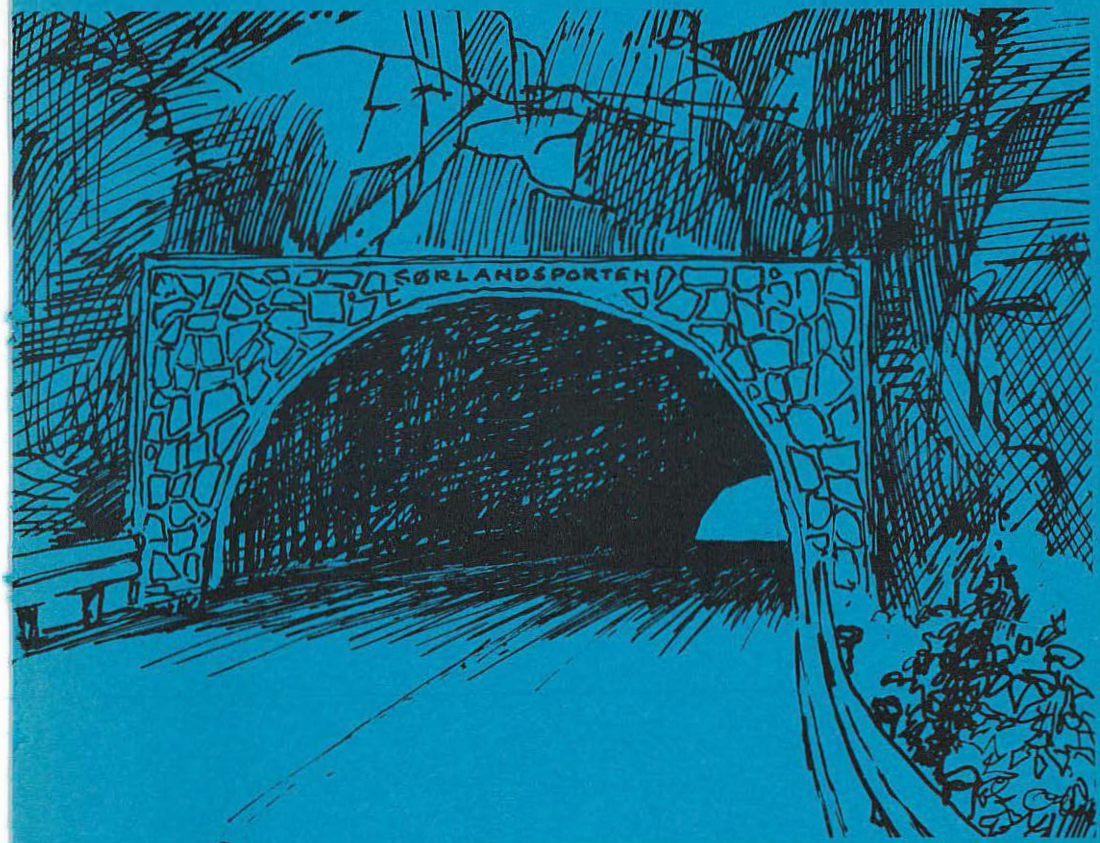
SØRLANDS-PORTEN

nr. 2 1979 7. årgang



KONTAKTORGAN FOR
STATENS VEGVESEN I AUST-AGDER

INNHOLD

SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

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

Redaksjonsutvalg:
Vegsjef Bj. Haugmoen
Sekretær Harald Kirkedam
Avd. ing. Gunnar Bakken
Hovedtillitsmann P. Løvdal
Mekaniker Lars O. Knutson

Adresse:
Vegkontoret,
postboks 173,
4801 Arendal
Tlf. (041) 25620

Sats og montasje:
solberg & mæland

Trykk:
Andersen & Bengtsons
Trykkeri A/S
Arendal

Opplag: 800

Pensjonistforeningens interimstyre. Sittende fra venstre: T. Bomvoll, H. Lauvland, T. Rislaa, T. Lyngdal. Stående fra venstre: A. Baasland, A. Holmgren, E. Rundholt.

Tilbud for pensjonistene:

Pensjonistforeningen er en realitet

Nå er det endelig skjedd - pensjonistforening for personell som har hatt sitt virke i vegvesenet i Aust-Agder er en realitet.

Samarbeidsutvalget har utover vinteren og våren drøftet et forslag om å starte opp en pensjonistforening for etatens tidligere tjenestemenn.

SU har gitt forslaget sin fulle støtte, og både fra SU og vegadministrasjonen er det lovet hjelp til oppstartingen, både av praktisk og økonomisk art.

Det er ingen hemmelighet at den utrettelige Tellef Rislaa også har hatt en finger med i spillet på et tidlig stadium, og han hadde innkalt en del kontaktmenn fra ulike deler av fylket til et møte på vegkontoret den 10.5.79. Her var også representanter fra vegadministrasjonen med.

De fremmøtte var fullt enige om å starte opp foreningen, og ikke uventet ble Tellef Rislaa valgt til formann i interimstyret. Med seg til å trekke lasset har han nestformann Harald Lauvland, sekretær Trygve Lyngdal, kasserer Torgeir Bomvoll og styremedlemmene Arne Holmgren, Aslak Baasland og Eivind Rundholt.

Etter det vi forstår, vil foreningen ta sikte på å arrangere møter, fester og turer og ellers være et naturlig bindeledd mellom vegvesenet og de som er gått over i pensjonistenes rekker.

Foreningen har imidlertid et problem: Det finnes foreløpig ikke noe medlemskartotek!

Kontaktmennene i distriktene vil henvende seg til pensjonistene så langt de rekker, men skulle noen bli glemt, er det ikke med overlegg. Ta da kontakt med et av medlemmene i interimstyret eller med vegkontorets personalseksjon, og ditt medlemskap vil bli ordnet.

Vegkontoret i Aust-Agder inn i tidsmessige lokaler

Mandag 2. april i år var D-dag for samling av Aust-Agder Vegkontor til et rike.

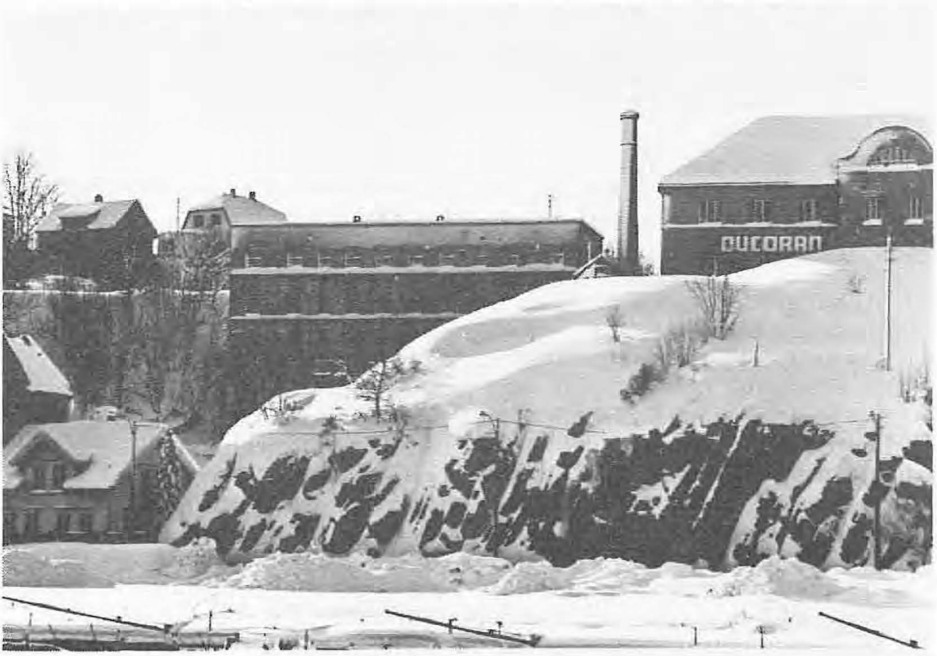
Etter en periode på over 3 år med de forskjellige avdelinger spredt på 4 forskjellige steder i Arendal, er etaten nå samlet i «eget hus». Allerede i oktober 1977 kunne vegkontoret skrive under en leiekontrakt med eierne av Skytebaneveien 3. I tiden etter dette har lokalene vært gjennom en fullstendig modernisering, samtidig som bygget har fått en ny 4. etasje.

Vegkontoret leier i dag de 3 øverste etasjene, med en samlet grunnflate på 2480 m². Etter 10 år har etaten fortrinsrett på leie av 1. etasje, hvis det er behov for dette.

Den 5 mål store tomten gir rikelig plass for parkering, og man er allerede i gang med forskjønnelse av området rundt det nye kontorbygget. Aust-Agder Vegkontor kan dermed se slutten på en 6 — 7 års periode med stadig søken etter nye lokaliteter, hvor bl. a. det nye fylkeshuset har vært inne i bildet.

Administrasjonssjef O. Salvesen kan fortelle at dagens leieavtale er meget gunstig for etaten, og at man nå vil kunne oppnå en arbeidsmessig fortjeneste, samtidig som også publikum vil få den service de har krav på.

Det store bygget til venstre viser vegkontoret før ombyggingen.



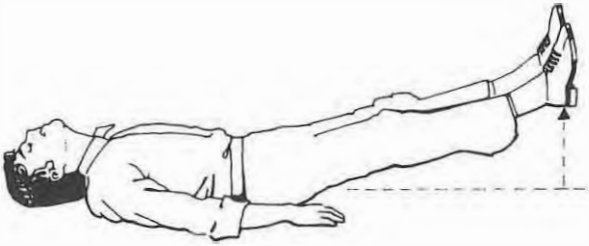
Et utsnitt av den trivelige kantinen, som forøvrig er bygget i 2 etasjer.

Bygget har tidligere vært en del av Arendal Møbelfabrikk, men er som nevnt fullstendig restaurert.

Den offisielle overtagelse av bygget fant tidlig sted, men i forbindelse med åpningen av det nye distriktslaboratoriet, ble lokalitetene i mai presentert bl. a. for vegdirektøren.

Og slik ser det ut i dag, påbygd en ny etasje.

Førstehjelp - i trafikken



SJOKK

Sjokk er nedsatt blodsirkulasjon på grunn av kraftig indre eller ytre blødning. Dette fører til utilstrekkelig blodtilførsel til viktige organer, som kan ta skade i løpet av kort tid. Derfor er sjokk en livstruende tilstand.

Pasienten har trolig sjokk hvis han er påfallende stille og apatisk, er blek og kaldsvetter. Vær oppmerksom på hvor lett det kan være å overse sjokk fordi de ytre kjennetegn ikke behøver være iøyenfallende og dramatiske.

Legg pasienten ned, og med bena høyere enn kroppen. Stans eventuell ytre blødning. Bevar pasientens kroppstemperatur. La ham få ro. Unngå å gi ham noe å drikke.

Fra „Førstehjelp i trafikken" tildelt NAF's trafikksikkerhetspris 1975

Samarbeidsutvalget samlet til sitt første møte på det nye vegkontoret, sittende fra venstre: Ivar Bøllman Pedersen, Ingeborg Wehus, Anders Noddeland, Bjarne Haugmoen, Olav Dukefoss. Stående fra venstre: Birger Viki, Nils Tveiten, Osmund Salvesen, Bjarne Solberg, H. Cappelen Aas, K. Møller-Hanssen og Tor Oddbjørn Lid. Paul Løvdal var ikke tilstede.

Samarbeids-utvalget er samlet i nytt vegkontor

Den 20. april kunne SU gjennomføre sitt første møte i nye lokaler ved vegkontoret.

En fyldig saksliste tok det meste av dagen å komme igjennom. Av spesielle saker som ble gjennomgått, kan bl. a. nevnes forslag til fordeling av velferdsmidler. Av de tildelte midler, kr. 38 000,- ble følgende tilgodesett:

Juletrefest	kr.	2000,00
Bedriftsidrettslaget	»	4000,00
Julekaffe	»	8000,00
Pensjonisttilstelning og oppstarting av pensjonistforening	»	3000,00
Leie av hytter, eks.turer	»	18000,00
Julekaffe 1978	»	1327,20
Ufordelt	»	1672,80

Følgende ble valgt inn i Redaksjonsrådet i bedriftsavisen for en periode av 2 år: Overing. K. Nylund, ledelsen ved vegkontoret H. Kirkedam, personalet ved biltilsynet Hans Markussen, oppsynsmennene/assistentene O. G. Røysland, personalet ved vegkontoret Paul Løvdal, ansatte i utedriften.

Av midler til opplæringsformål, samarbeidsutvalg, bedriftslegeordning og velferdsformål har vegkontoret for 1979 fått følgende tildeling:

Opplæringsformål.....	Kr. 40.000,-
Bedriftslegeordning.....	» 60.000,-
Velferdsvirksomhet.....	» 39.000,-
SU/AMU/KU virksomhet	» 13.000,-

— — —

Nedkjørte spor i vegbanen er like farlig som vannplaning. Ved vått eller isete vegdekke kan de spor som de fleste bilistene kjøre i, forvandles til rene dødsfeller. I samband med forskning om vannplaning, fant forskere at de sporene som lages i vegbanen av bilene er alldeles for dype. Vegbanens helning, som skal sørge for at vannet renner vekk fra vegen, gjør derfor at det kan være forenet med livsfare å forsøke å ta seg over midtlinjen.

Det er VTI (Statens Väg- og Trafikinstitut) i Lindköping, Sverige som har oppdaget dette nye problemet.

— — —

Saker som det er ønskelig å ta opp i Arbeidsmiljøutvalget bør være sekretæren i hende skriftlig senest 3 uker før møtet. Følgende møtedager er foreløpig avsatt for resten av året: 31/8, 12/10 og 7/12.

— — —

På møtet den 2. februar vedtok også AMU at vegvesenet må gå ut med opplysning om at de private lastebiler som fører eksosen over tak vil bli foretrukket innleid i vegvesenet fremfor andre biler, en ordning som heretter skal gjelde også for våre egne biler.

GOD SOMMER

— 80 mennesker på 2 dagers kurs må gi oss en del konkrete ting igjen —

Driftskonferansen 1979 ble avviklet i dagene 8. og 9. mars på Refsnes turisthotell. Til stede var flesteparten av det tekniske personell, og som gjester fra den lokale arbeidsmannsforening var invitert Paul Løvdal, Olaf Haugemoen, Ivar Bollmann Pedersen og Knut Hommefoss.

Vegsjefen kunne ønske velkommen til et tettpakket program, og sa bl. a. følgende i sin velkomsttale:

— Vi lever i en vaskelig tid, i et teknologisk utviklet samfunn som vi alle har vært med å bygge opp, og som har gitt oss det velferdssamfunnet vi lever i i dag. Funksjonsdelingen er nødvendig for at vi skal makte å løse de oppgavene myndighetene pålegger oss. Vi har fagfolk på de forskjellige områder som er nødvendig i denne sammenheng. Men uten hjelp og sunn fornuft løser man ikke disse oppgavene. De som steller med sine saker, — kjenner lite til hva de andre driver med. Derfor er en slik driftskonferanse så viktig. Fagfolk innleder om de forskjellige emner, som vil gi oss alle en innsikt i hva de forskjellige avdelingene steller med. Vi får satse på at trivsel og arbeidsglede er tilstede til en hver tid, og håpe på en åpen samtale over de emner som dukker opp.

Han avsluttet med ønsket om en hyggelig konferanse og et utbytterikt samvær.

Overing. Kjell Birkeland påpekte vanskelighetene med å komme videre i arbeidet med sysselsetting av yrkeshemmede arbeidere.

Av generell interesse 1. dag, kan nevnes overing. Birkelands innlegg om «Sysselsetting av helseveike tjenestemenn».

Problemet synes å være kommet videre i dette arbeidet, og få laget et system som fungerer. Fra enkelte hold ble det gitt uttrykk for at ordet «helseveik» ikke var dekkende for hele den gruppen problemet gjaldt, og at man burde finne et annet ord for dette.

Konklusjonen var at en person tilknyttet administrasjonen må koordinære det videre arbeid sammen med vegmestere og oppsynsmenn.

Overing. Birkeland kunne legge frem hele 26 forslag til arbeidsoppgaver for den nevnte gruppen. Av disse kan nevnes bl. a. reparasjon og maling av brakker, rensk og vedlikehold av forskalingsmateriell, siktrydding, maling av bruer, støp av støttemurer, oppsetting av rekkverk (m/borvogn), renhold av rasteplasser, kopieringsarbeider på kontoret, oppsetting av støyskjermer, borslip, rydding og rensk av nye veglinjer, o.s.v.

Ellers var det varierende emner som «Informajson om den fremtidige planlegging og drift», Vegvesenets maskinpark, orientering om biltilsynet, Hva en detaljplan bør inneholde, Fellesbeholdninger anlegg/vedlikehold og eventuelt.

Forsamlingen var meget lydhør for de mange innledende foredrag.

2. dag orienterte driftssjef Dukefoss om organisering av laboratoriet, T. Frøysnes tok for seg samarbeid mellom vedlikehold/anlegg, Bj. Solberg ga en innføring i valg av dekketyper, T. K. Fløystad om radiosambandet/-walkie-talkie, alternative driftsmåter ved sprengning kunne T. O. Lid orientere om. Det hele ble avsluttet med en oppsummering før avslutningen.

Hensikten med driftskonferanser er selvsagt å få noe ut av dem, og leve opp til det en blir informert om.

Derfor anså en det viktig at konkrete ting ble fulgt opp, gjerne ved valg ov komiteer til å føe dem ut i livet. Underkomiteene bør ledes av en styringsgruppe som vil legge frem en innstilling på neste driftskonferanse.

Eller som overing. Lid sa det: — 80 mann på konferanse i 2 dager er lik et årsverk. Dette er store kostnader, og en må derfor forlange at en får en del konkrete ting igjen. —

Den «gamle» komiteen med T. O. Lid som formann, fikk i oppdrag å arbeide videre med referatene fra konferansen, og forsøke å få noe av konklusjonene ut i livet. Til komite for neste konferanse ble valgt: T. Frøysnes (form.) E. Johansen, J.E. Myhren, H. Cappelen Aas, O. T. Bråten og Kr. Kjenndalen.

