

# BRO -



# BYGGEREN

Organ for Buskerud vegvesen



# BRO- BYGGEREN



Nr. 1

Mai 1973

3. Årg.

Bedriftsorgan for vegvesenet i Buskerud fylke.

Redaktør:

Jarle Brekken.

Redaksjonssekretær:

Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:

Tore Strand.

Rolf Lervik.

Hilmar Ødegården.

Hans Jakob Gisholt.

Utgiver og redaksjonens  
adresse:

Buskerud vegkontor,  
Tinghuset, 3000 Drammen.

Opplag: 800 ekspl.

Trykk: Offset ved  
vegkontorets trykkeri.

Forsiden:

Åmotsund hengebru  
bygget 1852.

## I N N H O L D :

side

- 1 Åmotsund hengebru.
- 3 Motorveg E-18.
- 5 Årsberetning 1972.
- 9 Vi gratulerer.
- 10 Gang- og sykkelveger.
- 11 Ex-vegmeister Harald Stavn,  
herren til Skolleborg  
gods har takket av.
- 13 Samarbeidsutvalget.
- 14 Kontakt- og  
informasjonsmøter.
- 16 Våre hytter.
- 19 Kontaktmøte Bilkontrollen
- 20 Kurs.
- 22 Vernelederen har ordet.
- 24 Nytt vedlikeholdsområde.
- 25 Vegvesenets regnskaper.
- 28 Instruks for arbeids-  
driften av 1896.
- 33 Fra trimfronten.
- 37 Personalìa.

# Åmotsund hengebru

Forsidebildet viser Åmotsund hengebru. Den var i sin tid Skandinavias første kjedehengebru. Bestemmelsen om at brua skulle bygges ble tatt i 1847, men det var ingen lett periode som skulle følge. Først etter flere konkurser, rettsaker og personlige tragedier, og etter at byggekostnadene var steget fra 5.000 til 11.000 speciedaler, ble brua ferdig i 1852.

Brua var i bruk helt frem til slutten av tredve-årene. En ny bru ble da bygget i armert betong.

I 1952 ble brua forært til Norsk Teknisk Museum.

Bit for bit ble den flyttet og det var opprinnelig planen at den skulle monteres på hjørnet av Thv. Meyersgt. og Sannergata. Museet fikk imidlertid en annen tomt og brua ble så tilbudt Oslo kommune. Brua ble montert som gangbru over Seilduksdammen hvor den passer godt inn.

Til brua knytter det seg et gammelt sagn. Historien forteller at da den ble bygd, ble en flaske konjakk av aller beste merke gjemt et eller annet sted i fundamentet. Da demonteringsarbeidet tok til hundre år senere var det ikke så rent få skuelystne som hadde samlet seg ved brua. Ikke først og fremst for å se på arbeidet, men å få bekreftet eller avsannet sagnet. Og flasken ble funnet. Da en av pilarene ble heist bort, sto den igjen, slank og langhalset, på betongfundamentet. Men sagnet forteller ikke den hele og fulle sannhet, flaskens innhold var slett ikke konjakk, men gamle gulnede dokumenter.

Det viste seg umulig å fiske disse ut på vanlig måte. Flasken ble like godt sendt opp til Modum Glassindustri, der man slipte bort bunnen og hentet papirene ut "bakveien".

fleste av dokumentene var tekniske byggebeskrivelser, men sammen med disse lå også en liten pergamentseddel skrevet på latin av Johan Darjus, mannen som ga fri grunn til brua.

"Denne jernbru er bygget i det Herrens år 1851. Bekostet av Modums befolkning, konstruert og tegnet av ingeniørløytnant Bergh, bygget av arkitekt Halvor Guttormsen under bestyrelse av ordføreren i Modum, Auen Gregersen.

Herre, allmechtige Gud, ved Din bistand, måtte denne jernbro bli bevart til evig tid, Gud alene til ære og menneskeheten til behag. Således lar grunneieren sette disse linjer til minne for ettertiden.  
Johan Darjus, 17. desember 1851."

På begge sider av støpejernssøylene står følgende inskripsjon:

"100 mand kan jeg bære, men svigter under taktfast marsch."

Hvorvidt dette er en markering av datidens akseltrykk etter et hint til krigsmenn, se det er ikke lett å besvare.



- A, Skulle jeg vært her klokken ni, sier De? Hva var det som hendte da, da?



- Jeg har lovet min kone aldri å sette foten i en bar mer . . .

# MOTORVEG E 18

Arbeidet med fremføringen av E 18 gjennom Drammen er i full gang etter det såkalte lavbrualternativet. Parsellen fra Høvik allé i Lier frem til Bjørnstjerne Bjørnsons gate ved Rundtom er totalt 3.200 m lang. Motorvegen skal føres ferdig utbygget med 4 kjørefelt frem til Drammen bygrense ved Brakerøya. I første byggetrinn bygges bare 2 kjørefelt gjennom Drammen med midlertidig påkobling til nåværende E 18 i Bj. Bjørnsons gate.

Forberedende anleggsarbeider med blant annet riving av eksisterende bebyggelse, er igangsatt, og første byggetrinn skal være fullført i løpet av 1975. Entreprisen for broen over Drammenselven er sendt ut på anbud.

Foruten den tekniske detaljplanlegging har det inntil nå vært grunnervervet som har blitt prioritert for å kunne holde den strenge fremdriftsramme. Årene 1971 og 1972 har derfor hovedsakelig medgått til ekspropriasjonsforretninger.

Prosjektet med sine reguleringsgrenser, nødvendiggjør store eiendomsinngrep. Det eksproprieres grunn og rettigheter til anlegget fullt utbygget til 4 kjørefelt og permanente på- og avkjøringer til Strandvegen på Brakerøya.

Dette medfører at totalt medgår 130 bebodde eiendommer med 402 husstander bestående av ialt 796 personer. Heri er også inkludert 52 forretningsbedrifter som grunneiere eller innehavere av langsiktige leieavtaler.

I tillegg hertil kommer endel større industribedrifter og eiendommer overtatt ved minnelig ordning.

Problemet med å skaffe erstatningstomter har vært stort, spesielt industritomter. Boligtomter er blitt tilbudt innen allerede regulerte tomtefelter, mens tomter til



industri er skaffet innen nyetablerte industriområder.

For leietakere er det disponert 30% av leiligheter i Boligbyggelagets regi, som er kommunens kvote. I tillegg hertil er bygget 112 leiligheter i andre blokker.

Gjennomsnittsalderen for beboerne i ekspropriasjonsområdet er høy. Mange har derfor blitt tilbudt trygdebolig. Det er også et stort behov for innskuddsfrie leiligheter, da leie og innskudd i tilbudte erstatningsleiligheter langt overskrider leietakernes husleie og mulig betalings- evne.

Motorvegprosjektet medfører også inngrep etter vassdragsloven. På grunn av bruas lave profil mister endel elveinteressenter sin tidligere adkomst. Det er derfor aktuelt å flytte flere større forretningsbedrifter.

Videre er det ved vassdragsskjønnet vurdert bruas eventuelle innvirken på strømningsforhold og erosjon i vassdraget. Det er blant annet i denne forbindelse igangsatt omfattende modellforsøk i havne- og vassdragslaboratoriet i Trondheim.

Første byggetrinn er overslagsberegnet til 134 mill. kr. Stortinget vedtok i vårsesjonen 1971 at E 18 gjennom Drammen delvis kunne finansieres ved låneopptak som ble forrentet og amortisert ved bompenger. Bompengavgiften er satt til kr. 3,- pr. kjøretøy, med rabattordning for daglige arbeidsreisende.

