

VEST- FOLDER'N

Nr. 4

1976



BEDRIFTSAVIS FOR vestfold vegvesen

Desember 1976

3. årgang



Redaktør: Jan Haugerød
Redaksjonssekretærer:
Mary Kristensen
Aud Tvindesæter Wåle

Redaksjonsutvalg:
Hans Thv. Kittelsen
Trygve Rognan
Frank Rød
Bjørn Skøie
Rolf Sommervik

Redaksjonsadresse:
Vegsjefen i Vestfold
Postboks 323
3101 Tønsberg

Opplag 850

Innhold:	side
Julepresangen	3
Snart 1 år i Vestfold	4
Støv og støy skal be- kjempes	6
Premie til Vestfold	10
Langtidsplanleggingen i vegvesenet	11
Kjøretøysskader og er- statningskrav	13
Den siste krigsjul	15
Jordras på E-18	18
Hvor går grensen?	19
Førjulsbefaring med førjulsnøtter	20
Treff på vegkanten	22
Vegens transportevne	24
Bombetrusel	27
Noen der inne	28
Vi er trygge i Norske Folk-gården	30
Løfteinnretninger og redskap	32
"Hallingkastet"	34
Med en enkel tulipan	39

Trykk:
Cicero A/S

GOD JUL
GODT NYTT ÅR



Julepresangen

Julenissen er raus i år. Vestfold vegvesen skal få julepresang. "Det går ikke an", sier nissen - "på Bispevegen må det være 90 km/t. Tenk på alle trafikanter som kommer fra hytta eller sjøen og ikke kan kjøre fortere enn 80 km/t når de skal hjem".

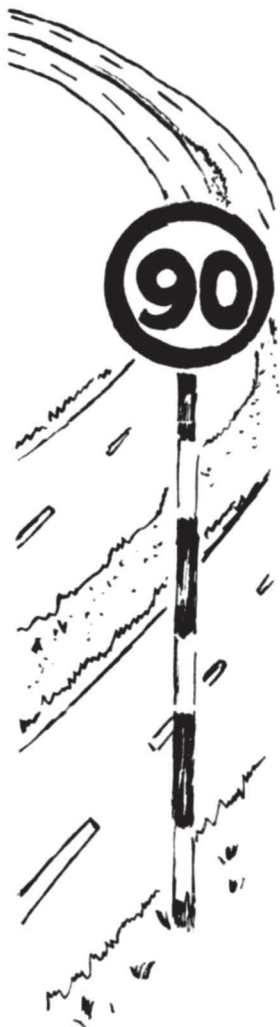
Vi traff nissen ved Kronlia. Han var da i ferd med å sette opp skiltene. - Men, vegsjefen sa nei - "Åver åtti, det er fali det". Trafikkforholdene på vegene i Vestfold er så vanskelige at 90 km/t ikke er forsvarlig. Hver 10. trafikkulykke i landet skjer i Vestfold, og på statistikken ligger vi som ulykkesfylke nr. 1.

Vi blir nok nødt til å slå oss til ro med at det ikke blir 90 km/t på Bispevegen. Alle kan ikke få sine ønsker oppfylt, og vi blir vel nødt til å tro vegsjefen når han sier at - "det er fali det -".

Vi må bare trøste oss med at det snart er jul, og vi i Vestfolder'n vil benytte anledningen til å ønske alle våre lesere og bidragsytere en riktig god jul. Kanskje vi også skulle framsette et juleønske. Det må i så fall bli at vi neste år må få inn mer stoff utenfra enn i år.

Det heter i sangen "nå er det jul igjen, og jula varer helt til påske". Neste nummer vil komme i god tid før påske, og vi håper at vårt ønske blir oppfylt.

Jan Haugerød



Snart 1 år i Vestfold

Det går mot slutten på året 1976. For mange er dette kanskje et år som ikke skiller seg særlig ut fra de foregående.

For meg er dette ikke tilfelle, for 1976 var jo det året jeg fikk ny jobb og derved nytt bosted, nye naboer, nye arbeidsoppgaver og nye arbeidskamerater.

Hva slags refleksjoner gjør man seg så etter snart 10 måneder i Vestfold? Den første er vel at jeg begynner å lure på om det virkelig kan være 10 måneder siden jeg kom? Når jeg så må konstatere at dette er riktig, da blir den neste tanke at Vestfold på mange måter er større enn jeg og mange med meg trodde. For den som tror at en på kort tid kan bli kjent med vegnettet og vegproblemene i Vestfold - han tar feil. Den som måtte tro at det også skulle gå fort å bli kjent med alle i vår etat - han tar enda mer feil. Og de som måtte tro at folk i Vestfold ikke er interessert i hva vegvesenet driver med - ja, de tar aller mest feil.

Jeg kan bare konstatere at vegvesenet og det arbeid vi driver med er et like godt samtaleemne blant folk flest her i Vestfold, som det var i Troms, og at vi også får vår andel av avisomtalen, på godt og på ondt. Det er derfor gledelig å konstatere den interesse hvormed den enkelte ansatte i etaten omfatter sitt arbeide og sine oppgaver, og at jeg har ansvarsbevisste og aktive medarbeidere i alle grupper innen etaten. Dette står for meg som det viktigste dersom vår etat skal klare å fylle sin plass i samfunnet på en fullgod måte ved blant annet å forvalte og bruke de store resurser vi har. Det ligger et stort ansvar i å få bevilget over 100 mill.kr. årlig som skal brukes på en for samfunnet best mulig måte.

Det problem som for meg er blitt stående mer og mer sentralt gjennom de månedene jeg har arbeidet her, er trafikksikkerhetssituasjonen. Vestfold er det fylke i landet som har flest trafikkuulykker både i forhold til innbyggertallet og i forhold til trafikkmengden. Som eksempel kan jeg nevne at risikoen for å bli involvert i en ulykke er

dobbelt så stor i Vestfold som i Østfold.

Man kan da stille seg flere spørsmål, for eksempel:

I hvilken grad må vegene ta skylden for dette?

Er trafikantene og bilene her i Vestfold dårligere enn ellers i landet?

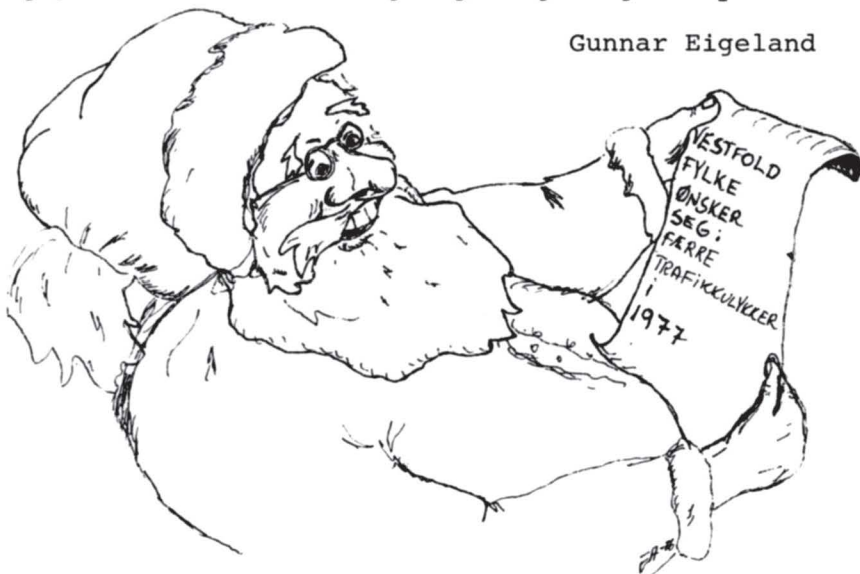
Hva kan vi gjøre, hver på vår plass for å bedre trafikk-sikkerheten?

