



Brobyggeren

Statens vegvesen Buskerud

Nr. 3 - Oktober 1989 - 19. årgang





INNHold:

SIDE:

2. Brøytestikk
3. Dekkelegging
4. Forslagsordningen
6. Åpen dag, Hønefoss
7. Maskiner og kompetanse
8. Ny E-76
9. Oktan
10. Nye fagarbeidere
11. Automatisk trafikkontroll
12. Rv 7 Hardangervidda
14. Svein Nesjes beretning
16. Åpen dag, Kongsberg
17. Nyttig anskaffelse
18. Pensjonistturen
21. Krattfjerning
22. Kontaktmøte i Biltilsynet
25. Mobbing
26. Fresing av vegdekke
28. Personalia

Utgitt av.

Statens vegvesen, Buskerud
Vegkontoret, Tollbugt. 2,
Drammen

Redaktør:

Willy Bakken

Journalist:

Hilmar Ødegården

Redaksjonsråd:

Hans Jan Håkonsen
Einar Ottesen
Albert Skarstad
Oskar Gjestermoen
Erik Lysenstøen

Trykk:

Fremtiden Trykk A/S, Drammen

Opplag:

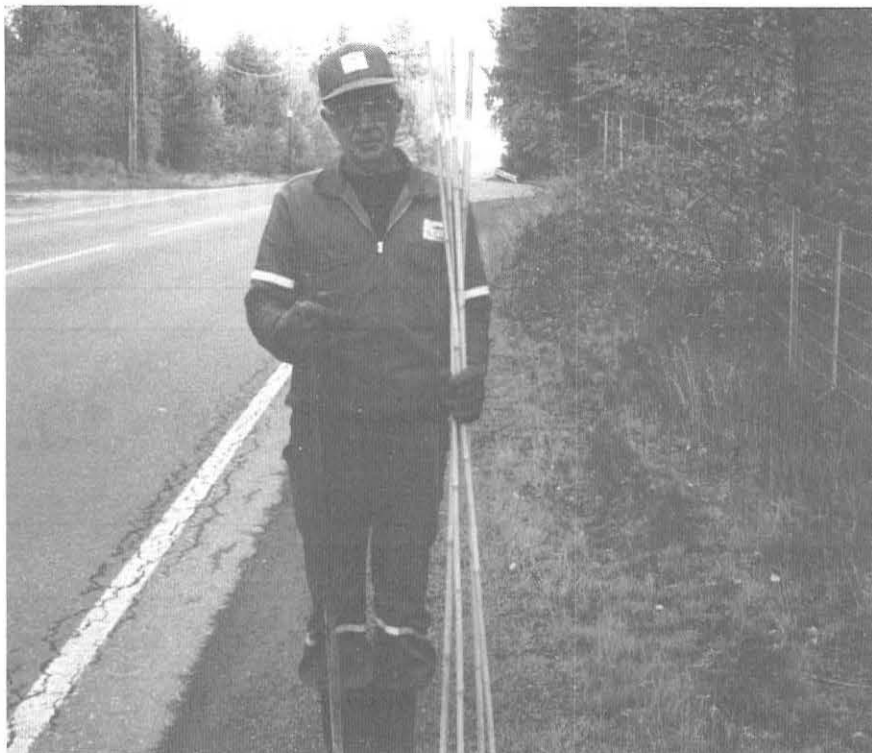
1.400 eksemplarer

Ved ettertrykk av stoff bes kilde oppgis

Forsidebilde:

Også den yngre garde koste seg da Biltilsynet på Kongsberg hadde åpen dag.

Foto: Hilmar Ødegården



Arbeidsformann Jacob Fogstad har 30 års erfaring som sjåfør på brøytebil. – Han kjenner derfor brøytestikkenes betydning når det føyer og snør. La brøytestikkene stå, sier Fogstad.

TID FOR BRØYTESTIKK - MEN LA DE STÅ

B.B: Hilmar Ødegården

Vinteren nærmer seg – ubønnhørlig. For vegvesenets vedlikeholdsmannskaper betyr det blant annet at tusener av brøytestikk må settes opp langs vegene våre.

Brøytestikkene og arbeidet med å sette dem opp representerer en ikke uvesentlig kostnad for vegvesenet. Oppsettingen er ofte en sur jobb for mannskapene. I tillegg til å markere vegkantene, markerer også brøytestikkene hindringer som kan skade både brøytemannskaper og materiell ved påkjørsel.

Det er et årvisst problem at en

mengde brøytestikk blir fjernet straks de er satt opp. Gang på gang må vegvesenets mannskaper sette opp stikk på de samme stedene. Ofte skjer nok fjerningen av brøytestikkene ved ren ubetenksomhet, men det er også eksempler som har karakter av planlagt hærverk over lengre strekninger. Dette fører til merarbeid og merkostnader for vegvesenet, og det forsurer arbeidssituasjonen for vedlikeholdsmannskapene. Alvorligst er imidlertid at både brøytemannskaper og øvrige trafikanter utsettes for fare ved at markeringene blir fjernet.

Vegvesenet håper på publikums hjelp og forståelse for vår innstendige bønn: La brøytestikkene stå!



**STATENS VEGVESEN
BUSKERUD**
– for bedre transport

125 ÅR

Dekkelegging i egen regi

Av: Hilmar Ødegården

De siste dagene i august var et av vegvesenets utleggerlag i sving på riksveg 7, ved Strandefjorden i Ål. Vi benyttet anledningen til å ta en prat med utleggerlaget og oppsynsmann Noralf Haugvaldstad, mens de hadde en liten pause.

Arbeidsformann og verneombud Bjørn Melbye og føreren av utleggeren, Helge Thorrud, er de to fast ansatte på utleggerlaget. Valsefører Alf Egil Hov, Leif Rune Bakke, Jan Erik Grue og Erik Hole er alle korttidsansatte.

EN GOD SESONG

Karene kan berette om en god framdrift og driftssikre maskiner. Sesongen har til nå forløpt uten driftsstans eller spesielle problemer. Uhell eller ulykker har vi ikke hatt, sier verneombud Bjørn Melbye. Men det var nær ved da en av karene ble truffet i hodet av speilet på en passerende bil! Trafikken er en konstant fare, og vi ønsker at vi hadde øyne både foran og bak, fortsetter verneombudet.

BEDRE INFORMASJON TIL TRAFIKANTENE

Karene i utleggerlaget ønsker at trafi-

kantene blir informert både bedre og oftere om problemene som er forbundet med å ha veggen som arbeidsplass. Mange tenker sikkert ikke over at vi på grunn av maskinstøyen ikke kan høre bilene som kommer, sier de. Selv om de fleste tar hensyn, er det endel bilister som gjør utleggerarbeidet farefullt.

GODE ERFARINGER MED EGET UTSTYR

Oppsynsmann Haugvaldstad gir uttrykk for bare gode erfaringer med så vel utleggerutstyr som massetransport. Massetransporten har denne sesongen i hovedsak blitt utført med vegvesenets lastebiler. Også transporten av utstyret fra ett sted til et annet har blitt utført raskt og effektivt. Dette teller mye når en skal legge dekke på mange steder i løpet av en forholdsvis kort sesong. Haugvaldstad roser alle som har vært delaktige i dekkeleggingen for deres innsats og samarbeidsvilje. Også de som har ansvaret for vedlikehold, stell og reparasjoner av lastebiler og maskiner gir Haugvaldstad honnør for deres medvirkning i en sesong uten driftsstans.

