

VEST- FOLDER'N

Nr.1

1975



BEDRIFTSAVIS FOR vestfold vegvesen

April 1975

2. årgang



Redaktør: Jan Haugerød	Innhold:	side
Redaksjonssekretærer: Ingeborg Gulestøl Mary Kristensen	Andre verset -- Redaktøren Vestfolder'n	3 6 7
Redaksjonsutvalg: Trygve Rognan Bjørn Skøie Rolf Sommervik Frank Rød Hans Th. Kittelsen	Veg til 25 millioner Gammel veghistorie Generasjonsskifte Ny bilsakkyndigleder i Tønsberg Oppsetting av rekk- verk	8 9 10 13 14
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 TØNSBERG	Over i pensjonistenes rekker En vegveteran Økonomisk vegoversikt	16 17 20
Opplag 800	Vegas gallup -74 Resultater fra ski- sesongen	26 27
Trykk: Cicero A/S	Fra vernefronten Honnørgaver Med en enkel tulipan	28 30 31
Forsidebilde: Det nye Bommestad vegkryss		

Andre verset



Fra mitt kontorvindu har jeg utsikt over den gamle stad, til skipsbyggeriet på Kaldnes.

Med beundringsverdig presisjon sjøsetter man flere ganger i året store skip, som deretter gis utstyr for fart på de syv hav.

I fjor tok vi oss sammen vi også, kastet loss og la fra land med det første nummer av en bedriftsavis.

Vi har ikke oppfattet et eneste ukvemsord i den anledning, og må da anta at tiltaket så noenlunde er falt i god jord.

Når redaksjonen vennligst inviterer vegsjefen til atter å disponere noen plass i avisen, turde det kanskje være på sin plass å se på noe av det som opptar oss på planleggingsområdet.

Like etter krigen, da jeg bestyrte Ofoten vegkontor, måtte en ferjekai like nord for Narvik bygges om. Det var dårlig med redskap av alle slag, og for å kunne fundamentere i sjøen måtte vi, som mange ganger før, benytte oss av Langfredagsfjæra, det absolutt laveste lavvann.

Etter å ha innhentet de nødvendige tillatelser, holdt vi altså på med fundamenteringen mens andre dro på skitur. En ingeniør fra et firma som bygget kraftanlegg stanset opp, kikket på oss og mælte disse ord: "Det er merkelig at dere i vegvesenet, som bygger for evigheten, skal være nødt til å jobbe akkurat i påsken".

Ja, slik er det. En evighet tilbake, en evighet frem.

I forrige nummer har overingeniør Hellem gjort rede for El8s historie, denne veg som stadig har vært under utbedring.

Som kjent har utviklingen medført at partiet mellom Tønsberg og Larvik er særlig trafikkfarlig og vi har derfor i mange år arbeidet med planer for å løse dette problem, samt med å lette forholdene i Holmestrand.

Av større utredninger som er foretatt, kan nevnes: "Vegen og omgivelsene", fremlagt 1968 av Norsk Institutt for by- og regionforskning. Denne tar for seg strekningen Bommestad-Brensrød og analyserer forholdene her. Det viste seg at randbebyggelsen hvert år kostet minst 75 000 kr pr. km bare i trafikkulykker. Omtrent 2/3 av befolkningen i undersøkelsen hadde konkrete ønsker om forbedringer i forholdene. Forslagene var stort sett utbedringer ved de eksisterende forhold (vegutvidelse, utretting av svinger, bygging av fortau og sykkelbaner etc.) Men mange ville også ha en ny motorveg, som kunne fjerne trafikken. Stilt overfor forskjellige planalternativer for området, rangerte her 69.3% av befolkningen alternativene i denne rekkefølge:

1. Ny motorveg ca. 200 m fra bebyggelsen
2. Avlastingsveger bak bebyggelsen
3. Anleggelse av fortau, god markering ved kryssingspunkter og planfrie fotgjengeroverganger etter behov.

Behovet for forbedringer er så pass presserende at en del sa seg villig til å betale ekstra for å få dem gjennomført.

Siden er det innført begrenset kjørefart med 70 km/t i området. Vi har ennå ikke materiale nok til å kunne vurdere med sikkerhet hvilken effekt dette har med hensyn til ulykkesstatistikken.

En annen stor undersøkelse ble fremlagt av samme institutt i 1970. Den heter "Grunnutnyttelse og veinett i Vestfold". Den sammenholder de alternativene for ny E18 som vegkontoret har utarbeidet, med det mønster for arealutnyttelse som regionen arbeider etter, og konkluderer med at en linje mellom Freste og Lasken i Sandefjord, som stort sett ligger langs nåværende E18, er den gunstigste for alle parter. Når det gjelder nordfylket, heller den mot å anbefale en linje over Hanekleiva mellom Skoger st. og Freste.

En tredje større utredning er Norsk Vegplan, som tar for seg alle landets riksvegprosjekter og ut fra en bestemt bevilgningsramme antyder bevilgninger i periodene 1970-73, 1974-77 osv. Vestfold regionplanråd sluttet seg den 23.10.1970 til det mønster som er angitt i Norsk Vegplan og det samme gjorde Vestfold fylkesting.

Allerede ved revisjonen av vegplanen for perioden 1974-77, viste det seg at det anslag til bevilgninger som var forutsatt, var for optimistisk. Tempoet måtte settes betydelig ned.

Vegdirektoratet foreslo da at man i lengere tid fremover skulle basere seg på den nåværende E18 mellom Holmestrand og Sem, og at man for å skjerme denne by for gjennomgangstrafikk, skulle bygge en veg utenom bysentret, den såkalte platålinje. Fylkestinget 1974 var ikke enig i dette, og opprettholdt sitt tidligere vedtak. Holmestrand by går inn for å få lang tunnel utenom bysentret.

Det er nå opp til sentralmyndighetene å avgjøre hva løsningen blir i nordfylket. I mellomtiden er vi kommet så langt i midtfylket at linjen gjennom Sandefjord i det vesentlige er godkjent av de uttaleberettigede.

En hovedplan for denne parsell vil nå bli utarbeidet, og det kan godt hende at dette blir den neste parsell av E18 som blir bygget etter parsellen forbi Larvik, som vi håper å få på det nærmeste ferdig i løpet av 1975, etter at en strekning på ca. 5 km ble tatt i bruk i 1974.

Som det kanskje vil fremgå av ovenstående, er vegplanlegging i Vestfold vanskelig og kostbar. Hundretusener er nedlagt i undersøkelser av alternativer.

Når engang motorvegen gjennom Vestfold er ferdig, skal ingen kunne si at det er et hastverksarbeid.

Vegsjef Leif Moy



Redaktøren:

Det tok tid, men endelig foreligger det andre nummeret av bedriftsavisa vår. Vi har dessverre fått lite stoff og tips om innhold uoppfordret inn til oss i redaksjonen. På den annen side har vi heller ikke hørt noen vondord om det første nummeret.

Kanskje mangelen på reaksjoner skyldes den flom av innstillinger og utredninger vi den siste tiden har fått dalende nedover oss. Tillitsmenn, samarbeidsutvalg og andre skal gjennomgå og gi uttalelse til vegvesenets opplæringsprogram, ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet m.v. Dette er tungt stoff, som det tar tid å komme gjennom. Vi i redaksjonen vil foreslå en pause i dette arbeidet og anbefaler for en kortere tid noe lettere lesestoff, f.eks. "Vestfolder'n".

