



KONTAKT

Bedriftsavis for Aust-Agder Vegvesen

Nr. 1 1973



JBI:



BEDRE KONTAKT

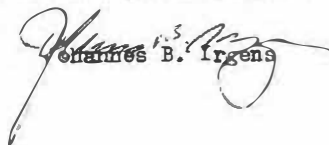
Vegvesenet i Aust-Agder beskjeftiger idag en samlet arbeidsstyrke på omtrent 550 personer, fordelt med omlag 450 mann i arbeidsdriften og ca. 100 funksjonærer og oppsynsmenn. Vår etat har i den senere tid gjennomgått en rivende utvikling. Mekaniseringen av anleggs- og vedlikeholdsdriften samt nye avanserte sprengningsmetoder har medført at veger kan bygges i et stadig økende tempo. Dette medfører igjen krav om hurtigere og bedre planlegging og driftsoppfølging. På grunn av denne utvikling har det vært nødvendig å endre det administrative opplegg på enkelte områder innen etaten. Det er blitt større behov for spesialister innen de forskjellige fagområder. Overgangen til elektronisk databehandling har ytterligere skjerpet kravet til spesialister. Denne tekniske utvikling og tidens krav forøvrig om øket tempo, har kanskje medført at arbeidspresset er blitt så stort at den enkelte har nok med sitt eget arbeidsfelt, og at dette går ut over kontakten og informasjonen til de øvrige medarbeidere i etaten.

Informasjon og orientering har derfor på enkelte felt blitt liggende etter i utviklingen. Det er klart at det krever spesielle tiltak for å få en god kontakt og kommunikasjon i en etat som vegvesenet, som har sin arbeidsdrift spredt over hele fylket.

Idéen til en bedriftsavis ble tatt i samarbeidsutvalget. Jeg er glad for at avisen idag er blitt en realitet, og jeg håper den vil hjelpe til at vi alle nå kan få en bedre kontakt med hverandre.

Jeg håper også at avisen vil bli et forum som vil bli brukt av alle medarbeidere enten de har sin arbeidsplass i arbeidsdriften eller i administrasjonen.

Jeg vil tilslutt ønske avisen velkommen og håpe at interessen vil gjøre den levedyktig og bli til glede og nytte.


Johannes B. Irgens



KONTAKT

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktører:

■ppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J.E. Myhren

Redaksjonsutvalg:

Overing. ■. Dukefoss
Kontorsjef O. Salvesen
Sekretær A. Holt

Adresse:

Aust-Agder Vegkontor
Vestervegen 1 a,
4801 Arendal
Tlf. 22007

Nr. 1 1. årgang

Omslagsbildet viser
Vippa bru på E 18
mellom Arendal og
Grimstad.

Det er ikke uten en viss spenning vi nå presenterer vår egen bedriftsavis.

Vi er heller ikke det første fylket som utgir egen avis, og forhåpentligvis blir vi heller ikke det siste.

Avisen er tenkt bygget opp som en gjensidig informasjons- og opplysningskilde, spesielt tilrettelagt for de lokale forhold.

Samtidig er det redaksjonens ønske at vi etter hvert må få knyttet til oss medarbeidere rundt på våre mange arbeidsplasser, ansatte som måtte ha et eller annet på hjertet.

Vi er også mottakelige for saker den enkelte måtte ønske å ta opp til debatt, eller forslag til stoff dere mener vi bør ta med.

Avisens levetid er for en stor del avhengig av stofftil-

RED:

gangen. Derfor kan dere alle være med å sikre den en rimelig pensjonsalder.

Vis a vis presenteres redaksjonsstaben. Vi er alle mere eller mindre uerfarne når det gjelder journalistikk, men håper i fellesskap at vi skal makte å presentere et positivt resultat.

Etter dette første nummer er vi takknemlige for reaksjoner, det være seg negative som positive, (hvis slike finnes) så la oss høre fra dere.

Hvordan millionene

Av sekretær A. Holt.

ruller

I 1973 har vegvesenet til disposisjon omlag 82 mill. kroner som skal brukes til planlegging, bygging og vedlikehold av riks- og fylkesveger i Aust-Agder.

For å få et lite begrep om hvor fort pengene ruller, kan vi regne dette om til et daglig forbruk pr. arbeidsdag på kr. 350.000,- det vil igjen si at kasserer Franksson i gjennomsnitt utbetaler kr. 1 000,- pr. minutt i den tiden hun er på kontoret. Dette skulle være en bekreftelse på at tid er penger.

Disse 82 millionene skal i store trekk anvendes slik: 28,6 mill. til riksveganlegg, hvorav E 18 kan bruke storparten, dvs. ca. 10,5 mill. Øvrige store anlegg er riksveger 12 hvor det kan brukes 2,4 mill. og til ytre veg

mellom Tvedestrand og Arendal på rv. 410 skal det brukes omlag 2,7 mill. På den dårlige forbindelsen mellom Grimstad og S.Herrefoss er arbeidene endelig kommet godt i gang, og rv. 404 kan bruke ca. 1,5 mill. av sysselsettings- og ordi-nære midler. Av andre større anlegg som bruker mye penger kan nevnes Risørvegen og rv. 418 fra Sunde bru til Egddalen, samt erstatningsvegen for Treungenbanen i Åmli.



Til fv.anlegg har vi disponibelt nærmere 13 mill.kroner.

De største anlegg i drift er Oggevatn-Birkeland med ca.2,2 mill., Sangereid-Brekkestø med vel 2,2 millioner og Smalsund-Tveite med ca. 1,5 mill.

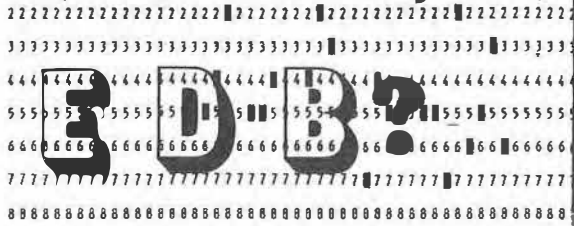
Til riks- og fv.vedlikehold er det henholdsvis 17,4 og 8,4 mill.

Til nye maskiner har maskinavdelingen anledning til å bruke 3,1 millioner, og utgiftene til administrasjon av vegvesenet inklusive bilkontrollen er anslått til nærmere 4,5 mill.kroner i 1973.

Spesielt fv.vedlikeholdet har i flere år slitt med tidligere overskridelser, men vinteren 1972/73 har jo pengeforbruksmessig vært svært gunstig for vedlikeholdet, så en håper at tidligere merforbruk vil bli rettet opp.



Sier du det,



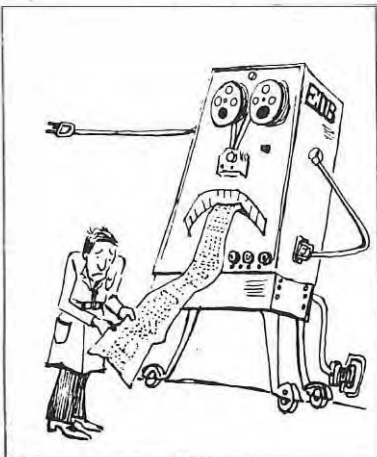
I løpet av de siste år har det skjedd en stor omveltning innen vegvesenets regnskapsopplegg. Så godt som alle regnskapsrutiner er lagt om til EDB-systemer, og det var vel kanskje med blandede følelser at en ønsket disse systemer velkommen i etaten. Enkelte hevder at begrepet "EDB" best kan oversettes med "Enda dårligere Behandling". Vi har spurt Nils Tveiten, regnskapsleder ved vegkontoret, om han er enig i dette.

