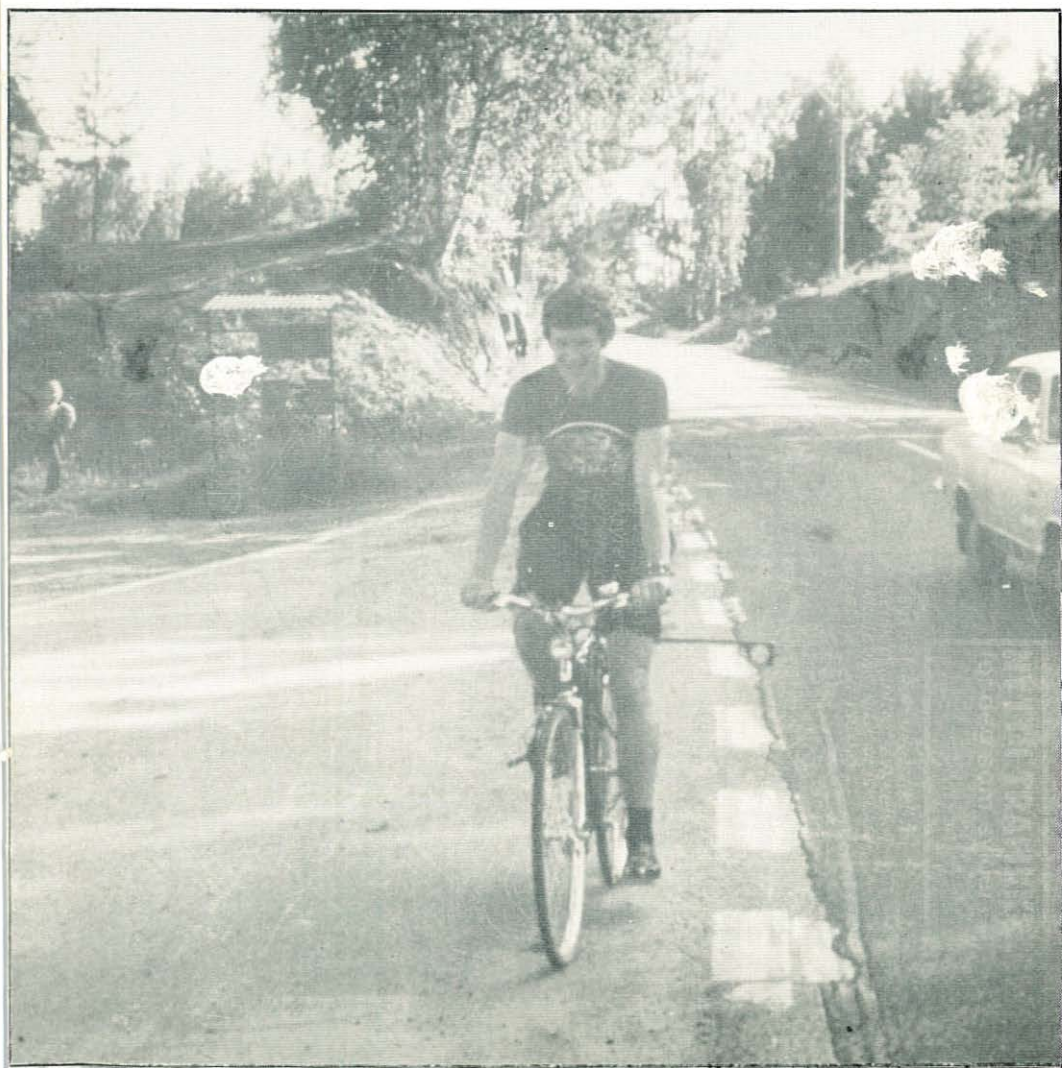


Nr. 2 · Juli 1980 · 10. årg.

# Brobyggeren



Salg langs veien  
Avskjedsintervju med  
Willumsen  
Arbeidsvarsling  
Vektkontrollen  
På dypt vann  
Buskerud rundt  
Hyttebetalingen



# Brobyggeren



---

Organ for Buskerud Vegvesen

---

Redaktør:  
Willy Bakken

Redaksjonsutvalg:  
Runar Bakke  
Erik Lysenstøen  
Hans Jacob Gisholt  
Albert Skarstad  
Oskar Gjestemoen

Utgiver og redaksjonens adresse:  
Buskerud vegkontor,  
Tollbugt. 2,  
3000 Drammen

Opplag: 1.300 eks.

Trykk: Saturn Trykkindustri A/s

Fotosats: Sportsforlaget A/s

Kryssord: Helge Thorrud

Forsidebildet: Per Ole Wanvik i fint  
driv under den store styrkeprøven  
«Buskerud rundt».  
Foto: T. Braaten.

## INNHOLD:

Side

- 1 Red. har ordet
- 2 Avskjedsintervju med Willumsen
- 6 Kan vi bygge vegger som ikke iser?
- 8 Arbeidsvarsling
- 11 Travel tid for vekt- og brukskontrollgruppen
- 13 Autosys i biltilsynet
- 16 Vegvesenets drillkorps på dypt vann
- 17 Lønn under sykdom
- 19 Våre hytter
- 20 Buskerud rundt
- 21 Gryteburennet
- 22 Nok en helhjertet innsats
- 24 Ikke bare muntre historier
- 26 Avskjedsfest for Willumsen
- 30 Matstasjon
- 31 Hyttebetalingen
- 32 Kryssord
- 33 Nytt om navn

*Brobyggeren ønsker alle sine lesere  
en riktig god sommer!*

# REDAKTØREN

## Jordbær er godt, men ....

Vi er nå midt oppe i en hektisk jordbæresong, og av erfaring vet vi at dette fører med seg salg i betydelig omfang langs våre vegger.

Som de fleste sikkert husker gikk vi i Buskerud i fjor hardt ut imot denne virksomheten.

Dette skapte reaksjoner på mange hold, og Dagsrevyen hadde sogar et innslag som fortalte at vegmyndighetene i Buskerud nå nærmest hadde fått jordbærgriller i hodet.

At folk ikke lenger kunne få stå langs vegen å selge bær var uhørt, fikk vi forståelsen av.

For de som håpet at denne kritikken skulle få oss til å endre syn på denne salgsvirksomheten, kan vi bare trøste med å si at vi også i år vil følge den samme restriktive linje.

Årsaken til vår strenge holdning er ikke at vi vil denne næringen til livs.

Derimot er vi som ansvarlig myndighet også pålagt oppgaven å se til at det ikke oppstår farlige situasjoner på og langs offentlige vegger.

Sammen med den økende turisttrafikken representerer, etter vårt syn, denne virksomheten ofte en klar fare.

Med hjemmel i vegloven og straffeloven kan vi derfor forlange at de som stiller seg opp langs vegen og dermed

er årsak til at den øvrige ferdsel unødig blir hindret, øyeblikkelig fjerner seg.

Vi vil derimot ikke legge oss bort i salg som foregår slik at det åpenbart ikke utgjør noe risikomoment for den vanlige trafikken.

Etter hvert som trafiksikkerhetsspørsmålet er kommet mer og mer i fokus, er dette en holdning som skulle være enkel å forstå.

Mange vil vel sikkert tro at som ansatt i vegvesenet kan jeg nå jage bort disse bærselgerne.

La det imidlertid være helt klart for alle: Slik vil vi ikke ha det.

Det er den enkelte vegmester som har ansvaret for å se til at trafikkfarlig salg ikke finner sted langs vegen.

I tillegg har også ingeniørene ved vedlikeholdsavd. og trafikkseksjonen myndighet til å vise bort selgere.

Hvis vi andre kommer over salg vi mener er uforsvarlig, må vi således kontakte disse som tar seg av saken videre.

Vi er ikke interessert i at alle i vegvesenet skal drive som lokale politimenn.

Så får vi håpe alle får en god sommer, enten det nå blir med eller uten jordbær.



H  
A  
R  
O  
R  
D  
E  
T

# Avskjedsintervju med med Willumsen

*Intervjuer: O. Rustand  
Foto : W. Bakken*

Driftssjef Trygve Willumsen i Buskerud vegvesen ble født på Jeløya ved Moss i 1910. Et enkelt regnestykke forteller oss at pensjonsalderen nåes i 1980. I den anledning oppsøkte redaktøren (og fotograf) og undertegnede Willumsen på hans kontor i 6. etasje i CK-bygget for å slå av en prat. Willumsen har som kjent alltid vært en morgenfugl og følgelig valgte vi å møte ham tidlig på morgenen. Godt opplagt og med en glimrende hukommelse, paret med en fengslende fortellerglede formelig stormet tiden avsted, og før vi visste ordet av det hadde vi tilbragt 2½ time i hans selskap. Resultatet ble en hel rekke ark med «kråketær» som det ikke var helt uten problemer å få reinskrevet.

Foran ble det fortalt at Willumsen ble født i 1910. 2 år gammel flyttet han til Kristiansand hvor han ble til artium var unnagjort. Etter denne – i 1930 – begynte han på NTH, Bygningslinja. Han forteller at i hans tid var det første gang at studietiden ved bygningslinja varte 4½ år mot tidligere 4 år. Det var dengang fortsatt ca. 600 elever ved skolen, sier Willumsen.

«Du har vel litt av hvert å fortelle fra skolen utenom studiene»?

Willumsen tar et blick ut av vinduet, mot Bragernesåsen og elva som strømmer forbi – og plutselig dukker det opp atskillige smilerynker og vi forstår at minnene strømmer på. «Jo, da, jeg husker bl.a. at jeg var barsjef under studenteruka og det var en «jævla jobb», skal jeg si dere. Vi holdt det gående til kl. 3.00 hver natt i samfulle 14 dager. Men jeg var på skolen kl. 08.00, sier han – ikke uten stolthet.

Ja, og så må jeg fortelle dere at jeg



deroppe, for både første og forhåpentlig siste gang, pådro meg politiets vrede med etterfølgende mulkt. Historien er følgende: Etter at 4 stk. av oss hadde hatt et bridgeparti – hvorunder det ble konsumert noen «skærpe» – tok vi oss en tur på byen. Opprømte som vi var, modige, og f.... vet om vi ikl e var vakre og, tok vi oppstilling utenfor politistasjonen hvor vi 4-stemmig foredro den svenske sangen: «År jag född, så vil jag leva». Dette vårt lille og uskyldige opptrinn bekom nok ikke politiet vel for vi ble tiltalt for gateuorden og mulktert med kr. 10,- hver. Ja det var det».

Ellers forteller Willumsen at han deltok ivrig i idretten gjennom NTHI. Bl.a. var han med på bygningslinja's racerlag i skistafett hvor han var med på å vinne en evigvandrende pokal så stor som denne, sier han, og viser oss papirkørja si. Ja, det var en lykkelig tid, – sier Willumsen.

«Måtte du vente lenge på jobb etter skolen?»

