

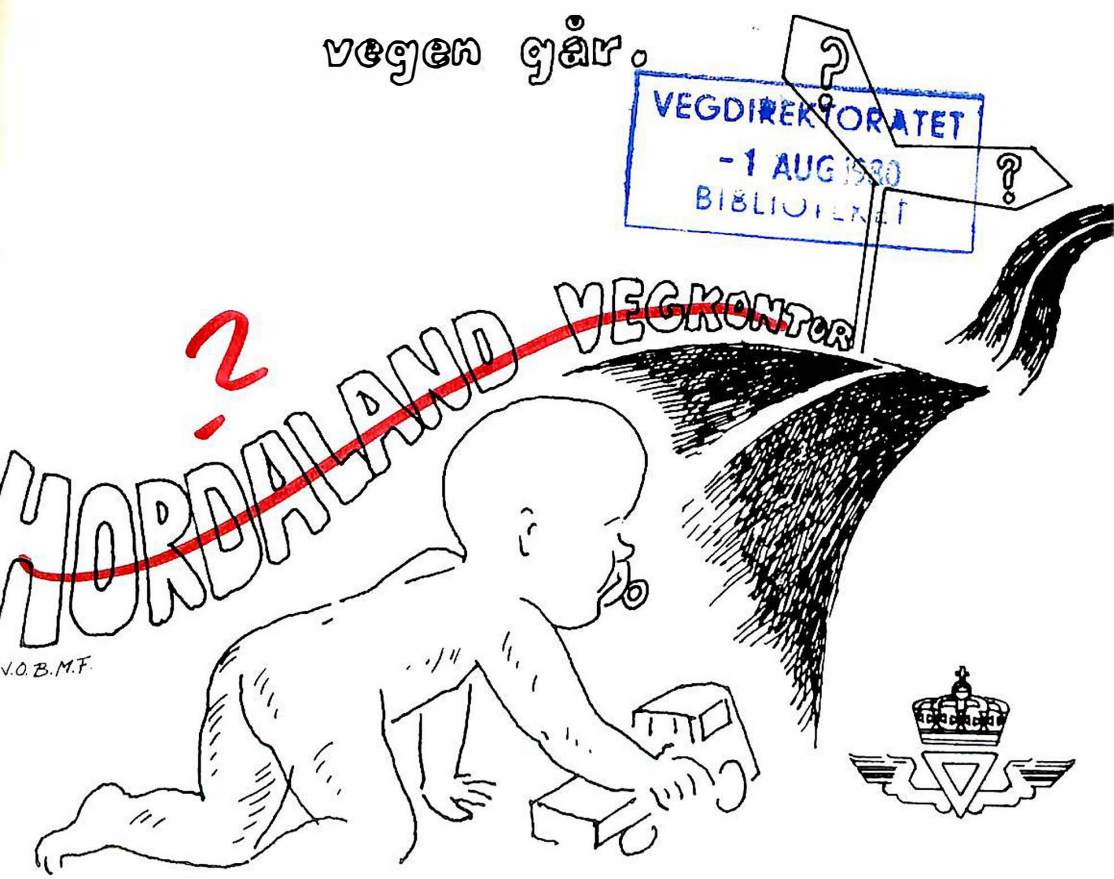
NR 1-76 ÅRG. NR 1

# Bedrifts

# AVIS



.... som  
baby utan tenner  
og hår, undrande på kvar  
vegen går.



V.O.B.M.F.

## INNHALDSFORTEGNESLE

Redaksjonen .....	side	2
Navnekonkurranse .....	side	3
Vegsjefen har ordet .....	side	4
Det rottehol som ingeniørane har laga .....	side	5
Hovedtillitsmannens tre minutter .....	side	6
Få hestekrefter og mykje handkraft .....	side	7
Nyttig skala i vegmeldingane .....	side	8
Dikt .....	side	9
Pensjonisttur til Tysnes .....	side	10
Bruker vi det gule varsellyset riktig? .....	side	12
Støy — hørselskader, bruk av hørselvern .....	side	13
Ei framtid for fortida .....	side	15
Vi gratulerer .....	side	20
Vedlikeholdsavdelingen .....	side	21
Fagforringene presenterer seg .....	side	28
Statsbudsjettet 1977 .....	side	34
Budsjettsituasjonen i vegarbeidsdrifta ved utgangen av oktober 1976 .....	side	36
Vedlikeholdsmøtet 1976 .....	side	38
Sogn og Fjordane grense — Voss .....	side	43

*Hel?*  
*Sent, men godt?*

Det har tatt lang tid å komme igang med bedriftsavisen her i Hordaland. Men som Skipper Worse sa: «Vi kommer sent, men godt».

Vi i redaksjonen vil gjøre vårt beste for at det skal bli en bra avis, men vi trenger både hjelp og kritikk. Med hjelp mener vi gode råd, lange og korte innlegg, ren informasjon, svart/hvitt fotografier, vitser og meninger og ønsker om hva slags stoff vi skal ta med.

Avisen er ment å komme fire ganger året, altså hver tredje måned. Om vi klarer det avhenger av hvor stor interessen er og hvor mye stoff vi får inn.

Alle kan skrive i avisen. Innleggene kan være på nynorsk, bokmål eller dialekt. Dersom du ikke har skrivemaskin eller ikke kan skrive på maskin, så skriv for hånd.

Og til slutt en liten påminnelse. Avisen er for alle ansatte i Statens Vegvesen i Hordaland. Det har ingenting å si om du er gammel eller ung, har arbeidet lenge eller kort og om du arbeider ute eller inne. Kort sagt, vær med alle sammen.

Red.

# Redaksjonen

Vi i redaksjonen ser nok så positive på arbeidet framover. Det så litt mørkt ut med stoff til avisen en stund, men da fristen nærmet seg og tildels var forbi fikk vi inn ganske mye stoff.

Det er mye arbeid med en slik avis, og resultatet står ikke alltid i forhold til

innsatsen. Der er og mange begynner- vansker som gjør at resultatet ikke blir helt fullomment. Men med tid og stunder håper vi at det blir en god avis. Og med litt velvilje, hjelp og innsats fra alle blir avisen god.



## **Bjørn Langedal, redaktør.**

Langedal har jobbet i vegvesenet i 21 år. Han begynte som maskinfører, ble så oppsynsmann og er i dag verne- og miljøleder ved siden av redaktør for bedriftsavisen.

## **Anne Marie Måge,**

Måge har jobbet i vegvesenet i 9 år og har på denne tiden vært innom litt av hvert. Plan, Vegsentralen, Regnskap, Grunnseksjonen og sitter nå på Arkivet.



## **Åse Vigdis Festervoll, redaksjonssekretær**

Festervoll har et seks måneders engasjement og jobber bare med bedriftsavisen. I forbindelse med utdannelsen var hun en stund på informasjonskontoret i Vegdirektoratet våren —76.

# NAVNE- KONKURRANSE

Avisen er endå bare for en baby å regne — uten navn og uten tenner. Tennene kommer vel etterhvert, men navnet blir det verre med. Vi må derfor be alle om en hjelpende hånd, slik at det kan foretas dåp for neste nummer kommer ut.

Dette med navn er ifølggrunnen veldig vanskelig, for ingen vil vel gå rundt å hete det samme som andre i nærmeste familie. Og familien er etterhvert blitt ganske stor. Bedriftsavisen i Hordaland er en av de siste som kommer i gang, bare Fintmark er etter oss. Så sett i gang, kom med forslag, et, to, tre eller flere. Navnet skjemmer ingen, så. . . . .

Tegn også gjerne et forslag til hvordan navnet kan plasseres på siden. Det kan være en tegning til, eller bare selve navnet.

Forslagene sendes til:

«BEDRIFTSAVISEN»

Hordaland Vegkontor

C. Sundtsgt. 64

5011 Nordnes Bergen

Konvolutten må merkes «NAVNEKONKURRANSE»

Husk å sende med navn og adresse, det kunne jo hende at du vant.

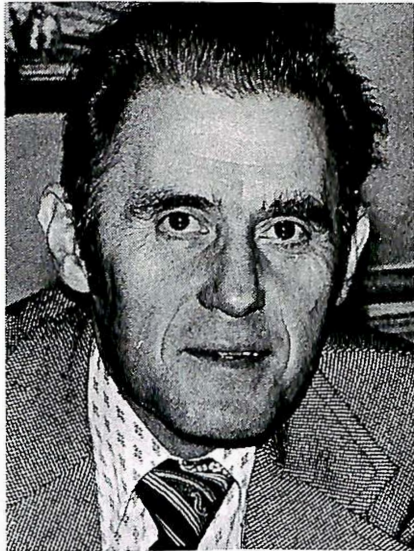
# Vegsjefen har ordet

Vi har fått bedriftsavis og dermed eit verktøy slik at alle i etaten kan bli bedre kjend med kvarandre.

Fram til først i 60-åra var vegkontoret så lite at alle kjende alle. Mange kjende også ein stor del av dei tilsette rundt om i fylket. Så lenge vi hadde ei administrativ oppbygging basert på geografiske avdelingar var det lettare å halde seg orientert til ei kvar tid.

Etter kvart har antall tilsette ved kontoret stadig auka, og spesialiseringa er ført vidare både ved kontoret og ute i drifta. Vi får stadig nye spesialavdelingar som har sitt arbeidsfelt over heile fylket. Kontaktflata aukar og likeeins trongen for informasjon. Vi burde hatt avis for mange år sidan, men det har kanskje vore naturleg å proritere det reint matnyttige. No er vi vel alle samd i at det også er matnyttig med bedriftsavis.

Vi har store oppgåver framfor oss i åra som kjem. Det blir stadig vanskelegare å få godkjent vegplaner og ordna med grunn slik at anleggsdrifta kan bli så rasjonell som mogeleg. Stadig aukande ferdsel stiller store krav til eit effektivt vedlikehald. Det ligg ei stor utfordring i å få ned trafikkulykkene på eit



*Josef Martinsen*

rimeleg nivå. Her er berre nemnd nokre få av alle dei mange oppgåver som ligg framfor oss.

Skal vi makte dette har vi bruk for ei avis både til hyggje og nytte.

Til slutt vil eg takka redaktøren for at første nummer av bedriftsavisa er komen. Vi har med avisa fått eit redskap slik at alle i etaten kan bli orientert om aktuelle saker. I tillegg kan vi også orientere alle andre som er interessert i vegsaker om vårt arbeid.

Men husk: Avisa blir ikkje bedre enn vi sjølv gjer henne. Vi har fått verktøyet, men det er opp til oss å bruka det på rette måten.

# DET ROTTEHOL SOM INGENIØRANE HAR LAGA

Slik karakteriserte «Separatoren» jernbaneundergangen i Rongsfossen den gongen han vart bygd.

På vegmeistermøtet 12—13 oktober i haust nemnde plansjef Krogh igjen dette rotteholet på Voss. Vegmeister Einar Kleven kom då med eit innlegg som hadde stått i Horda Tidend i september 1966.

Det var eit utdrag frå bladet «Separatoren». Dette bladet kom ut kvar gong postmeister Johannesen hadde noko på hjarta.

I bladet som var frå 1905 heitte det: «Separatoren»'s tekniske Medarbeider fælder en nedbrytende Dom over den Statsport, som er opsat paa Sogneveien i Forbindelse med Jernbanebroen over Elven ved Tvilde. Han siger, at den vistnok benævnes en Overgang, men for-

plikter seg paa at den vil blive baade Dyr og Menneskers Undergang, eftersom den er sat saa udspikulert paatvers for Trafiken, at en Kamel kommer lettere igjennem sit Naaløie end en Kalesjevogn kommer uskadd igjennem denne Statsport.

Teknikeren synes dog den bør blive staaende, men kun som Æresport til Brug ved høitidlige Leiligheder som Bryllup og Ligfærd samt for Fattiggaardens Indvaanere, der gjerne har Tiden til sin Raadighed hvorimod al Skyds- og Kjøretrafik kunde foregaa under den deilige Buegang, som dannes af selveste Jernbanebroen. Man behøver bare at bænke lidt paa Veien ved Elvefaret ovenfor og nedenfor Broen og ind under denne lave en Kjørebane; saa vil man undgaa det Rottehol, som Ingeniørene har lavet.

Billedet



# Hovedtillitsmannens 3 minutter



Hovedtillitsmannsutvalget vil gratulere bedriftsavisen med at den er blitt et faktum.

Jeg vil i dette første nummeret presentere hovedtillitsmannsutvalget i fylket.

I særavtalen mellom Norsk Arbeidsmandsforbund og Statens Vegvesen står det i § 23 at det skal velges et hovedtillitsmannsutvalg på tre medlemmer. Både anlegg, vedlikehold og maskinforvaltningen skal være representert i utvalget.

I det nåværende utvalget sitter:

Arne Eide — vedlikeholdet

Arne Mathiassen — anlegg

Jens Tveit Aga — maskinsentralen

Arne Eide har vært ansatt i vegvesenet i 27 år og er for tiden sjåfør på oljegrus og brøyting. Han bor i Odda.

Arne Mathiassen er anleggsformann og skytebas på Sotra og bor på Koltveit. Han har vært ansatt i vegvesenet i 24 år.

Jeg, Jens Tveit Aga er mekaniker på verkstedet i Rådal. Jeg bor på Søreide i Fana og har vært ansatt i vegvesenet i 15 år.

Jeg er formann i utvalget og har fri med lønn for å utøve tillitsvervet.

