

BRO -

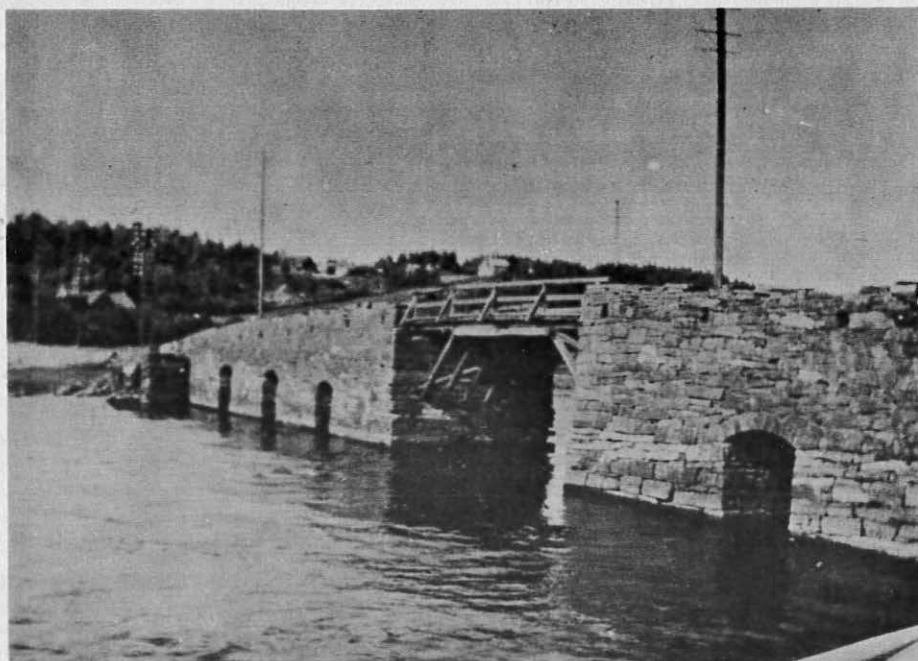


BYGGEREN

Nr. 1

Mai 1974

4. Årg.



BRO~ BYGGEREN



Organ for Buskerud vegvesen

Redaktør:
Jarle Brekken.

Redaksjonssekretær:
Willy Bakken.

Redaksjonsutvalg:
Tore Strand.
Rolf Lervik.
Hilmar Ødegården.
Hans Jacob Gisholt.

Utgiver og redaksjonens
adresse:

Buskerud vegkontor,
Tollbugt. 2,
3000 Drammen.

Opplag: 800 Ekspl.

Trykk: Offset ved
vegkontorets trykkeri.

Forsiden:
Kroksund bro

I N N H O L D:

side

- 1 Hva skal vi gjøre i 1974?
- 8 Gammaldass i ny utgave.
- 9 Good old days.
- 10 Ny ordbok.
- 12 Aksjon trafikksikkerhet 1974.
- 15 Rekkverkjengen.
- 17 Høydeportal i Hønengaten.
- 19 C.K. bygget.
- 20 Flyttesjau.
- 23 Kjært barn har ennå flere navn.
- 25 Vi presenterer.
- 28 Tillitsmannsordningen.
- 29 Skaderapporter for 1973.
- 31 Riksveganlegget Åmot - Vikersund.
- 33 Brua som forsvant.
- 34 Samferdsel og kvinne-diskriminering.
- 35 Ny pensjonsalder.
- 37 Hallingkastet 1973.
- 39 The Double.
- 40 Glimt fra de nye kontor-lokalene.
- 43 Kryssord.
- 44 Personalialia.

Kroksund bro

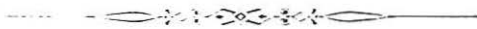
En har ved henvendelse til Ringerike Historielag fått følgende opplysninger om Kroksund bro:

I et brev av 17. januar 1806 fra prins Christian av Augustenborg til generalveiintendant Anker i Akershus, nevnes planen om byggingen av Kroksund bro i forbindelse med fullføringen av veien over Krokskogen.

I et brev fra generalveiintendanten i Akershus blir innbyggerne på Tyristrand pålagt å kjøre stein til Kroksundbroen. Brevet er fra 1805.

Vegdirektoratet har dessuten opplyst at de i sitt arkiv har opplysninger om broen tilbake til 1835.

På bakgrunn av disse opplysningene, må Kroksund bro være bygget i tiden mellom 1806 og 1835, mest sansynlig i første halvdel av denne perioden.



Hva skal vi gjøre i 1974 ?

Det er sikkert mange av våre lesere som er interessert i å få vite hva som skal skje ute i marka i løpet av 1974. For å få nærmere orientering om dette henvendte vi oss til driftsjef Trygve Willumsen, og på de neste sidene følger en redegjørelse om dette.

Bevilgningene til anleggsdriften for 1974 ser slik ut:

Riksveganlegg, ordinært	kr. 52,7 mill.
" ekstraordinær	
sysselsetting	<u>" 0,45 " kr. 53,15 mill.</u>
Fylkesveganlegg, ordinært	kr. 16,2 mill.
" ekstraordinær	
sysselsetting	<u>" 0,35 " " 16,55 "</u>
Samlet anleggsbevilgning	<u>kr. 69,85 mill.</u>

For de ordinære bevilgninger til anleggsdrift er det planlagt sysselsatt:

På riksveganlegg	42 mann
På fylkesveganlegg	<u>60 "</u>
Tilsammen	<u>102 mann</u>

Bevilgningen til vedlikehold av vegnettet i egen regi for 1974 er:

Riksveger	kr. 30,95 mill.
Fylkesveger	<u>" 17,68 "</u>
Tilsammen	<u>kr. 48,63 mill.</u>

For disse bevilgninger vil sysselsettes:

På riksveger	
inkl. vegsentral	206 mann
På fylkesveger	<u>75 "</u>
Tilsammen	<u>281 mann</u>

I tillegg hertil kommer førere av leide biler og maskiner. De ekstraordinære sysselsettingmidler vil i tillegg gi arbeid for:

På riksveganlegg (rv.7)	10 mann
Fylkesveganlegg	
(Herbru - Primskot)	<u>15 "</u>
Tilsammen	<u>25 mann</u>

i perioden 15. januar til 15. april.

Bevilgning og bemanning ved de enkelte anlegg i 1974:

Anleggets navn	Bevilgn. mill.kr.	Antall mann	Merknad
A RIKSVEGANLEGG			
Drammen tettsted			
E 18 Høvik Allé-Bj.Bjørnsonsgt. (Motorvegbrua)	6,0	-	+30 mill.v/A/L Motorv.finans Entreprenør
E 18 Telthusgt. - Eik	2,0	-	"
E 76 Vårveien - N.Eiker gr.	1,6	-	"
283 Telthusgt. (X E18) - N. Eiker gr.	0,2	-	"
319 Drammen (X E18) - Vestfold gr.	1,0	-	"
Hønefoss tettsted:			
E 68 Hønenundergangen	0,1	-	"
E 68 Bilittmoen	0,7		
7 Hønefoss (X E68) - Sokna	2,0	8	mai - juni
7 Ørgenvika - Gulsvik	4,25	12	
7 Gulsvik - Hordaland gr.	1,6	4	juni - august
8 Hvittingfoss-Skollenborg	2,2	8	mai - oktober
8 Åsly - Rødberg	2,5	8	
8 Rødberg - Bjørkeflåta	0,3		
8 Bjørkeflåta - Dagali bru	0,55		
8 Dagali bru - Geilo	2,6	4	mai - oktober
35 Åmot - Vikersund	9,9	12	entreprenør
52 Ulsåk - Sogn og Fj. gr.	1,0	3	mai - oktober
E 68 Sollihøgda - Hønefoss	2,3	4	januar - april
E 76 Drammen - Telemark gr.	4,5	3	" "
281 Sætre (X 165)-Ugstad (X 165)	0,8	4	" "
282 Drammen - Bjørnstad (X 165)	0,4	2	mai - august
283 Drammen/Eiker gr. - Hokksund (X E76)	1,2	7	april-desember
284 Enger - Lortbekk	0,4		grunnerstatn.
287 Haugfoss - Sandsbråten	2,0	3	aug. - des.
=	<u>Sum 53,1</u>		

B FYLKESVEGANLEGG

Hesselberg - Åsa	1,2		Entreprenør
Myrene - Skollerud	0,8		
Rukkedalsvegen	1,8		1,5 overført fra 1973
N.Ål skole - Hellingrova	0,67		0,67 " "
<u>Utbedringer (oljegrus)</u>			
Steinsrud - Kinnes	0,52	lengde	7,45 km
Skarud - Fiskum	0,3	"	2,2 "
Hvittingfoss - Otterstad	0,07	"	1,1 "
Sommerstad - Hostveit	0,57	"	9,5 "
Muggerud - Sagvollen	0,27	"	3,4 "
Åsly - Norefjord	0,9	"	9,0 "
Tunhovd krk. - Tunhovd sentr.	0,1	"	1,6 "
Kolsrud - Åsterud	0,495	"	3,0 "
Jar - Jelstad	0,51	"	6,3 "
Tingstad - Åsterud	0,76	"	6,95 "
Skollerud - Killingsstrøm	0,10	"	0,4 "
Sokna - Aure bru	0,47	"	11,7 "
Sokna - Rallerud	0,45	"	ca. 2,0 "

Sum 10,02

Av arbeider som er planlagt gjennomført i 1974 kan nevnes:
 E 18, motorvegbrua gjennom Drammen, vil i løpet av året begynne å vise sine "konturer". Den skal etter planen være trafikkabel frem til Bj. Bjørnsonsgt. før utgangen av 1975.
 E 18 Rundtom - Kobbervikdalen vil i løpet av våren bli ferdig-utbygget til 3 felts veg.

