

Kontaktorgan for Statens Vegvesen, Aust-Agder

Sørlandsporten



Nr. 1 1989

JUBILEUMSNUMMER



Vegprofiler: Bjarne Haugmoen
Olav Nygård
Anleggskokka

Jubileumsprogrammet

Gamle og nye veger:

Fånefjell, Vestevegen,

Tømse-Bie

På vegen med tømmerbil

FÅNEFJELL – fra rideveg over fjellet til moderne tunnel

Noen samlet historie over vegbygging og vegtrafikk i Aust-Agder er ennå ikke skrevet. Det ville selvsagt også sprengte alle rammer for dette nummer av Sørlands-porten. Noen glimt skal vi bringe, og for den som ønsker å oppleve Aust-Agders veghistorie i mest mulig konsentret form, skal vi ta vi turen til Fånefjell på Rv. 12 i Bygland. Her fins restene av den gamle ridevegen over fjellet, den første kjerrevegen, postvegen fra 1840-åra, vegen som ble bygd i halvtunnel rundt Lislefånefjellet i 1923, og til sist vår tids vegbygging, tunnelen rett gjennom Fånefjell som ble åpnet i 1962. Dette samsvarer med veghistorien i Norge: de eldste vegene var ikke mer enn stier eller rideveger. Midt på 1800-tallet ble det bygd veger som var farbare med hest og vogn. De kunne være både bratte og svingete og da biltrafikken økte, ble det behov for en helt annen vegstandard.

Den første kjørevegen over Fånefjell ble bygd på 1840-50-tallet. Den ble forbedret noen ganger, og den første bilen passerte i 1909. Det var svært vanskelig å komme over med bil, og det hendte både tid og at ofte bønder med hest måtte tilkalles for å hjelpe og trekke bilene over.

Tidlig i 20-årene startet arbeidene med å bygge en halvtunnel rundt fjellet. Arbeidet ble gjort som vintersesjon, og det tok lang tid. Det var også et farefullt arbeid. Til tidligere vegmester i Valle, Olav Nygård, fortalte den legendariske vegoppsynsmannen John Myhre, som hadde ansvaret for anlegget, om en usedvanlig dramatisk hendelse:

Sprengingsarbeidet ble drevet fra den ene siden og fra midten. For å komme til fra midten, måtte vegarbeiderne fire seg ned i tau. Der ble det boret for hånd, hullene ble ladd, lunta tent, og arbei-

derne måtte heises opp og sikkerhet. Det gikk greit, bortsett fra en gang, da var det et hengende hår at en mann rakk å klatre opp og redde seg unna sprengningsdet!

Det var et stort og komplisert anlegg som også bød på stor rasfare. For å unngå dette, måtte det bygges treover-

bygg over vegen. For anleggslederen, Eystein Sundby, var det en lang reise å komme opp til Fånefjell. Han tok Brevikbåten til Kristiansand, Videre gikk det med jernbanen til Byglandsfjord. Til sist tok han enten dampbåten Bjoren eller Dølen, om det da ikke var is på fjorden og han måtte ta landevegen fatt.



RESTAURERT

Kjørevegen over Fånefjell ble restaurert av vegvesenet i slutten av 70-åra og høytidelig gjenåpnet 19. september 1983 av fylkesmann Ebba Lodden, ordfører Magnhild Rygg og vegsjef Bjarne Haugmoen. Konsulent Arne Holt var en av ildsjelene bak dette arbeidet. Nå kan han fortelle at det er på tide med en ny oppussing av denne historiske vegstrekningen, som ble satt i stand takket være en bevilgning fra Riksantikvaren.

Restaureringsarbeidet ble utført av vegvesenets egne folk i Setesdal, Birger Viki, Eivind Attestog og Olav Andersen, med vegmester Olav H. Nygård som interessert pådriver. De ryddet, bygde stikkrenner, reparerte gamle murer og gjenoppbygde også en gammel bru i tre, alt til den beskjedne kostnad av 103.000 kroner, som ble bevilget over statsbudsjettet av midler avsatt til veger og bruer av museal interesse.

Vegen rundt fjellet, ferdig i 1923, er også et interessant vegstykke. På grunn av rasfare har det vært nødvendig å stenge denne, og det er ingen aktuelle planer om restaurering her.

Helt til 1962 ble denne spesielle vegstrekningen brukt. Da var det tid for stor kraftutbygging i Setesdalen, og store maskiner skulle fraktes langs Rv. 12. Det var ikke mulig å få dem fram langs Fånefjellet, og moderne tid overvant en gjenstridig natur: Det ble bygd tunnel tvers gjennom fjellet. Ansvarlig

for dette arbeidet var overingeniør Alfred Høyesen, som i mange år har hatt ansvaret for vegutbygging i Setesdalen. Tunnelen er 605 meter lang og er den lengste i fylket. Den hadde en største høyde på 4,50 m, men er senere utvidet til 4,90. Før tunnelen ble bygd, ble det også undersøkt om det var mulig å

utvide den tidligere halvtunnelen, men rasfaren var så stor at dette raskt ble forlatt. Siden den gang har det skjedd store forbedringer på Rv.12 og flere kommer, forteller Høyesen, som godt kan huske da hele Rv. 12 hadde grusdekke.



SØRLANDSPORTEN Jubileumsnummer

Bedriftsavis for
Statens Vegvesen,
Aust-Agder

Adresse:
Vegkontoret
Postboks 173,
4801 Arendal

REDAKSJONSUTVALG:

Olav Dukefoss,
Mads Krogh,
Tone Kolbenstvedt,
Torstein Riber,
Kirsten Lindeberg.

REPORTASJER, TEKST OG BILDER:

Mads Krogh og
Ottar Johansen

REDIGERING OG LAY OUT:

Ottar Johansen,
Frilanserne på Sørlandet.

SATS, MONTASJE OG TRYKK:

Mæland Offset,
4800 Arendal.

FØRSTE SIDE:

*Fånefjell i 20-åra etter at
halvtunnelen var ferdig.
Foto: Wilse.*

Opplag: 900

STATENS VEGVESEN 125 ÅR

Vegen — i en eller annen form — har alltid vært uunnværlig, og den har vært gjenstand for debatt og stridigheter. Fra vår egen historie har vi den rundt 1000 år gamle Gulatingsloven som hadde bestemmelser om bygging og vedlikehold av veger. Ja, den tok til og med opp spørsmålet om trasévalg. Det er påpekt at hovedveger skulle gå som de hadde gjort fra «gammel tid».

I 1274 kom Magnus Lagabøters Landslov, den tok til og med opp trafikkisikkerhetsspørsmål som «den reisendes sikkerhet».

Fra 1665 fikk vi ordningen med to generalveimestre, én for det søndenfjelske og én for det nordenfjelske.

I 1864 fikk vi vår første vegdirektør (Major C. W. Berg), og det er 125-års dagen for opprettelsen av Vegdirektoratet som skal markeres 16. april.

Bilen og vegen har i nyere tid vært en vesentlig bidragsyter i samfunnsutviklingen. I dag er det kommet så langt at bilen og vegen er blitt en forutsetning for at vi skal kunne fungere og konkurrere.

Kravet om bedre og flere veger har kommet i takt med den tekniske utviklingen i samfunnet for øvrig. Gjennom årene har det vært et permanent underskudd på investerings- og vedlikeholdsmidler. I dag er det et investeringsbehov større enn noen gang for å kunne løse byproblem og imøtekomme krav om tilstrekkelig bæreevne på vegnettet i landområdene.

For meg virker det mange ganger som at vi i for stor utstrekning har basert oss på bilen som transportmiddel. Det har på mange måter ført til en uønsket utvikling med

- for stor spredning av boligområder og tilhørende behov for privatbiler.
- nye kjøpesentra langs hovedvegene med påfølgende uttynning av bykjernene.
- reduserte muligheter for økonomisk drift av kollektive transportmidler.

Foreløpig har vi heller ikke vært flinke nok til å ta estetiske hensyn i arealdisponeringen. Det vi som trafikant i tettbygde områder ofte ser fra våre veger, er industriområder, bensinstasjoner og kjøpesentra som griner mot oss med et hav av reklame og en asfaltørken med parkerte biler. Som regel er det ikke et grønt strå til skjerming og oppmykning av landskaper — alt er sterilt. (Enkelte hederlige unntak begynner likevel etter hvert å melde seg.)

Jeg betrakter likevel bilen som et gode som vi må ta vare på og innrette oss etter. Statens vegvesen er i dag en etat med ansvar for ca. 2/3 av det offentlige vegnett samt føreropplæring og kjøretøyene som ruller på vegene. Oppgavene er mange og store.

— Vi skal bidra til at hvert enkelt individ tenker trafikkisikkerhet og lærer å ta hensyn til både seg selv og andre.

— Vi står foran bygging av store og kompliserte vegprosjekter, som vi først i de senere år har fått teknologi og midler til å løse.

— Vi har allerede en stor bygningsmasse i form av veger, bruer, forstøtningsmurer m.v. som skal sikres mot forfall.

I forbindelse med jubileumsåret er det oppnevnt en lokal komité som skal utarbeide program for markering av jubileet. «Åpen vegstasjon» på Evje 22. februar og deltakelse på AID-messa i Grimstad 15. mars var begge satt opp i programmet. Jeg takker for innsatsen hittil og ønsker komitéen lykke til i det videre arbeid gjennom jubileumsåret.

28. mars 1989

Harald Gjerstad

INNHold:

Fånefjell etter 1923	s. 1	Anlegg: Temse-Bie	s. 18, 19
Fånefjell	s. 2, 3	Fra Kontakt til Sørlands-porten	s. 20, 21
Statens vegvesen 125 år	s. 4	Besparelser på brøyting	s. 21
«Fra postveg til motorveg»	s. 5	Vegstubber	s. 22, 23
«For bedre vegtransport»	s. 5	Også pensjonistene jubilerer	s. 23
Da vegene kom til Aust-Agder	s. 6	Det var dengang, det	s. 24, 25
«En djerv og dygtig vei-bygger»	s. 7	Obligatorisk landevegskjøring	s. 26, 27
Vegprofiler: Bjarne Haugmoen	s. 9, 10, 11, 12	Trafikkalenderaksjonen	s. 28
Vegprofiler: Olav Nygård	s. 12, 13	Trafikkisikkerhet i Norden	s. 28
Vegprofiler: Tomine Larsen	s. 14, 15	Trafikkisikkerheten ikke styrket	s. 29
På vegen: Tømmerbil	s. 16, 17	Jubileums vegkryss	s. 30, 31

«FRA POSTVEG TIL MOTORVEG»

Mange arrangementer i lokal jubileumsfeiring



To jubileumsarrangementer er allerede gjennomført når dette leses. Se omtale annet sted i bladet. Jubileumsprogrammet videre er ennå under arbeid. Det som er klart nå, er at det blir flere markeringer i april med utstilling hele måneden i Kreditkassens vindu i Arendal. Her vil vi vise den sentrale jubileumsutstillingen og en del lokale innslag.

I april skal også jubileet presenteres for den lokale presse ved en pressekonferanse. Da skal også herværende jubileumsnummer av Sørlands-porten legges fram.

VEGÅPNING

I september er det klart for en ny runde jubileumsarrangementer. 15. september åpnes den nye E 18-parsellen ved Sunde bru. I forbindelse med dette planlegges en markering også av 125-års jubileet sammen med bygdefolk i Gjerstad.

TURMARSJ

Et arrangement som tegner til å bli morsomt, er turmarsjen fra Lunde til Fjære under mottoet «Fra postveg til motorveg». Her har bedriftsidrettslaget vært med i planleggingen og presentert flere alternativer. Jubileumskomiteen har gått inn for alternativet Lunde-Fjære. Vandrin-

gen tenkes lagt opp som en «natursti» med vegveseninnslag og oppgaver, folk i arbeidsantrekk med orientering om nytt og gammelt postert langs løypa o.s.v. Det vil bli ordnet med transport tilbake til utgangspunktet for dem som ønsker det. Det blir premier, brus og boller og jubileumsoblater til barna.

Annet sted i bladet antyder vedlikeholdssjef Kjetil Nylund at suksessen med åpen vegstasjon skal gjentas ved de andre vegstasjonene i fylket. Nærmere detaljer foreligger i skrivende stund ikke.

Komiteen arbeider også med planer om et arrangement for ansatte og pensjonister, men hva det blir til med dette og hvilken form det eventuelt vil få, er uvisst.

Jubileumskomite:

Herman A. Cappelen, formann.
Trine Conradi
Tone Kolbenstvedt
Finn Ole Jørgensen
Jonh Reidar Kristensen

«FOR BEDRE VEGTRANSPORT»

Arrangementene i jubileumsåret har som mål å informere publikum og tilsatte om vegsektorens og Vegvesenets arbeid «FOR BEDRE VEGTRANSPORT».

De sentrale jubileumstiltak har følgende program:

SØNDAG 16. APRIL:

Offisiell åpning av 125-årsjubileet i nærvær av HKH Kronprinsen i Scandinavia Hotel, Oslo. Tilsatte i Vegdirektoratet, representanter fra Vegvesenet for øvrig og Vegvesenets forbindelser.

MANDAG 17. APRIL:

Åpning av jubileumsutstilling på Teknisk Museum, Oslo. Spesielt innbudte. Utstillingen varer ut året.

MANDAG 14. AUGUST:

Offisiell markering av 100-årsjubileet for Geiranger-vegen med avduking av minnetavle til minne om vegbyggerne. I Geiranger vil det i løpet av sommeren være forskjellige arrangementer.

TORSDAG 5. OKTOBER:

Fagseminar VEGEN I SAMFUNNET i Oslo.

Skolebarn får bokomslag med opplysninger om Vegvesenet. Det er produsert en video med opplysninger om Vegvesenet i fortid, nåtid og framtid. Videoen er på 12 minutter og distribueres til alle vegkontorer.

Tilsatte i Statens vegvesen får jubileumsboka VEGEN OG SAMFUNNET. Det er planlagt en rekke lokale arrangementer ved vegkontorene over hele landet.



Da vegene kom til Aust-Agder

Av driftssjef Olav Dukefoss

I 1864 var «status»:

Bare 2 kjøreveger førte ut av fylket, *Den vestlandske hovedveg* (nåværende E-18), ferdig 1805 og *Telemarksvegen* (nåværende rv 415 og 39), ferdig 1854.

Setesdalsvegen (nåværende rv 12) var ferdig til Valle (1848).

Grimstad—Rorevann (nåværende rv 404), ferdig 1856.

Noen parseller av den gamle Vestlandske hovedveg var i 1864 ombygd eller under ombygging:

Østerholt—Rødshammer (med sidelinje til Østerrisør (Risør), bygd 1861—1869, *Tvedestrand—Fiane—Arendal*, bygd 1857—1863 og *Åbåll—Vest-Agder grense* (idag rv 39), bygd 1860—1863.

Noen av de nye vegforbindelsene etter 1864:

Arendal—Evje (rv 9), ferdig 1886 og *Kjetså—Vest-Agder grense* (rv 9), ferdig 1949.

Setesdalsvegen, siste parsell Breivollen—Telemark grense, ferdig i 1940. *Rotemo—Telemark grense* (rv 45), åpnet i 1965.

Søndeled—Telemark grense (rv 351), ferdig i 1969.

Vest-Agder grense—Hornesund (rv 403), ferdig i 1970.

I tillegg kommer en rekke «indre riksveger».

BYGGING (ÅPNING) AV EN DEL VEGER OG BRUER «Over fylkesgrensen»

Rv 9, Kjetså—Vest-Agder grense. Resten av vegen ble avlevert i 1949.

Rv 12, Setesdalsvegen, den manglende strekningen Hovden—Telemark grense ble avlevert i september 1939.

Rv 45, Rotemo—Telemark grense, avlev. sept. 1965.

Fv Gjerstad—Åmli. Siste del, Valle—Telemark grense, avl. okt. 1964.

Fv Åmli—Fyresdal. Siste del, Nesvatn—Telemark grense, avl. okt. 1977.

Fv Vassbotn—dale i Birkenes, avl. febr. 1961.

Fv Fisketjønn—Svaland i Birkenes, avl. sept. 1922.

Bruer

Senumsund bru (over Otra). Erstattet fergeforbindelse, bygd i 1966.

Moisund bru (over Otra). Erst. fergeforb., bygd i 1970.

Hornesund bru (over Otra). Ny bruforbindelse, bygd i 1969.

Fantodd bru, erst. fergeforb., bygd i 1948.

Tromøy bru, erst. fergeforb., bygd i 1963. Justøy bru, erst. fergeforb., bygd i 1949. Risøya bru, bygd i 1953.

Gjennomgangsveger innen fylket.

Fv Elingstjønn—Ose i Bygland. Siste del, Åraksbø—Skore, åpnet i 1979.

Fv Krossen—storstraumen i Evje og Bygland, siste del, Frøyrak—Storstraumen, åpnet i 1981.

Fv Iveland—Engesland i Vegusdal og Iveland. Siste del, Vatne—Dovland, avl. okt. 1959.

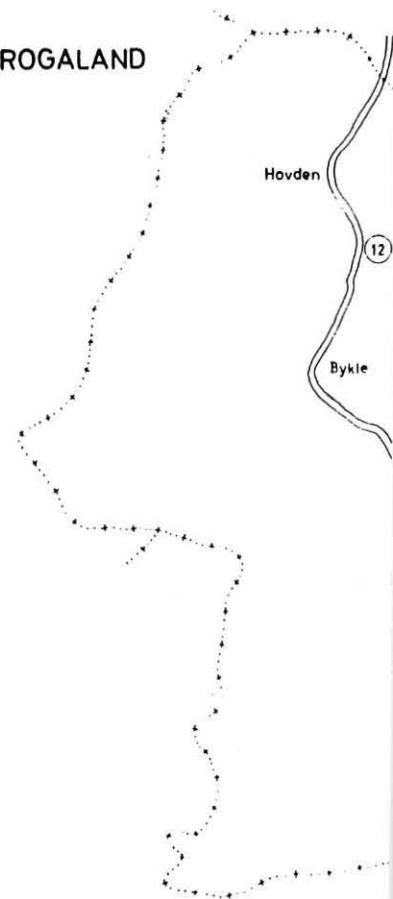
Fv Galteland—Stolpemyr i Iveland og Evje. Siste del, Stolpemyr—Li, avl. sept. 1954.

Rv 404, Grimstad—Sør Herefoss. Fullført i 1891.

Fv Seland—Høl i Vegårshei. Siste del, Ljomnes—Mjåvatn, avl. okt. 1966.

Fv Årdalen—Grøslø i Grimstad og Birkenes. Siste parsell avl. sept. 1934.

