

# RYGGJA-VEGEN



1 \* 73



## INNHOOLD:

---

"RYGGJA-VEGEN" .....	s. 3
REDAKTØREN HAR ORDET .....	s. 4
NAVNETS OPPHAV .....	s. 5
VÅR NYE VEGSJEF .....	s. 5
VI PRESENTERER: DRIFTSSJEF ARNE NJÅ .....	s. 7
TRUFFET I FARTEN .....	s. 9
VEGKONTORET I NYE LOKALER .....	s. 10
NY ANLEGGSSJEF .....	s. 12
VEGVESENET ÅPNER NYTT VERKSTED I HAUGESUND .....	s. 12
PÅ KRYSS OG TVERS .....	s. 14
TRONÅSEN .....	s. 16
IDRETT .....	s. 20
ØRSDALSTUNNELEN .....	s. 23
OVERFLATEBEHANDLING AV ASFALTVEGEN .....	s. 24
SULDALSVEGEN .....	s. 25
VEGARBEIDERE PÅ SKOLEBENKEN .....	s. 26
FOTOKONKURRANSE .....	s. 29
PERSONALIA .....	s. 30
BREVSPALTEN .....	s. 30
HARDE TIDER? .....	s. 30

---

# „Ryggja-vegen”



Nå skal endelig vi også få vår egen bedriftsavis. Dette første nummer av "Ryggja-Vegen" er innledningen til noe som vi alle håper skal bli en levende realitet i vårt daglige arbeid i vegvesenet. Vegvesenet i Rogaland kan sammenlignes med de største bedrifter her i fylket, både når det gjelder antall ansatte og omsetning. Det som skiller oss fra de andre "store" er at vi er spredt over hele fylket, vi har medarbeidere i samtlige av fylkets kommuner. Vårt kontaktbehov er derfor større, og vår bedriftsavis har også av den grunn en større misjon.

Særlig har vi som sitter på vegkontoret og sjelden eller aldri får anledning til å komme ut og treffe de som virkelig gjør jobben, følt behovet for kontakt og kommunikasjon. Vi vil gjerne fortelle

dere andre litt om hvorledes vi har det, hvem vi er og hva vi driver på med, og ikke minst vil vi gjerne få vite hvorledes de som er ute har det og hva de er opptatt av.

Jeg håper at "Ryggja-Vegen" vil kunne bli et forum for en slik kontakt, at riktig mange bruker avisa til å skrive om ting som kan være av interesse.

Jeg vil ønske redaksjonsstaben og alle som arbeider med avisa lykke til med arbeidet.

Samtidig vil jeg benytte anledningen til å ønske alle medarbeidere, arbeidere, og formenn, oppsynsmenn og vegmestre, kontorpersonale og teknisk personale et riktig godt nytt år og takke for stor innsats og godt samarbeid i året som er gått.

Ch. Danielsen

---

# Redaktøren har ordet:

---

Det startet i vår, i samarbeidsutvalget. Mulighetene for å få ut en bedriftsavis for vegvesenet i Rogaland ble diskutert. Vegsjefen og kontorsjefen skulle vurdere mulighetene for å komme i gang. Senere ble driftsjefen og konstruktør Vasbø gitt i oppdrag å lage et prøvenummer.

I første omgang resulterte dette i en skisse som ble diskutert i et samarbeidsutvalgsmøte. Det ble da vedtatt at Vasbø skulle være redaktør med frie hender.

Å være redaktør for en bedriftsavis er nytt for meg. Det er en mer arbeidskrevende og anderledes oppgave enn jeg tenkte meg, men den byr også på en del fordeler som er inspirerende. Jeg tror at så lenge ingen andre enn de som arbeider med en avis vet hvordan den ser ut er det vanskelig å få folk engasjert i den. Jeg hadde det hell å få en meget inspirerende samarbeidspartner, tegner Pedersen – og vi har hatt det ene mål for øyet, å få ut et prøvenummer. Avisen blir derfor i stor grad preget av vårt arbeid. Vi ønsker at den i fremtiden skal være preget av et utall andres innsats, den skal være vår felles avis.

Vi har tro på at når vi legger et nummer på bordet så har vi plutselig noe håndfast sammen, noe som vi forhåpentlig vil bevare. Skal det bli med flere nummer må alle forstå at redaksjonen trenger stoff fra alle hold. Ingen skal være redd for å skrive, alt er verdifullt og dersom redaksjonen mener at stoff bør forandres vil dette bli tatt opp med skribenten, og diskresjon er en selvfølge. Vi setter pris på alle nyhetstips, bilder, leserbrev etc.

De mennesker vi har spurt på forhånd har stort sett sagt at personalia og nytt fra andre arbeidsteder ville være ting av

stor interesse. Vårt arbeid har vært preget av dette. Vi kan forstå at menneskene i en så stor og så spredd bedrift som vår ønsker å vite mer om hverandre. Dette er vårt bidrag til å bøte på dette og det er vårt ønske at vi fremover skal bli sveiset mer sammen som "oss i vegvesenet".

Redaksjonen setter stor pris på å høre fra leserne hva de synes om den form avisen har fått, er det stoff som savnes, er det for mye av ting som interesserer lite. Vi vil i det videre arbeidet gjøre vårt ytterste for å gjøre alle til lags.

A.G.V.

---

## NAVNEKONKURRANSEN AVGJORT: RYGGJAVEGEN SKAL AVISEN HETE

Det var ikke fritt for at det ble lått og løye da det kom til en avgjørelse på navnekonkurransen. Det var et par, tre navn som samarbeidsutvalget hadde festet seg ved og ved avstemmingen ble Ryggjavegen valgt. Vinneren ble den selvsamme som i sin tid hadde skrevet under den utlyste navnekonkurransen, nemlig kontorsjef Johan Lund. Vi forsikrer om at det var ærlig spill, det var bare redaktøren og Lund selv som visste dette før vinnerens navn ble opplyst, og forslagsstilleren forholdt seg taus som en mumie under behandlingen.

Det var meget god oppslutning om navnekonkurransen fra hele fylket. Vi takker alle deltakere og håper at oppslutningen om avisen vil bli like stor på alle felt.

Vi har bedt Lund kommentere sitt navneforslag:



### NAVNETS OPPHAV

Ordet ryggja skriver seg fra latinsk "ruggi", som opphavelig tyder: hvor rug dyrkes. Ordet kom til Norge omkring år 400 e. Kr. f. med rygene, et vandrefolk som bodde i området sør for Østersjøen.

Rygene slo seg ned i Sør- og Ves-Norge, fra Ryggabit på grensen til Telemark/Aust-Agder i sør til Møre i nord. Det nåværende Rogaland var den gang et folkeland som ble kalt Rogaland. "Roga" er genitiv av ryggja. De øvrige deler av landet i sør og vest var ikke "land", men fylker. Derfor het de den gang Egdefylket, Hordafylket, Firdafylket, Raumafylket. Etter rikssamlingen før år 1000 ble Rogaland omdøpt til Ryggjafylket. Dette ble ansett som en nedklassifisering for at fylket skulle komme på linje med de øvrige landsdeler, en likestillingstendens om en vil. I middelalderen gikk navnet over til Stavanger Len, fra 1662 til Stavanger Amt og fra august 1918 tilbake til Rogaland fylke.

Ryggja-navnet skulle etter dette være Rogalandsk nok til å dekke hele fylket. Ryggja-vegen er således vegen til Rogaland eller vegen i Rogaland.

Forslagsstilleren

## Vår nye vegsjef:

# Ch. Danielsen

"Når det gjelder vegvesenets egne funksjonærer så er det en åpen dør her. De skal kunne komme inn når de vil, og hvor ofte de vil."

Hvor godt beskriver ikke disse ordene vår nye vegsjef. I den tiden han har vært her har han skaffet seg det ry at her er en kar vi kan snakke med, en likandes kar. Svært ofte blir mennesker i sjefsstillinger omgitt med avstand og respekt helt uforskyldt. Vi ønsker å gi de av våre lesere som ikke til daglig treffer vegsjefen en skisse av hvem denne mannen er og hvilke planer han har. Vi spør først om hans tidligere karriere.

"Jeg har arbeidet i vegvesenet i hele min tid, fra jeg begynte i 1954. Først 2 år i Hordaland, 2 år i Sogn og Fjordane, 6 år i Rogaland, 6 år i Vegdirektoratet og så i 1970 tilbake til Rogaland som driftssjef. 1. juli overtok jeg som vegsjef etter Gimnes."

"Kom du da fra Vegdirektoratet full av ideer, klar til å ta fatt og, om nødvendig, snu oppned på det hele?"

"Nei, jeg kan ikke si det. Rogaland er et besnærende fylke på den måten at det inneholder samtlige problemer som er i Vegvesenet. Det er tettstedfylke med

lettstedproblemer og samtidig et fylke med typiske utkantproblemer. Her har vi et tverrsnitt av alt dette. I tillegg kommer de sjøverts forbindelsene med ferje-problematikk, og vi har høg fjellsveger. Selv om vi merker økt urbanisering i fylket, er våre største vegproblemer ofte i utkantene, i Ryfylke for eksempel.

"Hvordan var gjennsynet med Rogaland etter 6 år i Oslo, hadde fylket og vegvesenet forandret seg mye på den tiden?"

"Vegvesenet var jo blitt mye større, flere funksjonærer som jeg ikke kjente. Vegstandarden var økt betraktelig, spesielt da oljegrusprogrammet som nesten var gjennomført. Ellers kjente jeg meg jo godt igjen, skuffende godt igjen på mange vegstrekninger."

Danielsen arbeidet tidligere i vedlikeholdet. Nå representerer han vegvesenet utad. Vi spør om det var vanskelig å skaffe seg kontakter.

"For det første hadde jeg en absolutt følelse av å være velkommen. Videre følte jeg at vegvesenets kontakt utad hadde forandret seg, og er i ferd med å forandre seg radikalt. For noen år siden var vi en stat i staten og gjorde stort sett hva vi ville, idag er vi meget mer avhengig av andre etater og hva andre folk utenom vegvesenet mener om hvorledes vi skal gjøre jobben. Det betyr at vårt kontaktbehov har økt svært meget. Vegvesenets organisasjon er derfor bygget om for å tilpasse seg dette. F.eks. frigjør driftsjefen en del av vegsjefens arbeidskraft til å ta seg av kontakter."

