

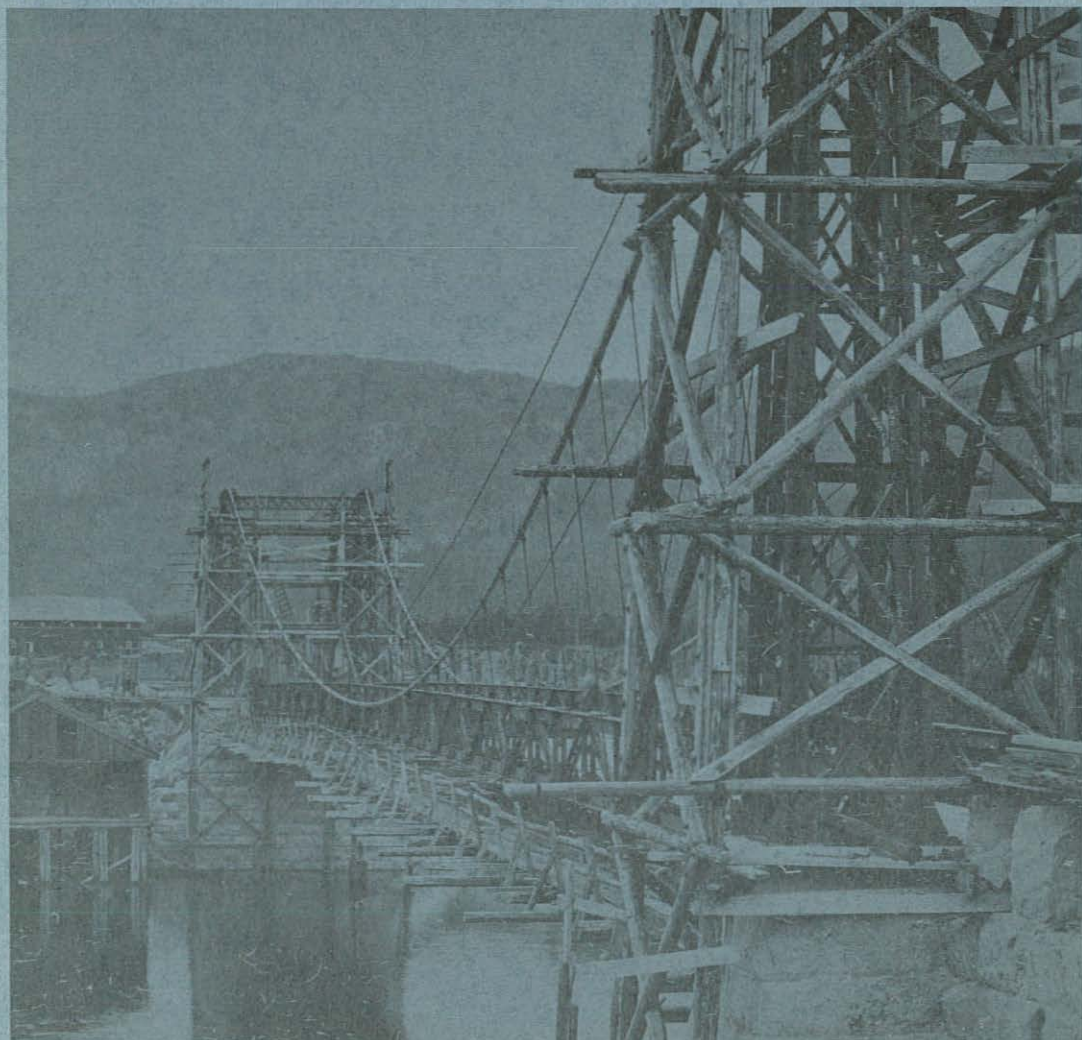
# BRO -



*Des 1972*

# BYGGEREN

Organ for Buskerud vegvesen



# BRO - BYGGEREN



Nr. 1 - Desember 1972 - 2. Årg.

Bedriftsorgan for vegvesenet i Buskerud fylke.

Redaktør:  
Jarle Brekken.

Redaksjonssekretær:  
Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:  
Tore Strand.  
Rolf Lervik.  
Hilmar Ødegården.

Utgiver og redaksjonens  
adresse:  
Buskerud vegkontor,  
Tinghuset, 3000 Drammen.

Opplag: 800 ekspl.

Trykk: Offset ved  
vegkontorets trykkeri.

## I N N H O L D :

side	
3	Redaksjonelt.
5	Nye kontorlokaler.
6	Diplom.
10	Om milesteiner.
16	Vegdirektørembetet.
17	Arbeidervernloven og statstjenesten.
18	Pensjonisttur.
20	Bedriftsidrett.
21	"Hallingkastet"
25	Vernearbeid.
27	EDB - vegbygging.
30	Svelvikferja.
32	Personalialia.

### Forsiden:

Bildet er tatt under  
byggingen av gamle  
Gulsvik bro i 1905.

Redaksjonen avsluttet 12/12-72.

## Redaksjonelt

Vi presenterer hermed et nytt nummer av Brobyggeren.

Som det sees har vi satsset på et nytt og hendigere format. Vegkontoret har nå fått eget hustrykkeri i Offset slik at vi er istand til å trykke avisen selv. Våre intensjoner er at vi for ettertiden skal makte å komme med 4 nummer i året. Skal vi makte dette er vi avhengig av tilgang på stoff. Spesielt er vi interessert i bidrag ute fra de forskjellige arbeidsplasser.

Det mangler stoff fra fylkets bilsakkyndige nå, men dette vil nok rette på seg i neste nummer.

Vegvesenet er for tiden inne i en rivende utvikling, behovet for kontakt mellom de forskjellige ledd er stadig økende. Det er vårt håp at avisen kan være medvirkende til å formidle en del av denne kontakten.

Vi er mottagelig for tips og gode råd når det gjelder utformingen av avisen.

Vi ønsker våre lesere God Jul og Godt Nytt år!

## Feil profil

Denne historien er sendt inn av pensjonert vegvokter Nils Johansen, Saggrenda, Kongsberg.

Mange vil sikkert huske Nils Johansen for hans innsats som fagforeningsmann, og mange vil sikkert derfor også ha stiftet bekjentskap med Nils's gode humør og hans mange historier. Brobyggeren håper på mer stoff fra denne karen!

Men så var det historien som er kalt "Feil profil".