«Nei, jeg fikk ganske straks jobb i et privat konsulentfirma i Oslo. Lønna var 150 kr. pr. måned. Men jeg likte meg heller lite der, så jeg sluttet allerede etter 2 dager. Tror ikke jeg fikk noen lønn der i gården».

«Min første skikkelige jobb fikk jeg som timelønnet ingeniør i Vest-Agder vegvesen. Her ble jeg bl.a. overlatt arbeidet med planene for veganlegget Mandal–Øyslebø, utbedring av forbindelsesvegen Mandal–Sørlandsbanen.

I Kvåge kommune i Lyngdalen kan jeg fortelle om en stor stein som ble kalt Kvåsesteinen. Denne dannet bru over Lyngdalselva og var således et ledd i en gårds- eller grendeveg.

Etter ca. ½ år i Vest-Agder fikk jeg brev fra Vegdirektøren om jobb som ekstraingeniør på Stord–Sunnhordland vegavdeling i Hordaland. Her begynte jeg i mai måned 1935 og fikk eget

distrikt med veganlegg og greier. Var der til høsten 1938 da jeg fikk stilling som assistentingeniør i Telemark Vegvesen, Skien. I Telemark ble jeg i hele 20 år inntil jeg i 1958 overtok en stilling som overingeniør i Finnmark vegvesen. Husker jeg ikke feil var jeg da i en alder av 48 år Statens vegvesens yngste overingeniør ute i distriktene. I 1963 kom jeg så til Buskerud som vedlikeholdssjef og ble senere – i 1972 – driftssjef.

Vi vil vite litt mer om erfaringer og opplevelser i vegvesenet og lar Willumsen fortelle.



«Jeg husker at vi på Stord hadde en sjef som allerede dengang var eksponent for den mer moderne vegstikking. Engang stakk jeg en veg på en liten øy ute i havgapet utenfor Fitjar og valgte å gå utenom et jorde. Dette likte ikke sjefen og sier: «Du må stikke rett over jordet». Og da hadde jeg selvsagt ikke noe annet valg, selv om jeg nok syntes det var uriktig.

Ellers husker jeg derfra at vi kunne få kjøpt hummer for kr. 1,- pr. kg. Selv om det var svært tungvint på Stord – mye båtreiser – så hadde jeg likvel ei fin tid derute.

Fra Telemark kan jeg fortelle at jeg bl.a. var assistent hos Theisen som også dengang var like drøy i sine kraftuttrykk. Fikk også her egen avdeling, nemlig Vest-Telemark».

«I din tid i Telemark hadde vi jo krigstiden. Du må fortelle oss litt om denne?»

«Så gjerne. I Telemark som ellers i landet var det under krigshandlingene blitt en rekke skader på både veger og bruer, kanskje særlig det siste, og dette krevde jo svære gjenoppbyggingsarbeider. På tysk forlangende husker jeg det ble satt i gang en storstilt utbedring av nåværende E76 mellom Brunkeberg og Hordaland gr. Hadde dengang 700 mann i arbeide, heldigvis bare norske. Ellers husker jeg at vi en gang fikk ordre fra tyskerne om å gjenoppbygge ei sprengverksbru i tre. Fristen for arbeidet var 3 dager, for «ellers blir dere skutt», sa tyskerne. Heldigvis gikk det bra også denne gang, som dere skjønner. Vel ferdig med brua kjøpte jeg ei kasse øl til kara, og det var nok svært populært for innholdet forsvant som dugg for solen.

På veganlegget Dalen—Skafså—Setesdalen, som ble påbegynt i 1941, arbeidet det dengang ca. 350 mann. P.g.a. krigsutbruddet med Russland bestemte tyskerne at arbeiderne skulle overføres til Nord-Norge. Men tyskerne fikk ingen glede av disse karene, for etter et raskt krigsråd, fikk kara fullt oppgjør og sporenstreks strøk de alle og enhver til sitt.

Jeg kan ellers fortelle at vi leide et hus hos Anne Grimdalen som ble nyttet som brakke. En annen ting som jeg minnes med særlig glede, er at jeg av henne fikk en skulptur som var støpt i gips — et vakkert barnehode, og dette er jeg naturlig nok meget stolt over. (Kanskje steller Telemark bedre med sine grunneiere enn vi gjør her i

Buskerud). Ellers forteller Willumsen at Anne Grimdalen kjøpte 2 brakker av vegvesenet som hun senere nyttet som atelier. Jeg kan også huske at det på de tider var uvanlig mye skogsfugl, særlig orrfugl og rype der borte. Inne i Arabygdi husker jeg det ble skutt «bjønn» i min tid, og med i jaktlaget var en av mine oppsynsmenn. Jo, Telemark var et fint fylke og et godt sted å være, sier Willumsen.

«Hvorfor søkte du deg egentlig helt opp til Finnmark?»

«Jo, det skal jeg si deg — det var av avansementshensyn. Det var jo slik at det dengang var nesten umulig å avansere «på egen bak», som det heter, og derfor ble det Finnmarkstur. Jeg husker ellers at vi hadde en aldeles forferdelig tur oppover gjennom Sverige og Finsk Lappland. Det var umulige kjøreforhold med sørpe og djupe hjulspor. Over Tanaelva kjørte vi på isbru, men vi kom da heldigvis helskinnet fram. I Finnmarkstiden ble funksjonsdelingen gjennomført, og jeg ble vedlikeholdsmann. Dette slags arbeide i Finnmark medførte atskillige problemer, og da særlig vinterstider med heller dårlig utstyr. Det var en krevende jobb å ta opp vegene om våren. Det var et hardt klima, mye vind og uvanlig mye snøføyke. Men det kunne også være vidunderlig vakkert, sier Willumsen, og får et drømmende uttrykk i øynene. Vi spør da ikke mer om Finnmark.

«Ja, så var det Buskerud da Willumsen?»

«Buskerud, ja, her er det nok ennå finere enn i Telemark».

Meget diplomatisk sagt.

«Og selve vegvesenjobben?»

«Det forholdt seg slik at det ble ledig en stilling som overingeniør B i Buskerud og således ble jeg vedlikeholdssjef her. Jeg jobbet først i 14 dager under vegsjef Lorentzen, så ble det

fortsettelse under vegsjef Nesje, for så tilslutt å ende hos vegsjef Søfteland. Som dere skjønner, har den lengste tid vært under Nesje som jo alle vet var en unik vegsjef. Det er en ganske fantastisk ekspansjon vegvesenet hadde i hans tid. Det har vært fint å jobbe i Buskerud, men de siste år har det hele dessverre blitt mer og mer innviklet og infløkt. Men det er vel utviklingen, og den krever sin rett, sier Willumsen – ikke uten antydning til et aldri så lite hjertesukk. Og så må jeg få si: «Før var folk glade for å få veg, – det ser ikke ut til at det er slik lenger».

«Hva mener du om driftssjefstillingen?»

«Tja, hva skal en egentlig si. Mening- en er jo i første rekke å koordinere driftsavdelingene, men dette er nok ikke så helt enkelt. Det er, som dere vet, noe som heter «å trække i andres bed», og dette hensyn må virke svært hemmende på en driftssjef. Jeg mener derfor at stillingen må sies «å henge noe i løse lufta.» Vi tror Willumsen kan ha sine egne meninger om hvordan den egentlig burde være, men lar være å spørre om det.

Redaktøren skyter nå plutselig inn et spørsmål om pensjonisttilværelsen?

«Jo, hvis helsa holder vil jeg fortsatt jobbe på vegkontoret med museale saker og ting. Jeg mener dette er et sørgelig forsømt kapittel som jeg har spesiell interesse for, og som jeg håper å kunne gjøre noe med. Jeg vet at det arbeides seriøst med et sentralt museum, og at Vegdirektoratets folk har sett på diverse alternative steder. Vi får se...»

«Du har vel hobbyer som du kan ofre deg for etter endt arbeid?»

Øyeblikkelig kommer det i rask rekkefølge: «Hytta på Tjøme, trekkspillet, gitaren, hagen, Hardangervidda og Hallingskarvet og ellers «Guds frie natur». Det ansees unødvendig å utdype dette nærmere: «Refleksjon-



erna gjöra seg själva», som svensken sier.

— — —

Redaktøren og jeg har etter dette etterhvert blitt ganske tomme og finner at tiden er kommet til å si takk for hyggelig og interessant prat. Og på egne, hele kontorets, og også distriktets vegne, ønsker vi Willumsen riktig mange og gode år som pensjonist« Vel blåst Trygve, – og Good Luck».



# Veglaboratoriet spør:

## KAN VI BYGGE MODERNE VEGER SOM IKKE ISER – MED BÆRELAG AV SEMENTSTABILISERT GRUS?

Isdannelse på vegen er et problem som ikke bare trafikantene er opptatt av. Verden over vegingeniører er opptatt av problemet. I dag bekjempes isdannelse med sandstrøing og salting, og det arbeides med varselsystemer, slik at strøing kan foretas før ising setter inn. Men hva er årsaken til at det enkelte steder danner seg is på vegen, mens andre vegstrekninger går fri? Er det med dagens kunnskaper ikke mulig å bygge vegene slik at ising kan unngås?

Tidligere har man søkt årsaken til ising i klimatiske forhold. Ising synes for eksempel å opptre hyppig på steder hvor vegen går i nærheten av vann og hvor luftfuktigheten derfor er høy. Men skillet mellom en isbelagt og en tørr overflate på vegen kan være meget skarpt, og det er ikke alltid man har klimaforhold å skyldte på. Årsaken kan da søkes i selve vegkonstruksjonen.

### Kondens og temperaturer

— I kalde, klare netter foregår det en varmeutstråling fra vegdekket til atmosfæren. Dermed synker temperaturen i vegdekket, men samtidig avkjøles også lufttemperaturen. Når så duggpunktet nås, danner det seg kondens som slår seg ned på vegens overflate, og vi får isdannelse. Det er særlig sent på høsten eller tidlig på vinteren dette skjer, det vil si på et tidspunkt da glatte veger kan komme som en overraskelse på billister som ennå ikke har skodd seg for vinteren. — Det er overingeniør Geir Refdal ved Veglaboratoriet som forteller dette.

— Overflatetemperaturen på en veg er også avhengig av hvordan vegen er bygget opp. Dette er noe man tidligere ikke var klar over, men gjennom forskningsprosjektet "Frost i Jord" vet vi i dag at oppbyggingen av vegen betyr meget for hvordan vegen oppfører seg med hensyn til ising. Noe forenklet kan man si at jo mer fuktig-

het materialene rett under vegdekket inneholder, jo mindre rim og ising vil oppstå. Isingsmessig vil derfor et bærelag av grus være vesentlig bedre enn et bærelag av pukk. Dette skyldes at varmetapet i gruslaget lettere kompenseres ved den varme som oppstår ved nedkjøling av vannet i grusen, og varme kan lettere føres til vegoverflaten og hindre forskjellen i dekktemperatur og lufttemperatur i å bli for stor. Jo større denne forskjellen er, desto større er faren for ising.