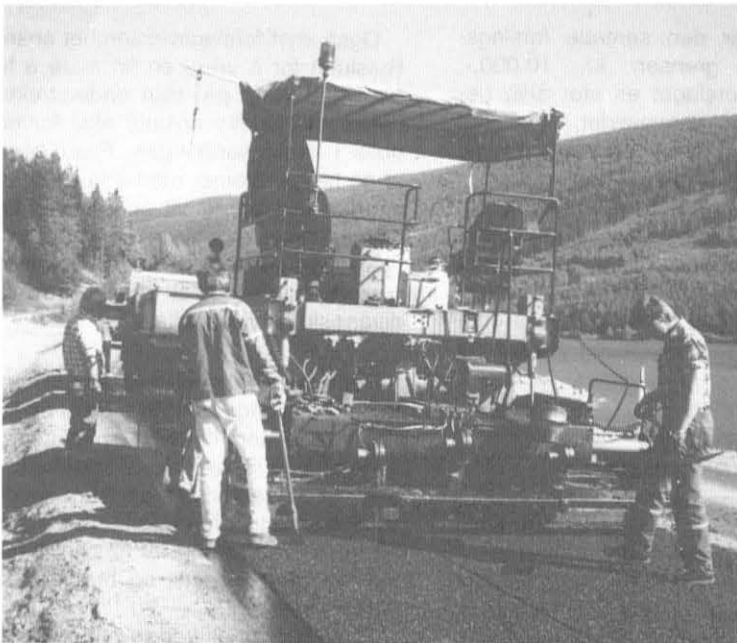
TRANSPORT MED EGNE BILER

Gule lastebiler kommer og går uten stans. Vi tok en prat med to av sjåførene,

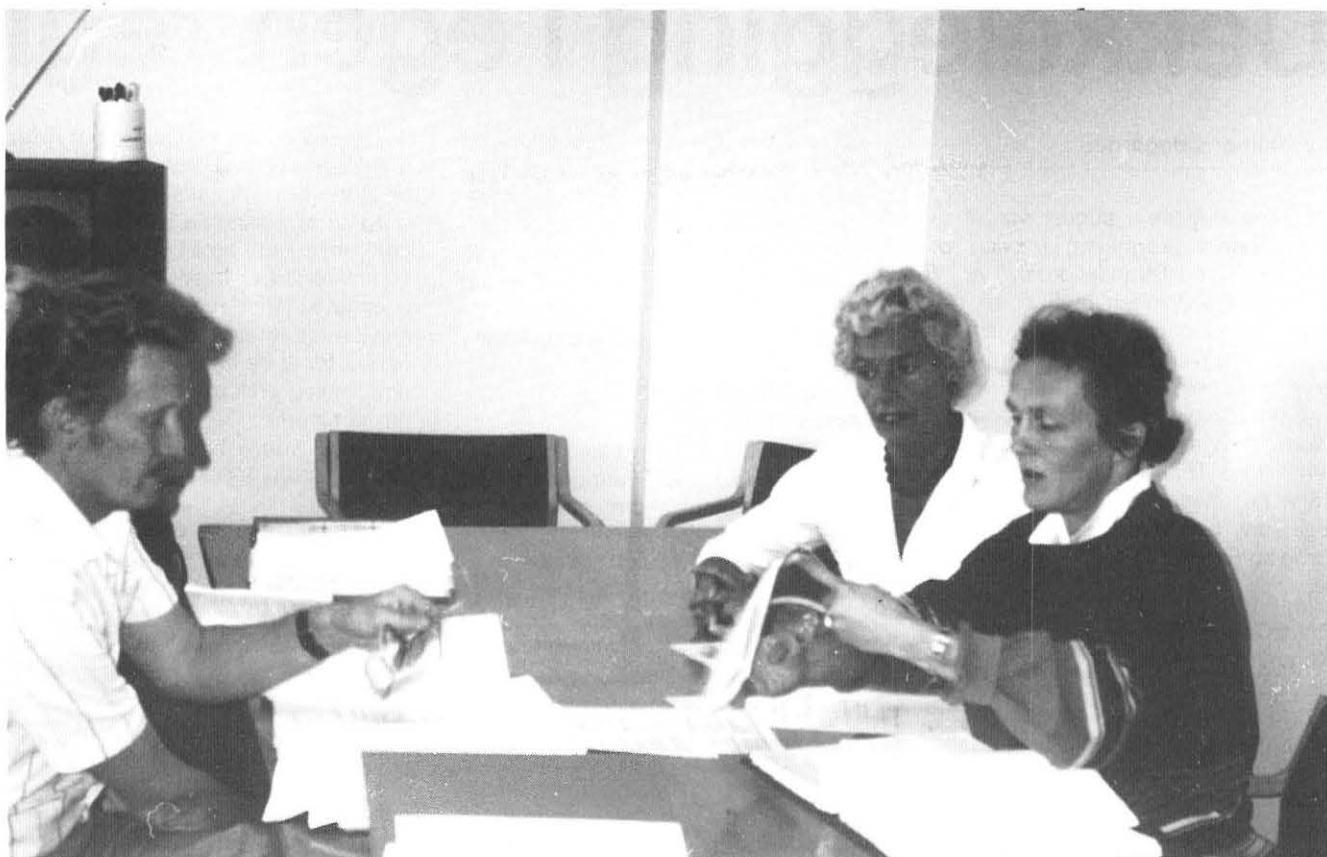
Bjarne Austad og Ole Reidar Bolle-rud. Begge er fra Eiker, og lastebilene de kjører er i vintersesongen knyttet til brøyting og salting på E 76. Hva synes dere om å kjøre asfalt og oljegrus hele sommeren? Det fører jo til at dere må overnatte hjemmefra, og denslags kjøring er vel et «jag», sier vi. Begge gir uttrykk for at de anser dette for å være en fornuftig bruk av vegvesenets biler på sommertid. De understreker også fordelene ved å bruke tilhengere ved slik transport. Mer masse transportert med færre kjøretøyer på veggen, og bedre inntjening av utstyret, fremholder de to sjåførene. De mener videre at de taler på vegne av alle sjåførene når de hevder at de liker seg godt.

Ikke minst er det inspirerende når arbeidsledelsen gir uttrykk for at det blir satt pris på innsatsen som sjåførene står for. I likhet med karene i utleggerlaget, vil sjåførene gi uttrykk for at de har en positivt innstilt arbeidsledelse, og at dette er med på å oppveie ulempene ved en omflakkende tilværelse. Vi er rede til en ny sesong, sier Ole Reidar og Bjarne.

Med de gode erfaringene som er høstet i årets sesong burde det være all grunn til å tro at vegvesenets gule biler blir å se foran utleggerne også neste år.



Bilde til venstre: Nytt vegdekke ved Strandefjorden. – Bilde til høyre: Fra høyre: Arbeidsformann Bjørn Melbye, utleggerfører Helge Thorrud og tre av de korttidsansatte i arbeidslaget.



Fra venstre: Albert Skarstad, en lite synlig Hans G. Kvikstad, Bjørg Olsen og Ellen Bruusgaard går igjennom innkomne forslag. Medlemmet Jan Wamstad var ikke til stede på møtet. At Kvikstad er lite synlig på bildet skyldes dels en ukynndig fotograf, og dels Kvikstads beskjedenhhet!

Forslagsnemnda på offensiven!

Av: Hilmar Ødegården

Brobyggen var tilstede på forslagsnemndas møte 24. august. Første punkt på dagsorden lød: «Hva gjør vi for at forslagsordningen skal fungere bedre?». Nemnda ønsker å inspirere vegvesenets ansatte til mer aktiv bruk av ordningen.

Forslagsnemnda vil nå lage en informasjonsplakat for å minne om ordningen. Nemnda vil bruke Brobyggen mer aktivt og vil forsøke å sette igang en form for «sturt» forslagsvirksomhet. Det vil si at de ønsker forslag til løsning på et konkret problem av de ansatte.

Nemnda uttrykker beklagelse over at det i noen tilfeller tar lang tid før et forslag er ferdigbehandlet. Dette beror ofte på nødvendigheter av andres vurderinger og uttalelser, før nemnda kan ta den endelige avgjørelse.

Enkeltforslag kan premieres med inntil kr. 3.000,- av den lokale forslags-

nemnda. For den sentrale forslagsnemnd er grensen kr. 10.000,-. Innebærer forslaget en stor årlig besparelse for vegvesenet, kan det behandles og av høyere instanser og gis enda høyere premiering.

Forslagsnemnda mener å vite at det innen vegvesenets rekke finnes mange iderike personer, som har funnet løsninger på problemer knyttet til arbeidssituasjonen. Hvorfor ikke la andre få del i løsningene, og premie på toppen?

DRIFTSSJEFEN OM FORSLAGSORDNINGEN

Driftssjef Hans Ruistuen ser positivt på forslagsnemndas initiativ for å få blåst liv i forslagsordningen.

Forslagsordningen kan virke som en stimulans til å tenke igjennom måten vi utfører arbeidet på, og på den måten bidra til at vi finner fram til andre og bedre arbeidsmetoder, sier driftssjefen.

Også sturt forslagsvirksomhet anser Ruistuen for å være en fin måte å få fram nye ideer på. Han understreker ønske om at alle ansatte skal kunne delta i forslagsordningen. Føler noen at de har problemer med å få satt ideer ned på papiret, vil andre innenfor vegvesenets organisasjon være behjelpelig med dette. Slike ting må ikke være til hinder for at ansatte på alle nivåer skal kunne delta.

Forslagsordningen skal være til nytte og glede både for den enkelte og for vegvesenet som helhet. Den kan også tjene som et redskap for å fremme forståelse og samarbeid på tvers av de ulike arbeidstakergruppene. Jeg håper på en oppblomstring av forslag, både når det gjelder antall og bredde, avslutter Ruistuen.

Brobyggen slutter seg til driftssjefens ønsker, og viser til forslagsnemndas informasjon i dette nummer av bedriftsavisa.

Har du en lys idé?



- Som forenkler ditt arbeid og sparer penger?
- Som kanskje også kan komme andre til nytte?
- Send inn et konkret forslag - det kan gi ekstra fortjeneste! (Premieringsprosenten er høy!)

I staten er det opprettet flere forslagsordninger som behandler effektiviseringsforslag fra de ansatte! Statens vegvesen har som kjent forslagsordningen. Og det er den vi ønsker å blåse litt mer liv i.

Hvem kan sende inn forslag?

Alle som er ansatt i Statens vegvesen kan fremme forslag om forenkling/effektivisering.

Alle som sender inn forslag må oppgi navn, stilling og arbeidssted.

Forslaget bør inneholde

- kort beskrivelse av gjeldende ordning
- vurdering av denne
- forslag til forbedring

Prøv å gi konkrete løsninger på problemet som blir tatt opp.

Eksempler på forslag:

- Drifts- og arbeidsmetoder, rutiner og blanketter
- Materiell, utstyr og verktøy
- Verne-miljø og helsetiltak.

Behandlingen av forslagene

Når du har sendt inn et forslag, blir det behandlet av den lokale forslagsnemnda og premiert av den. Dersom forslaget gjelder saker vegsjefen ikke kan endre lokalt, blir det sendt inn til Bedømmelsesutvalget i Vegdirektoratet. Hjelp til utforming av forslag får du av Ellen Brusgaard, som er sekretær i forslagsnemnda.

Adresse for innsending av lokale forslag er:

Statens vegvesen, Buskerud,
Forslagsnemnda,
Pb 2265 Strømsø
3003 DRAMMEN



«Åpen dag» ved Biltilsynet, Hønefoss



AV ANNE ROSSELAND

Lørdag 2. september ble det arrangert «Åpen dag» ved vår stasjon. Publikum var invitert til å få:

- sjekket sine kjøretøy
- testet sine kjøreferdigheter både teoretisk og i praksis
- prøve «Bråstoppen»

- demonstrert sikkerhetsutstyr
- demonstrert førstehjelp.

Dessuten ble det servert kaffe og kaker til de voksne, og brus til barna.

I samarbeid med kjøreskoler, bilbransjen og Norsk Folkehjelp ble alt lagt til rette for en fin dag. Det eneste spørsmål vi stilte oss, var om hvorvidt publikum ville stille opp. Arrangementet ble omtalt i lokalavisen, lokalradioen, og gjennom annonse fra Vegkontoret.

Dagen opprant med fint vær, og allerede i god tid før vi skulle åpne kl. 12.00, stilte bileiere seg opp i kø for å få kontrollert sine kjøretøy. Vi delte ut kølapper, og inviterte publikum inn i ekspedisjonslokalet hvor vi serverte kaker, kaffe og brus. Foruten servering fikk de reflekser, nøkkelringer, klistremerker og brosjyrer. Alle som prøvde en tur i «Bråstoppen» fikk et klistremerke som bevis.

Mange tok seg også tid til å prøve en forenklet teoritest, og en praktisk kjøretest.

Publikumsoppslutningen var svært bra, og alle syns dette var et svært positivt tiltak. Det å møte publikum på en slik måte gjør kanskje sitt til at vi blir sett på med litt andre øyne i fremtiden.

Det var mange som hadde spørsmål til de som stilte opp på kontorseksjonen, både om saker som angikk registrering, eierskifter, avgifter og likedan om førerkort.

Til slutt kan vi ta en oppsummering av hva vi fikk utført.

52 kjøretøy ble kontrollert.

26 teoritester ble avlagt.

14 praktiske førertester ble gjennomført.

Sett med egne øyne var det et svært vellykket arrangement.



Ikke alt var i like god forfatning.



Planering med veghøvelen. – Fagprøve i Stengelsrud grustak.

MASKINER OG KOMPETANSE

Av: Hilmar Ødegården

Vegvesenet er under et stadig press når det gjelder krav til økt effektivitet og konkurransedyktighet i forhold til private tjenester. Dette gjelder ikke minst maskindriften.

Etatens maskinpark representerer store verdier. Derfor stilles det store krav til dem som skal ta vare på disse verdiene, og sørge for effektivitet.

Buskerud vegvesen har mange dyktige maskinførere. Nylig avla en rekke av disse fagprøve, og styrket gjennom dette både egen og etatens kompetanse.

Anleggs- og vegarbeidsmaskiner er imidlertid et mangfoldig begrep. Det kommer stadig nye typer, og dette skaper et kontinuerlig opplæringsbehov. Enkelte maskiner krever lang opplæringstid og mye praktisk erfaring før maskinføreren kan gjøre en fullverdig jobb, og utnytte maskinkapasiteten fullt ut.

