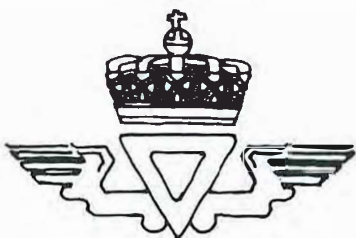


SØRLANDS-PORTEN

Nr. 2 1978 6. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER



INNHOOLD

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktør:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J. E. Myhren

Redaksjonsutvalg:
Vegsjef Bj. Haugmoen
Sekretær Harald Kirkedam
Avd. ing. Gunnar Bakken
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Mekaniker Lars O. Knutson

Adresse:
Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25620

Trykk:
Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Arendal

Opplag: 800

En moderne Askeladd i norsk industri	1
Kontrollerte ras og imponerende utstyr	4
Vi må ha råd til å takke	6
Om fartsbegrensning og bruk av bilbelte	7
Stor er den og mye løfter den	8
Overing. Helge Pedersen ble ny biltilsynssjef	10
Biltilsynet likestilles med vegvesenets enheter	11
Visstedu at	12
Nye førerkortklasser	12
Biltilsynets KU møttes i Arendal	14
Asfaltarbeider har gitt bronkitt	15
Samarbeidsutvalget	15
Pensjonisttur til Birkeland	16
Vegvesenets Arsmelding	18
Er svenskenes YLG lik vårt Ottadekke	19
Nytt fra NVF	20
Orientering fra administrasjonen	21
170 løpemeter bru ferdig på 10 mnd.	22
Nedslående resultat av boreslipebefaring	24
Tillitsmenn/klubbtiltitsmenn og verneombud i Aust-Agder	26
Truckførerkurs på Skarpnes	28
Løft med vett	30
Personaldirektoratets melding nr. 7/78.	31
Håndbok for unnlurere	32

Vegvesenets takk til:

En moderne Askeladd i norsk industri

Går man til tannlegen for å la seg undersøke, godtar man uten videre det resultat han kommer til.

En snekker vet best hva som skal gjøres når hus bygges, og en elektriker legger kabler og ledninger der de bør ligge.

Men når en veiingeniør planlegger og detaljbehandler en vei, er det straks en rekke legmenn som vet alt så meget bedre.

Vi kan vel bare registrere at det — i tiden — hersker en uvilje mot bygging av nye veier, og alt i alt en negativ reaksjon på meget av det vegvesenet utfører av arbeid, — sommer som vinter.

Defor er det ekstra hyggelig for SP å presentere en person som til de grader har stilt seg positiv og hjelpsom i en meget vanskelig situasjon.

Mannen er fabrikkeier *Ivan I. Bach* på Ørshall Verksted, og stedet er Søndeled under raset på E 18 i vinter. Han var en av de to som først kom frem til rasstedet natten til 9. desember ifjor, og undersøkte straks om noen hadde kjørt ut i.

Mens de sto der, kom en mopedist på vei til sitt arbeid. De prøvde forgjeves å få stanset han, men som kjent kjørte han ut i det gapende hullet.

Da Bach ikke umiddelbart fikk

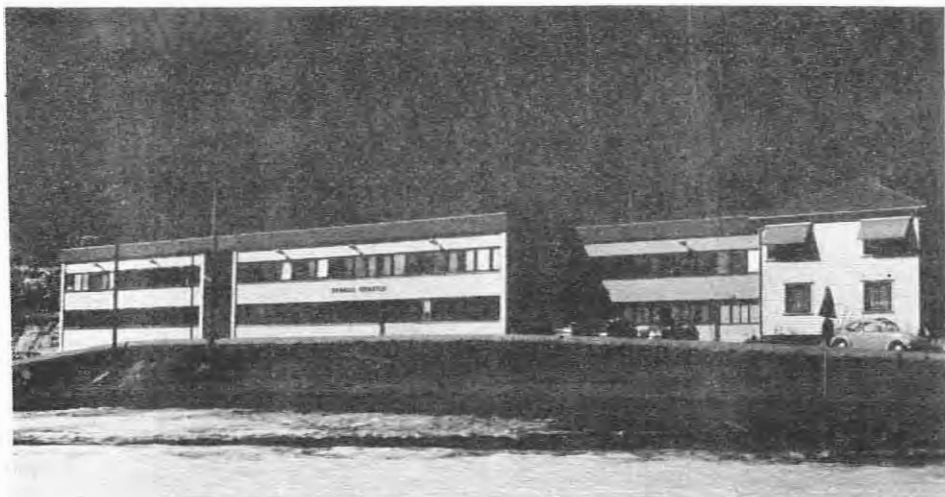
kontakt med mopedisten, varslet han ambulanse og vegvesenet.

Og som han selv sier det: — Siden har jeg fulgt med dag og natt. Jeg var jo litt engstelig for skader på fabrikkene og hjemmet, som ligger bare få meter unna. Det skal innrømmes at jeg ikke hadde en rolig stund så lenge utbedringsarbeidene sto på. —

Men tross denne påkjenningen, stilte Bach både kontor og telefon til vår rådighet i en meget hektisk periode i



*Fabrikkeier Ivan I. Bach
foran Ørshal Verksted*



Det er store forandringer fra 1948 til idag.

dagene etter raset. Og begge deler ble flittig brukt, både av veglaboratoriets- og egne ingeniører og oppsynsmenn.

— Du fulgte så levende og interessert med i alt som skjedde, natt og dag, og din oppfinnsomhet dro vi også nytte av. —

— Ja, det var hyggelig og interessant og kunne være til hjelp for vegvesenet. Skulle jeg si noe negativt, må det være at jeg gjerne hadde sett vegen komme ytterligere ut fra fjellet i den østre enden av bukta. —



— Vi har latt oss fortelle at du er litt av en Askeladden i norsk industri. —

— Jeg ser det som min hovedoppgave å finne opp nye ting innen mekanikk og elektronikk, og er levende interessert i alt som har med dette å gjøre. —

— Da har du vel en lang og slitsom utdannelse bak deg. —

— Jeg har gått min læretid, og er utdannet mekaniker. Ellers er det stort sett selvstudier og utdannelse i svakstrømsteknikk. —

— Du eier et nydelig verkstedbygg, og det må være en trivelig og ren arbeidsplass. Hva steller dere med i hovedsak, og hvor mange ansatte har du. —

— Hovedproduktet er klammer for befestigelse av elektriske kabler og installasjoner, en patentert oppfinnelse som er utarbeidet av min far R. I. Bach og meg selv.

For tiden er vi ca. 15 ansatte, og har nok å gjøre. Jeg kan nevne at jeg akkurat nå har mottatt «Kongerike Sveriges patent» på en pistol til å

Det begynte i et hobbyverksted i 1948



Den første folkebil er et faktum



Bil nr. 3 ble en større utgave



To lands folkevogner side om side.

skytte inn klammere med. Det er også egen oppfinnelse. —

— Du startet vel ikke opp med å bygge dette verkstedet i første omgang. —

— Nei, jeg begynte med to tomme hender i 1948, i et hobbyverksted sammen med far. Da var det andre produkter, også de patenterte ting. —

— Vi har latt oss fortelle at du har bygget biler også. —

— Ja, det stemmer, det. Far bygget den første, og så bygget vi tre stykker sammen etterpå. De fikk betegnelsen RIB 1, RIB 2, RIB 3 og RIB 4.