E 76 Vårveien - Vinnnes i Drammen vil bli påbegynt utvidelse til 4 felts veg og utstyres med planfrie kryssinger for fotgjengere. Arbeidene er planlagt ferdig gjennomført i 1975.

På rv. 283 Drammen gr. - Mjøndalen - Hokksund blir brua over jernbanen i Mjøndalen helombygget (dobbelt kjørebredde og fortau). Steinberg bru vil bli erstattet med en stor rørrenne, og videre ventes arbeidet med ny bru over Løselva i Hokksund påbegynt.

Ombygging og utbedring av rv. 8 Vestfold gr. - Geilo vil bli fortsatt. Av strekninger som vil bli ferdig utbedret i 1974

er Volden bru - Skollenborg, Sevle - Skjønne Kpl. - Sporan bru i Nore og Uvdal, samt Dagali - Halvorstøyl i Hol.

På riksveg 7 vil et parti på 5 km mellom Heggen og Sokna bli forsterket og isolert med isolasjonsplater etter en ny og rasjonell arbeidsmetode.

Arbeider på strekningen Lindelia - Trommald bru langs Krøderen pågår, delvis for sysselsettingsmidler i tiden jan. - april. Endel av strekningen blir ferdigombygget i 1974.

Videre blir i løpet av året arbeidene i Gulsvikkleivene ferdige etter flere års vanskelige og omstendelige anleggsarbeider p.g.a. usikre grunnforhold, ombygging av jernbanen og rasfarlig fjell.

Hemsedalsvegen rv. 52 blir innen årets utgang ferdigombygget frem til Bjøberg, og da vil hele vegen gjennom Hemsedal, Gol - Sogn og Fjordane gr. være ferdig ombygget eller utbedret til 5,5 m. kjørebredde, og asfaltert eller oljegruset.

På riksveg 35 Geithus - Bottegård fortsetter anleggsdriften etter planene for bygging av vegen til fullgod standard. Parsellen Geithus nord - Bottegård som har en lengde på 4 km. vil bli ferdig til høsten og satt under trafikk.

Bygging av den nye brua over Drammenselva ved Katfoss vil bli påbegynt høsten 1974. Den vil få en total lengde på 200 m. med et hovedspenn på ca. 100 m. Arbeidet vil bli utført av entreprenør og ventes ferdig i 1975 (?)

E 68 Sollihøgda - Sundvollen - Hønefoss vil bli utbedret bl. a. ved Skaret (x rv. 285) og Garntangen ved Vik. Utbedring og forsterkning av den gamle Kroksund bru (bygget omkr. 1810) ved Sundøya vil bli foretatt. Det skal her forsøkes å beholde dens nåværende utseende mest mulig.

Hønen jernbaneundergang i Hønefoss på samme vegrute vil bli ferdigombygget i løpet av året. Den får foreløpig dobbel kjørebredde + fortau og fri høyde 4,5 m. (?) Men den bygges med et fritt spenn på 24 m. slik at den senere kan etableres som 4-felts veg - overensstemmende med reguleringsplanen. Dermed er E68's største trafikkhinder innen Buskerud eliminert.

Rv. 287 - Sigdalsvegen er blitt tildelt 2 mill.kr. i 1974 som førstebevilgning til utbedringer av eksisterende veg. Disse vil for det vesentligste bestå i forsterkning og bærelag, isolering av veggen for å unngå tele og endel bredde- og kurveutvidelser. Arbeidene i år vil bli iverksatt på strekningen Haugfoss - Tingstad bru.

For midler som er avsatt til miljøtiltak - tilsammen på riks- og fylkesvegbudsjettet 6,55 mill.kr. vil bl.a. bli bygget en rekke gang- og sykkelveger og planfrie fotgjengerkryssinger, tilsammen ca. 6 km veg og 16 kryssinger fra Tofte i Hurum i syd til Geilo i nord.

Videre vil 15 ulykkespunkter, herav mesteparten vegkryss, bli utbedret ved kanalisering m.v.

På riksvegene vil bli fornyet ca. 80 km asfaltdekker og ca. 40 km oljegrusdekker til et samlet beløp på kr. 13 mill. Videre vil det bli lagt 35 km oljegrusdekke på nåværende grusdekke i Numedal/Uvdal, Skurdalsåsen og Hemsedal.

Når det gjelder fylkesvegene vil det fortsatt bli stor aktivitet i forbindelse med gjennomføringen av oljegrusprogrammet. Det er planlagt utbedret og oljegruset i alt 86 km fylkesveger. I tillegg hertil er det planen å oljegruse veggen Medalen - Juvhaugen som har en lengde på 22 km. Veggen som nå er privat bomveg er under utbedring og skal overtas av fylket når den er ferdig utbedret i løpet av sommeren. Veggen er et viktig sambandsledd Sigdal/Eggedal - Hallingdal.

Av fylkesveganlegg kan nevnes Hesselberg - Åsa på Ringerike. Det pågår her helombygging av den eksisterende veg som spesielt på denne strekning har mange skarpe kurver og er delvis meget smal. Ombyggingen har pågått et par år og blir ferdig i år.

På anlegget Nesbyen st. - Nesbyen - Rukkedalen vil arbeider med bygging av bru over jernbanen ved Nesbyen jernbanest. og tilstøtende veg bli igangsatt.

Utbedring av veggen N. Ål - Hellingrova, parsell Aldersheimen - Hellingrova som er altfor smal for dagens trafikk, vil bli påbegynt.

Forøvrig er det planlagt oppsatt ca. 12.000 m. guardrail på det eksisterende riks- og fylkesvegnett i fylket til en kostnad omkring kr. 800.000,-.

Det er planlagt lagt 4,4 km nytt asfaltdekke på ny tracé Geithus - Bottegård. Videre skulle det etter planen legges 77,8 km nye asfalt slitedekker på riksvegene, men p.g.a. den sterke prisstigning på oljeprodukter må det regnes med en reduksjon på antagelig ca. 30%.

Av nye oljegrusdekker skal det legges 37 km på riksvegene og nytt slitelag på 68,6 km.

På fylkesvegene er det planlagt utlagt ca. 110 km nye oljegrusdekker, men p.g.a. prisstigningen må det regnes med en viss reduksjon her også. Videre skal det legges 16 km nytt slitelag.

Trygve Willumsen



Arbeidet med legging av oljegrus er nå kommet godt igang. Her er man i full sving på rv.8 i Lågendalen.

Gammaldass i ny utgave

Vi fikk i høst henvendelse fra et firma med spørsmål om å få tillatelse til å sette opp som prøve et toalett, produsert av firmaet, ved rasteplass på E 76 ved Herstrøm i Nedre Eiker. Firmaet skulle selv sørge for nødvendig ettersyn og renhold.

Da det er oppstått endel problemer med stadig tiltagende tilsvining av områdene rundt rasteplassene langs vegene på grunn av mangel på avtreder er vegvesenet interessert i å prøve og finne en løsning på dette.

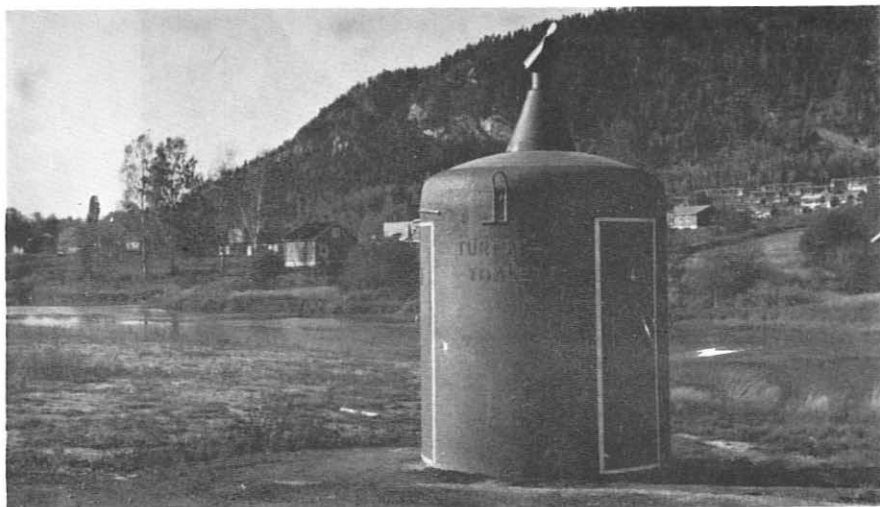
Etter nærmere å ha sett på dette firmaets produkt, fant en det såvidt tiltalende, både når det gjelder utførelse, utseende og tømmingssystem at en mente det ville være riktig å få det prøvet.

Tillatelsen til prøvedrift ble gitt og de foreløpige resultater av denne synes overraskende gode.

Vegdirektoratet er informert om tiltaket.

Dersom en sommers erfaring viser fortsatt gode resultater vil det være rimelig at en utvider prøvedriften til flere av de større og sentrale rasteplasser.

Trygvæ Willumsen



Gode Gamle Dage

Buskerud vegkontors utstyr og hjelpemidler har i løpet av ca. 75 år gjennomgått en stor utvikling, særlig de siste 8 - 10 årene, og jeg tenkte det kunne være av interesse - særlig for den yngre generasjon - å vite hva funksjonærene hadde å hjelpe seg med før i tiden.