Veghøvelen er en slik maskintype. Den tillater ikke lengre tids fravær fra spakene hvis maskinføreren skal opprettholde sin kompetanse.

Planering etter høydeflisser med veghøvelen er ikke noe enhver maskinfører kan utføre uten videre. Vegvesenet har flinke førere også på dette området, men det blir uttrykt ønsker om at enda fler burde få anledning til å dyktiggjøre seg gjennom praksis.

I lys av dette hevdes det at vegvesenet burde bruke høvlene mer til utlegging av masser og til planeringsarbeider. På den måten ville flere kunne tilegne seg nødvendig erfaring, også der det er høye krav til nøyaktighet. Høvling av snø og is i vintersesongen gir ikke den nødvendige erfaring for å kunne utføre slikt planeringsarbeid, blir det fremholdt.

Det hevdes også at opplæring knyttet til den enkelte maskin uansett maskintype bør gis enda høyere prioritet enn hva tilfellet er i dag. Dette har mye å si både for maskinutnyttelsen, og er nødvendig av miljø- og sikkerhetshensyn. Det har også stor betydning for å ivareta maskininvesteringen på en god måte.

Opprettholdelse av vegvesenets egen maskindrift og derigjennom kompetanse på dette området er avhengig av flinke maskinførere. Men dette er i seg selv ikke nok. Her kreves mange gode krefters positive holdning og medvirkning, blir det fremholdt overfor Brobyggeren.

Vi har forelagt disse synspunktene for leder av maskinavdelingen Eivind Berge og anleggsavdelingens leder Tore Bråten og bedt om deres kommentarer.

Berge sier seg enig i behovet for opplæring av førere, reparatører og annet personell. I lys av den raske utviklingen anser Berge det for å være like viktig å holde de ansatte oppdatert

innenfor de ulike fagområdene. Når det gjelder større bruk av høvlene ved anleggsarbeider er Berge positiv til dette. Et større bruksområde er ønskelig for alle maskintyper, sier lederen av maskinavdelingen.

Tore Bråten mener at anleggsavdelingen har brukt vegvesenets høvler der de har vært egnet. Han er for øvrig kjent med problematikken når det gjelder ønsket om at flere må få anledning til praksis i planeringsarbeider. Anleggsavdelingen vil i den utstrekning det også andre forhold tatt i betraktning er formålstjenlig, bidra til at høvlførerne får den nødvendige praksis. Bråten peker også på at det finnes automatiske systemer som letter høvlførernes arbeid der det er høye krav til nøyaktighet. Burde vi også her i Buskerud se nærmere på dette? spør anleggsavdelingens leder.

Brobyggeren konkluderer med at det er bred enighet om behovet for opplæring og oppdatering av de ansattes kompetanse innenfor maskinsektoren, og om nødvendighet av et nært samarbeid mellom maskinavdelingen og driftsavdelingene for å imøtekomme behovet. Det er også bred enighet om verdien av at vegvesenet har så mange flinke maskinførere som er motivert for ytterligere dyktiggjøring og oppdatering av kompetanse. Slike holdninger gjør oss mer effektive og konkurransedyktige.



Ny E 76 gjennom Eiker



BB: Hilmar Ødegården

Vegparsellen skulle egentlig vært åpnet høsten -88. Manglende finansiering har ført til et års utsettelse.

Først i oktober -89 vil imidlertid trafikanter kunne ta motorvegen i bruk, og derigjennom forkorte kjøretiden Langebru-Mjøndalen betraktelig.

FAKTA OM ANLEGGET

Brobyggeren har besøkt anleggskontoret i Mjøndalen hvor vi traff prosjektlederen, overingeniør Nils Harald Kraugerud og oppsynsmann Sigmund Haugen. De gir oss følgende fakta:

- Anlegget påbegynt i desember -86.
- Vegen har II B-standard, og vil få en hastighetsgrense på 80 km/t.

- Sju bruer og fire plass-støpte kulverter har vært bortsatt på entreprisen.
- Oppbygging av vegkroppen, til topp forsterkningslag, er utført i egen regi. 4-5 av vegvesenets anleggsarbeidere har vært knyttet til anlegget, mens maskinarbeid og transport i hovedsak er utført med innleid utstyr.
- Det er bygd ca. 4 km nye adkomstveger.
- Vegvesenets anleggsarbeidere har lagt 15 580 m (!) rør av ulike dimensjoner, og satt opp 1 700 m støyskjermer av tre og 1 280 m i betongutførelse.

KVALITETSKONTROLL

En person fra laboratoriet har ført kontinuerlig kontroll av masse, komprimering osv.

Geometrisk oppfølging har skjedd gjennom bruk av et såkalt Ankkal data-program, og kontroll av høyder og jevnhet er kontrollert for hvert lag som er lagt ut. To personer har vært engasjert spesielt til denne kontrollfunksjonen.

ARBEIDETS GANG

Kraugerud og Haugen gir uttrykk for at arbeidet i hovedsak har gått greit. Bløte masser og manglende frigivelse av grunn har i noen grad komplisert og fordyret framdriften, men også dette har løst seg underveis.

Anleggsledelsen gir ellers uttrykk for at de ansatte har vært usedvanlig dyktige og innsatsvillige.

ARBEIDSMILJØ

Ute på anlegget treffer vi Odd Gunbjørnsen, som har vært arbeidsformann og verneombud i anleggsperioden. Han gir uttrykk for at arbeidsmiljøet har vært bra, uten større ulykker eller uhell. Samarbeidet har vært godt, både med ledelsen og de innleide mannskapene. Arbeidsledelse og verneombud har gjennomført vernerunder, og i den utstrekning det har vært noe å sette fingeren på er dette utbedret.

- En fin arbeidsplass, er Gunbjørnsens konklusjon.



Arbeidsformann og verneombud Odd Gunbjørnsen ved en av maskinene som har gravd grøfter til over 1,5 mil rørledninger.



Tore Sogn og Kåre Hansen setter betongelementer som støyskjerming.

Thore Sogn og Kåre Hansen er i arbeid med oppsetting av betongelementer til støyskjerming. Sammen med Olav Saglien har de satt opp ca. 3 km støyskjermer i forskjellig utførel-

se. Thore og Kåre synes anlegget har vært en bra arbeidsplass og understreker fordelene ved å kunne arbeide uavhengig av trafikk.

I skrivende stund gjenstår blant an-

net skilting og oppmerking, bygging av gangvei ved Eker Papiirfabrikk og en del kompletteringsarbeider. Ved åpningen først i oktober vil anlegget ha kostet 138 millioner kroner.

Jubileumsbetraktninger

Sommeren er på hell og vegfanten finner tiden for nye betraktninger blant løvetann og glasskår på grøftekanten.

Ikke mye å bli feit av i disse lønnsstopptider - men tidene er vanskelige - det er ikke alle som har et daglig arbeid å gå til - så på sett og vis har de rett de som sier at: «Statens brød er lite - men godt!» Men lønns slippen har i hvert fall blitt større i løpet av sommeren. Ut fra et beskjedent A5-format har den nå vokst til noe i nærheten av A4 - nærmere målinger og beregninger viser faktisk at lønns slippen nå har økt med hele 71,13 prosent - selv typografene kan ikke vise til maken til økning!

Etter en slik sommer er det vel ikke å vente annet enn at Brobyggeren også har et forhold til «Edderkoppen». Den oppmerksomme leser har sikkert ikke unngått å gjøre sine refleksjoner over hvor finmasket og vidstrakt dette nettet i virkeligheten har vært. Ja selv nærværende medarbeider har sitt å

bekjenne. En mørk høstdag 1979 gikk ferden til Jessheim - møbelhandelen ble ved denne anledning oppsøkt - og en kommode innkjøpt - utleveringen fant sted via møbelhandelens bakkdør (Det var mest praktisk slik - varen ble hentet på lageret.)

Uroen ble stor da sommerens avsløring fant sted i tur og orden - var det innkjøpte møbel helt fritt for avlyttingsutstyr eller andre skumle innretninger?? Har til nå bare funnet en tegnestiftlignende liten «dings» på møbelets bakside - for sikkerhets skyld er denne nå tatt av og plassert under et av bordene i vegkontorets kantine. Så nå kan vi bare vente på neste avsløring!

Med de mange tilbakevendende saker om hvorvidt de ansatte har krav på varmedress eller ikke vinterstid synes tiden nå inne for å introdusere et nytt helårs verneplagg for vegfantene: Skuddsikker vest (!!).

La gå at enkelte jegere tøyer både jaktider og viltart det jaktet på litt i det lengste - det har opp gjennom tidene blitt jaktet på mål som er fjernere fra likheten med vilt enn elgskiltene våre!

At det nye automatiske overvåkningsutstyret «er i skuddet» kan vel ha en rimelig forklaring - men hva som er galt med alle vegviserne våre som får smake både rifleskudd og haglladninger er mer ubegripelig.

Det virker som det er forholdsvis rikelig med skytevåpen ute blant folk som så avgjort ikke er kapable til å omgås slike innretninger - for ikke å nevne at de samme galningene også jevnlig trafikkerer vegene våre med våpen i hånd. Hvem blir neste mål?

Vi tør bare spekulere over når det blir nødvendig å anskaffe de første gule panservognene! Det bør helst gå minst ytterligere nye 125 år før det blir aktuelt.

OKTAN



Sentrale personer under planlegging og gjennomføring:
Hovedtillitsvalgt Rolf Sandberg og maskininstruktør Arne Bråthen.

de teoretisk prøve. Den teoretiske opplæringen er gjennomført ved å bruke vegvesenets egne ansatte som lærere. Så vel reparatører som ingeniører har vært involvert som lærerkrefter. Både teoriprøven og den praktiske delen blir bedømt av en offentlig oppnevnt prøvenemnd, med Jens Haverstad som leder. Ifølge Haverstad stilles det strenge krav til kandidatens kunnskaper, slik at fagbrevet får en virkelig verdi.

I løpet av uke 24 gjennomgikk de 16 kandidatene en realistisk prøve i Stengelsrud grustak, like ved Kongsberg. Prøven omfattet kjøring av veghøvel, hjullaster, gravemaskin og dumper. 3-4 kandidater var «i ilden» hver dag. Prøvenemndas krav og høyst sommerlig temperatur bidro til mange svettedråper på kandidatens panner denne uka! Brobyggeren besøkte «prøveområdet» fredag 16. juni, bringer noen bilder og inntrykk derfra.

Stengelsrud grustak viste seg å være svært godt egnet for en slik praktisk prøve, og forholdene var lagt godt til rette også med hensyn til materiell

NYE FAGARBEIDERE

Rep.: Hilmar Ødegården

Buskerud Vegvesen satser på dyktigkjøring av de ansatte.

For utedriftens vedkommende er det gjennom de siste par år bl. annet gitt anledning til å avlegge fagprøver in-

nenfor bygg/anleggsgagnene. Noe som har resultert i et trettitalls nye fagarbeidere.

