

RYGJAVEGEN

Nr. 6 • Desember 1999 • 27. årgang



Fylkesmann Tora Aasland opnar Åros bru. Reportasje side 4-7

- 4** Fest i Sogndalstrand
- 12** Fylkesordføraren
- 17** Julekrim
- 24** Bremsekontroll
- 25** Pensjonisttur
- 27** Tilbake frå Balkan



Statens vegvesen
Rogaland



Vegsjeftøigen

EFFEKTIVISERING OG OMSTILLING

Effektivisering og omstilling – ordene møter oss nesten overalt i etaten, det virker nesten som om dette er det eneste det handler om for tiden. Ihvertfall gjør det det for meg, jeg er nesten reisende i diskusjon og informasjon om effektivisering og omstilling nå. Det er jo litt typisk oss i vegvesenet dette, vi flesker til med store og tunge interne prosesser som til slutt renner ut i ingenting? – vil noen si. Det står ikke til å nekte at noen slike prosesser har vi hatt, men denne gang tror jeg faktisk at prosessen ender opp i noe som gir resultater. Vi ser det allerede i de budsjettene som vi nå jobber med for år 2000. Det er ikke så vanskelig å redusere litt på de interne budsjettene. Med litt godvilje klarer vi å kutte kostnader på noen områder og effektivisere på andre områder.

Målene vi skal oppnå begynner nå å bli klare. Vi får fire år på oss til å kutte kostnader og effektivisere på alle avdelingene. Tilsammen skal vi spare inn ca. 25 mill. kr på interne kostnader. Mye av innsparingen tas med naturlig avgang. Videre tar vi inn noen ved reduksjon av kostnader til bygg, økt salg av tjenester til andre fylker og generell nøkternhet i virksomheten. De som kan glede seg over dette er først og fremst produksjonsavdelingen, fordi det betyr «mer penger ut på vegen». Vi håper at denne effektiviseringen skal bety at det blir mer penger til vedlikehold av vegnettet vårt. Litt vil det kunne bli til prioriterte oppgaver som trafikksikkerhet m.m., men hovedgevinsten vil ligge på vedlikeholdet som tidligere dessverre altfor ofte har blitt salderingsposten når budsjettene må kuttes.

Selv om effektiviserings- og omstillingsprosjektet for enkelte kan få konsekvenser i form av nye arbeidsoppgaver eller skifte av arbeidssted, skal vi ikke overdramatisere virkningene. De fleste av oss vil ha det samme arbeidet som før, dog med et krav om høyere effektivitet hengende over oss, og vi ser ikke for oss noen dramatiske endringer av vegvesenets organisering eller tilhørighet. Det som skjer nå er ganske enkelt en tilpasning til samfunnet omkring oss og de krav det stiller til effektivitet og en tilpasning til et noe lavere bevilgningsnivå på investeringssiden. Vi ville ha vært ganske sidrompa hvis vi ikke hadde tatt disse realitetene inn over oss, – og det er vi ikke.

I andre sektorer (f.eks. i oljebransjen) opplever man virkelig brutale omstillinger med flere hundre oppsagte på en gang. Det er dramatisk. Det vi holder på med er krusninger på overflaten. Akkurat nå heller vi litt olje på disse krusningene for at de ikke skal utvikle seg til høye bølger.

Nettopp derfor er det viktig at alle er med på effektiviseringen og lojalt følger opp. Spesielt er det viktig at ledere på alle nivå formidler en positiv holdning til det vi holder på med. Det er vi helt avhengig av for å få effektiviseringen til. Lykkes vi, gir det grunnlag for at vi får beholde Statens vegvesen som en spennende arbeidsplass med mange muligheter og utfordringer også i årene som kommer.

GOD JUL!

Tor Ger Espedal

INNHALD

Vegsjefteigen	2	Pensjonisttur til Normandie	25
Nullvisjonen	3		
Opning av Åros Bru	4	Kryssord	26
Intervju med Hilmar Selseng	8	Willy Bjørnsen – tilbake etter hjelpearbeid på Balkan	27
Bruer i stein	10		
Roald Bergsaker – nyvald fylkesordfører	12	Vegvesenet i Birkebeinerrittet	28
Ola Steensnæs – ny leiar i utval for samferdsel. 14			
Utval for samferdsel 1999–2003	15	Steinkvelvbru i Bjerkreim	30
Raskare framdrift i Storhaugtunnelen	16	Kurs for førarprove- sensorarar	30
		Jul – ei tid for ettertanke	31
Kriminalnovelle	17	Minneord over Trond Olav Stangeland	32
Gjeldfri veg over Bokn 21		Personalnytt	33
Bok om Boknafjord- vegane	21	For 25 år sidan	33
Minnestein ved E 39 i Lund	22	Avdelingsleiar- kommentar	34
Bremsekontroll	24	Hals øve håve	35
		Tillitsvalgtes spalte	35

RYGJAVEGEN Nr. 6 – desember 1999

Ansvarleg redaktør: Harald Sel

Redaksjon: Birgit Høiland Gudmestad

Redaksjonsråd: Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik
Eiterjord, Nils Lausund, Tormod Nag,
Anne Elise Njærheim, Lars S. Simonsen

Sats/layout: Sissel Norland

Trykk: Centrum Trykkeri as

Framsidedfoto: Birgit Høiland Gudmestad

Baksidefoto: Torstein Rein Larsen

Opplag: 2000 eksemplar

Internett: www.vegvesen.nolrogaland E-post: bho-gu@online.no

Den gamle, velkjende NULLVISJONEN



Ordet nullvisjon er kome inn i språket vårt som eit lån frå svenskane. For mange, både i og utanfor etaten, kan det henda dette ordet framleis er eit framant omgrep.

«Nullvisjon i vegtrafikken» – ei frase som pyntar opp i rapportar og festtalar men som ikkje tydar noko i praksis. Men eigentleg er jo dette berre eit nytt ord for eit gammalt ønskje som me ikkje har hatt eige namn på. For det er vel ikkje nokon av oss som ikkje har ein nullvisjon for oss sjølv og våre næraste? Og som ikkje alltid har hatt det? Det skal ikkje skje noko med partnaren vår, barna våre, barnebarna, foreldra, søskna eller resten av slekta. Det skal ikkje skje noko med venene eller kollegaene våre. Ulykker er noko som råkar andre.

Så er det nokon av oss som opplever at lyntet slår ned likevel; som får katastrofen heilt innpå oss. Likevel har me visjonen med oss vidare, når me omsider greier å reisa oss og gå vidare. Difor var ikkje tanken bak nullvisjonen så revolusjonerande ny då dette ordet dukka opp her i landet for få år sidan. Og difor er det heller ingen grunn til å rista på hovudet og blåsa av urealistiske, fromme ønskje. For me lit eigentleg på ein nullvisjon alle saman.

No har me akkurat vorte rysta av ein tragedie i vårt eige nærmiljø. Ein kollega omkom medan han gjorde jobben sin for etaten. Det heile er meningslaust knusande for dei som er att. Men me sit ikkje med hendene i fanget og sørgjer. Granskingskommisjonar vert nedsett både internt i vegvesenet og av politi og arbeidstilsyn. Her skal det hentast inn kunnskap om årsak og verknad, for me aksepterer ikkje at slike ting skjer.

Slik har det vorte reagert i fleire tiår når noko skjer i arbeids-situasjonen. Arbeidsulukker er ikkje akseptabelt, og difor set arbeidsgjevarar, arbeidstakarar og styresmakter alt inn på å hindra at dei skjer. Ingen blæs i nasen og seier det er eit urealistisk mål å tryggja arbeidsplassen. Og trass i at det framleis skjer tragediar har mange norske arbeidsplassar gått frå å vera livsfarlege til å bli sikre.

Nullvisjonen har altså virka. Og no skal han ut i trafikken. Ein visjon er eit syn, ei framtidsvy. Kanskje er det i trafikken som i livet elles, nullvisjonen er og blir ei framtidsvy. Men det er likevel den me strekk oss etter. Ikkje berre kvar for oss med gode ønskje for dei næraste, men med full tyngde frå styresmakter og kvar og ein av oss. Nullvisjonen må vera målet, og så gjer me ALT me kan for å nå den. Og om me i den verkelege verda oppdagar at me aldri når heilt ned til nullen, så kan me koma veldig, veldig nær...

Birgit Høiland Gudmestad



Hesteskysen er ferdig med runden gjennom Sogndalstrand og er på veg mot Sokndalshallen. Me ser kusken, Ole Vatland, vegsjef Tor Geir Espedal og fylkesmann Tora Aasland.

STEINKUNST i kystkulturperle

Hammerslag mot steinkiler.
Fylkesmann Tora Aasland slo og steinen klovna i to.
Eit sluskelag med steinbukk og hesteslede tok strevet med heising og transport av den eine delen.
Ein moderne gravemaskin med steinklo brukte berre sekunder på å få den andre delen bort.



Fylkesmann Tora Aasland viste at ho også kan kila stein. Her klovnar steinen, etter at hammarslaga har lydd frå brua i om lag eit halvt minutt.

FOTO: HARALD SEL

TEKST: HARALD SEL
FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Åros bru er bygd ved å kombinera gammalt handverk med moderne teknologi. Dette blei demonstrert under opningsseremonien. Den eld-gamle byggetradisjonen duger, også ved inngangen til eit nytt årtusen.

Hammerslag og jubel

Mange hadde møtt fram til opninga, trass i vind og regnbøyer. I folke-mengden fekk langt frå alle sjå at fylkes-mannen svinga hammaren; dei høyrde

berre slaga. Og jubelen høyrdest då steinen var kløyvd. Arbeidslaga tok over. Både rallarane i 1890-habitt og vegarbeidarane av 1999 synleggjorde den gamle og den nye tids arbeidsmåtar. Sokndal musikkorps spela nasjonal-songen. Åros bru var offisielt opna.

Vegvesen-suksess

Ved fylkesmann Tora Aasland si side under opninga sto to blide og fornøgde menn, ordførar Gudmund Holmen og vegsjef Tor Geir Espedal. Statens vegvesen Rogaland har med dette prosjektet vist at dei maktar å føra den



Henry Nesvold klar med steinbukken rett før den offisielle opninga.

FOTO: HARALD SEL



Mange var med på opningsseremonien. Her ser me nokre av dei frammøtte på brua sett mot Åros-sida.



Sluskegjengen i arbeid med steinbukk, slede og hest for å frakta bort den eine halvdel av steinblokka. Me ser Henry Nesvold og Kjell Rek ved steinbukken og Anstein Line held styr på hesten.

gamle steinkvelvbru-tradisjonen vidare. Både konstruktør, byggeleing og ikkje minst arbeidarane har løyst oppgåva på ein framifrå måte.

Stein og bergverk

Sokndalsordføraren var minst like glad og fornøgd som vegsjefen. Gudmund Holmen uttrykte glede over at denne brua var bygd ved Sogndalstrand, «ei av kystens kulturperler», som han sa. Og ikkje minst: Sokndal er steinkommunen, med sin rike gruve- og bergverkstradisjon og sine mange kulturminne i stein. Nå har kommunen fått

eit nytt stilfullt, monumentalt byggverk i gråstein. Og steinen, den kjem frå området til bergverket Titania A/S.

Hesteskys og bilar

Då brua var rydda for stein og folk etter opningsseremonien, fekk me eit nytt møte mellom gammal og ny tid. Ei staseleg hestevogn svinga inn på den nye brua. Fylkesmannen tok sete ved sida av kusk Ole Vatland. Dei kørde ein runde om Åros, over den gamle Standa bru (frå 1882) gjennom Sogndalstrand, til Sokndalshallen og folkefesten for Åros bru.

På Åros-sida av brua slutta ein kortesje av veteranbilar seg til hesteskysen, og til slutt fylgde ei rekke av 1990-års privatbilar. 16 minutt brukte hesteskysen frå den gamle ladestaden til idrettshallen. Det går raskare med bil. Men i Sogndalstrand sine velmaktsdagar hende det at folk sovna i kjerra på heimveg etter ein lystig dag i «byen». Hesten fann heim, sjøl om mannen bak taumane sov. Men i kortesjen frå Sogndalstrand 27. november 1999 var alle både lystige og vakne etter ei stilfull og viktig hending i den gamle kystbyen.



Mange spaserte over Åros bru på opningdagen 27. november.

FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Nesten 400 sokndølar og tilreisande møtte fram i Sokndalshallen etter den offisielle opninga av Åros bru i Sogndalstrand. Her underheldt visesongaren Tønnes og Asbjørg Tengesdal prøvde, i kåseriform, å ta pulsen på dagens strandabu, medan amatørteaterlaget i Sokndal tillet seg å driva aldri så lite gjøn med tilreisande turistar.

EI BRU mellom århundra

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD
FOTO: HARALD SEL

Ordførar Gudmund Holmen sa i sin tale at Åros bru viser at noko så alminneleg som gråstein kan bli unikt når det blir sett inn i ein samanheng. Han peika på kor etterlengta den nye brua var for strandabuen og Sokndal kommune generelt; både for å avlasta «gado» på Strando og for å opna for eit mindre byggefelt i området.

– Eit verdig monument

– Ei standard bru ville gjort same nytten, men hadde ikkje hatt same verdien. Steinkvelvbrua vart dyrare, men det ville vore grov uforstand å

berre tenkja på pengar når det gjeld eit byggverk som har eit tidsperspektiv på fleirfoldige hundre år. Åros bru er eit verdig monument frå vår generasjon, og dei som var med å byggja ho har grunn til å vera stolte når dei i framtida kan fortelja om det til barn og barnebarn, sa ordføraren.

Vegsjef Tor Geir Espedal takka alle som har arbeidd på brua for innsatsen, og la vekt på at dei har vist stor kreativitet og løyst problema som har dukka opp under arbeidet. Han nemnde særleg Hilmar Selseng som har prosjektert brua, byggjear Per Eikemo, prosjektleiar Nidunn Sandvik Eiterjord og vegvesenets produksjonsavdeling med Thor-Erik Varsi i spissen.