"Er det ikke en fare for at vegsjefen mister den kontakt han som arbeidsleder bør han innad i organisasjonen?"

"Jo, absolutt. Jeg besøker sjelden eller aldri et veganlegg lenger, jeg kommer sjelden i kontakt med arbeidere og oppsynsmenn. Dette føler jeg som et savn."

"Har du en forestilling om den ideelle vegsjef?"

"Han bør kunne ivareta mange oppgaver og være mange steder på en gang, men i praksis vil dette si at han må prioritere de oppgavene som er viktigst og som er hans egne. Å bedre kontakten, ikke bare utad, men i høyeste grad også innad synes jeg er en veldig viktig oppgave. En ideell vegsjef skal i grunnen ikke gjøre noen ting. Han skal ikke skrive et eneste brev eller behandle en sak, men han skal bruke sitt apparat og få andre til å gjøre sakene for seg. En har ofte lyst til å sitte alene og arbeide med saker, men hverdagen er anderledes. Det er telefoner hele dagen, det ene møtet avløser det andre og folk kommer på besøk hele dagen."

"Hva med fremtiden. Har du noen tanker om hvordan den vil bli eller konkrete planer som du vil gjennomføre?"

"Ser vi på vegadministrasjonen måtte det være at vi blir samkjørt i et slags team som omfatter alle avdelingene både planavdeling og driftsavdelingene. Det måtte være slik at vi følte et felles ansvar for prosjektene fra det øyeblikket vi startet med hovedplanlegging til det tidspunkt da prosjektet var ferdig bygget. Jeg kunne også tenke meg at vi i fremtiden må legge vesentlig mye mer vekt på utbedringsarbeider og trafiksikkerhetstiltak. Vegvesenets arbeid vil muligens bli mindre konsentrert enn hittil som følge av dette og en vil forlange mer av både planleggerne og driftspersonalet."

"Får en vegsjef noen gang tid til å kople av?"

"Å ja da. Jeg har en 4 års gutt som sørger for at jeg får avbrudd når jeg kommer heim. Ellers krever hus og hage sitt. Jeg leser en del, til kaffen er det riktignok faglitteratur. Ellers liker jeg å komme ut i naturen når jeg kan, søndag er i alle fall fast turdag."

AGV.

## Vi presenterer:



# Driftsjef Arne Njå

Med en gang vi setter oss ned og begynner å prate skjønner vi at vår nye driftsjef, Arne Njå, har dype røtter i det fylket han nå er ansatt i.

"Jo det stemmer det," sier Njå, "jeg er født og oppvokst i Høyland som nå er slått sammen med Sandnes. Jeg hadde også mitt arbeide ved vegkontoret i Rogaland fra 52 til 55. da flyttet jeg til Møre og Romsdal og var der frem til 56. I årene 56 til 63 var jeg i Oppland og flyttet derfra til Østfold. 7. januar 1972 kom jeg så tilbake til Rogaland. Som du hører har jeg hatt hele praksisen min i Statens vegvesen."

"Vi på vegkontoret stusset jo litt da vi så at plansjefen i Østfold søkte om å bli driftsjef i Rogaland. Planarbeid er jo meget spesialisert arbeid på et annet felt enn driften?"

"Jo det er så, de 9 årene som plansjef var meget interessante og jeg likte det

godt. Klimaet og omgivelsene gjorde også sitt til at jeg trivdes i Østfold.

Før den tid hadde jeg med både anlegg og vedlikehold å gjøre, og dette fant jeg også meget tilfredsstillende. Da det ble ledig driftsjefstilling i Rogaland var jeg i tvil om hva jeg skulle gjøre. Men interesse for driften, nysgjerrighet etter å vite hvor langt vi nå var kommet på driftsiden, et ønske om å lære noe nytt og om å kunne gjøre en innsats også på dette feltet førte til at jeg tok imot tilbudet.

Dessuten er jeg jo født her og har mange kjente og venner på disse trakter."

"Som "heimkommen son" etter noen år i utferd – hvordan var møtet med vegvesenet i Rogaland, også sett på bakgrunn av det store erfaringsgrunnlaget du har fra andre steder?"

"Jeg har det inntrykk at vegvesenet i Rogaland blir drevet av dyktige folk som har interesse for sitt arbeid. Resultatet av dette er at vi er kommet ganske langt og har fått et rasjonelt arbeidsopplegg på mange felt. Grus, oljegrus, driftsplaner, utbygging av vegsentral, vegstasjoner, systematisk vedlikehold av maskiner osv.

Det er selvsagt mange ting som kan gjøres bedre og her er mange oppgaver som bør løses. Av oppgaver som er særlig aktuelle vil jeg nevne utbygging av laboratorievirksomheten i fylket. Geotekniske undersøkelser, materialkontroll og anleggskontroll bør formentlig vies større oppmerksomhet i tiden framover."

Driftsjef er en ny stillingsbetegnelse i fylkene og i samtaler med kolleger fra andre fylker, før vi fikk vår egen driftsjef, fikk vi ofte det inntrykk at driftsjefene var overlatt å skape sitt eget arbeidsfelt. Vi spør Njå om dette er riktig.

"Det er riktig at stillingen er ny, de første driftsjefene ble ansatt i 1968. Driftsjefens oppgaver er behandlet i en rapport fra Rasjonaliseringsdirektoratet og i organisasjonskomiteens bemerkninger til denne.

Etter dette skal driftsjefen ha den overordnede ledelse av anleggs-, vedlikeholds- og maskinavdelingen, i tillegg kommer seksjon for grunnerv og teknisk rasjonalisering. Vi kan derfor ikke si at det er overlatt den enkelte driftsjef å skape sitt eget arbeidsfelt fordi grensene for arbeidsfeltet stort sett er fastlagt.

Men arbeidsfeltet er nytt. Derfor må driftsjefen arbeide for å få det innpasset i administrasjonen, og han må tilpasse seg selv etter det nye arbeidsfelt. Jeg mener at de grensene som er trukket opp for driftsjefens arbeidsfelt stort sett er riktige og hensiktsmessige."

"Være sjef for alle driftsavdelingene må jo være en kjempeoppgave med et vell av detaljer og vanskelig å holde oversikt?"

Njå smiler optimistisk. "Joda, det er et stort arbeidsfelt og driftsjefen kan derfor ikke hefte seg for meget i detaljer. Han må satse på å få utarbeidet retningslinjer for virksomheten til den enkelte avdeling og seksjon. Fremfor alt må driftsjefen prøve å få i stand det best mulige samarbeid mellom de enkelte ledd i virksomheten."

Vi kjenner det gamle ordet om at nye koster feier best. Når vi får en ny sjef i toppsjiktet føler vi alle en slags usikkerhet om hva fremtiden vil bringe. Det er ofte slik at vi finner ut at vi må stille oss litt avventende til den nye sjefen får tone flagg og vise hvor det bærer hen. Vi nytter derfor høvet til å spørre driftsjefen om han har rukket å gjøre seg opp en mening om den videre utviklingen i Rogaland.

"Dette er jo et omfattende spørsmål, men jeg skal prøve å berøre noe av det viktigste.

På grunn av den tekniske utviklingen vi har bak oss har det skjedd omlegninger i vegetaten. Som i industrien og næringslivet forøvrig har vi hatt en sterkt forskyvning fra manuelt arbeid til maskin-

arbeid. Maskinene har stor kapasitet og de er kostbare, derfor er det viktig at vi har best mulig styring på arbeidet. Dette fører til at vi trenger stadig fler ledere og færre kroppsarbeidere. Utviklingen har ført til større ytelse, kortere arbeidstid og mer fritid. I denne situasjonen er det viktig at vi ikke glemmer mennesket. Vi må alltid huske at mennesket er det viktigste og at maskinene er hjelpemidler. Når vi har dette i tankene er det mulig å gjøre både maskiner og EDB til våre tjenere.

Vi må få en sterkere styring av driften i tiden fremover og dette oppnår vi ved å planlegge driften bedre. Alle ledd, funksjonærene ved vegkontoret, oppsynsmennene og arbeiderne bør være med under utarbeidelse av planene. På denne måten vil ikke styringen skje som et diktat fra ledelsen, men som et resultat av samarbeid. Styringen er altså avhengig av innsatsen i planleggingen. Gevinsten av styringen må til en hver tid være større enn kostnaden av innsatsen i planleggingen, når dette ikke lenger er tilfelle, er styringen gått for langt.

I distriktene vil det alltid være en reserve av leiemaskiner. For vegvesenet vil det være riktig å benytte seg av disse. I hvilken grad entreprenører skal brukes er avhengig av hvem som arbeider best, vegvesenet eller entreprenørene. For vegvesenet vil det være hensiktsmessig å nytte entreprenører når arbeidsmengden er så stor at vi ikke selv har kapasitet, fremfor å bygge ut vår egen arbeidsevne på kort sikt."

"Helt til slutt er det fristende å spørre om hva driftsjefen gjør når han "kvile vede."

"Jeg vet sannelig ikke om jeg har fått kvile vede' — som du sier — i det hele tatt. Det har vært mye å stå i etter jeg kom hit av saker som skulle ordnes for å få etablert seg. Når har jeg nylig fått meg hus og det trekker mye tid. Tidligere drev



jeg forskjellige ting som bridge og ping-pong, jeg ble faktisk seriemester i 1. divisjon i Østfold i 71 i ping-pong. Ellers har jeg deltatt i foreningslivet. Jeg var med i styret i Den Norske Ingeniørforening og i 64–69 var jeg formann i

Vegingeniørene's avdeling og viseformann i Statsansatte Ingeniørers Ervervsgruppe. Disse interessene vil vel melde seg etter hvert som jeg kommer i ro og får etablert meg. Var det kvila vede' du sa? — det er når jeg kan gå i skog og mark, så avgjort".  
AGV

## Truffet i farten

Vi treffer forretningsfører Einar With i travle økta på veg til Haugesund. Han er i ferd med å avvikle årsmøter for tiden og vi spør om foreningen har noe interessant fore.

