



Brobyggeren

Nr. 2 1982 – 12. årgang

Organ for Buskerud vegvesen





INNHOOLD:

2. Betragtninger ved årsskiftet
3. Vegkontorets nye administrasjonssjef
4. Nye oppgaver til vegkontoret
5. Vintren er her
7. Veg- og føremeldinger
8. Museumsfolk på konferanse
10. Feriebrakkene
11. Veiknuten restaurert
12. Ny E-76
13. Nye rv. 282
14. Juristens spalte
15. Permisjonssøknader
16. Pensjonistturen
17. Hallingkastet
19. Leserinnlegg

Utgitt av:

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2,
3000 Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Hans Jacob Gisholt
Albert Skarstad
Oskar Gjestemoen
Erik Lysenstoen

Fotosats:

Sportsforlaget A/s

Tykk:

Saturn Trykkindustri A/s

Opplag:

1.400 eks.

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgitt

Redaksjonen avsluttet 22. november

Forsidebilde:

Ola Svingen i aksjon på Hemsedalsfjellet
FOTO: Sigmund Krøvel-Velle

Betraktninger ved årsskiftet

Tre store vegåpninger kan vi se tilbake på i 1982.

Ny riksveg 282 mellom Dagslet og Bjørnstad i Røyken, ny E-76 på Brakerøya og ny E-76 utenom Krokstadelva. Alle tre viktige anlegg med stor effekt for bedre trafiksikkerhet og miljøforhold — men også tidsmessige og effektive transportårer for vegtrafikken. Men også ellers rundt på vegnettet er det gjort mye fint arbeid med utbedringer, forsterkninger, bygging av gangsykkelveger m.v. Vi merker likevel at bevilgningene til investeringer synker, mange gode prosjekter må utsettes i tid eller erstattes av andre tiltak. Vedlikeholdet av riksvegene er opprettholdt på et godt nivå, mens vi på fylkesvegene må konstatere standardreduksjon. Det er en smertelig prosess å prioritere innsatsen på fylkesvegene med sikte på at samlet skade skal bli minst mulig. Men prosessen har også gitt en del rasjonaliseringsgevinster ved at vi har vært nødt til å presse mest mulig ut av hver krone.

Det første møte med data-alderen hadde vi tidlig i 70-årene. Nå har vi tatt et skritt videre. På vegkontoret fikk vi egen minidatamaskin i år, foreløpig med 10 skjermtilknytninger. Tekstbehandling inngår i dette. Biltilsynet i Drammen har gjennomført første trinn av «Autosys»-opplegget og har dermed automatisert sitt informasjonssystem. De øvrige biltilsynsstasjonene i fylket følger etter neste år. Den økte bruk av datateknikk dette innebærer er en god utvikling som både fører til en effektivisering av arbeidet og gir faglige utviklingsmuligheter.

Vi har siste år, sterkere enn vanlig, vært utfordret både fra politisk hold og fra entreprenørorganisasjoner når det gjelder vår drift i egen regi. Dette bør vi ikke ta ille opp så lenge argumentasjonen er sakelig. Jeg har da også klart inntrykk av at de ansatte i etaten har tatt dette som en utfordring til å vise hva vi er gode for. Gjennom vårt godt utviklede oppfølgingssystem og ved god presentasjon av produksjonsresultater vil vi kunne dokumentere våre konkurranseevne. Men vi skal også være villige til å slippe andre til på oppgaver som ligger dårlig tilrette for oss, som andre kan gjøre bedre. Utfordringen går på det meste av vår virksomhet og kaller på et nært samarbeid mellom alle ansatte.

For neste år vil de samlede bevilgnin-



ger, målt i faste priser, blir noe lavere enn i år. Riksveganleggene fallet fem prosent, mens vedlikeholdet blir uendret.

For fylkesvegene blir budsjettene behandlet i Fylkestinget midt i desember. Det ser ut til at vi kan få en gledelig økning på anleggssiden, mens den nesten desesperat tiltrengte økning på vedlikeholdet ser ut til å utebli. Administrasjonsbudsjettene blir klart trangere. Det vil særlig gå ut over reisevirksomheten. Dette er uheldig, fordi det bl.a. fører til redusert effektivitet for driftslederne i vegarbeidsdriften. Det reduserer også de sikkerhetsmessige viktige utekontrolene i biltilsynet. Dette bør på ny reise spørsmål om å belaste slik reisevirksomhet på utedriften.

I løpet av 1983 skal vårt forslag til revisjon av Norsk Vegplan for 1986-89 være ferdig. De økonomiske rammer må antas å bli lavere for inneværende periode. Prioriteringene vil bli vanskeligere og vi må fortsatt regne med at mange oppgaver vil få enklere og billigere løsninger enn tidligere forutsatt. Jeg tror likevel at for de viktigste og mest trafikkerte hovedrutene må vi slå et slag for fullgode løsninger. Det vil bety at vi kan gjøre mindre andre steder.

På slutten av året vil jeg takke alle ansatte for god innsats og godt samarbeid, og ønske ansatte og pensjonister med familier en god jul og et godt nytt år.

Trygve Rognan



Hans-Jan Håkonsen har allerede funnet seg godt tilrette i sin nye jobb på vegkontoret.

Vegkontorets nye administrasjonssjef

TEKST: OLAF RUSTAND - FOTO: WILLY BAKKEN

Som kjent for de fleste ble Hans-Jan Håkonsen ansatt i vikariatet etter Runar Bakke som jeg ble tilstått 1 års permisjon for å overta som kontorsjef i Røyken kommune.

Håkonsen tiltrådte sin stilling den 1. september d.å. Tidligere var han leder av juridisk seksjon i Akershus vegvesen.

Etter bortimot 3 måneders praksis i stillingen mente «Brobyggeren» at det var på sin plass med en nærmere presentasjon av mannen og vi oppsøkte han på hans kontor i 5.

Han viste seg å være et ganske menneskelig intervjuobjekt og i en rolig og avslappet atmosfære fikk vi stillet vår nysgjerrighet.

Håkonsen er født 18/2-1950 i Tønsberg. Etter ungdomsskolen tok han artium på reallinjen i Tønsberg i 1969. Senere ble det Universitetet i Oslo hvor han tok juridisk embetseksamen i 1975. Etter å ha «eksert unggutt» i Luftforsvaret, fikk han jobb som juridisk saksbehandler i Akershus vegvesen og hvor han da var til han fikk jobben i Buskerud.

«Hvorfor valgte du den juridiske løpebane?»

«Jo, jeg har alltid vært opptatt av konfliktsløsninger og syntes derfor det var en spennende utfordring i å gå denne veg.»

Håkonsen forteller at han likte seg svært godt i Akershus hvor han i en selvstendig arbeidssituasjon lærte veldig mye.

«Og så søkte du Buskerud — hvorfor?»

«Jeg har stadig et ønske om å utvikle meg videre og er derfor interessert i nye

arbeidsoppgaver over et så bredt spekter som mulig i vegvesenet.»

«Ambisjoner i din nye jobb?»

«Jeg er svært opptatt av dette med å få folk til å jobbe som et team, løse problemer i fellesskap i samarbeid med alle avdelinger.»

Vi for vår del vil gjerne få bemerke at dette er intet dårlig arbeidsprogram.

«Har du noen hobbyer?»

«Ingen altopplukende, men driver litt med foto. Ellers har jeg atskillig å gjøre som formann i borettslaget i Tranby hvor jeg bor. Kan også nevne at jeg engang har vært speider. Og så selvsagt familien da, kommer det med ettertrykk.»

«Røyker du?»

«Nei!»

Greit det, og dermed har vi ikke mer å spørre om.

Et gammelt ordtak sier at «nye koster feier best», og til deg Håkonsen vil vi bare si: «Fei vekk!» Vi ønsker deg hjertelig velkommen til Buskerud og ønsker deg lykke og fremgang i jobben.

Radiosambandet: Gruppetilhørighet – bruk av gruppeanrop

AV PER BALTZERSEN

Ved bruk av gruppeanrop kan alle radioer innen en basis-senders dekningsområde nåes samtidig.

Den som trykker på gruppeknappen åpner da alle radioer i området, og kan prate med alt fra to til samtlige. Den som vil ha kontakt må selv begynne å prate, da den som oppkalles på denne måten ikke får noen form for lydsignal.

Gruppenr. som skal brukes:

Vedlh. omr. I:	66610 (kanal 15)
Vedlh. omr. II:	66631 (kanal 20)
Vedlh. omr. III:	66632 (kanal 20)
Vedlh. omr. IV:	66651 (kanal 11)
Vedlh. omr. V:	66662 (kanal 11)
Vedlh. omr. V:	66623 (kanal 22)
Vedlh. omr. VI:	66621 (kanal 22)
Vedlh. omr. VII:	66622 (kanal 22)

De tre siste sifrene i gruppenummeret er de samme tre sifrene som til nærmestliggende vegstasjon (eks. vegstasjon 55611, gruppenr. 66611).

Det kan opprettes flere grupper.

Gruppenummer vil også bli brukt i forbindelse med automatisk telefonoverdrag. (Fra telefon til mobilradio.)

Ved å slå telefon-nummeret til telefonoverdraget åpnes automatisk de radioene som har innlagt gruppenummer.

Telefonoverdrag er foreløpig mulig bare over basis-senderen i Kongsberg (kanal 20) og Drammen (kanal 15).

Automatisk telefonoverdrag brukes bare etter endt arbeidstid.

Bruk «bil 7» knappen (bil til bil) og unngå dermed å legge berlag på basis-sendere. Bil til bil-sambandet rekker lenger enn du tror.

**Bruk
bil-
beltet**



Nye arbeidsoppgaver til vegkontorene

ADU-utvalget har lagt fram sin innstilling.

Det såkalte ADU-utvalget (Arbeidsdelingsutvalget) har nå lagt fram sin endelige innstilling om arbeidsdeling mellom Vegdirektoratet og vegkontorene. Vegkontorenes, avdelingenes og tjenestemannsorganisasjonenes uttalelse skal foreligge innen 1. oktober.

Inndelingen tar for seg Veglaboratoriet, Planavdelingen, Vegtrafikkavdelingen, Bruavdelingen, Driftsavdelingen, Personal- og administrasjonsseksjonen, Økonomiseksjonen og Juridisk seksjon.

Vi bringer her et kort sammendrag av innstillingen, som er på 124 sider.

Veglaboratoriet:

— Distriktlaboratoriene bør i større grad ivareta laboratorieanalyser, konsulentoppdrag og utredninger.

Planavdelingen

— Planleggingsprogrammets formelle status endres til å bli primært en produksjonsplan for vegkontorene og sekundært en informasjonskilde for direktoratet. Styringen av vegkontorenes planlegging skjer gjennom budsjettarbeidet: Gjennomføres fra og med budsjettåret 1984.

— Spesielle budsjettammer for kartlegging opphører, innarbeides i ett samlet planleggingsbudsjett for hvert vegkontor, fra og med budsjettåret 1984.