– To bruer over lakseførande elv

Det var fleire som hadde ordet under festen. Fylkeskonservator Egil Harald Grude tok for seg utviklinga til lade- staden Sogndalstrand, frå trafikken med skip og kontakten med omverda var på topp frå 1700-talet og framover til transport over land tok over og Strando hamna litt i bakleksa. Asbjørg Tengesdal tok opp tråden og prøvde å finna ut «kven det er som sit med to bruer over ei lakseførande elv i ein freda sørlands- idyll i Rogaland?» Svaret finn ein kanskje best om ein tek seg ein tur til Strando og freistar få innbyggjarane i tale sjølv?

Fylkesmann Tora Aasland hadde fått av seg vernebrillene og hjelmen då ho heldt talen sin inne i Sokndalshallen. Ho erklærte at ho var stolt av å få vera gudmor til ei slik bru mellom århundra.

Ei bru mellom før og no

– Dette er eit byggverk som også har vorte eit kunstverk. Brua er både nyttig og vakker, og eit symbol på kontakt og kommunikasjon. For berre 11 år sidan vart det erklært at den gamle brua var stor nok. Sidan har det skjedd saker og ting i Sogndalstrand, og auka aktivitet har ført til at den gamle brua likevel har vorte for lita. Det er flott at me med den nye brua har kunna kombinera gammalt og nytt – brukt



Ordførar Gudmund Holmen (t.v.) kunne fortelja vegsjef Tor Geir Espedal at Sokndal kommune var nøgd med arbeidet Statens vegvesen har gjort med Åros bru.



To av dei mange vegvesenarbeidarane som har bygd brua; Sveinung Rosland og Johnny Stenberg.

moderne reiskap og gamle metodar saman. Eg trur også at dei som har arbeidd med brua har fått eit godt innblikk i kva for slit det var å byggja slike byggverk før i tida, slik me også fekk demonstrert på opninga, sa fylkesmann Tora Aasland.



Visesongaren Tønes, Frank Tønnesen, trefte folk heime då han underheldt på brufesten i Sokndalshallen.



Nesten 400 menneske møtte opp i Sokndalshallen for å feira opninga av Åros bru.

TAL OG FAKTA

Åros bru kosta 5,8 millionar kroner. Ei tilsvarende bru i betong ville kome på tre millionar kroner. I tillegg kosta vegen på både sider 1,5 millionar kroner.

Brua er mellom 7,5 og 8,3 meter brei, variasjonen skuldast ein sving i det vegen går ut på brua frå strandsida. Det er eitt køyrefelt i kvar retning. Spennet er 25 meter mellom landkara, og på det høgaste ragar brua 8,5 meter over vassflata. Sjøelve buen har ei eigenvekt på 630 tonn.

Byggjematerialet er anortosit. Det er ein lokal stein som er tung å arbeida med men svært sterk. Steinkvelvbrua er, i motsetnad til ei moderne betongbru, praktisk talt vedlikeholdsfri.

Kiling av stein til brua tok til på Titania i desember 1998, og i januar 1999 byrja arbeidet med landkara. I februar vart forskalinga sett opp, og utpå vårparten byrja muringa av buen og resten av brua.

Byggjestilen er ein arv frå dei gamle romarane, men Statens vegvesen har nytta dataverktøy i prosjekteringa. Arbeidarane har nytta moderne reiskap i arbeidet, og over buen og mellom overmurane er det nytta armering og betong. Til finjusering av steinblokkene er det nytta handbor, feisel og slegge.

Statens vegvesen Rogaland har med Åros bru teke opp att ein byggjeskikk som vart forlatt i første halvdel av århundret. Hilmar Selseng, som har prosjektert Åros bru, har måtta setja seg inn i gamle læreverk og kompendier, og arbeidarane som har bygd brua har måtta prøva seg fram undervegs. Den kompetansen som dei har tileigna seg i prosessen, dreg no Statens vegvesen nytte av i andre prosjekt rundt om i landet.

– Eg er fascinert av stein som byggemateriale. Det gjeld både i og rundt byggverk og langs vegane våre. Å arbeida med prosjektering og byggjing av Åros bru har vore både spennande og litt av ei utfordring, seier Hilmar Selseng.

Trur på stein

– Eg vart fødd naken og tannlaus som dei fleste, og vaks opp på garden Selseng i Sogndal i Sogn. Stein er noko av det eg har interesserte meg for heilt frå eg var liten, fortel Selseng.

Faren var bureisar. Vesle Hilmar var med i arbeidet med å rydda stein, byggja vegar til eige bruk, til stolar og granne-gardar. Gjennom dette fekk han tidleg interessa for planleggjing og vegbygging.

Då Hilmar Selseng skulle til med konstruksjon av Åros bru fekk han merka at gammal kunnskap var i ferd med å gå tapt.

– For å læra korleis dei gamle brubyggjarane gjorde det, har eg studert gamle

lærebøker og kompendier frå både Danmark, Tyskland og Norge, fortel han.

Selseng trur at steinkvelvbruer kan vera eit alternativ til meir moderne betongkonstruksjonar. Rett nok vil desse bruene vera dyrare å byggja, men dei er så å seia vedlikehaldsfrie. Han understrekar likevel at slike bruer, som all bruk av naturstein, må passa inn i miljøet og naturen ikring.

– Miljøet i Sogndalstrand og det faktum at dei hadde ei gamal steinkvelvbru frå 1882, var nok hovudårsaka til at dei i Sogndal satsa på byggjing av ny steinkvelvbru, meiner Selseng.

Inga hast med utdanning

Det burde kanskje vore naturleg at Hilmar Selseng starta på ei utdanning etter fullført artium, men nei. Eitt år som lærar heime i Sogndal og eitt år som tømmermann kunne det vera verd å ha forsøkt først. Deretter fylgde 15 månader militærtjeneste i flyvåpenet og tre månader på reisefot saman med songevangelisten Arne Aano, før den unge mannen tok fatt på studia ved

anleggslinja på ingeniørhøgskulen (NKI) i Bergen. Seinare har han teke eksamensretta etterutdanningskurs innan prosjektering og brukonstruksjon ved noverande NTNU i Trondheim.

Byggjeleiar

Då han var ferdig uteksaminert frå NKI i 1973, hadde han òg rukke å gifta seg. Snart fekk han jobb som byggjeleiar i eit lokalt entreprenørfirma i Sogndal. Dei snaue tre åra Hilmar Selseng arbeidde der, hadde han mellom anna teknisk oppfølging under byggjinga av kulturhuset i Førde og ved Ankerløkken verft, han hadde byggjeleiaransvar for ei ny ferje- og skipskai og han var engasjert ved byggjing av to hotell i Sogn.

Vegvesen, kommune og lærdom

I 1976 vart han tilsett i vegvesenet i Sogn og Fjordane, der han arbeidde med prosjektering av bruer og betongkonstruksjonar.

Etter fire år i vegvesenet, var han tilsett i seks år som vedlikehaldssjef og nestleiar i teknisk etat i Sogndal kommune.

MANGE STEINAR I MUREN

Vedlikehaldssjef, tømmermann, byggjeleiar, lærar og lufthamnsjef. Det er jobbar den allsidige ingeniøren Hilmar Selseng har hatt. Dei siste åra har han stort sett arbeidd med bruer og han har konstruert den første norske steinkvelvbrua på nærare 60 år.



Der var han også befall i brannkorpset. I Sogndal kommune fekk han òg økonomisk ansvar og personalansvar. For å takla desse oppgåvene betre, studerte han økonomi, administrasjon og kommunal budsjettering og planleggjing ved høgskulen i Sogndal. Han kan elles fortelja om mange ulike oppgåver som kommunetilsett i Sogndal.

– Dei siste to åra eg arbeidde i kommunen var eg lufthamnsjef, noko som var svært spennande og utfordrande. I utgangspunktet hadde eg ikkje særleg peiling på dette området. Eg hadde hovudansvar for vedlikehald og drift av lufthamna, men hadde ingen ting med sjølve flyverksemda å gjera.

Stortrivst i Tananger

Sidan 1986 har Hilmar Selseng arbeidd med bruprosjektering og konstruksjon av bruer i Rogaland. Men kvifor valde han eigentleg å flytta frå heimfylket? – Eg hadde lyst til å koma meg litt bort frå heimtraktene for ei tid, og fekk to års permisjon for å starta i Statens vegvesen Rogaland. Med kone og tre

barn flytta eg til Tananger, der me alle trivdest svært godt frå første stund. Då permisjonstida gjekk mot slutten, sa både kona og eg opp jobbane, og me busette oss fast i Tananger, fortel Selseng.

Hilmar Selseng er aktiv i bedehusmiljøet i Tananger, og særleg innan musikklaget, som han har stor glede av å vera med i.

– Deter ein triveleg gjeng som har mykje artig saman. Dei fleste er i alderen 45–60 år, og har halde saman i over tjue år. Likevel var det aldri vanskeleg å få innpass i miljøet, fortel han.

Bygging som hobby

No har dei eige hus, men Selseng har ikkje bygd sjølv denne gongen.

– Me kjøpte huset i Tananger, men huset me hadde i Sogndal teikna og bygde eg meir eller mindre på eiga hand. Eg har alltid likt å teikna og byggja bustadhus og næringsbygg, og har hatt mykje slikt engasjement i tillegg til dei faste jobbane. No blir det ikkje så mykje lenger, for det tek altfor mykje tid, meiner han.

Også her veit han nok kva han snakkar om. Frå 1978 til 86 var han til dømes på frivillig basis byggjeleiar for Norsk Luthersk Misjonssamband sin vidaregåande skule i Balestrand. Den økonomisk ramma var på 35 millionar kroner. Han hadde også budsjettstyring og oppsyn med rekneskap og budsjett for prosjektet.

Friluftsmann

Når Hilmar Selseng no synes å ha ønskje om å setja ned tempoet litt, er det kanskje for å få meir tid til lengre fotturar, skiturar, slalåmutflukter og annan friluftaktivitet.

– Eg spelte i yngre år hobby-fotball. Eg kunne godt tenkja meg å halda fram med fotball, til dømes i bedriftsidrettslaget i vegvesenet. Men i den siste kampen eg spelte, sleit eg av nokre leddbånd i ein ankel, og eg bør nok halda meg unna fotball på grunn av denne skaden, seier han.

Han og familien har også ei hytte i Sogndal, dit dei reiser to til seks gonger årleg. Der ligg tilhøva godt til rette for mykje turgåing og frisk luft.



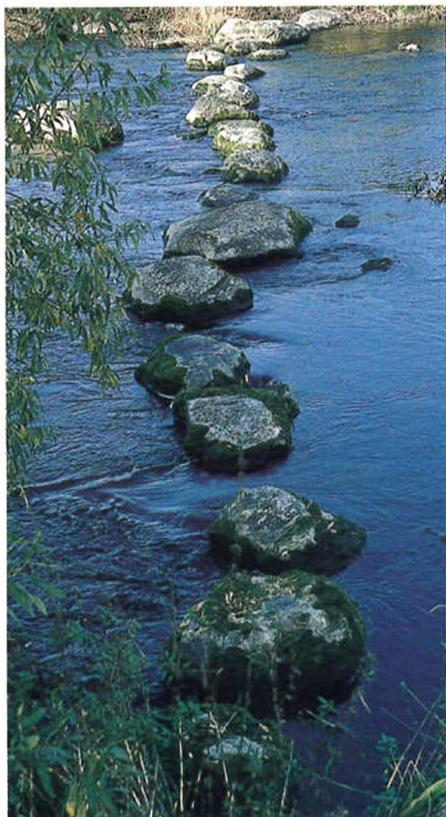
FOTO: BIRGIT HOILAND GUDMESTAD



Hjallar bru på Mosterøy.
Brua ble revet i 1898.

FOTO: STATENS VEGVESEN ROGALAND

Bruer i STEIN



Gangsteiner ved Øksnavad i Klepp, som var en del av den gamle Prestvegen.

TEKST: SVEIN MAGNE OLSEN
FOTO: TORSTEIN REIN-LARSEN

Når man begynte å bygge veger og bruer, er det ingen som vet.

Vegnettet utviklet seg gradvis og alt fra slutten av bronsealderen (500 f. Kr.) var det etablert enkelte faste vegtraseer som gradvis ble ryddet og forbedret med tanke på transport til fots eller til hest. Det å forsere bekker, elver og sund ble tidlig spesielle utfordringer for dem som skulle ferdes landverts. Et gammelt uttrykk, *å brue*, er knyttet til at man la flate steiner, einerkvister eller lyng i våte partier slik at det skulle bli lettere å ta seg fram. I enkelte områder på Vestlandet og i Trøndelag bygde man også *kavlebruer*. Man la stokker som lange sammenhengende flåter over myrer. Slike bruer finnes også i Rogaland, men mest utbredt var de i Trøndelag, hvor man finner kilometervis med slike kavleveier. De eldste er kjent fra Møre og Romsdal og er fra ca 600 e. Kr.

Gangsteiner

Gangsteiner er også slike forspill for tradisjonelle bruer. Man la ut store steiner på tvers av grunne elver eller sund slik at man kunne komme tørrskodd over til fots, hesten måtte vade over. Gangsteiner var mye brukt på Island og Færøyene. Det er også funnet ca ti forekomster i Danmark og et mindre antall i Nord-Tyskland og på De britiske øyer. Det er interessant at Rogaland er det området i Norge hvor vi finner flest forekomster, kanskje ca 20, hvorav litt mer enn halvparten er bevart.

Slike innretninger som her er nevnt var nok i bruk før landsdelslovene kom ca 8–900 e. Kr. I Gulatingsloven er således bruer og brubygging nevnt, noe som nok viser tilbake til slike innretninger som skulle lette ferdselen på tvers av vassfar.

Det er heller ikke usannsynlig at man alt før eller i vikingtida bygde bruer. Det kunne være enkle mastebruer av tre eller klopper/steinhellebruer.

Første spor fra Sokndal

Det første sikre spor etter bygde bruer i Rogaland er Eik-steinen, en runestein som ble funnet i elva Sokna like øst for prestegården på Hauge i Sokndal. Inskripsjonen på runesteiner er tolket slik: «*Sakse gjorde denne brua for å oppnå Guds godvilje for si mors sjel, Turid*».

Arkeologen som tolket runeinnskiften mener å kunne fastslå at man her snakker om en bru med luftspenn, dvs. en konstruksjon som vi med dagens språk vil kalle en bru. Denne brua kan skrive seg fra 1000–1050 e. Kr. og er foreløpig det eldste sikre minne om bygde bruer i Norge.