Forleden avla 16 maskinførere praktisk fagprøve, etter at de i løpet av de siste månedene hadde gjennomgått en teoretisk opplæring med påfølgen-

som var stilt til kandidatens disposisjon. De fine forholdene, som både kandidatene og prøvenemnda sa seg godt fornøyd med, skyldtes ikke minst godt forarbeid og oppfølging ved hovedtillitsvalgt Rolf Sandberg og maskininstruktør Arne Bråthen.

Brobyggeren konstaterer at Buskerud vegvesen har gjennomført et vellykket opplegg ved hjelp av egne krefter, og gratulerer både etaten og de nye fagarbeiderne med den forbedrede kompetansen innenfor maskinføreryrket. Vel kvalifiserte og motiverte medarbeidere er et aktivum, ikke minst i en tid med skjerpede krav til konkurransedyktighet i forhold til tjenester som tilbys utenfra.

Når det gjelder kandidatens motivering, er det grunn til å nevne at fagbrevet ikke gir lønsmessig utslag for maskinførerne.

Honnør til alle som har gjort fagprøven mulig. Til vegvesenets administrasjon - til planleggerne - til lærerkreftene og til dem som har stått for tilrettelegging og praktisk oppfølging. Og ikke minst en honnør til de nye fagarbeiderne! Dere har alle bidratt til at Buskerud vegvesen står bedre rustet.



Foran fra venstre: Jostein Lindsethmo, prøvenemnda, kandidat Bent Lobben, Clas Giljan, prøvenemnda og kandidat Jan Mjøseng. Bak: Kandidat Kjell Slevikmoen og leder i prøvenemnda Jens Haverstad.



Bruk av plastfolie gir utmerket beskyttelse mot fotoblitzsen.

Av Willy Bakken

Det har lyktes Brobyggeren å få tak i oversikten som viser når den automatiske overvåkingen i Drammen og Lier vil finne sted.

Program for automatisk trafikkontroll i Drammen og Lier resten av året 1989

Sted	Dato	Start-stopp	Antall fotos	Vegv. ansvarlig
Gulskogen	27. okt	06.30-08.45	34	Grothe
Konnerudbk.	30. okt.	10.00-13.00	34	Wamstad
Konnerudbk.	7. nov.	14.00-17.00	42	Wamstad
Lier	15. nov.	06.15-09.00	28	Grothe
Konnerudbk.	11. des.	05.45-08.30	42	Grothe
Gulskogen	20. des.	11.00-14.00	28	Wamstad

Som tidligere nevnt ber vi våre lesere være lojale og ikke kopiere denne oversikten for distribusjon til venner og bekjente.

Da vil vitsen med automatisk trafikkovervåking bli betydelig redusert.

Dersom det lykkes, vil Brobyggeren i neste nummer gi en oversikt over aktiviteten for første halvdel i 1990.

Programmet for automatisk trafikkontroll

På samme måte som vår kollega Fremtiden, synes vi det er riktig å orientere våre lesere, slik at de skal unngå å bli avfotografert.

Brobyggerens lesekreter er vel av en noe annen kategori enn Fremtidens, idet svært mange er opptatt av trafikk og trafikkikkerhet.

Derfor vurderer vi det som enda viktigere at disse er kjent med når og hvor overvåkingen vil skje.

Det ville være ekstra flaut om disse skulle bli knepet på grunn av for stor fart.

Tidligere er det lansert en idé om at hårlakk av merket «Lorial» skulle være effektiv mot fotoblitzten. Dette er på ingen måte korrekt, men redaktøren kan på grunn av egen erfaring få gi tips om at plastfolie, av typen «Glad Pack» er desto mer virkningsfull. Plastfolien strekkes stramt, og det er viktig, over skiltet foran. Når blitzten går av, vil det oppstå en sterk refleks, som innebærer at kjennemerket ikke blir festet til filmrullen.

Også bilførere som av en eller annen grunn ikke ønsker å bli avfotografert, kan benytte samme folie over ansiktet. Det er da svært viktig å klippe hull for munn og nese og øyne.

For at ikke altfor mange skal få kjennskap til det sensitive stoffet, må vi be om at det holdes innen «egne rekker».

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

083 - PERSONALSTATISTIKK '88.
Vegdata 117 sider.

Håndboken inneholder i likhet med tidligere år det meste av den personalstatistikk som utgis av Vegdirektoratet. Den er tenkt som et hjelpemiddel for dem som arbeider med personaladministrasjon, og for andre som har bruk for statistikk i sitt arbeid i etaten. Vegdata. Årlig utgave.

Med hilsen
HÅNDBOKSEKRETARIATET

○

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

059 - DRIFTSSTATISTIKK-EGENMASK.

Vegdata 196 sider

Formålet er å presentere inntekter, kostnader, driftsresultat og utnyttelse for vegvesenets egen maskinpark, gi vegkontorene anledning til å sammenlikne data vedr. egen maskinpark med tilsvarende gjennomsnittstall for landet eller data for andre vegkontorer og maskinavd., opplysninger som kan bedre driften av egen maskinpark.

Med hilsen
HÅNDBOKSEKRETARIATET



Vegvesenets knuseverk klart til produksjon.

Bedre veg over Hardangervidda

Av Hilmar Ødegården

Riksveg 7 over Hardangervidda har hatt dårlig bæreevne, og en tillatt aksellast på bare 6 tonn i teleløsningsperiodene. Selv med slike restriksjoner

har en til tider fått store skader på vegen. Dette vil nå bli bedre. Vegvesenet startet forsterkningsarbeid i 1988, og arbeidet forutsettes å være ferdig høsten 1990.

Fra våren 1990 vil det bli tillatt 8

tonns aksellast i teleløsningsperioden, og ellers blir det 10 tonns veg, beretter oppsynsmann Ole Karterud til Brobyggeren. Forsterkningsarbeidene strekker seg fra Ustaoset til Hordaland grense. Arbeidene mellom Ustaoset og Haugastøl utføres i vedlikeholdets regi, mens det er anleggsavdelingen som står for arbeidet mellom Haugastøl og fylkesgrensa.

Stort sett vil vegen fortsatt følge den gamle traseen. Det blir litt breddeutvidelse her og der, men i hovedsak går arbeidene ut på grøfting og forsterking av vegkroppen. Det skal sprenges ut ca. 15.000 m³ fjell og legges ut forsterknings- og bærelag. Massene som brukes blir dels fraktet fra Måbødalen i Hordaland, og dels produsert ved å knuse utsprengt stein på anlegget. Dekkeleggingen er bortsatt på entreprisen. Det vesentligste av sprengningsarbeidene og transporten av masser er også bortsatt etter anbud. Massene som blir brukt på anlegget går over vekt. En real og uomtvistelig måte å måle massene på, mener opp-



Tøff kar i tøft terreng! Arbeidsformann Svein Toreplass i sving med krafsa. (Foto. Ole Karterud).



synsmennene, Ole Karterud og Edvin Flesvik, de to som leder anleggsarbeidene.

ARBEIDETS GANG

– Arbeidene har stort sett gått greit, sier Karterud. Opptil 8 meter høye snøfonner skapte imidlertid både ekstraarbeid og andre problemer ved oppstart av årets anleggssesong. Snøfonnene var ikke av slike dimensjoner ved Brobyggerens besøk på anlegget de siste dagene i august, men fortsatt lå snø helt inntil vegkantene. – Det har vært surt og kaldt her oppe, sier Karterud. Noe han anskueliggjør ved å påstå at han har brukt lang underbukse hver arbeidsdag i 2 år!

Svein Toreplass har vært vegvesenets arbeidsformann på anlegget. Tre av vegvesenets høvler er benyttet, med Tore Sevejordet, Thorleif Tollefsen, Engebret Turhus, Knut Stavn og Arne Bråthen som førere. Trygve Hagen har i perioder kjørt vegvesenets vals. I tillegg til disse fast ansatte har det vært en del korttids-inntatte i arbeid på anlegget, hvorav tre kvinnelige arbeidstakere.

VEGVESENETS KNUSEVERK

Det er vegvesenets knuseverk som knuser steinen som blir sprengt ut.



Riksveg 7, Hardangervidda, 31. august 1989.

Denne jobben ble vunnet etter anbud, i konkurranse med flere private entreprenører. Etter noen problemer i innkjøringsperioden, går vegvesenets nye knuseverk nå svært bra. Noe Brobyggeren vil komme nærmere inn på gjennom en egen presentasjon av denne storinvesteringen, og de som står for den daglige driften av knuseverket.

Cirka 20 millioner kroner vil forsterkningsarbeidene ha kostet ved ferdigstillelse høsten 1990. En vil da ha oppnådd en stor forbedring av denne forbindelsen mellom Øst- og Vestlandet. Ikke minst vil næringsliv og transportører sette pris på bedre veg og høyere tillatt aksellast, også i teleløsningsperioden.



Forsterkning synes nødvendig (Foto: Ole Karterud).



– Det var overingeniør Hartmann som ordnet det slik at jeg fikk et innsmett i Vegvesenet i 1934. Hartmann var etter min mening en meget dyktig vegmann. Især gjaldt det brubygging, som var hans egentlige fag. Jeg lærte kolossalt mye av ham, spesielt praktiske ting. Dessverre var han sykkelig og hadde hatt mye personlige vanskeligheter med dette gjennom årene.

Men han var ingen taler. Det fortelles at da de skulle åpne Killingstrømmen bru, ba fylkesmann Hunseid Hartmann om å takke for maten, og det gjorde han enkelt og greit ved å reise seg og si: – Tusen takk for maten. Da hvisket fylkesmannen ham i øret; det hadde jeg gjort bedre selv.

Hartmann var en meget forsiktig mann med statens penger, slik han gjennom sine forgjengere var opplært. På sine gamle dager fortalte han meg om den gangen han var byggeleder for Gulsvik bru rundt 1905. Hartmann hadde som nabo overingeniør Heie, som var byggeleder for jernbanen. En kveld gikk fru Hartmann over til Heie og spurte om hun kunne få låne blekk, fordi hun skulle skrive brev.

– Dessverre svarte fru Heie - her har vi bare statens blekk. Og hun måtte gå med uforrettet sak.

– OPPSYNSMENNENE VAR VÅR STØTTE

Vegvesenet var ikke spesielt ettertraktet som arbeidsplass. Det viktigste var å skaffe seg arbeid og få praksis. Dessverre

var det lite vi fikk bruk for av vår boklige lærdom i daglig arbeid. Det var ved bruarbeider vi kunne få bruk for våre teorier fra høyskolen.

Vi hadde f. eks. ikke peiling på kontorarbeid med journaler og kontobøker. Det måtte vi læres opp i, og ute i marken var oppsynsmennene vår store støtte. Det var ingen enkel sak for oss unge ingeniører om vi skulle begynne å sjefe med dem. For å bli oppsynsmann måtte de ha eksamen fra elementærteknisk skole, noe som ikke var lett å skaffe seg i de dager.