Begge de siste bilene var registrerte, den siste kjørte jeg i 7 år. Tanken med å bygge de var å lage en norsk folkebil. Men vi måtte droppe det på grunn av de store økonomiske belastningene dette ville medføre. —

Som om ikke dette kunne være mere enn nok, kan vi fortelle at av hobbyes er det mange. Ivan Bach var med og startet Søndeled Musikkorps og drev aspirantopplæring. Når han ikke trakterer pianoet eller trekkspillet, pusler han med å sette sammen egne radiosendere. Han er en ivrig radioamatør og medlem av den landsomfattende organisasjonen Norsk Rele- og Radio-liga. Som sådan må han selvfølgelig kunne både telegrafi og en masse teori.

Er det ikke nåtidens Askeladden i her har presentert?

Og som et mer synlig bevis på vegvesenets takknemlighet for den hjelp og støtte Ivan I. Bach ga oss under arbeidene i Søndeled, vedtok Samarbeidsutvalget å gi han et tinnfat med vegvesenets emblem og inskripsjon. Og det var vel fortjent. Fatet ble overlevert av anleggsbestyrer T. O. Lid ved en enkel høytidelighet i Bachs hjem.

Kontrollerte ras og imponerende utstyr

Såkalte kontrollerte ras hadde vi en rekke av under gjenfyllingsarbeidene på E 18 ved Søndeled. Resultatet av et slikt presenterer vi på følgende tre bilder:

I østre ende av raset tippes nye masser utfor vegskråningen. Dynamittbomber senkes ned under vannstand og detoneres.

Rystelsene resulterte i at fyllmassene fortrenger de løse massene i undergrunnen, samtidig som gjenstående veg slo store sprekker. (Bilde 1). Etter gjentatte «smell» glir gammel veg mer og mer ut, og resultatet ser vi på bilde 2 og 3.

Selvfølgelig ble også restene av gam-

mel veg etterhvert fjernet etter samme fremgangsmåte.

For at en skulle være 100 % sikker på at alle løsmassene var fortrenget, og fyllmassene lå på fast bunn/fjell, ble det satt igang kontroll med ODEX eller eksenterboring.

Utstyret måtte leies helt fra Sverige, men var utgiftene verd.

Prinsippet er at et spesialutstyr montert på Rock 601, ved hjelp av 3" ODEX krone og foringsrør «skjærer» seg gjennom fyllingsmassene ned til fast bunn. Så trekkes borene opp inne i foringsrøret. Et sprengrør med mindre dimensjon blir ført ned inn i det ytre foringsrøret, som senere blir





3



4

tatt opp. Gjennom sprengrøret blir det så senket ned dynamittladninger som detoneres. Rystelsene vil resultere i at eventuelle gjenværende løsmasser fjernes, samtidig som den nye fyllingen komprimeres.

Det ble satt ned sprengrør i alt 21 hull, hvorav det dypeste var på over 20 meter. Bilde 4 viser riggen i arbeid. En honnør til vegvesenets egne arbeidere: Det ble ikke noe sted registrert at fyllingen ikke var kommet ned til fast bunn. (MK)

TRIST OG TRIST, FRU BLOM!

Sønnen til Bergfrid Fleksnesbakken for til sjøss. En stormfull dag forliste skipet han for med, og dermed omkom gutten på sjøen. Når slike dødsfall inntreffer, er det som regel presten eller lensmannen som må gå og meddele de pårørende om dødsfallet. Men så falt det seg slik den dagen at både presten og lensmannen var forhindret fra å overbringe Bergfrid Fleksnesbakken denne triste nyhet. Men en måtte jo gjøre det. Dermed ble de enige om å sende vegoppsynsmann Steingrim Stuttumsvingen.

Som den milde og hensynsfulle mann Steingrim Stuttumsvingen var buste han ikke ut med beskjeden straks han var kommet innenfor døra, men ga seg til å preke både vennskapelig og hyggelig med moren, om løst og fast. Til slutt tar han mot til seg og sier:

— Ja, mor Fleksnesbakken, jeg vil bare si deg at sønnen din er gått inn til den evige hvile!

— Nei, du store min, svarte Bergfrid Fleksnesbakken, du sier da itte det, er nå han også kommet inn ved vegvesenet, da du!

Vi må ha råd til å takke for hjelp



Som nevnt på annen plass i SP, fikk fabrikkeier Ivan Bach et tinnfat med inskripsjon for sin store hjelpsomhet under raset på Sønedeled.

Det er gledelig at vegvesenet har anledning til å takke for vel utført jobb, spesielt i et tilfelle som dette.

Samarbeidsutvalget hadde da heller ingen betenkeligheter med å bevilge det nødvendige beløp, og for en stund siden gjestet avd.ing. T. O. Lid og oppsynsmann M. Krogh den glade mottager.

Lid takket for samarbeidet og var glad for å kunne gi Bach et synlig bevis for vegvesenets takknemlighet.

Fatet hadde foruten vegvesenets emblem, følgende inskripsjon: — Takk for all hjelp i forbindelse med raset på Sønedeled vinteren 77/78.

Hilsen Vegsjefen i Aust-Agder.

Bach takket for gaven, som han satte umåte pris på, selv om han, som han sa, bare hadde syntes det var hyggelig å kunne være til noen hjelp.

Om farts- begrensning og bruk av bilbelte

En ting har i grunnen forundret oss: På sommerføre aksjoneres det kollo-salt for å få hastighetsbegrensningene på våre veger ned, mens vinterstid blir vegvesenet kritisert for manglende strøing, som altså resulterer i at bilene ikke kommer fort nok frem.

Imidlertid er det en kjensgjerning at f.eks. en hastighetsnedsetting med 10 km/t teoretisk minsker antallet ulykker med halvparten.

Det er en finsk undersøkelse som dokumenterer dette, og som bekrefter resultatene av en liknende undersøkelse i Sverige i begynnelsen av 70-ene.

I Sverige er det utført en lønnsomhetsberegning på bruk av bilbelter — i normale tilfeller er økonomene mer enn forbøyd om en investert krone gir 1/20 tilbake, men bilbeltene gir samfunnet igjen hele 3 kroner på hver investert krone. Et innspart liv i trafikken gir dessuten samfunnet en gevinst på 500—600000 kroner.

Det finnes også store gevinster for samfunnet å hente i senkede hastighetsgrenser. Bare med en senking på 5 km/t skulle antallet ulykker minske med bortimot 20 %, og minske samfunnets utgifter med ca. 500 mill. kroner.



Når risikoen er størst, bruker bare 3 av 10 nordmenn bilbelte!



1

Stor er den og mye løfter den

Selv om raset på E 18 i Sønedeled er en saga blott, tillater vi oss å komme tilbake til de hektiske dagene før vegen kunne åpnes igjen.

Fjellkontrollboringer med Rock 601 gikk kontinuerlig ute i Vesterbukt til gjenfyllingen startet. På bilde nr. 1 er man ferdig med absolutt siste hull, Rock'en skal på land og flåten

2





3

fjernes. En mobilkran med 30 tonns løfteevne tar borbukken i «et jafs», bilde 2, og løfter den over ledningene, bilde 3.

På vegen står lastebil klar til å ta imot, bilde 4, og i løpet av et minutt er Rock'en trygt forankret på land, bilde 5.

5

(MK)



4



Overing. Helge Pedersen ble ny biltilsynssjef



Overingeniør og anleggsbestyrer Helge Pedersen er fra 1. juni i år tiltrådt som ny biltilsynssjef i Aust-Agder.

Han ble utdannet ved N.T.H. i 1963 og har fra 1.1.64 vært ansatt ved anleggsavdelingen.

— Og hvorfor søkte du på stillingen som biltilsynssjef?

— Fordi jeg gjerne vil prøve noe nytt, var redd for å «stivne» i stillingen som anleggsbestyrer.

— Hva skal en biltilsynssjef gjøre?