Hjallar bru på Mosterøy

I mange bøker er Hjallar bru på Mosterøy nevnt som den eldste brua i Norge. Dette var en steinhellebru med utkragede landkar, hvor noen kaller konstruksjonen for et *falskt hvelv*. Tidligere var det tradisjon å knytte denne brua til Harald Hårfagre og kongsgården hans der hvor Utstein kloster ligger. Nyere forskning mener imidlertid å kunne fastslå at brua er yngre. Det er mer sannsynlig at den er bygd en gang sent i middelalderen. Det vi likevel kan slå fast er at den eldste byggemåten når det gjaldt å bygge bruer i stein er de såkalte *steinhellebruene* eller *huldikebruene*. Disse ble mye brukt både på skrøpelige rideveger og senere på kjøreveier helt fram til etter siste hundreårsskiftet. Vi har bruer med bare ett spenn og vi har bruer med mer enn 20 lysåpninger.

Terland klopp i Eigersund

Terland klopp i Eigersund er Nord-Europas største steinhellebru med 21 lysåpninger. Den er sannsynligvis bygd i siste halvdel av 1700-tallet, men forbedret flere ganger siden. Brua er så særegen og den er betraktet som et så verdifullt kulturminne at Riksantikvaren har foreslått den tatt inn på Unesco sin liste over verdenskjente kulturminner!

Steinhellebruene hadde sine begrensninger knyttet til spennvidden. Selv med gode, tilhogde dekkheller, kunne lysåpningen sjelden gjøres lengre enn 3–4 m. Skulle man over brede og dype vassfar var denne konstruksjonen lite egnet. Videre har steinhellene klare be-

grensninger når det gjelder bæreevne. Når biltrafikken kom, like etter siste århundreskiftet, ble mange steinhellebruer for svake og måtte erstattes av jernbjelkebruer eller senere av betongbruer.

Steinhvelvbruene

Lengresør i Europa, og også i England, hadde man nyttet andre konstruksjoner bygd i stein alt i Romertiden. Man bygde *steinhvelvbruer*. Byggemåten var nok kjent i Norge i middelalderen, men det er først på 1600-tallet at vi finner den brukt i brubygging. Sannsynligvis var det tyske bergverksfolk som var pionerene bak steinhvelvbruene. De bygde slike bruer på den første kjørevegen knyttet til sølvgruvene i Kongsberg. Den eldste steinhvelvbrua i Rogaland, som er kjent og bevart, er Litlå klopp på Stapnes i Eigersund. Det er en liten bru med lysåpning på ca 3,0 m bygd av naturstein (ikke tilhogd stein). Fra midten av 1800-tallet ble denne byggemåten dominerende i vårt fylke. Mange ble bygd i forbindelsen med framføringen av den første kjørevegen; Den Vestlandske Hovedvei. Utviklingen gikk i retning av bruk av tilhogd

stein, større spenn, bruk av mørtel i fugene og mer smekre konstruksjoner.

Bevaringsverdige steinbruer

I Rogaland har vi ca 50 bevaringsverdige steinbruer, hvor flesteparten er steinhvelvbruer. Det er spesielt at vi også har bruer med flere hvelv og bruer hvor man har kombinert hvelv og huldike (steinhellebruer). Et fint eksempel på det siste er Skjæveland bru som har 4 hvelv og 6 huldiker.

I vårt fylke kan vi dessuten følge utviklingen innen denne byggeskikken fra den enkle Litlå klopp til den mer avanserte Rage bru som ble bygd i 1900. Den største steinhvelvbrua i Norge er Skodjestraumen bru i Møre og Romsdal, bygd i 1922. Den har en spennvidde på hele 59 m.

Byggeskikken ble avløst av stål og betong tidlig i dette århundre og gikk helt ut av bruk på offentlige vegger før siste verdenskrig. Det er således spennende at man på ny har vurdert og faktisk bygd en ny hvelvbru i stein, Åros bru. Selv om innslaget av armert betong i denne brua er stort, så fremstår den likevel som en steinhvelvbru etter gammel tradisjon.



Terland klopp i Eigersund. Brua er mer enn 60 meter lang og har 21 lysåpninger.



Rage bru i Gjesdal ble bygd for snart 100 år siden, i 1900.

Nyvald fylkesordfører Roald Bergsaker sette av tid til ein prat midt i tøffe budsjettforhandlingar. Valkampen var over og han ville ikkje dela ut lovnader. Men ein ting var han sikker på: – Det står dårleg til på mange fylkesveggar. Det vil vera eit smerteleg nederlag om me må nedklassifisera eller stengja nokon av dei.

Slak høgresving på fylkesveg

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

Bergsaker veit kva han snakkar om. Han køyrer 35 000 kilometer i året, og har vore nesten over alt i fylket vårt. Det einaste som manglar er eit besøk på Utsira, og dessutan har han vore berre ei gong på Finnøy. Men det skal han snart gjera noko med. I løpet av 2000 har han sett seg som mål å besøka alle kommunane i Rogaland og snakka med samtlege ordførarar og rådmenn. Samstundes vil han få gleda av personleg å prøvekøyra nokre hundre kilometer med elendige fylkesveggar.

Jærbu frå Sandnes

Roald Bergsaker seier «okka fylke» og røper dermed at han har røter sør for Håelva. Han budde på Brusand på Jæren til han var ti år. Då flytta foreldra hans til Sandnes, mellom anna for at vesle Roald skulle få ein god skulegang. Sidan har Roald Bergsaker budd på Sandnes, bortsett frå då han gjorde militærteneste og i studietida.

Den nye fylkesordføraren er adjunkt med historie, tysk og kroppsøving i fagkrinsen, men dei siste åra har han vore direktør i Forus Industritomteselskap. Han har hatt høg profil i fylkeslandbruksstyret og vore formann i Jæren utviklingselskap. Han har vore, og seier han skal halda fram med å

vera, formann for Høgsfjordbruene og ihuga talsmann for Høgsfjordrøyret. No skal han også vera ein samlande figur for heile Rogaland.

– Eg er van med interkommunalt samarbeid frå tidlegare verv. Og sjølv om eg førebels kjenner sørfylket best, aktar eg å gjera meg vel kjent med nordfylket i løpet av det komande året.

– Uklart alternativ

Bergsaker representerer Høgre, og partiet Høgre går inn for nedlegging av fylkeskommunane som administrative einingar. Korleis kjennest det å vera leiari for eit organ hans eige parti meiner det ikkje er bruk for?

– Det er rett at Høgre både sentralt og lokalt har vedteke å leggja ned fylkeskommunane. Men eg tykkjer ikkje at me har vore flinke nok til å peika på alternativ. Ei høgare grad av sentralisering er ikkje ønskeleg. Det kunne vore aktuelt å samla administrasjonen i større regionar, men då trur eg det ville bli ei omfattande endring der også kommunegrensar ville bli flytta på. Og så lenge fylkeskommunen eksisterer, vil Høgre søkja posisjonar der. Eg arbeider for at me skal kunna utføra oppgåvene best mogleg; innanfor skule, sjukehus, vegar, kultur og alle dei andre områda der fylkeskommunen har oppgåver. Me vil ikkje på nokon måte sabotera fylket, seier Roald Bergsaker.



FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Likevel vil eg ikkje på død og liv forsvare denne organisasjonsforma. Vidareutviklinga av organsiasjonen er ein evigvarande prosess. Men dersom oppgåvene skulle sentraliserast, ser eg ikkje at det er meir å pengar å henta på statleg nivå, legg han til.

Han håpar at budsjettarbeidet som dei no er inne i skal føra til at dei finn fram til måtar å effektivisera fylkeskommunen på. Effektiviseringsarbeidet i vegvesenet følgjer han interessert med på, og vågar seg også fram på med eit aldri så lite råd til etaten:

– Den beste måten å rasjonalisera vegvesenet på, er å konkurransutsetja alle ledd. Dermed kan de få stadfesta at det er vegvesenet som kan gjera jobben på den mest rasjonelle måten for samfunnet.

Roald Bergsaker fryktar at dersom fylkeskommunen som organisasjon skal avviklast, så vil det føra til sentralisering og dermed mindre folkestyre. Den utviklinga ønskjer han ikkje:

– Sjå berre fylkesmannsembetet og administrasjonen rundt det. Her er det ingen folkevalde kontrollørar, og der-

med naturleg nok mindre demokratisk kontroll. Eg foretrekkjer den direkte innverknaden som politikarane har på dei områda der fylkeskommunen har ansvar.

– Gje verda røyrbuer

Fylkesordføraren har markert seg sterkt i samferdslesaker – ikkje minst som forkjempar og formann for Høgstfjordbruene A/S. Han gløder for Høgstfjordrøyret og for fastlandssamband for Ryfylke.

– Eg trur det er eit sterkt engasjement for dette hjå alle dei som har eit forhold til Høgstfjorden, slik som eg har. No har me grunnlag for å gjera eit vedtak, men jobben er ikkje gjort før me har den endelege avgjerda om å starta bygginga av røyret.

Regionalutviklinga i Ryfylke er heilt avhenging av at Ryfylke og Jæren blir bunde saman utan ferje. Samstundes er også teknologien i dette viktig. Røyrbuer kan bli eit alternativt produkt for off-shore industrien, og element til røyrbuer kan transporterast over heile verda, ivrar han.

Ikkje på skothald

Fylkesordføraren arbeider altså for at me skal kunna køyra eigen bil over, under eller i Høgstfjorden og sleppa unna ferjer. Ettersom han sjølv køyrer 35 000 kilometer i året, er han kanskje ikkje den flittigaste brukaren av kollektive transportmiddel?

– Neei. Offentlege transportmiddel er heilt håplause til mitt bruk. Eg ville ikkje rekke over det eg skulle om eg ikkje kunne køyra sjølv, seier han. Han har hytte på Lindesnes, og køyrer dermed mykje bil i privat ærend òg. Tidlegare brukte han mykje sykkel. Han var på u-landslaget i sykling, og har også vore aktiv i friidrett og fotball. Friidrettskarrieren tok han heilt til topps – på fylkesnivå. No har han slutta å springa, sykkel er bytta ut med bil og Roald Bergsaker spelar i staden tennis eit par gonger i veka. Dessutan går han på jakt.

– Eg jaktar på alt som er lovleg; rype, reinsdyr, elg... Men i år har det ikkje vorte noko på meg, eg kom ikkje på skothald. Eg såg ikkje elgen før han var dau.

Fylkespolitisk leiar for samferdsel

– Eg er veldig motivert for oppgåva og gler meg til å arbeida meir med samferdsel, seier Ola Steensnæs. Han er nyvald leiar for eit saksområde han kjenner godt. I åtte av 12 år som fylkespolitikar har han vore nestleiar i samferdselsstyret i fylket.

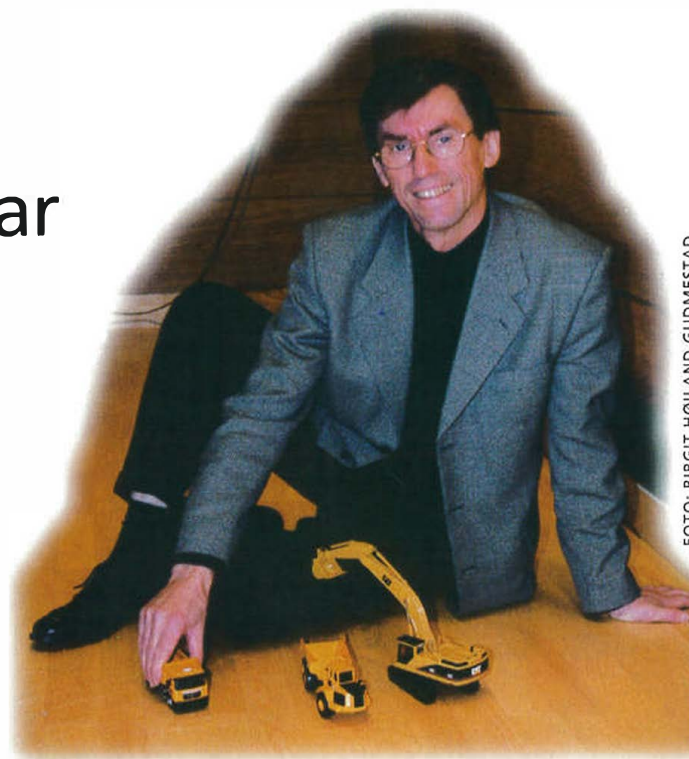


FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

TEKST: HARALD SEL

Han var kandidat til fylkesordførarvervet. Så tok kreftene slutt, etter mange års hardt arbeid som politikar og som avdelingsleiar på Skeisvang videregående skole i Haugesund. I innspurten av valkampen var han utsliten. – Eg møtte veggen. Eg måtte motvillig innrømme at eg som 57 åring ikkje har dei same kreftene som då eg var 25, seier han.

Prioritering

Nå er han tilbake med nye krefter, og politisk skal han konsentrera seg om samferdsel. Han er ikkje med i fylkesutvalet og han har heller ikkje andre viktige politiske verv. Men han slår fast at leiarvervet i utval for samferdsel er så omfattande og arbeidskrevande at han ikkje kan rekna med å liggja på latsida. Dessutan skal han framleis ha to arbeidsdagar i veka ved Skeisvang videregående skole.

– Eg tenkte meg vel om før eg sa ja til å bli leiar i utval for samferdsel, seier Ola Steensnæs.

– Politikk er interessant og utfordrande,

men blir ein for oppslukt kan det ha sin pris. Livet har mange verdier, som ein lett kan gløyma i ein hektisk kvardag. Kanskje må ein først ha møtt veggen, før ein blir klok nok til å prioritera. Verdier som betyr mykje blir lett forsømde når ein har eit hektisk liv, seier han.

Familie

Når Ola Steensnæs snakkar om verdier kjem han stadig tilbake til familien. Mens han studerte i Oslo traff han Ingjerd frå Ørsta på Sunnmøre. Nå har dei vore gifte i 30 år og har tre vaksne barn. Og dei har eit barnebarn, seks år gamle Stine.

– Det er noko rart og stort med barnebarn. Eg har eit nært og varmt forhold til Stine. Verdier som har løfta meg fram i det politiske arbeidet, blir på ein måte verkeleggjort gjennom henne.

