

# SØRLANDS PORTEN



Nr. 2 - 1975 3. årgang.

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



## 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

Opplag: 700

# Innhold

Saklighet og fagkunnskap .....	3
Vegsjefen er 70 år .....	4
Vi er stadig på flyttefot .....	9
Skal vi få et A-A renovasjonsvesen ....	12
9 år på Oljegrusverket .....	14
Ny giv fra Samarbeidsutvalget .....	16
Hyggelig avskjed .....	18
Et vegteknisk museum - noe å tenke på .....	19
Ingen fant "Knutsen og Ludvigsen", bare skitt .....	22
Nytt feriested .....	24
Olsen tenkte - og begynte .....	26
Åmli vegstasjon har fått portal .....	27
"Byklestigen" restaurert for 60.000..	28
"TV" fiske i Pollen .....	30
Gammelt foran nytt .....	31
Riksveg 12's barndom .....	32
Anleggsoppsynsmenn på kurs .....	35
Vegvesenet vil bedre forholdet til grunneierene .....	36
Ny motorveibru og bomstasjon i Drammen .....	38
SØTS-elever på Vegsentralen .....	40
Han som kommer .....	41
Vi gratulerer med .....	42

# SAKLIGHET

## OG FAGKUNNSKAP

I Sørlandske Tidende for lørdag den 2. august i år, kunne vi lese følgende:

"En 21 år gammel gutt fikk seg litt av en luftetur natt til i går da han kjørte utfor veien ved Dyvika utenfor Arendal. Han og bilen fløy 10 meter gjennom luften før de tok bakken like foran. Ulykken skjedde ved 1.30 tiden natt til fredag. Gutten var på vei fra Arendal i en liten bil. Han har etter eget utsagn sovnet ved rattet og skrenset utover veikanten, som bare beskyttes av en murkant på ca. 25 cm. Bilen har så skrenset nedover en steinrøys langs veien, før den har ramlet utfor et snaut ti meter høyt stup. Bilen må ha gått rundt adskillige ganger i luften, før føreren ble slengt ut. Omsider landet både fører og bil et par meter unna et bolighus. (Så følger en beskrivelse av hvordan beboerne i nærheten opplevde utforkjøringen).

Mjaaland forteller at gutten virket halvveis bevisstløs, og det var åpenbart at han trengte legehjelp. Sykebil ble tilkalt. I går morges fikk vi opplyst at gutten hadde fått en kraftig hjernerystelse og muligens kraniebrudd. (En nærmere beskrivelse av terrenforholdene i området følger så, før avisens medarbeider slutter med følgende: — Skal en trekke noen lærdom av dette, så

må det bli at veikanten ved Dyvika (og andre steder) raskest mulig må sikres med fendere som er godt over en halv meter høye. På den måten kunne kanskje ulykken vært unngått." — Sitat slutt.

Tenk det da, Hedda. Journalistens orakelløsning er altså at Vegvesenet skal bygge på samtlige fenderkanter på våre ferdssveier der disse er mindre enn "godt over 50 cm høye", slik at bilførere som sovner ved rattet skal unngå å kjøre ut av veien.

Det neste blir vel at vi må installere vekkeklokker og sovebrakker med jevne mellomrom langs veinettet for å holde trette bilførere fra å gjøre skade på seg selv og andre.

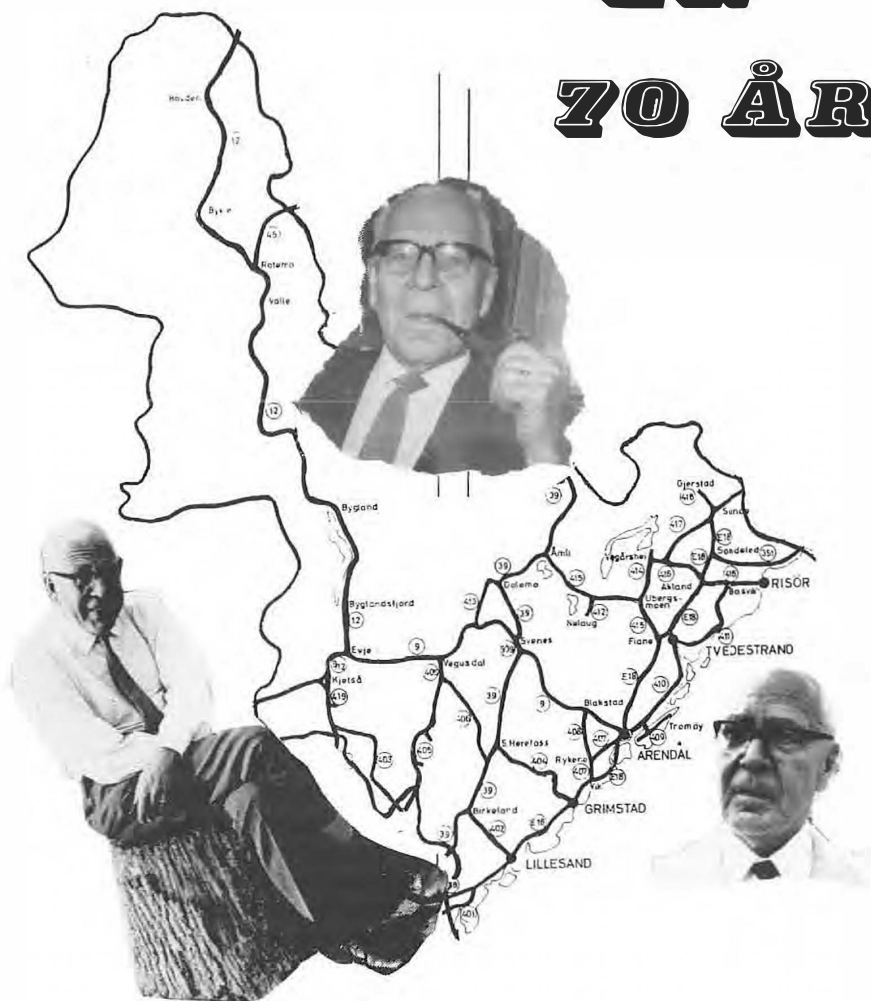
MK.



INGEN KOMMENTAR

# VEGSJEFEN ER

# 70 ÅR



**og har ingen bekymringer  
for pensjonisttilværelsen**



Vegsjef Johannes Christian Beylegaard Irgens er født i Arendal den 21. november 1905, sønn av fylkeslege E. Fougner Irgens og Ruth, født Beylegaard. Ble student ved N.T.H. i 1924 med eksamen fire år senere. Etter en tid som tegner ved Arendal Smelteverk A/S og anleggsarbeider i entreprenørfirmaet Høyer Ellefsen A/S ble han den 1. desember 1928 ansatt som ekstraingeniør ved Aust-Agder Vegvesen.

I sin hjemby praktiserte han frem til april 1936 da han forlot Aust-Agder til fordel for en assistentingeniørstilling i Troms. Etter nøyaktig 3 år ble han i april 1939 avdelingsingeniør i Finnmark, hvor han opplevde krigsårene frem til oktober 1942. Fra da av – og til 15. april 1951 – var han avdelingsingeniør i Vest-Agder, før han igjen dro nordover, denne gang til Finnmark som overingeniør.

Den 15. november 1951 ble han vegsjef i samme fylke, en stilling han innebar frem til 15. september 1957 da han tiltrådte som vegsjef i Aust-Agder fylke.

J.B.I. har innehatt en lang rekke tillitsverv hvor vi bl.a. nevner:

Formann i Kristiansand og Finnmark avdelinger av N.I.F., medlem av representantskapet i N.I.F. 1948-51 og 1955-56. Formann i Vegsjefenes Forening 1962-66, medlem av Arendal bystyre 1960-63, i Økonomi-gruppen i Norsk Vegplan, i kontaktutvalget "Hold Norge Rent" i 1969, i utvalg for gjennomgåelse av bilkontrollens organisasjon i 1969, i utvalg for revisjon



*Johannes B. Irgens kan se tilbake på 24 års virksomhet i stillingen som vegsjef.*

av bestemmelsene om forholdet mellom elektriske anlegg og veger i 1969, representant for vegingeniørene i statsansatte ingeniørers ervervsgruppe, formann/medlem i en serie fylkeskommunale og kommunale nemnder i Finnmark, Aust-Agder og Vest-Agder, deltatt i en rekke kurs og konferanser om administrative og rasjonaliseringsoppgaver, er kjent for en rekke artikler og foredrag om vegtekniske, administrative og veghistoriske emner, og – endelig nyoppnevnt formann i "Utvalg for vurdering av oppbevaring av museale gjenstander av vegteknisk betydning".

