

VEST- FOLDER'N

Nr. 4

1977



God Jul

BEDRIFTSAVIS FOR VESTFOLD VEGVESEN

Desember 1977

4. årgang



Redaktør:	Innhold:	Side
Mary Kristensen	En behagelig jul	3
Redaksjonssekretær: Wenche Johansen	Biltilsynssjef i Vestfold	4
	Nytt VHF radiosamband....	5
	Fellesmøte for samarbeids- utvalgene.....	7
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Samarbeidsutvalgets framtid	8
	Ny førerkortordning	11
	Isavsmelting og land- hevning i Vestfold	12
	Liten Norgesrekord på Hvåra bru	15
	Da buldozeren kom	19
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Lyssignalreguleringer....	20
	Gang-/sykkelveger i Holland	22
	Medvirkning i vegplanlegging	25
Opplag 900	Besøk fra Tanzania	29
	Jon Herwig Carlsen	30
	Varsling av arbeidsulykker	33
Trykk: Cicero A/S	Damehåndball - Vega	34
	Vegcupen i fotball	35
	Minneord	38
Forsidebilde: Vinter i Vestfold	Med en enkel tulipan	39
	Baksiden: Hva vil 1978 bringe vegkontoret Tegnet av Erik Andersen	



En behagelig jul



Når vi nå snart skal ønske hverandre god, gledelig og fredelig jul i forskjellige variasjoner, så kommer jeg på dette uttrykket behagelig, og hva det egentlig ligger i det.

I vegvesenet rykker vi stadig inn annonser på ledige stillinger, og heldigvis er det ikke slik hos oss at når det gjelder menn, så forlanges det at de skal være unge, dyktige, initiativrike, m.m., mens en kvinne skal være behagelig.

Ja, det har virkelig stått i en annonse, og en bekjent av meg ville ha litt moro med det og ringte opp firmaet og spurte hvem det var meningen hun skulle behage. Vedkommende som tok i mot telefonen ble temmelig perpleks og visste ikke riktig hvordan han skulle takle det.

I vegvesenet der ønsker vi alle å ha behagelige jobber, (som ikke må forveksles med bedagelige), og det hadde jo vært bra om vi kunne virke behagelige på hverandre også når det ikke er jul.

Mer eller mindre ansvar har vi vel alle for at ikke bare jeg, men også de andre skal ha det behagelig. Den nye arbeidsmiljøloven tar dette med at vi alle skal ha meningsfylt arbeid med både fysisk og psykisk trivsel. Jeg tror ikke at målet er nådd i og med at vi får det mer bedagelig.

Et annet ord fra vårt lovverk som faller meg i tankene, er ordet forvaltning, Det er noe å tygge på. Vi møter det i statsforvaltningen, forvaltningsloven, og hva menes det for hver enkelt?

At vi skal få være forvaltere, og da helst gode sådanne, ikke supermennesker, men trofaste forvaltere av den oppgave vi har fått med den utrustning vi er tilmålt.

Hvis hver forvalter sine betrodde oppgaver på best mulig måte, og ikke bare krever selv å ha det mest mulig behagelig, vil vi ikke på den måte oppnå personlig trivsel og forhåpentlig også gjøre miljøet triveligere.

Dette var noen strøtanker som jeg gir videre idet vi ønsker hverandre en god og behagelig jul med ordentlig hvile og et godt nytt arbeidsår for alle forvaltere og betrodde tjenestemenn og kvinner i vegvesenet.

Marit Pettersen

Biltilsynssjef i Vestfold

Nå har også Vestfold fylke fått sin biltilsynssjef.

Magnus Bøie, som har vært ansatt som stasjonssjef ved biltilsynet i Tønsberg siden 1975, ble ansatt som biltilsynssjef fra 1. oktober i år.

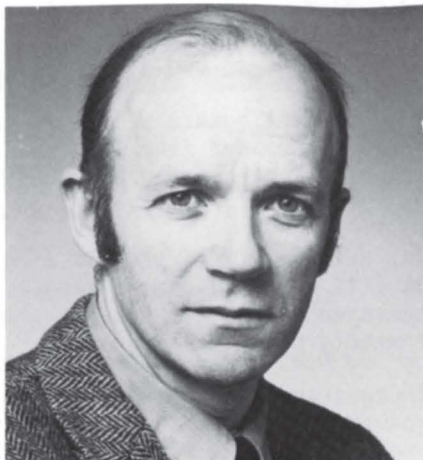
Foreløpig fungerer han både som stasjonssjef og biltilsynssjef. Denne ordningen vil vare fram til årsskiftet, da vi regner med at han blir løst fra stasjonssjefsstillingen.

Magnus Bøie er tidligere blitt presentert i Vestfolder'n, men vi kan

nevne at han har ingeniørutdanning fra Gøteborg tekniske skole og NTH. Han begynte i biltilsynet, eller i bilsakkyndigeetaten som det het før, i 1953 i Lillehammer. Han har siden vært ansatt i Bodø, Harstad og Notodden før han kom til Tønsberg.

Vi gratulerer Bøie med stillingen og ønsker ham velkommen til vegkontoret i Vestfold.

M.K.



VESTFOLDER'N ønsker alle sine lesere en riktig god jul og et godt nytt år.

En hjertlig takk til alle som har hjulpet til med artikler og billedstoff.

Red.

Nytt VHF radiosamband for Statens vegvesen Vestfold

Det nåværende VHF-radiosambandet har vært i bruk siden 1963, og er nå modent for utskifting.

Nytt VHF-radiosamband ble bestilt tidlig på våren 1977. Dette består av 90 mobilstasjoner og ny hovedsender som skal plasseres på Ås vegsentral.

Vårt fylke er det første i landet som skal skifte ut alt det gamle sambandet og gå over til det nye lukkede systemet med toneanrop, dvs. at en hører ikke annet enn det som vedrører den enkelte.

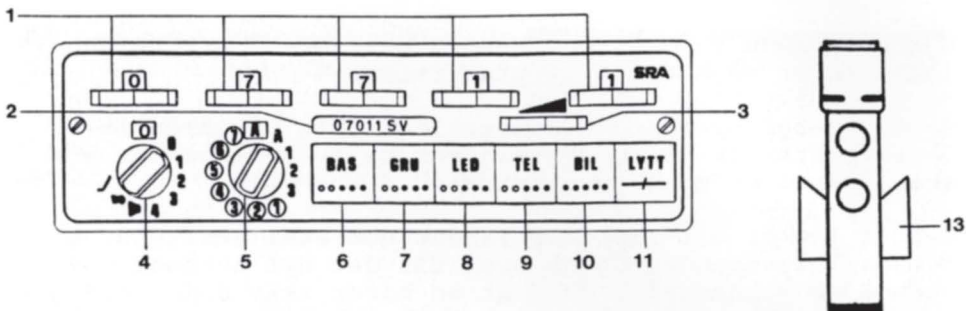
Pr. 1. november 1977 har vi fått levert 45 mobilstasjoner som er montert i biler og høvler. Det er vesentlig biler og høvler i vedlikeholdsområdene 1, 2, 3 og 4 som har fått montert de nye VHF-radioene p.g.a. at det gamle og nye sambandet går ikke ut på samme frekvens.

Det nye VHF-sambandet har mange fordeler framfor det gamle. Det blir tre lokalkanaler i stedet for en. Dvs. tre mobilstasjoner kan sende ut anrop samtidig uten å forstyrre hverandre. Videre kan en stille en bryter på mobilstasjonen på fraværvarsling når føreren forlater bilen. Hvis vedkommende som har forlatt bilen blir anropt, vil den som har foretatt anropet få en femtonig lyd tilbaken i sin høytaler som kan fortelle at vedkommende er ute av bilen. En gul lampe på den mobilstasjonen som har blitt anropt vil lyse til føreren kommer tilbake til bilen. Føreren kan nå gå ut på sambandet og høre hvem som har anropt ham.

Sambandet har også muligheter for ettertiden å gå inn på noen bestemte telefonnummer f.eks. vegkontoret og vegsentralen.

Anrop fra mobilstasjonen skjer ved at en stiller inn de tre siste sifrene (1) øverst på stasjonen. De to første sifrene står for fylkesnummeret (07). Tredje siffer står for maskingruppe, f.eks. 510 gruppen innstilles et 1 tall, 514 gruppen innstilles et 4 tall. De to siste sifrene står for maskinnummeret som står på maskinen/bilen.