I 20-årene ble det drevet endel utbedringsarbeider på rv. 8 "Lågendalsvegen".

På disse anleggene virket en svenske som het Gøranson som bas.

Laget var ferdig med en akkord, og avd.ingeniøren kom for å "ta av" akkorden.

På denne tiden var det vanlig å kulte vegbanen før grusingen, og vegbanen skulle da kultes så en fikk en rund profil.

Under befaringen sa ingeniøren, som syntes det var lagt for lite runding på vegbanen: "Du Gøranson, vegprofilen skal se ut som et kistelokk."

Hvortil Gøranson kjapt repliserte: "Ursekta herr ingeniøren, men ska profilet vara unifer som en klæskista eller som en likkista?"

---

- Tankekorn -

En spesialist er en lege som oppdrar sine pasienter til bare å være syke i konsultasjonstiden.

## Nye kontorlokaler

Stortinget har godkjent at vegkontoret leier nye kontorlokaler i Tollbugt. 2 ved Strømsø torg.

Byggherrer er Johs. Christensen og Ole K. Karlsen, som lover innflytning ca. 1. februar 1974. Grunnarbeidene er allerede kommet langt, og det er vel sannsynlig at 16 mndr. byggetid er tilstrekkelig, det er byggherrene selv som er entreprenører for bygget. Arkitekter er Ragnar Anker Nilsen og Arne Grenager.

Vegkontoret vil ved Strømsø torg få en gunstig beliggenhet, like ved terminaler for tog og buss. Strømsø er som kjent en bydel i sterk utvikling.

Tollbugt. 2 skal i 1. etg. inneholde en bankfilial (Buskerudbanken) og butikker. Noe supermarked blir det neppe. Det kan man heller si at det blir i 2. etg., der vår planavdeling, grunnseksjonen og motorvegseksjonen skal innrette seg i et kontorlandskap. Vegplaner og grunnerstatninger blir altså de viktigste varer i dette stormarked.

3. etg. vil inneholde kontorer for vegsjef og administrasjons- og økonomiavdelingen. Det var planlagt 2 balkonger i denne etasje, men disse blir sløffet til fordel for kontorarealer.

I 6. etg. skal driftssjef, anleggs-, vedlikeholds- og maskinavdelingene holde til huse. Et konferanserom skal det også være her, og dette vil en forsøke å gjøre så representativt som mulig. Kantine med kjøkken, resepsjon, garderober m.v. blir plassert i 2. etg.

De 3 etasjer som Stortinget har godkjent leiet og bevilget innskudd til vil alle være fullt besatt ikke lenge etter innflytning. Det er derfor nødvendig å ha ekspansjonsmuligheter.



Dette sørges det for ved at de to mellomliggende etasjer, (4. og 5.) overtas etterhvert som behovet antas å melde seg.

Det er Svein Nesje og Tore Strand som fra vegkontorets side har kontakt med arkitektene og byggherrene. Til å bistå vegsjefen med planleggingen er ellers oppnevnt fra personalet Bjørg Olsen og Johan Wenner. Dessuten har de enkelte avdelinger sine kontaktmenn. Disse er Frithjof Indseth, Sigurd Moen, Ivar Linsveen, Svein Sønju, Per Baltzersen.

På de neste sider finner en forslag til rominndeling i de forskjellige etasjer.

## Diplom

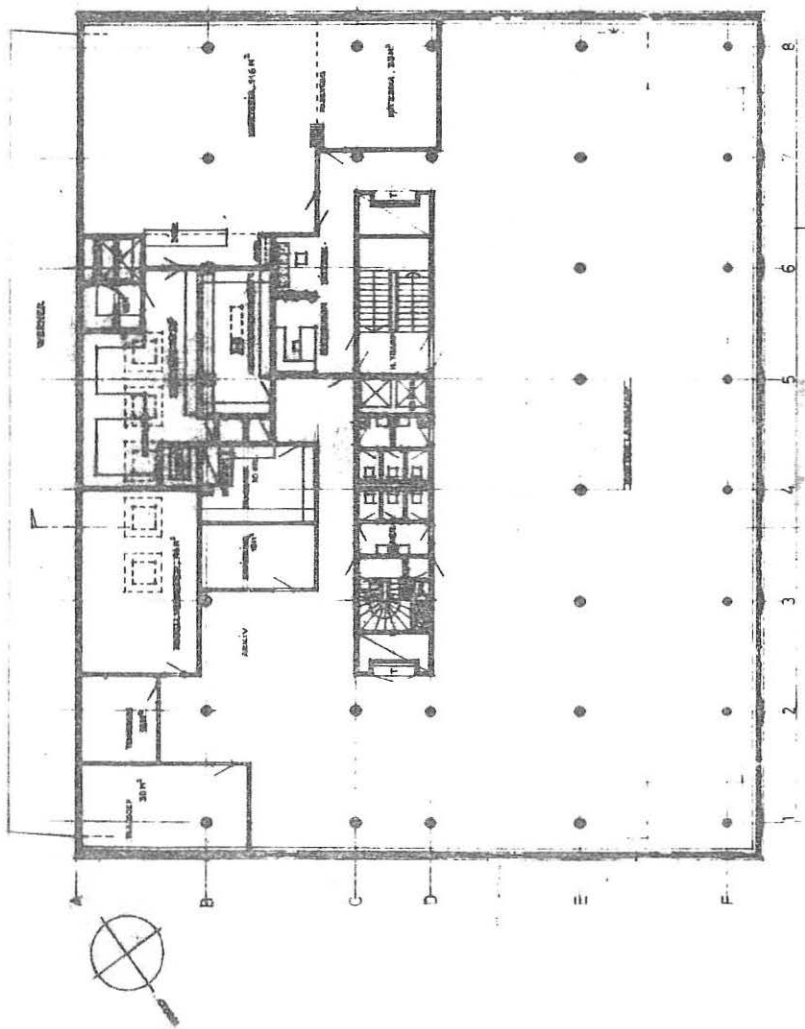
Spørsmålet om et diplom for utdeling til dem som slutter i vegvesenet etter mange års virke, har vært opp til drøfting i samarbeidsutvalgene mer enn en gang.

Vegdirektoratet har nå utarbeidet et diplom som kan utdeles til alle arbeidstakere som slutter etter oppnådd aldersgrense med en samlet tjenestetid på 15 år.