Samferdsel og trivsel

På fylkesplan hadde Ola Steensnæs sine første verv som nestleiar i to år og seinare som leiar i Rogaland Kr.f. frå 1981 til 1987. Første perioden i fylkestinget, frå 1987 til 1991, var han medlem av helseutvalet. I 1991 fekk han spørsmål om å bli nestleiar i utval for samferdsel.

– Eg hadde meir lyst på opplæring eller kultur. Eg trudde samferdsel var noko teknisk og tørt. Men eg oppdaga fort at samferdsel for svært mange er avgjerande for trivsel og velvære, seier Steensnæs. Som eksempel nemner han Frafjordvegen, eit prosjekt som har engasjert han sterkt.

– Første møtet med foreldre frå Frafjord gjorde inntrykk. Seinare, når Frafjordvegen var tema, såg eg dei for meg når dei sat heime og fylgde skulebussen med augo, redde for at det kunne skje ei ulykke med dramatiske fylgjer.

Salderingspost

– Korleis er det å vera samferdselspolitikar når oppgåvene er mange og midlane til å løysa dei er små?

– Det er ikkje lett. Fylkeskommunen har mange oppgåver å løysa og samferdsel har blitt ein salderingspost.

Eg har slåss og eg vil halda fram med å slåss for meir pengar til samferdsel. Opprusting av fylkesvegane er for eksempel ei utfordring me må ta på alvor. Dette er ikkje minst ei viktig sak for næringslivet i distrikta.

Kollektivtrafikk og privatbil

Ola Steensnæs er opptatt av å demma opp for privatbilismen og leggja tilhøva

Utval for samferdsel 1999–2003

I tillegg til leiaren, Ola Steensnæs, Haugesund (KrF), er desse medlemmer av utval for samferdsel i perioden 1999–2003:

FOTO: BÅRD ASLE NORDBO



Tor Ytre-Arne (V)
Stavanger, Nestleiar



Asbjørn Lindquist (Ap)
Gjesdal

betre til rette for kollektive reisemåtar. Han er glad for at både Transportplan for Nord-Jæren og Transportplan for Nord-Rogaland legg opp til at det skal løyvast meir pengar til driftstiltak for kollektivtrafikken. Steensnæs er heller ikkje framand for restriktive tiltak for å avgrensa privatbilbruken.

Vegprising, parkeringsrestriksjonar i byområda og stenging av vegar og gater for gjennomkjøring ser han på som aktuelle tiltak.

Røyrbru

– Kor tid vil Ryfylke få fastlandssamband og blir det i så fall ei røyrbru som skal binda saman Ryfylke og Nord-Jæren?

– Eg har vore skeptisk til røyrbrua. Eg ser behovet for fastlandssamband men er skeptisk til prisen. Høgsfjord-prosjektet vil krevja store ressursar, slik at det kan bli lite til andre prosjekt, meiner Ola Steensnæs. Han meiner elles at Ryfylke i ein del år har vore budsjettvinnaren på samferdsels-sektoren.

– Også sør- og nord-fylket har store behov. Dessutan trengs det også ei opprusting av Ryfylkevegen, seier den nye leiaren i utval for samferdsel i Rogaland.



Hildborg F. Saltvik (Ap)
Karmøy



Lars L. Skretting (Ap)
Hå



Pål Morten Borgli (Frp)
Sandnes



Anita Egeli (Frp)
Randaberg



Ola Ingvaldstad (Frp)
Hjelmeland



Terje Friestad (H)
Karmøy



Jan Mikal Hanasand (H)
Rennesøy



Liv Todnem (H)
Gjesdal



Marianne Torp (H)
Stavanger



Wenche Paulsen (KrF)
Time



Mari Liknes (Sp)
Klepp

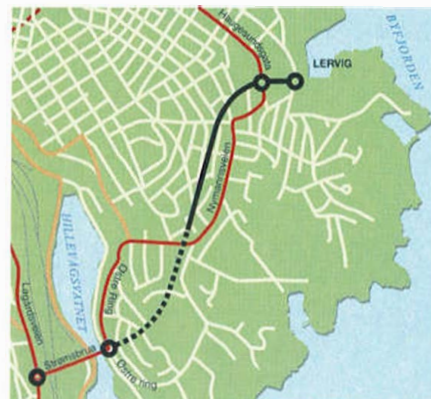


Bjarte Hetland (SV)
Stavanger

STORHAUGTUNNELEN:

Raskere framdrift i høst

Storhaugtunnelen gjennom bydelen Storhaug i Stavanger skal etter planen være 650 meter ved årsskiftet. Framdrifta er rundt 35 meter i uka, og om tidsskjemaet holder skal gjennomslaget i den 1260 meter lange tunnelen komme i juni neste år. Steinmassene fra tunnelen blir nå dumpet i sjøen i Lervig.



Steinmasser fra tunnelen som har ligget lagret på land i Lervig blir nå frakta ut med lekter og deponert i sjøen.

TEKST OG FOTO:
BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Ei framdrift på 35 meter i uka, slik vi har nå, er det normale når vi har tunnelarbeid i to skift. Det gikk saktere i begynnelsen fordi vi da hadde lite fjell over tunnelen og måtte drive omfattende tettningsarbeid etter hvert som vi arbeidet oss innover. Nå har vi mellom 18 og 30 meter fjelloverdekning, og jordmasser over der igjen. Derfor kan arbeidet gå fortere nå, sier prosjektleder Øivind Kommedal.

Bulder og brak og godt humør

Det kan være vanskelig å forutse hvordan rystelser og bråk forplanter seg gjennom grunnen. Fjellet er ikke ensarta, og sprekker i fjellet kan lede rystelsene i uventede retninger. Derfor kan beboerne på Storhaug oppleve anleggsperioden svært ulikt – og uventet. I noen tilfeller merkes arbeidet tydeligere hos naboen hundre meter unna, enn hos den som bor rett over.

Inntrykket er at de fleste beboerne tar det sporty – og gleder seg til tunnelen er ferdig og kan ta unna gjennomgangs- trafikken over Storhaug. Målestasjoner langs traseen kontrollerer at rystelsene ingen steder overskrider den grensa som normalt gjelder for slike arbeider.

Tett tunnel

Den første krevende tunneletappen gikk parallelt med et myrlendt område. Her måtte det et omfattende tettningsarbeid til for å hindre grunnvann fra å trenge inn i tunnelen, og samtidig måtte grunnvannsnivået overvåkes. Storhaugtunnelen er nå faktisk tettere enn det som er vanlig i en tunnel. Det må den være, fordi et normalt innslag av fuktighet kunne påvirket grunnvannsnivået, noe som i sin tur kunne føre til setningsskader på bygninger. Alt dette er unngått, tunnelen er tett og det er ingen endringer i grunnvannstanden.

Storhaugstein blir nytt land

Statens vegvesen har valgt å drive tunnelen fra en side. Det er ingen tekniske grunner for ikke å drive fra begge ender og møtes på midten, dette er en vanlig måte å arbeide på. Men dersom det skulle drives fra begge sider måtte massen som blir sprengt ut fraktes på store lastebiler og dumpere tvers gjennom bydelen, og dette hadde vært en stor ulempe for beboerne og den øvrige trafikken.

– Stavanger kommune har kjøpt steinmassene av oss, og de blir dumpet i sjøen i Lervig. Her skal en del av massen danne grunnen under et nytt ut-

byggingsområde. Vi fikk utslippsløve under forutsetning av at vi la en 16000 kvadratmeter stor polyesterduk på sjøbotnen før vi begynte å kjøre på masse. Dette måtte vi gjøre fordi sjøbotnen er forurenset, og dersom vi tippet steinen rett uti kunne den gamle forurensingen virvles opp, forklarer byggeleder Odd Magnar Nerland på Storhauganlegget

Dykkere la polyesterduken på plass i oktober, og 2. november ble den første steinen fraktet ut med lekter og lagt forsiktig oppå. Seinere kan massen kjøres ut og dumpes fra land. Det er også etablert målestasjoner som skal ha oppsyn med den gamle forurensningen på stedet.



Dykkerne Erik Vrålstad, Eivind Karlsen og Dan Pettersen fra Oslo fikk seg noen arbeidssøker 18 meter under havflata da de tok på seg oppdraget med å legge ut 16000 kvadratmeter polyesterduk for vegvesenet.



DEN STORE PRISEN

AV KOLBJØRN HAUGE

Eg strekte meg på sofaen, hadde visst duppa av nokre minutt. Kikka på klokka, berre ein liten halvtime til tippekampen starta. Eg gledde meg til det. Eg treivst i grunnen bra med å vera åleine nokre dagar, sjølv om det blei så som så med middagsmaten når sambuaren min var på jentetur til Kypros. Neste laurdag ville ho vera tilbake. Eg gledde meg til det òg. Ho hadde snakka ein del om at me kanskje burde gjera det papirfast ein gong før tusenårsskiftet, men eg var ikkje så sikker på om det var rette løysinga. Det var vanskeleg å bestemme seg, gi heilt slepp på den fridommen som låg i eit uforpliktande samliv. Då ringde telefonen. Eg reiste meg frå sofaen og tok røyret.

– Dette er Per Gunnar. Takk for sist du. Eg helsa fjågt tilbake, minstest helga me hadde vore saman då Viking spela rundekamp i Skien. Etter ein del tørr-

prat om vêr og vind og saker som hadde hendt sidan sist me hadde kontakt, blei tonen brått ein annan. Per Gunnar begynte å kremta og hosta inn i røyret, og så sa han brått:

– Er Anja heime?

– Nei, ho og nokre venninner er på ferietur til Kypros.

– Å, det var godt. Eg veit ikkje om du vil lika det eg no har å fortelja.

– Ikkje så godt å seia før eg har høyrst det.

– Eg var i Ålesund for nokre veker sidan. Tok inn på hotell der. Du var vel på Wembley og såg cupfinalen den helga, tenkjer eg. Og veit du kven eg såg?

– Nei.

– Anja. Saman med Odd Leif, kameraten din.

– Tøys. Anja var i Steinkjer og besøkte mor si.

– Det veit ikkje eg noko om. Ho var i

alle fall på hotellet saman med kameraten din den laurdagskvelden. Og det var ikkje noko tilfeldig møte, såpass skjøna eg av måten dei oppførte seg på.

– Og du er ganske sikker på at det var Anja og Odd Leif du såg?

– Javisst, ingen tvil. Men dei såg ikkje meg.

Eg braut kontakten utan å helsa farvel eingong. Klaska røyret hardt på og begynte å driva rundt i stova. Tippekampen var brått blitt heilt uinteressant. Tankane rasa rundt i hovudet – kva skulle eg gjera? Ta kontakt med Odd Leif og skvære opp med ein gong. Eller kanskje heller ta ein telefon til hotellet der nede på Kypros og seie frå at Anja var lite velkommen tilbake til mitt hus når sydenturen var over? Eg hadde alt funne fram lappen med telefonnummeret då eg stansa opp. Stod og kikka ut vindauga ei lang stund. Det supregna der ute. Så bestemte eg meg – Odd Leif først. Og slikt skulle vera kamerat!

Eg fann fram gummistøvlane og den lysegrøne regnfrakken me hadde kjøpt då me var i Amsterdam i fjor haust. Me var blitt overraska av eit ilttert regnvêr ein dag me var ute på byen og måtte ta til takke med det første og billigaste me fann. Det var blitt ein del fleip borte på kontoret eit par gonger då eg troppa opp i plagget med den forunderlege sjølvlysande grønfargen. Men eg hadde ikkje brydd seg så mykje, frakken heldt vatnet ute og var behageleg å ha på. Eg tok det rare plagget på meg, slo hetta over hovudet og gjekk ut i plaskregnet. Stega fram og tilbake på tunet ei heil stund. Trong å klara tankane mine i friskt regnvêr før eg tok kontakt med kameraten min og sa det eg måtte seia.

Odd Leif låg på kne på ei sekkefille og dreiv og jekka opp bilen då eg kom inn i garasjen.

– Du her? smilte han og kikka opp.

– Ser ikkje du på tippekampen, då? Eg trudde ikkje noko kunne få deg bort frå skjermen når Manchester United og Liverpool barkar saman? Eller var det Newcastle dei skulle banka denne gongen?

Forts. neste side



Så tagde han brått, såg nok på ansiktet mitt at det måtte vera noko anna enn Man U eg var opptatt av.

– Er det noko gale? spurde han.

– Eg fekk ei telefonoppringing nettopp, sa eg og såg rett på han med harde augo.

– Javel? Er det noko alvorleg?

– Hald kjeft!

Odd Leif løfta hovudet og såg forundra på meg.

– Kva er det du seier?

– Eg seier hald kjeft! Nokon hadde sett deg og Anja på hotell i Ålesund den helga eg var i London. Har du ei god forklaring på det? Ho skulle til Steinkjer og sjå om familien, sa ho til meg, og så har altså de nytta høvet til å reisa på hotell saman. Er dette sant, eller – ?

Odd Leif løyste jekksveiven og retta seg opp. Dette var nok alvorlegare ærend enn han hadde venta seg. Han kremta nokre gonger før han svara.

– Tja, det nyttar vel lite å nekta dersom nokon har sett oss.

– At du kunne – . Me som – me som har vore – . Eg stotra og stamma og var mest på gråten.

Ein skeiv flir flagra over ansiktet til

kameraten min.

– Du er vel ikkje så englerein, du heller, når du tenkjer etter? sa han. – Du hugsar vel då me var i Kristiansand i fjor haust? Og kva trur du det er ho driv med nede på Kypros, den jenta di? Eg skal seia deg at – .

Det var noko som rasa saman inne i hovudet mitt, alle fornuftige tankar forsvann ut i lufta på ein måte. På ein blunk var eg over han, reiv jekksveiven or nevene hans og slo han i hovudet så han seig i kne. Eg slo og slo i blodsinne til han låg stille og livlaus nede på golvet.

Brått sleppte sinnet. Eg stod med jekksveiven i handa og blei klar over at eg hadde gjort noko forferdeleg gale. Kor sterkt var han skada han, tru? Kanskje han måtte ha hjelp straks? Eg la meg på kne og tørka litt blod av panna hans med sekkefilla. Kjende etter liv og puls, men kunne ikkje merka nokon ting. Absolutt ingen ting! Han måtte vera død!