### Grusens fordeler – steinens styrke

Så skulle man tro at det bare var å bygge veger med skikkelig gruslag. Men veger med stor trafikkbelastning krever også et mer stabilt bærelag enn grusen kan gi. Motorveger bygges i dag stort sett opp av stein fra bunn til topp. Isingsmessig er dette altså ugunstigst, og disse vegene vet vi har stor tendens til ising. Når man likevel ikke merker så meget til det, skyldes det salting og bruken av piggdekk som gjør at rim- eller islaget fort slites bort. Dersom man forbød bruk av piggdekk og kuttet ned på saltingen, ville man snart oppdage de ulemper en slik oppbygging har isingsmessig.

— Nå foregår det hele tiden en utvikling på dette område. Nye materialer og konstruksjoner tas i bruk, og



nye erfaringer vinnes. På Trondheimsvegen ved Jessheim har man for eksempel i stedet for den tradisjonelle oppbygging benyttet sementstabilisert grus som bærelag. Et slikt lag har vist seg isingsmessig å ha grusens gode egenskaper.

## Fordelaktig sementstabilisering

— I Norge er bruken av sement-

stabilisert grus stadig økende. Dette skyldes at materialet ofte kan konkurrere økonomisk med bærelag av pukk eller bitumenstabiliserte materialer. I tillegg har utførelsen altså fordeler isingsmessig, sier Geir Refsdal som legger til at metoden kanskje kan ha mere for seg enn man tidligere har trodd, ikke bare ved bygging av veger, men også ved anlegg av flyplasser.



*Issingssituasjonen på forsøksveg 17. november 1974 kl. 12.30 i Trondheim. Høyre veghalvdel er bygget opp med grus under asfalten. Venstre veghalvdel er bygget opp med stein.*



*Ved gjenfylling av grøften benyttes ofte grovere materialer enn de som ble gravd ut. Dette gir økt ising på vegoverflaten fordi dekketemperaturen her blir lavere.*

---

## NYTT FRA SU

Fra Samarbeidsutvalgets virksomhet har vi merket oss at:

- Kontorfullmektig Synnøve Dahl har overtatt jobben som sekretær etter adm.sekr. Anne-Karin Riise Jensen.
- Det er kommet et forslag fra adm.sjef Bakke om endring av ferieåret, slik at det går fra 1. juni til 31. mai.
- Det vil bli holdt et informasjonsmøte 9. september for ansatte i Kongsberg-området, Numedal og Sigdal.
- Et introduksjonshefte, «Velkommen til oss» vil bli utdelt til nyansatte. Også de «gamleansatte» vil få tilsendt dette heftet.

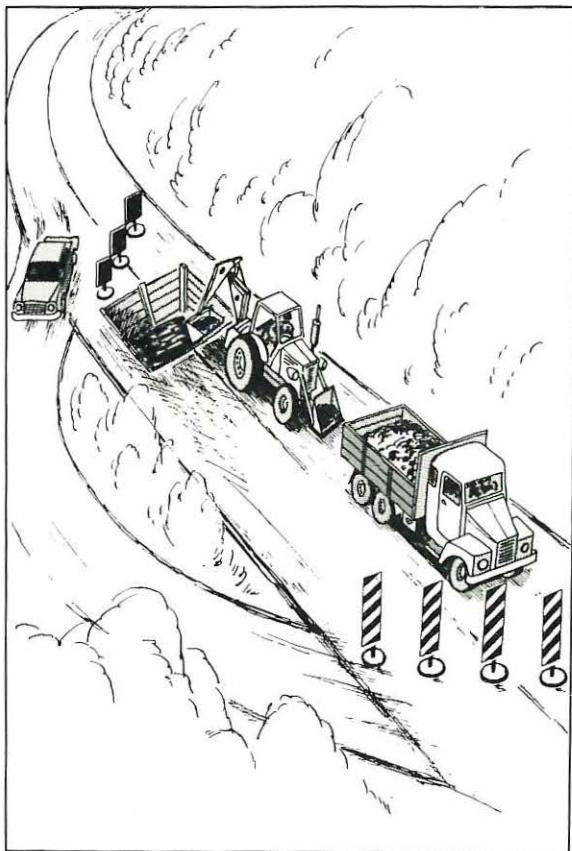
# ARBEIDSVARSLING

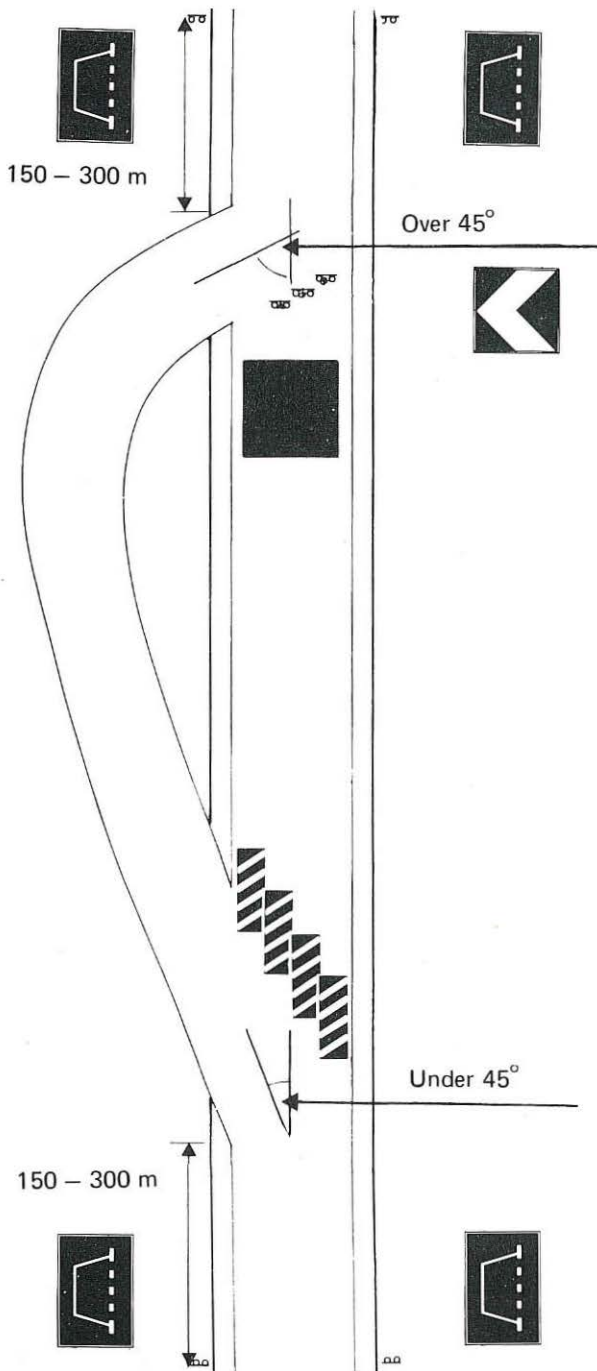
I forrige nummer av Brobyggeren startet vi en serie som tar for seg arbeidsvarsling. Selv om dette for enkelte er kjent stoff, tror vi ikke det er dumt med en repetisjon av pensum.

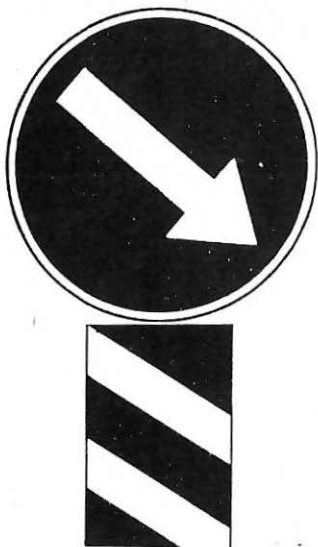
Første avsnitt i denne serien tok for seg de skilt og hjelpemidler vi skal nytte under slikt arbeid.

Denne gang vil vi vise et par eksempler på hvordan dette skal gjøres, slik forskriftene sier, ute på veggen.

## Interimsveg

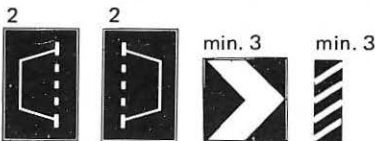






1. I tillegg til de skilt som er vist på skjemaet, brukes fare- og reguleringskilt etter behov.
2. Sebraskilt nyttes hvor vinkelen mellom hovedveg og interimsveg er under  $45^\circ$  (som nederst på skjemaet) ved vinkler over  $45^\circ$  nyttes bakgrunnsmarkeringer (som vist øverst på skjemaet.)

#### Skilt som benyttes



## Samferdselsminister Ronald Bye: Barn og eldre må få økt oppmerksomhet i trafikken.

- En sterkere oppmerksomhet omkring barnas og de eldre situasjon i trafikken.
- Økt innsats på utbygging av gang- og sykkelveger.
- Bruk av fysiske fartsdempende tiltak på hovedveger i tettsted, dersom andre tiltak for å bedre sikkerhet og miljø vanskelig kan gjennomføres.
- En totalrevisjon og forenkling av regelverket.
- Økt statlig bistand til kommunene ved planlegging og gjennomføring av trafikksikkerhetstiltak.

Dette er saker som Samferdselsdepartementet går inn for i en ny Stortingsmelding om trafikksikkerhetsarbeidet som departementet nå skal

legge fram, sa samferdselsminister Ronald Bye på Trygg Trafikks landsmøte.

Videre varsler departementet om at det vil bli arbeidet for å få innført bestemmelser om at alle tyngre kjøretøy og kjøretøykombinasjoner skal ha montert lave sidehinder, og at alle biler som selges, skal være utstyrt med bilbelter i baksetet. Samferdselsdepartementet er ellers i gang med å utvikle og prøve rutiner for automatisk kontroll av rødljyskjøring og fartsovertredelser.

Heter det i en pressemelding fra Trygg Trafikk.



**ENERGISPARING**

## Travel tid for vekt- og brukskontrollgruppen



### Rep.: W. Bakken

Under årets teleløsningsperiode måtte vegvesenet i større omfang enn tidligere sette ned akseltrykket på de aller fleste riks- og fylkesvegene i fylket.

Årsakene til de økte restriksjonene var ikke at vi plutselig hadde fått så dårlige veger, men bærelagsregistreringer som er blitt foretatt viser at det var nødvendig for at vegene ikke skulle bli kjørt istykker. Teleløsningsperioden har således vært en hektisk tid for vekt- og brukskontrollgruppen i fylket.

Gruppen, som direkte sorterer under biltilsynssjefen, består daglig av avd.-ing, Reidar Johansen og vektkontrollør Gunnar Grette.

