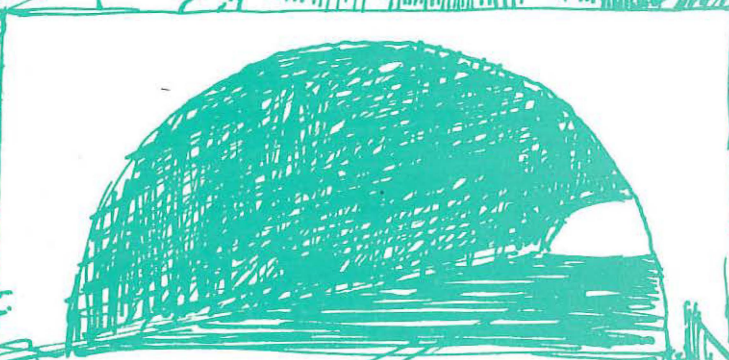


# SØRLANDS PORTEN



Nr. 2 - 1974 2. årgang.

**KONTAKTORGAN FOR STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER**

# Innhold

	side
Redaksjonelt .....	3
Nå bygger også vi motorveg .....	4
Her spør bilsakkyndige om .....	7
Hvor brukes pengene i 1975? .....	8
NODEST har bygget for 5,5 mill. ....	10
Koking og stell for 20 øre dagen .....	12
Høveførerkurs med ny vri .....	16
Personlig verneutstyr .....	19
Vi presenterer: Vegsentralen .....	20
I fokus .....	27
Om grasrot og tabbekvote .....	28
"i Helvede - tvers for Fandens Nese" ...	29
Nærmere 12 mill. i svarte dekker .....	30
Sporfylling med forvarmingsutstyr .....	31
Ny borrigg for undersøkelser .....	33
Vernearbeidet i fylket vårt .....	35
Pensjonister i 1974 .....	36
Vi gratulerer .....	37
De går av til jul .....	38
Vi har fått ny dataterminal .....	39
Tre ruvende vegmenn .....	40
Visste du at .....	43
Vår organisasjon .....	44
Vi minner om .....	45
Får vi snart et distriktslaboratorium? ...	46
Det går da fremover .....	48
Bedriftsidrett .....	53
Fartsgrensene — et sikkerhetstilbud .....	54



## 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

**S**å kan vi igjen presentere et nytt nummer av bedriftsavisen.

**Ø**verst i bunken av juleønsker ligger håpet om at mange flere må bruke avisen til å få frem sine "meninger om mangt".

**R**edaksjonen har mottatt mere stoff utenfra enn tidligere, men ennå gjenstår meget før vi er fornøyde.

**L**eseverdig stoff kan være så mangt, gamle minner, historier, opplevelser og problemer man ønsker å få svar på.

**A**visen skal foruten å bringe informasjon, også prøve å gi et variert bilde av vegvesenet i fylket — på godt og ondt.

**N**este år håper vi derfor på meget stoff fra distriktene.

**D**aglig skjer det ting andre bør få del i. Vi kan ikke være over alt, men er avhengige av gode medarbeidere fra hele fylket.

**S**end derfor inn ting dere tror kan være av interesse for andre.

**P**ressefrihet gjelder også hos oss, så vel begrunnet kritikk tar vi like gjerne i mot som ros.

**O**m innholdet av avisen denne gang er det å si at vi tror det er noe for en hver smak.

**R**edaksjonen vil ønske hver enkelt og dennes familie **GOD JUL** og **GODT NYTTÅR**.

**T**ENK BEDRIFTSAVIS på nyåret.

**E**tter hvert vil vi håpe det hjelper å mase.

**N**este nummer av bedriftsavisen vil foreligge før sommerferien.

## Nå bygger også vi **MOTORVEG**

To ST nr. 3800 Anleggsspader, belastet 20 018 6120, prosess 10: "fjerning av busker mv." ble for første – og sansynligvis siste – gang tatt i bruk ved den offisielle åpning av arbeidet på Motorveg E 18 gjennom Aust-Agder den 12. august i år.

I hendene på avtroppende fylkesmann Henrik Svensen og vegsjef Johs. B. Irgens innledet de arbeidene på den 3.1 km. lange parsellen mellom Arendal kirkegård og Åsbie i Øyestad. Et arbeid som er beregnet å ta ca. 2 år.

Fylkesmannen tok prosess 10 alvorlig, i det han gøyv løs på

nærmeste busk, ikke bare fjernet den, – men tok den med hjem som et synlig minne.

Til stede ved åpningen var også representanter for Øyestad kommune, fylkestrafikksjef Ulf Andersen, vegkontorets personell og lokalkringkastingen og pressen. Senere på dagen kunne hele landsdelen høre vegsjefens tale i Sørlandssendingen:

– Idag har vi gleden av å kunne starte arbeidet med den første parsell av motorveg gjennom Aust-Agder. Bak denne begivenhet ligger et langt og inngående arbeid, såvel med analyser og planleggingen, som



med de mange administrative tiltak. Den første orientering kunne vegsjefen gi kommunene Arendal, Moland, Øyestad, Fjære og Grimstad i brev av 11. oktober 1962.

Der ble bl.a. uttalt:

“Vegvesenet har i flere år arbeidet med å finne traseen for ny Sørlandske hovedveg, bl.a. på et parti litt øst for Arendal og frem mot Grimstadorrådet. Dette planleggingsarbeidet er nå kommet så langt at en regner med at vegen vil bli liggende på sydsiden av Longumvannet, krysse Arendal–Evje mellom Solbergvannet og Stoa, passere Bjorbekkområdet og krysse Nidelven ved Langevoll, og fra Nedenes føres frem i Temse-Vikområdet mot Fjære kirke.

Planleggingen tar sikte på en 4-sporet veg, og det er enda ikke klarlagt om det skal være motorvegstandard eller veg for blandet trafikk. Under enhver omstendighet vil vegen søkes beskyttet mot bebyggelse og unødig innkjøring med sikte på et begrenset antall vegkryss vesentlig i 2-plans løsning.

Som det vil forstås, vil en slik veg gripe sterkt inn i en rekke bestående forhold i hele distriktet, slik at en omfattende planlegging av tilstøtende områder blir nødvendig.”

— I forbindelse med Ny Norsk Vegplan er det fastlagt at vegen skal bygges som motorveg. Forbi Arendal er den planlagt som 4-felts veg med midt-deler, men av budsjettmessige grunner vil den i første omgang bli bygget bare som 2-felts veg.

Vi anser denne start av anleg-

get som en meget stor begivenhet i den kommunikasjonsmessige sektor i fylket.

Vegvesenets folk håper at vegen vil svare til de forventninger man stiller til den, og at den vil bli brukt med fornuft og at kommunens arealplanlegging i området gjennomføres slik at vegen blir til minst mulig sjene og størst mulig nytte.

Jeg vil oppfordre overing. Dukefoss til å sette anlegget i gang i sikker forvisning om at avdelingen med glød vil gå inn for å gjennomføre oppgaven på en god, hensiktsmessig og effektiv måte.



Tradisjonelt ved slike store byggverk skal det tas de første spadestikk. Overing. Dukefoss anmodet vegsjefen og fylkes-

mannen om å velge hver sin spade. Fylkesmannen valgte "den lengst til høyre", og da ble det "den nye Venstre" for vegsjefen.

Spadene ble senere avløst av en Brøyt, og så var den offisielle åpning brakt vel i havn.



Som et mere "håndgripenlig" minne fra begivenheten fikk fylkesmannen og vegsjefen hver sin mini-spade i messing. Foruten navnet var følgende inngravert:

Til minne om starten av anleggsarbeidene på Motorveg E 18 gjennom Aust-Agder august 1974.

Spadene – som vegsentralen hadde stått for utførelsen av, ble tydeligvis satt stor pris på av mottagerne.

#### LITT OM ANLEGGET

De 3.1 km er beregnet å koste ca. 23. mill. kroner, hvorav ca. 7,5 mill. kr. går til de 4 bruene.

Av masser er det 114 000 m<sup>3</sup> sprenging, 18 000 m<sup>3</sup> jordmasser, utskifting av myr ca. 22 000 m<sup>3</sup>, 13 000 m<sup>3</sup> bærelagsmasser pukk og ca 4 000 tonn asfalt.

I tillegg vil en planlagt bru ved Åsbie, lengde ca. 75 m., bli erstattet av fylling, i det en har fått et gunstig tilbud om masser fra Rykene kraftverk, i alt ca. 40 000 m<sup>3</sup>.

#### Grunnerverv:

Grunn er ordnet på strekningen Råna-Kirkegården. Det forhandles med Øyestad kommune om veggrunn i industriområdet. Noen eiendommer er kjøpt i minnelighet. Skjønn for resterende veggrunn ble holdt i september i år.

#### Fremdriftsplan:

Det forutsettes drift i egen regi, men det vil bli satt bort en del entrepriser, bl.a. de større bruene på anlegget.

Den største er bru over rv. 9 ved Solberg som blir 173 meter lang. Da kan også tilførselsveg fra Råna til byen være bygget, forutsatt at linjevalg m.v. er klart i tide.

Vegvesenet arbeider nå videre med detaljplaner for de resterende strekninger, og plan for Stølen-Råna ventes ferdig i år mens detaljplan for Sørsvann-Nedenes ventes ferdig i 1975.

Parallelt med motorvegbyggingen vil det bli foretatt en ombygging av fylkesvegen Stoa-Sørsvann-Bjorbekk som vil fungere som en midlertidig E 18 til motorvegen blir bygget videre fram til Rannekleiv vest for Bjorbekk.

# Her spør Bilsakkyndig om : Trafikkuhell

- 
1. Hvilke av nevnte trafikkuhell skal snarest mulig meldes til politiet? Sett x i ruten.
- Ved personskade
  - Ved tvil ang. skyldsspørsmål
  - Ved store matr. skader
- 
2. For hvor lang tid skal førerkortet inndras dersom innehaveren blir ilagt straff eller domfelt for å ha unnlatt å yte hjelp til noen som er kommet til skade ved trafikkuhell?
- Minst 5 år
  - For alltid
  - Minst 2 år
- 
3. Plikter man gjensidig å oppgi navn og adresse til motparten i tilfeller der man er involvert i et trafikkuhell?
- Ja
  - Nei
  - Bare dersom man selv har skylden.
- 
4. Ved et trafikkuhell med store materielle skader har de involverte spesielle plikter. Man bør prioritere oppgavene på ulykkesstedet. Nummerer de tiltak ved siden av i den rekkefølge du ville iverksette disse.
- Avmerke kjøretøyernes plass og eventuelt spor.
  - Sette ut varseltrekant.
  - Flytte de involverte kjøretøyene, slik at de ikke lenger står til hinder eller fare for trafikken.
  - Foreta oppmåling, tegne skisse etc.
- 
5. Forskningen har vist at sikkerhetsbelter som er i bruk når uhellet først er ute, absolutt er skadereduserende og livreddende i svært mange tilfeller. I hvor mange % av tilfellene vil du anslå at selene er skadereduserende og livreddende?
- Ca. 60 %
  - Ca 74 %
  - Ca 87. %
- 
6. Trafikkulykkenes årsaker kan grovt inndeles i 3 grupper, nemlig menneskelig svikt, teknisk svikt og vegens beskaffenhet. Gruppen menneskelig svikt er den største gruppen prosentvis. Hvor stor tror du denne gruppen er?
- Ca. 50 %
  - Ca. 70 %
  - Ca. 90 %
- 

SVAR på side 29.