Ved vanlig bevilgning over statsbudsjettet ville dette motorvegprosjektet først kunne blitt realisert langt ut i 1980-årene.

K. R. J.

# Årsberetning 1972

Av ting som iethvertfall i noen grad har satt sitt preg på vegvesenets virksomhet i Buskerud i 1972 sett i relasjon til tidligere virke de senere år er:

1. Bestrebelsene etter å søke å oppnå større sikkerhet for fotgjengerne i trafikken ved bygging av bilfrie veger.

Finansieringen av disse bygger på det prinsipp at vedkommende kommune med bidrag fra fylket bærer utgiftene til selve vegen, mens planfrie kryssinger av riksveger - under- eller overganger - bekostes av staten.

I 1972 ble ialt fullført med svart dekke 2,9 km - 3 meter brede bilfrie veger i Ringerike og Øvre Eiker kommuner til en samlet kostnad 0,6 mill. kr.

Under arbeide var i 1972 tilsammen 3,65 km i Hurum og Gol kommuner med samlet omkostningsoverslag på kr. 1 mill. I de oppgitte omkostninger er også grunn-erstatninger medregnet.

Videre foreligger planer for ca. 8,5 km bilfrie veger til samlede omkostninger 1,8 mill. kr. Alle de omtalte veger ligger utenfor tettstedområder.

2. Varmeisolering av veger som frostsikring.

Det ble i 1972 lagt en prøvestrekning på rv. 7 ved Sandaker i Soknedalen på Ringerike. Vegen ble ombygget i femtiårene og var forsynt med asfaltdekke. På grunn av vanskelig grunn delvis bestående av telefarlige materialer oppsto telehivninger med ujevn vegbane i vinterhalvåret, teleløsningsproblemer om våren og stor slitasje på asfaltdekket.

For å få bort telen og derved unngå teleløsning, oppnå et jevnere og mere slitesterkt asfaltdekke ble som foran nevnt i 1972 lagt en prøvestrekning i samarbeide med veglaboratoriet på rv. 7 fra Sandaker og oppover i en lengde av ca. 3,5 km.

Som isolasjonsmateriale ble anvendt delvis Polyurethan-plater 3,5 cm tykke og delvis Polystyren-plater 5 cm tykke.

Etter oppretting av det gamle asfaltdekket med oljegrus/asfalt ble isolasjonsplatene lagt ut og limt direkte på det opprettede dekket. Over platene ble så lagt 3 lag asfalt - tilsammen med en tykkelse på 8 cm. En håper på gode resultater av metoden selv om en er oppmerksom på ulempene med glatthet som oppstår om høsten under den første frostperioden.

Metoden er enklere og billigere enn andre kjente måter å frostsikre veger på.

### 3. Utbedring av ulykkespunkter.

Til utbedring av vegkryss, endel skarpe kurver og bygging av lyskryss og busslommer er det i 1972 anvendt 1,5 mill. kr., ialt 8 vegkryss.

I tillegg hertil er det satt opp 15 km guardrail til en kostnad av rundt 1 mill. kr.

### 4. Nyskilting er nå gjennomført på E 18 (Drammen V. - Vestfold gr.), E 68, E 76, rv. 7, 35, 165 og 282.

Forkjørsvegskilting er utført på rv. 319 - Svelvikveien - i 1972. Tidligere er E 18, E 68, E 76, rv.7, 8, 35, 49, 52, 165, 280 og 282 skiltet som forkjørsveger.

Forøvrig:

### 5. Asfalt og oljegrus riksveger.

Det er lagt 98 km asfaltdekke, herav 93,8 km fornyelse av eldre dekker. Foruten 29,5 km nylagte oljegrusdekker er 33,8 km eldre dekker blitt fornyet med overtrekk.

### 6. Anleggsdrift.

MOTORVEG OSLO - DRAMMEN, PARSELL LIERBAKKENE I, SYD-GÅENDE SPOR:

Planeringsarbeidet for sydgående spor ble utført



samtidig med anlegget av de øvrige spor i parsell Lierbakkene I.

Gjenstående overbygningsarbeider og den siste tunnelen gjennom Fosskollen ble drevet i 1972. Den 7,5 km lange parsellen fra Kirkelinna fram til Høvik ble åpnet for trafikk i november måned. Hele strekningen ble samtidig omklassifisert til motorveg klasse A.

MOTORVEG E 18 GJENNOM DRAMMEN, PARSELL HØVIK-RUNDTOM. Ekspropriasjonen for motorvegen gjennom Drammen har pågått hele 1972 med såvel under- som overskjønn, av-hjemlet seksjonsvis.

Planlegging av såvel motorvegbroen som tilstøtende veger har vært drevet kontinuerlig hele året og en forbereder anbudsutsendelse i april 1973.

I 1972 har det pågått endel forberedende arbeider med utfylling i Drammenselven på Brakerøya og Holmen, samt påbegynt riving av eksisterende bebyggelse.

E 18 KOBBERVIKDALEN.

Leirelva omlagt i tunnel for frigjøring av vegtracéen for videreføring av E 18 sydover fra Drammen.

E 76.

Ny undergang i Kongsberg ble åpnet for trafikk 20. nov. 1972. Overgangsbru for jernbanen er bygget med henblikk på 4-feltig veg, men undergangen er foreløpig bare åpnet for 2 felter.

Utbedringsarbeider Veungsdalen - Telemark gr. (Meheia) ekstraordinær sysselsetting.

E 76 DRAMMEN.

Prosjektering av parsell Vårveien-N. Eiker gr. for ombygging til 4 felter med under/overganger for gangtrafikk.

RIKSVEG 7.

Ny parsell Sando - Gullhagen 1,8 km åpnet for trafikk november 1972. Bergensbanen omlagt til ny vegtracé ved Gulsvik slik at vegvesenet kan påbegynne omlegging av

Gulsvikkleivene i 1973.

RIKSVEG 8.

Utbedret for oljegrusing en parsell på 4 km mellom Volden og Efteløt.

Juvodden - Øktodden 1 km fullgod standard ombygget. Parsellen Uvdal Camping - Hagen 15 km utbedret og oljegruset. Parsell Hagen - Vasstullan og Ånevass bru - Dagali bru under utbedring. Det gjenstår 10 km Dagali - Bruvoll og 7 km Hovde - Kikut - Geilo.

RIKSVEG 35.

Nyanlegget Åmot - Vikersund (fullgod standard)påbegynt.

RIKSVEG 52.

Parsellen Skøyten bru - Storeskar, 5 km utbedret og oljegruset.

RIKSVEG 281.

Storsand ferjeleie, fenderverket ombygget.

RIKSVEG 287.

Hole bru forsterket til 8 tonn.

E 68.

Parsell ved Hallingby, 1 km, åpnet for trafikk.  
Diverse utbedringsarbeider Akershus gr. - Skaret.

## 7. Maskinavdelingen.

GEILO VEGSTASJON.

I begynnelsen av juli 1972 påbegynte fylke arbeidet med bygging av Geilo vegstasjon. Vegstasjonen ligger ca. 2 km øst for Geilo sentrum ved elva Bardøla, der vegvesenet har kjøpt ca. 12 mål tomt. Bygget består av verksted - garasje og kontor og velferdsfløy. Foruten tomteplanering er byggearbeidet bortsatt til en bygmester.

Etter oppsatte fremdriftsplan som til denne tid er overholdt, skal bygget være ferdig for overlevering 1. juni 1973.