"Ja, det er jo en del store nyheter i år. Vegvesenet har ansatt studiekonsulent som første fylke i landet. Den ansatte Svein Magne Olsen har vært med på alle møtene våre og orientert om sitt arbeid. I den frie diskusjonen etterpå har det ofte blitt sene kvelden med diskusjon om det nye kursopplegget som både vegvesenet og den enkelte arbeideren har stor interesse av.

Ellers er vel det største dette året det nye tariffoppgjøret som har gitt alle 3–5



kroner i timetillegg. Jeg er klar over at noen med høge akkordfortjenester vil gå ned i lønn også. Forslaget er godt mottatt da hele 75% har stemt ja."

"Hvordan tror du så fastlønnssystemet vil virke. Vil ytelsene synke, vil folk stille seg mer likegyldig til jobben?"

"Her må jeg si at ytelsene ikke vil synke. En vil få mer ro over arbeidet på grunn av lik lønn for likt arbeid. Skjevheter vi hadde tidligere førte til at det kunne være 10 000 kroner i forskjell på årslønner i vedlikeholdet."

"Er det andre ting som fra forenings-synspunkt er gledelig i det nye oppgjøret?"

"Flere punkter på den sosiale sektoren er blitt rettet. Nå skal verneutstyr utleveres gratis, vedlikeholdsfolkene skal ha oljetøy, standard og goder ved forlegninger er også betraktelig bedret. Jeg håper ellers at vi skal kunne løse alle tvister og fortolkningsproblemer i forhandlinger før de kommer opp som problemer på arbeidsplassen."

"Du vet kanskje at vi starter opp med avis for Rogaland vegvesen. Jeg har tenkt å tilby deg fast spalte."

"Det kunne ha noe for seg. Jeg vil snakke med våre tillitsmenn i samarbeidsutvalget om saken. Jeg håper ellers at avisen vil få det innpass i organisasjonen som den fortjener. Her kan vi få et talerør for ledelse og arbeidstakere hvor meninger utveksles. Ikke minst som informasjonskilde helt ut på tippa vil avisa være nyttig. Jeg ønsker lykke til," — sa With'en.

AGV.



# Vegkontoret i nye lokaler

Siden 1951 hadde vegvesenet kontorer i Tinghuset. På grunn av for lite plass da personalet øket måtte en begynne å flytte avdelinger ut. Første mann ut var plansjefen og hans stab. Senere fulgte følgende avdelinger og seksjoner etter i tur og orden: vedlikehold, maskin, grunnseksjon, bokholderi, lønnsavdeling, dispensasjonsseksjon, motorvegseksjon. Disse avdelinger var spredt på 7 bygninger rundt om i byen. Tilbake var kun administrasjon, kasse og anleggsavdeling. Uteavdelingene disponerte netto vel 600 m<sup>2</sup> areal, mens det i Tinghuset var vel 300 m<sup>2</sup>.

Etter en langvarig planleggingsprosess, der bl.a. vegvesenets behov skulle inn-

passes i det nye posthus, kunne innflytting skje i slutten av april i fjor. Flyttesjauen besørget bedriftsidrettslaget for under halv pris av tilbud fra flyttebyrå, riktignok i arbeidstida og med vegvesenets biler.

Vegvesenet disponerer ialt 2300 m<sup>2</sup> brutto, derav 120 m<sup>2</sup> som andel av felles kantine. Lokalene er fordelt på hele 5. og 4. etasje og det meste av 3. etasje samt 3 arkiv- og rekvisitarom i kjelleren. Dessuten har en felles konferanserom for hele huset med plass for inntil 25 personer i nødsfall.

Kantinen er subsidiert og har særdeles kjøpevennlige priser. Den er åpen for alt

personell også pensjonister, unntatt lørdager.

Det arbeides med spørsmål om felles trimrom, men ventilasjonsforholdene er den store bøygen her.

Med den betydelige utvidelse av leiearealet skulle en tro at kontorplass var sikret for lange tider. Dette er dessverre ikke tilfelle. Dette skyldes bl.a. en tilvekst av nytt personell på opptil 10–12 funksjonærer pr. år. Alt ved innflyttingen var det derfor klart at noen ikke ville få plass i posthuset. Foreløpig er den ny-

opprettede motorvegseksjon med 5 mann plassert i noen av de gamle lokaler, K. Holmsgt. 1. Seksjonen ventes å vokse til det doble på et par år.

Med sikte på en mulig samling av uteavdelingene i framtida etterhvert som ny utflytting trenger på, er en for tida i forhandlinger med et firma om leie av tilleggslokaler i et tilstøtende bygg, Ankerbygget. Kan midler skaffes til dette skulle en være sikret nok lokaler i en fem års tid.

J.L.



## Ny anleggssjef



Da overingeniør Knut Stokkenes sluttet i sommer overtok en gammel kjenning av oss her i fylket som anleggssjef, Bjørn Skaare-Botner.

Den nye anleggssjefen er født og oppvokst i Kongsvingerdistriktet. Etter endt almenutdanning slo han inn på en militær løpebane. Den startet med befalsutdannelse i England med et opphold på omlag 1 år ved det engelske ingeniørvåpenets skoleavdeling i 46–47. Deretter tjeneste ved Ingeniørkompaniet i Tysklandsbrigaden og Krigsskolen i 48–50. Senere fulgte tjeneste i Ingeniørvåpenet frem til 55.

Skaare-Botner studerte ved Chalmers Tekniska Högskola i Göteborg. Våren 1960 begynte han sitt arbeid som sivilingeniør ved vegkontoret i Rogaland. Han var først 1 1/2 år på planavdelingen og deretter anleggsbestyrer for anleggsdriften i den midtre del av fylket. I tiden 1970–72 var han ansatt på Anleggskontoret i Vegdirektoratet der han stelte med vegplaner, budgetter og en del utredningsarbeid.

Stillingen som anleggssjef tiltrådte han i august i år. Vi ønsker Skaare-Botner velkommen igjen og lykke til.

AGV.

## Vegvesenet åpner nytt verksted i Haugesund

"Egentlig kan vi takke dårlig presseomtale for nytt verksted," sa avd.ing. Løken under åpningen av nytt verksted på Sakkestad ved Spannevegen i Haugesund. "Selvsagt var det gjort atskillig forhåndsarbeid og skrevet mye om saken til Vegdirektoratet, men dette bildet gjorde utslaget."

Han siktet til et bilde i en Haugesundsavis som var tatt en riktig sur dag. Arbeiderne på verkstedet var utenfor og arbeidet under pressening. For de som ikke kjenner stedet skal det opplyses at verkstedet ligger i et av byens travleste kryss, nemlig Karmsundsgaten og Skjoldavegen. I dette kryssets umiddelbare nærhet sto det nå flere maskiner plassert og det hele så bare fælt ut. Vi kunne risikere å bli overkjørt dersom vi stakk frem mellom to maskiner, sier folk på verkstedet.

Opplagt må bare føle med dem som har arbeidet på dette stedet i de seneste årene. Selve verkstedsbygningen var for liten til å få igjen dørene bak en lastebil. De gangene dørene kunne lukkes var det like spennende hver gang om de tålte påkjenningen når de skulle åpnes, så dårlige var de. Skulle en maskin jekkes opp kunne resultatet like gjerne være at jekken ble jekket ned gjennom gulvet. Den gamle trebygningen hadde verksted i plan med fortauet. I etasjen over var det kontor, et lite spiserom og delelager. På loftet ble det lagret dekk.

Likevel var vegvesenet forutseende den gang i 1917 da de kjøpte den gamle bakeribygningen, for det tjente trass i alt sin hensikt i mange år. Senere ervervet vegvesenet en tomt for nytt verksted der motorhotellet nå ligger.

Før det kom så langt at den ble bygget ble Karmsundgatens forlengelse lagt tvers over tomten. Den var ikke lenger tjenlig

for vårt formål. Et makeskifte med kommunen skaffet oss den tomten vi har i dag, like ved Statens bilsakkyndige.

På den 12 mål store tomten er det satt opp to bygninger på i alt 1750 kvadratmeter gulvflate. Koldtlageret er på 1000 m<sup>2</sup>. Av dette arealet disponerer anlegg og vedlikehold 300 m<sup>2</sup> hver og maskinavdelingen de resterende 400 m<sup>2</sup>.



Verkstedshallen på 480 m<sup>2</sup> inneholder smørehall, vaskehall, plateverksted og maskinverksted som tar 240 m<sup>2</sup>.

Kontorfløyen er på 270 m<sup>2</sup>. Den rommer et felles kontor for alle avdelingene. I tillegg disponerer anlegg og vedlikehold 2 kontorer hver og maskinavdelingen 1. Det er garderobe med vask og dusj og et spiserom på 24 m<sup>2</sup>. Videre har en fått plass til et lite lager og 2 små hybler for tilreisende.

Bygget, som kalles stor vegstasjon av maskinavdelingen, skulle være stort nok til å dekke behovet i lang tid fremover. Det har vært på tale at også den maskinparken som Hordaland vegvesen har i området fra Etne og utover til Haugesund skal repareres på Sakkestad.

Til åpningen og overtakelsesseremonien møtte Vegsjefen og Driftssjefen sammen med avdelingssjefene. Videre var arbeids-

bestyrerne i distriktene som søker til Haugesund innbudt sammen med oppsynsmennene, kontorfolkene og arbeiderne på verkstedet. Utenfra kom representanter fra entreprenører, kommunene i området og politimesteren i Haugesund. Siv.ing. Bjørnstad representerte Vegdirektoratet for anledningen, han er dessuten byggeleder for verkstedet.

Kl. 11 var det mottakelse og befaring på Sakkestad. Vegsjefen ønsket velkommen og Løken redegjorde for bygget og hvorledes driften av det var tenkt lagt opp både for maskinavdelingens vedkommende og for oppsynsmennene i området som får sine kontorer her.

Etterpå ble det servert lunsj for gjestene på motorhotellet. Ved lunsjen takket siv.ing. Bjørnstad for det gode samarbeidet han hadde hatt såvel med entreprenører som med etatens folk. Av alle de steder han hadde vært i vegvesenets ærend, var det som nå ble fraflyttet det mest kondemnabile. Det var derfor en særlig glede å ønske til lykke med bygget i dette tilfellet. Som et synlig bevis på at verkstedet nå var ferdig ble nøkkelen levert til Vegsjefen. Vegsjefen takket i sin tur Bjørnstad for godt og samvittighetsfullt arbeid og rakte nøkkelen over til



Løken. Løken takket på avdelingens vegne for bygget og overlot nøkkelen til sin mann på stedet, oppsynsmann Berge Torvestad.