Jeg kan ikke gi noe fullgodt svar på disse spørsmål, men jeg er overbevisst om at skal vi oppnå noe vesentlig her, så vil det komme til å kreve helhjertet innsats fra alle hold i etaten, fra oss på vegkontoret, fra alle i biltilsynet og fra alle som arbeider ute i driften. Det vil også kreve evne til samarbeid og diskusjon med mange etater og grupper utenfor vegvesenet.

Samtidig med at jeg vil takke for godt samarbeide i 1976, vil jeg derfor fremheve ovenstående som en utfordring til oss alle i året som kommer.

Jeg ønsker dere alle en god jul og et godt nytt år!

Gunnar Eigeland



Støv og støy skal bekjempes

Under en demonstrasjon for hovedverne- og miljøutvalget i Kopstad, ble det vist en rekke maskiner og utstyr som bidrar til bedring av miljøforholdene på arbeidsplassene. Utstyret, som ble vist, er utviklet gjennom de seneste årene, og noe er ennå ikke tatt i bruk ute i driften.

Demonstrasjonen var satt i verk av Vestfold vegvesen i samarbeid med Vegdirektoratet.

Av utstyret som bli vist, kan nevnes førerhytte for knuseverk. Denne var spesialbygd med tanke på dempet lydnivå og ren, støvfri luft inne i hytta. Støynivået ble her dempet med ca. 30 decibel. Prisen på hytta ligger på ca. 50 000 kroner.

Det er ofte nødvendig å støydempe kompressorer i tettbygde strøk, ved sykehus, skoler o.l. Her kan støynivået dempes betraktelig ved å bygge et hus rundt kompressoren.



Støymåling av kompressor.

Målingene viste at støyen ble redusert med ca. 20-30 decibel. Huset virket noe komplisert og tungvint, og her i Vestfold vil vi sannsynligvis ikke få bruk for dette. Vi har allerede kjøpt inn flere lydempede kompressorer vi kan bruke der hvor det er behov for å dempe støynivået. Det er også planen at vi i løpet av de nærmeste årene skal ha byttet ut de kompressorene vi nå har som ikke er lydempet.

På håndholdte bormaskiner finnes det nå mange forskjellige måter å dempe støyen. Noen kan være ganske kostbare, mens andre nesten ikke koster noe. Den mest effektive demper er uteksprimentert av en tjenestemann ansatt i vegvesenet i Østfold. Dempingen består i å montere en

lydpotte fra en motorgressklipper. Prisen på denne inklusiv montering på bormaskinen ligger på ca. 150 kroner. Det vil med denne potta bli noe effekttap, men dette er ennå ikke målt. Det er imidlertid på det rene at effekttapet er minimalt.



Østfoldpatenten.

Av støvsugere til håndholdte bormaskiner er 4 typer funnet å være brukbare. Problemet med den typen vi har hos oss, er at apparatet er noe tungt å flytte (ca. 50 kg). En av de typene som ble vist i Kopstad veide kun 10 kg, og det skulle således ikke være noe vanskelig å flytte denne med seg. Denne var funnet å være like effektiv som den vi nå bruker.

Av annet utstyr som ble vist, kan nevnes hydraulisk telebrekker og friskluftes vernehjelm.

Demonstrasjonen ble avsluttet med sprengning av ei salve på





De 4 støvsugertypene som ble vist.



Den store smellen.

2 690 m³ fast fjell. Som sprengstoff ble det brukt anolit og ammoniumnitrat i stedet for dynamitt som kan være noe ubehagelig å håndtere. I salva ble det brukt 1 720 kg sprengstoff. Sprengningen var vellykket og steinmassene ble så små at det ikke skulle være nødvendig med videre knusing før utkjøring på anleggene.

Ammoniumnitratet har også den fordelen at det er langt sikrere å arbeide med, og prisen ligger på bare 1/4 av det dynamitten koster. Sprengstoffet ble også brukt i forbindelse med sprengning av små hull (borgang 11). Resultatet her ble like bra som med grovhull.



Når det gjelder verne- og miljøarbeidet i Vestfold, ligger vi godt an.

Utstyret som er påbudt blir brukt, og støv og støyp lagene i forbindelse med borarbeider, begynner vi også å få bukt med.

*

Etter sprengningen beviste vegsjefen at han også kan annet enn å administrere etaten. Med spett gikk han på løsfjellet for fullt. - Han sa at han her fikk anledning til å avregere før kveldens møte med politikerne i Holmestrand.

Vegsjefen svinger spettet.



Jeg parkerte ved et shoppingsenter og skyndte meg inn for å kjøpe noen småtterier mens min kone ble sittende i bilen. Da jeg kom tilbake, fortalte hun at en dame hadde forsøkt å parkere på den ledige plassen ved siden av oss. Skjønt det var rikelig plass for en buss, hadde hun store vanskeligheter.

Etter at hun hadde vært borti støtfangeren vår tre ganger, rullet hun ned ruten og spurte min kone om hun ikke kunne flytte vår bil. "Nei, dessverre," svarte min kone, "det er nok umulig. Jeg kan ikke kjøre bil jeg heller".



Premie til Vestfold

Gjennom forslagsordningen har Audun Nordbotten fått premie for forslag til filmarkiv ved vegkontoret. Nordbottens forslag ble verdsatt til kr. 800,-.

Det er nå anledning til å velge gjenstandspremie for å unngå beskatning på premien. Nordbotten hadde valgt arm-båndsur, og premien ble overrakt på møte i samarbeidsutvalget for noen dager siden.



Rognan overrekker premien på samarbeidsutvalgsmøtet.

Forslaget gikk i grove trekk ut på arkivering av film i konvolutter som forsynes med tekst om hva saken gjelder, vegnummer, hovedparsellnr. m.v. Konvoluttene arkiveres etter riks- og fylkesvegnr. og synkronisert med stigende vegnummer, parsell og km.angivelse.

Alle saker vedrørende forskjellige eiendommer legges etter gårds- og bruksnummer innen vegruten.

Systemet er også tatt sikte på å kunne tilpasses EDB.

JH

Langtidsplanleggingen i vegvesenet

Langtidsplanlegging, eller som det heter i den forkortede form, LTP, er et begrep som i senere tid stadig oftere har dukket opp innen vår etat. Vi får høre at dette er noe nytt som vil stå uhyre sentralt i vår virksomhet og som vi i større eller mindre grad kommer til å måtte engasjere oss i.

Hva er så egentlig LTP?

Det foreligger allerede en god del informasjon om langtidsplanlegging i vegvesenet, bl.a. to artikler i "Vegen og Vi" nr. 4/75 og 1/76. Et styringsutvalg for etaten har som et ledd i grunnlag for LTP-arbeidet utarbeidet et "Utkast til grunnlag og overordnede mål for statens vegvesen", utgitt i juni d.å. Likevel er spørsmålet foran ikke enkelt å besvare tilfredsstillende. Hva LTP står for, vil vi forhåpentlig lettere forstå etter at vi er kommet ordentlig igang med det praktiske arbeide som er forutsatt.

Å planlegge er et kjent begrep. Vi planlegger hvordan vi skal legge opp en ferietur, hvordan vi skal skaffe oss en bolig og hvordan vi skal utføre en arbeidsoppgave, når denne ikke er helt enkel og velkjent fra før i alle ledd. Vi kjenner til at vi planlegger en ny vegtracé og at planene for denne blir fulgt i anleggsfasen, som igjen blir gjenstand for en egen planlegging.

Også i vegvesenet har vi imidlertid allerede anvendt planlegging i videre utstrekning. Det tenkes her i første rekke på arbeidet med Norsk Vegplan I og II, som har gått ut på å legge planer for utvikling og oppgaver innen hele etaten på lengre sikt. Det samme gjelder andre prosjekter. Dette er langtidsplanlegging.

Hvorfor skal vi så planlegge etatens totale virksomhet, også med sikte på en fremtidig utvikling?