Eg reiste meg opp og stod og såg forvirra rundt i garasjen ei stund. Mest utan å merka kva eg sjølv gjorde, tok eg av meg regnfrakken og la over han.

Så gjekk eg bort og sette meg på ein kasse som stod innarst ved veggen. Kva i all verda skulle eg finna på no?

Overingeniør Bjørn Alsaker og landskapsarkitekt Terje Børsheim steig ut or bilen og kikka ei stund på mannen som dreiv og murte støttemuren på det nye veganlegget. Vurderte svingen og muren og terrenget rundt. Jau, det skulle ikkje undre dei om vegkontoret stakk av med prisen for det vakraste veganlegget i landet denne gongen òg. Overingeniøren gjekk bort til muraren og gjorde teikn at han skulle stansa.

– Er ikkje Odd Leif her i dag?

– Nei. Han skulle fiksa på bilen med helga, sa han til meg på fredag, hadde hatt trøbbel med bremsene. Han var ikkje sikker på om han blei ferdig til i dag, så me hadde avtale om at me skulle ta kontakt slik at eg kunne svinta innom og henta han når eg kjørte på arbeid i dag. Men han har ikkje ringt, og han svara ikkje i telefonen då eg prøvde å kalla han opp. Han var heller ikkje heime i dag tidleg då eg kjørte bortom for å høyra kva det blei til. Huset var låst og lukka, og bilen stod



oppjekka i garasjen.

– Og du har inga peiling på kva han steller med?

– Eg trur rett og slett han må vera bortreist. Han har snakka litt om å dra på fisketur innover heiane saman med ein kamerat også, men det var rart at han ikkje sa frå til meg at han ville ta fri. Eg har prøvd mobilen hans òg, men når ikkje fram.

Alsaker snudde seg til Børsheim.

– Me får høyra om ikkje Erik Fjermestad kan ta seg ei økt på maskinen eit par dagar. Han har sikkert ikkje noko mot å få prøva seg. Det hastar med å gjera dette ferdig, veit du.

Børsheim nikka. Alsaker kikka opp på maskinføraren.

– Du får melda frå i kveld eller i morgon tidleg om du har høyrte noko til kompanjongen din. Me skal prøva å skaffa deg ein frå trafikkstasjonen på Mariero til hjelp i dag og i morgon om ikkje Odd Leif kjem tilbake. Er det greitt? Mannen berre nikka og gjorde klar til å starta opp arbeidet igjen.

– Problemet er at eg ikkje veit kva turkameraten hans heiter heller, sa han.

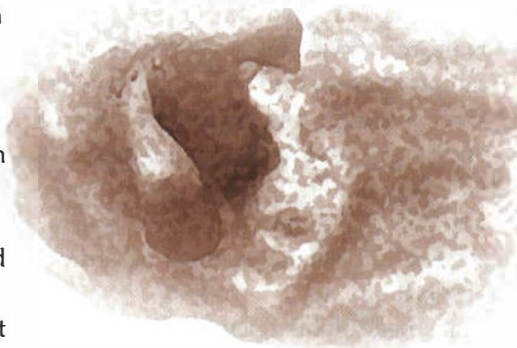
– Men Odd Leif har ein bror i Hauge-

sund. Han heiter Arne, trur eg, kanskje han veit noko meir. Du får spørja på kontoret om nokon der har kjennskap til det.

Han starta opp maskinen igjen og begynte å lirka på plass den steinen han hadde funne fram. Han kunne dette, det visste han, og både overingeniøren og arkitekten var imponert over den praktiske fagkunnskapen han demonstrerte. Dei to sjefane blei ståande ei stund og vurdere anlegget. Alsaker hadde ei kjensle av at det var noko som ikkje var heilt rett med den muren. Noko som hadde med oversikt og trygg trafikk å gjera, men han kunne ikkje setja fingeren akkurat på kva det var. Vel, han fekk tenkja på det ei stund og diskutera saka med arkitekten og dei andre når dei kom tilbake til kontoret før dei eventuelt tok avgjerd om endringar.

Dei steig inn i bilen igjen og kjørte, men Alsaker hadde ei rynke i ansiktet som sa frå om at idekverna inne i hovudet hans gjekk på høgt gir.

Bjørn Alsaker låg i senga og stirte ut i det halvmørke rommet med tørre augo. Kikka ut i den lyse førsommarnatta og fekk ikkje sova.



Det var veganlegget der ute han tenkte på, og han fekk ikkje fred. Det var noko med den muren han ikkje lika. Noko med sikten og oversynet for trafikanthane. Det hadde sett så greitt ut på teikningane, men no var han ikkje så sikker lenger. Kanskje indre delen av muren rett og slett burde fjernast? Men då ville sikkert kurven innover bli uharmonisk i forhold til terrenget rundt, og då var han inne på arkitekten sitt område. Den digre flyttblokka ute i vatnet ville kanskje forstyrra balansen

mellom natur og kultur om muren fekk ei anna utforming, og måtte vel ha motvekt på ein eller annan måte? Det var enno tid å gjera noko slik at heilskapsinntrykket blei perfekt både estetisk og praktisk, men då måtte Børsheim inn i biletet straks. I morgon den dag. Tankane myldra i hovudet på han, den eine ideen avløyste den andre. Brått slo det ned i han som eit lyn. Brått stod det klinkande klårt for han kva som burde gjerast. Best å reisa ut og kikka på sakene med ein gong, slik at han var skikkeleg førebudd når han måtte leggja planen fram for Børsheim.

Han bykste opp or senga og kasta på seg klede. Kona glippa med søvnige augo og kikka opp på han.

– Kor har du vore?

– Ingen stad. Eg skal berre ut på veganlegget ein tur.

– Er det morgon alt?

– Neidå. Eg kom berre på noko eg ville sjå på. Legg deg til å sova igjen, du.

Kona snudde seg i senga og drog dyna opp over skuldrene, såg ut til å vera van med at mannen kunne oppføra seg slik. Han sprang ned og sette seg inn i bilen. Vel framme på veganlegget kjørte han forbi muren fleire gonger og prøvde å førestilla seg korleis endringa ville verka. Til slutt fann han fram nokre store lekter og kilte dei fast mellom steinane slik at dei stod loddrett opp. Flytte på dei fleire gonger slik at dei fekk ulik avstand og vinkel.

Tok så bilen og kjørte forbi frå begge sider ein gong til, såg på arrangementet frå ulike vinklar. Til slutt rigga han ned listene igjen, la markeringssteinar der dei hadde stått og såg på klokka. Like godt å gå på kontoret med ein gong. Det var snart morgon, og han visste at han ville ikkje få sova før han hadde diskutert planen med arkitekten og byggeleiaren.

Dei stod og kikka på muren og diskuterte ei stund. Men til slutt var dei samde, alle tre. To-tre meter av muren bort og ei lita treklynge i staden, det ville både gi betre sikt, mjuka opp anlegget og laga ein liten spenning som markerte veganlegget og landskapet rundt på ein positiv måte.

Forts. neste side



FOTO: BJARNE GILLICHSEN

Minnestein ved E 39 i Lund:

Tragedie i Heskestad for 75 år sidan

Den 5. oktober 1924 skjedde den verste ulykka som har råka bygda Heskestad. Seks ungdommar drukna i Hovsvatnet. Fem av dei var frå garden Drange. På dagen 75 år etter ulykka avduka ordførar Tore Tagholt ein minnestein ved E 39, tett ved ulykkesstaden.

TEKST: LARS EIDE

Dette er det ein veit om forholda rundt ulykka: Det skulle vera basar, som var jamgodt med fest i gamle dagar, på Eik i Hovsherad. Dit ville dei seks ungdommane. Dei hadde tinga seg båt på Skjeggstad, for å ro over vatnet på det smalaste partiet. Då dei kom til staden og skulle ro over, hadde andre teke den båten dei skulle hatt. Difor blei ein gammal pram skyvd frå land. Om lag 50 meter frå land på Hovsheradsida gjekk prammen rundt. Alle seks omkom.

Mista fire barn

Då dei unge ikkje kom attende til Drange, reiste Theodor Drange ut på leiting. Han var far til fire av dei som

hadde lagt i veg. Då han kom til Skjeggstad, fann han syklane deira og han blei var prammen i vatnet, drivande med botnen i veret. Ved nærare undersøking seinare, viste det seg at på Eik hadde ungdommane ikkje vore.

Av dei omkomne var det altså fire sysken, ein gut og tre jenter, born av Lisabet og Theodor Drange. Dei var i alderen frå 16 til 28 år. Den eldste av dei var vegvaktar.

Vidare drukna ei dotter av Ane Marie og Johan Drange. Ho var syskenbarn til dei fire, og systera til vegvaktar Sigurd Drange, som døydde i februar 1999. Dessutan omkom ein gut frå Sletthei i Eigersund. Han var anleggsarbeider og budde på den tida på Skjeggstad.

Bilene av gravfylgjet på veg til Heskestad kyrkje. Bilde er teke ved Likningstjørna rett sør for jernbaneundergangen sør om Heskestad. I dag går E 39 på same staden.

Hardt ramma familie

Det var eit hard slag for Lisabet og Theodor, som mista fire born. Theodor var mest blind og gamal, Lisabet var sjukleg og dei sat i små kår, som det heiter frå den tida. I avisutklipp frå hendinga står det. «Den omkomne guten var deira einaste støtte». Det er utruleg kva enkelte familiar må gå gjennom av tragediar. Lisabet og Theodor mista alt i 1916 ein son i tuberkulose, bare 17 år gammal. Så mista dei desse fire i denne fæle ulykka i Hovsvatnet i 1924. Den eldste sonen reiste tidleg til Amerika, og han hørde dei aldri noko meir frå. Det var dei seks borna dei hadde. Theodor døyde i 1929, medan Lisabet levde dei siste åra på gamleheim i Bjerkreim. Ho døydde i 1959 i ein alder av 90 år.

Minnesteinen

Lisabet Drange ligg gravlagd på Heskestad, og er den einaste av heile familien som har ein gravstein. Også derfor var det greitt å no få på plass ein minnestein over ungdomane nede ved Hovsvatnet. På dagen 75 år etter at ulukka skjedde, avduka ordførar Tore Tagholdt minnesteinen og ei opplysningstavle. Her blir historia om den tragisk ulykka for 75 år sidan formidla vidare til dei som kjem langs veggen. Historie er historie på godt og vondt. Fleire slekningar og bygdefolk var møtte fram under avdukinga. Reisinga av minnesteinen kom i stand etter eit initiativ frå underteikna, og er eit samarbeid mellom Lund kommune, Lund Lions og Statens vegvesen Rogaland. Vegvesenet har ordna med dei fysiske tiltaka på staden. Kommunen har ordna med støyping av minneplata, samt laga nødvendig informasjon og oppslagstavla for denne. Lion's skal sjå etter plassen i framtida med rydding og noko blomar.



FOTO: SVEIN MAGNE OLSEN



FOTO: LARS EIDE

Lars Eide tok initiativet til å reisa minnesteinen ved E 39. Her legg han ned blomar under avdukinga.

Sørgelig ulykkestilfælde.

6 unge mennesker drukne i Hovsvandet.

Til „Agder“ meldes fra Heako stad:

En flok ungdom, 6 i tallet, fra Drango i Heskestad tok nedover Drangsdalen sist søndags kveld for at overføre en ungdomsfest paa Eik i Hovsherred. Kommet til Skjeggstad har de villet far over sundet ved det gamle fjerdested. Til overfarten har de benyttet en liten pram som faa der og denne er antagelig blitt fylt med vand, da det blei tomt og lig sterkt.

Der var ingen mennesker som saa eller horte, hvordaa det gikk til. Ingen visste noget om hvaa rom var bændt for mandag middag. Da kom Theodor Drange til Skjeggstad og spurte om man der hadde set noget til dem. Der kunde man oplyse, at i 1/8-tiden om kvelden hadde en av dem været inde og spurt om at laano baaten, men baaten var utlaant tidligere til nogen andre og var ikke kommet tilbake enda. Da man skulde se til, fandt man cyklorno deres nede ved veien og den omtalte pram drivende med bunden op. Da anet man at en ulykke maatte være hendt. Ved nærmere undersøkelser blev det konstateret, at paa Eik hadde de ikke været.

Av de omkomne var der fire søskend, en gut og tre jenter — barn av Theodor Drange — i alder fra 16 til 28 aar. Desuten en datter til Johan Drange og en gut fra Sletoid ved Egersund.

Det er et hardt slag for Theodor Drange. Manden er gammel og næsten blind. Konen er sykelig, og dertil saa sitter de i smaa kbaar. Den omkomne gut var deres eneste støtte. Her vilde en hurtig hjælp være paa rette sted.

Der drives med sokning, under ledelse av lensmanden i Lund men hittil uten resultat.

K

Faksimile fra Agder sin omtale av ulykka i avisa frå 8. oktober 1924



Arild Netland i arbeid med en bremsetest.

Bremsekontrollører i tre fylker

Når 50 tonn last er på hjul i 80 km/t, da handler det om store krefter som skal tøyles hvis en nødsituasjon oppstår. Er vår kontrollmetode for å teste bremsene på tunge kjøretøy god nok? Det er et av spørsmålene fagfolk fra Agder-fylkene og Rogaland forsøker å finne svaret på.

TEKST ● FOTO: ARNE G. VASBØ

– Nå skal du høre, kommer det mildt belærende fra vår venn Sigbjørn Eggebø, personbiler har i grunnen sterke bremses i forhold til størrelsen på bilen. Hvis alt det mekaniske på bremsene er i orden, trenger vi nesten ikke å måle om de bremses, her er krefter nok.

På store biler er dette helt annerledes. Selv om hjul og bremses er store og kraftige, har de ikke mer bremsekraft enn det de må ha. Bremsene er i og for seg gode nok, men det er lite å gå på dersom de ikke er i tipp-topp stand.

Store krefter

Eggebø minner om at det skal store krefter til å stoppe et stort vogntog som er i fart. Hvis en personbil og et vogntog stanser nedbremsing fra 80 km/t samtidig, vil vogntoget fremdeles kjøre

40 km/t når personbilen står stille. Kravet til at bremsene skal være i orden er soleklart når det er slike krefter på ferde. Derfor blir de også kontrollert regelmessig.