Vegvesenet flytter foss på grunn av utvidelser

På riksveganlegget E-18 Spiremyr — Søndeled, er det i bunnen av Vormelikleivene i løpet av våren lagt ned et ca. 25 meter langt Armco-rør.

Dette er kanskje ikke så spesielt, men på grunn av vegutvidelsen akkurat i dette området, måtte en liten foss på innsiden av ny veg faktisk «flyttes» inn fra ny vegkant.

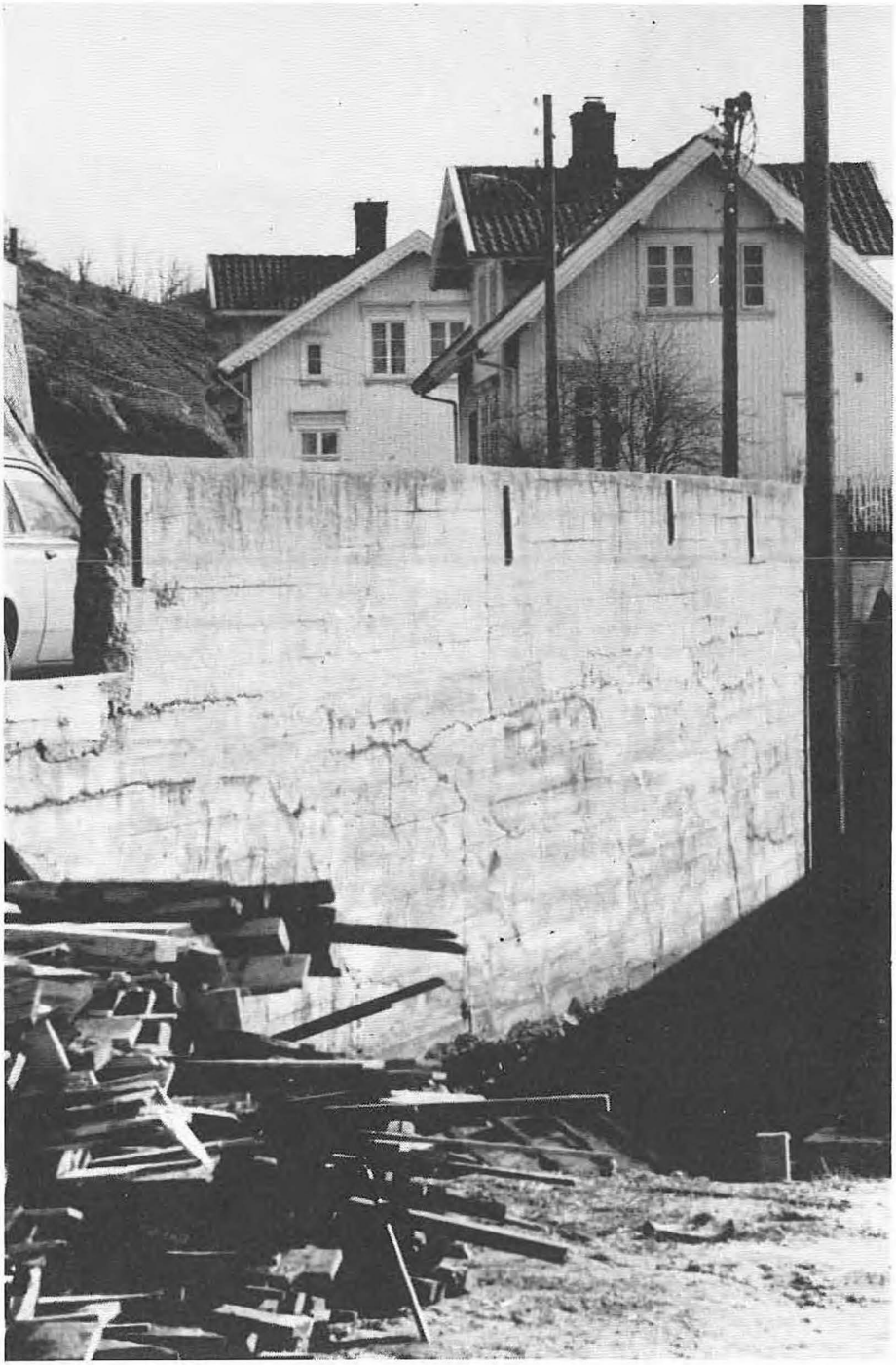
Etter forutgående grunnundersøkelser, kunne en konstatere at det var greie gravings-masser å arbeide i.

Oppsynsmann Olaf Evensen kan da også fortelle at arbeidene har gått greit unna, ingen oppdukkende problemer, og en grei renne å montere. Men — som sagt — fossen måtte altså flyttes.

Arbeidsområdet i bunnen av Vormelikleivene, sett vestfra.

Det påses nøye at alt er i vinkel og lodd før konteringen.

Den lille fossen som måtte flytte på grunn av vegutvidelsen.



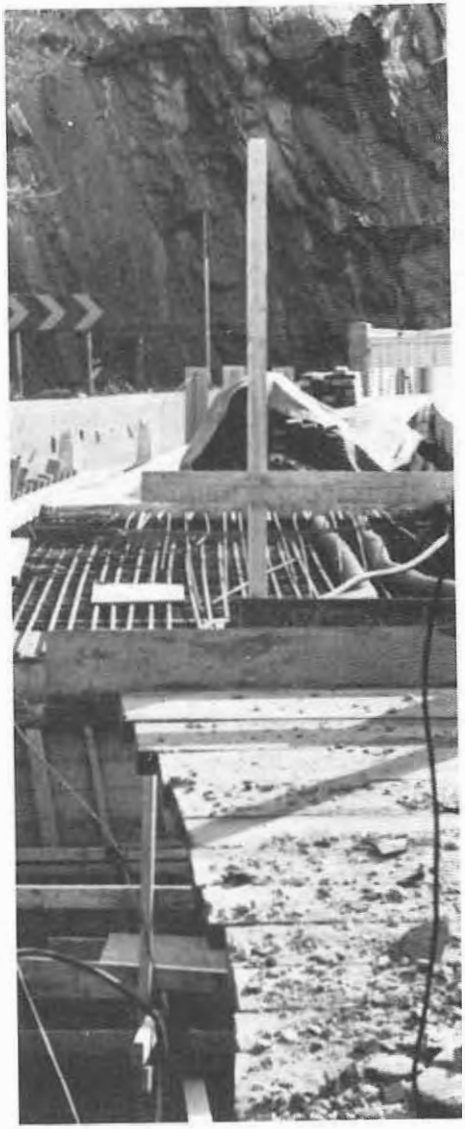
430 m lang tunnel på Kystvegen påbegynnes i høst

Arbeidene på riksveg 410 — kystvegen — startet opp for fullt i vår. Parsellen Barbubukt — Havstad skal etter planen være ferdig bygget høsten 1981. Inklusiv en tunnel på 430 meter utgjør arbeidene en kostnad på 18 millioner kroner.

Av disse går hele 10 millioner til tunnelen. Denne skal påbegynnes i høst, og er tenkt satt bort på entreprise. Våren 1980 vil tunnelen være ferdig grovsprengt.

Et av de største problemene på denne strekningen, har faktisk vært å få fjernet de ca. 15 — 16 hus som må bort.

Oppsynsmann for anlegget er Torbjørn Borgi, og anleggsleder avd.ing. Ragnar Fremmerlid.



Ny mur blir støpt på utsiden av den gamle ved Kjølelageret i Barbu. De to husene på bildet må rives.

Store forskallings- og støpearbeider pågår like ved tunnelinnslaget, som kommer omtrent der skiltet står.

Distriktslaboratoriet åpnet:

- Et nydelig og praktisk bygg, håndverksmessig helt på topp

To spesielle begivenheter har preget Aust-Agder Vegvesen denne våren.

Den første var innflyttingen i nye kontorlokaler, den siste åpningen av distriktslaboratoriet på Skarpnes.

Etter bare 8 måneders byggetid i egen regi, kunne vegdirektør Karl Olsen den 22. mai stikke nøkkelen i laboratoriedøren og dermed markere den offisielle åpningen.

Og det gjorde han med et ønske om at bygget måtte være til gavn og glede for oss brukere.

Det 341,5 kvadratmeter store bygget var kalkulert til 1,42 mill. kroner, men har pr. i dag kostet rundt 1.350 000,00 kroner.

En rekke representanter fra vegetat, entreprenører og presse overvar begivenheten, som endte i en enstemmig konklusjon:

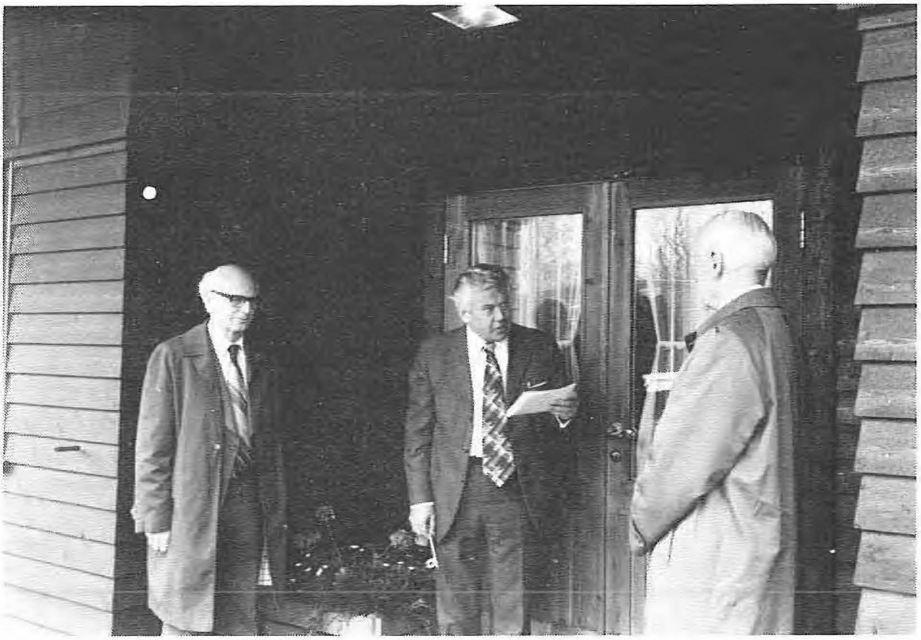
— Et nydelig og praktisk bygg, håndverksmessig helt på topp. Etter omvisningen var det lunsj for de innbudte, og formannen i byggekomiteen, overing. H. Cappelen Aas, ønsket de ca. 45 gjestene velkommen til veldekkede border.

En rekke talere hadde ordet, og referat fra disse er gjengitt på annen plass i avisen.

Vegdirektøren beundrer en del av det flotte utstyret laboratoriet nå er utstyrt med.

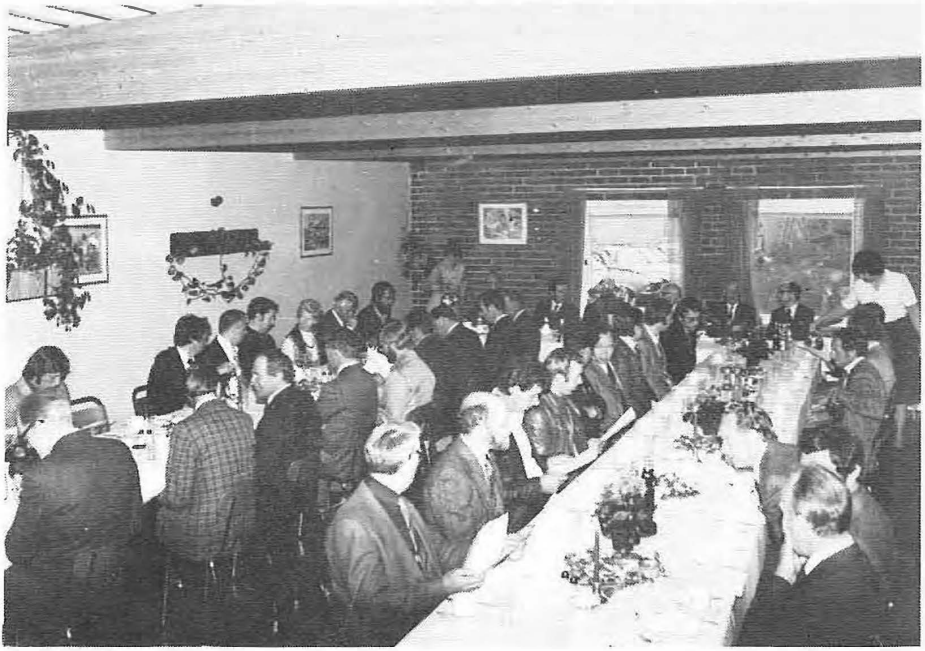
Fra venstre: Snekkerformann A. Vindholmen, vegdirektør Karl Olsen og vegsjef Haugmoen.

Her ser vi fra venstre overing. Erling Hansen, Veglaboratoriet, snekkerformann A. Vindholmen, vegdirektør Olsen, vegsjefen, byggets arkitekt, siv.ing. Bjørnstad og sjefsingeniør A. Ingulstad, innkjøpskontoret.



Overing. H. Cappelen Aas ber vegdirektøren om å foreta den offisielle åpning.

Et utsnitt av de fremmøtte gjester og representanter fra etaten.



Mye ros til byggekomiteen for lab.

Byggekomiteen bak distriktslaboratoriet på Skarpnes har vært overing. H. Cappelen Aas, formann, og oppsynsmennene Halfdan Marcussen og Knut Hagelia.

Under innvielsen i mai falt det mange lovord om komiteens arbeid, og det er da også nesten utrolig hva de har fått for pengene.

Selv om Cappelen Aas i sin tale på innvielseslunsjen riktignok sa at komiteens første møte kanskje hadde vært noe famlende, — fant de fort frem til den hyggelige og tillitsfulle tonen. Han takket for oppdraget, takket representantene fra konsulentfirmaet K. Bjørnstad samt distriktets egne konsulenter og håndverkere.

— Økonomisk har vi også kommet bra fra det. Bygget var kostnadsberegnet til 1,42 mill. kr og pr. i dag var det gått med 1,35 mill. kr. personlig har jeg gledet meg meget over de mange moderne bygningsfinesser som er på markedet nå. Det sier seg selv at konsulentene ikke kan få med alt på en tegning. Men alle de løsninger «snekkergjengen» har funnet på de problemer som har dukket opp, er løst på en beundringsverdig måte —, sa byggekomiteens formann bl. a. i sin tale.

Byggekomiteen som fikk mye fortjent heder for sitt arbeid, fra venstre oppsynsmann Knut Hagelia, overing. H. Cappelen Aas og oppsynsmann Halfdan Marcussen.

VEGSJEFEN:

- Det må stilles store krav til vår materialkjennskap

Tross et forferdelig regnvær på utsiden, var det en fornøyd og glad vegsjef som hilste forsamlingen med følgende tale:

— Det er en stor glede for oss å kunne ha også vegdirektøren og hans kone tilstede. Den erfaring vi ansatte har er at vi er gift med vegvesenet. Og vi vet at det ofte blir slik at vi forsømmer familien i vesentlig grad. Hvis vi har muligheter — sånn som nå — til å ha anledning til å ha kona med, er det hyggelig, og det var veldig gildt at fru vegdirektøren ville være tilstede. Vi takker for det.

Nå til det som jeg har tenkt å komme inn på her i dag. Det stilles i dag ganske store krav til den kvalitet som forlanges av våre produkter. Dette igjen stiller store krav til hva vi må vite om materialene vi benytter. Når det gjelder kvaliteten til det ferdige produkt, er det klart at dette avhenger av kvaliteten av de bestanddeler som er brukt.

Når vi skal planlegge en veg er det av største betydning for oss at vi får undersøkt grunnen. Undersøke stabilitet, hva slags grunn vi har å arbeide med, hvilke jordarter etc.

Vi har erfaring for hva det betyr at en har tilstrekkelig kjennskap til den grunn der vi skal legge vegen. Og som

En del av det nye laboratoriet, med lager for keotekniske undersøkelser nær-

Vegplanlegging mellem Arendal og Grimstad i 1870-årene

Av vegsjef J. B. Irgens

De bestående veger

På et kart fra ca. 1870 er anført følgende veger:

1. Den nybygde hovedveg fra Arendal om Stoa og syd for Sørsvand til Asdal. Videre derfra den gamle Vestlandske Hovedveg om Lærestveit — Strubro — Bjønnetrø og over heia nord for Temse til Bringsvær og videre om Fjære kirke til Krossen ved Egra hvor den støtte sammen med «Rorechausseen mellom Grimstad og Naudenes ved Rorevand.
2. Den gamle postruten fra Asdal med ferge over Nidelven og så over Rød — Nedenes — Bjønnum — Esketveit — Lia — Klep til sammenstøt med 1. ved Bringsær.
3. Fra Vessøy om Søm — Birketveit — Fevik — Moy til sammenstøt med 1. ved Spedalen.
4. Fra Bjorbekk til Vrengen med ferge til Tangen og videre om His kirke både til Kolbjørnsvik og Flødevigen.
5. Fra Hesnes om Eskedal — Hødneborg til sammenstøt med 3. ved Moy.

På figur 1. er disse vegene tegnet inn.

Det er også angitt endel mindre veger, som sikkert var temmelig skrøpelige og av liten interesse utover det rent lokale.