I statuttene heter det bl. a. at for vegvesenet undertegnes diplommet av vegsjefen, vedkommende avdelingssjef, eventuelt driftssjefen og kontorsjefen, og for bilkontrollen vegsjefen, lederen av bilsakkyndigkontoret og kontorsjefen.

Diplomet skal overleveres ved personlig nærvær.





2. ETAGE

2. ETAGE

TOLLBODGATEN 2  
 PLAN 2. ETAGE  
 MED TOLLSLAG TIL HINDRING





## Om milesteiner

O. Durban Hansen var sommeren 1971 ansatt i 3 uker ved vegkontoret. I den forbindelse skrev han en del artikler som vi har gjengitt i dette nummer av "Brobyggeren" bl. a. en om milestener som blir gjengitt nedenfor.

Det rant meg i hu at jeg under min tid som redaktør av "Vegen og Vi" (det begynner å bli ca. 10 år siden), kom over en artikkel om "gamle veier, veimerker o.l. litt indenfor og litt utenfor Buskerud fylke", skrevet i 1924 av overingeniør Kr. K. Bugge, vegsjef (amtsingeniør) i Buskerud i perioden 1905 - 1923.

I fortsettelsen kommer jeg til å gjengi det som er "litt indenfor Buskerud fylke" og jeg finner det korrekt å sitere artikkelen i den språkdrakt den er skrevet.

I artikkelen står det:

"Naar man nu i vore dage færdes efter vore flate - mer eller mindre tidsmæssige veier og pludselig støter ind paa levninger av ældre nedlagte eller endnu i bruk værende gamle veier, der for vore øine synes at stræbe efter at sætte bakkerekorder, saa fristes man uvilkaarlig til at tro, at disse veier maa være opstaatte i tidernes morgen og være aarhundreder gamle. Men dette er saalangt fra tilfældet. Paa nogle faa undtagelser nær er de ældste av vore gamle veier bygget for kun omkring 100 aar siden.

Av undtagelserne er veien fra Kongsberg til Høksund, der efter Kongsberg sølvverks grunnleggelse blev paa-begyndt bygget i 1624 og er den ældste kjørevei i landet. Den kan altsaa iaar (1924) feire sit tre hundrede aars jubilæum. Fra Kongsberg gik den op de bratte "Bombakker". Efter navnet at dømme har her staat en bom, hvor de saakaldte bompenge blev avkrævet de reisende.

Veien kommer frem ved Darbu jernbanestation og Fiskum kirke. Paa denne strekning har den været hovedvei, indtil den nye vei Fiskum - Kongsberg blev anlagt i 1854 - 1857. Nu er den klassifisert som bygdevei. Fra Fiskum til Hokksund har den fungert omtrent uforandret indtil vore dage. De værste bakker er dog nu under omlægning. Sundstedet ved Drammenselven laa nogle faa hundrede meter ovenfor nuværende Hokksund bro (oppført 1850 som plankeveibro i 10 spænd, hvorav de 6 blev ødelagt ved brand 1915. Den ødelagte del av broen er gjenoppført som jernbro. En meget nitid utført model av træbroen blev for endel aar siden fundet paa et loft i Hokksund og blev senere overdrat den tekniske skole i Kristiania.).

Først i 1665 blev veien fortsat fra Hokksund til Drammen og Kristiania. Gjennom Lier gikk den op de berømte eller beryktede Paradisbakker forbi Lier marmorgruber og "Gamle Gjellebæk" frem til Tveiten (denne vei blev først omlagt i, 1863 - 1866) og Stabæk bro ved Askerdelet.

I en trap paa gaarden Griserud fandt jeg i 1906 ved et rent tilfælde en del av en gammel milesten og i en bæk i nærheten en tilsvarende del. Paa stenen er meget kunstfærdigt paa sogar to steder indhugget Christian den femtes navnesiffer med krone samt "En mil". Stenen er meget forvitret, da materialet er løs kalksten. Av aarstallet kan der kun sees et sekstal. (Muligen 1687, hvilket aarstal skal staa paa en lignende sten i Jukamkleven mellom Fjeldheim og Frydenlund). Lignende stener findes paa enkelte steder i Valdres.

Efter samme vei fandtes samtidig to milestener av hvit marmor. Paa den største, der stod midt i Paradisbakken i haven til gaarden Overen, like

indefor veigjærdet, er sidste tal i aarstallet utvisket, men det skal formentlig være det samme som paa den anden sten nemlig 1774. Saavidt erindres stod indhugget "1/4 mil". Paa foten av begge stener staar indhugget "Genr : Weijm. G. A. Krogh". Disse tre stener blev overdrat folkemuseet og staar nu på Bygdø.



Paa stenene er det ikke angitt hvilket sted veilængden er maalt. Da der paa den ældre sten kun staar "En mil", maa man formentlig enten anta at der hver mil kun stod "En mil" eller at der er maalt fra Drammen, da avstanden fra Drammen til findestedet ved Griserud svarer til en mil.

Længdeangivelsene paa stenene fra 1774: "3 mil" og "1/4 mil" svarer til veilængden fra Kristiania til respektive Griserud og Overen. Der maa altsaa være foretat to opmaalinger med ca. et halvt aarhundredes mellemrum."

Støtten er fra Hvittingfoss.

-0-0-0-0-0-

Når det gjelder opplysningen om at det på to av stenene står hogget inn "Genr : Weijm. G. A. Krogh", kan opplyses at kaptein G. A. Krogh i 1767 ble konstituert som veimester med løfte om å bli beskikket som generalveimester sønnafjells. Samtidig var generalkrigskommissjonær Peder Anker på Bogstad, utnevnt til generalveiintendant.

Det ble ikke spart på titlene den gangen.

Uten å dra noen sammenlikning forøvrig, er det kanskje grunn til å peke på at vegmestertittelen, slik vi nå har fått den gjennomført i vegvedlikeholdet fra 1. januar i år, således har gammel tradisjon i vegvesenet.

-----

Da jeg nå igjen leste denne artikkel av tidligere overingeniør Bugge, fant jeg at det måtte være av interesse for etaten å få sjekket om omhandlede milesteiner fortsatt var i Folkemuseets varetekt - det er jo tross alt lenge siden 1906 - og jeg skrev derfor et brev til museet.

Jeg fikk omgående svar og brevet fra museumsdirektør Kjellberg ved Norsk Folkemuseum gjengis i sin helhet på neste side. La dette dessuten være en påminning til oss alle om å ta vare på gamle ting med tilknytning til vegvesenet og vegvesenets virksomhet.

