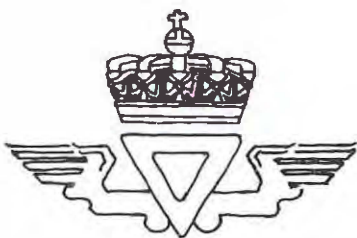
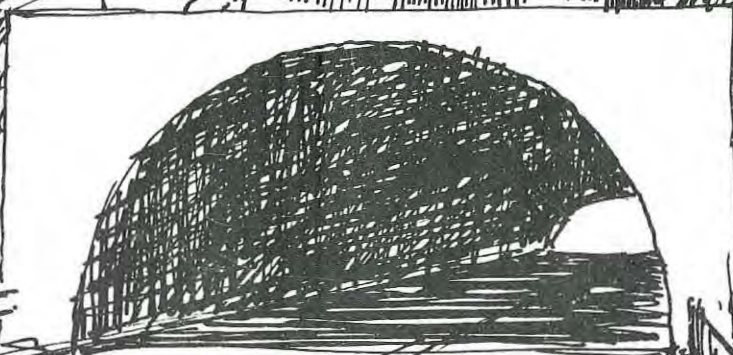


SØRLANDS PORTEN



Nr. 1 - 1974 2. årgang

KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

Innhold

	side
Redaksjonelt	3
God ide	4
Registrering av vegtrafikkulykker	5
Tre ruvende vegmenn	10
25 km gjenstår	12
Valle vegstasjon	16
Har du hørt at...?	17
»Dovregubben»	18
Den aller første i Aust-Agder	21
Et noe forsinket vinterbrev	22
Vi presenterer: Lønningskontoret.....	23
Kilometrerings langs rv. 9.....	24
I Fokus	26
Aksjon Trafikksikkerhet 1974	27
Stam(veg)tavle fra 1805	28
Vår organisasjon.....	29
Påskjønnelse til ansatte	30
Vi gratulerer	31
Prøv å få 10 rette	32
Hyggelig pensjonisttreff	33
Litt veghistorikk	36
NAF's gullnål	37
Det gjelder oss alle	38
Ordbok for veg- og trafikkteknikk	39
Vi presenterer sekr. K. Birkeland	40
Vedlikeholdet	42
Ny vegmerkemaskin	44
Vedtekter for feriestedene	47
Tikker og teller døgn etter døgn.....	50
Redaktørens egen spalte.....	51
Vejens sang.....	52



SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Redaktører:
Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J.E.Myhren

Redaksjonsutvalg:
Overing. O. Dukefoss
Kontorsjef O. Salvesen
Sekretær A. Holt

Adresse:
Aust-Agder Vegkontor
Vesterveien 1 a
4801 Arendal
Tlf.: (041) 22 007

Forsiden er tegnet
av Erik Laukvik

Lay out: SAKO
Trykk : SAKO

SØRLANDSPORTEN's redaksjon har med dette avsluttet et nytt nummer av bedriftsavisen.

Øking av innlegg kan vi dessverre ikke glede våre lesere med, men en utfordring må det være for "de yngre" innen etaten at når først innleggene kommer, — så er det våre pensjonister som går i bresjen.

Riktignok har vi stoff fra andre leverandører, men vi kunne ønske oss meget, meget mer.

La oss TENKE bedriftsavis, bare da kan resultatet bli tilfredsstillende.

Alt vi gjør — og opplever — må ses i sammenheng med spørsmålet: — Er dette noe for bedriftsavisen? —

Noen vil kanskje ha registrert at vi har aksjon TRAFIKK-SIKKERHET i år. Vi ber om at dere nøye setter dere inn i aksjonens hensikt, den angår oss alle.

Det er ellers artig å registrere at hele 4 oppsynsmenn som har hatt sitt virke her i fylket kom fra Dovre i sin tid.

Selveste Dovregubben var blandt dem, og om dette og annet kan du lese i avisen denne gang.

På grunn av manglende stoff blir det ikke på tale å utvide til 3 nummer i år, men vi håper — —

Om håpet er berettiget, avhenger fremdeles av hver enkelt, og dennes innstilling til å hjelpe oss.

Reager positivt for avisens skyld.

Tenk bedriftsavis. Alle ansatte er våre medarbeidere.

Et lite innlegg er bedre enn intet. Neste nummer kommer før nyttår.

GOD IDE:

OPPMERKINGSKAPASITETEN FORDOBLES.

Verkstedarbeider Olaf Haugmoen og oppsynsmann Torgeir Bomboll har i felleskap presentert for Samarbeidsutvalget et meget interessant forslag til rimeligere og frem for alt sikrere forhåndsoppmerking for maling på vegbanen.

Ved den nye metoden klare en mann å merke 35–40 km pr. dag mot før da 3 mann skulle merke 17 km veg pr. dag der merkene var delvis synlig. Vi går ut fra som sikkert at Samarbeidsutvalget vil anbefale premiering, og da ideen både er tids- og pengebesparende, håper vi at "oppfinnerne" blir belønnet deretter.



Ideen går i korthet ut på at det er rigget til en malerpistol foran på varevogna som malermannskapene bruker, og sjåføren (1. fører på den store maskinen) kjører nå alene og setter merker der det er noe synlig igjen av den gamle midtlinjen. På lasteplanet til varevogna plasseres en liten malermaskin (Hofman H 10). Foran på bilen støtfanger er montert en regulerbar arm, med en vanlig malerpistol, og med slanger for overføring av maling, luft m.v. fra malermaskinen.

Pistolen settes i stilling ca. 10 cm utenfor bilens ytterkant-hjul, og føreren sitter med hodet og venstre arm ut av dørens vindu, og kan da sikte fremover og sette merker når han ser at pistolen er midt over den gamle linjen. Merkene settes ved å trykke på en luftmanøvrert ventil som henges på utsiden av bildøren og betjenes med venstre hånd. Denne forhåndsoppmerking blir meget billigere, og uten fare for å bli påkjørt.

REGISTRERING AV VEGTRAFIKKULYKKER I AUST - AGDER

RESULTAT AV UTBEDRINGSTILTAK.

Av avd. ing. Bjarne Høvik

Fra og med 1968 har vegvesenet registrert alle politirapporterte vegtrafikkulykker på riksvegnetter.

Hver ulykke blir rapportert hit på et registrerings skjema, hvor det er tegnet en enkel skisse av ulykkessituasjonen, og angitt dato, klokkeslett, kilometerpel, politiets saksnummer, og tallsymboler for kjøretøyene.

Dette blir så av oss ført over på et registreringsark (vanlig flyfoto) der kjøretøyene gis samme orientering på skissen som de faktiske kjøreretninger på flyfotoet.

For de mest ulykkesbelastede punkter på riksvegene, de såkalte black-spots, blir det i tillegg ført et eget register, der en også markerer de utbedringstiltak som gjøres, slik at en til enhver tid kan studere virkningen av disse.

Som black-spots regnes de punkter hvor det er registrert gjennomsnittlig minst en ulykke pr. år så lenge registreringen har pågått. Idag har vi 15 slike punkter, alle på E-18.

Vi har i tillegg hatt ytterligere 9 black-spots, der antallet ulykker imidlertid er sunket, slik at de nå er gått ut av listen over black-spots.

Jeg har nedenfor satt opp en grafisk oversikt over alle black-spots i fylket, først de 9 som nå er gått ut, og deretter de 15 som

idag er aktuelle.

Dessuten viser en tegning summen av alle ulykker i de tilsammen 24 black-spots i årene 1968-73.

På det opptegnede rutenett representerer hver sort rute en trafikkulykke.

Årstallene er angitt over rutene.

Under rutene er satt en loddrett pil som viser når utbedringstiltak er satt i verk, og tiltakets art er kort beskrevet.

Tegningene.

Hvis det skal gjøres større utbedringstiltak i ett av disse punktene, bør det foretas en nøyaktig analyse av ulykkene og forholdene på stedet, der en også bør studere de mer utførlige politirapportene.

Noen analyse er det ikke plass til her, men jeg vil kort ta for meg enkelte forhold omkring de 15 ulykkessteder vi idag regner som black-spots.

1. Fiane i Tvedestrand

Her legger en merke til at det i årene 1968-69 og -70 ikke var noen registrerte ulykker, mens det i de tre følgende år er registrert tilsammen 6 ulykker.

Det er vanskelig å gi en sikker forklaring på denne sterke økningen. Imidlertid kan snø- og føreforholdene, asfaltens glatt-

E-18

Tvitchallingene

19 68 69 70 71 72 73



Skilt 103 oppsett.

Bolgr.oppar.

Strømmen

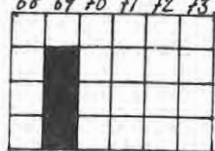
19 68 69 70 71 72 73



Vegutbedr. fortau, lys Div. skiltning r/Trafikkulykker

Strømmen bru

19 68 69 70 71 72 73



Vegutbedr. fortau, lys. Skiltning.

Kokkeplassen

19 68 69 70 71 72 73



Vegutbedr. fortau, lys.

Natvik

19 68 69 70 71 72 73

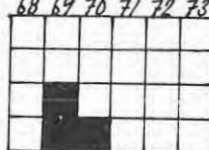


Div. skiltning og regulering.

Fartsgr. 60

Fevik øst

19 68 69 70 71 72 73



Ny skiltning

Morholt

19 68 69 70 71 72 73



Bolgr.oppar.

Rv. 404

Grimstad sentrum

19 68 69 70 71 72 73



Ny skiltning

Rv. 404

Rore

19 68 69 70 71 72 73

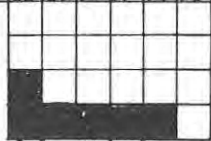


Fartsgr. 60

Trafikkulykker i tidligere black-spots i årene 1968-73.

Sunde bru

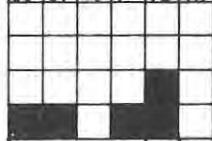
19 68 69 70 71 72 73



Bolagr oppm.
Ny orient. tavle
for østg.
Ny skilt i
vegtrykket

Renstöl

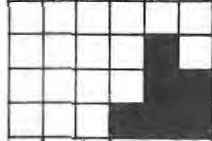
19 68 69 70 71 72 73



Nye orient-
tavler
Bolagr oppm.
Hindermerkt
på bru

Fiane i Tr.str.

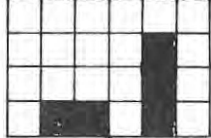
19 68 69 70 71 72 73



Bolagr oppm.
Skilt Gangfelt
Ny bolagr oppm.
+ 60 km/t fartsg.

Moi Moner

19 68 69 70 71 72 73



Varsling av
avg. til ane-
ping

Vik

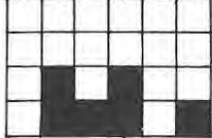
19 68 69 70 71 72 73



Skilt Gangfelt
Fartsg.
70 km/t.
Fartsg.
60 km/t.

Bic

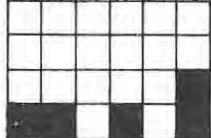
19 68 69 70 71 72 73



Orient. tavler
+ vegv.

Sjømoen

19 68 69 70 71 72 73



Bolagr oppm.

Nørholmen, vest

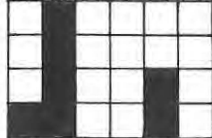
19 68 69 70 71 72 73



Skilt 102 + arst.
i begge rettn.
Bolagr oppm.
Østg.
Skilt 1/2 glett
Nørholmen

Srennevig bru

19 68 69 70 71 72 73



Bolagr oppm.
+ skilt 1/2 108
Bolagr oppm.
Østg.
Skilt 1/2 glett.
Fjøre. bane
begge rettn.

Trafikkulykker i black-spots

i årene 1968-73

het, større kjørefart og mer effektiv rapportering av ulykkene kunne spille en rolle her. En må vel også kunne si at etter hvert som riksveggenes standard bedres, vil særlig skarpe kurver komme mer overraskende på trafikantene enn før. Ulykkesmønstret er forøvrig helt klart her.

2. Ormetjern og 3. Gårdalen.

På disse steder har det vært mange påkjørsler av fotgjengere. Etter at vegen er bygget om med god bredde, fortau og særlig god belysning er forholdene betydelig bedret.