I "kuriositetsmappen" har jeg funnet følgende oppgave over "kontorinventar" fra før århundreskiftet. (Oppgaven er riktig nok ikke datert, men Drammen fikk elektrisk lys i 1903 og dermed slutt på parafinlampenes epoke):

Skriveborde	-	malede	3
Borde	-	do	2
do	-	umalet paa Korsfod	1
Tegnebord			1
Skabe	-	malede	4
do	-	do til Kopipressen	1
Reol	-	malet	1
Kassaskab af Jern med Underskab af Træ			1
Pindestole			18
Vedkurve			2
Papirkurve			2
Kulboxe med Skuffer			2
Ildtøi med Tange og Skuffe			1
Kopipresse, Folio			1
Hængelampe			1
Væggelampe			1
Bordlamper			3
Blækhuse			4
Rullegardiner			5
Gardiner med Stoffe og Kroge - Fag			5
Karaffelbrikke med Karaffel og Glas			1
Kopikop med Pensel			1
Spyttebakke			3
Klædeshengere			4
Linial			1

Det er ganske artig å tenke på at da jeg begynte på vegkontoret i Nedre Storgt. 53 for snart 40 år siden, var mesteparten av nevnte utstyr fremdeles i bruk. Parafinlampene var borte, men min første arbeidsplass var "Korsfodbordet" som måtte stå inntil 2 vegger for ikke å ramle sammen.

Kopipressen og Kopibok m/pensel var i bruk til 1/7.1937, da kom det stoppordre fra Vegdirektoratet om å slutte med kopiering av utgående brev m.v. som i parentes bemerket mange ganger ble stygge på grunn av sverten fra skrivemaskinbåndet.

I tidsrommet ca. 1900 - 1934/35 var det anskaffet 2 skrivemaskiner, 1 regnemaskin m/81 taster, 1 sofa m/6 stoppede stoler - visstnok kjøpt av amtsingeniør Bugges dødsbo - 1 stumtjener, ett lite sentralbord med 2 inngående bylinjer - nr. 186 og 194 - med 1 veggapparat og 2 bordapparater, samt 1 "Hektograf".

"Hektograf", hva er nå det for noe rart? Jo, det var vår "stensilmaskin" dengang, og hvordan så den ut og hvordan virket den?

Det var en zinkkasse av størrelse ca. 40x25x6 cm og oppi den lå en "kittlignende", bløt masse og ekstrautstyret var en pensel og et lite kjevle.

Fremgangsmåten ved "stensilering" var denne:

Originalen ble skrevet for hånd med kopiblekk, massen i hektografen ble fuktet med vann og originalen lagt oppi med skriften ned, strøket jevnt og uten "skrukker" med kjevlet.

Etter få minutter ble den skrevne original forsiktig tatt vekk, og tekst m.v. satt igjen i massen og mangfoldiggjørelsen kunne begynne med ett og ett ark og kjevlet stadig i bruk. Etter ca. 30 eksemplarer var det å skrive en ny original.

Den store ekspansjon som har vært i vegvesenet har selvfølgelig gjort at alt utstyr som ikke er effektivt og moderne etterhvert er blitt skiftet ut, slik at en pr. i dag

har et utstyr på kontoret som tilfredsstillende så og si alle krav, bl. a. kan nevnes eget "Hustrykkeri" (Offsetmaskin), fotokopimaskiner, elektriske regne- og skrivemaskiner, EDB-maskiner, sentralbord med foreløpig 10 inngående bylinjer: m.m., kort sagt, alt lettvtint, men stressende.

Per Jellum.



Det eldre ekteparet så på underdoktoren i TV-programmet.

"Og nå, kjære venner", lød det fra skjermen, "nå kan dere bli friske fanter igjen. Jeg ber dere som er svake og skrøpelige å plassere én hånd på TV-skjermen og én hånd på det sted som dere vil skal bli som før igjen."

Ekteparet fulgte oppfordringen, men da konen så hvor mannen la hånden, kaklet hun misbilligende:

"Nei, Petter da. Mannen snakker jo om å helbrede, ikke om å vekke opp døde."

Ny ordbok

Universitetsforlaget har nylig gitt ut en ordbok for veg- og trafikkteknikk.

Ordmassen på vel 1.200 norske fagord med definisjoner, er begrenset til ord, uttrykk og begreper som har umiddelbar tilknytning til veg- og trafikkteknikk i praksis. Ordboken har dansk, engelsk, fransk, svensk og tysk som fremmedspråk, og kan brukes begge veier. Den kan således også tjene som fagordbok for disse språkene.

Boka er av interesse både for etatens folk og for andre som arbeider innen samferdselssektoren, og den kan bestilles fra Universitetsforlaget. Utsalgsprisen er kr. 60,-, men ved henvendelse til W. Bakken på vegkontoret leveres boka for kr. 45,-.

Aksjon trafikksikkerhet 1974

I år skal vi ta oss av de myke trafikkantene. Dette er jo ikke noe nytt i Buskerud hvor vi allerede gjør mye på dette området. Nytt av året er det imidlertid at Samferdselsdepartementet har startet en landsomfattende aksjon for å bedre forholdene for de myke trafikkantene.

Aksjon trafikksikkerhet 1974 er delt inn i 3 deltemaer:

1. Kryssing av kjørebane.
2. Gående og syklende langs veg.
3. Separate gang/sykkel - vegsystemer.

Ansvar for gjennomføringen hviler dels på sentrale myndigheter, dels på fylket og kommunene. Samferdselsdepartementet, Vegdirektoratet og Trygg Trafikk vil lage en del informasjonsmaterieil til vegvesenet, kommunene og trafikkantene. Som en kuriositet kan det nevnes at en film om gang- og sykkelveger stort sett er tatt opp i Buskerud. Da vi la en undergang i Kongsberg hadde vi underholdning av et filmteam hele natta. Filmen kommer på kinoene snart.

På fylkesplanet er det opprettet et midlertidig trafikksikkerhetsorgan. Det består av fylkesvegstyret med vegsjefen, fylkesreguleringsarkitekten, skoledirektøren, en politimester, en bilsakkyndig og en skolesjef som konsultative medlemmer. Trafikkseksjonen ved vegkontoret er sekretariat med avd.ing. Dietrichs som sekretariatsleder. Dette organet skal være bindeledd mellom departementet og kommunene samtidig som det skal diskutere problemer og formidle idéer til kommunene.

Oppfølging og utførelse av aksjonen kommer i all vesentlighet til å falle på Statens vegvesen, politiet og forskjellige kommunale organer.

Det er ikke bevilget spesielle midler til politiet, fylkene eller kommunene. Dette har vært sterkt kritisert, fordi hele aksjonen derved henger litt i løse luften. Budsjettene for

1974 er jo forlengst fastsatt og det synes derfor vanskelig å følge opp aksjonens intensjoner. Det er imidlertid en hel del vi bør kunne gjøre innenfor de allerede opptrukne rammer. For å følge opp våre politikere og de sentrale myndigheters intensjoner, skal vi nå i vårt daglige arbeid prioritere de myke trafikkkanter i langt større grad enn tidligere. Og dette bør det være mulig å gjøre innen de budsjettammer vi allerede har.

Hva kan vi så gjøre

Snørydding

Snørydding og strøing av fortau bør foregå før eller samtidig med rydding av kjørebanelen. Dette vil motivere de gående til ikke å gå i kjørebanelen. Fortaueene må ikke brukes til lagring av snø.

Oppmerking

Gangfelt må oppmerkes så tidlig som mulig om våren. En varig oppmerking med plast må bestrebes slik at de kan fungere hele året. Oppmerksomheten mot de myke trafikkkanter vil bli skjerpet i år og gangfeltene må derfor gis høyere prioritet enn tidligere.

Asfaltering

Ved nyasfaltering må langsgående kanter fylles for å sikre de syklende mot velting. Oppmerking må fornyes umiddelbart.

Busslommer

Det er planlagt busslommer for nesten alle riksvegene i fylket. Det er satt av lite penger til slike tiltak, men oppsynsmennene bør være oppmerksomme på mulighetene for bygging av lommer når det er overskuddsmasser i nærheten. Særlig nå når vi skal samle opp strøsand bør vi være oppmerksomme på dette. Ledig folk og maskiner bør også til en hver tid kunne settes inn på slikt arbeid.

Planlegging

Ved planlegging av veger må vi mer og mer ta hensyn til de myke trafikkkanter. Vi kan på nye planer prioritere myke trafikkkanter på bekostning av biltrafikken.

Skilting

Skilting av gangveger og gangfelt må bedres.

Bilfrie veger Buskerud fylke er her godt i gang med arbeidet for å sikre de myke trafikkanter på denne måten. Med fylket, Staten og kommunenes andel av dette arbeidet, har vi ca. 6 mill. kr. til dette formål i 1974.

Ellers er det å håpe at hver enkelt prøver å gjøre noe for sikkerheten av de gående både gjennom sin jobb i vegvesenet og som trafikkant.

Bjørn Dietrichs.



Eksempel på bilfri veg i Tofte

Rekkverk gjengen

Ferdafolk på veiene her i Buskerud har sikkert en eller annen gang de siste årene registrert en merkelig "kjøredning" med diverse påslep.

Den bråker slik at det ikke er ørens lyd å få der den sniler seg fremover, og man må være forsiktig når man skal passere den for som regel tar den en god del av vegbanen. Bak vil man oppdage noen oransjekledde arbeidere med øreklokke og hjelm.

