

VEST- FOLDER'N

Nr. 1

1977



Bedriftsavís for Vestfold vegvesen

Mars 1977

4. årgang



Redaktør: Jan Haugerød	Innhold:	side
Redaksjonssekretærer: Mary Kristensen Aud Tvindesæter Wåle	Bilbelte nok en gang LTP-arbeid i praksis Tøff jobb i vegvesenet Biltilsynet i Horten Medalje til Vega Mennesket, stien og sykkelen	3 4 6 8 10 11
Redaksjonsutvalg: Hans Thv. Kittelsen Trygve Rognan Frank Rød Bjørn Skøie Rolf Sommervik	Treff på vegkanten Effektive snøskjermer i Vestfold Vinterveg over isen på Tønsbergfjorden ... Den harde snøvinteren Nybakte pensjonister Ny vekt i Horten Førjulsbefaring Vår lille gule håndbok Bedriftsidrettslaget VEGA 10 år	16 18 20 24 25 26 27 27 28
Redaksjonsadresse: Vegsjefen i Vestfold Postboks 323 3101 Tønsberg	Kontaktlinser medfører ikke spesiell fare ... Biltilsynet Nye bestemmelser for brukstillatelser Økonomisk vegoversikt 1977	29 29 30 31
Opplag 850	Når du måker snø Med en enkel tulipan	34 35

Forsidebildet:
Anleggsarbeider ved Hvåra bru



Bilbelte nok en gang



Mange synes vel at det nå er blitt for mye prat om bilbeltebruken. - Men en så viktig sak kan vel ikke bli nok omtalt. Tellingene her i fylket viser at vi ligger desidert på bunnen når det gjelder beltebruken innenfor byene. Heldigvis er de fleste nå kommet så langt at beltene brukes på langkjøring.

Selv om mange føler at det er unødvendig å ta på beltet ved kortere turer i byen, er det en kjennsgjøring at ulykker i byene ofte medfører tildels alvorlige personskader. I 1975 skjedde 53% av de politianmeldte trafikkulykkene i Vestfold innenfor tettbygde strøk.

Det er farligere å kjøre bil i Vestfold enn i noe annet fylke. Hver 10. trafikkulykke på riksvegene i landet skjer i Vestfold, og som ulykkesfylke ligger vi 70% over landsgjennomsnittet.

Personskader krever sykehusbehandling. Behandlingen av personskader ved bilulykker krever sitt av kapasiteten ved våre sykehus. Kan vi greie å redusere disse skadene, vil det bety frigjøring av sykehuskapasitet. Derfor er bilbeltebruken ikke bare en privatsak, men i høyeste grad en samfunnsak.

Vegvesenets folk ute på vegene er ofte blant de første som kommer fram til et ulykkessted, og det skulle derfor være unødvendig å si noe mer om beltens effekt her.

Myndighetene er nå i gang med å vurdere om det skal iverksettes strengere tiltak for å få folk til å bruke bilbelte. Dette burde ikke være nødvendig. La oss i vegvesenet nå i 1977 gå foran og vise at bilbelte alltid blir brukt enten vi kjører privatbil eller en av vegvesenets tjenestebiler.

Jan Haugerød

LTP-arbeid i praksis

I forbindelse med LTP - arbeidet er det på vegkontoret nedsatt forskjellige arbeidsgrupper som skal vurdere framtidige forhold ved den enkelte avdeling. Slike grupper er nedsatt på vedlikeholdsavdelingen, anleggsavdelingen, planavdelingen, grunnseksjonen og ved biltilsynet. I denne artikkelen vil vi ta nærmere for oss den gruppen som er nedsatt på vedlikeholdsavdelingen.

På vedlikeholdsavdelingen er LTP-arbeidet startet opp ved at det er satt igang en utredning om "vegmesterområdene, deres størrelse og organisasjon" i forbindelse med utbygging av vegstasjonene.

Det ble nedsatt en liten arbeidsgruppe på 3 mann med vegmester Odd Pape som representant for vegoppsynet, Paul Brustuen som representant for vegtjenestemennene og avdeling. Helge Andreassen som representant for distriktslederne.

Vegmestermøtet vil være styringsorgan for arbeidsgruppen. Arbeidet startet opp 9. desember 1976 hvor driftssjefen og vedlikeholdssjefen ga en orientering om LTP (langtidsplanlegging) samtidig som det her ble diskutert omrisset av et arbeidsopplegg. Arbeidsgruppen har etter oppstartingen stort sett hatt ukentlige møter.

En startet opp med innsamling av en rekke data omkring driften slik opplegget for tida er.

Hovedpunktene i registreringsarbeidet er som følger:

1. Vegnettet, veglengder, dekketyper.
2. Bemanning, vegmesterkontorene, arbeidsdriften.
3. Maskiner, egenmaskiner/fremmedmaskiner.
4. Stasjoner, vegstasjoner, utestasjoner, garasjer, verksted.
5. Budsjetter 1977.
6. Skiltseksjonen.
7. Laboratoriet.

8. Vaktordning, beredskap.
9. Bruvedlikehold.
10. Servicetiltak, rasteplasser, renhold.
11. Vedlikeholdsavdelingen, organisasjon.
12. Arbeidsfordeling distriktsleder, vegmester.
13. Beredskapstelefoner, VHF-radiosamband.

Arbeidet med datainnsamlingen er på det nærmeste ferdig og gruppen har begynt på selve hovedoppgaven.

Når det gjelder antall vegmesterområder og deres størrelse, har gruppen fått i oppdrag å utrede 3 alternativer:

Alt. 1 5 områder - som idag.

" 2 4 - " -

" 3 3 - " -

For alternativ 1 ligger områdenes størrelse på fra 232 km til 284 km riks- og fylkesveger.

For alternativ 2 varierer størrelsen på områdene fra 302 km til 333 km og alt. 3 med 3 områder som gir fra 407 til 438 km veg pr. område.

Gruppen vil forsøke å belyse de ulike alternativer fra forskjellige sider for så å legge en utredning fram for vegmestermøtet. Sluttbehandling av utredningen vil bli gjort av ledermøtet og vegsjefen.

Gruppen har også vært i kontakt med vedlikeholdsavdelingene i andre fylker for å få deres synspunkter på bl.a. felles vegstasjoner, bemanning på vegstasjonene, områdenes størrelse o.s.v.

Etter som vegene får fast dekke, vil arbeidsoppgavene i framtida i økende grad flyttes fra vegbanen til vegområdet. Her er mulighetene ofte begrenset p.g.a. eiendomsgrensen.

Forts. s. 27

Tøff jobb i vegvesenet

BRØYTEBILSJAFØREN

Vinteren 77 har etter hvert blitt en av de virkelig store snøvintre i Vestfold. Tørr snø og mye vind har ført til føyke de dagene det ikke har vært snøfall. Dette har medført at brøytemannskapene har måttet kjempe for fullt natt og dag. Dette gjelder såvel de private maskinkjørerne som våre egne brøytemannskaper. Fra alle hold har det blitt gjort en stor innsats og alle våre riks- og fylkesveger har vært holdt åpne.

I år er det bare E-18 vi selv brøyter. De øvrige vegene blir brøytet av private maskinførere.