De har hele fylket som sitt arbeidsområde, og kontrollerer at lasten er forsvarlig sikret, at kjøre- og hviletidsbestemmelsene overholdes, sjekker kilometertellere og at løyvene er i orden.

I tillegg til disse oppgavene holder de også vanlige tekniske kontroller.

Under vektkontroller benyttes de faste vektene på biltilsynsstasjonene på Hønefoss og Kongsberg.

Foruten disse to er det vekt-plasser på Solbergmoen, Vikersund, Veme og Gol.

Under teleløsningsperioden ble gruppen styrket med to mann fra vedlikeholdsavdelingen.

En fikk dermed to grupper som kunne konsentrere seg om vektkontroller, og som arbeidet uavhengig av hverandre.

Den ene gruppen benyttet under kontrollene de nye elektroniske vektene. Disse vektene er konstruert slik at de kan brukes hvor som helst langs vegen. På denne måten ble gruppen svært mobil.

Den andre gruppen var avhengig av å benytte de faste veiestedene. Imidler-



*Den vektkontrollgruppen vi fulgte besto av Robert Pettersen, t.v. og Gunnar Grette.*

tid reiste de rundt på inspeksjonsrunder, og tok med seg inn til vektplassene mistenkelige tunge biler.

Det ble benyttet gule biler, slik at det ikke skulle bli så enkelt for jungeltelegrafren å informere om hvor de befant seg.

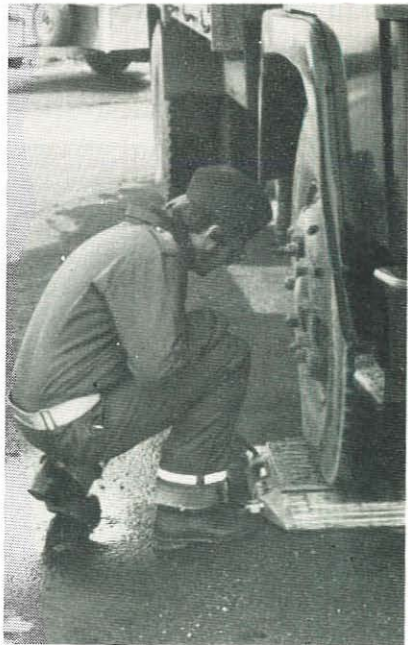
Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard sier til Brobyggeren at han er godt fornøyd med resultatet etter disse kontrollene.

Jeg har inntrykk av at de aller fleste respekterte de midlertidige akseltrykkbestemmelsene, sier han, men noen var det jo som prøvde seg.

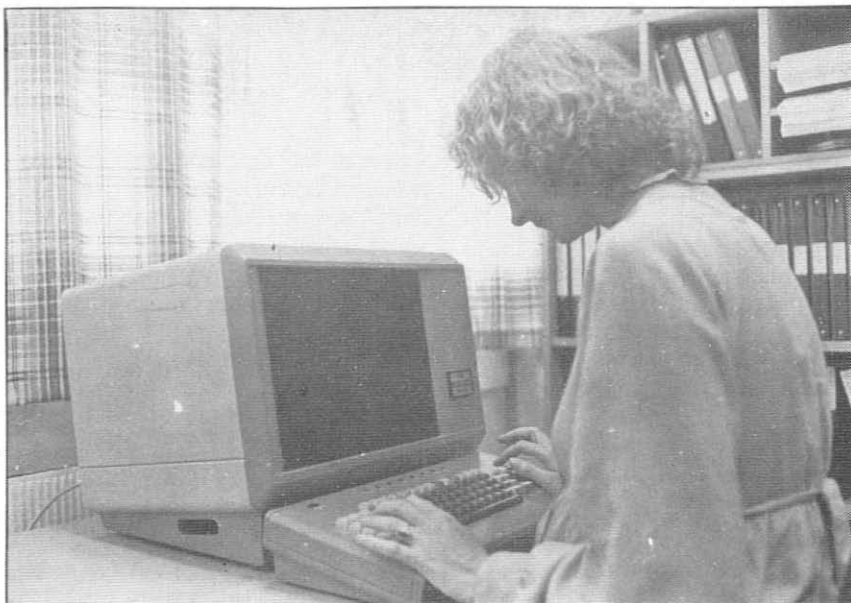
Den utvidede kontrollen varte i 8 uker, og pr. i dag har jeg fått inn rapporter fra 6 av disse.

De viser at i alt 413 kjøretøyer stopper.

Det ble foretatt 200 veiinger, og av disse var det 50 som hadde overlaster og som fikk gebyr. 124 hadde overlaster som ikke kvalifiserte til gebyr. På disse ukene bidro vårt fylke med kr. 91.400 til statskassa, slutter biltilsynssjef Bustgaard.



*Her benyttes de nye vektene. Grette kan imidlertid bare konstatere at akseltrykket her er i orden.*



*Kontorassistent Vaika Volt benytter dataskjerm ved utvikling av EDB-program (programmering) ved Kontor for administrativ databehandling i Vegdirektoratet.  
(Foto: Carlén)*

### **Prosjektorganisasjon – medvirkning fra de ansatte.**

Autosys-prosjektet blir ledet av en styringsgruppe hvor bl.a. de ansattes hovedorganisasjoner er representert. Styringsgruppen består av følgende personer:

Avdelingsdirektor Aksel Bruun, Vegdirektoratet (formann).

Økonomisjef Thomas Schiøtz, Vegdirektoratet.

Biltilsynssjef Asbjørn Bustgaard, Vegkontoret i Buskerud.

Administrasjonssekretær Odd Ekre, Kartellet.

Stasjonssjef Halvard Kveseth, AF.

Administrasjonssekretær Arvid Lokkeberg, YS.

Rasjonaliseringsleder Inger E. Kvaase, Statens rasjonaliseringsdirektorat.

Som daglig prosjektleder er oppnevnt kontorsjef Bjørn K. Nærnes, Vegdirektoratet.

Berørte ansatte forutsettes trukket

inn i det løpende arbeid gjennom deltakelse i arbeidsgrupper m.v.

Til støtte for styringsgruppen og daglig prosjektleder vil det bli oppnevnt en rådgivende gruppe med representanter fra berørte instanser utenfor vegvesenet.



*Biltilsynssjef Bustgaard har vært med i styringsgruppa for Autosys-prosjektet.*

# NYTT I BILTILSYNET:

## **Autosys-informasjonssystem for motorvognner og førerkort**

### **Delprosjekter**

Etter høringsomgangen for Autosys-rapporten av 30. mars 1978 har Vegdirektoratet i samråd med Samferdselsdepartementet gått inn for en trinnvis videreføring av arbeidet innenfor følgende 4 delprosjekter:

*Delprosjekt 1* - Effektivisering av trafikksikringssystemet.

*Delprosjekt 2* - Utvidelse av opplysningsinnholdet i det nåværende EDB motorvognregister med motorvogneienes fødselsnummer/arbeidsgivernummer samt motorvognens modell, farge og kjøringens art etter samferdselsloven. Videre forutsettes inntatt opplysninger om utførte motorvognkontroller og om sterkt skadde motorvognner m.v.

*Delprosjekt 3* - Etablering av prøve-drift med en landsomfattende database\* for motorvogn- og førerkort-opplysninger med mulighet for ut-henting av enkeltopplysninger (spør-ring) fra dataskjermer.

*Delprosjekt 4* - Endring og tilpassing av regelverket i tilknytning til de foran nevnte delprosjekter.

### **Kortsiktig mål for Autosys-prosjektet.**

Målet for første trinn i utviklingsplanene for Autosys-prosjektet skal være å etablere prøvedrift med en database for motorvogn- og førerkort-opplysninger innen utgangen av 1980. Som prøvesteder under Delprosjekt 3 er valgt biltilsynsstasjonene i Moss og Oslo samt Vegdirektoratet. Disse vil bli knyttet til databaser med dataskjermer.

Videre vil Toll- og avgiftsdirektoratet og politiet få tilgang til databasen fra egne dataskjermer under prøveperioden, som forutsettes å vare minst 1 år. Det er ikke tatt beslutning om videreføring av Delprosjekt 3 etter prøveperiodens utløp.

\*) Database er en måte å lagre EDB opplysninger på, bl.a. med sikte på hurtig gjenfinning av enkeltopplysninger. Databasen skal ha et opplysningsinnhold som samsvarer best mulig med de forskjellige brukernes behov, herunder vil trafikksikringssystemet bli særskilt vurdert med sikte på effektivisering og avklaring av i hvilken grad forsikringsopplysninger eventuelt bør trekkes inn i databasen.

### **Personvern.**

Lov om personregistre m.m. av 9.6.78 trådte i kraft 1.1.80. Lovens bestemmelser om innsynsrett i personregistre gjelder imidlertid først fra 1.7.80.

Arbeidet med Autosys-prosjektet er allerede fra starten av lagt opp under full hensyntagen til personregisterlovens bestemmelser. Arbeidet fremover vil skje i samråd med det nyopprettede Datatilsynet.

### **Opplæring.**

Berørte ansatte ved prøvestedene vil bli gitt nødvendig opplæring bl.a. med bistand fra eksterne krefter. Erfaringene fra denne opplæringen vil bli benyttet ved beslutning om videreføring av Delprosjekt 3.

I Vegdirektoratet (A-data) arbeides det dessuten med planer om etablering av en hospitantordning hvor enkeltpersoner fra vegvesenets ytre vil kunne bli gitt grunnleggende EDB-opplæring.



Et arbeidsreglement i  
«De gode gamle dager»

## Forbudt å snakke i kontortiden

**Vi bringer i dag en kopi av noe som het «Arbeidsbestemmelser» i våre forfædres tid. Studér denne plakaten og du vil fatte hvor vidunderlig godt vi har det i dag i forhold. Kunne noen tenke seg å gå tilbake til «de gode, gamle dager»?**

### ARBEIDSBESTEMMELSER 1863-1872

#### Må overholdes av personalet

I. Guds frykt, renslighet og punktlig-  
het er forutsetninger for en ordentlig  
forretning.

II. Personalet behøver nå bare være til  
stede på hverdager mellom kl. 6 om  
morgenen og kl. 6 om ettermiddagen.  
Søndagen tjener til kirkegang. Hver  
morgen er det kort bønnemøte på  
kontoret.

III. Det ventes at enhver yter overtids-  
arbeid dersom forretningsgangen kre-  
ver det.

IV. Funksjonæren med den høyeste  
tjenestealder er ansvarlig for kontorets  
renhold. Alle læregutter og juniorer  
melder seg hos ham 40 minutter før  
bønnen og står til disposisjon også etter  
kontortidens slutt.

V. Enkel påkledning er foreskrevet.  
Personalet må ikke opptre i lyse  
skinnede farver og må bare bruke  
ordentlige strømper. Kalosjer og frakker  
må ingen ha på seg på kontoret, idet  
personalet har en ovn til disposisjon.  
Unntatt når det er dårlig vær, er  
halskjerf og hatter tillatt. Dessuten  
anbefales personalet om vinteren å  
bringe med 2 kilo kull pr. dag pr. person.