Nidelven som trafikkåre

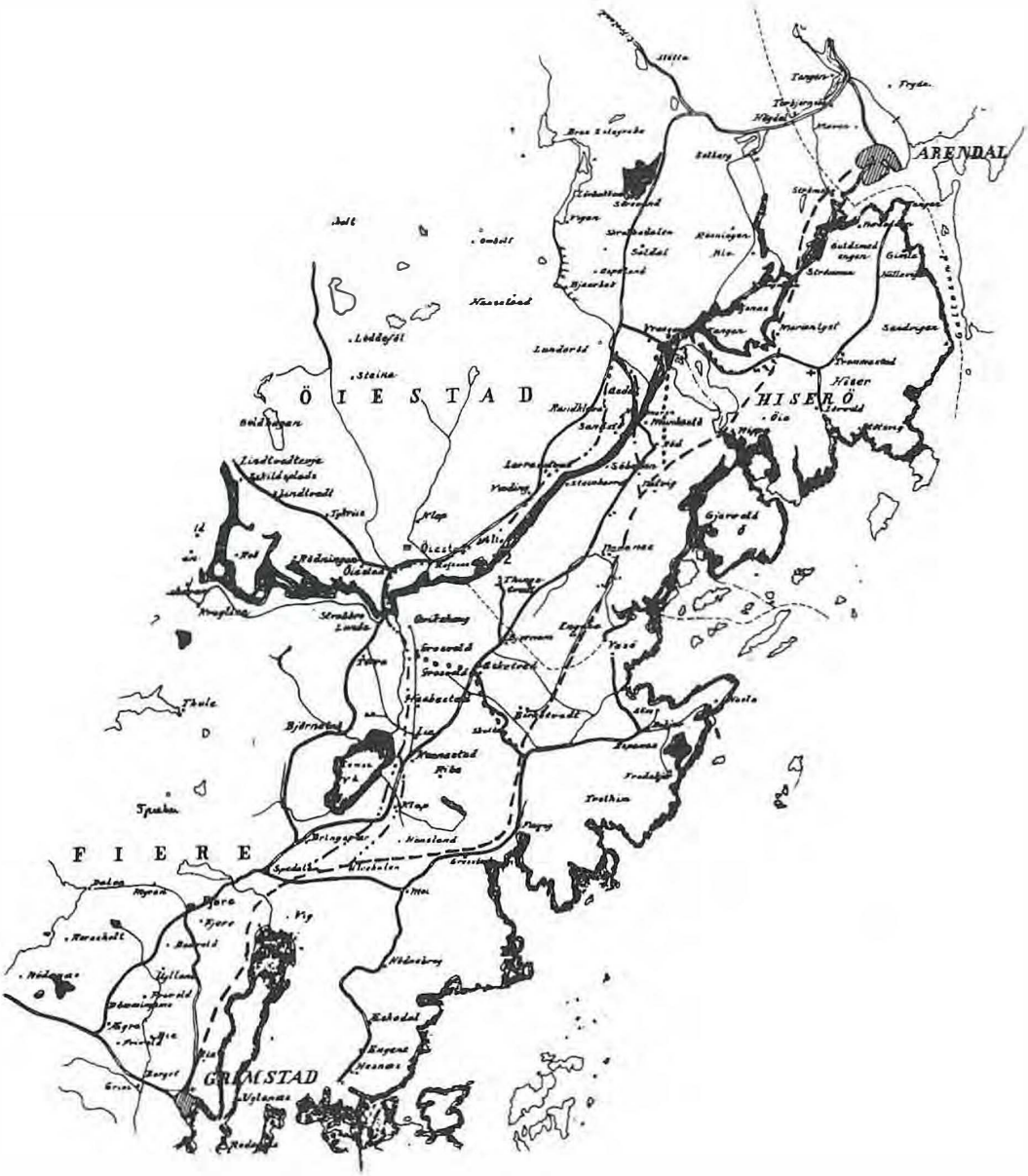
I kommunikasjonsbildet må vi også ta med elven. Den ga god forbindelse mellem Helle og Arendal. Det var kjøreveg mellom Helle og Lindtveit, og der fikk Rore og den farbare elv opp til Froland kontakt med elven nedenfor Helle. Her kom fra gammelt en god del av opplandstrafikken frem.

Elven var også lokal sammenbinding i kommunen for den betydelige befolkning som bodde på begge sider av den. Tverrtrafikken var økende, og fra å være det som bant sammen, ble elven mer og mer sett på som et hinder, kanskje særlig fra Tangen og oppover.

De viktigste fergestedene var:

1. Ved Munkestø.
2. Mellem Tingstveit og Helle.
3. Tangen — Vrengen, Tangen Skarpnes og Skarpnes — Vrengen.

Det er tegnet inn på figur 1.



Vegkartet forstørret etter bilag til profiler av 1874 Asdal — Vik over linje utstukket av P. Conradi. De undersøkte linjer er stiplet inn på kartet.

Endel opplysninger om fergeforholdene.

Lensmann Lobes var meget ivrig for at det i vegplanen skulle inngå en bro over Nidelven ved Hammeren, der hengebroen er nu.

Om fergeforholdene uttaler han i brev av 20/12 1871:

«Færgestedet er imellem Munkestøe paa Nidelvens søndre, og Sandstøe paa dens nordre Bred, strax ovenfor Brostedet Hammeren. Færgemanden, som bor i Munkestøe, har af Øiestad Herreds Kasse en aarlig Løn af 20 Spd., og har Kommunen i sin Tid tilstaaet ham et rentefrit Laan til Færge, stort 40 Spd. Færgen taber sig aarlig i Værdie, Cautionisten for Laanet, O. P. Olsen Natvig, har forlængst opsagt sin Indestaaelse hos Formandskabet, efter Meddelelse derom, — da neppe Nogen indlader sig paa Garanti igjen, og da Færgemanden slet Intet eier, kan man gjerne regne mindst 5 Spd. aarligt Tab for Herredet derpaa, eller med Renter 2 Spd. og Lønnen 20 Spd., ialt 27 Spd. aarlig.

Taxterne ved munkestø Færgested ere skammeligt høie, og det i den Grad, at man tvinges til at undlate at benytte det, naar det paa nogen Maade kan gaae an, men de ere i sin Tid satte saaledes, for dog at faae Færgemand, hvormed der da var store Vanskeligheder. Jeg har oftere forestillet, at Nedsætelse deri, saa langt fra at skade Færgemanden i Indtækter, vilde forbedre dem, — men det har ikke fruktet. Man har frygtet for, at maatte forøge Lønnen, hvad man ikke vil.»

Han fortsetter i nytt brev av 17/1 1872:

«Efter at have confereret med flere af de paa Nidelvens søndre Bred boende Mænd, som meget benytter Munkestøe Færgested, antager jeg sikkert, at der dersteds betales mindst 120, eet hundrede og tyve, Spd. aarlig i Færgepenge, udenfor den faste Løn. Jeg tager da kun hensyn til nævnte Færgested, fordi den Overfart, som skeer forskjellige andre steder, f. Ex. fra Tingstvedt til Helle, ikke i nogen vesentlig Grad vil indskrænkes ved Broe længer nede, men, som Regel, vil foregaa lige fult. Det er dog ikke større Beløb aarlig, det gjelder overfor Munkestøe. — Derimod vil endeel af Færgepengene imellem Skarpenæs og Vrængen, hvor der ogsaa er offentlig Færgested (imellem Vrængen og Hiisøen, imellem Hiisøen og Skarpnæs og imellem Vrængen og Skarpnæs) da bespares, — maaske et Snes Spd. aarlig.»

Ingeniørkaptein Peter Rasmus Krag fikk av vegdirektøren oppgaven å planlegge hovedveg fra Asdal til Grimstad.

Han var født i Grong 12/5 1825, sønn av sogneprest og provst Hans Peter Schnitler Krag og hustru Hermana Thomine Rogneby. Kadett på krigsskolen 1842/44, sekondløitnant i kristiansandske brigade 1845, høiskoleeksamen 1847, sekondløitnant i bergenske brigade 1848, i 2. akershusiske brigade 1849, sekondløitnant i ingeniørbrigaden 1853, premierløitnant 1865, kaptein og sjef for ingeniørdetasjemanget i Kristiansand 1870, distriktsingeniør på Oscarsborg 1889/90.

Han kom i vegvesenets tjeneste 1848, som volontør ved byggingen av Ljabrosjåseen, 1849 assistent ved veganlegget Ulefoss — Strengen, ansatt i kanalvesenet 1851/52, tilbake til vegvesenet 1852 og var til 1888 arbeidsbestyrer ved flere betydelige veganlegg — ialt ca. 350 km og med samlede omkostninger over 2½ millioner kroner — særlig i Telemark omkring Kongsberg, Larvik, Porsgrund og Kragerø. Videre ved Risør og i Setesdal. (Kragsgaten i Risør er oppkalt efter ham).

Han var benyttet kommunemann i

Kristiansand og stortingsmann i tiden 1859 — 1866. Medlem av Vestlandsjernbanekomiteen. (Sørlandsbanen) R. St. O. O. Døde i Kristiania 16/4 1891.

Var gift med Fredrikke Petrine Fyhn, datter av gårdbruker i Meldal, Johannes Christian Fyhn.

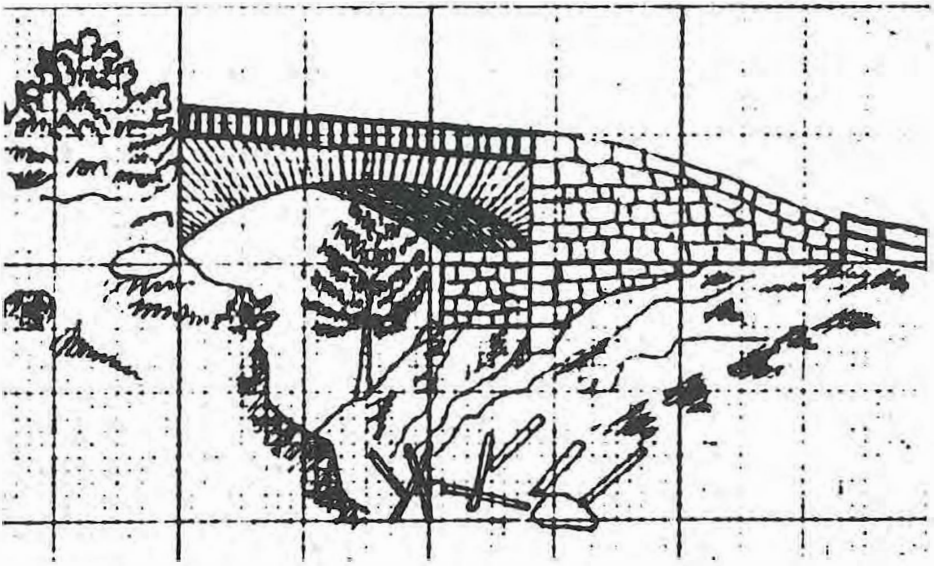
Resultatet av undersøkelsen.

Krags betenkning er datert Kristiansand 31. september 1873. Den inneholder så meget interessant, og er så velskreven at jeg gjerne vil referere den med bare små forkortelser:

«Paa Foranledning af derom skeet Andragende fra vedkommende Distrikter har jeg været overdraget at anstille Undersøgelser om hvorledes Omlægning af Hovedveien mellem Arendal og Grimstad hensigtsmæssigst burde foretages, og navnlig om hvorvidt dette kunde ske paa saadan Maade at man ved et Broanlæg i Nærheden af Asdal imødekom Kravet paa forbedrede Kommunikationer for den talrige Befolkning paa Sydsiden af Elven, som nu er henvist til besværlige Fergesteder . . .

Den vestlandske Hovedvei fra Arendal til Grimstad er i 3/8 Mils Længde nærmest Arendal nu felles med den nye Oplandschaussee nemlig til Støa, hvorfra Vestveien fører fremdeles som god Chaussee til et punkt i Nærheden af Asdal . . . Herfra fortsettes Hovedveien i den gamle Maner med steile Bakker og daarlig Veidække forbi helle og Øyestad Kirke og Derefter over Nidelven ved Strubbro, hvor et ypperlig Brosted er benyttet, idet hersteds denne betydelige Elv sammenknibes i en smal Rende mellem Klippevæggene, saaledes at Broen kun kræver et enkelt Spænd af 55 Fods Vidde, medens Elven nedenfor endog paa de gunstigste Steder vilde fordre en Overbygning af 2 a 300 Fod. Fra Strubbro fører den

Strubro, hvor «denne betydelige Elv sammenknibes i en smal Rende mellem Klippevæggene». Skisse fra detaljplanen fra 1882.



Gamle Vei nu videre paa Nordsiden af Temse Vand gjennem et forholdsvis lidet beboet Strøg til Gaarden Bringsværd og videre til Fjære Kirke, hvor Hovedveien deler sig, idet en Arm fører ned til Grimstad By, medens den anden gaar mere direkte bag denne Kjøbstad indtil Veiene atter støder sammen strax vestlig for Grimstad. (Ved Krossen.) Veien mellem Arendal og Grimstad har imidlertid ikke alene Betydning som Hovedvei, men tjener tillige den største Del af det betydelige Øyestad Sogn, som Forbindelsesvei med begge nævnte Byer.

Ganske uberørt af den nuværende Hovedvei er det særdelses frugtbare og folkerige District paa Elvens Sydside, indbefattende en vesentlig Del af Fjære Præstegjæld samt en mindre Del af Øyestad. Færdselen herfra er nu henvist til en tarvelig og uhensiktsmæssig beliggende Bygdevei samt besværlige Færgesteder over Elven. Da imidlertid denne Landstrækning har ualmindelige store Vidder af dyrket og dyrkbar Jord og dertil en velhavende og fremadskridende Befolkning, saa har Trangen til Bro over Nidelven og forbedret Landevei paa sammes Sydside længe i høi Grad gjort sig gjældende. Foruden det almindelige Behov for dette Distrikt til lettet Veiforbindelse med tilstødende Kjøbstæder, hvortil Fremkomsten nu er besværlig, kommer ogsaa Omstændighed at navnlig ved Fevig Kilen foregaar betydelige Skibsbyggerier, hvilke ogsaa ønskeliggjør forbedrede Veie til Fremdrift af det til samme fornødne tunge Skibsmaterial, som erholdes for en stor Del enten fra Nidelven eller over Deildalen fra Rorevand.

I Henhold til det ovennævnte Paaleg om Undersøgelse af Vei paa Elvens Sydside . . . ble . . . udstukket en Veilinje fra Asdal med Bro ved Hammeren og videre paa Elvens Sydside forbi Fevig, Vig og langs Vigkilen til Grimstad . . .

Idet man foretog Undersøgelsen. . . Kunde man dog ikke bortse fra at ogsaa væsentlige Grunder talte for at søge Omlæggingen i den gamle Veis Hovedplan. Tilfølge heraf foretoges ogsaa Undersøgelser fra Asdal over Strubro og videre til Gaarden Lia, hvorfra 2. alternative Linier ere prøvede, den ene forbi huseland, den anden langs Temse Vand, hvilke 2. Linier støde sammen ved Gaarden Vig efter at Huselandslinien ved Ulvehulen har forenet sig med den søndre Linie om Hammeren og Fevig . . . (jeg har) fundet at burde foretrække Alternativet om Temse fremfor Linien om Huseland.

Imidlertid blev jeg . . . opmærksom paa Muligheden af en aldeles ny hovedretning for Forbindelsen Mellem Arendal og Grimstad, som vistnok maate kræve betydelige Omkostninger, men paa den anden Side ogsaa vilde give ikke blot den korteste og beste Vei mellem nævnte Byer, men tillige imødekomme store interesser, som ikke kunde fyldestgjøres ved nogen af førstnævnte Linier. Jeg sigter herved til et Veianlæg fra Arendal forbi Strømsbo til Strømmen med Bro sammesteds til Hiisøen og videre til Vippa, hvor fremdeles Bro maate anbringes, hvorefter Veilinien maatte føres forbi Natvig indtil den mellem Røed og Nedenæs . . . træffer sammen med Linien om Hammeren.

Med hensyn til Anlæg af Bro over Hiisøestrømmen støder man imidlertid paa den Vanskelighed at Elveløbet hersteds nylig med stora Omkostning er farbargjort for Flaader og Skibe og nu har et Seilløb av 46 Fods bredde. her kræves altsaa en bevægelig bro. Da det ikke er Adgang til at anbringe noget Midtkar eller nogen Pille i Strømløbet og det derhos ogsaa er magtpaaliggende at konservere den 3 Fod brede Træ-

Strømmen bro, ferdig bygget i 1878, var den første fagverksbro i landet. Den hadde en spennvidde på 19,80 meter.

kvei, som fører langs Strømmen, saa følger deraf at den bevægelige Bro her maatte gives den betydelige Vidde af henved 50 Fod . . .»

Han gir så en oversikt over lengder og omkostninger for de aktuelle undersøkte linjer. Vik — Grimstad er felles for alle alternativer.

Grimstad — Vik, 5575 alen, 10651 Spd. Vik Arendal om Hammeren 28800 alen, 24032 Spd. Vik Arendal om Temse og Strubro, 28912 alen, 27336 Spd. V. — A. om Huseland og Strubro 29637 alen, 26930 Spd. V. — A. om Vippa og Hisøy, 25412 alen 41332 Spd. Bestaaende veg mellem A. og G. 34737 alen.

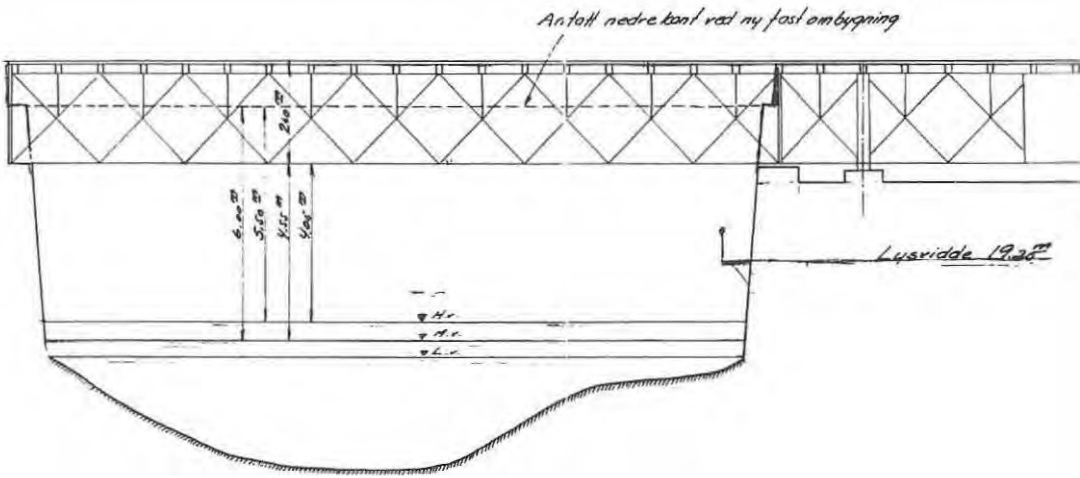
«Af denne Oversigt sees at Linien om Hiisøen og Vippa vistnok bliver 14-17000 Spd. dyrere at oparbeide end Linien om Hammeren, Temse og Huseland, men samtidig ogsaa respective 3388, 3500 og 4225 Alen kortere end hine Linier. Desuden medfører Linien over Hiisø- og Vippa den væsentlige Fordel fremfor nogen av de øvrige Linier at give Hiisøen, som har over 2000 Mennesker, en ypperlig Landkommunikation, saaledes at stærke Grunde synes at tale for Valg af den bedste, men kostbareste Linie.