-Ja, jeg er enig dersom de som leverer inn opplysninger ikke har positiv velvilje til systemet, og hvis de ikke anstrenger seg for å få opplysningene så nøyaktige og riktige som mulig.-

-Betyr EDB-opplegget noen arbeidsmessig besparelse for vegkontoret"-

-Jeg tror i hvert fall at det vil

komme til å bety det i fremtiden. Vi kan allerede nå merke at arbeidspresset begynner å minke. Alt nytt er jo vanskelig, men etter hvert som en kommer inn i det, er jeg overbevist om at det vil spare oss for masse arbeid.-



Ved vegkontoret blir alle opplysninger punchet inn på hullkort. Hva skjer videre med disse?

-Kortene blir sendt med jernbanen til Vest-Viken Hullkortsentral i Tønsberg, hvor EDB-maskinen kontrollerer og bearbeider opplysningene på hullkortene. Maskinen gir da kontrollister, lønnsavregninger, utbetalingskort for regninger, oppfølgingslister for de forskjellige kostnadssteder m.v.-

-Kan en være sikker på f.eks. å få det rette beløp inn på lønnskontoen i banken etter all denne maskinelle behandling av opplysningene?-

La veggen gå.. HVORHEN ?

Avd.ing. Kjell Birkeland

Når et nytt vegplanlegg først settes i gang, er det etter et nitid og langvarig planleggingsarbeide som sikkert mange har liten, eller ingen kjennskap til.

.....

Moderne vegplanlegging krever langt mere en hva tilfellet har vært tidligere, og det har vel sin interesse å orientere litt om det som har skjedd for gravemaskinene og arbeidsstokken settes inn.

.....

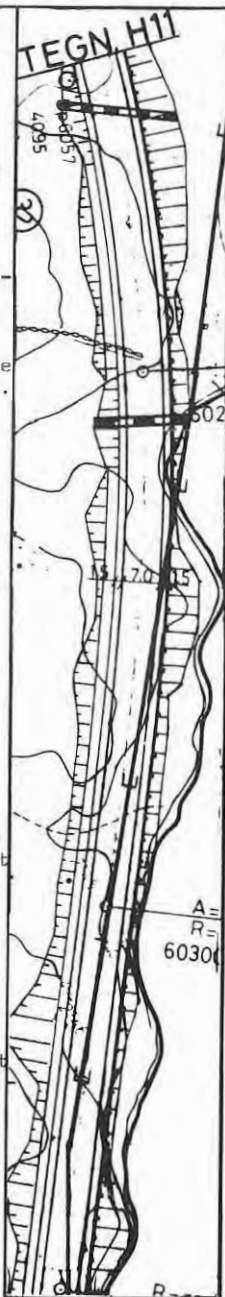
Planleggingen starter med studier på kart i målestokk 1:5000. Aktuelle linjer blir befart i terrenget, grunnforholdene vurderes m.m. Eventuelle justeringer av opprinnelige linjer foretas, videre opptegning på kart i M= 1:5000 med lengdeprofil. En vurdering av vegkryssplasseringer blir foretatt sammen med supponerte kostnadsoverslag.

.....

Nå er man ferdig med utredningsplanen som sendes de berørte kommuner og andre offentlige instanser til uttalelse, da ofte med anbefalt linjeforslag. Dersom kommunene/øvrige instanser har innvendinger til utredningsplanen, eller kommer med andre forslag, vurderes disse på nytt og sendes til de samme instanser til ny vurdering. Utredningsplanene sendes så til Vegdirektoratet som anbefaler hvilket alternativ som skal legges til grunn for den videre planlegging.

.....

Nå utarbeides en hovedplan for prosjektet. Vanligvis gjøres dette på kart i M= 1:1000. Linjevalget er nå



som regel avgjort, og det er derfor vanligvis nok å lage en hovedplan for den ene valgte linje. Hovedplanen viser forholdsvis detaljert hvordan veggen skal bygges med kryssutforminger, bruer, underganger m.m. All geometrisk utforming av veggen er bestemt ut fra den valgte vegtype, vegklasse og dimensjonerende hastighet. Planen sendes kommunen m.m. til ny uttalelse. Er planen detaljert nok, kan den også legges ut til offentlig ettersyn. Planene sendes så Vegdirektoratet til ny uttalelse og eventuell godkjennelse.

.....

På bakgrunn av hva som er bestemt etter at kommunene, Vegdirektoratet m.v. har gitt sine uttalelser, utarbeides nå endelig detaljplan for prosjektet.

Arbeidsgangen for denne er følgende: Linjen tegnes nøyaktig opp på kart i M=1:1000 med de nødvendige sirkelkurver, klotoider og rettlinjer. Det måles inn bestemte punkter langs den planlagte tracé i terrenget, polygondrag, som koordinatberegnet på EDB. Koordinatene for et bestemt antall punkter på linjen måles nå på kartet, føres i spesielle skjemaer og sendes Vegdirektoratet for linjeberegning, sammen med data for polygondraget.

.....

Ut fra polygondraget settes senterlinjen ut i marken ved hjelp av linjeberegningen, som også har gitt de nødvendige utsettingsdata. Linjen tverrprofileres på spesielle EDB-skjemaer og nivålleres. På bakgrunn av

Forts.side 7

(forts.fra side 6)

det nivellerte lengdeprofil bestemmes planumslinjen for vegen ut fra hensynet til sannsynlig massebalanse, bestemte fikspunkter, grunnforhold m.m. Linjepålegget føres på spesielle skjemaet og sendes sammen med tverrprofil-dataene til Vegdirektoratet for masseberegning på EDB. Massebalansen vurderes og linjepålegget justeres eventuelt. Tverrprofilene tegnes opp automatisk på EDB, og en får nøyaktige data for utsetting av alle detaljer av vegen fra polygondraget.

Detaljplanene tegnes inn på kart i M= 1:1000. En del detaljer tegnes i M= 1:200. Planen viser i detalj utformingen av bruer, over/underganger, rekkverk, tverrprofiloppbygging, kryssutforming, skiltplan, belyningsplan m.m.

Detaljplanen sendes kommunene m.v. til behandling. Planene legges nå ut til offentlig ettersyn, slik at grunneierne får uttale seg.

Bemerkningene fra grunneierne, kommunene og andre offentlige instanser sendes Vegdirektoratet sammen med planen til eventuell godkjenning.

Den godkjente plan danner grunnlaget for eiendomsinngrepet, og her overtar Grunnseksjonen.

(Sier du det, EDB)

forts.fra side 5

-Maskinene kan ikke gjøre feil! Hvis det forekommer feil, skyldes det menneskelig svikt, - enten fra de som gir grunnopplysningene, fra de som puncher eller fra personalet som kjører maskinen ved EDB-sentralen.

Hva er så målsettingen med denne regnskapsordningen?

-Bl.a. å skaffe hurtig og effektiv informasjon til de forskjellige ledd i administrasjonen for kontroll, styring og oppfølging av den løpene vegarbeidsdriften. Den skal være et hjelpemiddel ved kontrollen med at gitte bevilgninger blir brukt i samsvar med forutsetningene, og at bevilgningene ikke blir overskredet.

Her har økonomisjef Schjøtz i Vegdirektoratet uttrykt det slik: "D.v.s. at man får mest mulig igjen for pengene når man har tatt hensyn til kravene om jevn sysselsetting av den faste arbeidsstokk, og sysselsetting av ekstraordinære arbeidere i vintermånedene."

Regnskapet er lagt opp slik at driftsplaner kan innlegges for hvert kostnadsted, og innen hvert kostnadsted på hver prosess. Hvis det da blir fulgt opp med de opplysninger som til enhver tid viser utført arbeid, utført kvantum og utført kostnad, vil en da også ha den fulle oversikt over planer - medgått og avvik - og kan dermed bedre styre driften.

Hva mener så driftsplanleggeren om EDB?

Har så EDB-opplegget svart til forventningene for de som skal følge opp driften?

Vi har henvendt oss til oppsynsmann J.A. Johansen ved vegkontorets anleggsavdeling:

-Jeg vil nok si at det begynner å svare opp til forventningene nå, all den tid at vi har fått bedre bemanning ute på anleggene. En har således bedre anledning til å sende inn korrekte rapporter til punching, d.v.s. at det blir ført på riktig arbeid og riktig kostnad på riktig prosess. Dette har sviktet noe tidligere bl.a. p.g.a. bemanningen. For at en skal få den fulle oversikt og nytte av systemet, er det grunnlagsmateriellet som er det avgjørende.