— Kontroll av målerapporter vedrørende kartlegging overføres til vegkontorene innen 1.7.1983.

— Driften av vegregistre overføres til vegkontorene i løpet av vegplanperioden 1982-85.

— Fjerning av beløpsgrense på kr. 500.000 for vegsjefens avgjørelse av grunnverv innen 1.7.1983.

Vegtrafikkavdelingen

Avdelingen har foreslått delegering av en rekke enkeltsaker som utvalget slutter seg til. Utvalget mener imidlertid at det er behov for en nøye gjennomgang av de regler og bestemmelser som Vegtrafikkavdelingen forvalter, både med tanke på delegering/overføring, sanering og forenkling av oppgaver. I ADU-utvalgets innstilling foreslås blant annet:

— Medvirkning fra bilverkstedene i biltilsynets kjøretøykontroll.

— Godkjenning av drosjer avskaffes, subsidiært delegeres til biltilsynet i Oslo-området.

— Innkjøp av større teknisk utstyr (biltilsynsstasjonenes) delegeres til vegsjefene fra og med budsjettåret 1984.

— Godkjenning av småbusser delegeres til biltilsynet i løpet av 1983, og noen andre oppgaver som gjelder varsellykter, påløpsbremses på tilhenger og brannslukningsapparat på busser.

— Ordningen med etterlysning av bortkomne registerkort bør utgå innen 1.7.1983.

— Dispensasjonsmyndighet i enkeltsaker.

Bruavdelingen

— Myndighet for planlegging og prosjektering av bruanelegg. Med valg av oppdragsutfører for prosjektering av forprosjekt og byggeplan foretas av vegkontorene, innen 1.7.1983.

— Godkjenning av byggeplan for kompliserte ikke-standardiserte brutyper både på riks- og fylkesveg foretas av Vegdirektoratet, gjennomføres innen 1.7.1983.

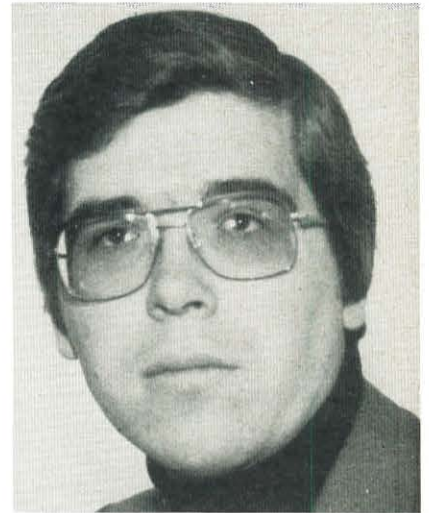
— Godkjenning av byggeplan for normerte og noen ikke-standardiserte brutyper både på riks- og fylkesveg foretas av vegkontorene, avhengig av nåværende kompetanse lokalt, tidligst fra 1984.

Driftsavdelingen

— Prøveordning fra 1984 i ett eller flere fylker med desentraliserte innkjøp av maskiner. Hovedansvaret for oppfølging av maskinteknisk kompetanse og oppfølging av erfaringsmateriale bør legges til brukernivåene.

— Ansvar for alle typer materielinnkjøp overføres til vegkontorene i løpet av 1984.

— Vegkontorene bør få ansvaret for planlegging og gjennomføring av driftsbyggningsprosjekter fra 1984. Vedlikeholdsmidler bør fra samme tidspunkt kunne benyttes til påbygg/vedlikehold av bygninger ut over nåværende ramme. Bygging av biltilsynstasjoner og driftsbygninger bør innordnes i et felles opplegg. Disse spørsmål tas opp med Samferdselsdepartementet.



Tidligere adm. sjef Runar Bakke har vært med i ADU-utvalget som nå foreslår at vegkontorene skal få overført nye arbeidsoppgaver.

— Fjerning, subsidiært økning, av beløpsgrensen for vegsjefens myndighet ved avgjørelse av kontraktarbeider iverksettes for vegkontor med tilfredstillende ordning for kontraktsvurdering innen 1.1.1984.

— Kartvirksomheten på Vedlikeholdskontoret bør begrenses til utgivelse av diverse temakart som er en del av vegvesenets informasjonstjeneste og til å bistå hustrykkeriet i direktoratet med aktuelle grafiske tjenester. Ren kartproduksjon overlates til andre, f.eks. firmaer i bransjen eller NGO. Omleggingen bør skje i løpet av 1984.

— Inngåelse av asfaltkontrakter delegeres til vegsjefene innen 1.1.1984.

Personal- og administrasjonsseksjon

— Tilsetting av alle stillinger under avdelingssjef/stasjonssjef delegeres til vegsjefene i løpet av 1984, sier innstillingen blant annet om denne seksjonen.

IKKE BRENN ISOPOR

Røktutvikling og innånding av gass fremkommet ved brenning av isopor var sannsynlig årsak til en alvorlig skade i Vest-Agder. Vedkommende mistet pigment i huden og ble utsatt for håravfall.

Rikshospitalet uttaler at isoporbrenning ikke kan utelukkes som skadeårsak, mens Yrkeshygienisk Institutt anser dette som sannsynligvis årsak.

På denne bakgrunn innføres forbud mot slik destruksjon av isopor- og styrofoammaterialer. Dette gjelder både brenning ved åpen flamme og evt. smelting ved bruk av bensin, lynol o.l.



VINTEREN ER HER!

Det kan til tider være tøft over Hemsedalsfjellet

Reportasje: Sigmund Krøvel-Velle

Det er blitt vinter. Framleis er det meir sørpe enn snø nede i bygdene. Men i høgfjellet er vinteren verkeleg nok. På dei to fjellovergane vestover, mot Hardanger og mot Sogn, har brøytemannskapa budd seg for vinteren. Frå Haugastøl og vestover Hardangervidda vil vegen bli halden open så lenge som råd. Men ein gong uti november/desember vil brøytemannskapa måtte seie stopp for i år, og vidda blir stengt.

Over Hemsedalsfjellet mot Sogn vil vegen derimot bli halden open. Dette er eit av hovudsambanda mellom Austlandet og Sogn og Fjordane. Her køyrer mellom anna tungrtransport, post og buss året rundt. Berre bussen, som køy-

rer 2 daglege turar kvar veg mellom Førde, Sogndal og Gol, fraktar årleg 20.000 reisande over fjellet. Vegen er ein livsnerve for sogningane.

Hemsedalsfjellet må difor haldast open. Det kan vere tøft til sine tider, men som regel går det bra. Det hender det er stans, men aldri lenge. Det syter karane i Buskerud og Sogn & Fjordane Vegvesen for.

Dagleg tur

Klokka 7 kvar morgon køyrer brøytebilen ut frå Tuv med Ola Svingen bak rattet. Han køyrer på 27. året i vegvesenet, og har vore fast på Hemsedalsfjellet kvar vinter sidan 1966. To mann av-

løyser han i helgene og kveldane dersom det er behov for det.

No, så tidleg på vinteren, går det lett dei 26 kilometrane vestover mot fylkesgrensa. Snøen er lett og bles vekk frå vegen. Det vesle som samlar seg, blir slengt tilsides av tverrplogen.

— Når tilhøva er slik, er det nok med denne daglege brøyteruten om morgonen. Men når det lir utpå vinteren, og snøen får bygd seg opp langs vegen, blir det verre. Det er først uti januar og februar at det kan bli vanskeleg.

Måtte leite opp stikkene

Vanskeleg blir det også dersom det kjem uver. Det skal ikkje mykje vind til



Sjåfør Ola Svingen saman med brøytebilen syter for at rv. 52 over Hemsedalsfjellet er open heile vinteren gjennom.



før snøen står i tett føyke og sikten blir minimal. Når det verkeleg bles hardt, er det ille på fjellet.

— Eg har ein gong brukt 2 timar på dei 7 kilometrane frå fylkesgrensa til Bjøberg. Då var det så liten sikt at eg måtte ut av bilen for å finne neste brøytestikke. Det er ikkje moro i slike situasjonar. Då gjeld det å halde hovudet kaldt, seier Ola Svingen.

Bles av vegen

For nokre år sidan fekk postbussen frå Sogn merke vindstyrken på fjellet. Ved Bakkestølane, aust for Bjøberg, tok stormen den og bles den regelrett av vegen. Bussen gjekk rundt på taket og hamna på sida, men utan at nokon kom alvorleg til skade.

— Buss- og trailersjåførane som køyrer over fjellet har ein hard jobb,

seier brøytesjåfør Ola Svingen. Det er mange harde tak om vinteren, men dei er røynde sjåførar og kan jobben sin. Då er det verre med privatbilistar som køyrer seg fast.

Bussen fast

Når det er behov for det, blir det innført kolonnekøyring over fjellet frå Bjøberg. Ofte må bussane ha « eskorte » av brøytebilen for å komme seg igjennom. Men det hender at også desse må seie stopp.

— Virteren 80/81 var ille, seier sjåfør Jon Frøysland i Firda Billag, som køyrer Sogneekspresen til og frå Førde. Ein februar dag i 1981 stod Frøysland 7 timar i Tyinkrysset med alle vegar attsnødde. Heller ikkje var det mogeleg å køyre over Leira, som elles er reserverute.

— Så lenge bussen held seg på vegen, er det ingen fare med å bli ståande nokre timar. Me lar berre motoren og oljebrennaren gå, så held bussen seg god og varm, seier Frøysland.

Bussane har dessutan mobiltelefon, så det er aldri problem med å få gitt beskjed til omverda, til ferjer og NSB, dersom det skulle vere aktuelt. Og det skjer nok rett som det er, at bussen må ringe til Gol stasjon og be dei halde attende Oslo-toget ei stund, avdi snødrivene har vore for harde.



Ingen sak å køyre når tilhøva er som i dag, seier Ola Svingen. Men ein gong brukte eg 2 timar på dei 7 kilometrane frå fylkesgrensa til Bjøberg.

NY VEGÅPNER

**Kniven «Granbitt» –
en historisk anskaffelse
AV OLAF RUSTAND**

Vegsjefen fremkastet for en tid siden et forslag om å anskaffe en mer Buskerud-preget tollekniv til bruk ved veg- og bruåpninger. Likedan at kniven heretter skulle følge alle slike trafikkåreåpninger. Pk. tok så kontakt med Stålvarefabrikken Brusletto & Co. A/S, på Geilo og dermed begynte snøballen å rulle. Resultatet ble en kniv av merket «Granbitt» med emblem og Buskerud vegvesen inngravert. En protokoll ble anskaffet for å registrere knivens ferd gjennom Buskerud. Med tiden kan denne protokoll bli et nyttig oppslagsverk. Kniven ble første gang brukt (in comtumasiam) ved åpningen av ny riksveg 282 Dagslett-Bjørnstad i Røyken og som altså fikk registreringsnr. 1.

