontrollerer som sagt ikke kvaliteten i bildelene, vi kan bare se etter at alt innenfor disse punktene fungerer som de skal i forhold til forskriftene.

— Tror du mange lar seg lure av annonsene?

— Jeg tror det alltid vil finnes noen som lar seg lure og de vil det være synd på. Ellers tror jeg fler og fler blir klar over hvor begrenset omfanget er på en biltilsynskontroll, og at den slett ikke er noe kvalitetsstempel. Kan hende burde kjøperen bli mistenksom når det står slik i annonsene — det taler ikke til selgers fordel at han oppgir referanser som verken vil eller kan garantere at bilen er bra.



*Eiliv Aspenes har nettopp godkjent en eldre «hoble».*

# Transportkontroll

I oktober var folk fra Biltilsynet og Fylkessamferdselskontoret på skolebenken for én dag. Temaet var transportkontroll, en ny type kontroll for biltilsynet. Foreleser var byråsjef Signe Moe fra Samferdselsdepartementet. Vi spurte henne hvor omfattende denne kontrollen vil bli.

— Kontrollen omfatter i hovedsak all transport av gods, med noen få unntak. Biltilsynet skal kontrollere at kjøretøyene har slike ting som vognkort, løyveskilt, og dokumenter i henhold til forskriftene. Dersom de ikke har det, kan det komme på tale å sette inn forskjellige reaksjoner, alt etter hvor grov forseelsen er: Avskilting, avlesning/omlastning, administrative tiltak (f.eks. inndragning av løyve), eller anmeldelser.

Moe forteller at departementet regner med at biltilsynet har den nødvendige kompetanse for å ta seg av disse kontrollene, det trengs bare en oppfrisking av regelverket, og det er derfor hun er her, sier hun.

— Regner departementet med at biltilsynet skal klare denne nye oppgaven uten økning i bemanningen?

— Foreløpig er det ikke lagt opp til noen økning i bemanningen. Biltilsynet må omprioritere de mannskapene de har. Jeg vil imidlertid presisere at dette arbeidet ikke må gå ut over trafikksikkerhetskontrollen.

— Vi regner med å starte opp i to faser. I fase 1 vil vi holde en myk linje. Da iverksettes ingen reaksjoner på overtredelse av forskriftene. I stedet forsøker vi å informere om de feil som er begått. I denne fasen har vi også tenkt at folk fra samferdselskontoret skal delta i kontrollene. Se-

ner kommer så fase 2, med reaksjon på overtredelser. ,

Fru Moe forteller til slutt at biltilsynet kommer til å være alene om å utføre disse kontrollene, politiet (justisdepartementet) har ikke vist seg interessert i å delta, de synes sikkert de har nok å stille med.

## KOMMENTAR

— Hvilken kommentar har du til denne kontrollen, stasjonssjef Leif Ødegård?

— Umiddelbart tror jeg dette blir en vanskelig kontroll å utføre i praksis. Kontroll med de ulike løyvene skulle i og for seg ikke skape de store problemene, men reglene for samlastning skal ikke bli lette å føre kontroll med.

Vi skynder oss å forklare hva samlastning er for den som ikke måtte vite det. Samlast er når det tas med last fra flere oppdragsgivere på en enkelt transport.

— Når det gjelder kompetanse står vi nok noe svakt i dag, sier Ødegård. Det skyldes først og fremst at vi ikke har praktisert loven i de tre årene den har eksistert, vi fikk beskjed fra departementet om å la den ligge i ro inntil videre. Men vi må jo kunne lære oss forskriftene på dette feltet så vel som på andre. Det som blir vanskelig er å finne alle smutthullene og få tettet dem igjen. Vi kunne for eksempel ønsket mer eksakte forsensdelsdokument, noe i retning sjåførene må ha når de passerer grensen, men det ønsker ikke Samferdselsdepartementet å ha på innenlands-transport.

— Vil du få vansker med å gjennomføre slike kontroller i tillegg til alt det andre kontrollarbeidet dere er satt til å utføre?

— Jeg tror nok vi i Egersund skal klare å få gjort en god del. Det som blir litt vanskelig, er å finne områder som egner seg til slike kontroller. Det kreves naturlig nok ganske god plass. Selve kontrollene kommer vi til å legge i sammenheng med vanlige sikkerhetskontroller.

— Hvilke tanker har du gjort deg om å innføre reglene i to faser?

— Jeg tror det er riktig å kjøre en myk linje i en innkjøringsfase. Vi holder på å utarbeide et skjema her ved stasjonen. Det har vi tenkt å gi én del av til biler med feil. Vi sender den andre delen til samferdselskontoret, som så kan følge manglene opp med informasjon til førerne. Jeg tror også det kan være greit for sjåførene å ha en viss innføringsfase, slik at de får skikkelig anledning til å finne ut hva de nye forskriftene betyr for dem.



*Byråsjef Signe Moe.*

# Samordningsgruppen i Haugesund

Av Arne G. Vashbø

«For å bøte på ulempene ved funksjonsdelingen har vi foreslått å opprette samordningsgrupper. Med den omfattende spesialisering som har skjedd, synes det nødvendig å formalisere et koordineringsorgan på tvers av funksjongsrensene».

Dette sitatet er hentet fra rapporten om oppsynsmennenes arbeidssituasjon. Om samordningsgruppene heter det videre at de bør settes sammen av representanter fra oppsynsmennene innen anlegg, vedlikehold og maskin, videre skal arbeidsbestyrerne i anleggs- og vedlikeholdsdriften i området være med.

Da prøveprosjektet i Haugesund startet opp, ble samordningsgruppen i området satt sammen etter disse retningslinjene. I tillegg ble Einar Støle valgt inn som representant fra arbeiderne.

Allerede fra starten var det klart at denne samordningsgruppen fikk en vesentlig oppgave i tillegg til koordineringstiltakene. Den opprinnelige prosjektgruppen skulle i prøveperioden overvåke prøveprosjektet fra en noe mer tilbaketrukket tilværelse. Den daglige styringen ble overlatt samordningsgruppen.

Vi har allerede sett at tanken om håndfaste samordningstiltak har smittet til andre deler av fylket. Bygget på en noe forskjellig lest, ut fra varierende behov, finnes det i dag samordningstiltak og samordningsmøter i alle vegmesterområdene.

Men ingen steder er gruppene opp-

rettet med en selvstendig status, slik som i Haugesund. Vi har derfor oppsøkt tre av gruppens medlemmer for å høre hvilke inntrykk de har etter det første året.

KARL STØLE, OPPSYNSMANN I ANLEGGSAVDELINGEN

«På tide å gå i oss selv».

— Vi startet i mai -79 med å legge opp en arbeidsplan for møtene og for hva vi skulle behandle.

Vi ble jo overlatt styringen av prosjektet. Dette gjorde det nødvendig for oss å bruke mye tid på praktiske detaljer. De måtte avklares før prosjektet ble startet opp formelt i fjor høst. Til å begynne med var vi opptatt av hvordan de selvstyrte gruppene skulle settes sammen, hvordan formannsrollen skulle forstås, opplæringstiltak og informasjon. Vi brukte også mye tid på å avklare ansvar og myndighet i gruppene og hvordan delegering kunne skje. Før prøveprosjektet tok til skulle også laboratorie- og TT-oppgavene være tatt vare på i området.

— Var dette avklart da dere tok fatt på prøveprosjektet?

— Det meste var nok det, trodde vi da. Det har vist seg at det har vært nødvendig å drøfte selve prøveprosjektet mer inngående. Vi har vel kanskje vært for opptatt av å behandle selve prosjektet i den grad at det har gått ut over den egentlige hensikten med samordningsgruppen.

Likevel har det nok vært en dreining mot å ta opp disponering og utnyttelse av ressursene og til å orientere om budsjett og planer.

— Føler du at dette har feilet?

— Nei, det gjør jeg ikke. Men etter hvert har jeg kommet til den erkjennelse at vi nok hadde skrudd forventningene høgt i oppstarten. Det viser seg at det går med tid når noe skal forandres. Ser vi tilbake, så er det mange ting som er blitt til det bedre.

Diskusjonene i gruppen har vært avklarende og har gitt oss muligheter for å kjenne hverandres problemer bedre. I disse diskusjonene ligger det også en mulighet for personlig vekst. Mange av de problemene som er reist har vi tatt veldig alvorlig og derved fremtvunget løsninger. Jeg mener også at vi kan vise til gode eksempler på bedre ressursutnyttelse.

For tiden diskuterer vi brøytekontraktørene. Som anleggsmann mener jeg at vi har et rimelig krav på å bli hørt i denne forbindelsen.

— Er du nå blitt «samarbeidsfrelst» etter dette året?

— Jeg må gi uttrykk for en vilje til å ville se positivt på dette tiltaket. Selvsagt er det ting vi kan gjøre bedre. Vi må bare få tid til å forme oss selv og våre omgivelser.

Jeg kan også øve litt selvkritikk: Når det gjelder å trekke inn utenforstående som driftsplanseksjonen, anleggssjef eller vedlikehold, så har jeg kanskje vært for sta. Det er mulig at vi nå er blitt så trygge på oss selv at vi kan åpne litt.

Ellers føler jeg at vi er ved et vendepunkt hvor det er nødvendig for gruppen å gå i seg selv en smule og muligens legge stilen litt om.