"Vestfolder'n", ja. Navnet er på plass, og det er med en viss spenning vi sender ut dette nummeret. Denne gang har vi prøvd så godt vi kan å gjøre en vri på innholdet. Vi har en oversikt over de arbeider som skal utføres i år og annet aktuelt stoff. Vegkontoret er inne i en periode hvor det skjer forandringer i ledelsen, og dette må vi vie noe oppmerksomhet.

Etter planene skal vi i år utgi et nummer til, og det regner vi med vil komme utpå høstparten en gang. Fra neste år vil vi prøve å komme i gang med 4 nummer.

Denne gang håper vi å få noen reaksjoner på avisa. Hvis noen har stoff eller tips å gi oss til neste nummer, må vi be om at det blir sendt oss innen 15. august.

JH



VESTFOLDER'N !

Navnekonkurransen ble en "knallsuksess". Hele 47 forslag kom inn til redaksjonen, og de aller fleste var morsomme og gode, så valget ble meget vanskelig. Juryen, som besto av redaksjonsutvalgets medlemmer, falt til slutt for "Vestfolder'n". Den heldige vinner ble Per Vaadal på planavdelingen.

Vi presenterer her vinneren med premien, en krystallvase med inskripsjon.

Vi takker alle deltakerne i konkurransen for sporty innsats!

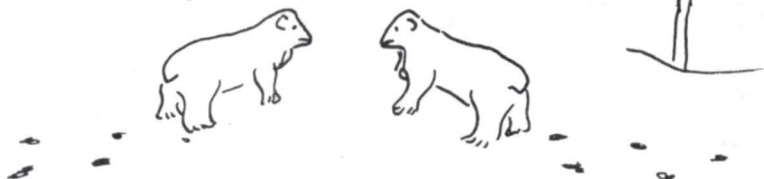


Apropos vintervegvedlikehold

To isbjørner spaserte gjennom Sahara. Plutselig sier den ene: "Her må det ha vært veldig kaldt og glatt."

"Hvorfor det?" spør den andre.

"Jo det er så godt strødd her."



Veg til 25 millioner

Ved årsskiftet ble vegarbeidene i Lågendalen igjen satt i gang. Nå er det parsellen fra Steinsholt til Eide som i første omgang skal bygges. Daglig leder for anleggsdriften er oppsynsmann Halvor Garvik. Han opplyser at parsellen, som er vel 3,5 km lang, er kostnadsberegnet til ca. 4,4 millioner i 1973-kroner. Kostnadene pr. meter vil således ligge på ca. 1300 kr. Han opplyser videre at det på anlegget nå er i arbeid 14 mann, 13 lastebiler og 7 større anleggsmaskiner. Takket være gunstige værforhold i vinter, har anleggsarbeidene gått uten store problemer. Hele parsellen ventes ferdig i løpet av inneværende år, og allerede før sommerferien vil trafikken bli satt på den nye vegen mellom Hannevold og Eide. Asfalteringsarbeidene vil imidlertid bli utført senere.



Vegen bygges etter vegklasse 2 C. Kjørebanebredden er 3,25 m, og det er 1 meters banketter på sidene.

Etter de foreløpige planer regner en med å starte opp på neste parsell mot Svarstad allerede neste år, slik at det blir kontinuerlig anleggsdrift i Lågendalen til vegen står ferdig fram til Svarstad i 1977/78. Hele

strekningen er 11 km, og anleggskostnadene er beregnet til ca. 25 millioner kroner.

På den siste parsellen vil det ved Smukkestad bli en meget stor fylling. Til å begynne med var det forutsatt at det skulle bygges bru på dette sted, men masser til fyllingen kan skaffes i nærheten og planene ble derfor endret. Ingeniør Høiland på planavdelingen opplyser at vi på denne måten sparer vel 1 million framfor å bygge bru. I fyllingen vil det medgå 70000 m³ masse. På det høyeste vil fyllingen bli 19 m og bredden i bunnen opptil 60 m.

Lågendalsvegen har i dag en ÅDT på ca. 1000 motor-kjøretøyer. Vi regner med at veggen vil inngå i en framtidig indre stamveggrute.

JH



Gammel veghistorie



"Vegen og vi" er interessert i gammel veghistorie. Etter at den maskinelle driften har overtatt mer og mer går gamle arbeidsrutiner og redskap i glemmeboken og de gamle pilgrims- og kongevegene gror igjen og forfaller.

Informasjonskontoret i Vegdirektoratet sysler med planer om, på kort sikt, å lage en film om emnet, og har allerede samlet en del bakgrunnsmateriale. Det finnes sikkert mange i vegvesenet i dag som sitter inne med kunnskaper om etaten i gamle dager. Vi vil derfor oppfordre alle i Vestfold vegvesen som har opplysninger om gamle veger, stier, bru, arbeidsmetoder, redskaper og historier som knytter seg til disse, å ta kontakt med oss i bedriftsavisas redaksjon. Vi vil da hjelpe til med å videreformidle dette til informasjonskontoret i Vegdirektoratet.



GENERASJONSSKIFTE



Vi kan trygt si at ledelsen i Vestfold vegvesen nå er inne i et generasjonsskifte. I løpet av noen måneder har 3 av våre avdelingsledere gått over i pensjonistenes rekker. Det er plansjef Eilef Hellem, vedlikeholdssjef Halvard Heldahl og leder av bilkontrollen i Tønsberg, Hans Wendelborg. Med tilsammen vel 110 års tjeneste bak seg, representerer disse veteranene en epoke i vegvesenet som vi yngre i etaten kjenner lite til.



Disse 3 sa seg alle villige til å la seg intervjuer av Vestfolder'n, og en dag i mars møttes vi til en uformell samtale på vegkontoret. Vi ser fra venstre Eilef Hellem, Halvard Heldahl og Hans Wendelborg.

- Dere har tjenestegjort over en lang periode og i flere landsdeler, - var det stor forskjell på arbeidet på de forskjellige stedene og til ulike tider?

Heldahl: Jeg synes det har vært stor forskjell. Da jeg tjenestegjorde i Nordland litt før 1940, var f.eks. grunnerverv et nesten ukjent begrep der. Hadde vi bruk for grunn, var det bare å ta for seg. Da maskinene kom, var ikke alle like populære blant arbeiderne. Jeg kan således huske at jeg måtte propagandere for bruk av kompressorer ved fjellboring. Det var hyggeligere i gamle dager, da hørtes feiselslag og arbeidssanger på anleggene, nå er det bare maskinlarm å høre over alt.

Hellem: For min del synes jeg ikke det har vært så stor forskjell på de stedene jeg har vært, men hele administrasjonen var enklere før. Da jeg kom til Vestfold i 1939, besto hele vegkontoret av 8-9 personer med vegsjef og det hele. Vegetaten da og nå kan på ingen måte sammenlignes.

Wendelborg: Det er store endringer i bilsakkyndighetaten også. Da jeg kom til Skien i 1937, var kontoret kombinert med bilsakkyndiges soveværelse, og det fantes ingen hjelpemidler. Etter krigen kom det forandringer i vår etat også, og materiellet kom. Da, som nå, var kontroll og førerprøver de viktigste oppgavene. Dessuten hadde vi jo arbeidet med fordeling av kjøpetillatelser for bil etter krigen. Det var en svært ubehagelig og vanskelig jobb, som vi var ubeskrivelig glade for å bli kvitt.

