

Nr. 4 · Desember 1978 · 8. årg.

Brobyggeren



Julehilsen fra vegsjefen
Pensjonisttreff
Hallingkastet
Om isolasjonsplater
Arbeidsoppgaver i 79
Pensjonsordningen
Soge



Brøbyggeren



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: 1.300 eks.

Trykk: Trykk-service A/s, Drammen

Fotosats: Sportsforlaget A/s, Drammen

Tegninger: Martha Dahl

Kryssord: P.O. Klemsdal

Forsidebildet: Den nyåpnede parsellen
på E-18 syd for Drammen.
Foto: W. Bakken

INNHOLD:

Side	
3	Julehilsen fra vegsjefen
4	Vegvesenets oppgaver i 1979
7	POU
8	Etter bompengehevingen
9	Ny dekktype
11	Soga om Svein Den Store
13	Regummiering
16	Vernetjenesten orienterer
17	Om løfteredskap
18	E-18 gjennom Drammen
20	Trafikksikkerheten i fokus
21	Radiosambandet
23	Pensjonsordningen
24	Hallingkastet
26	Årets pensjonister
28	Lab.seksjonen informerer
29	Tomgangsdebatten
30	Varsellyset
31	Vegåpning på Ringerike
34	Kryssord
35	Kryssordløsningen
36	Personalia

Julehelsing frå vegsjefen

Eg ønskjer alle ved biltilsynet og vegvesenet i Buskerud, huslydane deira og alle vi har samarbeid med, ei riktig god og fredeleg jul og eit godt nytt år. Takk for arbeidsinnsatsen og samarbeidet i 1978.

For meg har 1978 vore eit spennandeår med overgang frå å vera driftssjef i Hordaland til vegsjef i Buskerud. Overgangen har vore mindre vanskeleg enn venta. Eg har fått mykje hjelp frå dei nye medarbeidarane mine. Mange takk for hjelpa.

Både biltilsynet og vegvesenet er ein spreidd og desentralisert organisasjon. Langt i frå alt kan styrast i detalj frå vegsjefkontoret. Vilåret for å fungera godt som organisasjon er at den enkelte er klar over sitt reelle ansvar og lever opp til dette. Som oftast er det den som står i fremste rekke der problemet oppstår, som best kan løysa problemet. Vi er førebudde på at det skal vera slik. Likevel må vi ha grunn for å vera glade over kor godt det går. Eg takkar for den måten den enkelte påtar seg arbeid og ansvar. Dette gjer det lettare å vera vegsjef.

Eg vonar likevel at eg skal få gjera mitt til at vegvesenet og biltilsynet kan utvikla seg vidare til ein betre og meir effektiv arbeidsplass. Dette bør skje ved oppmuntring til vidare ansvarskjensle, initiativ og innsats. Sjølv om vi ikkje har grunn til å skjemma oss sjølve, har vi mykje som kan gjerast betre.

Reduserte løyvingar i forhold til behovet gjer det ekstra vanskeleg for oss i åra som kjem. Behovet for å skjerpa oss er difor så absolutt til stades. Med ein felles innsats tvilar eg ikkje på at vi skal klara det. La meg i denne samanheng ønskja eit godt og framgangsrikt år for biltilsynet og vegvesenet i 1979.

Med helsing
Olav Søfteland



Vegvesenets oppgaver i 1979

Av driftssjef T. Willumsen

Buskerud vegvesen har for neste års aktivitet fått til disposisjon fra staten 162,3 mill. kroner. Dette er en økning på vel 8 mill. kroner i forhold til 1978. Ser vi på de enkelte virksomhetene, viser tallene at anleggsdriften tilsammen stikker avgårde med 93,1 mill. kroner (98 mill. kroner i 1978). Av dette skal det brukes 8,8 mill. kroner til utbedring av eksisterende veger. Til ombygging av veg til vegnormal-standard skal det benyttes 19,5 mill. kroner, og til omkjøringsveger og fjernveger 51,9 mill. kroner. Til gang- og sykkelveger og spesielle service- og miljøtiltak er det satt av 11 mill. kroner.

Videre er stillet til «disposisjon» 1,9 mill. kroner og bevilget 4,0 mill. kroner til økte eiendomsutgifter.

Til vedlikeholdet av riksveger er bevilget 60,4 mill. kroner (56,3 mill. kroner i 1978) hvorav ca. 19 mill. kroner er planlagt anvendt til fornyelse av asfalt- og oljegrusdekker.

Maskinavd. har for neste år til disposisjon 8,8 mill. kroner. Dette går til maskinanskaffelser.

Ser vi litt nærmere på de enkelte riksveg-anleggene så viser tallene flg.:

E 18 Akershus Gr. — Vestfold Gr.

Til parsellen Bangeløkka-Eik krysset er det bevilget 23,5 mill. kr. Beløpet vil medgå til dekning av merforbruk i 1978. Innen utgangen av 1978 vil arbeidene for det alt vesentlige være ferdige, og motorvegstrekingen Bangeløkka — Eik krysset være åpnet for trafikk. All gjennomgangstrafikk på E 18 Oslo—Sørlandet vil dermed kunne passere Drammen uten å berøre byens gatenett. Det kan i denne sammenheng opplyses at arbeidene på E 18 motorveg Akershus gr. — Vestfold gr. ble påbegynt i 1965, og vil foreløpig bli avsluttet i 1979. Når det gjelder den videre fremføring av vegen mot Vestfold gr., er det i dag uvisst å si

når den vil bli realisert.

E 76 Drammen—Telemark gr. Kongsberg tettsted.

E 76 Kongsberg X 8 — Veungsdalen.

Her er ført opp 4,3 mill. kr., og arbeidene gjennom Hasbergjtjern-dalen og videre sydover fra Metodistkirken vil fortsette oppover Rogstadbakken. En regner ikke med å komme frem til nåværende E 76 ved Kirkegårdsveien før i 1980.

Hønefoss tettsted.

Parsellen Veien—Ve—Ramsrud på omkjøringsvegen E 68/Rv. 7 ble åpnet for trafikk 3/11-78.

På strekingen Ve—Ringerike sykehus vil arbeidene bli fortsatt i

1978. Til dette har vi 9,6 mill. kr.

Øvrige anlegg.

Rv. 7	Til disp.:
Oml. ved Ørgenvika	2,0 mill. kr.
Gol V—Torpo	1,0 mill. kr.
Torpo V—Gulhagen	1,0 mill. kr.
Slåtto—Haugastøl	1,0 mill. kr.

Det er ennå noe uklart for de 3 første parsellers vedkommende, dersom omkjøringsvegen ved Torpo tettsted skulle bli bygd tidligere enn forantatt.

På strekningen Slåtto—Haugastøl er det ei mindre bru som skal bygges om. Ellers skal det gjøres en del forsterkninger av bærelag og vegdekke på enkelte strekninger.

Ny trasé Sokna—Ørgenvika.

Finansieringsplan for prosjektet er basert delvis på bompengefinansiering og delvis ordinære bevilgninger. Etter at prosjektet sist var oppe til vurdering, har en rekke forutsetninger endret seg, bl.a. kostnader og det trafikkmessige grunnlag. Før anlegget startes opp, forutsettes det derfor at det utarbeides en ny finansieringsplan for prosjektet samt at prosjektets lønnsomhet vurderes på nytt.

Gol V—Gulhagen og Slåtto—Haugastøl.

Bevilgningen forutsettes brukt til utbedring og forsterkningsarbeider. Oslo Lysverker skal gjennomføre kraftverksarbeider ved Torpo og har reist spørsmål om eventuell anvendelse av overskuddsmasser fra tunnelen. Det er planlagt omkjøringsveg forbi Torpo tettsted, men det er ikke forutsatt bygget i perioden 1978—81. Kostnaden anslås til ca.

10 mill. kr. Vegsjefen har reist spørsmål om bruk av denne veitrasé som tippområder for tunnelmassene og at den oppførte bevilgning brukes, til dette formål. Saken er fortsatt under behandling.

Rv. 8 Vestfold gr.—Geilo.

Til parsellen Hvittingfoss—Efteløt er det bevilget 5,35 mill. kr. Vi regner da med å få ferdig ombygget mesteparten av det gjenstående parti mellom Oljebjerget og Efteløt bru. Resterende arbeider forutsettes avsluttet i 1980. På strekningen Sevle—Gvammen har vi 0,22 mill. kr. til avsluttende arbeider på denne parsell.

Rv. 35 Vestfold gr.—Oppland gr.

Til parsellen Lerberg—Åmot er det satt av 0,7 mill. kr. Disse skal anvendes til endel forsterkningsarbeider.

Til parsellen Åmot—Vikersund skal anvendes 2 mill. kr. til fullføring av vegarm til Vikersund.



Vedlikeholdet har for 1979 60,4 mill. kr. til riksvegene

Rv. 37 Telemark gr.—Stengelsrud X8.

Fullføring av utbedring ved Buvann i november d.å. Det gjenstår ennå en kurve i samme område som bør utbedres. Det er mulig en slik utbedring kan utføres som «drifts-tiltak» for vedlikeholdsmidler.

Rv. 49 Gol—Oppland gr.

Til fortsatt utbedring av parsell Oppland gr.—Brautemo skal det brukes 2,0 mill. kr.

Rv. 165 Vestfold gr.—Akershus gr.

Strekningen Vestfold gr.—Akershus gr. Restbevilgning kr. 800.000 for restoppgjør, ny ferjekai Verket.

Rv. 280 Vikersund—Hamremoen.**Parsell Krøderen—Hamremoen.**

3 mill. kr. skal her brukes til fortsatte arbeider med utbedringer og forsterkninger.

Rv. 281 Sætre—Ugstad.

Strekningen Storsand—Husebybakken har 1,7 mill. kr. disponibelt til utbedring og ombygging av smale partier.

Rv. 282 Drammen—Bjørnstad.