For oss personbilister er det vanskelig å sette seg inn i hvilke oppgave det er å kjøre brøytebil. Den slags kjøring krever både presisjon, mot og smidighet fra sjåførens side. Vestfold er'n har vært med en av våre egne brøytebiler på E-18, og vi er de første til å slå fast at jobben som brøytebilsjåfør ikke er noe for enhver.

Den dagen vi fikk være med, var det Gunnar Hansen som var sjåfør på brøytebilen. Strekningen som skulle brøytes, var E-18 mellom Kopstad og Haukerød. Arbeidet skulle utføres sammen med en høvel. Høvelen, med Georg Kirkevoll som sjåfør, skulle kjøre foran og fjerne snøen fra midten



Det er ikke noe å si på dagens materiell.



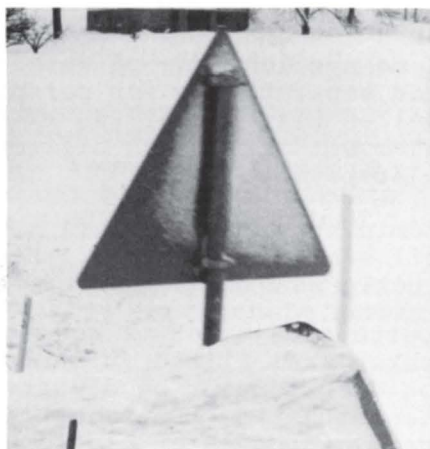
Georg Kirkevoll og Gunnar Hansen diskuterer det videre arbeid.

Diagonalplogen dekker en bredde på ca. 3 meter, og stikker langt utenfor bilen på siden mot vegkanten. Kjøringen med denne plogen krever derfor en meget god beregning fra sjåførens side for ikke å ta med seg alt som står på vegkanten. Vi passerte skilter og busker med bare noen få centimeters klaring og flere ganger var jeg sikker på at vi skulle ta med oss både trær og stolper, men alt gikk bra.

Gunnar Hansen kunne fortelle at det er buskene som svært

Forts. fra forrige side av kjørebanelen. Brøytebilen med diagonalplog skulle deretter fjerne snøen fra resten av vegen og busslommene.

Det å kjøre brøytebil krever en rutinert sjåfør. Det skal tas hensyn til den øvrige trafikk. Busker, skilter og rekkverk langs vegen skal unngås, samtidig som snøen skal fjernes lengst mulig ut på vegkanten. For å få kastet snøen godt ut til siden med diagonalplogen, bør hastigheten ligge på ca. 45 - 55 km/t. I såpass stor hastighet og med forholdsvis dårlig sikt i snøværet, krever kjøringen full oppmerksomhet fra sjåførens side. For en som ikke er vant til den slags kjøring, ble turen en spennende opplevelse.



Her er det ikke mye å gå på!

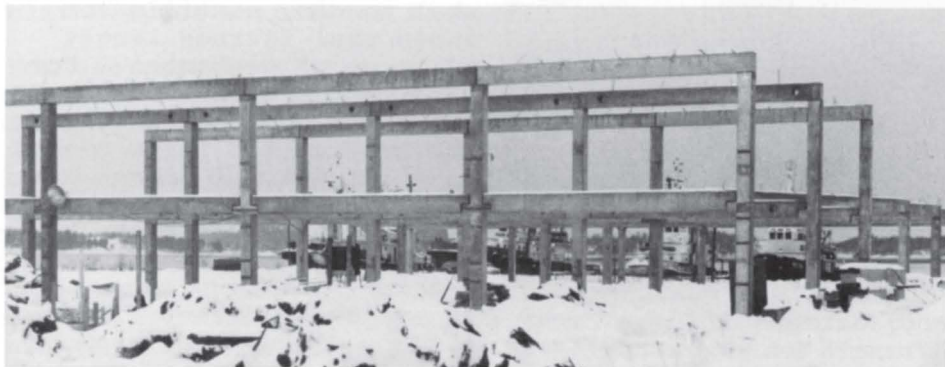
Forts. s. 29

Biltilsynet i Horten

SNART PÅ FLYTTEFOT

Biltilsynet i Horten har i mange år arbeidet under særdeles vanskelige forhold. De gamle kontorlokalerne i Strandgt. 19 har ikke på noen måte vært tilfredsstillende.

Etter gjentatte forsøk har det endelig lyktes å skaffe nye lokaler. Det er kontorets nye leder, Anton Asbjørnrød, som har fått til et leieforhold med et Hortensfirma. Nybygget er allerede under oppføring og biltilsynet regner med å flytte inn i nye og tidsmessige lokaler allerede 1. juni i år.



Det er ennå noe luftig i de nye lokalene, men arbeidet går raskt framover.

I de nye lokalene på Bankløkka vil det bli en moderne hall med separate løp for personbiler og lastebiler/trailere. Hallen blir på ca. 200 m² og vil bli utstyrt med moderne hjelpemidler for en tilfredsstillende kontroll av dagens kjøretøyer.

Administrasjonen vil få kontorlokaler, garderober m.v. på til sammen ca. 300 m². Her er mulighetene gode for eventuelle senere utvidelser.

Dette prosjektet er kommet i gang unormalt raskt. Slike saker skal alltid vurderes og godkjennes både her og der, og direktorater og departementer må ofte ha en viss betenkningstid. Dette har imidlertid ikke skjedd denne gang. Prosjektet ble første gang drøftet lokalt 13. september 1976 og Samferdselsdepartementets endelige god-



Grunnarbeidene for kontrollhallen er i god gang.

kjennelse forelå allerede 6. desember ifjor. Da var tegninger og byggetillatelse ordnet, og byggearbeidene ble igangsatt bare noen dager senere.

Det er spesielt moro at det ble Horten som først kom i gang med byggingen av nye og moderne lokaler. Forholdene i Strandgt. 19 har vært så dårlige sammenlignet med de øvrige stasjonene i Vestfold, at det ville vært direkte galt å bygge ny stasjon i Tønsberg eller Larvik først.

Vestfolder'n vil allerede nå ønske biltilsynet i Horten til lykke med de nye lokalene. Vi vil i et senere nummer presentere den nye stasjonen nærmere.

J.H.



Medalje til Vega

3. PLASS I ÅRETS KRETSMESTERSKAP PÅ SKI

Årets kretsmesterskap i stafett på ski over 3 x 10 km ble arrangert av Huseby's bedriftsidrettslag i Våle, lørdag 12. februar. VEGA deltok denne gang med følgende 2 lag:

Lag 1 bestående av Kristian Jahren, Jan E. Gravningen og Oddvar Bakken.

Lag 2 bestående av SteinLinnestad, Einar Hansen og Kåre Åsestad.

Fjorårets 6.plass blant 9 lag skulle forbedres, - det var alle enige om. Resultatet ble da også over all forventning. Førstelaget gikk inn til dagens 3. beste tid og sikret seg dermed bronsemedaljer. Jahren gikk første etappe og satte flesteparten av sine "yngre" konkurrenter på plass. Han vekslet som nr. 3, en plassering Gravningen beholdt på annen etappe. Bakken gikk så en god siste- etappe og var slett ikke langt fra å avansere en plass. Drøye 1½ minutt tok han inn på Hegg Bruk på denne etappen.

VEGA's andrelag besatte 11.plassen og ble dermed beste andrelag.