ROGALAND



VEST - AGDER

VEGVESENETS MERKEÅR

1274: Magnus Lagabøters landslov med flere kap. om vegvesenet.

1624: Vår første veg som ble planlagt og bygd som kjøreveg (vegen Kongsberg—Hokksund under Kong Christian IV).

1824: Vår første veglov.

1851: Vår andre veglov.

— bevilgningsmyndigheten for hovedveger fra Kongen til Stortinget.
— bevilgningsmyndigheten for bygdeveger fra amtmannen til herredstyrene.

1864: Vår første vegdirektør med opprettelsen av Vegdirektoratet.

1912: Vår første motorvognlov.

EN DJERV OG DYKTIG VEGBYGGER

KSVEGER I AUST-AGDER

M - 1: 600 000

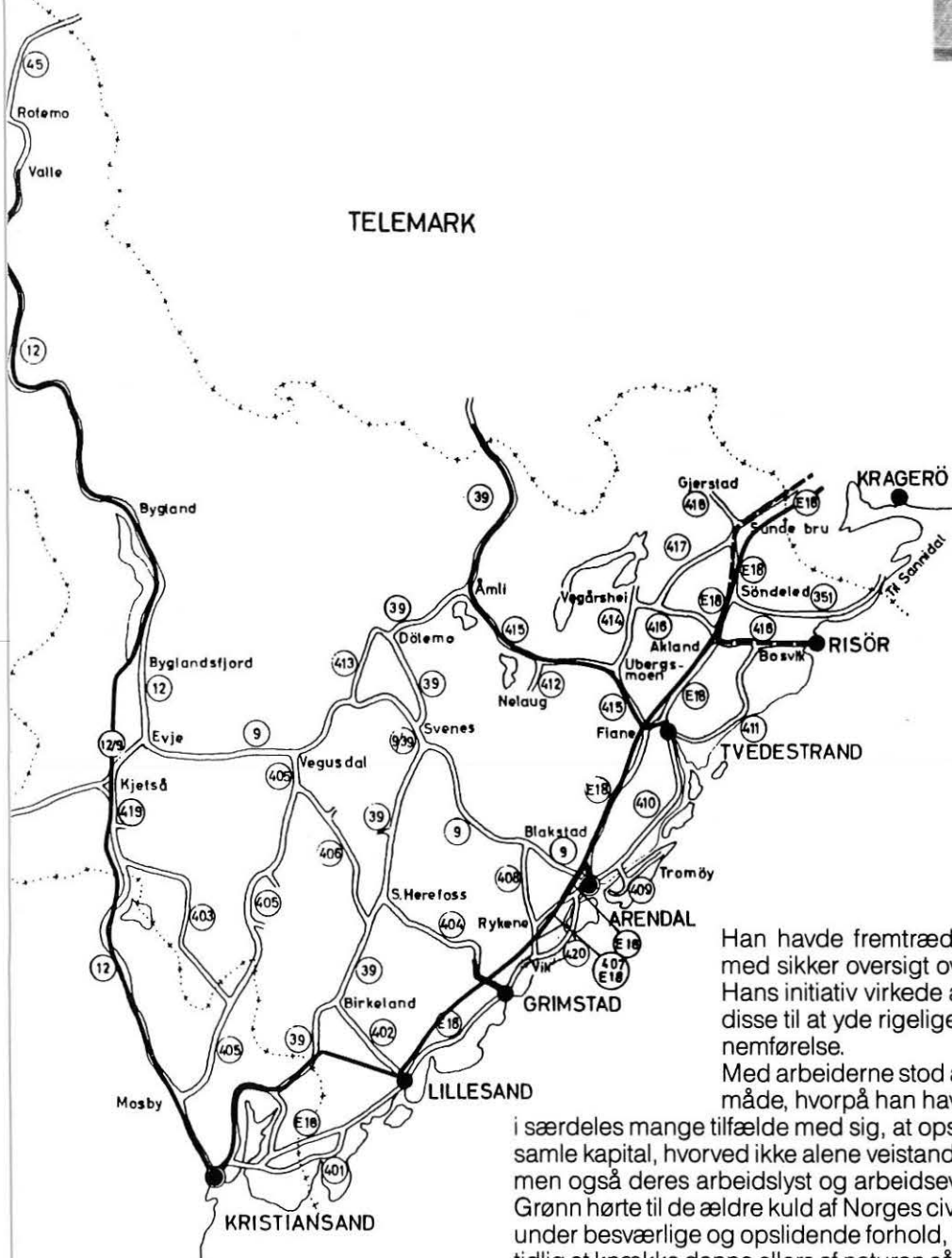
0 Km 0 10 20 30 40 50 Km

---+---+ Fylkesgrense

○ Riksvegnummer

— Eksisterende hovedveger i 1864

- - - Hovedveger under arbeid i 1864



Den 22de februar 1898 afgik amtsingeniør i Nedenæs amt, *Samuel Grønn*, ved døden efter i nogen tid at have lidt af influenza.

Amtsingeniør Grønn var født den 25de aug. 1838 og studerede fra 1857—60 ved Carlsruhes tekniske høiskole.



Kort efter sin hjemkomst blev han ansat i statens veivæsen, hvor han indehavde forskellige stillinger, særlig i Nedenæs og Bratsberg amter.

I juli 1868 overgik han til Nedenæs amts tjeneste som amtsingeniør og veainspektør.

I denne stilling byggede han indtil udgangen af 1896 ialt 94 bygdeveie for en samlet udgift af kr. 1 115 000,00.

Amtingeniør Grønn var medlem af den departementale komité, der var overdraget at udarbejde forslag til en kombination af amternes og statens veivæsen, og ansattes som amtsingeniør i Nedenæs amt, efterat kombinationen var gennemført i dette amt, hvilken stilling han også indehavde ved sin død.

Amtsingeniør Grønn var en sterk og i flere henseender original personlighed, der med stor interesse omfattede sin gerning, og som det også lykkedes at få gennemført særdeles mange kommunikationsforbedringer i Nedenæs amt, således at antallet af de bygdelag, der i dette amt nu ikke har en nogenlunde tidsmæssig veiforbindelse med udenverdenen, ikke er ret stort. Også for fremme af jernbanevæsenet var Grønn varmt interesseret, og han havde således en ikke ringe andel i gennemførelsen af jernbanen Kristiansand—Byglandsfjord, ligesom han også tog aktiv del i standbringelsen af Lillesand—Flaksvandsbanen.

Grønn var en særlig praktisk dygtig mand, og hans råd blev ofte i Nedenæs amt benyttet også udenfor hans fagområde.

Han havde fremtrædende administrative evner og arbejdede med sikker oversigt over mål og midler.

Hans initiativ virkede ansporende på amtets herreder og bragte disse til at yde rigelige bidrag til gavnlige foranstaltningers gennemførelse.

Med arbejderne stod amtsingeniør Grønn på en god fod, og den måde, hvorpå han havde ordnet veianlæggenes udførelse, førte

i særdeles mange tilfælde med sig, at opsynsmænd og arbejdere fik interesse for at samle kapital, hvorved ikke alene veistanden og tilfredsheden hos disse folk øgedes, men også deres arbejdslyst og arbejdsevne.

Grønn hørte til de ældre kuld af Norges civile ingeniører. Han udførte sin gerning ofte under besværlige og opslidende forhold, hvilket vistnok i ikke ringe grad bidrog til så tidlig at knække denne ellers af naturen så sterke mand. I Nedenæs amt vil hans minde længe leve som den djerve og dygtige veibygger!

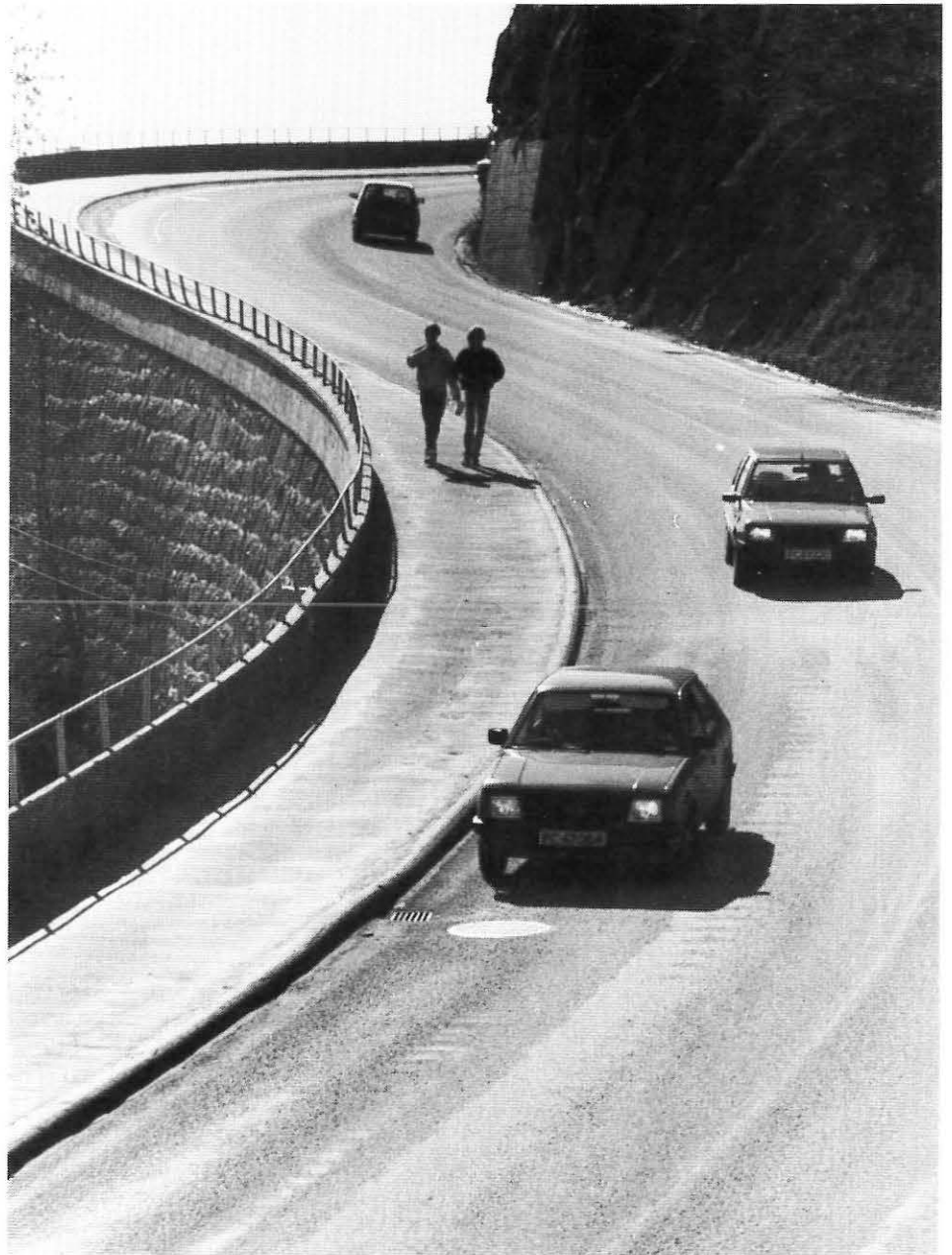
G.S. (Teknisk Ugeblad)

Da Hitlers seiersmonument ble til Vesterveien i Arendal

31.850 skudd, 5,3 tonn dynamitt og 22,5 kilometer lunte

— Vesterveien er blitt mer enn en veg, det er en attraksjon og en av de vakreste innkjøringsveger vi har her i landet. Den ligger som et lett flagrende, bredt fløyelsebånd, elegant, storslagen og vel verd sin gode million kroner, skriver **Agderposten** begeistret lørdag 11. juli 1953. Samme dag ble den nye «Innkjøringsveg vest» høytidelig åpnet. To år gamle Live Jørgensen klippet over et bånd i rødt, hvitt og blått. Langs hele vegen blafret norske flagg friskt og vakkert i vinden, og også de nærliggende hus var pyntet med flagg, heter det i reportasjen.

Forhåndsomtalen i **Agderposten** bygger på et intervju med avdelingsingeniør Bjarne Haugmoen. Haugmoen kunne opplyse at det var avfyrt 31.850 dynamittskudd på anlegget, og at det var gått med hele 5,3 tonn sprengstoff. **Agderpostens** medarbeider har også, i samarbeid med den teknisk kyndige, regnet ut at det var gått med 22,5 kilometer lunte, «et godt stykke forbi Grimstad, om alle luntestubbene var lagt etter hverandre. Så imponerende er tallene, og da er det kanhende ikke særlig rart at vegen er blitt imponerende på alle måter.» Hvor mange stein som gikk med til den imponerende granittmuren langs Vesterveien, har journalisten ikke fått med. Det står heller ikke noe om at den praktfulle, røde Fevik-granitten var sprengt ut med tanke på Hitlers planlagte seiersmonument i Berlin. I stedet for å bli til seiersmonument for



Det tredje rike innvarslet Fevik-granitten og Vesterveien den moderne tid for vegbygging og vegtrafikk i Aust-Agder. Historien om Vesterveien begynner med et vedtak i Arendal formannskap 3. desember 1934 med anmodning om forslag til større ekstraordinære sysselsettingsarbeider. Stadsingeniøren utarbeidet på

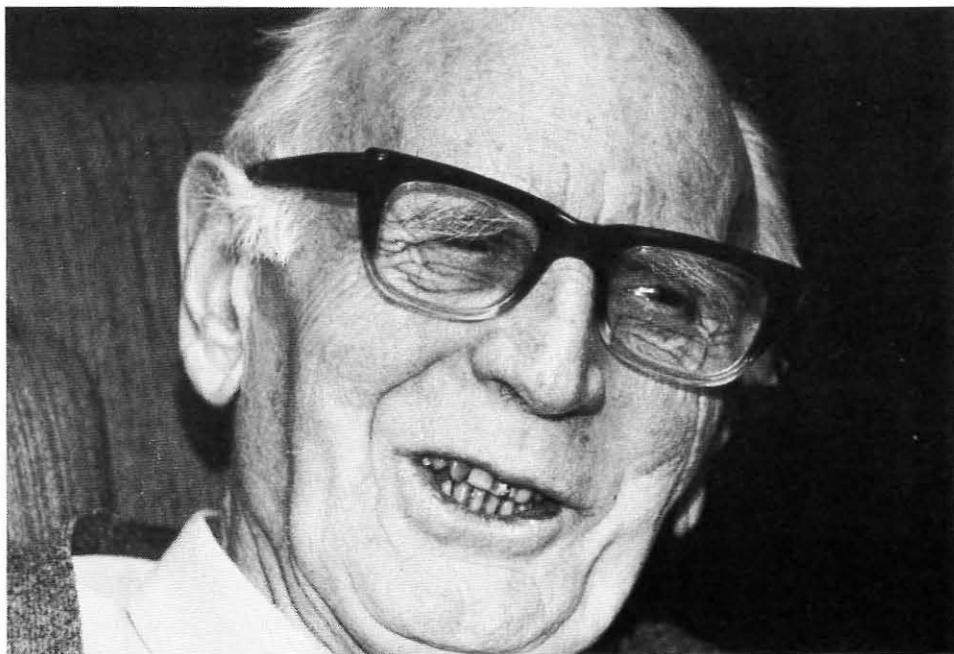
grunnlag av dette en betenkning om store vegbyggingsarbeider med utgangspunkt i en trafikkteiling på Strømsbuveien, den daværende hovedinnsfartsåre til Arendal, i tida 17.-23. juli 1933, i tidsrommet mellom kl. 6 og kl. 22. Det ble da talt 214 hestekjøretøyer, 696 motorsykler og alminnelige sykler, 1013 biler og 4010 fotgjengere.

NYE VEGER FOR EN NY TID

— 2.januar 1939 begynte jeg i Statens vegvesen i Aust-Agder som ekstrainingeniør, ansatt av daværende vegdirektør Baalsrud. I Aust-Agder var jeg fram til 1965, først som ekstrainingeniør, så assistentingeniør, avdelingsingeniør og overingeniør. Deretter ble jeg vegsjef i Troms fylke. Der var jeg til 1973. Da spurte vegdirektøren om jeg ville arbeide i Vegdirektoratet et par år og det sa jeg ja til. I Direktoratet ble jeg i to år, til stillingen som vegsjef i Aust-Agder ble ledig i 1975. Jeg søkte og fikk den, kom tilbake til Arendal, og fortsatte som vegsjef fram til jeg gikk av med pensjon i 1984. Dette er i stikkord Bjarne Haugmoens karriere som vegmann.

Moderne vegbygging og moderne vegtrafikk er utviklet gjennom en drøy mannsalder. Det er bare noen få tiår siden bilen ble allemannseie og vegene ble utbygd for rask og sikker trafikk. Haugmoen har stått i bresjen for denne utviklingen helt fra starten av, og kan se tilbake på voldsomme endringer både i planleggingsprosess, utbygging og vedlikehold av vegene. Så sent som i begynnelsen av 60-åra var f.eks. hele Rv. 12 gjennom Setesdal grusveg. Nå er det asfalt på alle riksveger i fylket.

— Jeg drev i begynnelsen mest med anlegg i Arendalsdistriktet. Det var håndboring og sprenging etter den gamle måten: først sprengte vi ei gryte i bunnen av hullet for å få plass til nok dynamitt, så fyrte vi av en stor ladning! At det gikk bra, var helt avhengig av at skytebasen var dyktig og visste hvordan fjellet skulle tas. Vi gikk fra håndboring til maskinboring og fra borgang, som krevde et hestelass med bor, over til hardmetallbor. Vi begynte med lunte og fenghette, så fikk vi tidtennere, og til sist millisekundtennere, som gjør det mulig å kontrollere tenningen helt nøyaktig. Da vi begynte på de større masseforflytningene i Vesterveien, hadde vi verken bulldosere eller hjullastere. Vi brukte vinsjer og stubbebrytere og heiste stein opp på traller.



Vesterveien

Under planleggingen av dette nummeret av Sørlandsporten søkte vi etter et virkelig monumentalt veganlegg i Aust-Agder. Vi kom til at det måtte være Vesterveien, innfartsvegen til Arendal fra vest. Det var også et anlegg som innvarslet en ny tid og en ny vegtrafikk. Haugmoen er ikke uenig i dette:

— Vesterveien var et meget krevende anlegg, på grunn av beliggenheten. Vegen skulle ikke ødelegge, men framheve naturen. Terrenget var så vanskelig som en kunne tenke seg, med hus nedenfor som vi ikke måtte skade.