Jeg tror at vi er etablert på en riktig måte. Vi bør kanskje stå friere når det gjelder møtene, slik at vi i større grad møtes når behovet oppstår. I

dag møtes vi etter tidsavtale, og dette kan være for stivt.

Selve møteformen kan også omvurderes. Det vil kanskje gi et bedre resultat dersom vi har mange små møter, uformelle, med få deltakere, der vi tar opp våre egne samarbeidsproblemer. Så kan vi i tillegg ha store møter der vi pleier kontaktflaten utad. Det kan også tenkes at samordningen kan skje mer i det daglige og at gruppemøtene mer formaliserer det vi har gjort, drøfter erfaringene og trekker opp planer for videre tiltak.

## EINAR STØLE, KONTAKTMANN FOR GRUPPEN PÅ KARMØY

### «Blir berørt».

Einar Støle er også tillitsmann og representerer arbeidskameratene i samordningsgruppen.

— Kommer du til orde i denne flokken, eller «koker du bort i kålet»?

— Jeg vil absolutt si at jeg blir hørt, men jeg føler at én mann er for lite for å snakke på vegne av alle de andre i driften. Det ville være fint om det kom flere synspunkter fra de ute frem på møtene. Dette kan også skyldes at jeg har vært for lite flink til å reise rundt i lagene for å samle opp synspunkter.

— Kan du ikke det?

— Jo, i og for seg kan jeg det, men vi vil jo gjerne passe jobben. Det dukker stadig opp problemer og jeg vil gjerne være med der arbeidet foregår i gruppen.

Egentlig så peker jeg på at folk flest er for stille når det gjelder å komme frem med meninger. Se bare på informasjonsmøtene, hvor mange er det egentlig som snakker der?

— Er det spesielle ting som det har vært viktig for deg å få frem.

— Etter boken så skal bilene og høv-



lene vandre mellom gruppene uten at førerne følger med. Dette har folkene vært i mot og det har vært naturlig for meg å engasjere meg i de diskusjonene. Jeg føler at det er nyttig at jeg kan snakke på de ansattes vegne, men selvsagt kan jeg ikke vente å få medhold i alt jeg bærer frem.

— Har du nå som anleggsmann fått et nytt syn på og forståelse for vedlikeholdet sine problemer?

— Det henger vel litt igjen av den gamle funksjonsdelingen ennå. Kontakten med arbeiderne direkte i det distriktet der gruppen vår arbeider har blitt meget bedre, og det er positivt.

Likevel er det sikkert et helt stykke igjen før samordningen skjer slik det er tenkt. Men en slik ting som at vi nå ergrer oss over at vi ikke får økt lønnsomheten på bilene fort nok — mener jeg er et bra tegn på utvikling.

## ROBIN KLEIBERG, VEGMESTER

### «Vanskelig å følge boka».

— Føler du at dette har svart til forventningene?

— Bare så vidt, med god samvittighet!

Vi startet jo med store fine intensjoner, men hverdagens problemer er ofte påtrengende og krever sin løsning. Dette kan føre til at vi velger hurtigløsninger ut fra egne vilkår. Å følge boken ville være mer tidkrevende fordi vi er i en innarbeidingsfase, men det ville nok på sikt være riktigere å velge denne måten. Dette er ikke fordi vi er negative, men fordi arbeidet av og til tårner seg opp.

— Hvor er det særlig vanskelig å følge boken?

— Tanken var jo at maskinene skulle vandre, men dette har vært vanskelig å få aksept for. Og lettere ble det

ikke etter at vegsjefen sådde sine tanker om dette emnet blant oss.

Vi har også vært nødt til å flytte på enkelte fra gruppe til gruppe. De store gruppene er problematiske å hankses med. På sikt kan jeg ikke se annet enn at grupper med faste geografiske grenser kan bli vanskelig å leve opp til. Det heter jo at folk skal kvalifiseres for jobben. En forutsetning må da være at de kan få forskjellige jobber å prøve seg på. Dette klarer vi ikke uten flytting.

— Føler du nå at vi er ett vegvesen?

— Vi har vel et stykke igjen før de helt store følelsene overmanner oss. Det svikter litt i det praktiske samarbeidet. Jeg tror det er viktig at vi kommer litt på forhånd i forhold til de problemene som dukker opp.

Jeg synes vi har kunnet glede oss over et godt miljø her på vegstasjonen, hvor vi sitter både anlegg, maskin og vedlikehold. Vi har vært på talefot i det daglige, og det er gjer samarbeidet foregår. Samordningsmøtene gjenspeiler ikke alltid dette.

På denne bakgrunn kan jeg ikke se at samordningsmøtene representerer det store nye giv på dette feltet. Men jeg skal villig innrømme at jeg kan ha hatt for store forventninger til at de realistisk kan innfris ennå.

Dette som jeg sier betyr ikke at jeg er negativ til samordningsgruppen, det betyr at ting kan bli bedre.

I gruppen har vi hatt mange gode og meningsfylte diskusjoner. Selv om en del ting venter på sin løsning, er det viktig å vite at vi nå har tatt dem opp og arbeider med dem.

— Råd?

— Jeg mener at vi må bli flinkere til å informere gruppene om det vi gjør.

# Røyking på arbeids- plassen og i kantinen

— et omfattende «skjult» miljøproblem

**Av Marit Garborg, sekretær i Arbeidsmiljøutvalget**

Resultater av omfattende forskning på området «passiv røyking» er i dag tilgjengelige. De viser at friske mennesker kan bli syke av passiv røyking, og at syke mennesker får tilstanden forverret.

Hittil har problemene ved passiv røyking ikke fått den oppmerksomhet og de konsekvensene som er naturlig og nødvendig ut fra et medisinsk/hygienisk, sosialt og arbeids/økonomisk synspunkt.

Årsaken til dette synes å være et ikke-røykere hittil i stor utstrekning har valgt å lide i stillhet, i stedet for å riksikere å pådra seg røykernes mis-hag og aggresjon ved å be om røykfri luft.

Verdens Helseorganisasjon (WHO) anbefaler myndighetene å treffe de nødvendige tiltak for å sikre enhver

den retten en har til frisk luft, uten forurensing av tobakksrøyk, både i arbeidsliv og fritid.

I arbeidsmiljølovens § 8 heter det at «arbeidsplassen skal innrettes slik at arbeidsmiljøet blir fullt forsvarlig ut fra hensynet til arbeidstakernes sikkerhet, helse og velferd». Pkt. (d) «at forurensinger i form av støv, røyk, gass, damp, generende lukt og ståling unngås med mindre det er på det rene at forurensingen ikke kan medføre uheldige belastninger for arbeidstakere».

Den 22. august ble saken behandlet i Arbeidsmiljøutvalget. I utvalgets vedtak heter det bl.a.:

«Arbeidsmiljøutvalget henstiller til røykere å ta hensyn til medarbeidere som ikke ønsker røyk».



# Cup-seier

## Av Ole Handeland

Vegvesenet vant bedrifts-cup'en 1980 ved å slå Kyllingstad 1—0. Kampen gikk på Midjord i Stavanger lørdag 11. oktober.

Kampen åpnet med en kraftig offensiv fra Vegvesenet. Laget presset Kyllingstad totalt over på defensiven de første ti—femten minuttene, motstanderne hadde knapt en eneste ball over midtlinjen i denne perioden. Men ballen ville ikke i mål, og etter hvert kom Kyllingstad-laget mer med i spillet. Kyllingstad holdt på å ta ledelsen da at godt skudd var på vei mot venstre vinkel. Men ut av det blå var plutselig J. E. Danielsens hode der det skulle være, og han fikk headet ballen ut på banen.

I det 44. minutt var det så klart for

vinnermålet. Strøm la en god pasning fra ytre høyre-posisjon, Odd Ragnar Fuglestad hang i lufta, fikk ballen på pannebrasken og styrte den ubønnhørlig forbi keeper og i mål. Som tatt ut fra læreboken i fotball.

2. omgang startet også med overtak for Vegvesenet, men heller ikke nå lyktes det å få ballen i mål.