Jeg husker forresten en pussig episode fra jeg var ung assistent. En dag kom en ung dame smilende inn på kontoret mitt og spurte om jeg ville prøvekjøre henne. Jeg sa at det skulle jeg med glede gjøre, men at hun vel mente med bilen? Det er ikke for sterkt sagt å si at hun rødmet!

- Har kontakten med publikum bydd på problemer for dere?

Heldahl: Både ja og nei. Noen spesielle "venner" har jo skaffet meg en del bry, men stort sett har folk vært greie og hyggelige å ha med å gjøre. Det viktigste er å kunne bevare likevekten, prate med folk og lytte til det de har å si.

Hellem: I årenes løp har det selvsagt vært noen uoverensstemmelser med både presse og publikum, men jeg tror jeg kan si at forholdet har vært meget godt, - noe jeg anser som svært viktig.

Wendelborg: Jeg vil gjerne understreke at jeg synes folk i Vestfold har vært lette å ha med å gjøre. Folkelynnet her er lett og utadventt, noe som kanskje er en følge av at så mange har vært ute i verden på hvalfangst og i sjøfart. Vi bilsakkyndige har alltid vært i en utsatt stilling overfor publikum og har vel ofte blitt regnet for "busemenn", men stort sett tror jeg det hører fortiden til. Jeg anser det som vår etats plikt å tjene publikum best mulig, og jeg mener at innen sikkerhetsmessige grenser skal man være så lempelig som mulig, og jeg synes sunn fornuft er viktigere enn stivbeinte regler.

- Har dere noen spesielle krigsminner i forbindelse med tjenesten?

Heldahl: Ja, da var vegvesenet bokstavelig talt i skuddet. Vi skaffet en god del sprengstoff til hjemmefronten. Jeg bodde på Brandbu den gangen, og hadde dynamittlager hjemme i min egen kjeller. Det var til sine tider noe nervepirrende, for tyskerne hadde en snarvei rett forbi huset.

Hellem: Vegvesenets virksomhet var svært nedsatt under krigen, mest p.g.a. pengemangel, men også fordi tyskerne la beslag på folkene. Vegsjefen i Sør-Trøndelag sa det slik: "Vårt arbeide under krigen bestod i å forsømme vedlikeholdet."

Wendelborg: Jeg kom til Rjukan ca. en måned før krigen brøt ut, og var da eneste mann på kontoret. Staben ble snart utvidet, for vi fikk en masse ekstraarbeide i forbindelse med rasjonering av bensin og gummi. Alle bilsakkyndige i hele landet fikk utdelt en generator til montering på bilene sine - vi skulle være foregangsmenn. En annen ting var at på Rjukan hadde vi nok bensin. Det kom av at Hydro hadde to jernbanevogner fulle med bensin stående der da tyskerne kom, og disse ble kjørt inn i en tunnel. Mesteparten av denne bensinen gikk til hjemmefronten.

- Er det noen saker dere er spesielt glade for å gi fra dere - eller spesielt leie for ikke å ha fått fullført?

Hellem: Mange store saker har vært oppe, og det har i stor grad vært interessante saker og prosesser. Det kan ikke nektes at en kan bli noe mismodig når en ikke får sakene fram p.g.a. treghet i systemet, men mange saker er blitt løst, tross alt. En stor sak

i Vestfold, El8 utenom Larvik, er vel gjennomført. Forøvrig er det El8 som skaffer oss de største problemene. Planene er imidlertid i god gjenge både når det gjelder å få veien utenom Sem og Haukerød. Jeg hadde håpet å se en løsning på Holmestrandsproblemet i min tid, men det gikk ikke, og jeg må si at det også føles som en avlastning å slippe det fra seg.

- Hva er din mening om lang tunnel?

Spørsmålet har flere sider, men min personlige mening er at det må være tvilsomt om det er riktig å investere så mange penger der. Prinsipielt er jeg imot at folk skal betale for å ferdes på offentlig veg, og synes ikke det er riktig å løse problemet ved bompengefinansiering. Forøvrig vil jeg gjerne tilføye at en indre motorvegforbindelse i dag er helt uakseptabel for Vestfolds vedkommende, og kan på ingen måte tjene fylkets og samfunnets interesser.

Heldahl: Jeg synes det er gledelig at det nå blir vist større forståelse for asfaltlegging og -vedlikehold, og at dette gir seg utslag i bevilgninger. Mindre tilfredsstillende synes jeg det er at vi har fått gjort så lite for syklistene og fotgjengere i min tid. En del av arbeidet som jeg med glede gir fra meg, er grunnervervsaker. Disse går ofte utrolig tregt, og kan forsinke arbeidet i stor grad.

Wendelborg: Jeg kan ikke se at noe spesielt gledelig har hendt i bilsakkyndighetaten i Vestfold de siste årene. Det har stått på stedet hvil siden 1971. Det er nå en utredning om problemene i gang, men det er vel tvilsomt om det kommer noe positivt ut av den heller. Det største problemet er at vi ikke har noe sted å kontrollere vogntog, og jeg vil tro at det enda tar minst 5 år før en ny kontrollstasjon er en realitet. Den store bøygen er jo tomtespørsmålet. Vi fikk en ny ubehagelig jobb i fjor da det ble bestemt at også oppretterverksteder og bruktbilforhandlere, i tillegg til bilverkstedene, skal godkjennes av bilsakkyndige. Dette er en jobb jeg med glede gir fra meg.

- Hva synes dere om pensjonisttilværelsen?

Wendelborg: Jeg syntes det var skrekkelig i begynnelsen, og fortsatt kan tiden bli lang. Da jeg jo er meget hindret av sykdom, blir det mest lesning og byturer som er mine tidsfordriv.

Heldahl: For meg er det ikke noe problem å få tiden til å gå, snarere tvert imot. Jeg har hatt noe konsulentarbeide og ellers er jeg meget opptatt med hobbyvirksomhet. Det er dessuten en masse jeg har lyst å lese, som jeg ikke har hatt tid til før. Jeg har forberedt meg på denne tiden, og synes det går fint.

Hellem: Jeg skal fortsette å arbeide i vegvesenet et års tid til i alle fall, men jeg planlegger også på privat basis, og har bl. a. tenkt å bygge litt om på huset.

Wendelborg: Noe av det verste for mange som kommer i pensjonsalderen er følelsen av å være satt utenfor, å ikke være noe tress lenger, og jeg har sett mange ganger at det er et forferdelig slag for dem som ikke får fornyet førerkortet sitt. Ferdighetene som bilfører har, etter mitt syn, ikke så nye med alder å gjøre, men er et individuelt spørsmål. Det er jo klart at tapet av fører-

Forts. side 25

Ny bilsakkyndigleder i

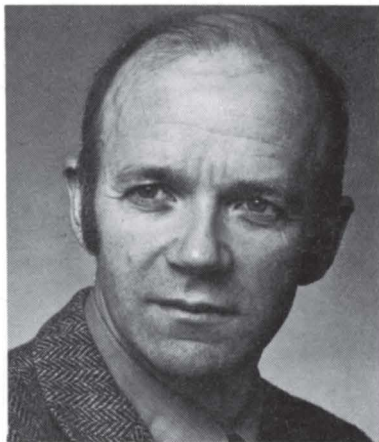


Tønsberg



Som leder for bilsakkyndigkontoret i Tønsberg er ansatt Magnus Bøie. Han har avløst Hans Wendelborg, som har vært leder for kontoret siden 1958.