VI. Det er forbudt å snakke i kontortiden.  
En funksjonær som røker sigaretter,  
nyter alkohol i enhver form, besøker

biljardsalonger og politiske lokaler, gir  
foranledning til å trekke hans ære,  
sinnelag, rettskaffenhet og redelighet i  
tvil.

VII. Det er tillatt å innta føde mellom kl.  
11.30 og kl. 12.00. Men arbeidet må  
ikke innstilles av den grunn.

VIII. Kundene og medlemmene av  
bedriftsledelsen må møtes med ærbø-  
dighet og beskjedenhet.

IX. Hvert medlem av personalet har plikt  
til å sørge for bevaring av sin helse. I  
sykdomstilfelle innstilles lønnsutbetal-  
ing. Det anbefales derfor på det  
sterkeste at enhver av sin lønn legger  
en pen sum til side for slike sykdoms-  
tilfeller og også for de gamle dager for at  
han ikke faller almenheten til byrde når  
han ikke lenger kan arbeide eller hans  
arbeidskraft er svekket.

---

## Redaktørens dilemma

Å gi ut et tidsskrift er ingen dans på  
roser. Hvis vi trykker vitser, sier folk at vi  
er dumme, hvis vi ikke gjør det, synes  
de vi er for alvorlige. Sitter vi på kontoret  
dagen lang, så burde vi være ute på jakt  
etter aktuelt stoff. Er vi ute på sporet  
etter nyheter, burde vi heller passe  
jobben på kontoret.

Hvis vi ikke trykker innsendte bidrag,  
forstår vi ikke å verdsette begavelsen  
der den finnes og hvis vi trykker alt vi får  
sendende, heter det straks at vi fyller  
bladet med uinteressante ting.

Hvis vi retter på andres innsendte  
bidrag, er vi for kritiske og hvis vi ikke  
retter, så heter det at vi sover. Sakser vi  
stykker fra andre blad, er vi for dovné til  
å skrive selv, men sakser vi ikke, så er vi  
for opptatt av vårt eget stoff.

Nå vil sannsynligvis noen påstå at vi  
har kvartet denne oppsatsen fra et  
annet tidsskrift, og det har vi selvfølgelig  
også gjort!

# Vegvesenets drillkorps på dypt vann

Av: W. Bakken



Det er vel kjent at det ikke bare er på landjorda vegvesenet i Buskerud gjør grunnundersøkelser.

For undersøkelser i det våte element benyttes en flåte med nødvendig utstyr på.

I samband med planer om bygging av ny bru over Lågen i Kongsberg, skulle det gjøres slike undersøkelser i vår, og denne flåten måtte da brukes.

Normalt innebærer ikke dette arbeidet noen spesiell risiko, men denne gang skulle vegvesenet bli en erfaring rikere.

Det gikk nemlig ikke bedre enn at etter noen få dagers arbeid, så sank hele flåten med utstyret på, til bunns.

23 tonn til en samlet verdi på noe over 1 mill. kroner på bunnen av Lågen – og en Lågen som attpå til gikk stor og stri i vårløsningen. Dette var situasjonen ing. Solberg og oppsynsmann Hagberg og deres menn skulle forsøke å takle en dag i april.

Til alt hell var også en annen flåte fra et privat firma i arbeid like ved havaristen, og denne ble derfor nyttet i redningsarbeidet.

Det første som måtte gjøres, var at dykkere fikk festet utstyret skikkelig på flåten slik at ikke det skulle forsvinne i strømmen.

Deretter ble det forsøkt å blåse luft i flåten, men det lyktes ikke i første omgang å få hevet den på grunn av tyngden.

Etter mye strev og slit, fikk en så noe av utstyret over på den andre flåten, og havaristen begynte da å heve seg.

Etter hvert hadde det kommet så mye opp at det var mulig å få slept den inn til land.

Utstyret på flåten hadden ikke tatt nevneverdig skade, og etter en dag på verkstedet fungerte alt normalt igjen.

Årsaken til forliset syntes å være at på grunn av den store vannføringen i elva, slo vann inn over dekk og fylte skottene med vann. Dette igjen gjorde at flåten fikk slagside og til slutt sank.

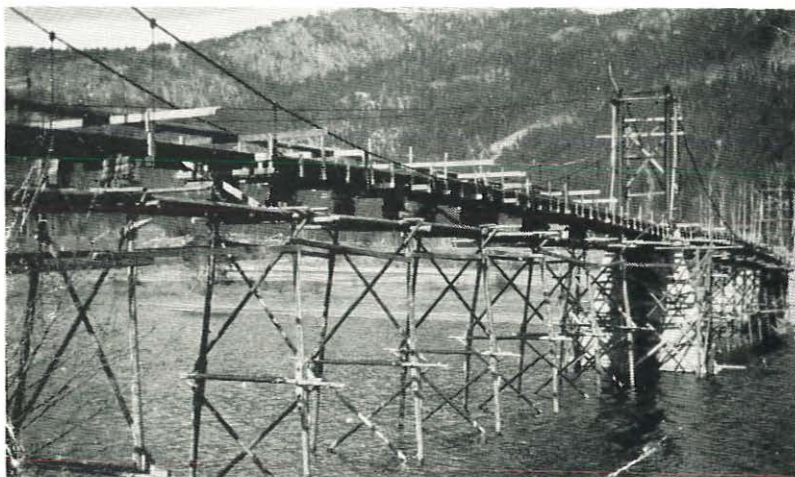
Redningsledelsen vil berømme alle som deltok i bergingsaksjonen for helhjertet innsats.

Hverken skader på mennesker eller materiell oppsto under det tildels vanskelige arbeidet med å få utstyret på det tørre igjen.

sykepermisjon med lønn for inntil 1 års sammenhengende sykdomsperiode. Men det sier seg selv at nærmeste overordnede og vegkontorets personalseksjon må være ajour med situasjonen. Ifølge Fellesbestemmelsene skal sykdomsforfall meldes snarest til arbeidsgiveren. Dette betyr at man må melde fra første fraværsdag hvis ikke helt ekstraordinære forhold tilsier noe annet. Fra og med den fjerde fraværsdagen må arbeidstakeren legge fram legeerklæring FOR Å HA KRAV PÅ LØNN UNDER SYKDOM. Deretter må det sendes legeattest – enten for en lengre periode eller hver 14. dag. I distriktet sendes attestene gjennom nærmeste overordnede, mens de inne på kontoret leveres oss direkte.

---

## AUSTVOLL BRU



Fra hovedvegen og fram til Austvoll st. i Flå, ble det i 1912 bygget forbindelsesveg med ferge over Hallingdalselva.

Denne vegparsellen kostet kr. 4.368,—.

I 1919 ble det bevilget penger til bygging av Austvoll bru. Bildet viser brua under bygging.





*Her er kompressoren snart på trygg grunn igjen.*

---

*Nytt fra personalseksjonen:*

## **LØNN UNDER SYKDOM**

Da det synes å råde en viss uklarhet om de endrede sykelønnsbestemmelser, vil vi gi en liten redegjørelse for disse.

Som kjent gikk de forrige bestemmelser ut på rett til tjenestefrihet med full lønn inntil 3 måneder. Deretter hadde vi myndighet til å gi ytterligere 9 måneders permisjon med full lønn.

De någjeldende nye bestemmelser går imidlertid ut på at «arbeidstaker med fast ukentlig arbeidstid på 15 timer eller mer har **RETT TIL FULL LØNN UNDER SYKDOM I INNTIL 1 ÅR**. Det er en forutsetning at arbeidstakeren har tiltrådt stillingen». De nye bestemmelser inneholder også bl.a. vilkårene for rett til ny sykelønn etter endt 1-årsperiode, samt spesielle vilkår for de som måtte ha minst 15 måneders sykepermisjon med lønn siste 2 år. Det vil føre for langt å komme inn på dette i detalj, og vi må derfor be om at det blir tatt kontakt med personalseksjonen her hvis det måtte bli aktuelt.

Av foranstående vil det forstås at det er unødvendig å søke om

Våre hytter:

## Haugastøl II fortsatt mest populær

Hytteutvalgets årsberetning viser at feriehyttene har vært flittig brukt av vegvesenets ansatte også i 1979.

Det er registrert i alt 813 utleierdøgn, og disse fordeler seg på de 10 forskjellige hyttene.

Mest populær er fortsatt Haugastøl II med 200 gjestedøgn. Deretter følger Dagali, Haugastøl I og Steinvika. Nederst på tabellen finner vi Bjøberg med 6 døgn.

I utvalgets beretning framgår det ellers at det er registrert et øket behov for et bedre hyttetilbud ved sjøen.

Det viser seg nemlig at Sundstua i 1979 har hatt 86 gjestedøgn. Når en så vet at dette stedet i vesentlig grad blir benyttet sommerstid, viser det at den er svært attraktiv blant vegvesenets ansatte.

Hytteutvalget ber til slutt i sin beretning Samarbeidsutvalget ta denne saken opp til nærmere vurdering.



*Sundstua er svært så populær blant ferierende vegfolk.*

## Nytt fra AMU

Fra AMU-protokollen har vi merket oss at:

- Påbud om bruk av personlig verneutstyr vil komme
- AMU er fornøyd med overholdelsen av overtidsgrensen
- Klimaanlegg vil komme i maskiner der støvplagen er stor
- Elektriske kupevarmere vil bli mer vanlig i nye biler og maskiner
- Vernehåndbøker vil bli sendt ut til arbeidsledere og verneombud
- De som har synspunkter på vegvesenets maskinanskaffelser henvender seg til maskinavdelingen
- Ny asfaltutlegger tilfredsstilte ikke støvkravene. Vil bli utbedret.

Den store styrkeprøven:

# «BUSKERUD RUNDT»

Rep.: W. Bakken

Syklisterenes Landsforening i samarbeid med avisen VG, har arrangert en sykkelstafett som startet fra Lindesnes og Vadsø samtidig, og som skulle møtes på halvvegen.

Denne verdens lengste sykkelstafett gikk selvsagt gjennom Buskerud. Og ikke nok med det. Sju av vegkontorets ansatte var med på å bringe stafetten trygt videre. Den første vegvesenetappa startet på Meheia.



Vegsjefen er fra tidligere kjent som en habil sykkelist. Her er han avbildet under et løp den gang han syklet for Hordaland Racingkontor.

Det var Nils Harald Kraugerud som her overtok sykkelen og han kjørte til Dørja bru, der en utålmodig Olav Søfteland sto og ventet.

Vegsjefen leverte så over sykkelen like hel og fin, til sin forgjenger Svein Nesje, ved Haug kirke.

Denne etappen, sprintetappen, eller var det sjarmøretappen, endte i Gamle-Hokksund. Det rapporteres at Nesje passerte jernbaneundergangen med god klaring.

