

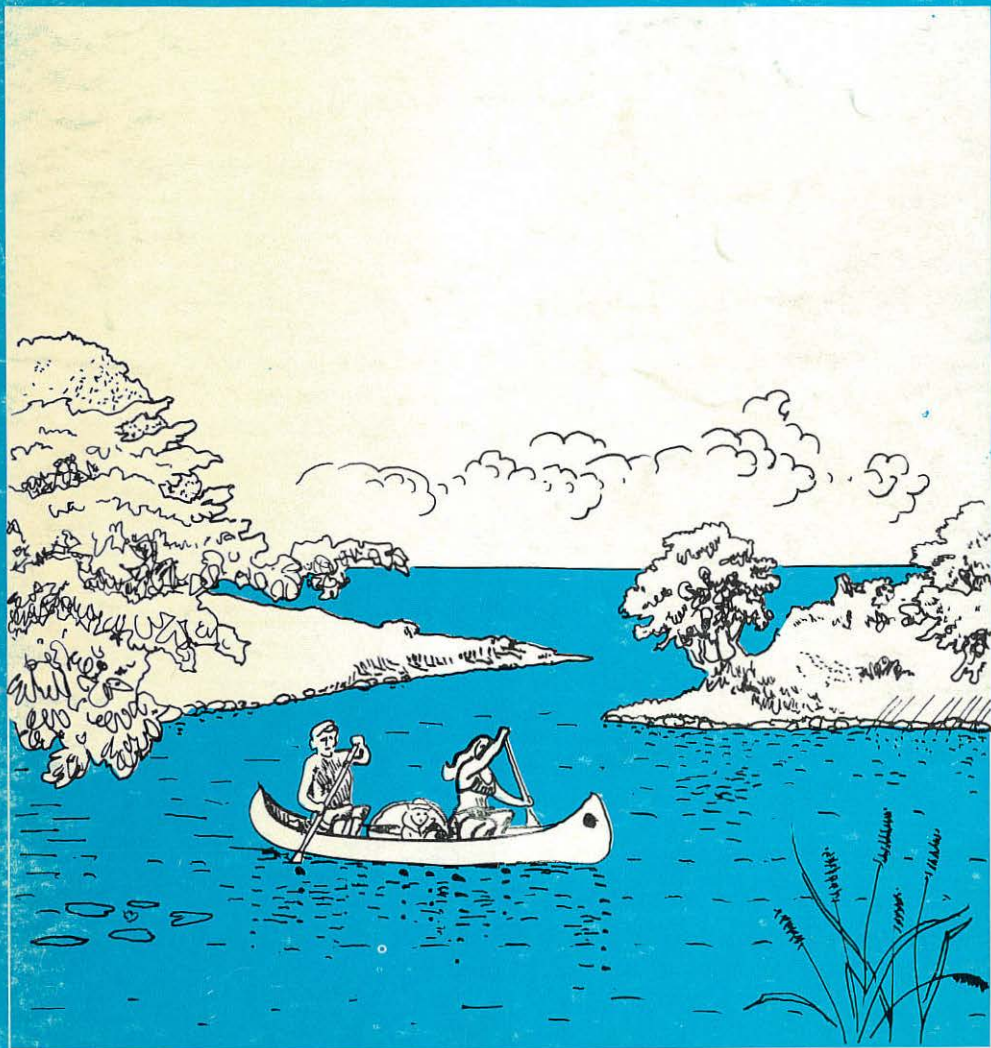
BRO ~ BYGGEREN



Nr. 2

Juli 1978

8. Årg.



BRO ~ BYGGEREN



Organ for Buskerud vegvesen

Redaktør:

Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:

Runar Bakke
Erik Lysenstøen
Hans Jacob Gisholt
Albert Skarstad
Oscar Løen

Utgiver og redaksjonens
adresse:

Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2
3000 Drammen

Opplag: 1200 ekspl.

Trykk: Trykk-Service A/S
Drammen

Tegninger Martha Dahl.

INNHold

Side

- 3 Red. har ordet
- 4 Avskjed med Nesje
- 8 UP med Brobyggeren
i baksetet
- 15 Soga om Svein Den
Store
- 24 Geoteknisk informa-
sjon
- 26 Arbeidsmiljøloven
reddet liv
- 27 Ny SU-sekretær
- 28 Erstatningssaker
- 29 Hørselsundersøk-
elsen
- 30 Vegmiljø i Lier
- 31 Lab.bygget offisielt
innviet
- 32 Info-møte på Gol
- 34 Veccupen
- 35 Retningsviseren
- 41 En godviljens mann
går fra borde
- 47 Våre medarbeidere

Baksidebildet er hentet fra festen de ansatte ved veg-
kontoret holdt for Nesje på Store Reistadden 15. juni.

Foto:
W.B.

REDAKTØREN



HAR
ORDET

Takk til Nesje

Vår kjære vegsjef, er når dette leses, gått over i pensjonistenes rekker, som det så smukt heter.

Ved Nesjes avgang er vegkontoret blitt en personlighet fattigere.

Mange rosende og vel fortjente ord er blitt Nesje til del denne tiden. Vi i redaksjonen vil på denne måte få takke for et utmerket og behagelig samarbeide gjennom flere år. Uten vegsjefens positive innstilling til informasjon, tror vi ikke at bedriftsavisen her i fylket hadde stått der den står i dag.

For oss i redaksjonen, og mange fler vil Nesje alltid stå fram som Svein Den Store.

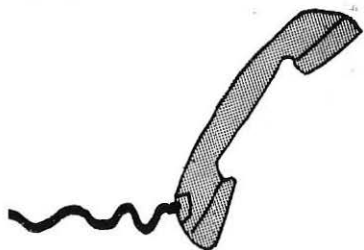
Vi er takknemlige for at vi i dagens samfunn har personer som ikke tar seg selv så høytidelig, og som har en så positiv innstilling til sine medmennesker som Nesje har.

Uten slike ville tilværelsen bli grå og ensformig.

Så vil vi til slutt igjen få takke for et godt og givende samarbeide, og ønske Nesje mange gode år fremover.

Vi vil i neste nr. av Brobyggeren komme med et spesialintervju med Nesje.

Han som kommer



- Hallo - er det Søfteland ?
- Ja, det er det.
- Ja, goddag, det er fra vegkontoret i Buskerud - det er Brobyggeren som ringer.
Vi ville bare ringe og gratulere med utnevnelsen som vegsjef i Buskerud.
- Takk for det. Så det er i orden nå da ?
- Joda, Brobyggeren kunne forsikre at nå var Olav J. Søfteland beskikket av Kongen i Statsråd til ny vegsjef i Buskerud.
Den nye vegsjefen er 40 år gammel, er gift og er fra Os nær Bergen.
Vi spurte først om han hadde noe særlig kjennskap til Buskerud, og han svarte at han gjennom sin tid i Vegdirektoratet hadde fått en del kunnskaper om sitt nye fylke.
På spørsmål om hobbyer sa han at han tidligere hadde vært aktiv orienteringsløper, og han kunne klassifiseres som ivrig friluftsmenneske. Søfteland sa til slutt i vår lille telefonsamtale at han gledet seg svært til å komme til Buskerud, og ta fatt på gjerningen som vegsjef.
Vi på vår side ønsker Søfteland hjertelig velkommen, og kan til slutt få føye til at den nye vegsjefen muligens er på plass i sjefsstolen allerede den 1. august.

Han som går

Et folk tar avskjed med sin høvding

Tekst: Tore Braaten - Foto: Willy Bakken

De ansatte ved vegkontoret spleiset torsdag 15.6.78 til fest på Store Reistad i Lier i anledning av at Svein Nesje nå går av som vegsjef.

Snaut hundre personer av ialt 115 deltok - det beste bevis på hovedpersonens posisjon blandt sine medarbeidere. Det ble ingen sorgtyngnet avskjed - Nesje har fortsatt oppgaver som venter og blir fra 1. juli å finne i sin pensjonisthule på vegkontoret.

Etter et måltid (kylling med karamellpudding til dessert) fulgte så hilsner fra arbeidsgiver, medarbeidere og naturligvis Vegdirektoratet.

Trygve Willumsen var vert og holdt kveldens hovedtale - Svein Nesjes 15 år som vegsjef hadde vært en rik tid for vegetaten i Buskerud fylke og en eventyrlig tid for alle som hadde fått lov til å arbeide sammen med ham.

Svein Nesje har fått gjennomført nær sagt det utrolige på alle felt av en vegsjefts virkeområde - for ikke å snakke om hvordan han med sin menneskelige natur hadde satt alt dette igang.

Willumsen glemte heller ikke fru Ruth - som med makens store aktivitet ofte måtte føle hans fravær hjemmefra.

Som takk fra medarbeidere på vegkontoret ble Nesje overrakt et trekkspill sammen med en adresse fra de glade givere.

Hedersgjesten kvitterte kontant med å dra opp en strofe på spillet og så raskt muligheten av å livnære seg som spillemann på lokalene rundt i fylket.

Runar Bakke tok for seg Svein Nesjes karriere i vegetaten - fra han begynte i vegvesenet i Buskerud i 1934 - en periode i vegvesenet i Akershus fylke fra 1955 - 1963 - før han overtok som vegsjef her i fylket.

I dag står han med i alt 44 år i vegvesenets tjeneste hvorav 36 år i Buskerud.

Bakke trakk fram Svein Nesjes menneskelige egenskaper - evne til å være sjef og leder uten å demonstrere det - og at han alltid hadde hatt en åpen dør og tid til overs for medarbeidere som hadde saker å drøfte.

Bakke overrakte så den tradisjonelle hilsen til tjenestemenn som går over i pensjonistenes rekke - tinnfat og diplom (ikke underskrevet av vegsjefen, men med vegsjefens røde lakksegl!)

Kåre Holestøl hilste fra kontorfunksjonærene og pekte på at vegsjefen ikke bare er en person, men en institusjon hvor vegsjefens myndighet innen de ulike ledd av embedets arbeidsområder er delegert til mange medarbeidere - dog er det slik at folk ute i bygdene oppfatter alt vegvesenet foretar seg som om det var vegsjefens verk.