Haugmoen ledet arbeidet med bygging av Vesterveien fra begynnelse til slutt. Arendal kommune måtte bygge nye innfartsveger til byen. Strømsbuveien og Vestregate/Østregate holdt ikke mål for den nye tid. Haugmoen var «delvis utlånt» til kommunen for å ta seg av dette. Veganleggene skulle fullføres med bevilgninger både fra staten, fylket og kommunen. De omfattet innkjøringsveg øst, gjennom Torsbudalen, utbedring av Vestregate og utfyllingen av Kittelsbukta og Vesterveien, pluss en midlertidig omkjøringsveg, Dydens vei. Det var et stort og sammensatt prosjekt. Senere fikk vi enda en innkjøringsveg, Barbu-Dyvika. Arbeidene ble startet etter krigen pågikk inn i 50-tallet.

— Vesterveien var det største av disse anleggene. Stadsingeniør Ødegård hadde utarbeidet en plan for dette. Vi fikk denne overlevert og stakk den ut i marka etter Ødegårds kart, med tilhørende profilering og masseberegning som grunnlag for vår drift av vegen.

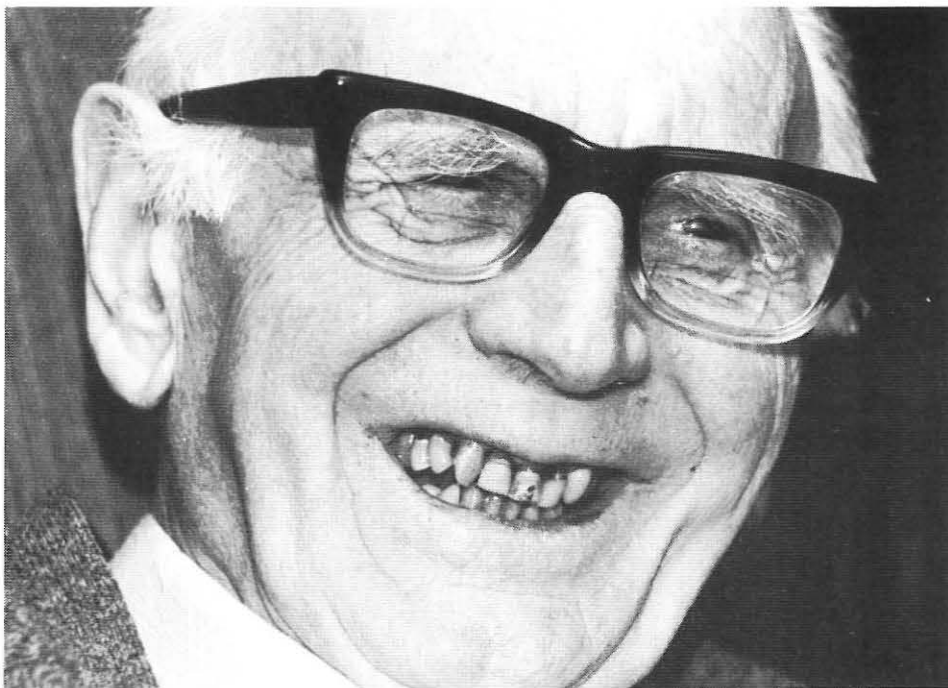
— Det viktigste var å få tak i en dyktig

oppsynsmann til å lede anleggsarbeidet, likeledes å få tak i dyktige anleggsfolk. Jeg var heldig, og fikk en førsteklasses oppsynsmann, John Myhre, fra Vegårshei. Videre fikk jeg tak i en rekke svært habile vegbaser, vesentlig fra samme distrikt. De hadde tidligere vært med å bygge Sørlandsbanen. Det var helt avgjørende å ha ansvarsfulle folk ved så vanskelig sprengningsarbeid som dette. Det gikk veldig fint, vi hadde faktisk ikke et eneste sprengningsuhell. Det eneste var en stein som glapp ut av «slaven», kjettingen den hang i under stubbebryteren, og skled ned den bratte fjellsida og inn i spiskammeret til et hus nedenfor. Det var en sørgelig historie i en tid med rasjonering på sukker og smått med godsaker ellers. En del syltetøyglass ble knust. Takket være bistand fra fylkesforsyningsnemnda ble husmøren tildelt ekstra sukker og erstatning for skaden, så alt ble ordnet til det beste. Ingen personer ble skadet.

Det er ingen tvil om at dette anlegget var et hardt arbeidssted. Fjellrensk etter sprenging var spesielt farlig. Folkene ble firt ned i tau. Jeg husker en som besvimte i sommervarmen og ble hengende i tauet. Han hadde fått hetslag.

Utfyllingen av Kittelsbukta, for å få trafikken fram, var et eget kapittel. Ved hjelp av en båt med sandsuger ble det fraktet sand fra sjøbunnen i Hovekilen for å fylle ut bukta. En steinfylling som ble etablert innerst i nåværende Kittelsbukta for å holde sanden på plass, bød også på problemer. Bunnen var så dårlig at det raste





ut i ett sett under utfyllingen. For å unngå at lastebilene skulle forsvinne i dypet, måtte vi binde dem med kjetting, slik at vi kunne få dem opp igjen. Massen ble etter hvert stabilisert.

SEIERSMONUMENT BLE TIL VEG

Muren var et viktig spørsmål. Vi visste at tyskerne hadde lagret en hel masse førsteklasses Fevik-granitt inne i Fjæreheia. Det var denne steinen Hitler hadde planlagt å bruke til seiersmonument i Berlin når hele Europa var erobret. I stedet fikk vi anledning til å bruke steinen til mur på Vesterveien, etter vår henvendelse til til Direktoratet for fiendlige eiendommer. Vi sørget for å få kilt steinblokkene ned til passende størrelse, og brukte steinen til den flotte muren som nå pryder Vesterveien mot Kittelsbukt. Det var også vanskelig å få til et rekkverk som virket pent. Det ble utført i såkalt Ålesundsmur. Det er nå 36 år siden Vesterveien ble åpnet. Den greier trafikken like godt den dag i dag. Det er den vegen i Arendal som har størst trafikk.

Vesterveien ble bygd av 3-4 arbeidslag med 4-5 mann i hvert. Hele vegen ble bygd av 23 mann. Etter hvert som arbeidet skred fram, fikk vi mer moderne utstyr med kompressorer og hardmetallbor. Da slapp vi å smi hvert eneste håndbor, slik som i begynnelsen. Det foregikk i vår faste smie i Varmekroken.

De nye innkjøringsvegene kom i grevens tid. Vegtrafikken økte voldsomt og fikk etter hvert en dominerende plass i samferdselen.

— For oss var det hele tida et problem å

få bygd ut vegnettet slik at det kunne makte å ta i mot trafikken og få den avviklet på en forsvarlig måte.

Barbudalsveien planla Haugmoen for stadsingenør Ødegård. Byggingen ble gjort av Arendal kommune for ekstraordinære statsmidler. Mange år senere hadde Haugmoen, som vegsjef, ansvaret for den sterkt omstridte Langsævegen. Nå aksepterer vel de fleste denne som en flott innfartsveg til Arendal.

MANGLET SPIKER OG FORSKALINGSBORD

Haugmoen har hatt en rekke store arbeidsoppgaver i arendalsdistriktet. Men han minnes også med glede anlegg andre steder i fylket. En av de første større oppgavene han fikk, var bygging av bru til Justøya. Som relativt nyutdannet og yngstemann på kontoret hadde han innblikk i beregninger og statikk. Det var skaffet penger til ny bru til erstatning for fergen som til da hadde gitt forbindelse til fastlandet.

Haugmoen fikk oppdraget.

Han måtte først tegne brua, deretter utføre beregningene, og til sist lede byggearbeidet. Det var i 1948, like etter krigen. Vegdirektoratets brukontor hadde ikke kapasitet til å bistå med beregningsarbeidet, de hadde mer enn nok med gjenoppbygging andre steder.

— Jeg spurte, ganske fortvilet, om de ikke i det minste kunne kontrollere mine beregninger, og det gikk de heldigvis med på. Jeg sendte inn beregningene, fikk dem tilbake, og det var røde hukk ved hver eneste post. Det var som å få

igjen regneprøve på skolen. Så satte vi i gang med en rekke medarbeidere, en ung oppsynsmann og unge arbeidsfolk. Alt gikk flott. Det var interessante tider, bl.a. var fantene igjen på farten, etter at tyskerne hadde satt forbud mot å reise rundt med fanteskøyter. De hadde fast plass like ved Justøybrua, og vi kunne studere deres levevis i fugleperspektiv. Til byggearbeidet ble det bl.a. brukt betongbjelker som tyskerne skulle ha brukt til u-båtbunker i Bergen. Forskalingsmaterialer var et problem i den tida. Vi måtte rundt på bondesagene for å få saget bord. Enda verre var det å få tak i spiker. Vi var glad for å få den ferdig. Brua er smal, men den har i hvert fall vist seg å være sterk nok.

ÅPNET TROMØYBRUA — OG TOK FERGA TIL BYEN!

Tromøybrua er også et hovedkapittel i Haugmoens vegliv. Det var stor strid om hvor brua skulle bygges, og Haugmoen måtte legge fram stadig nye planer etter som politikerne skiftet mening. — Skulle vi ha bygd bru på alle stedene som jeg har planlagt, ville det nesten blitt et tak over hele Tromøysund, helt fra Skilsø til Sandnesøyra. Vi må vel si at det riktige alternativet ble valgt. Utviklingen har vist at brua er blitt til stor nytte for hele Tromøy.

Åpningen av brua fant sted i 1961 og ble markert med stor stas. Det ble holdt et stort møte for prominente gjester på Skogtun, øst på Tromøya. Ordfører Chr. Stray orienterte om brusaken. Så kjørte vi inn med busser til åpningsseremonien. Etter åpningen gikk folk i bussene igjen. Herrene skulle til lunsj hos Stray, damene til skipsreder Smith-Sørensen. Om kvelden skulle det være stor middag i Arendal rådhus med samferdselsministeren til stede. Etter en stund hos Stray kom fru Stray og sa: Nå må dere kjøre hvis dere skal rekke ferga! Det samme skjedde hos damene. Resultatet ble at alle som hadde vært med på åpningsseremonien, reiste tilbake til byen med ferga, de tenkte ikke over at nå kunne de kjøre over brua og inn til byen! Gammel vane er vond å vende. Direktøren for Vegdirektoratets brukontor og jeg syntes det var altfor galt ikke å ha kjørt over brua, så etter middagen satte vi oss i bilen og tok den første kjøreturen over brua etter at den var offisielt åpnet.

Entreprenør for brubyggingen var Eeg-



Henriksen. Han var tydeligvis ikke så fornøyd med fortjenesten på arbeidet. Det er skikken at byggefirmaet kan sette opp en minneplate når jobben er utført. I sin festtale gjorde entreprnøren dette til et poeng. På plata burde det stå følgende, sa han: Denne bru er bygget, og delvis betalt, av entreprenør Eeg-Henriksen!

— Han mente at han var blitt lurt av Haugmoen, da?

— Nei, lurt var han ikke. Men konkurransen om anbudet hadde nok vært ganske hard!

Haugmoen legger ikke skjul på at det var interessant å ha ansvaret både for planlegging, bygging og vedlikehold av vegene. Det er lenge siden nå at ansvaret ble fordelt på spesialiserte avdelinger. Den gamle ordningen ga god kontakt med folk.

PLANENE KLARE

Krigsårene var også spesielle for Vegvesenet. Det ble ikke utført anleggsarbeid, men det ble gjort mye planleggingsarbeid, slik at en sto klar til å sette i gang da krigen var over.

— Noe av det første jeg gjorde i 1945, var å starte veganlegget fra Dyvika til Eydehavn med folk fra fabrikkene, som var satt ut av spill på grunn av sabotasje. Det var en herlig tid. Vi drev bare med håndboring, det var munterhet og sang både for steinen og boret. Mange var gamle rallare som hadde slått seg ned på Eydehavn da fabrikkene ble startet. De var godt kjent med tradisjonell anleggsdrift. I en periode hadde jeg over hundre mann i arbeid på strekningen fra Dyvika

og ned mot Eydehavn. Det var sprengningsarbeid i hver eneste skjæring. For fabrikkarbeiderne var dette en gild avveksling. Men da anlegget var slutt og fabrikkene reparert, gikk de tilbake til sine tidligere jobber.

Etter krigen var det også tyskere internert i Hoveleiren under bevokning av engelske styrker. Engelskmennene spurte om det ikke var noe nyttig arbeid de kunne sette tyskerne til, slik at de kunne få litt mosjon. Så på vegen fra Lofstad til Alve hadde jeg tyske krigsfanger i arbeid under engelsk kommando! Det var greie forhold, men ikke helt problemfritt for meg, tyskerne kunne ikke engelsk, engelskmennene kunne ikke tysk. Jeg måtte forsøke å oversette, så det ble vel noe henimot flamsk.

— Et anlegg jeg husker med særlig glede, er vegen opp til Øvre Skjeggedal i vestre Åmli. Jeg bodde hos Johan Skjeggedal og stakk vegen opp mot heigården Høgelid. Det var en helt spesiell opplevelse å kunne være med på å åpne vegforbindelsen til menneskene som bodde der. Som kjent blir heigården drevet av en søskenflokk med flere blinde. Fylkesmann Hjelmtveit var med på avleveringen oppe på Høgelid. Det var en stund jeg aldri kan glemme.

I denne forbindelsen vil det føre for langt å gå nærmere inn på Haugmoens arbeid i Troms. Også der var det store oppgaver som ble løst. Og det ble lagt merke til. I Hålogaland Teaters berømte stykke «Det e her æ høre te!», ble vegproblemet i Mefjorden satt under lupen. Både naturen og menneskene i Troms gjorde et utslettelig inntrykk på vegmannen fra sør.

E 18 UTENOM BYENE

Etter ti års fravær kom Haugmoen tilbake til Arendal. Først ble han egentlig ansatt som vegsjef i Vest-Agder, men så kom muligheten også lenger øst, og for den gamle Eydehavns-gutten var ikke valget vanskelig.

— Mye hadde skjedd, men vesentlig for meg var at jeg møtte igjen de fleste av mine tidligere medarbeidere.

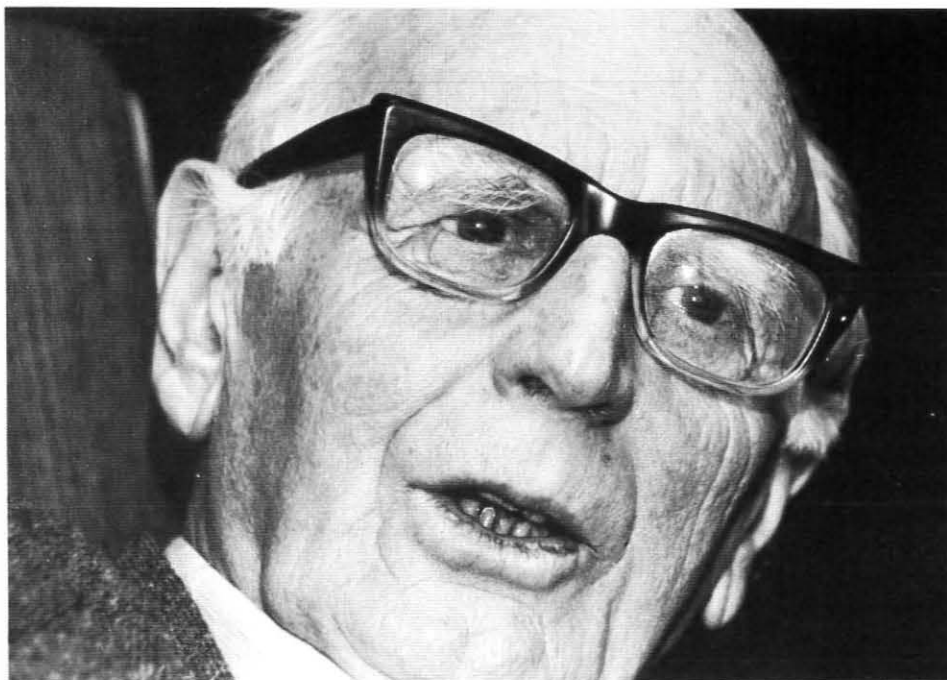
Hovedoppgaven i Haugmoens periode som vegsjef var E 18-problematikken, å få biltrafikken utenom tettstedene. En del av det var allerede gjort i Johannes Irgens tid. Den første parsellen var ferdig, fra Stølen mot Harebakken. Så kom videreføringen, fra Stoa til Rannekleiv. Deretter utenom Grimstad og utenom Fevik. Det var om å gjøre å få gjennomgangstrafikken bort fra de mest ulykkesbelastede stedene.

Senere tok vi fatt på Tveitehallingene, som var et svært utsatt område. Til sist kom Sunde bru, som skal åpnes til høsten. Hovedplanen for Tømse-Bie ble også godkjent i min tid. Så lang tid tar det.

Utbyggingen av E 18 er et møysommelig arbeid. Aust-Agder består ikke bare av E 18, så det er viktig å finne fram til en fornuftig fordeling av ressursene. Vi har også riksveger inn i landet, det måttes satses på Rv. 9, Rv. 12 og Rv. 39, alle viktige hovedtrafikkåre. Rv 39 er faktisk blitt veldig god fra Åmli og nordover. Av hensyn til tømmertransporten til Nidarå trelast var det nødvendig å få en veg som kunne tåle ti tonn akseltrykk. Noe av det siste jeg var med på og fikk ordnet, var den stygge strekningen ved Bykil, der vi fikk bygd tunneler. Jeg er glad for at vi fikk til dette.

ÅTTE METERS SNØFONN

Vedlikehold er også et arbeidsområde Haugmoen kjenner ut og inn. Han vet det som er verd å vite om grus og veghøvler. Men da trafikken økte, lot det seg ikke gjøre å holde grusvegene i forsvarlig stand. Den aller første asfalten kom på Eydehavn, fra Neskil bru og forbi Folkets hus. På hovedvegsystemet kom den første asfalten på Nedenes. Det var Sørlandske hovedveg, og trafikken var stor mellom Arendal og Grimstad. På Nedenes kom asfalten i 1939, så vidt Haugmoen kan huske. Det var noe nytt og spennende og også forbundet med usikkerhet: ville de nye dekkene holde, eller ville



de sprekke opp og gå i oppløsning. Mange erfaringer ble gjort før en kom fram til vår tids vegdekker.