I resultatlistene kan en til enhver tid plukke ut de opplysningene en ønsker om f.eks. et spesielt anlegg. Ikke minst kan dette være til nytte ved at en får sikrere tall for overslag m.v. når en skal planlegge et nytt anlegg.

JEM

V Å R E V e g s t a s j o n e r

Ingen reiste seg i protest da vegvesenet i 1964 gikk til innkjøp av tomt for den nye AKLAND vegstasjon.

Tidligere hadde anleggsavdelingen arbeidet under kummerlige forhold i Sauvika, mens f.eks. plogreparasjoner ble utført av vegsentralens ambulerende verkstedvogn.

I vakre omgivelser i Risør- tidligere Søndeled kommune startet tomtarbeidene høsten 1964, og allerede vinteren 64/65 ble garasje- og verkstedbygget, et Moelven-hus, reist. Allerede samme høst begynte oppføringen av kontor- og velferdsbygget, og innflyttingen fant sted 1. juli 1966.

Garasje- og verkstedbygget inneholder 6 seksjoner bestående av verksted, lagerplass, 3 garasjer og 1 lager i to etasjer. Kontor- og velferdsbygget inneholder to kontoret, 2 "hybler", garderobe, dusj- og vaskerom, toaletter, kjøkken og spisesal.



AKLAND

Tidligere anleggsoppsynsmann, nå vegmester, Kristian Kjenndalen, hadde anleggskontor her fra 67/68, mens oppsynsmann Lars Knutsen har hatt sitt kontor her helt fra starten.

Tomten rommer foruten maskinavdelingens eget materiell også utstyr både for anlegg og vedlikeholdsavdelingen. Fremtidige E 18 gjennom Risør fører til at vegstasjonen, som alle trodde ville ligge langt utenfor alfarveg, nå ville komme kloss i den nye vegen. Også Statens industrivekstanlegg omkranser nå eiendommen. Derfor kan det med tiden bli aktuelt å flytte hele vegstasjonen, og Risør kommune har tilbudt vegvesenet passende tomt noe ovenfor nåværende. Men dette er ennå bare på behandlingsstadiet, så- hvem vet?

HCA



JUS I ARBEIDSLIVET JUS

av kontorsjef O. Salvesen

Fra flere hold har det vært reist kritikk mot vår gjeldende skjønnsordning. For vegvesenet var det særlig følbart hvordan eiendomsinngrepet dro lenge ut gjennom under- og overskjønn. Og når det gjelder skjønnsresultatene hadde vi til dels store variasjoner i erstatningene fra skjønn til skjønn. Disse variasjonene svarte ikke alltid til forskjellen i eiendommene som ble taksert. Det er også pekt på det samfunnsmessige uheldige forhold at det ofte engasjeres langt flere advokater i et skjønn enn der synes å være behov for. Det er også grunn til å tro at de endringene som nå er vedtatt i skjønnsloven vil skaffe oss en bedre skjønnsordning. Endringene er inntatt i lov av 26. jan. 1973, nr. 3. Loven vil ikke få anvendelse i saker hvor begjæring om skjønn er inngitt før loven trådte i kraft. Vi skal her først og fremst ofre noen ord på den endringen som særlig har vært omtvistet, nemlig opphevelsen av overskjønn. Idag er forholdet at overskjønnet kan prøve alle sider ved underskjønnets avgjørelse. Det synes å ha vært en alminnelig oppfatning at erstatningen ved overskjønn skulle settes høyere enn det underskjønnet var kommet fram til.

Kanskje fant man dette naturlig fordi inflasjonsutviklingen fram til det tidspunkt overskjønnet ble avholdt, hadde ført med seg en økning av eiendommens verdi. Men sett fra samfunnets side er det lite rimelig at grunneierne skal spekulere i prisutviklingen. Som skjønnsprosessen artet seg ble underskjønnet ikke respektert selv om det var lite å utsette på skjønnsresultatet. Underskjønnet ble nærmest en slags saksforberedelse for overskjønnet. Et skjønn bør i en viss utstrekning kunne være gjenstand for overprøving. Når derfor overskjønnet ble opphevet, var man klar over at dette ikke måtte føre til rettsfornektelse for den enkelte grunneier. Manglende overskjønn må oppveies av andre tiltak som gir samme rettssikkerhetsgaranti som adgangen til overskjønn.

Før det første kan vi her nevne de nye bestemmelsene om saksforberedelse. Det er viktig før et skjønn tar til å kjenne hverandres standpunkter i hovedtrekk. Selv om det også før i praksis har foregått en viss form for saksforberedelse, er det først nå at vi har fått klare regler om dette i skjønnsloven.



Bildet over er tatt i forbindelse med skjønn for E 18 utenom Arendal

For vegvesenets vedkommende vil neppe den skriftlige saksforberedelsen føre til vesentlige endringer i den praksis som har vært fulgt. Loven foreskriver at som vedlegg til skjønnsbegjæringen skal følge kart, tegninger, skjønnsforutsetninger m.v. Dette er vedlegg som hittil har fulgt med vegvesenets skjønnsbegjæring. Gjennom de vedtak og eventuelle klager som er gjort under planleggingsprosessen har dessuten grunneierne blitt informert om hva vegvesenets inngrep kommer til å gå ut på.

.....

Loven har nå fått bestemmelser som tar sikte på å fremskynde skjønnsprosessen. Når en skjønnsbegjæring er tatt til følge, skal den straks sendes til forkynning for den annen part med en kort frist til uttalelse. Skjønnsbestyreren fastsetter snarest og senest innen en måned etter utløpet av denne fristen tid og sted for hovedforhandling eller et møte til muntlig saksforberedelse.

.....

Dette med muntlig saksforberedelse er nytt. Meningen er bl.a. å forsøke å få i stand en minnelig ordning. Fører ikke saksforberedelsesmøtet til minnelig ordning, fastsetter skjønnsbestyreren snarest og senest innen en måned tid og sted for hovedforhandling.

.....

Et annet viktig punkt i rettsikkerhetsgarantien er bestemmelsene om rettens grunning av skjønn. Under den gjeldende skjønnsordning kreves bare begrunnelser for skjønnet i de tilfeller hvor det har vært tvist eller har vært tvil om saksforhold. Heretter må skjønnsretten gi grunner for skjønnsresultatet uavhengig av tvistekrav og tvil. Retten må angi de forhold som den har lagt vesentlig vekt på. For det første må den anføre de rettssetninger den har anvendt. Dernest må det gis en slik beskrivelse av de faktiske forhold at den konkrete rettsanvendelse kan prøves. Å kunne prøve rettsanvendelsen er særlig viktig når grunneieren skal avgjøre om han vil angripe skjønnet gjennom anke eller påklage. Dette er nå eneste måte å få overprøvet skjønnet.

For et rettslig skjønn (sturt av dommer) skal anken gå til lagmannsrett, mens den før gikk direkte til Høyesterett.

Et lensmannsskjønn vil kunne påklages ved stevning til herreds- eller byretten. I begge tilfeller er overprøvingen begrenset til feil ved saksbehandlingen eller rettsanvendelsen. At vi ved noen skjønn har hatt et uforholdsmessig stort antall prosessfullmektiger, har sammenheng med at grunneierne i ekspropriasjonssaker nesten alltid får dekket sine utlegg til juridisk hjelp. Vegvesenet vil i noen grad nå kunne redusere antallet advokater. Etter endring av skjønnslovens § 54 skal retten ved vurderingen av om utgiftene har vært nødvendige bl.a. ha for øyet at grunneiere som har likeartede interesser som ikke står i strid, bør nytte samme juridiske bistand ved skjønnet. Dersom vegvesenet vil påberope seg denne bestemmelsen, må vi ta spørsmålet opp snarest mulig under skjønnsaken. To grunneiere med likeartede interesser som ikke står i strid, kan selvsagt fremdeles ta hver sin advokat, dersom de ikke kan bli enige om felles prosessfullmektig. Men de vil i tilfelle ikke få full dekning av utlegg til juridisk hjelp. Og dette vil nok i de fleste tilfeller føre til enighet om samme advokat.