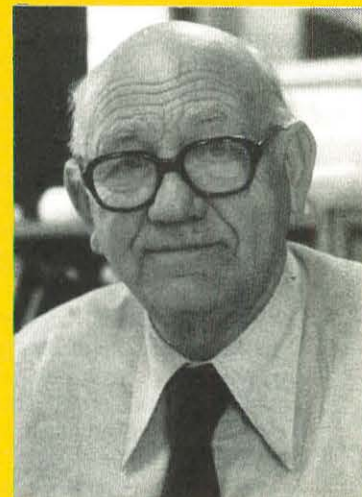
Jeg tror ikke det var lettere for en bondegutt fra Modum å få seg et års skolegang enn det var for meg å gå høyskolen. Jeg mener vi fikk den dyktigste delen av bygdeungdommen i Vegvesenet.

De begynte som vegarbeidere og kjente derfor yrket helt fra bunnen av, og av de gamle oppsynsmennene fikk jeg mye god lærdom.

– PENSJONSKASSEN VAR NOE STORT

I tre år gikk jeg som timelønnet ingeniør. Det utgjorde omtrent tohundreogfemti i måneden, det samme som en ekstraingeniør fikk. Men på den annen side fikk vi timelønnede ingen skyss- og kostgodtgjørelse. Jeg var ofte på Ringerike hvor jeg bodde på Vik skyssstasjon. Det kostet treogenhalf krone døgnnet å bo der. Heldigvis slapp jeg å betale det sjøl, men hvordan Hartmann ordnet dette har jeg ingen aning om.

Svein Nesjes beretning: (del 2)



DE MAGRE, LÆRERIKE ÅR

Samlet og gjenfortalt:
Kjell Hegdalstrand

Foto:
Willy Bakken



Da jeg i 1937 ble ansatt som ekstraingeniør fikk det ikke lønsmessig betydning for meg. Men jeg kom da inn i pensjonskassen, det var den gang sett på som noe stort.

UNGDOMSARBEID

I 1935 fikk jeg en interessant oppgave. Det gikk mye arbeidsløs ungdom den gangen, og det ble bestemt at det skulle settes i gang ungdomsarbeid. I Buskerud skulle vi utbedre Hemsedalsvegen ved Bjøberg på en strekning som ligger ca. tusen meter over havet.

Sammen med avdelingsingeniør Arnesen ble jeg om sommeren sendt dit opp på stikking, og året etter kom arbeidet i gang. Vi fikk 85 ungdommer mellom 18 og 21 år, de fleste kom fra Østfold-området.

Det ble en veldig hektisk tilværelse. Det første vi måtte gjøre var å skaffe husrom, og det ble oppsatt 12-manns brakker. Vi måtte også skaffe ti veie sengetøy og spisebestikk, alt som hørte med til en enkel husholdning måtte kjøpes. Dessuten måtte vi få tak i proviant, og vi kjøpte inn islandsk fårekjøtt og amerikansk flesk.

Proviantinnkjøpet gjorde vi for egne penger, og solgte det ut til ungdommen for kostnadsprisen. Det var jo langt til forretninger, så det var av rent praktiske årsaker vi gjorde dette.

VI VAR DÅRLIGE FORRETNINGSFOLK

Vi drev faktisk en liten butikk ved siden av jobben vår. Dette var veldig morsomt og spennende, men vi var dårlige forretningsfolk. Vi gikk en to-tre hundre kroner i underskudd, og det måtte vi bære sjøl. Prøvde å få staten til å dekke dette, men svaret var nei. Det andre året ansatte vi kokker som stod for innkjøpet.

Ungdommen var inndelt i arbeidslag med seks mann i hvert lag, og som bas hadde de en av Vegvesenets vante arbeidere. Arbeidet var utsatt på akkord på vanlig måte, og det var forutsatt at de skulle tjene vel førti øre timen. Etter hvert ble timelønnen høyere.

For maten betalte guttene ca. en krone døgnet. Det var omtrent en femtedel av daglønnen som gikk til mat. Vi synes det var bra, og jeg kan heller ikke huske at noen klaget over fortjenesten.

Det var kjekke ungdommer vi hadde med å gjøre. Den eneste gangen vi hadde litt problemer var da en tropp speiderjenter tok inn i brakkene til guttene. Ellers hadde jeg ingen disiplinærproblemer.

GENSEREN FRØS FAST TIL VEGGEN

En og annen fikk hjemlengsel, og jeg husker en gutt fra Fredrikstad som ville reise hjem så å si med det samme han var kommet. Jeg fikk da stagget ham litt og sa også at han hadde fjorten dagers oppsigelse, som han måtte ta først. Da gutten hadde vært ut oppsigelsestida hadde han

funnet seg til rette og fortsatte så lenge arbeidet pågikk. Flere av dem som kom på ungdomsarbeidet ble siden vegarbeidere. På fjellet ble arbeidet drevet fra juni til ut i oktober, så begynte vi nede i bygda hvor en tredjedel av ungdommene fikk vinterarbeid.

Brakkene var dårlige og ikke egnet for vinterbolig. Jeg husker en episode fra fjellet. Av og til måtte vi gå rundt og vekke guttene, vi skulle jo begynne klokka sju. Da var det en som ikke kom seg ned fra køya. Genseren hans hadde frosset fast til veggen, og han måtte tre av seg genseren før han kunne stå opp. For å holde varmen måtte de ligge med klærne på, men jeg kan ikke huske at noen ble sjuke.

VI LÆRTE Å TA FOLK OG SKIKKER SLIK DE ER

Jeg var med på dette både i 1936 og i 1937. Det var en hektisk tid. Drev på fra tidlig morgen til den sene kveld, og vi fikk selvfølgelig ingen ekstragodtgjørelse av den grunn. Men jeg lærte mye gjennom arbeidet både faglig og menneskelig. Spesielt det å ta folk og skikker slik de er.

En søndag var vi lens for smør, og jeg gikk bort på en seter og spurte om jeg kunne få kjøpt en kilo.

– Me vega ikkje om sundagen, svarte budeia. Av dette forsto jeg at de ikke drev med handel i helgene. Du trenger ikke veie smøret, svarte jeg, bare ta en klump, så betaler jeg en cirkapris. Det gjorde hun og vi fikk smør på brødet. En får ta skikken slik den er på stedet.



Vellykket jubileumsmarkering

BB: Hilmar Ødegården

Biltilsynet i Kongsberg markerte vegvesenets 125-årsjubileum med «åpen dag», torsdag 14. september.

Publikum var invitert til å få sjekket kjøretøyene, uten at det ble skrevet mangellapp denne dagen. De kunne også få testet teoretiske og praktiske kunnskaper som førere, få svar på

spørsmål vedrørende trafikk, førerkortforskrifter osv. Ved skriftlig test av kunnskapene fikk alle som hadde feilfri besvarelse en pose kaffe som påskjønnelse. Og kaffeposene gikk unna!

Barna fikk testet syklene sine, og fikk «sykkelbevis» som var utformet som et «voksent» førerkort, med bilde og det hele. Spør om *det* var populært!

«Bråstoppen», innretningen som på en utmerket måte anskueliggjør hvilke krefter som er i sving ved en bråstopp i trafikken, ble også prøvd av mange. Stasjonssjef Olaf P. Valeur ved biltilsynet i Kongsberg, har for øvrig vært med på å konstruere «Bråstoppen».

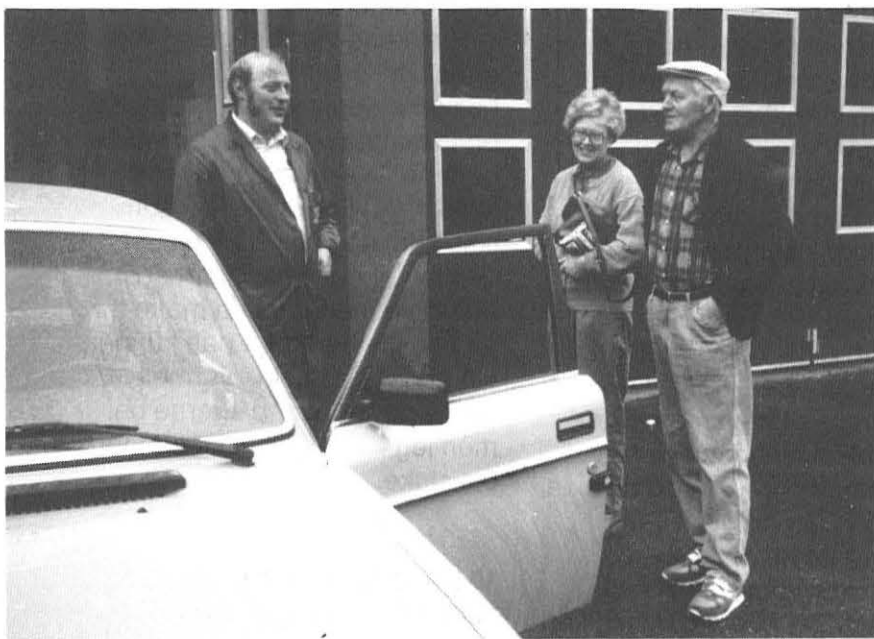
De voksne ble servert kaffe og kaker, mens barna fikk brus og boller. Publikum ble traktert både ved besøk i kontorfløya og i kontrollhallen. Det var en jevn strøm av besøkende hele dagen. De seks i kontrollhallen hadde besøk av ca. 180 kjøretøyer, og kontorfløya var det også mange som avla en visitt på denne spesielle dagen.

Biltilsynsfolkene hadde også lagt inn en dramatisk sekvens i programmet. En gammel bil ble påtent etter at den var grundig dynket med brennbar væske. Like ved stod en annen bil hvor en «person» lå fastklemt. To brannbiler og en redningsbil fra Kongsberg brannvesen ankom vegstasjonen med blinkende blålys og ulende sirener. Bilbrannen ble slukket i løpet av få sekunder, og ved hjelp av utstyr fra redningsbilen ble den fastklemt personen frigjort. En imponerende demonstrasjon av hva som kan utrettes av trenede folk med godt utstyr.

Fornøyde voksne, noen bærende på kaffeposer, og stolte barn med sykkelbevis, ga uttrykk for at biltilsynets åpne dag hadde falt i smak. - Dette burde gjentas, var det mange som sa.

Det var slitne, men fornøyde biltilsynsansatte som stengte portene kl. 20.00. Den gode oppslutningen og publikums positive reaksjoner hadde gitt dem lønn for strevet. De ga da også uttrykk for vilje til å gjenta en slik åpen dag, selv om det ikke ble foranlediget av et jubileum. Biltilsynsfolkene understreket behovet for å ha et godt forhold til publikum, og arrangementets positive effekt i så måte.

De biltilsynsansatte på Kongsberg ga et fint bidrag til vegvesenets 125-årsjubileum!



Ekteparet Bjarne og Liv Snersrud takker Stein Drolshammer for god service. Kaffepose har de også gjort seg fortjent til.



Kontorleder Björg Matsen en en noe uvant rolle



Boring med «vidundermaskinen».

Vegvesenets nyttigste anskaffelse?