O. D. H.

- Tankekorn -

Den mann som legger seg opp penger,  
behøver ikke være en gnier, sier en  
sosialøkonom.

- Nei, han kan være en tryllekunstner.



Kontorsjef O. Durban Hansen,  
Tomineborgveien 35,  
3000 Drammen.

---

Som svar på Deres brev av 15.ds. kan jeg opplyse at  
Norsk Folkemuseum har disse milesteiner/milestolper  
fra Buskerud:

Nr. 429-05. milestolpe av jern. "9 mile fra Christiania" -  
"5 mile fra Drammen".

Nr. 430-05. milestolpe av jern. " $\frac{1}{2}$  Mil".

Nr. 2224-06. milestein. Kronet monogram "C7"- "1774" -  
"3 Mil" - "Genr. Weijm. GA Krogh".

Nr. 2225-06. milestein. Kronet monogram "C5" - "En mil" -  
kronet monogram "VFG" - "?6??".

Nr. 2226-06. milestein. Kronet monogram "C7"- "177?" -  
"? Mil" - "Genr. Weijm. GA Krogh"

Samtlige er innkommet ved amtsingeniøren i Buskerud.

Det vil være noenlunde enkelt å fotografere dem.

Bygdøy/Oslo 2,  
16. juli 1971.

Med vennlig hilsen

  
Reidar Kjellberg  
museumsdirektør



## Vegdirektørembetet |

Embetet som vegdirektør ble opprettet ved Kgl. resolusjon i 1864. Som embetsmann utnevnes vegdirektøren av Kongen, etter nåværende ordning på åremål for et tidsrom av 6 år.

Ved Kgl. resolusjon av 1. august 1958 er det fastsatt instruks for embetet som vegdirektør, hvorav fremgår at vegdirektøren er statens øverste fagsjef på vegvesenets område.

Instruksen tillegger vegdirektøren å utøve den myndighet vedkommende bygging av nye riksveger, vedlikehold av disse og gjennomføring av trafikkbestemmelser som er tillagt vegvesenets sentralmyndighet. Han har dessuten den avgjørende myndighet i alle saker som ikke ifølge gjeldende bestemmelser skal avgjøres av høyere instans, eller hvis avgjørelse ikke er tillagt en annen myndighet.

Vegdirektøren har den administrative ledelse av Vegdirektoratet og har tillike personalforvaltningen i distriktene, og skal både sentralt og i distriktene sørge for å holde opprettede stillinger besatt, samt innen rammen av gitte bevilgninger gjennomføre tiltak til best mulig kvalifisering av personalet blant annet med sikte på å skaffe kvalifiserte folk for videre opprykk innen etaten.

Vegdirektør Karl Olsen som er den 7. i rekken av våre vegdirektører, ble utnevnt i statsråd den 9. mars 1962. Han tiltrådte 1. oktober samme år, og sitter nå således i sin 2. seksårsperiode.

**O.D.H.**

## Arbeidervernloven og statstjenesten

Loven om arbeidervern av 7. desember 1956 omfatter som hovedregel enhver som er ansatt i statens tjeneste. Loven skjeler ikke mellom de forskjellige arbeidstakere og omfatter så vel overenskomstlønte, som regulativlønte tjenestemenn. Overordnede og underordnede tjenestemenn er prinsipielt likestilt med hensyn til lovens bestemmelser. Bestemmelsene i lovens arbeidstidskapittel gjelder imidlertid ikke for bl. a. arbeid av ledende eller kontrollerende art eller annet særlig betrodd arbeid.

Arbeidervernlovens regler i §§ 41 - 44 om oppsigelsefrister m.v. gjelder likevel ikke for fast ansatte tjenestemenn som går inn under tjenestemannsloven eller for embetsmenn. I statsforvaltningen får således arbeidervernlovens oppsigelsesregler betydning bare for midlertidig tilsatte tjenestemenn, ekstra-folk, vikarer, samt for bistillingsinnehavere.

Enkelte grener av den offentlige forvaltning er imidlertid i sin helhet unntatt fra arbeidervernloven. Det gjelder f. eks. den geistlige forvaltning, utenriks stasjoner under Utenriksdepartementet og tjenestemenn med militær status i Forsvaret.



— Jeg kjøpte meg en «Jaguar» denne gang.

## Pensjonisttur

I Samarbeidsutvalgets møte i juli 1971 ble det bestemt at vegvesenet skulle arrangere en dagstur for pensjonerte vegarbeidere samt enker etter arbeidere som var i vegvesenets tjeneste ved sin død.

Den første turen med pensjonister fra Nedre Buskerud til og med Sigdal og Krødsherad gikk høsten 1971.

I 1972 nærmere bestemt 13. september var det pensjonister fra hele Ringerike kommune som sto for tur.

Det var 42 innbudte, men det var dessverre flere som av forskjellige årsaker ikke kunne bli med, slutt-tallet ble ca. 30 stk., iberegnet fhv. overingeniør Theisen og vegmester Thomasrud som begge hadde Ringerike som distrikt før de ble pensjonister, samt tre funksjonærer fra vegkontoret som ledere m.v. av turen.

Av praktiske hensyn ble bussen satt opp fra Nes i Ådal. Deltakere fra Soknadalen, Nakkerud og Tyristrand m.v. ble hentet av vegvesenets biler og kjørt til Hønefoss som var selve utgangspunktet.

Turen startet herfra kl. 9.00 med direkte kjøring Sundvollen - Skaret - Tranby vegkryss hvorfra overingeniør Nyberg tok bilens mikrofon og orienterte om byggingen av boliger og industrireisning på Tranbyfeltet mens kjøringen over "Kjerkelinna" fram til store vegkryss for motorvegen v/Damtjern foregikk.

På motorvegen derfra, gjennom Lier og inn i Drammen orienterte Nyberg om det som var utført, det som sto for tur, om kostnadsoverslag, grunnerstatninger m.v. beløp som dreide seg om millioner og atter millioner, noe som fikk de eldste pensjonistene bare til å riste på hodet, de var nok ikke vant med slike beløp i sin funksjonstid.

Første stopp på turen var Solberg Vegsentral i Nedre Tiker hvor der kl. 11.00 ble bevertning med smørbrød m.v. samt kaffe.

Ved bordet orienterte avdelingsingeniør Berge om vegsentralens virksomhet m.v. Etter bevertningen var det anledning til å bese hele sentralen.