Resultater:		Etappetid	Sluttid
HUSEBY I	Leif Nørgård	36,59	
	Jon H. Lund	35,43	
	Tor Søby	35,08	<u>1.47.50</u>
HEGG BRUK I	Arvid Gran	36,23	
	Svein Svendsen	35,21	
	Leif Johansen	37,41	<u>1.49.25</u>
VEGA I	Kristian Jahren	37,26	
	J.E. Gravningen	36,25	
	Oddvar Bakken	36,07	<u>1.49.58</u>
VEGA II	Sluttid:	<u>2.04,52</u>	



Mennesket, stien og sykkelen

Skal man gi en kort betraktning over menneskets mulighet til fritt og trygt å forflytte seg, det være til fots, ved sykkel eller bil, så synes jeg vi skal ha stien i tankene. Den er like gammel som mennesket selv. For å forklare hva jeg mener, vil jeg gjerne sitere et avsnitt av den klassiske skildring, gitt av Gabriel Scott i den fine fortelling "Stien, eller Kristofer med kvisten":

"Stien begynner nede i bygden.

Den skyter ut ifra alfarveien som ligger støvet og grå gjennom dalen, og piler bent over bakkehellet - en tynn fure i den brune mark. Den når fjellet og haster til vær, den klatrer vever og lett i lien, bukter frem mellom granlegg og vindfall, mellom skyggende ungskog og einer og telg. Om litt kommer en bekk ned fra fjellet, og stien og bekken krysser hverandre - her ligger en spangebro, som de kaller for Linas klopp, og som Kristofer skal ha lagt ned da Lina gikk og leste for presten og var godt og vel tretten år. Et stykke høiere op møtes stien og bekken igjen, men denne gang holder de sammen, bekken har skåret sig ut av gruset og følger stien halv hundre skritt, innen den atter tar fatt for sig selv. Her har Kristofer lagt steiner på rad, små øier op gjennom bekken, så en kan komme tørskodd frem - vel også for liten Linas skyld. Så reiser lien sig med steile vegger og styrtende ur - en grå steinfoss ned gjennom stupet - og høit over det alt sammen står fjellet op som en låst port og stenger med sin uhyre hammer og lar ingen få slippe frem. Men stien prøver ikke på det, stien bøier stillferdig til siden, smyger i lynget tett innved berget og finner en kløft, som den klyver i. Den når høiere og høiere - vel tumler den stykkevis nedover iblandt, men tar så fatt med forøket fart og kringler sig videre op gjennom skrenten, op gjennom blåbærriset omkring. Til sist kryper den over et sva-berg, legger sig ganske flat ned og dukker så inn i lynget igjen".

Med noen forbedringer her og der kunne stien også tjene som fremkomst for hestekjøretøyer og senere også for sykler, da disse fra århundreskiftet etter hvert slo gjennom som fremkomstmiddel.



Langt inn i dette århundret bygget vi veger for hestetrafikk samtidig med at bilen gjorde seg mer og mer gjeldende på landevegen.

På visse veger har bilen fullstendig overtatt herredømmet.

"Fotgjengere og syklister er etter hvert kommet dit hen at de behandles som vesener av meget lav klasse, som må vente tålmodig mens den herskapelige bil passerer. Kun med fare for livet kan fotgjengere og syklister trosse bilens utvilsumme makt, makten til en hard, tung metallgjensstand over mykt menneskekjøtt".

Hvem kan ha uttalt slike bitre ord?

Jo, det er sagt av sjefingeniøren for anlegget av en av de mest menneskevennlige byer i verden. Byen heter Stevenage, er på ca. 70 000 innbyggere og er den første av Storbritannias 27 "New Towns". Den ligger like nord for London og er bygget i årene etter 1946.

På en vegkongress i 1966 fremla Mr. Claxton resultatet av sitt arbeid med trafikkproblemene.

Byen er anlagt slik at enhver kan benytte den fremkomstmåte han ønsker uten fare for kollisjon med andre fremkomstmidler. Som et eksempel på de overveielser som inngår i filosofien bak trafikksystemet, hitsettes en tabell som behandler de forskjellige reisemåters bekvemmelighet.

Her er fremkomstmidlene gitt verdi fra 0 - 6 poeng for forskjellige egenskaper.

Som det ses og som man også måtte vente, kommer bil med sjåfør ut som nr. 1. Nr. 2 er sykkel, nr. 3 moped og nr. 4 er buss. Egen bil som er så vanskelig å få parkert, kommer som nr. 5. Det er her regnet med 5 km's arbeidsreise. Mange av dem som har kortere veg, vil naturligvis gå til og fra jobben.

Arbeidsreiser	Frihet	Reisetid	Omdømme	Kostnad	Sundhet		
Reisemåte	Korteste veg Dør til dør Pålitelighet Komfort Besvær	Oppnåelig hastighet Vanlig oppnådd "—" Førebredelse til reise Avslutning av "—" Tid for 3 km's "—" Status symbol Ålter Utnyttelse av reisetid		Reisekostnad Kapital Lager, garasje Flaskebeholdning på veg " " park.plass Værbeskyttelse	Frisk luft Beverge Støy Umirkelig fare Sikkerhet	Vurdering	Rekkefølge hva angår betrykkelighet.
Sykkel	6 5 6 3 0	0 0 5 4 3	4 3 0	6 5 5 5 4 3	6 6 6 6 3	94	2
Moped	6 5 5 2 3	2 4 4 3 5	4 2 0	5 4 4 4 3 2	5 4 3 6 3	88	3
Scoter	6 3 5 2 2	4 6 3 3 4	4 1 0	4 3 3 3 2 1	1 3 1 6 3	72	6
Motorsykkel	6 3 5 2 1	6 6 3 3 4	4 0 0	2 2 2 2 1 0	0 2 0 6 0	60	7
Bil	6 1 5 4 5	5 3 1 5 1	5 5 0	1 1 1 1 0 5	3 1 4 6 4	73	5
Taxi, evt. egen kjøret	6 6 1 6 6	5 3 6 6 6	6 6 6	0 0 0 1 6 6	4 0 5 1 6	98	1
Buss	0 0 0 6 4	2 1 0 0 0	4 5 5	3 6 6 6 6 4	3 5 3 0 6	75	4

Bildene på neste side viser eksempler på hvor romslig man kan gjøre det hele når man bygger en ny by på jomfruelig mark.

For en tid siden spurte jeg Mr. Claxton, som nå er pensjonert, om hans trafikksystem hadde svart til forventningene. Han svarte følgende: "Stevenage fortsetter å overgå mine forventninger og du vil sikkert forstå at systemet er like godt for biler som for syklistene og fotgjengere. På samme måte er det velegnet for busser. I den senere tid har vi utviklet et system som er kalt "Superbuss", som har vært tilstrekkelig attraktivt til å overtale et betydelig antall trafikanter til å gå over fra å benytte egne biler til å benytte buss".





Gangvegssystemet er adskilt fra kjørebanen med uforholdsmessig bredt grøntareal.



I dette krysset er kjørebanene bygd opp over gangvegssystemet.