Små marginer

Men, hva skjer dersom resultatene av bremsetester på samme bil viser forskjellig resultat, alt etter hvilket verksted bilieren benytter?

Marginene er små. Kan det fatale skje at en bileier med god samvittighet kjører med godkjent bil, i trygg forvisning om at alt er OK, mens han i virkeligheten kjører med et meget farlig kjøretøy, med fare for bremsesvikt?

– Da vi innså at faren for en slik situasjon var reell, var vi nødt til å gjøre noe med det, sier Eggebø. I samarbeid med de to Agder-fylkene og Vegdirektoratet har vi nå laget et opplegg der vi kart-

legger situasjonen på kontrollsiden i de tre fylkene. Da snakker vi om både våre egne trafikkstasjoner og private verksteder. Vi er snart ferdige med en runde der samtlige kontrollsteder er besøkt.

Varierende resultater

– Hva finner dere?

– Svært varierende resultater. Jeg skal være forsiktig med å gå ut med for sterke utsagn i denne omgangen. Vi prøver å gjøre denne undersøkelsen svært grundig og måler derfor mange faktorer som kan påvirke resultatene. Det vil være galt å gå ut med for skrår-sikre meninger før vi har fått sjekket resultatene opp mot det vi kan regne oss fram til som like vilkår. Det står en god del igjen før vi kommer så langt.

– En gammel ringrev har teft, Sigbjørn, hvilken veg bærer det?

BREMSETESTERNE TESTES

De første signalene kom fra Norsk Lastebileierforbund – NLF.

Bremsetest av samme vogntog på ulike prøverigger ga ulike resultat. Hvis dette var rett, kunne man i grensetilfeller godkjente vogntog som egentlig var farlige.

Fra vårt fylke har Sigbjørn Eggebø fordypet seg i dette problemet.

Sammen med folk fra Vegdirektoratet og Agder-fylkene reiste han til Danmark og besøkte en fabrikk for testrigger.

Gruppen har sett på de betingelsene som ligger til grunn for produksjon og bruk av slike rigger, hvordan tester skal gjennomføres og hvilke muligheter det gis for å kalibrere riggene.

En stor lastebil ble lånt inn, utrustet med diverse ekstra koplinger, testutstyr og en normert last på seks tonn. Med dette utstyret har Sigbjørn, sammen med Per Knutsen fra Aust-Agder og Henning Fransplass fra Vest-Agder besøkt samtlige teststeder i de tre

fylkene for å vurdere utstyret og resultatene.

Undersøkelsen blir gjennomført ved at verkstedet får overlevert bilen slik den står med beskjed om å gjennomføre en bremsetest, – bare det.

Etterpå gjennomfører våre folk den samme testen som referanse. Det gjøres en del observasjoner i tilknytning til testen, bl. a. temperaturmålinger, for å sikre at man har et best mulig grunnlag for sammenlikning.

– Vi har sett mye som er svært bra, men vi har også sett steder der de ikke vet hvordan en slik kontroll skal gjennomføres. Det er en del forskjeller mellom apparatene som brukes og sluttresultatet. Vi har foreløpig også et slags inntrykk av at dataprogrammene i enkelte tilfeller regner ut resultater på feil grunnlag.

Vi har oppdaget at enkelte fagfolk ikke kan kalibrere prøveriggen og at den ikke kan brukes til en komplett prøve. I slike tilfeller må vi stille spørsmål om resultatene er holdbare.

Samarbeidsvillige verksteder

– Har du klart å holde deg i ro når du oppdager svikt?

– Vår oppgave har vært å registrere, men vi har jo snakket med folk. Jeg vil si at det er enestående hvor godt vi har blitt mottatt omkring på verkstedene. Der vi har oppdaget svikt i kontrollrutinene, har vi vært lærere og instruktører. Det har alltid blitt satt pris på.

– Hva skjer nå?

– Vi har sett gode resultater i vårt fylke av den opplæringen vi har drevet overfor verkstedene. Slike opplæringstiltak må vi fortsette med. Jeg vil anta at Vegdirektoratet vil vurdere nærmere resultatene av undersøkelsen. Jeg kan tenke meg endringer som går på en innskjerpet kontrollrutine, endrede krav til prøveriggene og kanskje en godkjenning av personene som tar slike prøver som resultat, slutter Sigbjørn Eggebø.

Resultatene hittil avdekker at det er betydelige forskjeller på prøvestedene i mellom.

Om dette er alvorlig, eller om vi snakker om akseptable avvik, er gruppen foreløpig forsiktig med å uttale seg om. Sikkert er det i alle fall at dårlige bremser på tunge kjøretøyer har økonomiske konsekvenser, både for samfunnet og den enkelte lastebileieren.



Rast i Brügge. Fra v.: Daniel Silgjerd, Johan Lund, Audny Nærland, Oddmund Nærland, Malena Silgjerd, Marit R. Øverland, Bjørn Sørli, Kirsten Sørli, Ingrid Danielsen, Ellen Helle.

Pensjonisttur til Normandie

TEKST: JOHAN LUND

Etter turer til St. Petersburg, Skottland og Praha de foregående år ble årets pensjonisttur lagt til nordvest-Europa med Normandie som det sentrale reisemål.

Jylland og Nord-Tyskland var kjente trakter, men vestover fra Bremen til Groeningen i nordre del av Holland var en ny opplevelse for de fleste. Vi var da i vestre ende av det lave slette-land som uten avbrudd strekker seg helt til Uralfjellene.

Høydepunktet i Nederland var nok demningen som i 1932 ble bygd tvers over ytre del av Zuidersjøen. I en lengde av over 40 km skiller den Nordsjøen fra den innenforliggende havbuk. Neste stopp var Brügge, kjent blant nordiske sjøfarere. Deretter ankom vi i kveldingen reisens hovedmål, Normandie, og vår trenetters by Caen. Engelsktalende guide en hel dag viste oss rundt og fortalte i tilknytning til bevarte innretninger fra andre verdenskrig; ødelagte og intakte kanoner, landingsstrender, høydramatiske trefninger, den kunstige havn ved Arromanches (Port Winston) hvor mesteparten av mannskaper og utstyr under invasjonen og i de følgende måneder ble satt i land.

Etter Caen vendte vi nesen mer hjemover. Chartres, som ligger sør-vest av Paris, var stopp for bestilt 3-retters

lunch. Nydelig katedral. På veg mot neste overnattingssted, Reims, passerte vi Paris, men champagneomvisningen ventet så vi hastet videre. Vi fikk imidlertid et glimt av området rundt elva Marne øst for Paris hvor de grufulle slag sto under første verdenskrig. Vel framme i Reims fikk vi svale oss ned fra den varme høstdagen i en champagne-kjeller hvor vi fikk følge deler av prosessen til det perlende produkt. Millioner av flasker med daglig, tidligere manuell, nå maskinell dreining. På veg mot sen hotellankomst måtte vi innom fasaden på byens berømte katedral fra middelalderen og hvor angivelig alle franske konger og keisere var vigslat. Jeanne D'Arc overvåket hovedinngangen fra sin hest.

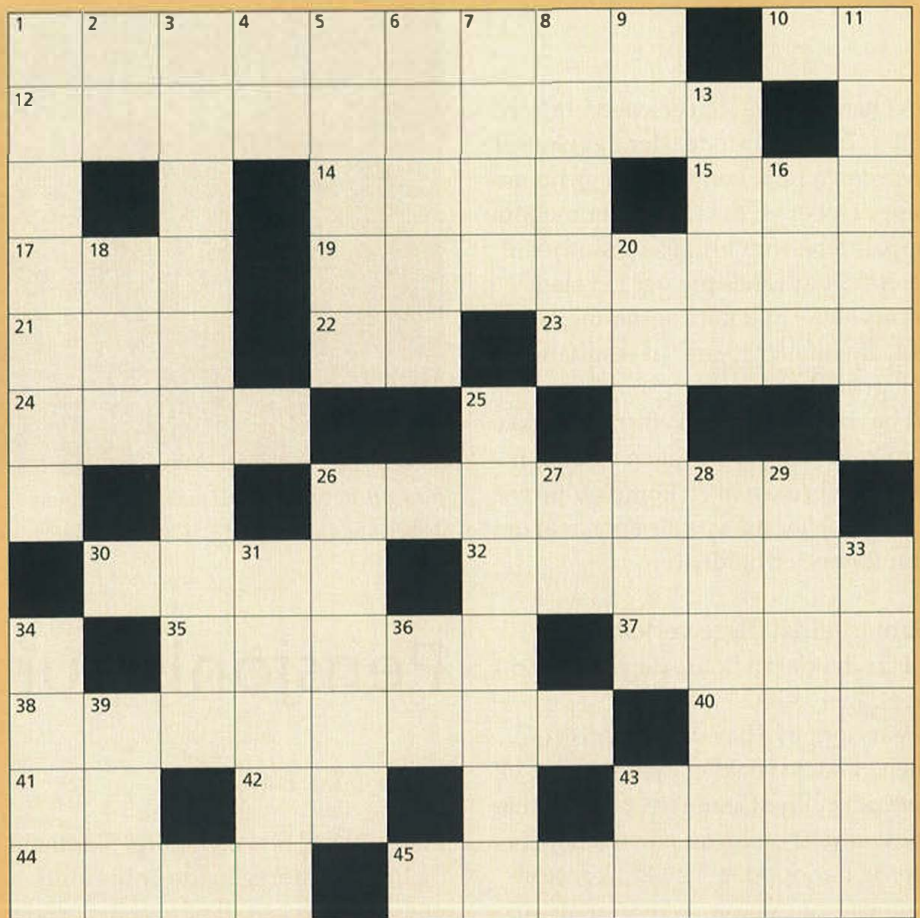
Neste dag bar det mot Tyskland via Luxemburg til landets eldste by Trier. Nå var vi kommet til Moseldalen, det enorme hvitvinsdistrikt med vinstokker til topps på fjellsidene mil etter mil. Vi var nå nær Rhinen. Vi hadde lunch-pause i den fortryllende, pittoreske småby Alsfeld noen mil sør for Kassel. Her var bindingsverkshus i trange bilfrie gater hvor vi kunne få en matbit på hvert et hjørne.

Siste overnatting var i Kolding. Lokaltetene var prima med godt rom for tradisjonell avslutningsmiddag med sang, taler, kunnskapstevling og utlodning der gevinstene regnet ned over rettfærdige og urettfærdige.

KRYSSORD

VANNRETT

1. Vemmelig
10. Fra
12. Julemat
14. Vase
15. Skogsgud
17. Rovfugl
19. Epilog
21. Suge
22. Mak
23. Sy
24. Nektelse
26. Kunstretning
30. Treff
32. Indre
35. Julemat
37. Ren
38. Julemat
40. Bokstavér
41. Drikk
42. Selskap
43. Vakre
44. Fugl
45. Plantefelt



nr. 6/99 BOKMÅL

LODDRETT

1. Vakilende
2. Pol. parti
3. Julemat
4. Moderne
5. Bakender
6. Muse
7. Heis
8. Forfatter
9. På eng. kjøretøy
11. Snur
13. Dikt
16. Slag
18. Holden
20. Dro
25. Lurer
26. Verksted
27. Trendy
28. Forhandler
29. Knollene
31. Andreplasser
33. Pynten
34. Kna
36. Uttale
39. Fisk
43. Elv

Løsningen på kryssord nr. 6/99 sendes til:

RYGJAVEGEN
Postboks 197, 4001 Stavanger

Innen 4. februar 1999

Innsendt av:

Adresse:



Vinnere av kryssord nr. 5/99

Leif Romslo
Egersund

Oddmund Nærland
Stavanger

Vinnerne får tilsendt en klokke radio

Rett løsning nr. 5/99

Spennande år på Balkan

Tre år på Balkan er nok, meiner Willy Bjørnsen, og no gler han seg til å koma tilbake og inn i meir normal rutine med juridisk innkjøp på vegkontoret. – Eg har møtt mange positive menneske frå alle folkegruppene der nede, og Balkan vil nok ha ein heilt spesiell plass både i hjarte og minne resten av livet, seier Bjørnsen.

TEKST: BERIT LUNDE

Sidan 1995 har han vore både i Bosnia, Kroatia, Kosovo og Makedonia for ulike oppdragsgjevarar, og sidan juli i år har han arbeidd for Norsk Folkehjelp i Kosovo.

Var ønskt i Kosovo

Willy Bjørnsen vart tilsett i vegvesenet i 1996, men i fjor søkte han permisjon i eitt år for å arbeida for Organisasjonen for Sikkerhet og Samarbeid i Europa (OSSE) i Kosovo.

Han drog nedover i november, og var ansvarleg for etablering av finansfunksjonen for OSSE's hovudkvarter i Kosovo, samstundes som han hadde hovudansvaret for å læra opp lokale tilsette med tanke på at desse skulle overta flest moglege av funksjonane ved hovudkvarteret.

– Både serbarar og albanarar jobba for OSSE, og dei samarbeidde stort sett godt. Det var alt frå høgt kvalifiserte akademikarar i administrasjonen til «muskelmenn» utan andre kvalifikasjonar enn sin fysiske styrke som ivaretok sikkerhetsfunksjonar ved hovudkvarteret.

Då konflikten vart trappa opp, og OSSE saman med FN og andre internasjonale representantar trekte seg ut av Kosovo i mars, vart livet farleg for mange, særleg dei lokale OSSE-tilsette. Nokre vart likviderte av serbarane, mellom andre ein høgt skatta jurist.

Dårlege bustilhøve

– Då me kom til Pristina, budde me på Grand hotell, men me såg ikkje noko til ei einaste av dei fire stjernene hotellet skilta med. Dårleg vedlikehald og

manglande oppussing var gjennomgåande, men eg var no så heldig å ha vatn på mitt rom, fortel Bjørnsen.

I januar flytta han saman med åtte andre nordmenn inn i eit hus OSSE hadde leigd, men der var det så dårleg isolert at det ikkje var aktuelt å bli buande. Derfor flytta fire av dei til eit husvære som rett nok heller ikkje hadde høg standard, men som i alle fall var utstyrt med sentralfyring.

Godt samhald

Bjørnsen fortel om eit utruleg samhald mellom dei OSSE-tilsette, og ikkje minst nordmennene imellom.