4. Nedre Fevik.

Etter flere ulykker senest i 1970 ble det satt opp bakgrunnsoppmerking i den skarpe svingen like øst for Strand hotell, og som det ses er resultatet meget godt.

5. Moi Moner.

Ulykkene her er mer tilfeldige, men har stort sett forbindelse med stor trafikk til Moisanen i sommersesongen, og at det ligger busslommer like nær.

6. Vik.

Også her vises bedring etter forskjellige tiltak, bl.a. vesentlig nyskilting, nedsetting av fartsgrensen, og omlegging av fylkesvegen til Fjære kirke.

7. Bie.

Her synes situasjonen å ha blitt noe bedre etter at nyskiltingen ble foretatt høsten 1971, da det p.g.a. skiltingen ble lettere å oppfatte vegkrysset.

Vegstandarden er imidlertid sett i forhold til trafikken ikke

tilfredsstillende mellom Bie og Grimstad, slik at sporadiske ulykker nok vil inntreffe fremover.

8. Grimstad ved Levermyrvegen.

Etter at innkjøring øst på E-18 er blitt ombygget, med god standard, kan det se ut som en bedring har funnet sted, selv om vi har lite erfaringsmaterieell å bygge på.

9. Nørholmen, vest.

Kurven her kan bli særdeles glatt om vinteren, og det kan bli vanskelig å få bukt med ulykkene før vegen blir bygget om. Her blir det i tillegg til skiltingen også lagt vekt på sandstrøing.

10. Svennevig bru.

Statistikken viser her en bedring. Vi må nok regne med at det skjer, her som andre steder, noe mer enn vi får kjennskap til. Politiet sier imidlertid at det er innskjerpet at alle trafikkulykker skal innrapporteres, så sant politiet får kjennskap til dem.

11. V. Vallesverd, sving.

Dette er utvilsomt ett av de farligste punktene på E-18 innen Aust-Agder.

Det foreligger planer om utbedring av kurven, og en håper på midler til dette.

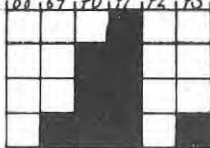
Det er mulig at spesielt stort antall ulykker i visse år kan ha noe med nylagt asfalt å gjøre. **12.**

V. Vallesverd vegkryss.

12. V. Vallesverd vegkryss.

Etter at det ble malt trafikkøy og bedre ledning i vegkrysset ser det ut til at situasjonen har bedret seg noe. ---forts. s. 30

Ormetjern
19 68 69 70 71 72 73



Skilt gangfelt
Vegutbedring
fordau, lys

Gårdalen
19 68 69 70 71 72 73



Skilt gangfelt
Vegutbedring
fordau, lys

N.Fevik
19 68 69 70 71 72 73



Betgrapp

Grimstad/Levermyrr.
19 68 69 70 71 72 73



Omkeiende
utbedring
av veg.

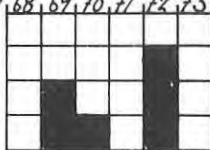
V.Vallesverd, sving.
19 68 69 70 71 72 73



Skilt for vestg.
Førlig sving.
Betgrapp
for vestg.

Skilt nr. 100
for vestg.
Ny betgrapp
oppå gamle!

V.Vallesverd vegkryss
19 68 69 70 71 72 73



Myktrilling
i vegkryss
Maling av tre
fistøy på vegb.

19 68 70 71 72 73



Sum ulykker
i alle black-
spots i årene
1968-73 →

Tre ruvende vegmenn som havnet i Aust-Agder.

Av vegsjef J.B.Irgens

Min første befatning med vegvesenet hadde jeg som "flise-gutt" under vegstikning i Setesdal i 1922, da med overingeniør Sundby som leder.

Oppsynsmann Ole Aasen var også med der. Han var den gang 66 år, og jeg synes han var meget gammel.

Han var imidlertid kvikk og rørig, og øyensynlig meget glad i ungdommen. Meg var han i alle fall meget grei med. Han smilte og fortalte om meget som jeg var interessert i.

Meget vann ble drukket i løpet av dagen, og han visste om alle de steder hvor det var gode vannkilder, og tok meg med til disse. Slik vanddrikk har jeg aldri møtt hverken før eller siden.

Vi hadde den gang tre meget kjente og dyktige eldre oppsynsmenn: Moland, Aasen og Storli.

På det første bildet ser vi dem i nevnte rekkefølge.

Neste bilde er tatt i haven foran Moldals hus på His, og de sitter i samme rekkefølge.

Huset tilhører nå Moldals datter-sønn, kontorsjefen i Hisøy, Kåre Moland.

Formannskapssekretær i Birkenes, Bjarne Aasen, er sønn av "gamle Aasen", mens kommuneingeniøren i Moland, Ole Aasen, er hans sønn igjen.



Fra Bjarne Aasen har jeg fått følgende opplysninger om faren: — Min far var nr. 3 i rekken av seks søsken, to brødre var eldre og tre søstre yngre.

Gården Aasen ligger høyt på nordsiden av Lågen, i Dovre kirkebygd. De gamle bygningene, visstnok fra første halvdel av 1700-tallet står der den dag i dag, men brukes nå bare om sommeren da vi er der på ferie.

Den eldste sønnen skulle ha gården som skikk og bruk var. De som var yngre måtte da ut og søke arbeid. På den tiden som

min far vokste opp, var det lite arbeid å få så langt inne i landet.

Det ble da til at mange reiste ut, helst til sørligere distrikter og fikk arbeid bl.a. på veganlegg.

Slik også med far.

Så vidt jeg husker, fortalte han at de var tre stykker som reiste sammen ut fra Dovre. Det var Sivert Moldal, Storli og far. Alle tre ble oppsynsmenn. Jeg har alltid hatt inntrykk av at det hersket forunderlig gode arbeidsforhold ved Aust-Agder Vegkontor.

Det samme var tilfelle i fars tid. Når han snakket om "Amtsingeniøren", Holst, hadde jeg alltid inntrykk av at han snakket om en god venn.

Det samme gjaldt om Horgen, Sundby og de andre ved vegkontoret. Tonen var gjennom kameratslig. —

Ole Aasen var født 28. februar 1856, og allerede som 19-åring kom han hit til Aust-Agder, og arbeidet etter hvert ved en rekke veganlegg.

Ved sin pålitelighet og dyktighet, sitt gode humør og praktiske skjønn ble han straks avholdt av alle som kom i berøring med han, både av arbeidskamerater og overordnede.

Etter at han en tid hadde arbeidet dels som akkordformann og senere som oppsynsmann, ble han i 1885 fast ansatt som oppsynsmann ved vegvesenet her i Aust-Agder. Denne stilling hadde han til 1922, da han på grunn av svekket helse måtte søke avskjed.

I de seneste år var det særlig Setesdal som fikk nytte godt av hans arbeidskraft.

Fra arbeidslag ble han overrakt gaver i takknemlig erindring, og ved sin avskjed ble han fra kollegaer og overordnede overrakt en sølvbolle med inskripsjon. Likeså ble han ved sin avskjed tildelt kongens fortjenstmedalje i sølv for sitt arbeide i vegvesenets tjeneste.

Ole Aasen var gift to ganger. Først i 1888 med Gunnile Nasledalen fra V. Moland som døde etter 3 års ekteskap. I 1895 ble han gift med Bergitte Birkeland, enke etter avdøde Lars Birkeland.

Det var ikke bare som oppsynsmann at Aasen var dyktig og interessert, men også som gårdbruker. Han var også sterkt misjonsinteressert, og i det hele interessert for de saker som arbeider i det godes tjeneste. Jeg minnes med glede min gamle venn, og håper nå det er andre som kan gi opplysninger om Storli og Moldal.

SAMMENLIGNING

En annleggsarbeider ble gift med ei bygdejente, og straks etter fikk de tvillinger. Arbeidskameratene spurte hvor store de var, men han hadde vanskelig for å finne sammenligningsgrunnlag. Men så brast det ut av han: »Kroppen kunne nå være som en halv brennevinsflaske, og hodet på størrelse med en snuseske.»

25 KM GJENSTÅR AV ET INDRE VEGSAMBAND

Av oppsynsmann M. Krogh

Det har faktisk helt siden 1854 vært arbeidet med å knytte en indre vegforbindelse mellom Oslo og Stavanger. Forbindelsen over E18 mellom de to byene er idag ca. 611 km., mens den langs E18 og riksveg 9 er 574 kilometer. En indre vegforbindelse kan redusere disse strekningene med henholdsvis 144 km og 107 km. De forskjellige interesseorganisasjonene har vært av den oppfatning at en slik veg vil være av særlig betydning for transporten av landbruksprodukter og industriprodukter fra Rogaland til Østlandet.

Den vil også være av betydning for det store saueholdet ved at sauene kan bli fraktet med lastebil til de utstrakte beitemene i fjellet.

Nye friluftsmuligheter for jakt og fiske vil også åpne seg, og dessuten vil den ha stor betydning for turistnæringen.

Ikke minst dette siste vil være av uvurderlig betydning for distriktsutbyggingen i Sirdal og Setesdal der næringsgrunnlaget ensidig har vært basert på jordbruk og litt skogsdrift.

Ennå gjenstår det 25 km ubygget veg før et indre vegsamband er knyttet mellom Rogaland-Vest- og Aust-Agder samt Telemark. Dette sambandet avvikler imidlertid en del fra det

enstemmige Stortingsvedtaket som ble fattet i 1949, da det het at vegen skulle bygges etter denne linjen: Vest for Setesdal fra Tjørholm til Langeid-Ose i Setesdal og Haugtveit-Tovlid i Fyresdal øst for Setesdal.

Likeledes lyder vedtaket på at det øst for Setesdal skulle arbeides veg fra Flatland i Valle til Skafsås i Telemark, en veg som ble ferdig i 1963.

En kan vel si at denne indre vegforbindelse er et av de vegprosjekter som er blitt hengende betydelig etter i utbyggingen av et moderne og tidsmessig vegnett. Det har flere årsaker, for det første arbeidet man lenge med planer om en indre jernbaneforbindelse. Dessuten og ikke minst, har det vært sterk strid om valg av vegtrace, et valg som nå vel må sies å være avklart i og med Sira-Kvinas veg frem til Roskrepfjorden.

Innen Aust-Agder fylke har det vært arbeidet meget med å få satt igang arbeidet på en parsell av riksveg 10 fra den offentlige vegen ved Haugetveit til Sveige i Årdalen, der vegen fra Arendal og Tovdal kommer i samband med riksveg 10.

I 1962 stakk vegvesenet en ny linje fra Åraksbø mot Telemark grense. Ved tidligere stikning var linjen lagt på nordsiden av

Grunnevannene og ned Brokke til Årdalen, mens den nå var stukket ut på sydsiden av vannene og ned til Årdalen på sydsiden av Napen. Vegsjefen i Aust-Agder regnet med at denne siste strekningen måtte være den riktige, og at partiet fra Haugeveit til Sveige bro måtte være riktig plassering av riksveg 10, så fremt denne skal frem til Åraksbø. Hvis det blir aktuelt å gi vegen et mer synlig forløp frem mot sydsiden av Nesvatn f.eks., vil avgrensningene bli ved Sveige bro og innover et østgående sidedalføre til Årdalen mot Stedjan m.v. Grunneierne i Åraksbø som eier grunnen fra Haugetveit til Telemark grense, ga i 1964 fri grunn under forutsetning av at vegen ble bygget straks.

Parallelt med dette arbeidet har et utvalg i Rogaland engasjert seg sterkt for fremme av denne gjennomgangsvegen. Med økonomisk støtte fra Stavanger kommune ble det i 1961 utført stikning og kostnadsberegning for strekningen Roskreppfjorden-Evardalen, en lengde på 12,8 km. I tillegg til dette ble regnet med at Brokkevegen måtte utbedres, og de tilsammen 25 km var den gang beregnet å komme på 3 1/2 millioner kroner.