Innledningsvis nevnte vi variasjonene i skjønnsresultatene. Endring i skjønnsutvalgene kan føre til en endring til det bedre på dette punkt. Mens vi idag har et skjønnsutvalg for hver kommune, vil det heretter bli fylkesvise utvalg. Dette får vi tro vil føre til større ensartethet og mer sammenheng i skjønnsavgjørelsene i og med at de samme skjønnsmenn vil gjøre tjeneste i større distrikter.

Også de prinsipper som blir lagt til grunn for erstatningsutmålingen, vil kunne føre til ensartethet i skjønnsresultatene. Vi har fått en egen lov om erstatning ved ekspropriasjon av fast eiendom. Loven trådte i kraft 15. april 1973. Reglene om erstatningsutmåling skal vi komme tilbake til i et senere nummer av bedriftsavisen.

Tröst til kontoristene

For den som synes at livet og det offentlige skatter og avgifter er harde, kan det kanskje hjelpe å se 100 år tilbake i tiden og tenke seg hvordan en kontorist måtte ha det da.

Følgende 8 bud er til den gode kontorist, og stammer fra de såkalte gode, gamle dager, nærmere bestemt 1882:

1. Personalet fyller hver dag lamperglassene og klipper vekene samt vasker vinduene en gang i uken.
2. Hver kontorist har å påse at der forefinnes ved, kull og vann i samtlige lokaler.
3. Pennespissene kan tilskjæres etter behag, men funksjonærene tilholdes til en hver tid å holde dem i orden.
4. Mannlige funksjonærer kan få en ukentlig friaften til selskapelighet- to om han går regelmessig i kirken.
5. Etter dagens 13 timers arbeid henstilles til funksjonærene å benytte fritiden til lesing av Bibelen og andre gode bøker.
6. Det tilholdes de ansatte jevnlig å legge en del av sin gasje til side, så de i sin alderdom ikke skal ligge samfunnet til byrde.
7. Funksjonærer som røker spanske cigarer, nyter spirituosa, vanker i varitêer og bevertninger, samt lar seg barbere i barbersalong, gir de foresatte grunn til å dra deres ærlighet og rettskaffenhet i tvil.
8. Funksjonærer som i 5 år har arbeidet feilfritt og pålitelig i firmaets tjeneste, kan få en lønnsforhøyelse på 35 øre dagen dersom driften tillater det.



- og hva gjør du etter at du har latt som du gjør noe her på kontoret?



Riksveg 12 gjennom Byglandsfjord sentrum og fram til Grendi er ved å få en høyst nødvendig ansiktsløfting i år. Spesielle problemer støter man på i bukta ved Tjuvneset, hvor grunnforholdene er så pass kompliserte at man må fare fram med en viss lempe.

Den opprinnelige stikningslinjen over bukta måtte flyttes inn not gammel veg, da man fant det vanskelig å oppnå tilfredsstillende stabilitet for den prosjekterte fylling, da en her hadde små muligheter til å kontrollere effekten av fortrengningen i de dybder hvor en



Lar seg BYGGLANDSfjordsred



ikke fikk gravd bort de bløte massene. Arbeidene har pågått kontinuerlig i hele vinter og framover våren, og bortsett fra mindre utglidninger har man ikke støtt på større problemer hittil. Faren for utglidning av gammel veg har så absolutt vært tilstede, spesielt ved sprengning av det store fjellpartiet på innsiden av eksisterende riksveg, som vist på bildet nederst til venstre. Men under kyndig ledelse av basen, John Sandnes, har også dette gått greit, selv om vegen ofte fylles med utspregnt masse (bildet øverst til venstre). Parsellen mellom Byglandsfjord sentrum og fram forbi Grendi har alltid vært turistenes skrekk, smal og svingete med fjorden på den ene siden og fjellveggen på den andre.

Anleggsavdelingen regner med å ha parsellen ferdig innen utgangen av 1974, og da vil man få en sammenhengende strekning fra Vest-Agder grense og forbi Grendi få vil finne noe å sette fingeren på. Så er det bare å håpe at også resterende veg fram til Telemark grense får bevilgninger nok i kommende år.

Samarbeidsutvalget for Statens vegvesen i Aust-Agder kan i disse dagene se tilbake på over 25 års virksomhet. Det første møtet ble holdt på vegkontoret 17. november 1947, og det har siden vært arrangert samarbeidsmøter minst fire ganger i året.

Formålet med opprettelsen av samarbeidsutvalget er fastlagt i § 1 i avtalen om samarbeidsutvalg i statens virksomheter hvor det heter:

"Formålet med avtalen er å fremme arbeidsglede og effektivitet gjennom samarbeid og samørighet i statens virksomheter. De ansattes erfaringer og innsikt skal nyttiggjøres til beste for de enkelte virksomheter, de ansatte selv og samfundet i sin helhet. Samarbeidsutvalgene skal tjene som ordinære virkemidler i virksomhetenes interesse innenfor rammen av denne avtale."

Utvalget er et rådgivende organ som

SAM- ARBEIDS- UTVALGET

kan behandle saker innenfor følgende saksområder:

Budsjettforslag og de gitte bevilgningers anvendelse, tiltak for å oppnå øket effektivitet og for gjennomføring av rasjonaliserings-tiltak, spørsmål om virksomhetens organisasjon, teknisk utstyr, rasjonell bruk av arbeidskraft og maskiner. De ansatte skal gjennom samarbeidsutvalgets forslagsordning oppmuntres til å fremme forslag om forenklinger og forbedringer av arbeidsmetoder, arbeidsrutiner og vernetiltak.

Ved hjelp av samarbeidsutvalget er det videre meningen å øke kontakten og tilliten mellom ledelse og arbeidstaker og løse det gjensidige informasjonsbehov.



"Vegkontoret, væssågod"

Sentralborddamene må vel sies å være et vegkontorets røst utad. Uansett vær og vind skal de svare en "telefonkunde" med en stemme som får vedkommende til å tro at dette var det hyggeligste som kunne ha hendt - at nettopp jeg ringe akkurat nå.

Ingeborg Wehus, med fast følge og rød Skoda av ukjent årsmodell, er en av disse blide telefonrøstene vi - hadde nær sagt - får på tråden.

Hun altenerer om jobben med flere like blide sentralborddamer, og får stå som representant for disse denne gang.

Også i bedriftslangrenn har hun satt spor etter seg, likeså i miniatyr-skyting (?)



"Hvis dere vil ha den fulle oversikt over organisasjonen, må dere spørre på sentralbordet."

Vi presenterer : Grunnseksjonen



Grunnseksjonen - hva er nå det? Navnet skulle delvis fortelle hva det dreier seg om. Det er en seksjon under anleggssjefen som steller med grunn. Først og fremst kjøpe og ekspropriere grunn til vegformål, og dernest holde rede på den grunn som er blitt ervervet av Statens Vegvesen.

Denne siste setningen, som kunne være instruks for seksjonen, kan til sine tider være ganske vriene å oppfylle, særlig når grunneierne er litt vriene. Samtidig som dette sies, la oss oppklare en misforståelse, grunneierne er aldri så vanskelige som en vil ha det til. Det de fleste forbinder med grunnerverv er skjønn, men nesten like mange parter får sitt mellomværende med vegvesenet løst ad alminnelig veg. Det er bare det at

de minnelige forhandlinger går litt stillere for seg.

Ved skjønn som ved minnelige forhandlinger må det forberedelser til. Disse er mange og må løses i samarbeid med de øvrige avdelinger. Et spesielt forarbeide som grunnseksjonen har gjort i det siste, er registrering av skog og skoggrunn, og videre en beregning av grunnverdien.