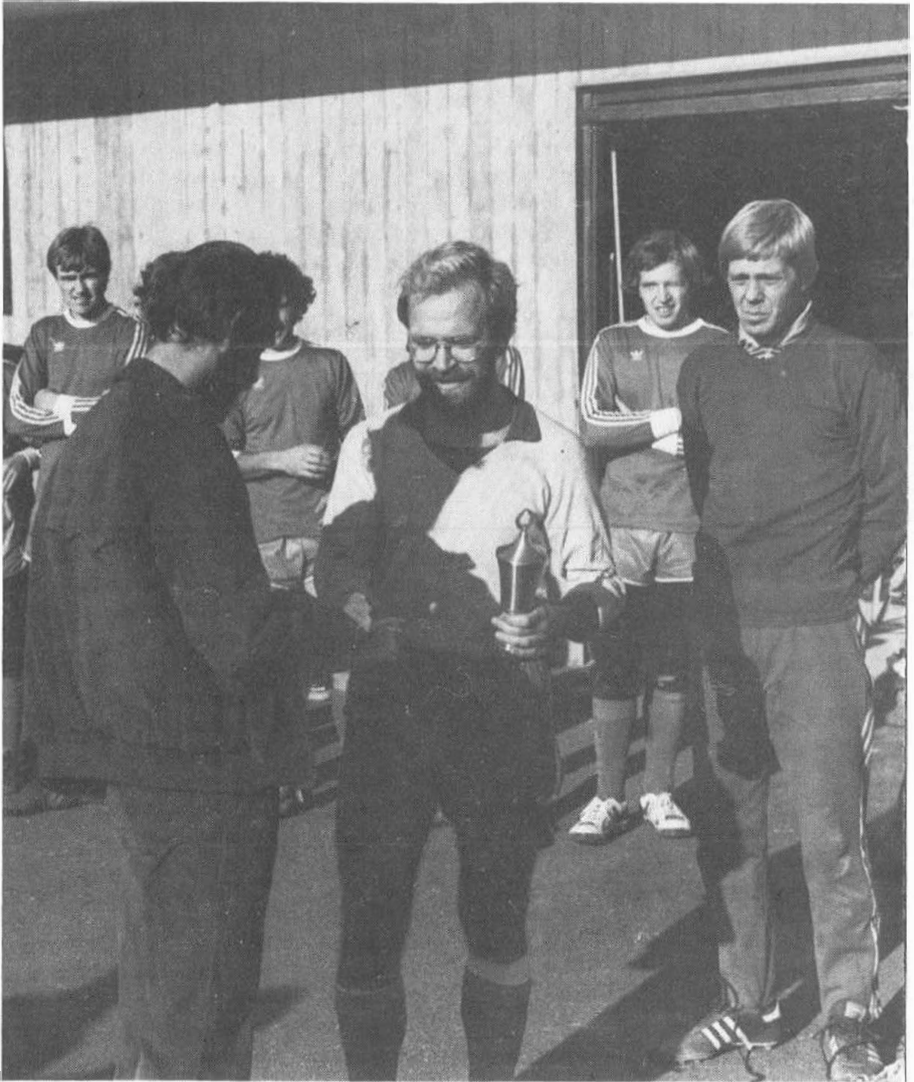
Spillet sank i kvalitet i denne omgangen, ballen ble spilt fram og tilbake på midtbanen med heller få sjanser foran mål. Det eneste som «livet opp» var et tilbakespill som nær hadde gått i vegvesenets mål. Ingen tilhenger liker slike tilbakespill. Nå gikk det i likeste laget, og laget kunne gå av banen som cup-mestre 1980.



*Vinnerlaget.*

Rune B. Sandven, lagets kaptein, kunne motta pokalen som bevis på seieren, og hver enkelt spiller fikk også en premie.

Vi skal ikke gi oss ut på å vurdere den enkelte spillers innsats, det var laginnsatsen som sikret seieren i denne kampen.



*Rune B. Sandven mottar pokalen på vegne av laget.*

# Åpningen av Suldalsvegen

## Av Ole Handeland

Suldalsvegen ble offisielt åpnet av Samferdselsminister Ronald Bye mandag 13. oktober.

Rammen for dagen var den aller beste. Den første snøen lå på fjelltoppene i synsranden og lyste mot høstfargede lauvtrær i fjellsidene. Sju skolekorps i Suldal spilte, og en del av skolebarna hadde fått fri for å overvære begivenheten.

Ordfører Hallvard Bakka i Suldal ønsket velkommen. Han pekte på den store betydningen vegen har for kommunen.

— Den knytter kommunen sammen, den har gitt vegutløsning for flere garders langs Suldalsvatnet. Bare den som har vært vegløs i flere år, kan si hva vegen betyr, sa Bakka blant annet.

Vegsjef Danielsen talte etter Bakka. Vi bringer vegsjefens tale på annet sted i dette nummer.

Samferdselsministeren fikk så ordet. Han takket for at han var blitt bedt om å foreta åpningen og mente vegen ville gi impulser til næringslivet i Suldal. Så kunne han skjære over snoren som var strukket over vegen, og markere at vegen var offisielt åpnet.

## ANLEGGET

De fleste er antakelig kjent med anleggets størrelse, men vi skal likevel ta med noen fakta om vegen.

Suldalsvegen er 21,7 km. lang, og går fra Solheimsvik til Nesflaten. Det er 16 tunneler på vegen, med en total

lengde på 9 km. Arbeidene startet opp i 1972, og daværende fylkesmann i Rogaland, Gunnar Hellesen fyrte av den første salven. Den første tunnelen ble påbegynt høsten 1972, det var Nesflaten tunnel. Deretter gikk det slag i slag, til gjennomslaget i den siste tunnelen, Mokleivåsen tunnel, 3. april 1978.

Vegen har vært provisorisk kjørbare siden juletid 1978. På det meste arbeidet omlag 55 mann på anlegget.

Folk og maskiner måtte transporteres over Suldalsvatnet i båt i store deler av anleggsperioden.

Stort sett har arbeidet gått i brukbart fjell. Et unntak er Hylstunnelen, der var fjellet til dels dårlig.

Vegen har til nå kostet omlag 111 mill. kr. (løpende uttelling). Det står en god del arbeid igjen på vegen. Et par tunneler har ikke fått fast dekke, rekkverk er ikke ferdig oppsatt, og omfattende sikringsarbeid står igjen i tunnelene.

Suldals gladeste mann etter åpningen tror vi måtte være oppsynsmann Tormod Steine. Ikke bare hadde han overlevd åpningen (han hadde mange sommerfugler i magen, fortalte han selv), men dagen før landet han sin første laks for året, og dagen etter åpningen tok han like godt en til.

I en leder kalt Suldalsvegen skrev Stavanger Aftenblad bl.a.: «Når veien i dag ligger ferdig, tar vi den for dagligdags og selvfølgelig, som vi

Forts. s. 25 (nederst)





*Åpning av Suldalsvegen, Samferdselsminister Ronald Bye og Vegsjef Ch. Danielsen. Foto: O. Handeland.*

---

# Juleevangeliet,

## Luk. 2. 8–20

Av Manfred Fransson

8. Det var nokre hyrdingar der i bygda som låg ute og vakta buskapen sin om natta.
9. Best det var stod ein engel fra Herren inn med dei og Herrens herlegdom lyste kringom dei. Då vart dei fælende redde,
10. men engelen sa til dei: ver ikkje redde. Eg kjem med bod til dykk om ei stor glede, som skal timast alt folket:
11. I dag er det fødd dykk ein frelser i Davids by, han er Kristus Herren.
12. Og det skal de hava til merke: De skal finna eit lite barn som er sveipt og ligg i ei krybba.
13. Og brått var det ein stor her av himmeländer med engelen, dei lova Gud og kvad:
14. Æra vere Gud i det høgste, og fred på jordi, og hugnad med mennesket.
15. Då englane hadde fare burt att og opp til himmelen, sa hyrdingane seg imellom: Lat oss nå gå radt til Betlehem og sjå dette som har hendt, og som Herren har varsla oss om!
16. So skunda dei seg dit, og fann Maria og Josef og det vesle barnet som låg i krybba,
17. og då dei hadde sett det, fortalde dei alt som hadde vorte sagt dei om dette barnet.
18. Alle som høyrde på hyrdingane, undra seg over det de fortalde:
19. men Maria gøynde alle disse orda i hjarta og grunda på dei
20. og hyrdingane fór heim att og lova og prisa Gud for alt det dei hadde høyrte og sett og som høvde so vel med det som var sagt dei.

Det var natt og mørkt over Jødeland då Jesus vart fødd, men der

---

Forts. fra s. 23

gjør med så mangt et storverk i vår tid»... «Åpningen av Suldalsveien hører til de epokegjørende begivenheter i fylkets samferdselshistorie». «Veien ble vedtatt bygd i de årene da det så mørkest ut for utkant-Norge. Fjord- og fjellbygdene våre var utsatt for en folketapping som truet med forblødning.

Det var mer norske politikeres halstarrige vilje til å drive distriktsutbyg-

ging enn veiens rasjonelle økonomiske bære-evne som lå til grunn for beslutningene. I dag har mange av 60-årenes dystre utkant-tendenser snudd seg, og særlig for den del av Ryfylke der Suldalsveien ligger».... «Vi er overbevist om at alle vil høste fruktene av de framsynte tanker og beslutninger som ga fylket denne nye tilknytningen til andre deler av Norge».

---

var nokre hyrdinbgar, som var vakne fordi dei skulle vakta saucne sine.

Dei vart redde då engelen frå himmelen synte seg for dei. Herrens herligdom lyste rundt dei. Gledesbodskapen som engelen kom med lydde slik: *«I dag er det fødd dykk ein frelsar i Davids by, han er Kristus Herren».*

For at dei ikkje skulle ta feil så fekk dei veta at dei skulle finna eit nyfødd barn som var sveipt og lagt i ei krybba. No hadde dei høyrtd bodskapen, evangeliet, men om dei no hadde vore likesæle og ikkje brydd seg om kva dei hadde sett og høyrtd? Då hadde alt saman vore til ingen nytte. Men hyrdingane **trudde** det engelen hadde sagt og dei sa: Lat oss gå og sjå om dette stemmer. Dei **skunda** seg og fekk sjå at det var slik som engelen hadde sagt.

Då dei hadde fått sjå Jesus fortalde dei kva engelen hadde sagt om bornet. Alle undra seg, men det står at Maria gøymde orda i hjarta og grunda på dei.

Korleis er det med deg som les dette? Gøymar du ordi i hjarta og grundar på dei? Gjer du som hyrdingane, som lova og prisa Gud for det dei hadde høyrtd og sett då dei drog heim igjen.