Bøie er født i Vågå i 1931. Sin ingeniørutdannelse har han fått ved Gøteborg tekniske skole og NTH. Han begynte i bilsakkyndigetaten i 1953 i Lillehammer. Derfra flyttet han til Bodø og var der til 1957. Etter avsluttet skolegang ved NTH i 1959, ble han leder for bilsakkyndigkontoret i Harstad. Fra



1968 og fram til han kom til Tønsberg i februar, var han leder for bilsakkyndigkontoret på Notodden.

Bøie er en aktiv organisasjonsmann og er sekretær i Statens bilsakkyndiges forening. Han har også hatt flere oppdrag for Vegdirektoratet. Nå sist har han vært sekretær i en arbeidsgruppe som har utredet behovet for opplæring innen bilsakkyndigetaten.

- De viktigste oppgavene i tiden framover må bli å få en god rutine på føreropplæringen og førerprøvene, samt å få et bedre tilsyn med opplæringen. På den tekniske siden må vi få en tilfredsstillende kontroll med bilverkstedene. Også spørsmålet om å få en ny tidsmessig kontrollhall i Tønsbergområdet er en viktig sak i tiden framover, sier Bøie.

Vi ønsker Magnus Bøie velkommen til Tønsberg, og håper at han vil trives i sin nye stilling.

JH

OPPSETTING AV REKKVERK



Før i tiden ble det satt opp en og annen stabbestein for å markere store vegfyllinger og stup. Senere gikk en over til betongmurer og lameller av betong, men etter hvert som trafikken økte og en begynte å registrere ulykker, fant en ut at de system en tidligere hadde brukt ikke var tilfredsstillende. Det ble gjort forsøk med forskjellige typer rekkverk, bl.a. myke rekkverk av wire og stive rekkverk av betongfylte stålrør



Ulykke som skyldes feil oppsatt rekkverk.

er bukket ned, vil rekkverket skjære gjennom bilen, over forakselen, mellom hjul og motorblokk, og i mange tilfeller gå ut gjennom bakvinduet. I enkelte tilfeller har over 40 meter rekkverk passert gjennom bilen.

Rekkverk oppsatt etter de bestemmelser som gjelder i dag må anses for temmelig sikre, i det det kun er et fåtall biler som har kjørt ut over disse, og sjansene for å bli kastet tilbake fra rekkverket og over i motgående kjørebane anses for liten.

Vi har eksempler på at store lastebiler eller personbiler har kjørt ned 40-90 meter rekkverk uten at det

har oppstått store skader på kjøretøyene. På noen av disse stedene kunne det blitt store person- og materielle skader ved utforkjørsel.

For å sikre våre veger mot utforkjøringer på farlige steder, har vi i Vestfold satt opp ca. 16 000 m rekkverk pr. år. Ferdig oppsatt koster rekkverket 90 - 135 kr pr. m, eventuelt enda høyere pris om en får store flyttingsutgifter i tillegg. Normal gjennomsnitt for oppsatt rekkverk er 200 m pr. dag.



Slik skal rekkverk oppsettes
Vi har i stor utstrekning basert oss på et arbeidslag til oppsetting av rekkverk. Disse karene arbeider med dette fra mai til vegbanen teler til om høsten.



Rekkverksgjengen,
fra venstre:

maskinfører
Odd Bergseter,
formann Trygve Myhre,
Hans Åsenden,
Einar Hansen og
Hilmer Anholt.

Audun Nordbotten



Over i pensjonistenes rekker



Bak fra venstre: Nils Fredheim, Otmar Edvardsen og Sigurd Johansen.
Foran fra venstre: John Nilsen og Ragnar Røed.

Det er gammel tradisjon ved vegkontoret at det på lillejulaften blir stelt i stand til en hyggelig sammenkomst i kantina. Årets pensjonister blir innbudt, og det blir servert kaffe og rundstykker.

I 1974 er tilsammen 12 av våre arbeidere gått over i pensjonistenes rekker. Det er John K. Nilsen, Olav Julusmoen, Mathias Hansen, Einar Hermandsen, Hans H. Kråkemo, Otmar Edvardsen, Sigurd Johansen, Finn Teien, Ragnar Røed, Nils A. Fredheim, Bjarne Allum og Arthur Larsen.

Dessverre var flere forhindret fra å kunne møte ved tilstelningen.

Vegsjef Moy overrakte diplom og gaver til dem som var
Forts. side 30

En vegveteran

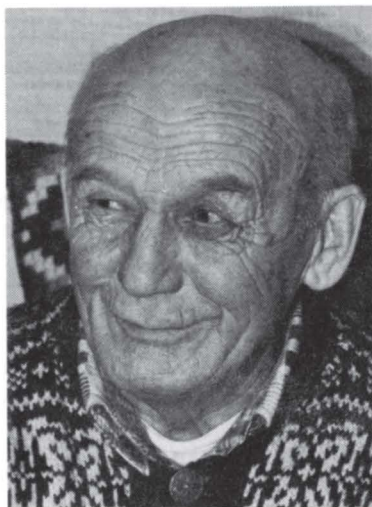
kan vi trygt kalle Einar Moe. Med nesten 48 års tjeneste i vegvesenet bak seg, vet han alt som er verdt å vite om etaten. Vestfolder'n tok derfor turen til Høyjord for å høre litt om hvordan det har vært å jobbe i vegvesenet i godt og vel en mannsalder.



Vi tok plass i sofakroken, og det var ikke grenser for hva praten kom inn på. Einar Moe har vært ved anlegg, vært sjåfør og har farten rundt omkring på forskjellige jobber i store deler av fylket, fram til han ble pensjonist for et par år siden. Han forteller selv:

Jeg begynte i vegvesenet i 1925 hos oppsynsmann Peder Berg her oppe i Høyjord på veganlegget Andebu post-åpneri - Heimdal. Jeg var dengang 19 år gammel. Det å være vegarbeider på den tid var et hardt slit. Maskiner var det lite av, og tungarbeidet måtte gjøres med håndkraft. Lønnen for strevet var dårlig, og alt arbeidet var på akkord. Forskuddet var på 75 øre og akkordprisen sjelden over 1 krone pr. time.

Når vi var borte på anleggsarbeide, hadde ikke vegvesenet brakker som vi kunne bo i. Hvis vi skulle overnatte, måtte vi skaffe oss husrom selv. Jeg husker spesielt en gang i 1932. En mandagsmorgen fikk jeg beskjed om å reise til Smørstein nord for Holmestrand hvor vi skulle sette opp pukkverket. Jeg måtte bare sette meg på toget, og så bar det avsted. Da jeg kom fram var det bare å sette i gang med jobben, og først om kvelden etter arbeidstid fikk jeg tid til å forhøre meg om overnattingssted. For fremmedfolk var ikke det lett. Jeg gikk fra hus til hus, men fikk bare nei på spørsmålet mitt. Til slutt hadde jeg bare en liten bondegård igjen, og da var det



seint på kvelden. Der fikk jeg til slutt lov til å overnatte på låven.

- Hvordan var det med vegbyggingen? Ble vegene bygd like solide som nå?