Ved Amtmannssvingen er satt av 0,6 mill. kr. til fullføring av arbeidene der. Strekningen Dagslett—Bjørnstad som er under helombygging har til disposisjon 10 mill. kr., og arbeidene, som ble påbegynt i år, vil fortsette i området krysset Hyggenv. mot Katrineåsen og mot Dagslett. Terenget her er sterkt kuppert og har til dels vanskelige masser å arbeide med.

Rv. 283 Drammen—Hokksund.

Restarbeider på strekningen Loesmoen—Nøsteelv bru vil bli fullført. 0,5 mill. kr. har vi å rutte med her.



93,1 mill. kr. skal brukes på anlegg i 1979

Rv. 286 Skollenborg—Krekling.

Utbedrings / forsterkningsarbeider på strekningen Teigen—Skollenborg vil bli gjort for 1 mill. kr.

Rv. 287 Åmot—Pletan.

Utbedring/ombygging av strekningen Nerstad—Prestfoss. Fortsatte arbeider for disponible midler, 7,5 mill. kr.

Rv. 288 Hagafoss—Sogn og Fjord gr.

Strekningen Hagafoss—Håkonset, parsell Hol sentrum 1,0 mill. kr. Dette vil medgå til grunnerstatning for neste byggetrinn.

Strekning 2 Håkonset—Vierbotnvatn

Arbeidene har hittil pågått på strekningen Einset—Kalken for distriktsutbyggingsmidler (stat/fylke). For de bevilgede riksvegsmidler i 1979—3 mill. kr., vil arbeidene foregå på strekningen Einset—Sveingardsbotn på partier der den nåværende veg er dårligst.

Til dekning av økte eiendoms-
utgifter er satt av 4,0 mill. kr. Videre er
stillet til «disposisjon» 1,9 mill. kr.

Til spesielle trafikksikkerhets- og
miljøtiltak har vi til disposisjon
13 mill. kr. Midlene vil bli brukt til
bygging av gang/sykkelveger, under/
overganger for fotgjengere, buss-
lommer, utbedring av vegkryss,
rasteplasser. Videre kan vi bruke
1,0 mill. kr. til støydependende tiltak
(f.eks. støyskjermer).

Fylkesveger.

Her kan nevnes at arbeider vil bli
igangsatt med ombygging av to
relativt store bruer: Stærnes bru over
Lågen i Rollag og Eikernsund bru i
Ø. Eiker, hver til en kostnad på
4—5 mill. kr.

Ellers er det stort behov for
forsterkning av ca. 30% av fylkesveg-
nettet (nedre del av fylket).



Til nytt materiell har mask.avd. 8,8 mill. kr. til
disposisjon i 1979

POU

Av adm.sjef Runar Bakke

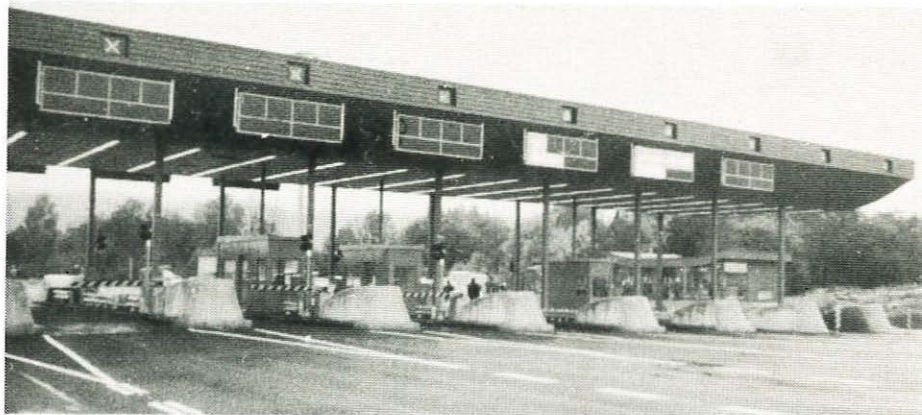
Vegvesenet begynner etterhvert å
få en sann flora av forkortelser. NVP,
LTP, AMU, SU begynner vi etterhvert
å bli kjent med. Overskriften viser et
nytt tilskudd, POU. For ikke å spenne
folk på pinebenken — POU står for
Personal- og Organisasjons Under-
søkelse.

De fleste fylkene har begynt med
dette og vi har om ikke tatt de første
famlende skritt, så ihvertfall bestemt
oss for å begynne å gå.

Samarbeidsutvalget vedtok i møte
25. september 1978 at vi skulle sette
dette arbeidet i gang. Samarbeids-
utvalget er styringsorgan for pro-
sjektet. For å kunne få konkrete
resultater har SU valgt i første
omgang at undersøkelsen skal
omfatte vegkontoret. Den øvrige del
av virksomheten vil imidlertid bli dratt
med etterhvert slik at hele vegvesenet
i Buskerud blir med.

Det er mange grunner til en slik
PO-undersøkelse. Uten å gå i dybden
vil vi peke på enkelte stikkord:
Fordeling av arbeidsoppgaver, for-
holdet mellom ansatte og vår felles
organisasjon, organisering av virk-
somheten, avdekking av interne
problemer o.s.v. Når arbeidet
begynner, regner vi med å komme
med en mer utførlig informasjon om
POU.





Etter bompengehevingen:

Trafikken har økt på gamle E-18

Av daglig trafikant T. Willumsen

Som våre lesere sikkert kjenner til ble takstene på bomstasjonen hevet fra kr 3,- til kr 4,- den 3. januar d.å. En del kritiske røster hevdet den gang at dette ville føre til økt trafikk på den gamle E-18. Dette ble imidlertid tilbakevist av Motorvegfinans, som hevdet at denne ene krona ikke ville spille noen rolle. Nå kan denne kroneøkningen snart feire ettårsjubileum, og vi vil i den anledning få legge følgende fakta på bordet:

I november måned i 1977 ble det foretatt en trafikktelling på strekningen Kirkelinna—Husebysletta. Ved en tilsvarende telling samme måned i år, viser tallene en økning i døgnetrafikken på 7 1/2%.

Den gjennomsnittlige økning av biltrafikken på landsbasis er på 2%. Det vil med andre ord si en ekstra økning av trafikken på 5 1/2% på gamle E-18.

Vi hartil slutt lyst til å sitere hva tidligere vegsjef Nesje sa den gang det ble diskutert om det skulle være 3 eller 4 kroner:

«2 turer å kr 3,- er tilsammen kr 5,-
2 turer å kr 4,- er tilsammen kr 10,-»
Og det synes som om han hadde rett i det Nesje — ihvertfall nesten.



I noe over 2 år har bilistene betalt 3 kr. Nå koster det 4 kr. å passere bommen.

Nytt dekke lagt i Buskerud for første gang:

Synes å kunne motvirke vannplaning

Av avd.ingeniør Johan Wenner

Den 29. august i år blir det lagt en for oss ny dekketype på rv. 284 ved Nadtvedt camping i Modum.

Dekketypen kalles i Sverige «Asfaltemulsjonsbetong, åpen type», og etter hva vi har fått opplyst, har den der i enkelte tilfeller blitt anvendt på vegger med opp mot 5.000 Ådt.

Strekningen som er lagt i Buskerud, er bare ca. 700 meter og må anses som en beskjeden prøve. Dekketypen har såvidt jeg vet ikke fått noen norsk betegnelse, men er altså en kald, verksblandet drenasfalt på emulsjonsbasis.

Hva er så asfaltemulsjon? For å få bindemidlet tilstrekkelig mykt til at det kan bearbeides i blandeverk, og senere under utlegging og valsing brukes alltid oppvarming i større eller mindre grad. Dessuten kan det i tillegg brukes løsningsmidler som nafta, white spirit, parafin m.v., slik at blanding og utlegging kan foregå uten tørking og oppvarming av steinmaterialene. I asfaltemulsjonen er disse løsningsmidlene erstattet med vann som blandes i bindemiddelet ved hjelp av emulgatorer i en spesiell prosess. Asfaltemulsjonene ble lansert allerede i begynnelsen av dette århundre, men disse var aujonske og reagerte ikke kjemisk med våre overveiende sure steinmaterialer. En var derfor avhengig av pent vær for å få tørket ut vannet av emulsjonen, og en regnskur kunne vaske ut et nylagt vegdekke fordi vedheftingen var svak.

I 50-årene ble den katjonske emulsjonen lansert og løste endel av de nevnte problemer. Den reagerte kjemisk med sure steinmaterialer og gir en rask brytning og god vedhefting uavhengig av pent vær. Emulsjonene har likevel ikke til nå hatt noen stor anvendelse som bindemiddel. Årsaken er vel i første rekke at andre typer bindemidler har vært godt innarbeidet. De har stort sett gitt sikre og gode resultater, mens man har vært på en noe usikker grunn ved bruk av emulsjoner. Imidlertid har de senere års forskning og forsøk gitt oss bedre emulsjoner og sikrere arbeidsrecepter samtidig som de stadig økende krav til ressursparing og arbeidsmiljø slår gunstig ut på emulsjonene. Det kan nevnes følgende:

- 1 Vann er billig som tynningsmiddel, og de vanlige løsningsmidlene kan med fordel anvendes til andre formål.
- 2 Emulsjonen avgir mindre skadelige damper og virker ikke irriterende på slimhinner.
- 3 Den tilsettes ikke aminer ved blandeverket.
- 4 Den har lav arbeidstemperatur (Maks. 60 gr. C.)
- 5 Den avgir ikke ildsfarlige gasser før den maksimale arbeidstemperatur er betydelig overskredet. Blandingen av massen foregikk i Woldstad grustak på vårt vanlige Oredson oljegrusverk som tidligere hadde blandet asfaltløsningsgrus og oljegrus. Det var ikke nødvendig med

endringer av utstyret bortsett fra at dysebjelken ble forflyttet til midt på blandekassen slik at blandetiden ble redusert til omlag halvparten av det som brukes ved f.eks. blanding av oljegrus. Av hensyn til oljemålerens kapasitet ble likevel verket innstilt på bare 70 tonn pr. time. Dette er litt lavere enn det verket blir kjørt på ved blanding av asfaltløsningsgrus (Alg). Steinmaterialene som ble anvendt besto av 50 % 4—8 mm og 50 % 8—18 mm. Emulsjonen ble tilsatt med 6 %. Da denne emulsjonen inneholdt 33 % vann skulle det tilsi at det endelige bindemiddelinnholdet i vegdekket skulle bli ca. 4,0 %.