Dette barnet, Jesus, frelsaren, var den same som sidan gjekk rundt i Jødeland og gjorde undergjerningar og forkynste at Guds rike var kome nær. Sidan vart han krossfest for å sona syndene våre og stod opp or grava til vår rettferdiggjering.

«Det var en som var villig å dø i vårt sted for at vi skulle leve ved ham» står det i ein song.

Èg vil slutte med ei strofe frå ein av julesangene: «Han er frelser min». Korleis er det med deg, kan du segja det same?



# Hallingkastet

## 17.—19. oktober 1980

Av Torhild Rypestøl

— Det sto i Ryggjavegen i fjor  
både med — og uten ord  
at «VEST E' BEST»  
på håndballbanen — og på fest  
«Heia Rogaland» — sang me' da  
men — kjære kollega — vett du ka?  
Me' reiste te' Gol nok en gang  
og veien den va' like lang (og enda litt lenger — sukk!)  
Damene for å forsvare «gullet»  
Guttene for å slutte å «tulle»  
Tro det eller ei — me' tok «rubbel og bitt»  
og det va' slettes ikke stritt  
— eh, jo forresten, ærlig talt — litt.  
Me' spelte og scoret  
og ingen blei såret  
hverken i armen — eller på låret  
To brillepar føyg gjønå luftå  
publikum roppte — og heiv av seg kutfå  
heile hallen sto i køk  
då damene og herrene «Gullet» tok  
Me' e' fra Rogaland — gjørr de' någe?  
gjett om me' va' krye og fjåge?????  
Nasen pekte litt oppøve då  
men det va' der ingen som så (eller?????)  
Vett dokker ka?  
neste år — korr me' ska' hen da?  
Te' Gol — te' Hallingkastet, you know  
for ær e' det «show»  
me' har fått «gull på hjernen» me' håndballfolk nå —  
og du — så!!!

Håndball er tingen, og våre to lag (henholdsvis damer og herrer) gjør såvisst ikke skam på fylket. Som vanlig dro vi til det årlige arrangementet «Hallingkastet» på Gol. Særlig damelaget hadde litt å forsvare fra i fjor, nemlig sine gullmedaljer. Herrene derimot var litt mer forsiktige i

sine uttalelser i den retning — gullmedaljer har ikke vært i nærheten av dem engang tidligere. Likevel var stemningen stor i bussen da Sigurd (Sæland) forkynte høyt og tydelig i mikrofonen framme hos «Kallen» at damene vår skulle spille finalen på det klokkeslettet og herrene våre



*Sigurd Sæland med premier.*



skulle spille sin finale rett etterpå. «Troll i ord» — er det noe som heter — for det ble slik som Sigurd hadde sagt. De som var mest «øvegidde» over det, var guttene våre. Men alt kan skje når entusiastiske damer sitter på tribunen og heier sitt lag fram — og alt skjedde — plutselig sto de der med begge beina i finalen. Trøste og bære — og svette — og trøtte — og glade — og nervøse — og redde — og «knemøyre» — og andpustne — osv. de var. Men nå kunne ingen stoppe dem, de bet tennene sammen og haaaaaale seieren i land — med et nødskrik — men dog — 8—7 mot Telemark. Så fra nå av heter de altså «gull-guttene» (som et visst fotballag heitte for noen år siden). Men jentene da, hva med dem? Joda, de heter «gull-jentene» de, hvis noen skulle være i tvil (men det er jo blitt en vane — oisann!!). Vel, jentene vant sin finale 5—3 mot Hordaland, og vår alles Anne Marie var så sikker på den-

ne seieren at hun overhodet ikke hadde tatt med seg vandrepokalen til Gol (uff-å-uff). Det var vel i drøyeste laget.

Ellers hadde vi som vanlig et prikkfritt arrangement der oppe, både i håndballhallen — og på Pers Hotell. La meg også nevne en ting som gledet oss svært så meget, vi fikk telegram fra Chester Danielsen på banketten lørdagskvelden med gratulasjoner til «gull-lagene», og det varmet våre ellers så varme sjeler umåtelig. Det som derimot ikke var fullt så varmt var i stå fast i snøstormen på Hardangervidda på hjemturen, men det skaper minner, bare det ikke gjentas alt for ofte.

Hvis noen fremdeles ikke har oppfattet det — så vant vi ALT på Gol i år — og selvom det viktigste skal være å delta — så er det litt viktig å bli best også. MEN — vi er fremdeles fra VEST — og da e' me' BEST, altså....



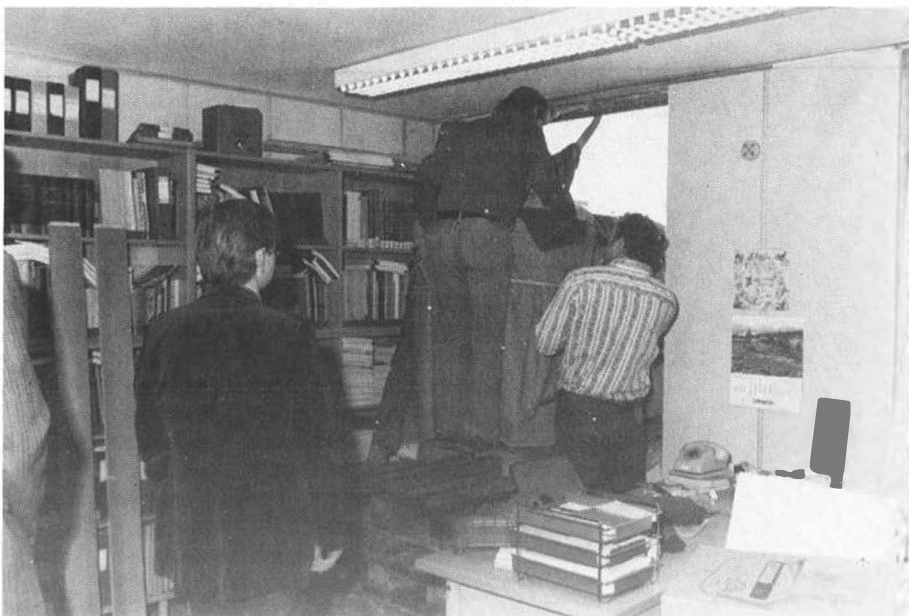
*Vinnerlagene.*

# Ny kopieringsmaskin til reprotjenesten

Reprotjenesten har fått installert en ny kopieringsmaskin. Maskinen er av type Rank Xerox 9400, og har en rekke muligheter som kopisten vår, Odd Gunnar Svendsen, foreløpig ikke har fått prøvd ut. Kapasiteten er imponerende, maskinen kan produsere inntil 24 kopier á 200 sider av gangen, og den fortsetter automastisk på jobben, dersom DET ikke skulle være tilstrekkelig. Alt Svendsen har å gjø-

re er å fjerne de ferdige, sorterte kopiene, så begynner maskinen på ny.

Den nye Xerox'en kan også forminske. Den klarer inntil A3-ark, og kan forminske disse flere ganger i én operasjon. Svendsen forteller at han er svært godt fornøyd med maskinen. Det er forøvrig også «kundene», maskinen gjør både hurtigere og penere arbeid enn den vi hadde tidligere.



*Mobilkran måtte til for å løfte den nye maskinen opp til 4. etasje i Posthuset. Vinduskarmene ble fjernet for å få den inn i bygningen.*

# Personalia

Vi ønsker nye kolleger velkommen i Vegvesenet:

Torleiv Kolbeinsen,	spesialarbeider,	Haugesund vegstasjon	1. 9
Olav B. Kallevik,	spesialarbeider,	Haugesund vegstasjon	18. 8
Peder P. Tønnesdal,	spesialarbeider,	Haugesund vegstasjon	18. 8
Jan Ivar Rossebø,	spesialarbeider,	Haugesund vegstasjon	1.10
Ingvar Reime,	spesialarbeider,	Vv 6	1.11
Peder Vold,	spesialarbeider	Vv 4	sept.
Sigmund Helleland,	spesialarbeider,	Bærheim	2. 6
Sigvart Rinden,	spesialarbeider,	olje & knusev.	5. 5
Terje Moi,	førstesekretær,	Vegkontoret, Øk	13. 8

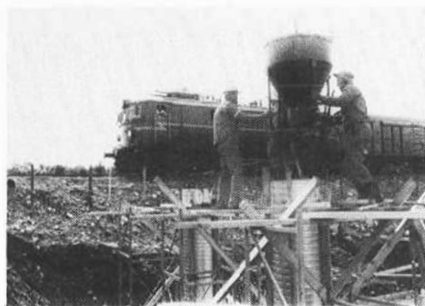
Ingen har sluttet siden sist, får vi vite på Personalseksjonen.