I Gamle-Hokksund sto Olav Harket og ventet – og han hadde planene klare. Med Langerudbakken for øyet la han forsiktig ut.

I Knivedalen ble ingen fartsoverskridelser registrert denne gang, og radarfantomet Per A. Berg suste videre. Målet var Vikersund der en nyoppvarmet Per Ole Wanvik sto og ventet.

Han er proff rytter!

Siste etappe gikk fra Tyrstrand til Hønefoss, og den ble som planen la opp til, tatt godt vare på av Tore Braaten.

Ventet innkomst til Hønefoss var satt til kl. 18.03, og det holdt selvsagt på sekundet.

En av hensiktene med denne sykkelstafetten, var at folk langs ruta skulle få legge ros og ris i en klagekasse på sykkelen.

Vårt lag kjørte imidlertid så fort at ingen rakk å få lagt i noe som helst.

Dette førte igjen til at våre gutter sprengte tidsskjemaet aldeles.

Førstemann startet kl. 13.50 og som nevnt skjedde innkomsten på Hønefoss kl. 18.30 – samme dag.

Dette førte til at VG's ledsagere selv måtte sykle fra Hønefoss mot Sokna for å møte de som skulle bringe stafetten videre.

Vi registrerte nok en sporty og god innsats av vegvesenet.

En innsats som og kanskje kommer i Guinness' Rekordbok?

---

## GRYTEBURENNET:

### 15 kg pølser og 6 kasser brus – Svein Sønju best i løypa.

Det tradisjonelle Gryteburennet gikk av stabelen den 23. mars i år. Som vi ser av resultatlista samlet årets renn mange deltagere. Positivt er det også at dette velferdstiltaket etter hvert har fått respons blant ansatte i forskjellige grener av vår virksomhet.

Elters kan vår korrespondent fortelle at det var strålende vær under hele arrangementet som forøvrig ble prikkfritt gjennomført av rutinerte skientusiaster.

Foruten de fysiske prøvelsene ute i løypa, tyder 15 kilo fortærte pølser og 6 kasser brus på at også fordøyelsesorganene ble satt på visse prøver denne dagen.

Så over til selve resultatlista:

#### Gryteburennet 1980.

Avholdt den 23/3-80.

#### RØD LØYPE:

1 Svein Sønju .....	203 p.
2 Bjarne J. Austad .....	186 p.
3 F. Indseth .....	177 p.
4 Ann-Kristin Somby .....	174 p.

4 Fam Gjennestad .....	174 p.
6 Tove Finnerud .....	171 p.
7 Albert Skarstad .....	170 p.
8 Anni Austad .....	168 p.
9 G. Falkevik .....	165 p.
9 Lillemor Bjerkan .....	165 p.
11 Anne Berit Somby .....	164 p.
12 John Petter Somby .....	156 p.
13 Per A. Berg .....	154 p.
14 Gerd Sundal .....	153 p.
15 Ragnvald Sundal .....	150 p.
16 Sigrunn Sundal .....	148 p.
16 Arne Kruhaug .....	148 p.
18 Gunvor Sønju .....	138 p.
19 Synnøve Finnerud .....	136 p.
20 Harald Haare .....	125 p.
21 Gudveig Løen .....	124 p.
21 Marit Berg .....	124 p.
21 Andreas Thorud .....	124 p.
24 Anne Kari Haare .....	122 p.
24 Bjarne Sveen .....	122 p.
26 Oskar Løen .....	118 p.
27 Engebret Holm .....	116 p.
28 Gunvor Holm .....	106 p.
29. Stein Austad .....	105 p.
30. I Rønningsdal .....	98 p.
31. O. Indseth .....	88 p.

#### Klasse 9-11 år

##### BLÅ LØYPE - 1 runde

1 Runar André Sundal .....	5,17
2 Terje Håre .....	5,35
3 Øyvind Thorud .....	5,47
4 Jens Indseth .....	6,15
5 Monica Finnerud .....	7,10
6 Henriette Holmen .....	7,18
7 Trine Marie Somby .....	7,47

#### Klasse 11-13 år

##### BLÅ LØYPE - 2 runder

1 Per Indseth .....	9,20
2 Per Morten Berg .....	9,39
3 Ole Indseth .....	9,41
4 Øyvind Skarstad .....	10,00
5 Rune Holmen .....	10,02
6 Sigurd Flaget .....	11,26
7 Hans Olav Løen .....	14,00

## Klasse 7-9 år

### BLÅ LØYPE - 1 runde

1	Leif Inge Austad	5,45
2	Terje Skarstad	6,00
3	Geir Valvatne	6,14
4	Tom Skarstad	6,21
5	Henning Kruhaug	6,23
6	Fritjof M. Indseth	6,34
7	Bjørn Finnerud	6,41
8	Lill Bjerkan	7,08
9	Arne Gjennestad	7,18
10	Heidi Formo	7,30
11	Stein Finnerud	7,54
11	Morten Sveen	7,54

## Under 7 år

### GRØNN LØYPE

1	Odd Trygve Thorud	1,44
2	Gry Bjerkan	2,02
3	Snorre Sønju	2,08
4	Knut H. Berg	2,15
5	Geir Falkevik	2,59
6	Tone Solberg	4,19
7	Mari Sønju	4,35
8	Ellen M. Gjennestad	7,11
9	Nina Kruhaug	7,36
10	Nanet Vala	9,06
11	Inger E. Thorud	9,50



Vinneren i voksen klasse, Svein Sønju, får her overrakt den store «botta» av formannen i arr.komitèen, Jacob Jacobsen.

## Leserinlegg:

Av Halvard Torgersen

## Nok en helhjertet innsats

Det er vel ofte slik at vegvesenet får mer klager enn skryt. Jeg vil derfor benytte anledningen til å gi litt ros til egen etat og avdeling.

Foranledningen er denne:

Tirsdag 3. juni, ca. kl. 15.15 får maskinoppsynsmann Skredderberget på Gol en telefon fra knuseverket på

Tverrslag III på Geilo med beskjed om at konknuseren har stoppa.

«Kan ikke få'n igang att».

Skredderberget får da en mistanke om hva som har skjedd, og karene på knuseverket blir bedt om å tømme knuseren for stein og undersøke om ikke knuseren er full av røtter, slik at det har pakka seg.

Det viste seg å stemme, og knuseren ble kjørt igang igjen.

Men nå viste det seg at den hadde fått en svær oljelekkasje.

Ny telefon til Skredderberget.

Han visste da med en gang at tetningsringen (en fjærbelastet ring på



70–80 cm i diam.) var ødelagt.

Det var nå blitt så sent på dagen at bestillingen av ny reservedel måtte vente til onsdag morgen.

Delene ble bestilt onsdag morgen, og disse måtte sendes fra Sverige. Samtidig ble reparatør Erling Lio og bedriftselektriker Reinhard Granli sendt til Gol for å demontere konknuseren.

Dette er en jobb som en er avhengig av å ha kran til.

Karene visste imidlertid at det skulle være 2 mobilkraner i arbeid med støping på Geilo, og oppsøkte disse på veg til knuseverket.

Her ble det full klaff.

På det ene stedet hadde de fått kluss med støpingen, og mobilkranen var ledig i to dager. Det var akkurat tiden de trengte, og karene fikk med seg kranen bort til Tverrslag III, og begynte demonteringen.

I mellomtiden var delene lovet til Fornebu onsdag ettermiddag ca. kl. 17.00. En av reparatørene på Ringrike, Arne Lia, tok på seg å hente delene på Fornebu.

Han reiste torsdag morgen oppover til Gol, og så tidlig at han var på Gol vegstasjon kvart på sju. Sammen med Erling Lio og Reinhardt Granli reiste de så videre opp til knuseverket og begynte monteringen.

Mens Lio og Lia monterte sammen knuseren benyttet Granli anledningen til å få på plass en ny materenne som skal til for en automatisk regulering av knuseren.

Torsdag 5. juni, ca. kl. 14.00, var knuseverket i full drift igjen. Stoppingen var altså ikke mer enn i underkant av 2 dager.

Dette var en innsats som fortjener rosende omtale i Brobyggeren. Et lite skår i gleden er at kanskje kunne all denne innsats og kostnad vært spart med en litt større påpasselighet fra knuseverkførerens side.

## MERK DEG:

# Olje under trykk er farlig.

I «Nytt fra vernetjenesten» fra Statskraftverkene finner vi en orientering om risikomomentene i forbindelse med olje under trykk, noe som også forekommer i andre virksomheter med hydraulisk utstyr.

Ved et anlegg skjedd nylig to ulykker framkalt av olje under trykk. Det var et lite hull på hydraulikkslangen, så lite at en mann måtte føle langs slangen med hånden for å lokalisere det. Strålen var likevel sterk nok til å trenge gjennom huden, fingeren måtte amputeres. Ved den andre ulykken berget en mann fingeren. Ikke alle leger kjenner umiddelbart behandlingsmåten, men det er av viktighet for resultatet at behandlingen starter tidlig (Tidsskrift for Den norske lægeforening 1966, s. 1339–1340).

Skaden er særlig kjent fra bruk av smørepistoler.

Oljetrykkskader gir vanligvis intense smerter og hevelser. Smertene kommer gjerne straks, men kan også utvikles gradvis i løpet av de første 12 timer – noe som kan føre til at skadens omfang undervurderes ved første undersøkelse. Avhengig av trykkets størrelse kan oljen bre seg utover i hele fingeren eller hånden.

Ved ubehandlet skade er utfallet oftest dårlig. Ved tidlig behandling kan resultatet bli tilfredsstillende, men selv da kan en få mèn.

Behandlingen som bør skje på sykehus, går ut på å oppheve trykkvirkningen, samtidig som det tilstrebes å fjerne så mye som mulig av den inntrengte olje.

# Ikke bare muntre historier

Av: W. Bakken

Gjennom vår kollega Vegen og Vi er våre lesere blitt gjort kjent med at det nå pågår en innsamling av vegvesenets muntlige historier.

Også Brobyggeren vil slå et slag for dette arbeidet som nå gjøres i vår etat. Mannen bak både ideen og den praktiske gjennomføringen av prosjektet, er Kjell Hegdalstrand, som til daglig har sitt ordinære virke ved Hedmark vegkontor.

Hegdalstrand forteller i en samtale med Brobyggeren at det i hvert fylke er oppnevnt en kontaktperson som lokalt skal samordne opplegget.

Innsamlingsarbeidet foregår på den måten at den lokale kontaktperson gir tips om eldre mennesker som sitter inne med kunnskaper om vegvesenet i gamle dager.

Jeg kontakter da disse menneskene, og får de til å fortelle fra sin tid i etaten. Dette blir tatt opp på lydband, og senere bearbeidet.

Intervjuarbeidet startet i august i fjor, og den opprinnelige planen gikk ut på at dette skulle vare i ett år.