Jo, det er rekkverk gjengen som er på ferde. Sakte men sikkert blir meter på meter med stålrekkverk satt opp. Farlige partier, høye fyllinger blir forsynt med rekkverk for å bedre trafikksikkerheten.

Den merkelige "kjøredningen" er en borvogn ROC 601 med spesialutstyr som borer hull for rekkverkstolper. "Påslepet" er en kompressor PR 700 20 m³, så en tilhenger med verktøy og tilslutt en henger med skinner.

For å begynne med begynnelsen så er det vår egen vegsjefs idé at en slik borvogn er blitt en rekkverkmaskin. I 1968 ble idéen prøvd i praksis, først i Spikkestadbakkene siden langs Norefjorden. Det viste seg at utstyret svarte til forventningene og i mai 1969 ble det organisert en fast gjeng som hadde som spesialoppgave å sette opp stålrekkverk.

Buskerud har vært et foregangsfylke når det gjelder denne måten å sette opp rekkverk på. Nærmere 70 km av våre veier er forsynt med stålrekkverk, og flere andre fylker har skaffet seg det samme utstyret, og som regel har de vært her i Buskerud og lært.

Årsaken til at denne måte å sette opp rekkverk på har fått et slikt omfang, skyldes ikke minst karene som har det daglige arbeid med oppsettingen.

Leder ute i marken i dag er oppsynsmannsassistent Per Rotli, med seg har han Kristen Even Reiersgård, Hallvor Mjaugeto, Oskar Hjelmen, Olav Svenskerud og Knut Andersen.

Knut Steinsvik.



Gjengen i aksjon

Høydeportal i Hønengaten

I våre dager drives det ganske intens kontroll i trafikken. Utgangspunktet er selvsagt trafikkreglene og skiltene og vi kjenner vel alle til - om ikke akkurat ut fra egen erfaring - hva overtredelse av regler og forbudsskilt kan resultere i. For stor hastighet, kjøring mot kjøreretning, unnlattelse av stoppeplikt, for stort akseltrykk o.s.v. Standardiserte bøter for nær sagt alt, og både politi og bilsakkyndige er inne i bildet.

Imidlertid er det et forbudsskilt som setter bestemte maksimumsgrenser for høyder på kjøretøyer, et skilt hvis konsekvenser har gitt vegvesenet en smule problemer i den siste tiden.

I Hønengaten i Hønefoss bygges det for tiden ny jernbane-
undergang. Vel og bra må alle være enige om - den gamle var både smal og lav og kunne på ingen måte tilfredsstillende tilfredsstillende til trafikkvikling i en meget sterkt belastet gate.

I henhold til skilteforskriftene (formoder jeg) var maksimumshøyde markert til 2,9 m ved hjelp av et forbudsskilt. Reell fri høyde i undergangen var på sommerføre 3,24 m, noe som mang en lastebilfører hadde funnet ut. Enkelte daglige trafikkanter hadde da også denne høyden for øye ved bestilling av nye biler - og smøg seg blide og fornøyde 2cm under brubjelkene.

Så kom det stygge vegvesenet og forkludret hele opplegget. For å gjennomføre byggeprosjektet måtte jernbanen legges på provisorisk bru ved siden av den gamle, og lite kunne man for at fri høyde nå ble redusert til 3,18 m, 6 meget skjebnesvangre centimetre.

Provisoriet lå svært utsatt til for sidepåkjenninger, og for å hindre den store katastrofen - å få Bergensbanen i hodet må nemlig karakteriseres som en katastrofe - forlangte NSB høydeportaler på hver side forat biler med for stor høyde

skulle få en fysisk advarsel om at her kunne de bare holde seg unna. Og fri høyde under portalene måtte selvsagt gjøres ytterligere centimetre lavere enn den under provisoriet og 4 nye ble lagt til de tidligere omtalte 6. Lastebileierne raste, og kjørte. Den første portalen var på plass fredag kl.16.00. 3 timer senere var den nedkjørt - en enkel stålkonstruksjon lå som spiraltråd i vegbanen. Opp med en ny og samme resultat. Derfor ble vegbanen med mye slit senket under provisoriet slik at den gamle høyden i undergangen kunne benyttes under høydeportalene. Opp med disse - og ned igjen. Det tok selvsagt tid å sette opp nye portaler hver gang, og under dette arbeidet lå altså provisoriet åpent og altfor lett tilgjengelig. Vi fant dermed ut at vi skulle endre portalkonstruksjonen til stolper av stålprofiler og traverser av 4"x6" boks i tre, som da i tilfelle skulle knekke uten at skade oppsto på stolpene. Våre spådommer slo til på alle punkter. Det gikk så flisene føk og vi måtte faktisk sitte med lager av traverser. Men på tross av at de som forutsatt var enkle å bytte ut, ble vi etter 5 nedkjøringer lei hele trafikken og bestemte på nytt å endre konstruksjonen.

Og for dem som i det siste har passert anlegget i Hønengaten kan bekreftes at de voldsomme stålkonstruksjonene som står på hver side av undergangen er høydeportaler og ikke stridsvognshindre. Kan også fortelle at de har vært effektive - selvom de på grunn av manglende snø enda ikke er satt på den helt store prøven - det vidner lakkrester og presenningsfiller om.

Denne historien er sikkert ikke enestående, men med NSB's ufravikelige krav som bakgrunn og det faktum at situasjonen slik den utviklet seg ikke var forutsett, får meg til å tenke med bitterhet på de tusenkronene vegvesenet har lagt i høydeportaler i Hønengaten bare fordi endel lastebilsjåførere skal kunne fortsette å kjøre ulovlig. Manglende skiltrespekt er en ting - det slår man ned på med hård hånd i andre tilfeller, men hva med høydeberegningen? Det kan ikke være annet enn manglende reaksjon fra de kontrollerende myndigheters side som har bragt oss i et slikt uføre.

Vegvesenet er i alle fall i dette tilfellet blitt noen tusen kroner fattigere, samt en erfaring og 4 erstatningssaker rikere.

Jørn Gjennestad



Fortvilelsens portal

C-K bygget

Byggherren utlyste høsten 1973 en navnekonkurransse blant vegvesenets funksjonærer om navn på det nye bygget.

Hvor mange forslag som kom inn vites ikke, men premien på kr. 500,- lokket nok de fleste til å sette fart i de grå celler.

At byggherren selv ønsket et navn som "monument" var ikke uventet og C-K-bygget ble navnet. Kontorsjef Strand gikk av med seieren og fikk derved en uventet ekstra julegave.

Og for de som ikke vet det: C-K står ikke for "celle-kontorer", men for Christensen og Karlsen som er byggherrene.

Hans Jacob Gisholt

FLYTTEJAU

Kapittel 1: Nedtellingen.

Midt i februar ble offentligheten gjort kjent med dette årets sannsynligvis største begivenhet for Buskerud vegkontor, flytting! Ikke fordi vi skulle foretrekke "Opplands" fremfor fengselet i så måte, men fordi Nesjes utrettelig arbeidende maur fortjente bedre arbeidsforhold og dermed fant det for godt å flytte inn i en stor tue fremfor mange små.

Bedriftsidrettslaget tilbød sin organisasjonsevne og muskuløse assistanse da selve flyttingen var nær forestående. Tilbudet ble akseptert og loddet kastet. Som flyttesjef tok vi fatt i Kraugerud fra Norge med sans for trådtrekking og etterat han hadde rotet litt rundt i grasrota var det etablert et hovedflyttestvalg med en representant fra hver avdeling/seksjon. Og med det startet en kontinuerlig og spennende gjettekonkurranse om flyttedato.

Etter en tid preget av stadig voksende spørsmålstegn ble en avgjørelse tatt - planavdeling og grunnseksjon skulle holde stand på skansen en måneds tid ekstra, mens alle de andre skulle gjøre spranget over elva i løpet av weekenden 15. - 17. februar.

La oss også dvele litt ved driftsavdelingenes gardinkrig med den av administrasjonen utnevnte gardintekniske saksbehandler. Det skulle velges gardiner til 6. etasje og denne etasjes innvånere fikk seg forelagt til uttalelse stoffprøver for å markere undersåttenes medbestemmelsesrett i spørsmål om ens egen trivsel. Det holdt bare ikke, selvom valget ville blitt aldri så enstemmig ble den typen man i alle fall ikke ville ha hengt opp. Det var bare såvidt ikke gardinteknisk saksbehandler fulgte samme veien.

Vel, flyttedato var berammet og vi tok fatt på den aller siste uken. Etter diverse finurlige ekspedisjonsvanskeligheter fikk alle seg tildelt en beskrivende og detaljert instruks i "hvordan man blir flyttet uten at der oppstår skade eller mangler på ens yrkesmessig ervervede eiendeler".

Et sinnrikt merkelappsystem som fortalte alt om hvem, hvor og hvordan, om man skulle sitte utenfor Nesje eller man skulle i trimrommet som utrangert materiell. Alle detaljer skulle frem.

Byens handelsstand ble på dette tidspunkt fullstendig tappet for pappesker og pakkingen var i full gang. Og henimot fredag var det ingen som lenger hadde noen oversikt - hadde det ikke vært for det tidligere omtalte merkelappsystemet kunne Strand ha begynt som auksjonarius i vegkontorutstyr.

Kapittel 2: Bortføringen.