Dette har latt seg høre i avisene, og skyldes grunnseksjonens forsøk på å bringe ekspropriasjonsprisene ned på et realistisk nivå. Oppmåling og kartlegging hører inn under seksjonens arbeidsoppgaver.

Ferdigvegkart kaller vi det kart som blir tatt opp når vegen er ferdig bygget og grensene merket med kampstål og gule kuler.

De som har sitt arbeid ved grunnseksjonen:



Jordskifte kandidat Harald Storflor er seksjonens faglige leder, en stilling han har hatt i 1½ år ved vegkontoret. Ingen tidligere bakgrunn bortsett fra det å være trønder, som han selv sier.

Olav G. Røysland er ansatt som konstruktør, og kommer opprinnelig fra Setesdal. Han har 3 år bak seg ved grunnseksjonen.



Fullmektig Sigmund Blakstad er blant veteranene med hele 9 år bak seg på vegkontoret. Han kjenner til alt innen kontoret, liker Saab og sydenreiser, men er fremdeles ugift.

Oppsynsmannsassistent Jens Ragnar Larsen er forholdsvis fersk ved vegkontoret, men har flere år bak seg på Akershus vegkontor. Han er skogtekniker og går gjerne i knickers.





Vår organisa- sjon



I likhet med de andre yrkesgruppene innen vegvesenet, har også vegoppsynsmennene sin egen organisasjon: Norsk Veioppsynsmannsforening. Denne er igjen tilknyttet N.F.A.T.F., eller Norsk Forbund for Arbeidsledere og Tekniske Funksjonærer. Dette er en landsomfattende organisasjon av ingeniører, arbeidsledere, teknikere og tekniske funksjonærer, som er tilsluttet Landsorganisasjonen i Norge (LO). Forbundet har pr. idag 121 avdelinger spredt over hele landet, og tilsammen ca. 9500 medlemmer.



I enkelte fylker er oppsynsmenn og regulativlønnede assistenter delt i to organisasjoner, en vanskelig stilling når forhandlinger skal foregå.

Her i Aust-Agder er det 100% tilslutning til N.F.A.T.F., det vil si at samtlige vegmestere, oppsynsmenn og regulativlønnede assistenter står i samme organisasjon.

Den som selv er organisert, vet hva dette vil si, - man står sterkest når man står sammen.

Vår lokale oppsynsmannsforening har idag 42 medlemmer, som fordeler seg således:

- 6 vegmestere
- 12 anleggsoppsynsmenn
- 3 anleggsoppsynsmannsassistenter
- 9 vedlikeholdsoppsynsmenn
- 3 vedlikeholdsopps.m.assistenter
- 3 oppsynsmenn med spesialoppdrag (hvorav 2 på anlegg og 1 på plan)
- 1 oppsynsmann på planavdelingen
- 1 oppsynsmannsassistent på plan
- 2 oppsynsmenn på vegsentralen
- 1 oppsynsmannsassistent på grunnsaksjonen
- 1 oppsynsmannsassistent på vegsentralen.

Foreningen har minst to medlemsmøter i året, foruten vanlige styremøter når det måtte passe.

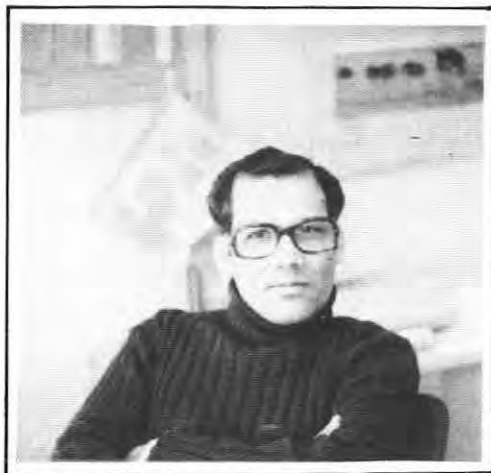
Følgende sitter i styret for 1973:

- | | |
|----------------|---------------------------------------|
| Formann | : Hans Markussen |
| Nestformann | : Johan A. Johansen |
| Kasserer | : Gudmund Mjåvatn |
| Sekretær | : Mads Krogh |
| Styremedlemmer | : Joleif Svendsen og Eldar Setekleiv. |

I tillegg har foreningen representanter i verneutvalget, samarbeidsutvalget og i ansettelsesrådet. Samarbeidet med den lokale administrasjon ansees for meget godt, en forøvrig nødvendig forutsetning.

HAN ER EN AV 100

å
a
s
s
a
t
t
i



V
e
g
e
s
e
t

Den 9. august 1972 kunngjorde presidenten i Uganda at alle asiater måtte forlate landet innen 90 dager. Ingeniør Ramesh Narda med familie var en av disse mange som da fikk hele sitt livsgrunnlag revet over, og hvis framtid ingen kunne vite noe om.

Etter begivenheter som vi nedenfor skal komme nærmere inn på, kom Ramesh Narda den 4. november med fly til Roma. Her oppholdt han seg til det norske flyktningeråd kom og plukket ut 100 personer som kunne komme til Norge, og blant dem var han.

-Jeg ble født i en Brahminfamilie i India i 1936, i en liten by som heter Nangal, Ludhiana (Punkab). Jeg gikk på folkeskole i en by som ligger ca. 2,5 km. fra mitt hjemsted, og gikk senere på Høgre skole i Ferozepore, hvor min far var postmester. Ved Punjabuniversitetet ble jeg ferdig med min utdanning i 1952. I 1953 begynte jeg min tekniske utdanning i Ferozepore, og fikk mitt diplom i januar 1956.

Jeg fikk deretter arbeid i det indiske "Public Work Department", i avdelingen for vannforsyning m.v.

Etter mine foreldres ønske giftet jeg meg i 1958- med en indisk pike fra Øst-Afrika (Uganda) av samme kaste som meg selv. Her vil jeg skyte inn at en i India ikke selv bestemmer hvem en skal gifte seg med. Dette blir avgjort mellom guttens og pikens foreldre. Hvis foreldrene tillater det, kan en av de kvinnelige slektningene til gutten ta kontakt med den vordende brud og avgi "rapport" om henne til gutten, men han får selv ikke se henne før bryllupet.

Som nevnt var min kone fra Uganda, og hun ønsket å flytte tilbake dit.

Hun fikk ordnet med arbeidstil-
latelse for meg, og 14 dager
etter ankomsten fikk jeg arbeid
hos Sterling Astaldi, og var med
å prosjektere en ny jernbane i
Tanzania. Jeg var der i 9 mnd.,
og begynte så som teknisk assi-
stent hos Kipsigs County Coun-
cil i Kenya, hvor jeg var med å
prosjektere gater og kloakkan-
legg.

Dette var imidlertid jobb mens
jeg så meg om etter noe bedre,
og etter 6 måneder ble jeg an-
satt i firmaet Edwards and Bur-
row, et av de ledende ingeniør-
firmaer som drev med konsulent-
virksomhet, og ble engasjert med
prosjekteringen av en ny motor-
veg fra Nairobi til Thika. Da
dette prosjektet var ferdig, ble
jeg satt til å planlegge og ha
oppsyn med noen veger i Kenya
som ble bygget spesielt for
transport fra teplantasjene.
Dette arbeidet varte i 3½ år.
Senere var jeg med på prosjekt-
eringen av Mwanza-flyplassen, og
var der til anlegget var full-
ført.