Et utgangspunkt for svaret er den stadig raskere samfunnsutvikling og endring av forholdene for øvrig omkring oss. Oppgavene blir mer kompliserte, teknologien mer avansert og de sosiale forhold forandres. Dette gjelder ikke bare



for vår etat, men også for våre omgivelser. Disse faktorer gjør at man mer enn før har behov for å forutse og være forberedt på forandringer med formål å møte disse. En langtidsplanlegging tar derfor sikte på å forberede bedriften på en fremtid man ikke kjenner og legge grunnlag for de beslutninger som må tas. For å ha muligheter til å kunne handle etter forholdene til en hver tid, er det viktig at en plan peker på alternativer for utviklingen.

Det en kan si er nytt i forhold til tidligere når det gjelder å planlegge på lang sikt, er at man søker å arbeide etter et samlet planleggings- og styringssystem. I systemet ligger også at man bevisst går inn for å sette strategiske mål for vegvesenets virksomhet. Det vil si, hvor mener vi at vegvesenet bør stå i samfunnet, hva skal vi styre med nå og i fremtiden og hvordan skal vår virksomhet innpasses i forhold til omgivelsene? Dette er noe vi må arbeide aktivt med og gjøre kjent. Hvis vi ikke gjør det, kan det bli andre som bestemmer vår fremtidige plass og utvikling uten at vi selv får ta del i beslutningene. Det er meningen at hele etaten skal gi uttrykk for hva man mener om de mål vegvesenet skal sette seg. Så får det bli overordnede myndigheters sak å godkjenne eller ikke godkjenne det syn vi kommer frem til.

Det er stort sett enighet om at skal en langtidsplanlegging bli tilfredsstillende, må den omfatte hele virksomheten, ha med alle aktuelle ansatte som deltakere, og prøve å forberede oss på en usikker fremtid. Planlegging er en kontinuerlig prosess og må bli en del av hverdagen. Den anses som en vesentlig del av ledelsesprosessen og er et lederansvar.

I det forannevnte dokument om grunnlag og overordnede mål for statens vegvesen er innledningsvis nevnt at vi må være med på å klarlegge etatens plass i samfunnet, og systematisk vurdere vår egen organisasjon for best mulig å nytte de ressurser og muligheter som ligger i etaten. Dokumentet gir uttrykk for at vegvesenet i betydelig større utstrekning enn hittil også bør bli en vegtafikketat. Det er således nevnt at vegvesenet bør delta i utarbeiding

Forts. s. 38

Kjøretøyskader og erstatningskrav

La meg med en gang si at med det antall kjøretøyer vegvesenet disponerer og med den aktivitet disse kjøretøyer utøver, vil det være utenfor menneskelig makt å hindre at skader og uhell vil oppstå. På den annen side vil det ofte bli svært store skader og erstatningskrav når våre kjøretøyer er innblandet i uhell. Særlig ved rene kollisjoner og påkjørsler bakfra kan det dreie seg om virkelig store beløp.

De beløp som betales ut i erstatninger, blir bevilget over statsbudsjettet i forbindelse med veganlegg/vegvedlikeholdsbevilgninger o.s.v., og det er således den enkelte skatteborgers penger vi sitter og skalter og valter med.

Og herfra kommer jeg over til poenget med denne artikkelen. Vi må prøve etter beste evne å hindre at skatteborgernes penger brukes til å dekke erstatningskrav p.g.a. uforsiktig kjøring.

Som nevnt vil det være umulig å hindre at det aldri oppstår skader, og sett i sammenheng med forholdene ellers i landet, ligger vi sikkert bra an i Vestfold. Imidlertid er det endel skader som skjer, som ikke burde skje.

Jeg tenker på ryggeskader og skader p.g.a. påkjørsler bakfra.

Når det gjelder rygging, må dette etter trafikkreglens § 13 bare finne sted når føreren har visshet for at ingen hindring er til stede og når ryggingen kan skje uten fare eller særlig ulempe for andre. Dette ser det ikke ut til blir overholdt i alle tilfeller, og en har fått erstatningskrav hvor parkerte biler er blitt pårygget. Dette skulle være unødvendig, og i verste fall måtte det gå an å gå ut av bilen/maskinen og se før ryggingen. Det er fort gjort å rygge, men det er også fort gjort å se i speilene/gå ut av bilen først, og med det kan en spare noen tusen kroner. Så hvorfor ikke være økonomisk?

Når det gjelder påkjørsler bakfra sier trafikkreglens § 22 nr. 1 at kjører alltid skal ha fullt herredømme over



kjøretøyet, og at han under enhver omstendighet - også på glatt føre - skal kunne stanse på tredjedelen av den frie vegstrekning som kjøreren har full oversikt over.



Det nærmer seg nå vinter, og særlig på glatt føre vil for kort avstand til forankjørende være farlig. Vi må alltid her tenke på at den forankjørende plutselig kan bli nødt til å katastrofebremse, og da bør vi ha såpass avstand at vi kan stanse kjøretøyet. I denne anledning bør vi også ha klart for oss at lastebilene er tunge og således trenger lenger bremsestrekning enn en lett personbil.

Vi har for slike skader hatt erstatningskrav på over kr. 30 000,- selv om dette nok var litt spesielt. Imidlertid er det klart at med de verkstedpriser en har idag, vil det kunne bli ganske "saftige" erstatningskrav som kan dukke opp.

Tja, er det annet å si enn - vær forsiktig !

Når det gjelder skaderapporter, så har vi de europeiske skademeldingsskjemaene som vi fyller ut forsiden av i

Forts. s. 38

Den siste krigsjul

Västerås er en av Sveriges mest kjente større byer. Den ligger ved Mälaren, har skipsled til Østersjøen og er en ikke ubetydelig havneby grunnet sitt varmeverk og sin industri. Byen er gammel og har flere vakre og interessante bygninger både av gammel og ny dato. Den har et moderne trafikksystem med billøst sentrumsparti og oppvarmede snø- og isfrie gågater og sykkelstier.

Jeg hadde lenge hatt lyst til å se denne ofte omtalte by bl.a. også fordi jeg i sin tid ble kjent med den ingeniør som planla trafikksystemet.

Så hendte det at jeg i høst fikk anledning til å være med på et møte med noen nordiske kolleger der. Under oppholdet kom jeg på at jeg jo hadde vært der før uten å ha sett noe som helst til byen. Jeg spurte byingeniøren, som kom dit under krigen, om han hadde hørt om luftbroen Västerås-Kirkenes. Nei, det hadde hverken han eller andre hørt om.

Det er om dette jeg nå skal fortelle.

I 1944 var jeg sjef for vegkontoret i Narvik og var et av leddene i det interallierte etterretningssystem. Den 30. september var det en opprulling blant personalet på jernbanen og p.g.a. at jeg hadde kontakt der, ble det nødvendig for meg å forlate landet. På veien mot grensen sluttet oppsynsmann Thraning seg til og vi ankom temmelig slitne til Riksgränsen stasjon på svensk side 2. oktober om formiddagen. Der ble vi tatt hånd om av en hyggelig svensk løytnant. I Sverige skiltes våre veier. Selv arbeidet jeg en tid ved vårt etterretningskontor i Stockholm.

Inn under jul forberedte nordmennene seg til en spesiell morgenandakt i radio juleaften og en gudstjeneste i Engelbrektskyrkan 1. juledag. Til dette behøvdes et kor, så vel til salmesang som til menighetssvar, slik vi er vant til under gudstjenester. Den kjente kordirigent Erik Saltnessand fra Trondheim påtok seg å innøve disse og jeg var blant dem som meldte seg til koret. Biskop Fjellbu var vår prest.

En dag da jeg var på veg til det daværende radiohus i



Kungsgatan møtte jeg den løytnanten som "omhändertok" meg ved Riksgränsen. Hei og goddag. "Vet du hvor jeg skal nå?" spurte jeg. Nei, det ante han naturligvis ikke "Jo, jeg skal opp og synge i Sveriges radio", sa jeg. Ingen forbauselse. Det er betegnende for den merkelige og vanskelige situasjon som Sverige var i at slikt kunne skje.