Kontorsjef Møksvold sa seg glad for at

vegvesenet hadde fått nytt verksted og han understrekte at det sett fra byens side hadde fått en utmerket og riktig beliggenhet.

AL-AGV

## t v e r På kryss og

Vi introduserer med dette en spalte som vi regner med skal bli fast i vegavisen vår. Det er tanken å bringe nyheter i en kortfattet form fra forskjellige arbeidsplasser i fylket, på kryss og tvers.

Vi er selvfølgelig redde for at noen skal komme til å føle seg glemt i denne omgangen, men vi tar faktisk ikke sikte på å omtale alle arbeidsteder hver gang, snarere i løpet av 2-3 nummer av avisen.

Redaksjonen setter pris på alle nyhetstips som passer i denne spalten og tar imot innlegg med glede.



### SKREVEGEN

Området langs Skrevegen er attraktivt byggeområde for Haugesund. Det er planer om å foreta grøfting langs vegen, rette den ut noe og ordne på avkjørsler. Siktemålet er å få den 5 km lange parsellen oljegruset i 1974.

### RV. 14 TJØSVOLL BRU-HARINGSTAD

På strekningen Sevland til Haringstad er

det nå lagt kombinert fortau og sykkelbane. Bredde på dette er 2,25 m og vegbanen er 7,0 meter. Dette var en vanskelig parsell av riksvegen. Det var hele 124 takstnummer og alle hadde avkjørsel til veggen, og alle sammen var farlige for trafikken. Det som først og fremst har bedret forholdene er at trær på begge sidene av veggen er fjernet og med fortau i tillegg er sikten nå god. Det er planlagt asfalt til neste år.

På strekningen Sevland—Tjøsvold bru har det vært skjønn, men det blir over-skjønn slik at det foreløpig ikke er råd å få gjort tilsvarende arbeid. En antar at en kan starte opp neste år og regner med 200 000 å arbeide for, inkludert grunn.

---

### **RV. 511 SNØRTELAND**

Antakelig kommer arbeidet med å utbedre den kilometerlange vegstrekningen i gang før jul. Den gamle veggen er meget smal og svinget med gjerder på begge sider og det er både en flaskehals og en trafikkfelle. Biler som møtes her må rygge i lange strekninger for å finne passeringmuligheter. Veggen er stukket og kostnadsregnet, grunneieren har gitt arbeidstillatelse, men grunnsesksjonen må ordne det formelle før en starter opp. Penger til arbeidet får en fordi Koppervik bru ikke kommer i gang.

I 1972 hadde distrikt I 450 000 bevilget til forberedende arbeid for oljegrus. Alle disse pengene er brukt og arbeidene har vært utført spredt utover hele distriktet. Vi nevner spesielt at nå er alle sideveggen ut fra Rv. 14 fra Skudenes-havn til Vea "svarte". En lang parsell er fra Røksund til Sørvåg.

På E-76 fra Skjoldavik til fylkesgrensen er det gjort forberedende arbeid for legging av kaldasfalt. Det har ligget oljegrus på denne vegstrekningen i mange år, den var blandt de første vi oljegruset i fylket. Den gangen ble det også gjort

forarbeid. Senere er det registrert telehiv og svakere partier. Disse er nå fjernet ved grøfting og masseutskifting. Det er i år lagt kaldasfalt fra Skoldavik til Knapphus og resten frem til fylkesgrensen skal tas til neste år.

Oppsynsmann Fransson opplyser at vegvesenet ikke bare var heldig med den kaldasfalten som ble lagt i år. Kort tid etter leggingen kom en varmeperiode som førte til at asfalten svettet og ble veldig løs. Den ble faktisk dradd opp av bilhjulene og folk i området dro den inn i husene med skoene sine. Fremdeles kommer det etter en tørr periode en oljefilm som gjør veien meget glatt ved første nedbør.

---

### **MOI—HANDELAND v/HOFVATNET**

Denne vegstrekningen har i de senere år fått en stadig større trafikk slik at den har blitt meget dyr å vedlikeholde. Nå har veggen fått en gjennomgående utbedring og en kan trygt si at det var på høy tid. Det vanskeligste partiet på Lagestrand skal bygges i 7,5 meters bredde og god standard. De øvrige steder får utbedring for klargjøring for oljegrus. På Hove—Eik skal det fjernes steingarder på opptil 5 meters bunnbredde. Massene går til utvidelser av Moi—Hovevegen. Arbeidene skal foregå utover i 73 og veggen kan sannsynligvis ikke oljegruses før 74. Det har vært bevilget 300 000 i 72 og i tillegg 100 000 ekstraordinært.

---

### **TENGS—BJERKREIM, TENGESDAL-KLEIVENE**

Her er det planer om få få ferdig 400 meter i 72. Det foregår sprengearbeider med tre mann på jobben. Fjellet fylles på utsiden av veggen lenger oppe. Veggen blir 6,5 meter bred og den løftes noe i forhold til nå. Arbeidet foregår for vedlikeholdsmidler.

# TRONÅSEN



I vår tid er det blitt så moderne å hente frem gamle gjenstander, børste støvet av dem og gi dem hedersplass i hjemmet vårt. Det er minner fra gamle dager da alt var så annerledes fredelig, da man virkelig verdsatte godt håndverk og alt var bare fordragelighet og glede.

Det er neppe noen slike romantiske forestillinger som gjør seg gjeldende når man i disse dager trekker frem den gamle vegstrekningen over Tronåsen fra sin henslumrende tilværelse og setter den i kjørbær stand.

Vest-Agder vegvesen skal til våren strosse ut tunnelene langs Lundevannet og for å kunne drive dette arbeidet vil de stenge strekningen Sirnes—Tronvik for trafikk. Den tunge trafikken skal ledes over Rv. 9 og Rv. 44, men lette kjøretøyer skal kunne kjøre Tronåsen.

I denne anledning har man pusset og stelt på den gamle vegen, rensket grøfter, fjernet kratt og juletrær som var plantet i vegbanen og fått til en gjennomgående vegbredde på 4 meter. Det skal legges asfalt i slyngene mens resten av strekningen blir grusveg.

Jeg har ikke følt denne biten av "Den Vestlandske Hovedvei" på kjøreledningen, men en tur til fots i kleivene for noen år siden fikk meg til å forstå noe av den virkeligheten som ligger bak de historiene vi hører om tidligere tiders problemer med dette vegstykket. Det slo meg at her har vi et stykke levende vegmuseum som en bare må beklage ligger gjemt og glemt. Jeg følte en oppriktig ærbødighet både for de menn som i sin tid bygde vegen og for alle dem som måtte nytte den som eneste veg østover



og vestover. Dette fikk meg til å rote i det arkivstoffet vegvesenet har vedrørende Tronåsen og jeg vil gjerne fortelle om det jeg fant.

Det gamle ordet om at der geita gikk først kom mennesket etter, tråkket ble til sti og stien etter hvert til en veg, gjelder sikkert Tronåsen også. Vi må gå ut fra at kleivene ved Tronvik har vært ferdigsåre til fots og med kløvhest i lange tider. Den første beretning om kjøretur sørover finner vi i 1833 da oberstløytnant M.W. Eckhoff benyttet en "temmelig tung voiture" for å hente Kronprinsen. Han fikk neppe kjøretøyet sitt lengre enn til Moi, sannsynligvis ikke lenger enn til Helleland prestegård.



I "Rogaland fylkes veivesen" heter det at Den Vestlandske Hovedvei innen Lund ble bygget i 1840-årene av statens vegvesen, men senere utvidet og utstyrt med rekkverk av fylket. I 1851 ble det bevilget 555 spesiedaler (ca. 2200 kroner) til dette formål. I fylkestingsforhandlingene 1857 foreslås 45 sp.d. bevilget til maling av rekkverk og milepeler samt støtten ved amtsgrensen. Allerede den gang, ca. 10 år etter at vegen var ferdig, meddeler amtmanden fylkestinget at det forhåpentlig snart vil bli undersøkt en ny linje til østlandet med utgangspunkt i Gjesdal — og videre: "ligesom jeg vil stræbe at bringe det under nærmere Undersøgelse, om ikke den næppe længer tidsmessige Veilinie over Tronaasen kunde blive ombyttet med en anden. Af denne Grund er heller ikke de af forrige Amtsformandskab til denne Veis Istandsættelse bevilgede 640 Spd. blevne benyttede, men man har indskrenket seg til en Istandsættelse, der i det Mindste for det Første svarer til Hensigten, og hvilket har kostet omtr. 40 Spd."

Så ble vegen liggende der og vedlikeholdt så sparsomt som mulig, men kravet om en bedre veglinje har nok vært fremmet hele tiden. I 1876 heter det at arbeider ved Flikkeid "vil hindre at oppføre noget Beløp til Tronaasens Omlægning for Tiden". Det var andre grunner også for at en ikke ønsket å koste noe på vegen. Ingeniørkaptein Krag undersøkte mulighetene for en forbindelse mellom Telemark og Stavanger over Sirdal. Videre var tanken om en jernbanetrase gjennom Lund brakt på bane og til slutt var det snakk om en nyvurdering av hovedvegnettet vestover.

I 1880 ble imidlertid presset for sterkt. Ingeniørkaptein P. Krag undersøkte en linje langs Lundevannet og sendte planene til Vegdirektøren vedlagt en redegjørelse datert 31/12-80, som jeg her vil gjengi fra:

“Veien over Tronaasen (som danner grænsen mellom Stavanger og Lister Amter) er nu den besværligste Del af den vestlandske Hovedvei mellom Ekersund og Østlandet.

I en sammenhengende Bakke hvis steilhed fordømmet er 1/4 a 1/5 stiger veien nemlig 780 Fod tilveirs fra gaarden Tronvig ved Lunde vandet til Toppen af Aasen, for derefter igjen strax å falde med vexlende stigning (af endog inntil 1 paa 3 1/2) samt et par mindre Motræk indtil Bakke Kjædsro, som har samme Høide som Udgangspunktet.