Ved vegsentralen i Rådal har administrasjonen stilt en kontorbrakke til disposisjon. Der har jeg fast kontortid hver torsdag.

I den utstrekning det er mulig reiser jeg rundt i fylket og besøker arbeidsplassene.

Hovedtillitsmannsutvalget med formann skal være et bindeledd mellom tillitsmenn og arbeidstakere som er organisert i Norsk Arbeidsmandsforbund.

Formannen skal og være et bindeledd mellom vegkontoret og arbeidstakerne ute i driften.

Vi er nå inne i en ny avtaleperiode. Fra 1/5 — 76 er alle vegarbeidere blitt tjenestemenn og plassert etter det nye lønssystemet som er vedtatt i staten. Den tidligere «overnskomsten» har skiftet navn til «Særavtale». Særavtalen er sendt ut til alle tillitsmennene på arbeidsplassene. Dersom det er noen som ikke har fått denne særavtalen så skriv eller ring til:

Jens Tveit Aga  
Rådal vegsentral  
5046 Rådal  
Tlf: 274100

Jeg vil og benytte anledningen i denne spalten til å oppfordre våre medlemmer til å benytte seg av bedriftsavsien.

SEND INN STOFF FRA DRIFTEN UTE, SLIK AT VI KAN FÅ EN MENINGSFYLT OG INTERESSANT AVIS FOR ARBEIDSTAKERNE I FYLKET.

Jens Tveit Aga



# Få hestekrefter og mykje handkraft

Namn

?

Første vinteren det vart gjort forsøk på å halde Kvamskogen open var vinteren 1935/36.

Utgiftene til brøytinga skulle delast mellom Hordaland Vegkontor og Bergen Hardanger bussruter. Ansvaret for sjølve brøytinga skulle Bergen Hardanger bussruter ha. Før vi kunne starte brøytinga måtte vi ha beskjed frå Bergen — noko som til tider var svært tungvint.

Vi klarte å halde vegen open heilt fram til ein laurdag i midten av januar. Vi fekk beskjed frå Bergen at vegen skulle brøytast to gonger — noko vi såg på som nyttelaust. Det var ikkje rare utstyret vi hadde på den tida. Eg var berre leigd hjelp då og brukte mine egne bilar — to Chevroletar med 22 og 49 hestar. I tillegg til motorkrafta var vi omlag 50 mann.

Denne laurdagen i midten av januar hadde 49 mann måka og spadd brøytekantar sidan tidleg om morgonen. Ut på dagen fann vi ut at vi ville gjera eit forsøk på å koma ned med plogen.

Heile tida bles det og snødde tett. Framfor gjekk 28 mann og drog plogen, bak kom begge bilane. Heile vegen nedover sette vi ut vakter som skulle sjå til at snøen ikkje rasa ut att og stengde vegen.

Vel nede i tunellen hadde vi oppdeling. Alle var komen vel ned, men det viste seg å vera umogeleg å koma opp att.

Det var alt seint laurdag kveld og vi var 8 mann som budde i Tysse — vi var med andre ord på gale sida av fjellet. Einaste måten vi kunne koma heim på var då med båt til Bergen og bil derifrå.

Båten skulle gå frå Norheimsund omkring midnatt, men på grunn av snøtjukka vart han fleire timar forseinka. Heldigvis fekk vi tak over hovudet dei timane det var å vente. Vi låg 8 mann på golvet med kvar vår vedskie under hovudet. Rommet var lite, men det var varmt, og varme var det vi trong mest av då. Men omsider kom båten, og til Bergen bar det — og derifrå til Tysse. Utpå ettermiddagen søndag var vi heime.

*Einar Nilsen Nytveit*



Mandag morgon var det på jobb att. Vi hadde knapt teke til med arbeidet før bilen rauk. Først neste dag fekk vi nye delar, og i stummande mørke og snøstorm vart bilen reparert. Utpå kvelden kom arbeidet i gang att, men utpå natta måtte vi gje tapt for snø. Tokagjelet og Kvamskogen var stengd resten av den vinteren. Vi heldt vegen open frå Tysse og opp til Eikedal.

Det er tidlegare oppsynsmannsassistent Einar Nilsen Nytveit som fortel dette. Han arbeidde i vegvesenet frå 1930 til 1974. Fram til 1937 var han berre leigd hjelp.

Nytveit fekk 3,50 pr. time i leige for bil med sjåfør. Det vart svært lite att av pengane denne vinteren. Han knakk bakakslingen på bilen tre gonger og ødela motoren ein gong.

Etter at delane til bilen var betalt var det berre 38 kroner att å leva for denne vinteren.

Han Ola hadde rydda seg ein gild gard i ødemarka og såleis lagt ned eit stort livsverk. Ola er no vorten gamal og ein dag kjem presten på besøk.

Presten let vel, men meiner at han Ola må ha fått noko hjelp for å klara alt dette. Han Ola vedkjenner då at ho Anna, kona har no hjelpt litt til.

Presten er ikkje heilt nøgd med dette og antyder at Gud har og hjelpt han Ola med rydding og å leggja utmarka under pløgen.

Ola vart arg av dette pratet til presten og seier at kanskje har Vår Herre hjelpt han med arbeidet, men presten skulle sett korleis her såg ut før i tida då Vår Herre dreiv her sjølv.

Innsendar: **Per O. Moe**

## NYTTIG SKALA I VEIMELDINGENE

(Hentet fra «Brønnøysunds avis» for noen år siden).

Den landskjente psykologen Maurits Dump Nilsen har omarbeidet Beauforts vindskala og tillempet den for bruk i veimeldingene, og vi bringer den herved til iakttagelse for våre lesere. (NB! Når veiens tilstand angis i «styrke» det eller det, har det ingenting med veiens styrke å gjøre — betegnelsen er bare en arv fra vindskalaen).

Styrke 0: Veibanen er helt slett og fin, utmerket vei.

Styrke 1: Meget god veibane, men enkelte krusninger av og til.

Styrke 2: Små, korte, men merkbare ujenheter på veien.

Styrke 3: Biler rister av og til. Andtydning til vaskebrett.

Styrke 4: Hullene blir større. En del vaskebrett.

Styrke 5: Middelstore vaskebrett. Sprøyt fra søledammer forekommer. Syklister begynner å svaie.

Styrke 6: Det begynner å bli vanskelig å bruke sykkel, større biler hiver på seg.

Styrke 7: Fotgjengere må bruke støvler. Vaskebrettene begynner å bli så dype at de graver i pukken.

Styrke 8: Støtdempere begynner å gå. Syklister begynner også å gå.

Styrke 9: Store busser svaier og hiver. Sprøyt fra søledammer minsker synsvidden.

Styrke 10: Aksler knekker og eksosanlegg forsvinner.

Styrke 11: Ualmennelig dype dumper (små og middelstore biler kan for en tid forsvinne i bølgedalene.) Bare traktorer og buldosere kommer fram.

Styrke 12: Indre Arna—Vågsbottn. Funnet på vedlikeholdsavd.

7  
1:144  
No er det jammen triveleg å vera frank og fri,  
ein slepp å gå i raue klær å loffa veg å sti,  
No går det an å gjera på nett det ein vil,  
og velta seg i køya, å sova att på til.

Refr.:

Ja det er triveleg å vera pensjonist,  
ein slepp å vandra på støvet landevei,  
ein slepp å otta for snø om natta,  
nei no er verda blitt god mot mei.

Eg kan'kje riktig sjønna den som går på jobben nå,  
når det er blitt so mykje fint sosialt å få,  
Det skulle berre mangla ein sku slita seg i hel,  
når gryna går i pengepungen nesten tå seg sjøl.

Refr.:

No er det triveleg å vera pensjonist,  
å slepp ha oppsyn på flate asfaltvei,  
å veita vatn, og sjå på glatten,  
ja no er verda blitt god mot mei.

Skrevet av Vegvokter Johs. Solheim i forbindelse med at Andreas Eikedal sluttet i vegvesenet i høst.

# Pensjonisttur til Tysnes



*Pensjonister, vegsjef, anleggssjef og vedlikeholdssjef.*

Onsdag 25. august arrangerte Samarbeidsutvalget en tur for tjenestemenn som ble pensjonert i tidsrommet fra september 1975 til august 1976.

Turen gikk med buss fra vegkontoret til Halhjem, hvor vi gikk ombord i H.S.D. fergen «Vøringen» som var leiet for anledningen. Her ble det servert kaffe og smørbrød mens praten gikk livlig i det fine været sørover Bjørnefjorden.

På Klinkholmen på Rekstern var det landgang med befaring på bruanleggene. Vegsjefen var guide og forklarte de pågående arbeidene, godt sekundert av anleggssjef Søilen og anleggsbestyrer Epland.

Turen gikk så tilbake til Solstrand hotel på Os hvor det ble servert middag. Til denne sammenkomsten var også vedlikeholdsfolkene og anleggsfolkene i distriktet invitert.

## Diplom og fat

Under middagen takket vegsjefen hver enkelt for deres innsats i vegvesenet og delte ut diplom og fat med inskripsjoner.

Følgende var tilstede:

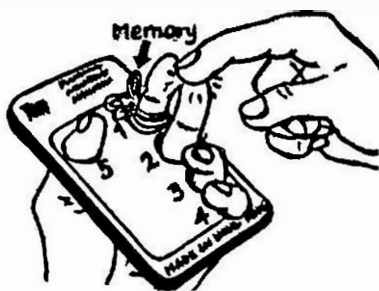
Anders Mandelid	38	års tj.
Karl L. Nestås	30½	års tj.
Andreas Eikedal	32	års tj.
Ola Sævild	42½	års tj.
Johs. Solheim	32	års tj.
Eliseus Lyngnes	16½	års tj.
Gunnar O. Fjæra	39	års tj.
Johs. Veland	43	års tj.
Hans Epland	47	års tj.
Engel H. Kvernes	31½	års tj.
Lars Kvanndal	31	års tj.
Magnus O. Vik	24	års tj.
Knutin Djuvik	31	års tj.
Anders Hisdal	32½	års tj.
Rasmus Bjelkarøy	29	års tj.
Oskar Rafsol	20½	års tj.
Hans T. Haukanes	20	års tj.
Peder Inderøy	30	års tj.
Malvin Anthun	28	års tj.
Mikal Ulvatne	28½	års tj.
Erling Monsen	11½	års tj.
Magnus O. Schei	15	års tj.

Følgende er pensjonert i perioden, men var ikke med på turen:

Lars O. Mørkve	24	års tj.
Teodor Bidne	15	års tj.
Lars Steinsland	15	års tj.
John Hauge	30	års tj.
Nils B. Sæverud	22	års tj.
Johs. Øvstebø	25½	års tj.

Jakob Markus	25½	års tj.
Per N. Haugen	31½	års tj.
Bertin Gjøsandal	36	års tj.
Svein Sandal	33	års tj.
Johannes E. Sævareid	28½	års tj.
Lars Rondestveit	25	års tj.
Olav Øye	18	års tj.
Alfred Haug	47½	års tj.
Harald Nordstrand	32½	års tj.

## DAGENS SYLKVASSE



Eit team frå innkjøpsseksjonen har vore til HONG KONG og forhandla seg til ein kontrakt på mini-kalkulatorar, til fordeling på oppsynsmannskontora i distrikta. Leve-  
randøren meiner han skal vera leveringsdyktig på kalkulatorar fram til 1980 for den prisen som er avtala, utan at det skal gå ut over kvaliteten.

**Kåre Hole**

# Bruker vi det gule varsellyset riktig ?

**Dette spørsmålet har mange stillt seg før oss. Ved bilsakkyndige i Bergen er det utarbeidet en rettleddning for bruk av gult varsellys. Den er forholdsvis omfattende med utdrag fra lover og forskrifter, kommentarer til disse og en del eksempler. Rettleddningen er ikke ment som noe skjema på bruk eller ikke bruk, men en hjelp til selvhjelp.**

Oddvar Sørensen, det er du som har stått for arbeidet med denne rettleddningen. Hvordan kom dette arbeidet i gang og hvorfor?

— Bilsakkyndige i Bergen mottok i vår en henvendelse fra Samarbeidsutvalget. Vi ble da spurt om å utarbeide en rettleddning for bruk av gult varsellys.

Jeg har drevet en del med opplæring, så det falt naturlig at jeg påtok meg dette arbeidet.

Det har lenge vært behov for en slik rettleddning. Når vi er ute er det ikke skjelden vi ser misbruk og tildels gal bruk av lyset. Nå tror jeg ikke at dette skyldes vond vilje, men for liten kjennskap til lover og regler. Vurderingsgrunnlaget er for tynt noe som fører til

feilvurdering av mange situasjoner. Det er for om mulig å rette på dette, at rettleddningen er utarbeidet.

Rettleddningen har ikke til hensikt å sette opp noe skjema for når vi skal bruke eller ikke bruke det gule varsellyset. Det avhenger av hver enkel situasjon om lyset skal brukes og hvordan det skal brukes. Ofte kan det være nødvendig med flere lys og andre hjelpemidler.

Hva har du tatt med i rettleddningen?

— Jeg har forsøkt å sette stoffet opp i punkter slik at det skal være lett å finne fram. Det er åtte punkter utenom innledning og avslutning. Jeg har gått inn på hvorfor lyset skal brukes, litt om lover og forskrifter og hvem som kan bruke gult varsellys. Videre har jeg tatt med noen eksempler på når lyset skal brukes og når det ikke skal brukes. Jeg har og tatt med hvilke krav som stilles til selve varsellyset, hvilke krav som stilles til føreren og hvilke plikter de øvrige trafikantene har.