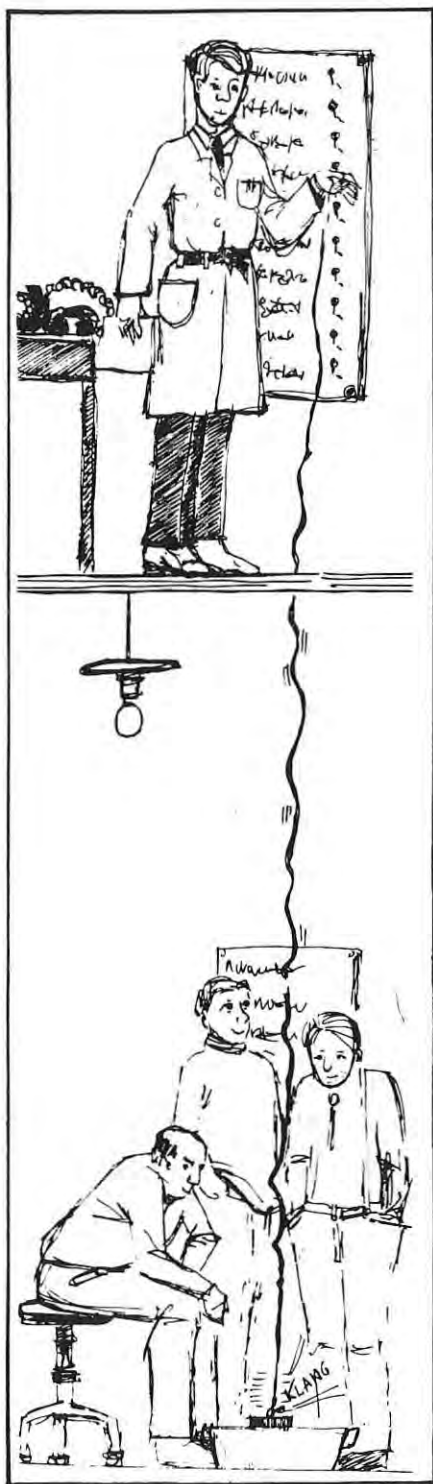
Jeg kom tilbake til Uganda i
1970, hvor jeg hadde mitt stats-
borgerskap. Uganda, Kenya, og
Tanzania hadde et nært samar-
beide- noe tilsvarende de nor-
diske land- og derfor kunne jeg
få arbeid i alle disse land med
mitt statsborgerskap i Uganda.
Etter å ha arbeidet både i det
offentlige og i private firmaer,
vil jeg si jeg foretrakk arbeidet
i de private virksomheter.
Så kom da den 9. august 1972, og
under 90 dagers fristen brøt

det også ut kamper mellom Uganda
og Tanzania, noe som forverret
forholdene for oss som hadde
fått beskjed om å forlate landet.
Myndighetene opprettet vegsperr-
inger for å kontrollere gerilja-
styrkene, men i stedet begynte
hæren å lage vanskeligheter for
de utviste asiater. De plyndret,
ødela og til og med drepte uten
grunn. Da bestemte jeg meg for
å sende familien til England.
Dette var i september, og jeg
tenkte å få dem tilbake når
situasjonen ble normal igjen.
Men i slutten av oktober ble for-
holdene helt uholdbare. Jeg be-
sluttet å dra tilbake til mine
foreldre i India, men dessverre
ble passet og andre personlige
dokumenter tatt av de militære,
og jeg var i realiteten statsløs.
Den eneste mulighet som sto
åpen var å melde seg som flykt-
ning for Røde Kors, som da var
isving med å evakuere flykting-
ene i Uganda.

Som en av 100 kunne jeg så komme
til Norge, og har vært her siden
1. desember 1972.

P.g.a. språkvanskeligheter har
det ikke vært lett for oss asi-
ater å få arbeid i Norge. Det er
ikke lett å lære norsk på et to-
ukers kurs. Men jeg håper nå,
etter å ha fått arbeid ved veg-
kontoret i Aust-Agder- at det
gjennom samtaler med kolleger
og andre skal være mulig å lære
språket i løpet av noen måneder.
Jeg vil forøvrig takke for all
den sympati og hjelp som er
blitt vist meg fra alle her, og
håpe å se familien samlet snart.

Vegkontorets 1. sentralbord



Før siste verdenskrig, i "de harde 30-åra", holdt vegkontoret til i Kolbjørns-
vik i det samme hus som Hisøy kommune
idag har sine administrasjonslokaler.
Personalet besto da av 10-15 personer, og
kontoret hadde kun ett telefonapparat
til å betjene alle funksjonærene. Det
var tekniker Normannvik som var sentral-
bordbetjent. Han satt i annen etasje, og
hadde ofte problemer med å få tak i den
rette person, dersom denne befant seg i
første etasje.

For å avhjelpe den stadig ettersøking
etter rette vedkommende, ble det innført
et varslingsystem som viste seg å være
meget effektivt. Det ble boret et lite
hull i gulvet i 2. etasje, gjennom dette
ble det trukket en snor med et lodd
hengende nede i 1. etasje. I 2. etasje
ble det slått spiker i veggen med passen-
de mellomrom over hverandre. Ved hver
spiker ble det merket med navn på perso-
nalet i 1. etasje. Når det var telefon
til noen i 1. etasje, trakk Normannvik
først litt opp i snoren, og slapp der-
etter loddet med et brak ned i en blikk-
boks som var plassert på gulvet under
loddet i etasjen under. Etter dette var-
slet, hengte han snoren opp på spikeren
merket med vedkommendes navn. Loddet ble
da hengende ved tilsvarende navn merket
av på veggen i 1. etasje. Ingen var leng-
er i tvil om hvem det var telefon til.

.....

Dette systemet virket fint i lengre tid,
inntil noen av de yngre funksjonærene
fant ut at de ville utvide og forbedre
sentralbordtjenesten. Kontoristene
Iveiten og Moland, nå henholdsvis regn-
skapssjef ved kontoret og kontorsjef i
Hisøy kommune, kom over et gammelt tele-
fonapparat, og klarte i løpet av en lørdag
å få montert dette i 1. etasje, slik
at det virket som et biapparat til sen-
tralbordet. Imidlertid hadde nok ikke på-
koplingen vært helt forskriftsmessig, -
det viste seg at denne montering forårs-
aket delvis driftsstans ved Hisøy tele-
fonsentral gjennom hele helgen, og man-
dag morgen måtte morske telefonmonter
opp og fikk demontert dette ulovlige bi-
apparat. Saken medførte et strengt brev
fra telefonbestyreren, hvor han ba om at
etatens funksjonærer for fremtiden holdt
seg like langt fra sentralbordets instal-
leringer som telefonselskapet hadde på-
bud om å holde seg fra veggen med sine
stolper, - minst 2,5 m.

VERN og VELFERD

Støy er den verste plagen for vegarbeidere, så kommer ekshaust og kulde. Dette fremgår av en svensk undersøkelse som er publisert i LO-serien "Risiker i jobbet". Utredningen bygger på en rekke intervjuer med tilfeldig utvalgte vegarbeidere, og problemene er så alvorlige at det foreslås nedsatt en arbeidsgruppe for å undersøke hvilke tekniske og administrative tiltak som kan komme på tale.

Etter tidsskriftet "Arbeidsmiljø" gjengir vi en artikkel av yrkeshygieniker E. Magnusson i det svenske LO. Vi vil finne mange av de samme problemer også på denne siden av Kjælen.

Asfaltarbeidere er mest plaget av ekshaust (71%), asfalttrøyk (67%), varme (56%), luftfuktighet (56%) og støy (54%). Det gjensidige størrelsesforhold mellom ekshaust- og asfalttrøyk-påvirkningen er foreløpig ikke tilfredsstillende utredet. De klimabesvær det blir klaget over, skyldes at asfaltmassen har en høy temperatur og at arbeidet utføres om sommeren. Arbeidsmaskinene kan forårsake lydnivåer over hørselskade-terskelen.

Betongarbeidere påvirkes av kulde (60%), luftfuktighet (60%) støy (50%) og risikoen for eksem. Støy og derved også vibrasjoner, utgjør alvorlige problemer av slik størrelse at det kan være risiko for varige skader.

Maskinister i steinknuserier og asfaltverk er mest plaget av støy (hele 93%) og stenstøv (75%) samt kulde (64%) og trekk (43%). De to førstnevnte faktorene er av en slik størrelsesorden at det er risiko for henholdsvis hørsels-skade og silikose hvis man ikke bruker personlig verneutstyr.