8. Planavdelingens virksomhet 1972.

Det har vært arbeidet med detaljplaner for omkjøringsveg i Hønefoss, for E 18 gjennom Drammen og for riksveg 282 gjennom de sentrale deler i Røyken kommune.

Planer for utbedring av trafikkfarlige punkter har vært utført samt at det har vært planlagt og bygget endel to-plans fotgjengerkryss m/riksveg.

---

## Vi gratulerer



Vegsjefen har mottatt AVON's trafikkikkerhetspris for sin innsats for å sikre fotgjengere og syklister i trafikken. AVON's trafikkikkerhetspris deles ut av et engelsk bilgummifirma i flere land. Prisen ble overrakt av formannen i Trygg Trafikk, politimester Johan Gjerde.

# Gang- og sykkelveger

Oversikt over gangveger som er opparbeidet og under arbeid.

1. Heradsbygd - Hønefoss (1971)
2. Gangveg langs riksveg E 76 til Lerberg (1971)
3. Gangveg/undergang ved Hønenkrysset på E 68 ved Hønefoss (1972)
4. Undergang ved nye jernbanestasjonen på Tuverud i Lier (1972) under opparbeidelse.
5. Gangveg Gol - Herad (under opparbeidelse)
6. Gangveg/undergang ved Sundvollen E 68 (under opparbeidelse).

Av disse gangvegprosjektene er det særlig nr. 1, gangvegssystem Heradsbygd - Hønefoss som har fått stor oppmerksomhet både i og utenfor fylket. Dette prosjektet har på mange måter synest å være et foregangseksempel for vegkontorene i de andre fylkene og har vært medvirkende årsak til at Buskerud har fått ry på seg for å være et foregangsfylke innenfor gangvegsektoren.

Det som kanskje er spesielt for Buskerud er at man her har fått istand en fast finansieringsordning med fylket, hvor utgiftene deles mellom Staten, fylket og kommunen. Denne ordningen er av stor betydning og en vesentlig faktor til at gangvegprosjektene blir realisert.

Foruten dette kan nevnes alle de prinsippvedtak som er gjennomført i Fylkestinget, hvor det slås fast at det ved planlegging av utbyggingsområder skal tas tilstrekkelig hensyn til fortgjengernes og syklistenes sikkerhet, selv om dette må skje på bekostning av den motoriserte trafikks kjørelengde og kvalitet. Dette har særlig stor betydning for trafikksikkerhetsarbeidet i forbindelse med reguleringsplaner for byggeområder og gjør at vegvesenet, som skal vurdere alle reguleringsplanene som kommunene utarbeider, kan stille strenge krav til gangveger m.m.

G.K.

# Ex-vegmeister Harald Stavn, herren til Skolleborg gods har takket av.

Harald Stavn sluttet etter over 50 års tjeneste i Buskerud vegvesen 31. desember, 67 år gammel.

Han kunne ha fortsatt enda 1 år, men det hastet liksom med å få takket av.

Og nå forstår vi jo grunnen:

Han hadde viktigere ting å ta seg av. Han hadde ved fenomenal økonomisk teft og snille skaffet seg en formue som ikke sto i noe rimelig forhold til hans enkle levevis, og på den måten ladet opp til en eksplosjonsartet utfoldelse som han med sin beskjedne natur ikke kunne la foregå innen vegvesenet.

Det er så få eventyr om dagen at det sikkert ikke finnes noen som ikke synes at dette er morsomt.

Skulle jeg nevne noen av Stavns fortrinn så måtte det være hans evne til å improvisere, finne hurtige løsninger. Han finner alltid en utveg. Sto han fast for pussefille til nivellerkikkerten så kuttet han et flak av skjorta, var bensinpumpa på bilen i stykker så satte han kona i sving med gummislange, trakt og bensinflaske. Det var forresten merkelig lenge før han oppdaget at bukseseler var en brukbar måte å holde buksa oppe på, han hadde før den tid hatt mye trøbbel med å holde den på plass.

Harald Stavn har vært verdens hyggeligste menneske å samarbeide med, men han passer ikke i enhver situasjon inn i et byråkratisk system, ville gjerne løse tingene på sin egen måte.

Å forsøke seg på noen irettesettelse var håpløst. Dertil var han for flink til å finne motargumenter eller dreie samtalen inn på andre ting. Så det ble alltid som han ville.

Det er ikke sant at det ikke lenger finnes originaler.

Jeg vil gjerne på etatens vegne få takke Harald Stavn for hans store innsats i vegvesenet og for den farge han har satt på sine medarbeideres tilværelse, og ønsker Borghild og han alt godt for framtiden.

*Arvid Kverne*





# Samarbeidsutvalget

Samarbeidsutvalget i Buskerud består i perioden  
1. januar 1973 - 31. desember 1974 av følgende:

## Fra ledelsen:

Vegsjef Svein Nesje.  
Driftssjef Trygve Willumsen.  
Kontorsjef Tore Strand.  
Overing. Tor Nyberg.

## Fra organisasjonene:

Norsk Arbeidsmannsforbund : Skiltform. Hilmar Ødegården  
Lagerform. Knut Hansen

Norsk Forbund for Arbeids-  
ledere og Tekniske  
funksjonærer : Vegmester Bjørn Aasmundrud

Statstjenestemannsforbundet/  
Norsk Tjenestemannslag : Sekretær Sigurd Moen

Embedsmennenes Landsforbund/  
Den Norske Ingeniørforening : Avd.ing. Hans Jakob Gisholt

Norges Ingeniørorganisasjon : Observatør :  
Ingeniør Sæming Alvim.

På første møte den 9. februar d.å. ble det holdt valg på  
formann og nestformann.

## Følgende ble valgt:

Formann : Hilmar Ødegården  
Varamann : Sigurd Moen

Nestformann : Tor Nyberg  
Varamann : Tore Strand.

# Kontakt - og informasjonsmøter

I vegsjefens rundskriv nr. 75/72 av 22. juni står det:

"På møte i samarbeidsutvalget den 17. mars d.å. ble forslag fra H. Ødegården om å få arrangert møter mellom tillitsmenn og ledelsen, tatt opp. Det ble truffet vedtak om å henstille til Buskerud Arbeidsmannsforening om å komme med forslag til opplegg for slike møter.

I brev av 10. juni d.å. fra denne v/forretningsfører Arne Pedersen, henledes til praksis og erfaring som er fremkommet fra noen andre fylker. Blant annet vises til at Telemark synes å ha et fint opplegg.

Dette går i grove trekk ut på at i hvert oppsynsmannsdistrikt (vegmasterområde) innkalles arbeidere (tillitsmenn og verneombud, og også formenn når dette er formålstjenlig), vegmester og øvrige oppsynsmenn til møte for informasjon og drøftelser en gang månedlig. På møtene deltar representanter fra vegkontoret.

De månedlige møter fastlegges på forhånd til bestemte dager, f.eks. annen tirsdag i måneden til bestemt klokkeslett. Av hensyn til deltakere fra vegkontoret holdes ikke møtene samtidig rundt i fylket. Dette reguleres fra vegkontoret.

På møtene drøftes drifts- og arbeidsforhold. Det gis informasjon om planer, eventuelle endringer i driften o.s.v. Det utveksles også meninger om drifts- og arbeidsmetoder.

En tror slike møter er av stor betydning både for arbeidere og ledelse og mener at en liknende ordning bør iverksettes i Buskerud fylke. Man bør vel regne med en noe forsiktig start, kanskje ett møte pr. kvartal.