Utleggingen foregikk med vår egen Blaw Knox asfaltutlegger, og det viste seg absolutt påkrevet med oppvarming av skriden. Vegdekket ble omgående valset og avstrødd med et tynt lag tørr sand for å hindre legging med derav følgende steinsprut. Dekket gir et solid inntrykk og er godt å kjøre på. Overflaten har forholdsvis grov struktur og vil antagelig etterhvert som den svarte asfalthinne på overflaten blir avslitt gi gode lys-tekniske egenskaper. Jeg har ennå

ikke vært på stedet i regnvær, men om man tømmer en bøtte vann på dekket forsvinner vannet omgående. Dette skulle tyde på at det i sterk grad motvirker vannplaning. Det er selvfølgelig et åpent spørsmål hvor lenge dekket fungerer på denne måten, og en kan også spørre hvordan vekslende snøsmelting og frost vil virke på et så åpent materiale. Værforholdene denne dagen var gode, slik at vi ikke fikk noen erfaring i hvordan denne massetypen fungerer under blanding og utlegging i regnvær. Steinmaterialene var også nesten uten fuktighet, og vi fikk derfor heller ikke prøvet hvordan blandedprosessen fungerer når steinmaterialene er våte. Det hevdes imidlertid at både blanding, transport og utlegging kan finne sted under moderat nedbør såfremt lastebilene anvender presenning. Kostnadmessig er dekketypen antagelig 10—15 % dyrere enn asfaltløsningsgrus og kan som denne heller ikke lagres. Forskjellen ligger i muligheten for bruk på veger med forholdsvis stor årsdøgntrafikk.



Her legges det nye dekket på rv. 284 ved Natvedt Camping.

Soga om Svein Den Store



Jørund Skald fortel:

Jørund Skald gjekk stilt fram denne sumaren, og hausten med gjekk utan at det var skaldelét i han. Det var meire enn ei årsak til dette.

Det eine var at ein mann kalla Skaldeknapen frå mørke kroa hadde bore fram niding om dette og hint, og ikkje ville Jørund Skald kvede mot han om ikkje Skaldeknapen sto ope fram med kunsten sin. Dette gjorde Skaldeknapen ikkje, og lite tjenskap synte han med dette.

Det andre var at Jørund Skald med å teie synte sorg over at Svein den Store ikkje lenger ville vera konge i Buskrike, og til sist, ville han sjå korleis den nye kongen tedde seg frå høgsetet i gildehallen på Drammensgarden før han på ny bad om å få bera fram kvad.

Den nye kongen heitte Olav den Heilage.

Som Svein den Store kom han frå vest i riket, og som det seg sømer ein konge, tok han kongsnamn etter eige ry og den kongslagnad han sjølv ynskte seg. For opp mot Svein synte han heilag framferd mot kongsmennene i Viken og høvisk vørnad for kringprent og anna som før vart styggdom kalla og helst nytta som varme på årelden.

Gamlekongen la sverd og brynje på golvet tidleg denne sumaren, og før nykongen kom, stod det opp til Trygve Driftar å leiegardsfolk og hird i strid. Dette likte Trygve lite, og han jaga heile hirden heim og ba dei halde seg der til neste fullmåne. Såleis fekk han mindre å syte for som sette konge.

Alle tok no til å vente på Olav den Heilage. Trygve Driftar ikkje minst. Sveinar med stallbundne hestar og

lite havre tok så smått til å kvessa sverd på denne tida, og dette tykte Trygve var plagsamt.

Så ein dag vart Kongens Drammensferd spurd, og gardsfolka budde seg til å taka imot han slik ein tek imot ein mann av høg byrd.

Og Olav den Heilage kom
Ikkje med kongsfølje,
men åleine
Ikkje til hest, men berrføtt
til fots

Ikkje med kappa og sverd,
men med kvasst blikk.

Medan Svein var stor jamvel i utsjånad som i ordbruk, var Olav heller småvokst og fåmælt.

Kviskringgjekk mellom gardsfolka, korleis skulle denne kongen kunne temjavillskapen hjå gardsfolk og hird i Buskrike?

Kva gjer så ein konge som møter sine menn og kvinner fyrste gongen? Jau, det kan vera ymse slag. Så óg med denne. Olav den Heilage hissa ikkje til strid med å kalla saman til allting. Utifrå klok tanke fór han åleine

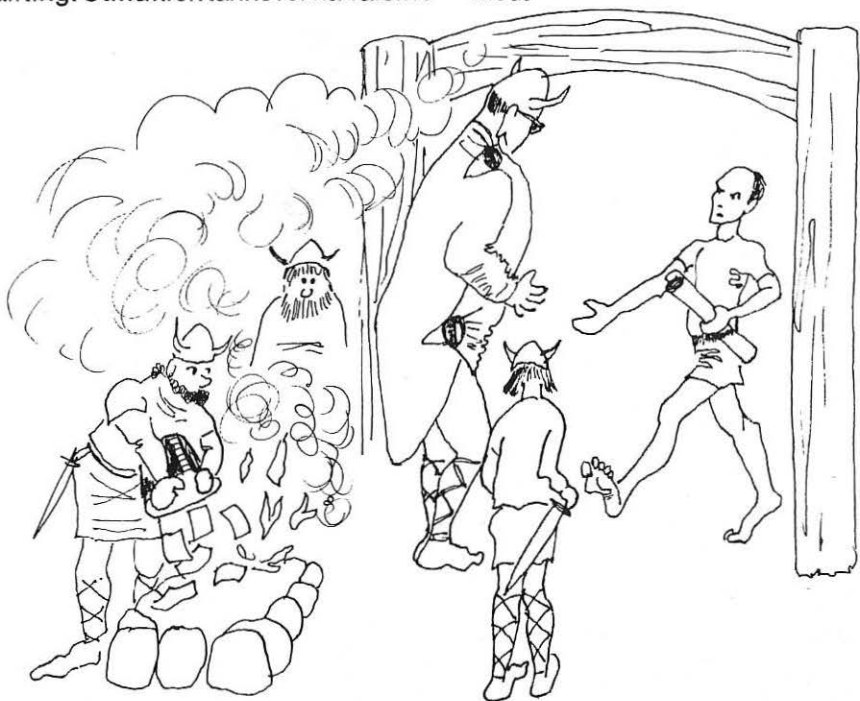
ikring andlet til andlet for å treffa folk sjølv. Difor vart han lite påakta på garden fyrste tida, og livet gjekk snart som før. Men vel attende frå kringferda si kalla han hovdingane saman til ting, og dette gjorde han sidan både titt og ofte. Hovdingmøte vart desse tinga kalla, og her vart avgjerdene tatt som skulle takast, og det omsnakkast som skulle omsnakkast.

Med klar tanke og kvass tunge tok han såleis til å leia folket sitt, og utpå hausten kom fyrste stridsropet: Pengestellet må bringast i orden.

Då rapte Kjell Runar og ba om meire gull til Drammensholet sitt.

Olav den Heilage fór ikkje i utide med smil om munn. Men om det var dette som gjorde at Stokk-Alf og kvinnene hans måtte stogge jolegildet skal vera usagt. Visst var det at den vona dei hadde om å samla gardsfolk til mjødsup og jolespringar brast med ein smell.

Men jol blei det likevel, det året med.



Et dekk blir født på ny

Rep.: W. Bakken

Regummierte, eller nye dekk til bilen? Dette er vel et spørsmål vi som bileiere har stått overfor når vi skal kjøpe nye dekk. Ofte faller nok valget ut til fordel for nye dekk, da vi har en følelse av at enkelte er noe skeptiske overfor regummierte dekk.

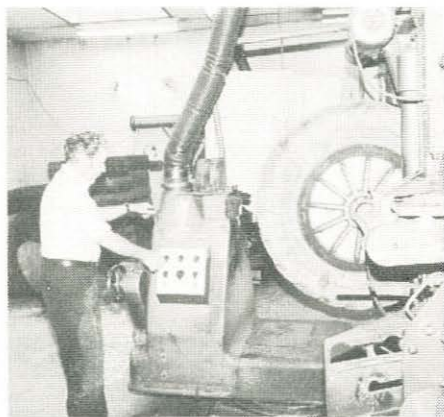
Vi tror flere av våre lesere kan være interessert i å vite hvordan et dekk blir regummiert, og Brobyggen har derfor besøkt et av byens ledende bilgummifirmaer, nemlig Thoresen & Enger for å se litt nærmere hvordan et dekk blir «født på ny».

Utgangspunkt for regummierting er en feilfri dekkstamme. Selv om et bildekk utsettes for store belastninger under dets levetid, viser det seg ofte at dekkets stamme ikke er påført skader av fundamental art. Disse dekkstammer er grunnlaget for enhver regummierting.

Imidlertid kreves det en god kontroll for å finne fram til disse uskadete stammer, og få silt ut de dårlige. Til hjelp for dette har man en maskin der dekket spredes litt ut samtidig med at dekket roterer sakte. Operatøren får da et godt utgangspunkt for å kunne oppdage skader som: Kutt, separasjon, plugginger, hull etc. Videre blir dimensjonen kontrollert, om dekket er slangeløst og om det er forsterket (reinforced), og dekkstammen blir merket deretter. Dessverre forekommer det at endel dekkmerker i spesielle dimensjoner ikke lar seg like heldig regummie. Problemet med disse dekkmerker viser seg ofte etter en tids bruk. Dette til ulempe for både kunde og fabrikant.