Imidlertid viser det seg nå at det er kommet fram så mye materiale at det blir umulig å rekke over alt dette på ett år.

Det er derfor mitt håp, sier Hegdalstrand, at jeg får anledning til å fullføre denne oppgaven.

Til nå har Hegdalstrand vært i fylkene Finnmark, Troms, Møre og Romsdal, Hedmark og Oppland.

Her har han intervjuet pensjonister i vegvesenet, og han har samlet på båndopptak på mellom 70 og 80 timer.

Men det er ikke bare de muntlige framstillingene av vegvesenets fortid Hegdalstrand er interessert i. Også

gamle bilder med motiv fra vegvesenets virksomhet er svært viktig å få tatt vare på, sier han.

Jeg har til nå kommet over en god del gamle bilder som har stor bevaringsverdi, men jeg er sikker på at det rundt



Kjell Hegdalstrand håper han kan få fortsette enda en tid med innsamlingsarbeidet.

om ligger bilder som det er svært viktig at vi nå får bevart.

Hegdstrand vil derfor be de som måtte ha slike bilder liggende, om å sende disse til de lokale kontaktpersonene.

Folk behøver ikke å være rødde for at de ikke skal få dem igjen, bildene vil nemlig bli avfotografert og returnert eierne, sier han.

For egen regning vil vi få be om at de

av våre lesere som har liggende gamle vegvesenbilder, sender disse til Brobyggerens redaksjon.

Vi vil da sørge for den videre behandling av bildet, og at det blir levert tilbake eieren.

Dersom det også kan knyttes noen kommentarer til motivet, ville vi være svært takknemlige for om det kunne følge med en liten lapp som fortalte litt om det vi så.

---

*Samferdselsminister Ronald Bye:*

## **Vi må ikke svekke takten i trafikksikkerhetsarbeidet**

– Innsatsen for økt trafikksikkerhet må fortsette og forsterkes. Men vi må finne frem til nye angrepvinkler dersom vi skal lykkes i arbeidet fremover. Vi står kanskje ved et betydningsfullt vendepunkt eller en korsvei i trafikksikkerhetsarbeidet. Den nye trafikksikkerhetsmeldingen har adresse nettopp til dette, sa samferdselsminister Ronald Bye på Trygg Trafikks landsmøte.

– Utviklingen fremover på trafikksikkerhetssektoren er noe usikker. I flere land er ulykkeskurvene på vei oppover igjen. I Norge har vi ennå ikke registrert noen tilsvarende tendens. Det betyr imidlertid ikke at vi må svekke takten i innsatsen og hvile på årene. Dertil kommer at vi egentlig vet for lite om hvorfor utviklingen er blitt som den

er i 1970-årene. At den samlede økte innsats har vært utslagsgivende, er hevet over enhver tvil.

– Med utgangspunkt i den kommende melding vil det bli nødvendig med en rekke nye tiltak, og kanskje særlig av organisatorisk karakter. Det vil også bety at den politiske ledelse i Samferdselsdepartementet vil måtte legge betydelig mer arbeid i denne sektor. Trafikksikkerhetsarbeidet i Norge står i dag overfor en todelt hovedutfordring:

– Å ta vare på de gode resultatene som er oppnådd i 1970-årene, og

– Skape et enda bedre resultat i løpet av 1980-årene.

Heter det i en pressemelding fra Trygg Trafikk.

---

# Og hedersgjesten var Willumsen

**Rep.: Tore Braaten**

Og så var det Trygve Willumsen sin tur til å bli pensjonist.

Som tilfelle var da Svein Nesje gikk over i pensjonistenes rekke, var de ansatte ved vegkontoret samlet til en spisefest på Store Reistad i Lier.

Svein Den Store svingte klubba som bordmester, og administrerte med sikkert talent såvel telisten som serveringen av mat og drikke. Og talere var det mange av:

Vegsjef Olav Søfteland overrakte den tradisjonelle pensjonistgave med diplom for 46 års tjeneste i vegetaten.

Overing. Tor Nyberg overrakte en minnegave fra de ansatte ved veg-

kontoret og hilste fra anleggsavdelingen.

Plansjef Olav Harket, overingeniørerne Eivind Berge og Brigte Hope, samt administrasjonssjef Runar Bakke, hilste fra de øvrige av vegkontorets avdelinger. Adm.sekr. Gerd Kittilsbråthen talte på vegne av kontorets kvinner. Veteranen Fridtjof Holme ønsket Trygve Drifter velkommen etter som pensjonist.

Charmøren, ingeniøren og desертøren Jørn Gjennestad (pt. Vegdir.) avsluttet bordsetningen med et streiftog gjennom hedersgjestens virke i vegetaten.

Og så var det dans etterpå.



*Her er hedersgjesten knipset under en samtale med fru Søfteland.*

# Fra et av kveldens høydepunkter:

Under avslutningsfesten for driftssjef Willumsen på Reistad, ble det som tidligere nevnt holdt flere taler. En av disse talene ble framført på en spesiell måte, og den vakte stor lykke blant gjestene.

Forfatter og nå også revyskuespiller var en ikke ukjent herre ved navn Jørn Gjennestad. Han framførte sin hilsen til den avgående driftssjefen i form av en vanlig tale, ispedd med viser.

Eller som forfatteren selv sa det: **EN WILLUMSENKABARET.**

Fra denne kabareten har vi med velvilje fra vegvesenets Dag Frøland, fått lov til å gjengi et par sekvenser.

Innledningsvis blir driftssjefen hilst med denne visa:

*Mel.: Dyrene i Afrika.*

Det er en liten driftssjefvise som du nå får høre  
om Willumsen i Buskerud og alt han har å gjøre  
det er jamen ikke lett  
politikk og stramt budsjett  
midtpunkt for en haug med folk som skaper liv og røre.

Han er en mann som har en trang til å ta ting på sparket  
skjønt samarbeid nødvendig er med Bakke og med Harket.  
Han er ingen byråkrat  
uformell og stat i stat  
følger ikke alltid det som skrevet står på arket.

Et veipolitisk målprogram er alltid fine greier  
og ett har vært å kline svart på alle våre veier  
spre det ut på grus og silt  
noen ganger gikk det vilt  
men målt mot dekkestatistikken ble det hjemmeseier.

Nu står det blått tilbake et problem med akseltrykket  
mot dette vil vel Trygve føle avgangen som lykke  
Nyttes max. må hver resurs  
Vegplanen er snart konkurs.  
Løsning: trafikantene må ikke bli for tykke.

Og på slutten av kabareten blir det påstått at før Ibsen ble enig med seg selv at Peer Gynt skulle hete Peer Gynt, så forelå en annen versjon på kladd.

I en skrivebordsskuff i Skien fant man nemlig dette for en tid siden:

Trafikant: Trygve – du lyver  
TW: Nei, jeg gjør ei  
Trafikant: Så bann på det er galt  
TW: Hvorfor banne?  
Trafikant: Tvi! Du tør ei, alt i hop er sand og salt!  
TW: Det er sant, hvert evige ord.  
Trafikant: Og du skjems ei for bruk av klor?

Først lar du det bare sne –  
dagevis på land og heier  
– såler bygges tykt på veier  
før vedlikehold skal skje  
– uten høvel – uten plog!  
Og til slutt med stappfull Weisser  
ulært mann til Røyken drog,  
bil og buss i grøften deiser.  
Nå, skal slapset snart av veien?

TW: Ta det rolig!  
Trafikant: Slutt med salt!  
TW: Sikre veger er vårt mål  
for vedlikehold om vinteren.  
Annet går da ikke an?  
Trafikant: Nei – men bruk kun sand!  
TW: Har du sett den – Røykenvegen noen gang?  
Den er åtte miles lang  
glatt bortetter som en ål,  
svinger, kryss fra hus og hytter  
hard og speilblank – is som stål.  
Sand alene ikke nytter!  
Sikkerhet for vegtrafikken  
er vårt mål for å få bukt  
med vegulykkesstatistikken.

Salting er en nobel kunst  
skal man nyte folkets gunst.  
Temperatur er ytterst viktig –  
arbeidsmann skal vite det,  
sand og salt må blandes riktig  
før det strøs på vegen ned.  
Salt fra Weisser – is på bunnen  
stangedes i vinterkulden.  
Sålens hårdhet brått kollapset!  
Ja – så ble det bare slapset!  
Det kan plog og høvel fjerne,  
glatte vegers tid er talt,  
sommerveg vil vi alle gjerne  
ha, så nå skal saltet brukes over alt.

**Gjennestad innleder kabaretens finale med å si at Willumsen, og en annen av kveldens gjester, tidligere vegsjef Svein Nesje, alltid har vært miljøskapere av stort format.**

**Deres evne til å ta ting på sparket har vært fremtredende, og de vil nå bli satt på den muligens siste fellesprøve.**

**De blir bedt om å åpne den konvolutten de hver har liggende. Og så blir denne visa framført i duett:**

*Mel.: Rosa på ball.*

- Gjennestad: La meg få introdusere flott  
antibyråkratienes Knoll og Tott  
Nesje og Willumsen i et lett  
veteranduet.
- Nesje: Ja, nå er festgjengen samlet igjen  
for her på Reistad å hylde en venn.  
To år er gått siden slutten for meg.  
Velkommen etter til deg.
- Willumsen: Hele vårt liv tok etaten  
alltid beredt var vår stil.  
Nå skal vi snylte på staten  
gjøre presis som vi vil.
- Begge to: Nå skal vi vise vår identitet,  
vise for alle vår kapasitet.  
Kanskje vi starter på nytt for oss selv  
med gitar og bæljespell.
- Nesje: Nå kan jeg stå til disposisjon  
her for deg – debutant – innen statspensjon.  
Ber du om råd er jeg generøs  
sett i gang – fyr løs!
- Willumsen: Vel, kjære Nesje, jeg tror det blir trist.  
Si, hvordan er det å bli pensjonist?  
Ingen som venter, ingen som spør  
tristhet blir dagens kulør.
- Nesje: Nei, aldri trist, kjære Trygve.  
Få deg et engasjemang  
og en kontor plass i bygget  
kosejobb dagen lang.
- Begge to: Kutte ut stempling og møter og jag.  
La nå de andre ta ansvar og slag.  
Motta en lønsslump på gammelt vis,  
dette er paradiset!

Leserinnlegg:

## MATSTASJON

Nei da – jeg skal ikke skrive om mat – men maling, hvit maling. Som om vi ikke malte vegene våre nok fra før – til sesongen 1980 har vegvesenet kjøpt inn 82.000 liter med maling for bruk på riks- og fylkesveger. Det forbruk arrangører av sykkelritt og billøp har, blir forsvinnende lite i sammenligning.

Men det syns godt.