Se tegning neste side.



Skal vi anrope 510-27 så er framgangsmåten følgende:
 Vi innstiller et 1 tall som tredjesiffer og 27 som fjerde og femte siffer. Så trykker vi på LYTT knapp-lampe (11) for å se om 510-27 er opptatt. Er 510-27 opptatt, vil en rød lampe BAS (6) lyse. Lyser ikke denne lampen, kan vi trykke på BIL knapp (10) og vi kommer direkte i kontakt med 510-27. 510-27 vil få en femtonig lyd i sin høytaler og LYTT lampen vil begynne å lyse. Dette indikerer på at 510-27 er anropt. Vedkommende som har anropt 510-27 får en tone (kvitteringstone) tilbake i sin høytaler som er bevis på at 510-27 har mottatt anropet.

Karsten Gjersøe



- Og hva er dette store beløpet på Deres reiseregning?
- Det er hotellet.
- All right, men nå kjøper vi ikke flere hoteller!

Fellesmøte for samarbeidsutvalgene i Telemark Buskerud og Vestfold



Samarbeidsutvalgene i de tre fylkene Telemark, Buskerud og Vestfold var samlet 8. september i år til et felles møte på Wassilioffs hotell i Stavern. Bakgrunnen for møtet var at de tre nabofylker må antas å ha felles problemer og oppgaver på en rekke områder. På enkelte felter vil det jo også være naturlig å se på mulighetene for et mer fast samarbeide på regional basis.

På sakslisten var ført opp til drøfting emner som organisering av biltilsynet, pensjonistenes plass i velferdsarbeidet, kurs- og konferansesamarbeid, personalprosjekter og funksjonsdeling.

Disse emnene ble behørig diskutert, og man ble enige om å arbeide videre i egne samarbeidsutvalg senere med blant annet temaet: pensjonistenes plass i velferdsarbeidet og "myk" overgang til pensjonsalderen.

Kurs- og konferansesamarbeid skulle også diskuteres lokalt, for senere å komme fram til et samarbeide over fylkesgrensene.

Forts. s. 37

Samarbeidsutvalgets framtid

Undertegnede har deltatt på et 5 dagers kurs for medlemmer, varamedlemmer og sekretærer av samarbeidsutvalg ved Statens virksomheter i Østfold og Vestfold, arrangert av Sentralrådet for samarbeidsutvalg i Staten.

Etter og ha gjennomgått nevnte kurs, og på grunnlag av blant annet de uttalelser som framkom i Vestfold nr. 2/1977 om samarbeidsutvalget, føler jeg behov for å komme med noen betraktninger om utvalgets framtid.

Først vil jeg da ta utgangspunkt i de uttalelser som stod i dette blad nr. 2 av i år. Det kom jo der klart fram at Samarbeidsutvalget ikke fungerer som det burde. Grunnene til det kan være mange, jeg vil her nevne noen: SU har vel ikke vært flinke nok til å markedsføre seg selv. Dessuten har det omtrent ikke kommet inn saker fra de ansatte (4 stk. 4 siste år). Videre dette at utvalget bare har vært rådgivende, bortsett fra i fordeling av velferdsmidler og premiering i forslagsvirksomheten. Av den grunn tror jeg de ansatte selv avgjør på forhånd at det nytter ikke og ta opp den saken (problemet, eller løsning på problemer) de går og bærer på. De fleste føler vel som Gunnar Moe uttrykker det i Vestfold nr. 2/77: "De forskjellige sakene blir bare luftet og det kommer ikke noe mer ut av det".

Tildels er det vel riktig som Gunnar Moe uttrykker det. Imidlertid er det store muligheter for at det blir en endring på det forhold i løpet av 1978. Stortingsmelding nr. 28 ligger i dag på bordet. I denne melding (de ansattes medbestemmelse i offentlig virksomhet) legges det vekt på at Samarbeidsutvalget skal få avgjørende myndighet i en rekke saker. Blir denne melding vedtatt av Stortinget, må interessen for Samarbeidsutvalget nødvendigvis bli større enn i dag.

I Samarbeidsutvalget kan omtrent alt som måtte oppstå av problemer behandles (også i dag) med visse unntak: F.eks. lønsspørsmål, arbeidstid og avgjørelser tatt av politisk myndighet. Noen vil vel hevde at lønsspørsmålet er det viktigste, og dermed skulle mye av interessen for Samarbeidsutvalget falle. Jeg er ikke enig med dem som hev-

der dette. Det har vist seg ved forskjellige undersøkelser at mange nå er opptatt av andre faktorer ved arbeidet enn det rent lønnsmessige. Personlig har jeg et behov for å trives i arbeidet, og da er det mange andre ting som spiller inn enn det rent økonomiske. La oss bruke blant annet Samarbeidsutvalget for å nå dette mål. Jeg vil her ta med et lite sitat fra forrige nummer av Vestfolderen: "Mennesket lever, det skal trives, føle lyst, nyte, finne seg selv, vokse, utfolde seg som individ. Uten et minimum av det vi kaller trivsel vil et menneske overhodet ikke være brukbar som arbeidskraft". Disse ord kommer fra tidligere helsedirektør Karl Evang. Om noen synes han tar sterkt i, er det hos meg ikke den minste tvil om at det er sterk sammenheng i forholdet trivsel/arbeidsinnsats.

Om jeg i denne artikkel stadig nevner Samarbeidsutvalget, betyr det ikke at alt som har med samarbeid å gjøre skal behandles i utvalget. Jeg vil snarere si tvert i mot. Vi må ikke miste gangsynet for det daglige samarbeid som bør foregå på alle plan, og mellom alle avdelinger i etaten. Der hvor vi imidlertid ikke kan løse en sak lokalt, eller at saken har betydning for alle ansatte i vegvesenet, bør den fremmes i Samarbeidsutvalget. Personlig mener jeg at utgangspunktet for et godt samarbeid krever tillit og respekt for hverandre.

Vi må ikke i utgangspunktet bære i oss en mistillit til den eller de vi skal samarbeide med, hvis da ikke vedkommende har gitt oss en virkelig grunn til en slik mistillit. Dessverre vil jeg si at vi mennesker er så skrøpelige at det hender vi nedvurderer eller mangler tillit til et annet menneske helt uten gyldig grunn.

Etter å ha gjennomgått det kurs jeg innledningsvis nevnte, har jeg ved noen anledninger fått stilt spørsmålet: "Kan man egentlig lære å samarbeide ved et teoretisk kurs"? Til disse vil jeg svare at praktisk samarbeid kan man vel ikke lære, men man kan lære de fastsatte regler (lover) som i dag gjelder i arbeidslivet. Dessuten kan man utveksle erfaringer med andre kursdeltagere, og det synes jeg er verdifullt. Jeg vil her stikkordsmessig nevne

hvilke emner som vi lærte om på kurset: Demokrati på arbeidsplassen, samarbeidsavtalen, møte og diskusjonsledelse, verne og miljøarbeid (den nye loven om arbeidsmiljø), administrasjon, organisasjon, rasjonalisering og endelig budsjettarbeidet og samarbeidsutvalgene.

Samme hvor mye man lærer vil et godt eller dårlig samarbeid bygge på den enkeltes holdning og vilje til samarbeid. Allikevel synes jeg et slikt kurs som jeg har gjennomgått er en fin grunnmur og bygge samarbeidet videre på. Jeg vil her ta med et lite sitat fra kurset: "De fleste av oss går rundt med en mening om hvordan dette og hint på arbeidsplassen burde organiseres bedre for å øke trivselen og effektiviteten. Men som oftest brenner vi inne med slike meninger. Hvorfor? Vi har kanskje vanskelig for å bryte ut av de tilvante rutiner og ta et initiativ for å få rettet på det vi finner galt. Her er det at Samarbeidsutvalget kan hjelpe deg".

En av de ting som gjør at samarbeidet mange steder fungerer dårlig er vel det faktum at vi er flinkere og mere opp-tatt av å se andres feil enn våre egne. Så er vi også veldig flinke til å trekke fram de negative sidene ved en sak, uten og nevne de positive. Vi må gjerne kritisere noe vi mener er galt, men vi skal ikke kritisere slik at vi tar arbeidslyst og motet fra en kollega. Har vi ting og kritisere mener jeg at vedkommende bør prøve og komme med en alternativ løsning på hvordan saken bør løses. I så fall kan kritikken bli positiv. Vi skal ikke kritisere bare for å kritisere uten og ha en videre mening med det.