Vintervedlikehold har også vært Haugmoens ansvar, og det var i de tider da vi virkelig hadde snøvintere. Han husker en åtte meter høy snøfonn på Omdalsøyren på Tromøy. Eneste mulighet var å spa seg gjennom med håndmakt! Det hendte noen ganger at Sørlandsbanen ikke kom lenger enn til Vegårshei. Vi måtte holde veg fra Vegårshei og videre langs Sørlandske hovedveg, for å få fram matvarer. Vi hadde fått tak i en snøfres og kjørte brøytebiler i tandem, med en stang i mellom, noe som ga veldig kraft. Vi hadde interesserte folk som klarte jobben. Jeg kan huske en vinter da det var tre døgn jeg ikke var ute av klærne. Vi fikk en svær snøfreser fra Filefjell, men den måtte gi tapt for den tunge sørlandssnøen. Det var ofte et forferdelig slit. Folkene jobbet døgnet rundt. Nå har vi fått et helt annet materiell.

BILEN MÅ IKKE MISBRUKES

— Du har opplevd en helt fantastisk utvikling når det gjelder vegbygging og vegtrafikk. Tror du vi i tida som kommer vil oppleve noe liknende. Kan vi regne med stadig bedre veger og raskere og økende biltrafikk?

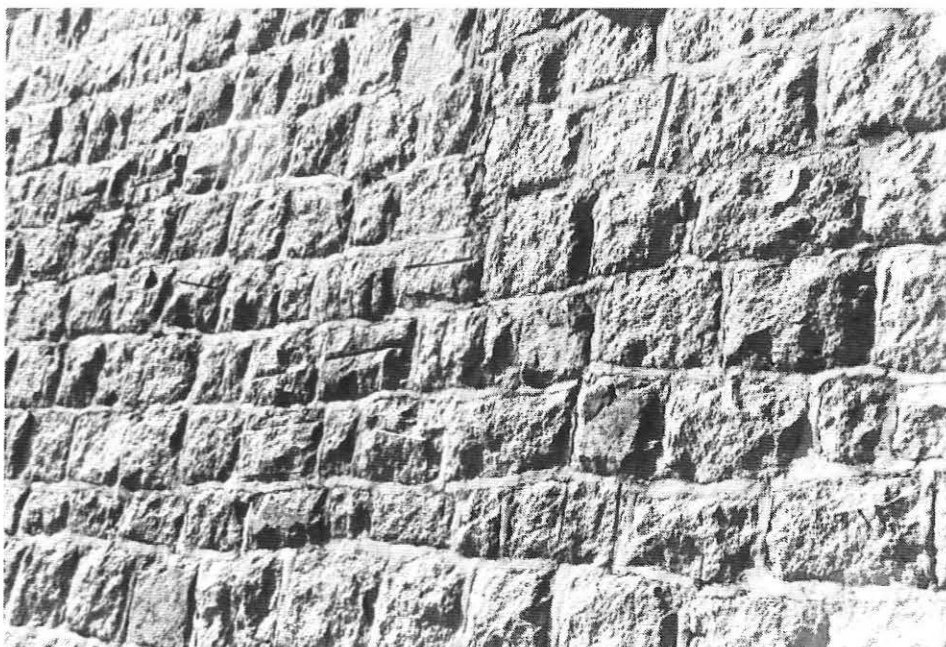
— Det spørsmålet er ikke så lett å svare på. For det første burde folk tenke seg litt mer om før de brukte bilen. De burde prøve å unngå unødig kjøring. Ungdommens kjøring i sentrumsgatene burde være helt unødvendig. I gamle dager spaserte vi! Unyttig bruk av bil er et onde. Vi sier at bilen forurensar. Men det er jo slik at forurensningen blir verre jo van-

skeligere bilene har for å komme fram. Tenk på de timelange, nesten stillestående bilkøene i Oslo-området. Hadde trafikken glidd lett, hadde vi ikke fått disse problemene. Det må være helt riktig å få veger som kan avvikle trafikken på en fornuftig måte. På den annen side er også jeg tilhenger av at vi burde få mer av tungtransporten over fra veg til jernbane. Men det er et spørsmål om å få en praktisk dør-til-dør transport. Vegene vil bli stadig bedre og vi vil få biler som forurensar mindre. Det er klart at bilen er helt nødvendig i vårt samfunn i dag.

GERHARDSEN TAR HALVPARTEN!

Haugmoen var blant dem som fikk oppleve Vegvesenets hundreårsjubileum, som ble markert med en gallamiddag i Oslo. Festtaler var Einar Gerhardsen og Haugmoen glemmer ikke denne muntre historien som ble fortalt av den gamle vegerarbeider og hedersmann:

— Det var i de harde tider like etter krigen. Statsministeren kom inn på den vanskelige økonomien, og illustrerte det med følgende historie: En eldre kvinne fra Finnmark skrev brev til Vårherre, Oslo, med bønn om å få et bidrag på hundre kroner. Postverket mente Gerhardsen måtte være riktig adresse. Regjeringen så på brevet, og kom til at det var mange penger, 50 kroner måtte være nok. Beløpet ble bevilget og avsendt, med hilsen Gerhardsen. Etter en tid kom et nytt brev fra kvinnen til Vårherre, Oslo. I brevet takker hun for pengene, men legger til en liten reservasjon: send ikke penger gjennom Gerhardsen, for han tar halvparten!



— **F**or meg var det viktig å ha et godt forhold til arbeidsgjengen, det inspirerte til god innsats. En måtte være psykolog. Når folk trives, yter de mest. Jeg skjønte tidlig betydningen av informasjon, og innførte faste informasjonsmøter, et i måneden, der alle fikk vite hva som skulle skje og fikk være med på planleggingen. Folk fikk følelsen av å være med i driften, ikke bare motta ordre om å gjøre det og det. Informasjon er like viktig både for anlegg og vedlikehold. Det er ikke så vanskelig å skjønne at folk setter pris på det. Og da vi til sist kunne slutte av med en kopp kaffe og noen smørbrød på statens regning, var det ekstra stas. Litt omtanke og forståelse var alt som skulle til. Det ga godt kameratskap. For en arbeidsleder er det en fordel å ha gått fra bunnen og opp. Det savner mange unge som starter i dag. De kommer rett ut av skolen med papirer, men mangler praktisk erfaring. Det er ikke så lett å sette seg inn i alle situasjoner som kan oppstå. Olav H. Nygård, født i 1919 og sprek pensjonist, er en av dem som har gått gradene: — Jeg begynte i Statens Vegvesen i januar 1936, 16 år gammel, som anleggsarbeider i Strømmen på Hisøy. Snart reiste jeg til Oslo på teknisk ele-

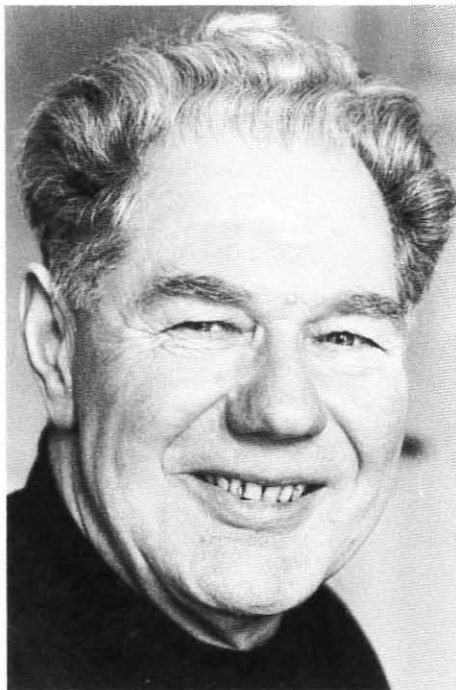
RALLA GODE V

mentærskole og utdannet meg til vegoppsynsmann. Jeg kom tilbake i 1940 og var med på å bygge om Strømbua, som før den tid kunne svinges til side med håndmakt, slik at seilskutene kunne gå opp. Det var det ikke behov for lenger. I stedet var det bruk for en moderne bru for en stadig økende vegtrafikk. Vi bygde helt ny bru i jernbjelker med betongdekk. Derfra dro jeg på høsten til Fevik, ved Strand hotell, og kilte ut stein i granitt. De skulle brukes på vegen fra Strømmen langs Hølen. Vi måtte skyte med krutt, dynamitt ødela steinen. Vi sprengte ut svære blokker på 4-5 kubikkmeter og borte hull med 10 cm mellomrom, før vi kilte i forskjellige mønster. Deretter kom jeg til Mosebru, like ved Vippra, som formann. Der var jeg til juni, da vi ble sendt til Setesdalen av tyskerne for å bygge veg over fjellet, etter Langeid-Molbrautlægerlinja. Tyskerne mente en indre vegforbindelse var av stor militær betydning og trodde arbeidet kunne gjøres i en fei. Vi skulle være 1500 mann, alle faste arbeidere i vegvesenet, så nær som vegvokterne. Alle ble innkvartert i brak-

ker inne på fjellet, fire mann på rommet. Det varte 7-8 uker, til august. Arbeidet gikk tregt, og tyskerne måtte innse at det ikke var så lett å få vegen bygd over norsk høyfjell og med utkommanderte norske vegareidere som de hadde trodd. De ga raskt opp hele prosjektet. Deretter fikk jeg beskjed om å melde meg for tjeneste i Vest-Agder, eller dra nordover. Nygård meldte seg ved Vest-Agder Vegkontor og var med på å bygge vegen Kvinlaug—Tonstad, så fikk tyskerne forbindelse den vegen. Dette arbeidet varte to år.

Resten av krigen var Nygård på vegkontoret i Markens gate Kristiansand. Tilbake til Aust-Agder kom han da krigen sluttet. Først hadde han ulike oppaver ved kysten, både anlegg og vedlikehold. Store oppgaver skulle gjøres i distriktene Tromøy, Stokken og Hisøy, i tillegg til innkjøringsveg øst, som vegvesenet drev for Arendal kommune. Vegevenet ble nå omorganisert med avdelinger for ulike oppgaver. Nygård ble vegmester for strekningen Grimstad — Tvedestrand, med øyene Tromøy, Flosterøy og Tverdalsøy og eget kontor på Skarpnes.

I 1973 flyttet han til Setesdalen som vegmester og ansvarlig for strekningen fra Byglandsfjord til Telemark grense over



med skinnegang og traller. Etter krigen kom de første kompressorene og senere hardmetallbor.

— Arbeidet gikk på akkord, fordelt på arbeidslag på 4-6 mann. Arbeidstempoet

sjonen like etter krigen. Han var også den første i fylket som begynte med elektrisk tenning ved sprenging. Det var hans oppgave å lære opp de nye skytebasene i den nye tids teknikk. I begynnelsen var de skeptiske, men de så snart at arbeidet gikk lettere og at de fikk lettere masse å arbeide med.

— Overgangen fra grus til asfalt var også et framskritt som ble hilst velkommen.

— Vi hadde ikke kart, og måtte stikke i marka og ta noen profiler. Ingeniørene var mer ute på anleggene, ledet arbeidet og satte ut akkorder, oppsynsmannen var ute hver eneste dag. Det var mye folk på anleggene, gjerne 40-50 mann. De fikk lønning hver 14. dag og oppgjør til jul, påske og pinse. Når vi var ferdig med en akkord, fikk vi beskjed av ingeniøren om at i morgen kunne vi begynne der og der. Det var vanlig med skoft første dag, for å leie seg inn på en hybel, 3-4 stykker på et rom og komme seg i orden. Her skulle vi bo, lage mat, spise, tørke klær, vaske oss og sove. Det var hardt i begynnelsen å flytte hjemmefra som 16 åring og bo på hybel sammen med gamle karer, men en vente seg til. I den tida var 16-åringene voksne. Nygård husker også godt da han skulle gifte seg. Bryllupet var bestilt og kunne ikke forandres. Det sto på en lørdag i august, tirsdagen etter måtte han reise og være borte til jul. Som rimelig er, gledet han seg til å komme hjem til jul. Siste natta i brakkene brukte karene til å vaske av seg måneders svette og skitt. Bad eller dusj fantes ikke. De var oppe hele natta og vasket seg i ei diger balje.

— Balja sto ved kakkelovnen, på ovnen sto kjelen med varmt vann, vi fyrte traftig så vannet kokte. Det gikk ikke bedre enn at jeg veltet hele kjelen over meg og skolla ryggen. På bussen hjem måtte jeg sitte rett opp og ned.

— Som den fjerde av oppsynsmennene fikk jeg i 46-47 egen bil, en Austin varevogn. Personbil hadde en oppsynsmann ikke tillatelse til å ha. Bilen kjøpte jeg selv, og fikk kilometergodtgjørelse for å bruke den i tjenesten. Før det brukte vi sykkel. Kontorarbeid for 40-50 mann måtte gjøres hjemme på kveldstid, det var inkludert i lønna. Jeg hadde eget kontor hjemme og fikk ikke fem øre for det heller. Når det var oppgjør, kunne hele nettene gå med til kontorarbeid. Oppgjørene kunne være store beløp, 7-8000 kroner pr. lag, noen hadde forskudd også. Kassereren kom hver lønningsdag, så kjørte vi ut med lønningsposene. Nygård greier ikke å ta det helt med ro som pensjonist. Han har murt noen flotte peiser og hjulpet barna med byggearbeid, litt snekring, o.l. Han har også stukket noen private vegstubber, for å ha noe å henge fingrene i. Kunsten har han ikke glemt.

RNE VAR EGBYGGERE

Hovden og Rotemo-Dalen, 17 km inn i Telemark. Vegmesteren står for vedlikehold og mindre utvidelsesarbeider. En spesiell oppgave var restaureringen av den gamle vegen over Fånefjell.

— Det var ufattelig at bilene kom fram på den gamle vegen. Vi måtte bruke traktor da drev dette arbeidet. Annet kom vi ikke fram med.

— Arbeidet i Setesdalen var interessant, nesten som et eget vegkontor. Det gikk greit å samarbeide med grunneierne. De hadde mer å ta av. Skal vi utvide en veg ute ved kysten, må vi inn i hagene til folk, da gjelder det å forhandle diplomatisk. Nygård samarbeidet i alle år nært med Bjarne Haugmoen. Det gjaldt også Tromøybrua, Eeg-Henriksen bygde brua, Nygård var oppsynsmann for tilstøtende veger og de solide kabelfestene.

— Det var et koselig anlegg, med en størrelse vi ikke var vant til her på Sørlandet.

Nygård husker godt veganleggene like før og etter krigen. Alt gikk med håndmakt, både boring og massetransport,

var hardt. Først ble det arbeidet to-tre dager, så ble det forhandlet om akkorden. Det var om å gjøre å ha en formann som kunne forhandle og fortelle ingeniøren hvor elendig fjellet var.

— De gamle vegarbeiderne var en lystig gjeng, som en oppmuntring i en grå hverdag sang de gamle sørgelige viser og rallarsanger mens de arbeidet. Men det tok snart slutt. En annen type folk kom inn på anleggene. De ekte rallarne var drevne og greie folk, og de klarte sine akkorder. I det daglige var de sparsommelige og levde et forsiktig liv. Men når det var tid for oppgjør, dro de til byen og festet så det forslø.

— Hvordan var det å være 16 år og grønnskolling i dette miljøet?

— Det kunne være tøft nok. Noen forsøkte nok å utnytte ungguttene, men det var også mange som tok seg av oss. Det jeg minnes mest fra mine første år i Vegvesenet, er de gamle anleggstypene. Tjostolv Bråten, flink formann. Olav Hommelsgård, Vegårshei, førsteklases anleggsmann. Ekspert i å mure og bygge veg. Nygård opplevde den tekniske revolu-

Koking og stell for 20 øre dagen

Den 16. august 1976 fylte Tomine Larsen 85 år. Den 11. desember samme år døde hun på St. Franciskus sykehus i Arendal.

Mange vil kanskje huske henne bedre som Tomine Børresen, kokke på veganlegget Herefoss—Hynnekleiv i årene 1927—1932.

Senere fortsatte hun å koke, da for arbeiderne på Sørlandsbanen, før hun i 1940 flyttet til sitt hyggelige hjem på Bjørnsteinsmyra mellom Rykene og Løddesøl.

Her var det Sørlandsporten møtte henne høsten 1974, ene og alene for å oppfriske gamle minner. Minner fra en tid som snart bare er historie, og som ikke bør gå fullsteindig i glemmeboken.

I dag kan vi tillate oss å smile av de primitive forholdene for 50—60 år tilbake. Men det skal være et godt og varmt smil over pionertiden. Uten den var vi ikke kommet frem til dagens gode og effektive utstyr.

Kanskje vil våre arvtagere om 50 år smile av vår tids primitive utstyr? Lange arbeidsdager og tungt slit hadde etter hvert satt sitt preg på Tomine, men åndsfrisk var hun som en konfirmant. Og fylt av en indre glede og takknemlighet for alt hun hadde fått oppleve, og med et glimt i øyet når hun fortalte om det som en gang var.

Tomine ble først på Herefoss i 1891 og hadde daglønnet arbeid som tjenestef jente rundt på gårdene i sine unge dager.

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

— *Hvordan innrettet vegarbeiderne seg i kokkelag den gangen, Tomine?*

— Jeg stelte for opp til 14—15 mann som både spiste og sov i brakka. Maten kjøpte de inn selv, jeg bare tilberedte den. Og for stell og koking hadde jeg 20 øre pr. mann pr. dag. Det samme fikk jeg for hvert plagg jeg vasket, og i tillegg hadde jeg gratis kost.

— *Levde de godt?*

— Å, de fikk mye god mat, stek, kjøttkaker og kjøttsuppe. Dessert spiste de bare

hver søndag, de hadde ikke råd til mer. — *Lønna var kanskje ikke så meget å skryte av?*

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

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

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

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

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

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

— Det er vanskelig etter så lang tid å huske alle, men la oss se: Ola Haugen, Andreas Moldal, Anders Aslaksen, Anton Lia, Peder Eikenes, Kristoffer Holm, Tjostolf Bråten, Ola Hommelsgård, Halvor



Helland, Terje Retterholt, Mads Brobakken, Tjostel og Torgeir Bomvoll og Tellef Rislå, men han sykla hjem om kvelden. Overingeniør Horgen bodde hos meg av og til, og Sundby. I 1929 kom Otterbech. Han og oppsynsmann Ingebret Paulsen overnattet her også. De hadde



egen stue, de to, og jeg måtte stelle maten for de inne i stua, ikke sammen med de øvrige, selv om det var samme maten.

Paulsen var forresten litt av en skøyer. En kveld satt han og pratet til folkene at han måtte si noen av dem opp nå. Først og

fremst måtte de gå som ikke hadde nok unger, 4 tror jeg deg var.

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

sen som bare hadde skjemtet.