Etter at dekkstammene er kontrollert blir de slipt i en spesiell slipemaskin. Det tidligere mønsteret slipes vekk, og dekkssidene slipes rene, samtidig med at dekket dreies rundt, i dobbeltforstand. Man oppnår nemlig at dekkene ofte blir «rundere» under sliping da tidligere høyde-

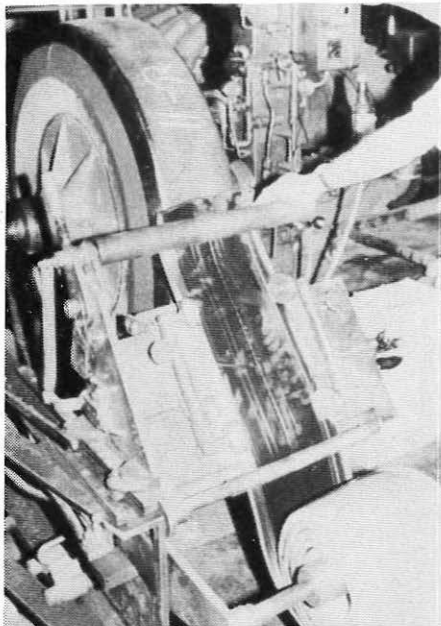
kast blir slipt bort. Dersom stammen er urund etter sliping blir den kassert. Separasjonsfeil oppdages også ofte under sliping, oftest ved at lydnivået fra raspen varierer og at dekket separeres. Disse dekkstammer blir også straks kassert.



Det gamle dekkmønsteret slipes bort i denne maskinen.

Etter sliping blir stammene sprøytet med cement. Dette forat den nye slitebanen og sidegummiene skal feste seg til dekket. Denne cement er egentlig «et nødvendig onde», da det ikke deltar i vulkaniseringsprosessen, men kun binder slitegummi og sidegummi til dekket, til dekket legges i vulkaniseringsformen.

Etter cementen har tørket er dekket klar for påvalsing av slitebanegummi. Dette skjer i en egen maskin og må utføres med stor nøyaktighet for at dekket bl. a. ikke skal få ubalanse eller urundhet. Type av slitebanegummi velges ut fra hvilke former dekket skal vulkaniseres i, og om det skal være sommer eller vinterdekk.



Her legges slitebanen på stammen.

Etter at den nye slitebanen er påført, «stripes» dekket med sidegummi. Denne gummi har ingen annen hensikt enn å pynte dekket slik at dekkssidene blir pene.

Først nå er dekket klart for Curing og dekket blir lagt med stor presisjon i formen. Før maskinen lukkes, legges de nødvendige pregeblikk som: «Steel», «Tubless», «Reinforced» og dimensjon og navn på dekket. Når maskinen har lukket seg settes tilførsel til dekket på, og dekket presses ut inne i formen samtidig med at denne holder den riktige temperatur.

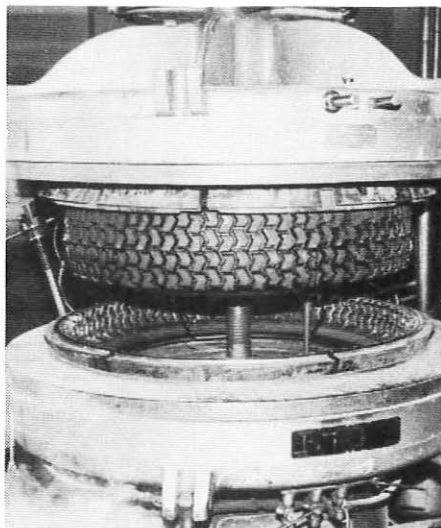
Produksjonen av personbildekk skjer ved et trykk på 10 kg, og ved en temperatur på 148°C. For lastebildekk er tilsvarende tall 15 kg og 148°C. Produksjonstiden er henholdsvis 35 min. og 1 1/2 time.

Noen stammer ryker under curing-en og separeres. Dette viser seg straks dekket tas ut av formen da dekkene isåfall «blåser seg opp».

Når dekkene er avkjølte, renskes de for utflytt gummi. Dekkene sprøytes så med en svart matt farge.

Før dekket går til lager må det gjennom en kvalitetskontroll. Dekket settes opp i en maskin som måler sidekast og høydekast. Holder dekket ikke toleransene, kasseres det. Videre blir personbildekket merket med kritt — hvitt for ståldekk og gult for slangeløst, noe som letter lagertilføringen.

Den regummieringsmetoden som er beskrevet overfor, er den konvensjonelle der man preger mønsteret i ikke forvulkanisert gummi. I de senere år har en annen måte å regummie dekk på, spesielt



Og et nytt dekk ser dagens lys.

lastebildekk, blitt stadig mer anvendt. Ved denne metoden anvendes forvulkaniserte baner som ved hjelp av bindegummi vulkaniseres fast til dekkstammen.

Forskjellen i regummieringsprosessen er liten, dekkstammene slipes med tilnærmet flat bane, i motsetning til vanlig regummiering hvor sliping følger dekkets cordoppbygging. Etter sliping måles dekkets omkrets nøyaktig, og en slitebane med det riktige mønsteret kappes i riktig lengde. Denne slitebanen pålegges en bindegummi i en spesiell arbeidsbenk. Dekkstammen sprøytes med Cement, og når den har tørket, vales slitebanen på under stor nøyaktighet i en spesiell maskin.

Nå er dekket klar for Curing, som skjer i en auto-clave. Først innkapsles dekket med felg i en «envelope» slange. Så legges dekkene med felg inn i auto-claven. Deretter settes trykket på i dekket. Når dekktrykket har nådd 8 hp settes steamtrykk på og Curingen begynner.

Salget av regummierte dekk hos Thoresen & Eng viser at for hvert 10. nye dekk selges det 4 regummierte. Når det gjelder den økonomiske side av saken, får vi opplyst at for et lastebildekk er kostnadene nede på det halve for et regummiert kontra

nytt. For et vanlig dekk til personbil ligger kostnaden på 60—70%. Når en så vet at en kan kjøre omtrent like langt på et regummiert dekk som et nytt, og tar de ovennevnte forhold med i den totale vurderingen, skulle det være god økonomi å kjøpe regummierte dekk. De er, tross enkelte tidligere negative uttalelser, etter vårt skjønn, like gode som nye.



Her blir dekket tilslutt kontrollert, og merket før det er klar for salg.



— Prøv å få denne utredningen ferdig så fort som mulig!



Blodtrykket ser ut til å være i orden!

Vernetjenesten orienterer

Av verneleder Arve Aaby

BRUK AV OKSYGEN

Til de som bruker ren oksygen (f.eks. til sveising, skjæring):

Lekkasje eller annen utstrømming av ren oksygen i lufta gjør alt mye mer brennbart. Tekstiler som vanligvis ikke tar så lett fyr kan bli eksplosive når oksygeninnholdet i lufta øker.

Tekstiler kan også bli eksplosive hvis det er sølt løsningsmidler eller maling på dem. Arbeidstøyet det var bilde av i forrige nummer av Brogryggeren var godt brukt, MEN NYVASKET.

Ulykker av dette slag har dessverre ofte dødelig utgang.

HUSK VERNEREGEL NR. 1 OG 2

Det har blitt observert at det brukes en del blått arbeidstøy ute i driften. Dette er ikke tillatt! Arbeidsledelsen bes innskjerpe dette og selvfølgelig gå foran med et godt eksempel. Det skal alltid være orange tøy ytterst.

Verneregul nr. 1 og 2 gjengis her i sin helhet.



1. Orange vareklær

skal brukes ved alt arbeid i vegvesenets tjeneste som foregår utenfor verksted eller kontor. Ved bruk av regntøy, skal dette være utstyrt med fast eller løs refleksanordning.



2. Vernevester

skal brukes når det ikke er hensiktsmessig med orange vareklær. F.eks. ved befaringer, skjønn og lignende.

MÅLEUTSTYR

Vernelederen har nå følgende utstyr til å utføre målinger på arbeidsplassen med:

- Støymåler med oktanfilter
- Støydosemeter
- Audiometer (for hørseltest)
- Lysmåler
- Fuktighetsmåler
- Trekkpåviser
- Gassmåleutstyr
- Støvmålingspumper

STILLASENE - ER DE SÅ TRYGGE SOM DE BURDE VÆRE?

Enkelte forbinder kanskje stillas men noen enkle planker litt oppe i høyden og med et tynt bord til gelender.

Et stillas skal i prinsippet være idiotsikkert. Det skal være like sikkert å arbeide der som på bakken. Et lite feiltrinn skal ikke ende i katastrofe. Forskrifter for hvordan et stillas skal være er beskrevet i verneregul nr. 20 fra arbeidstilsynet (best. nr. 272). Denne forefinnes i alle vernemapper.

FØRSTEHJELPSUTSTYRET

Er det lenge siden førstehjelpskassetten ble etterfylt? Du kan få bruk for den når du minst venter det.

Til deg som bruker løfteredskap:

Vær nøye med utstyret

Av hovedverneombud A. Skarstad

Nesten daglig opplever vi at det er behov for ett eller annet redskap for å få utført løfteoperasjoner av forskjellig slag.

Ved tilrettelegging av arbeidet er det ikke alltid tenkt på dette slik at den som skal utføre arbeidet blir stående i den situasjon at det blir tatt i bruk det første og lettest tilgjengelige redskap på stedet.

Ofte går dette bra, men det hender at det ikke går så bra. Og det hender at det går riktig ille.

Hva er så løfteredskap, og hvilke krav stilles til det? Og til oss som brukere av det? Etter forskriftene for løfteinnretninger og løfteredskap så er det følgende. Kjetting — sjakkell — Ring — Tobb — krok — svivel — fathake — plateklype — blokk — lastepall — stropp av kjetting eller tauverk m.v. som ikke hører inn under kranens faste installasjoner.