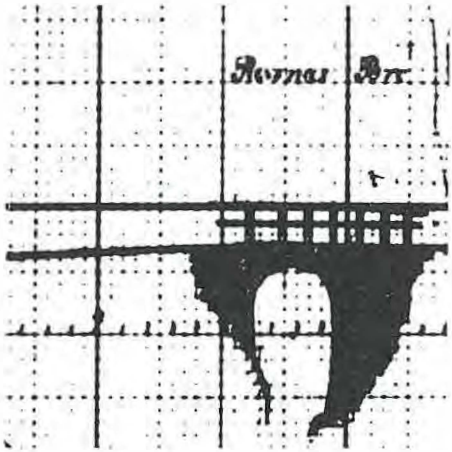
Her maa imidlertid fastholdes at selv om Hovedveien lægges paa Sydsiden af Elven, saa vil alligevel tidsmæssig Omlægning af Veien om Strubbro være fornøden, og maa da selvfølgelig for Norsiden Linien om Temse vælges. Jeg har tidligere fremhævet at et Veianlæg paa Sydsiden af Elven vistnok skulde bidrage kraftig til at det skulle blive lønnende at underkaste de store Vidder god Jord i dette Strøg rationel Dyrkning, naar Adkomsten til Arendal blev saa meget lettet. Samme Argument gjælder dog ogsaa for den nordre Linie, hvor navnlig Strøget fra Øiestad til Omholdt og Løddesøl indeholder store Vidder af god dyrkbar Jord, som end-

nu dels aldeles ikke, dels ufuldkommen er opdyrket. Fremdeles maa heller ikke lades uberørt hvorledes Rygene Fos tilbyder en billig og hidtil kuns saare ufuldkommen benyttet Drivkraft. Det tør lykkeligvis ansees utvilsomt at med den voxende industrielle Indsigt og Sands, vil ogsaa i vort Land Fremtidig deslige Naturkræfter udnyttes i Industriens Tjeneste. Selv under nærværende Forholde har saaledes alene Møllebrugene ved Lunde ikke ringe Betydning for det omliggende District. Foruden den betydelige Kjørsel af Skibsmaterialer fra Lindtvedtvejen, som vil foregaa paa en kortere Del af nordre Linie, nemlig til Helle, maa ogsaa her erindres det betydelige Baadbyggeri, som drives ved Lindtvedtvejen, og som i lang Tid har forsynet en stor Del af Stiftet med Baade. Disse Baade kjøres for en stor del af Aaret overland til Arendal.

Vistnok er det til lettelse for Ferdselen i dette Strøg at Dampskibsfart finder Sted paa Elven mellem Arendal og Helle, men denne er dog afbrudt baade om Sommeren ved Flom og om Vinteren. Om end naar Dampskibsfarten foregaar Persontrafikken lettes, navnlig for Strandsidderne langs Elven, er ligefult Behov for god Vei tilstede for al den betydelige Færdsel, som maa foregaa paa Hjul. Naar jeg har fastholdt Nødvendigheden af tidsmæssig Chausse paa Elvens Nordside, samtidig med at jeg fremhæver Krav om Vei ogsaa paa Sydsiden, saa maa jeg erindre om, at Landistriktet mellem Arendal og Grimstad har en Matriculskyld af over 1300 Skylddaler og allerede nu 11000 Mennesker, uagtet dets naturlige Hjælpemidler og navnlig dets Rigdom paa god Jord er kun lidet udnyttet.

I Henhold hertil tror jeg at Spørsmaalet om Valg af Veilinie bør kunne simplificeres derved, at man ikke betragter alle nævnte Linier som alternative og konkurrerende, men under Hensyn til at tidsmæssig Vei kræves paa begge Sider af Elven kuns sammenligner som Alternativer Linien fra Asdal over Hammeren og Linien over Hiisø og Vippa. Mellem disse bliver altså Valg at træffe. — Det maa vistnok indrømmes at Bro over Elven i Nærheden av Asdal ville være til Bekvemhed for Samfærdselen mellem de tæt bebodde Elvebredder i Strøget fra Søboden til Asdal, men Bro ved Vippa





I følge vannstandsmåling i 1860, gikk vannet opp til øvre kant av rekkverket på Revsnæs Bro.

og Strømmen vilde dog gavne en større Almenhed. Ifølge . . . Skrivelser fra Lensmand Lobes . . . antages at Udgifterne ved Oversætning over Elven i nævnte Strøg andrager til noget over 150 Spd. aarlig, men i Tilfælde Anlæg af ny Vei med Bro ved Vippa og Strømmen vil Ferdselen mellem Arendal og Distriktet paa Elvens Sydside foregaa paa hin Vei og følgelig Overføring over Elven kuns finde Sted for en indre Samfærdsel. Som yderligere Grund til Anlæg af Bro ved Hammeren oplyset Hr. Lobes . . . at det antagelig ikke vil vare længe inden den yttre stærkt befolkede Del af Øyestad vil udgjøre et særskilt selvstændig Sogn paa omkring 3000 Mennesker med en egen Kirke omkring Aas eller Seldal . . .

Senere er imidlertid opstaaet Spørsmaal om Kirke paa Skarpnæstangen, og tildels i Forbindelse dermed er foreslaaet Bro fra Vrængen til Skarpnæstangen, ligesom ogsaa fra Hiisøtangen over til Vrængen. I Anledning en Forestilling fra Lensmand Lobes . . . til Nedenæs Amt om denne Sag, har Amtet . . . henstillet til mig om at foretage de fornødne Opmaalinger og Undersøgelser idet samme dog finder adskillige Betænkeligheder ved den foreslaaede Plan. Imidlertid blev nu ihøst inden Landdistriktet paabegynt Indsamling af private Bidrag til Fremme af Hovedveien efter den nordre Linie samt derhos til Hiisølinien, den sidste dog med den Modifikasjon, at man istedenfor den av mig foreslaaede Linie over Vippa tænkte fremmet ovenantydede af Lensmand Lobes fremholdte Linie med Broer ved Hiisøetangen og Skarpnæstangen . . . Ved en saadan Retning af Veien tilsigtedes at imødekomme og optage alle spredte lokale Interesser . . .

I Begyndelsen af denne Maaned foretog jeg de af Amtet ønskede Opmaalinger . . . (nemlig) den foreslaaede Linie om Tangen, Vrængen og Skarpnæstangen . . . men da den foruden at kræve en forøget Omkostning af noget over 6000 Spd. fremdeles vilde foranledige en forøget Veilængde af 1562 Alen, kan det selvfølgelig ikke være nogen Tvivl om at denne Linie maa forkastes. . . Naar jeg finder at burde foretrække Hiisøelinien fremfor den saa meget billigere Linie om Hammeren, saa er det af følgende grunde:

1) Hovedveien forkortes 3388 Alen, og samme Forkortelse i sin Vei til Arendal erholder ogsaa Distriktet paa Sydsiden af Elven fra Natvig, Røed og Nedenæs Vestover.
2) Hiisøens eneste Forbindelse landværts med Arendal skeer nu efter Landeveien fra Hiisø Kirke over Sandbakken til Hiisøtangen og derfra med Færge til Vrængen. Den foreslaaede Vei med Bro ved Strømmen vil (fra Kirken regnet) foranledige en Forkortelse af Veien af omtrent ½ Mil. Vistnok benyttes Landeveien nu meget sjælden og

kuns af en mindre Del af Hiisøens Indvaanere, men dette Forhold vil forandres naar Vei med Bro ved Strømmen kommer istand, thi da tør sikkert snart forudsættes istandbragt lokal Vei fra Strømmen til Guldsmedengen og Kolbjørnsvig.

3) Veistykket fra Strømsbo til Strømmen, kalkuleret til circa 6000 Spd. kan ikke ved Sammenligning belastes Hiisølinien, fordi uanseet hvor Hovedveien lægges, er en Vei mellem Arendal og Strømmen, som længe har været paatænkt, alligevel en Nødvendighed . . .

Det maa imidlertid her bemerkes, at der under Mødet blev forbeholdt at Broen ved Vippa maatte forsynes med Vinde Indretning saaledes at Seilfartøier kunde passere. Skal dette gjennemføres maa vælges en anden Brokonstruction hvorved Omkostninger antagelig vil forøges 1 a 2000 Spd.

. . . Jeg skal imidlertid oplyse, at naar jeg ikke tidligere har troet det fornødent at afgive Betænkning M.v. i nærværende Sag, uagtet Undersøgelsene i Marken allerede for et Par Aar siden vare tilendebragte, saa har Grunden dertil været følgende:

Efter mit Kjendskab til Forholdene har det ligetil de sidste Dage ikke været nogen udsigt til nærværende Veisags fremgang, og saalænge dette var Tilfælde, fant jeg efter Konference derom med Amtmanden, heller ikke nogen Opfordring til at avgive min Betænkning i en Sag, hvor jeg havde saa overmaade store Tvivl om hvilken af de undersøgte Linier jeg skulde anbefale. jeg har videre aldrig været i tvivl om at Linien om Hiisø og Vippa var den i alle Henseende fordelagtigste, men jeg har for dennes Vedkommende ligetil den sidste Tid frygtet for at de store omkostninger, samme maatte kræve skulde blive uoverkommelige, navnlig derved at Landdistrikternes Interesser ikke kunde fyldestgjøres uden ved Veie paa begge Sider af Elven. Gjentagne Gange har jeg i de sidste Aar taget Sagen for mig for at afgive min endelige Betænkning, men naar jeg saa skulde veie de forskjællige Liniers Interesser mod hinanden, realtivt til deres Omkostninger, saa kom jeg steds til det Resultat at Vei i begge Retninger Var fornøden, men da jeg endnu ikke dristede mig til at udtale en saadan Tanke som 2. paralelle Chausseer saa udsatte jeg Afgivelsen af min Betænkning i Forventning om at Udviklingen maaske skulde medføre en Løsning. Dette er forhaabentlig ogsaa nu skeet - thi vort Land har i de sidse 2 a 3 Aar gjort Fremskridt, som vi ikke tidliger drømte om. Skibsfarten har givet rigelig Udbytte, Skogen har gjennem forbedrede Vasdrag og mer intilligent Foredling erholdt fordoblet Værdi, Velstanden er voxet i By og Bygd og Kapital er forhaanden i fuldt Maal til at føre Udviklingen videre fremad.

Sidste Storting lagde ogsaa for Dagen Tro og Tillid til fremtidig lykkelig Udvikling ved overenstemmende med Regjeringens Forslag og Distriktenes gjennem rige Bidrag udtalte Ønske eenstemmig at bevilge Midler til 2. paralelle jernbaner i Smaalenene. Dette var samtidig en Udtalelse om at Nationen fra Nordkap til Lindesnæs i erkjendelsen af Kommunikationsvæsenests voxende Krav vilde have dette fremmet paa den mest fuldkomne Maade og udviklet efter en forhen ukjend Maalestok, — med andre Ord, at en ny Æra for Kommunikationsvæsenet var begynt. — Og da stod ogsaa nærværende Spørsmaals løsning klargjort for mig saaledes som jeg ovenfor har udtalt det, nemlig at det frugtbare Strøg mellem Arendal og Grimstad maatte have tidsmæssige Veie paa begge Sider af Elven, nemlig:

1) Ny Hovedvei over Strømmen, Hiisøen og Vippa og videre forbi Vig til Grimstad ifølge vedlagte Overslag kalkulert til ialt 52000 Spd. foruden Grund, og

2) Omlægning af den gamle Hovedvei fra Asdal til Vig, ligesaa foruden Grund, beregnet til 27335 Spd.

Det kunde imidlertid her opkastes det Spørsmaal om ikke netop den ny Æra for Kommunikationsvæsenet, som nu synes at være begyndt med en voxende Sands for jernbaner, istedenfor at klargjøre nærværende Veispørsmaal maatte skabt nye Betænkligheder, navnlig for det Tildfælde at man mulig maatte tænke sig en Jærnbane ført i samme Strøg, som nogen av de foreslaatte Veie. I den Anledning tilføies at efter de af mig isommer foretagne foreløbige Undersøgelser af Terrainet for Anlæg af en Jærnbane mellem Jæderen og østlandet, maa jeg anse det for sandsynligt, at det maaske vil vise sig mest rentabelt at føre samme i Nærheden af kysten. Men selv en eventuell Jernbane kom til at føre i Nærheden af nogen af de foreslaatte Veilinier, saa vilde disse paa ingen Maade derved være overflødige. Det maa nemlig erindres at paa saa korte Router som en Mils Vei eller noget derover have Jernbanerne i Almindelighed mindre Evne til at konkurere med Veiene navnlig for deres Vedkommende, som ikke bo netop tæt ved et Stoppested. Men selv for dem, som ønske at benytte Jernbanen maa det være af væsentlig Vigtighed at gode Landeveie føres til sammes Stoppesteder. Det vil saaledes i Almindelighed være saa langt fra at jernbaner gjøre Veie overflødige, at tvertimod sammes Trivsel og Rentabilitet kræve gode Veie i rigt mon. Først derved kan jernbanen erholde sin fulde Nyttevirkning.

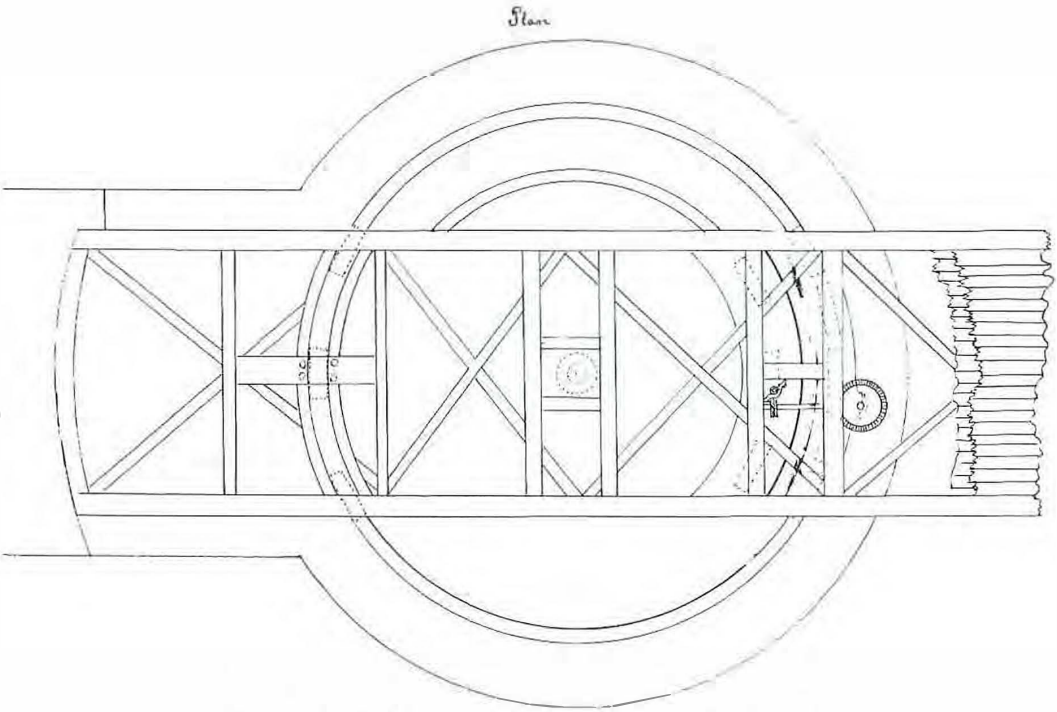
Med hensyn til det foreliggende Spørgsmaal Veie mellem Arendal og Grimstad, maa slutteligen oplyses at naar her er Spørgsmaal om at anvende 80000 Spd. til et fuldkomment Veinet, saa er vistnok dette et temmelig betydelig Beløb, men samme interesserer ogsaa en stor Befolkning. Allene Landistriktet Øyestad, Hiisø og Fjære har omtrent 11000 Mennesker og tillægges Bybefolkningen i Arendal og Grimstad, vil sees at en Befolkning af mere end 16000 Mennesker vil være interessert i de foreslaaede Veianlæg, som utvilsomt ogsaa væsentlig vil bidrage til Landbrugets yderligere Udvikling i denne Egn, hvor endnu saa saare meget god Jord kan bruges under Drift, hvortil der ogaa vil være dobbelt Opfordring naar Kommunikationen lettes med Byene Arendal og Grimstad, hvor Jordens Produkter, navnlig Kjød og Melk utvilsomt betales høiere end noget andet steds i landet. Det maa altsaa fastholdes at begge de omhandlede Veie ere nødvendige.

Et andet Spørgsmaal er om hvorvidt man kan vente at det almindelige Veifond skulde overtage Bygningen af begge disse Veie. Formentlig bør dette ikke ske uden at Distrikterne følge Smaalenenes Exempel og bidrage rigeligt til begge Linier. Min mening har været at Distrikterne her for at faa begge Veie samtidig, burde tilbyde det usædvanlige Bidrag af Halvdelen af Veienes Kostende foruden Grund, hvilket er eens med at Distrikterne bevilger den sædvanlige Fjærdepart for den fordelaktigste Hovedveislinie over Hiisøen til Grimstad, men helt udreder alle Omkostninger ved den Linie mellem Asdal og Vig — og sker dette, saa har Distrikterne ogsaa gjort et saa liberalt Tilbud at man med Tryghed kan vente Sagen fremmet . . . .