Av Hilmar Ødegården

På vegen mellom Ustaoset og Haugastøl treffer vi arbeidsformann Egil Syvertsen fra Geilo i arbeid med en maskin han betegner som vegvesenets nyttigste anskaffelse.

«Vidunderet» er en hydraulisk drevet bor/piggmaskin påmontert en Åkerman H7 MC gravemaskin. Ved grøftesprengning og mindre fjellarbeider langs vegen er denne maskinen utrolig effektiv, sier Syvertsen. En kan raskt koble om fra boring til pigging av fjell, og maskinen er rask å koble til vanlig gravearbeid. Grunnet begrenset rekkevidde ut fra vegkanten er det imidlertid først og fremst ved mindre sprengningsarbeider og moderate skjæringshøyder maskinen er velegnet

FORSTERKNINGSARBEID

Det er nettopp et slikt arbeid Egil Syvertsen, Gunnar Nørstebø, Knut Hvammen og Georg Grevsgård er beskjeftiget med på riksveg 7 mellom Ustaoset og Haugastøl ved månedsskiftet august/september. Sammen med innleide lastebiler og maskiner står arbeidslaget fra vedlikeholdsområde IV for utførelsen av grøtting og

forsterkningsarbeid. Arbeidene administreres av vegmester Per Berkeli og oppsynsmann Nils Amund Thorsrud.

BEDRE PARKERINGSMULIGHETER

Ved påsketider har det ikke alltid vært lett å få parkert bilen langs riksveg 7 mellom Ustaoset og Haugastøl. Også brøytemannskapene har hatt proble-

mer med å ta seg fram mellom biler hensatt på vegkantene. Til glede for både skiturister og brøytemannskaper bygges det nå nye parkeringsplasser, og de eksisterende blir utvidet

Opprustingen av riksveg 7 fører til standardheving på en rekke områder, med positiv virkning for både trafikanter og vedlikeholdsmannskapene.



Arbeidsformann Syvertsen, på anlegget Ustaoset-Haugastøl.



Jørgen Ringsaker fra Hemsedal og Eivind Berge i ivrig samtale utenfor Hadeland Glassverk.

Vellykket pensjonisttur

Tekst/Foto. Hilmar Ødegården

Pensjonistturen '89 var lagt til onsdag 6. september, og pensjonister fra Numedal og Hallingdalsområdene var innbudt.

Dagen opprant med strålende solskinn, og kl. 10.00 ankom to busser Villa Fridheim i Krødsherad, som var første stoppested. Etter en lengre busstur for en del av deltakernes vedkommende, var det godt å få strekk litt på bena.

Hele 45 deldakere kom fra Hallingdalsområdene og 20 fra Numedal. Vegmesterne Oskar Gjestemoen, Egil Wårviken og oppsynsmann Nils A. Thorsrud var også med på turen.

Fra vegkontoret deltok vegsjef Trygve Rognan, administrasjonssjef Hans Jan Håkonsen, vedlikeholdssjef Brigte

Hope og sjefen for maskinavdelingen Eivind Berge.

Vel inne på Villa Fridheim ønsket Håkonsen alle velkommen, og mens praten gikk livlig ved bordene smakte det godt med kaffe og rundstykker. Daglig leder for stiftelsen Villa Fridheim ga en interessant orientering om stedet. Deretter gikk deltakerne igjennom bygningen, den høyeste (30 m), og en av de største trebygninger i landet. Mange trapper måtte forseres, men pensjonistene var spreke, og viste stor interesse for alt det fine som var utstilt i bygningen. Utsikten fra toppetasjen var flott, ikke minst takket være det strålende været.

Vel tilbake i bussene gikk turen videre til Hadeland Glassverk på Jevnaker. Ved ankomsten viste termometret pluss 24 grader, så det var en høstdag av de sjeldne, hva været angår. Inne

på glassverket var det ikke mindre varmt, og under ledsagelse av flinke guider fikk turdeltakerne en innføring i den tidkrevende og vanskelige prosessen det er å framstille glass, slik det gjøres på Hadeland. Maskinstøyen gjorde det vanskelig å høre hva guideene sa, men pensjonistene ga likevel uttrykk for at de hadde hatt utbytte av gjennomgangen. Et flott uteområde og en romslig restaurant ga rike muligheter for avslapning og en god prat turdeltakerne imellom. Gamle minner og historier ble utvekslet og stemningen var god, både blant pensjonister og øvrige deltakere.

Siden gikk turen innom det største veganlegget som for tiden pågår i fylket. Overingeniør Svein Sønju tok der imot turdeltakerne i en sky av leirestøv. Kombinasjonen av sterk vind, tørr leire, gjorde ikke besøket på an-



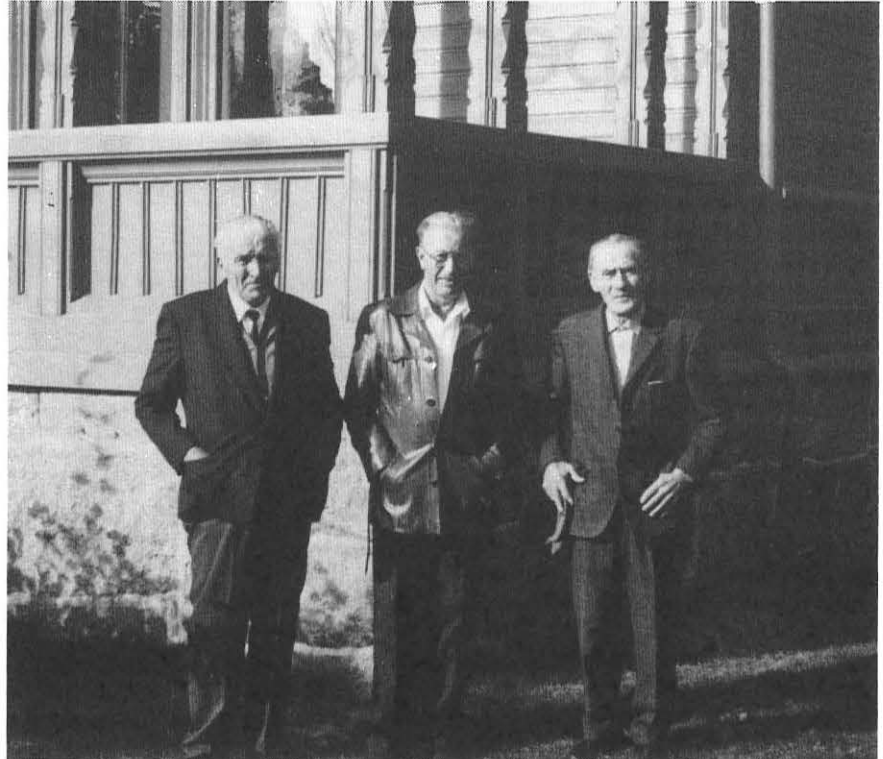
Jubilanten Knut Nymo.

legget Veien-Nymo udelt behagelig. Til tross for dette viste turdeltakerne stor interesse for Sønjus orientering og for alle maskinene som var i sving, blant annet med å flytte 500.000 m³ masse. Et ukesforbruk på 1/2 million kroner fikk flere enn en av pensjonistene til å riste på hodet over kostnadene!

Litt støvete, og både sultne og tørste, inntok deltakerne Rustad Kafé på Sokna kl. 16.00. Her ble det servert middag. Vegsjefen ga i sin tale uttrykk for at vegkontorets folk var glade over å kunne stå som arrangør av en slik tur, og fordi også de fikk anledning til være med i et hyggelig samvær med pensjonistene. Vegsjefen kunne også opplyse at en av deltakerne, Knut Nymo fra Gol, fylte 74 år denne dagen. En opplysning som deltakerne kvitterte for med klappsalver og gratulasjoner til jubelanten. Knut Nymo og Harald Kjønaas takket for maten og for en begivenhetsrik dag. Kjønaas serverte også noen gode «vegarbeiderhistorier» under middagen. Nymo sa at allerede ved avslutningen av denne turen så han med forventning fram til neste.

Etter at deltakerne behørig var for-eviget utenfor spisestedet inntok de sine plasser i de to bussene. Sjåførene, Sverre Fossgård fra Geilo og Olav Skredderberget fra Gol, kunne bringe fornøyde turdeltakere hjem, etter en vellykket og begivenhetsrik dag.

Konsulent Anne Karin Riise, som har stått for opplegget, og hennes medhjelpere i praktiske gjøremål på arrangementsdagen Bodil Døvingen, Berit Gjøslie og Oddrun Andreassen, som også arbeider på vegkontoret, kunne dra hjem i forvissning om at dagen hadde gitt deltakerne mange opplevelser og gode minner.



De to eldste og den yngste pensjonisten. Fra venstre: Torbjørn Slette-moen, 85 år, Olav Bekkjorden, 62 år og Anders Myran, 85 år.

○



Hjelpende hender på turen. Fra venstre: Berit Gjøslie, Oddrun Andreassen, Bodil Døvingen og Anne-Karin Riise.



«Åpen dag» i Drammen

Også stasjonen i Drammen har arrangert åpen dag med svært godt resultat.

I løpet av de fire ettermiddagstimene stasjonen tilbød sine tjenester, ble det kontrollert 60 biler.

Stasjonssjef Erik Lysenstøen er godt fornøyd med publikumstilstrømningen, og sier at de ikke hadde klart å kontrollere flere biler enn det de gjorde.

Til forskjell fra tidligere sjekker, oppdaget en denne gang flere større feil og mangler, enn vanlig.

Dette bilde viser at det ikke bare er pensjonister som kommer med sine nypolerte biler, men også bileiere som virkelig trenger å få sjekket kjøretøyet sitt – og det er positivt, sier Lysenstøen.

Også på førerkortseksjonen hadde de ansatte lagt forholdene vel til rette for de besøkende.

Her opplevde en beklageligvis liten publikumstilstrømning aksjonskvelden. Grunnen til det er vel at de fleste er opptatt av bilen sin, sier Lysenstøen. Når vi så i tillegg befinner oss på to forskjellige plasser, gidder de fleste ikke å umake seg med turen bort til



Kåre Stuvstad synes 125 år er en fin anledning til a markedsføre etaten.

førerkortavdelingen.

I tillegg til informasjon om trafikksikkerhet, var personalet travelt opptatt med å servere kaffe og kaker til de frammøtte.

Enkelte benyttet også anledningen til å teste sine teoretiske kunnskaper, med vekslende resultat.

I alt en positiv ettermiddag, der bil og trafikk var satt i høysetet.

«Åpen dag» på Gol



Biltilsynet på Gol kombinerte sin åpne dag med den store trafikksikkerhetsaksjonen som ble avviklet i regi av Trygg Trafikk.

Vedlikeholdet og biltilsynet stilte med egen stand på denne aksjonen, og Bråstoppen var flittig i bruk.

På kvelden trillet mange kjøretøyer innom biltilsynsstasjonen for å gjennomgå en sikkerhetssjekk.