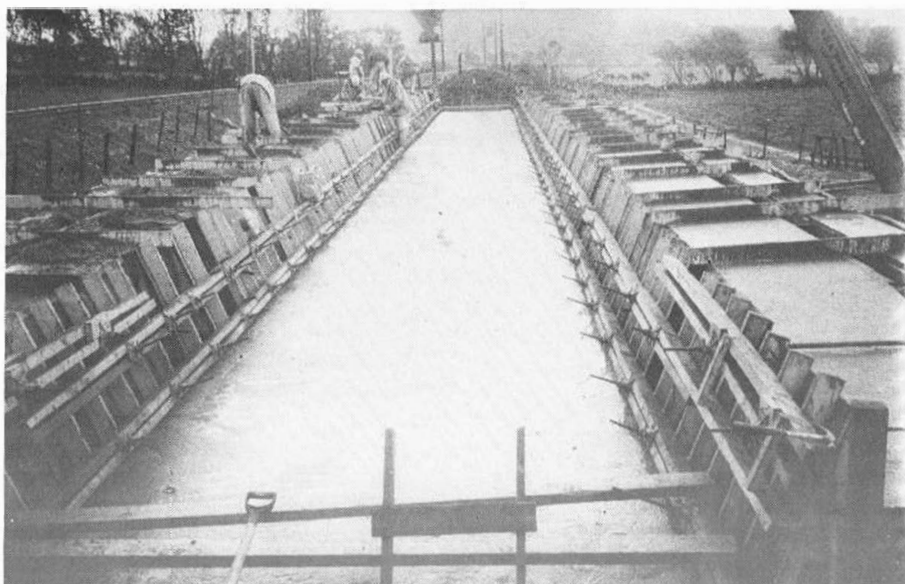
*Odd Gunnar Svendsen ved den nye maskinen.*

# Ringvegen på Nærbø

Jernbancundergangen er nå ferdig, trafikken ble lagt om 29. oktober fra de midlertidige sporene til brua vegvesenet har bygget. Brua er en 41 m lang platebru med tre spenn. Oppsynsmann Odd Magnar Nerland forteller at selve brua koster omlag 700.000 kroner, i tillegg kommer de omlag 500.000 det koster å flytte jernbaneskinnene. Nerland regner med å kunne åpne ringvegen for trafikk i løpet av november (det vil si i trykningsperioden for denne Rygja-vegen). Han regner med at noe asfaltarbeid og oppryddingsarbeid må utstå til våren, men ellers skal alt være klart til trafikken kan settes på. Nerland forteller at ringvegen antakelig blir en god del billigere enn forhåndskalkylene viste.



*Fra støping av bru-karene i juli. Einar Hetland, Sverre Hellen og Rasmus Rasmussen studeres fra lokomotivet.*



*Brua nesten ferdigstøpt.*

# Utbedringer på Rv 503

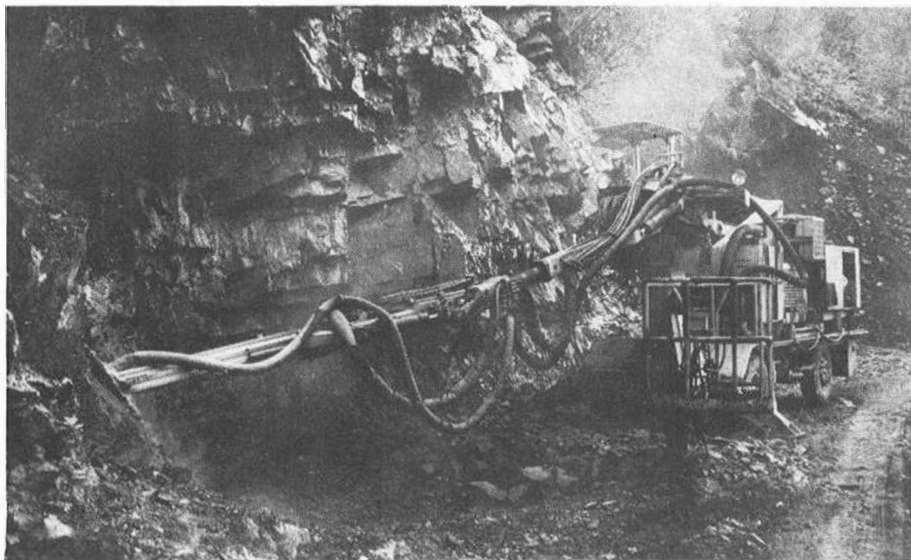
Vedlikeholdsavdelingen har et utbedringsanlegg på Rv. 503 mellom Byrkjedal og Vikeså. Den som har kjørt vegen vil antakelig si det var på høy tid. Vegen var bl.a. periodevis stengt hver vinter. Brøytebilene kom ikke fram både fordi vegen var smal og svingete og fordi den ikke tåler akseltrykk over fem tonn.

I år er vegen utbedret for kr. 500.000. I 1981 skal arbeidet fortsette. Bevilgningene er da totalt på en million kroner, halvparten fra vedlikehold og halvparten fra anlegg. Det er i skrivende stund ikke bestemt hvilken avdeling som skal stå for arbeidet neste år.

I år har vegvesenet sprengt vekk ca. 6.000 m<sup>3</sup> fjell, og tatt ut omtrent like mye løsmasse. En borerigg var i arbeid på vegen i 6 uker i høst, i tillegg til en hjullaster og en gravemaskin.



*Vegen ligger i et nokså ugjestmildt terreng.*



*Boreriggen i arbeid.*

# Fv. 39 Myssa—Orrestad

Vi antar det ikke er så mange som vet hvor denne vegen ligger, bortsett fra de som arbeider i distrikt 7, da.

Vi visste det ikke før Tor Andreassen på Vedlikeholdsavdelingen tok oss med en tur, for å vise utbedringsanlegget avdelingen har hatt på vegen det siste året. Vegen ligger i Sokndal kommune, og du tar av fra Rv. 44 litt etter Hauge.

Da vi var der, holdt de på å legge oljegrus på vegen. Men de har gjort mye mer enn som så.

Utbedringsarbeidene startet opp i

oktober i fjor, og har pågått fram til nå, med et avbrekk fra mars til august i år. Mellom seks og ti mann har arbeidet på vegen, inklusive maskinførerne. Det er blitt sprengt ut omlag 10.000 m<sup>3</sup> fjell og laget nye stikkrenner langs det meste av vegen. Dette var forøvrig det første anlegget i egen regi hvor vedlikeholdsavdelingen tok i bruk en hydraulisk borerigg. Vegen var svært dårlig før arbeidene startet opp, brøytebiler kunne ikke komme fram, så den måtte brytes med traktor.



*Fra leggingen av oljegrus.*

*Foto: O. Handeland.*

# Vegdirektøren på besøk i Rogaland

Vegdirektør Eskild Jensen var på besøk her i fylket 13.—15. oktober.

Den første dager gikk med til åpningen av Suldalsvegen. De to neste dagene ble brukt til omvisning, orientering og samtaler på vegkontoret, Biltilsynet i Stavanger, Haugesund vegstasjon, Laboratoriet i Hillevåg og en liten tur innom Bærheim vegsentral utenom programmet. Dessuten hadde vegdirektøren samtaler med tillitsmenn fra alle organisasjonene i vegvesenet i Rogaland, og representanter for Rogaland fylke og de største kommunene.



*Fra besøket hos biltilsynet i Stavanger.  
Foto: O. Handeland.*



*Vegdirektøren på Haugesund vegstasjon.*

*Foto: O. Handeland.*



## IDRETTSLAGET

I fotball har det gått både bra og dårlig. For å ta det dårlige først. II-laget ble degradert fra 5. til 6. divisjon. Oppmannen Egil Skarvland presiserer imidlertid at laget ikke er SÅ dårlig, det hele skyldes uflaks, sier han.

Førstelaget gjorde det imidlertid bra. Vinnere av Cup'en (den kampen kan dere lese om annet sted), laget vant sin avdeling i første divisjon i bedriftsserien, men tapte desverre for Telesport i kampen om divisjonsmesterskapet, i tillegg til at de kom til finalen i Veg-Cup'en. Ingen dårlig sesong!

Orienteringsløperne har også hatt en travel sesong. Idrettslaget arrangerte O-løp med stor suksess, som vi fortalte i forrige nummer, i tillegg har det blitt en god del premier på våre løpere. Torstein Rein Larsen vant kretsmesterskapet i H 3, og trioen Rein Larsen, Bjørn Alsaker og Agnar Aasheim var ikke snauere enn at de tok gull i O-stafett i bedriftsklassen under 42 år i kretsmesterskapet.

## RASTEPLASSER

Vedlikeholdsavdelingen skal gå i gang med et registreringsarbeid over rasteplasser her i fylket, forteller Tor Andreassen til Rygjavegen.

Arbeidet skal starte opp i vinter. Avdelingen skal se på alle rasteplassene med tanke på eventuelt å utvide noen, kanskje legge ned andre, uhenksmessige, og vurdere om nye bør opprettes.

En venter også skriv fra Vegdirektoratet om toilettforholdene på rasteplassene.

Andreassen forteller at det på enkelte rasteplasser kan bli aktuelt å gi tilatelse til kiosk-drift, mot at den som driver kiosken f.eks. holder plassen ren, tømmer toilettene o.l.

*Vi ønsker alle våre  
lesere en god jul  
og et godt nytt år.*



ESKILD JENSEN  
ORIENTERING

OSLO, 10. november 1986

Vegsjef, Østero, Danielson  
Vegvesenheten i Fylkeland

VEGVEI STAVANGER

Jeg vil gjerne si et par ord i takke for den hyggelige mottakelse jeg fikk ved mitt besøk i fylket og hos Vegvesenheten.

Samlidd ber jeg om at denne takk blir overbrakt til de medarbeidere som hadde medarrangemånen å gjøre, sånn som Vegvesenheten og ute i feltene.