Og det blir mer og mer av det. Langs hver en vei finnes nå piler og tekster malt på asfaltdekket. Foran veg- og gatekryss finnes serier med hvite piler – først små, så større jo nærmere krysset en kommer. Avhengig av formen (rett eller krum) gir pilene formodentlig beskjed om hvilke svingbevegelser som skal foretas i krysset.

For riktig å gjøre bildet forståelig, forsynes pilene med de ulike arrangørers initialer- Eksempler finnes i kryss hvor piler peker i de forskjellige retninger, avhengig av hvilket arrangement pilene er malt for. Og da kan det være greit å signere pilene for å vise hvem som eier dem.

Hva med vegvesenets kjørefeltpiler da? (de usignerte).

Jo, de finnes. Men de begynner å bli vanskelige å finne blant alle de andre hvite pilene. I ekstreme tilfeller er de nemlig ikke så forskjellige. En pil er en pil.

Og så har vi tekstene.

Noen prøver: *Matstasjon 1 km, matstasjon 200 m, ta til høyre, eller venstre, samt avstandsmerker av typen 1000 m, 1 km, osv.*

Som om ikke vegvesenets vegmerking, vegvisning og avstandsmerking er god nok for trafikantene – eller er den ikke det?

Eller er sykkelrittdeltagere ikke vanlige trafikanter?



*Tore Braaten synes nå det er på tide at all maling på vegen kommer inn under en eller annen form for styring.*

Her er noen momenter som kan tyde på det:

Personlig har jeg til gode å se et sykkelritt passere uten at en eller annen ledsagerbil grisekjører, eller syklistene som kjemper seg til en bedre posisjon ved å kjøre i motsattrettet kjørefelt – for ikke å snakke om at det regelmessig kjøres mot rødt lys i signalregulerte kryss.

Og hvorfor all denne ekstra informasjon i vegbanen?

Er deltagerne så utkjørte at de ikke er i stand til å nyttiggjøre seg all den veginformasjon som allerede finnes?

Hvor trygge er de i så tilfelle som trafikanter?

Hva med den vanlige trafikant som finner så mye desinformasjon langs en veg? Hvilken felle faller han i en dag?

Vi finner vel snart den første røde jordbær i hvit fløte, nydelig malt i vegbanen, om ikke denne formen for skilting kommer under en eller annen form for styring.

BON APETIT!



# VERNEHÅNDBØKER

I alt sju av tolv hefter i «Verne- og miljøserien, del 2», er nå utgitt. Disse vil bli sendt ut til verneombud og arbeidsledere like over ferien. På grunn av meget sen innmelding av nye verneombud for 1980 og 1981 har vernehåndbøkene blitt liggende en stund.

Vernehåndbøkene består av disse 12 heftene:

## Hefte

1. Ungdom og arbeid
2. Krav til bygninger
3. Sveising og skjæring
4. Trykkluft
5. Løfteinnretninger og redskap
6. Sliping
7. Truck- og truckkjøring
8. Brannvern
9. Helseskadelige stoffer
10. Fysiske miljøfaktorer og målinger
11. Personlig verneutstyr
12. Førstehjelp

*De som er utkommet er skrevet med uthevet skrift.*

# HYTTEBETALINGEN

Som en prøveordning foreløpig for ett år, vil leien for bruk av vegvesenets feriehytter nå bli trukket i første lønnsutbetaling etter ferieoppholdet.

Dette er en avtale som vegsjefen og samtlige organisasjoner er blitt enige om.

# VÅRE SJEFER

I stillingen som ny driftssjef etter Willumsen, er nå tilsatt Gerhard Hjelbak.

Han er i dag overing, og leder av vedlikeholdsavd. i vegvesenet i Sogn og Fjordane.

Den nye driftssjefen som er 44 år, tiltrer stillingen 1. september.

I perioden 1/7-1/9 er Tor Nyberg konstituert som driftssjef. For samme periode, er overing, Kjell R. Johnsen konstituert som leder av anleggsavdelingen.

# KRYSSORDLØSNING

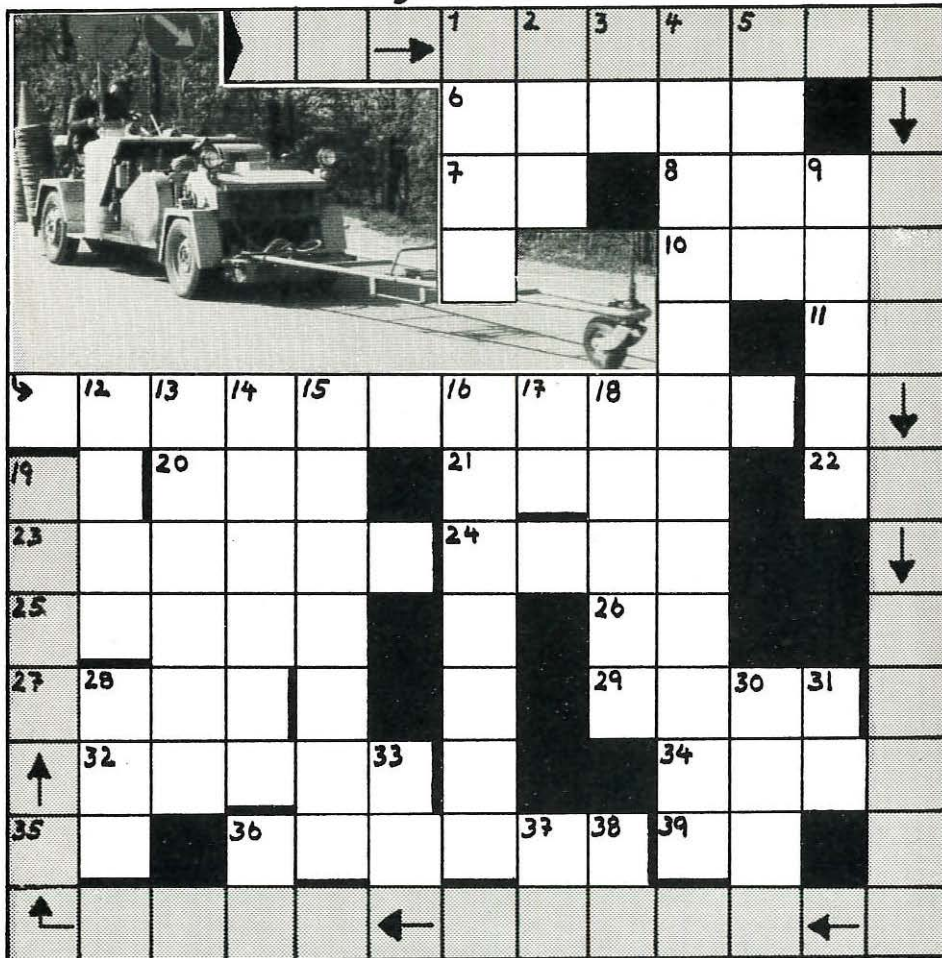
## Vinnere av forrige kryssord ble:

- 1 pr. Tore Wang, Vegkontoret
- 2 pr. Brit Abelsen, Vegkontoret
- 3 pr. Karin Gundersen, Vegkontoret i Vest-Agder.

Brobyggeren gratulerer de heldige. Premier kommer om ikke så lenge.



# Kryssord



Løsningen sendes: *Vegkontoret i Buskerud*  
*Postboks 2265 - Strømsø*  
*3001 Drammen innen 1. september 1980.*

Innsendt av: .....

Adresse: .....

Postnr./sted: .....

PREMIER: 3, 2 og 1 lodd i Pengelotteriet.

**Vannrett:**

- 6 Spionerer
- 7 Utvalg, omv.
- 8 Kaputt, eng.
- 10 Frukt
- 11 Konj.
- 19 Ukjent
- 20 Misvekst
- 21 Mennesker
- 22 Er nødt til
- 23 Vann i Telemark
- 24 Dyr
- 25 Albert .....
- 26 Lokal jurist
- 27 Sletter
- 29 Mål
- 32 Fold
- 34 Brennstoff
- 35 Under skøyten
- 36 Røst
- 39 Trafikksikkerhetsorg.

**Loddrett:**

- 1 Flink
- 2 Rettsvitenskap
- 3 Eksisterer
- 4 Egenskap
- 5 Kverk
- 9 Nødsignal
- 12 Lik mening
- 13 Går
- 14 Tale
- 15 Eneboer
- 16 Bibelsk navn
- 17 Uttalte
- 18 Skrivesak
- 28 Oppmerksom
- 30 Sur
- 31 Kraft, forkort.
- 33 Drikk
- 36 Skue
- 37 Karakter
- 38 Få

## NYTT OM

### NAVN

#### NYANSETTELSE

Vi ønsker følgende nye medarbeidere velkommen til vegvesenet:

Ing. Tore Ljunggren, vegkontoret  
Kontorass. Brit Hallerdalen, vegkontoret.

Kontorass. Lise Bakkane, vegkontoret

## PENSJON

Følgende er sluttet i vegvesenet etter oppnådd aldersgrense. (Tjenestetid står i parentes):

Trygve Willumsen ..... 1/7-80 (46)  
Hans Ugstad ..... 1/7-80 (34)  
Arne Borgersen ..... 1/7-80 (16)  
Magnus Fauske ..... 1/7-80 (34)  
Edvin Seterkvist ..... 14/7-80 (21)

Brobyggeren ønsker disse mange gode år som pensjonister.

## JUBILANTER

**50 år**

- 16/5 Arne Grefslie
- 30/5 Kåre Solberg
- 30/5 Aslaug Berg
- 21/6 Aase Jahren

**60 år**

- 21/5 Thorleif Solli
- 23/6 Moritz Nordrum



## TAKK!

I anledning at jeg den 1. april ble pensjonist, vil jeg få rette en varm takk til alle kolleger i vegvesenet for godt samarbeide gjennom 34 år.

En spesiell takk for den fine gaven jeg fikk av mine arbeidskamerater.

*Erling Kolberg.*

Syklist på høyre vei i skulder der det ikke er sykkelvei eller sykkelbane.

Syklist på høyre side, følger på venstre- også på gang/sykkelvei.

## NYTT I TRAFIKKREGLENE for deg som sykler



Syklist har vikeplikt fra særskilt anlagt sykkelvei, sykkelbane eller veiskulder, også ved kryssing.

Svingende trafikk viker for syklister.

Lys påbudt i usikkert vær eller mørke- også for syklister.

Syklister viker for trafikk på tvers.

Syklister kan kjøre forbi andre kjøretøyer på høyre side.

Riktig venstrevving der høyre kjørefelt er forbeholdt sving til høyre.

### LYSKRYSS

- Kjør i ett hvis veien er fri.
- Stopp og vent om du må vike for noen.
- Vert på grønt lys i ny retning om nødvendig
- Syklister kan lei sykkel ved vanskelige forhold.

Her viker syklister for trafikk fra høyre.

Her viker syklister for trafikk forfra og bakfra.

Sykling på fortaubare på fotgjengernes premisser.