Til slutt har jeg et ønske om at vi i framtida må opp-tre ærlig og oppriktig for hverandre, og at samarbeidet må ha framgang. Jeg håper ikke at flertallet i vegvesenet synes dette er et naivt ønske og uoppnåelig mål.

Hans-Thv. Kittelsen



Ny førerkortordning

Under behandling av Stortingsmelding nr. 79 om bilsakkyndigeetatens virksomhet m.m. ble det besluttet at det skal etableres et sentralt førerkortregister på EDB her i landet.

Videre er det bestemt at arbeidet med førerkortutstedelsen skal overføres til biltilsynet.

Etableringen av det sentrale førerkortregister skal skje ved at politikamrene låner ut sine lokale førerkortregister for registrering (punching) av førerkortopplysninger.

Når det sentrale registeret er etablert, kan politiet få opplysninger om en førerkortinnehaver ved at registeret er døgnvaktsbetjent.

Når det gjelder overføringen av arbeidet med førerkortutstedelsen fra politiet til biltilsynet, skal det i samråd med Vegdirektoratet forberedes en prøveordning hos biltilsynet i Kongsvinger og Skien.

Når ordningen er gjennomført, skal førerkortsøkere ordne alt hos biltilsynet. Levere søknaden og betale gebyret, og når prøven er bestått få førerkortet utlevert.

For publikum vil nok ordningen være en fordel, særlig på steder der politi og biltilsyn ligger langt fra hverandre.

Hos mange biltilsyn vil spørsmålet om plass til den nye avdelingen for førerkort være en hodepine. Men når den tiden kommer om overføring, vil nok de som har vært med på å få dette gjennomført, komme med løsninger på problemet.

Frank Rød



Isavsmeltning og landhevning i Vestfold

HVORDAN HULENE I RAET BLE DANNET

Landet vårt har vært dekket av innlandsis flere ganger i løpet av kvartærtiden (siste 2 millioner år). For hver nedisning skrubbet isen med seg de løsmassene som lå i dens vei, eller den dekket dem med nye lag av morene. Derfor vet vi svært lite om tiden før siste isavsmeltning her i landet som foregikk fra ca. 13500 - 8000 år før nåtid.

Isens tilbaketrekning gjennom Oslofjordområdet (12500 - 9500 før nåtid) var avbrutt av flere opphold og fremstøt, hvorav det største skjedde mellom 11000 og 10200 år før nåtid. I denne perioden ble de store raene på hver side av Oslofjorden dannet. Dette systemet av endemorener kan følges rundt kyster her i landet og videre gjennom Kola, Finland og Sverige. For ca. 10000 år siden sto havet ca. 160 m høyere enn det gjør i dag i Vestfold.

Før raet ble dannet var isens tilbaketrekning forholdsvis sen, avbrutt av mange mindre opphold og fremstøt. De store mengdene med strandgrus en finner i Vestfold mellom raet og kysten er vasket ut fra små endemorener dannet i tiden like før raet ble skjøvet sammen. Moreneryggen ved Tjølling kirke stammer fra denne tiden.

Det høye innholdet av leire og skjellfragmenter i morenemassene i raet forteller at iskanten sto et stykke innenfor ra-linjen før fremstøtet til raet skjedde. På denne tiden levde arktiske muslinger på havbunnen foran trefronten. Samme slags muslinger finnes i dag rundt Svalbards kyster og ellers i arktis.

Da breen så vokste og gikk frem til rapolisjon, skjøv den med seg leira med muslingene og presset den og grovere morenemateriale sammen i store endemorener, det nåværende raet. Store deler av Vestfoldraet består av to rygger som ligger tett inntil hverandre. Enkelte steder består det av flere rygger. Ved Fokserød kan en finne rester etter fem rygger. På Salsåsen i Brunlanes ble raet avsatt på land. Her består det av to skarpe egger, svært lik dem vi finner foran de nåværende breene oppe i fjellet. Ryggene vitner om flere fremstøt ved raet.

Under selve dannelsen av raet ble enkelte 1 - 5 m store isklumper brukket løs av breen og umiddelbart begravet i morenemassene slik at de ikke fløt opp i sjøen utenfor. Morenematerialet er svært hardpakket, noe som viser at breen må ha "kjørt" oppe på det. Da isklumpene senere smeltet bort, ble de vannfylte hulrammene etter isen bevart i de harde massene. Slik har de ligget i mange tusen år, inntil anleggsfolkene på den nye E-18 parsellen ved Sandefjord gravde dem frem i høst. Det største av disse hullene målte ca. 5 x 4 x 4 m og var eggformet. De andre var ca. 1 m i diameter. Tidligere er det funnet et slikt hull i morenen ved Larvik, og det er ikke usannsynlig at raet skjuler adskillige slike hull, kanskje større enn de som er funnet til nå.

Isens tilbaketrekning fra raet var ganske rask, 100 - 200 m pr. år, før den igjen stoppet opp og la opp bl.a. den store Svelvikryggen. I områdene innenfor raet ble det avsatt lite morenemateriale. Her dominerer fete leirer løsavsetningene.



Her får vi inntrykk av størrelsen på hullet.



Hullene ble nøye gransket.

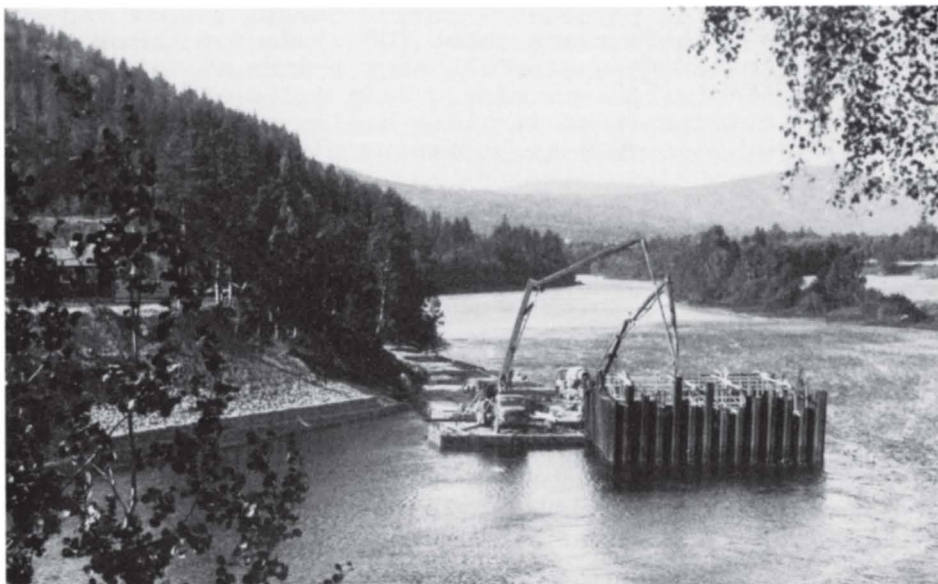
Fra venstre: Ole Petter Wangen fra Veglaboratoriet,
Dag Erik Nilsen og Kari Henningsmoen fra Institutt for geologi.

Under landhevingen etter istiden ble løsmassene vasket av brenningene. Åser og knauser ble skylt rene, bare enkelte flytteblokker ble liggende. Moreneryggene ble sterkt vasket og fikk de brede, avrundede formene vi ser i dag, og mindre rygger ble utslettet. Leire ble ført avsted av sjøen og avsatt i daler og forsenkninger. Grovere materiale ble avsatt i skråningene med stein og blokker øverst, grus og sand lenger nedover, gjerne utover leire eller berggrunn. Slik finner man ofte sand liggende over kvikkleire, mest i områdene utenfor raet. Alle morenerygger, som ble dannet under havflaten, er nå dekket av strandgrus, stedvis opptil 5 - 6 meter tykk.

Etter istiden har Vestfold hatt et varmere klima enn i dag. I våre dager blir klimaet langsomt kaldere, men kanskje vil det gå nye 10000 år eller mer før isbreene igjen invaderer lavlandet.

Dag Erik Nilsen
Institutt for geologi

Liten Norgesrekord på Hvåra bru



Hvåra bru blir liggende i idylliske omgivelser.