Grunnen til at jeg har gått inn på akkurat disse punktene er at jeg etter å ha reist en del rundt, vet noenlunde hvor skoen trykker.

Når nå dette arbeidet er avsluttet er det et lite håp at rettleddningen ikke bare skal komme de ansatte i vegvesenet til gode, men også andre som bruker gult varsellys. Det kan være ulike sjåfør- og lastebileierorganisasjoner, televerket o.l.



Oddvar Sørensen

# Støy – hørselskader, bruk av hørselvern

Har du hørt at. . . .? Ja, er du sikker på at du hører like godt som tidligere? En undersøkelse som er foretatt ved vegkontoret i Buskerud, viser at det ikke står så helt bra til. Undersøkelsen viser at over halvparten av folkene ute i driften er hørselskadd i ulik grad. En undersøkelse av hørselen blandt en liten gruppe tjenstemenn i vårt fylke viser den samme tendensen.

At hørselen svekkes med årene er noe vi alle har merket og til en viss grad aksepterer. Men hva er det som gjør at hørselen svekkes? Undersøkelser av folk som lever utenfor sivilisasjonen (f. eks. i urskogen), viser svært liten svekkelse. Mennesker helt opp i 70-årene hører like godt som unge mennesker. Dette tyder på at det er støyen vi utsettes for som svekker hørselen, ikke alderen alene.

For å forstå hvordan dette kan skje, må vi kjenne litt til hvordan lyd blir til og oppbygningen av øret. Lyden oppstår ved at luften kommer i svingninger. Vi kan sammenligne det med bølgene eller ringene i vannet etter at vi har kastet en stein. Bølgene brer seg rundt i større og større sirkler helt til de forsvinner. Det samme er med lyd og lydbølger. Er vi nær lydkilden vil vi høre lyden godt, fjerner vi oss vil lyden avta.

## Lyd og lydbølger.

Lydstyrken, d.v.s. om lyden er kraftig eller svak, måles i decibel (dB). Hvis vi

sammenligner steinen som vi kaster i vannet vil en stor stein lage høye bølger som vil bre seg langt, mens små steiner vil lage mindre bølger. På samme måten er det med lyd.

Et kraftig slag på en jernplate vil sette platen i store svingninger. På grunn av sterke svingninger i platen vil luften rundt også settes i sterke svingninger og vi får kraftig lyd.

Vi har også lyse (høye) toner og mørke (lave) toner. Tonehøyden måles i frekvens eller Hertz (Hz), og angir hvor mange bølger eller svingninger luften blir satt i pr. sekund. Et normalt øre vil oppfatte lyd fra ca. 20 Hz (lave toner) til ca. 20 000 Hz (høye toner). Lyder over 20 000 Hz vil skjelden bli oppfattet av det menneskelige øre. Vi vet derimot at hunder kan oppfatte høyere lyder enn dette. Det brukes hundefloyter med så høy lyd at det menneskelige øret ikke oppfatter lyden, mens hundens øre oppfatter lyden godt.

## Øret vårt

Når lydbølgene treffer øret vårt fortsetter de inn i ~~øregangen og treffer~~ trommehinnen. Trommehinnen settes i svingninger, noe som igjen fører til at tre små bein i mellomøret settes i bevegelse. Disse tre beina er kalt hammeren, ambolten og stigbøylen. Svingningene brer seg så videre fra stigbøylen til det ovale vindu og videre til sneglehuset i det indre øret. I sneglehuset blir svingin-

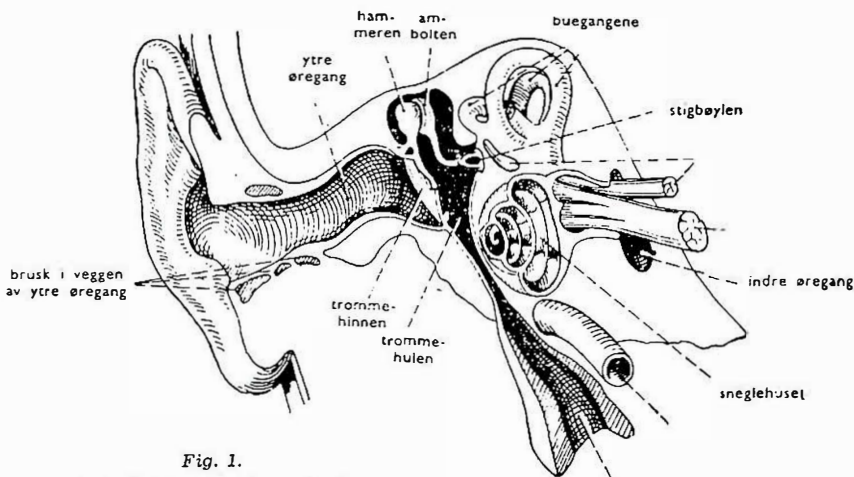


Fig. 1.  
Oversikt over ørets anatomi.

gene omgjort til elektriske impulser som går til hjernen slik at vi kan oppfatte lyden. I sneglehuset er det hørselen vår skades når vi utsettes for støy. Sneglehuset er fylt med væske og små hårseller eller sanseseller. Normalt er det rundt 30.000 slike hårseller. Når øret vårt utsettes for sterk støy over et lengre tidsrom, vil en del av disse hårsellene dø. Hørsellene fornyes ikke, slik at vi aldri vil få hørselen tilbake når vi har mistet den som følge av sterk støy.

## Hvordan ta vare på hørselen?

Det er viktig å ta vare på hørselen vår. Selv om vi har mistet en del av hørselen kan vi ta vare på den vi har igjen. Dette kan vi gjøre på to måter, enten ved å dempe støykilden, eller ved å bruke hørselvern. Ettersom det i de fleste tilfeller er vanskelig å dempe støykilden, må vi bruke hørselvern. Det er da viktig

at vi bruker et hørselvern som demper tilstrekkelig for den støy vi er utsatt for. Vi må alltid også undersøke om hørselvernet er i orden. For at hørselvernet skal vare lengst mulig må vi behandle det skikkelig. Først av alt, hold øreklokkene reine. Vask dem i lunkent såpevann minst en gang hver uke. Putene rundt øret er utskiftbare. Putene skal være hele og myke. Legg aldri hørselvernet slik at putene klemmes flate. Putene må skiftes så snart de begynner å bli harde, fra 6—12 måneder. Vi kan være trygge på å beholde hørselen vår dersom vi bruker hensiktsmessige øreklokker.

**HUSK:** Hørselen som du mister vil du aldri få tilbake. Ettersom hørselen avtar vil du få problemer med å få kontakt med andre mennesker. Du vil også være en fare for deg selv bl.a. i trafikken ved at du ikke hører faresignaler.

**TA VARE PÅ HØRSLLEN DIN**



# Ei framtid for fortida

LiH kunypt

Interessen for gamle kulturminner har auka her i landet i dei seinare åra. Lenge, altfor lenge, var sansen for dei gamle kulturminner berre noko som vedkom dei relativt få fagfolk og sammlarar som i kraft av utdanning og entusiasme arbeidde med dette stoffet. Den menige mann såg helst med eit overbærande smil på desse eldsjeler som kjempa for å bevare, restaurere og verne om slike ting. Men ettersom tida har gått, har dette bildet endra seg. Folk flest har no fått syn for dei verdiar det her er tale om. Det er ikkje verdiar som kan målast i kroner og ører, det er snarare tvert imot, det er noko som kostar pengar. Men det er arven vår, arven frå dei farne slekter. Det er dei synbare tegn på vår kontinuitet, på trangen til å ha rotfeste i ei tid med aukande folkeflytting frå utkant-Norge til sentrale stader. Eg trur det er for enkelt å avfeie dette som nostalgi, eg trur meir på at det er ein trong til å ha samkjensle med eit miljø og ein kultur som er eit avgjerande grunnlag for den kjensle av sjølvrespekt vi menneskje treng for å kunne fungera.

## Kva gjer vegvesenet?

Det registreringsarbeid som foregår i vegvesenet sin regi, har naturleg nok, tilknytning til vegetaten. Det gjeld i første rekke å registrere og verne om gamle

bruer, vegar, redskaper, maskiner, gamle dokument og papirer, fotografier m.v. Dette registreringsarbeidet går føre seg i alle landets fylker, og er no kome godt i gang. Det er på landsbasis allerede til no, registrert bl. a. så mange bevaringsverdige gjenstander at det kan kome på tale å oppretta lokale museum i tillegg til eit sentralt. Om det skal bli eit sentralanlegg eller ei avdeling ved Norsk Teknisk Museum som skal samla og bevare dei gjenstander som etter kvart blir registrert som bevaringsverdige, er enno ikkje avgjort. Det er derfor sett ned ei nemnd som skal sjå om det er råd å oppretta eit eige Vegteknisk Museum her i landet. Det viser seg at i alle fylker finns det vegminner som ein vil prøva å bevare for ettertida.

På vegbudsjettet for 1976 er det bevilga 200 000 kroner til bevaring av gamle vegar og bruer, og 50 000 kroner til bevaring av gamle vegredskaper og til ting av museal verdi.

## Mange bevaringsverdige ting i Hordaland.

Også i vårt fylke, i Hordaland er dette arbeidet kome i gang. Etter ei melding eg sende ut til alle vegmeistrar, har eg fått mange henvendingar og tips. Det gjeld i første rekke om gamle bruer, eit

to  
pår maskiner, redskap, eindel dokument og fotografi frå høg fjellsåpningar o.a.

På nokre turar rundt i fylket har eg fotografert og registrert nokre fine kvelvbruer murt i tørrmur, eit gedigent handverksarbeide som i høg grad er bevaringsverdig. Nokre av desse bruene er i bruk i dag, men står i fare for å bli forsterka og tildels innebygd av betong, dette for å tilfredsstilla dagens krav til transport. Ei slik bru er Handeland bru på R.v. 13 i Kvinnherad. I dette området pågår det no opprusting og utbetring av vegen, og denne brua vil vere i «fasesonen» når arbeidet kjem hertil.



Handeland bru Rv. 13 Kvinnherad.



Med vegsjefens velvilje og plansjefens løyve, har ing. A.W. Epland fått i oppdrag å kostnadsrekne nytt bruspennt i prefabrikerte betongbjelker i eit spenn. Den nye brua er tenkt plassert litt nedanfor eksisterande bru, med dette vil vegen få ei langt betre linjeføring over elva. Det heile er jo i første rekke eit økonomisk spørsmål, og tida vil vise kor mykje vi er villige til å betale for eit slikt vakket minnesmerke over norsk brubyggjarkunst. Eg har til no fotografert og registrert i alt 6—7 riksvegbruer, 2—3 fylkesvegbruer og 1 bru på kommunal veg.

Av maskiner veit eg om ein gamal motor av merket «Trygg». Det er ein bensinmotor som blei brukt til steinknusarane, den har to store svinghjul. Likeeins har vi restar av Dravn Motorvehøvel, Fordson Major, frå ca. 1941/42 ståande i Nordheimsund. Av redskaper har eg funne ei gamal hesteskrape med to skjær. Dette er ei sak som antageleg er laga av ein bygdesmed i distriktet. Skrapa fann vi på Fv. R-30 Innbjoa—Dalsbruket. Vegvakter Knut Gjerde som eg snakka med, fortalde at han som smågut hadde styrt dei to hestane som drog skrapa. Både far og farfar til Gjerde var vegvaktarar, og denne skrapa hadde vore i bruk både på riks- og fylkesvegane. Seinare har eg høyrte at det skal vere ein liknande skrape på Osterøy.

Elles har vi lagra i Ølen ein Milepel i støypegjern (Drammens Jernstøperi) med tekst: 50 km. fra Haugesund o.s.v. Plata er sandblåst og skal friskast opp med maling, det er meininga at den skal setjast opp på Rv. 514. Den må støypast fast då slike ting erfaringsmessig har lett for å forsvinne som souvenir.

# Veiplakat.

Med hjemmel af lov om veivæsenet af 15 september 1851 § 58, cfr. lov af 12 oktober 1857 § 8, samt i henhold til beslutning af Søndre Bergenhus amtsting i møde den 13 juni 1900 bliver herved bestemt, at paa efternævnte veie i Voss herred, nemlig:

- a. Vossevangen til Løhne (østre Løhne),
- b. Vossevangen » Moens bro,
- c. Bygdeveien gennem Tykkebygden og Rundalen, samt
- d. do. Bakkethun til Kÿthe og Lemme maa til al læskjøring (herfra undtaget avlings indkjørsel i hus samt læs, hvis vægt ikke overstiger 500 kg.) ikke benyttes:
  - a. Kjærre og 1-spendte 4 hjulede køreredskaber med mindre fælgbredde end 7,8 cm.
  - b. 2-spendte 4 hjulede køreredskaber med mindre fælgbredde end 10,4 cm.

For 4-hjulede vognes vedkommende maa forhjulene ikke være under 70 cm. og for 2-hjulede ikke under 80 cm. hjulhøide.

Uden veistyrelsens tilladelse maa ikke transporteres større laster end 3000 kg.

Overtrædelse af disse bestemmelser straffes med bøder fra 8 til 20 kroner.

Bestemmelserne træder i kraft fra 1 april 1902.

Søndre Bergenhus amt 12 juli 1900.