— Det er først og fremst en administrativ stilling. Tidligere var biltilsynet direkte underlagt vegdirektoratet, mens den nå som kjent er underlagt vegsjefen i fylket, i likhet med etatens øvrige avdelinger.

— Stortingsmelding nr. 79 (1974/75) omhandler etatens virksomhet?

— Ja, det er riktig, og den viktigste jobben blir å trekke opp linjene i denne meldingen, som omfatter biltilsynets fremtidige virksomhet. Den skal som kjent deles i tre seksjoner: Kontorseksjon, kjøretøysseksjon og en trafikkseksjon.

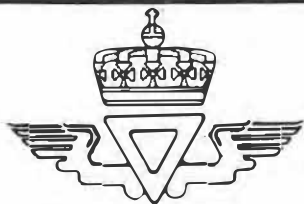
— Seksjonens viktigste gjøremål?

— Kontorseksjonen får med utstedelsen av kjørekort, en ordning som er overført fra politiet, og videre bl.a. motorvognregistrering. Kjøretøysseksjonen får med kontroller både ute og inne, mens trafikkseksjonen skal ta seg av føreropplæring m.v.

— Alt dette blir vel nytt for deg?

— Ja, jeg har derfor i denne overgangsperioden lest en masse for å sette meg inn i mitt nye arbeid.

Og vi kan bare ønske vår kollega lykke til i stillingen som biltilsynssjef, en viktig stilling i perioden hvor intensjonene i stortingsmelding nr. 79 skal gjennomføres.



**Vegdirektoratet
Informasjonskontoret**

Biltilsynet likestilles med vegvesenets enheter

Stortinget vedtok enstemmig den 6. desember ifjor at biltilsynet blir inkorporert i vegvesenet, og at etaten skal likestilles de øvrige enheter under vegvesenet.

Dermed ble det satt punktum for langvarige drøftinger om biltilsynets organisasjonsmønster.

Dette resulterer i at biltilsynet og vegkontorene knyttes nærmere sammen i en samordnet veg- og trafikk-etat på fylkesplanet.

Det var tidligere skissert tre forskjellige mønster for administrasjonsformen:

1. Opprettholde nåværende organisasjonsform med biltilsynet direkte knyttet til Vegdirektoratet i faglige spørsmål, men administrativt underlagt vegsjefen.
2. Biltilsynet tilknyttet Vegdirektoratet både faglig og administrativt som egen etat.
3. Biltilsynet inkorporert i vegvesenet, hvoretter etaten likestilles de øvrige enheter under vegvesenet, som f.eks. anleggsetaten, vedlikeholds-etaten og maskindriften.

Det var enighet mellom Samferdselsdepartementet og Vegdirektoratet om at alternativ 3 ble valgt med følgende hovedtrekk:

1. Statens vegvesen utvikles til en samordnet veg- og trafikketat, så vel sentralt som på fylkesplanet.
2. Biltilsynet tilknyttes vegsjefen i fylket, både faglig og administrativt.
3. Biltilsynssjefen leder og koordinerer virksomheten ved samtlige tilsynsstasjoner i fylket.
4. Biltilsynet organiseres for øvrig slik på fylkesnivå at alle biltilsynsstasjonene blir likeverdige og utfører alle tjenester. Arbeidet vil i allminnelighet bli funksjonsdelt i følgende tre seksjoner: Kjøretøysseksjonen, Trafikkseksjonen og Kontorseksjonen. Og biltilsynets offisielle betegnelse blir heretter: «Statens vegvesen, biltilsynet».

Tøffelhelten: — Jeg kjenner kun en mann jeg, som virkelig med lett hjerte kan si at hans kone er en engel. Og vet du hvem det er? —

Vennen: — Nei. —

Tøffelhelten: — Jo, det er presten, det. —

Vennen: Presten? Men han er jo enkemann. —

Tøffelhelten: — Ja, nettopp. —



Visste du at

- det her i fylket er registrert 4309 kjøretøyer i 1977 mot 3818 året før.
- pr. 31.12.77 var det i alt registrert 36272 motorkjøretøyer i fylket.
- det i årets løp er foretatt 10425 kontroller mot 11451 i 1976.
- kr. 206.000,- er innbetalt i gebyr etter vektkontroller.
- ialt kr. 1.718.800,- er betalt i gebyrer siden 1. februar 1972.
- 2647 personer har gått opp til førerprøve og fornyelse.
- i fylket er det nå 45 bilverksteder og 70 bensin/servicestasjoner.
- det ifjor har vært i drift 8 kjøreskoler som disponerer 27 lærevogner
- etter anmodning fra politi/lensmann har biltilsynet besiktiget 94 kjøretøyer som har vært utsatt for kollisjon.

- det ifjor ble foretatt 42 utekontroller herav 20 i samarbeid med politi/lensmann.
- ca. 8200 brukte motorkjøretøyer er registrert, og av 11275 mottatte garantioppsigelser ble 1200 kjøretøyer begjært avskiltet.
- 1795 kjøretøyer ble begjært avskiltet i forbindelse med restanse av avgifter.
- ved årets utgang ble det registrert en brutto inntekt på dagsprøvekjennetegn på kr. 151.140,- (depositum) herav kr. 51.140,- i gebyrer.










— Skal vi tilkalle administrasjonssjefen, eller skal vi lage problemene selv? —

Nye førerkortklasser



Stortingsmelding nr 79 74/75 (om bil-sakkyndigetaten) ga bud om at Norge så snart som mulig skulle gå over til ny førerkortordning basert på Wienkonvensjonen av 1968. Det innebærer at de nåværende førerkortklasser må endres, skriver Vegstikka, bedriftsorgan

for Troms vegkontor. De førerkortklasser som vi nå har, I, II, III og IV, erstattes med førerkortkategoriene A-B-C-D og E eller kombinasjoner av disse. Vi vil her nøye oss med å gjengi den illustrerte oversikten over de nye førerkortklasser som Vegstikka bragte.

Kategori	NYE FØRERKORTKLASSER	
A	TUNG MOTORSYKKE	
B		PERSONBIL, VAREBIL Tillatt totalvekt under 3500 kg Ikke flere enn 8 passasjerplasser Bil/henger, totalvekt under 3500 kg Aldersgrense: 18 år
C		MOTORKJØRETØY FOR GODSTRANSORT Tillatt totalvekt over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
D		BUSS Kjøretøy for persontransport som har flere enn 8 passasjerplasser Aldersgrense: 20 år
E		TILHENGER Kan kombineres med B, C og D.
BE		PERSONBIL MED TILHENGER Personbil med tilhenger hvor samlet totalvekt er over 3500 kg Aldersgrense: 20 år
CE		VOGNTOG Trekkvognens tillatte totalvekt er over 3500 kg Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg. Aldersgrense: 20 år
DE		BUSS MED TILHENGER Tilhengerens tillatte totalvekt er over 750 kg Aldersgrense: 20 år

Biltilsynets KU møttes i Arendal

Kontaktutvalget for biltilsynets kontorer i Aust-Agder, Vest-Agder og Telemark var samlet til møte på vegkontoret i Arendal den 10. april. Som observatør fra Samarbeidsutvalget møtte oppsynsmann Bjarne Solberg.

En rekke viktige programposter ble gjennomgått på møtet, og vi nevner

bl.a. biltilsynets overtagelse av førerkortutstedelsen, verkstedenes medvirkning ved gjennomføringen av den obligatoriske bilkontroll, den nye samferdselsloven, jus i biltilsynet, opplæringsbehovet, kontaktutvalgets fremtidige organisasjonsform, arbeidsoppgaver, mandat, samt en eventuell post.



Biltilsynssjef Egil Feby er kontaktutvalgets formann og leder møtet



Et utsnitt av den lydhøre forsamlingen.