Generelt skal slike redskap være slik utført at det tilfredsstillende krav som stilles i forskriftene pkt. 1—7. Samt at de skal undergies ettersyn (kontroll) minst en gang hver 12. mnd.

Videre heter det at arbeidsgiveren skal forvise seg om at slikt utstyr er forskriftsmessig undersøkt og sertifisert samt prøvebelastet før det tas i bruk på arbeidsstedet.

Arbeidstakeren skal på sin side vise aktsomhet, følge arbeidsgiverens instruks og bruke påbudt verneutstyr.

Når det gjelder instruks for bruk av løfteredskap, så er det i skrivende stund under utarbeidelse et forslag, og saken vil bli tatt opp i A.M.U. innen utgangen av 1978.

Er du i tvil om løfteredskap som skal brukes, er i forskriftsmessig

forsvarlig stand, så husk at ansvarsforholdet retter seg mot både produsent — selger — utleier — utlåner — selvstendig montør - arbeidsgiver som brukerslik redskap i sin virksomhet og arbeidstaker.

At brudd på forskriftene er straffbart, er vel ingen i tvil om. Moralen i dette må derfor bli. **Bruk ikke løfteredskap som ikke er merket og godkjent; eller utstyr som har vært overbelastet.**

Hvis du kommer over slik redskap, som ikke er merket og sertifisert, så legg det til side og ta kontakt med avd.ing. Torgersen som vil sørge for at det blir kontrollert hvis det er Vegvesenets eget materiell.

Hvis det er utstyr som følger med en innleid maskin, så er det klart at både utleier av maskinen og arbeidsgiver for de arbeidstakere som er i arbeid på vedkommende arbeidssted, er ansvarlig for at utstyret blir kontrollert og godkjent før det tas i bruk.

Til slutt vil jeg bare gjøre oppmerksom på at ved den årlige kontroll som skal utføres på alt slikt utstyr skal det fra 1978 brukes en bestemt farge for hvert år til merking av kontrollert og godkjent utstyr. For 1978 er denne farge brun.

For 1979 er denne farge rød.

For 1980 er denne farge gul.

For 1981 er denne farge grønn.

For 1982 er denne farge blå.

For 1983 er denne farge brun.

For 1984 er denne farge rød o.s.v.

På denne måten kan vi i årene som kommer se når kontroll er foretatt bare ved å se på merkefargen.



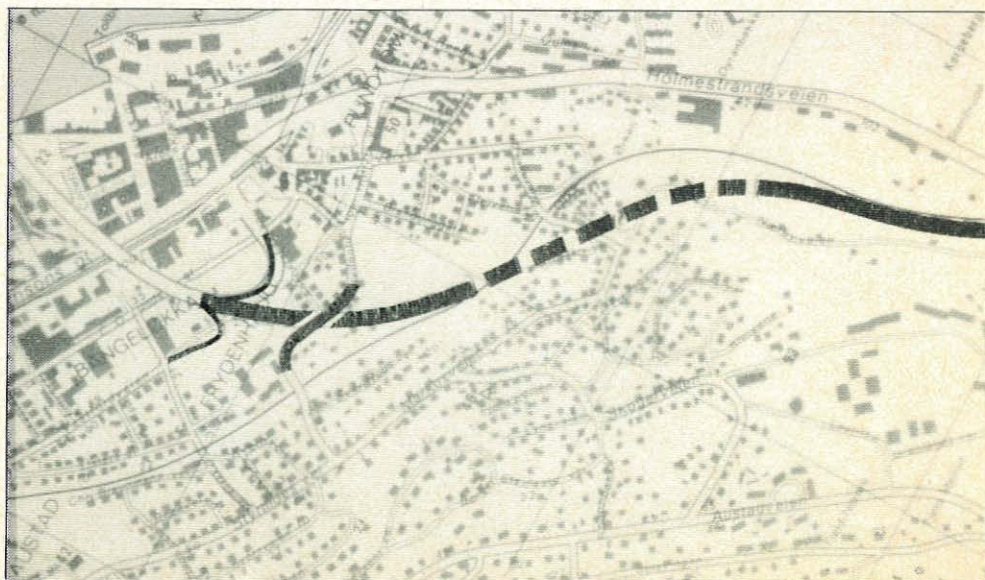
E-18 gjennom Drammen fullført

Tekst: Kjell R. Johnsen

Foto: W. Bakken



Her i Kobbervikdalen er det bygget i 4 plan.



Siste parsell av motorveg E18 gjennom Drammen ble åpnet fredag 8. desember.

Reguleringsplanene fra den 4 km lange strekningen fra Frydenhaug fram til Eik på gamle E18 forelå stadfestet i mai 1975. Grunnnavstabelsen ble forsert som forsøksstakst slik at rettskraftig skjønn forelå samtidig med stadfestet plan.

Arbeidene i marken ble påbegynt for fullt sommeren 1976 etterat diverse forberedende arbeider og detaljplanlegging hadde pågått kontinuerlig etter motorvegbruas åpning i oktober 1975.

Som oversiktsplanen viser, føres den nye parsell av motorvegen videre sydover fra motorvegbruas avslutning gjennom tunnel Kleivene for deretter å følge Vestfoldbanen i vel 1 km lengde. Linjen krysser videre Kobbervikdalen, hvorfra den gamle riksveg 40 ble ombygd i slutten av 40-årene, for deretter å føres opp mot den gamle E18 igjen. Det meget vanskelige terreng og tettstedsproblemer forøvrig har medført kostbare tiltak såvel i som under utførelse.

Den 550 m lange tunnelen er utført med kontinuerlig, kontaktstøpt betongsikring og tetningsmembran av asfalt. Det er montert belysning hvor inngangssonene for første gang i Norge er belyst etter motlysprinsippet. Videre er tunnelen utstyrt med ventilasjonsvifter, nødtelefoner og annet sikringsutstyr.

Vestfoldbanens to kryssningspunkter har medført provisoriske omlegginger av jernbanen og bygging av bruer over motorvegen. Under anleggsperiodene har Vestfoldbanens naboskap forårsaket problemer med gjennomsnittlig en togpassering i timen.

Ved Frydenhaug er byens lokalvegssystem ført over motorvegen i bru. I motorvegen er det bygget en 140 m lang bru over lokalvegen i Kobbervikdalen, hvor også en omfattende kulverttering av Leirelva er utført i 500 m lengde. Medregnet jernbanebraua er det her bygget i 4 plan.

Byens eksisterende ledningsnett har medført kulvertgjennomføringer og ledningsomlegginger med kompliserte fallkuminnretninger. 



Drammens tilkopling til motorvegen blei i Kobbervikdalen for trafikk til/fra Vestfold. I forbindelse med dette nye trafikksystemet er lokalvegnettet omlagt i ca. 2 km lengde inkl. rampestrekningene.

Ved Frydenhaug (Bangeløkka) blir det på/avkjøring for trafikk til/fra Oslo.

For parsellen Frydenhaug — Eik kan anføres følgende statistiske data:

Fjellsprenning: 225.000 tfm³

Masseflytting: 550.000 tfm³

Overbygging og

vegdekke: 68.500 m²

hvorav betongdekke: 15.500 m²

Totalkostnad: 95 mill. kr

hvorav tunnelkostnad: 22 mill. kr



Den 550 m lange tunnelen er den første i sitt slag i Norge som i inngangssonene har belysning etter motlyspriusippet.

Trafikksikkerheten i fokus

Av Tore Braaten

Fylkestrafikksikkerhetsutvalget i Buskerud fylke har arrangert et seminar om trafikksikkerhet. Dette ble holdt på Sundvollen i dagene 24.—25. oktober. Som kjent er vegkontoret sterkt engasjert i dette utvalget. Sekretær er overing. Dietrichs ved trafikkseksjonen. Vegsjef Søfteland og biltilsynssjef Bustgaard er konsultative medlemmer. På konferansen ble det benyttet foredragsholdere/innledere fra Transportøkonomisk institutt, Vegdirektoratet og vegkontoret.

Deltakere var forøvrig foruten Hovedutvalgets medlemmer, ordførere, kommunale «trafikk»politikere og fagfolk samt de konsultative medlemmer av fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Fra de mere filosofiske betraktninger omkring mål og midler i trafikksikkerhetsarbeidet gikk samtalene over i hva man praktisk kan gjøre (og hva man ikke bør gjøre) for å bedre sikkerheten for de som går, sykler (sparker) og kjører. Politikere

og planleggere var enige om at fysiske tiltak var de beste — noe som ble dokumentert ved de forskningsresultater som ble presentert.

Diskusjon ble det — og de ulike syn ble veiet mot hverandre. Fasit etter to dager er at såvel politikere og planleggere nå stadig bruker mere omtanke og flere ressurser for å gjøre trafikkmiljøet sikrere — og at fagfolk og folkevalgte etter hvert snakker samme språk når det tales om trafikksikkerhet. Problemet er vel at dette språket ikke helt blir forstått av «mannen i gata» — de kommunale trafikkutvalg/råd har vel her en stor oppgave.



To sentrale skikkelser på seminaret. T.v. formannen i hovedutvalget for samferdsel, Helge Øieren og Bjørn Dietrichs som er sekretær i fylkets trafikksikkerhetsutvalg.

Det interne radiosambandet vil nå bli bedret

Av P. Baltzersen

Vegvesenet har i løpet av siste halvår foretatt radiodekningsprøver med det mål for øyet å bedre det interne radiosambandet. Det skal med andre ord investeres i mere moderne utstyr med flere bruksfunksjoner. Prøvene gjennomføres ved at endel biler med VHF-radio kjører avtalte ruter, f.eks. rundt Hurumlandet. Bilene blir med jevne mellomrom oppkalt av en prøvestasjon (bærbar radiosender/mottaker), og kvaliteten på sambandet blir notert.