OPPLÆRINGEN I 1981

For å gi en oversikt over opplærings tiltak i 1981, har vi utarbeidet en tabell som viser hvorledes de forskjellige stillingsgrupper i etaten kom ut med hensyn til ekstern (dvs. opplæring arrangert av andre enn vegvesenet), lokal (dvs. opplæring arrangert av vegkontoret) og sentral opplæring (dvs. arrangert av Vegdirektoratet).

Totalt har det medgått 1.180 dagsverk til opplæring, og da er det ikke regnet med studiereiser og sammenhengende opplærings tiltak over flere måneder, som f.eks. kurs i landmåling, tilleggsutdanning i trafikkfag m.m.

Personalseksjonen.

Grupper	Eksterne		Lokale		Sentrale		Total	
	Dager	%	Dager	%	Dager	%	Dager	%
Tj. menn i driften	48 - 33		314 - 36		2 - 1		364 - 31	
Oppsyn	30 - 20		96 - 11		4 - 2		130 - 11	
Ledelse	11 - 7		18 - 2		45 - 31		74 - 6	
O. ing./ing.	52 - 34		151 - 17		49 - 34		252 - 21	
Biltilsyn	2 - 1		227 - 26		25 - 17		254 - 22	
Saksbehandlere	-		28 - 3		14 - 10		42 - 4	
Fullm./ass.	8 - 5		30 - 3		-		38 - 3	
Andre	-		20 - 2		6 - 5		26 - 2	
	151 -		884 -		145 -		1.180 -	



Veg- og føremeldinger døgnet rundt



Willy Bakken og telefonsvareren holder trafikantene orientert om hvordan framkommeligheten er på vegene i fylket. Foto: Fremtiden.

Ivrig lyttere av radioens program 2 kan nå hver dag kl. 16.00 høre hvordan tilstanden er på vegene rundt om i landet.

Da blir det gitt informasjon om hvor det foregår vegarbeide, eller om det er andre ting som kan være til hinder for trafikantene.

I og for seg er dette en lite dramatisk og dagligdags affære, men det svært få tenker over er at før vegmeldingen går ut i eteren har en del mennesker vært i sving for å få fram denne informasjonen.

For vårt eget fylkes vedkommende er det lagt opp til en rutine der den enkelte vegmester rapporterer inn til vegkontoret om tilstanden på vegene i sitt område.

For at meldingen skal bli mest mulig korrekt er det viktig at vegmestrene til enhver tid er åjour med tingenes tilstand, da det er disse opplysningene som skal danne grunnlaget for veg- og føremeldingen.

Etter at samtlige sju vegmestere har meldt inn til vegkontoret blir informasjonen om vegene i vårt fylke videreformidlet til Hovedvaksentralen på Kjellerbru over telefon.

Hit kommer også rapporter fra de øvrige fylkene.

Hovedvaksentralen har således til

en hver tid oversikt over samtlige hovedveger i landet.

Fra Hovedvaksentralen sendes så til slutt veg- og føremeldingen til Norsk Telegrambyrå, NAF's Alarmsentral og NRK — og da forhåpentligvis til nytte for trafikantene.

Men denne ordningen innebærer også at vi på vegkontoret nå er i stand til å svare på enkelthenvendelser fra publikum om vegene i fylket. Og det må være et skritt i riktig retning når det gjelder å bedre servicen overfor «våre kunder».

OGSÅ LOKAL VEG- OG FØRE- INFORMASJON

I tillegg til informasjonen som går ut via massemedia kan trafikantene nå selv skaffe seg opplysninger om veg- og ferforholdene i Buskerud.

En automatisk telefonsvarer blir hver dag foret med informasjon om framkommeligheten på vegene i fylket. Denne telefonsvareren er i drift utenom ordinær kontortid og på helgene, og en kommer i kontakt med den ved å ringe (03) 83 22 02.

At dette informasjonsopplegget dekker et behov hos trafikantene i fylket synes klart, idet nærmere 90 henvendelser ble registrert på telefonsvareren den første uken den var i drift.

FOTBALLAGET TRAKK SEG

Det går nedover med de gamle guder, noe vi forsåvidt har vært klar over lenge. Men at det skulle gå ut over vårt fotballag var spesielt trist.

Ikke desto mindre er det et faktum at vårt lag måtte trekke seg fra årets serie på grunn av for lite folk.

Situasjonen synes noe merkelig når vi vet hvor mange som jobber i etaten, men å stille 11 mann på banen skulle vise seg å bli svært vanskelig.

Også i håndballen går det tungt for tiden.

Med 4-5 mann på sykellista blir det få igjen til å spille håndball, og dette har resultert i at vi har meldt avbud til to kamper. Skjer det en gang til blir laget disket, så også i denne grenen står vegvesenet med ryggen mot veggen.

Fra bordtennisfronten kommer bare glade meldinger. Der høster de inn det ene poenget etter det andre så situasjonen der i gården fortoner seg svært lys.

Kanskje tiden er inn for å gå over til ludo eller sjakk? Der er det jo ikke så mange som behøver å delta hver gang.

IDRETTSMERKER

Av Per Ole Wanvik

I forrige nummer av Brobyggen ble det presentert en liste over idrettsmerketakere i 1981.

Vi er blitt gjort oppmerksom på at det var to feil på denne listen (minst).

Ragnvald Sundal og Runar Bakke har bekjent gamle synder for noen. Sundal sier han tok idrettsmerket på Hvalsmoen, antakelig i 1951 og Bakke sier han tok idrettsmerket på Gardemoen i 1967.

Ragnvald Sundal skulle dermed være berettiget til gullmerket og samlet poengsum 15 p (ikke 5 p).

Runar Bakke skulle dermed være berettiget til sølvmerket og samlet poengsum 5 p (ikke 2 p).





MUSEUMSFOLKET PÅ KONFERANSE

Av Trygve Willumsen

Vegdirektoratet innbød fylkenes kontaktmenn for museale arbeider som deltagere til møtet. Dessuten deltok bl.a.: Representanter for Riksantikvaren og Teknisk museum.

Informasjonsmøtet var et ledd i videreføring av det arbeidet som ble påbegynt i 1975 med registrering og bevaring av gamle vegger og bruer og gjenstander, og bidra til at erfaring som er ervervet i den tiden som er gått kunne bli diskutert og videreført.

Opplegget for møtet var basert på informasjon, diskusjon og befaringer.

Fylkenes kontaktmenn var oppfordret til å orientere om virksomhetene i sitt fylke. Denne post på programmet ble det dessverre noe knapp tid til, men noen av fylkenes kontaktmenn fikk imidlertid gitt korte orienteringer om sin virksomhet i sitt fylke.

I tillegg til min orientering for Brobyggerens lesere i Brobyggeren nr. 1 1982 om virksomheten i Buskerud fylke orienterte jeg bl.a. om en del rideveger, vegger og broer som fremgår av hosstående kart med fortegnelse over disse.

Første foredragsholder — Riksantikvar Stephan Tschudi-Madsen talte om: Fredning — fordeler og ulemper: Bl.a. om Den nye kulturlovgivnings § 15 som

sier at vegger, bruer og miljøer fra før 1536 er automatisk fredet.

Etterhvert som samfunnet er blitt mere og mere opptatt av å frede — verne ting — bygninger, gårdstun, vegger, broer osv. er vi nå kommet dit hen at om vi ikke freder så i ethvertfall verner hele områder f.eks. deler av Hardangervidda, og hele dalfører med bebyggelse som f.eks. Heidalen i Oppland fylke.

Direktør T. Lindtveit v/Norsk Teknisk Museum kom i sitt foredrag inn på at det gjelder å skaffe mest mulig opplysninger om museums-gjenstandene, hva de brukes til osv. Det må samles på det hele, ikke bare gammelt, men også nye ting.

Spørsmål er *hvordan* vi skal velge ut museums-gjenstander. Her finnes mange kriterier. Og det finnes forskjellige oppfatninger innen samme periode. Et krav er at gjenstanden skal være *typisk*.

Førstekonservator Thoresen, Teknisk Museum fremholdt i sitt foredrag at *prototyper* må tas vare på. Han kom også inn på mange rare ting som folk samler på, bl.a. en som *samlet på ekko!*

I den moderne teknikkens overveldende materialflom mente han det må innses at en systematisk kasserings-prosess må iverksettes.

Førsteantikvar Ola Øverås hos riksantikvaren som har god kontakt med vegvesenet spurte i sitt foredrag om: «Har gamle vegger noen fremtid?» Og

svarte selv med å sitere Marx: «Skal en se fremover, må en først se seg bakover». Han viste forøvrig til: «Håndbok for veioffisiere» av G.D.B. Johnsen fra 1839 om Lister- og Mandalsamts kulturhistorie.

Konsulent Kjell Heggdalsstrand lot «høre» fra seg med oppsummering og glimt fra vegvesenets muntlige historie. Han «av spilte» noen opptak fra sin innsamlings-tur omkring i fylkene. Og tilkjennegav at han var blitt spesielt opptatt av vår velkjente grand old mann Halvor Aamellom — pensjonert høvelkjører fra Nes i Hallingdal, nå 86 år gammel, og ville gjerne møte han igjen — han er et unikum til å fortelle om seg og sitt arbeid i vegvesenet.

Det kan nevnes at høvlen han kjørte i sin tid, en 1928 Drafn modell — den første motor-veihøvel i Buskerud nå står nyrestaurert og i tipp-topp stand på Ringrike vegstasjon og er et av vår museums-samlings stolteste troféer.

Registrering av vegger v/Sekretariat leder Erik Aas — sekretariatet for registrering av faste kulturminner i Norge: I samarbeid mellom riksantikvaren og sekretariatet for registrering av faste kulturminner er det blitt utarbeidet et forslag til «Mellombels Registrerings skjema for Vegar - Bruer - Milesteinar O.A.» der flest mulige opplysninger om gjenstanden skal oppgis bl.a. foto, kart-henvisning, navn på vegen (brua) hva slags veg, fylke, lokalisering i kommunen, konstruksjon, materialer, innskrifter osv.