Stikningen tok sitt utgangspunkt fra der Sira-Kvinas anleggsveg slutter ved Roskreppfjorden og over til enden av den såkalte Heibergs veg som går forbi Brokke og inn i den vakre Evardalen. Utvalget ble oppmerksomme på at det også kunne komme på tale med andre alternativer, bl.a. den såkalte "Myklevannslinjen". Denne går

litt lenger sør enn Evardalslinjen og følger Heibergs veg bare en kort strekning opp fra Brokke.

Dette alternativet var spesielt aktuelt, i det det viste seg at den undersøkte linjen kunne føre til visse komplikasjoner med hensyn til grunnspørsmålet. Stigningsforholdene var her gunstigere, maksimumshøyden over havet er 1025 meter mot 1075 for Evardalslinjen. Snøforholdene er sannsynligvis også gunstigere samtidig som linjen er i alt 500 meter kortere.

I og med Sira-Kvinas beslutning om å bygge en anleggsveg frem til Roskreppfjorden, åpnet mulighetene seg for en rask løsning av byggingen av den siste gjenstående parsell av riksveg 10. Fra Roskreppfjorden og over til Heibergs veg er det bare 13 km, og ned til Brokke bare ytterligere 12 km.

I og med at forbindelsen over fjellet mellom Setesdal og Telemark er etablert ved vegen Flateland-Skafså, gjenstår det nå bare å få knyttet forbindelsen fra Setesdal over til Sirdalen. Denne strekningen har mannskaper fra vegkontoret i noen meget hektiske sommer- og høstmåneder detaljstukket i 1973 etter den før omtalte "Myklevannslinjen", og er fra Brokke frem til anleggsvegen ved Roskreppfjorden 25,2 km lang.

8–10 mann med ingeniør Vrål Kåsi som daglig leder har trålet terrenget mellom Brokke og Roskreppfjorden, og stukket en trace som følger tidens krav til kurvatur og stigningslinjer. Veglinjen svinger seg gjennom et eventyrlig terreng som nå vil bli



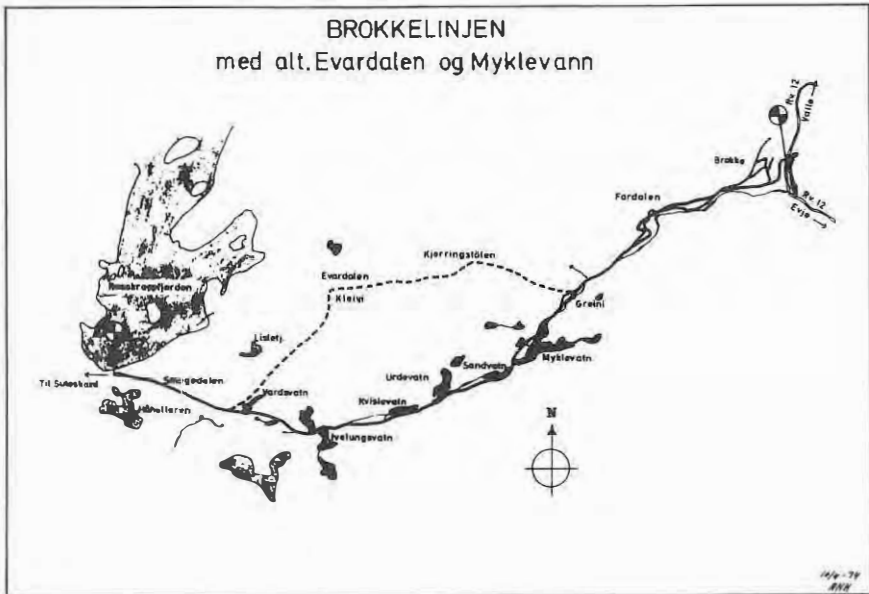
åpnet for trafikkantene. Den går gjennom naturherligheter som hittil bare et fåtall fot-turister og jaktfolk har kunnet glede seg over, foruten saueeiere i Rogaland og Aust-Agder som har tusenvis av sauer på sommerbeite her.

Parsellen Brokke-Roskrepp-fjorden er tatt med i Norsk Vegplan for 3. periode som

omfatter årene 1978–1989.

Vegkontoret har kalkulert den til å koste 12 millioner kroner med asfalt.

Planene er i skrivende stund ute til uttalelse hos de forskjellige kommunene. Dette er gjort dels av hensyn til kravene i vegloven for å få frem relevante opplysninger fra de som prosjekt-et vedgår direkte.



Valle vegstasjon ligger i utkanten av fylket, i en avstand fra Arendal på 184 kilometer og fra Kristiansand 170 kilometer.

Den skal dekke vedl.h.distrikt I-6 som omfatter området Setesdal fra Byglandsfjord og nordover til fylkesgrensen med Tele-

mark.

Vegnettet er langstrakt med enkle sideveger bestående av rv.45 mot Skafså og forøvrig fylkesveger.

Da Vegdirektoratet har underrettet vegsjefen om at de har godkjent plan for bygging av en



VALLE

liten vegstasjon på 984 m², skal vi senere når denne er ferdig bygd, komme tilbake til en nærmere presentasjon.

Fungerende vegmester er Olav Nygård, og han har med seg oppsynsmann Svein Røysland.

Vegstasjonen disponere et

område på 13 488 m² ved Dåsneset i Valle kommune, og den har adkomstveg til riksveg 12.

Som en ser består stasjonen i dag vesentlig av Moelven seksjoner samt et lagerbygg.



HAR DU HÖRT at:

- den gjennomsnittlige sysselsettingen ved vegvesenet i Aust-Agder i 1973 var:

Arbeidsstyrke i arbeidsdriften	424
Vegmestre/oppsynsmenn	34
Oppsynsmannsassistent	20
Vegkontoret	62
Sysselsatt i alt	540

- det i 1973 ble planlagt 30540 m riksveg og 38 280 m fylkesveg

-det ble ferdigplanert 16 830 m riksveg og 16 470 m fylkesveg

-vi av en samlet riksveg lengde på 890,2 km ved utgangen av 1973 hadde 842 km eller 94,6% med fast dekke.

-av fylkesveggenes totale veglengde på 1 355,6 km er det imidlertid bare 276,7 km eller ca. 20,4% som har fast dekke.

-maskinparken i Aust-Agder vegvesen består av 246 større enheter i 1973 ble det foretatt nyinnkjøp av maskiner og større utstyr for 1,8 millioner kroner og maskinparkens gjenanskaffelsesverdi ligger på omlag 20 millioner kroner.

-det i løpet av 1973 ble registrert 13 arbeidsulykker med personskader, de fleste heldigvis av lettere art.

- lånerammen for statsgaranterte boliglån til statsansatte er hevet fra 18 000 kroner til 20 000 kroner. Lån som er utbetalt før 1. januar 1974 er endelig fastsatt og kan ikke forhøyes.

-vegvesenets håndballag ble nr. 4 i årets 1. divisjonsserie, og at de endte på delt 3.-plass i cupen.

VEGVESENETS PROFILER

“Dovregubben”

Av siv.ing. W.Otterbech



Oppsynsmann Ingebret Paulsen var født på Dovre i 1875 og vokste opp der. Kunne fortelle at han i unge år hadde jobbet som skyssgutt over fjellet mellom Dombås og Åndalsnes – sommer og vinter – lenge før den første bilen var kommet til landet.

Etter alt å dømme var han i meget ung alder henvist til å stole på seg selv og ta personlige avgjørelser – forhold som var med og formet hans karakter. –

I 1893 – 18 år gammel – kom han til Aust-Agder og jobbet de første år på den nye parsell av Sørlandske hovedveg (E18) gjennom Landvik og Eide. Ved sin

dyktighet og forhold forøvrig, vant han snart tillit og respekt både innen ledelsen og blandt arbeidskameratene, så det gikk ikke lang tid før han hadde sitt eget lag.

Som formann arbeidet han ved en rekke større og mindre anlegg innen herredene: Landvik, Eide, V. Moland, Høvåg, Birkenes og Herefoss, frem til 1913 da han ble ansatt som oppsynsmann i samme distrikt.

Det var helt andre krav som ble satt til en oppsynsmann den gang enn i våre dager. Alt arbeid var manuelt, kan godt gi det betegnelsen: Håndverk. Hovedvekten ble lagt på en allsidig og solid praksis som formann, ved siden av karakteregenskaper som ville gjøre vedkommende skikket til en så krevende oppgave. Av dette vil forstås at de fleste oppsynsmenn var over 35 år ved ansettelsen.

Paulsen møtte 38 år gammel, godt rustet til jobben. Av større prosjekter etter datidens målestokk, som han hadde vært med på utførelsen av, kan nevnes Hagestad og Mollestad bruer over Topdalselv i Birkenes. Av disse er sistnevnte fortsatt i bruk.

Som oppsynsmann har han nedlagt sitt største arbeid ved hovedveganleggene: Birkeland-Hynneklev og Fidge-Vreng samt

statsbygdevegsanlegget: Grøsle-Østerhus-Årdalen. I tillegg kommer en rekke større og mindre bygdevegsanlegg-hovedvegutbedringer, ombygging av svake broer mv. I 1924 kjøpte han skogeiendommen Østerhus, som i løpet av noen år blev til litt av et mønsterbruk, nye hus og nye 25 mål under pløgen.

Oppsynsmann Paulsen var ikke bare en dyktig vegmann, men var i tillegg utrustet med sunt skjønn, klar tanke og god dømmekraft. Selv om han ikke deltok meget i det offentlige liv innen kommunen, var det tydelig at folk gjerne ville høre hans mening om og stilling til aktuelle spørsmål i tiden.

Det er ingen tvil om at han indirekte kom til å øve en heldig innflytelse på utviklingen innen



“Flisespikkeri” var oppsynsmann Paulsen en spesialist på.

sitt distrikt. Han var dessuten litt av en kraftkar med god helse og humor – noe folk ikke alltid fant ut av, takket være den uforstyrrelige ro hvor med han kunne fortelle en historie eller hevde et standpunkt.

Efter hans erfaring skulle det klare seg med 2 slags legemidler: Rå-tjære mot sårinfeksjoner og “Sloans liniment” – like effektiv til innvortes bruk mot forkjølelse m.v. som til utvortes bruk, mot gikt o.l.

Ikke sikkert at en slik kur ville passe for alle.

Efter å ha lyttet til hans argumenter for at jorden nødvendigvis måtte være flat, var det nok flere som begynte å tvile på kuleformen. Her er et av dem: “Hvis havet ikke var flatt, måtte jo vannet renne av, det skulle da være klinkende klart”.

Da Paulsen trakk seg tilbake i 1941 – 2 år før oppnådd aldersgrense, hadde vegvesenet, etter hans eget bestemte ønske, bare arrangert en enkel tilstelning på vegsjefens kontor.

Jeg refererte da litt fra det første møtet mellom vegsjefen og Dovregubben.

Den nye vegsjefen som tiltrådte her i 1938, var teknisk sett, utvilsomt en meget dyktig vegingeniør.

Under vår første befarung i vestre avdeling, blev dette tydelig understreket. Her var det adskilleg å sette fingeren ved.

Personlig fant jeg intet grunnlag for en fruktinnbringende meningsutveksling, og tidde derfor klokkelig stille.

Vi traff Paulsen ved Tjore hvor det var satt igang dreneringsarbeid

der langs E-18.

Men her var det så rent galt. — Om det var slik vi grov grøfter? — Om vi ikke hadde sett en dragskøpe? — Om vi ikke visste ditt? eller hadde kjenskap til datt?

Gubben sa ingenting, ble bare stående og mønstre den nye sjefen med et nærmest forundret blick. Noen små vibrasjoner i værharene sa meg imidlertid at den annen burde være på vakt. Da vi omsider hadde fått nok, kom det fra gubben med en vennlig glimt i øyet: "Du skulle få deg skjegg — de hadde det alle dem gamle amtsinsjenørner".

"Jo, han hadde saktens prøvd, men det ble ikke mye vakkert — det ble hvitt", — repliserte vegsjefen.

"Bry deg ikke om det", — kom det faderlig, — "det tyder bare på at du tar til å modnes".

Vegsjefen fikk det pludselig travelt med å komme videre. Kanskje har de rette ord — i rette ånd — fra rette mann — til rette tid — en langt bedre virkning enn de mest avanserte administrasjonskurs i våre dager.