Som en liten oppvarming ble hovedarkivet fløtet over elven midt i uken, og mangt et falmet dokument fikk et ufrivillig møte med interessen. Fredagen forble imidlertid den store dagen, og kl.16.00 smalt startskuddet etter diverse tyvstarter tidligere på dagen. 50 spreke nordmenn flokket seg i Tinghushallen for peptalk og instruksjon og sjef Kraugerud holdt en manende tale om idrettslig kameratskap og lapskaus til alle treller ca. kl.19.30. Hvoretter alle ilte til sine på forhånd oppsatte poster i en liten gruppe på anlegg/motorveiavdeling, en større gruppe på Tinghuset og en stor mottagergjeng i nybygget. 2 lastebiler og 5 pickuper skulle slite gatedekket og med krum rygg og glød i blikket satte vi i gang.

Og hvilken gang! Inngangen i nybygget altså. Velegnet for klaustrofobiske nevroser og særdeles ringe lagerkapasitet. Og to heiser som var mye mindre enn hverandre. Man kunne saktens undre på hvordan skrivebord og arkivskap skulle kunne fordeles rundt i bygget med et slikt utgangspunkt. Heisene var verst. Imidlertid fant en av sjauerne ut at den minste heisen krevde egen fører og utnevnte seg selv stilltiende dertil. Med tydelig avsky for svettefrembringende løft manøvrerte han heisen både opp og ned i sjakten på en fortreffelig måte. Fort gikk det ikke, men det var ikke førerens skyld. Uttrykket "treg som en vareheis" er lettere å forstå dybden i etter en tur med heisen i Tollbugt. 2.

Imidlertid - ved maksimal utnyttelse av heiser, trapper, muskler og hestekrefter og med veiledende overvåking av sjef Kraugerud - for anledningen iført knickers med nedglidd høyre

strømpe - fløt det etterhvert godt i alle transportkanaler. Og ved 19.30 tiden var både anlegg/motorvei og Tinghus tomt. Et alldeles utmerket tidspunkt all den tid idrettslaget - for anledningen i spanderbukse - på forhånd hadde bebudet servering av lapskaus og forfriskninger ved disse tider.

Det faktum at man på forhånd hadde gjort serveringen kjent var muligens årsaken til en påtagelig øking av antall flyttesjauere ved 19.15-tiden. Enkelte regnet antagelig med å få deltagermedalje bare ved å stille til middag. De fikk det - middag altså - ikke deltagermedalje. Resultatet ble bare at de som virkelig hadde slitt for føden ikke fikk nok. En pinlig historie for idrettslaget som ikke hadde forutsett sultne kveldsvandrere og som følgelig måtte bøte på skaden ved å tømme nabolagets pølsebød.

Etter spisepausen var det regnskap/bokholderi igjen - og det ble en ringe byrde for en så inndrillet flytte-gjeng. Avdelingen var overført i løpet av 1½ time, og det hele var over i god tid før kl. 23.00.

Fri for overraskelser i marsjen ble vi imidlertid ikke. Som f.eks. kopieringsmaskinen på Tinghuset som vitterlig veide 400 kg og ikke 100. Eller det skrivebordet som p.g.a. størrelsen nektet å passere normale dørbreder og som ikke lot seg demontere fordi skuffene var låst og nøkkelen var hjemme. Eller den skuffen i et annet bord som også sto i - full av binders som forlot sitt trygge hjem idet bordet ble satt på høykant. Eller bare rett og slett det faktum at Linjegods på død og liv også skulle flytte inn nettopp denne fredagskvelden. For ikke å nevne de pappesker hvis bunn opphørte å eksistere når de helst burde være på plass, o.s.v.

Kapittel 3: Opptellingen.

Utpakking og "komistandvirksomhet" mandag derpå talte sitt tydelige språk. Alt, til og med EDB'en hadde vi fått med tørrskodd over elva. Klar beskjed om at flyttingens første etappe var gått som planlagt og dermed blir annen etappe - planavdeling og grunnseksjon - bare lek.

En vil for ordens skyld gjøre oppmerksom på at også de to sistnevnte avdelingene er flyttet etter at denne artikkel ble skrevet.

red.

Kjært barn har ennå flere navn

I siste nummer av BROBYGGEREN hadde kontorsjef Strand en artikkel om alle "språkblomstene" på vår etat. Strand tror ikke det hverken er mulig eller ønskelig å begrense dette, men i praksis viser det seg nå likevel at det hersker en ualminnelig stor forvirring.

Jeg er av den oppfatning at en burde forsøke å komme frem til en mer enhetlig betegnelse for å råde bot på all den forvirring som hersker:

At det hersker forvirring skal jeg belyse med endel eksempler:

For det første er vi selv lite konsekvente når vi putter et brev med avsender "STATENS VEGVESEN" ned i en konvolutt med avsender "VEGVESENET I BUSKERUD FYLKE".

På motorvegavdelingen har språkblomsten sprunget ut i full blomst. Her er noen ferske eksempler:

"OVERSKJØNN FOR MOTORBRO OVÉR DRAMMENSELVA", "MOTORVOGN-AVDELINGEN", "MOTORAVDELINGEN", "KONTOR FOR MOTORVEIENE", ja tilogmed "MONTERINGSAVDELINGEN" er vi blitt titulert med.

Rent generelt har jeg plukket ut endel måter vi tituleres på i vanlig korrespondanse:

"VEGPLANKONTORET I BUSKERUD", "VEGKONTORET I BUSKERUD, VEGSJEFEN", "STATENS VEGVESEN, BUSKERUD VEGKONTOR" og "BUSKERUD FYLKES VEGKONTOR", ja vi tituleres sogar med "VEGDIREKTORATET I BUSKERUD".

I forbindelse med åpningen av den nye Liertunnelen i nov. 1972 reklamerte firmaet som leverte lysarmaturene med bl.a. "-- Vi gratulerer Statens vegvesen, og vegsjefen i Buskerud med nok en flott tilvekst til veinettet".

Flere eksempler skal jeg ikke ta med, selvom det finnes en mengde andre variasjoner.

Når jeg har belyst vår etats betegnelse og det utall av variasjoner som finnes, er det for å stille spørsmålet: Er dette ønskelig?

Samtlige av de språkblomster som jeg har nevnt er tatt fra brev fra det offentlige og fra private firmaer.

Hvor stor er ikke da forvirringen blant menigmann?

Televerket, Postverket, N.S.B., politiet, Forsvaret og andre etater har entydige og ensartede betegnelser, stort sett uten språkblomster.

Hvorfor skal det være annerledes i vegvesenet?

Jeg skal avholde meg fra å komme med forslag da jeg vet det på høyere hold arbeides med nettopp de ting jeg her har påpekt.

Hans Jacob Gisholt

Og her har vi



han som drømte om pålegg

VI PRESENTERER :

Bilsakkyndige Hønefoss / Gol

Statens Bilsakkyndige, Hønefoss, betjener Ringerike, Modum, Sigdal, Krødsherad, Flå, Nes, Gol, Hemsedal, Ål og Hol kommuner.

Distriktet som betjenes har 65.200 innbyggere og 33.000 registrerte kjøretøyer.



Kontrollstasjonen i Hønefoss ble tatt i bruk i 1962 og antallet registrerte kjøretøyer i distriktet var da 11.400.

Man mente at anlegget skulle være tidsmessig nok for årtier fremover, men utviklingen har gått langt hurtigere enn man dengang kunne se og det har blitt andre bredder, lengder og høyder på biler og vogntog. Stasjonen har ikke de dimensjoner som er nødvendig, det gjelder både kontrollhall og kontorer.

Personalet ved kontoret i Hønefoss.



Foran fra venstre: Åse Kristiansen, Sonja Bjerkelund, Judith Fremgård, Anne Rosseland, Gunnbjørg Forsland.
Bak fra venstre: Per Chr. Rotherud, Øystein Hågan, Alf Tangen, Rolf Lervik, Arne Midthaug, Moritz Nordrum, Magne Bremnes.

Som følge av den økende arbeidsmengde i Hallingdal og for å yte publikum bedre service, ble det i begynnelsen av 1971 opprettet avdelingskontor på Gol.

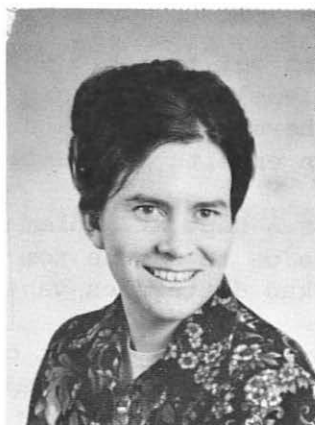


Kontrollstasjonen på Gol.

Personalet ved kontoret på Gol.



Trond Berge



Helle Christi Rotneim

Tillitsmannsordningen

Fra ca. den 1. oktober 1973 har foreningen hatt formannen i hovedtillitsmannsutvalget for vegarbeiderne fri med lønn i to dager pr. uke til å utføre organisasjonsmessige oppdrag blant våre medlemmer.

Denne ordningen er forsåvidt innført i samtlige fylker, med det unntak at antall dager med fri pr. uke kan variere fra fylke til fylke.

Foreningen er av den oppfatning at ordningen virker meget bra, her har både medlemmer og ledelsen et fast holdepunkt som de kan henvende seg til når det er saker som naturlig kommer inn under hans virkeområde.

En vil benytte anledningen til å gjøre dette kjent gjennom BROBYGGEREN, slik at de som måtte ha problemer med fortolkning av overenskomsten eller av annen organisasjonsmessig art vet hvor de bør og skal henvende seg.

Den som er valgt og som fortiden fungerer er Albert Skarstad som er fast stasjonert ved Solberg vegsentral, hvor det også er stilt kontor plass til disposisjon.