**Hroar Olsen.**

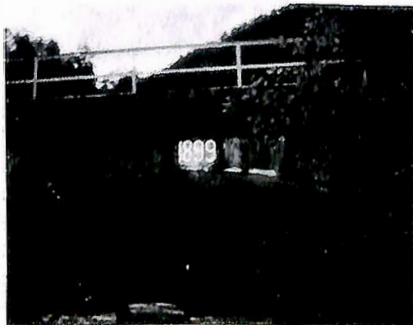
Vidare har eg fotografert og registrert andre interessante ting, bl. a. kongemerket som er hogd inn i fjellet utanfor tunell-munninga ved Eidfjordvatnet. Merket er hogge av kunstnaren Bergslien. Eit Rodemerke på Rv. 550 veit eg om, likeeins har eg fått halv-veges løyve på ein gamal Wrede som har tilhøyrt ein no avdød oppsynsmann. Frå Voss har eg fått tilsendt fotosats av ein Veiplakat datert 12. juli 1900. Denne fortel om dei restriksjoner som gjalt på nokre vegar på Voss, og straffa for å bryta desse.

Handreidskaper har eg enno ikkje samla noko av då eg går ut frå at det enno finns slike ting att rundt om i bygdene. Når det gjeld gamle dokument og papirer, så har eg ei mappe med korrespondanse mellom Vegkontoret og lensmennene. Desse var jo vegtilsynsmenn i Kommunene.

Eg har og fått lånt «Instruks for amtsingeniører, og Veinspektører, Lensmænd, Rodemestere og Veivoktere i Søndre Bergenhus Amt».

Ein annan instruks for veibtjenter frå 15. august 1852 har eg likeeins til låns. Begge desse dokumenta har eg teke fotostatkopi av.

*Mørkhølen bru.*



## Klager — ikkje noko nytt i tida.

Klager på vedlikehaldet er slett ikkje noko nytt i tida. Eg skal til slutt sitera ein smakebit frå gamletida, som samstundes syner språkbruken og kansellistilen i offentlege vesen for 75 år sidan. Fra «Det Kongelige Departement for De Offentlige Arbeider» blir herr «Stiftamtmanden anmodet om å foranledige innhentet oppgaver for samtlige Lensmandsdistrikters Vedkommende innen herr Stiftsamtmandens embedsdistrikt over længden av de offentlige veier der er undergitt Lensmændernes (Veitilsynsmennenes) tilsyn»

Av svar som skal eg sitera eit:

«Til herr Amtsingeniøren i Søndre Bergenhus Amt. Lensmanden i N.N. inberetter ærbødigst at længden af de offentlige veier innen Lensmandsdistriktet ble befundet at være: 60.708 m

Vedlikeholdes ved:

naturalarbeide: 46.401 m.

Leiet hjelp: 3.710 m.

Entreprenører: 10.507 m.

Avgivet i henhold til cirkulære af mai d. å. fra Statens Contor for Veibygging og her Amtsingeniørens påtegning af 2. ds.

Om vedlikeholdets «efektivitet» innberettes angående «entreprenørene» at de har utført sine pligter tilfredsstillende. Naturalarbeid på Rødeveieren derimot, der utføres til berammede tider i mai og oktober, bliver utført på en dårlig måte.

Grunnen hertil er for en stor del den, at størsteparten af veistykkhaverne mangler forståelse og pliktfølelse for sine plikter i denne sak. Mange bor også langt fra. Det fremsendes til det berammede arbeide tildels Kvinder og

børn, eller der kommer melding om forfald af mange slag. Lensmanden omberammer og tilsiger til nyt frem-møte, men ofte med samme resultat, og lensmandens tid er også begrenset. Blandt dem som frem-møter er det mange som «roter» lidt medens Lensmanden passerer, men forsvinder så snart han er gået. Mellem de berammede tider kjenner jeg kun få, som tænker på sine veiparseller, og ennu færre som ser til disse. Likegyldigheten er så almen at man kvier sig for at anvende Lovens korrekst».

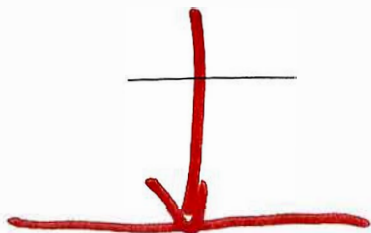
Ja vi kan saktens dra på smilebåndet. Men eg undrar meg på om ikkje våre etterkomarar vil gjera det same når dei om 75—100 år, finn meldingar, korespondanser, påbud, bestemmelser, prognoser og notater frå vår byråkratiske og E.D.B. redne tid.

Ja eg berre spør!

Eg vil gjerne få takke vegmeistrar og andre som har hjelpe meg i dette arbeidet, gitt meg tips og peika på objekter av bevaringsverdig karakter, og voner samarbeidet vil fortsette.

Eg slutter som eg begynte med ynskje om «ei framtid for fortida» i museal samanheng.

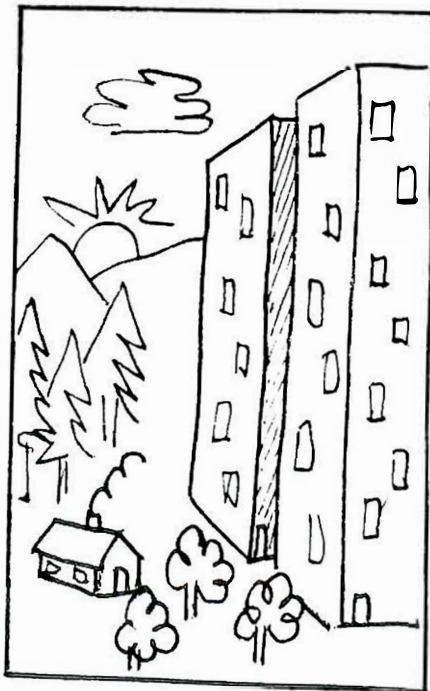
**Asbjørn Kristiansen**



## FLYTTING TIL FYLLINGS- DALEN

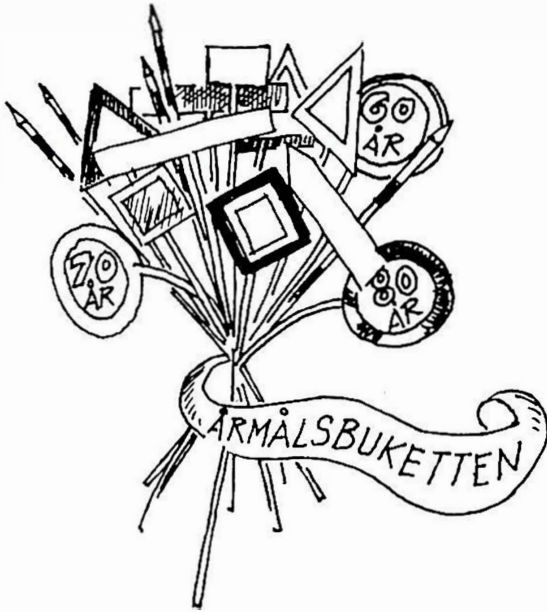
I forbindelse med at vegkontoret om en tid skal flytte til Fyllingsdalen, er det fra en del tilsatte ved vegkontoret ytret ønske om å få utredet mulighetene for boliger i Fyllingsdalen. Om det skulle være etablering av et byggelag eller noe annet er uvist.

For å få kartlagt interessen for en slik sak, ber vi om at interesserte melder seg til sekretær Anne Marie Måge ved vegkontoret.



# VI

# GRATULLERER



## 65 år

- 1/12—76 Lars Sekse, Grimo.  
5/12—76 Bernt Blindheim, Nyborg.  
27/1—77 Martin Skråmestø, Kjerr-  
garden.  
7/2 —77 Asbjørn E. Kristiansen.  
26/2 —77 Norvald Nesheim, Eksinge-  
dalen.

## 50 år

- 11/12—76 Knut N. Hagen, Røldal.  
23/12—76 Bjarne Harry Nilsen, Erdal.  
19/2—77 Hermann Svåsand, Solesnes.

## 60 år

- 2/12—76 Einar Nordland, Hogsvær.  
11/12—76 Leif Olai Tysse, Frøylandsd.  
11/12—76 Jostein Åland, Indre Arna.  
28/12—76 Paul Markhus, Etne.  
1/1 —77 Alfred Skålnes, Markhus.  
5/1 —77 Håhon Juvik, Hogsvær.  
14/1 —77 Arne Skeje, Seimsfoss.  
15/1 —77 Anna Nilsen, Årland i Sa.  
17/1 —77 Magnus Skuggedal, Sol-  
heim.  
25/1 —77 Johannes Tveiten, Odda.  
28/1 —77 Mikal Fromeide, Kjerrg.  
1/2 —77 Lars Kvandal, Skarde.

# Vedlikeholds- avdelingen

Som kjent var vegvesenet tidligere delt opp i geografiske avdelinger, som hadde planlegging, anlegg og vedlikehold av vegene i et geografisk område.

Etterhvert som vegnettet vokste og trafikken med den, ble det klart at det måtte en arbeidsfordeling til for å få oppgavene utført på en tilfredsstillende måte. Den første avdelingen som da ble søkt utskilt, var vedlikeholdsavdelingen.

Her i Hordaland kan en vel si at det begynte å ta en viss form allerede i begynnelsen av 1950-årene, i det vedlikeholdet rundt Bergen ble skilt ut og ledet av en ingeniør.

Senere ble dette med funksjonsdeling tatt opp sentralt i Vegdirektoratet og fra slutten av 1950-årene/begynnelsen av 1960-årene ble alt vedlikehold som var ledet fra hovedkontoret i Bergen skilt ut under en ledelse. Kontorene i Odda og på Stord eksisterte ennå i noen år i den form de tidligere hadde hatt.

Jeg må da bemerke at vi i hele denne tiden bare hadde riksvegvedlikeholdet.

Så fikk vi fra 1. januar 1964 den nye vegloven, som gjorde at også fylkesvedlikeholdet ble lagt under vegvesenet. Vi fikk begynnelsen til den ordning vi stort sett har i dag.

Før jeg nå går videre vil jeg nevne de veglengdene vi pr. 1. januar 1976 har å vedlikeholde.

Vi har 1681 km riksveg og 1783 km fylkesveg. Dette gir tilsammen 3464 km veg av ulik standard.

For å administrere disse vegene har det vært nødvendig først å fremst å ha en effektiv administrasjon inne på vegkontoret. Jeg viser her til nedenstående organisasjonsplan.

Pr. i dag er vi totalt 14 personer som er knyttet til vedlikeholdsavdelingen på kontoret.

Vedlikeholds sjef **Vedeler Lie** har vært ansatt i Statens Vegvesen siden 1952, og har vært her sammenhengende bortsett fra to og et halvt år da han var knyttet til vedlikeholdsavdelingen i Vegdirektoratet. Vedeler Lie ble vedlikeholdssjef i 1963.



Oppsynsmann **Asbjørn Kristiansen** har vært knyttet til vegvesenet siden 1940 i sammenheng, bortsett fra akkurat i krigsårene. I vedlikeholdet var han knyttet til oppsynsmannskontoret i Rådal fram til 1963, da han ble overført til vedlikeholdskontoret.



**Reidun Nordgulen** er en av de sist ansatte på vedlikeholdsavdelingen. Hun bestyrer sentralen og har samtidig det meste av skrivearbeidet for avdelingen.

**Olav Lundstad** ble ansatt i vegvesenet i 1960 og har mestedelen av tiden vært på vedlikeholdsavdelingen. De senere årene har han vært avdelingsingeniør og ledet den daglige driften av vedlikeholdet.

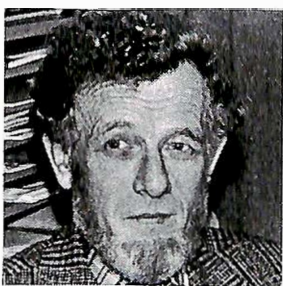


**Svein Utكيلen** ble ansatt som ingeniør i 1974 for å drive noe som heter så fint som ERU. Det står for ekstraordinær reparasjon og utbedring. Dette arbeidet blir drevet mest direkte frå Vegdirektoratet.

Utكيلen har videre ansvaret for oppsetting av rekkverk for vedlikeholdsmidler og reperasjon av svake murer.



**Arild Hegrenes** er sivilingeniør. Han ble ansatt som avdelingsingeniør ved vedlikeholdsavdelingen i 1973. Han er avdelingens «finansminister», samtidig som han har med oppfølgingen av EDB-systemet. Videre er han beskjeftiget med helårsvegen over Haukeli, foruten at han driver med mindre anlegg.