Hans store hobbies er slektshistorie og alt som gjelder våre gamle vegforbindelser. Han innehar den lokale presses "Snild Gutt"-statuett og Svømmeforbundets "Havhest-statuett".

— Det har skjedd en masse på vegbyggingsektoren i Aust-Agder under Deres ledelse i disse 18 årene. Når De nå ser Dem tilbake på det som er utført, er det ting der som De idag kunne ønske å gjort annerledes? —

— Det er klart at det av og til må bli gjort feil — selv vegvesenets folk er bare mennesker — men det er store og positive ting som er utført.

For 18 år siden hadde vi f.eks. bare ca. 100 km sort dekke her i fylket, mens vi i dag har ca. 1100 km. Bare 1 % eller ca. 9 km av vårt riksvegnett mangler sort dekke, mens ca. 25 % av fylkesvegene har asfalt eller oljegrusdekke pr. idag. Den gang var det bare ca. 300 km. veg som var tillatt for 6 tonns akseltrykk, — nu er praktisk talt hele riks- og fylkesvegnettet tillatt for 8 tonn, og 10 tonn er nær forestående bl.a. på E-18.

Av enkeltoppgaver er Tromøybrua den største, og denne bru er vel i plassering og utforming blant de vakreste i landet. Vegenes standard er øket slik at fremkommeligheten og muligheten for økonomisk trafikkavvikling er langt større enn det de dristigste turde håpe på bare for 10 år siden. Men her står meget uløst, og fortsatt kamp for trafiksikkerheten er nu det viktigste.

— Vil vi noen gang bli ferdige

med utbyggingen av og bevilgningene til Sørlandske hovedveg — E-18?

— Man kan idag ikke øyne noe transportmiddel som kan erstatte bilismen. Kravene til vegene vil sikkert stige så langt vi kan vurdere fremover. Dette gjelder den vesentligste del av vårt vegnett, og E-18 i særdeleshet.

Idag er det trafikkulykkene, luftforurensningen og støyen fra biltrafikken som er i fokus. For 15 år siden var det støvplagen. Den har man nu nærmest eliminert. I fremtiden vil en nok vesentlig arbeide for å senke ulykkesstatistikken, forurensningen og støyen — og sikkert oppnå meget på disse feltene.

— Norsk Vegplan har lenge vært en realitet, og etter vårt skjønn stadig gjenstand for revisjon og justeringer. Synes De intensjonene er fulgt godt nok opp?

— I startfasen for N.V. syntes jeg man stilte for store krav, og undervurderte vanskelighetene ved teknisk og økonomisk å kunne gjennomføre intensjonene.

Prioritering etter lønnsomhet viste seg ikke å føre frem, slik at planen i stor utstrekning i slutfasen måtte syes sammen av et "ad hoc" utvalg. Nå er publikum og politikerne opptatt av tildels helt andre kriterier for prioritering.

Jeg har ment at Aust-Agder fikk for små tildelinger, vesentlig fordi vi i mange år hadde prioritert de oppgaver som ble målsetting for planen: Opp med akseltrykket og vekk med grusen.

En slik prioritering måtte gå

på bekostning av andre elementer, og de uløste oppgaver der fikk vi ikke "bonus" for. På mange måter kan en si at vegplanen vesentlig fastla nye fordelingsprosenter mellom fylkene. Dette har gitt budsjettarbeidet en fasthet som har lettet administrasjonen så vel sentralt som lokalt.

— Hvordan synes De Aust-Agder fylke stiller seg til vegbevilgningene?

— Både i fylkestinget og kommunestyrene har det vært en meget positiv innstilling til og stor offervilje for å løse vegoppgavene. Vi har nådd langt, og det er ikke viljen men økonomien som har satt grensene.

— Under Deres "regjeringstid" her i Aust-Agder er det lagt ned en rekke jernbanestrekninger, vi tenker på Grimstad-Rise-Blakstad, Grovane-Byglandsfjordbanen og nå Nelaug-Treungenbanen. Har ikke De alltid slått i bordet ved slike nedleggelser, og er det flere av dem i vente?

— Jeg har ikke motarbeidet nedleggingen av disse jernbanene, men arbeidet ivrig for å få midler til opprusting av det vegnett som måtte overta trafikken, og det har lyktes bra. Det gjelder Vik-Rykene-Blakstad, riksveg 12 mellom fylkesgrensen og Byglandsfjord og Ubergsmoen-Hovde-Åmli samt Åmli-fylkesgrensen mot Telemark som er under arbeid nå.

Det er neppe flere jernbanestrekninger som kan bli aktuelle å legge ned i overskuelig fremtid.

— Synes De det er hardt press for vegvesenets stab?

— Jeg tror presset var hårdere

for 10 år siden. Øking av personalet, bred opplæring og nye rutiner har gjort at det nu blir lettere. De formelle krav som stilles er store, det gjelder imidlertid at vi alle går inn for at våre egentlige oppgaver, planlegging, bygging og drift av vegnettet, alikevel er målet, og at ingen faller for fristelsen til å la det formelle spill være nok. Publikums engasjement har de siste 15 år svinget fra positiv interesse til motstand og innvendinger. Vi har nok enda en kompakt majoritet med oss, selv om det er andre som taler og skriver flittigere.

— De har sikkert hatt mange både hyggelige og mindre hyggelige opplevelser i disse årene. Kunne De her og nå si hva som har gledet Dem mest, og hva som har skuffet Dem mest i disse årene?

— Jeg har hatt så mange gleder som vegsjef at det er vanskelig å prioritere. Skal det gjøres, må det bli det hyggelige samarbeidet med arbeidsstokken og dens tillitsmenn og om det gode og vennskapelige miljø på vegkontoret. Det som har skuffet meg mest er den "anti" stemning som kommer til uttrykk i forbindelse med våre bestrebelser for forbedring av trafikkmiljøet i Arendal og Grimstad.

— Vi vet at De fra sentralt hold mange ganger er blitt komplimentert for Deres faglige dyktighet. De har sittet som daglig leder under en rivende utvikling i vegbyggingens historie, samtidig som De i alle år har vært en foregangsmann når det gjelder å "spore opp" og ta vare på våre



— Jeg har ingen bekymringer for pensjonisttilværelsen, så sant åndsevner og helsen holder.

#### gamle vegforbindelser.

Vi går ut fra at De som pensjonist ikke vil sitte med hendene

i fanget, men kanskje kombinere Deres fagkunnskap med interessen for gamle veger, slik at vi får se det "på trykk" en gang?

Eller er det andre interesser som vil oppta Deres tid i årene fremover?

— Jeg har så mange hobbyer at hvis åndsevnen og helsen holder, har jeg ingen bekymringer for pensjonisttilværelsen. Å skrive om gamle veger og trafikken på dem blir en primær oppgave. Jeg har samlet meget stoff som trenger ordning og skriftlig sammenstilling. Om — eller når — det måtte bli tilgjengelig i trykken får bli fremtidens sak.

Vi for vår del ønsker vegsjefen alt mulig godt i hans pensjonisttilværelse, som etter hva vi kan forstå skal bli nokså innholdsrik på arbeidsoppgaver. Noe annet ville da også ha forundret oss som har lært han å kjenne i disse årene.

Kro-

## Påbud om bruk av bilbelter fra 1. september.

Vi forsøker bare  
å redde livet ditt.



**Vegdirektoratet**

# VI ER STADIG PÅ FLYTTEFOT

Problemer med å skaffe tilfredsstillende – og nok – kontorlokaler etter hvert som behovet oppstår, har vært stadig stigende innen vegvesenet.

Disponible arealer på selve hovedkontoret, Vestervegen 1A/1B, viste seg allerede for flere år siden å være for lite. Man måtte "på byen" for å skaffe mere plass.

Dette resulterte bl.a. i at vi fikk leie lokaler i Kirkebakken 6, tidligere Blom-Bakkes hus og Torvet 5, dr. Egebergs eiendom.

Nå er vi sagt opp i gamlebygget til Aust-Agder Sparebank, vilket resulterer i at hele administrasjonsavdelingen må på flyttefot. Ved en lykkelig tilfeldighet har Arendal Håndverk- og Industriforening nylig restaurert sitt bygg i Bendiksklev, og en leieavtale er nå i orden. Dermed blir etaten å finne i fire forskjellige bygg innen Arendal i året som kommer. Senere er det meningen å flytte inn i det nye fylkeshuset, men det vil nok ennu ta en tid

før så skjer. Så – inntil videre vil man finne administrasjons- og driftsavdelingene fordelt på følgende steder:



I Vestervegen 1A/1B vil vi disponere 138 m<sup>2</sup> i nybyggets 2. etasje, videre 213 m<sup>2</sup> i 3. etasje (eksklusive kantine og konferanserom) og 102 m<sup>2</sup> i 5. etasje. Her vil vi som før finne vedlikeholdsavdelingen, planavdelingen og anleggsavdelingen.