Det var kanskje dem som undret seg over at denne hedersmann ikke fikk et hederstegn fra det offentlige da han sluttet etter 48 års helhjertet innsats i vegvesenets tjeneste.

Personlig tror jeg han tok det som et godt tegn. Menn med sine meningers mot, kommer sjelden høyt på medaljekandidatlisten. Bevissheten om å ha gjort sin plikt — eller mer — og kjempet for det som var rett, er i seg selv den beste belønning.

Vegoppsynsmann Ingebret Paulsen døde i 1951.

En av våre siste vikinger var kommet til vegs ende.



Oppsynsmann Ingebret Paulsen (t. høyre på bilde) ses her i arbeid under støpingen av en bro mellom Stemlona og Engesland på anlegget Fidje-Vreng. Lagsformannen med »Jomfruen» er Jacob Lisevand, ellers kjenner vi igjen Kristoffer Holm og Hans Tveit.

Kan noen identifisere, eller huske noen av de øvrige på bildet?

Den aller første i AUST AGDER

Trafikksikkerhetsaksjonen 1974 kunne neppe fått en heldigere åpning her i Aust-Agder. En kan vel si den ble innledet med å bygge den aller første gang- og sykkelundergang under en offentlig veg her i fylket. Det skjedde under E-18 ved Solkollen i Lillesand, i vegvesenets regi, og var ferdig på snau to uker.

Tiltaket er av stor trafikksikkerhetsmessig betydning, og vegvesenet påtok seg derfor å bygge og bekoste selve undergangen inklusive vegdekke av asfalt gjennom tunnelen. Det ble lagt en "Svalbard" gantunnel, B=2525 og H=3000 mm Lengden i

toppen er 15 m og i bunnen 21,6 m, og skal totalt tåle 15 tons akseltrykk. Vekten er 7800 kg.

De resterende arbeider, tilstøtende veier, belysning samt utgifter til eiendomsinngrep vil måtte bæres av kommunen.

Skal en imidlertid få den tilsiktede effekt ut av dette tiltaket, må en del – delvis ulovlig utførte – gangadkomster til E-18 stenges.

Det ble forundersøkt med "Hejar" ramsondering, og under byggingen måtte E-18 stenges i ca. 1 uke. Da var det omkjøring om Møglestu, og dette gikk knirkefritt.



ET NOE FORSINKET VINTERBREV

Av vegarbeider Torleif Tveit

Fekk sjå eit skriv um at helseveike vegarbeidere skal registreres, eit prisverdig tiltak. Tala med ein um dette, me vart samde um at det beste og rettaste var at me kunne bli pensjonerte. Men det er visst ikkje så like til. Hørde nylig et spursmål til sosialministeren om pensjonsalderen, men han ville ingenting love. Der var nedsetta ein komite som skulle utrede spørsmålet. Då var det ein som bemerkta noe um evighetskomite. Den tid då med hadde "Overstormfører" her i landet, då var det ikkje tale um komitear av noen slag.

Har nylig gjennomgjenge ein sjukdom av noe spesiell karakter, det var då momsens vart innført, og på same tid kom skattededelen. Det er ein sjukdom som ein skulle tru var utrydda her i landet, men som den siste tid har begynt å vise seg her i landet att. Det er i forbindelse med moms og dyrtid. I gamle dager var den like utbreitt som tuberkolosen. Den gjeng under navnet "næringsorg".

Heldigvis så vart eg kvitt denne sjukdommen på ein mirakuløs måte. Eg kom til å sjå i noen gamle bøker fra 1800 og den tid. Fikk då tak i ei som sto "Pontopidans forklaring" på. Det merkkeligste var at det fyrste eg fekk sjå då eg åpna forklaringa var dette: Når I have mat og klæde, så skal I lade eder nøye.—

Næringsorga vart som stroken av meg, og eg har ikkje merka den sidan. Denne sjukdomen og alkoholisme er nå anerkjent som sjukdom.

Alle dei skavanka eg er belemra med vilde taka for lang tid å rekna upp. Men for å få eit heilheitsbilde so kann ein uttrykke det slik: — Alt som normalt skal vera mjukt i kroppen er sjurt og stivt, og omvendt.

Vegarbeid er eit hart arbeid um vinteren. Det er vel mest naturleg å samanlike det med polferden i gamle dager, der er berre den forskjellen at det sto liksom meir blåst og helteglorie om polferden.

Når eg ser på hendene mine so kjem eg i hug eit dikt av Anders Hovden som lyder slik:

— Handa hans far min var sliten og hard og skrukkut som gamalt horn. —

Helsing

Torleif Tveit (sign)

Vegarbeider og forfattar.



Vi presenterer:



Leif Seiersnes, sekretær I, i vegvesenet fra mars 1955, leder ved lønningskontoret fra april 1971.

Spesialitet: Svare på henvendelser fra vegmestre og oppsynsmenn.



Nils Kjell Messel, kontorass. i vegvesenet fra februar 1967, ved lønningskontoret fra oktober samme år.

Spesialitet: Fremmedmaskinrapporter, funksjonærlønninger. Han er avdelingspuncheleder.



Berit Moen, kontorassistent. Begynt i vegvesenet i juni 1969, ved lønningskontoret fra mars 1973.

Spesialitet: Arbeiderrapporter, puncheoperatør.



Svein Guttormsen, kontorassistent i vegvesenet fra oktober 1970 (vegsentralen).

Ved lønningskontoret fra mai 1971.

Spesialitet: Egenmaskinrapporter puncheoperatør.

L
Ø
N
N
I
N
G
S
K
O
N
T
O
R
E
T

Kilometrering langs rv.9

Utstyrt med termosflaske, niste-pakke, fotoapparat, blokk og blyant har "Sørlandsportens" ut-sendte fått anvist plass på en pute bak i varerommet på en av Vegdirektoratets gule Volvoer.

Vi er sammen med tekn. Nils Edv. Johansen (tidligere kjent som tegner ved AAV) for å utføre kilometrering på Rv. 9. Og for å få rede på hva vi egentlig har gitt oss ut på, går vi rett på sak og spør hva denne kilometreringen går ut på?

– Det er ganske enkelt lengde-måling av riksvegene. Vi kilometrerer etter hovedparsellinndel-

ingen til Norsk Vegplan, hvor hver hovedparsell begynner på km. 0, i motsetning til den gamle, sammenhengende kilo-metreringen.

Hvilke hjelpemidler har du i dette arbeidet?

– Av tekniske hjelpemidler har jeg bare en elektronisk meter-måler. Når lufttrykket i bil-hjulene er riktig justert (meget viktig!), måler dette instru-mentet avstanden fra et punkt til et annet nøyaktig på meteren.

Ellers benytter jeg meg av hoved-parsellinndelingen, og har god hjelp av eksisterende flyfotos



over vegene for å kunne lokalisere meg på ukjente steder.

Hva er så hensikten med dette arbeidet?

— De gamle gule trestolpene med kilometerangivelse skal nå erstattes med nye. Disse består av en

Hvor mange km. veg kan du "sluke" pr. dag?

— Det avhenger av trafikkmengden og om det er god orden på eksisterende km.-stolper, men gjennomsnittlig klarer jeg vel ca. 40 km. på en dag. Vi er to teknikere i Vegdirektoratet som



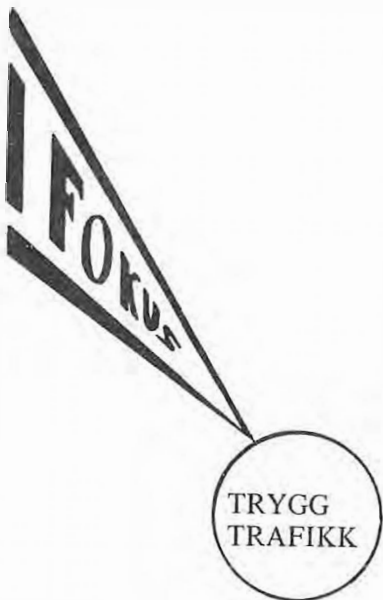
preget skiltplate montert på en vanlig skiltstolpe m/fundament. På skiltplaten står det da anført riksvegnr. (evt. E-veg nr.), hovedparsellnr., kilometerangivelse samt en pil som viser kilometeringsretningen.

Hvem vil kunne dra nytte av disse nye skiltene?

— Foreløpig er de tenkt til å dekke et internt behov innen vegetaten og delvis politiet når det gjelder trafikulykkesregistrering. Den vanlige trafikant vil ikke få noen praktisk nytte av dem i første omgang.

skal kilometrere samtlige riksveger i hele landet, så det tar sin tid. Arbeidet er planlagt ferdig i 1977 på landsbasis, og i Aust-Agder vil en del av de nye skiltene være oppsatt i løpet av -74 men heller ikke her vil en kunne avslutte før i -77.

Og mens Johansen har arbeidet og vi har pratet undervegs, nærmer vi oss Arendal igjen og arbeidsdagen går mot slutten. Vi takker for turen og ønsker lykke til med den videre kilometeringen som vi nå forstår noe mer av.



La oss begynne med en innrømmelse: vi fotgjengere er ikke alltid så flinke til å huske på at vi er trafikanter vi også. Vi har lett for å tenkte at "trafikk – det er det som foregår ute i kjørebanelen, og vi fotgjengere hører ikke til der." Men slik tankegang er ikke riktig. Vi må kvitte oss med den jo før jo heller. Fotgjengerne er med i aller høyeste grad. Vi som går, utgjør den aller største trafikantgruppen.

Det finnes et stort antall oppmerkede gangfelt i byer og tettsteder over hele landet. De er laget for å hjelpe oss. De dyreste gangfeltanleggene koster titusenvis av kroner, men selv enkle overganger med billigste type skilt eller bare med malte sebrastriper gir utgifter som merkes i et kommuneregnskap. Gang-

feltene er der for å hjelpe oss. La oss bruke dem.

Det er dessverre slik at forholdet mellom kjørende og gående er nokså dårlig i vårt land. Men det kan bli bedre – og sikrere.

Den første forutsetning for at vi skal kunne få det sikrere ved kryssing av vei eller gate er: Vi må gå til nærmeste oppmerkede gangfelt. Trafikkreglene krever det, og grunnen er åpenbar:

Fotgjengerne må ha faste, sikrede steder hvor de kan krysse kjørebanelen, og de som kjører må vite hvor disse stedene er. For å kunne vise hensyn, må bilistene kjenne til hvor fotgjengerne kommer.

Vi som går klager ofte over at bilistene ikke viser hensyn, og bilistene på sin side klager over at vi "vimser" ut i kjørebanelen uten å se oss for. Selvfølgelig er ikke bilistene hensynsfulle nok (det har vi ulykkesstatistikkens bekreftelse på). – Men ærlig talt: kan vi egentlig vente å bli respektert så lenge vi fortsetter å opptre som om trafikken ikke engang angår oss – samtidig som vi er midt i den? Det finnes regler for oss fotgjengere også. De er gitt av Storting og Regjering- og det er meningen at vi skal følge dem.

Å krysse en gate eller en vei kan være livsfarlig. Og det må vi ta konsekvensen av. Vi kan ikke gå som vi vil.

---forts. s. 49

Aksjon trafikksikkerhet 1974



I et brev fra Samferdselsdepartementet har vegsjefene fått oversendt et program for aksjon trafikksikkerhet 1974, hvor hovedtemaet skal være sikring av gående og syklende.

Departementet har understreket at informasjon om trafikksikkerhet til publikum følges opp av handling og helst forsert utbygging av fysiske tiltak fra myndighetenes side.

Det er videre pekt på at sikring av gående og syklende i første rekke er et tettstedsproblem og at ansvaret av den grunn ligger hos fylkeskommunale og kommunale myndigheter.

For en vellykket gjennomføring av trafikksikkerhetsaksjonen 1974 er det derfor viktig at lokalsamfundet engasjeres i arbeidet både på teknisk/faglig og politisk plan.

Hovedtemaet for aksjonen 1974 skal være sikring av gående og syklende.

Vi har vel alle etter hvert følt hvor ubehagelig og farlig det er blitt å ferdes til fots eller på sykkel på våre sterkt trafikkerte veger. De såkalte "myke trafikkanter" har jo hittil i stor grad vært henvist til å måtte bruke de samme gate- eller vegbaner som bilene.