– Me vart rådde til ikkje å gå ut åleine etter at det var blitt mørkt, så me gjekk stort sett to eller fleire saman. Ein kveld i februar i år vart eg sitjande og jobba med årsbudsjettet, og det vart natt før eg visste ordet av det. Klokka halv to om natta ringde dei eg budde saman med for å høyra om alt var i orden med meg, og då hadde dei site oppe og venta, fortel han, tydeleg rørt ved minnet.

Stolt av Noreg

– Nordmenn vart sett på som dei beste arbeidsgjevarane av dei lokale folka, og Noreg stod heile tida høgt i kurs i Kosovo medan eg var der. Det var mange nordmenn der nede også, både frå OSSE, FN, Norsk Folkehjelp og Røde Kors. Det at Noreg hadde formannskapet i OSSE, gjorde nok også sitt til at nordmenn fekk mykje av æra for det OSSE stod for i området, meiner Bjørnsen.

– Då Noreg etablerte utanriksstasjon og var det første landet til å ta imot sine seks tusen flyktingar frå makedonske grensa rundt påsketider, var eg stolt av landet mitt, seier han.

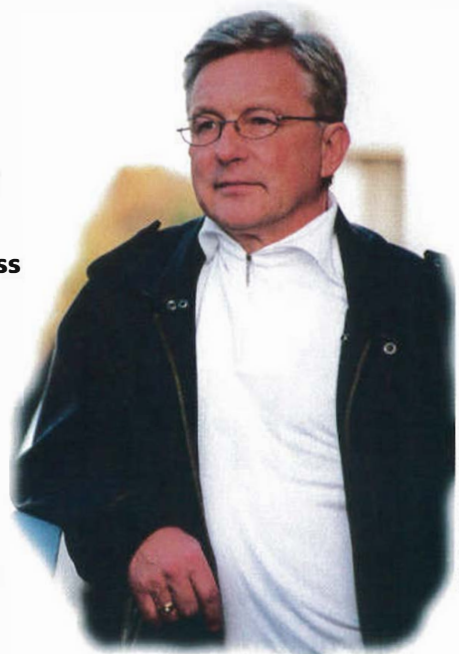


FOTO: BIRGIT HOILAND GUDMESTAD

Tre år er nok

Til saman har Willy Bjørnsen no vore tre år på Balkan, og det synest både han og familien er nok. Sjølv om utfordringane er store, trur han no tida er inne for at andre, ikkje minst lokale, kan overta mykje av hjelpearbeidet.

– Det viktigaste Norsk Folkehjelp gjer der nede no, er minerydding og rehabilitering av bustader til vinteren.

– Er miner eit stort problem?

– Ja, ein går ut frå at de trengst fire-fem år til med minerydding før alt er borte, men områda er stort sett godt merkte, så det blir ikkje så mange ulykker med dei. Eit vel så stort problem har vore dei såkalle klasebombene, som er livsfarlege fordi ein ikkje anar når dei vil eksplodera. Dei er innstilt slik at dei eksploderer etter eit visst tal rotasjonar, og då kan det vera nok at eit barn tek opp ei bombe for at ulykka skal vera eit faktum.

– Etter å ha vore heime nokre dagar no, gruar eg meg for første gong til å reisa ned att, fortel Bjørnsen. Men når han no reiser i slutten av oktober, veit han at det denne gongen berre er for snaue to månader, og at han deretter kan slå seg til ro med familien og arbeidet på vegkontoret.

– Eg ser likevel ikkje bort frå at eg dreg ned att, anten som turist eller på annan måte midlertidig, seier han.

Motiverte birkebeinarar

Tolv syklistar frå Statens vegvesen Rogaland stilte til start på det 82 km lange Birkebeinerrittet, og like mange kom velberga i mål tre-fire timar seinare. Me samla fire av dei tolv, og alle var samde om at dei har lyst til å delta igjen neste år.

TEKST: BERIT LUNDE

Finn Estensen, Magne Langeteig, Ivar Hebnes og Tove Dirdal har fått minnene litt på avstand, og fortel først nøkternt om korleis dei opplevde rittet, kva dei tenkte, følte og såg undervegs. Men etter kvart blir dei ivrigare, snakkar litt i munnen på kvarandre og viser at engasjementet framleis er der,

og at inntrykka frå slutten av august er sterke.

Sjølv om alle var topp motiverte, meiner Tove at støtteapparatet rundt hadde svært mykje å seia for den vellykka gjennomføringa av turen generelt og rittet spesielt.

– Utan den oppbakkinga frå einskilde eldsjeler, hadde det blitt noko heilt anna, seier ho.

FOTO: ARILD VOLDEN



FOTO: FINN ESTENSEN

Tove Dirdal, Odd Magne Sørfossmo, Arild Volden frå støtteapparatet og Rune Gunnerød.

Godt førebudde

Sidan påske låg dei i trening. Dei deltok i Nordsjørittet for å testa ut korleis dei ville takla ein så pass lang distanse og rundt fire timar på eit sykkelsete. Formen skulle det altså ikkje vera noko å seia på. Då dei drog frå vegkontoret rundt klokka sju fredag morgon, hadde dei fått med seg mat til turen frå kantina. Men syklidane skulle ikkje ha kva som helst – det måtte vera mat rik på karbohydrat, og då vart pasta valet. Mykje frukt gjekk også med, og dei inntok rikeløg med væske under turen, noko som er viktig før ein lang styrkeprøve. Då skulle dei vera godt førebudde, men sjølv om stemninga på bussen var god, var ho noko nervøs, og alle sat med sine tankar om korleis alt kom til å gå dagen etter. Under vegs kom eit innslag på lufta i NRK

Nummera er på plass og ein del av ryttarane er klar til å trilla fram til startplassen. Frå venstre: Kollbjørn Grødem, Terje Hodne Nilssen, Ivar Hebnes, Magne Langeteig og Leif Kvalevåg.



Her er alle syklistane og ein del av støtteapparatet samla. Framme; Arild Volden (sjåfør og fotograf) og Per Eikemo (kokk). Rekke to: Magne Langeteig, Tove Dirdal, Aina Solheim, Finn Estensen, Kolbjørn Grødem. Bak: Ole Rinden, Arne Magnar Sleveland, Ivar Hebnes, Rune Gunnerød, Odd Magne Sørfossno, Leif Kvalevåg, Terje Hodne Nilssen.



Rogaland der nokre av deltakarane fortalde at dei skulle delta i Birkebeinerrittet med sine karakteristiske gule vegvesenskjorter, og alle på bussen meinte innslaget var god PR for sykkelgruppa og Vegvesenet. Vel framme på Rena klokka 21.30, var det berre å gå og skaffa seg startnummer, for deretter å finna ein soveplass og få ei god, lang natt med søvn før start neste morgon.

Hard løype

– Dei første ti-tolv kilometrane var knallharde. Eg visste det jo, men hadde ikkje trudd det skulle vera så tøft, seier Ivar, og dei andre samtykkjer. Finn, som hadde sykla rittet tidlegare, var kanskje den som var best budd på det utfordrande startpartiet og løypa elles. Det hadde regna ein del, så syklane sakk litt ned i underlaget mange stader, noko som gjorde det endå tyngre å koma seg framover. Det regna ikkje undervegs, men dei siste puljene som sykla ut frå start, hadde noko motvind å slita med. Etter 15–20 kilometer kom eit parti med ein smal skogsstig, der

dei fleste måtte gå og trilla eller bera syklane sine. – Då det var som tyngst, såg eg eit skilt som viste at eg hadde sykla 40 kilometer. Eg trudde at no måtte eg vera på toppen, slik at det snart bar nedover mot mål, fortel Magne. Men då hadde han endå to mil att å sykla. Dei andre nikkar og samtykkjer, for det var mange toppar under vegs, og heile tida fortalde publikum syklistar på veg oppover at no nærma dei seg toppen. – Men det var som regel den toppen dei sjølv hadde utsikt til, altså ein av mange, seier Tove.

Flott publikum

Det var publikum spreidd langs heile løypa. Mange heilagjengar følgde grupper av syklistar. Somme hadde slått seg ned langs løypa med grill, mat og trekkspel for å nyta seinsommaren og oppmuntra nokre av dei ni tusen slitarane på to hjul som måtte koma forbi.

Delta neste år

Trass i slit, sveitte, ømme bakar og lemstre bein, er dei alle samde om å

stilla til start att neste år. For i tillegg til den fysiske utfordringa det var å delta, hadde dei ein kjempefin tur. Dei trekkjer særleg fram laurdagskvelden som svært fin. Då hadde dei leigt ei hytte, etter å ha sove første natta i ein stor, felles sovesal for deltakarar på rittet.

Dei sluttar sjølvsagt ikkje å trenar etter «utladinga», men det blir ikkje noko samla trening fram mot jul.

– I januar håpar eg me kan samlast og delta på spinning, og det er jo også eit godt høve for nye som måtte vera interesserte i å vera med i sykkelgruppa. Sjølve treningsturane startar me opp med rundt påsketider, og då er det òg kjekt med nykommarar, seier Tove. Målet for dei som deltok i rittet i år, er å slå si eiga tid i 2000 og helst å klara merket. Det får ein viss ein sykklar på ei gitt tid innan sin klasse. I år var til dømes tida 3.39 i 30-årsklassen (30–34 år), og 3.45 for klassa over.

– Det var ikkje langt unna i år, så då får trøysta vera at eg har eit konkret mål å strekkja meg etter neste år, seier Tove.



Når me annan stad i dette bladet hevdar at det ikkje er bygd steinkvelvbruer i Norge sidan krigens dagar, så er ikkje det heilt rett. I løpet av tre dagar i juni 1951 bygde nemleg brørne Viktor og Søren, og faren deira Palmer Nedrebø, ei lita steinkvelvbru på garden Nedrebø i Bjerkreim kommune.

Steinkvelv til sauebruk

TEKST: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD

– Me hadde ikkje lært noko på førehand, me hadde berre sett litt på steinkvelvbruer. Me trengde noko til sauene, slik at dei kunne koma seg over bekken, fortel Viktor Nedrebø som no driv garden. Den vesle brua ligg over ein bekk i overgangen mellom innmarks- og utmarksbeite.

Brua er om lag 1,5 meter brei og 2,5 meter lang. Då ho var ferdig hogde Viktor inn datoen, 19. juni 1951.

– Me tok steinar opp av bekken og la dei oppå røter som me hadde teke opp frå ei myr like ved. Det var forskalinga. Steinane er ikkje tilhogde, me berre byrja i kvar ende og fann dei me trengte etter kvart. Det er fjell på både sider av brua, så den ligg støtt. Då me tok vekk forskalinga seig ho ingen ting. Den einaste reiskapen dei tre brukte var eit spett og ei spade.

– Denne brua toler meir enn ei flat

helle ville ha gjort. Når det er mykje vatn i bekken fløymer det over brua, men ho ligg like støtt, seier Viktor Nedrebø.

Då brua var ny vart det lagt litt grus oppå. Den har straumen reist med i løpet av åra. Men sjølve brua er god som ny. Viktor er så nøgd med den vesle steinkvelvbrua si at han kunne

tenkt seg å laga ei større litt nærare husa på garden.

– Men eg måtte nok ha brukt maskinar då. Stein har eg i alle fall nok av, seier han.

Viktor Nedrebø har opp gjennom åra sett opp ein del murar, men førebels er den vesle steinkvelvbrua frå 1951 den einaste i sitt slag der i garden.



FOTO: JOHN SJURSEN

Viktor Nedrebø på steinkvelvbrua som han saman med faren og bror sin laga heime på garden i juni 1951.

Kurs for førarprøve-sensarar:

Rogaland kan bli fast kursstad

For andre år på rad har Rogaland vore vertskap for sentralt kurs for nyttilsette førarprøve-sensarar. Distriktsjef Dag Folkestad seier at han gjerne vil ha Rogaland som fast kursstad. Når den nye trafikkstasjonen er ferdig, vil forholda liggja endå betre til rette for dette.

TEKST: HARALD SEL

Sjansane for at Rogaland kan bli permanent kursstad skulle vera gode. Tilbakemeldingane frå Vegdirektoratet sin kursleiar Arild Johnny Stølen er svært positive.

– Me har arrangert mange kurs rundt

om i landet, men eg har aldri opplevd maken til glød og samarbeidsvilje, seier Stølen.

Olav Eikeskog ved Stavanger trafikkstasjon har vore Statens vegvesen Rogaland sin kontaktperson og tilretteleggjar for kurset.

Kurset i Stavanger har hatt to samlingar,

den første over 14 dagar og den andre over ei veke. Dei vel 20 deltakarane har kome frå heile landet. Frå Rogaland har fire relativt nye sensarar vore med, Willy Nesse, Egersund trafikkstasjon, Per Bauge og Leiv Gunnar Skeie, Stavanger Trafikkstasjon og Kolbein E. Torland, Haugesund trafikkstasjon. Dag Folkestad seier at det vil vera verdifullt for Rogaland, dersom fylket blir fast kursstad. Ikkje minst vil det ha økonomisk betydning. For det eine vil den nye trafikkstasjonen på Mariero få gode kurslokale som det er viktig å få god utnytting av. For det andre sparar ein reise- og opphaldsutgifter ved at egne sensarar får opplæring lokalt.

Jul – ei tid for ettertanke!

Så sit eg her og samlar tankar om jul, denne høgtida som framom alle er knytta til glede og håp for framtida.

Men så har også denne høgtida endra seg mykje berre på dei åra som eg kan minnst. Ei endring som er mykje styrt av økonomisk velstand og ein handelsstand som stadig dreg oss meir med i eit aukande forbruk og ei sløsing som er skræmmande. Og midt oppi dette er det snart rådløst å finna gaver som er nyttige og som verkeleg gleder mottakaren.

«Folk i Norge har dekkja dei materielle behov, og sjela er full av alle slag surrogater.» Den som skreiv dette har nok funne mykje av sanninga om oss. Men likevel: Du har vel plass til ein liten tanke om det vesle barnet midt oppi julehøgtida? Han som har vore eit førebilete for mange generasjonar før oss og lagt grunnlaget for vår kultur.