# HVOR BRUKES PENGENE I 1975?

Av spesiell interesse kan det vel være å se hvor Aust-Agders andel av vegbudsjettet er tenkt plassert i 1975. Vi har i oversikten prøvd å ta med de viktigste riks- og fylkesvegene:

<b>E 18:</b>	Fiane – Longum	kr. 200 000,—
	Lillesand – V. Vallesverd	kr. 2.300 000,—
	Råna – Sørsvann	kr. 13.000 000,—
	Sørsvann – Rannekleiv	kr. 500 000,—
	Bie – Øygardsdalen	kr. 200 000,—
<b>Rv. 12:</b>	Byglandsfjord – Bygland	kr. 400 000,—
	Hylestad – Rotemo	kr. 260 000,—
<b>Rv. 39:</b>	Åmli – Telemark grense	kr. 2.310 000,—
<b>Rv. 403:</b>	V.A. grense – Hornnessund	kr. 260 000,—
<b>Rv. 404:</b>	Skiftenes – S. Herefoss	kr. 2.250 000,—
<b>Rv. 407:</b>	Bjorbekk – Rykene	kr. 50 000,—
<b>Rv. 409:</b>	Holtet – Skudereis	kr. 30 000,—
<b>Rv. 410:</b>	Amtm. svingen – Tvedestrand	kr. 250 000,—
	Løvøya – Neskil bro	kr. 1.400 000,—
<b>Rv. 411:</b>	Dypvåg – Eidbo	kr. 1.500 000,—
<b>Rv. 415:</b>	Ubergsmoen – Rislandsfeta	kr. 1.170 000,—
<b>Rv. 416:</b>	Vinterkjær – Risør	kr. 2.450 000,—
<b>Rv. 418:</b>	Sunde bru – Egddalen	kr. 1.380 000,—
<b>Rv. 09:</b>	N. Uvassbru – Blengsvatn	kr. 1.400 000,—
<b>Rv. 405:</b>	V.A. grense – Vegusdal	kr. 600 000,—
		<u>kr. 31.910 000,—</u>
<b>Bruer:</b>	E 18 Råna – Sørsvann	7 bruer og kulverter, den største over rv. 9 (ca. 175 l.m.)
<b>Rv. 418:</b>	Haugeto bru	
<b>Rv. 416:</b>	Kirkegården bru	

## FYLKESVEGER:

<b>Gjerstad:</b>		
	Egddalen – Telemark grense	kr. 644 000,—
	Gunnestad – Telemark grense	kr. 200 000,—
<b>Tvedestrand:</b>		
	Bergendal – Gjeving	kr. 15 000,—
	Fiane – Lillegård	kr. 585 000,—



<b>Vegårshei:</b>	
Moland – Breiungen	kr. 700 000,—
Mo – Øygardslia	kr. 400 000,—
<b>Moland:</b>	
Smalsund – Tveite	kr. 70 000,—
Neskil – Torget	kr. 400 000,—
Arendal – Bjørka	kr. 1.000 000,—
<b>Froland:</b>	
Blakstad – Bøylestad	kr. 188 000,—
Sentralskolen – Skars bru	kr. 740 000,—
<b>Øyestad:</b>	
Rise – Libru	kr. 700 000,—
Skarpnesvegen	kr. 10 000,—
Rise – Risehagen	kr. 4 000,—
Stoa – Bjorbekk	kr. 500 000,—
<b>Tromøy:</b>	
Tybakken byggefelt	kr. 697 000,—
<b>Hisøy:</b>	
His kirke – Havsøysundet	kr. 300 000,—
<b>Lillesand:</b>	
Sangereid – Brekkestø	kr. 1.250 000,—
Fossbekksvingen – Borkedalen	kr. 4 000,—
Hesthagen – Omlandsnes	kr. 355 000,—
<b>Birkenes:</b>	
Rugsland – Vest-Agder grense	kr. 1.000 000,—
Birkeland – Teinefoss	kr. 30 000,—
Oggevatn – Birkeland	kr. 2.200 000,—
<b>Evje &amp; Hornnes:</b>	
Veg til Syrtveit	kr. 50 000,—
<b>Valle:</b>	
Åmli – Berg	kr. 300 000,—
<b>Bykle:</b>	
Hovdengård – Breive	kr. 500 000,—
<b>Åmli:</b>	
Gagseidmoen – Mjåland	kr. 1.450 000,—
<b>Iveland:</b>	
Vatnestraum – Ivedal	kr. 1.250 000,—
<b>TOTAL SUM:</b>	kr. 15.542 000,—

# NODEST ASFALT/VEI

## *Har bygget for 5,5 mill.*

Og de store investeringene har ført til at Sørlandets største asfaltverk nå er i drift på Klodeborg i Øyestad kommune. Pengene er satset på utstyr og silobygg, der bare råvaresiloene er kalkulert til ca. 1,2 mill. Så tidlig som i 1972 ble den nye grovknuseren levert av Lokomo A/S. Innmatningsåpningen 100 x 120 cm. fordeler fjellmassene inn til knuseplatene som hver består av 2 stk. a 110 cm. lengder.

Kapasiteten på grovknuseren viser praktisk å innebære ca. 200 t/h. Opplasting og tilførsel besørjes av en Brøyt X-3 og Kockum 420.

Etter grovknusingen fjernes fraksjonen 0 – 18 (vegggrus) og

produktet 18 – 200 går via mellomlager videre på bånd til mellomknuser (spindelknuser) Lokomo 3210 – hvor man knuser materialet ned til graderingen 0 – 70.

Her tar man hånd om produktet 0 – 12, som erfaringsmessig viser seg p.g.a. flisighet ikke å være så velegnet til bl.a. asfaltmasser. Dimensjonene 12 – 70 føres da videre på bånd til finknuseren – Lokomo 1810. Materialet er nå nedknust til 0 – 30, og føres via et 56 meter langt transportbånd frem til sikt I over råvaresiloen, hvor fraksjoner større enn 24 mm tas ut. Siktene, som har effektive flater på 10 m<sup>2</sup>, vil få en meget brukbar





kapasitet.

I alt er det på toppen av råvaresiloene montert 3 stk. sikt, som med tilhørende transportbånd gir mulighet for uttak av fraksjonene 0-4, 4-8, 8-12, 12-16 og 16-24. Man kan også dele fraksjonen 0-4 i 0-2 og 2-4. Silobygget innebærer en lagerkapasitet på ca. 3000 m<sup>3</sup> totalt, fordelt på 10 stk. adskilte lommer.

I løpet av året vil siloene bygges inne, slik at værforholdene vil få liten innvirkning på renhet og produktivitet.

Siloene er utstyrt med retur-bånd for de groveste fraksjonene, med tilbakeføring til finknuser.

Uttapping av siloer basert på etskiftkjøring skulle anlegget, som i løpet av 1974 skal være i full drift, tilsis en årsproduksjon på 400.000 tonn.

Driften av selve knuseanlegget er basert på bemanning med 2 mann. Selv betegner firmaet anlegget som middels stort, men med en produksjon på opptil 120 tonn asfalt i timen, kan man jo begynne å lure på hvordan et virkelig stort asfaltverk ser ut.

Det er inngått et samarbeide med Klodeborg Pukkverk som ligger bare ca. 800 meter lenger øst. Disse sørger for leveranse av steinen, og det er forbindelsesveg mellom de to bedriftene.

Driften kom i gang 20. juni i år, og man må si at asfaltverket ligger meget sentralt til, sett i forhold til det vegnettet de skal dekke med sine produkter.

Verket blir nå betjent av 4 mann, mens ca. 20 er ute i felten. Vegvesenet er så absolutt den største kunden med omkring 70 prosent av forbruket.

# Koking og stell for 20 øre dagen

Av Mads Krogh

Den 16. august i år fylte Tomine Larsen 83 år. De fleste vil kanskje huske henne bedre som Tomine Børresen, kokke på veganlegget Herefoss-Hynnekleiv i årene 1927-1932.



Senere fortsatte hun å koke, da for arbeiderne på Sørlandsbanen, før hun i 1940 flyttet til

sitt hyggelige hjem på Bjørnsteinsmyra mellom Rykene og Løddesøl. Her var det vi møtte henne, ene og alene for å oppfriske gamle minner. Minner fra en tid som snart bare er historie, og som ikke bør gå fullstendig i glemmeboken.

Lange arbeidsdager og tungt slit har etter hvert satt sitt preg på Tomine, men åndsfrisk er hun som en konfirmant. Og fylt av en indre glede og takknemlighet for alt hun har fått oppleve, og med et glimt i øyet når hun forteller om det som en gang var.

Tomine ble født på Herefoss i 1891 og hadde daglønnet arbeid som tjenestejente rundt på gårdene i sine unge dager.

Et vendepunkt i hennes liv — sier hun selv — ble det da arbeidet på nyanlegget Herefoss-Hynnekleiv startet opp i 1927. Der utløpet av Ljosåna renner ut i Gauslåfjorden reiste vegvesenet sin anleggsbrakke, og som kokke ble ansatt Tomine Børresen, den gang 36 år gammel.

— Hvordan innrettet vegarbeiderne seg i kokkelag den gangen, Tomine.

— Jeg stelt for opp til 14-15 mann som både spiste og sov i brakka. Maten kjøpte de inn selv, jeg bare tilberedte den. Og for stell og koking hadde jeg 20 øre pr. mann pr. dag. Det samme

fikk jeg for hvert plagg jeg vasket, og i tillegg hadde jeg gratis kost.

– **Levde de godt**

– Å, de fikk mye god mat, stek, kjøttkaker og kjøttsuppe. Dessert spiste de bare hver søndag, de hadde ikke råd til mer.

– **Lønna var kanskje ikke så meget å skryte av.**

– De visste nok selv at de hadde et godt og sikkert arbeid, og de tjente bedre enn andre den gang, og de vokste på det. Hva de tjente husker jeg ikke så godt, men 4-5 kroner dagen, tenker jeg. Begge brødrene mine, Torjus og Ingvald, jobbet på Fidjevegen, og tar jeg ikke mye feil kunne de komme hjem etter 14 dagers arbeid med 14-15 kroner hver. Da var alle utgifter betalt.

– **Vi har hørt at du var så duganes til å hogge ved.**

– Å ja, man lærte seg til litt av hvert den gang. Det kunne gå med opp til 12-15 lakter ved til de store ovnene hvert år.

– **Du hjalp frieren din med å kappe props også.**

– Har du hørt det og? Jo, Kristen gikk på frierfötter den gang. Han var postbud og gikk ruten Herefoss, Uldal, Lauvrak ned til Gauslå og videre til Herefoss 2 ganger i uka, en strekning på ca. 3 mil. Når jeg ikke hadde folk, hjalp jeg han med å kappe props hele dagen. Vi flåta om natten, for flåta skulle ligge ved stemmen om morgenen. Da fikk vi 12 kroner for hver flåt.

– **Så vidt vi skjønner var det mest bygdefolk på anlegget, kan du huske noen spesielle.**

– Det er vanskelig etter så lang

tid å huske alle, men la oss se: Ola Haugen, Andreas Moldal, Anders Aslaksen, Anton Lia, Peder Eikenes, Kristoffer Holm, Tjøstolf Bråten, Ola Hommelsgård, Halvor Helland, Terje Retterholt, Mads Brobakken, Tjøstel og Torgeir Bomvoll og Tellef Rislå, men han sykla hjem om kvelden.

– **Og syningene**

Overingeniør Horgen bodde hos meg av og til, og Sundby. I 1929 kom Otterbech. Han og oppsynsmann Ingebret Paulsen overnattet her også. De hadde egen stue, de to, og jeg måtte stille maten for de inne i stua, ikke sammen med de øvrige, selv om det var samme maten.

Paulsen var forresten litt av en skøyer. En kveld satt han og pratet til folkene at han måtte si noen av dem opp nå. Først og fremst måtte de gå som ikke hadde nok unger, 4 tror jeg det var.

– Da blir vel jeg sagt opp som bare har 3, da, sa en. Men mandagen etter kom han gledesstrålende til Paulsen og sa at nå kunne han ikke si han opp, for nå var kona på veg med den fjerde. Og så Paulsen som bare hadde skjemtet.