Samtidig med at svenskene på forskjellig vis måtte gi innrømmelser til tyskerne, hadde de innenfor sine grenser tusenvis av nordmenn som forberedte seg til frigjøringen av sitt land.

Vel. Både radioandakten og gudstjenesten gikk etter programmet, men den svenske organisten syntes at vi hadde en vanskelig liturgi i Norge. Da vi skulle synge "Deilig er jorden", foreslo biskopen at vi grunnet forholdene burde sløyfe 1. vers. Så ble det til at vi fortrøstningsfullt sang "Tider skal komme" o.s.v.



Innlasting av utstyr i Västerås.

1. juledag var enslige nordmenn invitert til svenske hjem. Selv var jeg gjest hos Sixten Larsson, direktør i kommuneforbundet, og var neste dag invitert til Stallmästaregården. Dette ble det imidlertid ikke noe av, for jeg fikk telefon om å møte i feltutstyr 2. juledag kl. 14.00 for avreise til Finnmark. De jeg skulle reise sammen med, viste seg å være 1 overlege, 2 reserveoffiserer samt biskop Fjellbu, og vi ble plassert i en lukket lastebil med vår bagasje.

Om kvelden ankom vi til Hässlöv flyplass ved Västerås, hvor Kgl. Västmanlands flygflotilj (F.1) holder til. Vi ble vennlig mottatt av sjefen, oberst Westring og ble forklart at vi måtte bli i forlegningen til oberst Bernt Balchen ankom med 10 amerikanske Dacota-fly. Det skulle fraktes et feltsykehus med personell fra F.1 og et kompani politisoldater fra F. 21, Luleå. På flyplassen kunne vi bese en del amerikanske bombefly av typene Flying Fortress og Liberator som var nødlandet der etter bombetokter over Tyskland.



Avreise fra Västerås.

Forts. s. 37

Jordras på E-18



Foto NTB

Etter den kraftige nedbøren i slutten av oktober og de første dagene i november raste plutselig og uten noe forvarsel en jordskjæring ut og sperret hele E-18 ved Lovisenlund. En bil ble tatt av raset, men ingen mennesker kom til skade. Vegvesenet hadde et arbeidslag like i nærheten, så vegen ble ryddet på kort tid. Det var 400-500 m³ jord og leire som raste ut.

Jordskjæringen hadde en skråning på 1:2, så normalt skulle denne være sikker. Vi har spurt anleggssjef Arne E. Dahl hva som kan være grunnen til at skråningen raste ut

- Ja, hvis det gikk an å gi et godt svar på det, ble det nok aldri flere ras i Vestfold. Det har for øvrig vært en geolog der og vurdert forholdene, men det foreligger foreløpig ingen rapport. Årsaken er antakelig en kombinasjon mellom den meget tørre sommeren vi har hatt og så det langvarige regnværet i høst. Der hvor raset er gått, var det tidligere dyrket mark som var drenert. Under arbeidet med skråningen er det funnet rester av dreneringsrør. Denne gamle dreneringen har ført med seg vann og

Forts. s. 36

Hvor går grensen?

I septemhernummeret av Vestfolder'n har redaktøren en leder med tittel: Hvor går grensen? Det oppfordres til innlegg om emnet og da jeg er enig med redaktøren om at dette er en viktig sak vil jeg følge oppfordringen.

Redaktøren viser eksempel på hvordan offentlig grunn tas i besittelse og sier at dette bare er ett eksempel, men at det finnes mange andre forhold som kan trekkes fram. Redaktøren har sikkert rett! Det interessante i denne forbindelse må være hva som ligger til grunn for slike handlinger. Kan det tenkes at det har noe med opplæring og moral og gjøre? - Jeg tror det. Hvor mange mennesker i dette land blir opplært til å vise respekt og forståelse for statens handlinger og eiendom? - Hører ikke de fleste barn i hjem, skole og ellers at staten og statsdrift det er bare bæs.

Personlig har jeg diskutert saken med høyskoleutdannede personer med bestemmende myndighet i statsetaten som mener det samme. Hvordan skal en kunne vente forståelse fra folk som har sitt arbeidsområde utenfor det offentlige når en ofte i sine egne rekker finner slik dobbeltmoral. Dessverre er det ofte slik at alt som har med det statlige og kommunale å gjøre betegnes som noe styggedom som en må gjøre alt for å holde seg unna.

Det finnes sikkert mange grunner for slik holdning, men en hovedgrunn tror jeg nok finnes innen etaten selv.

Er vi selv interesserte i statsdrift og statseiendom? Viser vi selv respekt for det vi er satt til å forvalte? Gjør vi alt for at vårt arbeid og ansvar skal gi resultater som forstås positivt av almenheten?

Kan en svare ja på disse spørsmål og mene det, tror jeg mye er vunnet og da er jeg enig med redaktøren i å sette igang opplysning og informasjon.

John Nordnes



Førjulsbefaring med førjulsnøtter

For å ta en sjekk på vegene før juletrafikken, starter vi ved fylkesgrensen et sted i nord

FISK - RYDNING

Derfra går vegen til

ROMMET

Vegene er ganske bra, litt ukjente nr. på vegene siden i fjor her og der, men det har vi jo hørt om. Vi er litt spente på hvordan det går i et bestemt område og legger turen til et sted med fin utsikt

DYR ÷ E - HØYDE *Gaupar*

Vi burde ikke bare bli kjent på vegen, men også med vegen. Vi reiser litt tilbake og tar en prat med en vegens kjendis i nordfylket, nemlig

RELATIVT PRON. - ADJEKTIV - OMVENDT STRID

Vi må komme oss sydover igjen og drar til

VI HAR 2 AV DEM - 16 + 16 - 2/6 av jern

Enda litt lenger sydover til

TRIST FOR SPESIELLE IDRETTSFOLK

før vi drar vestover til

AKK - FEM

Her inne i landet er vi spente på hvordan vegene er til jul og drar til

TALL - VONDT - BY

Det er så koselig her, riktig vinterstemning og ferden går videre til

FARGE - 12 - FUGL

Vi "svinger" oss videre nedover, for nå må vi sydover igjen, stanser litt ved

HEIMEVERNET I BÅT

før vi tar en tur og hilser på en som kan informere oss litt om forholdene her vest

FØRSTE DEL AV FILMSTJERNE OG VENSTREMANN + BØY

Nå er vi så godt igang med å prate med folk, så nå tar vi en tur innom og hilser på en som kan fortelle oss interessante ting om store veganlegg

PÅ ØYET - OMVENDT FASE

Selv om det ikke er noe badeliv på denne årstiden, må vi ta en tur ut til

OM DAGEN - KARAKTER

Men huff, her var det "intet blivende sted" denne kalde vinterdagen, vi drar heller inn i landet igjen til

GRISE - HELLIG - SAMMEN

Vi er nå slitne etter en anstrengende befarings og avslutter denne dagen på et av vesenets sentrale punkter hvor vi får kaffe og en smak på julekakene, servert av

OLABUKSER ÷ MIDTEN - MANN - 50 - TREG

Hvis du er kommet helskinnet i mål etter å ha knekt disse nøttene, er du med i trekningen om et lodd i Pengelotteriet på nyåret.

Send svarene i riktig rekkefølge til Vestfolder's redaksjon - innen 10. januar 1977.

Husk navn og adresse på løsningen.

LYKKE TIL.

Treff på vegkanten

Dette er en ny artikkel vi vil forsøke å ha noen ganger framover. Vi retter her de samme spørsmål til forskjellige medarbeidere, og vil forsøke å få fram ulike syn på en og samme sak. Vi synes det må være naturlig å begynne med oss selv, og har spurt om din mening om Vestfolder'n og om du leser Veggen og Vi.