I Kirkebakken 6 disponeres 72 m<sup>2</sup> og her har grunnseksjonen og sekretær i Norsk Vegplan II, siviling, Kjell Birkeland sine kontorer.



På Torvet finner vi oppsynsmennene Gustav Guttormsen og Mads Krogh som henholdsvis steller med oppmerking, skilting mv. og grunnundersøkelser. De har 63 m<sup>2</sup> til disposisjon.



Her flytter administrasjonsavdelingen inn i Håndverkerforningens eiendom. I 2. etasje vil de få  $88\text{m}^2$  (eksklusive  $15\text{m}^2$  uten vindu),  $134\text{m}^2$  i 3. etasje og  $113\text{m}^2$  i 4. etasje, eksklusiv  $62\text{m}^2$  med vinduer i skråtak som kan brukes til kantine og møterom.



SPØRR DIN MOR

# Skal vi få et A—A renovasjonsvesen?

Forsøpling langs vegene er et stadig tiltakende problem for vegvesenet. De utsatte avfallsdunker oversvømmes med søppel fra hytteeiere, et forhold som ikke på noen måte er bedret de senere år. Problemet er stadig gjenstand for artikler i lokalpressen, uten at de det gjelder ser ut til reflektere over forholdene. Konstituert fylkeslege i Aust-Agder, G.K. Ruud, har i august sendt ut et rundskriv til formannskap, helserådsordførere og tekniske etater, hvor fra vi henter følgende:

— Det er beklagelig at vegvesenets fortjenstfulle initiativ med avfallssekker på rasteplassene ikke fører til bedre resul-



Et søppelstativ ved E-18, Vikkilen, bare to dager etter siste tømning. Også en madrass kunne man finne her.

tater. Man skulle umiddelbart anta at en viss konsentrering av avfallshenkastingen, som på rasteplassene, skulle føre til at problemet lettere kunne møtes og mestres.

Det er umiddelbart innlysende at henlegging av avfall i sekker på bestemte steder bare er halve veien til målet. Avfallet må også transporteres bort. Dette bør etter fylkeslegens skjønn være det kommunale renovasjonsvesens oppgave. Det dreier seg tross alt om lokale problemer i den enkelte kommune. Turisttrafikken lar seg ikke stoppe. De ulemper denne fører med seg må man avfinne seg med og møte, ellers vil de hygieniske betenkelige plager også for kommunens egen befolkning bli for store.

Det problem som visse steder synes å være det mest presserende er henlegging av avfall fra hytter på vegvesenets avfallsplasser. Hvis dette virkelig fører til overfylling med søppel på rasteplassene, vil fylkeslegen få henstille til de angjeldende kommuner å ta opp til vurdering den renovasjonsordning, eller mulige mangel på en slik ordning, som gjelder for hyttene.

Det vises i den forbindelse til Forskrifter av 10. september 1970 om hygieniske forhold i hytteområder.

Fylkeslegen vil videre vise til rundskriv av 12. juni 1969 fra Helsedirektoratet, Hygienekon-

toret om "Kommunale reinhold". Jeg siterer: "Ønskes kommunalt reinhold innført i en del av kommunen, i første rekke i tettbebyggelse, er det intet i veien for å foreta en geografisk begrensning. Det er således intet til hinder for at en kommune begrenser innføringen av det kommunale reinhold til bare å gjelde f.eks. en hyttekonsentrasjon". (Understrekningen gjort av meg).

Innføring av kommunal renovasjon som nevnt, med avgift, vil være det beste middel til å få en stopper for ukontrollert søppelhenlegging. Det er rimelig å tro at de fleste vil benytte seg av en ordning de må betale for.

Avfallssekker på rasteplassene må utvilsomt anses som et stort fremskritt. Det er å ønske at denne ordning utvides til flest mulig antall plasser. Et samarbeid mellom vegvesenet og den enkelte kommune vil her være me-

get vesentlig.

Vegsjefen har i gjentagne intervjuer med pressen poengtert at ordningen blir misbrukt. Det er ikke vegvesenets oppgave å drive alminnelig renovasjon. Slik det hele har utviklet seg, har etaten flere steder måttet trekke tilbake søppelstativene, og det kan bli aktuelt på flere steder hvis denne utviklingen fortsetter.

I alt har vegvesenet satt ut ca. 200 søppelstativer, hvor av vi finner ca. 75 stk. på E 18 mellom Fianesvingen - Grimstad og 25 på riksveg 12, Byglandsfjord—Bykle.

Tømmingen av disse skjer 2-4 ganger i uken, alt etter behov. Eksempelvis kan nevnes at det ved hver tømming mellom Fianesvingen—Grimstad fjernes ca. 700 kg søppel. Enkelte steder er det innledet et samarbeid mellom vegvesenet og kommunene om tømming, nå bør ennå flere kommuner komme inn i bildet.



*Fra E 18 ved Engene, her 3 døgn etter siste tømming.*

# 9 år på Oljegrusverket

Hva er det som får en tidligere anleggsarbeider og vegvokter til å gi seg oljegrusproduksjon i vold? Ikke vet vi, men faktum er at da nå 63 år gamle Olav Andersen Mykland fikk sjansen i 1967, takket han ja til formannsjobben på oljegrusverket i fylket.

Da sto verket på Dølemo, og i de 9 årene han trofast har fulgt produksjonen siden, har han montert – og demontert – oljegrusverk på Vegårshei, Hornnes, Gjøvdal og Setesdal. SØR-



– Lønnen er bra, men skattesystemet dårlig, sier Olav Andersen.

LANDSPORTEN traff Olav Andersen i Vråselvmo grustak på Flateland, hvor han tross fellesferie var i full aktivitet med service på det inviklede anlegget. Bortsett fra hele 4 år med oljegruslegging i Setesdal, har Olav Andersen stadig vært på flyttefot med sitt blandeverk.

– Du trives tydeligvis med dette arbeidet?

– Ja, det er både et trivelig arbeid og trivelige sjefer å jobbe under, det siste har meget å si. Både Noddeland, Hovatn og Cappelen Aas er gilde karer, og det er dem jeg helst kommer i kontakt med.

– Når hadde du din første arbeidsdag i vegvesenet?

– Det var så tidlig som i 1928, da fikk vi så vidt jeg husker 5 kroner dagen. Under krigen var det 8 kroner dagen, og det var dårlig betalt den gang. Vi ble ofte lokket med bedre betalte jobber, men --.

– Men nå er du fornøyd med lønnen også?

– Ja, jeg er meget godt fornøyd, men skriv at dette skattesystemet kan jeg lite med.

– Du har vel opparbeidet deg nok timer til å kunne gå av med pensjon hvis du vil?

– Jeg kan gå av når jeg vil, men som sagt – jeg trives godt, og vil derfor holde på en stund til.

– Hvor stor er dagsproduksjonen på dette anlegget?

– Vanligvis ligger den på 400-450 m<sup>3</sup>, men vi har dager





*Oljegrusverket montert ved Vrålseivmo grustak, hvor Andersen er den daglige leder.*

hvor vi er oppe i 500 m<sup>3</sup>.

Og det er slett ikke dårlig når vi vet at verket foruten Olav

Andersen Mykland drives av en mann, som har sin fulle hyre med sandsiloen.



*Sigaren Deres stinker*

# NY GIV FRA SAMARBEIDSUTVALGET

At Samarbeidsutvalget har tatt initiativet til – og allerede gjennomført 2 informasjonsmøter for vegarbeidsdriften, er et positivt tiltak vi hilser med glede.

En ting er å gi informasjon i form av en rekke rundskriv, noe helt annet er å møte representanter for vegarbeidsdriften i deres eget miljø, for der å diskutere aktuelle prosjekter og planer

som vedrører den del av fylket de selv arbeider i. Det var dette siste som skulle prøves da Samarbeidsutvalget i løpet av to hektiske junidager møtte representanter for vegarbeidsdriften i Åmli og Setesdal (Valle).

På programmet sto bl.a. informasjonsmøte for tillitsmenn, vegarbeide og oppsynsmenn i Åmli og Valle distrikt, orientering om samarbeidsutvalg, feriesteder og bedriftsavis, orientering om planlagt arbeidsdrift i Åmli og Valle distrikter, verne- og miljøutvalg, – alt avrundet med spørretime. Da opplegget var likt i begge distriktene, kan vi resymere det hele således:

Samarbeidsutvalgets formann, oppsynsmann Bjarne Solberg, ønsket velkommen til disse første informasjonsmøtene ute i distriktene, og var dirigent, kontorsjef Salvesen orienterte om samarbeidsutvalget i Statens Vegvesen, og kom også inn på Hollerutvalget og sluttet med å gi en orientering om feriestedene.