Senhøstes 1976 startet arbeidet med å bygge ny bru for riksveg 306 over Lågen - Hvåra bru ved Hvarnes, ca. 30 km nord for Larvik. Dermed gikk vi også inn i en vinter mer fullspekket av utfordring og spenning enn det vi normalt setter pris på. Om vinteren var hårdere enn det vi hadde lov til å vente, eller om det var vi som undervurderte naturkreftene er en vurdering vi har vært nødt til å overlate til de mange forståsegpåere som vi som bygger i vegvesenet alltid er omgitt av. Resultatet var i alle fall at arbeidet med peling av de ca. 40 m lange pelene - 92 i tallet ute i elva - utført fra flytende rigg i gnistrende kulde, metertykk is og en endeløs flom av issørpe brakt fram til oss under isen fra strykene og fossene lenger oppe i elva, var egnet til å ta motet fra den mest innbakte optimist. Gamle Vestfoldinger har fortalt oss at området her kan være litt av et snøhøl - noe vi tilflyttere fikk erfart i fullt monn sist vinter.

Når så kulda endelig slapp taket fikk vi derfor kastet på oss nok en av naturens lunefullheter i form av en flom som varte i samfulle 2 måneder. Selv gamle Låga-spesialister måtte innrømme at de aldri hadde opplevd maken - flommen varer vanligvis ca. 1 uke.

Jeg vil ikke i detalj komme inn på alle de vansker dette brakte over oss. Resultatet var imidlertid store forsinkelser, og ikke minst sterk irritasjon hos våre gode naboer - lokalbefolkningen - som med tiltagende mistro til våre driftsplaner, spurte om vi hadde til hensikt å fullføre Hvåra bru i overskuelig framtid. Vi var av forståelige grunner på jakt etter å finne metoder for å presse både tidsplaner og priser i en for oss gunstig retning - og for igjen å komme på talefot med våre nærmeste naboer.

En av de detaljene vi satset sterkest på var å få støpe fundamentplate over de 92 pelene ute i elva i ett stykke. Det tradisjonelle ville være å støpe en så stor plate i minst 3 deler med alle de ulemper dette medfører først og fremst med kompliserte delevegger 5 meter nede under vannflaten og bygget rundt et virvar av rundt 20 tonn armeringsjern. Dessuten ville det å gjenta alle operasjoner gjennom tre påfølgende støpefaser med mellomliggende herdefase i seg selv være tidsspille.

Da vi påtok oss ansvaret for å utføre denne støpen i ett stykke var det ikke uten sterke advarsler og tildels dystre spådommer fra sentralt hold. Når vi likevel omsider fikk tillatelse til å utføre jobben på vår måte, var vi allerede i utgangspunktet klar over at alt mått planlegges i minste detalj. Resultatet måtte bli vellykket.

Når vi i dag kan betrakte støpearbeidet som en ubetinget suksess og som en fjær i hatten for våre lokale brubyggere, har det sin bakgrunn i et nitid planleggingsarbeide hvor alle var med. Vi snakket nesten ikke om annet ukene i forveien. Vi besøkte andre støpesteder og sugde til oss lærdom av andres erfaring og kanskje først og fremst andres tabber. Utgangspunktet vårt var å finne mest mulig ut om hva som kunne gå galt. På byggemøter hvor alle deltok aktivt prøvde vi å slakte hverandres forslag etter beste evne og det felles opplegg vi kom fram til var et produkt vi alle hadde ansvaret for både på godt og vondt.

Vi har senere kunnet bringe i erfaring at støpen vår er Norgesrekord i sitt slag. Dette er først og fremst på grunn av den store flaten på fundamentet som måler 17,5 x 13,5 m, altså 236 m². Platen var ca. 2,4 m tykk og det gikk med ca. 570 m³ betong. Betongplaten skal forøvrig, når brua står ferdig kunne overføre et vertikaltrykk på ca. 2450 tonn samtidig med et horisontaltrykk på 85 tonn i lengderetning og 156 tonn i tverretning ned til de 92 pelene i grunnen under midtfundamentet.

For at vi skulle make en så stor støp i løpet av en støpeomgang og med tilstrekkelig sikkerhet dersom noe skulle gå galt, sikret vi oss tilførsel fra to ferdigbetongfabrikker som begge måtte sette av hele sin kapasitet for oss.

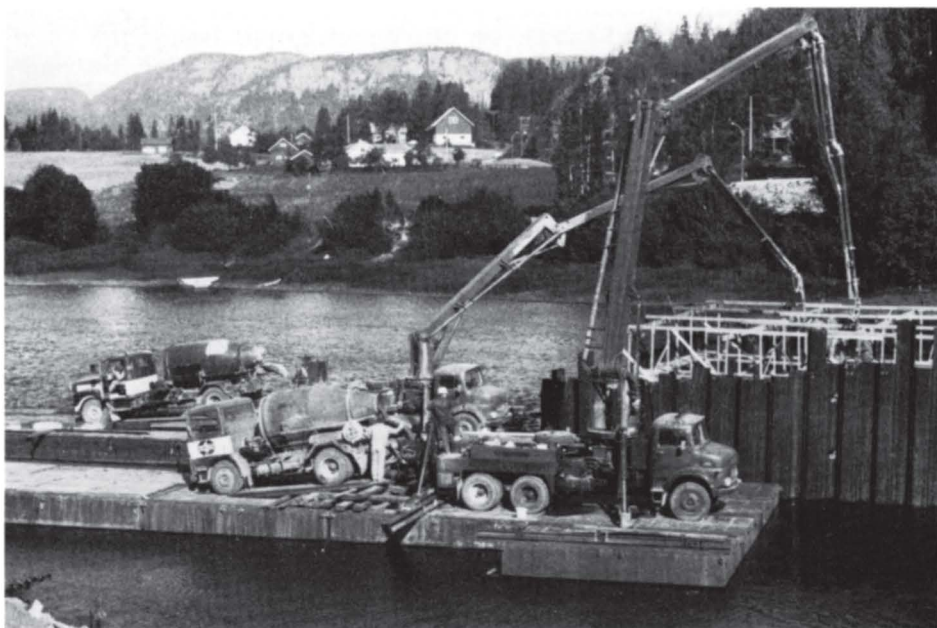
Ved hjelp av 25 betongbiler, som gikk i kontinuerlig skytteltrafikk både fra Larvik og Porsgrunn, ble betongen bragt fram i løpet av 13 timer. For at all denne betongen skulle kunne bringes ned i formen under full kontroll, var det montert opp 20 6 m lange støperør gjennom flyttbare støpetraktorer - 12 i tallet.



En av de tolv støpetraktene.

Støperør og trakter var rigget til på et dekk bygget på isoporblokker og som fylte hele spuntten innvendig. De kunne dessuten heves og senkes ved hjelp av små kjettingtaljer montert på galger som strakk seg over alle støperørene.

For å bringe betongen fra bilene og fram til støpetraktene, var det på to flytebruer av pontonger stasjonert to mobile betongpumper, hver med en teoretisk kapasitet på 65 m^3 betong pr. time. Disse pumpene hadde altså hver for seg kapasitet til å bringe all betongen ut. Vi valgte likevel å holde dobbel kapasitet for å kunne støpe i to retninger og med tilstrekkelig ro, samtidig som vi var nødt til å ha 100% reservekapasitet.



Biler og pumper i aksjon kan sees på billedmontasjen.

Vanlig betong vil begynne å herde etter ca. 2 timer. Idet vi måtte drive betongfronten foran oss helt fra start til slutt - dette er en støpeteknisk nødvendighet for å få god betongkvalitet ved undervannsstøp - måtte vi ved hjelp av tilslagsmateriale i betongen forsinke herdingen i minst 13 timer. Dette var nøye dosert på forhånd.

Etter en litt trang start i en tidlig morgentime torsdag den 15. september med et par småhell og tilløp til nervøs stemning, gled arbeidet etter hvert over i en rolig, rutinemessig og velkontrollert framdrift. Utover kvelden kunne vi bare konstatere at alt gikk såre vel. Dykker var nede før vi gav oss og fortalte at det hele var forløpet som forutsatt, noe som ble bekreftet da vannet et par dager senere ble pumpet ut av spunten og vi kunne starte de videre betongarbeidene tørt og på et første-klasses betongfundament 3 - 4 m nede under elvas overflate.