ALFRED STØLAN



Ja, jeg leser Vestfolder'n. Det er absolutt et positivt tiltak at vi har fått vår egen bedriftsavis. Det virker kanskje som om mye stoff kommer innenfra kontoret, og lite utenfra. - Det var forresten positivt med presentasjon av et vedlikeholdsområde - slikt skulle det vært mer av. Ellers kunne det for øvrig vært flere artikler og bilde-reportasjer ute fra driften.

Veggen og Vi blar jeg gjerne gjennom og leser det jeg finner interessant. Noe interessant stoff finner jeg i hvert eneste nummer.

Alfred Stølan
anleggsavd.

STINE LARSEN



Det er positivt at vi har fått bedriftsavis, og jeg leser den. Her kan vi ta forskjellige saker opp til diskusjon, og vi inne på kontoret får bedre anledning til å følge med i det som skjer. Vi oppe på tegnekontoret er aldri ute, og får sjelden anledning til å følge med, så bedriftsavis er viktig for meg.

I Veggen og Vi er det mye som ikke interesserer meg, men jeg leser alltid det som vegkontoret fenger min interesse.

* * *

Forts fra side 23.

på. Vi kan vel heller ikke vente at det i Veggen og Vi skal være lokalt stoff hver gang, selv om det er dette som fenger meg mest.

JH





ANDERS SØRBY

Gjennom bedriftsavisa kan vi følge med i det som skjer i etaten, og se hvem som slutter og begynner hos oss. Jeg synes avisa kommer som et hyggelig innslag med nødvendig informasjon til alle ansatte.

Vegen og Vi er også god, og spesielt liker jeg bildereportasjer fra andre steder i landet. Innholdet synes jeg er godt.

Anders Sørby
vegsentralen



TROND D. CARLSEN

Jeg leser ikke alt i avisa, men de ting som spesielt interesserer meg pleier jeg å lese. Særlig interessant kan det være å lese artikler eller annet fra gammel tid. Ellers synes jeg avisa kunne komme oftere, for da ville innholdet kunne ble mer aktuelt.

Det er omtrent det samme med Vegen og Vi. Noe interessant er det der også.

Trond D. Carlsen
vedlikeholdet



BJØRN SØRLIE

Bedriftsavisa er med å bedre kontakten mellom driften og kontoret og gir samtidig gjensidig informasjon. Jeg leser avisa og synes at den er god. Det å lage bedriftsavis må bli som å lage annen avis, - enkelte ganger er det mye som fenger leserne og andre ganger mindre. Det er også positivt å ta inn saker som gir tjenestemenn ute informasjon. Ellers kunne det kanskje vært en fast spalte med korte referater fra forskjellige møter som holdes inne på kontoret.

Bjørne Sørli
hovedtil-
litsmann

Også Vegen og Vi leser jeg. Her kan det være noe tørt stoff, men bladet er fint å se

Forts. s. 22

Vegens transportevne

NOE FORELDET BEREGNING

Det var for 100 år siden eller enda en del tidligere, det var en tid med stor aktivitet med vegbygging her i landet og ikke minst var dette tilfelle i Vestfold. Dette var lenge før bilenes tid. Transport over land måtte skje med hester og vel ikke mange hadde noen tanke om at dette skulle bli annerledes.

På 1700-tallet var det også adskillig vegbygging da de gamle rideveger skulle erstattes med veger for kjøring med vogner. Men fordringene måtte holdes på et lavt nivå og vegene fulgte for det meste samme trasé som de gamle.

Fra midten av forrige århundre ble det større fordringer til vegene og da særlig til å få bort de bratte partier der det ikke var uvanlig med stigning på 1:4.

Store ombygginger av "den vestlandske hovedveg" ble utført i 1860-70 årene, spesielt i Larvikdistriktet. Likeledes ble Lågendalsvegen og vegen Holmestrand - Vittingfoss bygget da og ikke mye senere kom vegen over Hanekleiva.

Det ble en omfattende planlegging og ofte ble det spørsmål om valg mellom alternative linjer. Selvfølgelig var det kostnadene som telte sterkt når det gjaldt linjevalget, men foruten kostnadene hadde de en artig og sinnrik metode til å beregne en vegstrekningens transportevne på, som kom sterkt inn i vurderingen.

Bestemmende ved beregning av transportevnen for en vegstrekning var:

L: Lengden av vegen målt i alen.

X: Strekningens maksimalstigning uttrykt ved $1/30$, $1/20$, $1/15$, $1/10$ ----.

B: Vekt av vogn med lass regnet i pund.

M: Vegens motstandskoeffisient, avhengig av vegens fasthet og vegdekkets art. For god grusveg ble M vanligvis satt til 0,05, mens den for en dårlig og gammel veg ble satt til helt oppimot 0,1.

K: Hestens kraftanstrengelse regnet i pund.

k: Hestens midlere kraft vanligvis satt til 125 pund eller vel 60 kg, som skulle være $1/5$ av gampens vekt.

Beregningen gikk ut på å finne fram til hvor mange dagsverk det ville gå med til frakting av 180 skippund last (omkring 28 800 kg) over en bestemt strekning.

Det måtte bli en sammenheng mellom vekten av lass og vegens maskimale stigning. Det ble regnet med at i stigninger ville hesten kunne tåle det dobbelte av det som ble regnet som dens midlere kraft uten å bli overanstrengt - altså 2 x 60 kg. Med dette som utgangspunkt kunne en bestemme lassets størrelse for en bestemt maksimumsstigning. For gode stigningsforhold, maksimum 1/20, ble det regnet med en vekt av lass med vogn til 2 187 pund - eller omkring 1 100 kg. Ved særlig bakkete og dårlige vegger således ved sammenligning av transportevnen for en planlagt veg med den gamle, ble lass med vogn å regne helt ned til 463 pund.

Stigningsforholdene, vegens motstandskoeffisient og lassets vekt vil være bestemmende for hestens kraftanstrengelse, og disse data tilsammen vil være med i det regnestykke som fører fram til det antall dagsverk som transporten vil ta. Hestens ganghastighet og arbeidshagens effektive lengde (8 timer) må også være med i beregningen.

For transport over en bestemt vegstrekning av 180 skippund last, ble det utledet denne formel for nødvendige antall dagsverk:

$$d = \frac{L}{B} \cdot \frac{1}{(2 - \sqrt{\frac{K'}{K}})^2}$$

Dette ser komplisert og vitenskapelig ut. Til praktisk bruk var det imidlertid utarbeidet tabeller for K som da kunne finnes ut fra vegpartiets stigning og likeledes kunne en finne verdien av uttrykket

$$\frac{1}{(2 - \sqrt{\frac{K'}{K}})^2}$$



Verdien av dette uttrykk måtte bli høyst forskjellig enten det gjaldt kjøring opp eller ned og ved beregningene ble det brukt den midlere verdi.

Det søkte antall dagsverk kunne da lett beregnes. Det ble nødvendig med et sett tabeller for hver av de ulike verdier av vegens motstandskoeffisienter vanlig da 0,03, 0,05 og 0,07 og for hver av disse igjen en verdiserie for de forskjellige maksimalstigninger på vegene.

For en bestemt vegstrekning hvor stigningsforholdene varierte, ble beregningen foretatt ved oppdeling i partier med samme stigningsforhold og de enkelte resultater summert.

Det antall hestedagsverk som ville kreves til denne transport ble da et uttrykk for en vegstrekningens transportevne.

For å få et enhetlig begrep om en vegs standard, ble resultatet av beregningen omregnet til antall dagsverk pr. mil.

En veg måtte sies å ha en god transportevne når det ikke tok mere enn 10 dagsverk å frakte 180 skippund en mil. - 18 000 alen eller ca. 11,3 km. Når en kom ned i 5-7 dagsverk ville det bety en svært god veg, mens en gammel dårlig veg med stigninger på 1:5, kunne kreve helt opp til 30 dagsverk pr. mil.