Med hilsen

*Eskild Jensen*  
Eskild Jensen



Vegdirektøren i samtale med Alf Moi  
Foto: O. Handeland.

# Sikring av rasfarlige skråninger

Av Halvor Folgerø.

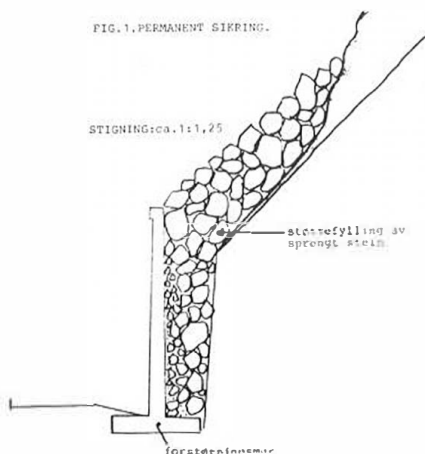
## INNLEDNING

Et problem som vi ofte støter på i vegbygging er ustabile skråninger. Dette gjelder såvel jord- som fjellskråninger. I noen tilfeller er det ikke mulig å benytte vanlige metoder for å oppnå tilfredstillende stabilitet. Det har derfor vært nødvendig å anvende nye materialer og utstyr for å kunne løse de problemer vi har støtt på. I det etterfølgende skal jeg gi en kort beskrivelse av to metoder som er blitt benyttet for å sikre ustabile stein- og fjellskråninger. Det ene eksemplet er hentet fra Suldalsvegen og det andre fra E18 ved Tronvik.

## *Sikring av rasfarlig ur ved Lauvvik på Suldalsveganlegget*

### BESKRIVELSE AV PROBLEMET

Ved Lauvvik ca. 4 km vest for Nesflaten går den nye riksvegen gjennom et parti med ustabile urmasser som ligger på glatt skråfjell. Da vegen ble anlagt, ble foten for urmassene fjernet. Det var meningen å etablere ny støtte for urmassene ved å bygge en støttemur av betong langs indre kant av vegen og deretter fylle steinmasser bak muren, se fig. 1. Imidlertid var det nødvendig å foreta en arbeidssikring der hvor muren ville bli høyest, da det stadig raste stein ned på dette partiet. Etter å ha vurdert flere mulige løsninger, valgte vi å forsøke å stabilisere steinmassen med sprøytebetong. Tanken bak metoden var å



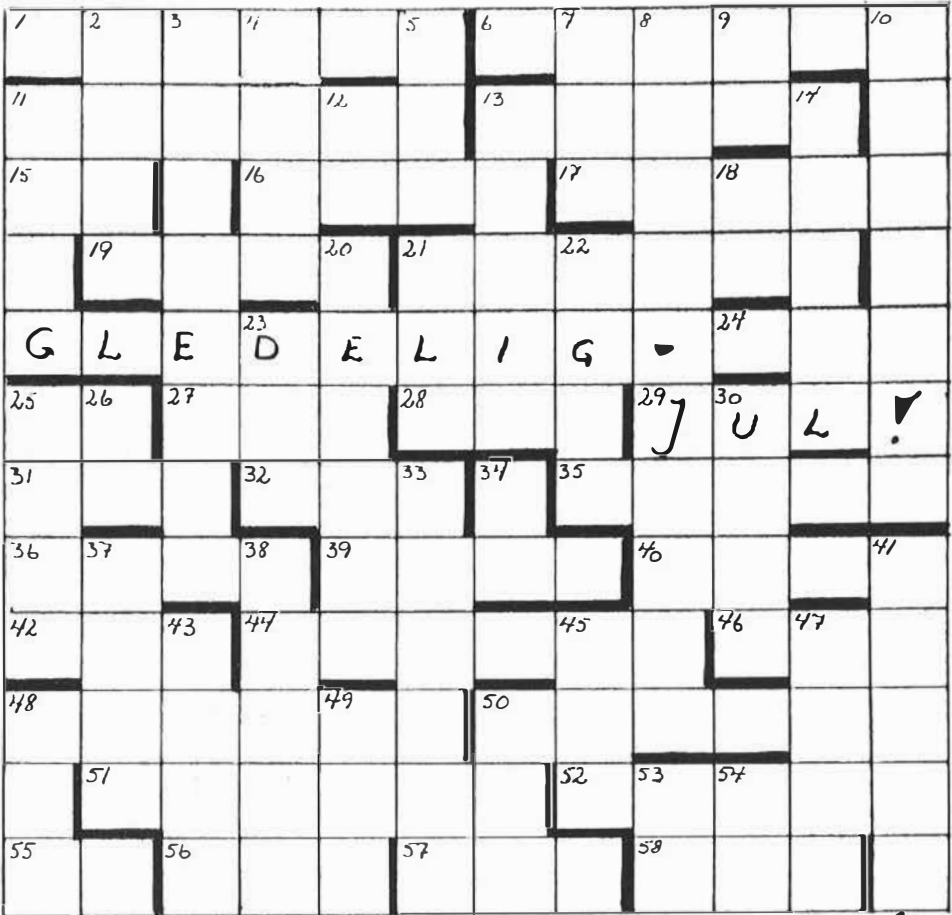
låse samtlige korn, steiner og blokker i ura med et betonglag, slik at enhver bevegelse av massene ble hindret, se fig. 2. Senere vil arbeidssikringen inngå i den varige sikringen av ura.

### UTFØRELSE

Selve påføringen av sprøytebetongen ble utført av entreprenørfirmaet Entreprenørservice A/S, som benyttet to mann til oppdraget. Den ene sto på en arbeidsplattform monteret på en kran og sprøytet betongen på steinmassene. Den andre sto nede på bakken og betjente betongpumpa. Det ble benyttet tørrsprøyting, dvs. vannet ble tilsatt betongen i sprøytemunnstykket. Vegvesenet blandet selv tørrbetongen.

Arbeidet ble utført på 11 skift og i alt ble det påsprøytet ca. 100 m<sup>3</sup> be-

# Julekryssord 1980



L.

Kryssordet er laget av Berny Lien.

Innsendt av: .....

Adresse: .....

## VANNRETT

1. ustøtt
6. skrive
11. trykke
13. gutten i sivet
15. ve
16. Ibsen-kvinne
17. slektning
19. disippel
21. land i Midt-Østen
24. Nordmann
25. titte
27. hilsen
28. opphav
31. være taus
32. nyhetsbyrå
35. åre
36. kvinnenavn
39. trekklugl
40. arg
42. bygge
44. Jesu første seng
46. Vær hilset
48. der strandet arken
50. pyser
51. leder
52. stabil
55. ytre
56. fe
57. skryt
58. støve

## Løsning på kryssord nr. 3/80

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14			
A	L	S	U	B	A	N	K	E	T	T			☺			
9	K	10	A	T	L	A	N	T	I	12	C	F	I	L		
	A	15	G	A	R	16	A	T	17	R	18	V	H	O	L	E
19	V	E	T	O	20	T	A	U	F	E	R	J	A			
22	F	R	I	23	S	U	L	T	24	E	S	S	E	25	O	
	R	E	S	K	I	L	D	S	T	L	O	S				
31	E	T	32	T	A	N	G	O	34	N	E	A	T	35	E	36
	O	37	V	I	S	N	E	38	B	O	R	G	U	D		
	A	41	S	K	Y	T	E	B	A	N	E	T	B			
43	G	44	A	K	L	E	B	E	46	K	L	A	R	49	50	Ø
51	A	52	L	E	N	K	E	L	54	O	N	K	E	L		
55	S	E	56	N	Ø	T	T	E	R	57	N	E	B	B		

Denne oppgaven inneholdt et par feil. Vi beklager og håper hjernen bare hadde godt av litt ekstra bry.

### VINNERE:

1. Premie: Magne Rullestad,  
5570 Grindafjord
2. premie: Johanna Skogerbø, Ps.

Det kom inn 17 løsninger.

## LODDRETT

- |                       |                 |                    |
|-----------------------|-----------------|--------------------|
| 2. sang               | 18. tall        | 37. måned          |
| 3. by                 | 20. grøfter     | 38. kunststoff     |
| 4. adverb             | 21. mannsnavn   | 41. erte           |
| 5. oppfører           | 22. indisk by   | 43. organisasjon   |
| 7. plantedel          | 23. pronomen    | 45. til papegøyen  |
| 8. støttepunkt (omv.) | 25. rett        | 47. vurdere        |
| 9. smerte             | 26. nektelse    | 48. toneart        |
| 10. angre (dialekt)   | 29. Jesu far    | 49. etterlatenskap |
| 11. trykk!            | 30. bib. navn   | 50. mening         |
| 12. par               | 33. idrettsmann | 53. mesterskap     |
| 13. Jesu mor          | 34. bygge       | 54. støv           |

# Eventyr

## REDAKTØR

*Jeg fikk anmodning om å skrive et eventyr, og etter over tretti år i en av Samferdsdepartementets ytre organer er jeg selvfølgelig påvirket av rundskriv og bestemmelser. I en hvilepause mellom dagsnytt og værmelding i de sekundene vi riktig kan slippe av og la tankene få hvile og samle nye krefter og ideer, kom planen om å sette ideen i verk. Og det ble da dette eventyr i miljøskadet stand.*

## Rødhette og den stygge ulven

I følge bestemmelse gitt 15. juni 1851 ble RØDHETTE av sin mor pålagt å gå til sin bestemor med de daværende nødvendige behovsmidler, idet departementet antar en utsettelse ikke er tilrådelig.