Også de øvrige ansatte på stasjonen var i aktiv tjeneste med kaffekanner og kakebrett, til stor glede for mange besøkende fra Hallingdal.

Bildet:
Vegvesenet deltok med egen stand på den store trafikksikkerhetsdagen på Gol.

Foto: H. E. Milliansen.



Prinsippet er bra, selv om det nok er behov for forbedringer, sier Jan Eriksen.

Miljøvennlig krattfjerning



Buskaset hogges opp til flis.
Jan Eriksen og Toralf Østeren betjener maskinen.

På riksveg 282 i Røyken traff vi Jan Eriksen og Toralf Østern i arbeid med å fjerne buskas og kratt som var hugget ned i vegskråningene. Dette var kratt som hadde stått for langt fra vegkanten til å være tilgjengelig for kantklippemaskinen.

Vanligvis blir slikt kratt lastet opp på bil og kjørt til et sted hvor det enten blir brent eller fylt over. – Her ble det prøvd en flishogger som var montert på en M B Trac. Store dynger av løvkratt ble kjørt gjennom flishoggeren, og flisa ble blåst ut i vegskråningene. En krattdyngelast som hadde blitt et lastebillass var etter kuttingen kun en liten haug med finhogd flis.

Metoden er både arbeidssparende og miljøvennlig, sier Jan Eriksen. Vi slipper å laste opp krattet og transporten på det. Vi slipper i tillegg brenning eller tildekking. Han understreker imidlertid at den hoggeren de har på prøve ikke helt tilfredsstillende vegvesenets krav til et slikt utstyr, men at prinsippet synes å ha mye for seg.

Blir slike flishoggere en fremtidig tilvekt i vegvesenets maskinpark?



KONTAKTMØTE FOR BILTILSYNET

Nå nærmer høsten seg, og mange rundt på biltilsynsstasjonene i fylket stiller seg det samme spørsmål: Får vi kontaktmøte i år?

Disse møtene har vært en tradisjon fra 1973 og frem til i dag. De første møtene ble arrangert som kveldsmøter, men en fant etter hvert ut at behovet for å komme sammen var mye større. Ønskene om saker som kunne tas opp var mange, og det ble alltid for liten tid. På disse kveldsmøtene var det først en faglig del, og deretter bervertning og sosialt samvær. Etter som

behovet for å treffes var så stort, og tiden aldri strakk til, ble møtene utvidet. Første store møtet som ble holdt var da biltilsynet Gol sto som vertskap høsten 1983. På grunn av at det var vanskelig å skaffe hotellplass til så mange på høsten, ble møtet avviklet i februar 1984. Med oppmøte på formiddagen, seksjonsvise faglige samlinger, felles samling for alle seksjoner, var alle enige i at dette var nyttig.

Etter en hyggelig middag var det sosialt samvær. Dette hadde nok en mye større faglig verdi enn noen var klar over på forhånd. Det å kunne snakke med dem fra andre stasjoner som hadde tilsvarende arbeidsoppgaver som en selv, ga mange nye tanker og ideer. Dette ga til dels svært gode resultater når en kom hjem til egen arbeidsplass. Mang en arbeidsrutine ble nok vurdert på nytt etter et slikt møte.

Etter hvert som årne har gått, har denne form for møter blitt noe vi «på grasrota» ser frem til hvert år. Biltilsynssjefer, stasjonssjefer, seksjonsledere har flere møter i løpet av et år, til tross for at vi får høre at det er på grunn av dårlig økonomi at vårt møte vanskelig lar seg gjennomføre. Lederne kan få utvekslet meninger og erfaringer, men hva med alle oss andre som holder hjulene i gang?

Skal vi ikke engang få vårt ENE årlige møte? Dette er noe vi finner meget

beklagelig, da alle i etaten vet hvor avhengig vi er av hver enkelt ansatt.

Kan ikke ledelsen forstå at vi «små» trenger å komme sammen en gang i året?

Vi leser fra andre fylkers bedriftsavisere om hvordan de feirer at Vegvesenet i år fyller 125 år, og ser med beklagelse på hva som skjer i eget fylke. Er virkelig vi her i fylket så lite verdsatt at det som har vært en tradisjon og en inspirasjonskilde i en årrekke nå skal bli tatt fra oss? Vi bare spør.

I løpet av det siste året har det skjedd så mye i forbindelse med videreføringen av Autosys, at vi føler at det er et ekstra stort behov for å komme sammen.

Skal det diskuteres og vurderes nytten av disse møtene, så syns vi de spørsmålene bør stilles til oss «på grasrota», som tross alt er de som kjenner problemene på kroppen. Ledelsen kan vanskelig gi noe svar på hva vi syns er nyttig i vårt daglige arbeid.

Vi retter derfor nok en gang en bønn til ledelsen: Tenk også litt på oss «små», som trengs for at en stasjon skal kunne fungere.

Vi velger med hensikt å kalle oss «små», for det er det vi føler at vi er, når det gjelder saker vi brenner for.

*Med hilsen oss
«på grasrota» i biltilsynet.*

UKEPENDLING - en livsstil?

Arbeidstakerne som er knyttet til bruavdelingen er av dem som flakker mye rundt i fylket, og som ofte må bo i brakker.

Vi har spurt Kåre Reiersgård om hans syn på denne tilværelsen. Helt fra min tid som anleggsarbeider i privat virksomhet har dette med brakketilværelse vært en vanlig situasjon for meg, sier Kåre. Det har derfor blitt en livsstil som både jeg selv og familien har innstilt oss på. God innkvartering og flinke kokker bidrar til å gjøre brakketilværelsen og ukependlingen mer akseptabel.

Slik er mine vurderinger, sier Reiersgård. Han oppfordrer oss imidlertid til å snakke med andre ukependlere og brakkeboere om deres erfaringer. Hvilket Brobyggeren akter å gjøre, gjennom å besøke en av vegvesenets brakkeforlegninger

Fortsettelse følger!



STATENS VEGVESEN
BUSKERUD
— for bedre transport

125 ÅR

Svar på leserbrev i «Brobyggeren»:

Kontaktmøte for Biltilsynet

Av biltilsynssjef
Asbjørn Bustgaard

Jeg ser at «oss på grasrota» i biltilsynet har en artikkel i «Brobyggeren» med en bønn til ledelsen om at det også i år arrangeres kontaktmøte for biltilsynet i Buskerud, slik at også de «små» i avdelingene kan få komme sammen og få drøftet sine problemer og luftet sine tanker og ideer og møtes til et hyggelig sosialt samvær.

Jeg kan meddele at ledelsen godt forstår disse tankene og jeg forstår og er enig i at det er fint både å få og gi informasjon om de problemer som kan oppstå i det daglige liv på jobben og diskutere hvordan disse problemene, som ofte er felles, løses på andre biltilsynsstasjoner i fylket.

Det er riktig at biltilsynssjef, stasjonssjefer og seksjonsledere har flere møter i løpet av året. Dette er nødvendig for å kunne lede og koordinere arbeidet innen biltilsynet i fylket og for at biltilsynet skal nå sine arbeidsmål og yte en så god og lik service for publikum og andre brukere innen fylket som mulig.

Som kjent har biltilsynet i Buskerud et godt utbygget møteopplegg. Vi har kjøretøysseksjonsutvalget, trafikkseksjonsutvalget og kontorseksjonsutvalget, hvor seksjonslederne fra alle stasjonene i fylket samt saksbehandlere på biltilsynsavdelingen på vegkontoret deltar.

I disse fagutvalgene som nå har redusert møtevirksomheten til fire årlige møter og hvor møtene holdes ute på biltilsynsstasjonene på omgang, blir de forskjellige faglige saker diskutert. Det blir utarbeidet forslag til hvordan sakene skal behandles og sakene blir deretter lagt fram for stasjonssjefutvalget til endelig avgjørelse.

Stasjonssjefutvalget, hvor biltilsynssjef og alle stasjonssjefene i fylket deltar, har også i år redusert sin møtevirksomhet til fire møter pr. år. Stasjonssjefutvalget kan fatte vedtak i alle

saker som vedrører biltilsynet når biltilsynssjefen er til stede på møtet.

I tillegg til disse møtene har biltilsynsstasjonene ledermøter, seksjonsmøter og kontormøter, hvor alle ansatte på stasjonen kan være til stede og fremme sine synspunkter.

Det er riktig at vi, på grunn av budsjettssituasjonen, har diskutert om vi burde unnlate å avholde kontaktmøte for biltilsynet i år.

Et kontaktmøte etter nåværende mønster med heldagsmøte på et hotell på en ordinær arbeidsdag, med bespisning og overnatting, koster tross alt ca. 70.000,- kroner. I tillegg kommer reiseutgifter for de ansatte og overtid- og reiseutgifter for vikarer fra andre fylker til å holde stasjonene i drift. Dette er kostnader som eventuelt må dekkes av stasjonenes egne budsjetter.

Både ledelsen ved vegkontoret og jeg har problemer med å kunne forsvare og sette i gang et kontaktmøte for biltilsynet i år, da budsjettet for biltilsynet er så sprengt at stasjonene ikke klarer å følge opp den planlagte utekontrollvirksomheten og tilsynsvirksomheten overfor kjøreskolene samt å bemanne stillingene som vikarer på stasjonene for personell som har permisjon eller som er sykmeldte.

Da vi også bør ta hensyn til landets økonomiske situasjon med innskrenkninger på alle hold, med blant annet stengte sykehusavdelinger, reduserte sosialbudsjetter og med over 130 000 arbeidsledige, må også de ansatte i biltilsynet forstå og akseptere visse mindre innskrenkninger i biltilsynets aktiviteter.

Når det gjelder feiringen av 125-årsjubileet for vegvesenet, har vi som kjent hatt en arbeidsgruppe i gang for å foreslå aktiviteter i forbindelse med dette. Verken arbeidsgruppen eller ledelsen ved vegkontoret har under dagens økonomiske situasjon funnet det riktig å feire oss selv med å spise og drikke på statens bekostning. Vi forstår at det også kan være delte meninger om dette standpunkt.



På grunn av manglende midler kan vi ikke avholde kontaktmøte i år, sier Bustgaard.

For å imøtekomme de ansattes sterke ønske om å avholde et kontaktmøte for biltilsynet i år, har biltilsynsavdelingen utarbeidet et forslag til et forenklet møteopplegg for kontaktmøte for biltilsynet i fylket med en lørdag som møtedag og med sosialt samvær uten overnatting.

Endelig avgjørelse om at det skal avholdes kontaktmøte for biltilsynet i år vil bli tatt på møte i stasjonssjefutvalget 27. september d.å.

Vi håper at de ansatte i biltilsynet i Buskerud kan løse de saker de «brenner for» selv om ledelsen i år finner å måtte utsette kontaktmøtet for biltilsynet til neste år.





Tross dårlig vær, sørget hornmusikken for at stemningen var god.

Foto: S. Alvim.

Trimmarsj og orientering i jubileets tegn

Også bedriftsidrettslaget har vært med på å markere at etaten fyller 125 år.