Ivar Wulff



DA BULDOZEREN KOM

*De slettet ut vårt hus - på timer tre.
Å - tenk - så fort - så skjedde det.*

*I dager - måneder - vi slet - for dette hus,
- tre korte timer - så lå det der i grus.*

*Om noen dager - går en asfaltvei
igjennom kjøkkenhaven - kjære deg -.*

Alf Johan Ellingsen



Lyssignalreguleringer - sikkerhet og annen forbedring

Lyssignalreguleringer kan være en gunstig måte å løse sikkerhetsmessige problemer på. Dette gjelder konflikter bil/bil i T.kryss eller firearmede kryss, men også der hvor fotgjengere skal krysse en viktig veg kan regulering med lyssignaler være en god løsning. Det viser seg blant annet at gående og syklende ofte ikke bruker planskilte kryssinger i form av f.eks. underganger. Så sant det finnes en rimelig mulighet til å krysse uten å bruke undergangen velges gjerne dette. Ofte kan planskilte kryssinger også være fysisk vanskelig å anlegge.

I Semsbyen er gjennomført en regulering med lyssignaler. Hensikten er her å bedre mulighetene for å krysse E-18 for skolebarn og andre som ferdes i Semsbyen. Biltrafikken, spesielt fra riksveg 312 (fra Andebu), har i tider med stor trafikk på E-18 hatt vanskeligheter med å komme inn på E-18. Lysreguleringen bedrer forholdene for trafikk fra sidevegene.

Det har skjedd en del ulykker i dette området i Semsbyen. Ikke spesielt i selve krysset, men i større utstrekning 50 - 100 m til hver side langs E-18. Det var derfor viktig å få regulert avkjørsler og få fotgjengere til å bruke selve lysreguleringen når de skal krysse E-18. Det er av denne grunn satt opp en del gjerder langs vegkanten. På grunn av de mange adkomstene til forretninger o.l. har vi ikke kunnet regulere disse forholdene så godt som ønskelig var.

Mange har spurt - hva med trafikken fra Tønsberg?

Lysregulering av flere kryss i Semsbyen har vært vurdert. På grunn av at det arbeides med plan for ny E-18 utenom Semsbyen, og at denne forutsettes realisert innen 6 - 8 år, har vi måttet begrense de midlertidige investeringene. Vi mente vi løste mye av problemet i Semsbyen ved å regulere det ene krysset. Vi har også håpet og trodd at lysreguleringen, som nå er gjennomført, skulle gi luker i trafikken fra sør og slik bedre forholdene for trafikken fra Tønsberg ut på E-18. Dette er noe avhengig av positiv holdning fra trafikantene på E-18 fra nord. Mange har vært skeptiske til dette, og hvordan det går i praksis

vil tiden vise - .

Et viktig forhold å være oppmerksom på ved alle de lysregulerte kryssene vi nå setter opp, er at fotgjengere må trykke på knappen som er plassert på stolpene for å få grønn mann. Dette gjøres for at alle skal få minst mulig ventetid. Forklaringen ligger i at når fotgjengersignalet, den grønne mannen, er inne, kan en ikke skifte over til en annen fase (grønt for en annen retning) umiddelbart når behovet melder seg. Det må alltid gå noen ekstra sekunder for å sikre at fotgjengere rekker å komme over veien. Derfor er det gunstig at fotgjengersignalet ikke kommer inn uten at det virkelig er fotgjengere som skal krysse veien.

Dette gjelder lyskrysset i Semsbyen og vil også etterhvert gjelde alle kryssene i Tønsberg. Derfor igjen: FOTGJENG-ERE - HUSK KNAPPEN!



Langs gang-/sykkelveger forsøker vi nå ved de nye lysreguleringene i Tønsberg å gjøre det slik at syklistene slipper å trykke på knapp for å få grønt lys. Det legges ned strømførende ledninger i gang-/sykkelvegen (detektorer). Metallet i syklene påvirker magnetfeltet som dannes rundt ledningssløyfene, og dette gir den nødvendige impuls til apparatet som styrer grønttidene i de forskjellige retningene i krysset. Dette er løsninger som ikke er prøvd tidligere i Norge.

Nils I. Skjevik

Gang-/sykkelveger i Holland

Avdelingsingeniør Nils I. Skjevik, leder for trafikkseksjonen ved vegkontoret, var en av de heldige som fikk tilbud fra Vegdirektoratet om en studietur til Holland.

Hvorfor akkurat Holland kan en vel spørre - jo, fordi dette landet er i ferd med å skape et helt nytt trafikk-miljø, særlig for gående og syklende.

Vi lar Skjevik fortelle litt fra denne lærerike studieturen.

IDE

Det var en ganske utrolig opplevelse som syklist å få kjøre sykkelvegene i Haag og Tilburg. Her hadde de løst de mange prinsipielle og detaljerte spørsmål som må løses for å lage et trafiksikkert og attraktivt system for syklistene. Vi innså at slike gjennomførte systemer vekker lysten og stimulerer til sykling. Dette må vi også gjøre i Norge - i en eller annen lignende form.

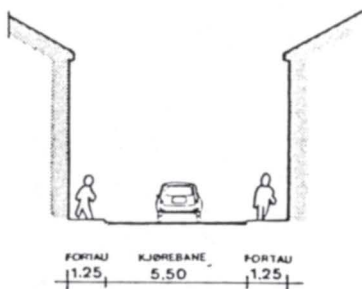


Sykkelvegen gjennom envegsregulert forretningsgate i Tilburg.

Sykkelvegene i Haag og Tilburg er prøveprosjekter eller demonstrasjonsprosjekter som bekostes av Staten. Begge sykkelvegene går fra boligområder gjennom sentrum og ut til boligområder på andre siden av byen. Det er lagt vekt på å få en gjennomgående hovedsykkelåre som har tilknytning til mange reisemål. Det er også viktig at syklistene er prioritert foran andre kjøretøyer langs denne ruten. Det er gjort ved fysisk utforming og skil- ter. Et dominerende trekk er utstrakt bruk av forskjellige typer gatebelegning med forskjellig overflatekarak- ter og farge. Dette bidrar til å klargjøre hva som er gå-, sykkel- og bilareal. Farger og stein/helle/asfalttyper angir hvem som skal vike i konfliktpunktene. Skiltene har blitt et supplement til den fysiske utformingen - slik det ideelt helst skal være. Gaten er preget av mye beplantning, og sykkelveggaten trer derfor til en viss grad fram som en grønn korridor gjennom byen.

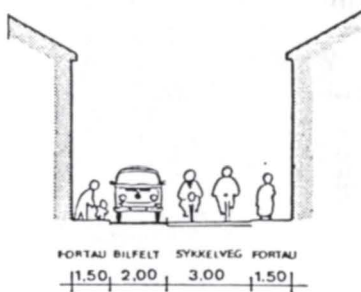
Sykkelvegen i Haag er planlagt i 10 km lengde. Inntil nå er bygget ca. halve halve strekningen. De totale kostnader er beregnet til 15 mill. gylden (ca. 34 mill. kroner).

Sykkelvegen i Tilburg er ca. 5 km. lang. Med unntagelse av en undergang som var under bygging i september, var sykkelvegen ferdig våren 1977. De totale kostnader er beregnet til 16 mill. gylden (ca. 36 mill kr.).



Tidligere løsning

Eksempel fra en smal gate i Tilburg.



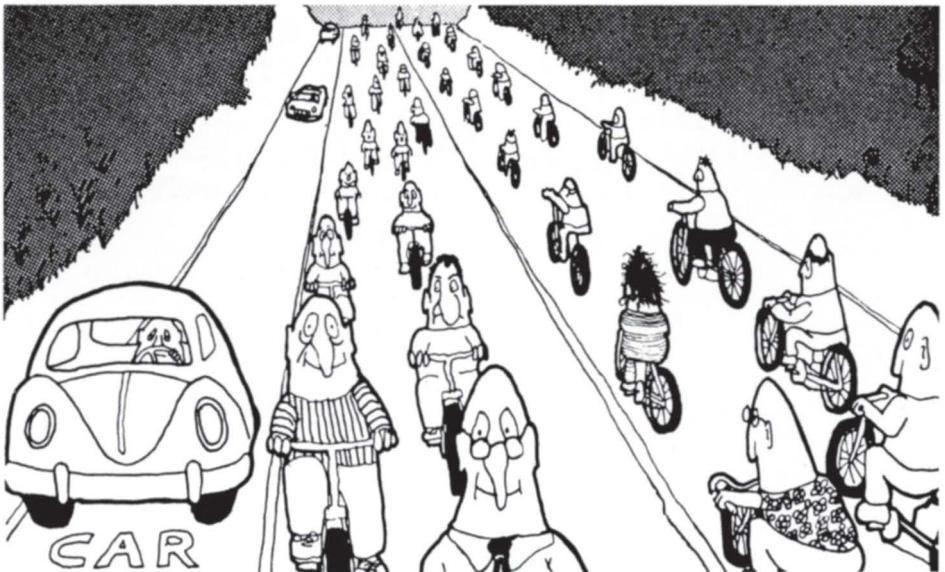
Ny løsning

UTFORMING

Sykkelvegene er opparbeidet stort sett bare ved bruk av eksisterende veggrunn. Dette har ført til at gatene noen steder er envegsregulerte for bilene, mens en andre steder har kunnet bruke av unødvendig bred gate for å få plass til sykkelvegen.