Planavdelingens leder, overingeniør Colbjørnsen, orienterte om aktuelle planer i de to distriktene, bl.a. ut fra Norsk Vegplan i perioden 1974-77.

I overingeniør Dukefoss fravær tok avd. ing. Johansen for seg aktuelle anlegg og driften av disse, mens vedlikeholdsavdelingens gjøremål ble gjennomgått av overing. Sørbotten. Avd. ing. H. Cappelsen Aas ga i egenskap av fylkets verneleder en utredning om verne- og miljøutvalget.



Utvalgets formann, oppsynsmann Bjarne Solberg ledet møtene. T.h. Salvesen og Colbjørnsen.



*Et utsnitt av representantene på et av møtene.*

Samarbeidsutvalgets formann takket innleiderne for redegjørelsene og ga ordet fritt til de lydhøre forsamlingene.

Disse hadde tydeligvis ikke forberedt seg like godt som innleiderne, i det spørsmålene bare kom spredt og i en mengde som

ikke resulterte i tidssnød.

Allikevel er det vårt inntrykk at representantene satte pris på dette nye tiltaket fra Samarbeidsutvalgets side, og at det bør følges opp ved senere anledninger.



*Samarbeidsutvalgets medlemmer fotografert sammen med deltagerne utenfor Elvarheim i Åmli.*

# Hyggelig avskjed.

I forbindelse med kontaktmøtet som Samarbeidsutvalget arrangererte i Åmli og Valle i sommer, ble det tatt en verdig avskjed med to av utvalgets mangeårige medlemmer, vegsjef Johannes B. Irgens og vegvokter Tellef Rislå.

Som representant for to forskjellige interesseorganisasjoner har disse gjennom mange års samarbeid utviklet et personlig vennskap som vil fortsette inn i pensjonisttilværelsen.

At Tellef er den fødte humorist og vegsjefen lett mottagelig for gode historier, har nok gjort sitt i denne anledning. Men begge har også hatt lett for å forstå hverandres synspunkter og respektert



Rislå viser frem den fine gaven.



Vegsjefen takker for gaven og godt samarbeid.

disse, en ikke uvesentlig egenskap ved forhandlingsbordet.

Kontorsjef Salvesen bemerket da også dette i sin takketale og kunne på vegne av Samarbeidsutvalget overrekke vegsjefen en nydelig spasserstokk med sølvhåndtak, mens Rislå fikk et vakker drikkehorn med sølvinnfatning.

Begge hovedpersonene takket med velvalgte ord i en blanding av humor og alvor før de øvrige tilstedeværende stilte seg i gratulasjonskøen.

Arbeidernes representanter ved høytidligheten var vegarbeider Paul Løvdal og maskinfører Åge Andreassen.

# Et vegteknisk museum

## — noe å satse på

I den siste mannsalderen har det skjedd en revolusjonerende utvikling både i vegtrafikken og når det gjelder vegbyggingen. Bilismen har stillet økte krav til vegene. Moderne maskinelt utstyr er tatt i bruk for å tilfredsstille disse kravene. Det gjelder både i anleggs-, vedlikeholds og administrasjonssektoren.

Mye av det som var alminnelig brukte redskaper og metoder før den andre verdenskrig, er "gått av moten". Vegdirektøren mener derfor det er på tide å ta opp arbeidet med å samle gamle ting med sikte på i sin tid å få etablert et Vegteknisk Museum. På mange områder går utviklingen så raskt at det haster med å få tatt vare på gjenstander.

Vegdirektøren er kjent med at dette arbeidet faktisk er i gjenge i enkelte fylker. Gammel redskap og gamle vegmerker er tatt hand om, gamle arbeidskontrakter og arbeidsinstruksjoner er vel forvart og vel ordnet. Noen fylker har skaffet plass til slike ting i sine arkiver, kjellere eller lagre. Noen har tingene på utstilling i sine administrasjonslokaler, mens andre har egne montre beregnet på utstilling av slike gjenstander. I enkelte distrikter har en tatt kontakt med lokale museer for å få dem interessert i det veghistoriske samlingsarbeidet. Dette har ført til at gjenstander er blitt tatt vare på av fagfolk som har latt dem bli deler av lokale samlinger til glede for interesserte besøkende.



*Hvor er det f.eks. blitt av denne gamle snøfreseren, og hvem kan fortelle noe om den?*



Høsten 1974 oppnevnte Vegdirektoratet et utvalg til å ta seg av det forberedende arbeid med museumssaken. Dette utvalget består av:

Vegsjef Irgens, Aust-Agder, formann  
 Direktør Lindtveit, Norsk Teknisk Museum  
 Førstekonservator Thoresen, Norsk Teknisk Museum



*Biler og brøyteutstyr i 30-årene hadde lite til felles med dagens moderne maskiner.*

Antikvar Øveraas, Riksantikvariatet  
 Sjefsingeniør Major, Vegdirektoratet  
 Overingeniør K. Andersen, Vegdirektoratet  
 Sivilingeniør Rudlang, Vegdirektoratet,  
 fungerer under starten som utvalgets sekretær.

Utvalget har følgende mandat:

1. Trekke opp retningslinjer for hvilke gjenstander og hvilket utstyr det er ønskelig å bevare, samt skaffe oversikt over hvor rikholdig samlingen kan bli.
2. Planlegge arbeidet med innsamling, registrering og bevaring av gjenstander av museal interesse.
3. Vurdere om det er behov for eget vegteknisk museum, eller om museale gjenstander av veghistorisk betydning bør plasseres på Norsk Teknisk Museum i Oslo og/eller eventuelt på andre museer i landet.
4. Arbeide med bevaring av museale veger og bruer.

På grunnlag av det behov som er registrert i fylkene, er det over vegbudsjettet 1975 bevilget kr. 200 000,— fordelt slik:

- |  |               |
|--|---------------|
| 1. Til veger og bruer av museal interesse                            | kr. 150 000,— |
| 2. Til istandsettelse og bevaring av gjenstander av museal interesse | kr. 50 000,—  |
| Sum  | kr. 200 000,— |

De bevilgede midler til veger og bruer for 1975 kr. 150 000,—, er i samråd med Riksantikvaren tildelt prosjekter i Oppland, Aust-Agder, Sogn og Fjordane og Sør-Trøndelag fylker.

For Aust-Agders del fikk vegsjefen kr. 60 000,— til disposisjon for restaurering av Byklestigen i Setesdal, altså hele 40 % av bevilgningen.

Byklestigen ble som kjent åpnet tidligere i år, og er omtalt annet steds i avisen.

Det videre arbeid med denne saken er først og fremst avhengig av et aktivt arbeid ute i fylkene, og et intimt samarbeid mellom det oppnevnte utvalg og kontaktmenn ved vegkontorene.

Som kontaktmann for vegstaten her i fylket er oppnevnt sekretær Arne Holt, Vegkontoret.

Så snart råd er bør det settes i verk tiltak med sikte på å spore opp bevaringsverdige gjenstander, dokumenter, vegger, bruer og andre innretninger.

I første omgang bør det tas sikte på et rent foreløpig registrering samtidig som en nøye merker seg den tilstand gjenstandene befinner seg i, samt at det sørges for god og betryggende oppbevaring.

**Vi anmoder derfor alle ansatte om å være oppmerksomme på gamle ting som kan ha museums- eller veghistorisk interes-**

**se, og sørge for at det blir tatt vare på.**

Dette kan skje ved å kontakte oppsynsmannen eller sekretær Holt direkte. Og vi sier som formannen i utvalget for vurdering av oppbevaring av museale gjenstander av vegteknisk betydning: — Kjære kolleger, la oss alle gå varmt inn for dette.



*Hvem kan fortelle mere om denne vegviseren, og hvor ble den av?*

# Ingen fant

## ”Knudsen og Ludvigsen”, bare skitt

Knudsen og Ludvigsen bor i en tunnel og har en grevling i taket. Men de bor i hvert fall ikke i noen av tunnelene på E-18 mellom Lillesand og Kristiansand, hvis en skal tro de undersøkelser som er foretatt i løpet av sommeren. For vegmester Franksson har rengjøringen av de tre tunnelene vært et stadig problem. De ble i sin tid hvitmalte, men denne malingen er det ingen som har sett i de senere år.