Skjemaet vil bli sendt fylkene til høring. *Befaringer*

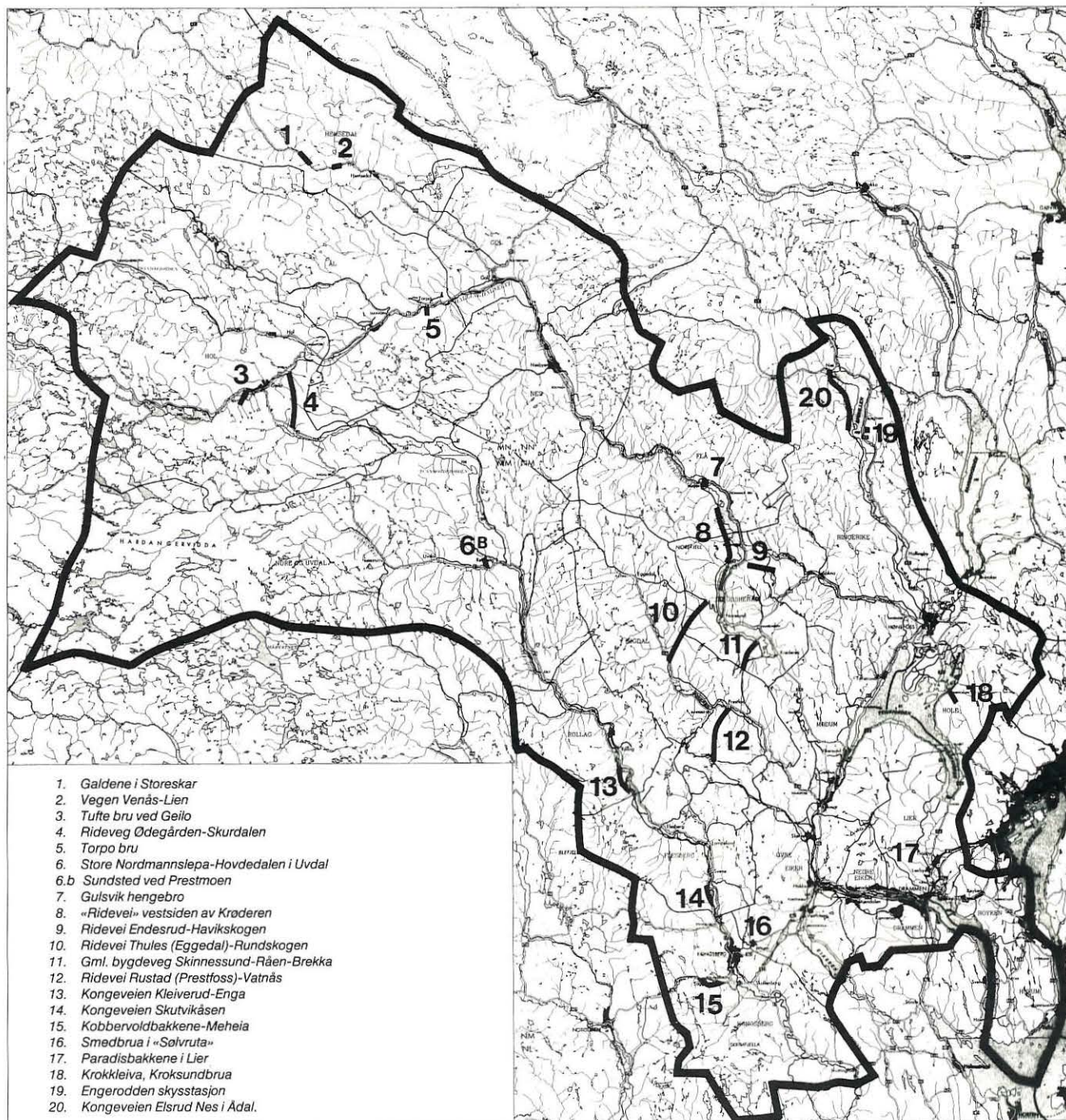
Her vil nevnes om et besøk vi var på i en av de såkalte Schjøsstuer på Tyskebrygga i Bergen. Det er bygninger fra Hanseatertiden og vel bevart. Vi hadde der gleden av å få høre professor Thoralf Rafto ved Norges Handelshøyskole holde et foredrag om: *Til og fra Bergen gjennom tidene* som i hovedsaken dreiet seg om kommunikasjon — tillands og tilvanns — og som ble fremført med overbevisende bergensk vitalitet og patriotisme — til tilhørernes store begeistring. Han konkluderte sitt foredrag med: Kommunikasjon er fantasiutløsende.

Videre var det befaring på Hordalands nye vegsentral i Rådalen ved Nessstun i Bergen — et stort og velordnet anlegg med en rommelig lagerplass — også med plass til museums-virksomhet.

Med på programmet var også en tur til Osterøya innenfor Bergen. Her med be-



Konferansedeltakerne besøkte også Ole Bulls barndomshjem. Vi ser her en hvelvbro som finnes på denne eiendommen.



1. Galdene i Storeskar
2. Vegen Venås-Lien
3. Tufte bru ved Geilo
4. Rideveg Oddegården-Skurdalen
5. Torpo bru
6. Store Nordmannslepa-Hovdedalen i Uvdal
- 6.b Sundsted ved Prestmoen
7. Gulsvik hengebro
8. «Ridevei» vestsiden av Krøderen
9. Ridevei Endesrud-Havvikskogen
10. Ridevei Thules (Eggedal)-Rundskogen
11. Gml. bygdeveg Skinnessund-Råen-Brekka
12. Ridevei Rustad (Prestfoss)-Vatnås
13. Kongeveien Kleiverud-Enga
14. Kongeveien Skutvikåsen
15. Kobbervoldbakkene-Meheia
16. Smedbrua i «Sølvruta»
17. Paradisbakkene i Lier
18. Krokkleiva, Kroksundbrua
19. Engerodden skysstasjon
20. Kongeveien Elsrud Nes i Adal.

søk i Ole Bulls barndomshjem Valestrand og befaring til fots av Kossdalsvegen — en veg mellom Hosanger og Svenheim opp gjennom det bratte Kossdals-skaret som med sine mange slynger (17 stk.) og kraftige stigning (gj.sn. 1:3) er et særmerket kulturminne fra vegbyggingen på Vestlandet i eldre tid. Det skal være Nord-Europas bratteste riksveg. Vegen ble bygget i 1890-årene og avløste en eldre veg opp gjennom det bratte skaret.

Hordaland vegvesen stod for restaurering av vegen fra 1978 og den er nå i god stand med nytt grusdekke og skilting

gjør det klart både hvor den ligger og at den er av historisk verdi. Den er i dag åpen for fotturister, syklister og kjøring med hest og kjerre.

Hva kan vi se fram til i museums arbeider i Statens vegvesen v/avd. ing. Bjørn Sørliid, Vegdirektoratet.

Han gav en orientering om hvorledes forholdene ligger an for tiden. Det eksisterer og har eksistert noen år et Nordisk samarbeid i vegmuseumsarbeid. Det kan i den sammenheng nevnes at i fjor sommer hadde vi i Norge, bl.a. også Buskerud, besøk av Vegmuseums-

representanter fra Finland, Sverige og Danmark.

Det kan videre opplyses at det er besluttet at det skal være vegmuseum både i Sverige, Finland og Danmark.

På vår hjemlige arena heter det i vegmuseale kretser at det som hittil er gjort i museal sammenheng må betraktes som en redningsaksjon — uten plan. Men tross alt — ganske meget er gjort.

Det som nå i første rekke må gjøres er mere planlegging — Norsk Vegplan. En plan for 5 år bør utarbeides — en økonomi plan. Hva kan vi gjøre i løpet av disse årene? Vi må finne frem de prosjekter vi



har av veger - broer og innenfor en økonomisk ramme gi en samlet vurdering av hva vi skal verne og bevare der det må tas hensyn til helheten.

Andre museale/verneverdige gjenstander skal som hittil praktisert registreres på registreringskort med foto. Av hensyn til en samlet vurdering må et eksemplar av disse kortene sendes Vegdirektoratet. Det kan vel ventes at det vil bli et visst «overskudd» av maskiner m.v. En utveksling mellom landene kan der bli aktuelt. Det må gjennomføres et planmessig arbeid ved utvelgelse av gjenstander.

Hva selve Vegmuseet og mulighetene for et slikt angår ble nevnt at valget av tomt ennå ikke er avgjort, men at det antagelig i løpet av høsten vil bli avvertet etter en slik i landets aviser og at det forhåpentligvis snart kan bli en løsning på tomte-spørsmålet.

Av de forskjellige fylkers orientering om museumsvirksomheten kan nevnes at bl.a. i Sogn og Fjordane var etablert et godt samarbeid med de kommunale kulturutvalg, og at tre oppsynsmenn i høst var ute i distriktene og registrerte verneverdige veger, bruer m.v.

Fylkets museale kontaktsmann konsulent Frydenlund's motto er: «Den lokale befolkning må med i bildet».

S. Trøndelags representant o.ing. Smedsrud opplyste at de der disponerte en gammel garasje til oppbevaring av verneverdige gjenstander.

I. Hedmark skal det etter kontaktsmann o.ing. Hovdes uttalelse sendes ut en trykksak over registrerte gml. rideveger, veger og bruer for å gjøre saken kjent for publikum.



Krossdalsvegen på Osterøya. Det er i alt 17 sling og en stigning på 1:3.

Vegvesenets feriebrakker – standard-priser

HAUGASTØL II	- klasse C -	6 senger, strøm, varmt/kaldt vann, klosett.
HAUGASTØL I	- klasse D -	5 tosenngsrom m/felles oppholdsrom, kjøkken og klosett. Strøm, varmt/kaldt vann. Det tildeles 2 rom pr. leier.
STEINVIKA	- klasse D -	4 senger, strøm, innlagt vann, utedo.
DAGALI	- klasse D -	6 senger, strøm, ikke innlagt vann, utedo. Tvilsom vannkilde.
HALNE	- klasse D -	4 senger, parafinbelysning, gasskoking, ikke innlagt vann, utedo. Ikke bilveg om vinteren.
LAPPESTEIN	- klasse D -	4 senger, parafinbelysning, gasskoking, ikke innlagt vann, utedo. Ikke bilveg om vinteren.
GRYTEBU I (Sigdal)	- klasse D -	3 senger, gass belysning og koking, ikke innlagt vann, Wanto Slam toalett (utedo). Tvilsom vannkilde.
FINNEVOLDEN (Eggedal, flyttet fra Sigdal)	- klasse D -	4 senger, strøm, ikke innlagt vann, Wanto Slam toalett. Leies ikke ut i brøytesesongen.

LEIEPRISER:

Klasse C: Tidligere kr. 30,-/15,- pr. døgn — nå kr. 36,-/18,-.

Klasse D: Tidligere kr. 20,-/10,- pr. døgn — nå kr. 24,-/12,-.

Hvorfor slutte i vegvesenet?

Av Helge Thorud

Administrasjonen vil forsøke å systematisere bruken av sluttintervju for å få en best mulig oversikt over hvorfor ansatte slutter i vegvesenet.

Turn-over er ikke et spesielt stort problem i vårt fylke i forhold til noen av de andre fylkene. Vi må imidlertid være forberedt på en økning i gjennomtrekk i stillinger også hos oss.

Alle som slutter skal gjennomføre et sluttintervju — unntatt i følgende tilfeller:

- korttidsinntak (inkludert vikarer og tidsbegrensede engasjementer)
- pensjonister (etter alder, sykdom osv.)
- permitert personell, når permisjon er gitt for å ivareta stilling i Vegdirektoratet, NORAD.

Gjennomføringen av intervjuene blir tillagt personalseksjonen.