Det antas å ville være et riktig tidspunkt å begynne med møter så snart som mulig etter sommerferien og en forutsetter at anleggs- og vedlikeholdsavdelingene ved vegkontoret er behjelpelig med starten og ellers deltar på møtene så ofte det kan tilpasses annet arbeide. Det bør gis en rapport hvert år om hvordan informasjonsvirksomheten har virket.

I møtene kan forretningsføreren i Arbeidsmannsforeningen ha anledning til å delta dersom denne finner det ønskelig."

På bakgrunn herav er det blitt avholdt informasjons- og kontaktmøter i løpet av 1972 på fire forskjellige steder i fylket slik at alle distrikter skulle være dekket med hvert sitt møte. Videre hadde Ringerike distrikt sitt annet møte i desember, og midtre del av fylket og Hallingdalsområdet hadde sitt annet møte i slutten av januar d.å. I slutten av februar vil Kongsberg og Numedalsdistriktene holde sitt møte nummer to.

Samtlige avholdte møter har hatt stor tilslutning og det ser ut som tiltaket er populært og nyttig for alle deltakernes vedkommende.

På møtene er blitt orientert om driftsopplegg ved anleggs- og vedlikeholdsdriften. Videre er f.eks. uklare spørsmål i forbindelse med det nye regnskapssystemet blitt drøftet og har ført til praktiske løsninger. Fortolkningen av overenskomsten har vært tatt opp på flere av møtene.

Foreløpig i ethvertfall ser det ut til at det er tilstrekkelig å avholde møter 1 gang pr. kvartal innen de enkelte områder.



Møte i distrikt II og III  
på Lampeland.

## Våre hytter

Buskerud vegkontor har 10 hytter og brakker som brukes både i arbeid og fritid. Alle ansatte i Statens vegvesen samt Bilkontrollen kan få leiet disse hyttene såfremt de ikke er i bruk i vegarbeidsdriften, og de er meget benyttet i helger og ferier.

"Halne" og "Lappestein" heter to små brakkehytter som ligger ved rv. 7, langt inne på vidda mot grensen til Hordaland. Hver av dem har køyeplass til 4 personer. På "Halne" var det innbrudd i 1971, og alt innboet ble stjålet, til og med den nye oljekaminen. Hverken tyvene eller inventaret ble funnet, men det er også den eneste gang at disse hyttene har vært utsatt for noe slikt.

"Haugastøl II" er den største hytta, med sengeplass til 6-8 personer. Den har W.C., dusj, varmt og kaldt vann, peis og elektrisk strøm. Folk med anlegg for å klage sier at hytta er for fin. På "Haugastøl I" er det en annen stil. Det er en svær gammel brakke med flere 2-mannsrom og felles kjøkken. Der er det også elektrisk strøm, varmt vann og W.C.

Ved Ustevann ligger så "Steinvika", en rommelig, god hytte med elektrisk oppvarming, peis og sengeplass til 6 personer.



Hytta ved Steinvika.

Alle disse hyttene ligger på over 1000 meters høyde. Det gjør også hytta på Dagalifjell ved rv. 8. Den er egentlig et lite hus i 2 etasjer, og fungerer som brøytestasjon, men veldig populær til feriebruk. Terrenget den ligger i er nydelig, og god plass er det inne med 2 soverom i 2. etasje. Der er det plass til 6-8 personer, det er peis og elektrisk strøm. Vann må vi hente i bekken, det er helt naturlig.



Dagalihytta.

Ved "Klanten", brakka som står på Golsfjellet ved rv. 49, er det mer primitivt, og i vår er tjernet nedenfor tørket ut, så der er det ikke noe vann nå. Der er sengeplass til 4-5 personer. Brakka er bare midlertidig og må ventelig rives neste år.

Øverst i Hemsedal har vi også en hytte, "Bjøberg" i 1100 meters høyde. Den er enda noe mangelfull, men vi håper å få den istand til utleie i år.

Endelig har vi 2 hytter like ved hinannen i Sigdal, i pent skogsterreng. Den eldste, "Grytebu I", ligger ved ei lita elv og har en fin innegjerdet veranda som er en trygg lekeplass for småbarn. I hytta kan 4-5 personer overnatte.



"Grytebu I".

En andre, "Grytebu II", kan huse 5-6 stykker og er modernisert med oljekamin. Ingen av dem har elektrisk strøm, men er likevel populære, særlig i tyttebærtiden.

Man betaler kr. 4,- pr. døgn i leie for en hytte, enten vi få eller mange med på turen, men vi må selvsagt rydde og vaske etter oss så det er pent til nestemann. Pengene går til anskaffelse og forbedring av hytteinventaret. I 1972 var antallet gjestedøgn omtrent slik:

År 1972.

Dagali	567	gjestedøgn
Halne	141	"
Lappestein	0	"
Haugastøl I	86	"
Haugastøl II	429	"
Steinvika	282	"
Bjøberg	42	"
Klanten	156	"
Grytebu I	147	"
Grytebu II	144	"
	<u>1.994</u>	<u>gjestedøgn.</u>



Som det går fram av tabellen er "Dagali" og "Haugstøl I" de mest populære hyttene, tett fulgt av "Steinvika". Disse hyttene har fullt belegg i lengre perioder om sommeren og ettervinteren. Vanskeligst er det å få hytte i påsken. I vinterferien og sommerferien kan de fleste av de som ønsker det, få mulighet til å benytte våre hytter.

Vi ønsker med dette hyttrfolket god ferie!

Hilsen fra  
hyttekomitéen.

## Kontaktmøte Bilkontrollen

Den 6. april d. å. ble det holdt kontaktmøte for alle tjenestemenn ved bilsakkyndigkontorene i Drammen, Hønefoss og Kongsberg. Møtet ble innledet på bilsakkyndiges kontor i Drammen. Tilstede var - med få unntak - alle ansatte ved de bilsakkyndiges kontorer i Buskerud, samt fra vegkontoret vegsjefen, kontorsjefen og avd.ing. Dietrichs.

Bilsakkyndig John O. Ahlgren ønsket de fremmøtte velkommen, og refererte det oppsatte program, med følgende saksliste:

1. Innføring av lik ekspedisjonstid.
2. Avvikling av ferie.
3. Gjennomføring av registreringsordning.
4. Innkalling av kjøretøyer.
5. Eventuelt.

Kontorsjef Strand omtalte bakgrunnen og hensikten med møtet, som var forberedt gjennom samarbeidsutvalget i vegvesenet.

Det ble foretatt befaringskontroller og kontrollhall, og en fikk sterkt inntrykk av hvor stort behovet er for nye lokaler for bilsakkyndige i Drammen.

Avbrutt av meget hyggelig selskapelig samvær og bespisning på Park Hotell, fortsatte diskusjonen om de saker som sto på sakslisten.

# KURS

Sentralrådet for samarbeidsutvalg ved Statens virksomheter arrangerte kurs for medlemmer og varamenn av samarbeidsutvalg på Lifjell turisthotell i Bø i tiden 3. - 6. april 1973.

Det møtte 53 deltakere fra 10 forskjellige statsetater fra Buskerud og Telemark fylke.

Fra Buskerud vegkontor deltok sjåfør Einar Hansen, lagerformann Knut Hansen, konstruktør Sæming Alvim og avdelingsingeniør Hans Jacob Gisholt.

Av de fremmøtte representerte ca. 1/3 ledelsen og ca. 2/3 organisasjonene i samarbeidsutvalgene.

Kurset var lagt opp med henblikk på å gi såvel en grundig innføring i samarbeidsavtalen av 12. februar 1971, som å gi en mere generell innføring i emner som omhandlet "møte- og diskusjonsledelse", "administrasjonsorganisasjon og rasjonalisering" og "generell innføring i budsjettarbeide".