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

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

— Ja, det var opp før 6 for morgenstellet. Det siste måltidet — kaffemat — var ved 7-tiden om kvelden, og så var det å vaske opp for 14—15 stykker etterpå. Men jeg var godt fornøyd, og det var en gild tid.

— *Så ble brakka flyttet*

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

— *2500 kroner var mange penger også?*

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

— *Hva skjedde da anlegget var ferdig?*

— Mange av arbeiderne flyttet over på Fidje—Engeslandsvegen, og de hadde brakke på Stemlona. Peder Eikenes var brakkesjef, og som kokke fikk de Margit, senere gift med Peder.

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

Tomine ble gift med sin Kristen i 1935. Det hører med til bildet av Tomine at da hun og Kristen i 1940 fikk tilbud på gården ved Bjørnsteinsmyra, betalte de den kontant med 15.000 kroner. Kristen fikk arbeid ved Rygene, mens Tomine tok seg av gårdens 4—5 kuer og noen griser.

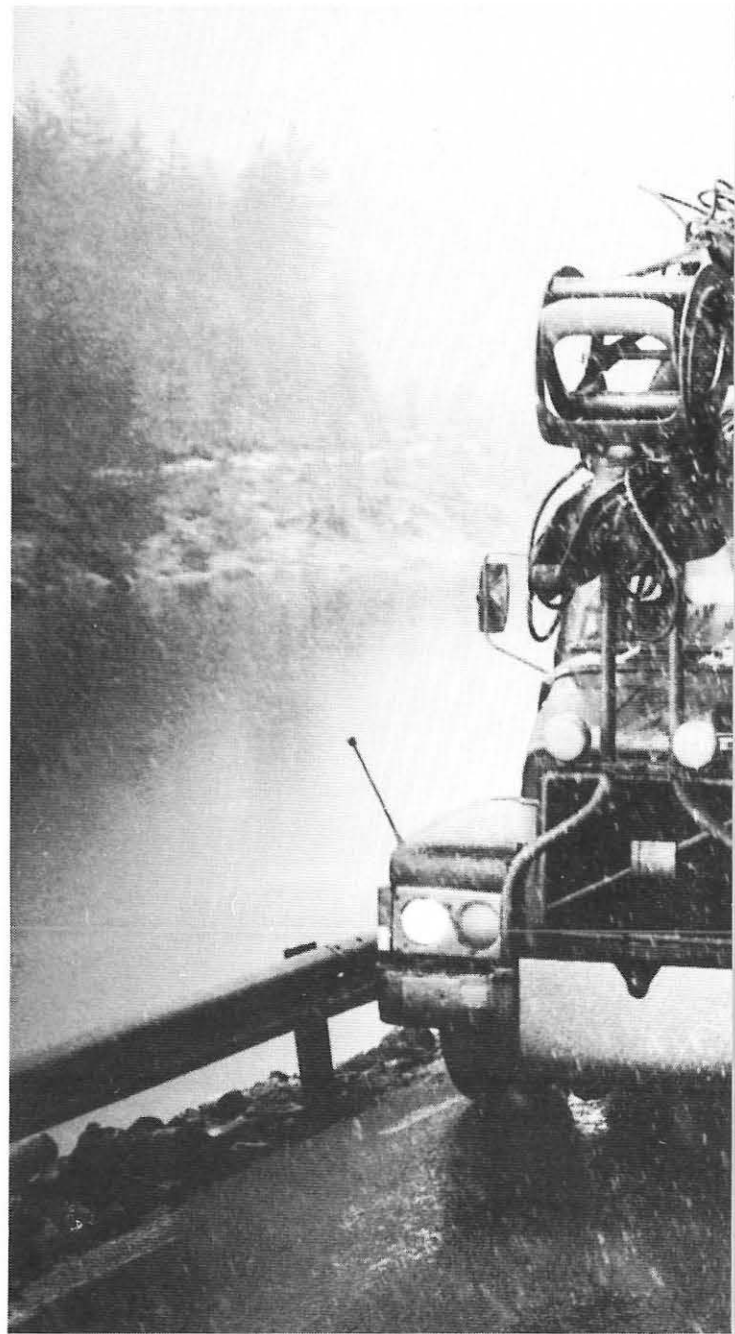
Før vi tok farvel, viste hun oss inn i bestestua hvor et lite maleri pryder opp på den kortveggen.

— Her ser du mitt fødested i Herefoss, sier hun stille, — malt en gang av en 12-årig slektning, og det eneste som er igjen etter stedet hvor jeg vokste opp.

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



Med tømmerbil i sludd, regn og søle



Det begynte med regn og sludd, gikk over til tung, våt snø, så regn og sludd igjen. Riktig en ufyselig dag. Tømmerbilsjåfør Anne Gunn Lauvdal, 31 år, fra Tovdal, fortrekker ikke en mine, ifører seg oljehyre og solide arbeidshansker i det hun entrer setet på tømmerkrana, høyt til værs, svinger stokk etter stokk på plass på tilhengeren, klatrer opp på det høye lasset med sleipe, glatte tømmerstokker, og gjør fast med solid kjetting og en tjukk stropp rundt midten. At det skal være forskjell på mannfolkarbeid og kvinnfolkarbeid, det kan hun ikke skjønne. Det er mange jenter som kjører tømmerbil eller stor lastebil nå, sier hun. Faktisk kan det by på visse fordeler å være jente:

— Jeg ble påkjørt av en bil som skled sidelengs på stive hjul inn i min bil mens jeg sto stille. Føreren hoppet ut og var

rasende. Han skjelte meg ut etter noter, og avsluttet med at hadde jeg vært gutt, så skulle jeg ha fått mye mer!

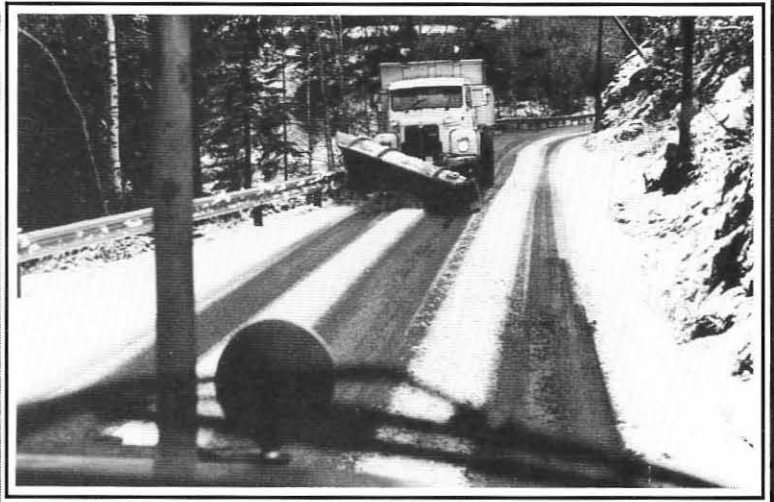
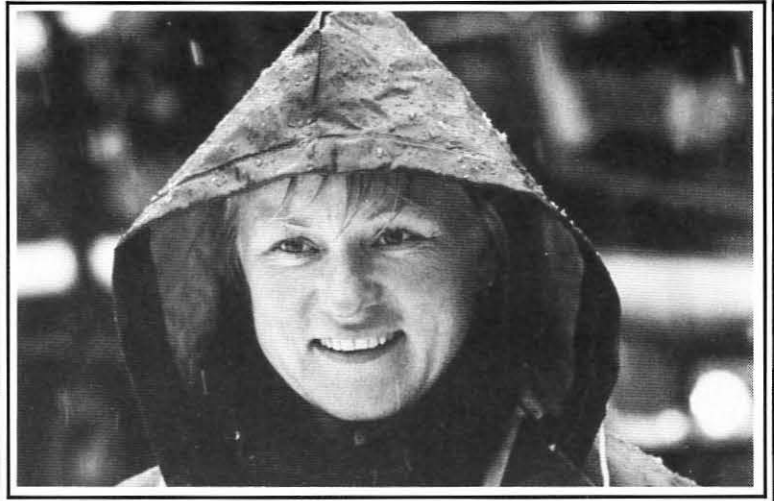
Uhell hender av og til for en tømmerbilsjåfør, mer er vel ikke å vente på smale og svingete veier mellom Tovdal og Vennesla, Vestre Åmli og Nidarå trelast o.s.v. — For meg kan vegen være både smal og svingete. Med forsiktighet går det som regel bra. Men er det smalt og svingete og i tillegg bratt og glatt, da kan det oppstå problemer. Verst er Gauslå-kleivene mellom Hynnekleiv og Herefoss. Der har det vært mange kinkige situasjoner. En gang skled jeg utfor vegen med fullt lass og ble stående mot et tre. Da var det speilglatt, en annen gang ble det kjedekollisjon på glatt føre fordi bilister ikke greide å styre forbi tømmerbilen. Ingen av uhellene har vært min skyld, men det er like utrivelig for det.

Anne Gunn er en av mange som har arbeidsplassen bak rattet på en stor tømmerbil i fast trafikk på Rv. 39, fylkesveg 415 og andre veier i distriktet. 60.000 kilometer i året kjører hun i den åtte år gamle Volvoen, type N 12, som har over 400.000 kilometer på telleren og er sprek for alderen, selv om en del av hestene er gått av med pensjon, som Anne Gunn sier.

De siste tre-fire åra har hun vært fast tømmerkjører i farens firma. Tidligere tok hun noen feriejobber bak tømmerbilrattet.

Fra lasteplassene på Tovdalsheia via skogsbilveger av ymse kvalitet og fram til trelastindustribedriftene i Vennesla kan det være opp til åtte-ti mil. Til Nidarå trelast på Simonstad er det tre mil.

Arets sesong har vært ganske spesiell med bare veier og lite frost. Mange steder har det vært umulig å komme fram med tunge tømmerlass.



Anne Gunn har nettopp overtatt et småbruk etter besteforeldrene i Tovdal. Dette har vært planlagt en tid, og det var behov for arbeid i tillegg til gårdsdriften.

— Hadde det ikke vært for det at jeg ville slå meg til i Tovdal og drive småbruket, så hadde jeg vel ikke valgt å bli lastebilsjåfør. Men når en velger å bo på et slikt sted, er det ikke så mange valgmuligheter. Selv om det kan bli kjedelig å kjøre de samme vegene fram og tilbake, så trives jeg bra med jobben.

— Men du kan vel ikke nekte for at dette til tider er et ganske tøft arbeid?

— Når vegene er fine og alt går greit, er det ikke tøft. Men problemer kan oppstå. Ting kan gå galt, det er f.eks. fort gjort å kjøre seg fast på en dårlig skogsbilveg. Du kan også kjøre i grøfta, men det er vel helst min egen skyld. Det gjøres stadig utbedringer på vegene, men det går sent, sett med sjåførens øyne.

— Jeg er heller ikke begeistret for de voldsomme grøftene som nå graves opp langs

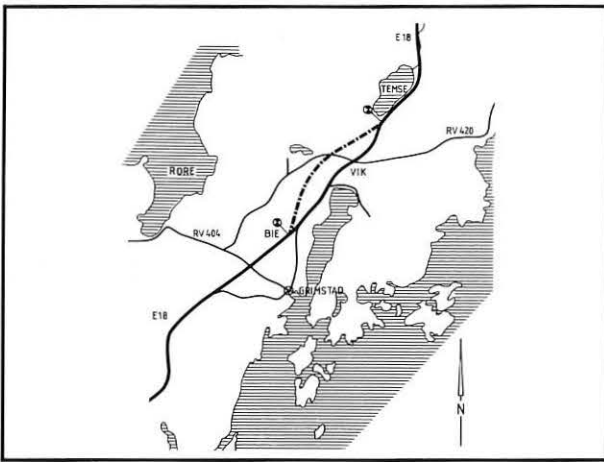
vegene. Kommer du ut på kanten, havner du fort utfor og da er du fortapt.

Bilen brummer møysommelig langs Herefossfjorden, forbi Birkeland og mot Vennesla. Lasset blir levert på Wallboard. Så bærer det hjemover igjen, fra regn, til sludd og snø. Vi møter faktisk en brøytebil på vegen også, men det er ikke lenge før alt det hvite er smelta. Anne Gunn kjører også brøytebil, men i år er det bare blitt en helg. Snøfallet i desember fikk hun ikke med seg, da var hun på ferie. Det hender også hun tar vakter på poståpneriet for sin mor.

— Jeg har godkjente planer for bygging av kyllinghus på bruket, og blir ikke utsiktene for slik produksjon for dårlige, så slår jeg vel til på det, sier tømmerbilsjåføren som først utdannet seg til gartner. Hun har reist vidt og bredt i verden, i USA og før jul i år var hun på en måneds ferie i New Orleans og Mexico. Hun er også en ivrig amatørdykker.

Gauslåkleivene forseres greit. Like overfor Svenes er et arbeidslag i full sving med utbedring av et av de vanskeligste partiene på Rv. 39, der Tovdalselva går skummende like nedenfor.

Etter fire timer i bilen er vi tilbake ved utgangspunktet, en velteplass i Tovdal. Skogsbilvegen ser ikke verst ut. Anne Gunn er litt bekymret, det er bløtt, med fare for å kjøre seg fast. Likevel setter hun i gang og laster opp et godt lass med skurtømmer til Nidarå. Nå laver snøen ned igjen. Hun prøver om bilen kan komme fram. Bakhjulene tar tak, brøyter foran seg et tykt lag med søle, så er det stopp. Tømmerstokker under hjulene, så nye forsøk. Den vil ikke videre. Av med halvparten av lasset igjen, så går det å få lirket seg ut. Litt lenger nede i vegen er det mer tømmer. Der kan hun få fylt lasset, og gjør fast med kjetting og stropper, før kursen settes mot Simonstad og dagens siste økt.



Temse-Bie — dyr og komplisert E-18 parsell

Ved årsskiftet startet anleggsavdelingen på neste bit av E-18, Temse-Bie i Grimstad. Arbeidet er i god gjenge, og i løpet av året er det planen å bygge ca. 700 meter av den 3750 meter lange strekningen som er kostnadsberegnet til totalt like i underkant av 80 millioner kroner. Det er et komplisert og omfattende arbeid og prisen blir høy, ca. 21.000 kroner pr. meter. Men da er også alle utgifter til grunnavstøvelser og et ganske omfattende sekundærvegnett medregnet.

Den eksepsjonelt milde og helt snøløse vinteren har gitt gode arbeidsforhold, men noen kuldegrader hadde likevel vært å foretrekke, sier en av de fire oppsynsmennene på anlegget, Helge Knutsen Asdal. Med frost i bakken hadde de store leirmassene som preger dette anlegget, blitt lettere å håndtere.

Et stort antall gule maskiner er i sving på anlegget, faktisk er det ikke så ofte at så mange av Vegsentralens maskiner er i sving på ett anlegg. Da vi besøkte stedet, var det bare en privat innleid gravemaskin, mens en gravemaskin, to dumpere, en bulldozer og en borerigg sørget for resten.

Anleggsbestyrer er John Baasland. Oppsynsmennene Sigmund Baasland, Tor Bjørklund, Anders Herman Hermansen og Helge Knutsen Asdal står for det daglige oppsynet med skytebas Knut Erik Daabu og formann Finn Ole Honnemyr som arbeidsledere. Maskinparken ble trappet opp med en maskin like etter påske.

Hele anlegget omfatter bortsprenging av ca. 85.000 kbm. fjell, som vokser til 127.000 kubikkmeter i løs masse. Ca. 100.000 kubikkmeter jord og leire må forflyttes.

Anlegget byr på store geotekniske problemer. Løse leirmasser og stort dyp til fast grunn krever at det etableres motfyllinger for at veggen skal bli stabil. En motfylling ved Flodda blir på 19.000 kubikkmeter, mens en tilsvarende i Sæveliddalen krever 23.000 kubikkmeter. Fyllingene må utføres etappevis under nøye

overvåkning ved hjelp av poretrykkmålere for å se at grunnen er stabil før videre fylling kan foretas. Ved Sævelid er dybden til fast grunn over 40 meter, mens det ved Flodda er 15-20 meters leirlag.

Anlegget omfatter også betongarbeider med sju bruer og kulverter til en kostnad av 15-20 millioner kroner. Arbeidet krever at fire bolighus rives, tre på Bie, der oppsynsmennene bl.a. har sitt anleggskontor, og et i Spedalen, der det skal bygges bru for tilnytning til lokalvegnettet.

Temse-Bie parsellen vil erstatte nåværende E 18 øst for Grimstad. Den tar av fra Temse over Bringsverdmyra, via Sæveliddalen og Sævelidåsen til Nygård og gamle Fjære skole til Bie og inn i tunnelen på nåværende E 18. Parsellen blir tilknyttet nye E 18 østover ved anlegget Rannekleiv-Temse, som står for tur etter at strekningen Lunde-Tveite i Tvedestrand er bygd.

Åpningen av Temse-Bie blir høsten 1992 om alt går etter planen. Fire år bruker Vegesenet på jobben, tempoet bestemmes av bevilgningene.

I tillegg til de ordinære problemer som må løses ved et veganlegg på en størrelse som dette, har det også oppstått problemer i forbindelse med verneområdet for edellauvskog i Sæveliddalen. Den nye veglinjen vil berøre utkanten av dette og ta omlag et mål av den verneverdige edellauvskogen. Miljøvernmyndighetene har vært koblet inn, men det er nå gitt klarsignal for at vegbyggingen kan gå som planlagt.



Vegen tar huset, bygger nytt like ve

Ånon Tønnesøl og hans kone, begge pe og tilknytningsveger. Det vakre hjemmet og hagebruker, skal rives for å slippe til nye veier. Tønnesøls familie vil spare huset og utbetale en erstatning for bygging og senere planer går ut på full utløsning og senere planer går ut på full utløsning og senere planer går ut på full utløsning. Tønnesøl ønsket ikke å det føles å måtte flytte fra sitt gamle hjem, men noe større. Tønnesøl ønsket ikke å det føles å måtte flytte fra sitt gamle hjem, men noe større. Tønnesøl ønsket ikke å det føles å måtte flytte fra sitt gamle hjem, men noe større.



jonister, må vike for nye E 18 Temse-Bie bygd tidlig i 50-åra av Tønnesøl, snekker nye vegen fram. Først var det tanken å kadene som ble påført ved at den nye venesøl ville ikke gå med på en slik ordng av eiendommen. Tønnesøl bygger nå håper å kunne bevare noe av den flotte uset blir nesten en tro kopi av det gamle, tale seg til Sørlands-porten om hvordan Men så mye kunne han si, at han langt ling av saken.