Nesje hadde derfor ofte måttet tåle både hugg og slag med uvett.

Holestøl ønsket på vegne av medarbeidere Svein Nesje mange lykkelige år som pensjonist.

Teknisk direktør Arne Jacob Grotterød tok utgangspunkt i Svein Nesjes evne til å omsette vegbevilgningene i praktiske tiltak - enten i form av utbedringstiltak/nyanlegg for den kjørende trafikk - eller bygging av gang-/sykkelveger. Buskerud fylke har i Svein Nesjes tid fullt ut og vel så det greid å gjøre seg nytte av de bevilgede midler til riksvegformål - noe Nesje til tider har måttet tåle kritikk for, men med tiden har det vist seg å være riktig disponert.

Vegsjef Nesjes forhold til politikerne ble fremhevet som spesielt godt - Nesje oppnådde bl.a. i sin tid å få formann Weiberg - Aurdal i Stortingets samferdselskomité til å gå på hendene under et vegsjefmøte.

At Svein Nesje også alltid har hatt et usedvanlig godt forhold til publikum er vel kjent.

Arne J. Grotterød knyttet ellers sin hilsen til en medbragt kurv m/innhold.

I bunnen av kurven lå "Reguleringsplanen for motorveg Oslo - Drammen, parsell Drammen grense - Asker grense". Et verk på 2½ side i format A4 med kartbilag i målestokk 01=1:50000.

Om den linje det ble innstillet på sier Svein Nesje i utredningen som er datert Oslo, juni 1960:

"Forsåvidt løsningen på alle måter synes å være den beste må det kunne hevdes at den er den eneste brukbare".

Dokumentet la grunnlaget for Stortingets vedtak om bygging av denne vegstrekningen - vel den eneste motorvegstrekning planlagt med tape på kart i målestokk 01=1:50000.

Grotterød trakk av dette slutningen at Svein Nesje som menneske er planlegger.

Grotterød trakk så frem fra kurven en enerrot - pusset og satt på sokkel. Roten ble i sin tid overrakt Grotterød av Nesje etter en disputt de to hadde hatt om et problem i tilknytning til fremføringen av Drammensveien gjennom Bærum.

Grotterød fant roten med sine dristige linjer så inspirerende at den under motto "Planleggeren på vei" i fremtiden burde gå i arv fra vegplanlegger til vegplanlegger - og oppfordret Svein Nesje til å starte stafetten ved å la sitt navn risse på en sølvplate på rotens sokkel.

Fra Vegdirektoratet kunne så teknisk direktør Grotterød overrekke en blomst (Blomstrende kaktus) av den knivskarpe typen.

Svein Nesje fortalte at han i 1934 vel ferdig med den tekniske høyskolen i Trondheim gikk omkring i Oslo og solgte kjøleskap, (det fortelles at han fikk solgt 3 stk.) da han av en kamerat fikk tilbud om et fjorten dagers vikariat i vegvesenet i Buskerud fylke i daværende avdelingsingeniør Alvims ferie.

Nesje hadde ikke søkt, men fikk begynne allikevel.

Nesje så tilbake på sin vegsjeftid som en fantastisk periode, han hadde fått rik anledning til å nytte mulighetene - plangrunnlaget var i begynnelsen dårlig, men pengene kom, en var avhengig av å improvisere for å få det hele til å svive og gå. Det er nå fast dekke på alle riks- og fylkesveger i fylket, mange morsomme og interessante og utviklende pro-

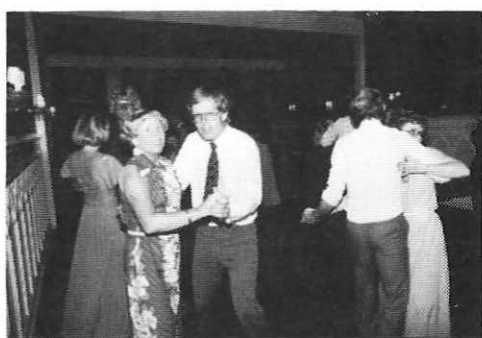
sjekter er satt i gang - retningslinjer for videre utbygging er trukket opp fram mot århundreskiftet.

Nesje var ikke så overbevist om at ettermannen kom til å få det så spennende som vegsjef som det hadde vært han forunt.

Vegkontorets husdiktter Inger Johanne Nielsen hadde forfattet en sang som forsamlingen ga til beste under middagen, utpå kvelden opplevet de tilstedeværende aftenens clou da gubben sjøl fremførte "Dreyfus-visa" og "Slaget på Elgeseter bro".

Nei, makan til vegsjef finnes ikke!





UP med Brobyggeren i baksetet

Tekst: Hans Jacob Gisholt

Foto: Willy Bakken



Mandag 19. juni kl. 12.00 svingte en bil av kjent merke og med en farge som ikke jeg ville ha valgt på min egen personbil, inn foran Tollbugata 2 i Drammen. Etter at vi hadde hilst på hverandre og berømmet det strålende sommerværet hoppet W. Bakken og jeg inn i baksetet.

I løpet av de neste 3 timene skulle vi få oppleve hvordan en av UP's sivile biler arbeidet. Vi befant oss nemlig i baksetet på en av disse. Ved rattet politibetjent Svein Enger, ved hans side politibetjent Kjell Rindal.

Jeg sa et par ord om UP-bilens anonymitet hva angår farven. Men her lyver det ytre.

Foruten 2 sivilkledde polititjenestemenn er kjøretøyet utstyrt med sambandsutstyr og sirener inkl. Kojaklampen som vanligvis står på gulvet i bilen. Ved bruk av sirenene plasseres imidlertid Kojaklampen først på taket.

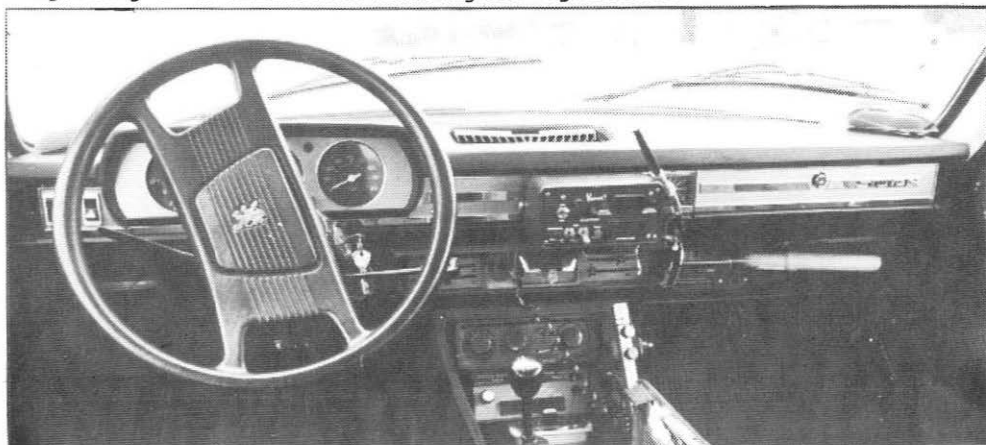
Dertil er kjøretøyet utstyrt med en gjennomsnittshastighetsmåler, altså ingen radar. Hastighetsmåleren er tilkoblet en liten computer, altså en regnemaskin som ikke gjør annet enn å anvende formelen for sammenhengen mellom veglengde, tid og hastighet.

UP-bilen måler tiden over en bestemt strekning som så gir resultatet direkte i km pr. time digitalt avlesbart. Fordelen (og det rettfærdige) er at det er gjennomsnittshastigheten over en lengre strekning som måles, ingen punkthastighet slik som radaren måler.

For å sjalte ut mulige feil er hastighetsmåleren slik utstyrt at UP selv kan måle egen kjørt strekning der de legger inn sikkerhet til den "forfulgte" fordel.

Fordelen ved å anvende gjennomsnittshastighetsmåleren er at etter å ha sjaltet inn denne kan UP legge seg langt bak bilen og la denne fortsette, før "jakten" opptas og målingen avsluttes.

At disse UP-bilene virkelig nyttes fullt ut er det ingen tvil om. 30 - 50 mil om dagen er mye, men nødvendig kjøring i trafikkovervåkningens tjeneste.



Apparatet som måler gjennomsnittshastigheten sees midt på dashbordet.

La meg først forsøke å referere hva som skjedde i løpet av de nevnte 3 timer for så tilslutt å trenge litt "dypere" ned i stoffet.

Vi kjørte først ut på motorvegen retning Oslo og la oss pent inn i trafikken som enhver annen gjennomsnittstrafikant.

En Mercedes har det litt travelt, uten at han på noen måte faller inn under kategorien uforsvarlig.

Han glir snart inn på vanlig plass. Trafikkbildet er rolig, ingen "utbrytere". En uniformert politimann på politimotorsykel passerer og vi får tydelig demonstrert UP bilers anonymitet.

Ved Sandvika snur vi igjen, samme veg tilbake, samme rolige trafikkbilde. Bomstasjonen passerer, og vi kjører over motorvegbrua og ned El8 i Kobbervikdalen.

Vi har så smått begynt å belage oss på en arbeidsløs dag.

Vi kjører ut av Drammen mot syd i 50-sonen da en rød mindre personbil passerer. Det første vi legger merke til er at begge skvettlappene bak mangler. I 70-sonen drar bilen kraftig ifra den jevne køen, og vi legger oss et stykke bak og hastighetsmåleren blir koblet inn. Nå er målingen av gjennomsnittshastigheten igang. Den røde bilen drar ifra og blir bare lenger og lenger borte i 70-sonen ut Kobbervikdalen. Så blir farten målt og den viser 90.4 km/time over en strekning på 1,45 km.

Så starter innhentingene som foregår presist, hurtig og kan skje ikke minst, trafiksikkert.

Opp med Kojaklampen, ut med stoppspaken og vi glir inntil vegkanten. Bilpapirene sjekkes, de er i orden.