Intervjuet tar sikte på å dokumentere forhold som den ansatte har vært spesielt misfornøyd eller godt fornøyd med. Forslag til forbedringer bør registreres. Såvel generelle arbeidsforhold som samarbeidsforhold belyses i intervjuet.



Det er viktig for oss å få greie på hvorfor folk slutter, sier personalkonsulent Helge Thorud.

Konklusjonen på intervjuet skal munne ut i den riktige grunnen til at vedkommende slutter.

Intervjuet vil finne sted i løpet av den siste uken vedkommende er på jobb.

Det skal skrives et referat fra intervjuene. Disse blir oppbevart som «personalsak» på personalseksjonen.

Dersom vi får samme problem med gjennomtrekk i stillinger de neste årene, som andre fylker har allerede i dag, regner vi med at vi får et godt utgangspunkt til å løse et slikt problem ved å systematisere avgangsårsakene over noen tid.



VEIKNUTEN RESTAURERT

Tekst/foto Willy Bakken

For svært mange av våre lesere sier sikkert ikke dette navnet dem noen verdens ting, men for den eldre garde derimot antar vi at mange nok vil nikke gjenkjenne til det...

Vi iler derfor straks til med å fortelle at Veiknuten er det opprinnelige navnet på Korketrekkeren.

Dette noe spesielle byggverket har i løpet av sommeren gjennomgått omfattende reparasjonsarbeider.

Men før vi forteller nærmere om dette fikk vi lyst til å orientere litt om forhistorien til Korketrekkeren.

Og hva er da mer naturlig enn å henvende seg til vår museumsmann Trygve Willumsen, som etter en rask tur i kjelleren kan gi oss følgende opplysninger om Veiknuten:

Allerede i 1858 ble det reist spørsmål om ombygging av vegen fra Sigdal til Enger, men det skulle vise seg at det kom til å ta 65 år før strekningen fra

Enger og ned til Åmot hengebru ble bygget.

Da det så ble bestemt i 1873 at noe skulle gjøres, ble det undersøkt mange forskjellige alternativer for hvor den nye vegen skulle legges.

Åmotsund hengebru var allerede på plass i 1852, og strekningen gjennom Åmot var ferdig ombygget i 1873.

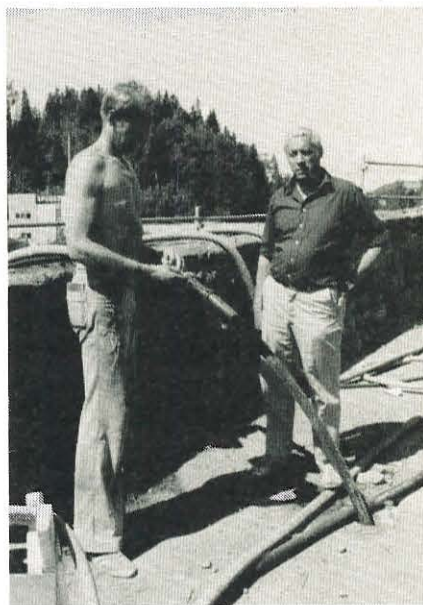
Den traséen som endelig ble valgt hadde betegnelsen XII A³, så det tyder på at det var mange løsninger å velge mellom.

Forprosjekteringen ble gjort i årene 1900 til 1918 og det endeliget valget innebar byggingen av Veiknuten.

Kostnadsoverslaget lød i 1918 på 189.500 kroner.

Vegen skulle ha en bredde på 4 meter, mens kjørebanebredden på Veiknuten skulle være 5 meter.

Byggingen startet i 1921 og ble avsluttet 1923.



Oppsynsmann Ola Lisleid, med skjorte, har hatt ansvaret med restaureringsarbeidet på Korketrekkeren.

Under krigen ble selve brokonstruksjonen ødelagt, men denne sto ferdig reparert igjen i 1952.

Og så over til selve reparasjonsarbeidet



Veiknuten fotografert i 1937. Et prektig byggverk som sto ferdig i 1923. På bildet ser vi også Åmotsund hengebru som ble tatt i bruk så tidlig som i 1852.



det som er blitt utført i sommer. Selv om det nå er over seksti år siden byggingen av denne noe spesielle konstruksjonen ble satt i gang, er det i dag ingen planer om noen snarlig pensjonering.

Byggverket har de siste årene riktignok begynt å bære preg av alderdomssvakheter. Det er oppstått flere sprekker i murkonstruksjonen og målinger vi har foretatt viser at disse er blitt større med årene. Stadig økende trafikk og tynge kjøretøyer er årsaken til dette.

Det er firmaet $\frac{1}{2}$ s Grunnboring som har utført reparasjonsarbeidet med Korketrekkeren.

Vår mann og daglig leder oppsynsmann Ola Lislelid kan fortelle at entreprisen lyder på 1,9 mill. kroner.

Det er blitt boret 28 hull på tilsammen 320 meter. Disse er blitt fylt med betong for på den måten å binde hele konstruksjonen sammen. Det er beregnet at det vil gå med ca. 800 m³ betong. Arbeidet har gått svært greit kan Lislelid fortelle, og selv om anleggsområdet har vært lysregulert det meste av tiden så har trafikantene funnet seg i litt ventetid.

Inn- og utmeldinger av maskiner

AV PER BALTZERSEN

Det har vært endel uklarheter om hvem som har ansvaret når det gjelder inn- og utmelding av maskiner og utstyr. For å bote på dette misforhold er følgende foreslått og gjennomført.

Det er maskinoppsynsmennene som skal ha ansvaret for at enhver nummerert maskin som kommer inn til en vegsentral/vegstasjon, eller går ut fra den samme, blir registrert.

Dette for å sikre korrekt avregning og oversikt. Til formålet skal brukes utleie-/returseddel (blankett nr. 502).

Sedlene skal sendes fortløpende til maskinavd. ved vegkontoret.

Solberg vegsentral

Løen har ansvar for Solberg vegsentral (J. Fjeld) og Kongsberg vegstasjon (Bollerud).

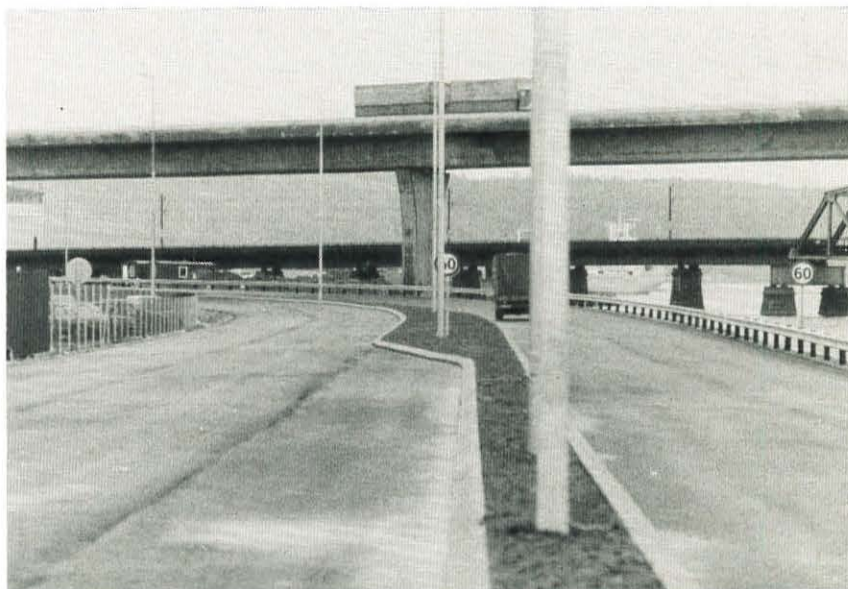
Ringeriket vegstasjon

Ramstad har ansvaret for Ringeriket vegstasjon (Slettaker), og Gulsvik vegstasjon (Karlsen).

Gol vegstasjon

Skredderberget har ansvaret for Gol vegstasjon (Hov). Geilo vegstasjon (Grevsgaard) og Rødberg.

Avregning kommer til å skje så lenge maskinene ikke er meldt ledige ved en eller annen vegstasjon.



NY E-76 – STRANDVEGEN AV WILLY BAKKEN

Onsdag 20. oktober ble trafikken satt på den nye parsellen av E-76 i Drammen, den såkalte Strandvegen. Samtidig ble og rundkjøringen på Brakerøya tatt i bruk.

Føringen av E-76 gjennom Prins Oscarsgt. fra Tomtegt. ned til Strandvn. er en midlertidig løsning. Allerede neste år vil de to østgående spor mellom Erik Børresensgt. og Strandvn. stå ferdig. Dette skjer samtidig som gatebruksplanen for Bragernes iverksettes.

Strandvegen som går fra Brakerøya til Prins Oscarsgate er 900 m lang, og totalt vil den koste ca. 18 mill. kroner.

Hovedentreprenør har vært $\frac{1}{2}$ s Høyer Ellefsen.

Arbeidet med vegen ble påbegynt ved påsketider i fjor. En mengde kabler i

grunnen i tillegg til gamle vann- og kloakkledninger har gjort at det har vært et til dels vanskelig anlegg å drive. Foruten disse forhold har en og vært nødt til å ta hensyn til den store biltrafikken som hele tiden har passert gjennom selve anleggsområdet på Brakerøya.



Betenkte vegfolk før åpningen? Fra venstre Gunnar Nærum, Hans Jacob Gisholt og Øystein Johansen.



Selv om alle kjørevegene nå står ferdige gjenstår det en del arbeider med gang- og sykkelvegene.

Det kan nevnes at i alt ca. 75 nye parkeringsplasser for biler vil bli opparbeidet i løpet av høsten.

Selve finpussen med tilsåing av plener og planting av busker og trær vil bli utført til våren.

Rundkjøringen

Idéen om å lage rundkjøring på Brake-røya ble i sin tid lansert av daværende vegsjef Svein Nesje. Grunnen til at denne løsningen ble valgt var at E-verkets kiosk sto midt i veglinja. Istedenfor å flytte denne, noe som ville ha kostet ca. 5 mill. kroner ekstra, ble det derfor bestemt å lage en rundkjøring rundt kiosken.

Det er viktig å merke seg at biler på veg inn i rundkjøringen får vikeplikt for dem som befinner seg inne i rundkjøringen.

Nytt kjøremønster

Åpningen av Strandvegen innebærer også enkelte endringer av kjøremønsteret på det allerede eksisterende gatenettet i området. Spesielt må nevnes at Engene som tidligere kun har vært envegsregulert, heretter vil bli tovegsregulert fra Prins Oscarsgt. til Brakerøya. Det samme vil gjelde for Tomtegata på strekningen Prins Oscarsgt. til Brakerøya.

Det vil ikke lenger bli tillatt for kjørende i Tomtegata å krysse Prins Oscarsgate. Her må en da enten svinge til venstre eller høyre.

Bedre forhold for de gående og syklende

Men det er ikke bare bilistene som får nytte godt av det nye vegsystemet.