Hardbarka karer

Anleggsgjengen på Temse-Bie-anlegget består av hardbarka karer. Det sies mye i spisebrakkas som på ingen måte egner seg på trykk. Men følgende historie, servert da vi besøkte anlegget, er vel så søt at den kan passere:

— Det var i den tida påbudet om varseltrekant i alle biler ble innført. Lensmannsbetjent Inntjore hadde kontroll og stoppet bryskt en ung, pen dame og kommanderte henne til å vise fram trekanten! I stedet for å få se varseltrekanten, fikk han en knallende ørefik.

Populært informasjonsorgan

Ideen til egen bedriftsavis ble tatt i Samarbeidsutvalget, og den kom ut for første gang i 1973 — under navnet KONTAKT.

Ved juletider samme år hadde avisen endret navn til SØRLANDSPORTEN, etter forslag fra driftssjef O. Dukefoss.

Frem til idag har den årlig kommet ut med fra 2—4 nummer, avhengig av redaksjonens arbeidskapasitet og tilgang på stoff.

Fra og med nr. 2/82 har bedriftsavisen presentert seg i A4-format, noe som resulterte i at billedmaterieell kom bedre til sin rett, og at stoffet ble mer oversiktlig.

Pr. idag er det utgitt 46 nummer, fra 3 nr. i perioden 73—75, så varierende med 3—4 nummer helt frem til 87, da vi igjen kun klarer å produsere 2 nr. pr. år.

Til og med 1981 var John Einar Myhren og undertegnede redaktører. I perioden frem til 1984 var det kun undertegnede. Så overtok et Redaksjonsutvalg ansvaret, med Tone Kolbenstvedt som sjef. Dette har fungert helt frem til nr. 2/88, da det meste av arbeidet ble satt bort til frilansjournalist Ottar Johansen.

I alle disse årene har vi etter beste evne forsøkt å informere om det som skjer innen etaten, fordeling av budsjetter og anvendelse av midlene.

Allikevel er det mitt inntrykk at vi som offentlig etat ikke har vært flinke nok til å verdsette informasjonstjenesten, det være seg innad i etaten, som overfor det offentlige. I vår nåværende situasjon er det vel ikke å håpe på en positiv endring i dette, selv om det må være mitt ønske i dette jubileumsåret.

Ved en gjennomgåelse av alle bedriftsavisene, er det tross alt hyggelig å konstatere at vi har klart å videreforme en anseelig mengde informasjon og aktuelt stoff ellers. Etter hvert vil dette også bli historie, så la meg nevne — i stikkords form:

1973:

Pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere gikk i orden.

Riksveg 415 utenom Åmli sentrum ble ferdig.

Utstøpingen av Sørlandporten ved Akland ble gjort.

Vi beskjeftiget ca. 550 personer, hvor av ca. 450 i arbeidsdriften.

Vi hadde 82 mill. kroner til disposisjon.

Regnskapsrutinene er lagt om til EDB.

Bedriftslangrennsløperne var «grossister» i å ta vandrepokaler i stafett.

1974:

Fylkets første gang/sykelvegundergang under offentlig veg ble bygget ved Lillesand.

Ny vegoppmerkingsmaskin tatt i bruk.

Åpning av arbeidet med Motorveg E-18

gjennom Aust-Agder.

Vi fikk vår første dataterminal.

1975:

Valle fikk ny vegstasjon.

Byklestigen ble restaurert.

Nord-Europas største bomstasjon ble åpnet ved Drammen

Vegsjef Johannes B. Irgens fylte 70 år den 21. november.

1976:

Bjarne Haugmoen ny vegsjef.

Hovedlageret for trafikkskilt og sperrematerieell flyttet til Mørlandsmoen. Fylkets riksvegnett skal bæreevneregistreres.

Gunnar Eigeland ble vegsjef i Vestfold.

Bedriftslegeørningen gjøres gjeldende for alle ansatte.

Overing. Olav Dukefoss blir driftssjef.

Gjennomsnittlig sysselsetting er 545 pers.

1977:

Rv 39, parsell Lillemo—Sandå, ble åpnet etter «verdensrekord» i vegbygging. 8,2 km veg ble bygget på 5 måneder.

Samferdselsminister Ragnar Christiansen åpnet 1. parsell av motorveg Stølen—Stoa.

Vegen over Fånefjell restaureres.

11 km lang strekning mellom Nesvatn dam og Berge i Fyresdal åpnet.

E-18 raste ut ved Søndeled natt til 9. des.

1978:

Nye Vestre Flosta bru åpnet.

Veg til Stavenes i Bykle ferdig.

Rv 420 utenom Fevik sentrum bygget.

EDB-listene over på mikrokort.

Anleggsavdelingens verksted på Mørlandsmoen brant ned.

Behandling av vegbanen med salt tatt i bruk.

1979:

Vi vant KM i skistafett for 5. år på rad

Stasjonssjef Arne Holmgren slutter.

Pensjonistforeningen blir startet.

Vegkontoret samlet til «ett rike» på Skytebaneveien.

Lundevann bru på E-18 forlenget med et spenn.



Den aller første bedriftsavisen ble «håndlaget».

1980:

Overing. K. Nylund blir biltilsynssjef.

Eskild Jensen ny vegdirektør.

Skytebaneveien utbedres.

90 meter lang kulvert erstatter Langsæ bru.

Veg over Langsævannet åpnet 24. okt.

1981:

Fylkets 1. støyskjermingstiltak fullført langs E-18 i Lillesand.

Nye trafikkskilt fra 1. mai.

Riksrevisjonens stedlige revisjon flytter inn på vegkontoret.

Sjefsing. Eystin Sundby 90 år den 8. juni.

Kystveitunnelen åpnet 28. august.

E-18 utenom Grimstad åpnet 6. okt.

Åpning av ny Ågre bru skjedde 3. des.

Birkenes nye vegstasjon ble innviet 4. des.

1982:

Vegvesenet fikk pokal for «Den mest informative stand» på Agdermessen.

Bedriftsavisen over til A4-format.

Avansert malerbil med utstyr tatt i bruk.

3,6 km mellom Lauvdal og Bygland på rv 12 ferdig.

Fv X rv 12 — Skiheisen—Breivegen på Hovden bygget.

Fotballaget ble serie- og cupmestre.

Stamvegtunnelen hevet «takhøyden» fra 3,8 m til 4,1 meter.

1983:

28 faste formannsstillinger opprettet.

Ny Tresnes bru ferdig.

140 m av E-18 ved Holtebekk masseutskiftet med bark og isopor.

Fotballaget klart for sluttspillet i Vegcupen for 1. gang.

Magnfred Nygård nr. 3 i landsfinalen i økonomikjøring.

Vegutbedring gjennom Bykle sentrum ferdig.

Vegdirektoratet utgir «En vegmanns erindringer» av vegsjef Johs. B. Irgens.

Vogntog på 157 tonn fra Simonstad til Høgefoss kraftverk.

1984:

Vegsjef Bjarne Haugmoen gikk av 31.1. Harald Gjerstad ny vegsjef. Ny bru «sjøsatt» i Vikkilen på fv til Rønnes. Tunnelgjennomslag ved Bykil. Statens vegvesen ble «Årets servicebedrift» i Staten. Rv 9 utenom Mykland sentrum ferdig. 1,5 km gang/sykkelveg tatt i bruk langs E-18 Borkedalen—Sangereid. Grimstads nye innfartsveg ble åpnet i okt.

1985:

Den aller første lærekontrakten i vegvesenet undertegnet. Borerigg til 1,4 millioner kroner tatt i bruk. Ny Sandum bru på Tromøy erstattet «flaskehals». Rømyr bru over E-18 ved Tveidehallingene ferdig. Adm.sjef Osmund Salvesen gikk av med pensjon. Kirsten Lindeberg ny adm.sjef. 30 m av rv 12 sør for Reiearfossen raste ut. 90% bilbelte bruk i Aust-Agder. Motorvegparcell Sørsvann—Rannekleiv åpnet 18. september sammen med tilknytningsveg fra rv 9 ved Frolandssvingen frem til E-18. Restaureringsarbeider på Fosstveit bru, og åpning av fylkesmannen 29. august. E-18-anlegget Østerholt—Brokelandsheia starter opp.

1986:

Anleggstart for Brokkelinja. Det raser: Ved Longumvann på E-18, rv 12 nord for Bygland sentrum, ved Miamberget på rv 411, fv til Bjørka ved Leirholtjern og Svinvika på rv 415. Tunnelen på rv 410 ved Songe forsvant i løpet av et døgn. E-18 Tveite—Råmyr åpnet av vegdirektøren 27. mai. 52 meter langt vogntog opp gjennom Setesdal. Vegmester Olav Nygård får H.M.Kongens fortjenstmedalje. 3,7 km gang/sykkelveg tatt i bruk langs rv 407 Rannekleiv—Helle.

1987:

Stortingets samferdselskomite på besøk. Torhild Finsrud ansatt som den første kvinnelige maskinfører i Statens vegvesen. Else-Magrethe Hansen fikk H.M.Kongens fortjenstmedalje 27. mai. «Nybrottsarbeid», et vellykket forsøk i egen regi på Hammeren bru. Magnfred Nygård norgesmester i presjonskjøring. 3,5 meter høy fylling bygget med Siporex på E-18 Fianekrysset—Nygård.

1988:

Klart at vi fortsatt skal ha 6 vegstasjoner. 76 mill. kroner til anlegg. Leca-fylling benyttes over Sundsmyra på E-18 i Gjerstad. Kjell Birkeland og Kåre Karlsen deltar i New York maraton.

MK.



Besparelser på brøyting, merutgift til salt og sand

— Det er for tidlig å si noe sikkert, men mitt inntrykk er at det vi har spart på snørydding i vinter, har gått med til ekstra salting og strøing, og i ekstra slitasje på vegdekkene, sier vedlikeholdssjef Kjetil Nylund.

— Alt i alt regner jeg med at vedlikeholdet har tapt på den uvanlig milde og nesten helt snøløse vinteren, mens anleggsavdelingen sannsynligvis har tjent noe. Bykommunene, derimot, har sannsynligvis tjent penger, de har normalt høye brøyteutgifter. Asfaltslitasjonen er en faktor som får økende betydning. Når vi kjører tur retur Oslo med piggdekk på bar veg, river vi løs 20-25 kg asfalt. Piggdekkslitasjonen på vegdekkene koster på landsbasis 250 mill i året, i tillegg til økt forurensning i form av asfaltstøv og mer eksos. Nylund har ikke selv gått over til vinterdekk uten pigg, «unnskyldningen» er at han har mye kjøring innover i landet og må være forberedt på ulike føreforhold. Men som vinteren har vært i år, ville gode sommerdekk vært mer enn tilstrekkelig for de aller fleste. Og den dagen uværet setter inn, er det som regel fornuftigere å la bilen stå. Da unngår en ulykke og er ikke til hinder for brøytingen. Han regner imidlertid ikke med at det vil bli innført forbud mot piggdekk med det første. Det er forbundet for mange følelser om sikkerhet til piggdekkene. I Vegdirektoratet drives det forskning på dette området, og analyser antyder at ved å redusere hastigheten med ti kilometer i timen, kan en oppnå samme sikkerhet med vinterdekk uten pigg som med dagens piggdekk.

På de høytrafikkerte strekninger i byområder i lavlandet er det dermed gode argumenter for å gå over til piggfrie vinterdekk. I de mest sentrale strøk kan det også bli aktuelt å gå over til betongdekker, som er mindre utsatt for vinterslitasje. I Aust-Agder brukes det i et normalt år 14-1500 tonn salt. Det er gått med mer i år. Til sandstrøing på fylkesveger og riksveger går det årlig ca. 2 mill kr. Snøbrøyting og rydding av snø og is koster ca. 14 millioner årlig. Denne vinteren er det kanskje spart halvannen million kroner til på dette, mens det har vært et merforbruk på sand og salt på opp i mot en million. Sluttresultatet når en regner med slitasjonen på vegdekket, er at besparelsen er mer enn spist opp av ekstra utgifter.

— For å se på en helt annen side ved den snøløse vinteren: hva har den betydning for brøytebilsjåførene? — De har hatt en trasig sesong. De har en fast godtgjørelse på 21.534 kr. og 246 kr. pr. km av brøyteroden. Normalt skal dette utgjøre ca. 40 prosent av godtgjørelsen. Resten beregnes ut fra brøytede kilometer. Det har vært lite annet arbeid for lastebiler ellers også, mange har måttet la bilen stå store deler av vinteren. Vegvesenet har i Aust-Agder 70-75 brøytekontraktører som står for det aller meste av brøytingen på vegene.

!

Som alle vet flyttet Vegdirektoratet inn i det såkalte Veritasbygget i 1976. I den forbindelse kom året før en delegasjon fra direktoratet opp til det gamle kontorbygget for å undersøke hva som måtte gjøres av innredningsarbeider m.m. før Vegdirektoratets folk kunne flytte inn.

De personer som forestod befaringen hadde selvsagt adressen, men hva hjalp vel det når skiltingen var svært så mangelfull — ja, nærmest totalt vekk. I Etterstad-området er det da heller ikke lett å finne frem for helt ukjente personer. Det var derfor — etter sigende — noen sure og oppgitte representanter for det ærverdige direktorat endelig — etter svært mye besvær — kom frem til resepsjonen i Veritas.

Følgende samtale utspant seg etter det «Trygg Politikk» erfarer:

Vegdirektorates representant:

— Si meg, har dere ikke skilter som viser vegen frem til Veritaskontorene?

Resepsjonssjefen:

— Skiltene har vært brukt.

Vegdirektoratet:

— Hvorfor er så skiltene tatt ned?

Resepsjonssjefen:

— Vi måtte gjøre det etter krav fra myndighetene.

Vegdirektoratet:

— Hvem i all verden kom med et slikt idiotisk påbud?

Resepsjonssjefen:

— Vegdirektoratet.



veg stubber



— Der kan spares mange Millioner og meget overflødig Arbejde ved en hensiktsmessig Ordning af Administrationen — men da denne vil koste mange Millioner og meget overflødig Arbejde — kan det ikke lade sig gøre.

Storm P.

GULLKORN FRA SKADEMELDINGER

Hvilke tanker kan man vel ikke gjøre seg om sjåførens forgjeves anstrengelse for å mestre krevende fotarbeide når man ser følgende innledning i en skaderapport: Som kjent starter alle biler med et hopp . . .

Her følger en samling gullkorn fra norske skademeldinger hentet fra virkeligheten. Man må utvilsomt også ha sine muntre stunder i forsikringsbransjen.

1. Bilen måtte ta en større sving på grunn av en usynlig lastebil.
2. Årsaken til kollisjonen var at den andre nesten kom klar meg.
3. Jeg kolliderte med et tre som sto stille.
4. Jeg kjørte på en stillestående buss som kjørte i motsatt retning.
5. Jeg mener at ingen av partene hadde skyld i uhellet, men hvis det ikke er tilfelle, er det motparten.
6. Jeg kjørte mannen ned, han innrømmet at det var hans feil, fordi han var kjørt ned før.
7. Jeg kjørte i en annen vogn for å unngå sammenstøt.
8. En fotgjenger rammet meg, og fortsatte innover i vognen.
9. Jeg tutet i hornet, men det hjalp ikke, idet det var stjålet.
10. Da jeg kom hjem kjørte jeg inn i det gale huset og kolliderte med et tre som jeg ikke har.
11. Jeg mente sidevinduet var rullet ned, men det var det ikke, hvilket jeg først konstaterte da jeg stakk hodet ut gjennom det.
12. Tre damer sto og snakket sammen, og da to trådte fram og to trådte tilbake og en fram, var det ikke noe å gjøre.
13. Kua slentret inn i min bil. Mannen fortalte meg etterpå at kua var åndssvak.
14. Jg forlot min Ford Cupe utenfor og da jeg kom tilbake fant jeg til min store overraskelse en Ford Cabriolet.
15. Et hjul kjørte i grøften, foten hoppet fra bremsen til gassen, for over vegen og havnet i et tre.
16. Ulykken skjedde for at veien svingte.
17. For å unngå kollisjon kjørte jeg på den andre bilen.
18. Jeg kan ikke betale reparasjon da jeg underholdes av min svigermor, etter at min kone døde for tre år siden.
19. Jeg hørte et tut bak meg og fikk et støt i rykken, en bilfører forsøkte tydeligvis å kjøre forbi.
20. En lyktestolpe for imot bilen og skadet den på to steder.



Fleksi-tid i staten.

Inngangen til administrasjonen merkes, så ikke de som kommer litt senere skal stote sammen med de som går litt før.



Det nye styret i pensjonistforeningen (Nygård var ikke til stede).

Også pensjonistene jubilerer

Det er ikke bare Statens vegvesen som jubilerer i år. På pensjonistforeningens årsmøte som fant sted på Harebakken Hotell 27. januar, kunne lederen, Osmund Salvesen, opplyse at det i år er 10 år siden det ble tatt initiativ til å danne «Vegvesenets pensjonistforening i Aust-Agder».

Som i så mange andre saker i den tid, hadde den daværende hovedtillitsmann i Arbeidsmandsforbundet, Tellef Rislåa, en finger med i spillet i denne saken, Etter god hjelp og støtte fra

vegkontorets side, ble det på et møte den 10. mai 1979 satt ned følgende interimstyre: Tellef Rislåa, Torgeir Bomvoll, Harald Lauvland, Aslak Baasland, Arne Holmgren, Trygve Lyngdal og Eivind Rundholt. Av disse har Bomvoll, Lauvland, Holmgren og Lyngdal innehatt styreverv sammenhengende siden den gang, og ble på årsmøtet påskjønet med Norges Pensjonistforbunds hedersnål for lang tjeneste i foreningens styre.

I tillegg til ordinære årsmøtesaker, var

det også satt av tid til besøk av ligningssjef Jan Askeland som orienterte om utfylling av selvangivelsen, og dette var stoff som engasjerte pensjonistene. Barbro Loftesnes fra Norsk Folkehjelp var også med og orienterte om trygghetsalarmer for eldre.

Etter valgene, består det nye styret av følgende: Osmund Salvesen (leder), Per Franksson, Bjarne Høvik, Hans Uldal, Olav Nygård, Lillemor Bråten og Kåre Moland.

OM INGENIØRER

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

— Serverer De ingeniører her, spurte han bartenderen.

— Ja, selvfølgelig, svarte denne.

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

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

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

OM OPPSYNSMENN

Ved et oppsynsmannskurs i Stavanger i 1950 deltok fra Vest-Agder bl.a. oppsynsmennene Tellef Tveit og Torgeir Haugen.