Betænkningen er underskrevet:

Kristiansand 31. September 1873

Peter R. Krag.



Plantegning for svingmekanismen på Strømmen bro.

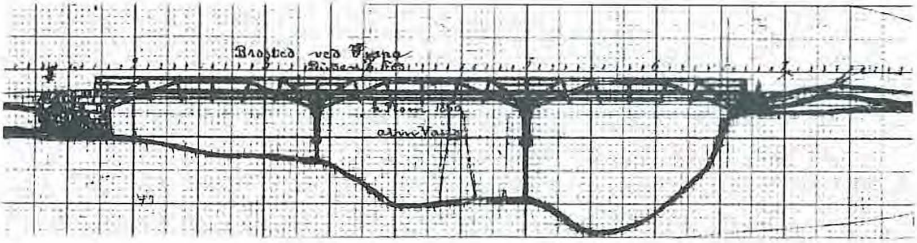
Lokale kontakter

I sitt arbeid hadde Krag lokal kontakt særlig med overrettssakfører Carl Anton Boe og med lensmann i Øyestad Julius Cæsar Lobes. Den første samarbeidet han også med i Vestlandsjernbanekommiteen.

Carl Anton Boe var født 6.8.1837 og døde 9.8.1892 på sin gård Lunde. han ble 21.1.1864 gift med Maria Christine Flørnes født 16.3.1840, død 27.8.1925 i Lillesand.

«Carl Anton Boe gikk paa skole i Arendal, blev student i 1859 og juridisk kandidat i 1863. Under studietiden var han flere ganger i utlandet, Paris og Hamburg og tog med sin bror Christen Boe med dennes skute og med cand. Theol Bugge som privatpreceptor nedover Middelhavet hvor han gik iland paa Malta og drog saa videre til Athen, hvor han studerte til Artium og vinteren. Han holdt senere nygreske aviser. Siden 1866 praktiserede han som Sagfører i Arendal paa gaarden Lunde som han kjøpte av faren og hvor han byggede det store vaaningshus. Han boede senere da barna skulde paa skole, i Arendal om vinteren og om sommeren paa Lunde. Han førte et i uvanlig grad gjestfritt hus. Paa gaarden dreves Mølle, sagbrug og laksefiskeri. Af laks fiskedes i gode aar for ca. 1000 Spd. og indtil 200 st. om aftenen. Han anlagde stor park og have. Han interesserte sig sterkt for Havebrugets opkomst og fik istand Lillenes Havebruksskole paa Søm, hvor der utexamineredes mange elever . . .

Han interesserede sig sterkt for veivæsenets fremgang, bidrog meget til ytre og indre chausse fra Arendal-



Også brosted ved Vippa er tegnet inn med farger på orginalprofilet.

Grimstad og fremlagde i begynnelsen af 70 aarene et prosjekt om en jernbane fra Strømsbu til Lindvedttangen i Øyestad. Sagen blev nøiere undersøgt og forskjellige planer framlagt, men de ble stillet i bero, formentlig for en del paa grund af de store krav til veianlægget Arendal-Grimstad og de samtidig opdukkende planer om Vestlandsbanen (Sørlandsbanen). I denne senere jernbanekomite var han medlem. Fra 1877-80 var han ordfører i Fjære, valgmann ved distriktsforsamlingen i 90 og foreslaat til Storthingsmand. Han fik istand Fevig Jernbaneskibsbyggeri og var formand i Direktionene til det blev solgt. Han drev en omfattende sagførerforretning og var «af alle som kom i berøring med ham kjendt som en human og velvillig mand af nobel karakter» (Vestlandske Tidende).

Han blev rammet af Appoplexi 9.8.1892 under et besøg i Grimstad og blev under stor deltagelse begravet paa Familiegravstedet paa Fjære, 90 vogne fulgte i ligferden fra Lunde til Fjære.»

Julius Cæsar Lobes var lensmann i Øyestad 1856-1885» er et velkjent navn for den eldre generasjon i Øyestad. Han var en sagnomsust person, om hvem der enda går mange minner og historier, som har en passende blanding av dikt og virkelighet i seg. Man kan vel si at han liknet en av de gamle, myndige lensherrer deri, at han var en stor samler av jordegods. Da han i 1860 kjøpte eiendommen Aas og dyrket den opp med en imponerende fart og til en respektinngydende størrelse var han tillike eier av gardene Bjorbekk, Seldal, Aspelunden og flere bruk under Asdal. Historien om Aas går i ett med Lobes. Han bebygget gården med store, flotte bygninger og dertil en rekke mindre hus, man nevner ca. 12, til alle sine tjenere, agronomer m.m. 40 kuer og 12 hester var besetningen en tid i glansperioden, og en ekte, importert sveitzer skjøttet stellet. Selvsagt kunne ikke eiendommen straks fø så mange dyr, og han måtte således kjøpe spesiell havre fra Danmark til sine hester. Når han var ute og kjørte i landaueren med kusk, var det med to av de vakreste hester forspent vognen. Hovedbygningen inneholt 18 rom med ildsted plus en mengde alkover. Gårdsplassen var et sjeldent syn til å være på landet, stensatt med runde, dertil egnede sten, som han fraktet inn fra sjøen. Bryggerhuset var også noe av en severdighet, murstenene kant i kant og ikke på flaten som almindelig. At lensmann Lobes hadde sans for det skjønne i naturen vidnet all beplantningen om som han lot foreta. Store, susende trær omkring huset, og den vakre allé som man husker fra eldre tid gikk om Bjorbekk opp hovedveien og inn på gården. Der var også en tornehekk da. Nå er altså

denne gamle lensmannsgård, sammen med nybygg som er reist ved siden av den ominnredede hovedbygning blitt vakre, tidsmessige pleiehjem for syke barn.

Bjorbekk kirke er reist på en parsell av Bjorbekk-gården, som da eiedes av lensmann Lobes. Han overrakte i 1883 kommunen et gave- og hjemmelsbrev, hvori han skjenket kommunen denne tomt. Den ble gitt vederlagsfritt, mot at lensmannen fikk »en kirkestol» på galleriet i den nye kirke, samt et familiegravsted på kirkegården.

Følgende annonse fant vi i Den vestlandske Tidende for 17. januar 1892: Firmaet Lobes har kontor i første etasje av hr. F. Køhns gård ved Torvgaten i Arendal. Det er åpent alle søgnedage fra kl. 9. Firmaet bestyres av J. C. Lobes etter behørig anmeldelse av 19. novbr. 1891. Det befatter seg med kjøp og salg av faste eiendommer, skip, løsøre, verdipapirer og annet, med innkassasjoner, avholdelse av auksjoner, ordning av affærer, skriving av dokumenter, besørgelse av møte i retten og ved forretninger, og i det hele med hvad der betroes det. Firmaet har ingen gjeld. Alt vil bli utført hurtig og med omhu.» (4).

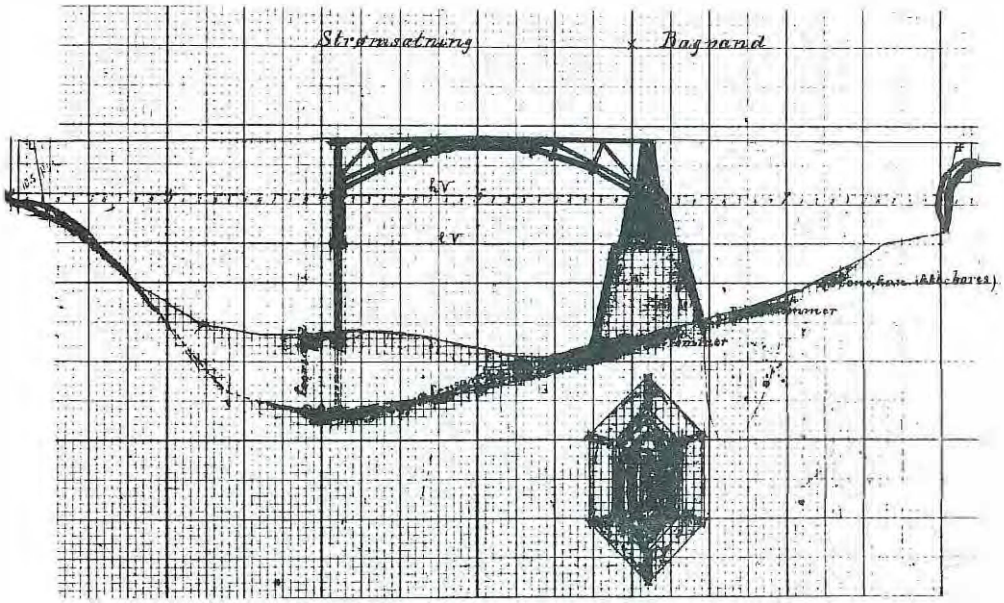
Lokalhistorikeren Bergår Gundersen har fotalt til mig at Aas er et navn som Lobes satte på endel parseller han hadde kjøpt, og at det altså ikke er noe gammelt navn.

★

Lensmann Lobes arbeidet meget aktivt for det alternativ som inneholt bro over Nidelven ved Hammeren, og gir uttrykk for at det kunne skaffes store private bidrag for denne linjen, uten å konkretisere dette nermere.

Da han forsto at alternativet om Strømmen og Vippa var det som Krag kom til å gi første prioritet, kastet han frem tanken om en linje over Strøm-

Forslag til brosted ved Hammeren. (Orginalen er fargelagt).



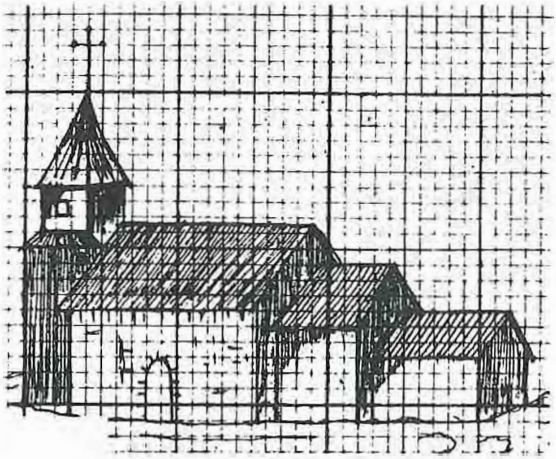
men og His og så til Tangen og med broer over til Vrengen og derfra til Skarpnes, og så videre vestover som linjen om Hammeren.

En slik løsning kom øyensynlig overraskende på Krag, men da han hadde undersøgt brostedene nermere, uttalte han 10. desember 1873 at en slik linje «kan jeg aldeles ikke anbefale og føler mig fuldt forvisset om at man heller ikke vil kunne erholde Statsbidrag til en saadan».

Lobes går så langt at han uttaler at Strubo kan sløifes hvis det blir bro ved Hammeren. For Boes store virksomhet på Lunde var Strubro meget viktig, så en kan fristes til å anta at Lobes kanskje gjerne ville gi Boe et spark.

Når en leser dokumentene får en det inntrykk at Lobes arbeidet sterkt for å gjøre Bjorbekkområdet til sentrum i kommunen, og at dette ikke var helt uselvisk i betraktning av de store områder han eide der. I den forbindelse kan minnes om at han p.g.a. misligheter ble fradømt sin stilling som lensmann i 1885.

Også en skisse av Fjære kirke er med på detaljplanen.



Sakfører Boe synes å være den som aktivt gikk inn for å fremme samferdselsbehovet på den beste måte for distriktet.

I forståelse med Krag la han ned meget arbeid for å reise distriktsbidrag av slik størrelsesorden at man kunne vente at statsmyndighetene aksepterte begge Krags linjer som hovedveger.

Hans iherdighet, juridiske bakgrunn og kontrakter med formuende personer i distriktet førte til at det ble tegnet lokal kapital for halvdelen av anleggsomkostningene — 40000 Spd. med slik fordeling:

Private bidrag i landdistriktene	14500 Spd.
Private bidrag i Arendal	8000 Spd.
Øyestad og His kommune	2000 Spd.
Grimstad kommune	2500 Spd.
Amtet	8000 Spd.
Sum	40000 Spd.

Boe selv og noen andre tegnet sig for 1000 Spd. og det var et meget stort beløp dengang. Jeg kan ikke finn at Lobes var med på tegningen.

Henvendelse til Stortinget om bygging av anleggene

Efterat planen forelå høsten 1873 var det om å gjøre å handle raskt, Stortinget skulle nemlig våren 1874 ta standpunkt til vegbevilgningene for 3årsperioden 1874/77.

Store distriktsbidrag måtte ordnes og søknad om statsbevilgning sendes.

11. februar 1874 ble en utførlig begrunnet henvendelse til Stortinget undertegnet i Arendal av:

S.M. Kløcher C.A. Boe O.P. Olsen
Chr. Pedersen Chr. Th. Boe
P.E. Johnsen

Den ble senere tiltrått av distriktets stortingsrepresentanter

L. Listøl Andr. Holm O.T. Lindstøl
J. Svendsen Johan Hansen (5)

Amtsformandskabet skulle først møtes i juli, men Amtmanden, N. Bonnevie, uttaler i skriv til Indredepartementet, at han anser planen god og at den måtte være høit prioritert innen Amtet.

Overenstemmende med dette sender han 1. juli 1874 et vell begrunnet forslag til Amtsformandskabet.

Veikomiteen ga sin fulle tilslutning til Amtmandens forslag, og anbefaler gitt fylkesbevilgning efter forutsetningene, og anbefaler gitt garanti for distriktets forpliktelser.

De undertegner sin innstilling:

Arendal i Veikomiteen den 6. juli 1874

H. Lunde N.A. Andersen Ole M. Olsen
Jørgen Tellefsen Ole O. Lysland
Ole O. Asdal Gunder C. Næset

Saken ble enstemmig vedtatt dagen efter. (7).

Vegdirektøren kommer på befaring

I 1864 ble opprettet et vegdirektorat, som skulle lede Statens vegarbeidsdrift — planlegging og bygging av hovedvegene — og vedlikeholdet av enkelte hovedvegstrekninger.

Der var ikke noen fast distriktsadministrasjon, men direktoratets forlengede arm var anleggsbestyrere, i vårt aktuelle tilfelle altså ingeniørkaptein P. Krag.

Tilknytningen til Amtet og Amtmanden var svak og tilfeldig, og Amtene hadde sin egen vegadministrsjon med en amtsveiinspektør.

Fremme av en stor sak som de 2 linjer mellem Arendal og Grimstad kunne således fremmes direkte til Stortinget av en privat komite.

Det nevnes i dokumentene at vegdirektøren ville komme hit for å se situasjonen på stedet.

Som vegdirektør var utnevnt i 1873 Hans Hagerup Krag, kaptein P. Krags 4 år yngre bror. I 1874 var de henholdsvis 45 og 49 år gamle. En kan nesten føle for en glede det var for disse to fremragende brødre å samarbeide i en så stor og innviklet sak, og å komme til full enighet.

De to broene ved Strømmen og Vippa bød på spesielle tekniske problemer, og løsningen av dette var en dristig oppgave å ta på sig.

Man måtte dengang utenlands for å få den nødvendige ekspertise, og den fant man i firmaet Hartkorn i Duisburg i Tyskland, som laget beregningene og tegningene og dessuten leverte jernkonstruksjonene.

Begge ble utført som fagverksbroer av jern. (Fagverk er betegnelsen for bærevegger som er sammensatt av stenger på en slik måte at de danner et bære dyktig system.) Som lokale eksempler kan nevnes at under dekket på Tromøybrua er fagverk som er opphengt i bærekablene, og Furre bro i Øyestad er eksempel på en ren fagverksbro.

'Slike konstruksjoner i jern ble tatt i bruk i vegvesenet i 1870 årene, og Strømmen bro, som var ferdig i 1878, var den første i landet. Den hadde en spennvidde av 19,80 meter. På fastlandssiden var den festet til en vertikal aksel og var lagt på en dreieskive, slik at hele konstruksjonen kunne svinges til side når skib skulle passere. Lengst inne mot land var en motvekt for avbalansering av systemet. Bevegeligheten gjorde konstruksjonen ekstra vanskelig, men innretningen fungerte godt. Åpning og lukking ble manøvrert ved et spill i rekverket på fastlandssiden.

Vippa bro var ferdig i 1879 og landets 4. vegbro med jernfagverk. Den hadde 2 spenn à 25,0 meter og et midtspenn à 10 meter. Dette kunne vippes opp når skib skulle passere.

Det har været noen spekulasjoner om at broen het «Vippa» p.g.a. denne vippeinnretning. Den heter imidlertid allerede på de tyske arbeidstegningene «Die Vippa Brücke. Så det er nok nav-

Strømmen bro var på fastlandssiden festet til en vertikal aksel, og var lagt på ei dreieskive.

net på brostedet. Her skal ha været en trestige, vippe, som ble benyttet i forbindelse med laksefisket.

Sakens behandling i Stortinget

Midlene til Statens vegarbeidsdrift skaffet Stortinget vesentlig fra «Veifondet». Det fikk sine inntekter:

1) Ved avgift på matrikkelen. Denne avgift hadde siden vegloven av 1851 trådte i kraft variert mellem 48 og 72 skilling pr. skyldaler årlig.

2) En forholdsvis andel fra byene og ladestedene fra ¼ del til ⅓ del av 1.

3) Tilskudd fra statskassen.

Veikomiteen foreslår for årene 1874/77 årlig 60 sk. på skyldaleren, og dette utgjør 120000 Spd.

På byene og ladestedene ⅓ av dette	40000 Spd.
Av statskassen	33333 Spd.

Byenes og ladestedenes bidrag ble delt dem imellom efter følgende nøkkel: «Middeltallet av Brandforsikringssummen, Folkemengde og Indvaanerantal».