Sykkelvegene har de fleste steder fått et tiltalende rødt asfaltdekke. I Tilburg er brukt rød betongstein i områder hvor det forekommer relativt hyppig arbeid med kabler og ledninger o.l.

Når mindre viktige bilveger krysser sykkelvegen har bilene vikeplikt. Det er markert med vikelinje og vikeplikt-skilt. Både ved slike mindre viktige veger og ved avkjørsler er kjørebanelen hevet når den skal krysse sykkelvegen. Alle viktige kryss er regulert med lyssignaler. Adkomstene til sykkelvegen og i underganger er stigningen bare 1:30 mens vi i Norge ofte har stigning 1:10 opp fra underganger for eksempel.



Medvirkning i vegplanlegging

Demokratisering er blitt et "moteord" som så mange andre. Årsakene kan være flere, bl.a. er vårt moderne samfunn blitt så komplisert at flere og flere føler en viss avmakt. Avstanden mellom de som tar avgjørelser og de det "går ut over" er blitt stor. Selv avstanden mellom kommunepolitikere og befolkningen blir lett for stor. Den reelle makt på fundamentale områder som påvirker vårt daglige liv, ligger ellers ikke bare hos de folkevalgte, men i administrasjonen og hos kapitalinteressene.

På denne bakgrunn er det vel ikke mer enn rimelig at man kaster øynene på den fysiske samfunnsplanleggingen. I forslaget til ny planleggingslov heter det om offentlighet informasjon og samråd:

- planleggingsmyndighetene skal drive en aktiv opplysningsvirksomhet overfor offentligheten.
- det skal legges særlig vekt på å spre kunnskap og fremme offentlig debatt om spørsmål i tilknytning til forslag om planer og tiltak som kan få betydning for større folkegrupper eller som kan medføre vesentlige endringer av natur eller bygningsmiljø.
- opplysninger bør gis så tidlig som mulig under planforberedelsene.
- ved forbereding av planer skal man søke samarbeid og samråd med de andre som har interesser i planarbeidet.
- det skal legges særlig vekt på at bl.a. grupper hvis handlingsrammer og valgmuligheter kan bli begrenset gjennom den påtenkte plan så langt som mulig gis anledning til å delta i samråd og gjøre sin innflytelse gjeldene.

Det er klart at en lov som denne vil få vesentlig innflytelse på vegplanleggingsprosessen. Det vil ikke lenger være nok å legge ut hovedplan/detaljplan til offentlig ettersyn mot slutten av planprosessen. I mange tilfeller er det da heller ikke dette som er gjort til i dag.

I vegvesenet har en i flere år praktisert former for "samarbeid" med berørte parter. Som forberedelse til situasjonen etter at planloven blir vedtatt, er det likevel nødvendig å drive mer systematisk forsøksvirksomhet for å finne fram til bedre prosesser og metoder. En annen vesentlig drivkraft i dette arbeidet er erfaringene med de nåværende prosesser og metoder. Hvor mange ganger har en ikke sittet hjelpeløst fast i planleggingen mens tidspunktet for anleggstart nærmer seg og kanskje også overskrides? Vi må finne fram til planleggingsmetoder som fører oss ut av dette uføret.

Et ledd i denne forsøksvirksomheten er det pågående vegplanarbeid i Borre. I et samarbeid mellom kommunen, vegkontoret, Vegdirektoratet og TØI (Transportøkonomisk institutt) er vegplanarbeidet organisert med tanke på å trekke lokalpolitikere og befolkningen aktivt med i arbeidet. På toppen sitter et vegplanutvalg som består utelukkende av kommunepolitikere. Ute i kommunen er det organisert 5 - 6 arbeidsgrupper med representanter for lokalbefolkningen. Gruppene er sammensatt med tanke på geografisk spredning, alder, kjønn og interesser som jordbruk, friluftsliv etc. Først og fremst representerer likevel de 8 - 10 i hver gruppe seg selv. Med i gruppene er også to representanter fra vegplanutvalget slik at hele utvalget er opptatt med arbeidet ute i gruppene. På denne måten har man fått til en fin kontakt mellom de folkevalgte og lokalbefolkningen. Dessuten oppnår man at utvalget hele tiden er godt orientert om arbeidet i gruppene. Til å utføre skisser, mer detaljerte planer, kostnadsberegninger og andre konsekvensvurderinger, sammenstille planforslag, forberede saker for vegplanutvalget etc. er det etablert et sekretariat. I sekretariatet sitter folk fra kommunens tekniske etat, TØI, vegkontoret samt representanter for vegplanutvalget. Representantene fra TØI og vegkontoret er dessuten med i gruppene på lokalplanet som sekretærer.

Under oppstartingen av vegplanarbeidet forsøkte man å nå ut til hele befolkningen i kommunen ved hjelp av brosjyrer, aviser, lokalradio og åpne møter. Dessuten har man senere trukket befolkningen med gjennom interjuskjemaer og skole-

undersøkelser. Det siste som er ledd i å få registrert de problemer som finnes på veg- og trafikksiden.

Arbeidet har nå pågått ett halvt år og man har gjort seg ferdig med registrering av problemer. Nå diskuterer man de målsetninger som skal legges til grunn for valg av løsninger og tiltak. Denne diskusjonen går sammen med diskusjon av prioritering av problemene og alternative prinsipløsninger. Før jul skal det være utarbeidet mer eller mindre detaljerte forslag til alternative løsninger av veg- og trafikkproblemene i kommunen. Gruppene arbeider stort sett med lokale problemer og hovedvegen nær deres eget "tettsted".

Parallelt med arbeidet i lokalgruppene diskuterer vegplanutvalget alternative løsninger for hovedvegnettet i kommunen som helhet. Arbeidet her føres imidlertid ikke raskere fram enn at arbeidet på lokalplanet kan få vesentlig innflytelse på endelig valg av hovedvegnett. Løsninger for lokale problemer avhenger av hovedvegutforming og omvendt. Denne form for planlegging og aksepteringen av avhengighetene mellom hoved- og lokalvegnettet fører til at man ikke kan holde seg på en plannivå. Det blir en veksling fram og tilbake mellom utredning, hovedplan og detaljplan.

I tiden framover er det også meningen at man skal gå ut til befolkningen for å informere om resultatene av arbeidet etter hvert som de foreligger. Man ønsker på denne måten å vise at det ikke bare spørres om folks mening, men at disse meninger og synspunkter tas med ved vurdering av problemer og skissering av løsninger.

Siste del av arbeidet vil bestå i å sy de lokale grupper og vegplanutvalgets ønsker og planforslag sammen til et forslag til vegplan for Borre. Forslaget må så få vandre den vanlige vegen gjennom beslutningshierarkiet. Det er likevel å håpe at alle de besluttende organer ser at dette er et forslag som svært mange står bak og at det skal bli vanskelig å gjøre vesentlige endringer.