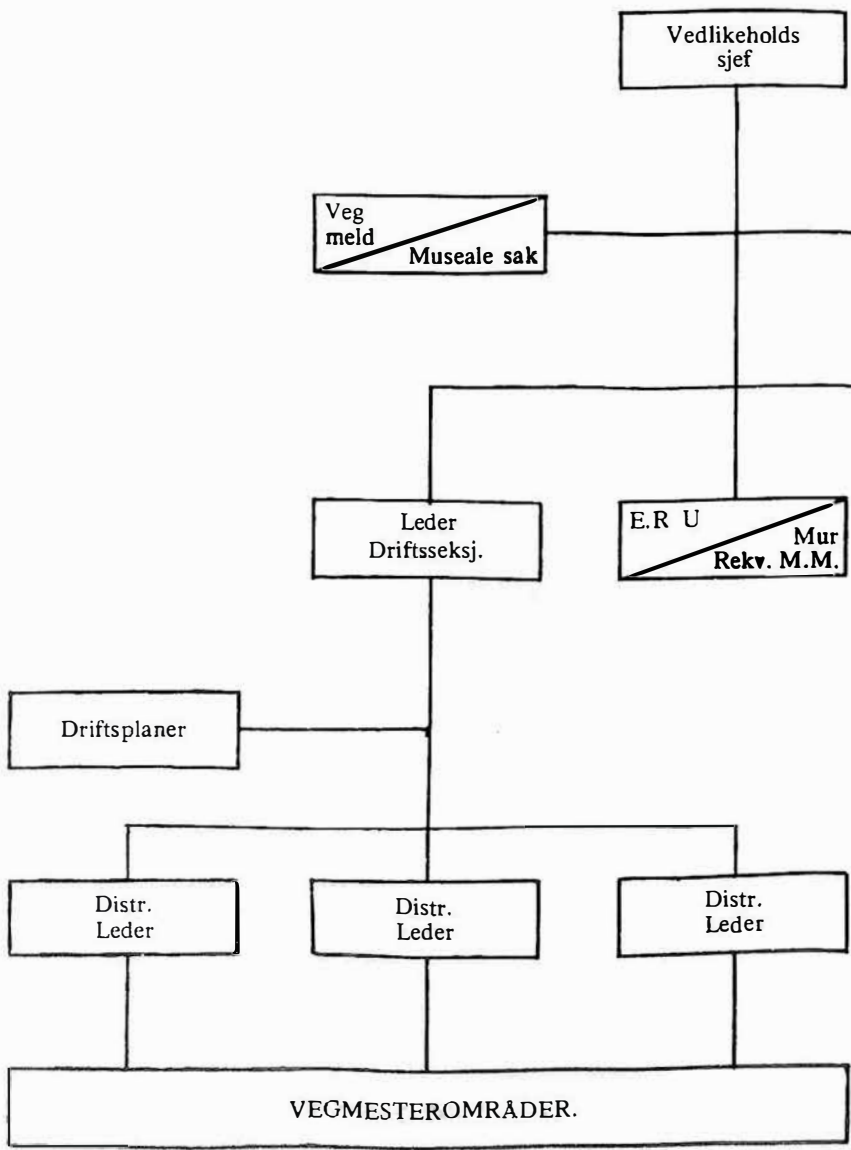


**Olav Bakke** ble ansatt ved vedlikeholdsavdelingen i 1964. Han har hele tiden drevet med asfalt og oljegrusarbeidet. Han ble avdelingsingeniør i 1974.

**Kåre Birkeli** var i en årrekke ansatt i vegvesenet i Oppland fylke. Han var der knyttet til vedlikeholdet og hadde ulike funksjoner der. Han kom til Hordaland i 1972 hvor han straks ble pålagt vedlikeholdet av bruer og ferjekaier. I tillegg har han nå også ledelsen av bæreevne-registreringen, som er satt i gang fra Vegdirektoratet.



**Gunnar Kråkenes** er den ferskeste av ingeniørene ved vedlikeholdsavdelingen. Han ble ansatt i 1976 og ble knyttet til driftsseksjonen. Han driver i øyeblikket med registreringsarbeider i distriktene.



# ORGANISASJONSPLAN FOR VEDLIKEHOLDSAVD.

Tlf: Sentral  
Skrivestue

Økonomi / Div.  
Sp oppg.

Leder  
Dekke seksj.

Bru-  
Kai / Bære-  
evnereg.

Asf.arb. / Vegregistr.

Oljegruslegg.

OLJEGRUSLAG

**Lasse Føli** ble ansatt i 1972 som ingeniør. Han arbeider med oljegrus sammen med Bakke, og det er asfaltarbeidene som er hans område. I tillegg til dette har han med vegregisteret og gravedispensasjonene i vegene.



**Torgeir Eidsnes** ble ansatt som ingeniør i 1971. Han arbeider med oljegrusen sammen med Bakke. Eidsnes har tidligere kjørt asfaltutlegger, slik at han har veldig god erfaring på det området.

Endelig har vi to oppsynsmannsassistenter knyttet til driftsseksjonen. Det er **Jon Nordhuus** og **Nils Rosnes**. Begge begynte i 1970 og arbeider direkte sammen med Lundstad. De har da den daglige kontakt med vegmesterområdene.



Avdelingsingeniør **Knut Viik** er plassert i Odda som distriktsleder. Han er da særlig knyttet til Oddadistriktet, hvor vi har de to vanskelige fjellovergangene, Hardangervidda og Haukelifjell.

Dette var i grove trekk de som sitter inne på kontoret og utgjør vedlikeholdsadministrasjonen, som da er underlagt driftsjef og vegsjef.

Når det gjelder arbeiderne ute i marken så vil det her føre for langt å komme nærmere inn på det, men jeg vil peke på at vi pr. i dag har 10 vegmesterområdet samt tre oljegruslag. Vi driver to oljegrusverk, et i Matre og et i Eikefet.

Vi har også en oppsynsmann som driver med bæreavregistrering både i Hordaland, Rogaland og Sogn og Fjordane. I tillegg har vi asfaltentreprenører og en del småentreprenører som gjør forskjellig arbeid.

Alle arbeider som gjøres av vedlikeholdsavdelingen skal dekke denne målsettingen:

**«Å gjennomføre et rasjonelt vedlikehold innen rammen av disponible bevilgninger for å muliggjøre sikker og økonomisk trafikkavvikling.**

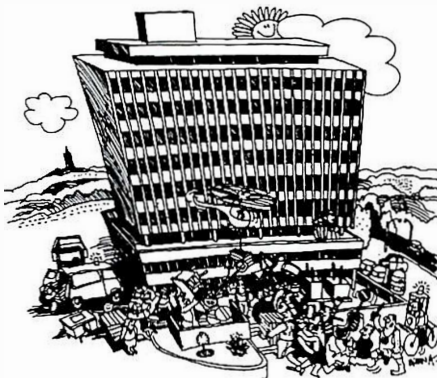
**Å ta vare på vegområdet som offentlig eiendom samt holde bygninger og anlegg i forsvarlig stand.**

**Å yte best mulig servise for trafikantene».**

Når jeg skal si noe om arbeid og områder for vedlikeholdet, så tror jeg for vedlikeholdsavdelingen i Hordaland at det er rett å si at avdelingen arbeider som et team. Vi prøver til enhver tid å holde hverandre orientert om hva de enkelte driver med.

**Vedeler Lle**

## VEG-DIREKTORATET HAR FLYTTET PÅ SEG



Vi finner ikke lenger Vegdirektoratet hvor vi har vært vant til å finne det. De har flyttet inn i «nye» lokaler i Grenseveien 92 på Helsfyr i Oslo (det tidl. Veritasbygget).

Men noen er fremdeles hvor de var. Det er Vegtrafikkavdelingen i Maridalsveien 31B, Kontorene i Rådhusgt. 8, Bruavdelingen i Brennerivn. 11 og Veglaboratoriet i Gaustadalleen 25.

Det er lett å finne fram til Helsfyr både med bil, bane eller buss. For tilreisende er det enkleste å ta T-banen til Helsfyr, denne går hvert femte minutt.

Ny adresse: Grenseveien 92, Oslo 6

Ny postadresse: Boks 8109, Dep, Oslo

Nytt telefonnummer: (02) 20 60 50

# Fagforeningene presenterer seg

## Statens Bilsakkyndiges Forening

Statens Bilsakkyndiges Forening runder snart 50 år, og er således ikke noen ungdom lenger. Den omfatter medlemmer i fra hele landet som er delt inn i 39 bilsakkyndigdistrikter. S.B.F. har en medlemsopplutning av de bilsakkyndige på ca. 90%. Pr. idag har vi 240 medlemmer. På grunn av de organisasjonsmessige forandringer som hele bilsakkyndighetaten nå står ovenfor med tilsettelse av mekanikere og førerprøvekontrollører, kommer ikke vår forening til å øke i noen særlig grad de nærmeste år.

Foreningen har et styre bestående av 5 medlemmer.

Formann Bilsakkyndig Einar Viken, Trondheim

Nestformann Bilsakkyndig Magnus Bøie, Tønsberg

Sekretær Bilsakkyndig Arne Hilton, Bergen

Styremedlem Bilsakkyndig Bjørnar Sletbakk, Narvik

Styremedlem Bilsakkyndig Kåre Halvorsen, Elverum.

I tillegg kommer 2 varamenn til styret. Som man ser av styrets sammensetning har vi forsøkt å få en så god geografisk

fordeling som mulig, men på grunn av avstandene kan det noen ganger bli vanskelig å møtes. Vi har ingen lønnete tillitsmenn i foreningen, men grunnet medlemmenes interesse og virkelyst går det bra likevel. I løpet av et år har vi mange saker til behandling og uttalelse, med hovedvekt på organisasjons- og trafiksikkerhetsarbeid. I de siste år har vi vært meget opptatt av omorganiseringen av bilkontrolltaten, og dette har belastet foreningens styre sterkt.

Medlemmene i foreningen blir benyttet til forskjellige utvalg som styret oppnevner. Vi kan nevne bl.a.

Lønnsutvalg, teknisk utvalg, trafikkutvalg, organisasjons- og kursutvalg.

De forskjellige utvalg får tilsendt oppdrag fra medlemmene. Det kan være forskjellige problemer som dukker opp i det daglige arbeid i kontrollhallen eller i skolevognen, og søkt løst gjennom de repektive utvalg.

S.B.F. er også medlem av Nordisk Bilsakkyndiges Forbund, som består av Finland, Danmark, Sverige, Færøyene, Island og Norge.

Hvert 3 år blir det holdt en nordisk kongress med alternering mellom de forskjellige medlemsland. Sommeren 1976 hadde vi kongress i Finland.

På denne måten kan vi finne frem til et samarbeid på nordisk basis når det gjelder dette viktige område som kalles trafiksikkerhet.

A. Hilton

## Norges Vegoppsynsmannforening

Norges Vegoppsynsmannforening er en landsmfattende forening med avdeling i alle fylker og har bestått i 54 år. Foreningen er tilsluttet Norsk Forbund for arbeidsledere og Tekniske Funksjonærer som har sitt hovedkontor i Folkets hus i Oslo. N.F.A.T.F. er igjen tilsluttet Statstjenestemannskartellet som er en sammenslutning av mange LO forbund som organiserer statsansatte.

Norges vegoppsynsmannforening er, som navent sier, en forening for oppsynet i vegvesenet. Det vil si at vegmestre, oppsynsmenn og oppsynsmannsassisterer organiseres i N. V. F.

I tillegg har nå teknikere og tekniske tegnere anledning til å organisere seg i N.F.A.T.F. og skal kunne opptaes som gruppe i de lokale oppsynsmannforeninger.

Avdelingen i Hordaland er nr. 81 av N.F.A.T.F.'s avdeling og har, etter at de timelønte oppsynsmannsassisterer ble regulativlønt, ca. 90 medlemmer. Avdelingen ble stiftet i 1925, og var således 50 år i fjor. Styret i 1976 har bestått av:

Bjørn Langedal, formann  
Johannes Haukanes, nestformann  
Nils Nonås, kasserer  
Thore Westby, sekretær  
Martin Sørensen, styremedlem  
Hans Sundvor, styremedlem  
Olav Tufta, styremedlem

Avdelingens representant i det lokale ansettelsesråd har vært Bjørn Langedal. Representant til Samarbeidsutvalget har vært Magne Heggland. I verne og miljøutvalget er avdelingens representant Sverre Haugen.

**Bjørn Langedal**

## Bergen og Hordaland Arbeidsmandsforening Avd. 6

Statens Vegvesen sione arbeidstakere ute i driften er organisert i Norsk Arbeidsmandsforbund som er tilsluttet LO.

Norsk Arbeidermandsforbund har et medlemstall på 30654 på landsbasis. De som er tilsluttet Norsk Arbeidsmandsforbund er:

Bergverksindustrien  
Jernbaneanleggene  
Statens Vegvesen  
Statens Fyr- og Merkevesen  
Statens Havnevesen  
Statskraftanleggene  
Private anlegg  
Rengjøringspersonell  
Vaktmenn

Norsk arbeidsmandsforbund er delt opp i avdelinger med en storavdeling i hvert fylke. Avdelingen her i fylket, Bergen og Hordaland Arbeidsmandsforening avd. 6, har kontor i Folkets Hus, Håkonsgt. 5 Bergen. Tlf: 214843.

Det er ansatt en foretningsfører og en kontordame som tar seg av den daglige driften. Kontordamen er og tillitskvinne for Rengjøring.

Bergen og Hordaland Arbeidsmandsforening har ni styremedlemmer som i dag har følgende sammensetning:

Formann: Jens Tveit Aga, Statens Vegvesen

Nestform: Karen Johannessen, Rengjøring

Sekretær: Arne Mathiassen, Statens Vegvesen

Styremedl.:

Tom Pedersen, Privat Anlegg

Håkon Osland, Privat anlegg

Mikal Øvrebø, Privat anlegg

Arnfinn Ellingsen, Vaktmennene

Arne Eide, Statens Vegvesen

Johs. Tufteland, Statens Vegvesen.

I tillegg til styret kommer de forskjellige utvalg.

Studieutvalg: Formann Erling Grønsdal, Bjørg Dahl, Tom Pedersen.