De nødvendige midler ble under henvisning til foranstående stillet til disposisjon for transport til bestemor, som vil motta og bekrefte sendingen som vanlig etter revisjonens forordning ved bruk av blankett nr. 197 A.

Billigste reisemåte må bli gjennom skogen uten bruk av offentlige transportmidler. Rødhette var da henvist til dette alternativ.

Vegdirektoratet er informert om at denne veg antas å være mindre beferdet og varselskilter om ville dyr er ikke montert til tross for inntrufne tilfeller der dyr har forstyrret de reisende. I dette tilfelle ble Rødhette stanset av en ulv som umotivert utba seg en redegjørelse om hvor hun skulle hen.

Den ble muntlig underrettet om reises formål og endepunkt.

Ulven mottok meldingen og la ingen hindringer i veien for den videre ferd.

Men Landbruksdepartementets rundskriv av 1892 er lite dekkende når det gjelder dyrs ferdsel, og ulven hadde derfor fri veg og ankom ganske snart til Rødhettes bestemor,

Skogliveien 18, b matr. 348 skatteøre 05,—.

Da ulven banket på døren, lukket bestemoren opp, noe som ikke er uvanlig ved slik fysisk handling. Det antas å være betenkelig og i strid med vanlig adferdsmønster å spise opp den en besøker, noe som ble gjort i denne sak. Departementet antar at handling av denne art ikke bør forekomme, da det kan gi anledning til misnøye.

Vegdirektoratet merket seg at ulven ved den nevnte handling overtok istedet for bestemor som konstituert midlertidig til Rødhette kom. Stillingen plasseres i lønnstrinn som aspiranter, med tillegg for overtid rskr. 248, ark. 102.

Foranledningen var at ulvens beregning av kost foruten bestemor, også kunne omfatte Rødhette og de medbragte forsyninger.

Ulven iførte seg bestemors hette og ventet på Rødhette.

Det meddeles herved at da det banket på døren, ropte ulven: «Kom inn!» en anmodning som ble etterkommet av Rødhette.

Departementet vil ikke unnlate å gjøre oppmerksom på at selv om to personer slik blir spist opp nesten samtidig hører dette til unntakelsene, men at det likevel vil være oppmerksom på forholdet.

Det Kgl. Samferdsdepartement  
Ola P. Å. Wildspor  
sekretarianer

KBG

# Opninga av Kongsvegen i Guggedalen

**Nokre pensjonistar frå distrikt 3 var med på opninga av Suldalsvegen. Her kjem saga om ferda og hendin-gane på staden. Skrivar er Alfred Rake.**

Det var den 13. dagen i 10. kalen-dermånad, siste dag før første frost-nætter det skulle hende. — For all framtid i historisk ettertid vert det urokkeleg standande stadfesta det som hende den dagen.

Og dette var på den tid, då Lands-høvdingen Daniel Chestermann råd-de over Rygjafylket, og Harald Brattbakken var høvding for bonde-heren i Guggedalen.

I samråd med gjæve menn vart bod skikka til høvdingar og rådmenn i alle skipreider, at eit av Noregsveldet sitt største storverk var ferdig til bruk for ålmugen. — Ein ny Kongsveg gjennom Guggedalen låg ferdig. — Og den steinsterke Piligrimsvegen freda til fefots bruk.

Storslegen opningsfest var gjort kjendt for alt folket. Og høg og låg av alle stender tok iveg på opningsda-gen. Og vi som vittarleg har levd ei stund, ja til og med så lenge, at vi sit med kongebrev på, at vår plass er ved peisen og i ovnskroken, vart smitta av ustyrlig reisefeber. Våre husfrøyir fyllte ferdaskrin og leita fram sine finaste serkar til langferda. — Dette påfunn kom Landshøvdingen for øyre, og til oppmuntring for oss utran-gerte kongstenarar, skikka han bod om fri ferd med den finaste hjulhe-sten i heile Skipreidet. — Dette teikn på storsinn tykte vi vel om. — Men mange meinte å vite, at Per Rådge-

var og Kasper Hjulknækt hadde kviskra ord i øyra til Chestermann, og late ord falle at heider og ære ville vinnast med slik klok framferd.

Og vel fram til opningsfesten kom vi. Heile 25 stk. 70-årige hakke/spett-slitargar frå 3. Skipreide i Rygja-riket og med våre gilde husfrøyir og alle i godlag.

Mange gjæve menn var samla. Eldre og yngre i yr festgledde. Alle nikka og smilte, og vi handhelsa på kvithåra kjenningar. Minner frå farne dagar vart blankpussa og fekk ein finare glans. — «Men kva ser eg? brukar du stav?» — «Ja så menn gjer eg så, alle kapitalistar brukar stav!» Det gode gamle humøret var like levande som før!

Men brått ljoma det i lufta. Frå eit 100-talleg musikk-korps, frå trom-mar og blanke messingtutar strøym-de tonane frå fedrelandssalmen mot oss. — Og der stig høvdingen for bondeheren opp på tribuna. Han er alvårleg og høgtidsstemt. Takk bar han fram til alle gilde menn som gjennom eit halvt år-hundre hadde vore med og hjelpt folk og Fedre-land, så vi som her står får oppleve denne høgtidsdagen.

«Kar og kvende i kvar ein kverv i Guggedalen gled seg, gamle gubbar. Lidne er dei lange låke tider, heider og heppa for heile hopen», kvad han så det ljoma i langluren over heile Noregsveldet. — En fleipar i drenge-flokken let ord falle, at slike ordhage vendingar hadde Brattbakken henta or rista runar han hadde funne på skinnbrev i sengehalmen på Gugge-

# Overflatebehandling av spor

Av Ole Handeland

I 1979 ble det besluttet forsøke med overflatebehandling av spor. Prisbesparelsen på disse forsøkene viste seg å være betydelig, og det ble besluttet å sporfylle noe mer i 1980.

Den valgte parsellen ligger mellom Runarskar og Vaule bru på E-18 og er omlag 14 km. lang, av dette ble ca. 12 km. sporfylt. Resten fikk utvidet behandling, noe ble sporfylt to gan-



Sporfylling på E-18.

Foto: N. Egenes.

dalsloftet. — Andre meinte å vite, at høvdingen hadde vore i veitsle hjå Johan Sogeskriver i Bråtveitkverven ved midtsommarbel, og frå han går ingen tomhendt heim.... Men nå steig dagens store mann, landshøvdingen Daniel Chestermann fram på æresplassen! — Og nå fekk vi vite meir. 22.000 m. hjulhestveg og 17 fjellhol er Kongsgåva som ligg ferdig fram føre oss. Men dette storverk kostar både blod og slit og sveitte i dette vårt Fjell-Norigs hardføre natur. — Men det kostar også meir enn det. 100 Tønner Kongsgull er henta or Kongens skattkiste. — Men dette vårt verk er vel verd denne storhøge sum, og det er ei gåve til heile Fedrelandet og mange mange fleire». Ja «Norske mann i hus og hytte, takk din Store Gud» meinte dei 100 musikkantane, og alle vi andre med.

Og så var vi ved høgdepunktet på denne store festdagen. — Og det var Kongskraft i røysta til Ronald Kongsknekt! «Knutar kløyvast med kniven kvasse», kvad han, og hogg til

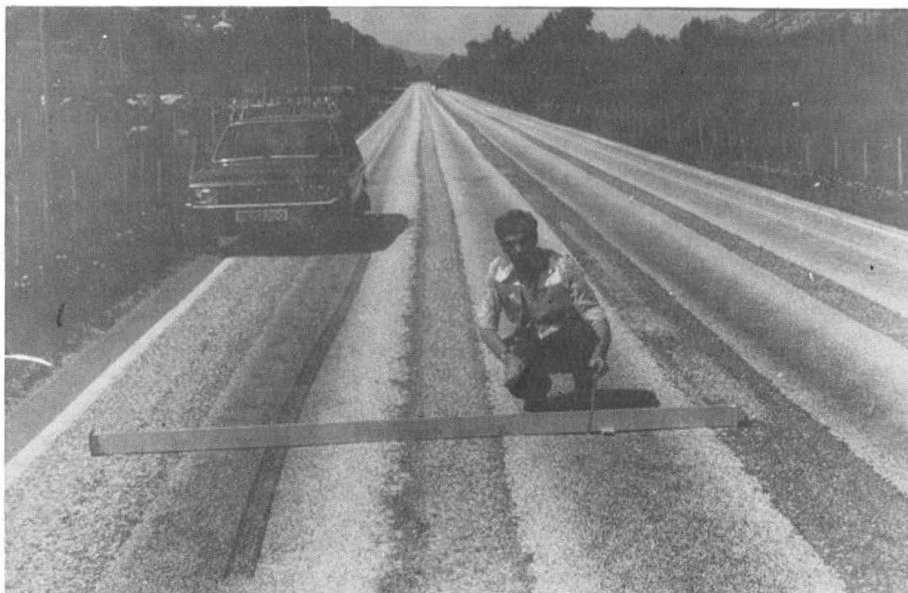
så silkebandet i raudt, kvitt og blått kløyvdest i to. — Og ikkje sidan Einars boge brast ved Svolder har brak brusa bjartare i langlur over Noregsveldet!! — Og så losna det store skredet. Store og små hjulhestar rikka og rulla i rekke og rad gjennom dei 17 fjellhol og den lange kongsgåva.