å bli et økonomisk urealistisk forslag?
" tar ikke smålige økonomiske hensyn når
n forslag til løsning av veg- og trafikk-
lt. Et arbeid som dette er også en lærings-
som deltar oppfatter raskt at her må man
seg for i det hele å se resultater. Planen
sholde både et kortsiktig og et mer lang-
for bedring av vegnettet i kommunen. Men
ele tatt mulig for en gruppe mennesker som
ver sine interesser å bli enige om planer
problemer som skal løses først. Erfaringene
at det er mulig. Til å begynne med snakker
problemene utenfor sitt eget hagegjerde,
som de oppfatter at andre også har proble-
ene løftet over til neste husrekke og ut
an går med på at noen problemer er større
rst selv om de ikke er ens egne! Det
ende å se om dette også vil skje når det
es på kommunenivået. Borre består av 5 -
eder og enkelte av disse føler seg i dag

lette er ressurskrevende. Når arbeidet
påsketider 1978 vil vi ha brukt ca. 600.000
yelig antall arbeidstimer både på dag- og
er gruppe vil ha hatt ca. 15 møter, veg-
et samme og sekretariatet kanskje det dob-
lr umulig å gjennomføre et slikt opplegg
er og for alle enkeltplaner et vegkontor
t år. Det er da heller ikke nødvendig.
let i Borre er forskning og utvikling. Er-
ca skal brukes til å finne fram til mindre
e prosesser og metoder som kan brukes i den
ging. Prosesser og metoder som kan og må
rosjekt til prosjekt. De planer vegetaten
arbeide varierer i størrelse og type, fra
ovedvegssystemet i nordre Vestfold til 200 m
lveg i Andebu.

Aage H. Carlsen



Besök fra Tanzania



Samuel Mzava (til venstre) og Jimmy Mwakingwe

Gjennom NORAD har Norge i flere år drevet med vegbygging i Tanzania. Fra Vestfold har driftssjef Trygve Rognan, avd.ing. Eivald Skau og ing. Rune Lundquist vært på oppdrag der nede.

I sommer har ingeniører fra Tanzania vært på besøk her i Norge. Oppholdet varte i vel 2 måneder og karene har studert grusvegvedlikehold i Møre og Romsdal og Hedmark.

Besøket her i Vestfold var av mer privat karakter. Samuel Mzava og Jimmy Mwakingwe var gjester hos Eivald Skau.

På den tiden afrikanerne var her i fylket fikk de en rundtur på de forskjellige anleggene og arbeidsområdene som vi har. De ble imponert over de hydrauliske grave-maskinene og elementkulvertene. Likeledes var alt vintervedlikeholdsutstyr nytt for dem. Afrikanerne vil takke for besøket her i fylket og vil rette en spesiell takk til alle som de kom i kontakt med.



JON HERWIG CARLSEN

FJERNSYNETS MEST ALLSIDIGE REPORTER?

Elegant antrukket i dress på scenen som programleder for "Biliaden" - Jon Herwig Carlsen. Litt småhes i stemmen mens han uttaler de mest tunegebrekkende navn korrekt mens han følger puckens gang i ishockey-VM - Jon Herwig Carlsen. Nøkternt saklig når de mange jolleklassene runder bøyemerket - Jon Herwig Carlsen. Eller når de andre TV-reporterne skriker over seg av begeistring over norsk innsats i langrennsløypa - hvem er det da som rolig i bakgrunnen holder styr på tider og andre løpere som går over mål? Jo, det er nettopp Jon Herwig Carlsen. Slik kunne vi fortsette - den tidligere læreren fra Oslo kan uten å gå noens ære for nær utropes som fjernsynets mest allsidige reporter.

Det er i år nøyaktig ti år siden han søkte jobb i fjernsynet. De søkte etter en mann som var interessert i trafikkspørsmål og med kjennskap til idrett. Det var midt i blinken for læreren på Kampen skole. Han hadde i flere år stått for opplæring av skolepatroljene, han hadde flere år bak seg som aktiv idrettsmann. Han er dobbelt norgesmester i håndball for Grønland, og har to norske mesterskap i ishockey for Gamlebyen, som klubben het den gang.

Han fikk jobben.

- Men hvordan rekker du alt sammen, Jon Herwig Carlsen?
- Mange av jobbene er direktesendinger. Da er det forberedelsene som tar lengst tid. En må skaffe seg bakgrunnstoff og opplysninger om spillerne, hvis det for eksempel er ishockey det dreier seg om. Gode forberedelser er halve jobben.
- Men å holde styr på alle navnene, når alt skjer så lynende fort som i ishockey?
- For det første kjenner jeg sporten godt fra min egen tid som aktiv. Nå har jeg referert ni A-pulje-VM på rad, og stort sett er det få nye navn som dukker opp fra år til år. Det blir ikke så mange du ikke kjenner fra før. Det hele blir mer en ren konsentrasjonsjobb.

Jeg er temmelig svett da sendingen er over.

- Seiling?
- Det var en helt ny sport for meg. Tidligere trodde jeg i likhet med mange andre at det var en sport der deltakerne satt med sigar i munnen og et whiskyglass innen rekkevidde og holdt i rorkulden. Men det er virkelig en tøff sport i de båtklassene som det nå konkurreres i. De som seiler må ha både styrke og kondisjon, og i tillegg må de forstå seg på sjø, vær og vind. En regattabane er aldri den samme fra dag til dag.
- Hva med "Biliaden" - kommer den igjen, slik at vi vanlige seere får testet trafikk-kunnskapene våre sammen med familiene på skjermen?
- For øyeblikket foreligger det ingen planer. Dette var jo et program som vi gjennomførte i samarbeid med NAF. Men programmer om bil og trafikk vil selvsagt komme med jevne mellomrom.
- Som for eksempel?
- Vel, vi legger stor vekt på rene opplysningsprogram. Vi vil gjerne vise seerne hva som skjer når en bil med blankslitte dekk kommer ut på våt asfalt. Da spiller det ingen rolle om det er Per Engseth eller Olav Olsen som kjører - det er fysikkens lover som gjelder. Slike program har en misjon. Skremselsreportasjer derimot har jeg lite til overs for. Forskningsresultater har da også vist at disse programmene med bilder og intervjuer fra folk som har vært utsatt for en ulykke ikke har den virkningen på folk som mange tror. Se på deg selv, sier Jon Herwig Carlsen. - Du kjører forbi et sted hvor det nettopp har skjedd en kollisjon eller en ulykke. Du setter ned farten en liten stund - så øker trykket på gasspedalen igjen.
- Hva mener du skal til for å få oss alle til å kjøre penere?

- Ikke så lett å svare på slikt på stående fot. Men om alle ble klar over hvor lang tid de bruker for å bremse ned - eller stoppe helt når de holder en fart på omkring 100 kilometer i timen - da tror jeg nok de aller fleste ville slippe pila på speedometeret et hakk eller to ned, sier Jon Herwig Carlsen.
- Helt til slutt - er det idrettsgrener du nå vil kaste deg over som vi har sett lite til på TV-skjermen i det hele tatt?
- Curling, sier Jon Herwig Carlsen. Og ikke le - curling er en sport som krever sin mann. I år skal det være Europamesterskap i Norge, nærmere bestemt i Askerhallen. Og hvem annen skal dekke det for norske TV-tittere enn nettopp Jon Herwig Carlsen.



Jon Herwig Carlsen har blant mye annet trafikk som spesialfelt i fjernsynet. Ikke så rart at han har Kjell Aukrusts "Ludvig-plakat" på kontoret.

Hamar Presseservice

Varsling av arbeidsulykker

Har arbeidsulykke ført til alvorlig skade eller død, og redningsaksjonen er gjennomført skal følgende instanser umiddelbart varsles:

Arbeidstilsynet
Politi/lensmann
Anleggs-/distriktsleder ved vegkontoret
Vernelederen ved vegkontoret
Nærmeste pårørende

Slik varsling skal utføres av oppsynsmannen på stedet, men dersom han ikke er til stede må verneombudet eller basen melde fra til anleggs-/distriktsleder ved vegkontoret. Anleggs-/distriktsleder varsler omgående arbeidstilsynet, politi/lensmann og vernelederen.

Meldingen til arbeidstilsynet og politi/lensmann skal bekreftes skriftlig fra arbeidsgiveren.

Ved lette og alvorlige, men ikke dødlige, arbeidsulykker skal nærmeste pårørende varsles. Slik varsling skal skje på samme måte som nevnt ovenfor.

Dersom arbeidsulykken har ført til død, skal vegmester/ oppsynsmann eller anleggs-/distriktsleder ta kontakt med distriktets prest ved pårørendes hjemsted, med henstilling til ham om å sørge for å formidle beskjednen om slik ulykke. Dersom presten ikke kan formidle beskjednen forutsetter en at det blir tatt kontakt med f.eks. lensmannen på hjemstedet og ber han om hjelp til oppdraget.

Varslingen til nærmeste pårørende forutsettes selvsagt gitt på mest mulig skånsom måte.