Etter at Rindal har forklart den noe hurtige bilfører prinsippet for hastighetsmålingen og forelagt han fakta innrømmer han at han vet at det er farlig å kjøre for fort.

Men så skjedde det endel uventede ting som ifølge Enger og Rindal hører med til sjeldenhetene. Bilisten tok nemlig initiativet og kom med en rekke uttalelser som vel tildels nærmest kan karakteriseres som beskyldninger mot UP.

Vi skal ikke her komme nærmere inn på alle de synspunkter den unge mannen hadde i sakens anledning, men bare få konstatere at han dro videre med et forenklet forelegg i lomma.

Vi snudde og kjørte tilbake på motorvegen igjen i retning mot Oslo. Igjen et rolig trafikkbilde - inntil en rød Mazda stasjonsvogn med tydelig travelt preg drar forbi langt over fartsgrensen på 90 km. Hastighetsmåleren blir koblet inn og vi legger oss langt bak igjen. Mazdaen blir snart borte, den må kjøre fort.

Bilføreren har det travelt, 90 km fartsgrense blir ikke akseptert "der i gården". Enger drar på for å ta han igjen, speedometeret går opp i 150 - 160 km i timen, luka til soltaket åpnes, Kojaklampen kommer ut, sirenen settes på.

Gjennomsnittshastigheten var 131,7 km i timen over en distanse på 3045 meter. Bilføreren tok det tilsynelatende med ro nå og hadde ingen innvendinger eller motforestillinger mot sin forseelse.

Ikke før var vi igang igjen før en boble, med en yngre kar ved rattet og to damer som passasjerer hadde det mer enn travelt i motorvegens 80 km sone på parsellen Fusdal - Haga. Også hans hastighet lå langt over hastighetsgrensen. Etter gjennomsnittsmåling over 2,427 km var han heldig som fikk et forenklet forelegg. Også han tok det med fatning og hadde ingen innvendinger mot det forenklede forelegg.

Bilens sportsfelger, dekkdimensjoner og en kraftig motordur ga en indikasjon på at bilføreren "likte fart".



Politibetjent Rindal skriver her et forenklet forelegg.

Vi snur ved Slependen og setter igjen kurs mot Drammen. Rett ut for Bellevue Hotel har vi en eldre varevogn bak oss. Den er meget lett kjennbar ved sin rust- og kollisjons-skade. Idet den drar forbi oss blafrer et påklistret plastsidevindu kraftig imot oss.

En ung gutt ved rattet holder venstre kjørefelt hele tiden, ligger like bak forankjørende til disse endelig viker tilside, så påny tett inntil ny forankjørende.

Slik fortsetter det fra 80-sonen inn på motorvegens 90-sone, ja, hele tiden i venstre felt med en hastighet som ligger opp mot bilens maksimale yteevne.

Ikke bare er bilens tilstand antakelig i en svært så sørgelig forfatning, bilføreren kjører både for fort og opptrer uansvarlig ved sin nære avstand til forankjørende.

Etter endel vanskeligheter med å måle hastigheten fikk vi det til nedover Lierbakkene, gjennom tunnelen og videre mot bomstasjonen.

Han blir stoppet og vinket ut til siden før han rekker å betale bompenger. I denne skraphaugen av en bil hadde han holdt i gjennomsnitt 118,8 km i timen på de siste 2,27 km før bomstasjonen.



Det eneste som ikke er rusta på denne bilen er lufta i dekkene. Derfor ble doningen forlangt framvist for biltilsynet i Drammen.

forts. side 45.....

Soga om Svein Den Store



Jørund Skald fortel:

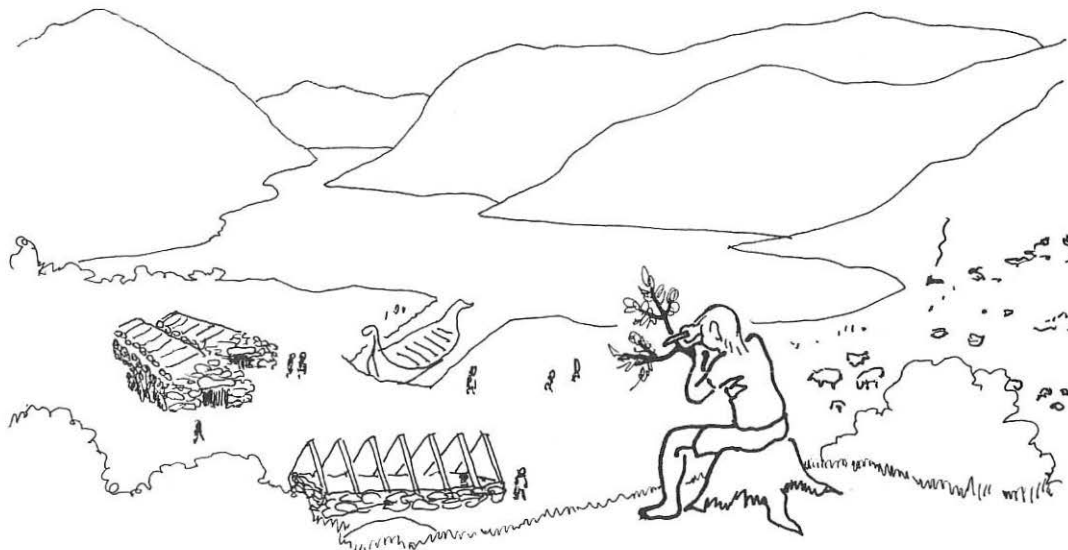
Jørund Skald vart ein mann kalla. Han heitte så av di han tykte så vel om å høyra seg sjølv tala. Og dette gjorde han, både i tide og utide, men mest i utide. Når det var rett ille med han og mælarhugen hoppa i adamsapalen sto han fram for alle og ga utor seg ei soge. I denne vart sagt det meste om dette og hint som hende kring i Buskrike, men ikkje vart alt sagt like vent. Mange var dei kjenslevare som ikkje alltid tykte Jørund Skald syntte rettferd i sogene sine. Mellom desse var eingong Albert Falkøye. Han var mellom dei som før skaldebolktida hadde høve til å sjå det som kvedast skulle. Då han denne dagen såg kva Jørund Skald hadde esla seg til å bera fram vart han gram i hug over slik urettvis framferd og kravde sogas gjort om eller at ho ikkje skulle berast fram for flokken. Såleis måtte Jørund Skald endra kvadet sitt og retta seg etter kva andre meinte han skulle kveda, og såvel han sjølv som skaldefridomen fekk ein hard støkk denne dagen.

Om Svein den store er dette sagt at han tykte vel om ferda-folket kring i Buskrike. Slik var det og med sveinane hans og titt og ofte heiv dei seg på gangaren sin og for i uvett kring i Buskrike. Mange var dei som tykte lite om dette, for sveinane fekk sylv for å nytta eigen hest på utferdene sine. Difor for dei som i villske når dei hadda sala opp og sopa inn sylv i sekkar, meir enn kongsmennene hadde gjeve lovnad om. Dette gjorde Svein og hovdingane lite med, men skreiv kringprent innomgards om at no måtte dei mest ferdasugne sveinane nytte andre hestar, jamvel om desse var meir kravstore på havre. Berre det at desse åt havre av andre sekkar. Harne var sveinane over handsaminga av dette, men lite anna kunne dei gjera enn å syta. Og slik vart det denne gongen óg og Runar Brattbakke var vel nøgd.

Svein den store tok til å eldast, og mykje ufred og strid hadde gjort han trøytt. Han såg seg difor om etter ein som kunne taka over i hovdingsete i gildehallen. Mange var dei som gråt over dette, Jørund Skald var mellom desse. Difor sto han fram på plassen og bar fram ei soge om Svein og livs-lagnaden hans.

Mange var dei som i gamle tider for i Vesterled. Kring fjordane og i bratte lia vart hustuftene oppsett. Dei braut nytt land, dreiv sauehald og krøtter og henta fisk på fjorden. Og dei laga ongar når dei hadde stunder til dette. Og det kunne saktens vera så når vetteren knuga bustadene og gjorde utelivet ondt å leva, medan fellen låg freistande varm i årestova.

Ein av dei som vart tillaga under desse tilhove fekk kristen-namnet Svein. Som småkar vart han lite påakta, men etterkvart som oppvoksteren gjekk framom syntet det seg at Vettlesvein hadde ymse føremoner som andre nett ikkje hadde, dess at han både med føtene og med kjeften tok seg fram overalt. Korkje brattur eller skrivar kunne stogga Svein når han hadde sett seg noko føre, og dette syntet seg titt og ofte medan han vaks opp.



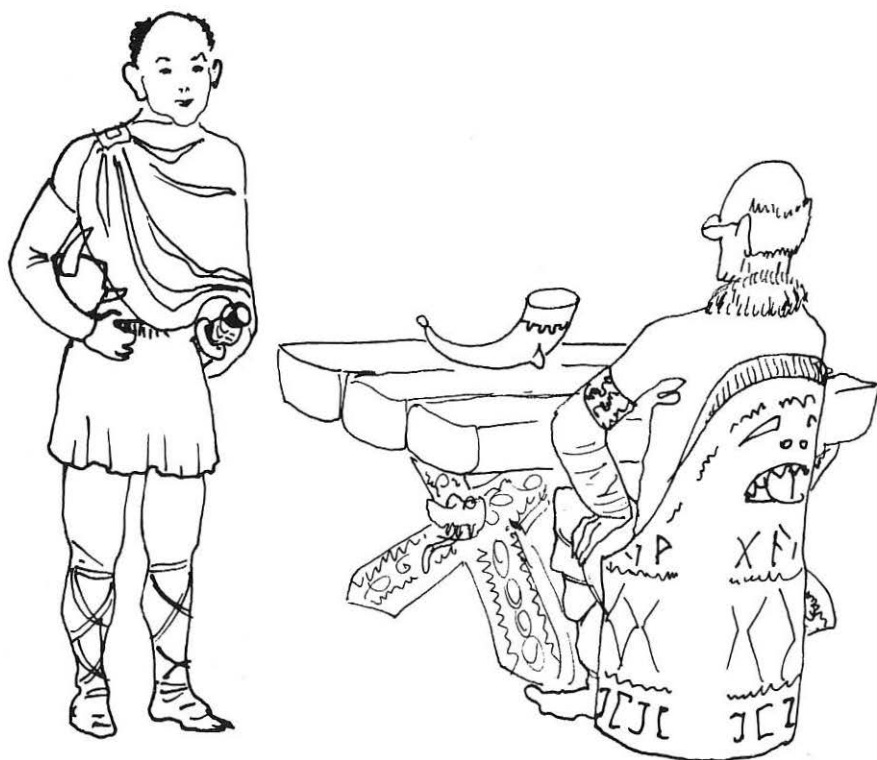
Frå handelsmennene som sumarstid sigla kring i fjordane og kaupte fisk og skinn hadde Svein høyrd gjete at nord i Trøndelagen låg eit læresetet der mannskunna om dette og hint vart gjeve ihuga menn. Slik hug til lære hadde Vetle-Svein titt kjend. Og ein sumardag for han med handelsskipet over nordhavet til denne staden som vart kalla Nidaros. Høgt i lyftingen sto Svein då dei ein solblank morgon seig inn fjorden mot kaupangen, og større kaupang hadde Svein aldri sett. Blank i augo og med bankande bringe gav han seg sjølv denne lovnaden at ikkje skulle han ødsle tida på kvinner og mjød men bu seg vel til framtida med å taka til seg alt dei boklærde kunne gjeva han.