Jeg var litt redd for Otterbech til å begynne med, men det viste seg snart at han var like grei som de andre. Han kom på motorsykkel, og den ble satt i vedskjulet når han overnattet.

– **Det kunne vel ofte bli lange arbeidsdager for deg.**

– Ja, det var opp før 6 for morgenstellet. Det siste måltidet – kaffemat var ved 7-tiden om kvelden, og så var det å vaske



opp for 14-15 stykker etterpå. Men jeg var godt fornøyd, og det var en gild tid.

– **Så ble brakka flyttet**

– Ja, etter som vegen skred fram, ble den flyttet til Myklands grunn på Hynnekleiv i 1928. Da vegen mellom Herefoss og Hynnekleiv ble ferdig høsten 1932 fikk jeg tilbud om å kjøpe den. Da jobbet jeg på Bjelland ved Herefoss, men reiste opp og kjøpte brakka for 2500 kroner som jeg betalte kontant av penger jeg hadde lagt til side. Jeg spurte Otterbech om veden som lå i skjulet, og han sa at den kunne jeg få med på kjøpet. Det var nesten 3 lakter ved, det.

– **2500 kroner var mange penger også.**

– Ja, jeg kunne vel tjene opp til 70 kroner hver 14. dag, men da jeg hadde kosten, ble det jo lagt litt til side.

– **Hva skjedde da anlegget var ferdig.**

– Mange ar arbeiderne flyttet over på Fidje-Engeslandsvegen, og de hadde brakke på Stemplona. Peder Eikenes var brakkesjef, og

som kokke fikk de Margit, senere gift med Peder.

Arbeidene på Sørlandsbanen var i gang, og jeg tok inn "rallare" som jobbet på strekningen forbi Hynnekleiv. Kristen Veding ble vegvokter på den ferdige vegen mellom Hynnekleiv og Herefoss, og også han bodde hos meg da. Senere solgte jeg brakka for det samme som jeg selv hadde gitt. I mellomtiden hadde jeg tjent den inn, så jeg tapte ikke noe, ser du.

Tomine ble gift med sin Kristen i 1935. Det hører med i bildet av Tomine at da hun og Kristen i 1940 fikk tilbud på gården ved Bjørnsteinsmyra, betalte de den kontant med 15 000 kroner. Kristen fikk arbeid ved Rygene mens Tomine tok seg av gårdens 4-5 kuer og noen griser.

Før vi tok farvel, viste hun oss inn i bestestua hvor et lite maleri pryder opp på den ene kortveggen.

– Her ser du mitt fødested i Herefoss, sier hun stille, – malt en gang av en 12-årig slektning,



og det eneste som er igjen etter stedet hvor jeg vokste opp.

I døren får vi et fast håndtrykk og en påminnelse om å hilse alle "hennes gutter" som måtte være i live ennå.

Hvilket herved er gjort.



### TOM FOR BENSIN

På et hotell i en av våre daler er det ansatt en "altmuligmann". En dag fikk han i oppdrag å luften en av de kvinnelige gjester's hund, men da hunden, som var en tisper, og hadde sin "løpetid" bad hun mannen passe den for andre hunder. For sikkerhets skyld hadde hun smurt bensin på tispens bakdel, men han måtte da være forsiktig. – Vel, hunden ble tatt med ut i hotellets bage og der slapp mannen hunden løs. Med det samme kom det settende en fuglehund, og så var det gjort.

Mannen kunne ingenting gjøre, og han gikk inn på hotellet igjen, der traff han gjesten som spurte hvor hunden var. »Jo, serru», sa mannen, »ho måtte ha kjørt bensintomt, for sist e såg ho var det ein fuglehund som dreiv å skyvde ho bortover plena her».

### REN SAMVITTIGHET

Jensen stod en dag å fiska i ei av Trøndelags beste fiske-elver. Plutselig fekk han se lensmannen komme gående. Jensen fikk det travelt med å sveive inn sitt redskap, og la deretter på sprang. Lensmannen ante uråd, og sprang etter Jensen. Etter en stund ble Jensen innhentet, og det kom til følgende utkjørte og stakkåndet ordveksling:

»Nå jensen, har du fiskekort?»

»Ja, det har æ.»

»Ja, men hvorfor springer du da unna meg?»

»E' det it'j låv å spring når main har feskarkort?», sa Jensen.

# KURS KONFERANSER



## Høveførerkurs med ny vri



I tiden 24. — 27.9 hadde vegvesenet et kurs for høveføriere på Åmli, nærmere bestemt anlegget ved Simonstad.

Etter den nye ordning skal fylkene selv ta seg av opplæring og trening av maskinførerne.

Ansvaret for dette skal påhvile maskinavdelingen, og som instruktør innen fylket har en valgt Obert Bjærum, til daglig å finne som formann på vegstasjonen på Evje. Obert er en av disse gutta som med bind for øynene plukker sund og setter sammen bilen din, eller en hjullaster, eller hva

det nå måtte være, og, det "verste" av alt: Tingene fungerer etterpå.

Foranledningen for dette kurset var at anleggsavdelingen mente førerne burde få trening i å rette opp veg med hensyn til det riktige tverrfall på rettstrekninger og i kurver. For de uinnvidde (og der er det sikkert mange) kan det kort sies at vannet skal renne av vegen og kurvene være dosert slik at du ikke så lett havner i terrenget med bilen din.

Maskinavdelingen tok derfor kontakt med ingeniør Flemmen i





Vegdirektoratet som kom nedover en tur for å drøfte og være behjelpelig med opplegget.

Det ble til at en kjørte 2 like kurs a 2 dager med 6 høvelførere i hvert.

En kan i grunnen kalle dette et prøvekurs for at både fylket og Vegdirektoratet skal få erfaring i slike ting. Det er nemlig meningen at Vegdirektoratet skal utarbeide en såkalt kurspakke til fylkene som disse så skal benytte seg av.

Fra Vegdirektoratets side var det ønske om å bruke noe tid på de lover og regler som en høvelkjører kan støte på i sitt arbejde, og vedkommende foreleser burde helst være lokalkjent. Valget falt da naturlig på vår kontorsjef Salvesen, som klarte denne oppgaven ganske smertefritt. I løpet av en times tid fikk han greit lagt ut om organisa-

sjon, veglov, forvaltningslov, bygningslov og vegtrafikklov. Han er jo ikke jurist for ingen ting.

Fra anleggets side kom så Tor Lid som skulle forklare dette med fall og kurveradier på vegen.

Dette må han øyensynlig ha klart svært bra, da til og med maskinavdeligens representanter forsto hva det dreidde seg om.

Rosinen i pølsen var dog da Nordkvelle fikk slippe til. Han er leverandør av Scanmatic nivellerinstrument, og dette måtte først forklares teoretisk før gutta fikk prøve seg. Prinsippet var i grunnen enkelt. Regulering ved hjelp av et vater. Komplisert elektronikk hoppet han elegant bukk over, takk og pris.

Etter at alle hadde fått i seg litt mat, gikk en over til praktisk kjøring med 2 høvler, 1 med og 1 uten instrument. →

Ettermiddagen og neste dag ble da brukt til trening, og det ble kjørt både etter stikk på gammelt vis, og med instrument.

Alt nytt tar jo sin tid, men etter de første litt famlende forsøk gikk det bedre etterhvert.

Særlig A. Kløvfjell hadde et godt tak på dette, men han hadde vel også hatt høve til å "tjuvtrene" på forhånd?

Kjørernes konklusjon var i grunnen grei: Når man tar grov arbeidet med manuell styring av høvelbladet "etter viser", og tar siste finpussen på automatikk, er dette et utmerket hjelpemiddel som forenkler førerens oppgave vesentlig.

Ellers var der litt tekniske problemer grunnet en dårlig

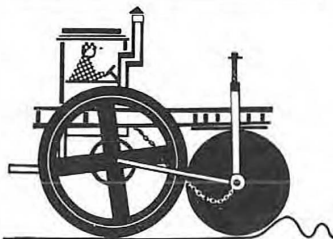
hydraulikkslange, men alt ordnet seg etter hvert til det beste.

For øvrig kan nevnes at dette foregikk i starten på elgjakta, men ingen ble skutt på, og kunne dra hver til sitt i god behold.

Når man da tar med i vurderingen at dette var første gangen, var kurset så avgjort nyttig og vellykket.

Vel blåst.

A. Andreassen





# PERSONLIG VERNEUTSTYR

1. Arbeidere som arbeider på eller ved veg skal bruke orange arbeidstøy.  
Maskinførere og lagerarbeidere kan unvike fra bestemmelsen.  
I mørket skal brukes vernevest.
2. Det er påbudt å bruke hjelm ved arbeid i alle hjelmområder. Hjelmområder er f.eks. arbeidsområder under dagen (tunnel), arbeid i sand- og grustak, større grøftearbeid og alt sprengningsarbeid.  
Hjelm bør imidlertid også brukes alle andre steder hvor det kan være fare for hodeskader.
3. Det skal brukes vernefottøy ved alle arbeidssteder som kan medføre fare for fotskader.
4. Øreklokker bør brukes hvor støynivået overstiger 85 Db., f.eks. ved alt fjellboringsarbeid, ved bruk av maskiner som ikke er tilstrekkelig dempet, ved enkelte arbeid på verksted m.v.
5. Det skal brukes vernebriller ved alt arbeid som kan medføre skade på synet f.eks. ved hogging av stein, steinknusing, sliping, sveising m.v.

**Maskiner og utstyr** skal behandles i henhold til instruksjer og regler for bruk av utstyret.

**Sprengstoff** skal lagres, transporteres og brukes i henhold til gjeldende bestemmelser.

På spesielt farlige arbeidsplasser skal de instruksjer som omhandler dette følges, jfr. arbeid i sand- og grustak, rensk av fjell, skjæringer, arbeid på stillas m.v.

**Førstehjelp- og brannvern-  
styr** vil etterhvert bli å finne i enhver brakke, og i de fleste maskiner og biler. De ansatte må selv sørge for at utstyret er tilstrekkelig og i orden, og eventuelle mangler skal rettes av arbeidsleder.

**Renhold** i brakker og spisebuer må utføres i henhold til gjeldende overenskomst.

Det må utføres slik orden på arbeidsplassen at utstyr og redskaper ikke kan medføre fare for de ansatte ved arbeidsstedet. Det påhviler den daglige arbeidsleder å legge forholdene til rette slik at dette kan oppnås.

# Vi presenterer: VEGSENTRALEN

I den rivende utvikling som vegbyggingen har gjennomgått de senere år, var det tidlig klart at den umoderne, trange vegsentralen i Parkvegen ikke ville fylle tidens krav.

Derfor var det mange som pustet lettet ut da tomtearbeidene til ny sentral på Skarp-

det et lykkelig valg. Ingenting "gikk hus forbi", og da vegsentralen kunne presentere seg i ferdig stand visste ledelsen at alt der fungerte som planlagt.

Det areal sentralen har til disposisjon er på ca. 26 mål.



nes ble påbegynt sommeren 1967.

Kort etter ble grunnarbeidene for selve sentralen startet, og allerede et år etter ble innvielsen foretatt.

Tidligere verkstedformann, nå maskinoppsynsmann Rolf E. Larsen hadde det daglige tilsyn med entreprenørarbeidene i byggeperioden, og når sant skal sies var

Første byggetrinn inneholder et hovedbygg med kontorer, verksted, lager mv. på nærmere 1300 m<sup>2</sup> i grunnflate, et kaldlager på ca. 1000 m<sup>2</sup> samt servicehall på mellom 280-300 m<sup>2</sup>.