Vi kan ikke uten videre overføre dette trafikksystem til våre hjemlige forhold, dertil er det for stor forskjell på topografi, klima, administrasjon og økonomiske muligheter. Likeså er det forskjell på å etablere en stor by på jomfruelig grunn slik som i Stevenage, og på å flikke på våre allerede etablerte områder. Men det er stor inspirasjon å hente fra dette og lignende steder.

I Oslos nyeste drabantbyer vil man finne eksempler på sådan planlegging, for ikke å snakke om Västerås i Sverige, hvor man ikke en gang har snøhindringer p.g.a. at man der har oppvarmede veger og stier.

Her i fylket har vi fra midten av sekstiårene prioritert skolevegene og muligheten for i første omgang å kunne kjøre skolebarn i buss på de trafikksikkerste veger.

Kun de som har opplevd Vollehøyden på riksveg 310 en vinterdag i snøfokk før vegen ble utvidet, vil vite hvor ille det var for skolebarna å gå mellom steingjerdene da.

Det er ikke noe mål i og for seg å få puttet skolebarna inn i busser. Tvertimot - skolevegen er en del av livet, en opplevelse i seg selv, men den må være trafikksikker.

I 1969 fikk vi den første bilfrie skoleveg, vegen til Presterød barneskole, bygget for en dels vedkommende av Sem ingeniørvesen som et ledd i "Operasjon prøvefylke"

og senere fullført av vegvesenet med undergang under riksveg 311. Siden er det blitt under- og overganger, sykkel- og gangstier, slik at vi ved utgangen av dette året håper å ha ca. 80 km bilfrie veger.

Målet bør være å få et mest mulig sammenhengende vegnett for de myke trafikanter knyttet til nabofylkenes tilsvarende vegnett. Dette behøver ikke bestå utelukkende av bilfrie veger, for veger med liten biltetthet kan benyttes, nå som tidligere.

Da først vil vi ha den frihet til å velge fremkomstmiddel som ble oss fratatt ved at bilen så fullstendig dominerer mange av vegene våre.

Forts. s. 19

Treff på vegkanten

BRUKER DU BILBELTET?



MARTHA ASKLAND, biltilsynet, Larvik.

For flere år siden forlangte min datter at jeg alltid måtte bruke bilbeltet når jeg skulle ut å kjøre. Dette gjorde jeg, og nå føler jeg det slik at jeg ikke har satt meg ordentlig til rette i bilen før jeg har tatt på meg beltet. Det gjelder så vel på korte som lengre kjøreturer.



TRYGVE MYHRE, anleggsavdelingen.

Jeg må bare innrømme at jeg ikke er flink nok til å bruke beltet. Jeg har ikke noe spesielt i mot bilbelter, men det blir svært ofte at jeg rett og slett glemmer å ta beltet på når jeg skal ut å kjøre. Kona er heldigvis flink til å passe på, så når hun er med, må jeg alltid spenne på meg beltet.

Jeg er helt enig i at bilbeltet bør brukes, og de rullebeltene vi nå har, er meget enkle å bruke.



ELSE MARIE CHRISTENSEN, vegkontoret.

Bilbeltet er meget nyttig. Jeg pleier alltid å bruke beltet når jeg er ute å kjører. I den bilen jeg hadde var det ikke bilbelte, men jeg hadde ikke hatt bilen lenge før jeg anskaffet meg belter. Jeg bruker også beltet når jeg sitter på med andre og når jeg kjører i byen.

HANS THV KITTELSEN, vegsentralen.

Jeg er flink til å bruke bilbeltet på lengre turer, men synder nok noe i bykjøring. Det er helt sikkert at beltene også er effektive i bytrafikken og dermed bør brukes. For mitt vedkommende blir bykjøringen bare småkjøring med varehenting her og der, og det å bruke beltet føles da noe tungvint.



Jeg er på ingen måte motstander av beltebruken, men må i bytrafikken nærmest regne meg på lik linje med drosjesjåførene.

NILS LANGJORDET, vedlikeholdsavdelingen

Det er ingen grunn til ikke å bruke bilbeltet etter at vi fikk de nye 3 punkts beltene. Selv bruker jeg alltid beltet når jeg er ute å kjører. Beltebruken er blitt en vane for meg, og jeg føler meg ikke vel i bilen uten bilbelte.



Når så mange ennå ikke bruker beltet, skyldes nok dette en trassmentalitet blant folk etter at vi fikk påbud om bilbeltebruken. Påbudet var jo ikke like populært blant alle.



En sjetteklassing kom hjem fra skolen og spurte moren: "Hadde dere forplantningslære da du gikk på folkeskolen?" Nei, moren måtte innrømme at det hadde hun ikke hatt. - "Det var dumt," sa datteren. "Jeg skulle ha spurt deg om noe, men da nytter det jo ikke."

Effektive snøskjermer i Vestfold

Vinteren 1964 - 65 ble det her i fylket tatt i bruk en ny type snøskjerm. Etter flere vintrer med lite eller intet snøfall og en vinter med aldeles unormalt store snømengder, har snøskjermene i vinter vist at de er effektive.

Vi har i vinter hatt forholdsvis store snømengder. Da snøen har vært tørr og det har vært sterk vind, har det vært stor snøføyke og ikke uten problemer å holde enkelte vegstrekninger rene for snø. På de steder hvor snøskjermene er satt opp har disse virket etter sin hensikt. Spesielt på riksveg 306 ved Hengsrød og fylkesveg 810 ved Høyjord kirke har resultatene vært gode.

Det er ikke mange steder vi nå bruker disse skjermene. Kun på de mest utsatte steder blir skjermen brukt for å hindre at vegen skal fyke igjen alt for fort. I vinter har vi satt opp tilsammen ca. 400 snøskjermer fordelt på



Riktig plassering av snøskjermer ved Høyjord stavkirke.

de forskjellige vegmesterområdene.

Overingeniør Kristoffer Danneviq ved vedlikeholdsavdelingen er også tilfreds med skjermene som er satt opp. Han uttaler at det er lite trolig at vi i årene framover vil sette opp skjermene andre steder enn der de nå blir brukt. Vanskelighetene med snøføyka oppstår vanligvis der hvor vegen ligger i høyde med - eller under terrenget. Ved å løfte vegbanen til en høyde av ca. 0,75 m over terrenget vil disse snøproblemene sannsynligvis ikke oppstå. Vi bør derfor ta sikte på å ombygge disse spesielt vanskelige vegpartiene innen rimelig tid. Vi må også huske på at snøskjermene er uheldig for grunneierne da de store snøfonnene på jordene smelter sent på våren, sier Dannevig.

J.H.



MENNESKET, STIEN
Forts. fra s. 15

Når det gjelder finansiering av dette system, så har stat og fylke vist en forunderlig tilbakeholdenhet. Ingen av dem vil være vegholder for de myke trafikanter i den forstand at de vil både bygge og vedlikeholde fremkomstmuligheten. Fylket bevilger et beløp pr. m bygget sykkel- og gangsti, ferdig med det. Staten kom i 1975 noe lenger idet den dekker anleggskostnadene, og så blir det kommunens sak å vedlikeholde vegen.

Begge glemmer at det bor mennesker langs alle våre veger, bortsett fra motorvegene, uansett tett eller glissen bebyggelse, i kommuner med både god og dårlig økonomi. Det minste man bør kunne forlange av en riks- eller fylkesveg-rute, er at den er gangbar.