Vegbyggingen var før nærmest et håndverk, men ofte var det lite med penger, og det måtte spares både på det ene og det andre. Jeg husker at da vi bygde Hol-tungvegen skulle grøftene fylles med grus, men for å spare på grusen satte vi ei stålplate midt i grøfta og fylte med grus på den ene siden og leire på den andre. Deretter dro vi opp plata og fortsatte på samme måte videre. En annen gang på samme anlegget hadde vi en kultakkord gjennom hagen til Strange. I bunnen skulle vi ha et sandlag og deretter et lag med 6" kult. Denne skulle bankes med slegge, og over dette skulle det være et steinlag som skulle bankes enda mindre. For bankingen hadde vi 40 øre pr. m². Vi syntes prisen var dårlig, og klagde, men fikk beskjed om å banke etter prisen!

- Med det harde kroppsarbeidet dere hadde den gang var det vel vanskelig å holde humøret og arbeidslysten oppe?

Ja, det er sant, men vi hadde et svært godt kamerat-skap og hadde vi ikke greid å holde humøret oppe, er jeg sikker på at arbeidet hadde stoppet helt opp.

- Jeg har hørt noe om at du krøp inn i ei stikkrenne en gang?

Men jøss, har du hørt det? Jo, jeg får vel fortelle det. Ved Smørstein hadde vi breddeutvidet Sørlandske og forlenget ei stikkrenne. En dag hadde vi tatt oss fem minutters pause, og slått oss ned ved enden av stikkrenna. Plutselig var det en av arbeidskamerat-ene mine som tok lua mi og kastet den langt inn i stikkrenna. Han fikk selvsagt beskjed om å krype inn og hente lua, men han var både stor og kraftig og hadde vel ikke kommet inn om han hadde prøvd, - jeg er jo forholdsvis liten, så det ble til at jeg måtte krype inn selv. Stikkrenna var ikke større enn at jeg måtte krype på alle fire, og ikke før var jeg inne før alt ble helt mørkt. Da hadde karene rullet

en stor stein foran åpningen, og der satt jeg! Stummende mørkt var det, men jeg fant lua og tenkte at jeg fikk prøve å krype fram til den andre åpningen. Det her var på våren så jeg var ikke sikker på om den var tett av is og snø, men kom til at jeg fikk ta sjansen. Midt under vegen kom jeg inn i den steinsatte renna under gamlevegen, og den var så høy at jeg kunne gå oppreist. Stikkrenna hadde nok en total lengde på over 30 meter, og etter en stund så jeg lys. Heldigvis kom jeg meg ut, men da jeg kom opp på vegen så jeg en bil som nettopp hadde stoppet, og der kom ingeniør Gjørsv for å ta en titt på arbeidet. Jeg satte opp farten og slo følge med ham nedover mot de andre som moret seg foran stikkrenneåpningen. Skal si de fikk seg en overraskelse da de fikk se meg komme ruslende sammen med Gjørsv!

En annen gang jobbet jeg ved Galleberg sammen med en kar fra Sande som het Einar Kristiansen. Han var litt av en skøyer, og en dag bukseselene mine hadde hoppet av bak, måtte jeg ha hjelp. Kristiansen var på pletten, men fikk ikke tak i selene under jakka, så han ba om at jeg måtte kneppe selene av foran også. Buksa var god og vid, og plutselig gjorde han et lite nipp, og der sto jeg med buksa nede på knærne, uten å kunne flytte meg.

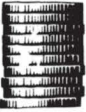
- På den tiden du har vært i vegvesenet har du vel opplevd litt av en utvikling på mange måter?

Det å være vegarbeider i dag kan vanskelig sammenlignes med de forhold vi arbeidet under før. Maskinene har overtatt tungarbeidet, heldigvis, arbeidstiden har blitt nedsatt, og det er fri hver lørdag. Vi har også fått faste regler om vernetjenesten og mange goder vi ikke har hatt tidligere.

- Men til slutt, hvordan synes du det er å være pensjonist, og hvordan er kontakten med vegvesenet?

Jeg har da noen hobbies. Spesielt godt liker jeg hagearbeide, og da jeg har en forholdsvis stor hage, går det mye tid til dette. Jeg har også kjøpt meg en liten jordfreser, så jeg holder på med hagearbeid nesten hele sommeren. Om vinteren kan tiden bli noe lenger. Jeg leser jo "Vegen og vi" og følger med noe

Forts. side 25



Økonomisk vegoversikt

1974 var et meget aktivt år, da særlig på anleggssektoren. Anleggsutgiftene beløp seg til vel 37 mill. kr mot vel 27 mill. kr i 1973 (en stigning på 37% i løpende priser og 21% i faste priser). Fordelingen på riksveger og fylkesveger var henholdsvis nær 28 mill. kr og 9,5 mill. kr. En kan vel i grunnen si at fylkesvegutbyggingen "løsnet" i 1974.

Til vegutbygging er det for 1975 disponibelt i alt 42 mill. kr, fordelt med 27,5 mill. kr på riksveger og vel 14 mill. kr på fylkesveger. Her må vi huske på at vi hadde et merforbruk på riksveger på 3 mill. kr i 1974 (lånt fra andre fylker) som er betalt tilbake i 1975. Økingen i disponibelt beløp på 5 mill. kr fra 1974 til 1975 dekker ikke mer enn prisstigningen. Når vi samtidig vet at mer av bevilgningene går til dekning av entrepriser (særlig Kaare Backer og bruene ved Farriseidet), er konklusjonen den at anleggsdriften i egen regi er noe redusert i 1975 sammenliknet med 1974. Dette tas hensyn til når det er spørsmål om nyansettelser og innkjøp av nye anleggsmaskiner.

En viss usikkerhet preger de nærmeste årene hva angår plansituasjonen og utbyggingen (riksveger) i Vestfold. Stikkord her er problemene omkring El8 nord i fylket og eventuell ny El8 forbi Haukerød og forbi Sem. Dessuten foreligger ikke avgjørelse om hvilket vegalternativ som skal velges langs Stavernsveien.

Ellers kan en si at tendensen i vegutbyggingen er en sterk satsing på arbeider som kjennetegnes ved særlig bedring av trafikksikkerheten og miljøet langs våre veger. Stikkord her er sykkel-/gangveger, over-/underganger, lysreguleringer og andre utbedringer av vegkryss, foruten at det er satt av vel $\frac{1}{2}$ mill. kr til busslommer i 1975 (dvs. 30-35 busslommer). Også arbeid som reduserer vedlikeholdsomkostningene er høyt prioritert. Forøvrig kan nevnes at et eget utvalg ved vegkontoret (langtidsplanutvalget) er i gang med et arbeid som tar sikte på å foreslå revisjon av Norsk Vegplan (riksvegene) og revisjon av fylkets vegplan (fylkesvegene) for årene 1978-85. Videre prøver en såvidt det er mulig innenfor Norsk Vegplan og fylkets vegplan (fylkesveger) å fordele anleggsvirksomheten slik at avstanden fra bostedet for de ansatte blir minst mulig. Imidlertid har det falt seg slik at det blir en konsentrasjon av anleggsdriften i sydfylket og Lågendalen som er større enn ønskelig. Dette forhold vil bedre seg hvis og når en kommer i gang med ombygging av El8 i midt- og nordfylket.

Vedlikeholdssektoren hadde i 1974 i alt ca. 40 mill. kr disponibelt, fordelt med 24,5 mill. kr på riksveger og 15 mill. kr på fylkesveger. Dette var totalt sett en økning på 8 mill. kr fra året før. Når en korrigerer for prisstigningen på 16% i vedlikeholdsdriften fra 1973 til -74, blir det allikevel en økning i omfanget av vedlikeholdsarbeider på nær 8%. Den sterke prisstigning må sees på bakgrunn av den ekstraordinære asfaltprisstigningen (på 25-40%), noe som vel neppe vil gjenta seg i samme grad.