Karsten Gjersøe

Damehåndball - Vega

Den 22. august d.å. samlet jentene på kontoret seg og diskuterte mulighetene for å få til et damelag. Det meldte seg 13 interesserte og damelaget ble dannet med Norma og Mona som oppkvinner.

Første treningskveld var 30. august og 10 "grønne" jenter møtte opp. (Alle var kanskje ikke like grønne, men det var i alle fall en god stund siden de hadde tatt i en ball.) Treningskveldene har fortsatt med like godt fram-møte, noen har trukket seg og nye har kommet til, og i dag har vi 12 spillere.

Etter 2 treningskvelder holdt vi møte og besluttet å melde oss til serien, forhåpningene var ikke så store, men vi fikk ta det som treningskamper. Etter 3 kamper har vi 2 seire og 1 tap og ligger øverst på tabellen, likt med Norcontrol som har spilt 2 kamper, og det gir vel lov til å skryte litt.

Så kom invitasjonen til "Hallingkastet". Skulle vi melde oss på? Selvfølgelig - alle var enige. 10 spilleglade jenter med sommerfugler i maven reiste, og 10 slitne jenter kom hjem med en uavjort og tre tapte kamper, men fortsatt optimistiske, vi kommer bedre igjen neste år.

Mona H. Karlsen



**Stoff til neste nummer må vi ha innen
15. februar 1978**



Vegcupen i fotball

Vega har i år arrangert Vegcupen i fotball, som ble avsluttet i Tønsberg 27. august. Bortsett fra Finnmark og Sør-Trøndelag, som dessverre måtte trekke seg, har alle landets fylker og Vegdirektoratet deltatt. Til sluttspillet i Tønsberg hadde Nord-Trøndelag, Oppland, Vegdirektoratet og Rogaland kvalifisert seg ved siden av Vestfold som arrangørfylke.

Sluttspillet ble spilt som en enkel serie med 5 lag, og kamptiden var 2 x 20 minutter. Hvert lag spilte altså 4 kamper, og tilsammen ble det avviklet 10 kamper i løpet av lørdagen. De første 5 kampene ble spilt på Eikbanen og de siste 5 på Gressbanens treningsfelt.



Det manglet ikke på dramatiske situasjoner.

Rogaland, som var suveren vinner av sin gruppe i de innledende kampene, var favoritter, men det viste seg å bli en meget spennende turnering hvor vinneren først var klar etter den siste av de 10 kampene.

Vegdirektoratet	- Rogaland	1 - 1
Nord-Trøndelag	- Oppland	2 - 0
Vegdirektoratet	- Vestfold	0 - 2
Rogaland	- Oppland	1 - 0
Nord-Trøndelag	- Vestfold	0 - 0
Vegdirektoratet	- Oppland	4 - 0
Rogaland	- Vestfold	1 - 0
Vegdirektoratet	- Nord-Trøndelag	0 - 0
Oppland	- Vestfold	0 - 1
Rogaland	- Nord-Trøndelag	1 - 0

Etter 7 kamper hadde 4 lag mulighet for å vinne, men etter at Vegdirektoratet og Nord-Trøndelag hadde spilt uavgjort, var det klart at bare Rogaland og Nord-Trøndelag hadde muligheten og at siste kampen mellom disse lagene ble en virkelig finale. Rogaland ville greie seg med uavgjort, og når de vant kampen, ble de til slutt klare vinnere. Vestfold fikk en fin 2. plass, mens Nord-Trøndelag, som før sin siste kamp hadde muligheten til å vinne, endte på en 4. plass. Så jevnt var det altså.



Fra jubileumsfesten og premieutdelingen på Ringshaug Bad.

Slutt Tabellen ble slik:

Rogaland	3	1	0	4	-	1	7
Vestfold	2	1	1	3	-	1	5
Vegdirektoratet	1	2	1	5	-	3	4
Nord-Trøndelag	1	2	1	2	-	1	4
Oppland	0	0	4	0	-	8	0

Arrangementet ble fint gjennomført etter programmet, og det var en fin fotball dag som spillere og supportere sent vil glemme, med mye spenning, jubel, svette, saft, krampe m.m.

Om kvelden var det bankett og 10-års jubileumsfest for Vega på Ringshaug Bad med 160 gjester hvor vegsjefen foretok premieutdelingen. Stemningen var høy, og festen ble en fin avslutning på et velykket arrangement som Vega kan være stolt av. Det er sagt før, men kan godt sies igjen: "Takk til alle som på en eller annen måte har vært behjelpelige med å gjennomføre dette kjempearrangementet, og takk til ledelsen for en meget positiv holdning og interesse for arrangementet! "

Einar Hansen



Forts. fra s. 7
Fellesmøte__

Som et resultat av vårt videre arbeid med disse sakene, er det satt ned et utvalg som skal se på problemene ved overgang til pensjonisttilværelsen. Dette utvalget har nå kommet godt igang, og ventes å legge fram resultater av sitt arbeid på SU møte 16. desember.

Kurs- og konferansesamarbeid har vært debattert i opplæringsutvalget, og en har kommet fram til emner som vil egne seg godt for et regionalt opplegg. Et møte med de berørte parter er derfor avtalt for videre diskusjon om framdriften.

Anne Hov



Minneord

Bilsakkyndig Hans Berg Wendelborg, Tønsberg, har gått bort nær 70 år gammel, etter en tids sykeleie.

Bilsakkyndig Hans Wendelborg ble født den 25. oktober 1907 i Drammen. Han tok artium i 1927, Marinens Flyveskole i 1928 og Automobilteknisk skole i 1932.

I 1937 ble han ansatt som bilsakkyndigeassistent i Skien inntil han ble innkalt til militærtjeneste i 1939. Han var med som aktiv flyver i kampene mot tyskerene i 1940 og satt i tysk krigsfangenskap i 2 år.

Etter å ha vært ansatt ved bilkontrollen i Rjukan, Oslo og Fredrikstad, ble Wendelborg leder av bilkontrollen i Horten i 1949 og leder av bilkontrollen i Tønsberg i 1958 inntil han gikk av som pensjonist 1. november 1974.

Innen Statens Bilsakkyndiges Forening var Wendelborg lenge en forgrunnskikkelse. I ca. 10 år var han medlem av styret og i den forbindelse engasjert som kasserer og sekretær. I den tiden fungerte også styret som redaksjon for "d.m." Det falt derfor ofte i Wendelborgs lodd å skrive "d.m."

Wendelborg var en særlig aktiv og dyktig leder. Således kan det nevnes at det i Tønsberg i 1962 ble bygget landets første kontrollstasjon med han som primus motor. Han var meget interessert i sitt arbeid og var til det siste levende opptatt av bilkontrollens framtid.

I de senere år var Wendelborg mye syk og således redusert.

Vi lyser fred over hans minne.

M. Bøie



Med en enkel TULIPAN

50 år	Halvor Garvik	8. februar
	Einar Kristiansen Solhaug	3. mars
60 år	Kristoffer Dannevig	8. februar
	Henry Christensen	23. februar
65 år	Sverre Bøvre	2. januar

----- Vi gratulerer

★

De som ikke ønsker sine fødselsdager bekjentgjort må gi redaksjonen beskjed.

★

Vi ønsker velkommen:

Trond Liveng,	anleggsavdelingen
Randi Andersen,	regnskap
Sylvi Skogsholmen,	"
Lisbeth Hynne,	planavdelingen
Carl E. Dahl,	"
Bertil Brudeseth,	"

★

Vi takker for godt samarbeide:

Helge E. Holen,	anleggsavdelingen
-----------------	-------------------

★

Følgende har gått over i pensjonistenes rekker:

Reidar Andersen
Karl Barkås
Henry Christensen
Kolbjørn Hoel
Bjarne Olsen
Per Pedersen
Charles Trolsrud

★



HVA VIL 1978 BRINGE VEGKONTORET ?



STEMPLING?



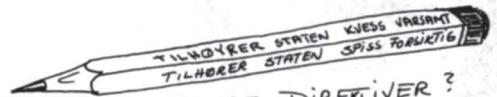
VERNETØFFEL M/ STÅL-TÅHETTE?
(TIL KONTORPERSONELL SOM FØLER
SEG TRÅKKET PÅ TÆRNE)



Plassmangel?



FLEXI TID?



FLERE DIREKTIVER?
PÅ ULIKE SPRÅK?