Deltakerne var delt inn i 6 arbeidsgrupper, og en stor del av tiden gikk med til gruppearbeide over emner innenfor samarbeidsavtalen.

De inntrykk en sitter igjen med etter kurset lar seg summere opp slik:

1. Gruppearbeide, der deltakerne var godt "stokket" slik at mange etaters syn kom frem, var positivt. Det var positivt både fordi arbeidsoppgavene var slik lagt opp at de konkret tok sikte på å aktivisere og gjøre samarbeidsavtalen bedre kjent, og fordi arbeidet i de forskjellige etaters samarbeidsutvalg kom godt frem.
2. Forslagsordningen er lite kjent. Den har sin forankring i samarbeidsavtalens § 3, der det heter at samarbeidsutvalgene skal oppmuntre de ansatte til å

fremme forslag om forbedringer av arbeidsmetoder, arbeidsrutiner, vernetiltak m.v.

Det finnes tre typer forslagsordninger: "de egne", "de sentrale" og "de kombinerte forslagsordninger". I etater som har egne forslagsordninger, er fra 1969 gitt samarbeidsutvalgene adgang til å treffe avgjørelser om tildeling av premier i forslagsvirksomheten.

Det var stemning for å distribuere brosjyren om forslagsordningen til alle ansatte innen etaten, for derved å gjøre den bedre kjent.

En oversikt fra 16 statsetater i 1972 viser at av 1643 innkomne forslag, ble 964 premiert til en sum av kr. 377.794,-!!!

Statistikken viser at i forsvarsdepartementet, politiet og Statens skoger er det intet å forbedre, mens innen forsvaret, postverket og televerket er det en masse å forbedre. Vegvesenet ligger ca. "midt på stigen".

3. Ved siste avtalerevisjon i 1972 kom det en merknad til § 3 i samarbeidsavtalen, der det blir understreket ledelsens ansvar for og plikt til å følge opp saker som utvalgene har gitt uttalelse/tilråding om.

I enkelte etater ble det gitt uttrykk for at dette fungerer dårlig, mens andre etater igjen gikk så langt at et punkt ikke ble tatt av dagsordenen før slik uttalelse/tilråding var gitt av ledelsen.

4. Diskusjon om samarbeidsavtalens § 10, "møter", viste at alle mener et møte i kvartalet er nok, men at en for all del ikke bare må holde møter for møtepliktens skyld, men for å gi de et innhold og en effektivitet.

Det ble også understreket av flere at bilag til innkallelsen må sendes ut i så god tid at utvalgets medlemmer får god tid til å sette seg godt inn i dem.

5. Samarbeidsavtalens § 3, pkt. e, vedr. "rettledning av nyansatte", blir lite fulgt. I de fleste etater synes behovet for informasjon meget stort. Dette både fordi etatene har hatt stor ekspansjon, og fordi oppgavene etterhvert blir mer spesialisert.

Fra alvor til skjemt: Innkvartering og forpleining tilfredsstillte alle krav bortsett fra lite vann i "kårhuset". Her bodde også "to blad Hansen" som i hotellets gjestebok ble oppført som "ekteparet Hansen". Alle som imidlertid forsøkte å nærme seg "ekteparets" dør, ble blankt avvist av K. Hansens 2 årige sønn på 68 kilo. DON var tydeligvis ikke innstilt på å etterleve samarbeidsavtalen.

H. J. G.

## **VERNELEDEREN har ordet:**

Formålet med vernearbeid skal være å forebygge arbeidsulykker, helseskader, og er organisert på følgende måte.

Blandt arbeiderne er valgt såkalte verneombud som bl.a. skal påse at vernemessige forhold på arbeidsplassene er tilfredsstillende. I tilfelle mangler skal det taes opp med arbeidsledere eller med verneutvalget.

Verneutvalget består av tre personer, en representant fra verneombudene, med benevnelse hovedverneombud, en representant fra oppsynsmennene og en verneleder fra ledelsen oppnevnt av vegsjefen. Utvalgets oppgaver er å lede, kontrollere og aktivisere vernearbeide. Vernelederen har den daglige ledelse av dette arbeidet. Verneutvalget består for tiden av følgende personer: maskinkj. Helge Tosseviken, oppsynsmann Sundal og avd. ing. Eivind Berge. Av verneombud er det utnevnt 24 personer.

Verneutvalget sorterer under samarbeidsutvalget. For etaten statens vegvesen er det et hovedverneutvalg med sete i Vegdirektoratet.

Hver arbeidsskade, arbeidsulykker blir registrert på egne skademeldingsskjema der alle nødvendige momenter blir anført. Skademeldingsskjema skal undertegnes av verneombudet og arbeidslederen og sendes vernelederen snarest mulig. Vernelederen registrerer skaden og gjør om nødvendig tiltak for å unngå gjentakelse av liknende skader. Kvartalsvis sendes skademeldingene til hovedverneutvalget i Vegdirektoratet.

Siden vernearbeidet ble organisert i 1965, har antall fraværsdager grunnet skader blitt betraktelig redusert. Dette vil jeg anta skyldes vesentlig to-tre faktorer. At faremomenter på våre maskiner og utstyr er redusert, som bedre skjerming av bevegelige deler, sikkerhetsbøyler på førerhytter, rekkverk, elektr. opplegg m.m. Dernest må det pågåtte aktiviseringsprogrammet for vernearbeidet medvirket til reduksjon av skader.

Sist vil jeg nevne at personalet i den senere tid er vesentlig flinkere til å benytte tildelte verneutstyr, men det er på langt nær tilfredsstillende alle steder, så derfor ingen grunn til avslapning i så måte. Som så mange ganger tidligere må jeg igjen henstille til verneombudene å gå foran med gode eksempler overfor sine arbeidskamerater, med hensyn til bruk av verneutstyr.

Siden det nå utgis egen bedriftsavis ved Buskerud vegvesen, vil jeg henstille til verneombudene, event. andre å komme med sine synspunkter om vernearbeid i "Brobyggeren".



E.B.

## Nytt vedlikeholdsområde

Fra 1. mars d. å. er det opprettet et nytt vedlikeholdsområde her i fylket, slik at det nå er ialt 7 slike. Det nye distriktet omfatter kommunene Nedre Eiker, Øvre Eiker og Modum. Det foreløbige stasjoneringssted for vegmesteren og resten av staben er Hokksund. Her har en fått gode og rommelige lokaler i sentrum. Det nye området har fått betegnelsen vedlikeholdsområde 7. Brobyggerens utsendte medarbeidere har vært på snarvisit og "foreviget" staben.



Vegmester Hans Tveiten



Kontorhjelp Liv Nedberg



Kst. oppsynsm.

Sverre Wollebæk Nielsen



Oppsynsm.ass. Jon Thorud



# Vegvesenets regnskaper -

har vi noe nytte av dem ?

Helt fra det tidspunkt man kan snakke om en statsdannelse har det vært spørsmål om en registrering av inntekter og utgifter. Til og begynne med var det vel først og fremst for å kunne konstatere om kongen kunne få tilstrekkelig med skatteinntekter til krigsføring og til å føre tilstrekkelig fornemt hoff. Etterhvert har bruken av statens inntekter endret seg, men regnskapsplikten er fremdeles tilstede.