Men åra i Nidaros gjekk og Svein som mange før han var titt og sjå i mjødhallane. Heller ikkje sa han nei kvar gong hopen ba han kveda nidvers. Og kvar gong det vart rasla med mynt ved langborda og det vart skipe terningspel fann dei Vetle-Svein midt i flokken. Men i terningspel syntte han liten dugleik og var titt brødlaus.

Etter fleire år i Nidaros vart han oppgjeven av vismennene. Ikkje såg dei seg rå med å banke meire vet i skallen hans, og han vart då utropa som veglærd. For ein veglærd var det i den tida rett å søkja teneste hos kongsmennene i Viken, som då sytte for vegstellet kring i Noreg. Rett nok skulle landet byggjast med veg, men ikkje med Svein si hjelp. Svein rei då til kongens mann i Buskrike og ba om å få tala

med Jarlen på Drammensgarden. Då han vart sleppt inn i gildehallen kvad Svein med djerv tunge

Herre Jarl,
Svein frå Vesterled er det som talar.
Over fjell frå Nidaros
fór eg til kongens menn i Viken
von eg hadde om å tena
vegfolks tarv i grisgreit land.
Stor æra vart eg synt
då dei meg over Skogen baud å ferda.
Såleis ber eg helsing fram frå kongens menn
om at større gjerning kunne eg gjera
mellom menn i Buskrike.



Då han vel hadde talt senka han hovudet i audmjuke og bidde på Jarlens svar.
Men Jarlen tykte vel om slik sending frå kongsgarden, og lot då Svein få sete i gildehallen. For si høviske framferd og sin djervskap fekk han åtnamnet den Framfusne.

Såleis vann Svein plass i veg Noreg, men i lange tider vart det holdt i løynd slik det gjekk til. Kvar gong kongsmennene vitja Drammensgarden for han helst til skogs, og ellers tykte han best om utelivet for ikkje å syne anletet sitt.

Med åra synte det seg at Svein den framfusne var ein dugandes kar og oppgåvene vart med dette større. Gløymd vart han og av dei kongsmennene som før hadde jaga han på dør.

Det hadde seg slik at vegen mellom Viken og Drammen vart heller skral med åra. Betre tråkk måtte skipast forat ikkje kongsmennene skulle rista isund matskreppene sine når dei for på gjesting til Buskrike. Svein den framfusne vart sett til å syta for dette, og i denne tida fekk han stallplass på sjølve kongsgarden. Her skikka han seg vel og då det år om anna vart spurd at jarlen i Buskrike tok til å eldast var det nett som om Svein fekk maur i buksebrokji der han satt ved langbordet i kongshallen.

Såleis gjekk det til at Vetle-Svein frå Vesterled, seinare kalla den framfusne, tok hovdingesete på Drammensgarden etter gamlejarlen.

På denne tida var det ikkje nett mange som holdt hus på garden. Større var hirden kring i Buskrike, mange var det der som bar sverd og krafse for sylv - og for Svein si skuld. Reint for mange menn å fø på, tykte Svein, og sende halvt hundre av dei heim til kjerringane sine. Ikkje gjekk dette utan skrik og hirden var nær ved å lyfta sverd mot herren sin. Kongsmennene frå Viken kom han då til hjelp, men ikkje vart det gløymd det han hadde gjort.

Svein var lite nøgd med namnet sitt - den Framfusne - der han sat ved bordenden i gildehallen. Lite sømeleg var det for ein som konge ville vera å bera slikt namn. Større ære og djervskap vart spurd om han tok eit meire høvisk namn. Han kalla då alle til seg i gildehallen og mælte med høg tunge:

"Ikkje lenger skal Svein den Framfusne vera fremste mann i flokken, men frå denne dag skal eg syne dykk større storskap. Med ein flokk skal vegstrid kjempast, men eg, som er dykkar leiar, skal bera namnet Svein den Store og vera konge i Buskrike".

Alle tykte vel om dette og synte stor truskap etter denne dagen.

Som det seg sømer ein konge ville Svein ha fleire kvinner og menn til garden. Når stor strid skulle kjempast måtte flokken veksa. Og han vaks.

For betre å kunne syne folk kva han meinte med vegstellet sitt fann han ut at tankane kunne setjast på prent. Mykje var det då om å gjera å sjå frametter i tida. Sør i landet budde ein god spåmann, visste Svein. Han blei henta til gards og vart sett øvst ved bordet attmed Svein. Han blei då vigsla til hovding og fekk namnet Olav planskipar. Om dagen sprang han utomhus og natterstider sat han attmed åreelden og freista få på prent det han trudde han hadde sett. Med tida såg Olav meir enn han kunne teikna og difor fekk han fleire menn med seg.

Lengst nord i landet hadde Svein den Store høyrd spurt ein mann som heitte Trygve. Han var sær sars god med kniven og nytta han helst til å spikke trerenner. Desse stappa han full med mose og nytta så dette i vegen forat vatnet skulle finna veg. Eit godt hovud måtte det vera på slik ein kar, tenkte Svein og baud han sete i gildehallen. Der vart han sett til hirdhovding og fekk namnet Trygve Driftar. Ved bordet fekk han den andre plassen attmed Svein Den Store.

Andre menn vart og bedne til gards, fekk hovdingenamn og plass attmed bordet. Mellom desse var Tor Nybyggjar som likte seg best der ingen før hadde gått, Brigt Vegvoktar som likte seg best der Tor før hadde gått og Eivind Hestekar som ikkje tykte om denne gåinga i det heile. Han sto for det meste.

Men det kom og menn til garden som sjølve fann seg plass ved bordet. Og helst så nære kongen som rå var. Ein slik mann var Runar Brattbakke. Han var ung og hadde kvass tunge og trivdest best innomhus. Det var helst her at og kvinnene heldt hus.

Såleis vart flokken kring Svein den store oveleg talrik. Sjølv visste han snart ikkje kor mange han hadde og titt hende det då at han mintest den tida då alt gjekk greitt føre seg, utan omsyn til Store-Karl Kvithår, Olav Bås og dei andre kongsmennene, eller Revedivisjoneni Viken eller Albert Falkøye eller alle kringprenta som vart framlagde. Og då gjorde Svein som han før hadde gjort, utan omsyn til all denne maktsjuken.

Men store menn gjer og store ting. Kjerringane kring i Buskrike ottast for ongene sine og kalla Svein den store heim til seg. Mykje klynk og trygling frå deira side gjorde Svein tagal og mjuk og overttydd om deira sak: Skjenelause kjøyregreier og blaute ferdafolk måtte skilja lag. Gull til dette hadde han ikkje, men han fann råd for dette og, midt under det store rådet på fylkesgarden steig han fram og kvad:



Arm er den som dag om anna
etter veg i uvisse må ferda.
Born og kvinner og anna blaut
helst tarv nytta eigne tråkk.
Gull krevst til slik ein strid -
smått det er om gull på garden -
Store-Karl er hard og kald
Stor ære fell på dette råd
om gull vert gjeve til striden.

Svein fekk gullet sitt og for heim. Lovnaden sin heldt han og såleis vart Svein den store kjerringfrende.

I ein annan strid miste Svein venene sine. Det var såleis stelt at gjennom Drammen rann ei diger å. På kvar side av denne åa budde det folk. Drammensfolk vart dei kalla. Over denne åa måtte alle som ikkje ville umake seg sjølve med å stogga i denne kaupangen. Medan tida gjekk kom folk frå Viken i hopetal til Drammen, og snøgt som rå var ville dei derifrå. Heller ikkje synte Drammensfolka stor glede

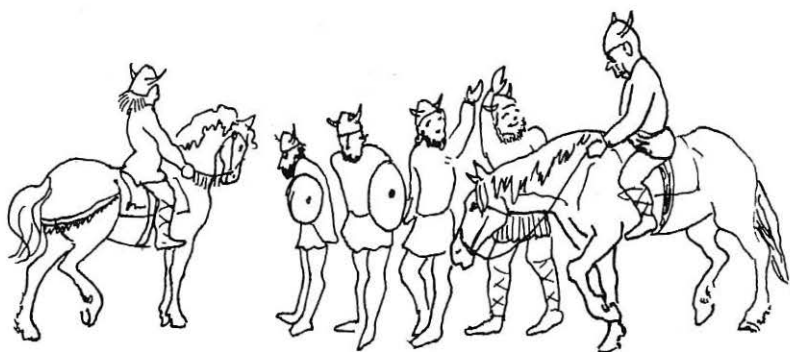
over å ha dei der, men dess fleire som kom dess seinare gjekk ferda, og jo seinare ferda gjekk jo meire eiter og galde vart gulpa opp av Drammensfolka over all denne fælsløgdomen frå Viken. Såleis vart det skipa ufred mellom landsmennog sverda hang laust i balgen. Då sto Svein Den Store fram på tingplassen og mekla fred mellom folka. Ei klopp ville han skipa til slik at dei frå Viken og dei frå Drammen skulle sleppa sjå til kvarandre. Såleis vart Drammenskloppa til. Mange hogg måtte Svein ta for dette, men ingen ga han banesår. Heller ikkje vart det ufred der i landet.