Onsdag 18. juni startet derfor ”Operasjon tunnelvask”. Vegsentralen har gått til innkjøp av en bensindrevet Jupiter varmvannsvasker. Denne er bygget opp på tilhenger, og ved siden av står en

370 liters vanntank i glassfiber-armert plast.

Vaskeuniten er i første rekke beregnet på skiltvask over hele fylket, og siden på vask av maskiner ute i felten.

Det hevet seg visse røster for også å prøve denne i tunnelene, men da maskinen bare gir 12 liter vann i minuttet, var det meget stor skepsis som gjorde seg gjeldende for om det i det hele tatt var mulig å benytte den til dette oppdraget.

Etter som maskinen arbeider med et trykk på ca. 50 kp/cm<sup>2</sup> og med en temperatur på 100° C eller vel det, viste det seg imidlertid at det ikke bød på problemer



Vaskejengen gjør klar til innsats.

å få bort belegget. Vegmester Franksson og hans folk var godt fornøyde med resultatet.

Man vasket en tunnelside av gangen, og rakk på denne måte over ca. 25 l.m. tunnelside pr. time, noe mindre der fjellsidene var sterkt ujevne.

Vaskingen var ment som en prøve, men da det viste seg at

resultatet var tilfredsstillende, ville Franksson fortsette også på de øvrige tunnelene.

Og at resultatet ble like godt her, kan trafikantene selv forvisse seg om ved å legge vegen om E 18 mellom Lillesand og fylkesgrensen.

TKF.



*I Nordland fylke har man tatt i bruk en liknende vaskemaskin som er bygd*

*opp på hjulunderstell og innebygd i et karosseri. Riktig en smekker liten sak?*



**INTET LØNNSPÅLEGG**

# NYTT FERIESTED



Samarbeidsutvalget skal snart ta i bruk et nytt feriested på Botne, Tromøy.

Feriestedet er lagt opp slik at to familier kan være der samtidig.

Til hver leilighet hører stue m/kjøkkenkrok, 3 soverom med to sengeplasser på hver rom. Spisebestikk, service og nødvendig kjøkkenutstyr er ikke anskaffet enda, men en gjør regning med samme antall som på de andre feriestedene.

Forøvrig er hytten utstyrt med elektrisk lys, panelovner til oppvarming og dobbel kokeplate til kjøkkenet.

Mellom leilighetene er det stor åpning med folddør, pluss en vegg (plate) på hver side som lett lar seg fjerne.

En har tenkt at dette stedet muligens kan brukes til møtet etc. innen etaten, når stedet står ledig. Hvis det i slike tilfeller blir bruk for større plass enn en av stuene, kan skillet mellom disse lett fjernes.

Rent foreløpig har en satt leien til kr. 20,— for slike møter, inntil Samarbeidsutvalget fastsetter prisen. En gjør da regning med at hytten rengjøres etter bruk, som for vanlig utleie.

Ellers blir vedtektene de samme som for de øvrige feriestedene innen etaten.

Som nevnt ovenfor gjenstår en del småting både utvendig og innvendig, men en gjør regning med at stedet skal stå brukbart om ikke alt for lenge.

Hyttestyret





*Den nye "tomannsboligen"*



*Fra området ved Botne*

# **OLSEN**

## **TENKTE - OG BEGYNTE**

“Noe av den gamle romantikken er borte i vegvesenet”, sier verksmester Olaf M. Olsen i en samtale med Sørlandsporten.

Olsen, som fylte 65 år, har nå vært ca. 30 år ved vegsentralen, og er nå å regne blant veteranene i etaten. Han begynte som mekaniker i 1946 og har siden gått gradene oppover. Og idag er det vel ingen som ikke kjenner oppsynsmann, verksmester Olaf M. Olsen på vegsentralen.

Det hele begynte med at han etter 18 år ved private bilverksteder hadde lyst til å prøve noe annet. En lørdag etter arbeidstid tok han turen til oppsynsmann Ljøstad på vegsentralen i Park-

vegen og la frem sitt ærend. Ljøstad måtte imidlertid skuffe ham, da det ikke var noen jobb ledig. Men det gikk ikke lenge før Ljøstad kunne fortelle Olsen at en mann var sluttet, og dermed var ikke vegen lang til overing. Stav på vegkontoret.

Stav mente at Olsen nøye måtte overveie å slutte i sin etter forholdene gode jobb (han ville bl.a. gå ned fra kr. 1,85 til 1,77 i timelønn), og Olsen tenkte. — Etter en uke begynte han på vegsentralen.

Maskinparken har gjennomgått en rivende utvikling i løpet av de år Olsen har vært ved vegsentralen. Da han begynte disponerte de to FVD lastebiler. Disse hadde små motorer, var langsomtgående og bremsene var ikke noe å skryte av.

Et av de største problemene i de første etterkrigsårene var å få fornyet materiellet. Det ble imidlertid skaffet noen brukte militærbiler fra England, og reservedeler fikk de fra en engelsk “bilkirkegård”. Mange av de militærbilene vegvesenet overtok var utstyrt med komplisert radio-utstyr som måtte demonteres. Bilene hadde sin begrensning på mange felt, men de egnest seg godt til brøyting på mange av våre småveger.

En snøvinter brøt så godt som alt brøytemateriell sammen, bl.a. havarete fire brøytebiler på



*Olaf M. Olsen*

# Åmli vegstasjon har fått portal



Åmli vegstasjon har fått portal.

Då komp. vegen gjennom Åmli sentrum blei lagt på den "gamle jernbanelinja frå 1910", måtte jernbaneundergangen ved Åmfoss bru utvidast for å få full vegbredde. D.v.s. at det eine av dei gamle gråsteins-brukara måtte flyttast lenger ut mot brua.

Denne ombygging er så fint utført at heile Åmfoss bru framleis har byggeår 1918.

Men eit par fint tilhogda stabb blei til overs og for og ta vare på desse er dei no plasserte som portal ved velferdsbygget på Åmli vegstasjon.

A.R.

**Bruk  
bil-  
beltet**



# "BYKLESTIGEN"

## restaurert for 60,000,—

I 1876, mens Peder Blom var ordfører i Valle, begynte arbeidet med å bygge veien rundt Byklestigen, i den trace den har idag. Ingeniørkaptein Krag sto for arbeidet som ble ferdig i 1879. Da bygde de samtidig Byklebrua.

Torsdag den 26. juni i år ble Byklestigen igjen åpnet, nærmere hundre år etter at den sist var i bruk.

Initiativtaker til dette store restaureringsarbeidet, vegsjef Johannes B. Irgens fikk kr. 60 000,— til disposisjon av en bevilgning på kr. 200 000,— over vegbudsjettet for 1975. Til stede ved åpningen var foruten vegsjefen, bl.a. fylkesmann Ebba Lodden, ordfører i Valle John Trydal og fylkeskonservator Ulf Hamran.

Under høytideligheten ble det opplyst at dette var det første anlegg i sitt slag her i landet som er kommet i stand ved hjelp av offentlige midler over statsbudsjettet.

Alt arbeid er utført etter bygdefolkets lokalkunnskap, og slik ble gjort før i tiden.

Det vil bl.a. si at den 71 trinn lange trappen med rekkverk ikke inneholder spiker eller metallnagler, men einer og eikenagler.

Arbeidene er utført av tømmermennene Tor Trydal og Knut Bjørnarå, og de har båret alle materialene på sin rygg oppover fjellsiden. Ved foten av "Stigen" er plassert en orienteringstavle med kortfattet og grei historikk på norsk og engelsk.

Byklestigen har i alle år vært et yndet sted å ferdes på for turister fra mange land, og hundrevis av skolebarn på tur hver sommer.

At tiltaket som nå er gjort er med å høyne denne interessen, er vi ikke det minste i tvil om.

Et lite aber er det imidlertid – kraftledningene, som på fjellet følger stigen, skjemmer den restaurerte Byklestigen ikke så rent lite.

Når vegvesenet nå har utført et tidskolorittmessig riktig arbeid, kunne kraftverket kanskje tenke seg å gjøre noe med linjeføringen her?

### BYKLESTIGEN :

Byklestigen var i gamal tid ein glatt og smal kløvstig attmed elvegjelet. Mange ulukker har skjedd her. Byklestigen går over fjellrabben og ned til riksvegen på andre sida. strekninga er 1 km. Det bratteste stykket er i sørenden.