Eller kanskje du ikkje har tid då heller? Eller er det slik at mange av oss ikkje torer å stoppa opp for å ta til oss av høgtida sine gleder? Kan stillhet og ro gjera det ubehageleg å møta livet sine sanningar? For kven av oss er det som ikkje har eit eller anna «sår» som me gjerne skulle ha lappa over? I mange familiesamlingar er det ofte ein dempar over høgtida fordi det er ein person som det ikkje passa å ha med. Eller kanskje du framleis dreg på minne frå ei vond oppleving som ligg mange år tilbake. Av ein eller annan grunn så har slike ting så lett for å trengja seg innpå når ein skal feire jul og ha det gildt.

«Ver ikkje redde, eg kjem med bod til dykk om ei stor glede» sa engelen til gjætarane.

Dette gjeld også idag.

Gud vart menneske for at me skulle gå fri, og i han kan me ha ei tru som gir tryggleik og som kan gi oss styrke og rettleiing gjennom livet sine ulike situasjonar.

Levande lys høyrer jula til. Det passar godt i den mørke og kalde årstida då det gir både lys og varme. Men levande lys har òg ei djupare mening. Det skaper

felleskap og er godt å samla seg rundt når ein søkjer trøyst og hjelp. Jesus er eit lys i verda og i vår kvardag. Kan du hugse det i denne jula?

Tormod Nag



Minneord over Trond Olav

*Som kjent omkom Trond Olav Stangeland
i en arbeidsulykke på Rv 13.*

Den 10.11. skulle et arbeidslag fra Rv 13 krysse en omkjøringsveg med en rørgrøft. Det var enighet om å gjøre dette om natten for å være til minst hinder for trafikken.

Trond Olav begynte på arbeid klokken ti på kvelden, og ulykken skjedde klokken ett.

Trond Olav ble 22 år gammel. Han var interessert i jobben sin. Alltid engasjert og tok ivrig del i diskusjonene rundt jobbutøvelsen. Han tok også ansvar for faglig kvalitet av arbeidet, og han sa aldri nei til å gjøre en ekstrainsats når det trengtes.



Han var et midtpunkt i gjengen, en god kamerat.
Han søkte selv andre, og brydde seg om andre.
Han var en støtte i hverdagen, og lett å betro seg til.
En inkluderende person for de nye som kom.
En omgjengelig kar som var lett å bli glad i.

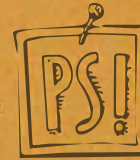
Trond Olav var en engasjert person. Han spilte både bedriftsfotball, og håndball, der han nå senest i høst var med på å vinne Hallingkastet. Privat var han engasjert i styret i fotballklubben Ulf, Sandnes. Der ledet han og var trener for flere lag, opptil 4-5 kvelder i uken.

Vi lyser fred over ditt minne.

Hilsen dine arbeidskolleger i Statens vegvesen
ved Pål Thornes.



Trond Olav Stangeland
Født den 30.5.77.
Ansatt 26.8.96
Lærling fra 1.8.97



Arne K. Valen

juridisk sakshandsamar, vegkontoret
vikariat eitt år frå 6. desember



FOTO: MORTEN JELSA

Venhild Dalen

kokk, Storhauganlegget
18. oktober



FOTO: MORTEN JELSA

Kenneth Johannesen

dagreparatør
8. november



Arild Martin Grannes

Verksmeister, Bærheim
19. november

50

Odd Egil Narten

Tunnel- og betongseksjonen
13. desember

Magne Meltveit

Bærheim vegstasjon
14. desember

Redaksjonsråd Ryggjavegen



FOTO: HARALD SEL

Oddveig Levang, Egersund trafikkstasjon, er av vegsjefen oppnemnd som nytt medlem i redaksjonsrådet for Ryggjavegen for åra 2000 og 2001. Ho erstattar Anne Elise Njærheim, som har vore med i rådet sidan 1996.

Nils Lausund og Tormod E. Nag er oppnemnde for to nye år. Dei andre rådsmedlemmene, Bjørn Martin Alsaker, Nidunn Sandvik Eiterjord og Lars S. Simonsen, er oppnemnde for åra 1999 og 2000.

JULENØTT

med omstillingssmak

I disse tider – med krav til omstillingsevne – må vi tenke i nye baner, er budskapet. Du kan nå teste ut denne evnen hos deg selv ved å forsøke å løse oppgaven nedenfor.

Dersom du har konkurranseinstinkt, kan du sende forslag til løsing til Ryggjavegen, postboks 197, 4001 Stavanger innen 10. februar 2000.

Den første som blir trukket ut med rett løsing får en paraply – til vern mot eventuelle kalddusjer i den forestående omstillingsprosessen.

OPPGAVE:

På hvilken side av den loddrette streken kommer de neste bokstavene i alfabetet?

A	B
	C
	D
E	
F	G
H	
I	J
K	
L	M
N	
	O
	P
	Q

Opgaven er presentert av Hanne Hermanrud på personaleseksjonen. Løsningen kommer i Ryggjavegen nr. 1/2000

For 25 år sidan

ÅRSMØTE I IDRETTLAGET

Idrettslaget hadde årsmøte 5. november.

Det nye styret er:

Formann:	Martin Aske
Nestformann:	Per Kydland
Sekretær:	Kari Auklend
Oppmenn fotball:	Folgerø for lag en og Jakobsen for lag to
Oppmenn håndball:	E. Kommedal og Olga Hiksdaal
Kasserer:	Karl Flateland
Styremedlemmer:	Marit Torbjørnsen og Eikemo
Materialforvalter:	J. E. Danielsen
Oppmann orientering:	Magne Goa
Oppmann bordtennis:	Eikemo



Meir veg for pengane

Av utbyggingssjef Lidvard Skorpa



Vi er alle meir eller mindre involverte i arbeidet med effektivisering og omstilling. Temaet er ikkje nytt; eg trur at vi i vegvesenet alltid har vore opptekne av å gjere ein god jobb! Både å gjere arbeidet ordentleg – å sørge for god kvalitet, og få ting gjort – å vere effektiv.

Konkurranssevne har vi også kalla det, og då har vi gjerne tenkt mest på økonomi, men det ligg også det i konkurransevne at arbeidet skal utførast med rett kvalitet.

Slik også med effektivitet. Det hjelper lite å spare nokre kroner på ein budsjettpost dersom ein tapar meir på ein annan kant! Vi vil ikkje berre ha «meir pengar ut på vegen», men vi vil også ha «meir veg for pengane»!

Dette er det grunnleggjande hensynet som eg trur alle er einige i, og då vert det eit positivt perspektiv over arbeidet som er sett i gang, og også over dei tiltaka som vil måtte kome.

Midt opp i avdelingsvise krav må vi sjå heilskapen i arbeidet som vert utført inne og ute. Dersom anlegga blir unødvendig dyre på grunn av dårlege planar eller dårleg anleggsdrift er det liten trøst i at utbygging har spart nokre kroner på planprosessen og at produksjon har spart pengar ved å levere dårleg arbeid!

Eg trur at vi alle er einige i at det er rom for effektivisering utan at det går ut over kvaliteten på arbeidet vårt.

Teknologiutvikling og auka kunnskap gjer at ting kan utførast på nye og meir effektive måtar. Vi må også setje søkjelyset på om vi har effektive rutinar for det vi gjer, og om det vi gjer verkeleg er ein del av kjerneoppgåvene til etaten. Dette er spennande, men kan også vere skrem-

mande! Det vil innebere at mange må vere innstilt på at arbeidsoppgåver, og kanskje arbeidsplass, vil endre seg. Saman med spesialisering vil det stille større krav til kompetanse og samarbeidsevne hos den enkelte.

Effektivitet handlar ikkje berre om at den enkelte skal vere effektiv. Det vert fokus på samarbeid. Tidsfristar må haldast, ansvarsforhold må vere klare, og informasjon må førast vidare til neste ledd i kjeden.

Effektiviseringsarbeidet som no er sett i gang er meir systematisk enn tidlegare. Det vert sett mål som vi forpliktar oss til å nå. Resultata skal målast år for år, og dermed har vi noko konkret å strekkje oss mot. Det bør gje engasjement og inspirasjon, for vi har alle eit vinnarinstinkt i oss!

Storhaugtunnelen i Stavanger kan brukast som eit eksempel på at to avdelingar *saman* har gjort ein god jobb. Vi kjenner alle til problema og ekstrakostnadene med Romeriksporten. Storhaugtunnelen er faktisk eit vanskelagare tunnelprosjekt med tanke på konsekvensar av lekkasjar. Den vanskelegaste delen av tunnelen er no ferdig driven, og det er utført eit arbeid som det står stor respekt av. Dersom ikkje byggherresida og produksjonsida hadde samarbeida på ein konstruktiv måte, kunne resultatet fort blitt som i Romeriksporten.

La det gå sport i å utføre arbeidsoppgåvene våre på ein effektiv måte, og dermed sikre at samfunnet får mest mogleg att for pengane som etaten har ansvaret for.

God jul!

Jøsenfjorden, mot Randøy.

FOTO: BIRGIT HØILAND GUDMESTAD





I STAND TIL Å GÅ

Ryfylkevegen kan bli den nasjonale turistvegen i Rogaland. Det kan ein lesa i framlegget til Nasjonal transportplan. Nå skal politikarane seia sitt om planen. Politikarar kan vera galne, – det veit me. Men så galne kan dei ikkje vera, at dei vel Ryfylkevegen framfor Nordsjøvegen. På den andre sida. Skulle det enda gale, kan det nok føra til nye oppdrag for vegvesenet. Ein nasjonal turistveg gjennom Ryfylke vil nok blåsa nytt liv i planane om tunnel med heis til Preikestolen. I 1993 sa tidlegare fylkeshovding Arne Rettedal: «Preikestolen må ikke reserveres for en liten gruppe som er i stand til å gå.» Klok tale av ein politikar med vidsyn og vyer. Slike skulle me hatt i dag. Ikkje for det. Han er nok ikkje for katten Roald Bergsaker heller. Han kan nok bli ein pådrivar for tunnel til Preikestolen. Og med Statens vegvesen sin ekspertise, kan det vera liten tvil om kven som får oppdraget å byggja tunnelen. Og ikkje nok med det. Det fins fleire naturperler i Ryfylke som i dag er reservert for den vesle gruppa som er i stand til å gå. Det kan bli mange tunnelprosjekt for Statens vegvesen. Tenk på Skomakarnibbå. Nei, i så måte har Nordsjøvegen lite å skilta med. Til utsynspunktet over Jossingfjorden er det alt tunnel. Så når alt kjem til alt er kanskje Ryfylkevegen likevel beste turistvegalternativet – iallfall for vegvesenet.

has

TILLITSVALGTES SPALTE

KVINNER, en kostnad eller ressurs?

Liv Rettedal
ELF Etatsansattes landsforening



Dette spørsmålet ble reist av produksjonssjefen i Akershus på likestillingskonferansen som nylig ble avholdt. Og i disse omstillingstider er det flere med henne som stiller seg dette spørsmålet.

Likestilling bidrar til en høy, kreativ og mangfoldig kompetanse, som er nødvendig for å være en troverdig og respektert samferdselsetat, heter det i *handlingsplanen for likestilling*. Er dette festtaler og et skrevet ord som det ikke følger forpliktelser med? Skal vi noen gang i vegvesenet oppleve at det skrevne ord og festtaler blir virkelighet?

For øyeblikket foregår det et omfattende arbeid med føringsnotatene fra Vegdirektoratet om kostnadskutt og effektivisering. Et eksempel på kostnadskutt kan være å kutte antall ledere. Men hvor og hvem kutter ledelsen da? Jo, der det er enklest å få dette til. Og det er selvfølgelig innenfor de stillinger som kvinner besitter. Ved f.eks. å kutte ut faggruppelidere kontor ved trafikkstasjonene, og faggruppene ved vegkontoret oppnår vi å miste ca 30% av våre kvinnelige ledere.

For perioden 1998–2001 har vi følgende måltall å forholde oss til: 22% kvinner som seksjonsledere og 30% kvinner som faggruppelidere.

Måltallene forutsetter bredt engasjement i organisasjonen, uttalte Vegdirektøren på ovennevnte konferanse. Hvor viktig er så måltallene, mangfoldet i ledergruppene, den kreative ulikheten osv? Vegsjefen rapporterer ihvertfall disse tallene til Vegdirektoratet hvert år. Og når vil vegsjefen og hans ledergruppe vise ved handling at målene betyr noe?

Vi skal se mulighetene – ikke begrensningene. Ja, det er vi enig i, men da må i det minste mulighetene finnes. Jeg har ikke sett noe fra ledelsen som viser annen kompetanseutvikling for kvinner, forslag til andre oppgaver og utnyttelse av kvinners kompetanse og ressurser. Ved å kutte noe som fungerer bra idag, må det være for bedre å utnytte ressursene til andre oppgaver.

Vegsjefen har sagt at kostnadskutt ikke er det samme som effektivisering. Og det er viktig å ha med seg. Vi skal være med på effektivisering og omstilling, og vi har en unik mulighet til denne gangen å kunne påvirke dette. Derfor er det viktig at alle engasjerer seg og påvirker der vi kan, slik at beslutningene som tas blir best mulig for både etaten og oss som medarbeidere. Vi står overfor tre store utfordringer

- effektivisering
- ressurstilpasning
- konkurransedyktighet

Da gjelder det å ha mer fokus på mulighetene og det positive.

Vi må lære oss å leve i stadig endring. Og vegvesenet vil ikke være en troverdig og respektert etat uten våre kvinner.



RETURADRESSE:
Statens vegvesen Rogaland
Postboks 197, Sentrum
4001 Stavanger



God Jul!

Det hev ei rose sprunge

Det hev ei rose sprunge
ut av ei rot så grann.
Som fedrane hev sunge:
Av Isais rot ho rann
og var ein bløme blid
midt i den kalde vinter
ved mørke midnattstid

Om denne rosa eine
er sagt Jesajas ord.
Maria møy, den reine,
bar rosa til vår jord.
Og Herrens miskunnsomt
det store under gjorde
som var i spådom sagt.

Guds rose ljuvleg angar
og skin i jordlivs natt.
Når hennar ljøs oss fangar
ho vert vår beste skatt.
Me syng i englelag:
No er det fødd ein Frelsar,
og natti vert til dag.

Tysk originaltekst av Friedich Layriz (1844)
Norsk gjendikting av Peter Hognestad (1919)



Statens vegvesen
Rogaland