Radiodekningsprøvene har vært konsentert om tre områder, Hønefoss, Drammen/Hurum og Kongsberg.

I Hønefossområdet kjørte vi to prøvesendinger. Den ene fra Øyangen v/Ringkollen, og den andre fra selve Ringkollen. Det er spesielt Ådalen, Soknadalen/Krøderen og Sollihøgda som er vanskelig sambandsmessig med nåværende utstyr. Bilene som kjørte disse rutene kunne rapportere om svært så bra forhold. Bilen som kjørte Soknadalen/Krøderen hadde til og med bra samband helt til Gulsvik. Den andre vegen var det bra til Tranby i Lier, Hurumlandet bare punktvis bra. Sigdal/Eggedal ble godt dekket fra Ringkollen-området. Ringkollen-området burde med andre ord kunne brukes til plassering av ny VHF-senderstasjon i 06.

Drammensområdet og spesielt Hurum er ujevnt dekket fra nåværende sender på Lierstranda. Lurtoppen i Sylling ble antatt å ligge gunstig til, men forventningene sto ikke i forhold til resultatet. Senere satte vi opp prøvesenderutstyret på Haukås ved Drammen. Her ble signalene så bra, spesielt for Drammensområdet og Lier, at stedet kan bli tilgodesett med en sender. Hurumlandet viser seg å være noe mer problematisk å få fullgodt dekket, og strekningen Storsand —



Prøvesendinger fra Haukås, og god dekning for Drammensområdet.

Tofte er helt uten samband. Det har også vært diskutert et samarbeid mellom Østfold, Vestfold og Buskerud for bl.a. å få fullgod dekning av Hurumlandet. En sender i ytre Hurum vil sannsynligvis være til fordel for alle tre fylkene kommunikasjonsmessig. Kongsbergområdet er også ujevnt dekket med nåværende senderutstyr. Lågdalen, innover mot Meheia og Jondalen er de vanskeligste strekningene. Vi prøvde først fra Vatnås, mellom Sigdal og Flesberg, i håp om også å dekke Numedal og Sigdal/Eggedal. Det gikk

forholdsvis bra for de to dalførenes del, men kontakten med Kongsberg-området var for dårlig. Andre senderprøven for området ble gjort fra Jonsknuten, og denne gangen gikk det bedre. Vi ble hørt over hele området. I tillegg ble vi hørt av kontaktilene til forbi Veggli og utover Hurumlandet. Bakdelen ved senderprøven fra Jonsknuten var at endel omkringliggende elektronisk utstyr «drepte» vår mottakerdel, så vi mistet uforholdsmessig raskt kontakten utenifra. Men rapportene fra bilene tyder på at Knuten er en bra plass for nytt senderutstyr.

Vi nevner for ordens skyld at det ikke bare er å plassere senderutstyr og antenne der hvor vegvesenet skulle finne det mest formålstjenlig. Både televerket, grunneierne og friluftsinnteresser vet hva de vil.

Til slutt kan nevnes at Knut Valvatne og Per Baltzersen har fungert som operatører av prøve-senderutstyret (Vegdirektoratets). Vi har sendt fra de mest forskjellige plasser og miljø. Fra øde åser med skyeneboere sirkulende omkring, til salongmiljø med avansert elektronikk rundt veggene.

(Svette ble vi også).



– og ansvarlige for sendingen var Per Baltzersen (t.v.) og Knut Valvatne.

Redaksjonen vil få ønske alle en riktig God Jul og et Godt Nytt År.

En orientering til våre pensjonistaspiranter

Aldersgrensen for tjenestemenn i driften:

Aldersgrensen for tjenestemennene ute i driften er 65 år, men de som ønsker det kan, uten å søke, fortsette i sitt arbeid til fylte 68 år. Etter fylte 68 år kan vedkommende, etter søknad, få fortsette et år av gangen inntil fylte 70 år.

Det er anledning til å gå av med alderspensjon ved fylte 62 år såfremt alder og tjenestetid til sammen **utgjør minst 85 år.**

FOR OPPSYNSMENN

For oppsynsmenn er pensjonsalderen 68 år og for oppsynsmannsassistenter 70 år, men med rett til å fratre 3 år tidligere hvis alder og tjenestetid til sammen er 85 år.

FOR TJENESTEMENN INNE

Når det gjelder tjenestemenn inne ved kontoret, er pensjonsalderen for vegsjef, driftssjef, teknikere og merkantilt personell 70 år. For øvrige teknisk personell 68 år. Alle med rett til å fratre 3 år tidligere på ovenfornevnte vilkår.

TJENESTETID FOR BEREGNING AV PENSJON

Har en tjenestemann 30 års tjenestetid som statsarbeider, får han full alderspensjon. Har han derimot 23 års tjeneste, kan han fratre ved fylte 62 år, men da med 23/30 av full pensjon.

HVA FÅR JEG SÅ I PENSJON?

Pensjonsgrunnlaget blir den lønnsstrinnplassering du har ved fratredelsen. For tjenestemennene i driften kommer i tillegg trinn 15 på B-regulativet. Maskinførere gis i tillegg til forannevnte, også trinn 2 etter tilleggsregulativet som pensjonsgrunnlag. Av den summen en så kommer fram til, skal en regne 66%. Det beløpet en da får vil bli pensjonen (fullt opptjent tid).

Det er også viktig å være oppmerksom på at alderspensjon gjennom Folketrygden begynner først ved fylte 67 år. Dette har spesielt stor betydning for de tjenestemenn som ikke har full pensjongivende tjenestetid i statens pensjonskasse.

HVORDAN SKAL PENSJONSKRAV FREMSETTES?

Når du har bestemt deg for å gå av med pensjon, er det en del blanketter som må utfylles og sendes til Statens pensjonskasse via Vegkontoret. Ved henvendelse til vegmester, oppsynsmann eller nærmeste foresatte, vil du få de blanketter du trenger, samt hjelp til utfyllingen.

Den som ønsker å fratre med alderspensjon, bør være ute i god tid med pensjonssøknaden da en må regne med ca. 1/2 års ventetid før pensjonen begynner å løpe. Det er også en fordel at arbeidsledelsen kjenner til fratredelsen så tidlig at evt. nyinntak kan forberedes i god tid.

Til slutt kan nevnes at et utvalg er i arbeid for å revidere aldersgrensebestemmelsene.

Hallingkastet 1978:

Nord-Trøndelag og Telemark best denne gang

Av W. Bakken



Så er det sjuende ordentlige Hallingkastet over for denne gang. Tilsammen 315 av etatens sprekeste kvinner og menn satte hverandre stevne på Gol 27.—29. oktober. Allerede fredag ettermiddag startet kampen om lærkula og høydepunktet ble nådd lørdag ettermiddag med finalekampene både i dame- og herreklassen. I alt ble det spilt håndball i tilsammen 13 timer og 20 min. På de 31 kampene ble det scoret 387 mål. Hva forbruket av kalorier var under turneringen har vi ingen oversikt over, men vi antar at det ble lagt igjen en del både flekk og svette disse to dagene. Imidlertid er det ingen fare med at vi i vegvesenet ikke vet hvordan dette skal kompenseres, visstnok. Om det sportslige og

arrangementet i hallen forøvrig er det kun en ting å si: Hel max.

I damenes finale fikk vi se et heltrøndersk oppgjør. Nord-Trøndelag viste seg å være en del hakk bedre enn sine kollegaer i sør denne gang, og vant til slutt hele 8—1.

I herrefinalen ble det nok en gang reprise på de siste års finalekamper, nemlig Telemark og Buskerud. Uten på noen måte å antyde at referenten er partisk, vil vi si at Buskerud spilte seg fram til finalen på en overbevisende måte. At vi til slutt skulle møte Telemark kom vel ikke som noen overraskelse. Om selve resultatet vil vi si:

Buskerud ble nr. 2, og Telemark nest sist — i finalen. Altså, det er bare å gratulere Telemark med nok et nytt

Hallingkastmesterskap. At det beste laget vant, er det ingen tvil om.

Etter de sportslige prestasjoner i hallen, var det så klart for ny oppladning, denne gang til kveldens bankett. Under middagen ble så et nytt høydepunkt nådd, idet premieutdelingen ble foretatt. Vegsjef Søfteland og formann i arr. komitéen Roy Nilsen overrakte pokaler til de to seirende lag, og det vanket diplomer til de andre.

Og så ble det festet til den lyse morgen. Etter fjorårets arrangement har vi registrert en del mumling i krokene om at ikke alle holdt distansen ut under festen. Det er således med stor tilfredshet vi på vegne av arrangørene kan konstatere at festkondisen må ha bedret seg betraktelig det siste året. Et flott arrangement og høvisk framferd må bli fasiten på Hallingkastet 1978.



For første gang var det kvinnelig dommer, og Marit Helene Berg gjorde ingen skam på dommerstanden.



De to seirende lag, henholdsvis Nord-Trøndelag og Telemark får her overrakt premier av vegsjef Søfteland og formann i arr.komitéen, Roy Nilsen.

VEGVETERANER HEDRET

Av W. Bakken



Årets pensjonister: (tjenesteår i parentes). F.v. Oscar Hjelman (28) - Einar Skinnemoen (30) - Nils Rustand (19) - Engebret Brenden (28) - Anders Løvås (32½) - Ole K. Brekke (30½) - Kristian Kleiv (26).

I alt 9 av våre folk ute er blitt nybakte pensjonister i år. Av disse var 7 stykker tilstede på Solstad. Hyggelig var det også at enkelte ektefeller var sammen med sine menn denne dagen.

Adm.sjef Bakke ønsket velkommen og gjestene kunne så sette seg ned og ta for seg av bordets gleder.

Under middagen hilste driftssjef Willumsen til pensjonistene, og han avsluttet med å ønske alt godt for fremtiden.