Man kan vel fort bli enig om at ordningen sikkert avlaster både ledelse, forretningsfører i foreningen, og forsåvidt også hovedpartene, da sikkert flere småsaker nu løses ute på den enkelte arbeidsplass enn tidligere.

Det er å håpe at medlemmene benytter ordningen maksimalt, og skulle de to dagene som nu er stilt til disposisjon bli for lite kan dette uten vanskelighet utvides til flere dager.

Med ønske om et aktivt og godt samarbeide, ønsker foreningen medlemmene lykke til med sitt videre arbeide for den felles sak.

Buskerud Arbeidsmandsforening
Arne Pedersen
Forretningsfører

Skaderapporter for 1973

I 1973 kom det inn meldinger fra arbeidsledere om 13 arbeids-skader i vegarbeidsdriften i vårt fylke.

Dette er en nedgang fra året før, da det ble meldt om 20 slike skader.

Vi må ta vernearbeidet med når vi planlegger et arbeid, både på kortere og lengre sikt. Det er ikke tilstrekkelig å koble dette inn først etter at en ulykke er skjedd.

Men det er tilslutt den enkelte av oss det kommer an på. Vi er alle voksne, ansvarsbevisste mennesker som ikke skulle trenge å bli mast på for å følge sikkerhetsregler og bruke personlig verneutstyr der det er nødvendig.

Det er dessverre ingen patentoppskrift på vernearbeid, men noen regler som bør følges, skal jeg likevel få komme med:

Vi skal holde det ryddig og rent på våre arbeidsplasser, de fleste ulykker skjer nemlig der det er uryddig og rotete.

Vi skal fjerne (eller varsle om) ting som vi mener kan være farlig for våre kamerater eller oss selv.

Vi skal veilede og hjelpe nyansatte, samt gjøre dem kjent med instruksjoner og verneregler.

Vi skal påse at maskiner, verktøy, redskap og tekniske innretninger er i forsvarlig stand og utstyrt med nødvendig vern for å hindre personskade.

Vi skal unngå å distrahere eller forstyrre noen, slik at det ved uoppmerksomhet kan skapes et farlig forhold.

Vi skal følge de verneregler og instruksjoner som til enhver tid er gjort gjeldende.

En arbeidsskade, eller ulykke, er med på å skape lidelser og sorg både for den skadede selv og for hans pårørende. Men i tillegg er en arbeidsskade også en økonomisk belastning, både for den som rammes og for samfunnet.

Verneutstyr er nå blitt en del av vårt avtaleverk, og vi har således ikke bare rett til å kreve slikt utstyr, men vi har også plikt til å bruke det.

Skal tilslutt få komme med noen opplysninger om arbeidsskadene i 1973.

Skadene oppsto ved følgende arbeidsoperasjoner:

Boring, handtering av borutstyr	2 stk.
Knuseverk, transportbelte m.v.	2 "
Kjøring, brøyting m.v.	2 "
Manuell løfting, bæring m.v.	5 "
Maskinell lasting, flytting m.v.	1 "
Lading, sprenging	1 "

Skadene ble fremkalt ved følgende:

Skjæring, klemming, hugg, kutt	5 stk.
Snubling, gliing, fall, "tråfeil"	3 "
Fallende eller kastet stein, gjenstand m.v. som skadede har håndtert	1 "
Utforkjøring, velt, påkjøring	1 "
Sprut (partikler, lufttrykk)	2 "
Roterende maskin/maskindel	1 "

Skaden gjelder:	Skadetype:	Av disse tilhørte:
Øyne 3 stk.	Åpent sår 3 stk.	Vedlh.avd. 7 stk.
Kropp 2 "	Muskelskade 5 "	Anleggsavd. 4 "
Armer 1 "	Brudd 2 "	Maskinavd. 2 "
Hender 2 "	Fremmedlegeme 2 "	
Ben 5 "	Kink i ryggen 1 "	

Av de skadede var 8 stk. over 50 år, mens 5 stk. var under denne alder.

Verneleder
Eivind Berge.

Riksveganlegget Åmot - Vikersund

Redaksjonen av BROBYGGEREN har bedt meg skrive noen ord om ovennevnte veganlegg. Som anleggsbestyrer vil jeg gjerne informere interesserte lesere om dette vegprosjektet.

For innbyggere fra Modum kommune skulle ovennevnte veganlegg være godt kjent, andre har vel kanskje hørt om det eller sett av vegbudsjettet at det bevilges millioner av kroner til denne nye vegstrekningen.

Kort fortalt kan opplyses at den nye vegen vil ta av fra rv. 35 syd for Åmot, og komme inn på rv. 280 nord for Bottegårdskrysset i Vikersund. Et av hovedmålene med denne vegen er å få gjennomgangstrafikken fra Ringerike og Hallingdal utenom tettstedene Vikersund, Geithus og Åmot.

Vegen bygges etter vegklasse II c, d.v.s. 6,5 m kjørebane med 1,0 m bankett på hver side. Denne vegtype tillater et begrenset antall direkte avkjørsler til tilliggende eiendommer, men ellers legges vegtilslutninger etter en samlet avkjørselsplan.

Vegstrekningen er delt opp i 3 hovedparseller, Åmot-Sporpind, Sporpind-Katfos og Geithus-Vikersund. Sistnevnte parsell ventes ferdig i okt./nov. 1974. Sporpind-Katfos i 1976 og Åmot-Sporpind i 1977/78.

Vegen vil koste ca. 35 mill. kroner.

Anleggsarbeidet ble påbegynt høsten 1972, og drives i vegvesenets regi. En del av arbeidene er bortsatt på entrepriser. De mest moderne hjelpemidler er tatt i bruk når det gjelder planlegging og anleggsdrift. Utsettingsdata, masseberegning, opptegning av tverrprofiler går over EDB. Anleggsutstyret er av det mest moderne som kan skaffes. Våre egne arbeidere, for øyeblikket 12 mann, er nøkkelmenn i driften og de som ikke er fra distriktet, bor i anleggsbrakkene ved Katfos. Her er det opprettet kokkelag, og en har prøvd å legge forholdene godt

til rette når det gjelder forpleining og nattlosji.

Driftsplanlegging og driftsoppfølging er en viktig del av opplegget og følges nøye av oppsynsmann Sundal.

En rekke broarbeider inngår i anlegget med Katfos bru som det største. Den vil strekke seg i ca. 260 m lengde og ventes påbegynt i mai/juni 1974. Planlagt ferdig i okt./nov 1975.

Anleggsleder er oppsynsmann Slåtta. Med seg har han oppsynsmannsassistenter Haga og Stavn. Ansvarlig for stikningsarbeidet på anlegget er ingeniør Stenersen.

Knut Steinsvik.



Parti fra anlegget Åmot-Vikersund

Brua som forsvant

Jeg leser i BROBYGGEREN for mai 1973 om Åmotsund hengebru, og får lyst til å være litt provoserende, for jeg synes den har fått en uriktig behandling etterat den ble revet.

Brua ble forært til Teknisk Museum fortelles det, og det er jo vel og bra. Giveren var Buskerud vegvesen, det vet jeg, og vegvesenet måtte følgelig også være eier. Men når har så overdragelsen skjedd? Det står da vitterlig, tilogmed nedtegnet på latin og pergament, at brua var bekostet av Modums befolkning og bygget under ordførerens bestyrelse. Altså må den ha vært kommunens eiendom dengang. Mitt spørsmål blir derfor: Når og hvordan har Buskerud vegvesen fått eiendomsretten til brua? Det sannsynlige er vel at vegstrekningen engang har blitt fylkesvei eller hva man kalte det dengang. Men fikk dermed vegvesenet automatisk rett til å forære bort dette sjeldne byggverket? Det ville være interessant om en eller annen med lokalhistorisk/juridisk kunnskap i BROBYGGERENS leserkrets kunne lage en aldri så liten utredning om dette.

En annen sak er at brua er forært videre til Oslo kommune og montert som gangbru over Akerselva hvor den passer ganske bra, selv om stedet er nokså bortgjemt. Den hadde sikkert passet bra andre steder også, f.eks. på hjemstedet. Det er nok av elver på Modum.

Kort sagt. Nåtidags er det så vanlig å snakke om desentralisering og denslags. Burde ikke det også gjelde for plasseringen av museumsgjenstander? Plassert på hjemstedet hadde brua ikke bare vært et dekorativt stykke gangveg, men også et sjeldent stykke lokalhistorie med derav følgende muligheter som jeg ikke skal forsøke å utbrodere. Slik den står nå avføder den i beste fall bemerkninger som "Nei, så morsomt!", mens puddelen løfter bakbeinet ved tårnet med "100 mand kan jeg bære"

Hans Thomas Øderud.

Samferdsel og kvinnediskriminering

Kvinnens frigjøring er et aktuelt tema, og forhåpentligvis er det framgang å spore, selv om man av og til kan tvile. Følgende eksempler hentet fra området samferdsel vil belyse hva jeg mener.

I gamle dager var det dårlig veiforbindelse til indre Øst-Modum, og folk der pleide å handle på Nes, tvers over Holsfjorden. Enten rodde de, eller så gikk de isen.

Den vinteren dette hendte var det dårlig is, og det berettes - med krav om pålitelighet - at en dag kom ei kone inn til handelsmannen med ei lang liste. Det var både kaffe og sukker og skråtobakk. Men nederst på lappen var det rablet ned en beskjed til kjøpmannen: "Kan du la oss få disse varene på krita? Isen er så klein at je itte tør sende no penger med kjerringa."