Differansen mellom transportevnen (antall hestedagsverk) for de ulike alternative løsninger ville kunne gi et godt sammenligningsgrunnlag mellom alternativene. Det ble imidlertid også brukt forholdstallet, slik at transportgevinsten ble uttrykt ved det omvendte av forholdet mellom alternativenes transportevne. Ofte ble det beregnet transportgevinsten i forhold til den for den gamle veg - altså hvor mange ganger bedre aktuelle alternative linjer ville være i forhold til den gamle veg.

En kunne gå videre med økonomiske beregninger og derved finne fram til transportkostnad for de linjer som skulle sammenlignes. Ved en slik gjennomført beregning for Låg-

Forts. s. 36

Bombetrusel

STOPP VEGARBEIDENE ELLERS EKSPLODERER EN BOMBE KL. 15.15

Nå er også vegvesenet blitt utsatt for bombetrusel. Det var på veganlegget Foss - Kjeldås i Sande at arbeiderne en morgen oppdaget en plakat festet til en av ånleggsmaskinene. Dersom vegarbeidene ikke ble stoppet, ville en bombe eksplodere, sto det på plakaten.



Spøk eller alvor? Det var det vanskelig å avgjøre. Men dagen gikk og ingen bombe eksploderte. Sannsynligvis var det denne gangen noen unger som hadde vært ute med rampestreker.

Vegarbeider er ikke alltid like populært blant de som blir berørt, og vi kan vel ikke se bort fra at kriminaliteten er nådd det stadium at også vi kan bli utsatt for en og annen trusel.

Kanskje vi selv også må revurdere vår egen oppfatning med hensyn til gjennomføring av vegprosjekter som ganske sterkt griper inn i et bestående miljø. Tar vi tilstrekkelig hensyn til de som blir berørt? Det er ikke alltid at ulemper og skader kan erstattes med kroner og ører.

Selv om truselen denne gang ikke var alvorlig ment, bør vi ta det hele til ettertanke.

JH

Noen der inne

Denne gang vi presenterer
de som "det indre" representerer.
Sjelden er de utafør husets fire vegger -
for andre oppgaver på dem legger.
Men samarbeidet er riktig bra
og trives gjør de alle, ja.



I skrivestua der er det livlig,
der sitter Grethe og klaprer ivrig.
Hun vendte tilbake etter mange år
og gode historier av henne vi får.



Wenche er nyeste skuddet på kvisten,
hun sier så lite, men har skrivegnisten.
Hun smiler så blidt, tross mas og strev
hver gang hun lærer noe nytt om et brev.

Rita har flyttet inn i arkivet,
hun sier hun trives, tross ståket og stimet.
Vegkontorets håndbøker er også hennes felt,
samtidig fungerer hun som gravesakassistent.



Blant kopier, post og pakker
møter vi Mai, ung og blid og vakker.
Ut i ekspedisjonen hun ønsket seg -
og der hun ekspederer alt i en fei.



Else Marie, arkivets trofaste tjener
når det gjelder å huske, hun er en ener.
At posten kommer dit den skal,
det skyldes henne i alle fall.



Midt i vegkontorets senter
Bjørg og smiler - til gutter og jenter.
Er noen sure og klager på veien -
hun roer dem ned - og ler av hele greien.



Mary, ja det er sjefen vår -
er vi i tvil så til henne vi går.
Problemer maser rundt henne støtt -
alltid med smil og hjelp blir vi møtt.



Aud er Vestfolder'ns sekretær
og vi er gla' at hun ble med der.
Hun skriver og driver med lay-out på deltid
- men trengs hun ellers, hun lager en vri.



MED OG UTEN SVETTEREM

En lastebilsjåfør gikk inn i en hatteforretning i Arendal og ba om en arbeidslue. Ekspeditøren fant fram en vanlig type, og det var enighet om handelen da kunden spurte hva lua kosta. Ekspeditøren fortalte at prisen var kr. 48,-.

"48 kroner", sa sjåføren, "er det ikke samme typen de bruker på vegvesenet? Der gir de bare kr. 38,-".

"Jo, sa ekspeditøren, "men der er de nok billigere, for vegvesenet bruker en type uten svetterem".

Vi er trygge i Norske Folk-gården



Den siste tiden har det vært flere tragiske storbranner i distriktet. Vi på vegkontoret sitter høyt oppe, og det å komme ut av huset ved en eventuell storbrann kan synes noe vanskelig. Flere på kontoret er blitt bekymret for dette og saken har også vært luftet i samarbeidsutvalget.

Vestfolder'n vil her forsøke å klargjøre brannsikkerhetsforholdene i Norske Folk-gården nærmere. Hva er da mer naturlig enn å spørre husets maskinmester Bjørn Guldberg om dette. Han var også med under byggingen og kjenner huset bedre enn noen annen.

Guldberg forteller at en del av hans jobb er å følge opp og påse at alt er i orden til enhver tid.

At vi er urolige for brann, kan jo være forståelig, men for øvrig kan han ikke tenke seg noe mere brannsikkert enn dette huset. Hvis en tenker på den siste storbrannen i Tønsberg og brannen på Jotun i Sandefjord, må Norske Folk-gården betraktes noe annerledes. I Tønsberg var det en gammel trebebyggelse som brant og i Sandefjord en kjemisk industri.

Brannteknisk sett kan man dele dette huset i 2 - lavblokk og høyblokk. Lavblokka består av de fire nedre etasjene. Her er det automatisk brannslukningssystem med dyser som trer i funksjon når temperaturen i rommet overstiger +60°.

Da vil det skje utløsning i dysene og det aktuelle området vil bli dekket av et "vannteppe". Det er brannvarslingssystem, d.v.s. alarm i forbindelse med det automatiske anlegget.

Høyblokka består av betong, mur og aluminium platehimling. Skilleveggene er gipsplater. Det er lite treverk i denne blokka og det vil ta en god stund før det tar fyr. Det brennbare er begrenset til inventar o.s.v. Her er det ikke brannmeldersystem, men det er 2 brannslanger i hver etasje til høyre for utgangsdørene. Disse er plassert i skap, som er tydelig merket BRANNSLANGE. Dessuten er det brannslukningsapparat i bøttekottet i bitrapprommet.

Dersom det oppstår brann, må en prøve og opptre som en ville gjøre hvis det var brann hjemme hos seg selv. En må varsle brannvesenet pr. telefon og deretter driftspersonalet. En må forsikre seg om at det ikke er noen på selve brannstedet, der hvor brannen er oppstått. Videre må en få eventuelle folk ut av det rommet der det brenner og lukke døra etterpå. En må varsle alle i samme etasje og deretter formidle varselet til etasjen over og under. En må snarest mulig begi seg til utgangen, ned i 1. etasje og ut - enten i hovedtrappa eller bitrappa. Skulle dette vise seg å være umulig, kan en gå gjennom vinduet og ut på balkongen, hvor brannvesenet kan få folk ned ved hjelp av stigevogner. En gjør oppmerksom på at en fra hovedtrappa og bitrappa kan komme ut i hvilken som helst etasje. Men som hovedregel skal utgangen i 1. etasje benyttes.

NB HEISER MÅ I K K E BRUKES I BRANNTILFELLER.

Strømmen kan bli tatt - eller kabler kan være skadet.

En må etter beste evne opptre rolig og behersket. Panikk hjelper ikke.

For leieboerne er det ikke utarbeidet noen form for instruks, derimot har driftspersonalet instruks. Likeledes har Tønsberg Brannvesen vært her på befaring, og en regner med at forholdene har vært diskutert der.

Forts. s. 33

Løfteinnretninger og redskap

Hvert år skjer det forholdsvis stort antall ulykker ved bruk av løfteinnretninger og redskap. Disse ulykkene skjer innenfor de fleste arbeidsplasser f.eks. i industrielle bedrifter og på bygg- og anleggsplasser. En del av disse ulykkene skyldes at utstyret ikke er i forskriftsmessig stand, d.v.s. at det ikke er beregnet og dimensjonert på forsvarlig måte og ikke er sertifisert og merket med tillatt arbeidsbelastning. Videre kan det ofte skorte på at utstyret ikke er tilfredsstillende ettersett og vedlikeholdt.