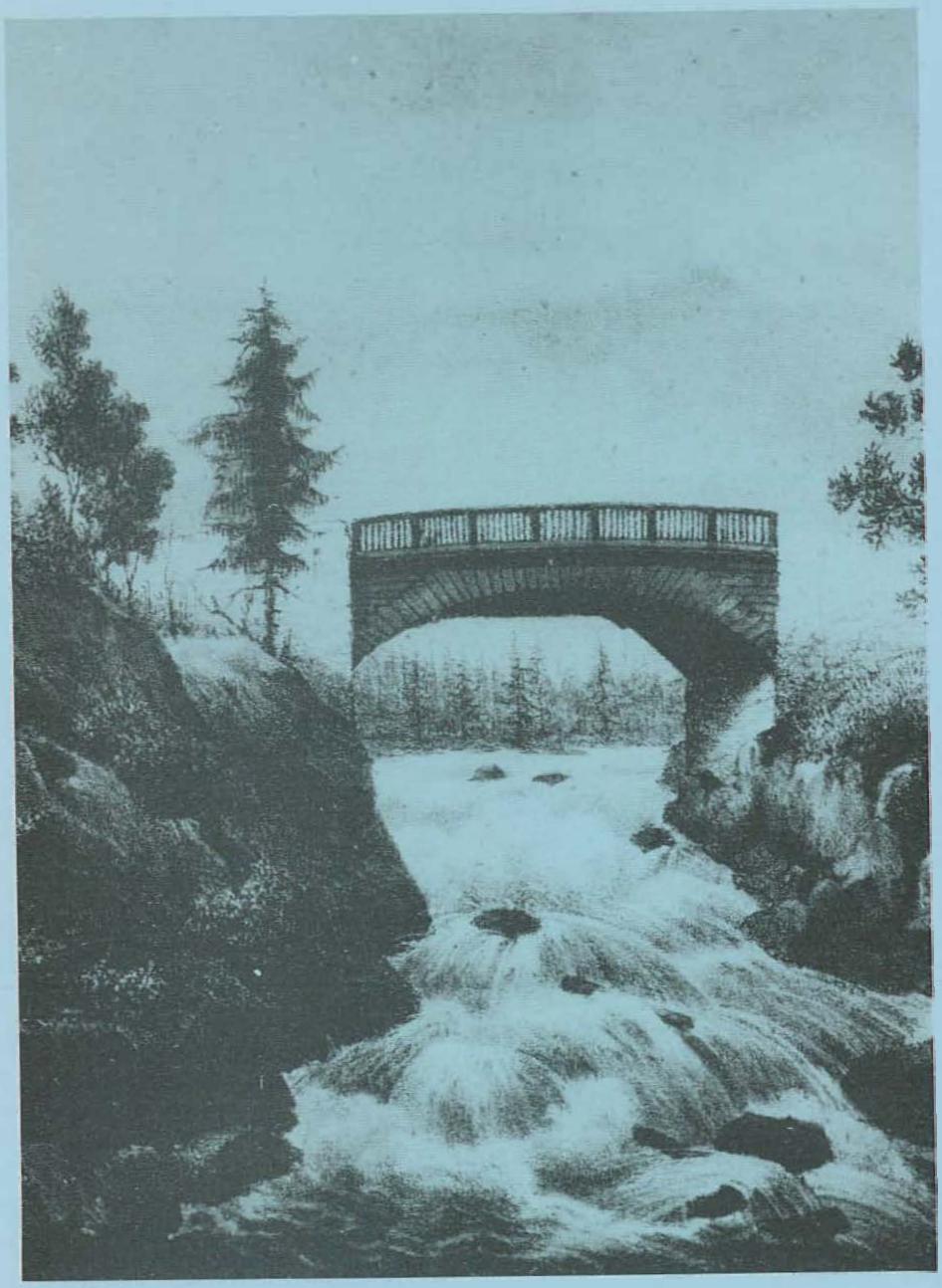
Veikomiteen hadde mange behov som skulle søges dekket. Når igangværende anlegg hadde fått sitt hadde den igjen ca. 100000 Spd. mens der forelå søknad til prosjekter for ca. 582000 Spd.

Det er tydelig at komiteen legger godviljen til for Arendal-Grimstad, og at den finner forarbeidene både teknisk og økonomisk vel tilrettelagt.

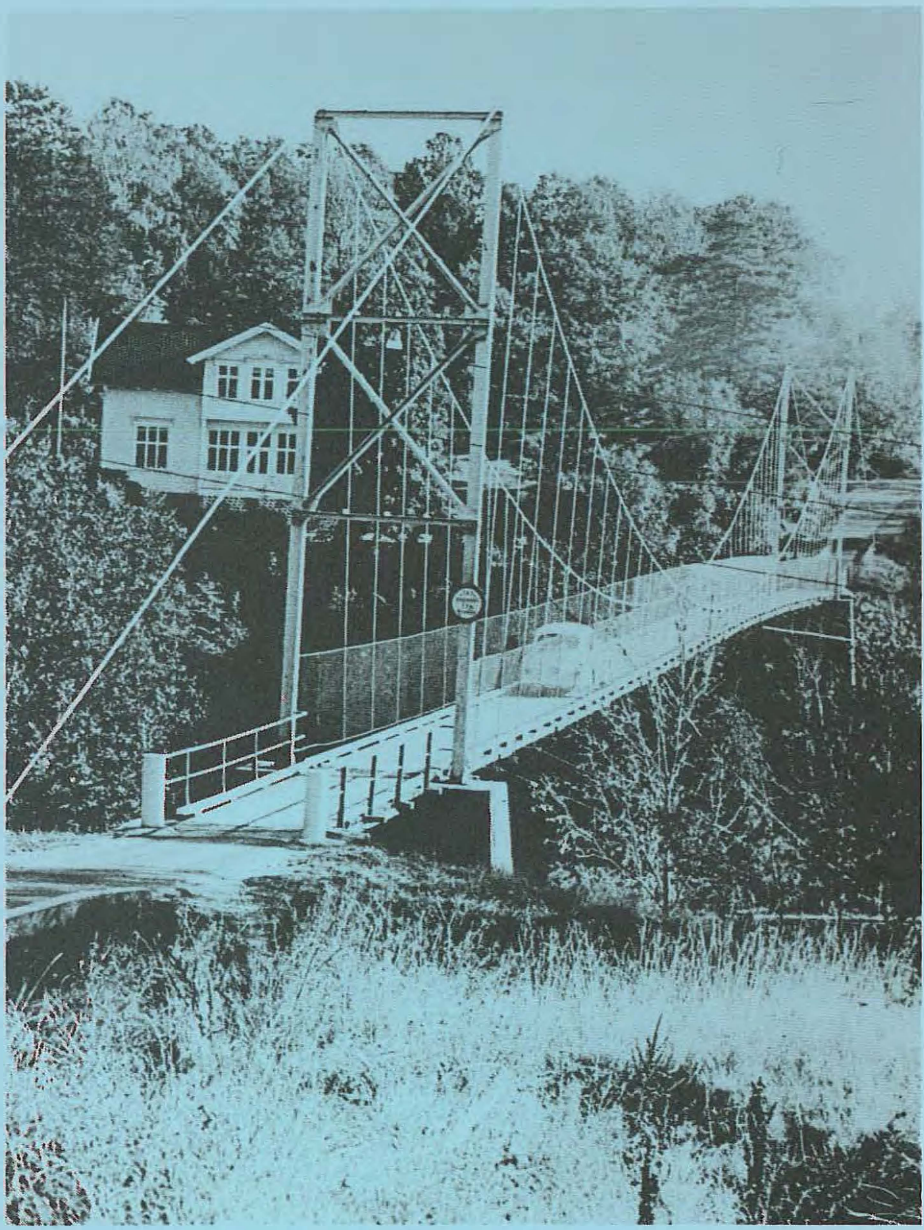
Den anbefaler planen vedtatt, men finner bare plass til en påbegynnelsesbevilgning i 3 årsperioden på 28000 Spd., og regner med distriktsbidrag i denne tid på ca. 18000 Spd. som er innregnet i de 28000.

Dette skulle gi anledning til å opparbeide Arendal-His og Fevik-Bie. Det

Stru bro, tegnet og utgitt av P. F. Wergmann, Christiania 1833.



Hammeren bru, slik vi kjenner den idag.



var enighet i distriktet at dette var de partier som burde prioriteres høyest. (6)

Dette forslag sluttet Stortinget sig til.

I 1875 vedtok Stortinget at man skulle gå over fra Daler til kroner, og at en daler skulle være lik 4 kroner. Overenstemmende med dette ble senere bevilgninger gitt i kroner.

Anleggets utførelse

1874/77 ble bygget det vesentligste av Arendal-His og Fevik-Vik. Det ser ut som ytre linje var ferdig i 1881, og indre linje i 1883.

Der linjene møttes på Vik ble satt opp en bautastein med årstallet 1885, så da var de siste efterarbeidene ferdig.

Denne sten er nu fjernet, men jeg håber at vegvesenet så snart som mulig setter den opp igjen på en verdig plass ved Vik vegkryss.

Det er et grundig arbeid Krag gjorde. Han undersøkte en serie muligheter, sikkert efter ønsker fra lokale «pressgrupper». han eliminerte de mindre aktuelle og sto igjen med 3 alternativer:

1) Om His-Vippa.
2) Over Hammeren
3) Om Strubro.

Hvis ett hovedvegsprosjekt skulle velges ville det vel ha blitt efter denne rangering.

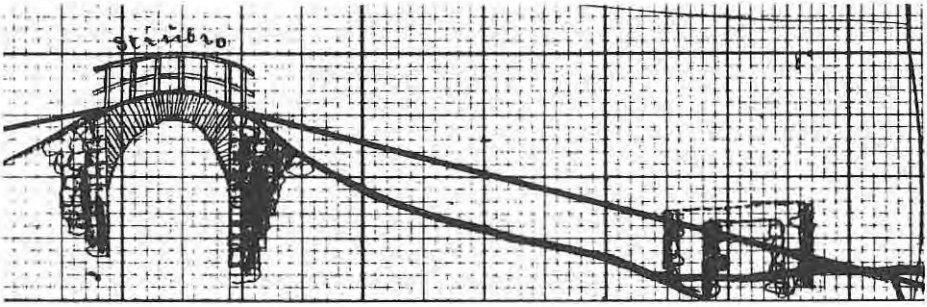
Han tok tiden til hjelp, og i »grevens tid» under høykonjunkturene efter den fransk/tyske krig i 1870/71 kom han frem med sitt storslåtte forslag om to hovedveier, og da måtte det bli om His-Vippa og om Strubro.

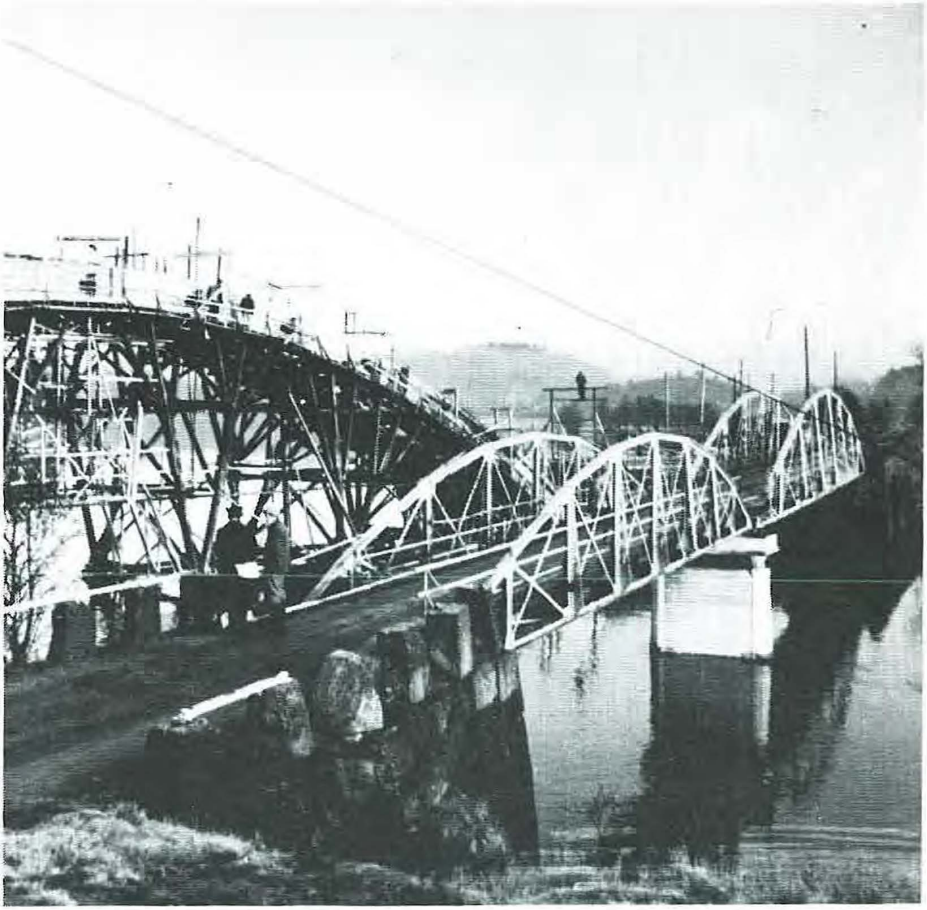
Han greide å få bred oppslutning om denne plan, og å få private, kommunene og amtet til å forstå at skulle dette lykkes måtte det vises stor lokal offervilje.

Offerviljen var så betydelig, og betydningsfull, at Stortinget alt året efter at forslaget forelå, ga planen sin tilslutning og ga den første bevilgning.

Vi kan være gla for at undersøkelsen var overdratt en så omhyggelig, dyktig, vidsynt og selvstendig person som Krag. Han laget en plan som ga oss et »fuldkomment» hovedvegnett mellem Arendal og Grimstad. Ja, så godt at med senere forbedringer sto linjen om Strubro uforandret i ca. 50 år til partiet Strømmen Bjorbekk ble bygget, og ytre linje i 100 år som den veg som har båret den største trafikk i hele fylket. Først i våre dager får den en gradvis avlastning efterhvert som »motorvegen» blir ferdig.

Også på lengdeprofilet er Strubro skissert inn.





Nærmest ser vi den gamle Vippa bro, syd for nåværende bro som vi ser reiser seg til venstre på bildet.

Det er vell verd å huske ingeniørkaptein Krags innsats, og fremdeles å ta hatten av for den.

Det samme bør vi gjøre for den store private offervilje personifisert ved sakfører Boe.

Tilslutt vil jeg gjerne igjen peke på hvor raskt myndighetene dengang kunne handle. Det gikk bare ca. ½ år fra planen ble fremlagt av Krag til Stortinget hadde vedtatt planen og gitt første bevilgning og bare ca. 10 år til de betydelige arbeidene var utført.

Henvisninger

1. Stortinget og Statsraadet. Tallak Lindstøl, Kristiania 1914
2. Norges Vegbestyrere. K. W. Paus. Oslo 1969.
3. Familien Boe's Stamtavle. Manuskript av distriktslege Christen Boe.
4. Lensmenn i Øyestad. Klemmet Hammen, Agderposten 4.1.1974.
5. Stortingets Veikomites Dokument no. 45 1874.
6. Indst. S. No. 94, 1874.
7. Amtsformandsskabsforhandlingene 1874.
8. Norges Vegdirektører og Vegsjefer. H. W. Paus. Oslo 1962.
9. Det Norske Veivæsens Historie. Joh. Skougaard. Kristiania 1899.

Vegsjefen takker siv.ing. Bjørnstad for den fine gaven.

oftest da, er vi forberedt på uforutsette vanskeligheter.

Å legge opp en driftsplan er ikke enkelt, og den blir kanskje kullkastet på grunn av manglende kjennskap til grunnforholdene og vi må improvisere. Mye arbeid går med på det planet. Dette når det gjelder planlegging. Så har vi bygging, vi trenger materialer. Vi trenger stein og grus. Det er også klart at den kontroll vi der gjør av kvaliteten har vesentlig betydning. Det som er særlig viktig er fjellets beskaffenhet, slitestyrke, knusingsstyrke osv.

Dette var bygging og vedlikehold, så har vi jo noe som heter bituminøse dekker. Sommeren er en hektisk tid for vår virksomhet når det gjelder dekkene. Det legges forskjellige typer med forskjellig kvalitet. Men dette er jo bare en liten del, en kunne bare holde ved å regne opp. Vi er dem takk skyldig som har drevet denne virksomheten under vanskelige forhold. Det har ofte vært nedslåene å se de kummerlige forhold de har arbeidet under. Derfor er vi meget glad for å få anledning til å åpne det nye laboratoriebygget. På vegne av alle oss i Aust-Agder vil jeg takke for alt. Takke alle som har vært med på dette arbeidet. Takke innkjøpskontoret for at de har hjulpet oss å skaffe midler for å reise dette bygget.

Vi har vår gamle kjenning Bjørnstad, vi har hatt å gjøre med ham i tiden som har gått. Tredje å takke er

Spesielt hyggelig var det at fru vegdirektør Olsen kunne være til stede.

Veglaboratoriet for at de for det første har ønsket oss et distriktslaboratorium. Det betyr mye at distriktene er rustet til å ta en god del av alle rutineoppgaver, slik at Veglab'n kan ofre seg for mer tyngre ting. Vi takker for den hjelp vi har fått til innredning, for anskaffelse av utstyr etc. Vi har vært heldige med håndverkere, det elektriske, ventilasjon, det sanitære, vi takker for godt utført arbeid og godt samarbeid. Likeledes leverandørene, særlig da Nidelven. Jeg må si at når det gjelder selve bygget, finnes bare en dom, at det er fagmessig meget bra konstruert. Våre folk har gjort en glimrende jobb. Æren for det har Normann med sine menn. Jeg er klar over at jeg tok en viss sjanse da jeg anbefalte at dere bygget dette i egen regi. men de forventninger jeg hadde er blitt oppfylt. Hjertelig takk til alle. Dere tre stykker i byggekomiteen har utfylt hverandre på en utmerket måte, det har vært en arbeidsfordeling som har vært meget god. Det har sjelden vært noen umulighet. Alle som har deltatt skal ha stor takk. Håper ingen er glemt.