Etter de kulinariske nytelser, ble det underholdning. Knut Hansen og Anker Kristoffersen, med nyinnspilt plate bak seg, sørget for lystige toner. Ja, så lystige og fengende var de, at enkelte simpelthen måtte danse. Driftssjefen førte an i dress og vernesko, men ingen kunne se at fottøyet tyngt der i gården. For øvrig bidro også vegvesenets egne med underholdning idet oppsynsmann O. Skredderberget med medbrakt trekkspill sluttet seg til orkesteret.

Driftssjef T. Willumsen tok sitt spesialnummer, nemlig «Rosa på ball», og vi kan forsikre at stemningen var like høy her som i «Huskestua».

Dagens arrangement ble avsluttet med utdeling av diplom og gave. Vegsjef Søfteland takket for den innsats og det slit som hver enkelt har lagt ned i vegvesenets tjeneste, og håpet de ville få mange vel fortjente år som pensjonister. Vegsjefen overrakte deretter diplom og gaven, en Peer Gynt kniv med inngraverte initialer til hver av hedersgjestene.

Hovedtillitsmann Albert Skarstad takket på vegne av pensjonistene for en hyggelig og minnerik dag.



Knut Hansen, O. Skredderberget og Anker Kristoffersen fikk det til å krible i bena på noen og enhver.



Vi lar Oscar Hjelmen med sine 28 år i vegvesenet få representere årets pensjonister ved gaveoverrekkelsen.



Driftssjef Willumsen i fint driv i nordre sving.



Lab.seksjonen informerer:

DENNE GANG:

ISOLASJONSPLATER

Som vel alle i «Buskrike» kjennert til, er det opprettet en lab.seksjon ved vegkontoret. Selv om det er relativt begrenset hva vi kan rekke over, så er det forhåpentligvis **noen** som har observert oss i «aksjon» ute på vegene.

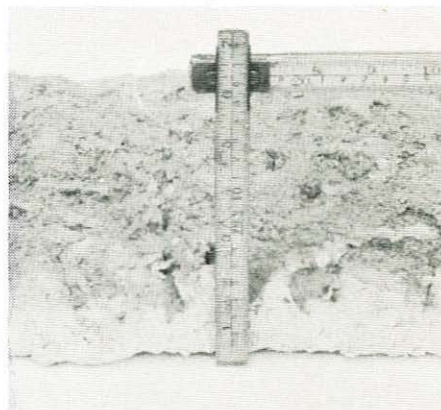
Blandt de tingene vi i år har ofret spesiell oppmerksomhet, er skader på isolasjonsplater. Utrustet med «pelikan» (hakke) og mineralvann har vi stått i solsteiken og gravd opp og skåret ut prøver av isolasjonsplater. Vegfarende har stirret og pekt —, og undret seg på hva slags tullinger dette kunne være. Nok om det.

Prøveresultatene har imidlertid ført til en livlig diskusjon, både ute på anleggene og inne på kontoret. Vi synes derfor det er riktig å informere om noen av konklusjonene, også til dere utenfor kontoret.



Vi ser her et eksempel på ei overbelastet plate. P.g.a. overskudd på vann og bruk av ustabile grusmaterialer i bærelaget er dette blitt presset ut mot vegkanten (mot høyre på bildet), ved belastning fra

tungtrafikk. På overflaten kunne en se dette i form av dype hjulspor i vegdekket. Platen bærer tydelig preg av å være «slitt» i stykker (legg merke til de litt avlange hullene etter stein). Konklusjon: Bruk bedre (stabile) bærelagsmaterialer. — Sørge for skikkelig grøfting.



Dette er et «skrekken» eksempel. Platen er her overbelastet og tykkelsen redusert fra opprinnelig 6 cm til ca. 5,2 cm. Dette gir en reduksjon i isolasjonsevne med ca. en sjettedel, og kan være ille nok. Plater som ligger så høyt opp i vegkonstruksjonen skal imidlertid, foruten å isolere, også motstå store belastninger. Når en slik plate overbelastes **en gang**, blir egenskapene forandret. Platen blir mykere —, og trykkes mer sammen når kjøretøyene passerer. Dette fører til større nedbøyning av vegdekket, og skader i form av hårfine, nesten usynlige sprekker i asfalten. Dekkets bæreevne reduseres og slitasjen økes.

Hva har forårsaket overbelastningen av platen på bildet?

1. For liten bærelagstykkelse, her ca. 16 cm.
2. Bruk av for tung vals, som har gitt en sammentrykking på 3—4 mm, for bærelagstykkelse opp til 20—22 cm.

3. Belastning fra lastebilene ved utlegging av bærelaget. Venstre del av platen viser et ca. 4 mm dypt hjulspor, (vanskelig å se på bildet).

KONKLUSJON

Bærelagets tykkelse må **aldri** bli mindre enn 17—18 cm. Ved mindre lagtykkelse vil lastebilene deformere platene. Velg riktig vals. Seks tonns selvgående eller tre tonns slepevals er passende.



Dette foto viser overflaten av en annen isolasjonsplate. Om den kan sies at den har fått en «noe hardhendt» behandling, p.g.a. at for steinrikt bærelag produseres av knust fjell. Ved stort steininnhold separerer massene lett, og ved utlegging ruller derfor de største steinene foran og legger seg mot platene. Omfanget av skadene kan reduseres ved justering av knuseverket, og ved å redusere separering på lager.

Når så er sagt må det imidlertid tilføyes at skadene betyr lite for platenes isolasjonsevne. Reduksjonen tilsvarer omtrent reduksjonen i effektiv tykkelse.

KONKLUSJON

Bærelag produsert av knust fjell er en fullt brukbar løsning. Det er ikke nødvendig å legge sandlag mellom plater og bærelag av knuste materialer.

Vi vil understreke at disse eksemplene ikke er representative for arbeidene som er utført. De er kun ment å vise hva som kan skje ved feilaktig bruk av materialer og unøyaktighet ved utlegging.

Lab.seksjonens oppgave vil i denne sammenheng være å observere hva som skjer, og å foreslå alternative løsninger når materialer og/eller arbeidsmetoder ikke holder mål. Vi skal ikke være noen «Mosseveiens skrekk», men skal samarbeide med andre avdelinger slik at vi på ferdig veg får riktig kvalitet til lavest mulig pris.

Tomgangsdebatten:

Av Tore Braaten

DET ER IKKE GREIT Å VÆRE DROSJEKUSK I VINTERLANDET NORGE

Og slett ikke med nye trafikkregler som setter et klart forbud mot tomgangskjøring — også for drosjer.

At drosjenæringen med henvisning til arbeidsmiljøloven nå har krevd dispensasjon fra trafikkreglene og ikke fått det, tør være kjent for de fleste. Og så lages det et svare rabalder fordi næringen blir henvist til å montere bensinvarmer. Det koster for mye.

I en tid med lønns- og prisstopp lar det seg ikke gjøre uten at drosjetakstene blir hevet osv. Det interessante her må vel være å se litt nærmere på hva det koster å holde en drosjebil varm — med og uten ekstra motorvarmer — for selv i drosje-

næringen er det vel ikke noen som mener at det ikke koster noe å kjøre en motor på tomgang?

Hva det koster er naturligvis avhengig av om bilen drives med bensin eller diesel — men la oss se nærmere på det drivstoffet som det knytter seg de største miljølempene til — bensin.

Antakelse:

En drosjebil i drift gjennomsnittlig 50 timer/uke. Fyringssesong 12 uker i året (fra midt i desember til midt i mars.).

Tomgang/fyring 10 timer i uka.

1. Uten ekstra varmer:

Tomgang, bensinforbruk 5 l./time.	
Motorslitasje ved tomgang tilsvare kjørt 40 km/t.	
Motorslitasje $40 \times 10 \times 12$	= 4.800 km
Kostnad 20 øre/km (avskr. olje, rep. og just.)	= 900 kr.
Bensinforbruk $5 \times 10 \times 12$	= 700 liter
Kostnad $700 \times 2,60$ kr./liter	= 1.820 kr./år
Fyringskostnad	= 2.800 kr./år

2. Med innmontert bensinvarmer:

Bensinforbruk 0,5 liter/time.	
Behov for ekstra batteri (140 Ah) + større dynamo og batterilader.	
Bensinvarmer	4.000 kr.
Batteri + lader	1.000 kr.
Bytte dynamo	500 kr.
Investering	5.500 kr.
Årlig investering 5500:3	= 1.833 kr.
Rentetap 10% av 5.500	= 550 kr.
Bensin $0,5 \times 10 \times 12 \times 2,60$	= 156 kr.
Batteriladning pr. år	= 100 kr.
Fyringskostnad	= 2.650 kr./år

For drosjeeieren får bilene høyere annenhåndsverdi og utslippet av miljøgift er redusert til godt og vel 1/10 (mere fullstendig forbrenning).

Antakelsen kan utvilsomt diskuteres — men drosjenæringen kan sette inn sine egne tall i regnestykket — så får vi se om påstanden om at eget varmeapparat blir for dyrt, holder.

Det tror ikke jeg.

Bruk og misbruk av det gule lyset

På de aller fleste av våre maskiner og biler er det montert gult roterende varsellys. Ved bryteren til dette lyset, skal det være en plakat med teksten: «Varsellykt må bare brukes i samsvar med instruks». Men hvor mange kjenner egentlig innholdet i denne instruks? Av og til kan det virke som om det er svært få. Instruksene skal finnes i alle maskiner som har montert varsellykt.

Et annet uheldig forhold er at denne type varsellys kan kjøpes fritt, og det er etterhvert blitt svært mange som har anskaffet seg det. Det er blant disse vi finner det største misbruket. For at varsellykten skal få den tilsiktede effekt, nemlig å verne trafikanter og vegarbeidere, er det viktig at varsellykten brukes korrekt. Feil og utidig bruk svekker respekten for det gule lyset. Misbruk er dessuten straffbart.