Disse to var meget gode venner og parhester i tjeneste i vegvesenet, i det de hadde vært oppsynsmenn omtrent like lenge og var begynt samtidig i Vest-Agder. Haugen var en ivrig, aktiv type som hadde ordet først og flere ganger i debattene etter de forskjellige foredrag. Tveit var en mer innesluttet mann som satt full av gode tanker, men ikke alltid ga uttrykk for det.

En kveld satt vestegdene sammen og hadde seg kanskje noen drammer. Da sier plutselig Tveit til Haugen:

— Du, Haugen, den som hadde hatt din kjef og mitt haue, det måtte være et geni.

SAMMENLIGNING

En anleggsarbeider ble gift med ei bygdejente, og straks etter fikk de tvillinger. Arbeidskameratene spurte hvor store de var, men han hadde vanskelig for å finne sammenligningsgrunnlag.

Men så brast det ut av han:

«Kroppen kunne nå være som en halv brennevinsflaske, og hodet på størrelse med en snuseske.»

Det var den gang, det



I september i år skal E-18 parsellen Østerholt—Brokelandshei åpnes for trafikk. Det innbefatter ny Sunde bru, et 174 meter langt byggverk til ca. 13 millioner kroner. Den første Sunde bru ble bygget i 1860-årene. Da bilene kom for alvor, måtte den gamle byttes ut med en ny.

For å holde veien åpen i byggetiden, ble den gamle brua flyttet et lite stykke oppover den 6. august 1936.

De 6 som utførte arbeidet den gang er fra venstre: Nils G. Haugen, Karl Sunde, Isak Tveit, Isak Mortensen, Jens Høgstli og oppsynsmann Torgeir Bomvoll.

Vegkontoret 1910

Fotoet viser Aust-Agder vegvesens samlede inne- og uteadministrasjon rundt år 1910. Administrasjonen hadde den gang tilholdssted på eiendommen Haugen ved fylkesveg Flødeveien på Hisøy. Eiendommen eides den gang av amtsingeniør Marius Holdt. Foran fra venstre: avd.ing. Emil Horgen (senere overing.), amtsingeniør Marius Holt og tekniker/kontormann Grunde Moland.

Bakerst fra venstre oppsynsmennene Jørgen Storlie, Syver Moldahl og Ola Aasen. De tre siste kom fra skrinne gårder på Dovre til anlegg her i distriktet i 1870-årene, og endte altså opp som oppsynsmenn i vegvesenet.

Som en kuriositet kan nevnes at i sommerhalvåret kunne man stenge kontoret i perioder mens alle var ute på stikking og undersøkelser.



De harde 30-åra

I «de harde 30-åra» holdt vegkontoret til i Kolbjørnsvik i det samme hus som Hisøy kommune nå har sine administrasjonslokaler.

Personalet besto av 12 personer, og kontoret hadde kun ett telefonapparat til å betjene alle funksjonærene.

Det var tekniker Manfred Normannvik som var sentralbordbetjent. Han satt i 2. etasjen, og hadde ofte problemer med å få tak i den rette person, dersom denne befant seg i 1. etasje. For å avhjelpe den stadi-ge ettersøking, ble det innført et varslingssystem som viste seg å være meget effektivt. Det ble boret et lite hull i gulvet i 2. etasje. Gjennom dette ble det trukket en snor med et lodd hengende nede i 1. etasje. I 2. etasje ble det slått en spiker i veggen med passende mellomrom over hverandre. Ved hver spiker ble det merket med navn på personalet i 1. etasje. Når det var telefon til noen i 1. etasje, trakk Normannvik først litt opp i snora, og slapp deretter loddet med et brak ned i en blikkboks som var plassert på gulvet under loddet i etasjen under. Etter dette varslet, hengte han snoren opp på spikeren merket med vedkommendes navn. Loddet ble da hengende ved tilsvarende navn på veggen i 1. etasje. Ingen var lenger i tvil om hvem det var telefon til.



Ovenstående personer var alle tilknyttet vegkontorets første «sentralbord»: Foran fra venstre: Avd.ing. Eystein Sundby, avd.ing. Oddmund Kringlebotn, ekstraingeniør Knut Stokkenes, fullmektig, senere hovedkasserer, Arve Andersen og ekstraing. Hans P. Pettersen.

Bak fra venstre: Kontorist Helga Solvang (gift Østerberg), kontoristene L. K. Moland og Trygve Lyngdal, oppsynsmann Johan A. Johansen og kontorist Elisabeth Ugland-Jacobsen (gift Pettersen). Werner Otterbeck og Manfred Normannvik var ikke tilstede.



Byklestigen

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

Det bratteste stykket er i sørenden.

I 1825 vart vegen utbetra og noko omlagt av vegmyndighetene, så den vart meir farbar for folk og fe.

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

Torsdag 26. juni 1975 ble Byklestigen igjen åpnet. Initiativtaker til det store restaureringsarbeidet, vegsjef Johannes B. Irgens, fikk kr. 60.000,- til disposisjon. Anlegget var det første i sitt slag her i landet som er kommet i stand ved hjelp av offentlige midler over statsbudsjettet.

Minnesmerke

Minnesteinen som her er avbildet står på rv 402 i Bjørndalen, ca. 320 m nord for vegdele til Tveite.

Vegarbeider Jens Rønås (født 1893) har hugget inn den øverste skriften under vegutbedring i 1933. Hans far hadde fortalt han at en svenske som het Holm hadde hugget inn skriften på nedre del av steinen da vegen ble bygget i 1868.

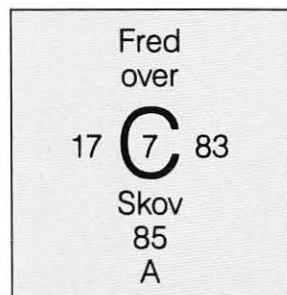
«Veivæsenets Historie» (trykt i 1899) bekrefter at det foregikk arbeider her som ble ferdig i 1868.



Eldste vegmerke

Det eldste kjente «vegmerke» i Aust-Agder står ved riksveg 402 ca. 3 km nord for Lillesand på vestsiden av vegen mot Birkeland.

Innskriften er:



Steinen er ca. 90cm x 60 cm x 10 cm.

Norges Geografiske oppmåling har et kart: X Nedenes Amt nr. 5, som er opptatt av «Premier Lietnant af Infanteriet og Lande Maalings Conducteur udi Christiansands Stift». Kartets tittel er:

«Situations Carte over Præstegaarden Wæstre-Moeland. Belligende udi Nedenæs Lehn i Cristiands Stift, tillige med den under samme forhenhørende skow som efter Kongelig Allerhøieste Resolution af 28. October 1782 derfra er separert under Navn af CRISTIAN DEN SYVENDES SKOV.

I en tegnforklaring på kartet opplyses at: «No. 85 Lit. A og No. 85 Lit. B. Tvende Steener staaende paa hvor sin Siide af Post Veyen».

De to nr. 85 sto hvor postvegen kom inn i skogen fra sør, hvor av altså den ene er forsvunnet.

Vegvesenet har ryddet omkring den gjenværende og anlagt en liten plen der, så den er godt synlig.





Arild Ånonsen og Trine Conradi tror avsluttende obligatorisk landevegskjøring vil bedre sikkerheten for ferske bilførere.

Obligatorisk avsluttende landevegskjøring fra 1. april

TRYGGERE KJØRING MED ØKT TRAFIKKFORSTÅELSE

— Hva er det viktigste for å bli en sikker bilfører, evnen til å oppfatte trafikkbildet eller rask reaksjonsevne? Dette spørsmålet stiller vi ofte til førerkortkandidatene. De aller fleste svarer feil, og tror at rask reaksjonsevne er det avgjørende. De tenker ikke på at når rask reaksjonsevne må tas i bruk, er det ofte for sent. Det som er viktig, er å ha best mulig oversikt over trafikkbildet slik at de kan forutse faremomenter og handle slik at ulykker ikke oppstår, sier kjørelærer Arild Ånonsen. Han har vært med på å sette i verk det nye trafikksikkerhets- og risikokurset som blir obligatorisk for alle førerkortkandidater fra første april 1989.

Kurset kalles «obligatorisk avsluttende landevegskjøring». Alle som begynner den praktiske opplæring etter 1. april eller avlegger førerprøven etter 30. juni i år, må ha gjennomgått det. Kjøreskolene i fylket er godt forberedt på det nye opplegget. I november i fjor deltok kjørelærerne Kjell Eriksen og Arild Ånonsen på et kurs ved statens trafikklærerskole i Stjørdal. Kunnskapene ble brakt videre i et kurs med samtlige kjøreskolelærere og sensorene ved Biltilsynet. To av lærerne ved yrkessjåførinaja på Blakstad yrkesskole deltok også. Kurset inneholdt

både teori og praktiske øvelser med kjøreskoleelever.

I PRAKSIS

Med Trine Conradi ved rattet og kjørelærer Arild Ånonsen i høyre sete skulle vi så få en liten praktisk prøve på hvordan den nye opplæringen foregår. Turen starter på Tyholmen, går via Langsæ til E 18 på Harebakken, til Stølen-krysset, Barbu med rundkjøring, ytre veg, smal og svingete til Tvedestrand og E 18 tilbake til Arendal. Veg — og trafikforhold skifter, utfordringene er mange. Ånonsen stiller

stadig spørsmål: Hvilke faremomenter ser du nå? Hvorfor er det fartsgrense 50 på denne strekningen? Synes du det er rimelig at det er nedsatt hastighet her? Er det forsvarlig å kjøre i 80 her nå, selv om det er tillatt etter fartsgrensen?

FORUTSE FARE

Trine svarer så godt hun kan, mens hun beflitter seg ekstra på å kjøre pent under kjørelærerens kritiske blikk. Kjørelæreren er enig med de fleste svarene, og kjøringen får godkjent, selv om han har enkelte ting å sette fingeren på.

— Vi anslår at det tar 7-8 års jevnlig kjøring å bli en god bilfører. Formålet med den nye trafikksikkerhetspakken er å forkorte denne tida noe, sier Ånonsen. De fleste ulykkene skjer i tettbebygde strøk, men de fleste alvorlige ulykkene skjer under kjøring på landevegen, legger Conradi til. Derfor legges det nå økt vekt på opplæring i landevegskjøring.

— Hovedpoenget er å lære elevene å vurdere trafikkbildet 15-20 sekunder framover, slik at de kan forutse farer som kan oppstå og handle slik at de unngår ulykker.

Obligatorisk avsluttende landevegskjøring består av åtte timer teori og 10 timer kjøring. En av kjøreøktene skal være på fire timer, slik at elevene også får erfaring i hvordan de vurderer og reagerer når de har kjørt lenge og er blitt slitne.

Kurset begynner med tre timer teori med gjennomgang av bilkjøringens risikomomenter. Deretter blir det en time teori om kjøring inn på og ut av forkjøringsveg, kjøring i kurver og lengre kjøring i høye hastigheter. Dette skal så omsettes i praksis over tre timer. Neste tema er forbikjøring, som behandles i teorien i to timer og tre timer med praktiske øvelser på landevegen. Siste kjøredel er selvstendig, sammenhengende kjøring under vekslende veg- og trafikkforhold. Kurset avsluttes med to timers oppsummering av praktisk kjøring og teori der elevene oppfordres til å gi sin personlige vurdering av alt som er gjennomgått.

Det nye trafikksikkerhetskurset betyr ikke uten videre at det plusses på den nåværende kjøreopplæring. De fleste kjøreskoler driver i dag seriøs landevegsopplæring og for disse behøver det ikke å bli mange tilleggstimer.

FØRERPRØVEN UENDRET

— Blir det vanskeligere å ta førerkort etter dette?

— Førerprøven blir ikke endret. Privatister må ta det nye sikkerhetskurset i sin helhet før de går opp til førerprøven, sier Conradi. Det koster mange penger å ta førerkort, med alt som skal til, kommer det lett opp i 10.000 kroner. Med dagens kompliserte trafikkmønster må det være en god investering i de unges sikkerhet å gi dem en skikkelig kjøreopplæring. Kjøreskolene bør, f.eks. i samarbeid med en bank, sørge for et finansieringsopplegg som gjør utgiftene overkommelige, legger Ånonsen til.

Det nye kurset i landevegskjøring bygger på erfaringene fra prøveperioden med midlertidig førerkort og fase 2 etter 2 år, med obligatorisk glattkjøring— og mørkekjøringskurs. Dette har ikke vist seg å ha den ønskede effekt på ulykkesstatistikken, faktisk har glattkjøringskurset ført til økt ulykkesrisiko for mannlige bilførere. En tror at manglende innsikt i risikomomentene ved bilkjøring og særlig under høyere hastigheter på landeveg er årsaken til den ugunstige statistikken. Dette håper en å bøte på ved den nye obligatoriske avsluttende opplæringen i landevegskjøring.

SKOLEFRI

Det er en forutsetning at det avsluttende kurset skal gjennomføres innenfor en ramme av to uker og at det skal være fire timer selvstendig, sammenhengende kjøring. Dette fører til at elever i videregående skoler må søke seg fri fra undervisningen for å gjennomføre kurset. Conradi har henvendt seg til de videregående skolene og bedt om forståelse for dette.

NYE HÅNDBØKER FRA VEGDIREKTORATET

142-TRAFIKKSIGNALANLEGG

Veiledning 135 sider.

Håndboken gir en grundig innføring i de fleste forhold vedrørende drift og vedlikehold av trafikksignalanlegg. Den er beregnet på firmaer, Elverk, og andre som skal utføre vedlikehold, og som har små eller ingen kunnskaper om dette.

146-TRAFIKKBREGNINGER

Veiledning 131 sider.

Håndboken omhandler et vidt spekter av problemområder, beregningsmetoder og modeller. Målgruppen for håndboken er veg- og trafikkplanleggere i Vegvesenet, i kommunene, rådgivende ingeniører og allers i fagmiljøet.

NÅ SKAL KUFANGERNE BORT

Mange biler kjører fremdeles rundt med kufangere som tilleggsgutstyr, til tross for at det ble forbudt å bruke fra 1. juli 1987. Biltilsynet vil derfor gjennom kontrollere legge spesielt vekt på å fjerne ulovlige kufangere. Målet er at kufangere så fort som mulig skal være avmontert alle biler.

— Årsaken til at det er forbudt å bruke såkalte kufangere som tilleggsgutstyr er at de påfører mye trafikkanteer unødige skade ved påkjørsel. Skadeomfanget kan i svært mange tilfeller føres tilbake til slike konstruksjoner. Også ved frontkollisjoner mellom biler kan påmonterte kufangere øke skadene, sier overingeniør Finn Larssuten i Vegdirektoratet.

PROSJEKT PÅ VEG TIL HURUM

10 engasjementstillinger på fire år er lyst ut for prosjektet «Veg til Hurum». Stillingene er fordelt med tre stillinger til Akershus vegkontor, fire stillinger til Buskerud vegkontor og tre stillinger til Vegdirektoratet.

OL PÅ LILLEHAMMER

Det vil bli lyst ut engasjementstillinger ved Oppland vegkontor i forbindelse med OL-94. Ansvar for transportplanleggingen til hele arrangementet er lagt til vegkontoret i Oppland.

SAMARBEIDE MED VEGBRUKERNE

Vegdirektoratet skal i løpet av våren ha samrådsmøter med alle de viktigste vegbrukerorganisasjonenes sentrale ledelse. Organisasjonene er bedt om å forberede sakene de ønsker å ta opp med oss. Vi vil ta opp en del hovedspørsmål fra NVVP.



Nytt interessant innslag i trafikksikkerhetsarbeidet

Trygg Trafikk glad for samarbeidet med musikkorpsene

— Trafikkalenderaksjonen representerer et nyttig og interessant innslag i vårt mangfoldige trafikksikkerhetsarbeide. Opplegget er spesielt interessant fordi det har sin tyngde på lokalplanet i nærmiljøene, hvor det er et stort behov for nye innsatser, sier direktør Leif Agnar Ellevset i Trygg Trafikk.

Direktør Ellevset sier at Trygg Trafikk er meget glad for det samarbeide som er etablert med Norges Musikkorpsforbund og stiftelsen Trafikk og Barn, som etterhvert blir hovedansvarlig for opplegget.

— Vi er godt i siget mot en folkebevegelse mot trafikkkulykker. Dersom en stor andel av de omlag 75.000 korpsmusikkantene i Norge engasjerer seg sterkt i Trafikkalenderaksjonen, har vi tatt et viktig skritt videre i kampen for å redusere trafikkkulykkene, framholder direktør Ellevset som mener at de mange korpsmusikkantene kan gjøre en solid innsats som ambassadører for økt trafikksikkerhet. Det kan skje både gjennom egeninnsats og gjennom for eksempel musikkalske aktivitetstilbud til andre grupper.

Trygg Trafikk setter selvsagt stor pris på at Trafikkalenderaksjonen, som finansieres gjennom lokalt annonsesalg til lokalt næringsliv, har valgt trafikksikkerhet som økonomisk satsningsområde. Organisasjonen vil her få økte muligheter for flere lokale tiltak som vil bedre trafikksikkerhet, samtidig som man også som en del av opplegget kan komme med nye fritids- og ferietilbud til barn og ungdom som har vært utsatt for trafikkkulykker. Vi håper det lokale næringsliv tar godt imot korpsmedlemmene, og vi skal i samarbeide med stiftelsen sørge for at pengene vi får tildelt, blir brukt på en riktig og ansvarsfull måte, avsluttet direktør Leif Agnar Ellevset.



TRAFIKKSIKKERHET I NORDEN:

NORGE ER PÅ JUMBUPLASS!

Norge kommer dårlig ut sammenlignet med Sverige og Danmark når det gjelder skadde og drepte i trafikken. Dette fremgår av årsmeldingen for 1988 fra Trafikksikkerhetsrådet — statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker.

Pr. 100.000 av folkemengden totalt i de tre landene hadde Danmark i 1987 248 drepte eller skadde, Sverige har 253 og Norge 274.

Danmark ligger best an med reduksjonen i drepte eller skadde pr. 100.000 av folkemengden på hele 38% i perioden 1978 — 1987. Norges

reduksjon er på 13,3% og Sveriges på 4,9%. Innføring av lavere fartsgrenser antas å være en hovedårsak til den positive utviklingen i Danmark. Sverige ligger best an når det gjelder barn, mens Norge også her kommer på jumboplass. Danske barn har hatt den gunstigste utviklingen i ulykkesrisikoen gjennom de ti siste år.