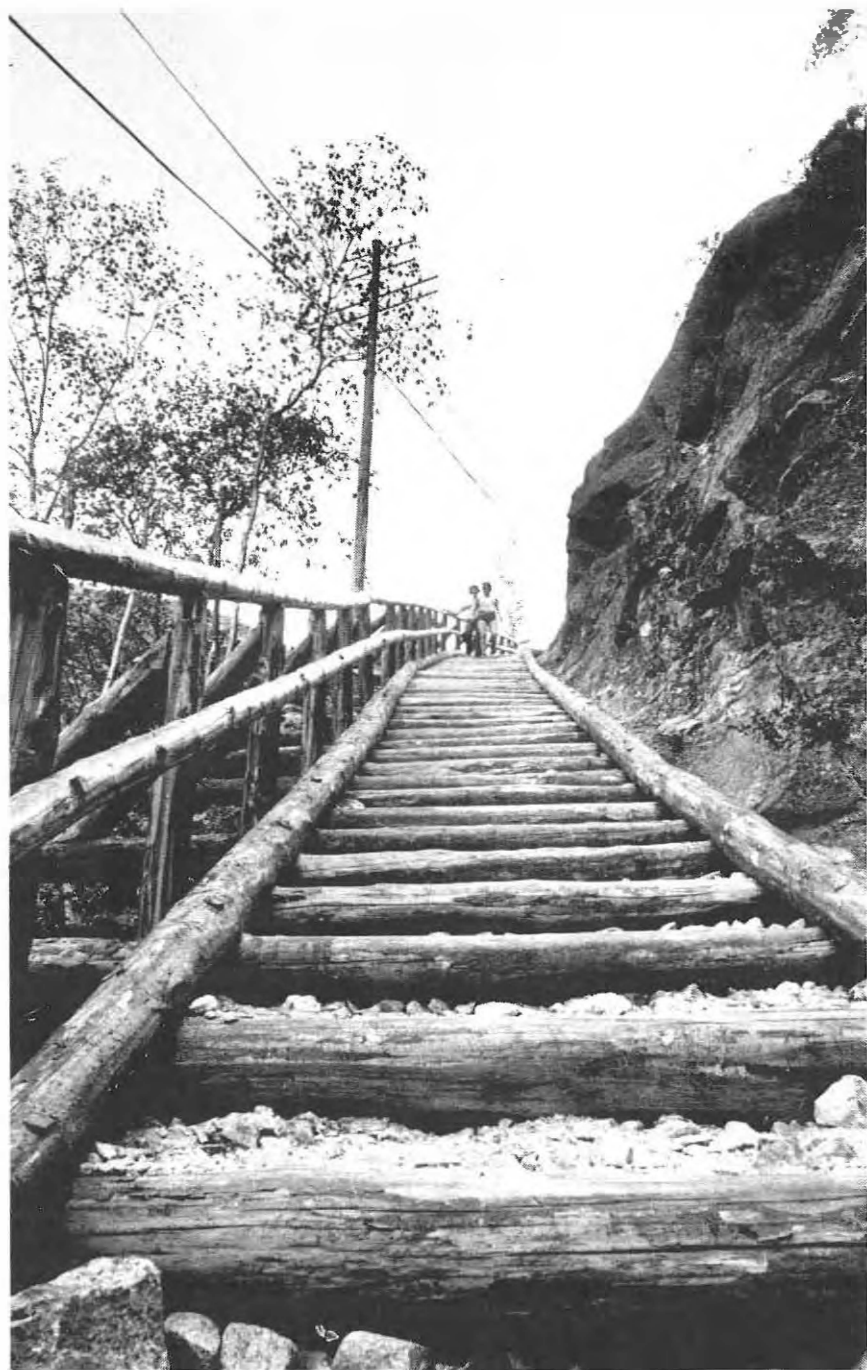
I 1825 vart vegen ubetra og noko omlagt av vegmyndig-  
hetene, så den vart meir farbar for folk o' s'g.

I bruk til 1875, da kjøreveg langs elva vart bygd.

Byklestigen 1825-1965 vart restaurert av Statens Vegvesen 1975.

Gå ikkje fram på kanten av stupet.

hold deg til den merke stigen!



# "TV" fiske i Pollen

— Det var den største fisken jeg ikke fikk på kroken den dagen. Slike, og mange andre historier flyr over bordene i spisepausene på vegkontoret, mere eller mindre sannferdige.

Med fiskehistorier er det selvfølgelig noe spesielt, og man godtar ikke hva som helst.

Derfor ble det — for å avlive myten om at "jeg er bedre til å fiske enn deg" — utlyst til fiskekonkurranse i Pollen i Arendal. Fem av de ivrigste amatørfiskerne, J.E. Myhren, Bjørn Johnsen, Anders H. Hermansen, Dagfinn Myhren og Nils Kjell Messel, satte hverandre stevne i en mid-dagspause, møtested var kaia ved fiskebrygga, agnet var nykokte

kl. 11.40.

Entusiastene hadde 15 minutter til sin rådighet, antall fisk var avgjørende.

En valgte agn av grovt kaliber, noen brukte flu og resten satset på kontoen for flaks.

Det ble noen spennende minutter: DM halte i land den første, og økte til 2·0 før NKM utliknet til 2-2. JEM fikk narret på sin første, det samme gjorde AHH.

Hvem som fikk minst skal være unevnt, men NKM stakk avgårde med en klar seier og hele reker til kr. 32,— pr. kilo.

Innkjøpt senetøm og krok ble montert etter alle kunstens regler før medbragt tidtager satte i gang



Med snøret i "bånn" etter storfisk, AHH, DM, NKM, JEM og B.J.

# Gammelt foran nytt

Avdukinger er som regel en offisiell og høytidelig foreteelse, men kan også foregå i mere dagligdagse former.

Som på Valle nye vegstasjon en dag i vår, da verkstedformann Gunnar Attestog t.v. og vegformann Olav P. Røysland sto for avdukningen av en gammel vegskrape.

Denne har fått plass på nysådd gressplen like utenfor administra-

sjonsbygget, og takket være nitid oppussing og et strøk eller to med maling er den like fin som ny, — allikevel nesten 50 år gammel.

At vegformann Olav P. Røysland var den ene part under avdukningen er nok ingen tilfeldighet: Den 30. april tok han avskjed med vegvesenet og gikk over i pensjonistenes rekker etter lang og tro tjeneste.



fem "bær-TV'r".

Konkurransen ble fulgt av en stadig større tilskuermengde, som noe forundret fulgte det hele fra tribune plass.

Taperne tok det hele med et smil, men tørster etter revansje. Og denne vil sikkert bli arrangert til våren igjen, etter taktisk opplegg og finesser som nok skal skape større konkurranse denne gang.



15 minutters fiske ga dette resultatet.

# RIKSVEG 12's BARNDOM

Av vegsjef J.B. Irgens

I 1880 var kjørevegen oppover Setesdal ført frem til Bykle kirke. Det ble så arbeidet for å føre veg videre oppover til øverste bebyggelse ved Breive.

Stortinget behandlet i 1891 en privat søknad om årlig statsbidrag i 3 år på kr. 5000,— til påbegynnelse av dette anlegget.

Strekningen var 33 km., og det ble opplyst at det var en ytterst elendig rideveg, og at distriktet var forarmet slik at det ville være gunstig at befolkningen kunne få noe arbeid under lensmannens ledelse.

Saken ble tilbakesendt regjeringen fordi Stortinget anså den for lite forberedt.

Høsten 1891 fremla ingeniør Grung en generalplan for en tarvelig grusveg frem til Breive med overslag på kr. 90.000,—. Han anså det ikke berettiget å anvende så stort beløp for vegen, og anslo en rideveg til kr. 20.000,—.

I 1893 bevilget Stortinget kr. 5000,— som bidrag til et bygdeveganlegg mot 10 % distriktsbidrag. Amtet vedtok å bære distriktsbidraget i 1893.



*Gamle Flåren bru i Valle har en spennvidde på 31,0 m, kjørebane 3,80 m, med brudekke av tre. Brua er bygget i 1867.*



Amtsingeniøren fremla samme høst plan for rideveg fra Bykle til Hoslemo, lengde 10800 m, bredde 1.5. m og denne ble bygget de følgende år.

I 1895 forelå amtsingeniørens plan for rideveg helt frem til Breive med overslag kr. 37.000,— men vegdirektøren fant planen for kostbar, og ba amtsingeniøren fremlegge en modifisert plan.

I 1897 fremla amtsingeniøren følgende alternativer:

1. a) En tarvelig 2,5 m bred kjøreveg fra Bykle til Berdalen kr. 19.000,—  
b) En tarvelig rideveg på elvens østside til Breive kr. 9700,— tilsammen kr. 28.700,—
2. Kjøreveg til Berdalen kr. 19.000,—
3. Ombygging av den nye rideveg fra Bykle til Hoslemo kr. 10.800,—.

Dette forslag ble så i flere varianter inngående behandlet av Bykle sognestyre, amtet og Stortinget, og resulterte i kjøreveg Bykle kirke — Hoslemo og rideveg Hoslemo — Breive. Kjørevegen fikk bredde 2,5 m og ridevegen 1,5 m.