Kleven ovenfor Gaarden Tronvig er delvis ført i slyng paa høie Mure, som have vert seg brøstfældige og tildels ere ramlede ned saaledes at delvis Flytning af den gamle Vei har været nødvendig.

Om Vinteren naar Svul og Islag bedækker Veien, hvilket er meget almidelig under hærværende Klima er bakkene ofte livsfarlige at passere.”

Krag sier videre at folk foretrekker å ta seg frem over Lunde vannet fremfor på veien, men dette er en sårbar rute vinterstid. Postverket må bruke 2 hester over fjellet mot en hest på resten av vegen. Tilfredsstillende veg får en bare ved å legge den langs vannet og vanskene med dette blir omtalt i svulmende ordelag. Det “er vanskelig med nogenlunde Sikkerhed at forfatte et paalidelig overslag”. Han kom først til 90 000 kroner, men etter å spinket og spart der han kunne kommer han frem til 75 000 kroner for en 2 1/2 meter bred veg med møteplasser. Han forutså blant annet at “arbeidslønnene vil holde seg paa naaværende moderate standpunct (circa 2 kr. pr. dag i akkordfortjeneste.) “Alternativt kunne man gå opp til den gamle veien via Dybedalen midtvegs,” men dette ble ikke anbefalt. Det kom også frem at en burde undersøke kostnaden ved å flytte Bakke bro ned til Sirnes fremfor å bygge veg langs elven frem til broen.



Vi vet at Krags planer ikke kom til fullførelse. Det er rimelig å tro at utbyggingen av jernbanen må ta noe av skylden for dette. Jærbanen ble bygget i tiden 1874–1878 og en jernbane fra Drammen til Egersund var planlagt ferdig til 1888. I virkeligheten ble jernbanelinjen fra Egersund til Flekkefjord anlagt mer enn ti år senere, i tiden 1894–1904.

En annen grunn må ha vært at anlegget var avskrekkende dyrt. I tiden 1880–83 var det samlede vegbudsjett på noe under 1 mill. kroner pr. år.

Det er nå stille om vegen frem til 1920. Året før ble det stukket ut for utbedringer av slyngene og dette ble kalkulert til 5000 kroner. Det var formannen i Stavanger automobilklub, fabrikkieier Borgen, som tok initiativet til dette fordi bilene ikke kom gjennom de trange slyngene og vegbanen var tilgrodd med gress slik at bilene ikke fikk tak for hjulene. Arbeidet ble satt bort på akkord og ble forskottet av privatpersoner i Stavanger.

Det viste seg snart at dette heller ikke var nok og allerede i 1921 ble det stukket for omlegging av vegen med en maksimal stigning på 1 til 9 1/2. Disse planene ble lagt på is frem til 1938. Grunnen til dette er sannsynligvis at den fremtidige forbin-

delsen til østlandet nå var tenkt lagt over Åna-Sira og at dette arbeidet var kommet i gang. Overing. Th. Riis fikk bevilget 4000 kroner i 1924 for ennå en gang å utbedre slyng. Det han ville var "i svingene å anordne en slags hvileplass således at man med letthed kunne stanse litt før man kjørte videre". Dette ble så gjort og Tronåsen fikk ligge frem til 1938 da Riis ba om å få stikningen av 1921 og om en befaring av vegen sammen med overingeniøren for Vest-Agder vegvesen. Denne herren "kjører for tiden nødig Tronåsen med bil", han ville enten ta toget til Moi eller kjøre bil Flekkefjord—Egersund—Moi. Dette sier noe om hvor fryktet stigningene var.

Så kom krigen med en tysk plakate ved Svaalestad bru: '40 km. til Tronåsen. Stigning 25%. — LIVSFARLIG!'

I 1945—46 ble riksvegen endelig flyttet ned der Krag foreslo den burde ligge. Jernbanetunnelen gjennom Tronåsen var ferdig og vegvesenet overtok den

gamle jernbanetraseen langs Lunde vannet. Ombyggingen frem til avleveringen den 5. desember 1945 kostet 220 000 kroner. I akkordprotokollene fra den gang finner vi at bl.a. Aksel Lindland, Martin Fuglestad, Stein Litlehei og Bernhard Hegdal var med på arbeidene, dette er folk som også i dag har sitt arbeid i vegvesenet.

I møte den 17. april 1948 gikk Lund herredstyre inn for at den gamle Tronåsevegen burde opprettholdes som riksveg på grunn av turistferdsel og militære hensyn. Vegsjef Ødegård skriver bl.a. til dette: "den gamle vegen har tapt enhver betydning for den alminnelige ferdsel idet dens beryktede stigninger og kurveforhold er slik at selv lett kjøring fra Bakke til Moi vil foretrekke omvegen om Sirnes fremfor den kortere vegen over Tronåsen."

Vegen ble etter dette nedlagt som riksveg og har siden ligget der og grodd igjen og forfalt. Så lenge den var noen-





lunde kjørbær var den et yndet utfartssted for dem som husket de beryktede kleivene og for dem som ville se om Tronåsen fortjente sitt rykte.

Det ryktet vegen fikk er sikkert for tjent. Den ble bygget for 130 år siden og tjente som den Vestlandske hovedvei i omlag 100 år før den ble lagt ned. I alle disse årene var det snakk om andre alternative vegruter og om omstikning av gamlevegen. Den fikk derfor bare det vedlikehold som var absolutt påkrevd og de eneste utbedringene var så vidt jeg kan se bare utvidelser i slyngene. Det er dette som etter mitt skjønn er det unike ved Tronåsen. Her kan vi se en hel parsell nedlagt veg slik som den ble bygget i gamle dager og slik den fortonte seg for menneskene dengang.

Våren 1973 skal de som ferdes på E-18 igjen til pers, da har de ikke noe valg som de gamle heller ikke hadde det. Det skal bli spennende å se hvordan dagens biler og bilister reagerer. Bli det like kaotiske tilstander som det var i gamle dager eller har teknikken feiret slike triumfer i bilbyggingen at alle besværligheter i Tronåsen nå er saga blott.

AGV



## IDRETT

Vegvesenets bedriftsidrettslag ble stiftet 19. november 1964 etter initiativ av oppsynsmann Sigve Næsheim. Konstituerende generalforsamling ble holdt i mars 1965 hvor følgende styre ble valgt: Martin Aske, formann, Magne Goa nestformann, Sig. J. Seglem sekretær, Tor Frøland oppmann, Kjell Dalaker kasserer, Sigve Næsheim styremedlem, Marcus Wiik varamann.

De to første sesongene drev bedriftsidrettslaget hovedsakelig med fotball. Fotball har også senere vært den idrettsgren som har hatt størst tilslutning i bedriftsidrettslaget. Vi spiller nå i 1. divisjon i Stavanger-serien. (Det er 5 divisjoner i alt). Dette året greidde vi en fjerdeplass i vår pulje som er meget bra sett på bakgrunn av den økende interesse bedriftsfotballen har fått her i distriktet.

Etter forslag fra oppsynsmann Næsheim begynte en fra våren 1966 med et årlig familie-skirenn. I dette skirennet inngår også en konkurranse mellom anlegg, vedlikehold og kontoret. Dette skirennet har vist seg å være populært blant vegvesenets ansatte, men oppslutningen spesielt blant uteavdelingene bør kunne bli større.

Dette året hadde bedriftsidrettslaget flyttingen av kontoret til det nye posthuset. Inntektene for flyttingen har gitt oss muligheter til å kunne øke aktiviteten betraktelig. Vi deltar nå i innendørs-serien i håndball både i dame- og herre-klassen. Dersom interessen er tilstrekkelig, har vi også planer om å begynne med miniatyr-skyting. De som er interessert kan melde seg til H. Ivarrud, grunnseksjonen.

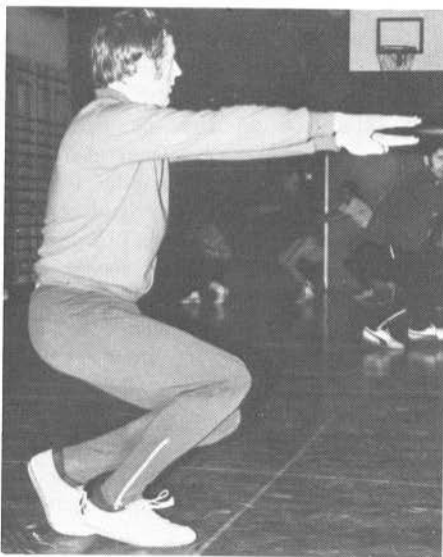
Idrettslaget har i flere år drevet med innendørs trim i vinterhalvåret. I år har vi fått leid gymnastikksalen på Vaulen skole hver fredag fra kl. 19.00 til 21.00. Trimmen er felles for damer og herrer.

Til slutt noen ord om bedriftsidrettslagets målsetting. Bedriftsidrettslaget tar først og fremst sikte på å få aktivisert vegvesenets ansatte fysisk og gi dem en mulighet til å holde seg i form. Idrettslaget ser det også som en viktig oppgave å være med å skape et godt miljø på arbeidsplassen, ved blant annet å gi vegvesenets ansatte muligheten til i mer uformelle sammenkomster å bli bedre kjent med hverandre. Tiltak som bedriftsidrettslaget arrangerer i denne forbindelse er det årlige skirennet og julestelning på

Bærheim som vi tar sikte på å avholde to ganger i året. Vi har også planer om en julestelning. Om dette blir en realitet vil være avhengig av om interessen er stor nok.

Jeg vil helt til slutt bare oppfordre alle som har anledning til det å møte på trimmen hver fredag.

H.D.



## Fra årsmøtet i idrettslaget

Idrettslaget hadde sitt årsmøte på Bærheim den 17. desember. Det var 73 personer til stede.

Fra årsberetningen merker vi oss at det er problemer med å få folk til å slutte opp om treningskveldene. Det er felles trening for damer og herrer og det er mulig å ta med familiemedlemmer.

Etter en dårlig start tok fotballaget seg opp og avsluttet som nr. 4 i 1. divisjon. Håndballaget er nettopp startet og det har gjort en hederlig innsats.