I 1970 ble over 12000 personer drept eller skadd i vegtrafikkuulykker i Norge, og av dem ca. 2700 fotgjengere.

Trafikkulykkene har dessverre i alle år vist en stigende



tendens, og en målsetting for vegbygging i fremtiden må være i størst mulig utstrekning å skille myke og kjørende trafikkanter fra hverandre i egne vegnett, slik at en for fremtiden kan få redusert slike trafikkulykker.

Inntil så skjer må en imidlertid forsøke å gjøre det sikrest mulig på våre veger under de forhold som hersker idag.

I forbindelse med aksjonen har fylkesutvalget oppnevnt følgende trafikksikkerhetsutvalg for Aust-Agder:

Politibetjent Josef Garthe, Risør, avd.ing. Arne Austad, Fevik, hovedkass. Fridtjof Holst-Pedersen, Hisøy, kabelmester Lars G. Larsen, Arendal, fru Solveig Hornnes, Hornnes, vegsjef Johannes B. Irgens, politimester Gullbrand Nyhus, fylkesreguleringsarkitekt J.F. Stranger-Johannessen, skoledirektør Henrik Bargem og fylkestrafikk-sjef Ulf Andersen.

Spesiell oppmerksomhet skal rettes på ferdsel til og fra skoler. På veger uten fortau skal brøyting og rydding av vegskuldre og vegkanter gå parallelt med brøyting av kjørebanelen.

Det er viktig at det til enhver tid er plass til fotgjengere og syklistene på kanten av vegen, slik at de i minst mulig utstrekning kommer i konflikt med den kjørende trafikken.

Vi ønsker trafikksikkerhetsutvalget lykke til.



Stam(veg)tavle fra 1805 på E18

Av vegmester Kristian Kjenndalen

Alle trafikanter som kjører fra Akland, vil etter å ha passert Bruråsen tunnel se et moderne og iøynefallende opplysningsskilt som forteller at det er 37 km. til Arandal.

Noen meter vestenfor, på venstre side av E-18, vil vel bare de mest oppmerksomme trafi-



kantene oppdage en annen anstandstavle, "fornemt tilbake-trukket fra vegen" som den står. Den er da heller ikke plassert der som rettleider for dagens hurtige trafikanter.

De som tar tavlen i nærmere øyesyn vil imidlertid se at det ikke er noe å si på kvaliteten og utstyret. Den er utført i støpejern, utstyrt med kongekrone, posthorn og åretallet 1805. Den viser at Christian 7. var konge på

den tiden og at det er 10 mil til Christiansand.

Kongekronen og posthornet forteller at milestøtten hører til den gamle "Vestlandske Hovedveg", kongsvegen eller postvegen som på dette sted ligger like ved nåværende E-18.

Etter opplysninger fra Einar Røysland var milestøtten i sin tid plassert i nærheten av Røysland skole. I 1935 ble den hentet av daværende lensmann i Holt, Tor Bjelland, Det at lensmannen i Holt beveget seg inn i Søndeled og flyttet tavlen til Rømyr i Holt for lagring der, kan nok tyde på at vegkontoret var inne i bildet.

Omkring 1970 sørget oppsynsmann Harbo Ljøstad for at støtten ble hentet på Rømyr og flyttet til Skarpnes vegsentral. Man må derfor gå ut fra at milestøtten førte en bortgjemt tilværelse i en bu på Rømyr i 35 år.

Etter initiativ fra vegsjef Irgens, ble den sommeren 1973 hentet på Skarpnes og satt opp ved E-18, som ovenfor nevnt vest for Bruråsen tunnel. Før oppsetningen fikk milestøtten en oppussing i form av ny maling.

Den er nå malt i følgende farver: Svart bunn. Bokstaver og tall: Røde. Krone: Gullbronse. Posthorn: Gullbronse. Åpning i krone og posthorn: Rødt.

Arbeidet med oppussing og oppsetting ble utført av oppsynsmann Lars Knutsen og reparatør Olav Skaali.



Vår organisa- sjon



Embetskontorfunksjonærenes Landsforbund – ELF – organiserer tjenestemenn i statlige og fylkeskommunale etater. Forbundet står tilsluttet Stats-tjenestemannsforbundet – Stafo – som er en upolitisk hovedsammenslutning med ca. 23.000 medlemmer. På landsbasis er det 3.350 medlemmer i ELF og av disse finner vi 154 i Aust-Agder.

Landsforbundet ble stiftet i 1905 og Aust-Agder-avdelingen i 1906.

Tjenestemenn fra den merkantile sektoren ved vegkontoret, vegsentralen og bilkontrollen er organisert i ELF. I den senere tid er en også begynt å organisere vektkontrollører og mekanikere ved bilkontrollen.

Forbundet har representant i fylkets ansettelsesråd for embetskontorene.

– i landsomfattende ansettelsesråd

– i samarbeidsutvalg og

– i komiteer og utvalg.

I løpet av de senere år er det dessuten opprettet etatsråd for bilkontrollen/vegkontorene, dommerkontorene og fylkesskattekontorene samt EDB-utvalg, noe en venter seg meget av. Og

det er meningen at disse skal utvides til å omfatte flere etater.

Forbundet driver en utstrakt opplæringsvirksomhet med bl.a. kurser, noe som synes populært skal en dømme etter søkermassen. Også på det lokale plan vil en nå forsøke med opplæring, og med henblikk på dette ble det på årsmøtet 1974 valgt en studieleder, Else-May Olsen, Fylkeskveveortopeden, Arendal. I første rekke er det tillitsmennene ved de enkelte kontorer en vil prøve å aktivisere.

Fylkesforeningen har som regel 2 medlemsmøter i året og vanlige styremøter etter behov.

I styret for 1974 sitter følgende:

Formann:	Harald Kirkedam, Bilkontrollen, Arendal
Nestformann:	Kjell Meyer, Ar- beidsformid- lingen, Arendal
Sekretær:	Eva Løw, Veg- kontoret
Kasserer:	Ragnhild Løvdal, Fylkesskattekon- toret, Arendal
Styremedlem:	Berit Terjesen, Distriktstannkli- nikken, Froland.

--forts. fra s. 8

Sum av ulykker for hvert år.

Denne fremstillingen viser hvor mange ulykker det har vært tilsammen hvert år siden registreringer ble påbegynt, i alle de 24 black-spots vi har hatt hittil.

Sett i forhold til trafikkøkningen er det en klar bedring.

Vi skal selvsagt ikke si oss tilfreds med det som hittil er oppnådd, men håper å kunne finne frem til bedre tiltak som etter hvert vil kunne redusere trafikkulykkene på hele vegnettet.

LETT Å BOMME

Mann til ungdom: »Kjenner du den jenta som går der?»

Ungdom: »Det er ingen jente, det er min bror.»

Mannen: »Å, jeg visste ikke at dere var brødre.»

Ungdom: »Det er vi heller ikke, jeg er søstera hans.»

PÅSKJØNNELSE TIL ANSATTE SOM SLUTTER ETTER LANG TIDS TJENESTE - BLOMSTER VED BEGRAVELSE.

Det vises til Forbruker- og administrasjonsdepartementets rundskriv P-112/73 av 19. desember 1973 vedrørende påskjønnelse til ansatte som slutter etter lang tids tjeneste. I skrivet fra Forbruker- og administrasjonsdepartementet heter det bl.a.:

”Embets- og tjenestemenn som slutter i tjenesten for å gå over på pensjoniststatus, og som har vært ansatt i hovedstilling i staten i tilsammen minst 30 år kan på fratredelsesdagen gis en honnørgave til en verdi av inntil kr. 250,—.

I forbindelse med overrekkelser kan det holdes tilstelning for inntil kr. 100,—.

Embets- og tjenestemenn med

mindre enn 30 års tjeneste som slutter i tjenesten for å gå over på pensjoniststatus, kan på fratredelsesdagen gis en enkel tilstelning inkludert blomster m.v. for inntil kr. 130,—.”

Forbruker- og administrasjonsdepartementet har i brev av 13. mars d.å. meddelt at departementet ikke vil ha noe å bemerke til at også overenskomstlønnevegarbeidere kommer inn under bestemmelsene i nevnte rundskriv.

Ved arbeidstakeres begravelse kan det anvendes kr. 130,— til innkjøp av blomster. Beløpet kan heves til kr. 150,— for arbeidstakere i Nordland, Troms og Finnmark.

VI GRATULERER MED

70 ÅR:

29.09 Eilef Johnsen
4832 Mykland

60 ÅR:

08.08 Dregg Homme
4690 Valle
18.08 Torleif Arnevik
Landvik, 4890 Grimstad
27.08 Bjørgulv Bjørnarå
4694 Bykle
08.10 Kristian Grandalen
Rykeneveien 53, Arendal
25.10 Olav Løyte
Felle, 4850 Åmli
26.12 Konrad Larsen
Nygårdsveien 15, Vrengen

50 ÅR:

25.07 Håkon Nygård
Gjennestad, 4800 Arendal
02.08 Arthur E. Halvorsen
Skarpenes, 4800 Arendal
24.09 Olav Andersen
4684 Bygland

PRØV Å FÅ 10 RETTE

1. Hvilke parkeringsbestemmelser gjelder på forkjørsveger utenfor tettbygd strøk?
- 1 Det må være minst 3 m mellom sperrelinje og bil.
X Parkering er forbudt.
2 Det må være plass til at to motorvogner kan møtes på utsiden.
2. Kan stans eller parkering skje på venstre side av kjørebanen?
- 1 Ja.
X Bare i envegskjørtede gater.
2 Nei.
3. Skiltet "Stopp forbudt" er oppsatt uten underskilt midt i et by-kvartal. Hvor gjelder dette forbudet?
- 1 Hele kvartalet.
X Fra første kryss og fram til skiltet i kjøreretningen.
2 Fra skiltet fram til første vegkryss i kjøreretningen.
4. De nærmer Dem et lysregulert vegkryss. De befinner Dem ca. 30 m fra krysset, og singal-lyset viser gult lys (ikke blinkende). Hvilket lys-signal vil umiddelbart følge?
- 1 Grønt lys.
X Umulig å avgjøre.
2 Rødt lys.
5. Hvilke lokale parkeringsbestemmelser gjelder i Arendal by, indre trafikkområde? (på steder som ikke er skiltet)
- 1 Parkering forbudt utover 20 min. mellom 0800 – 1600.
X Inntil 2 t parkering mellom kl. 0800 – 1600.
2 Kun 30 min. parkering for nødvendig av- og pålessing mellom kl. 0800 – 1600.
6. Hvor plasseres normalt et fareskilt i forhold til den faren det skal varsle?
- 1 30 – 50 m før faren
X 150 – 250 m før faren.
2 På farestedet.
7. I hvilket tilfelle skal person som er innblandet i et trafikkuhell alltid melde dette til politiet?
- 1 Når det er stor matriell skade.
X Når det er personskade.
2 Når man ikke blir enige om skyldspørsmålet.

8. Skiltet "Parkering forbudt" er oppsatt uten underskilt. Hvor lenge kan et kjøretøy bli stående i området der skiltet gjelder?
- 1 Inntil 30 min.
 X Ubegrenset opphold, bare fører oppholder seg i bilen.
 2 Kortest mulig opphold for nødvendig av- og påstigning eller av- og pålessning.
9. Kan De anslå ca. bremse- lengde (ikke stopplengde) ved hard nedbremsning på tørr asfalt-veg? Utgangshastighet på 80 km/t.
- 1 ca. 64 meter.
 X ca. 32 meter.
 2 ca. 16 meter.
10. De kjører med en hastighet av 80 km/t. De oppdager en fare lenger framme, og De må stoppe hurtigst mulig. De bruker ca. 1 sek. på å reagere (fra De ser faren til bremsene begynner å virke). Hvor langt har bilen rullet ca. på denne tiden?
- 1 ca. 10 meter.
 X ca. 20 meter.
 2 ca. 30 meter.

Svar på side 43

HYGGELIG PENSJONISTTREFF PÅ EVJE.

For 4. år på rad har Samarbeidsutvalget arrangert hyggelig avslutningsfest for de vegarbeidere som er gått over i pensjonistenes rekke.