Fra i fjor til i år er bevilgningsøkningen redusert til 10% i løpende priser, slik at omfanget av vedlikeholdsarbeider nok blir noe redusert (når det antas en prisstigning større enn 10%). Kostnadsøkningen har jo vært - og vil fortsatt bli - betydelig såvel på varesiden som på lønssiden.

Satsingen i vedlikeholdet er i sterkere grad rettet mot forebyggende vedlikehold, dvs. vedlikehold som på sikt vil redusere vedlikeholdsomkostningene, først og fremst på eksisterende grusveger (bl.a. grøfting og legging av fast dekke).

På en 5 - 10 års sikt bør hele vegnettet (fylkes- såvel som riksvegnettet) ha fast dekke.

Nedenfor er en gjennomgåelse av de enkelte prosjekter som står på utbyggingsprogrammet for 1975:

1. RIKSVEGER

1.1. Anlegg av et visst omfang

El8 Bommestad bru - Farriseidet - Sky

I alt ca. 14 mill. kr ventes å medgå ved Farrisanlegget i 1975. Arbeidene består av ny bru over El8 v/Lovisenlund (ikke godkjent plan), Farriseidet bru (utføres av Kaare Backer A/S) og ferdiggjøring av parsellen Eide - Sky. Trafikken skal etter planen settes på i løpet av 1975.

Rv. 8 Steinsholt - Eide - Svarstad

4 mill. kr av et samlet behov på ca. 24 mill. kr (75-priser) er disponibelt på parsellen Steinsholt - Eide - Svarstad. Arbeidene er i gang. Ellers i Lågendalen skal det bygges ny tilknytning til rv. 304 i Kvelde (utenom sentrum) til nær $\frac{1}{2}$ mill. kr.

Rv. 303 Hem bru

Arbeidet med ny Hem bru (grensen mellom Tjølling og Sandefjord) er i gang og det vil ta ca. 3 måneder. En bygger slik at omkjøring unngås. Arbeidet koster vel $\frac{1}{2}$ mill. kr.

Rv. 305 Sandefjordsveien

Sandefjord kommune er i full gang med bygging av fortsettelsen av 4-feltig veg forbi rådhuset til Skiringsalvegen. Vegvesenet selv bygger en undergang og en overgang. Forventet kostnad eks. eiendomsutgifter beløper seg til vel 4,5 mill. kr og staten refunderer det meste (noe i 1975).

Ovenstående arbeider beløper seg til vel 20 mill. kr i 1975.

1.2. Mindre utbedringer/trafiksikkerhetstiltak som er planlagt utført i 1975:

- E18 Buskerud gr. - Telemark gr.
- Fotgjengerundergang v/Tuft vegkryss (v/Skoger st.)
 - Fotgjengerbru under Foss bru
 - Maling av stålkonstruksjoner Nordre/Søndre Sandeelv bru
 - Regulering av avkjørsel v/Undrumshøy
 - Lysregulering Xrv.35 (i Semsbyen)
 - Utbedring v/gml. sørlandske (i Semsbyen syd)
 - Sørbykrysset. Regulering/kanalisering
 - Regulering av avkjørsel v/Gjennestad
 - Regulering av avkjørsel v/Furulund
 - Utbedring av kryss v/Hørdal
 - Klinestadkrysset. Kanalisering av venstresving (Kfr. utbedring av fv. Z-275, Breidablikk fram til Klinestadkrysset)
 - Lysregulering av Haukerødkrysset, samt busslommer
 - 6 busslommer Haukerød - Elgesem
 - Gangbru langs Bommestad bru
- Gml.E18 -Kanalisering av venstresving v/Hovland X Yttersøvn.
-Kanalisering av krysset Nansetgt./gml. Kongeveg
- Rv.035 Kjelle X 308 - Buskerud gr. (om Andebu)
- Avslutning av utbedring X rv. 318 (i Hof)
- Rv.301 Larvik X 303 - Søndersrød (Stavernsveien)
- Lysregulering X rv. 303 (i Larvik)
 - Ombygging av Berg bru i Brunlanes
- Rv.303 Larvik X 301 - Auli X 035
- Utbedring v/Klåstad (Kfr. fylkesveganlegget Z-159 Klåstad - Tinvik)
 - Store Bergan - Ranvik. Sykkel og gangveg.
 - Sandefjord kommune utfører arbeidet mot refusjon.
 - 2 busslommer v/Vear
- Rv.307 Andebu X 035 - Nes X 306
- Ombygging av Bråvoll bru (i Andebu)
 - Utbedringsanlegget Bråvoll - Hallenstvedt gjøres ferdig
- Rv.308 Gulli N - Verdens Ende
- Lysregulering av kryss med Steensalleen i Tønsberg
 - Lysregulering av kryss syd for Kanalbrua
 - Sykkel/gangveg Svømmehallen - Kanalbrua og videre langs Ollebukta
 - Utbedring av kryss med Smidsrødveien
 - Sykkel/gangveg X Smidsrødvn.-Grindstavn.
 - Sykkel/gangveg Gunnestadbakken - Borgheim skole
 - Eventuelt utbedring av Skjærvesvingen
 - Sykkel/gangveg Tjøme krk.- Lindhøy. Utføres av Tjøme kommune
 - 3 busslommer på Tjøme
- Rv.309 Teie X 308 - Årøysund (Smidsrødveien)
- Teie torv. Regulering av avkjørsler/fotgjengerfelt.
 - Fortsettelse av bygging av sykkel/gangveg
 - Ekenes - Hjertnesbekken
 - Restarbeider fotgjengerundergang v/Ekeneskrysset

- Rv.310 Kopstad X El8 - Tønsberg X 308 (Hortensveien)
 -Sykkel-/gangveg Granly skole - Borre krk.
 -Sykkel-/gangveg Kimestad - Kjær
 -Kanalisering X rv. 311 (Kjærkrysset)
 -Utbedring av kurve syd for Kjærkrysset
 -Utbedring X H.Wilhelmsens allé (v/Middelskolen)
- Rv.311 Tønsberg X 308 - Kjær X 310 (Åsgårdstrandveien)
 -Sykkel-/gangveg Heimdalkrysset - Presterødkrysset
 -Lysregulering samt undergang i Presterødkrysset
 -Sykkel-/gangveg Presterødkrysset - Grevinneveien
 -ca. 10 busslommer Brekke - Åsgårdstrand
- Rv.313 Gulli S - X 310 (Barkåker)
 -3 busslommer
- Rv.315 Gausen - Gullhaug
 -2 busslommer
- Rv.319 Svelvik - X El8 (i Sande)
 -Lys v/Berger skole
 -4 busslommer Berger - Vammen
 -3 busslommer Vammen - Sande

Ovenfor nevnte mindre arbeider representerer nær 6 mill. kr. Det må ikke ses bort fra at det kan bli vanskelig å få gjennomført samtlige av de nevnte arbeider.