En vil her komme inn på verneregel nr. 16 "Løfteinnretninger og løfteredskap" fra Statens Arbeidstilsyn.

Arbeidsgiveren skal forvise seg om at løfteinnretning og -redskap er forskriftsmessig undersøkt og sertifisert samt prøvebelastet før de tas i bruk på arbeidsstedet.

Med løfteinnretning menes alle typer kraner, vinsjer, spill, taljer o.l. - innretninger som mekanisk eller manuelt kan løfte en gjenstand.

Ny løfteinnretning eller redskap må ikke tas i bruk før den er prøvebelastet, undersøkt av en sakkyndig person og sertifikat utstedt. Løfteinnretning skal være tydelig og holdbart merket med største tillatte arbeidsbelastning.

Når en kjøper nye løfteredskaper, må en passe på at en får sertifikat med fra leverandør. Med løfteredskap menes kjetting, sjakkell, ring, krok, svivel, fathake, plateklype, tobb, blokk, lastepall, stropp av kjetting, ståltau eller tauverk m.v. som ikke hører til kranens faste installasjoner.

Løfteredskaper skal være merket med tillatt arbeidsbelastning (SWL = Safe Working Load) med tydelige tall eller bokstaver, enten på selve redskaper eller på en plate eller ring av varig materiale, festet sikkert til redskaper. For stropper av stål og fibertau kan den tillatte arbeidsbelastning være angitt på plakater som er oppslått på steder der de lett kan ses.

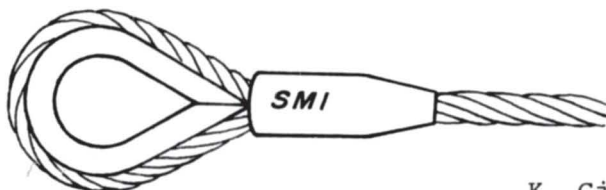
Når en bruker klemmer på ståltau, skal disse være av be-

stemt type (Iron Grip eller Strong Grip). Uboltklemmen som vist nedenfor er ikke tillatt i heisetau, løfteinnretninger, redskap o.l.



Fig. 5.

Hvis en bruker ståltau med ogor hvor det er brukt presslåser, må en passe på at disse er merket med bokstaver. Disse bokstaver forteller hvem som har foretatt pressingen.



K. Gjersøe



VI ER TRYGGE I

Forts. fra s. 31.

Det er ingen konkrete planer for brannøvelse, men dersom det ønskes, kan gjerne maskinmester Guldberg komme og gi videre opplysninger, svare på spørsmål og evnetuelt foreta en brannøvelse.

Imidlertid, etter tidligere erfaringer, kan Guldberg, som sagt, ikke tenke seg noe mere brannsikkert enn denne bygningen. Selvfølgelig kan det oppstå brann, men noen storbrann finner han helt utelukket. I alle fall når det gjelder høyblokka.

Av forebyggende tiltak vil han først nevne, da til røkere: Tøm aldri askebeger i papirkurven. Dernest, og det gjelder alle: Bruk av stråleovn er strengt forbudt.

"Hallingkastet"

I 872 ble det i følge Norgeshistorien utkjempet det avgjørende slaget for samling av Norges rike. Det var Harald Hårfagre som i Hafrsfjord var det store navnet, og bragden er skrevet inn i Norgeshistorien med store bokstaver.

I 1972, 1100 år etter denne utvilsomt blodige begivenheten startet en ny samlingsprosess. Ikke blodig, riktignok, men hard nok. VegNorge skulle samles til ett rike, og om enn ikke i Norgeshistorien så i hvertfall i Veghistorien vil denne begivenheten få en sentral plass. Så sentral at det også om dette slaget og denne samlingsprosessen er skrevet saga.

Om samlingen av VegNorge til ett rike fortel saga:

I 1972 rasla kaute sveinar i Buskerud med sverd. Framfusne og djerve skuet dei over VegNoregs rike og fann dette i stort forfall. Kvinner og menn tusla einføtes på eigne stiar og lydte lite til kvarandre. Det einaste samlingsvirke var kongsgarden i Viken der kongens menn laga papir og rettleiingar, skalta og valta med kongens gull og trudde dei var store.

To mann med mǎnnemot og sverd drakk blod på at riket skulle samlast. Slag måtte til og 132 kvinner og menn fra 6 fylkinger kalla til strid det herrens år 1972. Valplassen vart lagd til Gol i Hallingdal. Der Mekkel Persplass tente åreelden og sytte for mjød til krigarane. Kampen vart utkjempa med lærkule og mjødkrukker ein laugardag. Berre menn fekk delta i striden, mens frillene sat ikring og gledde seg til gildet. Buskerud stod att på valplassen då kampen var over og etterpå vart alle samla til gilde i høgsetehallen hos Mekkel Persplass. Ørret blei steikt på åreelden, glupne stridsmenn hogg inn og alle dreit laus skit om kvelden av de ørreten var gamal. Etter eit mjødrikt blot fór alle heim til sitt.

Året etter grov 179 kvinner og menn atter fram stridsøksa og fór til Gol. Dette året fekk og kvinnene nytta sverd, og kongsmennene frå Viken og kvinnene frå Hedmark vart ståande på valplassen medan alle andre fekk banesår i kam-

pen. Om kvelden bar Mekkel mjød og mat medan åreelden spraka i haustnatta. 8 fylkingar drog kvar til sitt.

Ny haust kom og med den kom og den årvisse samlingsstriden. Mekkel måtte då åpna for 235 stridslystne og striden blei sær hard. Mykje kjøtt var tapt, då menn frå Østfold og kvinner frå Telemarken sto att på valplassen. Og Mekkel bar gildeskål, og alle fór heim med hovudverk og vond smak i kjeften, for å kvessa sverd til neste års strid.

Og 1975 kom med regn og kalde vind. 11 fylkingar drog atter i strid. Kvinner og menn, 260 i talet, kjempa striden og Mekkel brygga mjød. Dette året sigra kvinnene frå Sogn og mennene frå Buskerud, medan dei andre slikka sår rundt åreelden.

Og samlinga av VegNoreg held fram. Frå to stridshissarar i 1972 er valplassen i år fylt med 360 fra 15 fylkingar. Samlinga av VegNoreg veks seg stor og sterk. I 5 år har Mekkel brygga mjød, i 5 år har sverda rasla, i 5 år har kvinner og menn kappast med lærkule og beger. Dei neste åra skal nyttast på same vis.

*

Vestfold deltok med herrelag, og møtte i sin pulje Hordaland, Fnnmark og Telemark, uten å sikre seg poeng, men fikk fortjen diplom for hederlig innsats. Seirende lag til slutt ble Hedmarks damelag og Telemarks herrelag.

Sittende fra venstre

Steinar Holstein
Svein Skadal og
Reidar Jørgensen

Stående fra venstre

Einar Hansen
Hans Stordal
Roald Karlsen
Geir Magne Bø og
Olav Lervik



VEGENS TRANSPORTEVNE

Forts. fra s. 26

endalsvegen i 1873 og som gjaldt forskjellige alternativer for vegen over partiet sør for Svarstad sentrum, ble det regnet med en gjennomsnittlig trafikk på 15 hestekjøretøyer daglig. Prisen på hestedagsverk ble regnet til 96 shilling eller kr. 3,20, lasset til 3 skippund og rentefoten for investeringene i vegaanlegget ble satt til 4%.

Helt til tiden omkring den første verdenskrig ble det brukt slike beregninger til vurdering av en vegs transportevne for hestetransport.

Lenge holdt den gamle beregningsmetode seg aktuell, bare alen ble avløst av meter og kilo kom istedenfor pund og skippund.