Det ble delt ut innsatspokal til H.

Paulsen for 72 og oppsynsmann Skårdal for 71. Karl Flateland høstet mange rosende ord for sin innsats i forbindelse med vegcupen og fikk en egen pokal.

T. Rein-Larsen beklaget at oppslutningen om skirennet på Breiborg var så dårlig, han hadde ventet større interesse for dette i Saudatraktene. I 73 vil en legge rennet til Hunnedalen, eller et annet egnet sted.

Det var ingen nevneverdige merknader til regnskapet. Selv om idrettslaget tjente 15 000 kr på flytting av kontorene så kan det ikke leve på disse pengene svært lenge. Vegcupen kostet laget over 7000 kroner og deltakerne hadde i tillegg utgifter på 200–300 kroner stykket. Slik opplegget er nå kan ikke idrettslaget lenger finansiere deltakelse i vegcupen for egne midler og må eventuelt trekke seg neste år. Styret vil ta saken opp i 73. I alle fall må laget se seg om etter andre inntektskilder enn medlemskontingent og velferdsmidler.

Det ble vedtatt ny kontingent, 10 kroner for passive og 15 kroner for aktive.

Idrettslagets nye styre fikk denne sammensetning: Formann Henning Dale, Nestformann Gunnar Mork, Sekretær Målfrid Crosby, Oppmann fotball Per Kydland, Oppmann håndball Olav Larsen (herrer), Oppmann håndball Kari Auklend (damer), Kasserer Karl Flateland, Styremedl. Inger Hatleskog, Styremedl. B. Skaare-Botner, Materialf. Audun Løken.

Så var det dans etterpå og nå var det 80 deltakere til festlighetene. Da vi brøt opp ved 2-tiden sørget Flateland med buss for til-døren-transport, og takk for det.

AGV

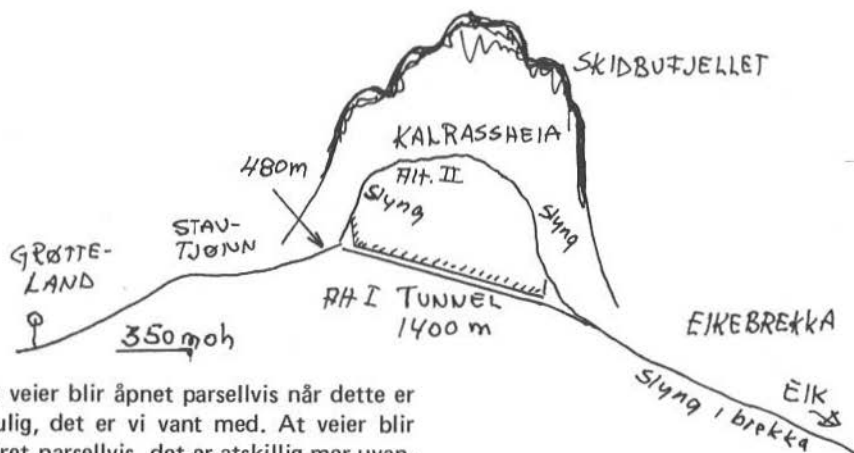
## RV. 44 ÅNA-SIRA-HAUGE

I de siste 2–3 årene har vedlikeholdet i distrikt 7 arbeidet systematisk med å fjerne trafikkfeller og utbedre dårlige partier på denne strekningen. Fra Åna-Sira er vegen utbedret til 7,5 meters bredde i ca. 2 km lengde. Det er planer om å fortsette på dette stedet i 73 også.

Ovenfor tunnelene i Jøssingfjorden er vegen breddeutvidet med en 12 meter høy betongmur. Gjengen som utførte denne jobben hadde en hard tørn og en utsatt arbeidsplass. Det er 100 meter loddrett ned fra stedet. På vegen ned til Hauge er det fjernet 4 trafikkfeller. Alt i alt vil utbedringene på denne strekningen lette vedlikeholdet og gi bedre kjøreforhold, noe som trafikkantene sikkert vet å sette pris på.



# ØRSDALSTUNNELEN



At veier blir åpnet parsellvis når dette er mulig, det er vi vant med. At veier blir feiret parsellvis, det er atskillig mer uvanlig, men på Ørdsalsvegen gjorde det torsdag 19. oktober kl. 12.00. Den dagen hadde arbeidsgjengen skubbet en gravemaskin ut og opp på kanten av den uren tunnelen munner ut i. Der sto den og lyste rødt lang veg i den bratte Eikebrakka, selve det håndfaste symbolet for ørstdølene på at nå var vegvesenet klar til å ta fatt på deres side av Skidbufjellet. For innbyggerne i denne avstengte dalen var det grunn til å feire at vegprosjektet Malmin—Grøtteland—Eik nå var et langt steg nærmere sin realisering, men også vegvesenet hadde grunn til å feire. Med sine 1400 meter er tunnelen den lengste vegtunnelen i Rogaland, men akkurat det faktum tror jeg alle de som bygde tunnelen feiret minst. Det store for dem må vel ha vært at dette prosjektet er gjennomført uten den minste skade på verken mennesker eller materiell. Avd.ing. Haugvaldstad som er anleggsbestyrer på anlegget sier at vissheten om at tunnelarbeid er risikobetont og frykten for at noe skulle skje med folkene har vært en belastning. Videre var det for han personlig sjølsagt en fryd å gjøre alle våre spådommer om at han snart fikk innsig

av aure fra Ørdsalsvannet i sleppene til skamme. Han traff det stedet hvor han et godt år tidligere hadde satt en rød pinne og han hadde rett da han sa at nå er det et visst antall meter igjen får de kom frem. Det er klart at gjengen på Ørdsalsvegen hadde grunn til å feire begivenheten, og det gjorde de sammen med bygdefolk, representanter fra kommune, leverandører, sjåførere og folk fra anleggsavdelingen ved vegkontoret.

Nå er disse begivenheten omtalt så meget i dagspresse og kringkasting at vi ikke finner grunn til å gå nærmere inn på dem her. Derimot vil det forhåpentlig interesse leserne at vi bringer en mer detaljert teknisk beskrivelse av tunnelarbeidet.

Tunnelen er bygget med dobbel kjørebane og med et tverrsnitt på ca. 50 m<sup>2</sup>. Den er som nevnt 1400 meter lang og ligger i fall fra Grøttelandsiden på 80%. Høydeforskjellen mellom åpningene i tunnelen er 110 meter.

Arbeidet ble utført fra Grøttelandsiden og foregikk i to skift pr. døgn. På hvert skift arbeidet 4 man med selve sprengningsarbeidet. Til opplasting ble det

brukt en Caterpillar 966B hjulshowel. Til å begynne med ble massene kjørt ut av Volvo dumpere, men etter hvert overtok lastebiler med stålkasse. På de siste 500 meterne var det først 3, siden 4 lastebiler på massetransport.

På grunn av at tunnelen ble bygget med fall måtte vannet skaffes bort. Dette var ikke særlig problematisk de første 900 meterne, men etter hvert økte tilstrømmingen av vann. Det ble pumpet opp i tank og kjørt ut i dagen. På slutten ble det kjørt ut 60 000 liter i døgnet.

Det ble brukt forskjellige borplan på hvert av de to skiftene. Det ene laget brukte kilkutt, det andre parallellhullskutt.

Etter at arbeidet hadde gått jevnt uten særlige hindringer gikk det et ras 900 meter inne i tunnelen. Partiet som raste ut var ca. 40 meter langt. Arbeidet ble stoppet og en sendte bud etter geolog Grønhaug fra Vegdirektoratet.

Det ble etter befaring bestemt at det skulle sikres med sprøytebetong og bolting. Arbeidet med sprøyting ble utført av A/S Entreprenørservice, Oslo. Arbeidsmetoden går ut på at en først sprøyter på et lag betong. Deretter ble det satt inn bolter og en festet armeringsnett til dette. Et siste lag betong sprøytes på og dette dekker jernet. Til sammen ble det slått inn 150 bolter av varierende lengde 1–3 meter.

Arbeidet med sikring av tunnelen varte i 6 uker. Før raset lå arbeidet 4 uker foran programmet. De resterende 2 ukene ble tatt inn mens vi drev de siste 400 meterne slik at vi kom ut på den tiden som var beregnet.

I tunnelen gjenstår det å renske og kjøre på bærelag. Dette arbeidet vil bli utført i løpet av vinteren.

Vi regner med å komme tilbake med en nærmere omtale av anlegget når det åpnes for trafikk i 1974.

T.H. AGV.

## Overflatebehandling av asfaltveger

Visste De at vi for tiden får slipt bort 53 000 tonn asfalt fra vegene i Rogaland hvert år. For å erstatte disse 53 mill. kg. asfaltstøv må vedlikeholdet punge ut med ca. 5 mill. kroner til fornyelser. Av dette beløpet regner vedlikeholdsavdelingen med at ca. 2. mill. kroner skyldes merslitasje på grunn av piggdekk.

En del av leserne har sikkert merket at vi har fått overflatebehandlet en del av vegene våre i år. Det gjelder 19 km på Rv. 44 på Bryne, 8 km på E-18 ved Bråstein og 4 km på fylkesvegen Re—Pollestad.

Vi gjorde et forsøk med overflatebehandling på Rv. 44 strekningen Gjermestad—Holmane i 1965 og dette hadde vi gode erfaringer med. Den gangen var det brukt atskillig mer primitivt utstyr enn nå.

I de senere år har en del svenske erfaringer vedrørende overflatebehandling kommet til vår kjennskap. Det viser seg at en i Sverige behandler 10–12 mill. m<sup>2</sup> i året med stein i størrelsen 16–20 mm, og resultatene derfra er gode. Dette har gjort saken aktuell i vårt fylke også og i år hadde vi for første gang vegdekker som egnet seg for det.

Det er stort sett to hovedgrunner for at asfaltdekker må fornyes. Ved liten tra-





fikkmengde brytes de ned i løpet av 10 års påkjenning av naturkreftene. Ved stor trafikkmengde på under 3000 kjøretøyer gjennomsnittlig pr. dag er vi i den situasjon at slitassen er så stor at asfalten slites ut av biltrafikken før den forvitrer, men samtidig er slitassen så liten at det er mulig å opprettholde den mekaniske styrken i dekket ved å gi asfalten en overflate som bilene kan slite på i stedet for selve asfaltdekket.