Hele 22 — av de 27 som er sluttet siste år, var tilstede på Evje sist i mai da overing. Dukefoss i vegsjefens fravær kunne ønske velkommen.

Samtlige hadde tidligere på dagen vært en tur langs rv. 12 og sett på anleggsarbeidene der. Etter en kaffepause på Revsnes

hotell gikk turen til det fine feriestedet ved Moisund før pensjonistene sammen med Samarbeidsutvalget ble samlet på Grenaderen.

Spesiell gjest ved dette hyggemøte var konsulent Bøk fra Vegdirektoratet. Han brakte hilser med fra Vegdirektøren.

I sin velkomsttale sa overing. Dukefoss bl.a.at de som nå ble pensjonister hadde vokst opp i en meget vanskelig periode i landets historie, —mellomkrigsårene og



Einar Haugland takket på vegne av arbeiderne for gaver og ros.

det som fulgte med da. Ikke alle har avtjent sin tid i etaten uten å føle dette på kroppen, noen har dessverre måttet gå av før tiden.

Men det er gledelig å kunne konstatere at vegvesenet er en sikker og trygg arbeidsplass. Ingen blir sagt opp lenger, men alt er basert på en naturlig avgang. På vegne av etaten ønsket han dem mange, lykkelige år fremover og takket for den innsatsen de hadde gjort.

Etter en velsmakende middag med etterpåfølgende kaffe, var det utdeling av diplomer og

tinnvaser som et lite minne fra tiden i vegvesenet.



Også konsulent Bøk fikk gave.

Det er hyggelig at staten nå finner anledning til å hedre sine mange veteraner med et synlig minne fra de mange, lange arbeidsår i dets tjeneste. Dette påpekte da også pensjonistenes talsmann, Einar Haugland, som på vegne av dem alle takket Samarbeidsutvalget for den hyggelige sammenkomsten.

Tellef Rislå benyttet også anledningen til å gi konsulent Bøk en gave og mintes de mange sammentreff disse hadde hatt ved forhandlingsbordet. Så var det oppbrudd etter en fin dag med mye vegprat og litt matnyttig.



Her er de 22 fremmøtte pensjonistene samlet i hagen utenfor Grenaderen Motell etter gaveoverrekkelsen, tallene i parentes angir antall arbeidsår i etaten: Jakob Hagelia, Sundebru (9), Jørgen Otten Hausland, Oggevatn (9), Tarjei Heggveit, Byglandsfjord (10), Konrad Fredheim, Vatnestraum (13), John Moland, Akland (13), Arthur Thorsen, Saltrød (15), Torgeir Hodne, Moisund (18), Einar Haugland, Engesland (19), Ingvald Øygarden, Blakstad (19), Sigurd Ånonsen, Skarvedalen (19), Kjetil

Kleiva, Dølemo (20), Leif Omholt, Øyestad (20), Omar Breistøl, Bygland (21), Ånon Herefoss, Herefoss (23), Knut Vefald, Gjerstad (23), Ivar Østerholt, Kongshamn (26), Ommund Tveit, Evje (31), Thorleif Tveit, Evje (32), Georg Harbones, Tvedestrand (34), Kristian Senumstad, Birkeland (34).

Disse var ikke tilstede: Syvert Knudsen, Dølemo (20), Olav T. Skjeggedal, Bygland (22), Eivind Sundstøyl, Gjøvdal (24), Oskar Aas, Evje (27) og Tellef Vådne, Evje (33).

Litt veg-historikk

Noen egentlig vegbygging begynte ikke i vårt land før i kong Christian IV's tid. Men Frostatingsloven (gitt omkring år 950) viser at man allerede den gang fant det nødvendig å gi bestemmelser vedrørende veivedlikehold og veiarbeider. Utførlige bestemmelser ble senere gitt i kong Magnus Lagabøters landslov (av 1274). Veinettet besto på den tid hovedsaklig av rideveier. Noen lengere veistrekning hvor det kunne kjøres med vogn, hadde man visstnok ikke.

Den første virkelige kjørbare landevei ble bygget i årene 1625–1630 fra Kongsberg til Hokksund, en strekning på 28 kilometer.

Foranledningen var anlegget av Kongsberg sølvverk. Omkring 1814 hadde Norge i alt vesentlig fått det veinett landet hadde da de senere nybygginger tok sin begynnelse.

Den såkalte "Carl Johans vei" mellom Værdalen og riksgrensen mot Sverige var den første vei som ble anlagt for statens regning etter 1814. Den ble bygget i årene 1821–1835, men er senere omlagt.

Den første veilov—av 1824—foranlediget ikke at det kom noen større fart i veibyggingen. I de første 30 år fra 1820 til 1849 ble det bare brukt ca.

2,7 millioner kroner til statens veiarbeider.

I 1847 begynte man med en moderne veibygging under statens ledelse. Det ble lagt vekt på en god 'trace' og gode stigninger. For alminnelige hovedveier var den vanlige bredde 4 m, men i kostbarere terreng ble det i mange tilfeller bygget hovedveier med 2,5 m bredde, i allminnelighet med møteplasser.

Den tidligste veibygging var i høy grad preget av landets særegne geografiske forhold.

Da automobilene begynte å gjøre seg gjeldende og muliggjorde landeveistransport på større avstander var vårt veinett ikke sammenhengende og veiene mindre skikket til å ta i mot den trafikk som etter hvert vokste frem.

Siden 1920 har man hatt årlige bevilgninger til utbedring av eldre veier, og fra 1928 til ombygging av dårlige bruer. Til utbedring av stamveier er det gitt årlige bevilgninger siden 1936. Videre ble det i de følgende år gitt ekstraordinære bevilgninger til gjennomgangsveien i Nord-Norge, til innførselsveier til Oslo og Bergen, til tilførselsveger til Nordlandsbanen og til veianlegg som vederlag for jernbaneanlegg.

Fra 1939 er det også oppført bevilgninger på veibudsjettet til

faste veidekker.

I tidsrommet 1820–1896 ble det anvendt omtrent 53 1/4 millioner kroner til veiarbeider (herav på staten 41,6 mill. eller gjennomsnittlig 548.000 årlig i periodens 76 år).

I tidsrommet 1896–1914 ble det anvendt 39 1/2 mill. kr. brutto, hvorav på staten 28,4 mill. eller gjennomsnittlig 1,6 mill. kr. pr. år.

De beløp som ble stillet til disposisjon i årene 1. juli 1914–30. juni 1940 utgjorde over 408 mill. kr. brutto, som ble bevilget vesentlig på veibudsjettet, men for noen del også på jernbanens og Sosialdepartementets budsjetter. Statsbidraget andro til omtrent 287 mill. kr. eller gjennomsnittlig ca. 11 mill. kr. pr. år.

Statens bidrag til veiarbeider var for budsjetterterminen 1939–1940 kommet opp i omtrent 27,4 mill. kr. Inklusiv distriktsbidraget utgjorde det bevilgede beløp 36,2 mill. kroner.

Ved krigsutbruddet i 1940 stoppet arbeidet for en kortere tid, men ble gjenopptatt straks etter kampene var over.

Allerede i juni 1940 kunne man komme i gang med en rekke ekstraordinære utbedrings- og vedlikeholdarbeider på våre viktigste gjennomgangsveier og med reparasjoner og provisorisk gjennombygging av krigsskadede broer.

I okupasjonstiden ble det

utført ekstraordinære anleggsarbeider for et beløp av i alt ca. 200 mill. kr. De fleste av disse anlegg tilhørte den tidligere fastlagte landsplan for vegvesenet. Alt i alt ble det under okkupasjonen anvendt omtrent 270 mill. kr. til veiarbeid.

Av de ca. 680 krigsskadede broer var nærmere 420 gjenoppbygget permanent pr. 1. januar 1950.

N.A.F.s gullnål

Det er tradisjon innen Norsk Arbeidsmandsforbund å gi fortjente medlemmer gullnål etter 25 års medlemskap i forbundet.

Her i fylket er det 21 som har denne utmerkelsen. Den siste var Jakob Hagelia som fikk sitt gull overrakt av Tellef Rislå under pensjonisttreffet på Evje.



Dette gjelder oss alle

visste du at

- en gjennomsnittsbil slipper ut ca. 500 liter eksos hvert minutt, når motoren går på tomgang.
- 1 liter bensin forbruker 13.000 liter luft til forbrenningen.
- denne mengde eksos bl.a. inneholder 1.700 liter kullos (co) som er en giftig gass.
- kullos er tyngre enn luft, og i stille vær blir liggende langs bakken.
- eksosen dessuten inneholder andre giftige stoffer, så som bly, forskjellige forbrenningsprodukter av bensin eller dieseloilje.

Har du tenkt på at

- når du lar motoren gå på tomgang mens bilen står stille så er du med på å slippe ut giftgasser og giftstoffer som først og fremst sjenerer andre enn deg selv som sitter i bilen.
- barna på grunn av sin lave høyde er aller mest utsatt.
- i tillegg til giftstoffene som er uønsket, vil eksosen være sjenerende ved sin lukt og ved at den skitner til omgivelsene.
- motoren også er med på å øke støyen i omgivelsene.

Er du klar over at

- trafikkreglene
- påbyr hensynsfullhet slik at vi ikke skaper unødig støy og sjenanse for andre trafikanter og omkringboende.
- påbyr at motoren stanses når bilen forlates.
forbyr fri eksos og all unødig larm og røyk.

Vi ber deg og alle andre vise hensyn ved å slå av motoren hver gang du stopper bilen for å snakke med noen, for å vente på noen, for å lesse av og på ting, eller for å gjøre noe annet som ikke trenger bilens motor til drivkraft.

Hvis du pleier å varme deg i bilen mens passasjerene er i butikken, vær da heller snill å kle deg bedre neste gang.

La vårt felles motto være: Renere luft – Stillere omgivelser.

Ordbok for veg- og trafikkteknikk

Vegmyndighetene har de senere år engasjert seg sterkt for å bringe etatens kunnskap og erfaringer ut til interesserte fagfolk, studenter og andre. Dette har dels skjedd gjennom en lærebokserie i Vegteknikk som er gitt ut i samarbeid med Universitetsforlaget.

Nå foreligger også resultatet av et annet samarbeidsprosjekt, nemlig Ordbok for veg- og trafikkteknikk. Den er kommet i stand gjennom et samarbeid mellom Rådet for teknisk terminologi og Vegdirektoratet. Avdelingsdirektør Kaare Flaate i Vegdirektoratet har vært formann i det koordinerende hovedutvalget som ellers har bestått av overing. Arvid Skavang, Asfalt-entreprenørens forening, fhv.

vegsjef Gunnar Slungaard, Vegkontoret i Akershus og siviling. Svein B. Urving, Transportøkonomisk institutt.

Ordmassen på vel 1200 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 samferdselsektoren, og den kan bestilles fra Universitetsforlaget. Utsalgsprisen er kr. 60,—, men ved bruk av bestillingsslippen nedenfor leveres boka for kr. 45,—.

Universitetsforlaget, Postboks 307, Blindern, Oslo 3

Herved bestilles eks. 25184 RTT 31 Ordbok for veg- og trafikkteknikk

Navn:

Adresse:

Dato: / 19

Bestiller

VI PRESENTERER:

Sekretær og avd. ing. Kjell Birkeland i NORSK VEGPLAN II



Den 1. mars i år var det klart at avd. ing. I, Kjell Birkeland, i de neste 2 år har permisjon fra sitt arbeid i planleggingsavdelingen. Da tiltrådte han nemlig i stillingen som sekretær i det lokale vegplanutvalget i Arendal, en gruppe i NORSK VEGPLAN, FASE II.

Skulle noen tro at dette er en vanlig 9 -4 jobb, skal vi herved være med å avlive en slik påstand. Det lokale vegplanutvalgets mandat er like innholdsrikt som en telefonkatalog for Oslo og omegn. Dets oppgaver fyller en hel bok, og vi må derfor fatte oss i korthet når vi her skal presentere en del av utvalgets oppgaver i de nærmeste årene.