Siåfører utgjør en meget stor del av vegarbeiderne. Støyplagene varierer mellom 70-90%, av gass plager mellom 48-73%, vibrasjoner mellom 39-71% og trekk mellom 43-64%. Variasjonene henger sammen med hvilken type kjøretøyer det gjelder. Støy som årsak til skade er klart påvist gjennom målinger. For vibrasjoner og trekk savner man i første rekke medisinsk erfaring om effekten av langvarig påvirkning.

Reparatører opplever sveisearbeid, støy og ekshaust som plagsomt med henholdsvis 80, 66 og 64%. Løsemidler og fargestoffer utgjør også et problem for ca. 30% av denne yrkesgruppen.

Fjellborenes dominerende miljøproblem er stenstøv, med risiko for silikose, som praktisk talt hver eneste mann er engstelige for. Støy og vibrasjoner er to andre faktorer som forårsaker påtagelig uro (henholdsvis 86 og 79%).

Alle disse tre miljøfaktorenes helsefarlige påvirkning er verifisert gjennom et stort antall målinger.

V
e
g
a
r
b
e
i
d
e
r
e
s
r
i
s
k
o
e
r
e
d
e
r

BEDRIFTS...

Trim deg
i form

..... IDRETT

Bedriftsidrettslaget ved Aust-Agder Vegvesen kunne den 5. mai se tilbake på 11 års virksomhet. Stiftelsen var i grunnen en nødvendighet, i det vi tidligere samme år hadde vunnet en vandrepokal i langrenn.

For å beholde denne, måtte vi melde oss inn i bedriftsidrettskretsen.

Ser vi tilbake på disse årene, har det vært meget å glede seg over. Fra en noe beskjeden start i 1962 er vi idag med på det meste som skjer innen bedriftsidretten i fylket.

På det administrative plan har vi vært representert på kretsplanet.

Ellers er det vel først og fremst lagidrettene fotball og håndball som har samlet "mengden". Men også ski, skyting, Trim m.v. driver vi med og har hevdet oss også her. Mange vil være kjent med at vi hvert år arrangerer juletreffest på Skarpnes Vegsentral. Dette er et populært tiltak som nå må sies å ha blitt en tradisjon.

Tilslutningen til laget er i store trekk konsentrert om Arendalsdistriktet, men vi håper på selvsagt at også distriktene skal komme mere med etter hvert.



"Grossister" i vandrepokaler i langrenn de senere år, fra venstre: avd.ing. Kjell Birkeland, fullmektig Dagfinn Myhren, oppsynsmanns-assistent Wilfred Anonsen og spesialarbeider Paul Løvdal.

Dølen og vegene

I sin merkelige avis "Dølen" (eit Vikublad) som Aasmund Olavsson Vinje ga ut i årene 1858 - 1870, behandlet han alle mulige emner som var oppe i tiden: kulturspørsmål, litteratur (de fleste av hans dikt finner vi der), spørkespørsmål, kommunikasjoner m.v. Synspunktene hos Vinje kunne være som Vinje selv, temmelig originale. De avvek ofte fra det som autoritetene hevdet, og då Vinje i tillegg hadde en egen "sleivkjeftet" måte å fremstille saken på, fikk han mye motbør og mange uvenner. Det ble sagt om "Dølen" at den var som et menneske, og da Vinje døde i 1870, døde også "Dølen". Vinje var "Dølen".

Vinje hadde selvsagt også sine høyst bestemte meninger om v e g p o l i t i k k e n. Meningene bør sees i lys av da-tidens økonomiske forhold og krav, ellers ville vi vel gjøre Vinje urett.

Etter at Stortinget i 1860 hadde bevilget penger til vegar for de neste 3 år, skriver Vinje i "Dølen", søndag 4. mars 1860:

"Storthinget hever no gjenget igjenom den Sum, som Landet i desse komande tri År vil gjeva ut til Vegir. Det er mange Pengar, som gjenger ut til det, men daa gode Vegir er noket, som alle Folk lika, so sjaa vi, at Storthing som Amtsformandskab ero sleppne med Skillingen til Vegfyll. Men, det er no eit stort Spursmaal om ikki Landet gjenger for fort med denne Ting og leger ned fleire Pengar enn det hever Raad til, for sjølv om dei fleste Vegirne vaaro so aalfarne, at det gav atter Rente, so kunde det endaa vera formykit i Senn. Alle Utlending-er segja, at vi hava makalaus gode Vegir gjennom arme Bygdar, og dette kann vera gjævt at høyra, men det er ikki Ting, som vi verda rike af, for her finnst mange Vegir med dyre Murar, som der Dag om annan Aaret ikkring vist ikki kjøyrer ein Hest om Dagen paa. Det er at leggja Sylvsko under Hesten, medan dei rikaste Bygdarne enno hava reine Villmannsvegir sosom millom Hovudstaden og Dramn f.Ex. Paradisbakkarne; mest lik-so ille er det langs Thyri-fjorden og mange Stadar paa Upp-landet. Det er no vordi kver Gard

etter si Skyld skattar til Veg-kassa, at kver Bygd skal faa noket af den gode Vegene.

ei rik Bygd, der mange foor, skulde hava ein god Veg, og etter som der foor færre og færre Folk til, skulde Vegene vera klenare og klenare, alt ned til Gjeitestigen, der berre Gjeitar fara. Var det rikt Land, sosom mange ubygte Stadar i Amerika, so vilde den gode Veg vera det fyrste til at manna Landet upp. Men i mange og desverre dei fleste Fjellbygdar er der ikki so stor Botevon, at det ikki vilde ganga fram for det same, anten der var ein Rakle-Veg litt betre enn dei gamle elder slik ein via Appia som f.Ex. yvir den armodslege Vegaardsheid upp igjenom til Thelemarki. Der finnst ikki mykit af Jordens Afdraat, som skal forast til Marnads der, skulde eg tru. Det verdt etit upp heime, om det var meir til. Den Tale, at gode Vegir skal hjælpa upp Landet, hever desverre paa faa Bygdar utom sume Stadar paa Austlandet. Det er lettare at kome fram, og faa fraa Byen Tobak og Sukker og Kaffe, men ellers er der litin Framvokster i det, for dei fleste Bygdar taka paa at dyrka si Jord, so dei ikki turva kaupaa somykit Korn paa Byen som fyrr, daa dei førde det på Heste-ryggen. All denne Vegbygnaad er ein Skatt paa Landet so stor, og størst paa Austlandet med dei store Gardarne, at Folk skulde verda forfælte, naar det rett vardt ettertenkt, og so skal Byarne vera med, som kunde hava meir enn nok med sine egne Rennesteinar."

D.

BEDRIFTEN og VI

Hvor mange av oss vet i grunnen hva en omfattende bedrift, som vegvesenet må sies å være, steller med av folk og midler?

Etaten- med funksjonærer og arbeidere spredt over det ganske fylke administrerer en arbeidsstokk på over 500 personer. Statistikk er sjelden populært lesestoff, men for å belyse bedriften og det den står for, er det i dette tilfellet en nødvendighet. Nedenfor er bare tatt med enkelte utdrag av det materielle fylkestinget blir presentert, og som altså ajourføres hvert eneste år.

Ved vegkontoret var det i 1972 75 ansatte, mens den gjennomsnittlige arbeidsstyrke var 421, her inkludert ekstraordinær sysselsetting.

Oppgaver for arbeidsdriften viser for 1972 at det har vært arbeidet 623 237 timer og utbetalt arbeidslønn på tilsammen kr. 15 770 879. Disse tallene omfatter bare vegvesenets egne arbeidere, men i arbeidslønn er inkludert arbeidsgiveravgift til folketrygden med i alt kr. 2 681 160,-.

Administrasjonsutgifter, lønninger, reiseogdrtgjørelse, husleie, kontorutgifter m.v. til vegkontorets og bilkontrollens personell har i 1972 vært kr. 4 103 486,53.