I tillegg sorterer vegstasjonene i Åmli, Akland og Evje under sentralen, sammen med Valle vegstasjon som er beregnet ferdig



i år. Vegsentralens daglige leder er avd. ingeniør H. Cappelen Aas som har opps.m.ass. Arnstein Andreassen direkte underlagt seg.

Utleieseksjonen ledes av maskinoppsynsmann Rolf E. Larsen som har hjelp av opps.m.ass. Gunnar Liestøl og kontorassistent Gerd Sørensen.

Avd. ing. Tore Kjell Fløystad leder verkstedseksjonen med verksmester, oppsynsmann Olaf M. Olsen som "nestkommanderende". Til hjelp i denne sek-

sjonen har vi opps.m.ass. Per Espeseth og de to formennene Helle Iuell og Arthur E. Halvorsen.

Ansvarlig formann for lageret er Harald Lauvland og kontorist Vidar S. Jacobsen samt kontorass. Inger Turid Homdal.

Inklusive personell på vegstasjonene er det pr. idag 42 ansatte.

I tillegg sorterer samtlige maskinførere under vegsentralen når disse kjører sentralens maskiner.

Vegsentralen har maskinpark for ca. 25 mill. kroner og en omsetning på ca. 10 mill. kroner.

Før nyordningen omfattet maskinparken ca. 250 enheter, idag ca. 1000 forskjellige maskiner. For å holde denne ajour, foretas det hvert år nyinnkjøp for ca. 2 mill. kroner.

Avdelingsleder H. Cappelen Aas kom til vegsentralen i 1964 etter 10 år i Vegdirektoratet, hvor av 5 år ved innkjøpskontoret og 5 i bilavdelingen.

Samtidig med at han startet



Hovedbygget sett fra vest.

opp, ble maskinavdelingen opprettet, etter tidligere å ha vært en seksjon under Vedlikeholdet.

I forbindelse med presentasjonen av Skarpnes vegsentral var det naturlig å høre med den daglige leder om hans synspunkter og ønskemål:

— Det er vel først og fremst viktig å si at vi økonomisk fortsatt er en underbruk av vedlikeholdet. Enkelt fortalt virker systemet slik at hvis et år går med underskudd, blir dette dekket av vedlikeholdsavdelingen. Viser det seg så at vi et annet år har overskudd, går dette tilbake til vedlikeholdsavdelingen.

La oss også ta et annet eksempel: Hvis anlegget et år skulle finne på å bestille "varer" for 1 mill. kroner, må vedlikeholdet dekke vårt underskudd. Når vi neste budsjettår selger varen, og under forutsetning av et positivt år ellers, får avdelingen pengene tilbake.

La meg her skyte inn at vi mener det er et utmerket samar-

beid med samtlige avdelinger, og det er vi takknemlige for. På denne måten får vi nemlig en god utnyttelse av maskinparken. Det kjøpes heller ikke inn en eneste maskin uten konferanse med Dukefoss og Sørbotten.

Dermed kan man vel si at vi er 3 stykker om å dele ansvaret for maskinparken i fremtiden.

— Enkelte skjønner ikke forskjellen på vegsentralen og maskinavdelingen?

— Under vegsentralen sorterer de som daglig er tilknyttet stedet, de øvrige er på maskinavdelingen.

— Har overføringen av maskiner til maskinavdelingen ført til større problemer for dere?

— Det er klart at avdelingen nå er inne i en vanskelig utbyggingsperiode på grunn av den store tilgangen på maskiner. Overgangen fra ca. 250 til ca. 1000 maskiner er en omveltning vi ikke kan fordøye over natten.

Videre har overgangen til EDB bydd på visse problemer, i det



Kontorfløyen i hovedbygget.



### **Kaldlageret med sine ca. 1000m<sup>2</sup>.**

det er blitt så mange endringer undervegs. Men resultatene idag gir interessente og verdifulle opplysninger.

– Spesielle nyttårsønsker?

– En egen maskinstall står høyt på ønskelisten. Larsen er jo nærmest "kastet ut" av kaldlageret på grunn av for liten lagerkapasitet.

Videre vil vi gjerne ha utvidet eller fått nytt kaldlager, spesielt med tanke på innkjøp av maskiner, reservedeler osv. for anlegg- og vedlikeholdsavdelingen nå som vi overtar maskinene. Er jeg først i gang med å ønske, ser vi frem til en ny bygning for laboratoriet, med rom for hybler, grunnseksjon, lager for geotekniske undersøkelser osv. "Negerlandsbyen" vi har på eendommen idag, er ingen pryd for øyet, det tror jeg alle er enige med meg i.

– Synes du vegsentralen er en GOD arbeidsplass?

– Det er vel de ansatte mere berettiget til å svare på. Men personlig synes jeg vi arbeider i et trivelig miljø, og vi passer på å følge opp med kurser av mange slag. Særlig ved overtagelse av nye maskiner arrangeres det kurs der leverandørene holder instruktører. Ellers er vi påpasselige med å sende de ansatte på kurser i vegdirektoratets regi, og som kan være av betydning både for de ansatte selv og for etaten som helhet.

Vi arrangerer mange maskindemonstrasjoner, også da i samarbeid med anlegg og vedlikehold. I ledige stunder prøver vi å pynte opp på området med grøntanlegg osv.

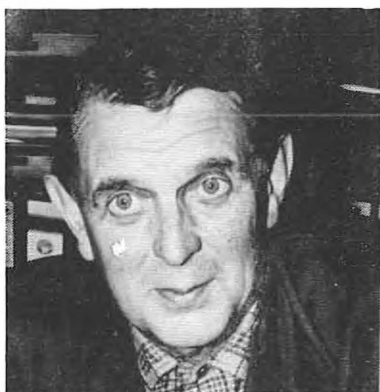
Når det gjelder trivsel utenom arbeidstiden står lokalene til disposisjon i den utstrekning vi finner det rimelig. Skyttergruppen har jo sine øvelser her, de senere årene har vi jo også arrangert juletreffesten i egne lokaler, og i forbindelse med →



T.K. Fløystad



Rolf E. Larsen



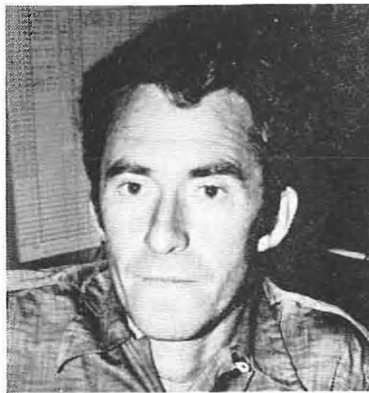
Olaf Olsen



Harald Lauvland



A.E. Halvorsen



Helle Iuell





Per Espeseth



A. Andreassen



G. Sørensen



I.T. Homdal



V. Solberg Jacobsen



Gunnar Liestøl





Servicehallen på ca. 300 m<sup>2</sup>.

trening e.l. har vi jo dusjrom til disposisjon.

— Er vegsentralen overadministrert?

— For utenfor stående kan det kanskje se ut som det er litt for mange som arbeider med blyanten i forhold til verktøyet, men det må til. EDB-opplegget krever et nøyaktig — og frem for alt — riktig forhåndsarbeide. Med de mange konti og prosesser vi opererer med må det nødvendigvis bli en stor administrasjon, men — som sagt — det må til.

Og vi kan underskrive på at arbeiderne trives på vegsentralen. Slutter arbeiderne, er det helst på grunn av oppnådd pensjonsalder eller overgang til annen virksom-

het innen vegetaten. Bare rent untagelsesvis finner vi arbeidere som slutter for å gå over i industrivirksomhet eller annen næring, og det tyder på trivsel.

Vi kan også skyte til at fagforeningen og administrasjonen kjører godt sammen der tvister oppstår, selv om det naturlig nok kan bli gnisninger i blant. Men det skyldes vel oftest at de to parter har ulikt syn på en sak, tolker ordene forskjellig og ser alt fra hver sin side av bordet.

Men — også her blir man som regel enige, — på et eller annet vis.

Kro—

---

## BLUFERDIGHET

*En gammel dame av den generasjonen som fremdeles stiller seg bluferdig til visse daglige hendelser, vender seg bort hver gang den lille bunden hennes trer av på naturens vegne. Forleden ble hun raskt brakt tilbake til nåtiden da en forbipasserende gutt utbrøt: »Nå kan De trekke i snora, frue».*



“Godtgjørelse til vegarbeidere for reiseutgifter mellom bosted og arbeidsplass skal regnes som lønn. Den skal tas til inntekt med sitt bruttobeløp ved ligningen av den enkelte arbeider.

Dette gjelder uansett om det blir utbetalt godtgjørelse etter takster for offentlige kommunikasjonsmidler eller godtgjørelse etter kilometersats for bruk av egen bil (bilgodtgjørelse), eller andre befordringsmidler.

Dette gjelder også for tillegg som gis for passasjer når det benyttes egen bil.

Det skal bemerkes at selv om Vegvesenet har utbetalt bilgodtgjørelse til dekning av utgiftene til reise mellom bosted og arbeidsplassen, vil dette ikke være avgjørende for om vedkommende vegarbeider ved ligningen har krav på fradrag for utgifter til bruk av egen bil til slik reise.

Dette må avgjøres av ligningsmyndighetene i hvert enkelt tilfelle.”

Ovenstående er hentet fra Vegdirektoratets Melding nr. 285/71 av 12. august hvor det refereres til Skattedirektørens brev av 27. juli 1971.

Rundt på våre mange arbeidsplasser er det reagert til dels meget skarpt på denne bestemmelsen. I praksis vil det si at vegarbeidere som bruker egen bil til og fra bosted/arbeidsplass etter gjeldende satser, ikke nødvendigvis kan føre dette til fradrag på selvangivelsen.

Spesielt “hårreisende” virker bestemmelsen for de arbeidere som har lang arbeidsveg, og hvor kollektivt transportmiddel ikke korresponderer med arbeidstiden. Et annet sted i meldingen heter det imidlertid:

— Godtgjørelsen skal i sin helhet regnes som pensjonsgivende inntekt. Den skal tas med i grunnlaget for beregning av arbeidsgiveravgift og i grunnlag for beregning av forskuddstrekk.

I et valgt tilfelle kan vi tenke oss følgende: To vegarbeidere med samme ansiennitet og lønn vil under ellers like forhold få likt pensjonsgrunnlag.

Men den ene har gjennom mange år fått godtgjørelse for reise til og fra bosted/arbeidsplass og vil derfor oppnå høyere pensjon.



# Om grasrot og tabbektvot

Fra Samferdsel nr. 7/1974 tillater vi oss å gjengi (noe forkortet) disse betraktninger fra redaktøren:

“Vi har vært inne på det tidligere, i forbindelse med nedlegging av lokale stasjoner på NSB-nettet, og det bli stadig mer aktuelt: Selv den minste minoritet i vårt land får en usedvanlig pressedekning og dermed gjennomslagskraft hvis det er snakk om endringer i et allerede etablert transport- eller samferdselsmønster. Dette gjelder alt fra lokale feider om veistumper til vurdering av sidebaner og hovedflyplassproblemer. Resultat: enhver ny tanke blir møtt av en storm (det finnes alltid noen som er uenige) og av politisk/taktiske grunner blir forslaget trukket tilbake. Og tabbektvoten fylles.....

Det er uten tvil et generelt problem at enkeltpersoner og minoriteter i vårt samfunn idag har en gjennomslagskraft man tidligere bare kunne drømme om, men fordi samferdselsproblemene ofte går på tvers av alle politiske skillelinjer får vi flere aktuelle eksempler fra denne sektor. Det er selvfølgelig positivt og en sunn utvikling at også den “lille mann” kan la sin røst høre. Det finnes nok av eksempler på

at overordnede planleggere og beslutningstagere har gjennomført tiltak som kunne vært bedre og eller realisert på en annen måte hvis “grasrota” var blitt tatt med på råd på et tidligere tidspunkt. Men derfra til dagens situasjon?