Forholdene skulle nå også bli bedre både for de gående og syklende i området.

Det er bygd i alt 1.200 m med gang- og sykkelveger, og i tillegg anlagt en fotgjengerundergang under Strandvegen.

I disse dager avsluttes arbeidet med byggingen av en 60 m lang bru som går ved siden av eksisterende bru for påkjøringsrampen til E-18.

Dette innebærer at det nå blir sammenhengende gang- og sykkelvegforbindelse fra Bragerhagen til Storgt. på Lierstranda.

Stor glede i Røyken da den nye rv. 282 ble åpnet

Av Willy Bakken

Torsdag 21. oktober ble den nye strekningen av rv. 282 mellom Dagsleth og Bjørnstad satt under trafikk.

Det var fylkesmann Ragnar Christiansen som kappet båndet og dermed kunne markere at vegen nå var offisielt åpnet.

Sammen med fylkesmannen var representanter fra Røyken kommune, fylkesordfører Arild Hiim og fylkesrådmann Arvid Henschien på plass. Dessuten var selvsagt en delegasjon fra vegkontoret med vegsjefen i spissen tilstede. Også de som har arbeidet ved dette veganlegget var med på åpningsseremonien.



Fylkesmann Ragnar Christiansen kutter båndet og er assistert av vegsjef Trygve Rognan og ordfører Jarle Wahl.

Den nye parsellen som er 5,8 km lang har kostet 52 mill. kroner. Av dette er det utbetalt rundt 2,5 mill. kroner i grunnerstatninger. I tilknytning til selve vegen er det blitt bygd 6 bruer, 4 jordbruksunderganger og en 700 meter lang støyvoll.

To store leirfyllinger er blitt lagt ut, den største med en høyde på 16 meter.

Vegen går over områder med tildels svært vanskelige grunnforhold. Dette har blant annet medført at en strekning på 700 meter er spesielt forsterket med armeringsnett.

Men også adskillige kubikkmeter med masser er blitt flyttet på under anleggsperioden, ca. 100.000 m³ stein og 350.000 m³ med jord. Stikkrenner og nye bekkeløp er lagt i en lengde på over 2 kilometer. Videre er vel 50 mål udyrkbare mark jordplanert, og således omgjort til nye dyrkbare jordbruksarealer.

Selv om den nye strekningen nå blir satt under trafikk gjenstår det enda en del arbeider for vegvesenet. I første rekke

gjelder det fullførelsen av forbindelsesvegen mellom den gamle og nye riksvegen. Her skal det og bygges en ny bru. Oppsetting av 700 meter med støyskjermer og en del asfaltering må gjøres før hele anlegget står fullt ferdig. Totalt er det da investert ca. 60 millioner kroner.

Vegvesenet har drevet anlegget i egen regi, men en del større enkeltarbeider er blitt satt bort på entrepriser.

Byggetiden har vært på vel 5 år.

Åpningen av den nye vegen i Røyken innebærer at biltrafikken gjennom Spikkestad og Røyken sentrum nå vil bli vesentlig redusert, og forhåpentligvis medvirke til at det blir et tryggere og bedre bomiljø for lokalbefolkningen.

Etter at åpningsseremonien var vel overstått, og den første bilist hadde fått blomster, reiste de innbudte gjestene til Røyken Rådhus for på den måten å avslutte en betydelig merkedag i Røyken kommunes historie. Vertskap for denne delen av arrangementet var vegsjefen og ordføreren.



JURISTENS SPALTE

Av Tore Strand

Objektiv subjektivitet etter regnskyll

Under ekstraordinære regnskyll hender det at stikkrenner tettes, vannet tar et annet løp og at vegens naboer får skade på sine hus. I høst var det en grunneier i Lier som ifølge avisoppslag var utsatt for dette og mente at vegvesenet måtte være ansvarlig.

Som regel er vegvesenet bare ansvarlig for skader på grunn av uaktsomhet: For feil eller forsømmelser. Slik også her. Dersom vi har dimensjonert stikkrenner, kummer og rister forsvarlig ut fra påregnelige og normale forhold, og vi har gjort det som bør gjøres for å vedlikeholde anleggene, er det ikke grunnlag for erstatningsansvar dersom det likevel oppstår skader.

Det er altså ikke noe ulovfestet, objektivt ansvar for vegvesenet i disse tilfellene. Romsdal herredsrett mente imidlertid noe annet i en dom av 13. juli 1982, og dømte staten til å betale kr. 21.500,- for flomskader på en privat eiendom under et kraftig regnvær med snøsmelting, da en rist gikk tett av stein, kvist og løv. Vegoppsynsmannen var sykmeldt på grunn av isjas da ulykken inntraff. Likevel rykket han ut sammen med sin sønn sent søndag kveld. Han sto ute i bekken i vann til opp på låret og maktet etter en del strev å få vekk så mye kvist, steiner m.v. fra risten at vannet gikk ned i avløpssystemet slik det skulle gjøre. I løpet av natten kom han tilbake og rensket risten på ny, og sto i ca. 1 time og fulgte med utviklingen. Han mente å konstatere at vannet sank, og ca. kl. 03.00 mente han faren var over. Han gikk da innom vegstasjonen og meldte fra at han trodde faren var over. Oppsynsmannen var tilbake på stedet kl. 09.00 om morgenen, og da var ulykken et faktum. Herredsrettens flertall fant det vanskelig å holde saksøkte (staten) ansvarlig på grunn av utvist skyld, men fant at saksøkte måtte være ansvarlig etter det ulovfestede objektive ansvar. Retten fant at anlegget

var teknisk ufullkomment (lysåpningene i avløpsristen var små, og ble etter ulykken øket fra 3-4 cm til 13 cm mellom rørene). Før veggen ble anlagt var det ikke problemer i bekken. Den nye veggen, med inntakskum og bekken i rør, medførte en særskilt risiko for saksøkeren, og som han ikke hadde noen mulighet for å unngå. Når så en teknisk ufullkommenhet ved anlegget medfører skade, var man slik retten så det, etter de retningslinjer som er trukket opp gjennom rettspraksis, i en situasjon der eieren av det skadevoldende anlegg må ha objektivt ansvar for skadene. Retten fant støtte for sitt syn i en høyesterettsdom som er inntatt i Rt. 1975 s. 1081, og i regelen i vassdragslovens § 108 nr. 1 og 3, hvor det er et lovfestet objektivt ansvar for feil eller mangler ved anlegg som oppføres i vassdrag. Selv om det i denne sak ikke var et «anlegg som oppføres i vassdrag», lå det etter rettens mening nær opp til dette.

Mindretallet i herredsretten mente at saksøkte også måtte ha utvist skyld, fordi vegvesenet som etat ikke hadde utarbeidet de nødvendige forskrifter, foretatt undersøkelser, beregninger etc. slik at et forsvarlig teknisk anlegg — med nødvendige sikkerhetsmarginer, kunne utføres.

Staten anket dommen, og Frostating lagmannsrett kom i en dom som er inntatt i Rettens Gang 1982 s. 534 til samme resultat som herredsretten, men på et annet grunnlag. Lagmannsretten var enstemmig av den mening at vilkårene for å ilegge Staten ansvar på objektivt grunnlag ikke forelå. Rettens begrunnelse er følgende:

Det er ikke tale om en kloakkledning. Vassdragslovens § 47, nr. 2, kommer av den grunn ikke til anvendelse. En avløpsrist bygget som et ledd i et anlegg for å føre en bekk via rør gjennom vegområdet, er ikke et anlegg som går innunder vassdragslovens § 108. Mer nærliggende er det å henføre anlegget under vassdragslovens § 8 b. Vegvesenet eksproprieterte grunn til veiomleggingen. Ingen protesterte mot at avløpsanlegget ble bygget. Anlegget ble derfor ikke bygget «uten særlig adkomst», hvorfor vassdragslovens § 8 ikke kommer til anvendelse uten at det blir nødvendig for lagmannsretten å drøfte om det som skjedde i det hele tatt oppfanges av denne bestemmelse.

Lagmannsretten kan ikke se at vegvesenets folk ikke gjorde det som var rimelig å kreve i form av sikringstiltak da anlegget ble bygget. Vilårene for å ilegge objektivt ansvar for mangelfulle sikringstiltak — teknisk ufullkommenhet

— foreligger etter lagmannsrettens mening følgelig ikke. Langes huseierforsikring dekket bl.a. naturskader. Lagmannsretten antar at Lange ville ha fått skaden dekket som naturskade om han hadde søkt herom. Så langt lagmannsretten vet, finnes det i rettspraksis ikke noe eksempel på at det offentlige er idømt ansvar på objektivt grunnlag for en skadeårsak som den saken gjelder.

Lagmannsretten er enstemmig kommet til at ingen kan bebreides for at anlegget ble bygget slik som det ble. Dimensjonene på avløpsrøret er ikke kritisert. Ristens plassering og form er ikke kritisert, bortsett fra lysåpningene. Formålet med risten var dels å hindre at kvister, løv, stener m.v. kom inn i ledningsnettet nedenfor og tettet dette til, dels å hindre at det skulle skje ulykker med barn. På den annen side skulle risten ikke bygges slik at den ville virke som en demning for vannet i bekken. Det foreligger ikke forskrifter om hvordan avløpsrister skal utformes. Vegvesenet var for sin egen del interessert i at avledningen ikke ble for liten, idet dette kunne føre til skade på veien. Lagmannsretten legger til grunn at vegvesenets folk, etter en samvittighetsfull vurdering av forholdene, kom til at avløpsanlegget skulle make sin oppgave slik som anlegget ble bygget. At det senere viste seg at vurderingen sviktet, vil ikke si det samme som at vegvesenets skjønnsmessige vurdering, da anlegget ble bygget, kan bebreides vegvesenet som faglig uforsvarlig.

Dette standpunkt er meget tilfredsstillende for vegvesenet, og vi kan vel konstatere at vegvesenet hittil ikke — med unntak for ferister — har vært ilagt ansvar på ulovfestet objektivt grunnlag.

Når det gjelder uaktsomhetsansvar, kom lagmannsrettens flertall til at vegvesenet måtte bebreides for manglende tilsyn etter at oppsynsmannen varslet om at han gikk hjem. «Så tett som jernspilene lå i risten, må det stilles store krav til tilsynet av den. Sett på bakgrunn av ristens utforming, vannmengdene og det faktum at det hadde vært nødvendig å rense risten for kvist og stein et par ganger fra søndag kveld, burde dette tilsi at vegvesenet holdt tilsyn med utviklingen også etter at Wahlstrøm gikk hjem. Unnlatelsen herav må under de da rådende forhold karakteriseres som uaktsom.»

Lagmannsrettens mindretall var ikke enig i dette: «Når Wahlstrøm gikk hjem, må forholdene ha vært under kontroll. Aktsomhetsplikten må vurderes på bakgrunn av de ressurser vegvesenet råd-



de over i forhold til det distrikt som skulle betjenes. Lange (saksøkeren) har ikke forsøkt å sannsynliggjøre at vegvesenet hadde andre folk å sette inn eller at vegmesteren disponerte sine folk på en uheldig måte».