Dette er vegdirektørens første åpning av distriktslaboratorier. Derfor er det spesielt hyggelig å kunne åpne dette bygget mens vegdirektøren er her. At han tok seg tid, var meget hyggelig. Vi vet at vegdirektøren er et kolossalt arbeidsmenneske og at det ikke er lett å ha tid. Tusen takk. Håper at laboratoriet kan være et faglig og koselig sted for vegdirektøren å slappe litt av oppe i all dagens stress og slit.

Til slutt håper vi at dette bygget vil være til beste for vår virksomhet og for samfunnet ellers. Takk. —

Regler for opptak av nye fylkesveganlegg

Fylkestinget i Aust-Agder har vedtatt følgende regler for opptak av fylkesveger og tilskott til bygging av disse.

Reglene gjelder i hovedsak når vegen betjener trafikken fra mer enn en kommune:

1. *Opptak av nye fylkesveganlegg.*
   a. Standard krav etter Vegnormalene.
   b. Lengde minimum 2,0 km.
   c. Bosetting minimum 25 personer.

   Det gis muligheter for dispensasjon når vegen tjener som adkomst til større næringsvirksomhet eller forbinder grender og lokale sentra eller setter disse i forbindelse med kommunikasjonssentra.

   Reglene gjelder ikke boligområder.
2. *Opptak av kommunal eller privat veg som fylkesveg.*
   Samme krav som for opptak av nye fylkesveganlegg.
3. *Regler for fylkestilskott til kommunale veganlegg.*
   Veger i boligområder er prinsipielt fylket uvedkommende. For å styrke trafikksikkerheten vil likevel fylket yte et tilskott på 10% av anleggskostnadene ved bygging av hoved- og samleveger. Forutsetningen er at reguleringsplanen stadfestes.
4. *Regler for tilskott til fylkesveger.*
   Kommunen sørger for grunn ved nyanlegg eller utbedring av fylkesveger, gang- og sykkelveger, bussholdeplasser m.v.
   a. Ved anlegg av nye veger yter kommunen et bidrag på 50 % av anleggsutgiftene.
   b. Til utbedring av fylkesveger settes kommunens bidrag til 25 %.
   c. Til legging av faste dekker på eksisterende fylkesveger settes kommunens andel til 25 %.
   c. Ved bygging av gang- og sykkelveger som avlaster fylkesvegene i vesentlig grad for myke trafikanter og ved anlegg av busslommer settes kommunens bidrag til 25 %.

Gang- og sykkelveger vedlikeholdes av kommunen.

SMÅPLUKK FRA SAMARBEIDSUTVALGET

Samarbeidsutvalget hadde møte på vegsentralen 22.6.79 kl. 10.00 med etterfølgende informasjonsmøte for de ansatte på vegsentralen.

Fra dette møtet henter vi følgende som kan ha spesiell interesse for Sørlansportens lesere.

— SU vedtok at det skal kungjøres internt innen Aust-Agder vegvesen at administrasjonsavdelingen trenger saksbehandler som i første rekke skal være sekretær for arbeidet med Personal- og organisasjonsundersøkelsen (POU).
Den som inntas i stillingen bør på sikt gis mulighet for å skaffe seg den utdanning som trengs med rett til permisjon med lønn under utdanningen med etterfølgende plikttjeneste.

— SU vedtok endra vedtekter og leiepriser for feriestedene.

— SU vedtok at *10 års grensen* skal oppheves. Vi må i stedet ha vært ansatt i vegvesenet i *2 år* for å få være med på trekningen om hyttene i påsken.

SU vedtok

— at den som får leid hytta ei påske har ikke anledning til å være med på trekningen om leie av hyttene i påska *i det hele tatt.*

— at i vinterferiene gis familier med skolebarn fortrinnsrett for utleie (barn i grunnskolen).

— at på grunn av for liten interesse for å leie av K. Karlsens hytte på Bjørnevatn vedtok SU å ikke fornye leieavtalen.

— at leieprisene vil bli tatt opp til ny vurdering (bli redusert).

Veglaboratoriets representant:

- Våre distriktslaboratorier utfører over 300 årsverk —

Overing. Erling Hansen var Veglaboratoriets representant ved åpningen av distriktslaboratoriet.

Under lunsjen hilste han fra sin arbeidsgiver og uttalte følgende:

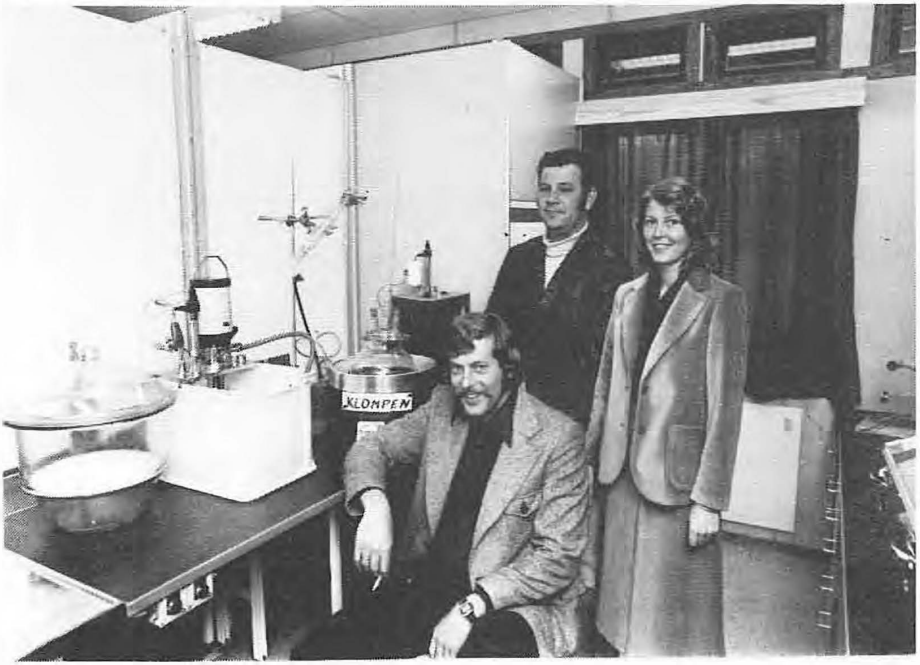
— Jeg vil på vegne av Veglaboratoriet få lov å gratulere vegsjefen og vegvesenet i Aust-Agder med et nydelig laboratorium, det ser pent og praktisk ut på alle måter. Jeg skal overbringe vegsjefens takk til Veglaboratoriet.

Det var pent sagt.

Utbyggingen av laboratorievirksomheten i fylkene har vel gått fortere enn noen turde håpe. Aust-Agder er det åttende bygget såvidt jeg har fått opplyst, som nå blir innvidd, og to til er under bygging. Tre er under planlegging, tre fylker holder til i moderniserte lokaler mens to står foreløpig uten konkrete planer. Laboratorievirksomhet foregår imidlertid i alle atten fylker.

Antall årsverk på landsbasis i distriktslaboratoriene er ca. 300 og driftsbudsjettet utenom lønninger er

Tre av dem som vil få glede av det nye bygget, fra venstre: Bjørn Eide Olsen, Jens M. Lindland og Lisbet Sætra.



På landsbasis er laboratoriet det 8. i rekken av nye bygg.

ca. 40 mill., så det er en stor virksomhet blitt i løpet av noen få år.

Den viktigste funksjon til distriktslaboratoriene er materialundersøkelse og kvalitetskontroll, og det siste er ikke det minst viktige slik som vegsjefen var inne på, og det er en oppgave som vi må vie mer og mer av vår tid til framover. Det er der vi nå virkelig kan spare penger på sikt. Når det gjelder spesialkompetanse, så er den foreløpig basert på at distriktslaboratoriene må ta denne utenfra i samarbeid med Veglaboratoriet, konsulenter eller på annen måte.

Det må være en ledetråd hele tiden at det arbeidet som distriktslaboratoriene leverer skal være av god faglig kvalitet. Det er da veldig viktig at vi har et bredt faglig forum. Et fylke kan i den forbindelse ofte være en *for* liten enhet for å kunne opparbeide tilstrekkelig kompetanse for rasjonell drift. Et samarbeid over fylkesgrensene kan være riktig i mange tilfeller. Kanskje ikke bare mellom to fylker, men mer en region.

Når det gjelder faglig kontakt vil jeg si at de konferanser vi har også er veldig nyttige.

Veglaboratoriet håper at den gode kontakten vi allerede har med Aust-Agder vil bli styrket og bli ennå bedre nå når dere flytter inn i nybygget.

Hjertelig tillykke.

Vegdirektør Karl Olsen:

— Vi bruker ca. 17 mill. kroner til aktiv vegbygging pr. arbeidsdag —

Vegdirektør Karl Olsens åpning av det nye laboratoriet, var også avslutningen på et 2 dagers besøk. Dagen før hadde han bl. a. vært på omvisning i det nye kontorbygget, blitt orientert om spesielle aktuelle saker og gjestet fylkeshuset. Han avsluttet også rekken av talere på Skarpnes, og sa følgende:

— Takk for de pene ordene som var rettet til meg og takk for den ære som er vist meg ved at jeg har fått anledning til å delta. P.g.a den lange helgen passer det utmerket for oss å avlegge fylket et besøk i disse dager.

Da jeg begynte som ung mann i Statens Vegvesen for vel førti år siden, eksisterte faktisk ikke noe laboratorium. Et par unge ingeniører i Vegdirektoratet fant ut at dette måtte være galt og startet opp noe laboratoriearbeid. Da jeg selv kom et par år senere i Vegdirektoratet foregikk det virksomhet i et par kjellerrom. Den første ansettelse av en leder på laboratoriet fikk vi i 1939 eller 1940. Det var i alle fall like ved krigens begynnelse, så laboratoriesaken er ikke noen gammel sak i Statens Vegvesen som i år feirer sitt 115 års jubileum.

Inntil for noen ganske få år siden, jeg tror det var i 1974 eller -75 var hele laboratoriesaken sentralisert i laboratoriet i Oslo. Det ble faktisk ikke drevet noe særlig laboratoriearbeid utover distriktene. Men da alle oppdragene, som allerede vegsjefen og Hansen har vært inne på, begynte å strømme inn på oss, ble det såpass mye arbeid at det var riktig å etablere distriktslaboratorier. Som Hansen nevnte har det gått veldig raskt og jeg skal ikke gjenta noe av det som er referert av utviklingen,

Vegdirektøren besøkte også våre nye kontorlokaler ved Skydebanen.

To av dem som høstet fortjent ros for utførelsen av lab.bygget, fra venstre snekkerformann A. Vindholmen og Kr. L. Ommundsen.

den går sin gang. Det har vist seg å være store utfordringer, og vi har allerede kunnet konstatere store vinninger av det arbeidet som gjøres ute i distriktene. Både Hansen og vegsjefen var inne på de direkte arbeidsoppgaver som laboratoriene har, først og fremst kontrollvirksomhet med de materialer som skal brukes i våre aktive vegbygging og vedlikeholdsarbeid, meget viktig oppgave som betyr veldig mye i både økonomien og kvalitet. Og det er ganske svære arbeider som påligger oss i denne forbindelse. Å referere tall her kan jeg gjerne gjøre, men de er så store at de nesten går hus forbi. Jeg får forenkle det litt og si at Statens Vegvesen i dag har et anleggsdrift over hele landet som rundt regnet beløper seg til 10 millioner kr pr. arbeidsdag. Det har vedlikeholdsdrift som rundt regnet beløper seg til 7 millioner kr pr. arbeidsdag. Direkte aktiv innsats i bygging av veger og vedlikeholdsveger bruker vi noe slikt som 17 mill. kr. Det er jo et ganske svært ansvar som myndighetene legger på oss i Statens Vegvesen. I denne forbindelse er det vår oppgave, vår alvorlige oppgave, å sørge for at disse beløpene blir brukt på en forsvarlig og god måte. Og her er da laboratoriene en meget viktig del i hele komplekset som vi står overfor. Det er en så viktig oppgave at vi i tiden fremover vil satse ganske meget på det, og de tallene som Hansen allerede har nevnt viser at vi har bruk for laboratoriene.

Vi har i år eller la oss si ifjor for første gang fått til en oversikt over driften av 6 laboratorier samlet. Vi har prøvd å vurdere disse rapporter og det er ingen tvil om disse rapportene har gitt

oss en vekker. For laboratoriene er ikke bare ensidig arbeid som vegsjefen pålegger, det er også i enkelte tilfeller etterkontroll på de anleggsarbeider som utføres ute i terrenget og som anleggsavdelingen har ansvaret for. Og disse årsrapportene viser at også på dette felt er det en meget viktig oppgave for laboratoriene å ta seg av.

Jeg vet ikke selv i hvilken grad Aust-Agder har fått anledning til å studere dette, jeg vil bare si, legg ikke de årsrapportene vekk, la det bli et dokument som blir studert alvorlig av vegkontorets toppledelse, anleggsledelse og vedlikeholdsledelse. Mere skal jeg ikke si om dette. Dette er en ny oppgave for laboratoriet å ta seg av og da får man internt i fylket slåss om hvilken myndighet laboratoriet skal få i den forbindelse, hvem som skal være utslagsgivende, anleggsavdelingen, vedlikeholdsavdelingen, laboratoriet eller vegsjefen. Nok om dette. Vi har hatt det veldig hyggelig. Hjertelig takk for maten.

Vegdirektøren i hyggelig samtale med snekkerformannen.

Vi vil gjerne informere om:

Nye håndbøker fra Vegdirektoratet

Nr. 017 - «GEOMETRISK UTFORMING»
(Ny utgave -78)
Boka er en del av vegnormalene, og er ajourført som normalene forelå pr. 1. desember 1978. Ny revidert utgave vil bli utsendt i 1980.

Nr. 019 - GATENORMALER - Trafikkanlegg i byer og tettsteder (Ny utgave -78)
Boka er ajourført som normalene forelå pr. 31. desember 1978. Ny revidert utgave vil bli utsendt i 1980.

Nr. 052 - Skjerming mot VEGTRAFIKKSTØY

Iverksetting av støydempende tiltak vil i mange tilfeller bety bygging av skjermer og voller, evt. ved senkning av veg. Kombinasjoner av disse tiltak er videre aktuelt. Særlig kan bruk av skjermer og voller medføre uheldige landskapsmessige virkninger. Det er derfor særdeles viktig at det i arbeidet med støyskjermende tiltak legges stor vekt på å oppnå en best mulig estetisk og arkitektonisk tilpasning til veg, bomiljø og landskap.

I dette heftet søker en derfor

å rette oppmerksomheten mot landskapsestetiske spørsmål i forbindelse med skjerming mot vegtrafikkstøy.

Nr. 054 - HOVEDPLANER - Innhold, presentasjon, formell behandling
Hensikten med heftet er å gi planleggeren en veiledning om hva en hovedplan skal og bør inneholde. Det angir de fleste forhold som det er naturlig å vuRdere og omtale under planleggingen - og er basert på at den formelle behandling av hovedplanen skjer etter veglovens forskrifter. (Januar 1979)

Nr. 050 - «TRAFIKKAVVIKLING - 79»
Trafikkskilt - Trafikksignaler
Boka er en del av vegnormalene, og er ajourført som normalene forelå pr. 1. januar 1979.
Det er foretatt visse mindre endringer i normalene. Dette gjelder først og fremst skiltgrupperingen, og innføring av et nytt nummersystem.
Skiltreglene er for tiden under revisjon og vil bli endret i 1. halvår 1979. Dette vil medføre endringer i normalene, bl.a. vil det bli innført nye trafikkskilt.
Endel av de nye skiltene er vist i normalene, men kan ikke tas i bruk før det er gitt nye skiltregler.

Nr. 010 - VEGEN I LANDSKAPET
Med de krav som stilles til teknisk standard, trafikksikkerhet og rasjonell transport er vegene blitt et dominerende byggverk i landskapet. Det er derfor nå mer enn tidligere nødvendig å understreke ansvaret for landskapet og den natur som berøres av veganlegget.
Denne publikasjon tar sikte på å gi en innføring i den landskapsmessige vudering av vegprosjektet. Formålet er å gi bakgrunnstoff og anbefalinger ved planlegging og gjennomføring av nye prosjekter.

Nr. 022 - HÅNDBØKER - Oversikt over utgitte håndbøker og enkelte andre publikasjoner fra Vegdirektoratet 4. utgave. (Ny utgave -79)
I denne utgaven av oversikten er det tatt med de håndbøker som er kommet til siden forrige utgave og utelatt enkelte uaktuelle publikasjoner.
Bøkene er gruppert etter samme mønster som tidligere - men i tillegg er det laget et stikkordregister som vil gjøre det enda enklere å finne frem til de aktuelle emner.
Når det gjelder rapporter, meddelelser o.l. blir det utarbeidet egne oversikter. Spørsmål om disse kan rettes til de enkelte fagkontorer i Vegdirektoratet.

Nr. 057 - REGISTER LYSSIGNALANLEGG
Den ansvarlige for drift og vedlikehold av trafikksignaler skal føre register over alle signalanlegg innen sitt område. Dette heftet viser *hva* et signalregister skal inneholde av informasjon.
Håndbøkene kan bestilles ved henvendelse til biblioteket, vegkontoret.

Anvendes tiltakene som kan sikre barn i trafikken?

Av overingeniør Gunnar Slagnes

(Akershus veikontor)

Overskriften antyder at svaret ikke er gitt. Etter min mening anvender vi **ikke** de tiltak som kan sikre barn i trafikken i en slik grad at det er merkbart. Vi er alle glad i barna våre. Hvorfor har så ikke dette til konsekvens at barn blir prioritert? Hva er det som hindrer? Er det slik at vi **vil målet,** men **ikke midlene?**

Det skorter ikke på virkemidler. Faktisk er mange av de lite kostnadskrevende virkemidler meget effektive. Det som mangler er viljen til å bruke dem. Dette skal jeg belyse ved to eksempler.

I fjor høst startet Statens vegvesen et prøveprosjekt med fartsreduserende humper. Sett ut fra ønsket om å redusere farten for derved å bedre trafikksikkerheten på det aktuelle sted var prøven vellykket.

Som naturlig er påførte humpene bilistene ulemper. Interessegruppen på bilsiden protesterte kraftig. I kampen som oppsto mellom lokalmiljøet (barn og foreldre) og de bilorienterte grupper tapte lokalmiljøet.