Flat-Neset var vår vegs ende, og vøndereis måtte gjerast. Men mat treng den som inn er komen, over fjell hev fare og om kne kulzar, som skrevc står. Slik kjende vi det og. Vi var beden til matrast på Vegkroa i Berge-kross. Og der steig vi av. Vi skjenkte opp av Brasilarmjøden og tok rikeleg til oss av husfrøyene sine nisteskrin. — Humørfyllte historier og framsegjing av Arne Garborgs skaldeverk tykte mange vel om.

Men dagen var på helling. Sola stod lågt i vest. Vi kjende lengt mot peiskrok og gruvestein. Skinnfelden kom og i tankane.

Med godt humør ser vi fram til fleire slike hendingar, og takkar alle for godt lag.





*Sporene i veggen var dype, som vi ser.*

*Foto: N. Egenes.*

ger p.g.a. stor spor dybde, noe ble behandlet i full bredde, mens noe ble både sporfylt og behandlet i full bredde.

#### **KOSTNAD**

Dersom vi regner ut arealet som ble sporfylt og det areal som måtte legges ved behandling i full bredde, og sammenlikner tallene, kommer vi fram til en besparelse på kr. 14,60 pr. løpende meter. Det er da ikke tatt hensyn til de strekningene hvor det ble lagt to-lags-dekke.

#### **UTSEENDE**

Dekket følger sporene i veggen, og varierer noe i forhold til oppmerkingen, det har en god optisk ledende effekt.

Trafikkantene har gitt både positive og negative reaksjoner på dekket. Enkelte mener det er anstrengende å

kjøre på, fordi de føler de må styre etter sporene som snor seg bortover veggen.

Andre mener det er fare for glatt veggbane utenom sporene, og at dekke i hel bredde derfor er å foretrekke.

#### **VIDERE ARBEID**

Det er for tidlig å uttale seg om hva som vil skje framover, sier Sverre Andersen på Vedlikeholdet. - Vi har planlagt ca. 7 km. sporfylling i 1981. Dersom slitasjen på enkel sporfylling viser seg å bli uforholdsmessig stor, må vi gjerne legge dobbel overflatebehandling i sporene, eller muligens sporfylling i tillegg til overflatebehandling i full bredde. — Det prismessige vil jo ha stor betydning dersom dekket holder mål trafikkmessig, sier Andersen.

## FLYTTING

Den store flyttingen er nå over, for en tid. De som skulle over i Atlantic, er nå stort sett kommet i orden.

Selve flyttingen tok til 31. oktober, og fortsatte utover i uka etter. Det var ikke småtterier som skulle tas med. Arkivet og rekvisita-rommet inneholder mer enn noen kunne tro — før en flytting. I tillegg kommer alle vi andre som også har samlet en del, noen mer enn andre.

Men flytting har også positive sider. Tenk bare på alt det overflødige den

enkelte har samlet seg opp i løpet av årene, en god del havner heldigvis i papirkurven før flyttingen. Dessuten har folk det i bunn og grunn ganske morsomt under arbeidet, selv om det er slitsomt.

Sentralbordet har hatt en ekstra vanskelig tid. Ingen var å få tak i, og ikke fikk de være med på moroa heller.

Ett ønske går igjen blant vegkontorets ansatte — at neste gang det flyttes, må det være for å få alle under samme tak.



*Målfrid Crosby var blant de som hadde mest på flyttelasset.  
Og alt måtte pakkes ut i de nye lokalene.*

*Foto: O. Handeland.*



*Noen forsøkte å få gjort litt kontorarbeid i rotet på Atlantic.*

*Foto: O. Handeland.*

# Tillitsmannens spalte

Under Eskild Jensens første besøk i Rogaland som vegdirektør, ble de lokale tillitsmenn invitert til en kort meningsutveksling med ham. På forhånd hadde vi stilt en del spørsmål til Vegdirektøren, og et av disse var:

«Hva vil Vegdirektøren gjøre for å stanse flukten av kvalifisert personell fra vegkontoret til annen offentlig og privat virksomhet?»

Oljevirkosomhetens nesten umettelige behov for nye medarbeidere av alle kategorier, såvel teknisk som merkantilt, har medført et sterkt press på arbeidsmarkedet i og om-

kring Stavanger. Etaten vår, med sitt skammelig lave lønnsnivå, er dermed ikke lenger den attraktive arbeidsplass som for en del år tilbake.

Stadig flere medarbeidere blir fristet til å søke seg bedre betalte jobber, og ved utlysning av ledige stillinger er det nesten ingen søkere. Dette gjelder spesielt for stillinger hvor det kreves høyere utdanning.

Noe av det mest foruroligende er det faktum at den gjennomsnittlige tjenestetiden for de som slutter er stadig økende. Dette betyr at stadig flere medarbeidere med lang erfaring fra etaten, og gjerne også med lederfunksjoner, forsvinner. Disse personene lar seg ofte vanskelig erstatte, i hvert fall vil det ta år å bygge opp nye medarbeidere til et tilsvarende kvalifikasjonsnivå.

Som ventet, kunne ikke Vegdirektøren gi oss noe konkret løfte om tiltak som kan medvirke til å endre den for etaten ødeleggende trenden. Men vi som var med på møtet, fikk i det minste inntrykk av at han oppfattet alvorret i det som skjer. Vi venter derfor spent på om det vil komme noe utspill fra sentralt hold i denne saken.

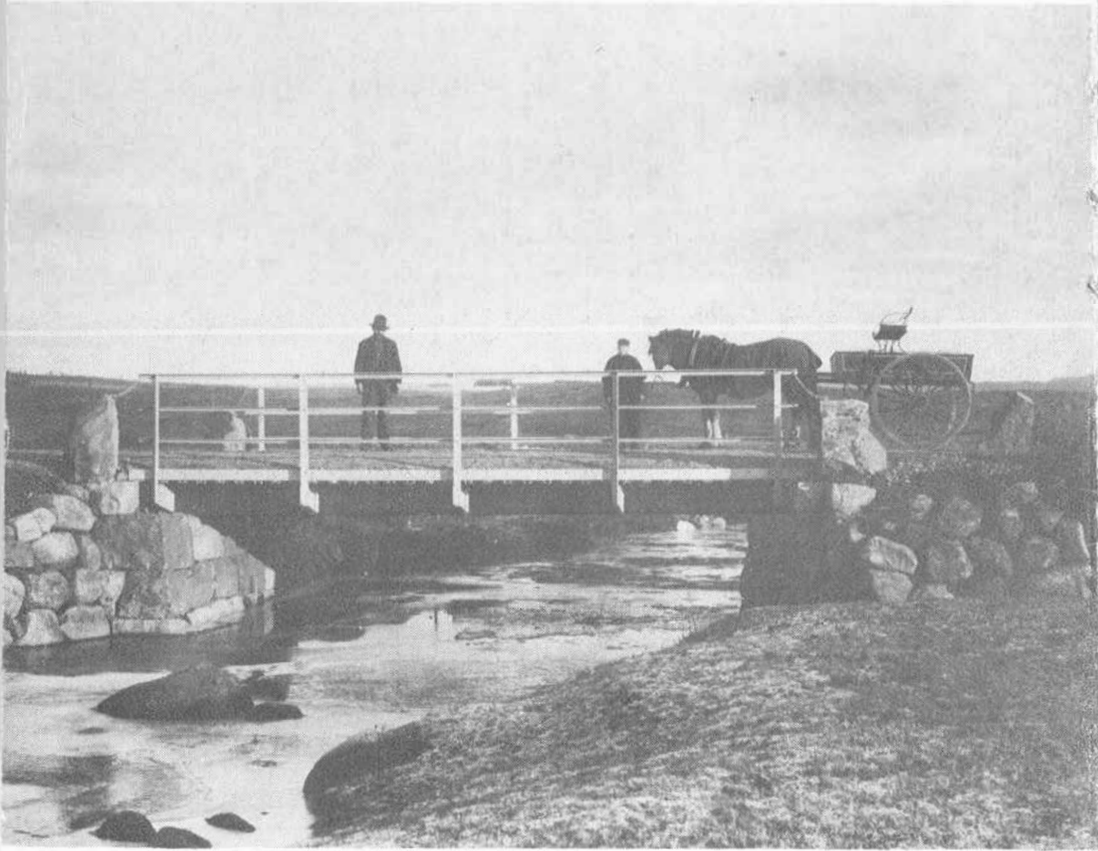
Ivar Lygren  
tillitsmann NIF

## HANDLINGSPROGRAM FOR AMU

Arbeidsmiljøutvalget (AMU) har vedtatt et handlingsprogram for det videre arbeidet. Utvalget har også hatt en undergruppe i arbeid med å følge opp programmet. Både programmet og rapporten fra undergruppen kan fås hos sekretæren i arbeidsmiljøutvalget, Marit Garborg på Ps.



# Risebæk bro



*RISEBÆK BRØ. Hovedvei Garborg—Kværneland.  
Bygget i 1899 og 1900. Byggingen kostet totalt kr. 2.339,84.  
Reprodusert fra Bassøes platearkiv av A. Follaug.*