Samarbeidsutvalget i Statens, Vegvesen: Norvald Breivik, Arne Mathiasen.

Verne- og miljøutvalget i Statens Vegvesen: Jens Tveit Aga.

Ansettelsesrådet i Statens Vegvesen: Jens Tveit Aga.

Avdelingen ser positivt på et slikt tiltak som bedriftsavisen i Hordaland og vil ønske den lykke til.

**Jens Tveit Aga**

## Embetsfunksjonærenes Landsforbund

Vi på den mer kantile siden her ved vegkontoret i Hordaland er organisert i E.L.F. — Embetskontorfunksjonærenes Landsforbund. Det ble stiftet i 1905 og har i dag ca. 4100 medlemmer på landsbasis. Forbundet har som formål å ivareta og fremme medlemmenes økonomiske, faglige, sosiale og kulturelle interesser og står på et politisk nøytralt grunnlag.

Forbundet innehar lovhjemlet forhandlingsrett overfor fagdepartementene, med representasjon i fylkenes

ansettelsesråd for embetskontorene, landsomfattende ansettelsesråd og samarbeidsutvalgene. Det arbeides med forhandlinger om lønnsaker, reglementsspørsmål, utdanningsspørsmål og pensjonsforhold. Forbundet har dessuten innflytelse i mange saker som ikke er forhandlingsgjensstand.

De sosiale krav som har vært forsøkt lansert begrenser seg stort sett til forhold som nedsatt pensjonsalder, lengre ferier, lengre svangerskapspermisjoner, deltidsarbeid. ELF anstrenger seg for å forbedre de rettigheter vi har på disse områder, samtidig som det blir lagt økt vekt på miljøvernarbeid. Organisasjonen vil arbeide for at de sosiale krav trer fram som sterke elementer foran tariffoppgjørene.

Et annet område som forbundet ser som et viktig arbeidsfelt er opplæring, kursvirksomhet. Foruten organisasjonskursene som er åpen for alle medlemmene, der vi lærer om våre rettigheter og plikter, om samarbeidsutvalg, lønns-spørsmål og om organisasjonens oppbygning og virkemåte m.v., arbeides det også for å få opplæring på mer faglig plan, etatskurs og etatsskoler. Videre blir våre medlemmer tilbudt et større og videre kurstilbud gjennom Statstjenestemannsforbundet «Staf», som er vår hovedsammenslutning bestående av 54 forbund og foreninger.

Informasjon til medlemmene om kurstilbud, møtevirksomhet og aktuelle foreningssaker m. v. blir gitt gjennom fylkesforeningens «Budstikke», og Publikasjonen «Forbundsnytt». Vi får dessuten tilsendt fagbladet «Statstjenestemannen» som er organ for Statstjenestemannsforbundet.

Vår organisasjon står i disse dager



foran en vesentlig forandring på topplanet ved at det skal dannes en ny frittstående topporganisasjon den 1. januar 1977. Den får navnet YS Yrkesorganisasjonenes sentralforbund. Dannelsen innebærer en samling av partipolitisk nøytrale organisasjoner som i starten vil favne rundt 70 000 medlemmer. Dette medfører forandringer som stort sett vil skje sentralt, og ikke i særlig grad grunnorganisasjonens arbeidsmetoder og forhandlingsrutiner. ELF vil være en selvstendig grunnorganisasjon med forhandlingsrett i staten.

Den tyngdekraft som den nye organisasjonen får, vil vi imidlertid dra nytte av ved for eksempel økonomiske fordeler på opplæringssektoren, og ellers alle saker av en viss dimensjon, slik at vi vil kunne påvirke samfunnspolitiske avgjørelser med større tyngde enn hva Stafo kan gjøre det.

Foreningen har i dag 54 medlemmer ved Vegkontoret i Hordaland, og 24 medlemmer ved Bilsakkyndige i Bergen. Vi representerer stillingsgruppene kontorassistenter, sekretærer, førstesekretærer, konsulenter, kasserere, tegnere og tegneassistenter. Kontigenten vi betaler til foreningen er 25 kroner pr. mnd. Vår organisasjonsapparat ved vegkontoret består av fire medlemmer, dette er tillitsmann/kvinne og vararepresentant, samt representant og vararepresentant i samarbeidsutvalget.

Dessuten har foreningen en representant i det lokale ansettelsesråd for underordnede stillinger.

Tillitsmannsutvalget blir valgt for et år, og i desember d.å. skal vi ha nyvalg.

**Sølvi Melsbø Narum**  
Tillitskvinne

## Norges Sivilingeniørers Forening (NIF)

Ca. 80% av alle sivilingeniører i landet er tilsluttet NIF som har omkring 9500 medlemmer.

Lov om Norges tekniske høyskole av 12. juni 1936 sier hvem som kan kalle seg sivilingeniør:

**«De ingeniører som har eksamen fra Norges tekniske høyskole eller annen eksamen som nevnt ovenfor, har enerett til tittelen «sivilingeniør» (prg. 7, 3. ledd) («annen eksamen» er tilsvarende utdanning ved utenlandske lærestalter).»**

Men også andre enn sivilingeniører kan bli opptatt i NIF. Det gjelder norske statsborgere som har ervervet seg slike tekniske og almene kunnskaper gjennom studium og praksis at de kan sidestiltes med sivilingeniører.

Medlemmene må være tilsluttet den stedlige avdeling (hos oss Bergen avdeling) eller en av de tre landsomfattende avdelinger. Vegingeniørenes avdeling hører til de sistnevnte, og blant de 280 medlemmene finner vi mange av sivilingeniørene i vegvesenet. Tidsskriftet «Våre veger» er organ for avdelingen.

For å vareta NIF's funksjon som fagforening, er det dannet landsomfattende ervervsgrupper for de medlemmer som er lønnstakere. Og det er de fleste i det bare et mindretall er frie yrkesutøvere eller tilhører næringslivets aller øverste sjikt. De statsansatte NIF-medlemmene (ca. 1900) er automatisk medlemmer av Statsansatte ingeniørers ervervsgruppe (SIE), og de ansatte i veg-

vesenet er tilsvarende automatisk medlemmer av Statens vegvesens etatsgruppe (SVE).

SVE omfatter ca. 375 medlemmer fordelt på lokale grupper ved vegkontorene og vegdirektoratet.

NIF gjør et omfattende faglig arbeid som bidrag til den tekniske utvikling i landet. Dette skjer først og fremst gjennom en rekke tilknyttede foreninger. Et eksempel er Trafikkteknisk forening tilsluttet Vegingeniørenes avdeling som arbeider for å fremme sikker og effektiv trafikkavvikling.

NIF er medlemsforening i Akademikernes Fellesorganisasjon (AF) som omfatter praktisk talt alle yrkesutøvere med høyere postgymnasial utdanning. AF opptreter som hovedsammenslutning overfor staten og inngår bindende tariffavtaler på vegne av alle statsansatte medlemmer.

NIF har både arbeidsgivere og lønns-takere som medlemmer. Tidligere beskjeftiget foreningen seg lite med lønnsarbeid, men var en typisk standsforening. Det har endret seg etterhvert som sivilingeniørenes lønnstakerrolle har trådt klarere fram. For tiden pågår det en diskusjon om hvilken veg NIF skal gå ved inngangen til åttiårene.

**Jan Sællen**

## NITO

NITO — Norges Ingeniørorganisasjon — er en landsomfattende organisasjon for ingeniører og teknikere.

Foreningen ble stiftet i 1936, og er bygget opp på lokale avdelinger, som velger representanter til representantskapet. — NITO's høyeste myndighet. Representantskapet velger hovedstyret.

NITO's utøvende organ er sekretariatet, som er plassert i Oslo og for tiden består av ca. 25 ansatte. NITO er en partipolitisk nøytral organisasjon.

Fra 1. oktober 1976 er NITO gått inn i en hovedsammenslutning, Akademikerne Fellesorganisasjon, AF.

For ansatte i stat og kommune er det opprettet landsomfattende ervervsgrupper for å ivareta de offentlige ansattes økonomiske og sosiale interesser.

SIF — Statstjenestemennenes Ingeniørorganisasjon er NITO's ervervsgruppe på statssektoren. Denne ble opprettet i 1946 og har begrenset forhandlingsrett med staten fra 1947. Fra NITO's inntreden i AF, har SIF fått full forhandlingsrett med staten. SIF's lover er underlagt NITO's hovedlov. SIF's høyeste myndighet er landsmøtet som avholdes annenhvert år, og som velger SIF's styre for perioden.

Innen SIF er det i enkelte etater opprettet etatsforeninger.

VIO — Vegetatens Ingeniørorganisasjon er en etatsforening for NITO-medlemmer ansatt i Statens vegvesen. Foreningen er et konsultativt organ for SIF's styre.

VIO har lokale grupper ved de enkelte vegkontor.

VIO-gruppenes formål er å ivareta medlemmenes lokale interesser, holde VIO's styre orientert om aktuelle saker, og å forberede saker som ønskes tatt opp av VIO's styre.

VIO-gruppen er medlemmenes tillitsmenn på arbeidsplassen. VIO-gruppen ved Hordaland vegkontor består idag av:

T.M. Ramsøy, formann

O. Bakke, sekretær

H. Bottolfsen, kasserer

H. Larsen, repr. samarbeidsutvalg.

I Statens vegvesen er idag ca. 90% av alle ingeniører organisert i NITO, og disse er automatisk medlem i SIF og VIO.

**Toralv Ramsøy.**

## Samarbeids- utvalget

Protokollen syner at det første konstituerande møte i distriktsutvalet var den 20. mars 1947. Neste år har altså driftsutvalet — eller det ein idag kallar Samarbeidsutval eksistert i 30 år i vår etat.

Ein kan vel sei at Samarbeidsutvalet gradvis har utvikla seg frå å vera eit lite påakta og mindre betydningsfullt organ der reine rutinesaker vart diskutert — til det ein idag har — nemleg eit forum for meningsutvekslingar og sakshandsaming som nær sagt favnar heile etatens virke.

Det er då gjerne naturleg å stilla spørsmålet — kva er hensikten eller formålet med samarbeidsutval? Svaret på dette finn ein i prg. 1 i avtalenom samarbeidsutval ved Statens virksomheter.

Den lyder som fylgjande:

**«Formålet med avtalen er å fremme arbeidsglede og effektivitet gjennom samarbeid og samørhøghet i statens virksomheter. De ansattes erfaringer og innsikt skal nyttiggjøres til beste for de enkelte virksomheter, de ansette selv og samfunnet i sin helhet. Samarbeidsutvalgene skal tjene som ordinære virkemidler i virksomhetens interesse innenfor rammen av denne avtalen».**

Denne paragrafen må ein alltid ha for auga når ein tenkjer på samarbeidsutvalet — det er denne som dannar fundamentet for all virksomheit i utvalet. Taper ein denne av syne kan ein lett få uheldiga avsporingar.

Samarbeidsutvalet er samansett av representantar frå administrasjonen og organisasjonane. Dessuten har ein idag fast sekretær.

I inneværande periode har Samarbeidsutvalet fylgjande representantar:

Frå administrasjonen:

Vegsjef J. Martinsen  
Driftssjef O. Søfteland  
Kontorsjef P. Skulstad  
Bilsakkyndig O. Helland

Frå, Organisasjonane:

Mekanikar N. Breivik  
Sekretær Aa. Huus  
Oppsynsmann M. Heggland  
Anleggsarbeider A. Mathiassen  
Bilsakkyndig H. Haldal  
Avdelingsingeniør H. Larsen.

Formannsvervet skifter kvart år mellom dei to gruppene. I 1976 er Norvald Breivik formann og Josef Martinsen nestformann.

Av saker som ein handsamar i Samarbeidsutvalet kan mellom anna nemnast fylgjande: Fordeling av velferdsmidlane, nytt administrasjonsbygg i Fyllingsdalen, langtidsplanlegging, budsjettforslag. Dessutan vil ein nevna at Samarbeidsutvalet er overordna utval for Verne- og miljøutvalet og hyttestyret. Sist, men ikkje minst handsamar ein

innkomne forslag, som er svært viktig for alle tilsette. Gjennom denne har ein store moelegheiter til å kunne påverka sin eigen arbeidssituasjon. I eitt seinare nummer av bedriftsvisa vil ein gje ei nærare orientering om forslagsordninga.

Som ein ser er det saker som vedkjem kvar enkelt av oss. Det er derfor viktig at Samarbeidsutvalet har dyktige og interesserte medlemmar.

Til slutt vil ein nemna den nye komande «Lov om Ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet», eller Hollerutvalet si innstilling. Denne vil føra til ei radikal endring i forhold til den noværande avtale om samarbeidsutval.

**Anne Marie Måge**

# Bruk bil- beltet



---

## STATSBUDSJETTET 1977

### Anlegg

Frå budsjettproposisjonen for 1977 kan vi lesa følgjande budsjettframlegg for Hordaland i anleggssektoren:

Samanliknar vi budsjettproposisjonen for 1976 og 1977 og ser bort frå ekstraordinær sysselsetting som ikkje var med i 1976 — proposisjonen, får vi ein auke frå 169 mill. kroner i 1976 til 196,8 mill. kroner i 1977, dvs. ein auke på 16,4%. For heile landet har anleggsbudsjettet (post 30) auka med 14,8% frå 1976 til 1977.