2. FYLKESVEGER

2.1. "Store" anlegg

- Z-430 Ekenessundet bru m/tilstøtende veg
 Arbeidet med tilstøtende veg er i full gang og bruarbeidene blir å påbegynne tidlig førstkomende sommer. Anleggsparsellen nærmest Smidsrødveien blir åpnet for trafikk med det første, mens hele parsellen ventes åpnet sommeren 1976. Kostnadene vil beløpe seg til ca. 6 mill. kr.
- Z-430 Husøy bru
 Denne vil bli påbegynt i 1975 og avsluttet i 1976.
- Z-756 Kirkevold - Gjelstad - Strange
 Anleggsarbeidene er i full gang, og ventes ferdig på forsommeren d.å.
- Z-275 Breidablikk - Klinestad X El8
 Arbeidene består i utbedringer, samt sykkel-/gangveger. Sandefjord kommune vil ventelig utføre arbeidene.
- Z-255 Sandefjord - Skolmerød (Krokemovegen)
 Utbedringer samt sykkel-/gangveg. Arbeidet utføres av Sandefjord kommune mot refusjon, og ventes påbegynt høsten 1975.
- Z-351 Museumsgt. i Sandefjord
 Også denne utbedringen ventes påbegynt høsten 1975 og drives i Sandefjord kommunes regi mot refusjon.
- Z-159 Klåstad - Tinvik
 Arbeidet med ombyggingen av denne vegstrekning starter opp etter ferien, og ventes ferdig våren 1976.

Z-042 Risøyvegen i Stavern

På grunn av bl.a. sysselsettingssituasjonen, skal nyanlegget, mot tidligere forutsatt, drives i egen regi. Oppstartingen ventes i løpet av kort tid.

Z-055 Hummerbakken - Berg

Fortsettelse av nyanlegget Brunvall - Hummerbakken, som er ferdig, vil forhåpentligvis komme i gang mot slutten av året. Grunnnavståelsen vil kunne forsinke anleggsoppstartingen.

Z-060 Tvedalen - Kastet

Ombyggingen, som vil medføre en noenlunde jevn standard fram til Telemark grense, er også planlagt å komme i gang kommende høst og ventes ferdig våren 1976.

Med hensyn til Z-070 Vassbotten - Omsland og Z-820 Lønnskoll-Skjerven, vil ikke anleggsdriften komme i gang før i 1976. Ovenstående arbeider beløper seg til ca. 11 mill kr i 1975.

2.2. "Mindre" anlegg

Z-675 Grefsrud - Grette

Her er en i ferd med å foreta forarbeider for asfalt og asfaltering. Dessuten vurderes en ombygging av Bruserud-bakkene.

Z-665 Revetal - Kåpe

Utbedringen ble foretatt i 1974, mens restarbeidene/asfalteringen skal skje i år.

Z-040 Lindhjem - Venlyst

Utbedringen består i forarbeide for asfalt og asfaltering og er så godt som ferdig.

Til trafikksikkerhets- og miljøarbeider er disponibelt vel 1.6 mill. kr. Denne konto disponeres av vegsjefen etter forslag fra Trafikksikkerhetsutvalget (politisk sammensatt).

Endel av arbeidene går igjen under riksveganlegg siden stat/fylke og eventuelt kommune deler på utgiftene. Av arbeider som er noenlunde klarlagt, kan nevnes:

- Gangvegssystem ved Bommestad (E18)
- Gangveg Hagalia - Nanset i Nanset (gml. E18)
- Gangveg Tjøme krk. - Lindhøy skole
- Utbedring ved Gressbanen, X Eikvegen (Tønsberg)
- Fotgjengersikring ved Linnestad, Ramnes (Bispevegen)
- Ny adkomst ved Linnestad (Bispevegen)
- Gangveg ved Berger
- Ny adkomst til Svelvik skole
- Skolebarnsikring ved Tangen skole, Svelvik
- Gangveg Hof sentrum - Hof skole
- Fylkesveg Z-180 i Sandefjord. Utbedring av kryss
- Fylkesveg Z-260. Utbedring av vegkryss ved Fjellvik.
- Fylkesveg Z-880 Gata - Vassbotn. Utbedring.
- Gangveg ved Gløppe i Tjølling

Når det gjelder trafikksikkerhets-/miljøtiltakene, fordrer disse ofte et økonomisk engasjement fra kommunene. Bl.a. dette er årsak til at forsinkelser fra tid til annen oppstår. Mange kommuner er imidlertid meget samarbeidsvillige.

Roar Jonstang

EN VEGVETERAN---

Forts. fra side 19

der, men ellers er nok kontakten med vegvesenet for dårlig. Kanskje det kan bli bedre når dere kommer ordentlig i gang med bedriftsavisa. Det kan kanskje gjøre det noe lettere å følge med i det som skjer rundt omkring i våre egne distrikter.

JH



GENERASJONSSKIFTE

Forts. fra side 12

kortet gjør det vanskeligere for eldre mennesker å komme seg ut. Dette bør en i størst mulig grad ta hensyn til ved fornyelsesprøver for eldre.

- Er det noe spesielt dere vil si til slutt?

Hellem: Det måtte være å uttrykke et ønske om at den voldsomme trafikkøkningen nå må komme ned på et mer moderat nivå.



HÅNDBALLAGET har hatt sin siste seriekamp denne sesongen. Også denne endte med seier. Laget har hatt fullklaff, ikke ett eneste poeng er avgitt på de 8 seriekampene. Selv om noen lag har kamper igjen, er det helt klart at vi topper tabellen. I neste nummer vil vi ta med tabellen og komme med en nærmere presentasjon av laget.



JOHAN LEPPERØD er ansatt som ny plansjef etter Eilef Hellem. Lepperød vil tiltre stillingen som plansjef 1. mai. Han vil bli behørig presentert i neste nummer av Vestfolder'n.



VEGA'S GALLUP 1974

Med førsteutgaven av avisa sendte vi ut spørreskjemaet "Vegas Gallup -74" i den hensikt å få oversikt over interessen for idrett innen vegvesenet.

Vi fikk ikke inn så mange skjema som vi hadde håpet, men noen fikk vi, og resultatene fra undersøkelsen er vist i tabellen nedenfor:

Idretts- gren	Her- rer	Dam- er	Akt- ive	Pas- ive	Utean- satte	Kon- toran- satte	S u m	
							Ant.	% ^{x)}
Fotball	11	-	10	1	4	7	11	52
Håndball	4	-	4	-	2	2	4	19
Friidrett	1	-	-	1	-	1	1	5
Ski	5	-	5	-	2	3	5	24
Bordtennis	6	4	4	6	1	9	10	48
Trim	9	1	7	3	1	9	10	48
Skyting	6	-	3	3	4	2	6	29
Badminton	-	2	-	2	-	2	2	10

21 innkomne svar x) Prosenttallene er beregnet i forhold til antall innkomne svar.

Dette viser at interessen er størst for de idretts-grener vi allerede driver, med unntak av bordtennis, hvor interessen var ganske stor, særlig blant passive medlemmer. På årsmøtet ble det derfor besluttet at vi skulle prøve å starte opp med bordtennis i løpet av vinteren. Vi har nå kommet i gang med dette, og treningen finner sted på Kjelle ungdomsskole hver torsdag kl. 1600-1830.

En del av damene meldte sin interesse, og de har nå, etter flere års avventende holdning, glidd inn i de aktives rekker i kvinneåret -75. De hadde først tenkt å satse på bordtennis og badminton, men har i stedet gått inn for håndball og trim, med trening på Kjelle ungdomsskole hver mandag kl. 1600.

Interessen for andre nye idrettsgrener er foreløpig for liten til at noen aktivitet kan settes i gang, så det får vi heller komme tilbake til senere, dersom behovet skulle melde seg.