Mykje skal enno kvedast om Svein den store og gjerningane hans.

Eg, Jørund Skald, kjenner meg varm om bringa når eg får bera fram skaldekvad om Svein og livslagnaden hans. I mange år vil kvinner og menn ta sete kring åreelden og minnest glade og harde dagar i strid saman med ein stor konge.

Vegstriden er enno ikkje stridt til endes. Saman skal dei same som Nesje fødde rusta seg til nye strandhogg, men no under ein annan konge.

Slåss vidare frender i Buskrike, for no kjem Olav den Heilage.



MILJØUTVALGET

Skalden Jørund om valet rita,
men noko han løynde, som allmug skal vita:
Gardsfolka og drog dei gamle fram,
men nokon dei gløymde gje seddel i hand.

Når sanning skal seiast - so trur no eg
at dei og på garden la fjørpenne ned
medan sveinane hauka frå sal til sal:
"Hald dykk vakne godtfolk - snart er det val".

Men valet er over og strida til ende -
stikk sverdet i slira for no lyt me vende.
Slepearbeid er flokkanes dont
skal dette gå godt må ei blodet bli vondt.

Om Svein sine flokkar fylka seg
under same flagget - so trur no eg
at mykje avindsjuk - prent og slikt -
det fagna - og tingplassar vart deilt meir likt.

Om samarbeid rådde - frå hovding til træl
vart tingingar lette - og arbeid gjort vel.
Miljøtingmenn ha desse orda i minne:
Gjennom samarbeid er mangt å vinne.

"Skalde-knarpen"

Redaksjonen anser hermed utvekslingen av synspunkter
i forbindelse med AMU valget for avsluttet.

GRUNNdig informasjon

Tekst: T. Braaten

Foto: C. Solberg

GEOTEKNISKE UNDERSØKELSER

Mandag 5.6.78 inviterte oppsynsmann Cato Solberg og grunnboringsgjengen til treff ved det nye laboratoriebygget på Solbergmoen.

Overingeniør Korpberget fra Veglaboratoriet orienterte de vel 40 fremmøtte om klassiske geotekniske problemstillinger som setninger og ras, og om hvorledes systematiske og nøyaktige geotekniske undersøkelser er vesentlige før arbeider som består i graving i eller oppfylling på jordmasser settes i verk.

Overingeniør Korpberget understreket hvor viktig det er at slike undersøkelser startes i god tid før arbeidet skal utføres - markarbeid, laboratorieundersøkelser, vurdering, event. med kompletterende undersøkelser i marka tar sin tid før den endelige rapport kan legges fram.

For et middels stort oppdrag tar denne prosessen et halvt års tid.

Overingeniør Korpberget viste en lysbildeserie med tema "Hva kan skje dersom man ikke foretar grunnundersøkelser/følger rapportens anvisninger" - han kunne til og med vise en del eksempler fra Buskerud.

Overingeniør Korpberget sa at også Veglaboratoriet kan ta feil - da helst i sikker retning (overdimensjonering av tiltak - koster penger, men fører sjelden til skader) - men det har også hendt at Veglaboratoriet har foreskrevet utilstrekkelige tiltak (sparer penger i første omgang -

men det koster alltid meget å reparere skader). Han oppfordret brukerne til å lese rapportene med en kritisk sans - og at man ved tvil tok kontakt med Veglaboratoriet.

Ute var utstilt det utstyr vi i fylket har til rådighet der geotekniske undersøkelser skal foretas - utstyret ble dessuten vist i bruk av rutinerte karer i grunnboringsgjengen.

For de som fra tidligere ikke var kjente med de nye lokalene til distriktslaboratoriet var det til slutt en improvisert omvisning.

Fint tiltak-mer av denslags !

Olav Jensen og Knut Øren i arbeid på prosjektet rv. 7 Sokna - Ørgenvika med den nye bortraktoren -type AB 1.

Nesje hedret i SU



Hovedtillitsmann Albert Skarstad overrakte gave fra tjenestemennene i driften



Fra Samarbeidsutvalget får Nesje overrakt et drikkehorn i tinn, og fra folket ute får vegsjefen skrivesaker som er satt på en onyx plate.

Arbeidsmiljøloven reddet liv



Prikket linje ut fra ostelageret viser ostetyvens rute mot Valdres Folkemuseum. Merket X viser hvor Emanuel ga opp jakten for ikke å komme i konflikt med Arbeidsmiljøloven.

Sort pil ut fra Dampstrykkeriet viser ruten for påfølgende dag hvor Emanuel håpet å avskjære ostetyven. Alternativ sort-hvitt prikket pil er en alternativ rute av rent teoretisk interesse. Terrenget er her ulendt og kan neppe forseres uten dispensasjon fra Arbeidsmiljøloven, bemerker «Flåkløya Tidende».

«Miljølåven, det er fali låve det!», skriver tegneren Kjell Aukrust's losjerende, «Ludvig», til «Arbeidervern»s redaktør. Redaktøren har ikke hatt hjerte til å såre Ludvig's våre sjel ved byråkratisk påvisning av at han her gjør seg skyld i en misforståelse av hva det hele dreier seg om. Vi kan bare konstatere at «n'Ludvig» forsåvidt befinner seg i godt selskap. En rekke aviser har ut fra manglende innsikt i loven skrevet om hvor umulig det er å få samfunnet til å funksjonere etter at Arbeidsmiljøloven kom.

«Flåklupa Tidende» bringer således en dramatisk reportasje om hvordan en ostetyv unnslopp ved Slidre Dampysteri takket være arbeidsmiljøloven. Etter intens jakt på åtte timer og niogfemti minutter måtte meieriassistent Emanuel Deserados gi opp jakten på en farlig ostetyv som han nesten hadde kloa i.

At ostetyven smatt unna med en kartong mysuprim på tuber m/brun skrukork, skyldes ifølge avisen den nye arbeidsmiljøloven som ifølge paragraf 46

punkt 2, ikke tillater en arbeidstid over 9 timer i døgnet.

Hadde myndighetene gitt Emmanuel dispensasjon på noen minutter til, ville ostetyven idag sittet bak lås og slå, sier en forbannet meieribestyrer.

«Arbeidervern» har forelagt saken for direktør Odd Højdahl i Direktoratet for arbeidstilsynet som peker på at dette er et typisk eksempel på manglende innsikt i lovens bestemmelser. Hadde meieribestyreren lest loven ville han bemerket dens § 53 der det bl.a. heter at «arbeid som på grunn av naturhendinger, ulykkeshendinger eller andre uforutsette begivenheter må foretas for å avverge fare for eller skade på liv eller eiendom, kan foretas til enhver tid på døgnet og på søn- og helgedager».

«På den annen side kan en vel ikke se bort fra at denne manglende innsikt i loven i dette tilfelle kan ha reddet liv. Jeg tør knapt tenke på hva som ville ha skjedd med ostetyven om Deseprados hadde fått kloa i ham», føyer direktør Højdahl tenksomt til.

Ny sekretær i SU

Kontorassistent Anne-Karin Riise Jensen har nå overtatt jobben som sekretær i SU. Fra før har hun ansvaret for sekretærjobben i AMU. Begge utvalgene har således felles sekretær.

Vi ønsker den nye SU-sekretæren lykke til i den nye jobben.



Det er fortsatt "fali" å rygge

Av juridisk konsulent Tore Strand

Ifølge kravjournalen er det behandlet 51 saker. Herav var 35 krav mot vegvesenet angående riksvegene, 8 gjaldt fylkesveger, og vegvesenet hadde 8 krav mot andre, alle gjaldt riksveger. Av de sistnevnte ble forøvrig alle refundert oss med tilsammen kr 20 373.-. Riksvegene ble belastet med tilsammen kr 53 671.- i erstatninger, herav ble kr 31 484.- betalt etter avgjørelse av Vegdirektoratet eller domstolbehandling. For fylkesvegene utgjorde de 8 erstatninger kr 4 710.-, altså beskjedne beløp. 9 krav ble avslått angående riksveger.

Ryggeskader, som i 1976 utgjorde mer enn en tredjepart av erstatningene på riksvegene, utgjorde i 1977 vel en fjerdepart, eller kr 14 333.-.

Av samlede erstatninger på kr 58 381.- gjaldt kr 26 400.- sprengningsskader, hull i vegbanen m.v., mens bare kr 32 000.- var vårt ansvar for biler og maskiner. Selv om administrasjon av erstatningssakene ikke er med i dette tall, må det kunne sies at "forsikringspremien" for ansvaret er meget lav.

**Vi vil få ønske
alle
en god sommer**

Hørselsundersøkelsen fastslår :

Av verneleder Arve Aaby

Den endelige rapporten fra Vegdirektoratet om hørselsundersøkelsen og støymålingen som ble foretatt i Buskerud i 1976 foreligger nå.

Undersøkelsen har tidligere vært omtalt i Brobyggeren og vi gjengir her bare rapportens konklusjon:

"Resultater fra de utførte målingene viser:

- Betydelig støy ved eldre maskiner av type veghøvel og hjullaster.
- Ofte god reduksjon i støynivå for nyere maskiner (fra ca. 74 års modell).
- Støyen øker oftest betydelig med vinduer/dører åpne.
- Sterk støy utvendig rundt mange maskiner.
- Meget ugunstig støynivå i verksteder og ved knuseverk og fjellboring.



Hørselsvekkelse forårsaket av støy forekommer oftest hos ansatte som arbeider med boring/fjellarbeid.

Gruppen maskin og verksted følger tett etter, mens vedlikehold har relativt få forekommende tilfeller".