I tillegg til ovannemnde løyving på 169 mill. kroner for 1976 har vi i året fått

tilleggsløyvingar (distriktsutbyggingsmidlar, ekstraordinær sysselsetting o.a.) slik at totalsummen for 1976 er 184,8 mill. kroner. Vi reknar med å få tilsvarende tilleggsløyvingar også i 1977.

For 1977 er det gjort framlegg om følgjande nye anlegg:

E 68 Tunnel gjennom Arnanipa med tilstøytande veg Indre-Arna — Espe-land.

Rv. 14 Hellevegen i Bergen.

Rv. 572 Ny riksveg gjennom Ulvik sentrum.

Større anlegg som E68 gjennom Samnanger og rv. 14 Ostereidet—Vikanes er opptekne tidlegare år. Her er vi enno ikkje komne i gang, men vonar på drift i 1977.

Riksv. nr.	Mill. kr.
E 68 Sogn og Fjordane grense — Voss .....	12,0
E 68 Kvamndal — Trengereid .....	7,5
E 68 Trengereid — Gamle Bergen grense .....	12,0
E 76 Telemark grense — Rogaland grense .....	5,5
7 Buskerud grense — Kinsarvik .....	1,5
13 Voss — Bulken .....	2,7
13 Dale Ø — Trengereid, post 30 .....	6,0
13 Tysse — Gjermundshamn .....	7,4
13 Løfallstrand — Håland .....	3,0
14 Rogaland grense — Tittelsnes .....	8,0
14 Leirvik — Jektevik, post 43 .....	2,3
14 Halgiem — Gamle Bergen grense .....	4,5
14 Gamle Bergen grense — Steinesø .....	1,1
14 Ostereidet — Vikanes .....	18,0
14 Knarvik — Eikanger .....	3,0
541 Smørsund — Mosterhamn .....	1,5
542 Sakseid — Håvik .....	2,0
545 Leirvik — Jektevik .....	2,0
546 Selbjørn bru med tilstøtende veger .....	8,0
550 Odda — Jondal .....	8,3
551 Norheimsund — Mundheim .....	3,0
555 Gamle Bergen grense — Klokkarvik .....	8,0
556 Gamle Bergen grense — Hjellestad .....	4,0
560 Vågsbotn — Indre Arna .....	11,0
564 Nyborg — Rossland .....	7,1
565 Isdalstø — Rossnes .....	2,3
567 Valestrandsfossen — Fotlandsvåg .....	5,0
568 Vågseidet — Toftegård .....	1,5
— Bruopprusting .....	2,0
— Bergen tettsted:	
E 68: Strømgaten — Gamle Fana grense .....	11,0
Rv. 14: Gamle Fana grense — Gamle Åsane grense .....	6,0
— Til disposisjon .....	4,0
— Spesielle trafikksikrings- og miljøtiltak .....	13,3
Fv. Jondal — Kvinnherad grense (25% distriktsbidrag) .....	2,3
Sum post 30 .....	194,5
Sum førehandsfordelt post 43 (Rv. 14 Leirvik — Jektevik) .....	2,3
Ekstraordinær sysselsetting, post 42 .....	2,4
Sum .....	199,2

# BUDSJETTSITUASJONEN I VEGARBEIDSDRIFTA VED UTGANGEN AV OKTOBER -76

Av driftsjef Olav Søfteland.

Vi har i 1976 følgjande disponible midlar til vegarbeidsdrifta i Hordaland:

	Overført frå tidligere år	Løyving 1976 Mill kr.	Pårekna ubrukt 1976	Til rådvelde 1976
Riksveganlegg .....	3,8	197,7x)	201,5	15
Fylkesveganlegg .....	30,6	45,6	76,2	18
Sum anlegg .....	34,4	243,3	277,7	33
Riksvegvedlikeholdet .....	2,4	58,3	60,7	
Fylkesvegvedlikeholdet .....	÷0,5	58,6	58,1	
Sum vedlikehold .....	1,9	116,9	118,8	

x) Inkl. bompengar og forskottering på 12,6 mill. kroner. Tilsaman er det ca. 397 mill. kroner til rådvelde for veganlegg og -vedlikehald i Hordaland i 1976. Dette tilsvarer ca. 1,8 mill. kroner pr. arbeidsdag eller ca. kr. 210.000 pr. arbeidstime. Dette er tal til ettertanke når vi veit kor lett det er å kasta bort ein arbeidsdag eller ein arbeidstime.

## Anleggsdrifta:

Etter at vi i 1972 hadde ubrukt ca. 17 mill. kroner på riksveganlegga, har vi i åra 1973—75 stort sett klart å bruka opp løyvingane. I 1973 og 1974 vart det og gjeve løyve til overskriding. I 1976 er situasjonen på nytt slik at vi ikkje klarar å bruka opp midlane som står til rådvelde. Men dei ubrukne anleggsmidlane

eitt år vert overførde til neste år. Mindreforbruket på 15 mill. kroner betyr at vi, heile fylket sett under eitt, er ca. 18 arbeidsdager forseinka.

Det er ca. 46 mill. kroner som i 1976 ikkje vert brukt på riksveganlegga slik budsjettet tilseier. Av dette er ca. 28 mill. kroner på riksveg 14 i Stord, Bergen og Lindås. Mindreforbruket i Bergen vert ca. 17 mill. kroner, Årsaka

til denne uheldige situasjonen er i det vesentlege at vi ikkje har fått plangodkjenning og grunnvervet gjennomført tidsnok. Det er og fare for at mindreforbruket i 1976 kan verta større enn 15 mill. kroner.

Heldigvis har anleggsavdelinga kunna auka drifta på andre anlegg der vi har fått lov å overskrida løyvingane. Dette må dekkast av løyvingar seinare år. Ialt har vi i år søkt om løyve til å overskrida med ca. 39 mill. kroner som i realiteten er lån frå anlegg der vi ikkje er komne i gang som planlagt.

På **Fylkesveganlegga** har vi tidlegare år hatt store unytta løyvingar av same årsak som for riksveganlegga. Ved utgangen av 1975 hadde vi vel 30 mill. kroner unytta. Dette vil verta redusert til ca. 18 mill. kroner ved utgangen av 1976.

Samla for riks- og fylkesveganlegga vil vi ha ca. 33 mill. kroner unytta ved utgangen av året. Dette er omlag det same som i 1975 og det tilsvarar 28 dagars drift.

Trass i gode vertilhøve har 1976 vore eit vanskeleg år for vedlikehaldet. I Oddaområdet har det vore mange ras som er vanskeleg å dekkja på eit knapt vedlikehaldsbudsjett. Heilårsvegen over

Haukelifjell gjer og budsjettsituasjonen... vanskeleg. For å kunna møte upårekna situasjonar, bør vi i vedlikehaldet alltid ha ein reserve som eventuelt kan overførast til neste år. På riksvegvedlikehaldet vil vi i år bruka opp heile budsjettet. Eit overskott på material- og olje-grusproduksjonen gjer at vi unngår overskriding.

I fylkesvegvedlikehaldet ser det ut til at vi skal gå ut av året med eit lite mindreforbruk som kan overførast til neste år.

Totalt sett er det i vedlikehaldet mykje arbeid som burde ha vore gjort for å få vegnettet i den stand vi ønskjer. Men løyvingane gjev ikkje alltid høve til det.



*Olav J. Sjøsteland.*

# Vedlikeholdsmøtet 1976

Vedlikeholdsmøtet for 1976 ble holdt på Alver pensjonat 12—13 oktober. Vegmesteren i Nordhordland, Tom Haugland åpnet møtet. Han ga en kort orientering om distriktets næringsgrunnlag, vegnett og framtidige planer. Han avsluttet med en selvlaget prolog,

der han på en humoristisk måte skildret personalet ved vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret.

Vi kommer inn inngangsdøren og går fra kontor til kontor til vi når siste døren — do døren.

## Prolog

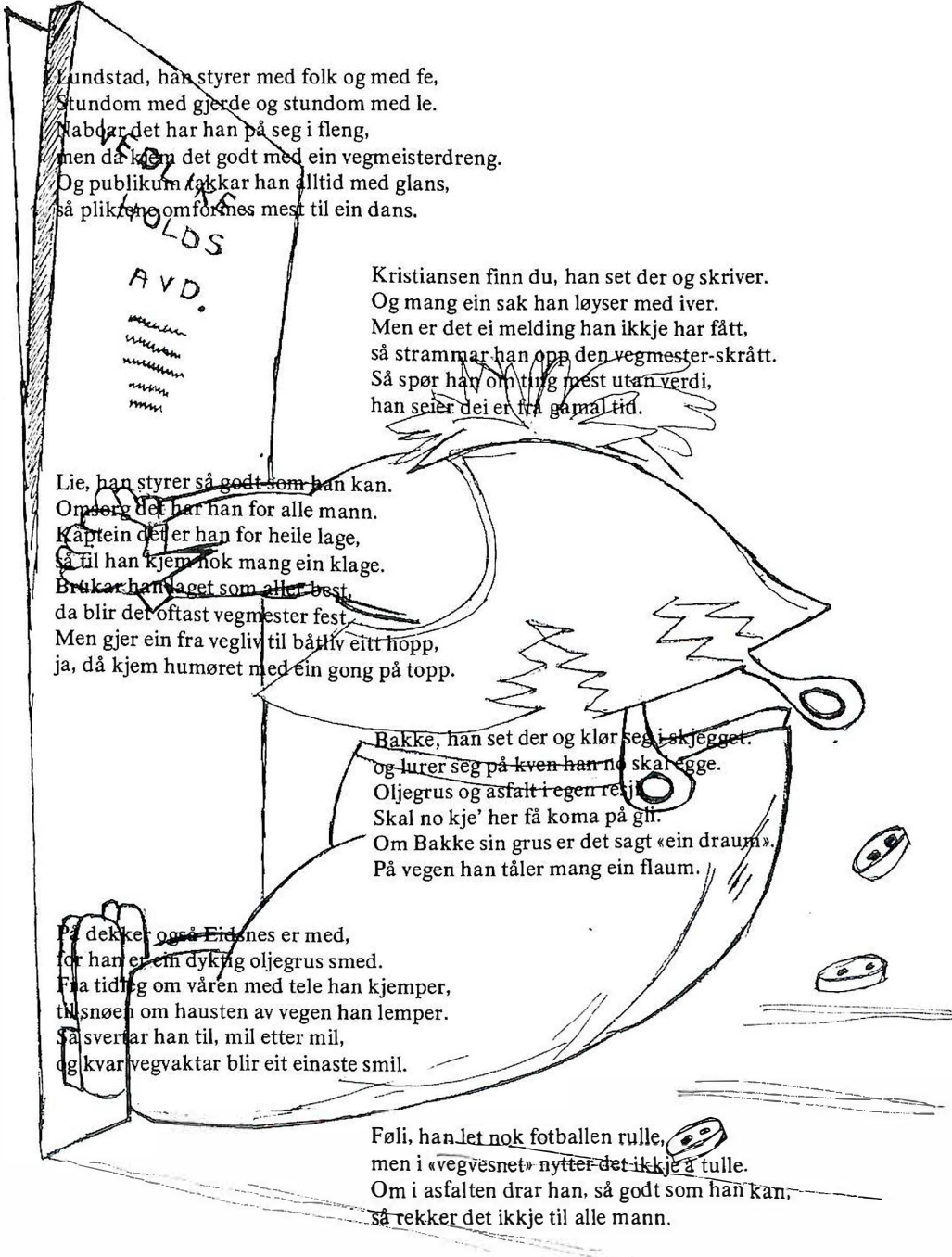
Ekspedisjon og sentral:  
Inntrykket er at han ofte er skarl.  
Men svaret er at han gjerne er sprengt.  
Med linjer så få så virkar han stengt.

Utkilen, han har mangt på si,  
rekkverk og støpekant her skal bli.  
Er her ein fylkesveg smal og trong,  
så gjelder det først og få Utkilen i gong.  
Og arbeide går no med liv og lyst,  
og fliret det ligg han kje tungt for bryst.

Hjå Heggrenes kvikt eit svar du får.  
Om monny og slikt det ofte går.  
Ja, han er da noko til kar,  
for pengar og kostnadsteder han har.

Birkelid, han gjer ein jobb så god,  
for han pussar opp kvar einaste bro.  
Og spør du, så får du alltid eit svar.  
Og vel kjendt er han av mang ferjekar.  
Men så er det ofte han rett for blø,  
Ei ferje har braka i ferje stø.





Lundstad, han styrer med folk og med fe,  
Stundom med gjerde og stundom med le.  
Nabdar det har han på seg i fleng,  
men då kjen det godt med ein vegmeisterdrenng.  
Og publikum takkar han alltid med glans,  
så plikterne omformes mest til ein dans.

Kristiansen finn du, han set der og skriver.  
Og mang ein sak han løyser med iver.  
Men er det ei melding han ikkje har fått,  
så strammar han opp den vegmeister-skrått.  
Så spør han om ting mest utan verdi,  
han seier dei er frå gamal tid.

Lie, han styrer så godt som han kan.  
Omsorg det har han for alle mann.  
Kaptein deil er han for heile lage,  
så til han kjem nok mang ein klage.  
Brukar han laget som aller best,  
da blir det oftast vegmeister fest.  
Men gjer ein fra vegliv til båtliv eitt hopp,  
ja, då kjem humøret med ein gong på topp.

Bakke, han set der og klør seg i skjegget.  
og lurar seg på kven han no skal egge.  
Oljegrus og asfalt i egen rekkje.  
Skal no kje' her få koma på gll.  
Om Bakke sin grus er det sagt «ein draum».  
På vegen han tåler mang ein flaum.