Asfaltarbeider har gitt bronkitt

Slike som i mange år har arbeidet med asfalt og er utsatt for asfaltrøyk, får 5—7 ganger oftere bronkittbesvær, d.v.s. hoste, enn slike som har røykfritt arbeid.

Dette viser en undersøkelse som er den første i sitt slag av asfaltarbeidere i vårt naboland.

Undersøkelsen omfatter 231 asfaltarbeidere, og disse er sammenliknet med en aldersmessig liknende kontrollgruppe som ikke har vært utsatt for røyk i arbeidet, og der tobakksrøykevanene er sammenlignbare.

Undersøkelsen viste at asfaltrøyk, liksom sveiserøyk, kan medføre bronkitt. Dess lengre asfaltarbeiderne

holder på med arbeidet, dess vanligere blir bronkittproblemet.

De som har arbeidet med asfalt under tre år skiller seg ikke så mye fra slike som ikke har slikt arbeid. De som har arbeidet fra tre til åtte år har 1,5 gang så ofte bronkittproblemer, mens slike som har vært eksponert for asfaltrøyk over 8 år har bronkittproblemer 5—7 ganger oftere.

Noen forandring i lungefunksjonene har imidlertid ikke blitt registrert, og det er heldig at asfaltarbeidene skjer i frisk luft. Hadde det vært arbeidet innendørs, skulle nok problemet og statistikken vært noe annerledes, heter det i rapporten.

SAM- ARBEIDS- UTVALGET

SU har vedtatt følgende fordelinger av velferdsmidler for 1978:

Til pensjonisttilstelling kr. 2000,-.

Valle vegstasjon, julekaffe 1977 kr. 800,-.

Julekaffe kr. 7000,-.

Juletreffestkomitéen kr. 2000,-.

Velferd/ekskursjonsturer kr. 18500,-.

Feriesteder/ufordelt kr. 6700,-.

Til sammen kr. 37000,-.

Da det er vanskelig å lage en felles

ekskursjonstur, ble det vedtatt å nedsette en komité bestående av en representant fra hver organisasjon, som vil utarbeide forslag til ekskursjonsturer. Disse forslag vil komitéen sende ut til de ansatte i Aust-Agder vegvesen, slik at de kan melde seg på den turen de ønsker å delta på. Bedriftsidrettslaget hadde skriftlig meddelt at de ikke trengte ytterligere midler i 1978.



Her er pensjonistene med 3 av fruene og vegsjefen foran bussen i Birkeland

PENSJONISTTUR TIL BIRKELAND

Så har vi igjen tatt avskjed med et nytt kull pensjonister.

Fredag 9.6. møtte 6 av årets 10 pensjonister fra vegarbeidsdriften opp for å ta offisiell avskjed med etaten.

Samarbeidsutvalget stod også i år som arrangør, og utgangspunktet for årets arrangement var Vegsentralen på Skarpnes. Enkelte hadde allerede lagt et godt stykke veg bak seg før de kom til Skarpnes, og det var ingen som takket nei til en kopp kaffe og litt å

bite i før vi entret bussen og satte kursen mot Birkeland.

Med Åsmund Haugen (planavd.) bak rattet gikk turen jevnt og sikkert via Stølen, nye E-18, og Stoa opp til Hynnekleiv og rv. 39 til Birkeland.

Der inntok vi Birkeland Fabrikker og ble orientert om produksjonen av Polaris innredninger og kunne i den store utstillingshallen (ca. 700 m²) studere produktene i ro og mak.

Utpå ettermiddagen stod bordene

dekket på det nye motellet på Birkeland, og etter en velsmakende middag var vi kommet til den mere høytidelige delen av arrangementet.

I sin tale til pensjonistene kom vegsjefen bl.a. inn på at det nesten var for galt å «kvitte seg» med så spreke karer, men de fortjener å kunne trekke seg tilbake etter mange års innsats for vegvesenet. Som synlig takk fra Staten fikk de overrakt gaver i form av tinnfat eller tinnvase og diplom. De tilstedeværende ektefeller til pensjonistene fikk hver sin blomsterbukett med hjem.

Hovedtillitsmann Paul Løvdal hilste pensjonistene fra arbeidskameratene,

og Harald Færnsnes rundet det hele av med å takke på pensjonistenes vegne.

JEM

De 10 som gikk av var følgende (år i vegvesenet i parentes):

Tormod Tveite, Moland (31).

Knut Vatnedalen, Hovden (31).

Åge Wroldsen, Tvedestrand (30).

Emil Larsen, Tromøy (29).

Gunvald Fossen, Åmli (29).

Torleif Arnevik, Grimstad (29).

Arne Metveit, Grimstad (28).

Torje Fena, Søndeled (26).

Harald Færnsnes, Vegårshei (32).

Andreas Berntsen, Froland (16).



De 6 pensjonistene som var med på turen: T. Tveite, K. Vatnedalen, E. Larsen, T. Arnevik, T. Fena og H. Færnsnes.

VEGVESENET ÅRSMELDING

forteller at:

- pr. 31.12.77 disponerer vi et brutto leieareal på 1451,2 m² fordelt på Vesterveien, Kirkebakken, Torvet 5 og Bendiksklev.
- vegvesenet har egne verkstedbygg og kontor ved vegsentralen på Skarpnes i Øyestad og på vegstasjonene i Akland, Åmli, Evje og Valle samt vegmesterkontor på Birkeland.
- det i anleggs- og vedlikeholdsdriften har vært sysselsatt ialt 381, fordelt på egen- og entreprenørdrift.
- det i arbeidsdriften er utført i alt 434088 timeverk som er blitt betalt med kr. 23.537.857,- til vegvesenets egne arbeidere.
- gjennomsnittlig sysselsatte i vegvesenet og bilkontrollen tilsammen utgjorde 520 personer.
- det for funksjonærene i vegvesenet og biltilsynet har vært arrangert i alt 49 forskjellige kurs.
- det lokale opplæringsutvalg har arrangert 3 kurs i «Generell sprengningsteknikk» og 5 kurs i «Generell vegbygging».
- til administrasjon av vegkontoret og biltilsynet er medgått kr. 9.508.404,-
- det pr. 1.1.78 totalt er 204,086 km med særskilte fartsgrenser i Aust-Agder.
- av i alt 368 personskadeulykker var det 12 med døden til følge.
- 13 riks- og fylkesvegbruer ble ferdigbygget ifjor.
- det ved utgangen av året var ialt 2.606,3 km offentlig veg i Aust-



Vi ønsker å informere om:

Nr. 007 — SKAL DU LAGE HÅNDBOK? — En orientering om håndbokvirksomheten i Statens vegvesen (ryggstiftet A5-format).

Hensikten med dette heftet — som vi kan kalle en «håndbok for håndbokmakere» — er å gi enkelte råd og vink om bokfremstilling, trykking etc. — og spesielt om arbeide med håndbøker. Orienteringen er tenkt som en hjelp til selvhjelp for alle de innen etaten som arbeider med håndbøker o.l. publikasjoner. Dessuten inneholder den en mer samlet informasjon om hvordan håndbokordningen er organisert i vegvesenet og hvordan den fungerer.

Håndboka kan fås ved henvendelse til vegkontoret.

Er svenskenes YLG lik vårt Ottadekke

— Det beste som har hendt siden oljegrusen kom —, sier svenskene om

Agder, som fordeler seg med 882,463 km riksveg, 1.375,100 km fylkesveg og 348,707 km kommunale veger.