Høstmila, som er bedriftsorienterin-

gens avslutningsløp, ble i år arrangert av vår O-gruppe.

I tillegg til selve orienteringsløpet,

ble det også innlagt en turmarsj, der store og små hadde anledning til å være med.

Starten for arrangementet var lagt til området ved Smedbrua, som er Norges eldste bru, bygget i 1624.

Hornmusikken var også på plass, og sammen med store og små aktører skulle de lage en hyggelig ramme rundt det hele.

Men selv om vegvesenet fikser det meste, har vi ennå ikke klart å få herredømme over værgudene.

Dagen startet nemlig med ufyselig vær, noe som fikk de driftige arrangørene til å lure på om det ville komme folk i det hele tatt.

Men skogens travere er en egen rase, de stoppes ikke av litt ruskevær. I alt 74 o-løpere stilte til dyst, og like mange bega seg ut på trimmarsjen.

Også været bedret seg betraktelig utover dagen, slik at etter hvert ble det en riktig trivelig dag langs Norges eldste kjøreveg.



Nærmere 150 deltok på O-gruppas arrangement.

Foto: S. Alvim.

● Drastisk trafikk- regulering!

Passerende trafikk er ofte en ulempe ved vegarbeider. Dette har nok også firmaet som sto for denne trafikkreguleringen erfart. Men er ikke dette en *noe* drastisk løsning?



Mobbing på arbeidsplassene

Av Hilmar Ødegården

Enkelte undersøkelser tyder ifølge Arbeidstilsynets informasjonsblad på, at bortimot 100.000 arbeidstakere daglig utsettes for mobbing på arbeidsplassen her i landet. Videre hevdes det at bortimot 100 mennesker begår selvmord i løpet av et år, fordi de ikke klarer å leve med mobbingen. Store og skremmende tall, som gir grunn til ettertanke.

Hva med Buskerud vegvesens ansatte? Finnes det tilfeller av mobbing hos oss, eller er vi helt forskånet for dette alvorlige problemet? Uten å ha noen dokumentert dekning for det, er det vel nærliggende å hevde at det også hos oss finnes mobbeofre.

Hva ligger i begrepet mobbing på arbeidsplassen? Dette er et spørsmål som det ikke kan gis noe fasitsvar på. Det er hun eller han som føler seg utsatt for mobbing som setter premisene. Noe som kan være ment som

harmløs spøk, kan av andre bli oppfattet som mobbing, og derfor være til stor belastning for enkelte. Mobbing skjer nok ofte helt målrettet også, hvor mobberen/mobberne har helt klare hensikter med sin opptreden. Mobbing skjer gjennom arbeidslederens opptreden overfor sine «undersåtter», men mobbingen kan også skje i motsatt retning. I det hele tatt er mobbing på arbeidsplassen vanskelig definerbart, da det i så stor grad har med menneskelige følelser gjøre.

Ikke desto mindre er det et alvorlig problem, som kan gjøre livet surt, og for enkelte uutholdelig. Selve erkjennelsen av dette er et skritt i riktig retning, og kan bidra til at vi i større grad enn før tenker igjennom vår opptreden på arbeidsplassen. Hvis vi også mer åpent kunne snakke om eventuelle tilfeller til mobbing på egen arbeidsplass, vil mye være vunnet. Når det gjelder de mellommenneskelige forholdene på arbeidsplassen kan en fortrolig samta-

le arbeidstakerne imellom ofte være mer virkningsfullt enn allverdens medikamenter som enkelte føler behov for, for å orke å gå på arbeid.

Arbeidsmiljølov, og derigjennom arbeidsgivers ansvar for å sørge for et fullt forsvarlig arbeidsmiljø, til tross: Når det gjelder det mellommenneskelige vet vi at det har en avgjørende betydning for hele arbeidsmiljøet. Vi har *alle*, uansett hvor vi befinner oss innenfor hierarkiet, et spesielt ansvar for å bidra til at arbeidskameratene våre skal slippe å grue seg for å gå på arbeid, fordi de føler seg mobbet.

Vi skal også huske at vi innenfor dette området ikke bare kan legge egen vurdering og dømmekraft til grunn. Vi er alle følelsesmessig forskjellige, og derfor vil reaksjonene være ulike.

Har vi et mobbeprobem, også innenfor Buskerud vegvesen? Kan vi i så fall, både du og jeg, bidra til å gjøre det mindre?



Bent Sørensen tar finpussen etter fresinga.

Fresing av gammelt vegdekke

Av Hilmar Ødegården

Fylkesvegen fra Mjøndalen over Konnerud blir bedre. En ca. 4 km lang parsell er grøftet og har fått nytt dekke. Det gamle dekket var på denne strekningen svært ujevnt og dårlig. For å få et jevnt og godt underlag for det nye dekket, uten å måtte tilføre store mengder med ny masse, er det gamle dekket freset opp og jevnet ut. På de dårligste partiene og der hvor større oppretting var nødvendig ble det kjørt på pukk. Denne ble blandet med den oppfreste oljegrusmassen, og etter at det hele ble planert ut med høvel og valset ble det et stabilt og godt underlag for det nye vegdekket.

Selve oppfresingen av det gamle vegdekket foregår med en veghøvel påmontert et freseutstyr. Fresen består av en vals med en mengde hardtmetalltenner. Fresen blir drevet av en

egen motor på 350 hk, og roterer med en hastighet på 2000 omdreininger pr. minutt. Det tilføres 4 l olje pr. m² fra en tankbil som er koblet til høvelen. På de stedene hvor det er kjørt på pukk tilføres noe mere olje, for å stabilisere massene bedre. Fresebredden er 2 m, og dybden er 6–7 cm. Framdriften oppgis til ca. 12–15 m pr. minutt. Maskineriet tilhører Nodest, som har pris pr. m².

Etter at det gamle dekket var frest opp, foretok Bent Sørensen planering og finpuss med vegvesenets høvel. Deretter ble det hele valset, og resultatet ble et fint og stabilt underlag for nytt vegdekke. Bent Sørensen gir uttrykk for at dette er en velegnet metode når en skal legge nytt dekke på en veg som har blitt så ujevn som tilfellet var her. Utstyret har vært mye i bruk i sommer, og resultatene har blitt bra.

ANSKAFELSE AV EGET UTSTYR

«Men hvorfor har ikke vegvesenet en slik fres selv?», spør Bent Sørensen. Høvler er disponible i sommerhalvåret, og om høsten kan vi demontere freseutstyret og bruke høvelen i vintervedlikeholdet. Et slikt freseutstyr er også anvendelig ved planfresing av asfaltdekker, noe som det blir stadig større behov for, sier Sørensen.

Brobyggeren har brakt Sørensens spørsmål videre til vegadministrasjonen. Her opplyser avdelingsingeniør Halvard Torgersen ved maskinavdelingen at spørsmålet har vært oppe til drøftelse, og at maskinavdelingen er positiv til å anskaffe utstyr hvis driftsavdelingene vil bruke det. Hva sies det så fra dekkeseksjonens side? Overingeniørene Wenner og Ålefjær opplyser om at eventuell anskaffelse av freseutstyr er diskutert med Vestfold vegvesen, etter initiativ fra Vestfold.

Til nå er ingen konklusjon trukket, men prisnivået på innleide tjenester har falt, noe som må telle med i vurderingen.

Dekkeseksjonen er imidlertid fortsatt interessert i å vurdere samarbeid med Vestfold, og eventuelt Telemark, for å få maksimal utnyttelse av et eventuelt eget freseutstyr.

Ved Vestfold vegkontor kan overingeniør Nils I. Skjævik opplyse at kostnadsnivå på innleide tjenester og interne bemanningsmessige forhold har bidratt til at saken foreløpig er lagt på is. Men også Vestfold vegvesen er åpne for å vurdere problematikken på nytt. I Telemark har en til nå ikke brukt freseutstyr i noen stor utstrekning, og det er uaktuelt å kjøpe utstyr bare til eget bruk.

Ingeniør Sveinung Tubaas er imidlertid interessert i en kontakt med omliggende fylker med tanke på et mulig samarbeid.

Rogaland vegvesen har hatt eget freseutstyr siden 1978, og erfaringene er så gode at innkjøp av nytt utstyr er på trappene. Sigmund Sandmark opplyser til Brobyggeren at de ved bruk av eget utstyr har kommet ned på et prisnivå som ligger betydelig under «tilbudsprisene» fra private firmaer, noe han også dokumenterer gjennom tall. Han mener dette er et område hvor vegvesnet har de beste forutsetninger for å kunne konkurrere, både på pris og kvalitet. Vi er gjerne konsulenter for andre som måtte være interessert, sier Sandmark.

Brobyggeren har ut fra disse opplysningene tatt nok en kontakt med dekkeseksjonens leder Helge Aalefjær. Han sier at Buskerud ut fra dette vil ta initiativ til en ny drøftelse. Kanskje har vi eget freseutstyr i overskuelig framtid?



Bildetekster:

Øverst: Freseutstyret og tankbiler, med oljen som blir tilsatt.

Midten: Knut Nilsen og Trond Surlien fra Nodest freser gammelt oljegrusdekke.

Nederst: Resultat: Et stabilt fint underlag for nytt vegdekke.

C-
POST

Massekorsbånd

Returadresse:

**Statens vegvesen Buskerud
Vegkontoret**

Postb. 2265, Strømsø,
3003 Drammen

NYTILSETTINGER:

Kontorfullm. Kate Walaker, Lierstranda vegst.
Oppsynsm. Ståle Fredheim, anlegg.
Overing. Atle Eimhjellen, engasjem. Hurumprosjektet.
Overing. Arne Gunnar Sem, engasjem. Hurumprosjektet.
Overing. Lars A. Tangerås, engasjem. Hurumprosjektet.
Avd.ing. Arild Pedersen, vikar anlegg.
Avd.ing. Ola Håvard Hole, kontrollring. E-68.
Konsulent Dagfinn Eek, vikar øk.saksbehandler vegkontoret.

Vi ønsker disse velkommen til oss

NYTT HYTTETILBUD

Vegvesenets brakke på Haglebu kan nå leies også i vinterhalvåret.
Tidligere har stedet kun vært tilgjengelig utenom brøytesesongen,
men nå er det altså mulig å leie brakka hele året.



**VI
GRATULERER!**

50 ÅR:

Sverre W. Nielsen 5/8
Per A. Knudsen 9/9
Ole M. Hagen 3/10

60 ÅR:

Björg Olsen 7/8
Oscar Gjestemoen 12/9
Aud Fjellbekk 27/10

Brobyggeren gratulerer samtlige
med vel overstått.

FØLGENDE MEDARBEIDERE
ER BLITT PENSJONERT:

Einar E. Hansen 1/8-89
Wilhelm Foesnes 1/8-89
Jørgen Poverud 1/6-89

Vi takker disse for tro tjeneste i
vegvesenet og ønsker alt godt
som pensjonister.




**STATENS
VEGVESEN
125 ÅR**
– for bedre transport