Norsk Vegplan II skal dekke tettsteder med over 5000 innbyg-

gere, det vil for Aust-Agders vedkommende si Arendal- og Grimstadregionen. Utvalget består av 11 representanter fra lokale politiske organ, kommunens tekniske etater, fylkenes utbyggingsavdeling og Statens Vegvesen.

Det lokale vegplanutvalget skal for det enkelte byområde og tettsted utarbeide forslag til planer for fremtidig vegnett, og hvordan dette skal realiseres og brukes. Til grunn for planleggingen skal legges eksisterende forslag til fremtidig arealbruk akseptert av kommunale og fylkeskommunale myndigheter.

Under planleggingen skal det legges vekt på hensyn til miljø, trafiksikkerhet og kostnader både for anlegg, eiendomsinngrep

og trafikkavvikling.

Planleggingen skal sikre muligheten for å gjennomføre de langsiktige tiltak og den skal omfatte tiden fram til år 2000.

Ved utarbeidelsen av planforslaget skal det legges vekt på den tempomessige gjennomføring av planen og slik at en oppnår en raskest mulig forbedring av det eksisterende vegnett.

Sekretariatet for dette omfattende mandat skal nå ledes av avd. ing. Birkeland. Han vil blandt meget annet forestå en rekke registreringsarbeider. Dette er nødvendig for å klarlegge

problemenes omfang, og for å kunne foreslå prioritering av oppgaver.

Noen eksempler på forhold som antas å få stor betydning:

GANG- OG SYKKEL-TRAFIKK, BILTRAFIKK, KOLLEKTIVTRAFIKK, OMGIVELSELER (støy, luftforurensninger og trafikkikkerhet).

Birkeland skulle være mere enn skikket til dette arbeidet. Han var i tiden 1961-1965 ansatt som avd. II i Trøndelag før han kom hit i september 1965. Siden har han hatt virke med planleggingsavdelingen i fylket.



Trafikken idag krever markeringer som holder.

VEDLIKEHOLDET

Aust-Agder er et lite "vegfylke" sett i landsmålestokk. Sysselsetting og bevilgning ligger som regel lavest når vi sammenligner oss med andre fylker, vi er også vandt til å vente sist i køen når det gjelder tildeling av nye stillinger.

Det samme gjelder dersom vi ser på vedlikeholdsutgiftene i 1973 sett i relasjon til lengden av riks- og fylkesvegnettet i de enkelte fylker.

Selvfølgelig skal en være forsiktig med å trekke forhastede slutninger når en sammenligner Aust-Agder med de øvrige fylker. Kostnadene bør selvsagt vurderes i forhold til vegstandard og trafikkmengde, samt geografisk og klimatiske forhold, men tabellen viser at når det gjelder vedlikeholdsutgifter pr. km. veg ligger Aust-Agder også her langt under gjennomsnittet for landet.

Fylke	RIKSVEGER		FYLKESVEGER	
	Km.	Kr./km	Km.	Kr./km
ØSTFOLD	835,9	27.300	1.302,3	10.280
AKERSHUS	971,4	39.840	1.276,4	20.030
HEDMARK	1.958,4	18.730	2.882,9	8.990
OPPLAND	1.652,5	22.320	2.333,6	9.260
BUSKERUD	1.105,6	29.540	1.144,7	16.650
VESTFOLD	597,8	30.410	740,4	18.690
TELEMARK	1.169,8	19.510	1.291,5	9.450
AUST-AGDER	890,0	18.020	1.356,1	6.770
VEST-AGDER	960,9	20.770	1.756,1	7.770
ROGALAND	1.044,8	24.630	1.935,8	9.340
HORDALAND	1.637,5	24.490	1.691,8	17.390
SOGN OG FJ.	1.512,3	15.840	1.188,0	8.720
MØRE OG RO.	1.695,4	19.660	1.934,2	9.370
S-TR.LAG	1.332,6	21.700	2.042,9	11.140
N-TR.LAG	1.446,3	19.910	1.941,8	9.540
NORDLAND	2.298,8	19.400	2.738,5	8.310
TROMS	1.607,3	17.140	1.772,2	10.560
FINNMARK	1.863,0	16.100	727,2	9.370
LANDFYLKER	24.580,5	21.470	30.079,4	10.640

Anleggs- og vedlikeholdsdriften i 1973.

En oversikt utarbeidet av Vdt. på grunnlag av EDB regnskapet for 1973 viser følgende utgiftsfordeling for vegvesenets egen drift i Aust-Agder: Oppsyn kr. 2,7 millioner eller

5,1% av totalen
Arbeiderlønn kr. 13,0 millioner eller 24,3% av totalen
Egne maskiner kr. 9,2 millioner 17,3% av totalen
Feilmaskiner kr. 12,2 millioner eller 22,9 av totalen
Materiell kr. 16,2 millioner eller 30,4 av totalen.

Utgiftsfordelingen i 1973 for egen drift. Aust-Agder fylke.

Kostnadssted	Oppsyn		Arbeiderlønn		Leie egne biler og maskiner		Leie framførte biler og mask.		Maskinell		i alt i egen regi	
	1000 kr.	%	1000 kr.	%	1000 kr.	%	1000 kr.	%	1000 kr.	%	1000 kr.	%
Riksveganlegg	990	4,5	5.334	24,6	2.578	11,9	5.076	23,4	7.717	35,6	21.695	100
Fylkesveganlegg	525	4,7	2.575	23,1	1.078	9,7	3.365	30,2	3.589	32,3	11.132	100
Riksvegvedlikehold	747	6,0	2.876	22,7	3.908	31,5	2.163	17,4	2.780	22,4	12.424	100
Fylkesvegvedlikehold	448	5,5	2.255	27,6	1.705	20,9	1.620	19,8	2.145	26,2	8.173	100
Sum anlegg/vedlikehold	2.710	5,1	12.990	24,3	9.269	17,3	12.224	22,9	16.231	30,4	53.424	

DE 10 RIKTIGE TIPPETEGN.

X
X
2
2
1
X
X
2
X
X

KORKETREKKEREN

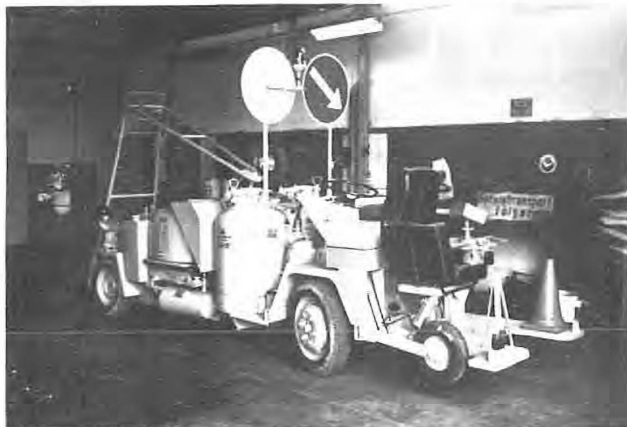
Endel kamerater var samlet i et festlig lag. Utpå kvelden var en av dem så uheldig å få korketrekkeren i halsen. Og hvordan enn kameratene slet og banket, den satt fast. » Vi må ringe til doktor», sa den ene. »Hallo, er det Doktoren?, du må komme med en gang, her sitter en med korketrekkeren i halsen.

»Ja» sa doktoren, »så snart jeg er ferdig med denne pasienten skal jeg komme.»

Fem minutter senere ringte de imidlertid til doktoren igjen.

»Me vil bara seia frå at doktoren treng ikkje koma, for nå har me funne ein ny korketrekkar.»

NY VEGMERKEMASKIN GIR ØKT KAPASITET



Vegvesenet i Aust-Agder har i vår tatt i bruk en ny veg oppmerkingmaskin, et lite teknisk vidunder til kr. 130.000 som har fått typebetegnelsen KL 400.

Den har en VW Industri-motor, type 126A på 1600 cm³ med hastighetsregulator. Den har en effekt på 36 HK ved 2600 o/min.

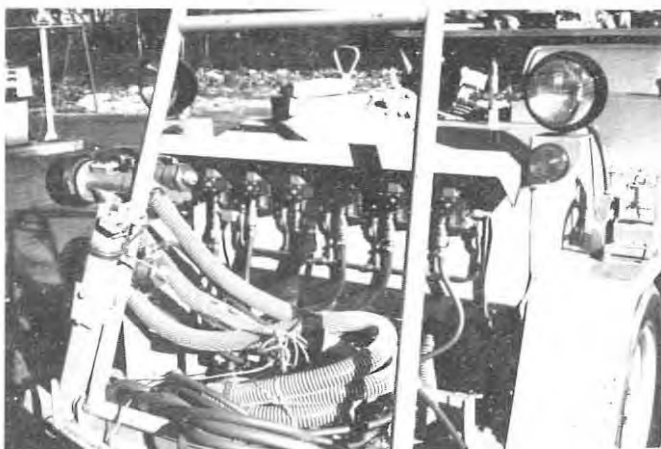
Der er hydraulisk kraftoverføring som gir trinnvis akselerasjon på 0–30 km/time. Den er utstyrt med 2 malebeholdere a 200 liter med luftoperert røreverk. Kompressoren er en Ingersoll Rand – type 30, mod. 71T – to-trinns luftavkjølt. Den har et stempelplacement på 1700 l/min ved 1100 o/min og et arbeidstrykk på 7 kg/cm².

Luftbeholderen har en kapasitet på 40 l og er forsynt med sikkerhetsventil, manometer og vannutskiller.

3 stk. automatiske sprøytetaster blir operert av magnetventiler som får impuls fra den elektriske timeren. Strekbredden kan varieres fra 10–40 cm. I tillegg er det montert 3 stk. automatiske perlespredere som blir operert på samme måte som pistolen.

Perlebeholderen har en kapasitet på 230 l, bensintanken 60 l og oljebeholderen 30 l. Timeren gir elektriske impulser for heltrukket og stipet linje, eller en kombinasjon av disse.

Maksinen har videre 2 stk. instrument- og bryterpanel, ett



for fører og et for operatør.

Det elektriske systemet har 12 volts anlegg og en roterende varselampe med gult lys.

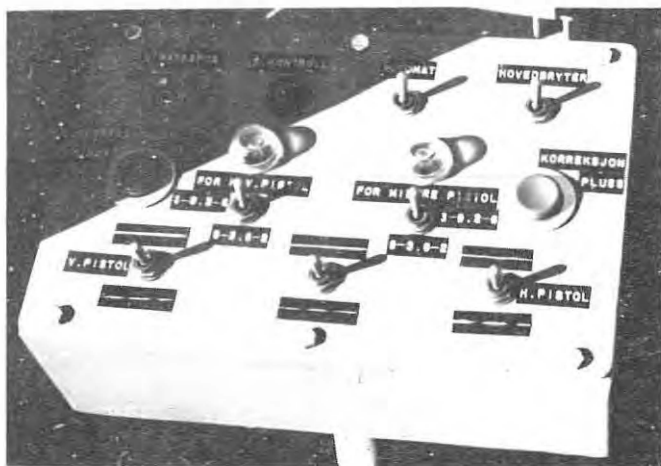
Sikte-apparatet er sammenleggbart og kan legges over maskinen under transport.

Instrument- og bryterpanelet for operatøren er like imponerende som i en fly-cabin. Allikevel ser det ut til at maskinfører Jan Ånonsen ikke har alt for store

problemer med å treffe de rette "knottene" etter hvert som det veksler med stiplede eller heltrukne linjer, eller en kombinasjon av disse.

På bilde nr. 2 ser man fronten på merkemaskinen, med slanger for malingen til de mange, ulike kombinasjoner "stripegjengen" opererer med.

Skal man være litt kritisk, ser det ut til at fronten virker noe



sårbar for regn, sølesprut og eventuelle stein som blir kastet opp fra vegbanen. I tillegg til det utstyr vi allerede har nevnt, finnes også en beholder for renseveske, med en kapasitet på 18 liter.

Maskinen er levert av Maskin A/S K. Lund & Co., Oslo.

Den nye merkemaskinen har allerede vært i bruk siden tidlig i mai.

At man er kommet i gang så

tidlig, skyldes ikke bare den fine vinteren, men også at oppsynsmann Bomvoll og Olaf Haugmoens nye patent for forhåndsoppmerking virkelig har vist seg å være meget tidsbesparende. På bildet er maskinen i full gang langs E 18, bak finner vi Jan Ånonsen, og det er verkstedarbeider Olaf Haugmoen som "sikker inn" slik at stripene kommer der de er påtenkt.