- vi har 2 ferjer i fylkesvegsambandet her i fylket, nemlig M/F «Øisang» i ferjesambandet Risør—Øysang og M/F «Eydehavn» i sambandet Eydehavn—Omdalsøyra.
- M/F «Eydehavn» fraktet 13.772 personer og M/F «Øisang» 24.936 personer og 1.120 kjøretøyer.
- ansvarlig for riktigheten og utførelsen av årsmeldingen har vært avd. ing. Hans Uldal.

en metode som skal gjøre grusvegene som nye i de nærmeste årene.

Metoden har fått betegnelsen YIG, og målsettingen har vært å få frem en metode som er enkel og utføre og ikke altfor dyr.

Den nye metode fyller kravene. Man behøver nemlig ikke gjøre noen forsterkningsarbeider på grusvegen. Det holder med en ordentlig komprimering med en vegvals. Siden spruter man en asfaltløsning på vege og legger så et gruslag som jevnes til med en gummivals. Vegene er klar, og man kan legge opp til 5 km om dagen. Kostnaden er bare kr. 3,— pr. m², mens oljegrusen til sammenlikning koster kr. 8—9 pr. m² å legge i Sverige.

Det nye belegget kommer i betraktning på lavt trafikkerte veger, inntil 300 kjøretøyer pr. døgn.

Beskrivelsen er vel til en forveksling lik vårt «Ottadekke» som her i Aust-Agder er lagt på en 3 km lang strekning på fylkesvei Tveite—Laget.

Vi ønsker å informere om:

NY BOK FRA VEGDIREKTORATET

Nr. 017 — Vegnormalene — GEOMETRISK UTFORMING
(limheft i A5-format)

Vegnormalenes del —

Vegnormalens del — Geometrisk utforming — er opprinnelig utgitt i løbsbladsystem og A4-format. I likhet med de andre deler av Vegnormalene utgis Geometrisk utforming også som bok i mindre format. Denne boka er ajourført som normalene forelå pr. 1. november 1977. Ny, revidert utgave skal etter planen utgis i løpet av 1978.

Når det gjelder aktuelle revisjoner i tiden fram til neste utgave vil vi vise til eksisterende ringperm.

NYTT FRA -nvf-

Publikasjonen fra NVF's 12. kongress i Finland 13.—17. juni 1977 foreligger nå ferdig trykt. Det er blitt en tiltalende rapport på 241 sider. Rapporten gir oversikter over NVF's organisasjon og virksomhet, og over kongressens totale program d.v.s. inklusive utstillingen Väg '77 og ekskursjonene som ble arrangert. Men hovedinnholdet i rapporten utgjøres av referatene fra foredragene som ble holdt og fra de påfølgende diskusjonene.

NVF-KONGRESS I NORGE 1980?

Sverige og Stockholm blir i 1981 møtested for neste International Road Federation kongress. Dermed oppstår det kollisjon med NVF-kongressen som også skulle arrangeres i Sverige i 1981. Sverige er ikke innstilt på å holde to slike kongresser samme år, og det diskuteres nå i NVF på hvilken måte dette problemet skal løses. Svenskene har foreslått at NVF-kongressen arrangeres i Norge i 1980. Endelig avgjørelse om dette vil bli tatt på forbundsstyremøte i februar 1978.

Nordisk Vegteknisk Forbund har nå fullført sin omorganisering av utvalgene. På forbundsstyremøte i Helsingfors ble følgende utvalgsinndeling endelig vedtatt (10-grupper angir hovedområder for utvalgene):

- 10 ADMINISTRASJON OG ØKONOMI
 - 11 Vegtrafikkøkonomi.
 - 13 Administrasjon og arbeidsorganisasjon.
- 20 PLANLEGGING OG PROSJEKTERING
 - 21 Planlegging av vegger og gater.
 - 22 Prosjektering av vegger og gater.
- 30 VEGBYGGING
 - 31 Vegens oppbygning.
 - 32 Sement- og spesialprodukter.
 - 33 Asfaltbelegninger.
- 40 DRIFT
 - 41 Drift av vegger og gater.
- 50 TRAFIKK OG TRAFIKKSikkerhet
 - 51 Trafikkanalyse og trafikkregulering.
 - 52 Trafikksikkerhet.
- 60 TEKNISKE SPESIALSPØRSMÅL
 - 61 Bruer og ferjer.
 - 62 Databehandling og landmålingsteknikk.
 - 63 Vegmaskiner.
 - 64 Miljø.

Denne ordningen trådte i kraft 1. januar. Det pågår nå vurdering av medlemssammensetningen i utvalgene. Denne pluss en nærmere beskrivelse av utvalgenes arbeidsområder skal vi komme tilbake til senere.

Orientering fra administrasjonsavdelingen

FØDSELS- OG OMSORGS- og PERMISJON

I forrige nr. av «Sørlandsporten» orienterte vi om regler for permisjoner. Det foreligger nå et nytt rundskriv fra Vegdirektoratet vedrørende *fødsels- og omsorgspermisjoner*.

Vegdirektoratet har tatt opp spørsmålet om forståelsen av fellesbestemmelsenes paragraf 10 pkt. 4 med Forbruker- og administrasjonsdepartementet, departementet uttaler i denne forbindelse:

«Faren kan i tilknytning til fødselen gis inntil 2 ukers omsorgspermisjon med lønn etter velferdspermisjonsreglene, såfremt han overtar omsorgen for andre mindreårige barn i hjemmet, jfr. paragraf 10 pkt. 4. Bestemmelsen er å forstå slik at velferdspermisjon med lønn også kan gis etter at moren er kommet tilbake til hjemmet etter fødselen, idet det ofte også etter dette tidspunktet vil være behov for at faren fortsatt tar omsorgen for andre mindreårige barn i hjemmet.»

STØNAD TIL VIDEREUTDANNING VED 1-ÅRIG ELEMENTÆR-TEKNISSKOLE

Vegsjefen har siden skoleåret 1974/75 hatt myndighet til å treffe avgjørelse om økonomisk stønad til overenskomstlønnet personale i forbindelse med videre utdanning ved 1-årig ele-

mentærteknisk skole. Dette er gjort for å sikre etaten et nødvendig antall kvalifiserte arbeidsledere til vegarbeidsdriften.

Hittil har kravet vært at mottakeren av denne stønaden må ha vært knyttet til vegarbeidsdriften en tid og må ha vært lønnet etter overenskomsten. Vi er nå gjort kjent med at dette kravet har vært fraveket i et tilfelle hvor en kvinnelig ansatt ønsker å kvalifisere seg for arbeidsoppgaver innenfor vegarbeidsdriften. Det er således åpent adgang til å fravike de generelle bestemmelsene dersom noen av våre kvinner i vegvesenet skulle ønske seg ut i vegarbeidsdriften.



MODERNE EVENTYR

Det var en gang en moderne maler som beundret teknikk og arbeid.

Det var en gang en restauratør som fant at hans priser var for høye.

Det var en gang en dame som takket en herre fordi han overlot henne sin sitteplass på bybussen.



Vi synes bruene glir pent inn i landskapet.

170 løpemeter bru ferdig på 10 mnd.

I oktober 1976 startet rivingen av gamle Vestre Flosta bru, et arbeid som ble utført i egen regi og som bare tok ca. 10 dager.

Foranledningen til rivingen var som kjent at det ble oppdaget brudd på en av hovedkablene. Dette, sammen med at brua bare hadde en kjørebanebredde på 3,0 meter, resulterte i at det ble bestemt å bygge ny.

Denne har fått spenn på 43 m, 82 m, 45 m, og har kostet 5,5 mill. kr. I tillegg kommer utbedring av tilstøt-

ende veger på tilsammen 300.000 kroner.

Byggearbeidene har vært bortsatt til entreprenør, mens vegvesenets kontrollingeniør har vært Kjell Pedersen.