Dette tok litt kortere tid enn beregnet slik at en på ferden videre fikk tid til en avstikker oppom Vikersundbakken og industriområdet på Sundvollhovet på Krøderen hvor en fikk se fabrikkasjonen av de isolasjonsplater som blir lagt ned i Soknadalsvegen før asfalteringen skjer.

I det strålende høstvær ankom vi Fjellhvil Hotel på Norefjell ca. kl. 15.00. Middagen var egentlig bestemt til kl. 16.30, men ble fremskyndet til kl. 16.00.

Deltakerne fikk altså en time "fri" og mange benyttet tiden til kortere turer i fjellet eller bare satt i hotelveggen og fordrev ventetiden med soling, prating m.v.

Etter en god og rikelig middag med øl eller mineralvann etter valg samlet deltakerne seg i salongen hvor det ble servert kaffe.

Fhv. overingeniør Holme holdt en kort men anslående tale for pensjonistene hvor han bl. a. bragte en hilsen fra vegsjefen og driftssjefen som begge var forhindret fra å delta.

Dessuten var der taler av overing. Theisen og vegmester Thomasrud som begge takket de pensjonerte vegarbeidere for godt samarbeid gjennom mange år.

Tilslutt takket Otto Oslund med velvalgte ord Buskerud vegvesen for en hyggelig og opplevelsesrik tur.

Hjemturen startet fra fjellet kl. 18.00 med ankomst Hønefoss kl. 19.15 hvoretter hver enkelt deltaker, som ikke var gått av underveis ned Soknedalen, ble kjørt til sine hjemsteder med biler eller bussen som returnerte til Nes i Ådal.

Hele turen kom på ca. kr. 2.200,-.

Det gjenstår nå å få arrangert turer for pensjonister fra Kongsbergdistriktet, Numedal samt Hallingdal og en håper å få disse avviklet i 1973 og 1974.

P.J.

## Bedriftsidrett

### HÅNDBALL.

I imendørsserien 1971/72 gjorde vårt lag som spilte i 2. divisjon en fin-fin innsats. Laget gikk nemlig helt til topps og fra kommende vinter spiller laget i 1. divisjon. De har allerede vist sin klasse ved å ligge øverst på tabellen med 3 strake seiere. Utendørs sesongen ble resultatsmessig ikke helt på topp, men dette har sin forklaring i at det ble en del kollisjoner mellom håndball og fotball. Interessen for håndball er såpass stor at vi for inneværende sesong har startet opp med et lag nr. 2 som spiller i 4. divisjon.

### FOTBALL.

Årets sesong i fotball må også sies å ha vært tilfredsstillende sportslig sett. Vårt lag ble nemlig nr. 2 i 3. divisjon ett poeng bak det vinnende lag. Opprykk ble det derimot slik at for neste sesong er fotballgutta klar for 2. divisjonsspill.

Også i andre grener innen bedriftsidretten har deltakere fra vårt lag gjort en fin innsats, bl. a. i langrenn og orientering. En vil her fremheve Per Moen i langrenn og Wenche Foss i orientering.

## „Hallingkastet“

Vi er best!

Vi er best i alt.

Ikke nok med at vi klarte å samle 6 vegkontor til håndballturnering - vi slo dem alle sammen, ubeskjedne som vi er.

Forhistorien til denne suksess er lang og omfattende og av den grunn må mange detaljer forbli ubeskrevet. Imidlertid fortjener enkelte små planleggingsdrypp en plass i offentlighetens rampelys, hvorfor dette skrives.....

Det var en gang to ingeniører som dro til Storsand Fergeleie for å inspisere byggverk. Solen skinte fra blå himmel, en lett bris luftet og skvulpet gjennom landskapet og småfuglenes sang la en mild stemning over de to unge menn. De pratet håndball, slik håndball prates skal:

"Vi må ut" sa den ene.

"Finne andre motstandere" svarte den andre.

"Vi lager turnering" strålte den første  
- og slik ble det.

De to som var ute denne senaugustdag og fattet den historiske beslutningen var Svein Sønju og Jørn Gjennestad, ingen grunn til å holde det skjult for offentligheten. Ellers får vi ikke noen borgerdådsmedalje.....

Planleggingsarbeidet startet umiddelbart og kan sammenfattes slik:

1. Gol som stedsvalg - idrettshall bestilt.
2. Pers Hotel kontaktet, ønsket vel møtt.

3. Tidspunkt berammet til 11. - 12. november.
4. Muntlig kontakt med vegkontorene Oppland, Hedmark, Akershus, Østfold, Vestfold, Telemark, Sogn og Fjordane samt Vegdirektoratet for å lodde stemningen.
5. Positivt svar tilbake fra Hedmark, Vestfold, Telemark, Sogn og Fjordane samt Vegdirektoratet.
6. Endelig bestilling av Pers Hotel og hall.
7. Skriftlig innbydelse til lagene med krav om bindende påmelding.
8. Søknad til Vegdirektoratet om økonomisk støtte.
9. Romfordeling for deltakere oppsatt og utsendt til lagene og til Pers Hotel.
10. Kampoppsett og spilleprogram samt detaljert week-end program utsendt.
11. KLAR, FERDIG, GÅ,  
med 130 deltakere, inkludert kvinner og barn.

Noen av oss fra Buskerud reiste fredag kveld for å tilrettelegge innrykket lørdag. Hva vi også visste var at Telemarkingene, 16 stk., skulle ankomme denne kvelden. Hvilket de gjorde! Vi satt i restauranten da ankomsten fant sted, det hørt ut som om 1000 ville hester var sluppet løs i resepsjonen. Grunn til kalde føtter på arrangørhold. Omsider ble det dog stille på Gol, selv en telemarking trenger litt søvn.

Dagen etter opprant med kuldegufs og telemarkinger med sopp på tunga og øyne som så ut som pisshøl i snøen. Et tragisk skue for idealistiske idrettsungdommer. Utover formiddagen ramlet de øvrige håndballfans inn, fant sitt losji og presis kl. 12.30 var samtlige samlet i idrettshallen.