Ja dette var altså dengang for kanskje hundre år siden. Er vi så noe bedre nåtildags? Er f.eks. vegvesenet noe bedre? Enhver får dømme ut fra følgende som siteres fra et byggemøtereferat angående byggingen av ny Drammensbru: "Det bestilles foreløpig 5 jomfruer. Når ramming har kommet i gang, vurderes behovet for evt. flere jomfruer."

Hans Thomas Øderud



En ung kvinne beklaget seg overfor legen over at hun var blitt gravid, selv om hun hele tiden hadde tatt piller. "La meg se pilleglasset" sa legen. Etter å ha studert det, kunne han trøste den vordende mor med at den kommende arving i hvert fall ikke ville komme til å lide av sjøsyke.

Ny pensjonsalder for våre vegarbeidere

LOV OM STATENS PENSJONSKASSE - NEDSETTELSE AV ALDERSGRENSEN FOR STATENS OG FYLKETS VEGARBEIDERE.

Det vises til Vegdirektoratets rundskriv nr. 9 av 24. januar d.å. som bl. a. omhandlet overgang til Statens Pensjonskasse for vegarbeiderne fra 1. januar 1974.

Fra Statens Pensjonskasse har Vegdirektoratet mottatt rundskriv IE 3/74 av 12. februar 1974 som går ut på at bl. a. overenskomstlønte stats- og fylkesvegarbeidere har fått senket aldersgrensen i Statens Pensjonskasse fra 68 til 65 år.

Videre er det vedtatt at arbeiderne kan fratrukke med straks løpende alderspensjon fra fylte 62 år, dersom tjenestetid og alder tilsammen utgjør 85 år. (62 + 23). Hvis f. eks. arbeideren har en tjenestetid på bare 22 år, kan han fratrukke med straks løpende alderspensjon når han fyller 62½ år ($62\frac{1}{2} + 22\frac{1}{2} = 85$ år).

En arbeider som har sluttet i vegvesenet uten rett til straks løpende alderspensjon f. eks. før fylte 62 år, får først alderspensjon fra fylte 65 år og ikke fra den lavere aldersgrense selv om han ved fylte 62 år har tjenestetid og alder tilsammen på 85 år (opsatt pensjon).

Arbeideren har rett og plikt til å fratrukke sin stilling ved nådd aldersgrense. Men vegadministrasjonen kan - i samråd med hovedtillitsmannsutvalget - tillate arbeideren å fortsette i tjenesten utover aldersgrensen hvis han fortsatt fyller de krav stillingen forutsetter. Forlengelsen av tjenesteforholdet kan første gang skje for inntil to år, senere for ett år om gangen, men ikke for mer enn fem år tilsammen. Vedkommende vil i denne tiden fortsatt opparbeide pensjonsgivende tjenestetid.

Nedsettelse av pensjonsalderen må oppfattes som en stor forbedring, men det vil føre til lavere pensjon for enkelte

invalid-, enke- og barnpensjoner hvor tjenestetiden regnes fram til stillingens aldersgrense og dette ikke er tilstrekkelig til å gi full pensjon.

I denne forbindelse må en også endre bestemmelsen om sluttvederlag i overenskomstens § 37. Forhandlinger om dette vil bli ført i Forbruker- og administrasjonsdepartementet. En ber derfor om at sluttvederlag til vegarbeidere som etter 1. januar 1974 er fylt 65 år blir holdt tilbake inntil videre.

Vegarbeidere som etter 1. januar 1974 er fylt 65 år og som nå har rett og plikt til å fratrukke seg straks løpende alderspensjon, bør imidlertid få en rimelig overgangstid til å omstille seg før vedkommende må fratrukke seg med pensjon.

Apropos pensjonsalderen:



Hallingkastet 1973

Myriader av håndballentusiaster og like mange supporters - 170 i alt - møtte frem til høstens sprekeste eventyr: vegvesenets håndballturnering på Gol. Som året før var forventningene store, denne gangen fordi en vri på arrangementet lett kunne lage den helt store susen; en vri som besto i fremmøte fredag kveld og håndball med derpå følgende bankett lørdag.

Representanter fra 8 fylker - Vegdirektoratet inkludert - stormet Pers Hotell fredag kveld og som arrangører kunne vi ikke annet enn å lure på om folk hadde misforstått opplegget en smule. Å starte med bankett er jo ikke akkurat normalt.

Våre bange anelser forsvant imidlertid lørdag morgen kl.08.00 da avkast gikk for første kamp. Og ettersom dagen skred frem med stor idrett og maksimal innsats bestemte vi oss for aldri med å trekke hallingkasternes evner og intensjoner i tvil: - her skal det trås til så nesebrusk og kneskjell skrangler!

Tidsrammen holdt takket være suverene manipulasjoner i sekretariatet. Slikt må da også til når 24 kamper skal avvikles på en dag. I herreklassen ble det spilt serie i to puljer og om det var rettferdig eller ikke endte i alle fall Vegdirektoratet og Buskeruds 1. lag i finalen som puljevinnere. Vårt 2. lag spilte åpningskamp kl.8 og hadde ved den anledning glemt å løfte rullegardinen - men senere spilte de seg stort opp og var svært nær den store sensasjon - nemlig plass i bronsefinalen. 1. laget slet nok mer enn ønskelig for sin rett til finaleplass, men det holdt altså.

Om finalen er det å si at vi i egenskap av arrangører for skams skyld ikke kunne vinne turneringen i år også. Da ville det ha blitt for tynt i rekkene 1974. Taktikken gikk derfor ut på å gi Vegdirektoratets lakeier så god motstand at de ikke skulle føle seg lurt. Derfor ble det ekstraomganger og derfor tapte vi kampen.

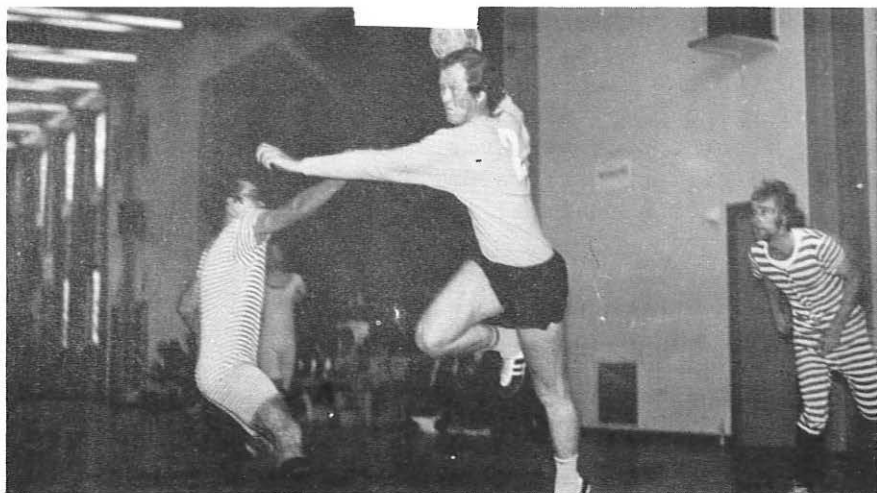
Nytt av året var egen dameklasse. Og tro det eller ei - Buskerud stilte damelag! Nå må ingen forledes til å tro at kontorets damer er så sporty at lag var mulig. Kun to fra de ansattes rekker entret parketten mens de øvrige 6 ble hentet fra kjøkkenkroker og andre gjemmer. Og damene var flinke de! Med heldig trekning og rikelig entusiasme gikk de bort og ble nr. 2. Flott levert! Vi skylder å gjøre oppmerksom på at det ialt var 4 damelag med.

Mens det i hallen ble kjempet på to fronter - på banen og tribunen - kunne alle samles til felles kamp under den etterfølgende bankett. 3 retters middag - taler - premieutdeling - m.m.m. Vegdirektøren kunne ikke komme, men konsulent Solhaug fra Vegdirektoratet representerte og overrakte Vegdirektørens vandrepokal i begge klasser, og diplomer til alle deltakende lag. Applaus så skinnfillene føk. Taktfulle begersving som kompliment til Hallingkastet og dets utøvere.

Akselererende stemning - og natten var enda ung....

Utpå morgensiden stilnet det hele noe av og ved søndagsfrokosten ble det holdt sauetelling. Avskjedens time er alltid bitter - denne søndagstimen dannet ikke noe unntak. Stive i blikket og med varsomme hodebevegelser forlot man valplassen med det ene for øyet: at under Hallingkastet 1974 skal vi gjøre det enda bedre - på alle måter.

Jørn Gjennestad



Artikkelforfatteren i scoringsposisjon

The Double

Tottenham, Arsenal, Strømsgodset, Buskerud vegvesen B.I.L. Berømte navn i idrettsverdenen. Alle har nemlig klart idrettsutøvernes store mål; å vinne serie- og cupmesterskap i en og samme sesong. Det var altså det håndballaget satt igjen med etterat årets innendørssesong var over. I vintermørket har våre lokale idrettsstjerner avfeid all mulig motstand på arenaen - alle har vært ute etter vår skalp - ingen har fått den. Ubeseiret gjennom serien, ikke et eneste poeng ble somlet bort, og da cupen var ferdigspilt sto vi igjen på valplassen i ensom majestet. En fantastisk prestasjon som spørres i vide kretser. Heder og verdighet til Svein og hans disipler. Vi gratulerer!

GULL GUTTA



Bakerst fra venstre: K.Espedal, G.Nærum, S.Sønju, T.Finnerud, J.Gjennestad, A.Thorud, S.Moen (lagleder).