Tross motstand fra vegdirektøren ble det vedtatt at bruene på ridevegen skulle være hvelvbruer av sten, bortsett fra Hovden bru som da allerede var utført i tre.

Flere av disse vakre, gamle hvelvbruerne i tørrmur er i behold, og kan ses fra dagens riksveg.

Omkostningene ble ialt kr. 74.350,— og arbeidet ble utført i årene 1893-1913.

Fra 1898 til 1921 var Marius Holst amtsingeniør. Det er blitt fortalt at da ridevegen ble avle-



*I 1887 satte vegvesenet opp denne Ja-benken på riksveg 12 ved Vassend bru i Byglandsfjord.*

vert, klaget de interesserte over at vegen var for smal. Holst skal da ha svart: — Den er bred nok for rev og rype.

For oss som turnerer millioner

med stor fatning, er det nesten rørende å se hvor trang fødsel så beskjedne oppgaver kan ha et par menneskealdere tidligere.



*Knut Jonson Heddi, f. 1857, d. 1938, bru over Fjellskarrevja mellom Heddi og Rysstad i Hylestad.*

## OM INGENIØRER

En mann kom inn i en bar, leiende på en krokodille i bånd.

— Serverer De ingeniører her, spurte han bartenderen.

— Ja, selvfølgelig, svarte denne.

— Det er fint, sa mannen, — da kan de servere en drink til meg og en ingeniør til krokodillen.

— Det står her i avisen at det er en elg som angrepet en veiingeniør.

— Jøss, åssen kunne den vite at det var en veiingeniør?

# Anleggsoppsynsmenn på kurs

I høst ble det på motorveganlegget E 18 ved Åsbie gård arrangert et to dagers kurs i bruk av moderne hjelpemidler. Arrangører var anleggsavdelingen, instruktør – ingeniør John Baasland og lærevillige elever – anleggsoppsynsmennene + 2 fra planavdelingen.

Overingeniør Dukefoss innledet med å påpeke viktigheten av grusregistrering i fylket, og viktigheten av oppsynsmennenes og vegmestrenes lokalkjennskap til dette arbeid.

Oppsynsmann Johan A. Johansen tok for seg tolkningen av EDB-listene, og den store nytte man kunne ha av å "lese" dem.

Hovedemnet på kurset var imidlertid utsetting av linjer med Teodolitt.

Ved overgang til EDB kreves

en mer nøyaktig utsetting, noe som både er nødvendig og lønnsomt.

Det ble understreket at utsettingen bør foregå konsentrert og uavhengig av driften forøvrig. Oppsynsmannen kan gjerne utføre arbeidet, men førstegangs utsetting bør så langt som mulig utføres før arbeidene settes i gang, og vi vet at oppsynsmennene fra før har tusen andre forskjellige gjøremål.

Vi er ikke i tvil om at deltagerne fikk et godt innblikk i de problemer og fordeler slik utsetting gir, og ved selv-øvelser begge dager ble de overbevist om at systemet "har noe for seg", som en uttrykte det.

Honnør til anleggsavdelingen for tiltaket, og til ing. Baasland for opplegget.



*Ingeniør John Baasland ser etter at opps.m.ass. Sigmond Baasland og oppsynsmann Olaf Evensen "kan lekse" si.*

# Vegvesenet vil bedre forholdet til grunneierne

Statens vegvesen har problemer med noen av sine mange naboer. Med vel 55 000 km riks- og fylkesveger her i landet, med grenser mot grunneiere på begge sider, har det naturlig nok oppstått konflikter i naboforholdet en del steder. Blant annet har det forekommet ødeleggelse av vegkanter og grøfter ved at jordbrukere pløyer for nær offentlig veg. Derfor satser vegvesenet på å finne fram til løsninger på slike konfliktforhold.

Vegvesenet kan ikke akseptere at grunneiere overtrer klare grenser mot offentlig veg, endog

fjerner eller flytter grensemerkene. En veg er en kostbar investering som tjener samfunnets interesser. Ved jordbearbeidelse nært opptil vegen vil vegoppbyggingen skades, og dette fører til ekstraordinært store vedlikeholdsarbeider og nedsatt trafiksikkerhet.

Noen av konfliktene skyldes nok at grensen mellom den offentlige veg og den tilstøtende grunn kan være noe uklar enkelte steder. Opp gjennom tidene har kravene til vegstandard skiftet. Det har imidlertid alltid vært forutsatt at vegens eiendomsom-



råde skal omfatte grunn til skjæringer, fyllinger og grøfter i tillegg til selve kjørebanelen. Økt tungtrafikk og moderne vedlikehold kan fra tid til annen ha ført til utvidelse av vegbredden. Det kan ha skjedd ved at grøfter er fylt igjen, eller at fyllinger og skjæringer kan ha kommet utenfor vegens eiendomsområde.

Vegvesenet vil nå forsøke å klarlegge disse forholdene med de grunneiere der naboskapet byr på konflikter. Samtidig arbeider man med å få ervervet nødvendig grunn til vegen, med skråninger, fyllinger og grøfter. Mens dette arbeidet pågår anmoder vegvesenet grunneierne om å la være å drive jordbearbeidelse så nær vegen at de skader den. Da lar de samtidig være å skape trafikkfarlige forhold og påføre det offentlige ekstraordinære vedlike-

holdsutgifter.

Blant andre problemer mellom vegvesenet og grunneierne er at enkelte grunneiere bruker kjørebanelen som vendeteig når de driver med jordbearbeidelse langs offentlig veg. Dette skader vegdekket, gjør den livsfarlig glatt og skaper kollisjonsfare. Grunneiere på sin side klager ofte over at vegvesenet forsømmer vedlikeholdet av vegkanten slik at ugress spres over tilstøtende mark. Vegvesenet er gjort behørig oppmerksom på det forholdet og satser mye på å forbedre seg på det feltet. Arbeidet med å bedre forholdet til grunneiere langs de 55 000 km riks- og fylkesveger skjer på lang sikt. I mellomtiden håper vegvesenet på at grunneiere lar være å drive jordbearbeidelse som vil skade vegene.

---

--forts. fra side 26

Øynaheia omtrent samtidig. Men denne saken ordnet man lett. Daværende vegsjef Nilsen rekvirerte straks pr. telefon to nye Mercedes lastebiler fra Oslo, og dagen etter ble de hentet! (Nå tar det nesten 1 år å få en ny bil).

En episode som Olsen husker spesielt godt stammer også fra etterkrigsårene.

Under den 2. verdenskrig hadde tyskerne et beltegående kjøretøy som ble kalt "Raupen Schelper", en slags snøfreser som var ibruk bl.a. for å rydde flyplasser o.l., og vegvesenet fikk tak i et slikt monstret. Den var utstyrt med en forholdsvis svak motor, så den egnet seg dårlig til

snørydding på landevegen.

Oppsynsmann Ljøstad ga dermed ordre om at hele maskinen skulle demonteres, og av delene konstruerte han Aust-Agder vegvesens første snøfreser som ble døpt "Rotella".

Den samme "Rotella" var imidlertid tung og vanskelig i bruk, og ble snart avløst av mer effektivt utstyr.

Som man skjønner har Olsens år i vegvesenet vært rik på opplevelser og erfaringer, og dagens arbeidssituasjon er på de fleste områder adskillig bedre enn da han begynte. Men som han sa: — "Romantikken er borte .....

Jem

# Ny motorveibru og

# bomstasjon i Drammen

Nord-Europas største bomstasjon er tatt i bruk i forbindelse med åpningen av den nye motorveibrua i Drammen. Den har tilsammen 10 kjørefelter, fem i hver retning. Samlet gir det en kapasitet på 4200 biler i timen, mens det meste som har passert hittil på motorveien er mellom 1800-2000 biler pr. time.

Tester har vist at det tar kun 8 sekunder å betjene seg av automaten, 12 sekunder hvis det skal

betales til bomvakt.

Utgiftene til bomstasjonen er på 10 millioner, og når neste etappe står ferdig våren 1978 vil samlede utgifter beløpe seg til 220 millioner kroner for den da 6 km lange parsellen.

I følge prognoser vil det ta 15 år å betale hele anlegget, renter medregnet.

Bomstasjonen er også "døpt" til Norges største kassaapparat. Velger man automatisk betjening, må man betale med 3 kronerstykker, en blanding av kronestykker og 50-ører, eller en spesialmynt som på folkemunne er døpt "Kjellstadkrona". Denne kan fås kjøpt i bankene i og rundt Drammen.