Det kan jo tenkes at en ide eller et forslag er bra og verd å diskutere selv om en enkelt journalist har klart å lage en 7-spaltet overskrift i sin avis (journalisten skal jo også leve, og han lever best på gode “oppslag”).

Kort sagt: alle nye tanker er ikke tabber. Det bare virker slik fordi vi ofte lar oss terrorisere av enkeltgruppers særinteresser.

Mange i Aust-Agder vegvesen vil nok synes at disse ord fra redaktøren av Samferdsel passer slående på saker og ting som i den senere tid har passert vår hjemlige arena. Vegvesenets planer for vegutbedring i Lillesand, Grimstad, Fevik og Arendal har fått mange og store oppslag i pressen. Aksjonskomiteer har vært i sving. Å dømme etter omtalen i pressen må vegvesenets tabbektvot for lengst være fylt til randen.

Vi skal ikke bare være lei for den oppmerksomhet og motbør

## ” i Helvede - tvers for Fandens Nase ”

Omkring 1930 behandlet vi ved Aust-Agder Vegkontor planene for utbedring av nuværende riksveg 39 mellom Birkeland og Herefoss.

På profilene var angitt ”Vann-tro” til venstre og — litt ovenfor— ”Helvede” til høyre.

Overingeniør Horgen var sterkt opptatt av det siste, og formulerte et avsnitt i brevet til vegdirektøren omtrent slik:

”På strekningen ligger ”Helvede”. Det er et meget stygt sted som det dessverre er vanskelig å få utbedret tilfredsstillende.” Dette ble dessverre ikke tatt med i ekspedisjonen.

Oppsynsmann Johan Johansen, Birkenes, fortalte nylig at vegformann Helmer Østerhus for

noen år siden skulle oppgi hvor han hadde arbeidet. Det gjorde han greit, og tilføyde: ”Og så var jeg 2 måneder i Helvede, og det var den verste plassen.”

Vegvokter Tellef Rislå forteller at det var fløterne som hadde satt det stygge navnet på stedet. Der stakk en fjellodde ut i strømmen, og denne ble kalt ”Fandens Nase”.

En gang tok en mann livet av seg her, og Rislå forteller at Ola Djupedal gikk til enken og fortalte den triste begivenheten. Det ble da spørsmål om stedet, og han svarte: — ”Det var i Helvede” tvers for ”Fandens Nase”. Så vel var navnene innarbeidet at han ikke fant noe rart i dette.

J.B.I.

planene har vakt. Det er noe positivt ved dette at den menige mann i den grad interesserer seg for samferdselsspørsmål.

Vår beklagelse gjelder derimot den måten stoffet ofte blir presentert på i pressen. Vegvesenets planer blir revet ut fra sin sammenheng. Ingen motforestillinger kommer fram. Vi har følelsen av at det ikke er to lag på banen. Det skytes bare mot ett mål, vegvesenet.

Som syndebukk har vegvesenet mangen gang vært kjærkommen til store oppslag. Det nøkterne, det avbalanserte ved saken gir ikke samme snerten

i oppslaget. Så får det heller være så som så med sakens rette sammenheng. Trist å tenke på for dem som ønsker saklig informasjon.

O. Salvesen

Svar på Trafikkuhell:



1. Ved personskade
2. For alltid
3. Ja
4. 1. Sette ut varselskilt  
2. Avmerke kjøretøyenes plass  
3. Flytte kjøretøyene  
4. Foreta oppmåling m.v.
5. Ca. 87%
6. Ca. 90%

## Nærmere 12 mill. i svart dekke i år

I løpet av asfaltsesongen 1974 er det lagt svart dekke i Aust-Agder for noe nær 12 millioner kr., fordelt med ca. 8 mill. kr. på Nodest Industrier a/s og ca. 4 mill. kr. på A/S Fjeldhammer Brug.

Fra vedlikeholdsavdelingen har vi mottatt følgende fordeling av "godene":

Fordeling av lagt asfalt	Lengde km	Antall m <sup>2</sup>	Forbruk antall tonn	Sum kr.
<b>Rv. Kap. 1372-15</b>				
Nytt slitedekke	37,6	307 249	27 065	4 821 693,35
<b>Rv. anlegg Kap. 1370,30</b>				
Slitedekke	3,0	18 910	1 961	329 265,80
<b>Rv. anlegg Kap. 1370,30</b>				
Asfalt på grusunderlag	36,2	230 659	19 882	3 488 346,97
<b>Fylkesveger</b>				
Slitedekker	4,8	26 280	1 742	301 747,55
<b>Fylkesveger</b>				
Asfalt på grusunderlag	42,5	214 602	18 713	2 676 790,68
<b>SUM TOTALT</b>	<b>124,1</b>	<b>797 700</b>	<b>69 364</b>	<b>11 617 847,35</b>
<b>SUM TOTALT 1973</b>	<b>87,2</b>	<b>564 941</b>	<b>54 728</b>	<b>7 710 031,44</b>
<b>DIFFERANSE</b>	<b>36,9</b>	<b>232 759</b>	<b>14 636</b>	<b>3 907 815,91</b>



Parti av rv. 12 ved Tjuvneset i Bygland, anlegg som har fått fast dekke.

# Asfaltering (sporfylling) med forvarmingsutstyr.

Av oppsynsmann Bjarne Solberg.

Mange vil sikkert ha merket en "ny giv" i asfaltleggingen her i Aust-Agder i år.

I august startet vi nemlig med asfaltering (sporfylling) med forvarmingsutstyr.

Samme utstyr har også vært i bruk til sporfylling med Topeka.



Heateren montert bak utleggeren,

Utstyret som blir brukt er helt nytt av typen ETRYRE, innkjøpt av Nodest/Asfaltvei, montert på en vanlig beltegående utlegger av typen SA 40 Barber Green.

Heateren har 5 stk. brennere med forbruk max. 80 liter propan pr. brennertime, totalt for hele heateren ca. 400 liter/time.

Det måtte foretas et par forandringer på monteringen etter at vi startet opp. Det viste seg nemlig at heateren var montert for nærmere inn til fremdrifts-



De 5 brennerne med et forbruk på 400 l/t.

maskinen, slik at denne faktisk tok fyr med den følge at styremekanismen brandt opp.

Heateren ble så framontert og montert ca. 1/2 meter lenger bakover, samtidig ble det montert 2 stk. aspest-skjørt mellom heater og fremdriftsmaskinen.

Utstyret var klart til oppstartning igjen den 6. august, og vi startet med legging på parsellen rv. 9 Myrene – Stoa.

I anledningen hadde vi fått besøk av avd. ing. Wold fra Veglaboratoriet og ing. Waag fra Vegdirektoratet. Ing. Wold har fulgt de forsøk som er gjort tidligere i Akershus fylke, så vi var glad for at han kunne være tilstede fra begynnelsen.

Etter første dags legging tror jeg det var enighet om at resultatet var fint.



Heateren sett litt lenger fra

Heateren ble til å begynne med kjørt med et trykk på  $2 \text{ kp/cm}^3$ , dette viste seg å være noe lite og ble derfor satt opp i ca.  $3 \text{ kp/cm}^3$  noe som viste seg å være mye bedre.

Massen på det oppvarmede dekket var da på ca.  $100^\circ$ , mot ca.  $60-70^\circ$  før. Fremdriften var hele tiden ca.  $2 \text{ m/min}$ .

Etter hva vi kunne se av resultatet, er det meget viktig at utleggermaskinen ikke blir for langt etter heateren. Denne avstand bør ikke være større enn at det er god plass til lastebilen som skal tippe i utliggeren.

Parsellen vi startet opp leggingen på var – på kontoret –



2 propangassbeholdere montert foran på utleggeren, hver rommer ca. 1500 liter propan.

planlagt med ca.  $40 \text{ kg/m}^2$  til oppretting, og ca.  $85 \text{ kg/m}^2$  AB 16 T til toppdekke, til en samlet pris på kr. 16,35 pr.  $\text{m}^2$  ekskl. M.V.A.

Etter 2 dagers legging med forvarming og fylling av spor er det brukt ca.  $4,4 \text{ kg/m}^2$  til en samlet pris inkl. oppvarming og forbehold om fremdrift på kr. 7,95 pr.  $\text{m}^2$ .

For parsellen Myrene – Stoa har vi satt opp et kostnads-overslag for legging på vanlig måte, kontra legging med forvarmer:

#### Legging på vanlig måte:

Kleping	17000 pr. $\text{m}^2$	a kr. 0,45	kr. 7650,00
Oppretting AGB 8	700 t	a kr. 123,30	kr. 86310,00
Toppdekke AB 16 T	1450 t	a kr. 129,30	kr. 187485,00
Avstr. AFP	700 t	a kr. 100,00	kr. 1000,00
Transp.	700 t	a kr. 9,71	kr. 6799,00
Transp.	1450 t	a kr. 16,67	kr. 24171,00

kr. 322413,00

kr. 48362,00

kr. 370775,00

M.V.A. 15 %

Totalt for parsellen

Pris pr.  $\text{m}^2$ : kr. 21,81



# Ny borrygg for undersøkelser



En prosjektgruppe som består av representanter for Norges Geotekniske Institutt, Telemark Vegvesen og Veglaboratoriet, har utviklet en borrygg som først og fremst tar sikte på sondering, prøvetaking i eksisterende veg.

Borryggen er bygd på en beltegående skogstraktor. Det er hydraulisk drift som ved borchodet gir 5 tonn maksimal nedtrykningskraft, 10 tonn opptrekkingskraft og dreiemoment lik 100 kp/m. Traktoren har en 28 HK, 2-sylindret, luftavkjølt "Deutz" dieselmotor, som driver et forsterket DAF/VOLVO trinnløst gear.

Styringen foregår ved å forandre hastigheten på beltene relativt til hverandre. Farten av traktoren fremover og bakover justeres etter behov ved å bevege styrespakene. Den er utstyrt med



## Legging med forvarmer:

Tillegg forvarming	11200 m <sup>2</sup>	a kr. 1,60	kr. 17920,00
Toppdekke AB 16 T	551,84 t	a kr. 129,30	kr. 66180,00
Tillegg, liten fremdrift		a kr. 2,00	kr. 1023,00
Avstr. AFP	11200 m <sup>2</sup>	a kr. 0,59	kr. 6608,00
			<u>kr. 100263,00</u>
M.V.A. 15 %			<u>kr. 15040,00</u>
Totalt for parsellen			<u>kr. 115303,00</u>

Pris pr. m<sup>2</sup>: kr. 10,29    Prisforskjell pr. m<sup>2</sup> kr. 11,52

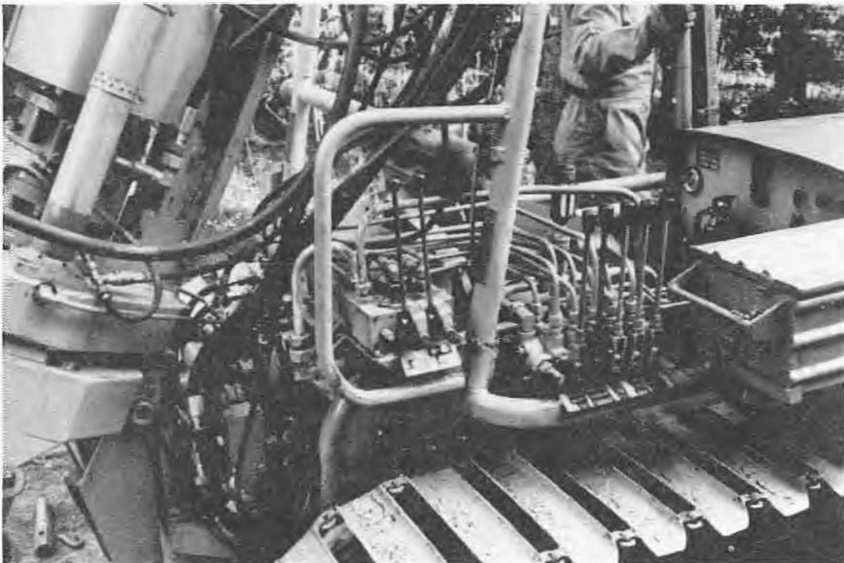
hydraulisk bergningsvinsj som kan trekke 1600 kp.