I en annen sak — Per Midtgård mot Staten — ble vegvesenet frifunnet av herredsretten for ansvar for skader voldt ved at flomvann grov ut masser i et gjel slik at deler av saksøkerens eiendom raste ut. Også lagmannsretten kom til dette resultat. En oppnevnt hydrologisk sakkyndig kritiserte det opplegg (rist med kum) som var valgt av vegvesenet. Staten fikk imidlertid gjennomslag for det syn at man ikke kan stille optimale krav eller ideelle fordringer med hensyn til utformingen av slike anlegg som her er aktuelle. For så vidt gjelder tilsynsplikten med stikkrenner m.m. fikk man medhold i at vegvesenets aktsomhetsplikt må vurderes på bakgrunn av de ressurser vegvesenet rår over og på bakgrunn av det store antall stikkledninger som skal kontrolleres.

Når det gjelder det ulovfestede objektive erstatningsansvar, sluttet lagmannsretten seg enstemmig til statens anførsler. Dommen har således prinsipiell interesse: Også denne saken gikk for Frostatings lagmannsrett.

Gjerdetvist langs rv. 7 ved Veikåker slutt

Ved et vegskjønn i 1981 ble det tilkjent erstatning for gjerde på eiendommen Veikåker der hvor det tidligere hadde vært gjerde. Der hvor det nå ikke var gjerde ble det derimot ikke gitt erstatning, og grunneieren fikk heller ikke medhold i at vegvesenet skulle forestå oppsetting og vedlikehold av gjerdet: Grunneieren anket til lagmannsretten over lovanvendelsen og saksbehandlingen. Saken ble prosedert på Nore-sund 7. oktober 1982. Foruten de tre juridiske dommere var retten etter krav fra den ankende part satt med 4 legdommere. Etter prosessfullmektigens innlegg henstilte rettens administrator til den ankende parts prosessfullmektig å overveie å trekke anken tilbake. Etter å ha konferert med sin part ble dette gjort, saken ble hevet og staten tilkjent saksomkostninger. Administrator uttalte at det — hvis anken ikke var blitt trukket tilbake — ville blitt aktuelt å ilegge prosessfullmektigen rettergangsbot. Dette kan gjøres når det åpenbart ikke er

grunn for anken, eller man f.eks. unødig vidtløftiggjør saken eller kommer med åpenbart intetsigende påstander. Det er heldigvis sjelden at dette er aktuelt i vå-

re rettssaler. Grunneieren uttalte etter saken at han nå hadde tapt sin lange kamp mot vegvesenet om gjerdespørsmålet.

Nye rutiner ved behandling av permisjonssøknader

POU arbeidet her i fylket begynner nå å gi konkrete resultater. Som de fleste vel er kjent med har verksmesteren på Solberg, vegmestrene og stasjonssjefene i biltilsynet fått myndighet til å avgjøre enkelte typer permisjonssøknader.

Den nye ordningen trådte i kraft 2. august.

I alt er det 13 ulike typer permisjoner som heretter avgjøres ute. Disse er:

- Farens rett til omsorgspermisjon ved fødsel
- Rett til fri ved barns sykdom
- Permisjon for tilvenning av barn i barnehage
- Giftemål
- Dødsfall
- Flytting
- Husbygging
- Deltagelse i idrettsarrangementer
- Militærtjeneste
- Permisjon for å avlegge eksamen
- Offentlig ombud eller verv og organisasjonsmessige oppdrag
- Amming
- Adopsjon

Innenfor vegarbeidsdriften betyr dette at alle tjenestemenn innen det enkelte vedlikeholdsområde, uansett hvilken avdeling de tilhører, (anlegg, vedlikehold,

maskin eller spesialfunksjoner, og uansett hvilken oppsynsmann de er underlagt) vil nå få avgjort disse typer permisjoner av vegmesteren.

Søkere som ikke er direkte underlagt dem som nå får delegasjonen, skal sende søknaden gjennom sin nærmeste overordnede til påtegning. Ved biltilsynsstasjonene vil disse permisjonene bli avgjort av stasjonssjefen og ved verkstedet på Solberg av verksmesteren.

Andre typer permisjoner vil bli avgjort ved vegkontoret som før.

I følge vegkontorets interne retningslinjer for permisjonssøknader skal permisjonssøknaden, i de tilfeller det er praktisk mulig, fremmes en måned før permisjonen skal tas.

Hvis søkeren får avslått sin søknad, kan søkeren bringe avgjørelsen inn for vegkontoret. I slike tilfelle skal søkeren orienteres om denne adgangen.

Når det gjelder vegmestre, stasjonssjefer og verksmester, skal permisjonssøknaden sendes vegkontoret til avgjørelse.

Alle spørsmål om retningslinjer for permisjonssøknader kan rettes til vegmester, stasjonssjef eller verksmester.





Pensjonister på bøljan den blå

REP. W. BAKKEN

Nærmere 100 pensjonister fra den nedre delen av fylket hadde denne gangen takket ja til årets pensjonisttur.

Første stopp på reisen var vegkontorets kantine der kaffe med någå attåt ventet deltakerne.

Pensjonistene ble ønsket velkommen av overing. Brigt Hope, som uttrykte stor glede over å treffe igjen tidligere kollegaer.

Hope avsluttet sin velkomsthilsen med å uttrykke håp om at turdeltakerne måtte få en hyggelig dag sammen.

Som seg hør og bør hadde arrangementskomiteén også denne gangen sørget for bra vær, slik at rammen for resten av turen var den aller beste.

Etter kaffepausen på vegkontoret bega bussen med de glade pensjonister seg på veg i retning mot Tønsberg.

Men før en kom så langt, var det lagt opp til en kort orientering og beskuing av Holmestrandstunnelen.

Her fikk vegveteranene anledning til å se dagens moderne vegvesen i aksjon. Det virket som både driftsmåte og dimensjoner imponerte.

Etter å ha passert en radarkontroll i Holmestrand uten at buss-selskapets fortjeneste ble redusert av den grunn, kjørte bussene direkte til Tønsberg og til dagens hovedarrangement, nemlig rundtur med D/S Kysten I.

Kysten I er et ærverdig gammelt dampskip bygget i 1909 og som i sommersesongen frakter turister i skjærgården rundt Tønsberg. Båten som har plass til 150 passasjerer gjorde sin aller siste tur for året, og det var litt artig at det skulle bli vegpensjonister fra Buskerud som fikk æren av å avslutte en forøvrig svært så vellykket sesong for båten.

Vel ombord ble reisefølget ønsket velkommen av skipets kaptein — også han hadde sørget for godt vær på turen.

Og mens båten dampet rundt holmer og skjær ga en munnrapp kaptein orientering om stedene som ble passert.

Men i tillegg til å nyte de skjønne omgivelsene fra skipsrekka, skulle også pensjonistene få servert et måltid ombord i båten. Og det skulle vise seg at det



Det ble og tid til en kort stopp i Holmestrand, der det ble orientert om den nye tunnelen.



Klar til avgang med Kysten I og kapteinen ønsker velkommen ombord.



Har vi fått med alle nå mon tro? Reiselederne, Oddrun Andreassen, t.v. og Anne-Karin Riise sørget for at alle kom trygt både fram og tilbake.



ikke bare var skipets kaptein som kunne lekse si, skipskokken fikk også aller beste karakter for sin velsmakende gryterett.

Resten av båturen gikk med til å beskue den Tønsbergske skjærgården.

På bussturen hjem ble det gjort en

avstikker om Åsgårdsstrand, og pensjonistene fikk dermed anledning til å se stedet der Osebergskipet ble funnet.

Og dermed sto kun en ting igjen på programmet, nemlig hjemreisen.

Vi kan således nok en gang registrere

at en vellykket pensjonisttur er blitt arrangert.

Dette skyldes ikke aller minst et profesjonelt opplegg av personalseksjonen, representert ved Anne-Karin Riise og Oddrun Andreassen.

Hallingkastet 1982: Stor dramatik da Buskerud ble nest best

REP. WILLY BAKKEN

De 11. ordentlige håndballeker, Hallingkastet, ble avviklet i tiden 1.-3. oktober.

13 herrelag og 12 damelag fra tilsammen 13 fylker satte hverandre stevne på Gol denne helgen. Og la det være sagt med en gang, det er en del år siden vårt lag kan se tilbake på så flott innsats som det som ble tilfelle under denne turneringen.

Riktignok gikk ikke Buskerud helt til topps, men tap med kun ett mål i finalekampen mot Telemark er en prestasjon det står all mulig respekt av.



Glade vinnere fra Vegdirektoratet.



— Og fra Telemark under premieutdelingen.

Som vanlig startet turneringen ved middagstider fredag, og så gikk det slag i slag med håndball i Golhallen helt til lørdag ettermiddag.

Buskerud spilte sin første kamp mot et av fjorårets finalelag, nemlig Hedmark, og det var med bange anelser våre gutter entret parketten.

Da dommeren blåste av kampen stod det 8-5 i vår favør, og en forsiktig optimisme kunne registreres.

Neste oppgave var å slå Finnmark, og med seier her var vi klare for semifinaleplass.

Også denne kampen endte med seier til Buskerud, 13-8 — og enda større optimisme.

Et skår i gleden var imidlertid at enkelte spillere fryktet at lagledelsen nå ville beordre dem i seng rett etter barnetv. Her øynet man nemlig at den store overraskelsen kunne ligge i luften.

Imidlertid fikk guttene frihet under ansvar, noe som viste seg å slå heldig ut.

Etterhvert som kampene ble avviklet lørdag, skulle det vise seg at Sør-Trøndelag skulle bli vår semifinalemotstander. Dette laget hadde imponert kolossalt så langt i turneringen, så det lå derfor an til et durabelt oppgjør. Trønderne hadde og den fordel at de hadde folk som kjenner vårt lag ut og inn, idet deres målmann var en tidligere buskerudmann ved navn Gunnar Knag.

Vår taktikk måtte derfor legges radikalt om, men forslag som å snu målet og lignende ble ikke godtatt av dommerne.

Etterhvert som kampen skred fram skulle det vise seg at dette ble turneringens thriller. Her måtte det mer til enn kuler og krutt for å ta innersvingen på trønderne, for stadig få de foran med ett eller to mål.

Sakte med sikkert jobbet guttene inn ledelsen, og ved full tid sto det uavgjort på anvisertavla.

Enorm stemning på tribunen — her fikk man valuta for pengene. Men et



vinnerlag skulle en jo ha, så straffekast måtte til for å få avgjort det hele.

Også dette ble enormt spennende idet lagene fulgte hverandre som skygger. Etter tre straffekast til hvert av lagene var stillingen fortsatt lik, og ytterligere straffer måtte til.