Et ytterst stramt spilleprogram gikk alldeles knirkefritt under diktatorisk ledelse av en vingeskutt Svein Sønju. Heilagjengene på tribunen produserte decibel opp mot faregrensen mens angrepsbølgene rullet over parketten. Noen detaljert beskrivelse av kampene blir det ikke plass til, men enkelte detaljer må unektelig fremheves. F. eks. Sogn og Fjordanes spill som slo ned som en bombe blant seierssikre motstandere. Selv påstod fjordingene at de kun hadde hatt 1 times samtrening. Da er det godt gjort å myldre så systematisk som de gjorde - deres heroiske innsats på banen bragte dem på 2. plass i puljen - mot antatt siste - og rett til sluttspill. Telemarkingene hadde gjort det meget bra dersom kampen hadde vært av 5 minutters varighet. Opp som en løve - ned som en skinnfell, i ekte strikkmotorstil. Buskeruds 2. lag snudde Telemarks 5 - 1 ledelse til sluttseier 10 - 6. Apropos vårt 2. lag. De spilte 1. kampen mot Vegdirektoratets fryktede drabanter og ga de samme herrer en real trøkk i trynet. Hadde faktisk ledelsen 4 - 3, før Oslo-fisen våknet og berget en 7 - 5 seier. Vestfold's lag virket noe uferdige, men så befinner da også håndballen der seg i en oppbyggingsfase. Hedmark berget 2. plass i pulje 1, mens Buskerud 1 gikk til finalen sammen med Vegdirektoratet fra pulje 2.

Kamp om 3. plassen mellom Hedmark og Sogn endte med sikker 5 - 2 seier til sensasjonslaget fra Vestlandet, mens finalen mellom Vegdirektoratet og Buskerud 1 resulterte i 9 - 5 til vertskapet. Da hadde vi imidlertid sagt fra på forhånd at hvis vi ikke vant, ble det ingen turnering i 1973. Basta!

Dommerne ble hentet fra de forskjellige lagene, og det gikk bra. Må forresten nevne Andreas Thorud som ble turneringens eneste utviste spiller. Det skjedde i finalen - fy for råtass!

## Kapitel 2 - bankett.

Middagen ble servert i hotellets kafeteria nøyaktig etter programmet. Man kunne saktens lure på om det var pils eller ørret som var hovedretten - som kompromiss kan sies at ørreten svømte i pils. Aspargessuppe og is før og etter hadde liten virkning på fordøyelsen.

Premieutdelingen ble forrettet av Svein Sønju, som med tårer i øynene kunne overrekke cup'en til vår eminente keeper Willy Bakken. En rørende høytidelighet, vi var like rørt som tyttebæra. Krymping av pokalen etter vanlig mønster.

Etter dette ble det pause idet samtlige gikk til sine rom for å gjøre ett eller annet. Da alle kom tilbake et par timer senere var det tydelig å se hva alle hadde gjort..... jeg sier ikke mere. Enorm stemning til uti de små timer, dans, sang, hu og hei - kort sagt ekte phøststemning!

Dagen derpå ble dagen derpå og forbigås i stillhet. Det hadde vi jo også kalkulert med på forhånd. For Reistad ble morgenen imidlertid en overraskelse, idet han våknet i hotellets bodega kl. 05.00 med forundring i blikket og med spørsmål om festen alt var slutt? Hfr. Alvins taktikk på Nesbyen.

Oppsummeringer er alltid kjedelige. Det innebærer nemlig slutt på noe - i dette tilfelle noe morsomt. Uttalelser fra deltakerne vitner om at arrangementet ble en gedigen suksess, og den vil bli gjentatt. Både for spillere, spilleres koner og interesserte fans ved vegkontorene. Fra Buskerud kom det således 40 hoder i år, det kan bli flere. Pers Hotel uttrykte stor tilfredshet - så også vi som arrangører. Støtten fra Vegdirektoratet som i år ble kr. 3.500 bør bli vesentlig større neste år, idet budsjettet for årets Buskerudcup balanserte på kr. 14.650,-. Neste år blir vi mange flere - mange gleder seg allerede.

J.G.

## Vernearbeid

Organisert vernearbeid i Statens vegvesen er av forholdsvis nyere dato, her i Buskerud ble det innført i 1965.

I arbeidervernloven er det trukket opp retningslinjer for organiseringen av vernearbeidet i bedriftene. Reglene går i enkelhet ut på at i bedrifter med mer enn 20 ansatte skal det velges verneombud og med mer enn 100 ansatte skal det også opprettes verneutvalg.

Organiseringen av vernearbeidet i vegvesenet er opplagt i samarbeid med Vern og Velferd som er en organisasjon som driver konsulentvirksomhet på området.

Vernearbeidet i vegvesenet er oppbygget slik: Ett hovedverneutvalg i Vegdirektoratet, bestående av følgende: En fra toppladelsen utnevnt av vegdirektøren, en representant oppnevnt av Norsk Arbeidsmannsforbund, som er arbeidernes organisasjon, en representant oppnevnt av oppsynsmennenes forening samt en representant fra Vern og Velferd.

Likedan er det i hvert fylke valgt et verneutvalg bestående av 1 representant fra ledelsen, her i fylket er det avd.ing. Berge, som også fungerer som verneleder, 1 representant for oppsynsmennene og 1 fra arbeiderne.

Likedan er det valgt verneombuder ute på de forskjellige arbeidsplasser, regelen her er at hver oppsynsmannt minst skal ha ett verneombud i sitt distrikt/anlegg. Verneutvalget avholder møte med visse mellomrom hvor forskjellige vernetiltak og innkomne saker blir diskutert. Disse møtene blir som oftest arrangert ute i distriktene hvor en foretar befaringer og avholder møter hvor verneombud og oppsynsmenn er innkalt.

En kan si at Verneutvalget er bedriftens koordinerende rådgivende og forslagsstillende organ for vernearbeid. Verneutvalgets fremste oppgaver kan vel sies å være disse:

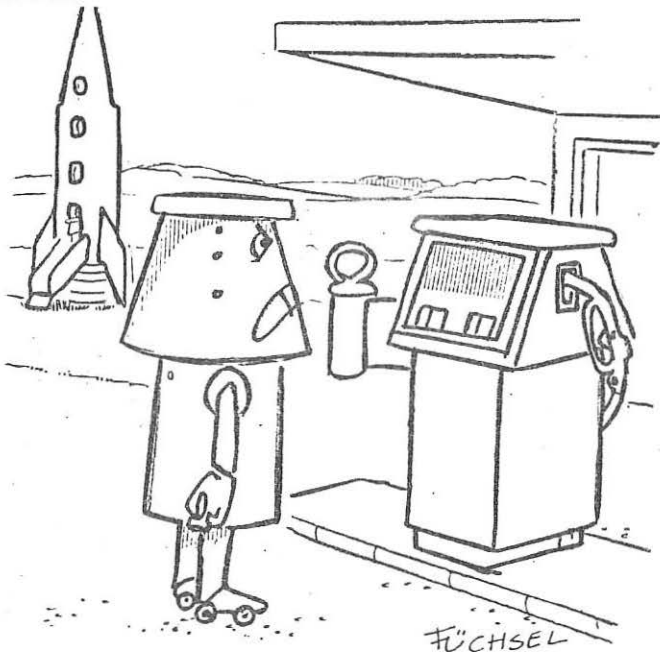
Drøfte forslag til tiltak som kan forebygge ulykker og helseskader og skape trivsel på arbeidsplassen og stille forslag om dette til bedriftsledelsen.