Vedtekter

for feriestedene i Aust-Agder vegvesen

1. Feriestedene ved Bjørnevatn, Moisund, Øynaheia og Herefossfjorden kan brukes av vegvesenets faste arbeidere og funksjonærer med familier (herunder bilkontrollen) i den utstrekning stedene ikke er opptatt av mannskaper fra arbeidsdriften.

Det er en forutsetning at vedkommende arbeidstaker i vegvesenet personlig skal nytte feriestedet til rekreasjon under weekender og ferier. Et påbegynt leieforhold kan fortsettes av ektefellen med familie, selv om vedkommende leieberettigede ikke kan være til stede i resten av det innleide tidsrom.

2. Samarbeidsutvalget oppnevner et hyttestyre, som består av 5 medlemmer med varamenn, hvorav 2 kontaktmenn, som skal sørge for drift og vedlikehold av feriestedene, samt motta bestilling på og formidle leie av feriestedene.

Formannen og varaformannen utpekes av samarbeidsutvalget. Hyttestyret avgjør ellers selv hvilke tillitsmenn og

arbeidsordning utvalget skal ha.

Funksjonstiden for medlemmene av hyttestyret er 2 år. Etter første år utgår 2 medlemmer etter loddtrekning, som foretas av samarbeidsutvalget.

3. Hyttestyret kan nytte innkomne leieinntekter til vedlikehold og drift av feriestedene. Ved større uttellinginger må samarbeidsutvalgets samtykke innhentes. Det føres særskilt regnskap for de midler hyttestyret forvalter.

Etter utgangen av kalenderåret gir hyttestyret innberetning med regnskap til samarbeidsutvalget over driften av feriestedene i det forløpne år.

4. Reglene for leie av feriestedene har som siktemål at flest mulig av de faste arbeidstakere i vegvesenet skal få anledning til å leie ett av feriestedene i minst 1 uke i kalenderåret. Dette søkes oppnådd ved følgende leieregler:

- a. Påmelding om leie må skje senest 14 dager før ved-

- kommende leieuke tar til (fristen utløper fredag kl. 14.00).
- b. Arbeidstakere som har ferie, og som har meldt seg innen sperrefristens utløp, har fortrinnsrett til leie.
 - c. Det foretas loddrekning hvis flere likeberettigede har meldt seg innen utløpet av sperrefristen.
 - d. For å delta i loddrekning om feriestedene må en ha vært beskjeftiget i vegvesenet i minst 2 år.
 - e. Den som har nyttet feriested etter loddrekning, er i samme kalenderår avskåret fra å delta i ytterligere loddrekning om tildeling av feriestedene.
 - f. Loddrekning faller bort når sperrefristen på 14 dager er ute. Når ingen har meldt seg innen sperrefristen, har den som først melder seg rett til leie.
5. Samarbeidsutvalget, vegadministrasjonen og hyttestyret kan forbeholde seg leieuker eller week-ender til fellesarrangementer. Kontaktmennene gis melding om dette senest 14 dager før arrangementet skal finne sted.
6. For påsken gjelder særskilte leieregler:
- Påsken regnes i denne forbindelse fra lørdag før palmesøndag kl. 17.00 til og med 2. påskedag. Leieukene før og etter påsken forlenges og avkortes tilsvarende:
- a. De som ønsker feriestedene i påsken, må melde fra til kontaktmannen senest 2 måneder før palmesøndag.
 - b. Tildeling av feriestedene i påsken foregår ved loddrekning.
 - c. For å kunne delta i loddrekning om feriestedene i påsken, må en ha vært beskjeftiget i vegvesenet i minst 10 år.
 - d. Personer som ved loddrekning tidligere har vunnet feriested i påsken, har ikke anledning til å være med på ny loddrekning før etter 10 år.
7. Utleien skjer vanligvis for maksimum en uke, og påbegynnes og avsluttes fredag kl. 17.00, dersom ikke annet er avtalt mellom leietagerne.
8. Utleien er kr. 3,00 for voksne og kr. 1,00 for barn pr. døgn.

Det betales også leie for gjester som følger den leieberettigede.

Vedtatt av samarbeidsutvalget
19. april 1974.

Følgende ble valgt til hyttestyre:

Formann	A. Frankson	— varamedlem	E. Berthelsen
Nestformann	A.E. Halvorsen	— varamedlem	H. Jensen
	Bj. Solberg	— varamedlem	G. Bakken
Kontaktmann	H. Lauvland	— varamedlem	V. Solberg Jacobsen
Kontaktmann	N.K. Messel	— varamedlem	S. Guttormsen



Påmelding til Moisund og Herefoss sendes kontaktmann Harald Lauvland, Vegsentralen, 4800 Arendal.

Påmelding til Bjørnevatn og Øynaheia sendes kontaktmann Nils Kjell Messel, Vegkontoret, 4800 Arendal.

Forøvrig vises til punkt 4a og b, og 6a i vedtektene.

Inntil de to nye feriestedene på Herefoss og Øynaheia er etablert gjelder de gamle vedtektene.

—forts. fra s. 26

Det er litt rart at mange tror biler kan stoppe øyeblikkelig. For det er dessverre langt fra sannheten. Biler er verre en ville hester i så måte. Hvis en vanlig bil holder seg innenfor fartsgrensen i tettbygd strøk 50 km/t, trenger den 20 meter for å stoppe — i beste fall.

Gangfeltene er laget for å hjelpe oss fotgjengere — la oss derfor bruke dem. Men la oss huske at de er en del av kjørebanelen. Vi "låner" plass i kjørebanelen når vi bruker gangfeltet. Vi har bare få rettigheter der.

TIKKER OG TELLER DØGN ETTER DØGN.

Norske bilister blir hver dag, hver time i året "overvåket" av Veidirektoratets elektroniske telleapparater.

Ialt 44 av disse er plassert rundt i landets fylker, untatt Finnmark. Apparatene tikker og teller døgnet rundt og registrerer den minste forandring i trafikk tettheten på norske veger. Under kjøreforbud får man meget god oversikt over hvor mange bilister det finnes på vegene.

Et telleapparat ved Lierskogen utenfor Drammen registrerte første helgen bare vel 30 biler i timen begge veger, mens det gjennomsnittlig passerer vel 15000 kjøretøyer pr. døgn på samme sted. Hver time stempler de elektroniske telleapparatene ut antall biler som har passert. De drives av 12-volts batterier eller av elektrisitet direkte fra nettet. Apparatene koster i overkant av 10000 kroner og blir relativt billige i forhold til å ha tellemannskaper. Kjøretøyene registreres ved impulser fra punkter i en ledning som ligger nedfelt i vegbanene.

Tidligere ble resultatet av tellingene analysert gjennom et EDB system og man fikk ut f.eks. i hvilken time på dagen trafikk tettheten var høyest og hvor mange biler som passerte tellepunktet i et visst tidsrom.

Etter nyttår har man gått over til en langt mer lettvin

te analysemetode, da vi fikk en optisk avlesingsmaskin som direkte kan avlese strimmelen med opplysninger som kommer ut av maskinen.

Telleapparatene blir en gang i uken kontrollert av folk fra vegkontoret.

For å sjekke at apparatene teller et riktig antall biler, kontrolleres det i en time.

Apparatene har imidlertid den svakhet at de ikke kan skille mellom privatbiler, lastebiler, varevogner, busser, trailere og motorsykler.

Denne svakhet elimineres derfor ved det store antall manuelle tellinger man foretar hvert år.

Vegdirektoratet har nå gått til anskaffelse av 30 nye telleapparater. Disse skal delvis avløse noen av de apparater som nå er 15 år gamle og som har vært i drift siden man begynte med elektroniske tellinger her i landet.

Elektronisk trafikk telling har altså pågått i vel 15 år, og ut fra statistikken kan man lese meget interessante tall om bilismens utvikling. Meget tyder på at økingen ikke lenger er så voldsom.

Tidligere regnet man med en ti prosents økning pr. år, nå tror man økingen bare vil komme til å ligge på mellom seks og syv prosent.

REDAKTØRENE'S *egen* SPALTE

Vi har igjen gleden av å kunne presentere et nummer av bedriftsavisen for våre lesere.

Det har virkelig holdt hardt, og spørsmålet idag er om vi i fortsettelsen makter vårt gode forsett om å klare to nummer pr. år.

Vilje og interesse fra vår side skal det ikke stå på, men det må være tillatt å uttrykke vår skuffelse over lesernes manglende reaksjon.

Gledelig er det å konstatere at når vi først mottar stoff uoppfordret, er det våre pensjonister som går i bresjen.

Men ellers er det meste av det du har lest igjennom "pålagt" stoff, det vil si stofftyterne er blitt anmodet om å skrive.

"TENK BEDRIFTSAVIS" —kan stå som motto for all vår virksomhet i årene fremover.

Skjer det ting rundt på våre mange arbeidsplasser som kanskje er noe utenom det vanlige så spør deg selv: —Er dette noe for avisen—. Og er du i tvil, så la redaksjonen avgjøre det for deg.

Det samme må være tilfelle innen administrasjonen. Her kommer alle i større eller mindre grad i kontakt med mennesker og saker som kan være av interesse å viderebefordre:

TENK BEDRIFTSAVIS.

Det er så meget vi gjerne ville fylle bedriftsavisen med, men tid er en mangelvare også for oss.

Vi skulle så gjerne drive mere "oppsøkende" virksomhet, lage reportasjer fra anlegg, vedlikehold, brakkeleire o.s.v.

Men foreløpig må slikt arbeid utstå da andre- og kanskje viktigere— oppgaver alltid må gå foran.

Forståelsen for fylkesvise bedriftsavis er stor i Vegdirektoratet. Vi har allerede vært på kurs og lært det mest elementære, men meget gjenstår.

Vårt fremtidige håp er at man før eller siden kan avse en mann som har som sin primære jobb å lage en avis, så får alt annet komme i tillegg.

Mon tro om vi noen gang kommer dit?

Til så skjer er vi i allefall avhengige av medarbeidere på alle arbeidsplasser.

La dette være en siste oppfordring om å hjelpe oss med å holde hjulene i gang, slik at vi fortsatt kan samles om en avis som i store trekk skal inneholde nyheter av interesse på vårt lokale plan.

TENK BEDRIFTSAVIS



VEJENS SANG

Melodi: Mandala

Ud af Urtidsmørket kom jeg som en travet trampet Sti,
hvor i Skovens grønne Skygger Bjørn og Mammut strøg forbi.
Dine fjerne, lodne Ahner, som i vildsom Vælde svang
deres Vaaben for at bryde gennem Klodeskovens Hang.

har for allerførste Gang
til en Urtidsøxes Klang

lyttet efter og fornemmet lidt af Verdensvejens Sang:

Lyt, jeg kalder ogsaa dig
du er Lod og Del af mig.

dine Fædres Vej, din egen Vej, den endeløse Vej.

Gennem Dyb af Tider gik jeg som et banet, bygget Spor.
Jeg og Hjulet gik paa Langfærd over Sump og saltet Jord.
Det var mig som viste frem og satte andre Hjul i Sving.
Jeg var Drømmen hvori Motortidens Verden laa paa Spring.

Jeg er ét med Hjulets Ring,
dét er just en magisk Ting,

fordi selve Verdens Evighed er viklet deromkring

Jo, jeg kalder ogsaa dig,
du er Lod og Del af mig,

dine Fædres Vej, din egen Vej, den endeløse Vej.

Jeg blev Vejen over Lande. Jeg blev Verdensdeles Vej.
Jeg forbinder Jeres Skæbner, om I vil det eller ej.
Jeg er Vejen frem i Tiden – jeg skal ikke gi dig Ro,
før du sværger til min Tanke, før jeg véd du blir den tro:

bane Vej og bygge Bro,
lade Samarbejdet gro,

gøre Jorden god at færdes paa og gæstmild at bebo.

Thi jeg kalder ogsaa dig,
du er Lod og Del af mig,

dine Fædres Vej, din egen Vej, den endeløse Vej.