La oss ha i tankene Kristofer med kvisten, vår danske venn Jens Vejmand og Eric Claxton som sier følgende:

"To whom then does the road belong? Does it belong to hundreds of vehicles that pass along it or to the thousands of pedestrians who cross over it?

It certainly belongs to the people, else there can be no civilization".

Leif Moy

Vinterveg over isen på Tønsbergfjorden for hundre år siden

Nåværende hovedinnfart til Tønsberg fra Sem og Søndre Vestfold - Semslinja - eksisterte ikke før etter århundreskiftet. All ferdsel fra disse områder måtte gå over Jarlsberglinja til Tønsberg forbi Jarlsberg hovedgård og Grindstua ved Kjelle.

Dette ble en omveg fra senteret i byens nobokommune Sem og fra sønnenforliggende områder. Enda mer ble det en omveg for Manumgårdene og for Hoksnes. Forbindelsen over land fra Hoksnes til byen skjedde ved en tidligere veg forbi Aulilund langs en senkning i terrenget som må ha vært et tidligere leie for Aulielva. Vegen kom fram til nåværende Auli bru ved Vestlandske hovedveg hvor det i gammel tid hadde vært vadested. Bru på dette sted kom det allerede så tidlig som på 1500-tallet. Videre til Tønsberg var det altså å følge Jarlsberglinja.

Om en blar i amtformandskabsforhandlingene - som det het for tiden omkring hundre år siden, vil en måtte stusse ved en bevilgningspost i amtsvegbudsjettet som gikk ut på at amtet ga tilskudd til vedlikehold av vintervegen fra Lasken i Sem over isen på Byfjorden til Tønsberg.

Vanligvis deltok ikke amtet selv med utgifter til vedlikehold av vegene verken sommer eller vinter. Dette var pliktarbeide for bøndene i distriktet hvor hver gård var tildelt sitt bestemte vegstykke å holde istand. Etter vegloven av 1851 kunne også de bøndene som hadde sin rote å holde, også pålegges å brøyte spesielle vinterveger utenom de rotelagte veger.

Det kan imidlertid være av interesse å konstatere at amtet likevel i den tiden selv tok vintervedlikeholdet av to strekninger ved hovedvegen:

1. Innfartsvegen til Tønsberg fra Auli bru til Kjelle.
2. 1. og 2. hovedvegrute i Sandehered.

Når det gjelder den første, er det ikke helt klart hvorfor amtet bekostet brøytingen. En del gårder i Sem synes å være fritatt for vegarbeidsplikt - kanskje på grunn av andre plikter fra grevskapstiden.

Brøytingen av de to hovedvegsrotene i Sandeherred, som strakk seg også innen både Hedrum og Tjølling, hadde tidligere vært en plikt for bøndene på Tjøme fra den tid Tjøme var anneks til Sandar. Da Tjøme ble eget herred i 1849 ble dette urimelige forhold tatt opp etter søknad fra Tjøme. De andre kommuner i området motsatte seg økede byrder og det ble da i 1854 bestemt at amtet selv skulle bekoste brøytingen.

Det har antakelig gjennom lengre tider vært benyttet en vinterveg fra Semsbyen over det som nå er oppdyrket areal tilhørende Manumsgårdene fram til sjøen ved nedre Hoksnes. Det var for det meste bare beitemark med kratt og tuer den gang, kan kjente folk fortelle. Videre mot Tønsberg gikk da ferdselen over isen hvor de vanligst tok land visstnok ved "Badehuset" ved vestre ende av nåværende vegtunnel.

Selve vegfaret over isen som ble merket opp med busker, måtte bli å legge slik at det kom en del unna utløpene fra Aulielva og Manumbekken, hvor isen kunne være mer usikker, likeledes måtte den selvfølgelig holde seg godt unna skipsråken.

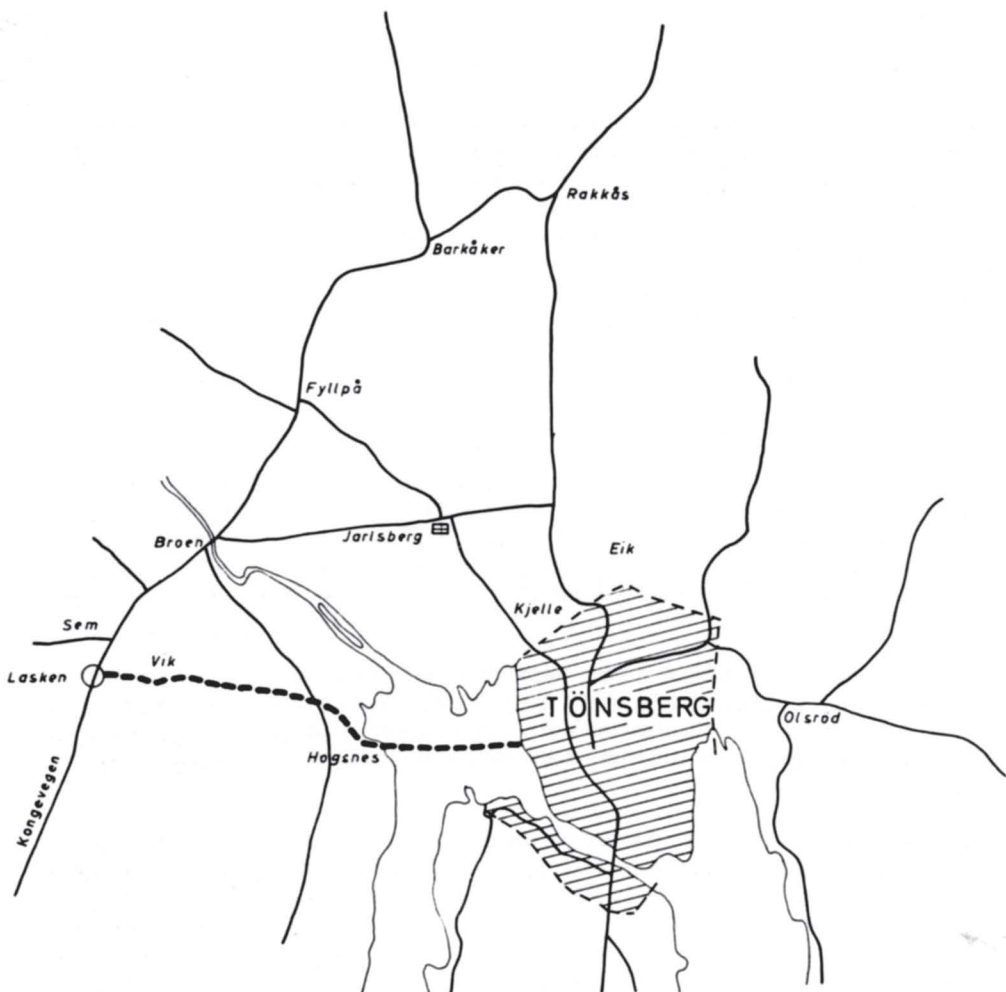
Når isen lå sikker på Byfjorden ble denne snarvegen til byen betydelig kortere og lettere enn den ordinære hovedvegen - lettere også fordi de fikk helt flat veg og unn-gikk de bakker på hovedvegen som det hadde vært mulig å få til ved Kjelle ved at vejen her klatret godt opp i Kjellelia.