På dekker også Eidsnes er med,  
for han er ein dyktig oljegrus smed.  
Fra tidlig om våren med tele han kjemper,  
til snøen om hausten av vegen han lempar.  
Så svertar han til, mil etter mil,  
og kvar vegvaktar blir eit einaste smil.

Føli, han let nok fotballen rulle,  
men i «vegvesnet» nytter det ikkje å tulle.  
Om i asfalten drar han, så godt som han kan,  
så rekker det ikkje til alle mann.

Rossnes og Nordhuus dei kokar i hop.  
dei driv no med lister og alle slags sop.  
Rapporter og skjemaer vandrer i lag,  
dei dette har fått som eit spesielt fag.  
Vitja det gjer dei kvart vegmeister kontor,  
og noterar så ned, der nauda er stor.

Kråkenes, han er den siste i koret,  
så han har fått det nedste kontoret.  
Han driv no med planer og plantal og dikt.  
Ja, for tida det arbeides mykje med slikt.

Kantina vert oftast inntatt med brøl,  
og kaffi det kokar mannane sjølv.

Er det nokon du ikkje har råka til no,  
så prøv siste døra, ho fører til do.

## Organisering av vedlikeholds- områdene

Vedeler Lie overtok så talerstolen. Han la fram forslag til omorganisering av vedlikeholdsområdene med hensyn til størrelse og bemanning. Forslaget går ut på å slå sammen flere områder. Når dette en gang gjøres gjeldende vil det bli 7 områder i motsetning til i dag med 10. Oppsynet vil bli styrket slik at alle områder vil få vegmester, oppsynsman, oppsynsmannsassistent og kontor-assistent.

Forslaget ble livlig debatert. Mange var opptatt av om det ville føre til at noen vegmestre måtte slutte. Vedlikeholdssjefen opplyste at ordningen ville bli gjennomført over flere år, og bemanningen ville bli regulert i forbindelse med naturlig avgang. Konklusjonen ble at forslaget skulle videre bearbeides og blant annet legges fram for organisasjonene.

Neste post på programmet var forslag til asfalt/oljegrusprogram for 1977. Dette ble gjennomgått av Bakke. Som naturlig er var vegmestrene svært opptatt av veiene som var utelatt i programmet. Administrasjonen noterte seg dette og ville så langt det var mulig forsøke å få det med på programmet.



## Bildetekst

### Vedlikeholdets oppgaver

Driftsjefen tok for seg vedlikeholdets arbeidsoppgaver. Vedlikeholdets primære oppgaver er å holde vegene i orden når de er overtatt fra anlegg. Driftsjefen mente imidlertid at vegmesterkontorene også måtte ha ansvar for vegen under andre forhold f. eks. når en trafikert veg er under anlegg. Spesielt nevnte han her ansvaret for skiltingen.

Videre i foredraget tok han for seg bemanningen i vedlikeholdet. Det var et klart ønske fra vedlikeholdet om en øket bemanning, men er dette nødvendig?

Kanskje burde vedlikeholdsadmini-

strasjonen ute på vegkontorene se næyere på hvordan folkene ble brukt. En mer nøy planlegging ville kunne føre til bedre utnyttelse av folkene.

Dersom en skulle øke bemanningen i vedlikeholdet, ville det føre til at vedlikeholdet måtte utføre anleggsarbeid i perioder når behovet for folk er lite i vedlikeholdet. Dette må da belastes anleggsmidler.

Forøvrig kom driftsjefen inn på fordel og ulemper ved funksjonsinndeling i forhold til geografisk inndeling av vedlikeholdet.

Budsjettet for 1977 ble gjennomgått av Hegrenes, mens siste post den første dagen var framtidige vegplaner ved plansjef Krogh.

## Andre dagen.



Sjefen for vedlikeholdsavdelingen i Vegdirektoratet, Knut Andersen, var først ut neste dag. Han la fram en statistisk oversikt over vegklassene, trafikk-tetthet m. m. Videre tok han for seg en

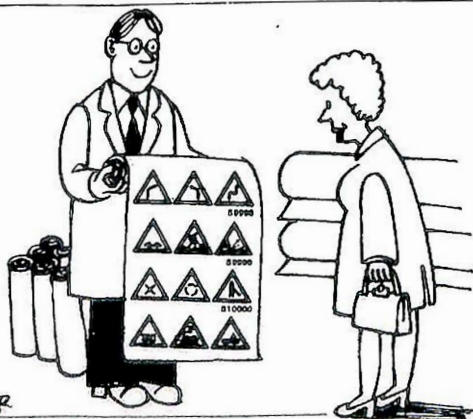
del av vedlikeholdsavdelingens arbeidsoppgaver, videre litt om budsjett og økonomi. Han snakket og om den framtidige bemanning i vedlikeholdsområdene.

Etter Knut Andersens innlegg ble det arrangert busstur til Mongstad med omvisning på anlegget. Vel tilbake til Alver ble møtet avsluttet med en spørretime.



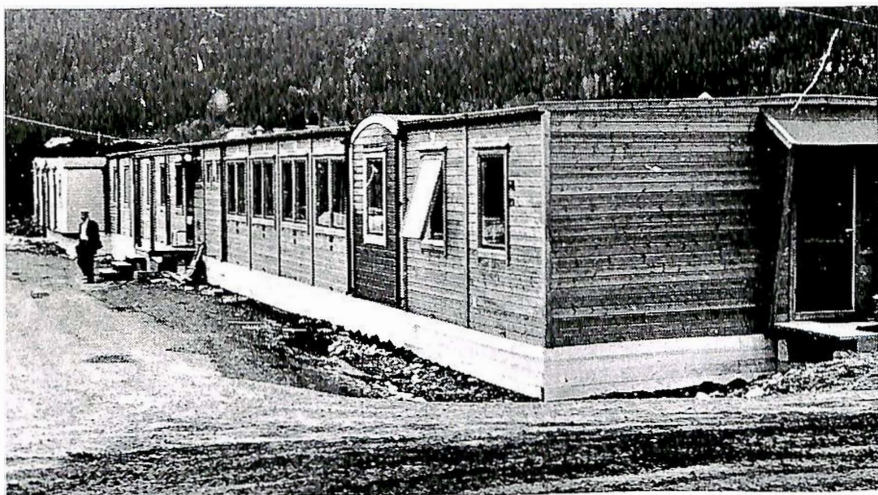
## TAPET

— Ja, det er nok et mønster min mann vil like, han er jo bilsakkyndig.



JOKER

# Sogn og Fjordane grense — Voss



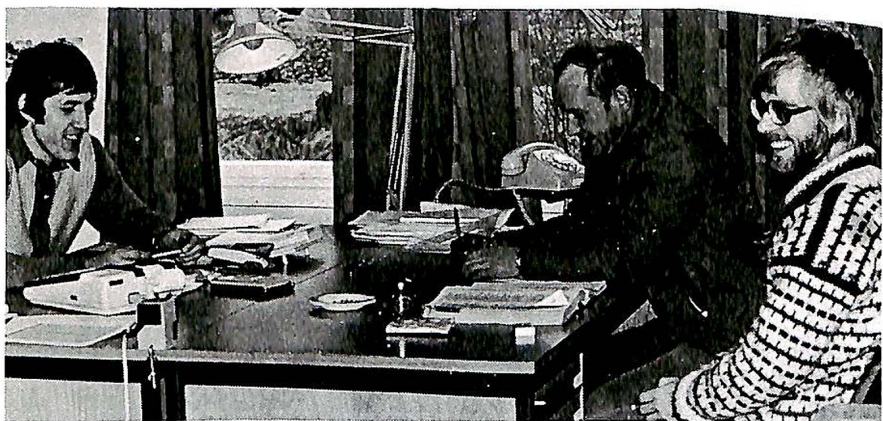
*Fra Brakkeleiren på Stalheim. Det er nitten mann som bor i brakkene nå, — vesentlig tunellarbeidere. De blir stelt godt med av to kokker som begge er husmødre og bor i distriktet. Disse går på to skift fra 0600 — 1500 og 1500 — 2400. Det blir servert tre måltider hver dag, frokost, middag og kvelds. For dette betaler brakkebeboerne 28 kroner pr. dag.*



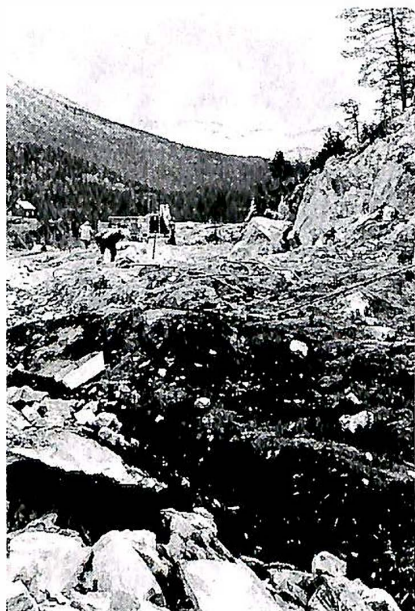
*Rengjøringshjelpen på barakkene og i brakkeleiren. Hun innretter arbeidet sitt etter skiftene, for at folkene skal bli minst mulig forstyrret — noe de setter stor pris på.*

*Fra oppholdsrommet i brakkeleiren der folkene slapper av før middag. Etter manges mening var det lite å ta seg til på fritiden. Det kom fram ønsker om blant annet film-fremviser, mosjonsapparat og kurstilbud — f.eks. førerprøven klasse 2.*





*Fra anleggskontoret. Anleggsledelsen opplyser at bemanningen på anlegget for tiden er fjorten mann ute, seksten mann i tunellen samt en del leiet hjelp. Ute arbeides det bare på dagtid, mens tunelldriften går på helkontinuerlig skift. Totalkostnadene for anlegget er beregnet til ca. 39 mill. kroner. Bevilgningene for 1976 er 9 mill. kroner og for 1977, 12 mill. kroner. Vegen skal bygges i klasse 2 D — som tilsier en bredde på 7 — 9 m, og skal betjene 1.500 — 6.000 kjøretøy pr. døgn.*



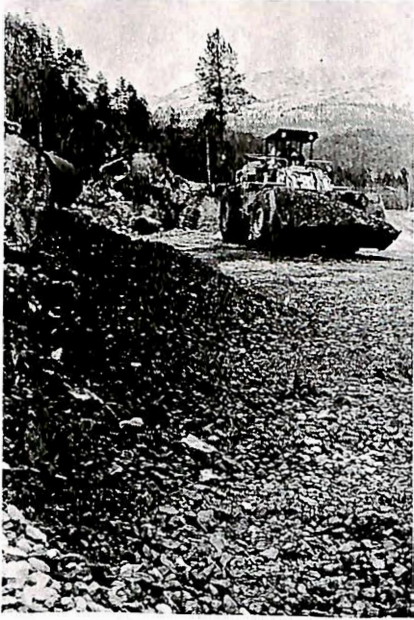
*I støv og skit ute på anlegget. Fremdeles brukes en del håndholdt boreutstyr på anlegget. Dette til tross for at vegvesenet generelt går mer og mer over til maskinell boring.*





*Fra knuseverket på Stalheim. Knuseverket er et mobilt verk, sammensatt av mange enheter. I første omgang skal det produsere materialer til penetreringsarbeidene, som skal utføres i forbindelse med den første delen av anlegget. Denne delen skal være ferdig i høst.*





*Oppplastemaskinen i tunellen og boreriggen som brukes til boringen i tunellen. Boreriggen er en fireboms Atlasrigg som var ny i 1974. Riggen betjenes av to mann pluss en reparatør på hvert skift.*





*Innslaget til den første av i alt tre tuneller på Stalheim. Vi lar dette tunellinnslaget stå som symbol på den veien avisen nå legger ut på. Om veien er kort eller lang ut til et lyst o lykkelig liv, — vet vi lite og ingenting om.*

# Tegninger — Vitser

Dersom det finnes noen som liker å tegne, tar vi mer enn gjerne imot tegninger. Det kan være morsomme tegninger, vitsetegninger, situasjonsskildringer e. l.

## Til de som mottar avisen, men ikke er tilknyttet etaten

Det står fritt for alle å skrive til avisen. Spesielt vil vi gjerne ha innlegg fra politikere både på riks- og fylkesplanet, som er med å avgjøre hvor og når veier skal bygges.

Vi henvender oss også til politi/lensmannsetater og kommunale etater — og ber om innlegg som kan interessere vegfolk.

### REDAKSJONEN:

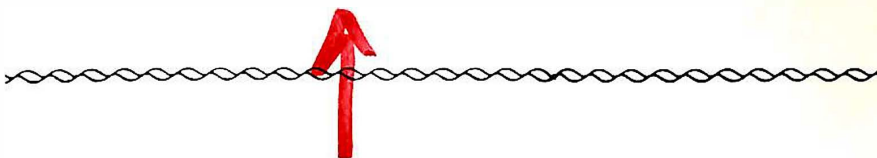
Langedal, Måge, Festervoll.

### TIDSRIST FOR INNSENDELSE AV STOFF TIL NESTE NUMMER:

20. januar 1977.

### ADRESSE:

«BEDRIFTS-AVISEN»  
Hordaland Vegkontor  
C. Sundtsgt. 64  
5011 Nordnes



**REDAKSJONEN ØNSKER  
ALLE LESERE**



***EN GOD JUL  
OG  
ET GODT NYTTÅR***