Vegvesenets regnskapsførsel er basert på de bestemmelser som Stortinget, Finansdepartementet, Riksrevisjonen og Kommunaldepartementet har gitt. På grunn av vegvesenets ansvar for både riks- og fylkesveger i et fylke må vi strengt holde adskilt hva vi gjør på henholdsvis riksvegene og fylkesvegene. Denne utgiftsregistreringen kaller vi eksternt regnskap. Dette eksterne regnskapet er bygd opp etter budsjettforskriftene slik at de kontrollerende myndigheter - revisjonen og politikerne - kan sammenligne budsjettene med regnskapene. Konklusjonen blir jo da ofte: Vegvesenet har brukt for mye penger! Denne rene utgiftsregistreringen er et krav fra myndighetene og for å tilfredsstille den kunne vi opprette en konto for hver bevilgningspost og kunne da f. eks. føre alt vedlikehold av riksveger på en konto.

Vi kan vel fort bli enige om at en slik regnskapsføring ikke er tilfredsstillende for vegvesenet. Det blir for grovt og uoversiktlig - vi har ingen nytte av regnskapet. For å kunne bruke regnskapet som et styringsverktøy har vi funnet det fornuftig å lage vårt eget interne regnskap. Til anlegg, vedlikehold og maskininnkjøp for både riks- og fylkesveger har vi i 1973 til disposisjon ca. 125 millioner kroner. Disse midlene må vi forvalte på best mulig måte, og vi må da vite mest mulig om hvilke økonomiske konsekvenser våre tekniske gjøremål medfører. Denne informasjonen får vi gjennom det interne regnskapet. Bakgrunnen for det interne regnskapet er de rapporter som blir skrevet ut. All den informasjon vi får om vegvesenets drift får vi gjennom rapporter. Og når det gjelder økonomisk informasjon får vi den gjennom egenmaskinrapportene,

arbeiderrapportene osv. Det vil derfor alltid være slik at jo bedre og nøyaktigere den enkelte rapport er, jo mer kan vi stole på de resultatene vi får ut av EDB-maskinen, og vår styring og ressursutnyttelse vil bli bedre. Det er jo dessverre slik at vi ikke får mer ut av maskinen enn vi setter inn. Er derfor rapportene dårlige så blir det vi får ut også dårlig. Men er rapportene gode kan vi bruke de resultatene vi får ut til en bedre vegarbeidsdrift.

Vegvesenet har i mange år ført et internt regnskap. Men som de aller fleste vet trådte Buskerud vegvesen inn i EDB-alderen i 1971 og fra og med driftsåret 1972 har hele vårt interne regnskap gått over EDB. Selve overgangen synes å ha gått temmelig knirkefritt, men det vi naturligvis spør oss selv er hvilken nytte har nå vegvesenet av denne papirmengden som kommer ut av denne maskinen hver måned. Det er jo med dette som med alt annet, vi trenger tid til å lære å bruke det og vi trenger tid til å fordøye de resultatene vi får ut. Ett års erfaring er ikke nok i denne forbindelse. Men allerede nå kan vi trekke enkelte konklusjoner.

Det viktigste tror jeg er at vi nå har et redskap til å drive driftsplanlegging. Dette har spesielt gitt seg utslag på anleggsavdelingen hvor en egen driftsplangruppe er i full sving. Vedlikeholdet har jo vært aktive på dette feltet i en rekke år. Spesielt på denne siden tror jeg det er store gevinster å hente.

Det har i mange år vært et problem for vegvesenet at denne materialproduksjonen har vært så vrien å styre. Det ser ut til at vi nå har kommet så langt at vi kan ha en løpende kontroll over den økonomiske utviklingen her. Og grunnen til at vi det kan, er for en vesentlig del det interne regnskapet vi nå har.

Maskindisponeringen kommer også klart fram i det interne regnskapet. Dette gjør at vi nå får bedre tall slik at maskinutnyttelsen og maskininvesteringen kan bli riktigere og dermed også mer lønnsom.

Det som imidlertid er siktemålet på lengre sikt er at denne mengden med kostnadssteder, prosesser, varenummer, rapporter

og rekvisisjoner etterhvert skal gi oss mulighet til å planlegge og kostnadsberegne bedre enn vi idag er istand til.

Det kan se ut som om dette er å sikte vel høyt, men gjennom bedre kostnadsoverslag kan våre stats- og fylkesvegbudsjetter bli mer realistiske. Vi kan få bedre grunnlag for driftsplanlegging og sist, men ikke minst, vi kan utnytte samfunnets ressurser bedre. Skal dette kunne gå i oppfyllelse må hver enkelt innen vegvesenet aktivt gå inn for at de rapporter som skrives ut, på alle måter må være så riktige som det er mulig å få dem.

R.B.



— Denne oppstillingen viser hvor mange arbeidstimer statistikere har brukt til å beregne hvor mange arbeidstimer planleggingsfolkene har brukt på å finne ut hvor mange arbeidstimer som er gått med til rasjoniseringstiltakene.

# Instruks

for

# Arbeidsdriften

ved

Statens Veivæsen.



Christiania.

H. Sogns Bogtrykkeri.

—  
1896.

## III.

### Arbejdere.

Akkord-  
formærd.

§ 1. For enhver Akkord antages af Bestyrelsen en Formand, der igjen samler et Akkordlag om sig; dog kan ogsaa Arbejderne selv med Bestyrelsens Samtykke vælge en saadan.

Formanden er Opsynet og Kameraterne ansvarlig for Arbejdets rigtige Udførelse. Han erholder udenfor sit Tillkommende af Akkordbeløbet et Tillæg af 5 til 10 Øre for hvert Dagsværk i Akkorden, hans egne og Akkordens Hestedagsværk iberegne.

Ved særlig vanskelige Mur- eller andre Arbejder, der fordrer særegen Kyndighed, kan dog Formandstillægget forhøjes, hvilket ogsaa tillades i det Tilfælde, at en Formand tildeles et Lag af uøvede Arbejdere til Oplærelse.

Akkordsedler.

§ 2. Naar et Akkordlag har besluttet sig til at overtage en Akkord, læstes den af Amtssingeniøren (Afdelingsingeniøren) eller Assistenten udfærdigede Akkordseddel i Formandens Akkordbog. Denne bliver Formandens Eiendom til fremtidigt Vidnesbyrd om hans Arbeidsvirksomhed.

Afbrydelse af  
Akkorder.

§ 3. Naar Forandring i Arbejdsplan eller andre af Bestyrelsen godkendte Omstændigheder kræver det, eller naar Arbejdet udføres utilfredsstillende, har Bestyrelsen Ret til at afbryde og ophæve Akkorden mod forholdsvis Betaling for det udførte Arbejde.

Arbejdstid.

§ 4. Saavel Akkord- som Dagarbejdere skal holde de af Bestyreren fastsatte Arbejdstider. Ingen maa uden Tilladelse forlade den Akkord, hvori han engang er indtraadt, førend denne som færdig er modtaget af Bestyrelsen.

Arbejdernes  
Opførsel,  
Straffe-  
bestemmelser.

§ 5. Arbejderne maa saavel i som udenfor Arbejdet opføre sig ordentligt og sømmeligt, vise Lydighed mod sine Overordnede, og ikke fortrædige nogen anden Arbejder.

Drukkenskab, Uorden og upassende Opførsel straffes efter Bestyrelsens Bestemmelse med Bøder eller Afsked fra Arbeidet. Bøderne, der kan holdes tilbage af Vedkommendes Fortjeneste, anvendes efter Veidirektørens Bestemmelse og efter Forslag fra Amtsingeniøren (Afdelingsingeniøren). Den, som af Bestyrelsen afskediges eller forlader Akkorden uden Tilladelse, erholder efter Bestyrelsens Bestemmelse enten det hele ham ved det endelige Opgjør tilkommende Beløb, hvilket i saa Tilfælde først kan udbetales ham, naar Akkorden er færdig, eller, hvis Bestyrelsen saa bestemmer, kun det sædvanlige Forskud, som dog aldrig maa overstige det tilsvarende Arbeides Værdi.