Sommerstid var det ellers vanlig å ro strekningen over Byfjorden til byen.

Saken om å få det offentlige til å hjelpe til med denne snarvegen over isen ble reist i 1854 av skipsreder Carl Emil Bull på Aker gård ved en forestilling, som det het, om at "veien over denne fjord til Tønsberg henlegges under den offentlige Veibestyrelse og vedligeholdes i farbar stand."

Under behandling i amtstinget for 1854 ble det uttalt at





Vegene omkring Tönsberg for 100 år siden.
Streket linje angir vintervegen over fjorden.

denne veg vil forkorte betydelig "for den som om vinteren have Drifter til Tønsberg fra Andebu, Høyjord, Arendal og Skee, samt endel fra Vivestad og Sem ---."

Da "de vegroder hvem Veiens vedligeholdelse som vinterveg kunne pålegges --- allerede er sterkt bebyrdet med vinterarbeide ansees det for hårt å pålegge dem denne byrde." Det ble imidlertid også pekt på at amtet brøyter innfartsvegen til byen om Jarlsberg og det innstilles på at det ikke bevilges noe til vintervegen over Byfjorden. Amtstinget vedtok likevel å yte 20 spesiedaler mot at Tønsberg også ydet en del.

Bevilgning til vintervegen ble også gitt i 1855. Etter dette ser det ut til at det i mange år ikke ble bevilget noe før det plutselig fra og med 1867 uten noe nærmere redegjørelse ble bevilget 10 spesiedaler og denne bevilgning ble gjentatt hvert år til 1880, altså i 14 år. Fra og med 1877 ble de tradisjonelle 10 spesiedaler erstattet med 40 kr.

Under stor motstand fra Sem gjorde amtstinget i 1865 vedtak om at bidraget fra amtet til vinterarbeidet på hovedvegen Auli bru - Jarlsberg - Kjelle skal utgå for fremtiden.

Var det kaldere vintre i gammel tid? I mange av de senere vintre har det i hvert fall ikke vært is på Byfjorden som har vært sterk nok til å kjøre på. Ja, sier eldre folk, det var hårdere vintre før. Etter visse beretninger synes det å fremgå at det nærmest var normalt i forrige århundre at Kristiania ble innestengt om vintrene ved at fjorden frøs til. Store vanskeligheter var det også for skipsfarten til byene Tønsberg, Sandefjord og Larvik.

Om en prøver å finne svar på spørsmålet om kalde og milde vintre ut fra de gjennomsnittlige vintertemperaturer som oppgis fra Meterologisk Institutt for de siste 150 år, vil en bare bli forvirret. Den gjennomsnittlige vintertemperaturen for trettiårsperiodene 1840-70 og 1940-70 er pussig nok helt like og viser at i begge disse period-



ene var det gjennomgående kalde vintre. Ved den første av disse 30-års periodene var det imidlertid større variasjon og antall særlig kalde vintre (under -5° i gjennomsnitt) var betydelig flere da. Det synes i hvert fall klart at det var kalde vintre i de 14 år som amtet ga sammenhengende bidrag til vintervegen over isen. (Perioden fra siste århundreskiftet frem til slutten av 1930-årene da krigsvintrene satte inn, presenterer seg som en periode med uvanlig milde vintre.)

Eieren av en av Hoksnesgårdene, Mathias Andersen, født 1823, druknet under overfart på isen i mai 1864, kan Hans Sørensen Hoksnes fortelle. Slike hendelser var ikke uvanlige i gammel tid, før vegnettet var bygget ut og særlig før det ble bruer over elver og sund.

Det berettes om flere tilfeller i distriktet der folk har omkommet ved at isen brast - det gjelder embedsmenn på reise og det gjelder folk ellers. Visstnok var det i mange tilfeller hestene som gikk under og at kjørekaren berget seg - fortære enn mannen vil hesten bli glemt.

Eilef Hellem



DEN HARDE SNØVINTEREN vi har fått i år tar nesten knekken på alt - også vegvesenets budsjetter. Etter det vi hittil kjenner til av regnskapstall, kan de totale utgifter til vintervædlikeholdet denne vinteren anslås til ca. 7 millioner kroner.

Bare i januar måned alene ble det på riks- og fylkesveger kjørt til sammen 136 000 brøytekilometer!

På riksvegbudsjettet er det fra tidligere avsatt en del reserver, så det skulle ikke bli noen spesielle vanskeligheter for resten av året her. På fylkesvegvædlikeholdet er forholdene langt vanskeligere. Her må vi regne med vanskeligheter resten av året på grunn av de store utgiftene til vintervædlikeholdet.

Nybakte pensjonister

Lille-julaften med tilstelning i kantina for kontorpersonalet og årets pensjonister er gammel tradisjon ved vegkontoret. I år var ca. halvparten av pensjonistene med på tilstelningen.

Alle ble takket for lang og tro tjeneste og det var utdeling av gaver.

Foruten de som var til stede ved tilstelningen, har følgende tjenestemenn blitt pensjonister i løpet av 1976: Harald Harstad, Markus Hvarnes, Per Lundal, Alfred Jacobsen, Johan Gjelstad, Olav Olsen Bærug, Bjarne Larsen, Erling Mathisen og Leif Kristoffersen.

Vestfolder'n vil ønske alle lykke til som pensjonister.



Foran fra venstre: Magne Hagbartsen, Ruth Pedersen og Kristian Fjeld.

Bak fra venstre: Sverre Bøvre, Peder Lepperød, Einar Hansen, Jørund Maurset og Finn Kristensen.

Ny vekt i Horten

Vekten som tidligere har vært brukt i forbindelse med vektkontroll ved Bommestad, er nå satt opp i Horten. Vekten er montert i vinter og tatt i bruk for noen dager siden. Vekten er en 30 tonns vekt og skal primært benyttes i forbindelse med vektkontroll av lastebiler og trailere.



Bilsakkyndig Anton Asbjørnrød følger nøye med under justeringen av vekten.

Vekten vil også bli benyttet i forbindelse med de bilsakkyndiges arbeid og det må også regnes med at private firmaer vil få anledning til å låne vekten.

Vekten er plassert inne på havnevesenets område like ved ferjekaien og er godt plassert med hensyn til omlasting av for tunge kjøretøyer da jernbanen har et sidespor bare 2-3 meter fra vekten. Lastebilsjåførene må for framtida være omhyggelige med ikke å laste for mye på bilene sine i Hortensdistriktet.

Førjulsbefaring med førjulsnøtter

Vår julekonkurranse i forrige nummer ga ikke den oppslutning vi hadde ventet. Kanskje var gåtene så vanskelige at mange kjørte seg fast før mållinjen. Vi bringer i alle fall løsningen her:

Tryterud, Stuen, Gaupås, Sommervik, Skoppum, Skibrekk, Sukke, Vivestad, Blåland, Hvåra, Garvik, Stien, Eftang, Klinestad og Jens Karlsen.

Vi fikk inn 8 svar, hvorav 7 var riktige. Den heldige vinner ble Kari Lerstang på regnskapsavdelingen.

Vi gratulerer!