Det hele ble avgjort ved at trønderne brennte sin straffe. Sydlandsk stemning blant såvel spillere som tilhengere på tribunen da det ble klart at Buskerud nok en gang hadde sikret seg retten til finalespill mot Telemark.

Men før vi kom så langt skulle det avgjøres hvem som var best av jentene. Sogn og Fjordane og Vegdirektoratet ble årets finalelag.

Vi fikk her et fartsfylt oppgjør der Vegdirektoratet trakk det lengste strået med sluttresultatet 4-2.

Enorm glede blant både spillere og lagleder — og også en populær seier. Det er nemlig første gang jentene fra direktoratet er blitt vinnere av Hallingkastet. Sogn derimot har større erfaring med det, to ganger før har de vunnet.

Så var det klart for turneringens siste kamp, nemlig mellom Telemark og Buskerud.

Og våre gutter fortsatte med samme gode innsats og flotte spill også i denne kampen. Halvveis ut i første omgang ledet laget med tre mål, og ved pause var stillingen 5-3.

Men i andre omgang gikk det i lås, og det er og en liten prestasjon å ikke kunne score et eneste mål i løpet av 15 minut-



En fornøyd gjeng fra Buskerud under banketten.

ter. Telemark derimot klarte det tre ganger og sluttresultatet ble da 6-5.

Men selv om Buskerud ble slått på målstreken var det ingen sure miner av den grunn.

Et døgn tidligere hadde ingen drømt om at vi egentlig var så gode. Derfor kan vi si at det i år ble to vinnere i herreklassen — ihvertfall nesten.

Og dermed var det klart for forbrødring og forsøring.

Under banketten ble både vinnende og ikkevinnende lag hedret, og vegsjef Rognan og Solhaug fra direktoratet ordnet på en profesjonell måte premieutdelingen.

Her vanket det klemmer fra håndball-

spillere både med og uten skjegg. Mer eller mindre støle bein trådde så dansen til de små timer.

Arrangementsmessig kan det nok en gang registreres at det ble en svært vellykket turnering, og sportslig svært så god innsats fra vertsfylket.

De som var årsaken til det var: Svein Sørju, Tore Finnerud, Arne Tovslid, Kjell Reistad, Svein Ove Pettersen, Einar Ottesen, Odd Grette, Roy Nilsen og Willy Bakken.

Arrangementslaget var også denne gangen sammensatt av: Jorunn Ebbestad Brun, Einar Ottesen og Roy Nilsen.

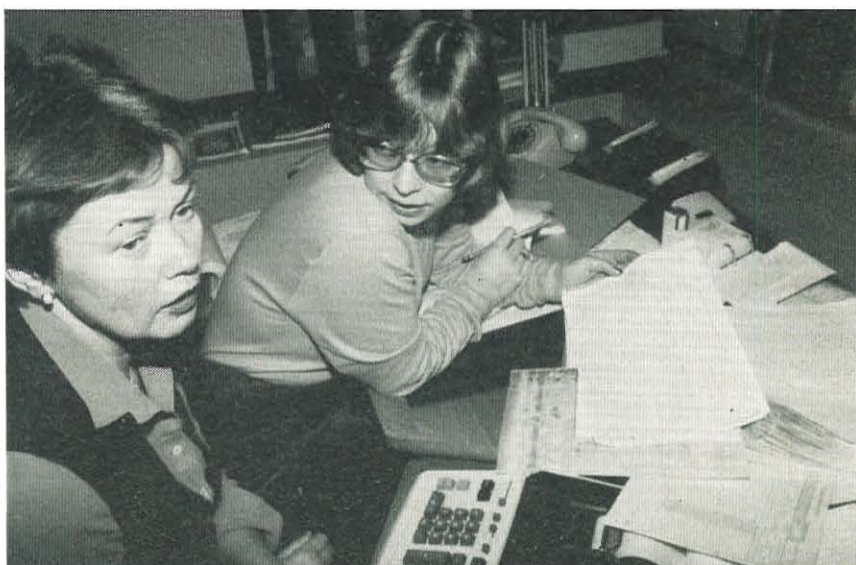
Blomster til samtlige for super innsats.

Maskiner i beredskap: HVIS DE IKKE GÅR...

Dett gjelder beredskap uten fører, og jeg viser til rundskriv 54/79 9/11-79 arkiv nr. 250 punkt 1. Nå har jeg en bønn til dere i håp om at den har større virkning enn rundskrivet...

Jeg vil be dere være flinkere til å ta igjen beredskap uten fører på de dager hvor biler og maskiner bare delvis er i bruk eller har stått ubrukt. Dette ber jeg om for at resultatet skal bli riktigere, i det dere da bruker de korrekte kostnadssteder og prosesser. Det sier seg selv at når vi på regnskapsavdelingen gjør dette, må det nødvendigvis ofte ligge noe gjettverk bak valg av kostnadssteder og prosesser, og det er vel ingen av oss tjent med!

Innholdet i nevnte punkt i rundskrivet var jo nettopp at dette skal gjøres av oppsynet, så det er vel ikke å be om for mye at dette følges bedre opp! Det går klart fram av rundskrivet at det for alle



Liv Nebell, t.v. og Kari Knive ber nå om at rapportene heretter må bli mer nøyaktig utfyllt — så slipper vi all gjettingen sier de.

maskiner og biler skal rapporteres minimum 8,0 timer pr. arbeidsdag.

Jeg vil ikke unnlate å nevne at noen

områder er særdeles flinke til å ta igjen beredskapen, men jeg skulle ønske meg at flere var like flinke...



Leserinnlegg: Produktivitets- kampanjen

Ser i Brobyggeren nr. 1 at også Vegsjefen tar for seg produktivitetskampanjen. Han ber om at den må bli tatt som en sporty utfordring.

Det er jeg fullt ut enig i — men hvor mange vil følge den oppfordring? Helst ender det vel slik at noen gjør så godt de kan — mens andre gir en god dag i hele greia. Da blir det som det alltid har vært at de som er dumme nok til å jobbe litt ekstra får lov til det — mens de likeglade får være med å dele godene om det skulle gå bra.

Men når det gjelder effektivitet og besparelser tror jeg en må starte opp i en ende. Det er blant dem som har toppstillingene. Er det dårlig her vil det smitte over hele linjen. Skal man få en god hær må en ha gode offiserer — skal en arbeidsplass gå godt kreves gode ledere.

Det er mulig vi har det. Da kan vi sikkert sette en strek over hele kampanjen. Men det er en spesiell ting jeg mener kunne bli bedre. Det er å sløyfe en masse av de kurser og møter en har i dag. Trenger en å forspørre etter folk, da særlig med ansvarlige gjøremål er de ofte vanskelig å få i tale. Enten er de i møter eller er det kurs eller avpassering.

Jeg er klar over at en ikke kan unngå hverken møter eller kurs — men jeg er like overbevist om at alt ville gå like godt om ikke bedre om en begrenset dette til det halve! Tenk bare hva det koster å ha en masse mennesker boende på de dyreste hoteller på kurs. Her er det ikke småpenger en snakker om. I tillegg må jo de som er tilbake på arbeidsplassen i mange tilfeller ta det arbeid som disse formentlig skulle gjort.

En god del av de som deltar i kurs fanger vel opp noe — men her i Biltilsynet er det i alle fall til liten hjelp i og med at ikke noe blir fulgt opp!

Jeg tror alle ville få mer glede av opplæring om det kunne komme folk med virkelig erfaring og bestemmelsesrett på

arbeidsplassene og som hadde litt mer tid enn en kort visitt og rette opp de svakheter som sikkert finnes overalt og som det heller ikke skulle være noen stor oppgave å få rettet på. Disse måtte selvfølgelig følge opp at de arbeidsrytmer som syntes mest besparende og effektive ble fulgt opp. Jeg tenker her spesielt på Biltilsynet. Om de fire stasjoner i fylket ikke er like, er jeg likevel sikker på at alle jobber tungvint med enkelte saker som da andre gjør på en enklere måte. Like sikker er jeg at det nytter lite med skriv om ditt og datt så lenge ingen påser at det blir etterholdt.

En annen ting som har forundret meg i mange år er alle de «nye besparelser» som kommer fra Vegdirektoratet. I mange tilfeller har de gitt mer arbeid.

Dette kan en vel tildels forstå når de som lager i stand dette ikke er ute og ser hvordan det virker i praksis. Kanskje de holder seg til tilfeldige statistikker og da kan en vente seg litt av hvert.

Teori og praksis blir aldri det samme! Det burde også de som lager papirmølen snart forstå.

Arne Midthaug

JUBILANTER

Siden forrige Brobyggeren har noen rukket å fylle år, så vi holder oss til det gamle ordtaket «Bede sent enn aldri». Og andre står foran et jubileum — men til samtlige sier vi: GRATULERER!

50 år:

Per Rotli 28/7

Trygve Rognan 6/8

Egil Stensrud 15/11

Thor Riise 23/11

Jacob Jacobsen 9/12

Emil Warlo 27/12

60 år:

Ole N. Thorsrud 9/6

Kjell Skarrud 18/6

Georg Dalsbotten 24/7

Andres Fløtterud 23/9

Leif Enger 25/9

Anders Lindum 16/12

Arne Midthaug 16/12

Ingrid Rønningsdal 17/12

Paul Trøo 23/12

Arne Ellefsen 25/12

Takk

Hjertelig takk for oppmerksomheten på min 60-års dag.

Hilsen
Ole Thorsrud

Sprek vegmann har rundet de åtti

PÅ BESØK: OLAF RUSTAND

Tidligere overingeniør i Buskerud vegvesen, Fridthjof Holme, fylte 80 år den 1. oktober 1982. I den anledning troppet et gjeng av vegkolleger med tidligere vegsjef Nesje i spissen opp hjemme hos Holme for å gi sitt besyv med i hyldesten. Med Rustand foran med sitt trekkspill toget vi inn til et allerede ferdigdekket bord med deilige smørbrød og allskens gode hjemmelagede kaker. Hedersgjesten selv var i storform, ungdommelig, spretten og humorfylt som alltid. Det ble i det hele en minneverdig stund med taler, sang og overrekkelse av gaver og vakre

og hjertelige ord til Holme. Holme takket beveget for all oppmerksomhet og ga også pene blomster til sin kone som selv fylte 75 den 4/10 — altså var vi faktisk med på et dobbeltjubileum. I det pene vær tok Holme oss også med på en tur til sitt strandområde ved Oslofjorden. Med en tomt på nca. 2 mål som stod i frodig prakt med grønne plener, frukttrær, blomster o.a. har han virkelig et misunnelsesverdig sted. I det hele var det en strålende ramme om en fin stund med et fint menneske med et langt og byggende liv i vegvesenets tjeneste.



Jubilanten får her overrakt blomster av Eivind Berge.

MASSEKORSBÄND

kryssing er **FARLIGST**
REFLEKS på begge sider!