Einar Hansen



RESULTATER FOR SKISESONGEN 1974/75

Kretsmesterskapet individuelt ble i år arrangert av Hegg bruk i Våle, og Vega deltok med 3 mann i klasse 1, hvor i alt 21 deltakere stilte til start.

RESULTATER KLASSE 1:

1.	Svein Olsen	Våle Bygg	53.05
2.	Leif Nørgård	Huseby	53.19
3.	Thor Søyby	Huseby	54.55
4.	Ragnar Hillestad	LSV	54.56
5.	Frank R. Halvorsen	Kaldnes	54.57
6.	Oddvar Bakken	Vega	57.59
11.	Einar Hansen	Vega	61.06
12.	Kåre Aasestad	Vega	61.15

Kretsmesterskapet i stafett (3x10 km) ble arrangert av N.A.I. i Botne, og Vega deltok med ett lag. 12 lag stilte til start.

RESULTATER:

1.	Treschow	1.37.44
2.	Kaldnes I	1.40.05
3.	Våle Bygg	1.41.05
4.	Huseby	1.41.33
5.	Hegg Bruk I	1.43.00
6.	Vega (E.Hansen, O. Bakken og J.E.Gravningen)	1.44.12



Fra Verne- fronten:



VERNEUTVALGET vil minne om:

Fra tid til annen i de senere år har verneutvalget fastsatt visse regler og pålegg som fortsatt gjelder i det daglige arbeid.

Sikringsregler ved arbeide i fjell og ved fjellsprenkning

1. Ved ethvert arbeide i fjell (og grustak) skal det brukes hjelm.
Ved bruk av fjellboremaskiner skal det dessuten brukes hørselsvern.
2. Ved arbeide i skjæringer med skjæringshøyder større enn 2-3 meter, eller der hvor forholdene tilsier det, skal det anordnes sikring mot å falle utfor ved at det:
 - a) settes opp gjerder i en høyde av 1,10 meter
 - b) der det er umulig å anordne gjerde, skal arbeiderne sikres med sikkerhetssele og tau
 - c) ved ekstra vanskelige forhold skal det brukes begge deler.
3. Arbeidere som ikke etterkommer disse regler og påbud trass i advarsel, må fjernes fra arbeidsplassen.



ARBEIDSTØY (VAREKLÆR) OG VERNEUTSTYR

En del misforståelser er ute og går når det gjelder rekvisisjon og utlevering av arbeidstøy og verneutstyr. Verne- og miljøutvalget behandlet dette i møte den 27. februar 1975, og en ble enige om å sende ut nedenstående "Instruks for bruk og utlevering av vareklær og verneutstyr". Utvalget håper med dette å få ryddet misforståelsene av veien.

I N S T R U K S

for bruk og utlevering av vareklær og verneutstyr

Overenskomsten §17. Vareklær og verneutstyr.
Utdrag pkt. 1 - 3

1. Vegvesenet holder alle tjenestemenn med vareklær. Tjenestemennene sørger selv for vask og reparasjon av klærne, med unntak av tjenestemenn ved verksted, som har fri vask av klærne.
2. Tjenestemenn inntatt av inntaksrådet utleveres ved tiltredelsen 2 sett vareklær, 1 sett arbeidsregntøy, 1 par arbeidshansker samt vernefottøy. Nytt utstyr kan utleveres mot at tidligere utlevert utstyr framvises eller innleveres. Utstyret innleveres når tjenestemannen slutter i vegvesenet. Videre holder vegvesenet hjelm, øreklokker, verne-
støvler og annet nødvendig verneutstyr til utlån.
3. Sysselsettingsarbeidere og andre tjenestemenn som ikke er inntatt gjennom inntaksrådet, får utlånt vareklær, arbeidsregntøy, arbeidshansker, vernefottøy samt annet nødvendig verneutstyr etter behov. Utstyret innleveres ved arbeidets slutt.

Regel for gjennomføring av pkt. 2 og 3:

Ved behov for nytt eller utskifting av arbeidstøy eller verneutstyr, skal dette utleveres fra lager mot innlevering av utslitt tøy eller utstyr, eller etter rekvisisjon fra vegmester/opsynsmann, som må godkjenne kassasjon av gammelt tøy. Vegmester/opsynsmann må påse at utstyret blir innlevert når tjenestemann slutter i vegvesenet.



HONNØRGAVER

i vegvesenet

Fra Vegdirektoratet har vi mottatt brev, datert 10.2.75, hvor det bl.a. står:

"I samråd med Finansdepartementet har Forbruker- og administrasjonsdepartementet nå bestemt at de forskjellige administrasjonsgrener kan kjøpe inn en blomsterbukett til ansatte som fyller 50 eller 60 år!"

Vegdirektoratet gjør klart at med "ansatte" menes også arbeidstakere som er lønnet etter vegarbeideroverenskomsten.



BRUK AV SIKKERHETSSELER I VEGVESENETS BILER

Hovedsamarbeidsutvalget i vegvesenet ga i møte den 21. november 1972 enstemmig tilslutning til at Vegdirektoratet gir påbud om bruk av sikkerhetsseleer i alle vegvesenets biler. Sikkerhetsselelene skal brukes av alle som tar plass i forsetene.

Påbudet, som ble satt i verk fra henholdsvis 1. juli og 1. oktober 1973, gjelder fortsatt uavkortet!



OVER I ----

Forts. fra side 16

møtt fram, takket for innsatsen i vegvesenets tjeneste og ønsket dem lykke til som pensjonister.

Vestfolder'n vil også være med å takke årets pensjonister for det arbeide de har utført og ønske alle mange gode pensjonistår framover.

JH



Med en enkel TULIPAN

50 år Jens Karlsen 1. januar
Adolf Akerholt 31. januar
Hilmer Anholt 23. april
Gudmund Skogen 6. mai
Knut Bøyum 12. mai
Georg Kirkevold 19. juni
Georg Uhlmann 19. juni

60 år Per Pedersen 2. januar
Johan Sandmo 26. mars
Trygve Topp 3. juni
Aksel Akerholt 8. juni

65 år Hugo Gilbu 7. januar
Anne Kristoffersen 21. januar
Einar Mathisen 25. februar
Nils Foldvik 15. mars
Harald Åsheim 2. mai
Anker Fjeldbo 18. mai
Arthur Bøe 17. juni

----- VI GRATULERER.

Vi ønsker velkommen til:

Magnus Bøie, bilsakkyndige i Tønsberg
Harald Ouff, " i Horten
Inga Sundt " i Larvik
Einar Møller, vegkontoret
Arnfinn Bentzen, "
Kari Ljøterud "
Per Magne Meland "

Vi takker for godt samarbeide:

Aud Wike Hansen, bilsakkyndige i Sandefjord

NB: De som ikke ønsker sin fødselsdag bekjentgjort må gi redaksjonen beskjed om dette.



BEVILGNING

JAMMEN ER DET MED
TILSTREKKELIGE MIDLER
MULIG Å HEVE NIVÅET
HØYERE ENN VI TIDLIGERE
HAR ANTATT.

TILSKUDD TIL
JOBETTS-
FORENINGEN

HVA SKAL VI
LØSE I ÅR
TRO?

LØNN
MASKIN-
SENTRALEN
PYLSEVEI-
ANLEGG
INSTRU-
MENTER
REISE-
ODDSJETT