LTP-ARBEID

forts. fra s. 5

Når det gjelder mindre utbedringer (investeringer), synes det klart at det blir vanskeligere å ordne grunnspørsmålet i minnelighet. Dette betyr at det vil bli større behov etter hvert for godkjente planer som kan danne grunnlag for skjønn. For å kunne følge opp her, vil det etter hvert bli behov for flere planleggere på vedlikeholdsavdelingen.

Arbeidsgruppen vil legge fram en foreløpig vurdering av de forskjellige alternativene i løpet av våren.



Helge Andreassen

VAR LILLE GULE HANDBOK er tydelig blitt en suksess.

Boka ble sendt ut til samtlige ansatte de siste dagene før jul, og vi håper at alle har fått den. Vi har ennå noen eksemplarer på lager, så hvis noen ikke har fått håndboka, er det bare å si fra.

Som alle andre ting som kommer ut for første gang, er det sikkert også her noe som er uteglemt. Hvis noen mener at noe mangler eller kunne vært gjort på en annen måte, tar vi gjerne i mot tips. Det er bare å ta kontakt med Haugerød på vegkontoret.

Bedriftsidrettslaget VEGA 10 år

Bedriftsidrettslaget vårt kan i år feire 10 års jubileum. Etter stiftelsen i 1967 har aktiviteten og medlemstallet steget jevnt år for år.

Medlemstallet er idag 146, men dette burde vel kunne økes når en tar i betraktning at antall ansatte (vegvesenet og biltilsynet) er ca. 400. Kanskje vi kan rette på dette i jubileumsåret vårt. Spesielt utfordrer vi ansatte i biltilsynet som pr. idag ikke har noen medlemmer.

VEGA har for tiden følgende aktiviteter: Fotball - håndball - trim - bordtennis - ski og idrettsmerkeprøver.

Hvert år arrangeres: Høst-takkefest - skidag m/fest - julebord.

Årets jubileum markeres først og fremst med at VEGA skal arrangere den landsomfattende Veg-cup i fotball. Dette er ganske hyggelig fordi Vestfold var foregangsmenn på dette felt og arrangerte for en del år tilbake historiens første Veg-cup. I forbindelse med Veg-cupen vil vi også arrangere jubileumsfesten. Dette vil foregå i slutten av august måned 1977.

Jubileumsstyret er som følger:

Formann	-	Haakon Møyland
nestformann	-	Tore Jacobsen
sekretær	-	Stine Larsen
kasserer	-	Rolf Mathisen
styremedlem	-	Mona Karlsen
1. varamann	-	Hans Thv. Kittelsen

Nye medlemmer tegnes ved henvendelse til kassereren. Kontingenten er kr. 15,- pr. år.



Tore Jacobsen

Kontaktlinser medfører ikke spesiell fare for sveisere

Det medfører ikke riktighet at sveisere er spesielt utsatt for skader på øyehornhinnen, hvis de bruker kontaktlinser. Den advarselen som ble sendt ut for en tid siden av et sveitsisk sveiseinstitutt, og gjengitt i en rekke norske aviser og fagblader - deriblant Vegen og Vi- blir tilbakevist på norsk legehøld. Også utenlandske øyespesialister mener advarselen ikke er begrunnet i faktiske forhold.

Derimot har sveisere og andre industriarbeidere lettere for å få rusk og støv mellom kontaktlinser og øyet. I slike tilfeller må linsen tas av og skylles, av og til også øyet.



TØFF JOBB

Forts. fra s. 7

mange steder står helt ute i vegkanten som skaper de største vanskelighetene. Vedlikeholdsavdelingen har her en viktig oppgave i tida framover. Brøytingen vil bli langt lettere hvis disse trærne kunne bli fjernet.

På E-18 har vi i vinter hatt til sammen 6 lastebiler fast i snøbrøyting. Det har også vært brukt flere høvler og hjullastere. Ingen av våre kjøretøyer har hittil i vinter vært utsatt for ulykker med materielle skader av noe slag.

J.H.



BILTILSYNET:

På grunn av omorganisering innen bilsakkyndighetaten er det nå foretatt navneendring. Den gamle tittelen Statens bilsakkyndige er nå borte for alltid.

Heretter skal det hete:

Eksempel:

Statens vegvesen, Biltilsynet i Larvik.

Navneendringen er gjort gjeldende fra 1.1.d.år.

Nye bestemmelser for brukstillatelser

Fra 1. mars i år ble den tidligere ordning med generelle brukstillatelser i det vesentlige erstattet av nye bestemmelser hvor ansvaret ble lagt mer over på bileieren. Han får nå utlevert en vegliste, kart og totalvektabell. Ut fra dette materialet skal han selv beregne hvilke akseltrykk og totalvekter han kan bruke på de forskjellige vegger.

I visse tilfelle må det likevel utstedes brukstillatelse, som f.eks. når avstand mellom bakaksel på bilen og første akse på tilhengeren er mindre enn den fastsatte minsteavstand. Dessuten må spesialkjøretøyer med mange aksler fortsatt ha brukstillatelse.

De nye bestemmelsene resulterer i at transportfirmaer kan få utnyttet kjøretøyparken mer rasjonelt fordi trekkvogner og tilhengere kan brukes om hverandre forutsatt at kjøretøyforskriftenes krav til f.eks. tilhengerfeste og bremses blir oppfylt.

Biltilsynet har satt i gang en omfattende kursvirksomhet for å informere om de nye bestemmelsene.

Det skal bli interessant å se hvordan det nye systemet vil virke i praksis. Foreløpig ser det ut til at det vil få både negative og positive sider, men vi får håpe at de positive sidene vil bli de dominerende.

Else Marie Christensen



Min far fikk trøbbel med motoren en dag han skulle kjøre sin søster hjem, så han måtte se å komme seg inn på en servicestasjon. På grunn av et hjerteonde må min skrøpelige lille tante alltid ha med seg et lite surstoffapparat. Mens den unge mekanikeren holdt på å reparere bilen, fikk han øye på surstoffbeholderen. Han skottet flere ganger bort på min tante, som er i sekstiårene og ikke ser en dag yngre ut. Til slutt kunne han ikke dy seg lenger, men spurte: "Si meg, frue, er De virkelig froskemann?"



Økonomisk vegoversikt 1977

For 1977 har vegvesenet i Vestfold 135.5 mill.kr. til disposisjon, herav 101.6 mill. kr. til riksvegene og 33.9 mill. kr. til fylkesvegene.

1. Riksveganlegg

Til riksveganlegg har vi 64 mill.kr. til disposisjon, og de største anleggene som er tenkt oppstartet i 1977 eller som er i gang er:

E 18 Klinestad - Langåker

11 mill. kr. av et samlet behov på 23.7 mill. kr. (1977-priser) er disponibelt på parsellen Klinestad - Langåker som starter opp i 1977 og forventes ferdigbygget i 1979. Anlegget er første del av omleggingen av E 18 gjennom Sandefjord.

Riksveg 8 Steinsholt - Svarstad - Buskerud grense

En regner med å bruke ca 9,5 mill.kr. på Lågendalsvegen i år. Dette fordeler seg med ca 1 mill. kr. til avsluttede arbeider på parsellen Steinsholt - Eide, 7 mill.kr. til fortsatte arbeider på parsellen Eide - Svarstad som vil bli avsluttet i 1978, og 1,5 mill.kr. til oppstarting av anleggsarbeidet på parsellen Svarstad - Buskerud grense.