Begge parter berømmer det gode samarbeidet som har hersket på byggeplassen, og det har ikke oppstått problemer av noen størrelse under byggearbeidene. Disse startet 1. aug. ifjor og var ferdig 2. juni i år.

Det har gått med 1200 m³ betong og 400 tonn armeringsjern til brua, som i

tillegg har montert 3,7 km. spennkabler.

Det var Moland formannskap som sto for den festlige åpningen med musikk, taler og snorklipping av fylkesrådmann Kristian Gundersen.



Kontrolling. Kjell Pedersen kan smile fornøyd.



Arbeidende med tilstøtende veg sett mot fastlandet.



Nedslående resultat av boreslipebefaring

I tidsrommet 6.—10. februar ble det foretatt en befarings på de fleste anlegg i fylket for å se på tilstanden av borslipingen, samt orientere om disse ting.

Teknisk konsulent Karlsen fra Foss Slipeskivefabrikk og avd.ing. Lid fra anleggsavd. deltok.

Resultatet fra denne befarings var nedslående. På de aller fleste anlegg var det store mangler ved slipingen. På flere steder ble det benyttet gal slipeskivekvalitet. Enkelte slipemaskiner var dårlig vedlikeholdt og nærmest ubrukelige.

BORSLIPINGEN

Feilen som gikk igjen de fleste plasser var oversliping av hardmetallet.

Borene ble slipt kvasse, slik som et skjærende verktøy skal være.

Fjellboret er ikke noe skjærende verktøy, men et slagverktøy og har til oppgave å knuse fjellet.

Derfor skal ca. 0,5 mm av eggen være igjen når boret er ferdigslipt.

Avbøyningen på kantene skal starte ca. 1/5 av skjærdiameteren fra kantene (se fig.)

Ved å slippe kvass egg, sliper man bort ca. 0,5 mm av hardmetallet ved hver sliping og man får tilbake et dårligere verktøy.

I enkelte fjellsorter kan man få så stor hjørneslitasje at man må slippe kvass egg for å få hardmetallet tilbake til sin rette form.

Da skal man bryne ned eggen med godkjent bryne og ikke med en gammel slipeskive som ofte blir gjort. I slike tilfeller må man overveie å gå over til en hardere hardmetallkvalitet.

SLIPESKIVER

Ved å bruke gale slipeskivekvalitet kan man få utviklet for stor varme under slipingen. Dette resulterer i store spenninger som kan føre til brudd i hardmetallet under slipingen eller under den senere boringen. Når hardmetallet får en blåfarge under slipingen har man forlenget passert færegrensens for at skader kan oppstå. Til vanlig tørrsliping skal det benyttes slipeskiver av type 99 C 46 = 17 V.

SLIPEAPPARATET

Slipeapparatet som blir brukt på anleggene er en Atlas Copco Baever.

Dette er et enkelt apparat, men ved rett bruk kan man oppnå brukbare resultater.

Man bør merke seg følgende:

a) For å unngå slarking i leddene, må man stramme skruen eventuelt

skifte ut disse for å kunne slipe med tilfredsstillende resultat.

Dette var mangel på de fleste maskiner.

- b) Alle slipeapparater *skal* være tildekt når de ikke er i bruk.

Det har hendt ulykker ved at slipeskiven har stått ute i regnvær og frosset. Skiven har så røket når maskinen har blitt startet opp.

AVSLUTNING

Store verdier slipes bort hvert eneste år.

Jeg vil illustrere dette med et regneeksempel som kan passe for Aust-Agder fylke.

Forutsetninger:

40 mann borer i 4 mndr. pr. år. D.v.s. 3200 dagsverk. Hver mann borer 40 bormeter/dag og borene slipes hver 4 bormeter.

Brukslengde på hardmetallet: 10 mm.
Gjennomsnittspris pr. stang: Kr. 300,-
D.v.s. kr. 30,- pr. mm hardmetall.
Alle bor slipes kvasse ved hver sliping. Da slipes bort ca. 0,5 mm pr. sliping. Dette gir en unødig bortsliping av hardmetallet på kr. 15,- pr. slip.

Totalt antall bormeter:

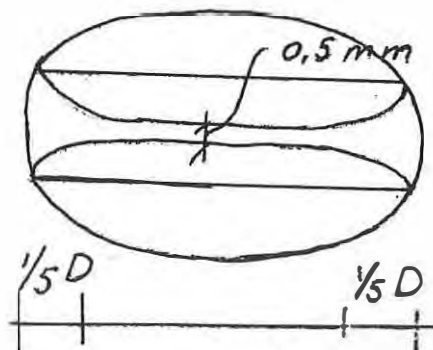
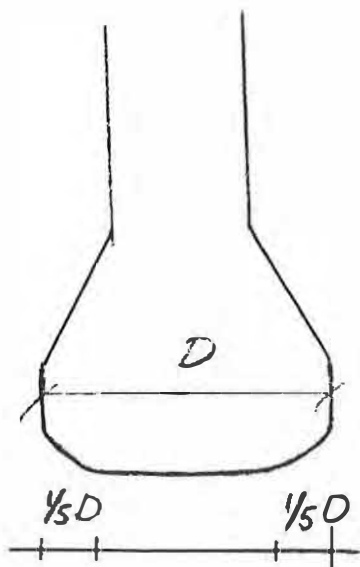
3200 dagsverk x 40 bormeter/dag = 128000 bormeter.

Antall slipinger: $128000 : 4 = 32000$ slipinger.

Totalt børslipt hardmetall:

32000 slipinger x 15,- kr./sliping = kr. 480.000,-.

Vi ser at vi sliper bort ca. 0,5 mill. kr. hvert år på grunn av feilaktig sliping. I tillegg til dette får vi et dårligere verktøy og økte slitasjer på borutstyret.



Tillitsmenn/klubbtilitsmenn og verneombud i Aust-Agder

I—1:

TVEDESTRAND, RISØR OG GJERSTAD VEIARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:

Einar Tore Halvorsen,
4935 Fianesvingen.

Tillitsmann/nestformann:

Knut Hommefoss, 4990 Søndeled.

Tillitsmann/sekretær:

Torleif Mortensen,

varamann: Harald Fersnes.

Tillitsmann/studiet.:

Åge Andreassen, 4992 Fiane.

Tillitsmann/styremedlem:

Håkon Markseth, 4990 Søndeled.

Tillitsmann/styremedlem:

Åsmund Rundholt, 4994 Akland.

Tillitsmann/styremedlem:

Torleif Løvdal, 4900 Tvedestrand.

Verneombud: (1 år):

Arne Svendsen, 4992 Fiane,

varamann Per S. Løvdal, Rute 2880,

4990 Tvedestrand.

I — 2:

ARENDAL OG OMEGN VEG- ARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:

Jens M. Lindland, A. Moland,
4800 Arendal.

Tillitsmann/nestformann:

Odd Dalen, Libru, 4800 Arendal.

Tillitsmann/sekretær:

Helge Berntsen, 4820 Froland.

Tillitsmann/styremedlem:

Ingvald Sagedal, 4820 Froland.

Tillitsmann/styremedlem:

Oddmund Lyngmyr, 4820 Froland.

Tillitsmann/styremedlem:

Jon Furre, 4882 Løddesøl.

Tillitsmann/styremedlem:

Olav Tveite, Helle, 4810 Eydehavn.

Tillitsmann/styremedlem:

Kjell Risbruna, 4880 Rykene.

Verneombud: (1 år)

Kolbjørn Ristøl, A. Moland, 4800

Arendal. Varamann: Ingvald Sagedal,
4820 Froland.