Drøfte inntrufne ulykker og fremme tiltak for å hindre gjentakelser.

Inspisere de forskjellige arbeidssteder så ofte som det finnes nødvendig.

Vernelederen oppnevnes eller ansettes av ledelsen. Han skal alltid være medlem av verneutvalget.

Verneombudene er kontaktledd mellom arbeiderne og ledelsen vedr. saker som sorterer under vernearbeid og tiltak.



Ta fingeren ut av øret og  
hør hva jeg har å si deg.

## EDB og vegbygging

Vegplanlegging og vegbygging er etterhvert blitt et fag som i stor utstrekning har fått i bruk elektronisk databehandling. Store mengder data-ark blir gulpet opp av maskinene og papirhaugene blir gransket med argusøyne av ekspertes og brukere på kontoret. Planavdelingens folk er etterhvert blitt familiære med EDB-spøkelset, anleggsavdelingen er i ferd med å bli det, mens de som oppholder seg på anlegget kun har vært tilskuere til skuespillet. Følgen av dette er blitt at de som til daglig vasser i stikk og peler ikke har kunnet nyttiggjøre seg de data som ligger til grunn, langt mindre forstå hvordan de er skaffet til veie.

Dette var årsaken til at Buskerud Vegoppsynsmannsforening rettet en henvendelse til vegsjefen om at oppsynsmenn og -assistenter måtte få en skikkelig innføring i bruk av EDB-data i forbindelse med vegbygging.

Etter obligatorisk purring frå nevnte forening ble tilretteleggelsen av kursopplegg satt igang. Gjennestad, Indseth, Steinsvik og Reistad, arbeidet fort og effektivt og hadde alt under kontroll ved kursets begynnelse, mandag 13. november kl. 08.00.

Man tok i første omgang sikte på å innkalle anleggsoppsynsmenn og -assistenter. Grunnene til dette var at disse primært har interesse av et slikt kurs, dernest at antall kursdeltakere da ville komme ned på et nivå som ble ansett som gunstig av undervisningsmessige hensyn. Sted for kursavviklingen pekte seg tidlig ut idet anlegget Åmot - Bottegård fullt ut er dekket med EDB-data. Egnert sted for praktisk øving i

utsetting fantes på Furumoen ved Geithus, samt at anleggets brakke ved Katfoss inneholdt egnede lokaler for undervisning. Grovt sett skulle kurset gi teoretisk innføring i bruk av dataene, med derpå følgende praktisk øving i form av utsetting. Man regnet med å bruke 2 dager på avviklingen, og da mandagen opprant satte det fram 9 deltakere.

Avd.ing. Gjennestad ønsket vel møtt, og tok deretter for seg teodolitten og bruk av den. Det viste seg at dette var nødvendig idet de fleste av deltakerne hadde liten erfaring med instrumentet. Umiddelbart etter innføringen gikk man utenfor brakka og drev regulær trening i oppstilling, senterering, horisontering og orientering av kilderten.

Ved 10-tiden overtok avd.ing. Indseth som i løpet av to timer ga en solid innføring i datalesing innenfor emnet utsettingsdata. De forskjellige metoder for utsetting av senterlinjer ble gjennomført. Etter lunsj dro alle til Furumoen for praktisering av det som var gjennomgått. I løpet av ettermiddagen fikk alle anledning til å prøve seg, idet man gikk to kursdeltakere og en instruktør ved hvert instrument. Alt ble prøvet: Ortogonal-, polar-, pillhøyde og korde-utsetting, sammen med drilling i arbeidsgangen under fremføring. Første dag slutt.

Reste dag fortsatte avd.ing. Indseth med en omfattende veiledning i programutskriftene masseberegning og vei-profildata. Ikke bare tok han for seg selve utskriftene, men også den datainnmåling som ligger til grunn for maskinell beregning av masser.

Dagens praktiske øving skulle omfatte flututsetting. Konstr. Steinsvik tik før utferden til Furumoen for seg dette emnet og viste ved hjelp av skisser og plansjer hvilke data som gjelder hvor, og hva man egentlig kan få ut av de myriader av tall som maskinen regner ut, både tilhørende flututsetting og vei-profildata. Videre refererte han til de erfaringer

man hadde med bruk av LDB-data for utsetting av senterlinje og flukter fra anlegget i Nedre Eiker. Det er nemlig ikke absolutt alt som er brukbart av det maskinen foretar seg - f.eks. det å gå med 10 - 12 meters paralell på høyder osv.

Den praktiske delen av dette ermet gikk ganske greit, idet det kun var snakk om rettvinkelutsetting og utsetting av høyder, noe som jo er godt kjent blant oppsynsmenn fra før.

Ved kursets slutt fildt alle med seg det utleverte materiellet som et slags oppslagsvekt til senere bruk. Oppsummeringen ved kursavslutningen var gledelig for oss som hadde arbeidet med dette, idet samtlige deltakere uttrykte tilfredshet med opplegget og måten stoffet ble presentert på.

Vi kan imidlertid ikke hvile på våre laurbær, idet opplæring av denne art også må komme andre tilgode. Men det blir neppe på denne siden av jul.

J.G.



... så dreier De av første gate på høyre hånd og ...