Vegmiljø i Lier

Våren er den tid i Lier da naturen eksploderer i overveldende prakt, med en fruktblomstring uten like, grønne åsider og like grønne åkre inniblant drivhusene. En kjøretur på den gamle E-18, Lierbakkene, nedover fra Utsikten er da ikke å forakte. Hele Lierdalen og Drammensfjorden viser seg i godvær fra sin beste side. Så over Husebysletta med gravhauger og gartnerier. Fra Amtmannsvingen og inn til Drammen har vi omsider også fått en ny fin veg som åpner for utsikt ut over fjorden, og med jernbanelinjen parallellt ved siden av. I sannhet natur med variasjoner. Men akk! Hvorfor ligger stein og leirmasser i uryddige formasjoner langs vegen? Hvor er sansen for vegmiljøet blitt av? Den må være konsentrert på den andre siden av bygrensen, for ved motorvegen kan man igjen fryde seg over grøntarealer og beplantninger. Litt av det samme kunne med fordel satses på vegområdene i Lier, mener

daglig trafikant.

Trafikkløp

Takket være en bevilgning fra SU kunne Bilklubben lørdag 27.5.78 invitere til trafikkløp for etatens ansatte med familie.

12 lag stilte til start og fikk prøve seg i en gåte-/orienteringsløype med innlagte prøver for kjøretøy, fører og passasjerer.

Vinnere ble Per A. Knudsen med familie - som således fikk første napp i det oppsatte vandrekrus. Og så var det mat og drikke etterpå.

Men det bør bli flere deltakere neste år.....

Laboratoriet offisielt innviet

Tekst/Foto: W.Bakken

Solberg Sentrallaboratorium ble offisielt innviet den 2. mai. Representanter fra Nedre Eiker kommune med ordfører Wiik i spissen, samt innbudte fra Vegdirektoratet, entreprenører, pressen og vegkontorets øverste ledelse var tilstede under åpningen.

Etter en enkel servering i vegsentralens spiserom med en påfølgende orientering om nyanlegget, kunne gjestene ta det nye bygget nærmere i øyesyn.

Laboratoriets daglige leder, avd.ing. Indseth guidet rundt og fortalte med stolthet i røsten om det nye laboratoriebygget.



Glimt fra omvisningen i det nye bygget.

INFO møte på Gol

Der var også: W.Bakken

Samarbeidsutvalget vil i år avholde to kontakt- og informasjonsmøter for tjenestemenn i driften. Det første av disse to møtene ble holdt på Gol den 8. mai.

Foruten et fulltallig samarbeidsutvalg var også fylkesvegstyret og fylkesrådmann Ragnar Christiansen, biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard, sekr. i HSU Arne Solhaug tilstede på møtet.

Ialt var 60 personer samlet på Gol Samfunnshus.

Formannen i SU Frithjof Indseth åpnet møtet med å orientere om Samarbeidsutvalget.

Han avsluttet sitt innlegg med å henstille til den enkelte om i større grad å bruke SU. Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard orienterte deretter om biltilsynet og om denne avdelings integrering i vegvesenet.

Ellers ble det gitt en orientering om de enkelte drifts-avdelingens planer, og da spesielt i de to aktuelle områdene, IV og V. De respektive avd.ledere sto for denne rede-gjørelsen.

Sekr. i HSU, førstekonsulent Arne Solhaug tok kort for seg Lunaasutvalgets innstilling som nå er ferdigbehandlet i dette utvalget. Han kom spesielt inn på organiseringen av verne- og miljøarbeid i vegvesenet.

Vegsjef Svein Nesje benyttet denne anledningen i samband med sin avgang som vegsjef, å takke for seg og for godt samarbeide gjennom årenes løp.

Både fylkesordfører Arvid Berglind, og fylkesrådmann Ragnar Christiansen holdt korte innlegg på møtet, og håpet på et konstruktivt samarbeide i årene framover.

Foruten de verbale innleggene ble det vist et par filmer, og det ble servert kaffe med nogo attåt.

Bildene viser deltagerne på møtet. I midten fylkesvegstyret, og t.v. fylkesrådmann Ragnar Christiansen.



Takk for oss

Rapport fra vår utsendte medarbeider i BuenosBerskaug.



Fra veg-cupen på Mar Del Berskaug

Telefoto NKL/SAS

BUSKERUD UTE AV VEGCUPEN

I år var det Buskerud sin tur til å arrangere vegcupens innledende runde. Akershus og Østfold sammen med vertsfylket skulle kjempe om retten til å delta i selve sluttspillet som i år arrangeres i Sogn og Fjordane fylke. I den første kampen kjempet Akershus og Østfold innbitt uten at noen mål ble scoret.

Den andre kampen gikk mellom Østfold og Buskerud. Etter en elegant bobb over egen keeper ledet plutselig Østfold 1 - 0. Spillet bølget deretter fram og tilbake, særlig på midtbanen.

Østfold la så på til 2 - 0, og ved et elegant forsøk på tilbakespill til egen keeper, var stillingen 2 - 1.

Ett nytt håp tentes så hos de 8 tilskuerne på stadion, men kort etter fastsatte Østfold sluttresultatet til 3 - 1.

I den siste kampen spilte Akershus og Buskerud uavgjort 0 - 0. Dermed er det bare å ønske Østfold lykke til videre i veg-cupen.

retningsviseren

Av avd.ing. Erik Lysenstøen.

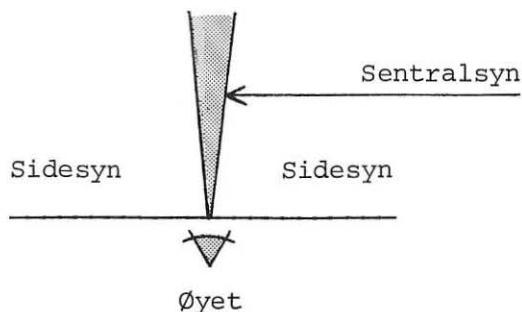
HVA ER BILKJØRING? (SE FORRIGE NR AV BROBYGGEREN, BILTILSYNETS SPALTE)

Vi skulle se litt nærmere på det å skaffe seg informasjon i trafikken.

Hvilke sanser bruker bilføreren for å skaffe seg informasjon? I første rekke bruker han synet. Forskerne hevder at over 90% av all informasjon en bilfører mottar får han gjennom synsansen. Resten av informasjonen får han gjennom hørselen og ved at han "føler det", dvs. han bruker den kinestetiske sans, statiske sans og hudsansen.

Siden synet er så avgjørende for innhenting av informasjon skal vi se litt nærmere på hvordan synet fungerer, og hvordan vi bør bruke øynene.

Vi har 2 former for syn, sentralsyn og sidesyn. I sentralsynet ser vi klart (kan lese, skrive osv.) Sentralsynet er konsentrert. Det dekker bare ca. 3 gr. av synsfeltet.



Sidesynet har en utstrekning på ca. 180 gr. I sidesynet ser vi ikke klart, men vi oppdager gjenstander (særlig de i bevegelse).

Altså: Vi oppdager i sidesyn og ser nøyere (gransker) med sentralsynet.

Ut fra hvordan synet fungerer og behovet for å skaffe seg informasjon, kan det settes opp noen enkle regler for hvordan en bilfører bør forholde seg, de såkalte 5 se-regler.

Se-regler:

1. Se langt frem

På landeveg: Svingete vei, så langt du kan se veien.
Rett strekning, flere hundrede meter.

I byen: Minst et kvartal.
I mørket, lenger enn billysene lyser opp
vegen.

Derved får du stø kurs i kjørebanelen og oppdager hindringer (trafikksituasjoner) i god tid.

2. Beveg blikket (beveg øynene)

Flytt blikket minst hvert annet sekund.

Se ofte i speil, dvs. korte blikk med 5 - 10 sek. mellomrom.

Se alltid i speil før fartsendring, plassendring og sving i vegkryss.

Se flere ganger (korte blikk) til hver side i vegkryss.

3. Ta overblikk

Resultatet av at regel 1 og 2 følges blir regel 3.

Du får et overblikk over hele trafikksituasjonen rundt deg og kan trekke de rette slutninger og utføre riktige handlinger i tide. Her kreves at du er forutseende, forstår den informasjon du får og vurderer hvordan situasjonen vil utvikle seg.

Blir trafikken komplisert, kjør ikke fortere enn at du likevel får tid til å skaffe deg overblikk.

4. Bli sett og forstått

Gjør hva du kan for at andre skal se deg og forstå hva du skal gjøre.

- a) Ikke kjør så fort når det er dårlig sikt at du overrasker andre.
- b) Bruk nærlys når bilen er i bevegelse så blir du lettere sett.
- c) Vær nøye med riktig plassering i kjørebanelen før vegkryss så andre forstår hvor du skal.
- d) Gi tegn i god tid (4 - 6 sek.) før du påbegynner svingmanøver (sving i kryss, skifte av plass i kjørebanelen).
- e) Ikke gjem deg bort bak store kjøretøyer (hold minst 3 sek. avstand).

5. Se alltid etter en utveg

Skulle du komme opp i en farlig situasjon, så bevar fatteningen. Se om det ikke er en mulighet til å svinge unna, hvis du ikke klarer å stanse.

NY HÅNDBOK FRA VEGDIREKTORATET

NR. 022 - OVERSIKT OVER HÅNDBØKER - 3. UTGAVE
(Ryggstiftet A4-format)

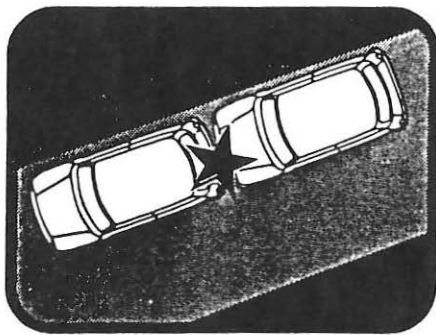
I denne 3. utgaven av oversikten har vi tatt med de håndbøker - retningslinjer, normaler, instruksjoner etc. som er kommet til siden forrige utgave - og utelatt endel uaktuelle publikasjoner. Ellers har vi beholdt samme inndelingen.

Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l. blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Håndboka kan fås ved henvendelse til adm.sekr. Aud Laurentz Tveit på vegkontoret.

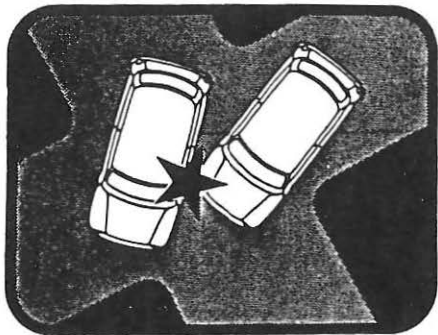
Så ofte skjer det

På kontakt- og informasjonsmøte for tjenestemennene i områdene IV og V på Gol den 8. mai 1978 hvor biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard orienterte om biltilsynet viste han også en statistikk over trafikkulykker som er utarbeidet av et forsikringsselskap. De tallene som ble oppgitt har sikkert interesse for flere: Hvilke typer ulykker skjer med biler på våre veier og hvor ofte?



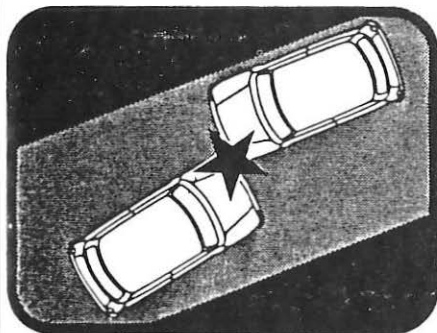
Hver halve time: Påkjørsel bakfra på rett veistrekning

Unødvendige ulykker, vil du si. Og du har helt rett. Hvert fjerde uhell er bulking bakfra. Fordi man holder for liten avstand til bilen foran. Til deg selv at slike smell vil ikke du bli involvert i. Hva du kan gjøre? Sørg for at luken til bilen foran er litt større enn det du tror er nødvendig. Husk at det ikke bare er snakk om bremselengde, men også reaksjonstid. Hvis du bruker 1/2 sekund på å reagere i 80 kilometers fart, er du kommet 11 meter lenger frem før du har fått foten på bremsepedalen.



Hvert 50. minutt: Kollisjon i vei- og gatekryss

Passering av et veikryss innebærer alltid en viss risiko. Når trafikker møtes fra 4 forskjellige retninger, kan det ofte oppstå fare. Men vi vil likevel påstå at de fleste av de over 11 000 årlige veikryss-uhellene kunne vært unngått. Trafikkreglene gir klar beskjed om hvordan du skal forholde deg — enten det gjelder forkjøringsvei, vikeplikt for trafik fra høyre eller aktsomhet overfor trafikk på mer beferdet vei. Kjenner du «rødt-lys-fantomet»? Du kan se ham daglig i bygatene. Han som har det så travelt med å komme til neste gatekryss at han setter liv og lemmer på spill, med suveren forakt for trafikklysene. E par fattige sekunder spart — og da har man strødd om seg med en rekke farlige situasjoner.

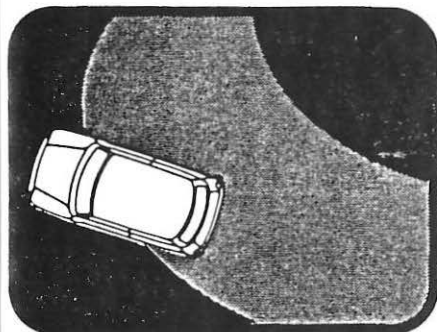


Hvert 40. minutt: Front mot front

For de fleste bilførere står en front-mot-front-kollisjon som en ond drøm, noe man leser om i avisen, men som neppe vil ramme en selv. Likevel skjer det nesten 15 000 slike kollisjoner årlig. En hvert fjerde minutt. Så det er all grunn til å være på vakt.

Og årsaken? Hva er det man bør passe seg for?

Først og fremst — farten. For stor fart etter forholdene har ført til mesteparten av disse ulykkene. Moralen er altså: Ta det med ro. Du kommer frem likevel. Vær spesielt oppmerksom ved forbikjøring. Slutt å ta sjanser. Sørg for at du har god oversikt over motgående trafikk før du kjører forbi.



Hver time: En utforkjøring

Også her er det **farten** som spiller hovedrollen. Det er jo visse fysiske lover man ikke bør sette seg opp mot — da går det galt. Selvfølgelig kan man skyldes på glatt veibane, uforutsette «vaskebrett» osv. Men egentlig er det **du selv** som bestemmer hvor godt veigrepet er — ved måten du kjører på.

Ny sjef på Kongsberg



Biltilsynet på Kongsberg har fått ny stasjonssjef etter Birger Brokhaug.

Den 1. juni tiltrådte Olaf P. Valeur stillingen som stasjonens leder.

Valeur er 35 år gammel og har 11 års tjeneste bak seg i biltilsynet.

Den siste tiden har han vært leder av stasjonen på Rjukan.

Vi ønsker Valeur velkommen til Buskerud og ønsker lykke til i den nye jobben.

Hvem er hvem LIMERICKS

*

En sleivkjefta skald som var fregnet -
skal tru han som lærer seg egnet ?
Etter hva vi har hørt
ble elevene kjørt
til av miljø- og grovprat de segnet

En flokk av de gule gardister
så rødt av å se pensjonister
til aksjon de gikk
så de stillinger fikk
mens andre sitt arbeide mister.

*

*

En entreprenør fra Svene
ba så pent, og han sa: "Kjære vene,
hvis ei jobben jeg får
til grunne jeg går -
og da går det fler sku jeg mene.

En hallingdøl av de største
var en av de aller første
som støpte lameller
i egen kjeller
ja - han var vel litt av en børste

*

*

Her i fylket det holdes et renn
for etatens kvinner og menn,
men noen var ville
og slett ikke snille
de ble "diska" hver eneste en

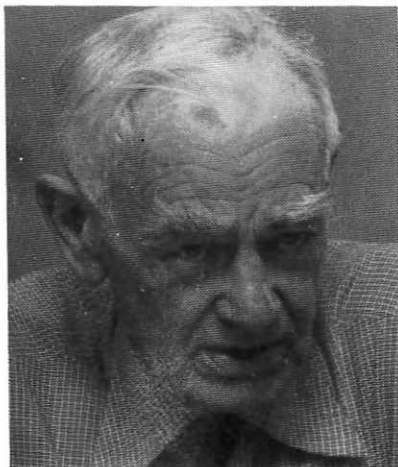
En gjeng fra et etatskontor
ga uttrykk for misnøye stor
de mente de heilt
var akterutseilt
av dem som i brakkane bor

*

"Skalde-knarpen"

En godviljens mann går fra borde

**Stasjonssjef Brokhaug slutter
etter 33 års tjeneste i
Biltilsynet**



Som nå vel kjent fratrådte Birger Brokhaug som stasjonssjef ved Biltilsynet på Kongsberg den 30. april 1978. En slik begivenhet kunne ikke "Brobyggeren" la passere uten videre og redaktøren og undertegnede troppet derfor opp på hans kontor noen dager forut for å "pumpe" ham litt nærmere om saker og ting. Elskverdig som alltid mottak han oss begge med den greie beskjed om at her var det bare "å pumpe vekk".

Om hans mer personlige forhold kan opplyses: Brokhaug er født ved Svelgfoss ovenfor Notodden den 19. januar 1912. Han forteller at han gjennomgikk middelskolen og gymnaset på Notodden og dit var det å bruke bena dengang. Om vinteren ble skiene tatt fram. Det var også her han traff hun som senere ble hans kone og rent instinktsmessig går vi ut fra at det da ble atskillig "godblunking" bak lærerens rygg.

Brokhaug tok eksamen ved Gøteborg Tekniska Institut i 1934 og han har også gjennomgått handelsskole og diverse tekniske kurs. I årene 1935 - 1945 innehadde han private stillinger, før krigen som salgssjef i bilforretning i Oslo, mens han under krigen var reiseinspektør i forsikringsbransjen. Under krigen var det på mange måter en fordel å kunne foreta legale reiser.

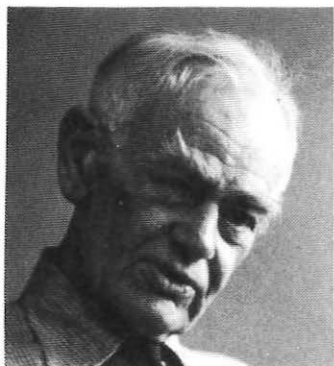
Inn i Biltilsynet - eller det bilsakkyndige som det het dengang - kom han i 1945. Han ble da av "Mil-Org" beordret som bilsakkyndig i Notodden og senere i 1946 overført til Rjukan. 15. mai 1948 overtok han så som bilsakkyndig i Kongsberg hvor han altså var hele tiden siden. Fra 1.1.1977 fikk han tittel av stasjonssjef.

"Bestyrte du ikke samtidig både Kongsberg og Rjukan?"

"Jo, det er riktig det", sier Brokhaug. "Opprinnelig var det bestemt at Rjukan-jobben bare skulle være midlertidig, men den midlertidigheten varte i hele 30 år. Jeg var 2 dager i uka på Rjukan, men det var ansatt kontordame fast der oppe slik at kontoret var betjent hele uka".

"Noe morsomt fra jobben"?

"Ja, du veit det hendte jo litt av hvert. Sånn i farten kan jeg huske en kar oppe fra en av sidedalene som skulle ta førerkort. Dessverre ble det stryk både 3 og 4 ganger og i sin fortvilelse ba han pent om han ikke kunne få kortet gjeldende bare for den lokale veg fram til riksvegen."



"Du skjønner, jeg kommer ikke til å kjøre andre veger, jeg", sa vedkommende. "Dessverre måtte vi skuffe ham dengang".

"Det har vel vært en stor utvikling i din periode?"