I — 3:

LILLESAND OG GRIMSTAD VEIARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:

Kristoffer Alfsen, Eikeland,
4790 Lillesand.

Tillitsmann/nestformann:

Jan Ånonsen, Tingsakermoen,
4790 Lillesand.

Sekretær: Per Nilsen,

Rypev., 4890 Grimstad.

Studiet: Torleif Hodne,

Lofthuskryssset, 4790 Lillesand.

Verneombud: Jan Ånonsen,

Tingsakermoen, 4790 Lillesand. (1 år).

Sverre Håkonsen,

Ø. Vallesverd, 4790 Lillesand. (1 år).



I — 4:

ÅMLI VEIARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:
Toralf Bakken, 4850 Åmli.
Tillitsmann/nestformann:
Guddmund Gjømle, 4850 Åmli.
Tillitsmann/sekretær:
Sigmund Retterholt, 4830 Hynnekleiv.
Studiet.: Ansgar Kløvfjell,
4850 Åmli.
Verneombud: (1 år)
Ansgar Kløvfjell, 4850 Åmli,
varamann: Tarald Gjerden,
4853 Vallekenil.

I — 5:

EVJE OG IVELAND VEIARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:
Jan A. Berg, 4680 Byglandsfjord.
Tillitsmann/nestformann:
Gunnar Lilletveit, 4725 Birketveit.
Tillitsmann/sekretær:
Eivind Haugen, 4680 Evje.
Studiet.: Rickardt Arnesen,
4680 Byglandsfjord.
Verneombud: (1 år)
Reinert Lislevatn, 4670 Hornnes,
varamann: Obert Bjørum, 4660 Evje.

I — 6:

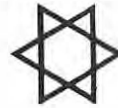
SETESDALEN VEI- ARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:
Harald Lund, 4684 Bygland.
Tillitsmann/nestformann:
Pål Haugen, 4690 Valle.
Sekretær: Eivind Attistog,
4684 Bygland.
Studiet.: Torvald Homme,
4815 Blakstad.

Verneombud: (1 år)
Halvor Homme, 4690 Valle,
varamann: Torleif Åkre, 4690 Valle.

VEISENTRALEN VEI- ARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbformann:
Arne Thygesen, Myra, 4890 Grimstad.
Tillitsmann/nestformann:
Paul Løvåsen, Lia, 4800 Arendal.
Sekretær: Kåre Lauvrak, Østheia,
4800 Arendal.
Studiet.: Vidar S. Jakobsen,
Skovlyst 5, 4816 Kolbjørnsvik.
Verneombud: (1 år)
Arvid Strand, Solbakken 37,
4800 Arendal,
varamann: Sverre Kristiansen,
4870 Fevik.
NB: Arbeidsplassstillitsmenn er merket
«Tillitsmenn».



— Har du hørt om den store jern-
baneulykken igår?

— Nei —

— Jo, svigermor kom med kveldstog-
et, og blir værende i 14 dager. —



Læreren: — Kan du svømme, gutt?

—

Gutten: — Ja. —

Læreren: — Hvor har du lært det,
da? —

Gutten: — I vannet. —



— Nå skal jo ekteskapet avskaffes. —
— Avskaffes? —

— Ja, det skal bli lov om at man ikke
får gifte seg når man er gal, og man
må vel være gal for å gifte seg i disse
tider.



Oversikt over området.

Truckfører kurs på Skarpnes

Ifølge verneregel nr. 13 skal fører av gaffeltruck ha truckførerbevis. Innen vårt fylke har vi tidligere bare hatt gaffeltruck på vegsentralen, og her hadde 3 av tjenestemennene dette førerkortet. I forbindelse med at det nå blir kjøpt inn trucker også til vegstasjonene på Akland, Åmli og Eyje var det nødvendig å skaffe førerbevis til flere av tjenestemennene. Vi måtte finne en lærer som var godkjent av Arbeidstilsynet, og etter en del telefoner falt valget på T.

Sagbakken som til daglig arbeider på Arendal Smelteverk på Eydehavn. Sagbakken arbeider her alle vanlige arbeidsdager, og måtte derfor ta dette kurset på en lørdag.

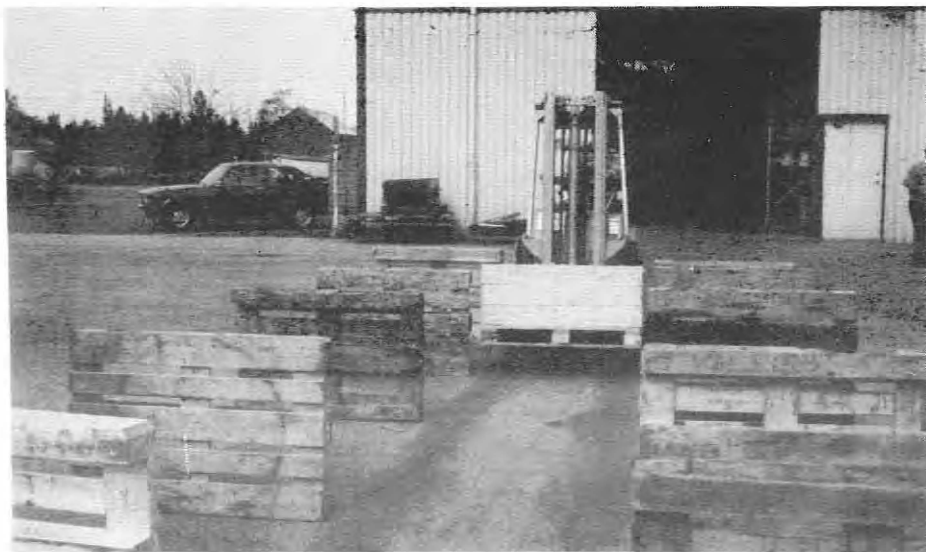
Den 20. mai var alt klappet og klart, og 15 deltakere fra de tre vegstasjonene og vegsentralen stilte på kurset.

De ble først undervist i teori på spiserommet, og det var både interessant og uhyggelig å høre hvor farlig et slikt kjøretøy egentlig er. Det ble gjennomgått aktuelle lover, fare-



Kurslæreren Sagbakken følger spendt med en av kjørerne.

Kai Fjell fra Åmli vegstasjon kjører i de trange portene.



momenter, vedlikehold og kjøreteknikk. Etter en liten spisepause måtte deltakerne gjennom en skriftlig prøve. Det var 30 mer eller mindre vanskelige spørsmål. Spørsmålene var gradert i vanskelighetsgrad, og maksimum oppnåelige poeng var 50. Kravet for å bestå prøven var 45 poeng, så det var ikke mye feilsvar som ble tolerert.

Etter at teoriprøven var over gikk vi over til øvelseskjøring på 3 trucker, og til slutt ble den praktiske prøven kjørt.

Denne besto av slalomkjøring forover og bakover, kjøring gjennom smale porter (forover og bakover) med 5 cm klaring på hver side, og til slutt plassering av, og henting av paller i reol. Alt dette måtte gjennomføres på maksimum 10 minutter. Det ble en del klabb og babb, spesielt i de trange portene, men til syvende og sist greidde alle 15 å få tildelt sitt truckførerbevis før de reiste hjem hver til sitt.

Skarpnes 22/5-78
TKF

Løft med VETT!

Det brukes daglig kjettinger og ståltau til løfting av tunge gjenstander. Det skjer daglig ulykker ved bruk av kjettinger og ståltau ved løfting. Vegdirektoratet har bestemt at det i hvert fylke skal opplæres en person som skal føre kontroll med løfteinnretninger og løfteredskap i Statens vegvesen.

vegvesen. Vår mann i denne sammenheng er avd.ing. T. K. Fløystad.