Politikerne valgte de sterkes side. Alle var for øvrig enige om at sikkerheten på den aktuelle vei var for dårlig, men man skulle ikke bedre den ved bruk av humper. Hvordan man skulle gjøre det etter at humpene ble fjernet, forteller historien ingen ting om. Det var ingen som konkret kunne peke på erstatninger.

Fartsgrenser er et annet typisk eksempel. Vi har vel knapt noe mer populært virkemiddel i dag. Riktignok kan det dokumenteres at det er en sammenheng mellom fart og ulykker, men vi kan også dokumentere at det ofte er liten sammenheng mellom fart og fartsgrenser.

Så lenge bilistene ikke endrer holdning eller overvåkingen og straffen økes, vil dette ikke endre seg. Hvor håpløs situasjonen er, kan best illustreres ved å peke på at sjansen for å bli tatt, om en konsekvent bryter fartsgrensene, er et eller annet sted mellom 0 og noe som er nesten 0.

Vi kan altså slå fast at det er en meget tvilsom sammenheng mellom ulykker og farts**grenser.** Fartsgrenser kan derfor diskuteres som sikkerhetstiltak. Allikevel ønsker allmennheten fartsgrenser brukt som virkemiddel.

Etter min mening har vi her å gjøre med to sider av samme sak. Tiltak aksepteres eller aksepteres ikke uavhengig av dets virkning for barns sikkerhet.

Det er avgjørende om tiltaket er i vesentlig strid med andre interesser, i praksis ofte uttrykt gjennom det vi kaller bilistenes interesser. Disse eksemplene avviser dette. Det første tiltaket, humpene, ga en klar negativ konsekvens for bilinteressene. Fartsgrensene kan man bryte når man vil, fordi det er liten sjanse for å bli tatt.

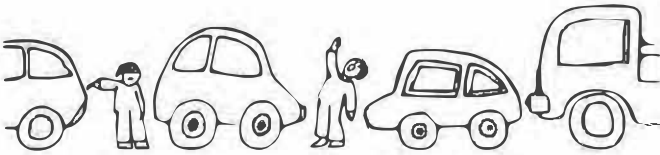
Vi vet også at de fleste tiltak som er aktuelle for å sikre barn, er i konflikt med andre interesser. Det er derfor min påstand at når det kommer til realiteter, prioriteres ikke sikkerhet for barn. En slik konklusjon leder naturlig til spørsmålet om det er måten samfunnet er organisert og fungerer på som er årsaken.

Vårt samfunn er i stor grad basert på interessekamp. Evnen til å fremme bestemte interesser er avhengig av individuelle eller organiserte ressurser. Barn har som gruppe små muligheter til å hevde seg i et slikt system. De må stole på eventuelle allierte.

Hvem er så aktuelle allianse-partnere? Først og fremst de som har omsorg for barn; det vil si mødre og eventuelle profesjonelle grupper som har omsorg for barn som sitt arbeidsfelt. Gjennomsnittspappaen bruker bare 15 minutter pr. dag til sine barn. Det helt store engasjement er det derfor vanskelig å tenke seg fra den kanten. Det er imidlertid denne mannen som befolker politiske utvalg, som råder, beslutter – og planlegger.

Vedtatte verdier og samfunnets rollefordeling gir altså barna dårlige kort på hånden. Dette gir en dobbelt negativ funksjon.

1. Samfunnet er strukturert/organisert på en måte som i sin konsekvens er barnefiendtlig.
2. Samfunnets beslutningssystem/planapparat er befolket med personer som har et lavt engasjement og liten forståelse for barnas situasjon.



Denne konklusjon synes pessimistisk. Den er egentlig det. Men det kan likevel være naturlig å se på hva som kan gjøres tross alt. Her vil jeg sette opp tre grupper forslag som jeg, ut i fra min vurdering, mener vil gi en bedret situasjon.

1. Sikre barns krav ved lover og regler.
2. Gjøre ansvar og beslutningssystemet klarere i forhold til barns interesser.
3. Gjennomføre målrettet planlegging for å ivareta barns interesser.

Jeg skal begrense meg til det siste punktet her.

Vi kan slå fast at barns interesser går på tvers av de tradisjonelle sektorer. Barn faller derfor igjennom i den konkrete beslutningsprosess. Et tverrsektorert opplegg ville gjøre oversikten lettere.

Det er et slikt prinsipp som ligger til grunn for det arbeid Statens vegvesen nå gjennomfører i forbindelse med revisjonen av vegplanen. Utgangspunkt i en tilstandsvurdering med oppsetting av konkrete mål og vurdering av nødvendige virkemidler, fører til et konkret handlingsprogram for trafikksikkerhet med eget avsnitt om barn. Det sentrale er koblingen mellom konkrete mål og økonomisk virkelighet.

Opplegget vil bl.a. gjøre det mulig å skape debatt om den reelle prioritering fordi det muliggjør innsyn i beslutningsprosessen for dem som ikke automatisk er med i denne. Vi får med andre ord et system som åpner prosessen slik at utelatte grupper, i denne forbindelse spesielt kvinnene, får bedre mulighet til å se og kritisere det som skjer.

Konklusjon

De fleste tiltak som bedrer barnas sikkerhet går på tvers av andre interesser. Barn har selv liten mulighet til å vinne frem i en slik interessekamp. Heller ikke har barnas allierte, alle med omsorg for barn, nevneverdig mulighet til å bedre situasjonen selv.

«Konkurranseforholdet» må derfor endres slik at barn og deres allierte automatisk får større plass i systemet. Dette kan bare skje ved politiske beslutninger. Barns situasjon er derfor først og fremst et politisk spørsmål. STOP

Språkvettreglene

1 Det er ingen skam å sette punktum
En leservennlig periode har sjelden mer enn 22—25 ord.

2 Har du flere ting på hjertet, så si én ting om gangen
Prøv ikke å si to ting samtidig. Server momentene porsjonsvis, og avslutt gjerne setningen før du begynner på en ny.

3 Vær høflig mot leseren
Tenk på leseren når du skriver, og velg ord som du vet han forstår. Må du bruke et vanskelig ord, skal du huske på at det ikke er forbudt å forklare det.

4 Bli ikke smittet av substantivsjuken
Skriv ikke: Kari foretar innhøsting av epler – når du like gjerne kan skrive: Kari høster (inn) epler.

5 Vær gjerne høyrevridd når du skriver
Sørg for at (hoved)verbet kommer langt ut til venstre i setningen, og spre resten av setningsinnholdet ut til høyre.

6 Du skal ikke pynte deg med ord
Motstå fristelsen til å bruke sjeldne fremmedord, moteord eller vitenskapelig klingende «påfugl-ord».

7 Vær ikke redd for den konkrete uttrykksmåten
Mener du en spade, så skriv en spade – ikke arbeidsredskap.

8 Sløs ikke med ord og bokstaver
En kort uttrykksmåte er i regelen bedre enn en lang. Skriv ikke: Idrettslaget er en trivselsfremmende faktor i relasjon til lokalmiljøet – når du like gjerne kan skrive: Idrettslaget skaper trivsel i bygda.

9 Vær ikke redd for det personlige tonefallet
Personord som du, De, dere, jeg, vi er tillatt i skrift også.

10 Bruk ørekontrollen
Venn deg til å lese høyt for deg selv det du har skrevet. Det kan hjelpe deg til å sile bort de mest papirknitrende uttrykkene.

Vis språkvett!

Trafikkkultur har noe med hjertelag å gjøre

Det kan redde liv i trafikken

HÅNDBOK-TIPS:

Hvordan skal vi informere?

En godt tilrettelagt *utveksling* av informasjon er meget viktig om vi skal kunne jobbe rasjonelt innenfor en slik stor organisasjon som vegvesenet er. Når det gjelder informasjonsutveksling er det spørsmål om både å kunne *gi* — *og motta* informasjon i tilstrekkelige mengder. Men hvem er så den rette til å besvare spørsmålet om den mottatte informasjonsmengden er tilstrekkelig? — Og er det mulig noen gang å komme frem til noe som vi kan kalle *en ideell målsetting* for informasjonsarbeide — at alle i sitt arbeide til enhver tid blir holdt ajour med de opplysninger som kan være relevante for planlegging og utførelse av det aktuelle arbeide? — Uten aktiv medvirkning fra alle parter vil vi i hvertfall ha små muligheter til å komme et stykke på veg mot denne målsettingen. Derfor stilles det krav både til den som *utformer* informasjonene, og til den som *mottar* den (brukeren). Ofte er det ulike oppfatninger om hva den ene part mener det bør informeres om, og hva den annen part (mottakeren) ønsker/trenger å vite. Dessuten er det av stor betydning at det velges rett form — dvs. at det blir vurdert om den aktuelle informajsonsmengde skal utsendes i form av rundskriv, meldinger, brev etc. gis ved spesielle informajsonsmøter, kurser, konferanser o.l., eller f. eks. bli samlet i en bok.

Ønske om mer informasjon i en eller annen form — ofte innenfor mer avgrensede arbeidsområder kan komme fra flere plasser i organisasjonen.

Det er viktig at dette onformasjonsbehovet blir oppfanget — og forsøkt dekket på best mulig måte, — og en måte er å samle den aktuelle informasjon og utgi den i form av håndbok.

VISSTE DU AT . . .

- en oppgave over arbeidsdriften i 1978 viser at det er utført i alt 414 004 arbeidstimer, som er lønnet med 25 239 905 kroner.
- den totale ekstraordinære sysselsetting i 3 måneder var 38 mann
- vegvesenet i Aust-Agder sysselsatte i alt 520 personer ifjor, av disse var 136 arbeidere hos entreprenører og førere av leide biler og maskiner.
- i 1978 har det for vegvesenets og biltilsynets funksjonærer vært arrangert til sammen 50 forskjellige kurs.
- til administrasjon av vegkontoret og biltilsynet er medgått kr. 11 058 127,-.
- det ble detaljplanlagt hele 23 640 meter veg
- vi ifjor hadde 267 personskadeulykker, herav 13 dødsulykker
- eiendomsinngrep på riksvegene i fylket kostet kr. 8 370 000,-
- ved utgangen av 1978 var det i alt 2 626,2 km offentlig veg i fylket, som er en økning på 19,9 km siden 1977.
- ca. 40% av disse har grusdekke, mens 38% har dekke av asfalt
- av fylkets 882 km riksveger er 32 km tillatt for 10 tonns akseltrykk
- det ifjor ble registrert 2 748 kjøretøyer i fylket, mens det tilsammen er registrert 38 422 motorkjøretøyer pr. 31/12 -78
- det ble innbetalt i alt kr 246 350,- i gebyrer, eller et gjennomsnitt på kr 1 125,- fordelt på de som er ilagt overlastgebyr
- fylkets vegvesen har anvendt i alt kr 126 915 425,- i 1978, hvor av kr 72 885 149,- er brukt til riks- og fylkesveganlegg samt utbedring av fylkesveger, fast dekke.

E-18 blir første utbyggingstrinn frem mot 10 tonns sommerbæreevne

Resultatet fra bæreevneregistreringen i 1976/77 har bl. a. vist at eldre veger har en sterkt varierende bæreevnestandard.

I følge St.melding nr. 86 for 1976/77, om Norsk Vegplan 1978/81 har vegvesenets målsetting vært som følger:

— Målsettingen bør være at de viktigste riksvegene med stor tungtrafikk og turisttrafikk med busser, oppnår 9 tonns tillatt akseltrykk med telerestriksjoner raskest mulig i løpet av perioden 1978 — 81. Videre bør storparten av disse hovedruter forsterkes til 10 tonns akseltrykk på helårsbasis i løpet av perioden 1982 — 85. Det øvrige riksvegnett bør i løpet av perioden 1982 — 85 være forsterket til 9 tonns tillatt akseltrykk med teleristriksjoner. —

Bæreevneregistreringene viser imidlertid at helårsbæreevnen på riksvegnettet er dårligere enn forutsatt ved forrige revisjon av Norsk Vegplan. Samtidig antas det at veksten i veginvesteringene vil bli mindre enn tidligere forutsatt. Trafikksikkerhet og miljø prioriteres høyere, dette må derfor skje på bekostning av krav til økt fremkommelighet.

Dette er da bakgrunnen for å endre den innledende målsetting. Det er foreslått en »Revidert akseltrykkmålsetting» hvor det innføres en 10 tonns klasse med teleristriksjoner.

Målsettingen er at hele riksvegnettet skal kunne åpnes for 10 tonns akseltrykk utenom teleløsningsperioden.

Som et hensiktsmessig første utbyggingstrinn frem mot 10 tonn sommerbæreevne på hele riksvegnettet, bør det tas sikte på å prioritere:

— Gjennomgående vegruter.
— Betydningsfulle tungtrafikkruter.
— Spesielt svake partier slik at nedsetting av akseltrykk til under 6 tonn i teleløsningen kan unngås.

Lokalt betyr dette at vi — som et første utbyggingstrinn — går løs på de strekninger av E-18 mellom Telemark og Vest-Agder grense som ikke innfrir kravene til 10 tonns akseltrykk utenom teleløsningsperioden. Innføringen av en 10 tonns klasse med telerestriksjoner vil imidlertid føre til en større bruk av vegkontroller, noe som bl. a. må innpasses i biltilsynets arbeid med vektkontroller.

Ut fra resultatene av bæreevneregistreringen i Aust-Agder, har vegkontoret nå utarbeidet planer for gjennomføringen av 10 tonns sommerbæreevne på hele E-18.

Dette medfører en masse tilleggsundersøkelser på de aktuelle strekninger, bl. a. med oppgraving av prøver, ytterligere registrering av dekkeskader, drensforhold, grøfter, grunnvannsnivå o.s.v.

Parallelt med øvrige grunnundersøkelser vil disse arbeidene pågå i månedene fremover, i et samarbeid mellom planavdeling og distriktslaboratoriet.

En vil understreke at den akseltrykkpolicy som det her legges opp til, i vesentlig grad er avhengig av at transportutøverne lojalt følger de pålegg om akseltrykkreduksjoner som er nødvendig i teleløsningsperioden. Av denne grunn anser vi det som svært viktig for vegkontoret å ha en god kontakt med transportutøverne.

Det er på partier av E-18 som dette vi i første rekke må sette inn med omfattende tilleggsundersøkelser for å finne frem til nødvendige forsterkningsarbeider.

TILLITSMENN/KLUBBTILLITSMENN OG VERNEOMBUD

TVEDESTRAND, RISØR OG GJERSTAD VEGARBEIDERKLUBB:

Tillitsmann/klubbform.		Einar T. Halvorsen	4935 Fiansvingen
»	Nestform.	Ole Selås	4934 Nesgrenda
»	Sekretær	Torleif Mortensen	4993 Sundebru
»	Studietill.	Åge Andreassen	4992 Fiane
»	St.medl.	Leon Lorentsen	4990 Søndeled
»	»	Svenning Songe	4960 Laget
»	»	Åsmund Rundholt	4994 Akland

Verneombud:
Arne Svendsen, 4992 Fiane v/m. Per S. Løvdal, Rute 2880, 4900 Tvedestrand

ARENDAL OG OMEGN VEGARBEIDERKLUBB:

Tillitsmann/klubbform.		Odd Dalen Libru	4800 Froland
»	Nestform.	Ingvald Sagedal	4820 Froland
»	Sekretær	Helge Berntsen	4820 Froland
»	Studietill.	Kjell Risbruna	4880 Rykene
»	Styremedl.	Oddmund Lyngmyr	4820 Froland
»	»	Jon Furre	4882 løddesøl
»	»	Olav Tveite Helle	4810 Eydehavn

Verneombud:
Kolbjørn Ristøl, 4800 Arendal v/m. Ingvald Sagedal.

LILLESAND og OMEGN VEGARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbform.		Kristoffer Alfsen,	4790 Lillesand
»	Nestform.	Jan O. Ånonsen,	4790 Lillesand
»	Sekretær	Per Nilsen,	4890 Grimstad
»	Studietill.	Torleif Hodne,	4790 Lillesand

Verneombud:
Jan O. Ånonsen, Tingsakermoen, 4790 Lillesand.
Sverre Håkonsen, Ø. Vallesverd, 4790 Lillesand.

ÅMLI VEGARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbform.		Toralf Bakken	4850 Åmli
»	Nestform.	Gudmund Gjømle	4850 Åmli
»	Sekretær	Olav Andersen	4684 Bygland
»	Studietill.	Ansgar Kløvfjell	4850 Åmli

Verneombud:
Ansgar Kløvfjell, 4850 Åmli v/m. Tarald Gjerden, 4853 Vallekilen.

EVJE OG IVELAND VEGARBEIDERKLUBB

Tillitsmenn/klubbform.		Jan Albin Berg	4680 Byglandsfj.
»	Nestform.	Gunnar Lilletveit	4725 Birketveit
»	Sekretær	Eivind Haugen	4660 Evje
»	Studietill.	Finn Fjermeros	4725 Birketveit

Verneombud:
Reinert Lislevatn, 4670 Hornnes. v/m Obert Bjørum, 4660 Evje.

SETESDALEN VEGARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbform.		Pål A. Haugen	4690 Valle
»	Nestform.	Harald Lund	4684 Bygland
»	Sekretær	Eivind Attistog	4684 Bygland
»	Studietill	Bjarne Voldseth	4690 Valle

Verneombud:
Halvor Homme, 4690 Valle. V/m. Torleif Åkre, 4690 Valle.

VEGSENTRALEN VEGARBEIDERKLUBB

Tillitsmann/klubbform.		Arne Thygesen,	4890 Grimstad
»	Nestform.	Paul Løvåsen,	4800 Arendal
»	Sekretær	Kåre Lauvrak,	4800 Arendal
»	Studietill.	Vidar Solberg Jakobsen,	4800 Arendal
»	Styremedl.	Jens M. Lindland,	4800 Arendal
»	»	Lars O. Knutson,	4890 Grimstad

Verneombud:
Arvid Strand, Solbakken 37, 4800 Arendal. v/m. Sverre Kristiansen, 4870 Fevik.