Dette slitedekket bygges opp på den måten at en sprøyter 1,3 liter asfalt på hver kvadratmeter veibane. På dette strøs der 10 til 14 liter singel av størrelse 10–14 mm. Singelen strøs så tett at den ligger kant ved kant med et lite overskudd. Steinene skal være mest mulig kubiske og de vales ned i bitumenen slik at de blir liggende med en kant flatt på veien. Asfalten trenger opp et par mm mellom steinene og disse blir på dette vis limt til vegbanen.

Vedlikeholdsavdelingen er selvsagt spent på resultatet av dette arbeidet. De håper å forlenge levetiden av asfaltdekket med 3–5 år på dette viset, men allerede etter 2 år vil de tjene på det. Kostnadene var i år 2,35 kr./m<sup>2</sup> mens et nytt dekke av asfalt kommer på 15 kr./m<sup>2</sup>.

Ved siden av å forbedre de mekaniske egenskapene har også dekket lystekniske fordeler med sin lyse overflate. Ved kjøring mot solen vil bilføreren ikke få en speilblank flate slik som det ofte er etter regn, men en mer diffus refleksjon. Videre har en behandlet bankettene i Karm-sundgaten og på rv. 510 på dette vis. En får på dette sett en bedre markering av vegkanten. Fotgjengere og syklistene får et eget felt tydelig oppmerket for seg og ved kjøring i mørket er disse lettere å få øye på.

Det skal bli interessant å se utfallet av forsøket, vi ønsker vedlikeholdsavdelingen tvi, tvi.

AGV

## Suldalsvegen

Etter mer enn femti års ventetid er nå arbeidet med Suldalsvegen i gang for alvor.

Anlegget omfatter en veistrekning på litt over 20 kilometer – den som er kjendt rundt om i fylket vil vite at det neppe finnes verre terreng å bygge vei i i Rogaland. Steile fjellsider stupet rett ned i Suldalsvannet, og tvinger veien inn i et dusin tunneller med en samlet lengde på omlag 6000 meter, dessuten vil skjæringer med vegghøyder på 40–50 m høre til dagens orden.

Forberedelsene til anleggsdriften på Nesflaten kom i gang i mai måned, og hovedoppgaven til nå har vært tilrigging av forlegning, kontor, lager og verksted – samt bygging av adkomstveier. Hele arbeidsstyrken må ligge hjemmefra i uken, derfor er det lagt stor vekt på at forlegningen skal ha høy standard. Forlegningen er levert av Moelven Bruk, og har plass til tyve mann og to kokker. Den ligger med fin utsikt over vannet, og de første nystekte ørretene har allerede vært på bordet.

Vi har nå drevet 120 m tunnel, eller ca. 2% av den samlede lengde. Veien er grovplanert gjennom bebyggelsen på Nesflaten, og 20–25 000 faste m<sup>3</sup> er sprengt i skjæringer. Arbeidet i tunnelen blir drevet på to skift, mens driften forøvrig går på ett skift.

Eneste adkomst til de forskjellige angrepsspunkter er fra Suldalsvannet. Maskiner og utstyr fraktes frem med ferge, og arbeidslagene tar seg frem med motorbåt og robåt. Radiotelefon vil bli tatt i bruk til interne kommunikasjon på anlegget.

Som rimelig kan være på et så omfattende fjellanlegg er vi svært opptatte av bergartens beskaffenhet. Mesteparten av linjen går i en grovkornig granitt, både borbarhet og sprengbarhet virker meget tilfredsstillende, og forsiktighet med hull-avstand og lading ved kontursprengning vil antakelig kunne gi pene fjellflater langs veien.

Dessverre finnes det skår i gleden omkring Suldalsveianlegget. Hele veistrekningen er kostnadsberegnet til omkring 60 millioner kroner, mens den årlige bevilgning er på 5 millioner — hvilket jo betyr at det vil gå mange år før første bil kan gjøre seg nytte av de nærmere 500 000 timeverk som vil bli lagt ned på Suldalsveien. I mellomtiden sprenger vi videre i håp om at forståelsen av behovet for en ferdig Suldalsvei vil kunne virke inn på fremtidige bevilgningers størrelse.

P.S.

## Vegarbeidere på skolebenken

Utviklingen går stadig raskere på alle områder, ikke minst innen vårt eget arbeidsfelt, vegsektoren. Trafikken øker i intensitet og materiellet blir stadig tyngre — dette sammen med en rekke andre faktorer krever hurtigere utbygging av vegnettet og stiller større krav til kvaliteten på våre vegger.

Også ute på våre arbeidsplasser er det en rivende utvikling, fra håndredskap går en over til stadig tyngre og mer avansert teknisk utstyr. En stiller større krav til såvel materiell som til utformingen av vegen. Disse forhold gjør at våre arbeidere ute på vegen får stadig mer krevende oppgaver å løse i samarbeid med sine ledere.

Konsekvensen av dette synes å måtte bli en fortløpende etteropplæring av våre arbeidere, de bør få anledning til å lære hvilke krav en stiller — og hvorfor, lære hvordan en skal betjene de nye tekniske hjelpemidler for å få størst mulig effektivitet osv.

Interessen for slik opplæring synes å være til stede, alt vinteren 1970—71 ble en gruppe arbeidere enige om å gjennomføre et kursopplegg for om mulig å kunne perfektionere seg. En kan straks legge til at det ble oppnådd meget gode resultater, og også ute i det praktiske arbeid merker en at deltakerne har hatt utbytte av studiene.

Det var en gruppe på ti arbeidere på arbeid i Tau-området som gjennomgikk kurs i utmålingslære, tegningslesning og arbeidsledelse. Kursene lå på et relativt høyt nivå når en tenker på at ingen av deltakerne tidligere hadde noen utdanning utover folkeskolen, og at denne var avsluttet for 30—40 år tilbake. En regner med at hver deltaker har lagt ned omlag



130–150 timer effektivt arbeid, alt på sin egen fritid.

Studiene ble lagt opp som en kombinasjon av selvstudie og gruppestudie med støtteundervisning. Hver deltaker har etter å ha fått undervisning i stoffet, utarbeidet sitt eget svarbrev til de forskjellige leksjoner. Svarbrevene ble så sendt til Norsk Korrespondanseskole for retting, og etter endt kurs har hver deltaker fått sitt vitnemål. Det var NKS som leverte alt studiemateriell, dette ble imidlertid betalt av vegvesenet.

Betydningen og utbyttet for deltakerne syntes for en del så stort at en ny gruppe kom igang alt neste vinter. Denne gangen var det kurs i praktisk norsk og regning som ble gjennomgått først, for å skaffe seg et bedre grunnlag for videre studier. Deretter ble så et kurs i vegbyggingsteknikk gjennomgått, dette siste kurset inngår i kursprogram for Elementærteknikere. Resultatene fra disse kursene ser ut til å ligge på samme relativt høye nivå.

Interessen har for enkelte gått så langt at de nå på egenhånd fortsetter med brevstudier, og de ser frem til å kunne delta i eventuelle nye grupper.

Når det gjelder nye grupper arbeides det med planer for dette, en vil forsøke å gi flere interesserte også i andre deler av fylket anledning til å kunne delta. En har grunn til å tro at vegvesenet vil satse betydelig mer på dette felt, og finner en samme interesse ellers i fylket som en har gjort på Tau, skulle det kunne bli stor aktivitet rundt i distriktene.

SMO

Oppsynsmann Olsen sluttet i sin jobb på Tau i midten av desember og overtok da en nyopprettet stilling ved vegkontoret som leder for etteropplæring og sekretær for verneutvalget. Vi kommer tilbake med en nærmere omtale i neste nummer av avisen.

red.

## SKILT OG OPPMERKING

Oppsynsmann Gunnar Dahle forteller at en er ferdig for i år med stripemalingen. Den siste jobben var på Heskestad. Samlet har karene malt noe under 1200 km striper fra begynnelsen av mai. Til dette har det gått med 36 200 liter hvit og 19 600 liter gul maling, videre er det brukt 33 tonn glassperler, så det er ikke småting som går med av materialer.

Det har vært to malervogner i virksomhet i sommer. Dahle mener at det godt kunne vært tre. Han savner også en sopemaskin til fordi behovet for den vi har er så stort.

Sesongen i fjor var den dårligste på lenge når det gjelder været, særlig ille var det i vår. Det har vært diskutert om det ikke var riktig å male over stripene i trafikerte strøk en gang om høsten. Det ville utvilsomt være en fordel for trafikantene i høstmørket. I fjor ble det malt en prøvestrekning fra Boganes til Lura på E-18. Det viste seg at da piggekkene kom på i oktober forsvant de vårmalte partiene snart, men de høstmalte holdt bare en god uke lenger.

Det ble satt opp skilter til en verdi av 455 000 kroner i 72. Arbeidet med dette går planmessig fremover.

---

## ROPEID VEGKRYSS

Det foregikk arbeidsstikning for vegkrysset og ca. 3 km veg mot Sauda vinterne 71/72. Av dette er bare krysset godkjent. Arbeidet med dette er tenkt satt i gang i løpet av oktober.

Til å begynne med vil et lag og en borevogn arbeide her. Etter hvert vil en ta i bruk 2 borevogner og i desember vil arbeidsstyrken vær eomlag 10 mann. Det er foreslått ekstraordinær sysselsetting på Saudavegen fra krysset i vinter og en regner med at planene vil være godkjent til denne tid.

## TAU FERJEKAI

Som kjent for de aller fleste skal det bygges ny ferjekai på Tau. I mai 1973 kommer en ny og større ferje og det gamle ferjeleiet blir da for lite.

Kostnadsoverslaget er ca. 6,5 mill. kroner. Arbeidet er så vidt kommet i gang. Hittil har det ikke vært klart med grunnene, men Grunnseksjonens folk arbeider med dette og det synes som om en løsning er like rundt hjørnet.

Både betongarbeidene og ferjebroen har vært ute på anbud. Betongkonstruksjonene skal utføres av a/s Betong for ca. 2,4 mill. kroner. Ferjelemmen skal lages av Alfred Paulsen a/s, anbudspris ca. 60 000 kroner.