TRAFIKKSIKKERHETEN IKKE STYRKET I 1988

Trafikksikkerhetsarbeidet har totalt sett neppe styrket sin posisjon i 1988, heter det i trafikksikkerhetsrådets årsmelding. Rådet peker på at den overordnede sentrale koordinering og styring fortsatt anses for svak samtidig som

det vises liten vilje til å sette konkrete mål. Rådet er heller ikke tilfreds med den samlede oppfølging av de saker som er presentert i St.meld. nr. 18 Om trafikksikkerhet og opplæring. Rådet registrerer at media sis-

te året har fattet større interesse for trafikksikkerhetsaspektet ved trafikkulykkene. Trafikksikkerhetsarbeidets anerkjennelse blant politikere og folk flest har også økt, men det er fortsatt mye som gjenstår før man kan si seg tilfreds.

SAMFUNNSØKONOMISK REGNSKAP FOR TRAFIKKSIKKERHET NØDVENDIG

Det er i dag ikke tilgjengelige oversikter som viser hva man sparer på f.eks. helsesektoren ved å sette inn ressurser til trafikksikkerhetstiltak. Trafikksikkerhetsrådet, som er statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker, har også i 1988 vært sterkt opptatt av å få etablert et løpende samfunnsøkonomisk regnskap for trafikksikkerhetsarbeidet her i landet til bruk bl.a. ved de årlige budsjettbehandlinger i Stortinget. Rådet har foreslått at dette bør gjennomføres i et faglig og finansielt samarbeide mellom offentlige og private instanser, og har anmodet Samferdselsdepartementet om en snarlig videreføring av det arbeid som rådet satte igang.

HØYTSITTENDE BREMSELYS REDUSERER ULYKKENE

I de senere år har nakkeskade som følge av påkjøringsulykker bakfra blitt en stadig hyppigere skade på fører og passasjer i personbiler. Amerikanske erfaringer viser at personbiler registrert etter at påbud om høyt-sittende ekstra bremselys trådte ikraft har det skjedd 15% færre påkjøringsulykker bakfra, og at kjedekollisjoner der første bil har ekstra bremselys er redusert med 26%. Dersom dette tiltak hadde hatt tilsvarende virkning i Norge, ville tallet på drepte og skadde blitt redusert med 120 pr. år, hvorav 3—4 drepte, går det fram av Trafikksikkerhetsrådets årsmelding for 1988.

FORSKRIFTSVERKET FOR BILDEKK BÅR NÅ GJENNOMGÅS

Trafikksikkerhetsrådet, som er statens rådgivende organ i trafikksikkerhetssaker, anbefaler en gjennomgang av dagens praksis og forskriftsverk for bildekk. Dette fremgår av rådets årsmelding for 1988.

Bilbeltene også meget viktige: OVERHOLDELSE AV FARTSGENSER GIR FÆRRE ULYKKER

Beregninger som Transportøkonomisk institutt har foretatt for Vegdirektoratet viser at dersom alle overholdt fartsgrensene i Norge, kunne vi hatt 800—850 færre personskadeulykker i 1988 og 1.000—1.200 færre drepte og skadde. Dette fremgår av årsmeldingen for 1988 fra Trafikksikkerhetsrådet. Dersom alle trafikanter respekterte rødt lys, ville antallet drepte og skadde være redusert med nær 400.

Trafikkulykker 1988: FORSIKRING HAR UTBETALT 4,7 MILLIARDER KRONER

Norges Forsikringsforbund melder at antall registrerte skadekrav for 1988 ligger omtrent 2% lavere enn i 1987. Utbetalte erstatninger for motorvogner har derimot økt fra 4,2 milliarder i 1987 til omlag 4,7 milliarder i 1988. Dette er en økning på rundt 12%, går det fram av Trafikksikkerhetsrådets årsmelding.

Trafikksikkerhet: KOMPETANSEMANGEL I AREALPLANLEGGING

Kompetansemangel både hos politikere og planleggere i arealdisponering er et problem for trafikksikkerheten, går det fram av Trafikksikkerhetsrådets årsmelding. Rådet konstaterer at god arealplanlegging er nødvendig for å bedre trafikksikkerheten, men det overordnede motivet — totaløkonomien mangler. De som beslutter tiltakene, er ikke de samme som sparer kostnadene; det mangler reelt resultatansvar fordi man bare har utgiftssiden.

Trafikksikkerhetsrådet: BILBELTENE HAR BETYDD MEST FOR SIKKERHETEN!

Bilbeltebruk er det enkelt-tiltak som har hatt best innvirkning på trafikksikkerheten i de siste 20 år, uttaler Trafikksikkerhetsrådet i sin årsmelding. Rådet konstaterer imidlertid at bruksfrekvensen fortsatt er for lav og tildels synkende. Transportøkonomisk institutt har beregnet at dersom alle brukte bilbeltene i biler der belter er eller skal være montert, hadde vi hatt 400—500 færre skadde og drepte i bil i 1988. Reduksjonen antas å utgjøre 30—40 færre drepte.

Trafikksikkerhet 1988: TRAFIKKEN ØKTE MED 1,4 PROSENT

Etter fem år på rad med betydelig trafikkvekst, ble økningen kun på 1,4% fra 1987 til 1988. Fjorårets vekst utgjør ikke mer enn en tredjepart av økningen fra 1986 til 1987 og bare en sjettedel av veksten i 1986, går det fram av Trafikksikkerhetsrådets årsmelding.

VANNRETT

- 1 Ordtak
- 15 7480
- 16 Rotvekstene
- 17 Erobbret
- 19 Forbryteren
- 22 2000
- 23 Virvel
- 24 Poststed i Møre og Romsdal
- 25 Pronomen
- 26 Fort
- 28 Nektelse
- 30 Eli Tone Moen
- 32 Tar fra hverandre
- 35 Ha
- 37 Stoff
- 40 Pattedyret
- 41 Tom
- 42 Bilkjennemerke
- 43 Sted i Telemark
- 44 Ting
- 45 Ukjent
- 46 Ekstra
- 48 Sølv
- 49 Hunn fugl
- 50 Knurret
- 52 Lakker
- 54 Tresort
- 55 Aust-Agder bedrift
- 56 Adverb
- 57 Russisk
- 60 Sete
- 62 Donerte
- 63 Maler
- 64 Tidligere NRK arbeider Li
- 66 Tall
- 67 Rør
- 68 Musikkuttrykk
- 69 Drypp
- 70 Elektronvolt
- 71 Vil mange idag
- 79 Sted i Austre Moland
- 81 Sjanse
- 83 Forbudt
- 84 Bearbeide
- 85 Avdeling, fork.
- 86 Naske

veg stubber

Følgende frimodige ytring kom i midten av 70-årene fra oppsynsmann Einar Bjørnstad, Nordland:

— Jeg har fornemmelsen av at det lakker mot nytt kurs, og vil komme med noen betraktninger om mine erfaringer fra tidligere kurs.

Fra tiden før kursvirksomhetens dager kjenner vi til at når vi banker hull i fjellet, pakket dynamitt deri, forsynte hullet med lunte og fenghette og satte ei fyrstikk borttil så flaug fjellet milevidt omkring og det var bare å begynne trafikken.

Etter en del kursvirksomhet har vi fått vite at vi må ta hensyn til sprengbarhet, hullavstand, forsetning, underborring, lyn og torden, radio, ohm, bordiameter, borremaskiner, kompressorer, tennapparat, skilting og varsling med mye mere. Enda har jeg ikke nevnt naturvern og miljøproblemer hvori inngår støydemping, støvdemping, øreklokker, arbeidshansker, vernesko, bruk av tobakk, spiseboder, tørkeboder, fritid og ferie samt en del andre hensyn.

Er det å undres over at det blir dyrt å sprengre fjell i kongeriket Norge?

Et annet tema er «betongarbeid».

Vi visste at når sand, sement og vann blandes sammen blir det betong. Ble det ikke betong av det, var det bare å blande mere sement i, så var resultatet sikkert. Dette var ei grei oppskrift som de fleste forstod, og en hver som ikke var behettet med isjias eller lum-bago kunne utføre førsteklases betongarbeid.

Dette trodde vi til vi ble en del skolert. Etter skoleringen har vi fått vite at i god betong skal det minst være korngradering, vann, sementfaktor, trykkfasthet, filler, herdingstid og humussyre. Det må forholdsvis store kvanta til om det skal bli plass for de opprinnelige ingrediensene, — sand sement og vann.

Det uten sammenligning hyggeligste arbeid en oppsynsmann hadde før i tiden var erverving av grunn. Følgende oppskrift var da ufeilbar. Oppsynsmannen gikk til grunneieren og snakket pent om kona, katta og storoksen, svor litt på kartplukkerne og tyvfiskerne. Så ble det drukket kaffe og vegarbeidet kunne begynnes.

Etter skoleringen har vi fått vite at det må tas hensyn til vegloven, bygningsloven, naboloven, gjerdeloven, strandloven, odelsloven, grunnloven og moseloven. Til alle disse er det utarbeidet et utall av «foresegner» og tolkninger. Til sist nevner jeg Orengingsloven som etter mitt skjønn skulle være umyndiggjort bare på grunn av navnet.

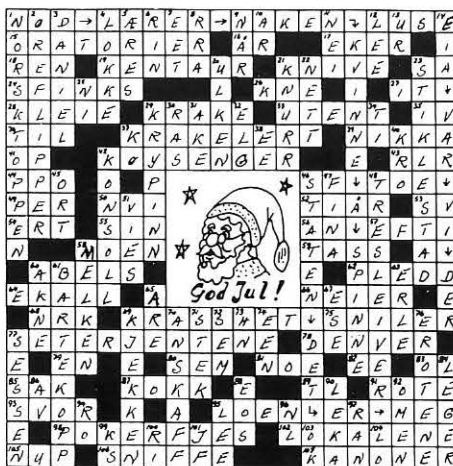
Om alle disse lovene og forordningene skal følges ser det for meg ut til at det er helt umulig å erverve grunn til et toseters utedo. En vegstump behøver en ikke tenke på engang.



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

LØSNING PÅ JULEKRYSSORD NR. 2 - 1988

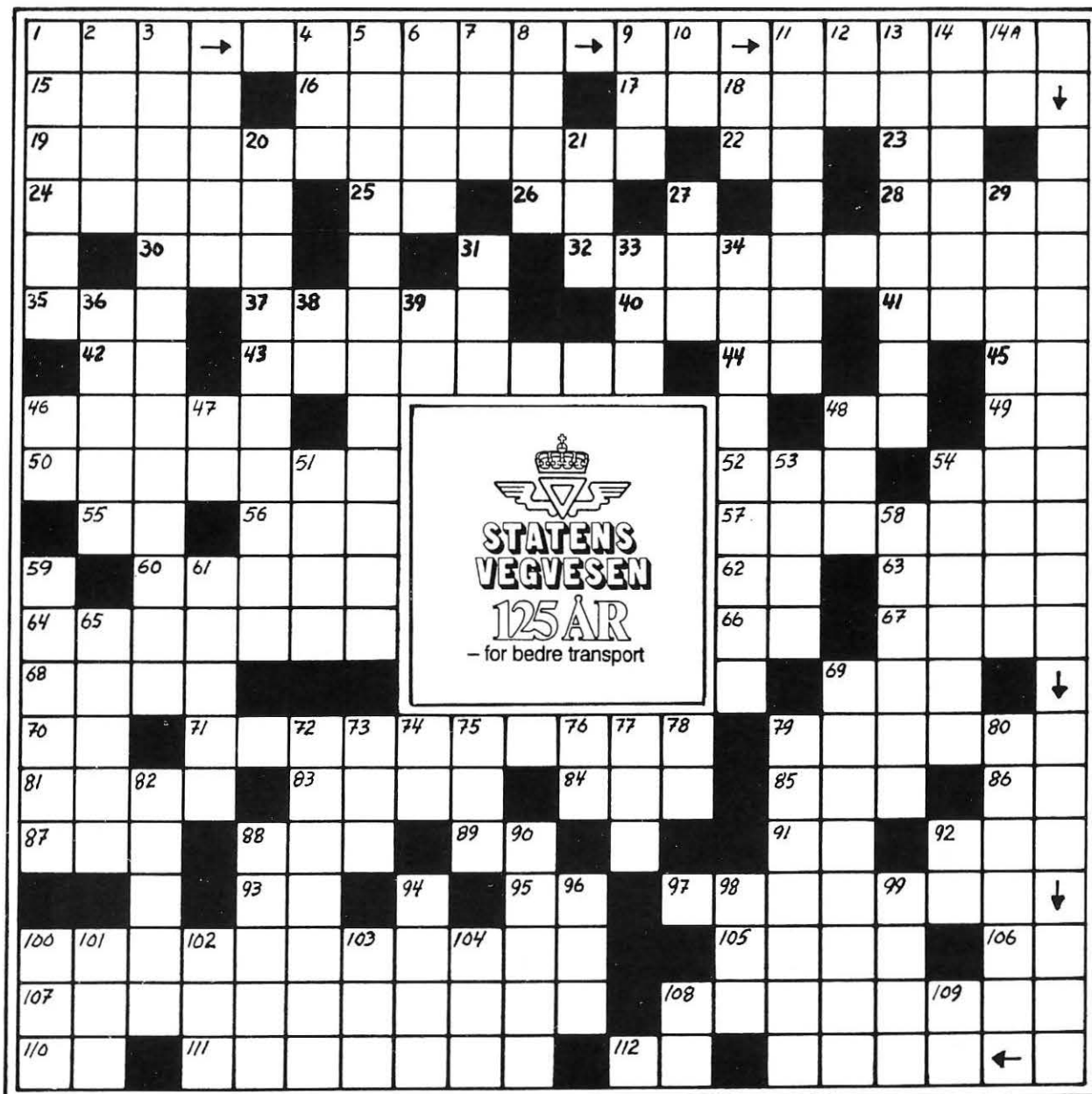
For følgende nr. er to løsninger godtatt:
Nr. 12 vannrett — Luse — Lune
Nr. 105 vannrett — Nup — Nip
Nr. 65 loddrett — Are — Kre



Vinner av kryssordet i nr. 2 1988 ble:
Per Barstad, 4883 Bjorbekk

JUBILEUMS VEG-K

- 87 Vende
- 88 Vann
- 89 Naboor
- 91 Klubb
- 92 Pronomen
- 93 Tall
- 95 Tine
- 97 Tresort
- 100 Budeier
- 105 Røres
- 106 Dessert
- 107 Kantstein
- 108 Ballong
- 110 Preposisjon
- 111 Villmann
- 112 Tettsted



Navn _____

Adresse _____

Vinneren får tilsendt en overraskelse i posten.
Løsningen må være innkommet 3. mai 1989 og sendes til:

SØRLANDS—PORTEN — Postboks 173, 4801 Arendal.

LODDRETT

- 1 Trangt hull
- 2 Kryper
- 3 Kofferter etc.
- 4 Spetakkel
- 5 Ligger langt nord
- 6 1. etasje
- 7 Solo
- 8 Guttenavn
- 9 Tall, nynorsk
- 10 Kjemisk tegn
- 11 Limt materiale
- 12 Departement
- 13 Bakvendt
- 14 Skape
- 14a Art.

- 18 Mesterskap
- 20 laboratorieutstyr
- 21 Varme, nynorsk
- 27 Arbeide
- 29 Stat i USA
- 31 Treg
- 33 Adverb
- 34 Aktuelt tema
- 36 Kjøling
- 38 I orden
- 39 Sjur
- 46 Skuespiller, Initialer
- 47 Mål
- 48 Legemsdel
- 51 Kna
- 53 Land

- 54 Gen
- 58 Sleiping
- 59 Gå til
- 61 Merkedag
- 65 Musiker
- 69 Smuss
- 72 Lukter
- 73 Elt
- 74 Elv
- 75 Hvile
- 76 Naboer
- 77 Fugl
- 78 Ytre
- 79 Samlingene
- 80 Ubestemt
- 82 Fasta

- 88 Mannsnavnrt
- 90 Rett
- 92 Retninger
- 94 Kna
- 96 Fugl
- 98 Kaffemerke
- 99 Stamfar
- 100 Dur, opp
- 101 Tall
- 102 Gå ut . . . e
- 103 Rot
- 104 Smiler
- 108 Utsyn
- 109 Ofre



Åpen vegstasjon ble suksess på Evje

— Dette var så vellykket at vi vil forsøke å følge opp med arrangementer på de andre vegstasjonene også, sier vedlikeholdssjef Kjetil Nylund etter at 125-årsjubileet ble «tjuvstartet» med åpent hus på Evje Vegstasjon 22. februar fra kl. 18-21. Besøket var upåklagelig, og da kontorfullmektig Aslaug Fosberg kunne varte opp med både vafler og kaffe, var det bare smil å se. Slikt var ikke folk vant med fra Vegvesenets side.

Vegmester Jon Høgevold, oppsynsmann Torbjørn Borgi og konsulent Tone Kolbenstvedt fulgte opp sjarmoffensiven sammen med Reimund Nilsen fra Planavdelingen, Ragnar Fremmerlid fra Anlegg, Kjetil Nylund fra Vedlikehold og Helge Skagseth fra Biltilsynet inne i kontorlokalene, der det også ble utdelt informasjonsmateriell og vist videoer om trafikkforhold både sentralt og lokalt. Størst suksess hadde nok likevel Harald Solberg Jakobsen og Jon Åge Bjørndal ute i hallen, der de kunne tilby gratis kontroll av biler uten å gi mangellapp. Da 40 kølapper var utdelt, måtte de sette strek, selv om køen ennå var lang. Mange kom med spørsmål og problemer, folk ville vite når den eller den vegplanen blir satt ut i livet. En setesdøl hadde problemer med stabburet. Han mente Vegvesenet hadde utvidet vegen farlig nær stabburet og brøytebilene brøytet snø på den noe skrøpelige bygningen, slik at det var

fare for at den skulle rase sammen. Nylund kunne love å se på saken, noe som skal bli gjort ved første anledning. Men noe ut over det ville han ikke love. An-

slagsvis 80 personer besøkte vegstasjonen, og det gikk med et stort antall kaffekopper og vafler..

Fremtidig arbeidsplass Vegvesenet?



Nyfikne vordende ingeniører og økonomer flokket seg om Vegvesenets stand under den årlige Jobbmessa på AID i Grimstad 15. mars.

Særlig var det dataprogrammene som brukes i planleggingen av nye veger som tiltrakk oppmerksomheten, og vårt rikholdige utvalg av veiledende brosjyrer interesserte også. Samtidig markerte vi at vi feirer 125-års jubileum i år ved den flotte fotomontajen Vegdirektoratet har laget.

Også ifjor var vi representert på denne messa, som vi synes er en fin mulighet til å presentere oss selv og våre varierte og interessante arbeidsområder for potensielle arbeidssøkende og deres lærere.