Borrigen er konstruert slik at den kan innstilles i alle retninger innenfor et visst område, og tårnet kan foldes hydraulisk på midten for å lette transport. Under boring benyttes traktoren som mothold. Dette kan gjøres ved hjelp av hydraulikken som trekker traktoren på en spesialkonstruert pendelfot, som automatisk innstiller seg etter bakken. Kraften overføres til borstangen gjennom en hydraulisk chuck som griper seg fast med 17000 kp. slik at borstangen kan føres opp/ned, med og uten rotasjon. Chucken brukes også ved av-og påskruing. Oljen suges fra en oljetank montert foran til en aksial stempelpumpe med servostyrt mengdekontroll-sleide. Pumpen kan innstilles etter effektbehovet, motstand eller

ønsket hastighet.

De fleste av vegstatens borledere var samlet i Skien forrige måned for å få riggen demonstrert. Den har bare vært i bruk siden august måned, så erfaringene er forholdsvis ferske.

7 forskjellige spaker montert på 2 ventilblokker "dirigerer" chuck, innstilling, rotasjon, matning m.m.



# VERNEARBEIDET I FYLKET VÅRT



Alt nytt må modnes, så også med vernearbeidet og verneutstyret.

For noen år siden ble ikke vernetiltakene mottatt med noen særlig begeistring, og verneutvalget så det da som sin oppgave ikke å pådytte vegarbeiderne utstyret, men å reklamere for det, be dem prøve det og uttale seg om det. Dersom mer utstyr var ønskelig kunne de henvende seg til vegmester/oppsynsmann som så ba om det fra Vegsentralen. Ordningen gikk greit selv om ikke alt utstyret var like praktisk og bra.

Idag er det hyggelig å besøke arbeidsplassene, vegarbeiderne bruker, stort sett, det ulike verneutstyr eller de har det i nærheten til nødvendig bruk, de kjenner utstyret og de vet å verdsette det.

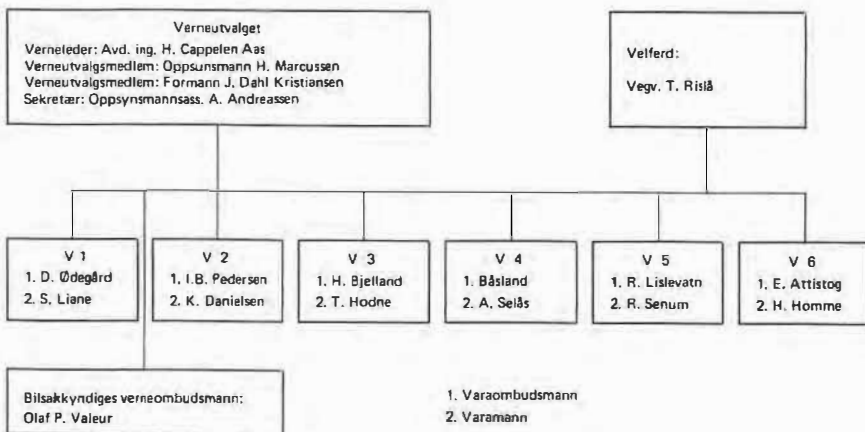
Vårt verneutvalg har gjort det til regel å arrangere verneutvalgsmøter en gang hvert kvartal, og inviterer da gjerne to verneombudsmenn til å være sammen med oss på møtene. Dette synes vi er til nytte og hygge for begge parter.

Forrige møte var torsdag 3. okt. d.å., og neste møte er bemannet til onsdag 8. jan. 75, hvor verneombudsmennene O. Valeur (bilsakk.) og D. Ødegård (distrikt 1) vil bli invitert.

Som verneleder vil jeg i denne min første verneartikkel i bedriftsavisen vår benytte anledningen til å takke vegarbeidere, ledelse, verneombudsmenn og verneutvalg for verdifullt og hyggelig samarbeid i vårt stadig fornyende arbeide, og viser nedfor til "organisasjonen" vår.

## ORGANISASJONSPLAN FOR "VERN OG VELFERD" I AUST-AGDER VEGVESEN

15/5-73 - 15/5-75



# Pensjonister i 1974:

Det er et ubestridelig faktum at nedenfølgende liste inneholder navn på de som går av med pensjon i 1974. Ikke alle har fullført sin lange arbeidsdag uten varige men, men vi ønsker samtlige mange, gode pensjonistår fremover:

Navn:	Slutter:
Aasen, Ansgar, Selåsvatn	05.04.74
Bråten, Jakob, Risør	31.08.74
Fena, Jens, Søndeled	14.10.74
Frøysnes, Knut, Hornnes	18.03.74
Frøysnes, Targei T. Ose	31.08.74
Grosås, Einar, Birketveit	28.02.74
Gryting, Per O. Sundebu	15.11.74
Hansen, Jakob, Dypvåg	31.10.74
Hushovd, Anders, Arendal	01.07.74
Høl, Sigfredsen, E. Tvedestrand	01.06.74
Håversen, Håkon, Fiane	11.12.74
Håvorsen, Sigurd O. Søndeled	01.10.74
Jørgensen, Ragnvald G. Øyestad	30.09.74
Langeid, Gunstein B. Langeid	31.08.74
Larsen, Lars, Risør	15.09.74
Larsen, Samuel, Søndeled	31.12.74
Lidtveit, Olav O. Hornnes	19.07.74
Løining, Gustav Birkeland	02.09.74
Olsen, Anders, Froland	14.03.74
Omland, Svend Aas, Hæstadsvingen	25.07.74
Rundholt, Eivind, Sundebu	15.09.74
Skaia, Torleif, Evje	09.07.74
Stiansen, Normann, Fiane	27.07.74
Torbjørnsdal, Kristen, Akland	31.07.74
Trydal, Åsmund E., Bykle	26.12.74
Tveite, Nils, Moland	31.01.75

I tillegg kommer flere som deltok på pensjonisttreffene i Evje i mai i år, og som har fått "hederlig omtale" i forrige nummer av bedriftsavisen.

# VI GRATULERER MED

## 70 ÅR:

23.04 Einar Olsen  
08.05 Halfdan Rørkil  
12.07 Ommund Vimme

## 60 ÅR:

06.04 Albert Nordbø  
02.06 John Sandnes  
07.06 Olga Sørensen  
09.06. Arne Metveit  
29.06 Søren K. Uleberg

## 50 ÅR:

14.01 Ingvald Sagedal  
08.03 Torleif Løvdal  
13.04 Kåre Vassenden  
28.04 Eivind Attestog  
30.07 Gudmund Urdal

## DE GÅR AV TIL JUL:



Oppsynsmann Torgeir T. Bomvoll, Austre Moland, går av for aldersgrensen i 1974 etter ca. 46 år i vegvesenets tjeneste.

Allerede i 1928 begynte han sitt virke i etaten, og hadde frem til 1939 arbeid som forskallings-snekker.

Så tidlig som i 1936 gjorde han seg ferdig med Stavanger elementærtekniske skole, og oppsynsmann i fast stilling ble han fra 1. mars 1941.

Mange er de som opp gjennom årene har lært oppsynsmann Bomvoll å kjenne, og få har vi møtt på vår veg som har hatt invendinger mot den måten han har gjennomført de mange arbeidsoppgaver han i årenes løp er blitt pålagt. Som forskallings-snekker innarbeidet han en nøyaktighet som har fulgt han i hans videre arbeid, og det skal bli vanskelig å fylle hans plass når han ved juletider trekker seg tilbake for å nyte sitt otium. Han har de seneste år ledet oppmerking

på vegbanen, samtidig som han var ansvarlig for ajourføring av fylkesvegregisteret, samt kilometering og oppsetting av kilometerpeler langs riksvegene.

Vi ønsker oppsynsmann Bomvoll og frue mange, gode pensjonistår fremover.



Oppsynsmann Hans A. Berge blir utrolig nok også pensjonert i disse dager. Foruten en rekke mere eller mindre "viktige" anlegg å drive opp gjennom årene, er det vel først og fremst Evjevegen man kan identifisere med Berge. Mang en arbeidsdag har han nedlagt her etter at han i 1952 ble fast ansatt som oppsynsmann. Før dette – fra 1945 – har han vært formann og sjåfør ved redskapsentralen, og har skaffet seg en omfattende praksis opp igjennom årene. Hans aldri sviktende gode humør har vært hans varemerke. Vi ønsker også deg og din kone mange gode år sammen.

# Vi har fått egen

## DATATERMINAL

I begynnelsen av november hadde vi vårt første møte med en såkalt dataterminal.

Terminalen er innstallert på vegkontorets planavdeling og er utlånt fra Vegdirektoratet. Etter at vi nå har fått terminal her ved kontoret, står det bare 4-5 fylker igjen før samtlige vegkontorer er dekket med slikt utstyr.

Konstituert leder av kontoret for teknisk EDB Vegdirektoratet, overing. Lind, som sammen med ing. Sundet fulgte med terminalen for å hjelpe til med "innkjøringen", opplyser at Vegdirektoratet anser det som en stor fordel at vegkontorene nå selv kan operere sin egen dataterminal, mot tidligere da alle opplysninger måtte oversendes Vegdirektoratet for videre behandling i en datasentral. Med andre ord: forenkling - rasjonalisering.



Avd. ing. H. Pedersen prøvekjører terminalen.

Terminalen vil kunne nyttes av alle de tekniske avdelinger ved vegkontoret, og vil bety en stor lettelse i arbeidet med f.eks. prosjektering, bruplanlegging, landmåling, linjeføring, masseberegning m.v.

Via telefonlinje oppretter operatøren forbindelse mellom terminalen og datasentralen. f.eks. i Oslo. Der har Vegdirektoratet på forhånd lagt inn programmene for de aktuelle oppgavene. Operatøren "mater" så opplysningene inn på terminalen ved hjelp av et tastatur (som på en skrivemaskin) og via telefonlinjen overføres disse opplysningene til datasentralen som bearbejder dem. Resultatene kommer nesten umiddelbart ut på "skriveren" i terminalen.

Overing. Lind uttrykte ønske om at terminalen måtte gli greit inn i vegkontorets arbeidsrutiner, og at flest mulig av det tekniske personellet vil lære å nyttiggjøre seg den. - Først da er hensikten oppnådd.



# Tre ruvende vegmenn som havnet i Aust-Agder.

Av ing. Gunnar Bakken

Med denne overskrift innledet vegsjef J.B. Irgens sin beretning om oppsynsmann Ole Aasen, og avsluttet med et håp om at noen vil fortsette å skrive om de to andre.

En annen av de ruvende menn, oppsynsmann Jørgen Storlie, hadde vesentlig sitt virke i de østlige bygdene i Aust-Agder. Offisielt sluttet han i 1921, det året jeg ble født, men i mine guttedager var oppsynsmann Storlies navn ofte på folkemunne fordi mange av de veganlegg han hadde ledet enda hadde nyvinningens interesse.

Vegårshei med sin grisgrente bebyggelse har alltid hatt stort behov for vegbygging, og i Storlies tid hadde bygda en gullalder i så måte,

Min morfar, Tjøger Rønholt, var vegformann og arbeidet for Storlie i mange år.

Under anlegget av bygdevegen Olimstad - Takseras losjerte han i min mors barndomshjem på Rønholt. Hun omtalte han som en mann det stod respekt av.