Til anleggs-vedlikeholds-maskinavdelings og planavdelingsdriften har vegvesenet i Aust-Agder i 1972 administrert kr. 63 071 275,-.

Maskinparken besto ved utgangen av 1972 av 233 større enheter. Det ble foretatt nyinnkjøp av maskiner og større utstyr for ca. kr. 2 300 000,-.

Ved maskinavdelingen, det vil si på vegkontoret, på Skarpnes vegsentral og på vegstasjonene er det beskjeftiget 42 arbeidere og funksjonærer.

Av en samlet riksveglengde på 902,8 km var ved årets utløp 847,9 km eller ca. 94% "fast" dekke. Av fylkesveggenes totale lengde på 1344,4 km, er det kun 245,3 km, eller ca. 18,4% med "fast" dekke.

Ved Statens bilsakkyndige var ansatt 18 arbeidere og funksjonærer.

HUN HAR VÆRT

Ekstrakontorist Leif K. Moland ble i mai 1938 sykemeldt, og som vikar ble ansatt Else M. Hansen. Stedet var vegkontoret i Kolbjørnsvik, nå kommunekontoret med L.K. Moland som Hisøys kontorsjef.

36 år senere er frk. Hansen fremdeles ved vegkontoret, som sekretær I med ansvar for vårt omfattende arkiv.

-Den gang var vi 10-12 personer og fungerende vegsjef var Sundby, i det Horgen var sykemeldt, og dessverre døde samme høst.

I 1940 flyttet vi så til nåværende lokaler i Aust-Agder Sparebank.-

-Hvor mange vegsjefer har du i grunnen arbeidet under i disse 36 årene-

-Foruten Horgen, som altså var syk da jeg begynte i mai 38, har det vært Sundby, Eggen, Nilsen, Reesen Fellie og idag altså Johs. B. Irgens.-

-Hva brukte du din første lønning til-

-Det husker jeg ikke, men 100 kroner var månedslønnen min den gang, og det var mange penger sett i forhold til hva de tjente i private firmaer.-

-Nå har du i mange år passet vårt arkiv, har du peiling på hvor

36 ÅR



mange saker du arkiverer i løpet av et år-

-Ifjor ble det arkivert ialt 4598 saker, foruten en masse som blir ekspedert utenom selve arkiveringsprosessen-

Personlig er det å si at det frk. Hansen ikke personlig vet om brev, søknader, rundskriv, skjemaer og slikt ikke er verd å vite. Hjernen må fungere som

en EDB-maskin,- i løpet av få sekunder vet hun hva det dreier seg om, og hvor det finnes.

-Hva mener du er den vesentligste forskjell på vegetaten den gang og nå-

-Vi vokser så mye, det blir ikke den intime kontakten vi

hadde før i tiden, hvor alle kjente alle. Nå blir det mere upersonlig,- så mange en aldri rekker å bli kjent med.-

At frk. Hansen er hedret av bedriftsidrettslaget med diplom for sin store interesse for alt som rører seg i laget, skal ikke unnlates å bli nevnt i denne forbindelse.

Mange er vi som har fått trøstens ord og en god røyk på sidelinja, når det har røynt på som verst.

MK.

i vegetaten

Med sten på sten ble den lagt.



Dagens brukonstruktører- med sine moderne prinsipper når det gjelder byggetoder,- har kanskje ikke vondt av å bli minnet om at det ble bygget vakre bruer før i tiden også.

Den gang var dette et solid håndarbeid, og ofte et resultat av arbeidernes egen erfaring og viten.

I vår moderne tidsalder, med stadig større krav til vegenes bredde og kvalitet, la oss ikke glemme å bevare kunstverk som ovenstående:

SAGESTU BRU på fylkesvegen Osedalen-Oland i Froland kommune.

Den ble bygget allerede før første verdenskrig med oppsynsmann Aslak Vinnvand som arbeidsleder, og er idag i samme stand som da den var ny.

VI GRATULERER MED

70 ÅR:

13/1	Olav Åsen
11/5	Olav Mykland
18/6	Notto O. Senum
17/7	Tallak O. Lauvrak
3/11	Jørgen Ljøstad

60 ÅR:

5/1	Gudny Breistøl
21/1	Torbjørn Skeie
6/2	Harald Hansen
14/3	Anton Møretro
6/4	Tormod Tveite
18/4	Hans Bjellerås
27/6	Åvold Juvet
4/7	Olav Sørbotten
7/7	Lars Hovet
4/8	Gunhild Tveit
28/8	Erling Snemyr
5/9	Peder Rønningen
16/9	Thomas Thomassen
9/12	Georg Sørensen
30/12	Hans Uldal

50 ÅR:

20/3	Olav Tveite
10/7	Trygve Trondsen
22/7	Markus Bordal
17/9	Arne Holt
17/10	Torleif Mortensen
7/11	Håkon Markseth

Det kan de også bety



1



6



7



2

1 Mann har trouble med paraplyen.

2 Bannlys halvparten av atombomben.

3 Følg sjøveisreglene herfra.

4 Bare for promillekjørere.

5 De innfødte er fiendtlige.

6 Motorisert akrobat-show.

7 De er i ferd med å ta av.

8 Bare 10% av bilene klarer bakken.

9 Nudistkoloni.

10 Se opp for boomeranger.

11 De er langt ute på jordet.

12 De innfødte er fortsatt fiendtlige.



8



3



9



4



10



5



12



11

REDAKTØRENE'S *egen* SPALTE

Idéen med å utgi vår egen bedriftsavis er ikke unnfanget over natten. Den har bare ligget og godgjort seg i vår bevisshet, for så- endelig å slippe ut i dagslyset.

Det har vært meget om og men før vi nå har brent alle broer, og presenterer en bedriftsavis etter vårt eget hode.

Både JEM og undertegnede er som spekalver å regne når det gjelder noe så problematisk som å redigere en avis.

Vår beundring for dagspressen, som leverer et rykende, ferskt eksemplar hver eneste hverdag året igjen- **mk:** nom, er ikke blitt mindre etter timers og dagers neglebiting.

Vi har alle etter beste evne forsøkt å gjøre stoffet så variert som mulig, samtidig som en del av det også skal være matnyttig. Om vi har klart å gjennomføre våre forsetter er opp til dere, leserne, å vurdere.

Meningen med en lokal bedriftsavis mener jeg først og fremst skal være å bringe aktuelt stoff fra våre egen arbeidsplasser, presentasjon av avdelinger, bildereportasjer o.s.v., alt med et lokalt tilsnitt. Dette medfører ikke at vi står i veien for en god historie.

En god avis er avhengig av flittige medarbeidere. Derfor håper vi etter hvert å utvide staben av ivrige skribenter med kontakter over hele fylket. Kilder skulle her være nok å øse av, det gjelder bare å finne dem, og til dette arbeid ber vi om lesernes støtte.

Bedriftsavisen er tenkt å være en gjensidig informasjonskilde, hvor alle skal få lik anledning til å lufte sine meninger, komme med kritikk, og hva den enkelte ellers måtte ha på hjertet.

Er stofftilgangen god, håper vi å komme ut med to nummer i år. Senere vil kapasitet og tilgang på nye medarbeidere **JEM:** avgjøre om vi også kan øke til tre nummer hvert år.

Dette avhenger altså meget av hver enkelt ansatt, dennes holdning til en egen bedriftsavis, og hver enkelts innstilling til å hjelpe oss med stoff. Bidragsyterne til dette vårt første nummer har vist en iver og hjelpsomhet som vi håper er smittefarlig ut over i distriktene. Bare hvis så er tilfelle, unngår vi å måtte gå til det skritt å kanskje bestemme oss for å avvikle igjen.

Men vi er optimister, og avslutter redaksjonen med å ønske alle kolleger en riktig

GOD SOMMER.

Kontakt kaller vi den

Og lurere på din mening

Nye forslag mottas

Ta **KONTAKT** med oss

Alt stoff mottas med takk

Kontakt er **DIN** avis

Ta derfor vare på den