Selv om vi har fått en slik sakkyndig person, så blir det fortsatt opp til den enkelte bruker å forsikre seg om at det ikke kan skje skade på personell eller gjenstander ved løfting.

Verneregel nr. 16 «Løfteinnretninger og løfteredskap» fra Statens Arbeidstilsyn gir bestemmelser om dette. Vi vil her komme inn på noen av disse.

Når en kjøper nye løfteredskaper, må en passe på å få med sertifikat fra leverandør. Med løfteredskap menes stropp av kjetting, ståltau, sjakkell, kjetting, ring, krok, sivel, tauverk, blokk m.v.

Løfteredskaper skal være merket med tillatt arbeidsbelastning (SWL = Safe Working Load) med tydelige tall eller bokstaver, enten på selve redskaper eller på en plate eller ring av varig materiale, festet sikkert til redskaper. For stropper av stål- og fibertau kan den tillatte arbeidsbelastning være

angitt på plakater som er oppslått på steder der de lett kan sees.

Når en bruker klemmer på ståltau, skal disse være av godkjent type (f.eks. Iron Grip eller Strong Grip). Uboltklemmer som vist nedenfor er *ikke tillatt* i heisetau, løfteinnretninger, løfteredskap o.l.!



Og til slutt: Det er ikke tillatt å bruke løfteredskaper som er blitt overbelastet. Undersøk redskaper for eventuelle deformasjoner før bruk.

Bistillinger i Staten Forholdet til arbeidsbestem- melsene i Arbeidsmiljøloven

Det har overfor Forbruker- og administrasjonsdepartementet vært reist spørsmål om arbeidstidsbestemmelsene i arbeidsmiljøvernlovens kap. X setter begrensninger for arbeid i bistillinger i staten. Spørsmålet har vært vurdert av Justisdepartementets lovavdeling og Direktoratet for arbeidstilsynet. På bakgrunn av de uttalelser som er avgitt, skal Forbruker- og administrasjonsdepartementet bemerke:

Arbeidsmiljølovens arbeidstidsbestemmelser gjelder for den offentlige forvaltning i den utstrekning det ikke er gjort unntak ved kgl.res. med hjemmel i lovens paragraf 41, siste ledd. Formålet med bestemmelsene er å beskytte den enkelte arbeidstaker mot helseskadelig eller sosialt uheldig ekstraarbeid.

Loven trekker derfor opp den ytre ramme for avtaler om arbeidstiden i

det enkelte arbeidsforhold. Loven skiller ikke mellom de tilfeller der ekstraarbeid er organisert som bistilling og de tilfeller der det er organisert som overtidsarbeid. Arbeidsmiljølovens bestemmelser om arbeidstid og overtid må derfor forstås slik at de regulerer adgangen til å ta enhver form for ekstraarbeid hos den enkelte arbeidsgiver. Hvem som i denne forbindelse skal betraktes som arbeidsgiver innen staten, må som utgangspunkt være den etat/institusjon som opptrer som part i tilsettingsforholdet.

Forbruker- og administrasjonsdepartementet ber om at de enkelte etater/institusjoner legger opp tjenesten i samsvar med dette.

Etter fullmakt

N.R. Mugaas.

Finn Gaarder.

HÅNDBOK FOR UNNALURERE

Vi har i dag gleden av å bringe en liten studie som korreks til de som måtte mene at det ikke er behov for noen spesiell trening i å lure seg unna arbeidet. Du vil bli forbauset over hvordan litt tålmodig oppmerksomhet overfor teorien om unnaluring kan perfektionere din utførelse.

Det er fire hovedgrupper:

1. LEGG DET TIL SIDE

Å legge til side en lett jobb gjør den svanskeligs. Å legge til side en vanskelig jobb gjør den uøstseligs.

2. FORBEREDELSE TIL Å GJØRE JOBBEN.

Alle slags forberedelser som egentlig ikke er arbeid, kan av en dyktig unnalurer strekkes i det uendelige.

3. GJØR NOE ANNET

Det du ikke har nerver til å begynne på, byttes ut med noe annet. Du vil snart kunne bruke like mye energi og anstrengelse på å arrangere ting som holder deg borte fra arbeidet som å gjøre jobben. Dette er adelsmerket for en dyktig unnalurer.

4. PRØV Å FÅ NOEN ANDRE TIL Å GJØRE JOBBEN FOR DEG

Dette er spesielt tilfredstillende når du veldig godt vet at du burde gjøre det selv.

Variasjonene under disse hovedgruppene er en honnør til den menneskelige skarpsindighet, helliget unngåelse av arbeid. Her følger noen få av standardløsningene på å kaste bort tid, penger og muligheter med en (nære på) ren samvittighet:

Utsatt det til etter lunsj.

Da vil det ikke virke som om det er verdt å begynne med før ved 3-tiden, og da er det snart tid til å dra hjem.

Sov på det.

Om De kan narre Dem selv til å bære på problemet over natten, har De tillagt Deres søvnbesvær nye bekymringer, og snart er De ikke skikket til å prøve engang.

Vent til De har en ledig dag.
Derpå arrangerer De bordkalenderen slik at De ikke får det.

Henlegg saken til De føler Dem dynamisk.

I dag føler De Dem trett. I morgen føler De Dem trettere.

Håp om værforandring.

Solskinn er for distraherende. Regn er for deprimerende. De har ingenting å frykte. Det riktige klima for arbeid er ikke oppfunnet.

Gå en tur, eller ta en hårklipp.
Dette gir Dem tid til å tenke over saken og garanterer at De i realiteten ikke kan gjøre noe for De er tilbake.

Rydd skrivebordet først.

Når alt kommer til alt, er det å gjøre seg klar til arbeidet nesten like viktig som selve arbeidet — og tar vanligvis lengre tid.

Gjør det komfortabelt for Dem selv.

Når De har holdt på med det en stund, vil bare tanken på jobben få Dem til å føle Dem utilpass.

Let etter noe å begynne jobben med.

På sekunder kan De overbevise Dem om at de notatene de gjorde på en gammel konvolutt, er av vital betydning. De kommer ikke igang tiden, og med hell finner De den aldri.

Ta en tur og diriger andre.

Det er alltid morsomt å se på andre arbeide.

Ta noen telefoner.

Er De selskapielig anlagt, kan De hjelpe en hel del andre mennesker til ikke å gjøre noe.

Bring korrespondansen ajour.
Som Postverket sier: «Noen venter på ditt brev.» kanskje De kan fikse Postens underskudd.

Les noen rapporter.

Det kan være noe i dem som haster mer enn det De allerede vet haster.

Diskuter et problem — eller noe — med Berg.

Først må De redegjøre for problemet. Så må De forklare redegjørelsen. Når Berg omsider fatter, har toget Deres gått.

Send rundt et sirkulære for å høre andres mening.

Dette er den beste måten å forkludere en sak på, og om De utsetter oppfølgingen til De har fått inn alle svarene, har De en reell sjanse til folkepensjonen først.

Be sekretæren om flere data.
Hold henne deretter så opptatt at hun ikke får tid.

Begynn å rette opp ting.

De kan alltid starte en tidkrevende sjekking for bedre utnyttelse av tiden. På kort tid kan De være så opptatt av å forbedre forretningen at De ikke får tid til å drive forretning.

Finn noe presserende å gjøre først.

Snart vil alt være så presserende at det er liten vits ved å gjøre noe.

Innkall til møte.

Når en førsteklases unnalurer begynner å bli desperat, er dette hans første tanke. Det kan ikke bli bom. Når Staten er i samme situasjon, nedsetter de en komité.

MASSEKORSBÅND