Jørgen Storlie ble født på gården Storlie i Dovre den 22. desember 1848. I sine første voksne år drev Storlie med anleggsarbeid i privat regi.

Han kom til Aust-Agder Vegvesen i 1874, hvor han senere ble ansatt som oppsynsmann.

Denne stillingen sluttet han offisielt i 1921, men fortsatte som ekstraoppsynsmann til 1923. I hans hjem står en sølvbolle hvor det under stetten er inngravert: — Oppsynsmann Jørgen Storlie 1874 — 1921. Aust-Agder Vegvesen.

I tidligere tider var det sjelden at kommunen ansatte teknisk personell. Kyndige bygdefolk ble gjerne brukt til forefallende arbeid av denne art, og utover bygdene var vegvesenets oppsynsmenn gode og ty til.

En må regne med at dette har tallet med da Jørgen Storlie ble hedret med Kongens fortjenestemedalje for utmerket forhold i offentlig tjeneste.

Jørgen Storlie bosatte seg i Dypvåg, hvor han først kjøpte et mindre hus, Nyvik i Krokvåg. Senere kjøpte han gården Tjombakken samme steds. Det var etter stedlige forhold en bra gård med ca. 20 mål dyrket mark og 700 mål skog. Den fødte hest og 2 kyr. Gården drev han ved siden av arbeidet i vegvesenet. Tjenestemenn lå den gang vanligvis ute på anleggene hele uka og var hjemme bare i helgene. Storlie måtte derfor basere gårdsdriften på leiet hjelp og



lønnsomheten ble ikke stor. Det var av interesse han holdt på. Skogen likte han aller best, men han sparte den og hogg heller lite.

Jørgen Storlie ble gift med Elise Nilsen fra Krogvåg. De hadde 6 barn. Sønnen Olav Storlie er nå bosatt på gården. De store bygningene og vakre hageanlegg er usedvanlig godt vedlikeholdt i sin opprinnelige stand. Det varsærlig i kommunene Flosta, Dypvåg, Holt, Sønedeled, Gjerstad og Vegårshei oppsynsmann Storlie hadde sin virksomhet.

Det er omstendelig å finne fram i vegvesenets arkiv fra før århundreskiftet. Jeg har derfor nøyet meg med å gå gjennom avleveringsprotokollen for perioden 1903-23. I 1923 foregikk et generasjonsskifte, i det oppsynsmann Jon Myhres navn siden går igjen i protokollen fra vegavleveringene i dette distrikt.

Det er et anselig antall vegan-

legg som ble bygget og avlevert i denne tiden, og hvor Storlies navn er nevnt. Av hovedanlegg: rv. 410 og rv. 411, rv. 416 Akland-Myra, rv. 414 Ubergsmoen-Høl, Sørlandske hovedveg over Østerholtheia m.v. Av bygdeveganlegg er det en mengde.

Jeg har tidligere nevnt at Vegårshei hadde en gullalder i vegbygging denne tiden. Over 40 % av fylkesveg lengden i bygda er avlevert i denne 20-årsperioden. Av hovedanlegget Akland-Myra ble parsellen Fossen-Ljøstad avlevert den 8.11.02

I sommer oppsøkte jeg Knut Bråten og Olav Kroken, som begge hadde opplevet dette anlegget som smågutter og husket derfor godt oppsynsmann Storlie fra den tid.

— En av basene på anlegget var Ola Mykland fra Gjerstad. Han og Jon Kjenndalen murte hver sitt landkar på Flåtbrusund bru.



Brønnetroen ved Ljøstad kostet 12 kroner.

Denne brua som er under trafikk den dag i dag, i opprinnelig konstruksjon, har som overbygning stålbjelker og tredekke. Det første tredekke ble lagt av "Gunnar Sjømand", min farfar som tidligere hadde seilt til sjøs som skipstømmermann. Smed på anlegget var Jens Songlia, som hadde smia her ved brua.

Når de senere murte karene på Såge bru, fikk Olav Krokene jobben med å frakte redskapen den 1.5 km lange vegen dit. Han fortalte at Storlie var fornøyd med arbeidet. Det var helst for fint. Han tenkte vel på overlaget. Ved Ljøstad står et klenodie fra anleggstiden på denne parsellen. En av de siste brønnetroer for hestene som ennå er igjen langs våre veger.

Av bilde ser vi at den er av rette slaget, forarbeidet av en stein.

Da oppsynsmann Storlie spur-

te Ola Mykland hva han skulle ha for en slik, forlangte denne 12 kroner. Det sies at han gjorde jobben på en dag. Vanlig daglønn var ca. 3 kroner.

Vegens form og kvalitet har gjennom tidene stadig vært i utvikling, påvirket av trafikkan-tenes bruksmåte, men også i noen grad av vegbyggerens personlige mening om hvordan de skulle utformes.

I den tid Storlie var oppsynsmann var behovet slake veger med minimum av stigninger. De hensiktsmessige vegene ble derfor også pene veger som slynget seg og fulgte terrenget.

Noen mente Storlie overdrev dette, men selvstendig som han var hadde han sin bestemte mening. Han brukte å uttrykke det slik:

— Se hvor vakkert den snor seg. —



»Se hvor vakkert den snor seg, vegen til Vierli».

# Viste du at

— ved utgangen av 1973 var det registrert i alt 1 468 517 motorkjøretøyer i Norge. Dette omfatter både biler, tilhengere, registrerte traktorer, motorsykler og mopeder. I løpet av 1973 økte antall motorkjøretøyer med 86 121 eller 6,2 prosent. I 1972 var økningen 6,5 prosent og 1971 9,2 prosent.

— den gjennomsnittlige utsalgspris på de nye personbilene som ble registrert i 1973 er beregnet til 35 200 kr. I 1962 ble den beregnet til 18 600 kr. og i 1968 til 22 400 kr.

— gjennomsnittsalderen på personbilene er 6,8 år, som er en stigning fra 1968 på 0,6 år. Lavest er den fremdeles i Finnmark med 5,8 år og høyest i Vestfold med 7,7 år. Gjennomsnittsalderen for godsbiler i egen-transport er 7,0 år for bensindrevne og 6,6 år for dieseldrevne. For leiebiler er de tilsvarende tall 10,1 år og 6,7 år.

— personbilene økte i løpet av 1973 med 59 200 eller 6,9 prosent fra 854 237 til

913 437. Antall godsbiler gikk ned med 364, mens det i 1972 var en økning på 5,4 prosent og 7,1 prosent i 1971. Mopedene gikk ned med 0,7 prosent og motorsykkelparken med 4,4 prosent. I 1972 økte personbilene med 47 681 eller 5,9 prosent og i 1971 med 59 319 eller 7,9 prosent.

— Ved utgangen av 1973 var det gjennomsnittlig 4,3 innbyggere pr. personbil, 41 pr. varebil, 61 pr. lastebil, 3,7 pr. bil og 2,7 pr. motorkjøretøy, inkl. tilhengere.

Størst er biltettheten i Vestfold med 3,1 innbyggere pr. bil og i Oslo, Akershus og Buskerud med 3,2. Når alle motorkjøretøyer tas med, er det fortsatt Hedmark som har størst tetthet med 2,0 innbyggere pr. motorkjøretøy, inkl. tilhengere.

— det i 1973 ble importert motorkjøretøyer for 1 446 mill. kr., derav personbiler for 996 mill. kr. Importen av motorkjøretøyer utgjorde 4,2 prosent av den totale import på 36 000 mill. kr.

Bilenes bensinforbruk i 1973 er beregnet til 1 310 mill. liter hvorav personbilene antas å ha brukt 74 prosent. Vi importerte bilbensin for ca. 215 mill. kr. og dekk og slanger for ca. 128 mill. kr. Reservedelsimporten utgjorde 265 mill. kr.

— de totale avgifter på biltrafikken er for 1973 beregnet til 4 165 mill. kr. Av dette var 3 136 særavgifter. De største beløpene utgjorde bensinavgiften med 1 136 mill. kr. og importavgiften med 934 mill. kr. For 1974 er særavgiftene budsjettert til 3 565 mill. kr. og de totale avgifter til 4 718 mill. kr.

— bensinen koster dobbelt så

--- forts. s. 45



# Vår organisa- sjon



Som meddelt tidligere i be-  
driftsavisen var det Arbeids-  
mandsforbundets opplegg å få til  
en sammenslutning mellom Aust-  
og Vest-Agder Arbeidsmanns-  
forening. Dette skjedde i et  
representantskapsmøte på Evje  
den 17. august i år, hvor det ble  
fattet de endelige formelle ved-  
tak.

Tidligere var medlemmene delt  
i 3 avdelinger, avd. 15 som  
omfattet hele Aust-Agder, avd. 7  
som omfattet hele Vest-Agder og  
avd. 320 i Kristiansand som  
organiserte rengjøringsassisten-  
tene.

Som et resultat av dette  
viktige møte er det allerede  
opprettet et avdelingskontor i  
Kristiansand, hvor forretnings-  
fører Øystein Hagen er døgndaglig  
leder. Videre er det ansatt  
kontorhjelpe på deltid, slik at  
kontoret kan gi regelmessig ser-  
vice til medlemmene selv om  
forretningsføreren er ute i opp-  
drag.

Dessuten er det opprettet  
kontordager i Arendal og Kvines-  
dal. I Arendal er det kontordag  
den første lørdag i hver måned i  
Fagforeningens Hus på Tyhol-  
men. Forretningsføreren vil på  
denne måte få mere tid til å ta  
seg av medlemmene innenfor de



private organisasjonsområder.

Valgene, som gjelder perioden  
frem til ordinært årsmøte skal  
holdes i april, fikk følgende  
utfall:

Formann: Ivar B. Pedersen  
A-A-V

Varaformann: Karl Kolstad

Sekretær: Ole Dugan

Styremedlemmer:

Olaf Haugmoen A-A-V

Sigvald Stålesen

Håkon Josvanger

Tobias Netland

Tellef Rislå A-A-V

Thorbjørn Eikeland

H. Omshammer

Laila Jensen

Kolstad og Rislå er også hovedtil-  
litsmenn i vegvesenet for peri-



## VI MINNER OM

— at det er viktig å bruke refleks i vintermørket

— at stoffet til bedriftsavisen bør være redaksjonen i hende senest ved utgangen av mai.

— at de som arbeider på og ved veg må bruke orange arbeidstøy, som er langt lettere å oppdage for bilførerene enn mørke klær.

— at i særskilte kryss og andre steder der vi vet at sikttilhøvet og sikkerheten blir særlig dårlig når brøytekanter kommer, må en snarest råd prøve å fjerne masse eller gjøre andre tiltak som kan forbedre sikten til vinteren.

— bruken av bilbeltet, for det armene ikke kan ta imot når farten er over 10 km/t, og for det bilbeltet kan ta imot opp til 80 — 90 km/t.

— at når man har mere å se tilbake på enn frem til, da er pensjonsalderen begynt å nærme seg.

••

oden frem til årsmøtet, henholdsvis i Vest- og Aust-Agder.

I en samtale med "SØRLANDSPORTEN" sier den nylvalgte formannen at lønnsoppgjøret så avgjort har vært den viktigste saken i høst. Det er oppnådd enighet om et anbefalt forslag, som — hvis det blir flertall for det blant arbeiderne — vil resultere i at disse blir

--- forts. fra s. 43

mye i dag som for ti år siden. I 1964 kostet bensinen kr. 1,08 pr. liter. Fra begynnelsen av 1973 har bensinprisen steget med 60 åre pr. liter eller 39 prosent. Av dagens pris på kr. 2,15 pr. liter utgjør avgiften kr. 1,26.

— Statens utgifter til veiformål i 1973 var 2 061 mill. kr. og er for 1974 budsjettert til 2 279 mill. kr. Av utgiftene i fjor gikk 1 071 mill. kr. til anlegg, 572 mill. kr. til vedlikehold.