I Tilfælde anvendes af Resten efter Bestyrelsens Bestemmelse det Nødvendige til at betale den Afskedigede eller bortrømte Arbeiders efterladte Gjæld. Det Tiloversblevne bliver at anvende efter Veidirektørens nærmere Bestemmelse efter Forslag af Amtsingeniøren (Afdelingsingeniøren).

§ 6. Har Arbeiderne noget fælles Anliggende at andrage om hos Bestyrelsen, skal dette ske ved to af dem dertil udvalgte Mænd.

Fellesandragender fra Arbeiderne.

§ 7. Nogen Tilsikren for Akkorderne af en bestemt Fortjeneste kan som stridende mod Akkordsystemets Natur ikke finde Sted.

Akkordfortjeneste.

§ 8. Ethvert Akkordlags Tilkommende betales paa de regelmæssige Lønningsdage til Lagets Formand og en af Medarbejderne. Det bliver Lagets egen Sag at efterse Akkordbogen og paase, at dets Medlemmer faar, hvad de tilkommer, idet Veivæsenets Forpligtelse ophører ved den til Formanden og Medarbejderen stedfundne Betaling.

Lønninger.

§ 9. Arbejderne skal selv holde sig med Spader og Redskab, hvis Bestyreren saa bestemmer, ogsaa betale for Slitage af Redskab.

Redskabshold.

Betaling for Spader og Redskabsslitage samt bortkastet Redskab indkasseres efter Bestyrelsens nærmere Bestemmelse.

Ulykkes-  
forsikring.

§ 10. Samtlige Arbeidere forsikres mod Bedriftsulykke i Rigsforsikringsanstalten overensstemmende med Lov af 23de Juli 1894.

Syge-  
forpleining.

§ 11. a. Ved Sygdom, som varer længere end 3 Dage, og som er paadraget ved Arbeidet, men ikke foraarsaget ved Ulykke, erholder Arbeiderne fri Kur og Pleie, eller naar de selv bekoster sit Underhold, et af Bestyrelsen bestemt Bidrag pr. Dag undtagen Søndage. Bidragets Størrelse beregnes til ca. 50 Procent af den antagelige midlere Arbeidsfortjeneste, der sættes lig Aarsfortjenesten divideret med 300. I Almindelighed ikke over 4 Uger og ikke uden Veidirektørens Tilladelse for en længere Tid end 6 Uger.

Misbruger nogen sin Adgang til Sygeforpleining, bortfalder Underholdsbidraget i sin Helhed.

Misligholdelse af Lægens Forordninger kan efter Veidirektørens nærmere Bestemmelse medføre Tab saavel af fri Lægehjælp og Medicin som af Sygepenge.

Behandling af Sygdomme, paadragne ved uordentlig Leve- maade eller før Antagelsen i Veivæsenet, bliver selvfølgelig dette uvædkommende.

Ved Sygdom i Arbeidernes Familier understøtter Veivæsenet blot i særegne Tilfælde og efter Veidirektørens specielle Tilladelse.

Begravelse af Arbeidere, som er døde i Veivæsenets Tjeneste, bekostes af Arbeidsfondet, heri iberegnet en tarvelig Beværtning af Ligfølget.

b. Ved Sygdomme, der er en Følge af indtruffet Ulykkestilfælde, erholder Arbeiderne Sygeforsikring m. V. efter de i Lov af 23 Juli 1894 §§ 4, 8 og 9 derom gjældende Bestemmelser.

§ 12. Naar syge Arbeidere indlægges paa Hospital eller Sygehus, udreder Anlægget de med deres Forpleining samme- Hospitals-  
forpleining. steds forbundne Omkostninger i saa lang Tid, som i § 11 nævnt, hvorimod Underholdsbidraget bortfalder.

Videre Forpleining paahviler for Tilfældet vedkommende Fattigvæsen.

Denne Bestemmelse gjælder ogsaa for epidemiske Sygdomme.

De i § 11 og nærværende Paragraf fastsatte Regler blive gjeldende indtil Lov om Sygeforsikring er vedtaget og sat i Kraft.

§ 13. Naar en Arbejder antages, afleverer han sine Skudsmaal til vedkommende Ingeniør, for af denne at opbe- Skudsmacl. vares indtil han igjen afgaar fra Anlægget.

Ved Afgang fra Anlægget afleveres hans tidligere Skudsmaal, idet han samtidigt erhoder nyt saadant for den sidst forløbne Arbeidstid.

Skudsmaalet indføres i en dertil bestemt Skudsmaalsbog, der, saafremt han ikke tidligere har saadan, leveres ham af Anlægget til personlig Eiendem.

Hvad enten Arbeiderne afgaar efter eget Ønske og uden Anmærkning, eller det Modsatte er Tilfældet, bør i Almindelighed Skudsmaalsbogen blot udfyldes efter Schemaet, medens der ikke meddeles nogen yderligere Oplysning eller Attest, medmindre vedkommende Ingeniør finder speciel Opfordring til at give ham sin anbefaling. Derimod skal, hvis Afskedigelse har fundet Sted paa Grund af særlig slet Opførsel, Anmærkning derom indføres i Skudsmaalsbogen

§ 14. Enhver Arbejder erhoder ved sin Antagelse et Arbeidernes  
Vedtagen af  
gældende  
Regler. Exemplar af disse Regler, som han derved godkjender.

Kristiania, Juli 1896.

**Hans H. Krag.**

Veidirekter.



# Fra trimfronten

## HÅNDBALLGRUPPAS VAREOPPTELLING.

1 brukket hånd

1½ tann i avgang

1 avrevet achillessene

samt diverse kne- og benskader, hodekuler, såre føtter og sprengte lunger.

Var det noen som hevdet at håndball er en frøkensport?

Innsats, mine damer og herrer, er det som har preget våre to håndballag i vinterens innendørssesong - uoppholdelig og uselvvisk innsats.

Nytt av året var at vi maktet å mønstre to lag i serien - det ene i 1. divisjon og det nyopprettede 2. lag i 4. divisjon. Fulle av taktikk og forhåpninger erobret vi plasthallen i høst, i svette og tårer kjempet vi som løver for ære og berømmelse gjennom en lang vinter, og likevel maktet vi ikke å sette den prikken over i'en som skulle ha bragt vegvesenets navn på alles lepper ved sesongslutt: 1. laget manglet 3 mål på å bli seriemester i 1. divisjon, 2. laget manglet 2 for å rykke opp fra 4. divisjon. Da kunne man sagtens spørre seg hvorfor Knut handbrekk, Roy uten tann og Achilles-Sigurd ga så mye når det så allikevel ikke skulle bidra til annet enn smerter, treningsopphold og skrankekø på trygdekassen.

Det er vanskelig å trekke fram detaljer fra en så begivenhetsrik sesong. Man må konsentrere seg om de store linjene, og hvorfor da ikke åpne med litt statistikk?

Tirsdager mellom kontortidsslutt og kl. 17.00 har i hele sesongen vært benyttet til trening. Varierende antall fra 12 - 20 ivrige atleter har pustet og peset seg over asfalten i plastbobla under kyndig og diktatorisk ledelse av selvutnevnte trener Gjennestad, som hele tiden hadde araber-Sønju som sin moralske støtte. (Slike sydlendinger står det respekt av!) At treningen bar frukter kan ikke betviles. Begge lag har spilt tilsammen 21 kamper hvorav

bare 3 har endt med nederlag og 1 uavgjort. Slikt bør man ta av seg hatten for. (ta den av - nu!)