Riksveg 301 Larvik - Jordet

Den foreslåtte bevilgning på 8,8 mill.kr. er forutsatt anvendt til parsellen Larvik - Jordet, herunder ombygging av Fredenshamn, Trondsrød og Bentsrød bruer. Parsellen ventes ferdigbygget i 1978.

Riksveg 306 Borre - Odberg

5,8 mill.kr. er forutsatt brukt til utbedringsarbeider på parsellene Knutstad - Bjørke og Fossan - Sjue. Arbeidet med Hvåra bru er i gang og ventes avsluttet tidlig 1978, antatt kostnad 4,9 mill.kr.



Spesielle miljø- og trafikksikkerhetstiltak

Til arbeider som kjennetegnes ved særlig bedring av trafikksikkerheten og miljøet langs riksvegene har vi ca. 13 mill.kr. til disposisjon i 1977. Stikkord her er opparbeidelse av gang/sykkelveger, over- (underganger), lysreguleringer, busslommer og andre utbedringer av vegkryss.

2. Riksvegvedlikehold

Til riksvegvedlikehold har vi ca. 37,6 mill.kr. til disposisjon.

Innsatsen i vedlikeholdet vil fortsatt være rettet mot forebyggende vedlikehold, d.v.s. vedlikehold som på sikt vil redusere vedlikeholdsomkostningene, som grøfting, legging av fast dekke o.s.v.

De store snømengder som har falt i vinter har medført økte kostnader i form av mye brøyting, sandstrøing, bortkjøring av snø o.s.v. Men en regner ikke med at en vil få nevneverdige økonomiske problemer i riksvegvedlikeholdsdriften av den grunn.

3. Fylkesveganlegg

Til fylkesveganlegg har vi 10,6 mill.kr. til disposisjon i 1977. De største anlegg som er forutsatt oppstartet i 1977 eller er i gang er:

Fylkesveg Z-070 Planovergang ved Kjose st.

Overgangen ved Kjose ombygges for å bedre trafikksikkerheten og ventes ferdigbygget i 1977, antatt kostnad 0,9 mill.kr.

Fylkesveg Z-255 Sandefjord h.skole - Sportsveien

Gjelder utbedring av eksisterende fylkesveg og opparbeidelse av gang/sykkelveg. En har 1 mill.kr. til disposisjon i 1977, og anlegget ventes avsluttet i 1978.

Fylkesveg Z-680 Søyholmen - Svinevoll

Anlegget på parsellen Søyholmen - Kirkevoll har 2,1 mill. kr. til disposisjon i 1977. Et anlegg for vesentlig å øke fremkommeligheten, men i tillegg opparbeidelse av gang/sykkelveg langs hele parsellen. Det hele ventes avsluttet i 1977.

Parsellen Kirkevoll - Svinevoll er et anlegg for vesentlig å øke fremkommeligheten ved at en del krappe svinger rettes ut og linjen legges om forbi en gård. 0,5 mill.kr. til oppstarting i 1977, ventes avsluttet i 1979.

Fylkesveg Z-820 Lønnskoll - Skjerven

Anlegget har ca. 0,6 mill.kr. til disposisjon i 1977, og må sees som et rent utbedringstiltak for å lette fremkommeligheten og vedlikeholdet. Veggen er i dag smal med mange krappe svinger.

Fylkesveg Z-945 Kjeldås - Foss

Dette anlegget vil i første rekke bedre fremkommeligheten til industri og boligområde. En bedring av trafikksikkerheten vil oppnås ved at trafikk til og fra Foss mølle ledes inn på fylkesvegen og ikke direkte ut på E-18 slik som i dag. 2,1 mill.kr. er til disposisjon i 1977 og anlegget ventes ferdig i inneværende år.

4. Fylkesvegvedlikehold

Bevilgningen til fylkesvegvedlikeholdet for 1977 er 23,3 mill.kr. Innsatsen i fylkesvegvedlikeholdet vil som i riksvegvedlikeholdet, men kanskje i ennå sterkere grad, være rettet mot forebyggende vedlikehold. Men med de store snømengder som har falt i vinter og med de dertil høye brøytekostnader o.s.v., vil antagelig denne aktiviteten bli noe redusert.

Det ordinære vedlikehold vil imidlertid bli utført som planlagt.

Svein Skadal

Når du måker snø

Du som måker snøen midt ut i veien igjen etter at veivesenets brøytebil har sperret innkjørselen med snø, er du virkelig så dum at du tror veivesenet har plikt, midler eller muligheter til å holde alle private innkjørsler rene?

Er du virkelig så dum at du vil ha det så dårlig måkt utenfor din egen tomt, der du selv beveger deg mest?

Er du virkelig så usolidarisk overfor naboer og strøkets andre beboere at du vil la dem subbe seg fram i løs snø eller balansere på farlige issvuller, hvis disse haugene du skyver ut i veien, fryser til is?

Ser du ikke at nesten alle de andre, unntatt de ganske få som er like dumme som du selv, skuffer snøen pent til side og opp på brøytekantene langs veien? Tenker du ikke på at det er like tungt å måke for dem som det er for deg? Merker du ikke hvor fin veien ellers er å gå på utenfor de andre tomtene?

Vil du ikke selv kunne komme fram på veien, enten som fotgjenger uten for mange vanskeligheter eller med bilen? Vil du ikke at gjester som du gjerne vil ha besøk av, skal kunne komme fram til deg? Hva ville du sagt hvis veivesenet ikke hadde måkt i det hele tatt?

Eller hva ville du sagt hvis alle skulle gjøre som du? Da ville nemlig ikke du heller kunnet komme fram på veien. Tenk på alle de som har brede innkjørsler.

Tenk om to slike innkjørsler lå rett overfor hverandre, noe de ofte gjør, og at all denne snøen skulle bli måkt ut i veien. For en haug det ville bli midt i veien!

Tenker du ikke på at neste gang veivesenet måker eller skrapper veien, får du den samme snøen igjen i tillegg til den nye? Da må du skuffe dobbelt så mye.

Tenker du egentlig lenger enn til din egen hageport?





Med en enkel TULIPAN

50 år Hans Kristian Eriksen 30. juni

60 år Edvin Wabakken 2. juni
 Hans Åsenden 30. juni

Vi ønsker velkommen:

Bodil Ågrav, vegkontoret
Norma Enes, vegkontoret
Jørn Hæhre, biltilsynet, Larvik
Kjell Karlsen, anleggsavdelingen

Vi takker for godt samarbeide:

Reidun Romberg, vegkontoret
Knut Åge Skaug, anleggsavdelingen

Følgende har gått over i pensjonistenes rekke:

Kjerstin Brodtkorb
Karl Barkås
Per Pedersen
Reidar Andersen



VÅR MANN BAK RATTET :

Ludvig Theodor von Parlevou
(FØRKORTES L.T.P.)



HAN SIER:

"BILSAKKYNDIGE HAR JO FÅTT NYTT
NAVN, BILTILSYNET.

DET ER VEL FORBRUKEROMBUDSMANNEN DET DER.
SIST VAR DET JO SITRONBRUS SOM
BLE TIL BRUS MED SITRONSMÅK."