La oss i vegvesenet derfor gå foran med et godt eksempel:

Lær deg instruksene - og følg den.

INSTRUKS OM BRUK AV VARSELLYKT SOM GIR BLINKENDE GULT LYS TIL ALLE SIDER

Generelle bestemmelser

Fra vegtrafikkloven siteres: § 11

«Fører av utrykningsfartøy kan om nødvendig fravike det som er fastsatt i eller i medhold av §§ 4, 5, 6, 7 og 8. Samme adgang har fører av vegarbeidsmaskin, brøytebil, sandstrøbil eller annet kjøretøy som nyttes til arbeid i vegvesenets tjeneste, når det er nødvendig eller til vesentlig lette under arbeidet. Når bestem-

melsene fravikes, skal føreren vise særlig aktsomhet, og sørge for at kjøretøyet gir varsel med godkjent lyd- eller lyssignaler.»

I kjøretøysforskriftene § 17.3, § 65.3 og § 87.5 er det fastlagt at henholdsvis:

«Bil, beltebil, samt traktor og motorredskap som under arbeid på veg nyttes i strid med bestemmelsene i trafikkreglene (jfr. vegtrafikklovens § 11), eller som nyttes på en slik måte at den kan være til særlig fare for annen trafikk, skal ha minst en varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider. Bil som nyttes for å ledsage og varsle spesielle transporter som kan være til særlig fare for annen trafikk, skal likeledes ha minst en slik lykt.»

I kjøretøysforskriftene § 142.1.4 er det dessuten fastlagt at:

«Kjøretøy eller kjøretøy inklusive last som har en bredde over 2,50 m, skal varsles med varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider.»

Forytterligere å klargjøre bruken vil en nevne noen praktiske eksempler.

NÅR SKAL VARSELLYKT BRUKES:

Varsellykt skal brukes under arbeid med snøbrøyting, sand- og saltstrøing. Overskrider plogens eller skuffens bredde 2,50 m skal varsellykt alltid brukes, enten det brøytes eller bare kjøres tomkjøring med plog.

Varsellykt skal brukes når motorvogn (maskin) i forbindelse med arbeid MÅ stanses eller parkeres på veg, dersom den står på en slik måte at den kan være til særlig fare for annen trafikk.

NÅR SKAL VARSELLYKT IKKE BRUKES:

Varsellykt skal ikke brukes ved vanlig kjøring, så sant ikke største bredde er over 2,50 m.

Varsellykten skal ikke brukes ved tomkjøring med sand- og saltspredere, så sant ikke største bredde er over 2,50 m.

Varsellykt skal ikke brukes ved vanlig kjøring med tilhenger, tilhengerredskaper eller slep selv om transporten foregår med lav hastighet, så sant største bredde ikke er over 2,50 m.

Varsellykt skal ikke brukes ved vanlig kjøring på veg med dumpere, motorveghøvler, traktorer, feiemaskiner, hjullastere m.fl. som vanligvis kjøres med lav hastighet, så sant største bredde ikke er over 2,50 m.

Varsellykt skal ikke brukes til å «legalisere» ulovlig parkering.

GYLDIGHET

Denne instruks gjelder for Statens vegvesens maskinpark. Et eksemplar av instruksen skal finnes i alle Statens vegvesens motorvogner (maskiner) som er utstyrt med varsellykt som gir blinkende gult lys til alle sider. Instruksen gjelder også for private motorvogner (maskiner) som leies av Statens vegvesen i den utstrekning disse er utstyrt med varsellykt.



Ringerike har fått 1 850 m med ny veg

Av W. Bakken

Den 3. november 1978 vil bli en merkedag i Ringerike kommunes historie. Da ble nemlig den første delen av omkjøringsvegen rundt Hønefoss åpnet. Det er her snakk om en 1850 m lang strekning fra Veien til Ramsrud. Parsellen inkluderer ei bru over jernbanen, samt 3 underganger for fotgjengere og gårdsdrift. Til nå er det lagt ned 12,5 mill. kr. i dette anlegget og jernbanebrua alene har kostet 2 mill. kr.

Det som imidlertid er spesielt ved vårt engasjement her, er jordplaner-

ingen som vegvesenet har utført. I samband med denne første etappen er det blitt planert over 300 dekar, som er blitt dyrkbar mark, og bøndene har allerede kunnet høste avling i år. Vegvesenet har båret utgiftene ved dette tiltaket. Neste etappe vil bli å knytte omkjøringsvegen fra Veien til riksveg 35, noe en håper vil bli mulig om to år. Strekningen har en lengde på ca. 2 km som anslagsvis vil komme til å koste 15—20 mill. kr. heri inkludert en god del ytterligere jordplaneringsarbeider.



Vi ser her den nye parsellen på rv. 7 som ble åpnet 3. november. (Foto: Fjellanger Widerøe 4/8)



Ordfører Johan Nymo, Ringerike foretar den høytidelige åpningen.



To som kan være fornøyd med vel utført jobb så langt; anleggsbestyrer Svein Sønju og oppsynsmann Kjell Nygård.

I samband med vegåpningen fikk vegmester Aasmundrud i vedlikeholdet, overrakt dette høytidelige dokument fra anleggsavdelingen.
(Red. beklager på vegne av denne avd. den manglende kunnskap i rettskrivning).

GARANTIÆRKLÆRING.

Herved overdraes til vedlikehold fra anleggsavdelingen
parsellen Veien - Ve - Ramsrud , lengde 1850 m. , bredde vrierende
underbygning meget tvilsum , skråninger upusset , drens-system
delvis tett , skranglende rekkverk , fare for større grunnbrudd
(kvikkleire) , opphissede grunneiere , båt over NSB utført
i betong C 150 , tre underganger hvorav en allerede er fylt med
gammel jordbruksredskap , alt dette med

14 DAGERS GARANTI.

Anleggsavdelingen

Svein Sønju
Kjell Nygård
O. Karlsen

Kryssord

	1	2	3	4	5	6	7	8	9
10				11		12		13	
14				15		16			
17						18		19	
					20		21		
					22		23		
					24				25
					26		27		28
					29				30
31		32	33	34	35	36		37	38
39	40			41		42		43	44
45				46				47	
					48				

Løsningen sendes: Vegkontoret, Postboks 2265 – Strømsø, 3001 Drammen, innen 15. februar 1979.

Innsendt av:

Adresse:

Postnr./sted:

PREMIER: 3, 2 og 1 lodd i Pengeletteret.

LODDRETT

- 1 Løslatte
- 2 Styremekanisme
- 3 Fra barne-TV
- 4 Langsom
- 5 Transaksjon
- 6 Stolt
- 7 Konj.
- 8 More
- 9 Stadion
- 11 Fjær
- 13 Kommune, bakv.
- 16 Institusjon, bakv.
- 18 Anslag
- 20 Egenskap
- 22 Hovedstad
- 28 Fisk
- 32 Hurtig
- 33 Gresk bokstav
- 34 God person
- 35 Dikt
- 38 Fisk, bakv.
- 40 Katt
- 42 Golf-utstyr
- 44 Spisested

VANNRETT

- 10 Pattedyr
- 12 Læresetningen
- 14 Pikenavn
- 15 Må bekjempes
- 17 Barnesykdom
- 19 Kvinne
- 20 Pron.
- 21 Multinasjonalt selskap
- 23 Øy
- 24 Kommune
- 25 Øst-stat
- 26 Birger Markussen
- 27 Bosted
- 28 Betale, eng.
- 29 Vokaler
- 30 Gir varme
- 31 Kjent TV-figur
- 36 Tor Rasmussen
- 37 Arg
- 39 Varehus
- 41 Kost
- 43 Vemmelige
- 45 Angriper jern
- 46 By i Europa
- 47 På bakken
- 48 Verdensdel

KRYSSORDLØSNIG

										1	2	3	4								
										Ø	V	E	L	S	E	→	G	J	Ø	R	↓
										5	6										
										U	R	A	N	I	U	M					
										7	8										
										F	I	N	E	S	T	E					
										9	10										
										O	S	U	T	E	N	S					
										12	13										
										T	F	A	D	B	O	T					
										16											
										V	A	R	I	E	T	E					
18	19	20		21																	
S	A	S	→	S	L	Å	R	→	A	N	T	R									
22	23			24	25																
V	R	I	E	N	A	F	R	O	D	I	T	E									
27									28												
E	N	T	R	E	P	R	I	S	E	D	O	R									
29	30																				
I	E	A	O	D	I	Ø	S	M	M	O	N	O									
32	33	34			35	36															
N	A	T	T	I	N	E	S	O	A	R	E	S									
↓	37	38	39						40												
↓	R	U	S	G	I	F	T	N	E	M	N	D									
42									43												
D	E	N	↑	F	L	I	K	D	R	O	N	E									

Vinnere av forrige kryssord ble:

1. pr. Ludvig Larsen, 3510 Sokna
2. pr. Anne Karin Eidem, vegkontoret i Møre og Romsdal.
3. pr. Bjarne Sanden, veglaboratoriet, Oslo.

Brobyggeren gratulerer. Premiene kommer i posten.

Til slutt vil kryssord-forfatteren få beklage sin manglende kunnskap om bier og dets kjønn. La det derfor være slått fast en gang for alle: Drone er hannbie.

Våre medarbeidere.

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen i vegvesenet:
Inspektør Arne Låksrud, Biltilsynet
Hønefoss — Vektkontrollør Gunnar Grette.

Følgende har siste kvartal sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense:

Oscar Hjelman, Ringerike	1/10-78
Einar Skinnemoen, Sigdal	1/10-78
Ole K. Brekke, Flesberg	1/10-78
Anders Løvås, Hol	1/10-78
Engbret Brenden, Hol	1/12-78

Brobyggeren ønsker disse mange gode år som pensjonister.

Vi gratulerer

50 år:
19/12 Wiggo Thunberg

60 år:
25/11 John O. Ahlgren