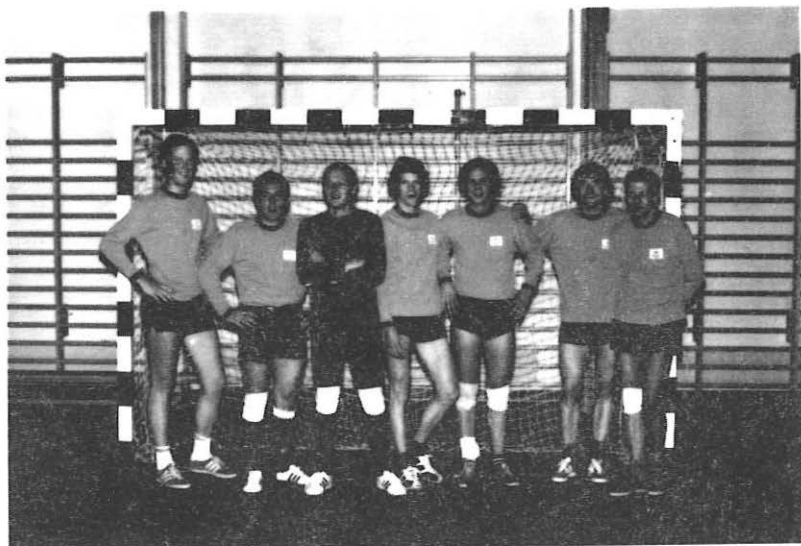
I løpet av de første kampene viste det seg at vi var bedre enn vi på forhånd kunne håpe på. Motstanderne betraktet vi nærmest som oppsatte rundingsmerker, og målene haglet inn bak fiendens siste skanse. Det eneste vi hadde problemer med var å slå de som vant over oss, men det skyldtes i alle 3 tilfellene dårlige dommere. Så egentlig - moralsk sett - er vi uten tap denne sesongen (kanskje).

Etter serieavslutning ble det arrangert cup etter utslagsmetoden. Begge lag ble slått ut. 2. laget berget seg imidlertid til 2. runde hvor de gjorde tapre forsøk på å pille Delta på nesen. Det ble med pillingen, og Delta havnet tilslutt i finalen. 1. laget måtte imidlertid spise gress allerede i første runde mot Drammens E-verk. En uhyggelig spennende kamp hvor vi hadde føringen til det siste, endte til fordel for ovennevnte lag etter straffekastkonkurranse. E-verket ble tilslutt finalepartner med Delta, og vant likegodt den kampen også.

Også i år deltok vi med lag i Telemarklekene i Skien. Med unntak av en snørrete og feberherjet keeper Bakken, stillte vi med vårt beste mannskap. Vi gikk fra seier til seier og knakk sammen først i kvartfinalen på søndag. Men da var det også jevnt slutt. Når man så vet at det deltok 90 lag, må imidlertid dette resultatet betraktes som uhyre sterkt. Likeledes når man tenker på hvilken innsats som ble lagt for dagen på Grand lørdagskvelden. Ingen kondisjonssvikt der, nei!

Som nevnt over, tapte begge våre lag i cupens innledende runder mot de to lagene som tilslutt spilte finalen. Derfor bestemte vi det slik at vi med full rett kunne kåre cupens bronsevinner ved et innbyrdes oppgjør mellom 1. og 2. lag. Denne stevningen har funnet sted, og overraskende tapte 2. laget kampen med sifrene 9 - 22. Og som den perfekte avslutning på denne lange håndballsesongen, ble det arrangert fest for håndballspillere m/damer og andre på Solberg Vegsentral. Mere kan vi ikke si.....

J.G.



1. laget, vinner av "Hallingkastet" 72.  
Fra v. J. Gjennestad, R. Nilsen, W. Bakken,  
T. Finnerud, J. Orsteen, K. Andersen, A. Thorud.



2. laget.  
Fra v. J. Thorud, G. Knag, S. Alvim, W. Foslien,  
E. Ottesen, G. Knudsen, K. Steinsvik,  
foran K. Reistad.

Bordtennis er en fascinerende sport. Kan gi utløp for lenge oppsamlet aggresjon gjennom en drivende smash i motstanderens høyre øye, eller oppmuntre en nedtrykt motstander ved en fiffig skuball som tutcher nettkanten, og faller utagbart på bordkanten utenfor hans rekkevidde. Eller man kan satse på å klare flest mulig slag uten at ballen kommer ut av spill. Eller man kan spille høye baller, lave baller sideballer eller skråballer. I det hele tatt utrolig mange muligheter for en variert og givende trimrunde.

Kan dette friste deg?

Er dette det trimalternativ du har ventet på? (Dette var reklamen med derpå følgende apell).

På Solberg vegsentrall står nå utstyr og venter på å bli brukt. Til bordtennis, naturligvis. Mandager og torsdager fra kl. 18.00 er det muligheter for å høre det vederkvegende ping pong fra ball mot rackert og bord i Vegsentrallens kantine. Og man kan gjerne ta en dusj etterpå, dersom man skulle være så uheldig å bli svett.

For å komme inn i "idrettshallen" må man selvsagt ha nøkkel som passer. Det lar seg ordne ved at man kontakter en av våre mange bakker, i dette tilfelle Plan-Bakken med fornavn Oddbjørn. Han sørger for at det blir låst opp og igjen dersom han selv er tilstede, hvis ikke kan du få låne nøkkel av han, men da har du selv ansvaret for den og at lokalene forlates i skikkelig stand. Utstyr som rackert og baller skal være på stedet, men det er ingenting til hinder forat den enkelte kan ha sitt eget utstyr. Dette gir i tilfelle et mere profesjonelt preg over vedkommende, og vil muligens sette han/hun i et spesielt lys. Spilletid osv. for de enkelte må avgjøres etter forholdene på stedet, men man bør ha som regel at når det er kø, må man gi andre plass etter ett sett, eller tilsvarende tid (ca. 10 min.). Vanlig høflighet og kutyme er imidlertid den beste måten å gå frem på.

Med tid og stunder får man så ta opp til vurdering spilling i organiserte former, som f.eks. avvikle interne serier, cuper o.a. Som tidligere nevnt - det finnes mange muligheter. Til slutt må nevnes at dersom interesse og behov skulle være tilstede, kan vi ordne med instruktør og opplæring. Og helt tilslutt: Quinder (=damene) er selvfølgelig velkommen.

JG

## PERSONALIA

Nytilsatte ved vegkontoret.

Avd.ing. Bjørn Struksnes	ved vedlikeholdsavd.
Ingeniør Kjell E. Eriksen	" planavdelingen
Oppsynsmann Hans N. Bjaaland	" vedlikeholdsavd.

Følgende har i tiden 1/1 - 30/4.1973 gått av med alderspensjon som stats- eller fylkesvegarbeidere:

Mads Briskodden,	ca. 32 års tjeneste
Thorvald Tangestuen,	" 7 " "
Halvard Haugan,	" 7 " "
Erling Skalle,	" 7 " "
Torger Thorud,	" 6 " "
Steinar Foss,	" 22 " "
Olav Heggelien,	" 25 " "
Harald Stavns,	" 50 " "

Vi sender disse vår hjerteligste hilsen og takk for lang og trofast tjeneste i vegvesenet, og ønsker dem lykke til som pensjonister.