— i fjor ble der registrert 100 645 nye og 2 364 brukimporterte biler. Dette er 3 823 flere enn i 1972, men 1076 færre enn i 1971.

— i Oslo og Akershus har gjennomsnittlig hvert motorkjøretøy ca. 15 m gate og vei til disposisjon, mens motorkjøretøyene i Finnmark har 134 m og i Sogn og Fjordane 133 m hver.

I forhold til arealet har Vestfold 953 m vei pr. km<sup>2</sup>, mens Finnmark bare har 66 m.

statstjenestemenn på regulativlønn om kort tid.

Svarfristen var satt til 28. nov. og staten skulle ha svar innen 20. nov. så denne saken er allerede avgjort når denne avisen går i trykken.

Blir Overenskomsten vedtatt, innebærer dette også at hovedtillitsmennene lønnes av vegvesenet.

## Får vi snart et distriktslaboratorium?



I 1972 ble det igangsatt en prøveordning med etablering av veglaboratorier i Oppland og Telemark fylker.

Dette ble gjort for å vinne erfaringer om hvordan slike laboratorier eventuelt bør organiseres og hvordan de skal arbeide.



I mars i år forelå sluttrapporter om prøvedriften, og spørsmålet om utbygging av veglaboratorievirksomheten i Statens Vegvesen har senere vært drøftet på et fagsjefmøte i Vegdirektoratet. Her i Aust-Agder har vegsjefen arbeidet en del med omorganisering og eventuell utbygging av veglaboratorievirksomheten, dette i nært samarbeid med Veglaboratoriet.

På Skarpnes er det nå bygget opp en god start til et sentralt laboratorium. Det er utstyrt for å kunne analysere de prøver som trenges: stein- og grusmaterialer, asfalt og kaldasfalt.

Det er foreløpig ikke bygd opp noen systematisk kvalitetskontroll på anleggene. Av personell som helt eller delvis steller med laboratoriearbeid har vi idag:

- 3 oppsynsmenn
- 1 oppsynsmannsassistert
- 2 laboratorieassistenter
- 3 boremannskaper.



Som en konklusjon er man kommet frem til at det bør settes fart i reisingen av et laboratoriebygg, kanskje i et fellesbygg for

plan-anleggs- og vedlikeholdsavdelingen på vegsentrals tomte på Skarpnnes.

I denne forbindelse reiste en del av "de impliserte" til veglaboratoriet i Telemark i høst. Erfaringene fra turen vil være gode å ha når man — før eller siden — får klarsignal for bygget på Skarpnnes.

Bildet 1 viser laboratoriebygget sett fra inngangspartiet. Bak bygget ligger vegsentralsen.

På bildet 2 finner vi den lange gangen med dører inn til kontorene, spisesal, knuserom, toiletter o.s.v. Nederst i gangen fører den store døren inn til selve laboratorieeksjonen.

Bildet 3 gir et innblikk i et av kontorene og på bilde 4 er de mange skulelystne aust-egder inne i byggets "stor-stue", laboratoriet.



# *Det gå da fremover*

av vegsjef J.B. Irgens

For en tid siden kom jeg i min bokhylle over noen gamle håndbøker.

Blandt disse en fra Fjeldhammer Brug utgitt i 1928. (1928 var det året da jeg begynte som ekstra ingeniør i Statens vegvesen.

Der var noen bilder som jeg tenkte det kunne være moro å få inn i "Sørlandsporten". Men så viste det seg at utgiveren hadde bestemt at "Ettertrykk av bilder og beskrivelser forbydes".

Jeg henvendte meg så til min venn direktør Trygg Saxegaard i firmaet. Han var enig i at "ettertrykk" ikke kunne skade firmaet nu og gå samtykke til at dette kunne gjøres i Sørlandsporten!

Det er asfaltemulsjonen "Koldmeks" håndboka behandler.

Emulsjoner gikk dengang sin seiersgang over Europa og firmaet hadde i 1927 begynt produksjon av emulsjon i Norge.

Dette vidunderstoffet var nettopp noe for dem som "ønsket en fast ren og støvfri bane som ikke trenger stadig utbedring".

Firmaet leverte ikke bare emulsjoner, men også godt og hensiktsmessig utstyr for arbeidets utførelse (se fig. 1 - 6).

Emballasjen er trefat, og av særlig betydning de fikse spredeanordninger på kannen og den kraftige tøndetransportør.



Fig. 1. Koldmexfatene rummer ca. 180 kg. Leveres i en type.





Fig. 2. Standard stålborste (28X5,5 cm.) for veibanens rensning, føres på lager.



Fig. 3. Galvanisert kanne til utlegning av Koldmex. (Norsk fabrikat). Tuten har en plate, som sprer emulsjonen.



Fig. 5. Gummiskraper med stang.

*Transportvogne til Koldmex (norsk fabrikat).*

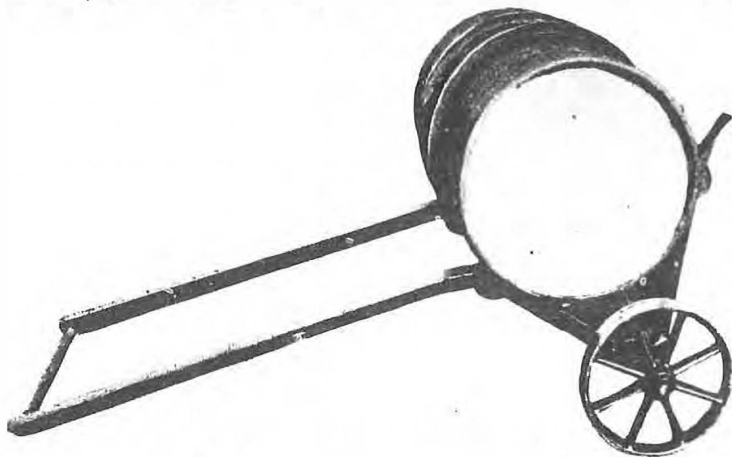


Fig. 4. Lettere type tøndertransportør. type B.



Fig. 6. Kraftigere type tøndertransportør, type A.  
med bakke for spredning.

Når asfaltarbeidet ble utført den gang møtte det frem store skarer av "veiautoriteter". På enkelte av bildene synes det å være så mange at arbeiderne ble sterkt hindret i virksomheten.



Første utlegning av Koldmex med kanne (Makadamvei).



Første utlegning av Koldmex med vogner på hovedveien Stavanger-Sandnæs i overvær av diverse veiautoriteter fra Vestlandet.



Mange år senere under Nordisk Vegteknisk Forbunds årsmøte i Danmark, 1946, ble avsunget en modifisering av den kjente "Jens Vejmand"



Naar Sneen er smeltet og Vaaren ta'r fat,  
saa skrider Jens Vejmand til Handling;  
en Spærring med Lægter og Lygter bli'r sat,  
med Vejen der sker en Forvandling.  
Han kommer med Colas og med Icobit,  
med Sprafalt og Stahlas han driver det viøt;  
han bruger med Glæde Bilisternes Skat  
til en overfladisk Behandling.

I dag kan vi smile litt av de primitive forhold for 50 år tilbake. Men det skal være et godt og varmt smil over pionértiden. Uten den var vi ikke kommet frem til dagens gode og effektive utstyr.

Kanskje vil våre arvetagere om 50 år smile av vår tids primitive utstyr?

---

### BISPEVISITAS

*En biskop som var på visitarreise pleide ved kirkekaffen å underholde med å fortelle pussige opplevelser fra sitt virke. I enav menighetene var det ved kirkekaffen også journalister tilstede. Biskopen bad dem om ikke å referere historiene for han skulle bruke dem i neste menighet.*

*I lokalavisene stod det neste dag følgende:*

*»Ved kirkekaffen underholdt biskopen med historier som ikke kan refereres.»*

# BEDRIFTS...

## ..... IDRETT

De som har orket å følge med i bedriftsidretten innen etaten, vil vite at fotballaget vårt var bare et mål fra å bli seriemester i år.

I siste kamp måtte vi slå våre motstandere med 1-0, men i stedet tapte vi 0-2 og dermed havnet vi på 4. plass i stedet.

Også i cupen gikk det greit helt frem til semifinalen. Delvis på grunn av skader stilte vi med et noe redusert lag, og måtte tåle 0-1 tap. Vår motpart-EB-vant senere finalen med det samme resultat.

I orientering, friidrett og skogsløp har vi vært representert med større eller mindre hell.

Selv arrangerte vi et o-løp i høst som bare samlet 13 deltagere, ikke særlig inspirerende for de som hadde lagt ned forarbeidet og sto for avviklingen.

Miniatyrskyting har tatt seg opp igjen etter en heller laber fjorårssesong.

Flere torsdager på rad har vi i høst arrangert kurs i bl.a. forberedende skyteøvelser for alle skytestillinger. Interessen har vært upåklagelig, i det hele 18 deltagere har møtt frem hver gang.

Her har skytterutvalget nok funnet frem til den riktige måte å få opp interessen på.

Håndballaget er i full sving med innendørssesongen, og har i skrivende stund registrert sin

første seier. Oppslutningen er bra, og vi har tro på at det skal bli en god sesong.

Vi hadde også planer om å delta i en turnering på Gol med Buskerud Vegvesen som arrangører. Men — nok en gang måtte vi melde avbud da flere av spillerne ikke kunne reise.

Dette er en årvisst turnering, og vi håper selvsagt at vi før eller siden skal bli mannsterke nok til å ta turen.

Vintersesongen står for døren, og våre langrennsløpere skal igjen måle krefter med kretsens øvrige utøvere.

Vanligvis stiller vi sterkt i sporet, og håper på en fin innsats også i år.

På Skarpnes vil det bli trening med miniatyrgevær utover vinteren, så interesserte får kontakte skytterutvalget for nærmere orientering.

Fjorårets besinkrise gjorde avviklingen av juletreffesten umulig, men vi tør våge å påstå at vi skal komme sterkt igjen i år. Som kjent blir disse nå arrangert på Skarpnes Vegsentral, og vi mener det skal bli en tradisjon å avvikle dette familiearrangementet hver år.

Styret vil benytte anledningen til å ønske medlemmene god jul og godt nyttår, med takk for fin innsats i 1974, og lykke til i kommende år.

## FARTSGRENSENE – et sikkerhetstilbud

### Fartsgrensene sikrer veigrepet



Veigrepet er alfa og omega for all kjøring. Fysikerne kan fortelle at *veigrepet minker når farten øker*. Det betyr at sjansen til å miste styringen, eller å kjøre av veien, *øker* når farten blir stor.

### Hensynet til de myke trafikantene



Alle veier som ikke er merket som motorvei, kan brukes av alle trafikantkategorier.

Fotgjengere og syklister har *krav på hensyn* fra biler og motorsykler. Hensyn er, blant mye annet, å holde fartsgrensene.

### Fartsgrensene sikrer synsfeltet



Det området av synsfeltet der en ser helt skarpt blir merkbart smalere ved økende hastighet. Leger og optikere vet dette. Dessverre er det nokså ukjent for mange trafikanter.

### Nedsatt fart gir færre ulykker



Det finnes flere undersøkelser som viser at *lavere fart gir færre trafikulykker*. En av de nyeste er fra Sverige og forteller at ulykkene gikk ned både i antall og omfang på strekninger som fikk 70 km/t for noen år siden.

# Har du forslag...



**Statens Vegvesen**

Hovedutvalget for samarbeidsutvalgene  
i Statens Vegvesen.

**VI ÖNSKER**  
**ALLE ANSATTE**  
**MED FAMILIER**  
**EN**  
**RIKTIG**  
**GOD JUL**  
**OG**  
**GODT NYTT ÅR**