Selve motorveibrua er to-feltet, tillatt hastighet 80 km og med en lengde på 1890 meter.

Baksiden av medaljen er bl.a. følgende: Over 200 eiendommer er ekspropriert og flere del-ekspropriert, 750 mennesker har måttet flytte fra sine hjem, og innføring av fartsbegrensninger på de veier som vil bli benyttet til omkjøring av dem som vil spare bompengene er innført.

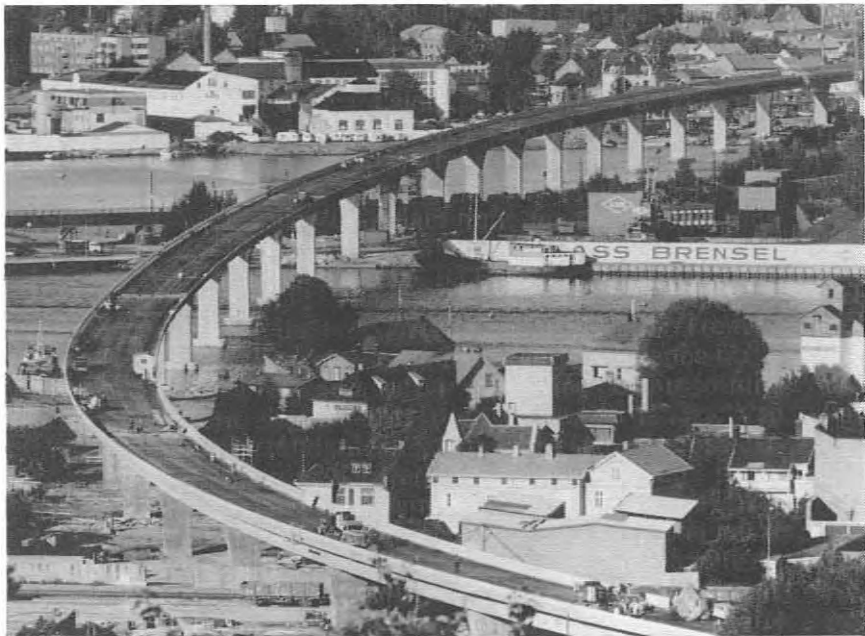
Men det er naturlig å anta at bilistene hadde måttet "kø-kjøre" seg gjennom Drammen i ytterligere minst 10 år hvis ikke det nye motorveisystemet, som ble åpnet den 15. oktober, var blitt finansiert ved hjelp av lånemidler.



Norges største "kassaapparat" har 10 kjørefelt, og kapasitet på 4200 biler pr. time.



*Mellom 8 og 12 sekunder tar det å betjene seg av automaten.*



*Den nye brua i Drammen har "kostet" 200 eiendommer og flytting av 750 mennesker. (Alle fotos: Jan Greve)*

# SØTS-elever på Vegsentralen

Fredag 12.9.75 inntok SØTS, Sørlandets Tekniske Skole, vegsentralen. Det var lektor, siv.ing. Erling Wirak som i spissen for en klasse ingeniørstudenter ville ta anlegget nærmere i øyesyn.

Studentene som holder på med et 1-årig videreutdanningskurs i kommunalteknikk, var alle ferdig utdannet ingeniører. Lektor Wirak opplyste at ca. halvparten var nyutdannet mens den resterende del hadde allerede tilegnet seg praksis fra arbeidslivet.

Driftsteknikk, kommunal drift og vedlikehold er sentrale emner for elevene dette skoleåret, og i den forbindelse var vegsentralen et attraktivt reisemål.

Avd. ing. H. Cappelsen Aas ønsket gjestene velkommen og ga en historisk oversikt over utvik-

lingen innen vegvesenets maskinavdeling. Senere orienterte ing. T.K. Fløystad og oppsynsmann R.E. Larsen om vegsentralens og maskinavdelingens funksjoner idag. Etter en befaring både i og omkring vegsentralens bygninger, kunne ing. R. Tidemann fortelle om vedlikeholdsavdelingens oppgaver og beredskap.

Lektor Wirak takket på vegne av skolen for at de fikk lov til å bryte inn i de daglige gjøremål, og overrakte til slutt følgende "Blomsterbukett" til vegsentralens ledelse:

— "Det er en glede for meg hver gang jeg kan få ta med meg en flokk elever til dere på vegsentralen. Den orden og renslighet som preger denne arbeidsplassen bør være et eksempel til etterfølgelse."

Jem



*SØTS-elever samlet utenfor vegsentralen sammen med en av guidene, oppsynsmann R. E. Larsen.*



# HAN SOM KOMMER



Etter nærmere 9 år som vegsjef i Troms, og senere 2 år ved Vegdirektoratet, er det oss en glede å ønske vår nye vegsjef, Bjarne Haugmoen, hjertlig velkommen tilbake.

Mange av oss som tidligere har hatt den glede å arbeide under Haugmoens alltid blide overopp-syn er — sammen med hans familie og store vennekrets — overbeviste om at både han og vi vil trives med det samarbeid som nå stor foran sin innledning, og som samtidig er en videreføring av det arbeid vegsjef Johs. B. Irgens har nedlagt.

I forbindelse med en foreløpig presentasjon, har vi tillatt oss å sakse fra Troms vegvesens husorgan "Vegstikka", som hadde en avskjedprat med Haugmoen i 1973:

I nærmere 9 år har Haugmoen vært med å sette sitt preg på aktivitetene innen fylkets vegvesen, forresten ikke bare på vegvesenet, men på kommunikasjonsutbyggingen i sin alminnelighet i Troms.

Hans særs aktive medvirkning i utformingen av de to siste kommunikasjonsplanene for Troms fylke vitner om det.

Hva har så preget det tidsrommet Haugmoen har virket i Troms, jo, det er omlegging av trafikken fra sjø til land ved utbygging av veg- og ferjeforbindelser i øydistriktene, gjennomføring av store bruforbindelser, hvorav 3 som erstatning for ferjer, opprustning av de mest trafikkerte veier og legging av "svarte" dekker. I tillegg har Haugmoen hatt nok en kjepphest, å kunne fullføre flest mulig av de gamle uferdige fylkesveganleggene vi har hatt så mange av.

På spørsmål om hvilke inntrykk Haugmoen hadde av Troms fylke før han kom dit, og hva det var han møtte og eventuelt hvilke vansker svarte vegsjefen bl.a.:

— Mitt inntrykk som turist var at Troms måtte ha landets vakreste natur. Dette er senere ytterligere forsterket, ved mine befaringer i fylket. Stillingen jeg skulle overta, innebar nødvendigheten av en stor kontaktflate, og det er klart at det i dette lå det største spenningsmomentet ved flytting til en annen landsdel.

På spørsmålet om hva jeg møtte og hvilke vansker, er det bare å svare at jeg møtte stor forståelse og hjelpsomhet slik at virkelige vansker i ordets betydning kan jeg ikke si å ha møtt.

Vi skal i et senere nummer komme tilbake med en nærmere presentasjon av vår nye vegsjef.

# VI GRATULERER MED

## 50 ÅR:

Honnemyr, Salve	08.01
Kvernvik, Knut	30.01
Knutsen, Erling	23.02
Kollen, Kjetil	08.03
Vindholmen, Anders	22.03
Langemyr, Henry	06.04
Dukefoss, Olav	08.04
Johansen, Johan A.	10.06
Høgevoll, Jon	24.07

## 60 ÅR:

Bråten, Torleif	24.01
Myrland, Georg	13.02
Sørensen, Sigurd T.	11.05
Songe, Svenning	05.07
Nyli, Sverre	28.07

## 65 ÅR:

Ringvoll, Aslak	10.01
Sørensen, Selmer	28.04
Trydal, Mikkel E.	01.05
Larsen, Tallak	15.07

Natursvin som kaster  
søppel på bakken  
fortjener sin straff  
og bør tas i nakken.





**STATENS VEGVESEN**  
VEGSJEFEN I AUST-AGDER FYLKE

**Fra 1. desember**  
er vegsjefen, administrasjons- og  
økonomiavdelingen flyttet til

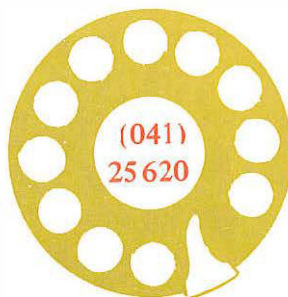
**Bendiksklev 2**



De tekniske avdelinger holder fremdeles  
til i Vesterveien 1B.



**NYTT  
TLF.  
NR**  
Til samtlige avd.  
**(041) 25 620**



All post sendes som tidligere  
Til

Vegsjefen i Aust-Agder  
Postboks 173  
4801 ARENDAL