Foran fra venstre: E.Ottesen, R.Nilsen, W.Bakken, K.Reistad, K.Steinsvik.

Glimt fra de nye kontorlokalene



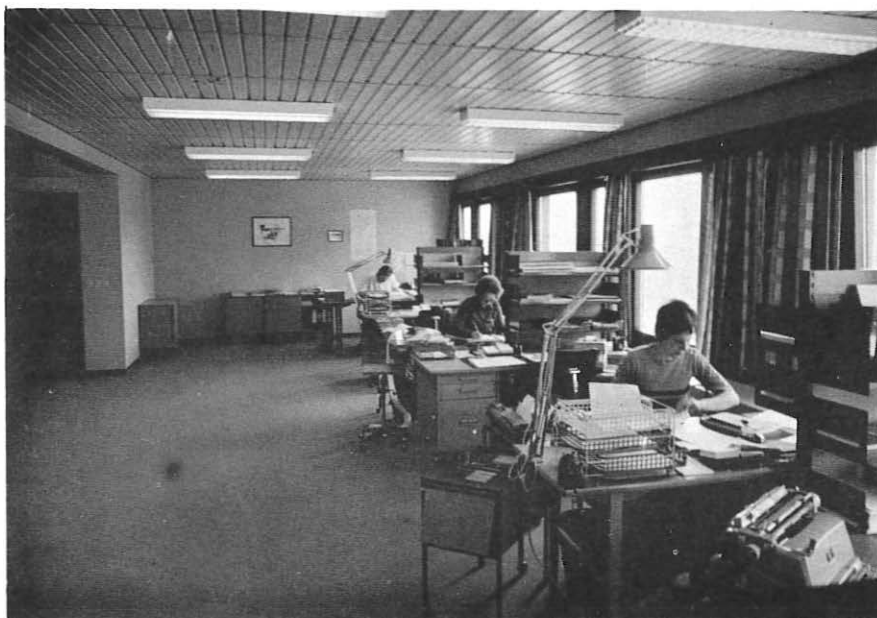
Sentralbord og resepsjon



Utsnitt fra planavdelingen



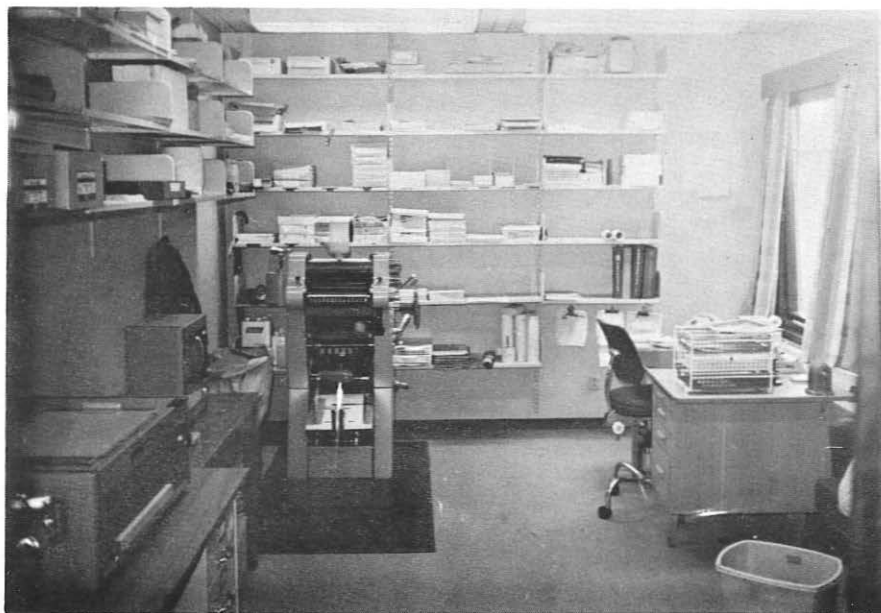
Utsnitt av kantina



Del av regnskapsseksjon



Her skrives det brev



Fra vårt hustrykkeri

Løsning på kryssordoppgaven i forrige nr.

¹ V	² I	³ K	⁴ E	⁵ R	⁶ S	⁶ U	⁷ N	⁷ D		⁸ H	⁹ I		¹⁰ B	¹¹ I	¹² L
¹³ G	¹³ N	¹³ R		¹⁴ A	¹⁴ K	¹⁴ S		¹⁵ E	¹⁵ L	¹⁵ A	¹⁵ S	¹⁴ T	¹⁴ I	¹⁴ S	¹⁴ K
	¹⁷ D	¹⁷ I	¹⁸ S	¹⁸ K	¹⁹ O	¹⁹ T	¹⁹ E	¹⁹ K		²⁰ M	²⁰ E	²⁰ R	²⁰ K	²⁰ E	
²¹ L	²¹ I	²¹ T	²¹ T		²² L	²² A	²² S	²² K	²² E	²² R		²⁴⁰ A	²⁴⁰ S	²⁵ N	²⁵ E
²⁶ M	²⁶ A	²⁶ I			²⁷ L	²⁷ O	²⁷ S		²⁸ L	²⁸ E	²⁹ T		³⁰ E	³⁰ K	³⁰ S
	³¹ N	³¹ K		³² L	³² E	³² S		³³ T	³³ I	³³ M	³³ E			³⁴ R	³⁴ A
³⁵ N	³⁵ E	³⁵ K		³⁶ A	³⁶ B	³⁶ E	³⁶ R		³⁷ P	³⁷ O	³⁷ L	³⁸ S		³⁹ A	³⁹ B
⁴¹ U	⁴¹ R		⁴² A	⁴² B	⁴² O	⁴² T	⁴² T		⁴³ S	⁴³ E	⁴³ L	⁴³ S	⁴³ O	⁴³ M	
⁴⁴ M		⁴⁴ T	⁴⁴ R	⁴⁴ O	⁴⁴ R		⁴⁵ V	⁴⁵ E	⁴⁵ E	⁴⁵ N	⁴⁵ E				⁴⁷ R
⁴⁸ E	⁴⁸ F		⁵⁰ A	⁵⁰ R	⁵⁰ G	⁵¹ E		⁵¹ K		⁵² V	⁵³ I	⁵³ O	⁵⁴ L	⁵⁴ A	
⁵⁵ D	⁵⁵ A	⁵⁶ B	⁵⁶ B	⁵⁶ A		⁵⁷ P	⁵⁷ R	⁵⁷ E	⁵⁸ S	⁵⁸ S	⁵⁸ E		⁶¹ L	⁶¹ E	⁶¹ I
⁶² A	⁶² L	⁶² L	⁶³ E	⁶³ N	⁶³ E		⁶⁵ I	⁶⁵ N	⁶⁵ T	⁶⁵ E	⁶⁵ R	⁶⁵ R	⁶⁵ A	⁶⁵ I	⁶⁵ L
⁶⁷ L	⁶⁷ E	⁶⁷ I	⁶⁷ R	⁶⁸ T	⁶⁸ R	⁶⁸ I	⁶⁸ M		⁶⁹ A	⁶⁹ R	⁶⁹ K	⁶⁹ I	⁶⁹ V		

Og de heldige vinnere ble:

1. premie , 1 hellodd: Kåre Holestøl, Vegkontoret
2. " 1 halvlodd: Anne Karin Riise Jensen, Vegkontoret
3. " 1 halvlodd: Kari Midtgård, Tomtegt. 50, Drammen.

Vi vil samtidig få beklage at det manglet et par stikkord i denne oppgaven, og dessuten at vi på grunn av den dårlige deltagelsen har funnet å måtte sløyfe kryssord i dette nummer.

Personalia

Nytilsatte v/vegkontoret.

Avd.ing. Per Ole Wanvik ved planavdelingen.
Tegner Berit Borgen " "

Nytilsatte v/bilkontrollen.

Drammen:

Kontorassistent Berit Helene Eriksen.

Kongsberg:

Bilsakkyndig Hans Gustav Kvikstad.

Følgende stats- og fylkesvegarbeidere er pensjonert i tiden
1/1 - 31/5.74:

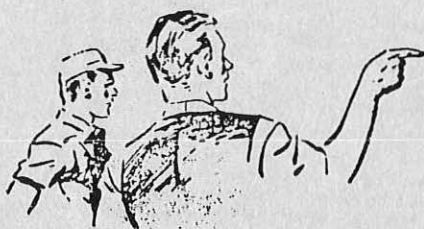
Oddvar Bakke	ca. 37	års	tjeneste.
Gabriel Hellum	" 34	" "	" "
Ludvik Mundal	" 35	" "	" "
Ole J. Løvsæth	" 18	" "	" "

**Vi vil få minne om den nye
postadressen til vegkontoret:**

**POSTBOKS 2265-STRØMSØ
3001 DRAMMEN**

OG VÅRT TELEFON NR:

(02) 81 88 80



10 regler i vernearbeid.

1. Ta ingen unødige sjanser.
2. Hold alltid vern på plass.
3. Bruk ikke utstyr o. a. uten tillatelse.
4. Husk alltid å følge vernereglene.
Hvis tvil, spør arbeidslederen.
5. Husk at gal bruk og dårlig vedlikehold av håndverktøy forårsaker ulykker og skader.
6. Sørg for godt fottfeste ved løfting.
7. Driv ikke med grov spøk, det kan forårsake store skader.
8. Pass på at arbeidsklærne er egnet for jobben.
9. Ta hånd om de nyansatte og hjelp dem til trygge arbeidsvaner.
10. La selv de minste sår og rift få førstehjelpsbehandling.

Vern og Velferd