Noe etter århundreskiftet gikk de over til en noe annen metode som tok sikte på direkte beregning av transportkostnadene pr. tonn. Det ble den gang også stillet skjerpede fordringer til hesten slik at ytelsene mere kom til å svare til en hestekraft.

Eilef Hellem

JORDRAS...

Forts. fra s. 18

dette har munnet ut oppe i leirskråningen og gjort leiren kvikk. Vegetasjonen har gjort sitt til å holde massene på plass en tid, men etter at tilstrekkelige vannmasser er blitt tilført, er det blitt ustabil.

- Kan vi være sikre på ikke å få andre lignende ras i området?

- Vi kan nok ikke være sikre på at slike ras går igjen i dette området for det er dårlige masser her. Vi regner med at til våren skal vi avlaste skråningen ved å senke terrenget innenfor skjæringen med 2 til 4 meter.

- Hva vil nå bli gjort for sikring av skråningen?

Forts. neste s.

DEN SISTE ...

Forts. fra s. 17

Den 28. og 29. kom våre fly. Dacota-flyene er nærmest lastefly med lav marsjfart og lasteevne ca. 3 tonn. Feltsykehuset ble lastet inn og den 30. lettet vi og ankom Luleå på ettermiddagen i mørket. Der måtte vi da bli til vi fikk klarsignal fra russerne.

Nyttårsaften satt Balchen og jeg og lyttet på BBC. Det ble da meldt at det hadde funnet sted et flyangrep mot tyske ammunisjonsskip i Flekkefjord. Jeg visste at min familie var der i farlig nærhet av havnen, så det var en nedslående melding.

Teleforbindelsen med russerne var dårlig og dette var antagelig grunnen til at vi ved første forsøk på å komme ned på Høybuktnoen ved Kirkenes måtte gjøre vendereis.

Ved neste forsøk lyktes det.

Og dermed begynte for mitt vedkommende en tøff jobb med å etablere provisoriske bruer i Øst-Finnmark. De gamle bruer var blåst vekk med flybomber og brustedene var minnelagt. Dette holdt jeg på med til midten av juli 1945.

Da Syd-Norge var frigjort i mai, fikk jeg med en skøyte fra Hammerfest telegram om at min familie var sluppet helskinnet fra nyttårsangrepet mot Flekkefjord, enda huset var truffet av flere sporprosjektiler.

Og dette var minner omkring julen 1944 som ble vakt til live ved et besøk i Midt-Sverige høsten 1976.

L. Moy



JORDRAS ...

Forts fra forrige side

-Foreløpig er det tatt opp leire fra grøftene og fylt i stein i stedet. Videre er det gravd bort masser hvor det var antydning til sprekker.

Vi venter for øvrig på geologisk rapport for å få rede på om det er noe mere som kan gjøres.



LANGTIDSPLANLEGGINGEN ...

Forts fra s. 12

av retningslinjer for vegtrafikken og forestå tilsynet med vegtrafikken og bilbruken.

Alle ansatte er eller vil bli informert om det nevnte dokument.

Det praktiske arbeide med langtidsplanlegging vil etter hvert bli igangsatt på flere områder og med deltakelse av ansatte fra forskjellige plan, funksjoner og yrkesgrupper. Vi har en rekke saksområder hvor en slik planlegging vil være av stor verdi. Eksempelvis kan her nevnes spørsmålet om hvordan en skal møte de nye oppgaver som hører vegtrafikken til, hvordan etablering av faste dekker på alle veger vil innvirke på vår vedlikeholdsfunksjon, hvordan vi best skal løse renovasjonsspørsmålet. Det er allerede utferdiget mandater og etablert arbeidsgrupper for å vurdere bemanningsbehovet fremover i vegarbeidsdriften, sett i sammenheng med anvendelse av entrepriser og innleie av maskiner. Det samme gjelder for opplegg og vurdering av utekontroller i biltilsynet og inndeling og organisering av vegmesterområdene i fylket. Andre mandater er under forberedelse og vil komme etter.

Skal LTP-arbeidet lykkes, er det nødvendig at man er villig til å ofre tid og innsats på disse oppgavene. Dette kan man derfor si er en primær sak.

Leif Blomdal



KJØRETØYSKADER ...

Forts. fra s. 14

fellesskap med den andre sjåføren dersom et uhell mot formodning skulle skje. I tillegg fyller vi ut det vanlige skademeldingsskjemaet til vegvesenet. Hvor dette allerede går fram av det europeiske skjemaet, kan en vise til dette. Pass på at det kostnadssted bilen er i arbeid for, går fram av skjemaet, samt at beskrivelsen av uhellet blir så fullstendig som mulig.

Så til slutt - god kjøretur!

Yngvar Pedersen





Med en enkel **TULIPAN**

50 år	Viktor Kristiansen	5. mars
60 år	Hans Main Anholt Harry Staksrud	4. januar 24. februar
65 år	Harald Augustson	4. januar

Vi ønsker velkommen:

Solveig Mathisen, vegkontoret,
Erik Krane, bilkontrollen i Horten.

Vi takker for godt samarbeide:

Eugen Johansen, vedlikeholdsdistrikt 3.

Følgende er gått over i pensjonistenes rekke:

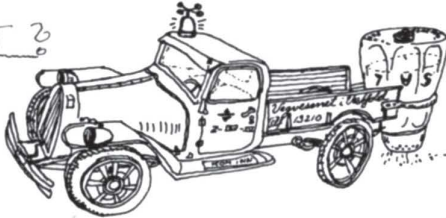
Kristen Fjeld
Einar Hansen
Bjarne Larsen



TAKK FOR ÅRET SOM GICK?

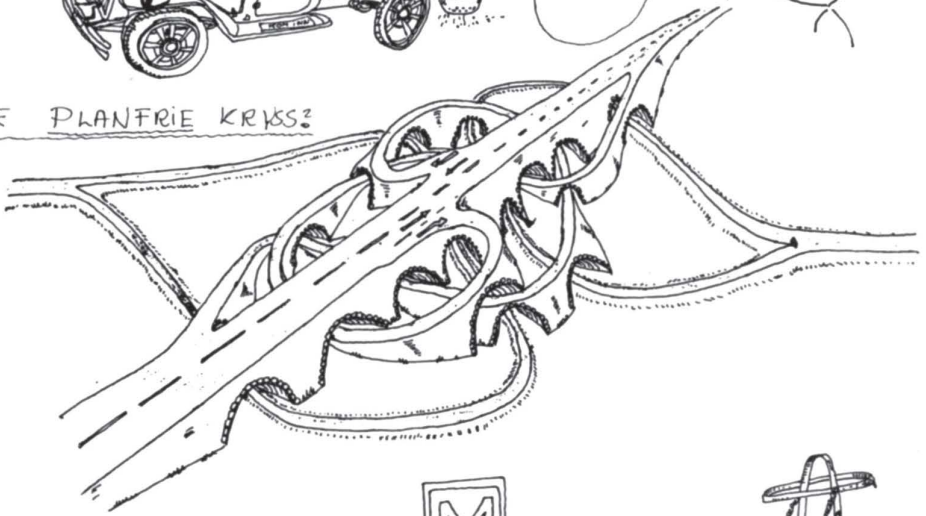
HVA VIL DET NYE BRINGE??

SALT?

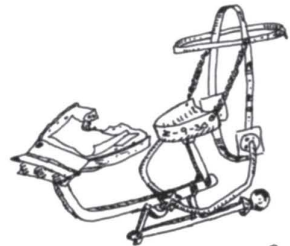
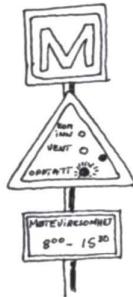


TJA??

NYE PLANFRIE KRYSS?



NYE VEGSKILT



MULIGHET TIL Å
SPISE FROKOST
MENS MAN ARBEIDER?