Fundamenteringsarbeide, som skal foregå under vann, ble satt i gang i slutten av oktober 72.

---

## BAKKAVEGEN

Arbeidet med utvidelse av Bakkavegen gjennom Høllandstre er i godt gjenge. Denne ca. 1000 meger lange vegstrekingen vil være grovplaner til nyttår om alt går godt. Arbeidet blir stoppet i de hardeste vintermånedene og folkene skal da til Ropeid. Til våren tar en fatt på puss og kompletteringsarbeider. Det har vært nødvendig å bygge store murer for å støtte opp fyllingene og murene tjener samtidig som forbygning mot elven. En har nyttet stor murestein hentet fra Saudasjøen i stedet for betongmurer. Steinmurer er nokså uvanlige i dagens veibygging, men driftsplanseksjonens oppfølging av anleggsdriften har vist at en kan spare store penger der en har adgang til brukbar stein. Således regner en med at steinmurene i Høllandstre vil bli over 100 000 kroner billigere enn betongmurer.

## RV. 520 SAUDASJØEN—SAUDA

Arbeidet med å legge om den vanskelige vegstrekingen fra yrkesskolen i Saudasjøen og rundt Saunespynten ble startet tidlig i 72. Arbeidet var kommet godt igang da det i mars ble konstatert at leiren under vegfyllingen glei ut og veggen etter hvert ble borte i 120 meters lengde. For å anlegge ny veg over rasstedet måtte en sprengre ca. 10 000 kubikkmeter fjell til fyllmasser. Etter iherdig innsats ble skaden utbedret til begynnelsen av mai. Det har ikke vært problemer siden på dette partiet.

Rundt fyret på Saunespynten er veggen sprengt inn og senket opptil 5 meter. Det har stilt store krav til sprengningsfolkene at de måtte ta hensyn til fyrlykt og hus i området. Videre var kravet at veggen skulle holdes åpen for trafikk hele veggen.

Det var planlagt en tunnel gjennom Nesbakken, men det viste seg at dårlige grunnforhold fremfor tunellen gjorde det nødvendig å se på en del andre alternativ for veggen forbi dette stedet. Etter en del funderinger ble det valgt tunnel. En regner med at denne er ferdig sprengt rett over nyttår. Det er for første gang i vegvesenet nyttet anol sprengstoff og ved oppstarten så dette ut til å gå bra.

Arbeidskalkylen for parsellen var ved oppstart 2,2 mill. kroner. Av dette er det til oktober 72 medgått 1,42 mill. kroner.

---

## RV. 44 VED NODLAND

Vegen raste i sin tid ut i et tjern på dette stedet og ble liggende som en flaskehals hele sommeren. Det var grunnen som sviktet da det ble kjørt til fyllmasser fra anlegget Egersund—Sokndal. Det måtte grunnboringer til før en fikk avklart hvorledes en kunne få reparert veggen. Det viste seg at en kunne fylle opp på ny og dette er nå gjort. Før trafikken settes på i full bredde vil fyllingen ligge og sette seg.

## HJORTELAND—MOE

Første parsell fra Suldal er ca. 2,6 km lang og arbeidet avsluttes i oktober. Arbeidet har vært satt ut på entrepris og har kostet ca. 3,5 mill. kroner. Vegen har en kjørebanebredde på 4 meter og to banketter på 0,5 meter, tilsammen 5 meter. Stigningen opp fra Suldal er 1:10.

Konstr. Kleven opplyser at arbeidet har gått svært bra og det har vært et godt samarbeid med entreprenøren som har levert godt arbeid. Samme entreprenør har fått de to neste parsellene på tilsammen 12 km veg for 4,6 mill. kroner. Alle arbeider på denne vegen skal være ferdige til juni 1974 og dermed får Vadla i Jøsenfjorden vegutløsning.



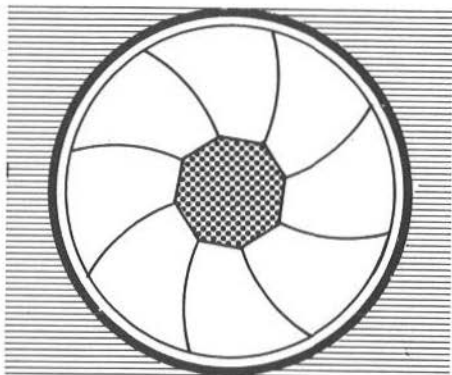
### SKILT VED VEGEN!

I fjor sommer ferierte min søster og jeg på Karmøy. Vi ønsket å besøke flest mulig av våre bekjente og da været var godt, bega vi oss til fots inn på en fylkesveg som tar av fra rv. 511.

Stor var vår forskrekkelse da vi rundet en sving og så følgende skilt i vegkanten: "SE OPP FOR SINT KU".

Det var ikke fritt for at vi satte tempoet opp og pustet lettet da vi nærmet oss gården vi skulle besøke.

M. Crosby



### FOTOKONKURRANSE

Du har kanskje hatt lyst til å delta i en fotokonkurranse med noen av "blink-skuddene" dine, men har ikke våget.

Du trodde kanskje at dette var for de mer avanserte fotoamatører og at det du kunne vise frem var fortapt i så fint selskap.

Samarbeidsutvalget inviterer herved vegvesenets ansatte til å delta i fotokonkurranse. Hovedvekten vil bli lagt på motiv og fantasi.

Reglene er følgende:

#### SORT/HVITT:

Hver deltaker kan levere maksimalt tre bilder, hvorav ett må ha noe med vegvesenets virksomhet å gjøre, ellers fritt. Formatet må være minst 13 x 18 cm.

#### FARGE:

Motiv og antall bilder som for sort/hvitt. Det skal leveres positiv fargefilm (slides) montert i ramme, enten 5 x 5 eller 6 x 6 cm.

Fristen for innlevering er satt til 1. juni 1973. Bildene sendes til K. Pedersen, Vegkontoret. Pedersen vil være kontaktperson for konkurransen, så lur du på noe — snakk med Pedersen.

Juryen vil bestå av en arbeider, en fra administrasjonen og fotograf K. Robberstad, KR-foto.

Fine premier til de tre beste. Vi ønsker lykke til.

# Personalia

Følgende arbeidere har i 1972 sluttet sitt arbeid i vegvesenet i Rogaland på grunn av oppnådd aldersgrense eller på grunn av invaliditet. Navnene er satt opp i distriksrekkefølge:

Sakkarias Nesheim, Gunnar Gjerde, Karl J. Handeland, Birker Løland, Nils Lilleland, Sverre Levik, Johannes Sørskår, Lars Baustad, Peder Hiksald, Johannes Sjurseike, Ferdinand Førre, Magnus M. Håland, Peder Gåsland, Ole Emil Stenberg, Tønnes J. Åse, Trygve Skipstad, Johan B. Vatland, Siver Haver.

## 50 ÅR:

Knut Haraldseid, Skjold 6/1 -73  
Steinar Svalestad, Helleland 28/3 -73  
Finn Sørensen, Ganddal 25/3 -73  
Arvid Veshovde, Egersund 25/2 -73  
Hans Veshovde, Egersund 20/2 -73

## 60 ÅR:

Arne Rød, Stavanger 9/3 -73  
Gunvald Tjøstheim, Tau 10/1 -73  
Wilhelm Østebrodd, Egersund 22/3 -73

## HARDE TIDER?

### FORELEGG

Da gårdbruker N.N. i Årdal er anmeldt for ikke å ha istandsatt veistykket . . . . . så forelegges ham derfor i henhold til veilovens § 71 og § 72 en bot til statskassen stor 20 — tyve — kroner, eller, hvis boten ikke kan erholdes, en straff av fengsel i 3 dage, som blir å omsette til fengsel på vann og brød.

Sendes hr. politimesteren i Rogaland til forføining, idet bedes gitt vedkommende en frist av 5 — fem — dage til å erklære,

# Brevspalten

DET VAR PÅ TIDE AT DET ENDELIG BLE TIL . . . . .

Når en tenker på hvilken reaksjon ledelsen i vår etat har vist overfor arbeidere som har sluttet i tjenesten på grunn av alder eller invaliditet, kanskje etter opp til 50 år i tjenesten, er det til å gråte over.

Det kom en gang et rundskriv om at vi ute i marken skulle sende melding når noen sluttet i tjenesten. Vi i marken sendte melding og ventet på reaksjon. Reaksjonen uteble og meldingen ute fra marken likeså.

Endelig skal de avgåtte arbeidere få den oppmerksomhet ved en tilstelning i Stavanger. Det er jeg meget glad for, særlig når det traff seg slik at jeg kunne melde fra om hele 5 stykker.

Egersund, den 31. oktober 1972  
Alfred Lillehammer

Formannen i samarbeidsutvalget, kontorsjef Lund opplyser at pensjonistfest var planlagt 8/12 d.å. i samband med siste møte i utvalget. I tillit til tilsagn om midler fra fylket var det ferdig opplegg til en større tilstelning. Da fylket sviktet denne gang, måtte arrangementet utsettes. Det sisttende utvalg er pålagt å ordne saken i løpet av januar, men det er på det rene at det blir et sterkt forenklet arrangement. Opplegget vil skje i samarbeid med vegarbeiderforeningen.

om han vedtar boten. Vedtar han den ikke, bedes sakne forfulgt gjennom rettergang.

Rogaland fylke, 22. sept. 1930  
sign. Thorvald Larsen  
(Funnet i de gamle arkiver  
M. Crosby 13/10 -72)

**RYGGJA-VEGEN**

**Bedriftsorgan for Vegvesenet i Rogaland**

**Red. adresse: Haakon 7. gt. 9 4000 Stavanger**

**Redaktør: Arne G. Vasbø**

**Foto og layout: Knut A. Pedersen**

**Bidragstere:**

**Ch. Danielsen, J. Lund, A. Løken, H. Dale, Arne G. Vasbø,  
T. Haugvaldstad, S.M. Olsen, P. Smedberg, M. Crosby,  
A. Lillehammer.**

**Redaksjonen avsluttet 5/2 -73.**

**Opplag: 1000**



**HOLD  
NORGE  
RENT**



Kast ikke  
bladet  
i naturen