"Ja, det skal være sant og visst. Litt statistikk kan dere jo få i så måte. I 1948 hadde Kongsbergdistriktet ialt 1950 reg. kjøretøyer, mens det ved utgangen av 1977 var

kommet opp i 23000. I 1948 ble det avlagt 450 kjøreprøver mot 1400 i 1977".

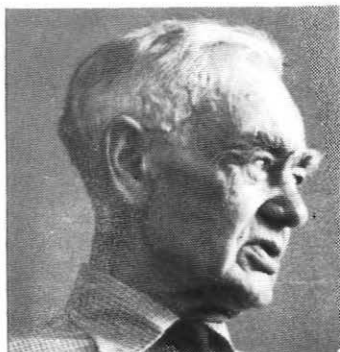
"Dere har ført en noe omflakkende tilværelse"?

"Ja, det har blitt å flytte noen ganger. I 1948 holdt vi til på Nytorget - 2. etasje. Senere flyttet vi til Kongsberg Dagblad. Begge steder var gata "tumbleplassen" vår. Så kom vi til "Tråkka" hvor vi fikk en forholdsvis stor tomt og bedre forhold. Jeg husker vi dengang fikk en bevilgning på kr 40 000.- fra Vegdirektoratet til utbygging av kontrollplassen. Det var uhørt dengang."

"Og så ble det Gomsrud tilslutt?"

"Ja, og Gudskjelov for det. Det er et bra sted som vi er svært fornøyd med. Jeg tror det ble gjort et heldig valg dengang".

"Bilkontrollen i Kongsberg står i evig takknemlighetsgjeld til vegsjef Nesje og hans medarbeidere. Uten deres vilje og innsats for å hjelpe oss hadde vi antakelig fremdeles bare hatt "utekontroll" hele året".

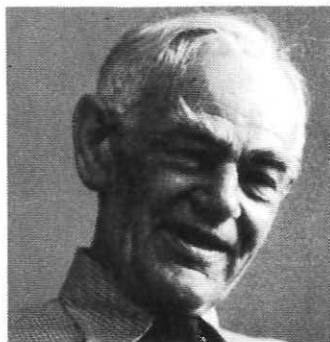


"Hva med farten på vegene?"

"Farten ja, det er og blir et problem. Stort sett er vel folk nokså flinke til å holde fornuftig fart samt å vise hensynsfullhet, men dessverre finnes det altfor mange uansvarlige bilister som ødelegger for alle de andre. Når det gjelder fartskontroll er jeg egentlig ikke tilhenger av overdreven kontroll på de såkalte "fine veger". Jeg mener at den i større utstrekning bør settes inn i tettbebyggelser og de mer uoversiktelige og virkelige farlige steder".

"Har du deltatt noe i foreningslivet?"

"Det har jeg også gjort. Jeg var i 18 år med i styret for Statens Bilsakkyndiges Forening, - herav de 10 siste år som formann. Var også redaktør av "D.M." (Diverse Mangler") i 13 år. Her foregikk både redigering, trykking og distribuering på kontoret, så det kan man vel kalle et typisk husorgan. Dessuten har jeg sittet som bystyrerepr. for Høyre i 2 perioder."



For oss fra vegkontoret er det særlig hyggelig å høre at Brokhaug uttaler sin takknemlighet mot vegvesenet som han takker for all hjelp og velvillig innstilling. Brokhaug snakker seg ellers varm om det gode samarbeid og forhold på hans eget kontor. Det er "team-work" i ordets beste

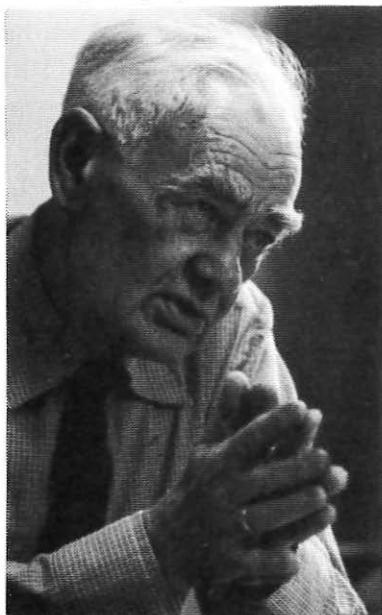
forstand og han er overbevist om at en slik arbeidsmåte gir de beste resultater. Vi for vår del våger å antyde at dette gode forhold i ikke liten grad skyldes sjefen selv.

"Hva med integreringen i vegvesenet og den nye biltilsyns-sjef?"

"Det er vanskelig å si noe på det nåværende tidspunkt - alt er jo så nytt ennå. Men det kan nok vise seg å bli fordelaktig med tiden. En positiv ting synes dog allerede å vise seg idet nyordningen synes å ha ført til mer ensartet behandling og praksis i saker og ting hele fylket sett under ett".

"Og så det uunngåelige spørsmål - pensjonisttilværelsen?"

"Det er ikke noe problem for meg. Jeg har mye ugjort vedr. mitt hus på Kongsberg hvor jeg har en tomt på 1½ mål. Og så har jeg hytta i Skjervedalen mellom Veggli og Tinn, med ei tomt på 3 mål. Hytta ja, sier Brokhaug og blir fjern i blikket, den ligger ved et vann hvor både røye og ørret vaker i herlige sommeraftener og hvor både orrhanebulder og det evige sus fra granskogen lyder. Her skal jeg riktig kose meg. Nei, - jeg har ingen bekymringer for pensjonisttilværelsen".



For oss gjenstår da bare å takke for hyggelig mottakelse og prat, for deilige kaker og god kaffe. "Brobyggeren" ønsker deg mange og gode "kosedager" i tiden som kommer. Måtte din fine og menneskelige opptreden være en spore for oss alle som opptrer på den offentlige arena.

Intervju: O. Rustand
Foto: W. Bakken

forts. fra side 14, UP med.....

Det var en blek ung mann som kom ut av "skraphaugen". Jeg skal ikke trette leserne ut med de mange detaljer som skjedde i den påfølgende 3/4-timen.

Etter kontroll hos biltilsynet i Drammen ble skiltene skrudd av, UP skrev en anmeldelse og beholdt førerkortet.

En livsfarlig bil hadde kjørt sine siste metere.

Det som på ny virket tragisk var at bilføreren øyensynlig ikke innså hvilket farlig redskap han håndterte. For han var det to ting som telte. Det ene var å skifte den styggeste skjermen, det andre var en nærmest bønn om å få betale en bot og så ferdig med det.

Vi tok farvel etter 3 lærerike timer. Vi hadde stiftet bekjentskap med to dyktige og sympatiske representanter for en utskjelt etat, og kunne konstatere at de hadde utført sin oppgave på en særdeles tilfredsstillende måte.

Jeg tror både du og jeg skal være glade for at vi har denne form for overvåking som har til oppgave å luke ut visse ulumskheter på våre veger.

De relativt få som bl.a. overskrider fartsgrensene kraftig vet dette og at de derved kan risikere å bli stoppet. Det var vel dette vi også opplevde. Kanskje var det typisk at samtlige som ble tatt da vi var med var yngre menn i 20-årene, kanskje var det typisk at de spente over hele registeret i måten å reagere på, nemlig fra en fullstendig resignasjon hvor all skyld innrømmes til den opposisjonelle type som ikke godtar noe som helst.

La det tilslutt være sagt at 3 av de fire bilene var røde. Rød er som kjent en aggressiv farge - ildfull og kraftig.

Konkurransen

Vi må bare beklage at den forrige konkurransen ikke ble noen suksess. Og det må vi selv ta skylda for. Oppgaven var tydeligvis alt for vanskelig.

Imidlertid, her er den riktige tegnfordelingen:

Ax - B2 - C2 - Dx - E1 - F2 - G2 - Hx.

Ingen av de innsendte løsningene var riktige. Av de som hadde flest riktig har vi trukket ut følgende vinnere:

1. pr. Egil Sandanbråten, Nesbyen
2. pr. Wiggo Foosnes, vegkontoret
3. pr. G. Bie Larsen, Biltilsynet, 2200 Kong-svinger

Disse vil få tilsendt sine pengelodd. Vi gratulerer.

Vi kommer tilbake neste gang med en ny kryssord.

LESERINNLEGG

LØNNSSTIGEKLATRING

En ny sport har etter hvert blitt mer og mer populær. Denne sporten går kort og greit ut på å nå høyest mulig på lønnsstigen ved hjelp av færrest mulig trinn.

Reglene for denne sportsgrenen er også greie, idet alt som ikke uttrykkelig er forbudt ved lov er tillatt. Kollegiale hensyn er en hemsko for deltagerne, og de som er plaget av slike følelser har små sjanser til å hevde seg.

Lønnsstigeclatring egner seg også som lagidrett, og vitsen er da å trykke andre lag ned og helst ut av stigen samtidig som eget lag avanserer ved hjelp av færrest mulige trinn. Hele laget spres på forskjellige trinn, og når noen lokkes

til å komme nedenfra trykker de automatisk hele laget opp-
over stigen. Forutsetningen for at laget skal avansere på
denne måten er at de som kommer nedenfra er registrert i
samme klubb. Andre som måtte forsøke seg, må laget derfor
forsøke å dytte ut av stigen, og helst ut av arenaen.

Sporten sliter sterkt på albuene, og i vegvesenet er det
sannsynlig at det stilles penger til disposisjon fra til-
delte velferdsmidler til anskaffelse av løse albuespisser.

Hilsen medklatrer

Våre medarbeidere

Vi ønsker følgende medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Ole Resell, tekniker, vegkontoret
Ole Karterud, oppsynsmannssass., anlegg, Ringerike
Reidun B. Bollingmo, hjelpearbeider, anlegg
Olaf Peter Valeur, stasjonssjef, biltilsynet Kongsberg

Vi gratulerer

50 ÅR

John Myrbråten	26.4.1978
Arne Ristvedt	2.6.1978
Nils Fønnebø	23.6.1978

60 ÅR

Rolf Hamremoen	8.5.1978
Magnus Fauske	15.5.1978
Olaf Hoff	30.5.1978
Steinar Andresen	16.7.1978



MOEN SIGURD
HORGEN
3300 HOKKSUND