## Svelvik-ferja |

Ferjeforbindelsen over Svelvikstrømmen mellom Verket og Svelvik er av meget gammel dato. Når denne forbindelsen ble opprettet foreligger det ingen sikre opplysninger om, men i 1840 eksisterte denne forbindelsen. Dette år bevilget nemlig Hurum herredsstyre 83 spesiedaler til ny ferje. Ferjeforbindelsen er en viktig samferdselsåre mellom Hurum og Svelvik og for den saks skyld mellom 2 fylker, Buskerud og Vestfold. Som nevnt vet en ikke eksakt når ferjeforbindelsen over Svelvikstrømmen ble etablert. Den eldste protokoll som foreligger er fra 1843. Det er en dagbok som ble autorisert 10. mai samme år, men var blitt liggende der uten å være blitt ført.

I denne dagbok er der senere innført en kontrakt med enke Marthe Amundson, som den gang eide sundstedhusene ved Strømmen sundsted, opprettet 5. mai 1895.

I kontrakten heter det: "Lønnen skal fremdeles som hidtil anskaffes af vedkommende kommune (antagelig Hurum og Strøm) hvert 10. aar og bryggen paa den østre side hvert 6. aar og begge i det tidsrum vedligeholdes af mig. Bryggen paa den vestre side af sundet skal ligeledes som hidtil vedligeholdes og behøstes af Strømmens annex. For oversættninger oppbeholder jeg følgende betaling: For indvaanere af Hurum, Strømmen og Næsbygden: For 1 person tur og retur 7 øre, ko eller hest 12 øre, hest og slæde 13 øre, tom kjerre eller vogn 13 øre, spidsslæde 7 øre, 1 læs ko eller halm 33 øre, 1 tønde salt, korn eller poteter 7 øre.

For indvaanere fra Svelvik og andre bygder: For 1 person 7 øre, stort fæ 27 øre, 1 løs hest 33 øre, 1 faar 7 øre, 1 kærjøl eller bredslæde 20 øre, 1 spidsslæde 10 øre, 1 vogn 40 øre, 1 tønde korn, salt eller poteter 10 øre."

Når det gjelder sundmannens forpliktelse heter det i kontrakten: "At anskaffe og vedligeholde i forsvarlig stand de færgesartøier, som foruden den almindelige færge ere fornødne til overfarten, at besørge oversætningen forsvarlig og holde paa lidelige folk til hjælp derved, at oppasse reisende og transporter til en hver tid, nat som dag, med muligste hurtighed under ansvar og mulkt som for skyldsforsømmelse."

Det er også inntatt en passus i kontrakten, som viser at ferjefolkene hadde plikt til å være en slags øvrighet: "At have nøiaktigt indseende med, at ikke omstreifende betlere og mistænkelige personer uden pas oversettes, og skal jeg til betryggelse for, at ikke rømningsmænd skulle snige seg over om natten, alltid, naar det er mørkt og færgesartøierne ikke er tilstæde ved færgesartøierne, holde disse laasede til landet med jernlænker - alt under ansvar."

Fra gammel tid har der til fergingen vært benyttet en alminnelig pram som ble rodd og til fering av dyr m.v. en litt større ferje som også måtte roes. I 1928 gikk en så over til personbefordring med motorbåt. I 1934 ble den første ferje av jern bygget. Denne hadde heller ikke egen maskin, men måtte slepes av en motorbåt. Denne ferjen rummet 2 personbiler. I 1951 ble så ferjen overtatt av Staten og ny ferje med egen motor ble bygget.

I disse dager er avtalen med A/S Bilferjen Drøbak-Hurum om overtagelse av Svelvik ferja i orden. Selv om det i våre dager arbeides med å få broforbindelse over Svelvikstrømmen må en vel regne med at ferja ennå i flere år må trafikere sundet.

## Personalia

Nytilsatte ved vegkontoret i løpet av 1972:

Overing. Thomas Thomassen ved planavdelingen.  
Thomassen har tidligere arbeidet i Finnmark vegvesen.

Avd.ing. Gunnar Knag ved planavdelingen.

Avd.ing. Jørn Gjennestad ved anleggsavdelingen.  
Han har arbeidet ved N.T.H. som vitenskapelig  
assistent.

Avd.ing. Hans Jacob Gisholt ved motorvegavdelingen.  
Gisholt arbeidet tidligere hos Taugbøl og Øverland.

Konstruktør Terje Groth ved planavdelingen.

Konstruktør Einar Ottesen ved vedlikeholdsavdelingen.

Konstruktør Oddbjørn Bakken ved planavdelingen.

Konstruktør Agnar Mondal ved maskinavdelingen.  
Han har tidligere tjenestegjort ved vegkontoret.

Konstruktør Åvald Magne Bakken ved anleggsavdelingen.

Kontorassistent Anne-Karin Riise Jensen ved  
sekretariatet. Hun har tidligere vært ansatt her  
ved kontoret.

Kontorassistent Willy Bakken ved sekretariatet.  
Bakken har tidligere vært kontorhjelp på Solberg  
vegsentral.

Tegneassistent Jorunn Ebbestad ved motorvegavdelingen.

Nytilsatte ved bilkontrollen i inneværende år:

DRAFFEN.

Bilsakkyndig Torbjørn Ødegård.

Bilsakkyndig Gystein Fleppan.

HOMERØSS.

Bilsakkyndig Per Kr. Rotherud.

Kontorassistent Sonja Bjerkelund.

Kontorassistent Judith Fremgård.

KONGSBERG.

Kontorassistent Marit Leschly-Hansen.

Følgende vegarbeidere har gått eller vil gå av med alders- eller uførepensjon i tiden 1/7.1971 - 31/12.1972:

1. Peder Lysne, Nakkerud	ca.21	års	tjeneste
2. Nils Johansen, Kongsberg	" 38	"	"
3. Wegger Weggesen, Vikersund	" 28	"	"
4. Jens Skyliholdt, Åmot	" 4	"	"
5. Knut Fagermo, Gol	" 38	"	"
6. Olaf Lysakermoen, Flå	" 32	"	"
7. Olaf Dahlen, Mjøndalen	" 11	"	"
8. Kittil Lindås, Flesberg	" 13	"	"
9. Thor Thomassen, Klokkarstua	" 28	"	"

10. Bjarne Gundersen, Filtvet	ca. 8 års tjeneste
11. Andreas Oldebråten, Kjellstad	" 20 " "
12. Torbjørn Slettemoen, Hol	" 24 " "
13. Anders A. Myran, Uvdal	" 22 " "
14. Magnus Asdøl, Sylling	" 30 " "
15. Oskar K. Hvam, Skollenborg	" 30 " "
16. Harald Moen, Flå	" 24 " "

---



