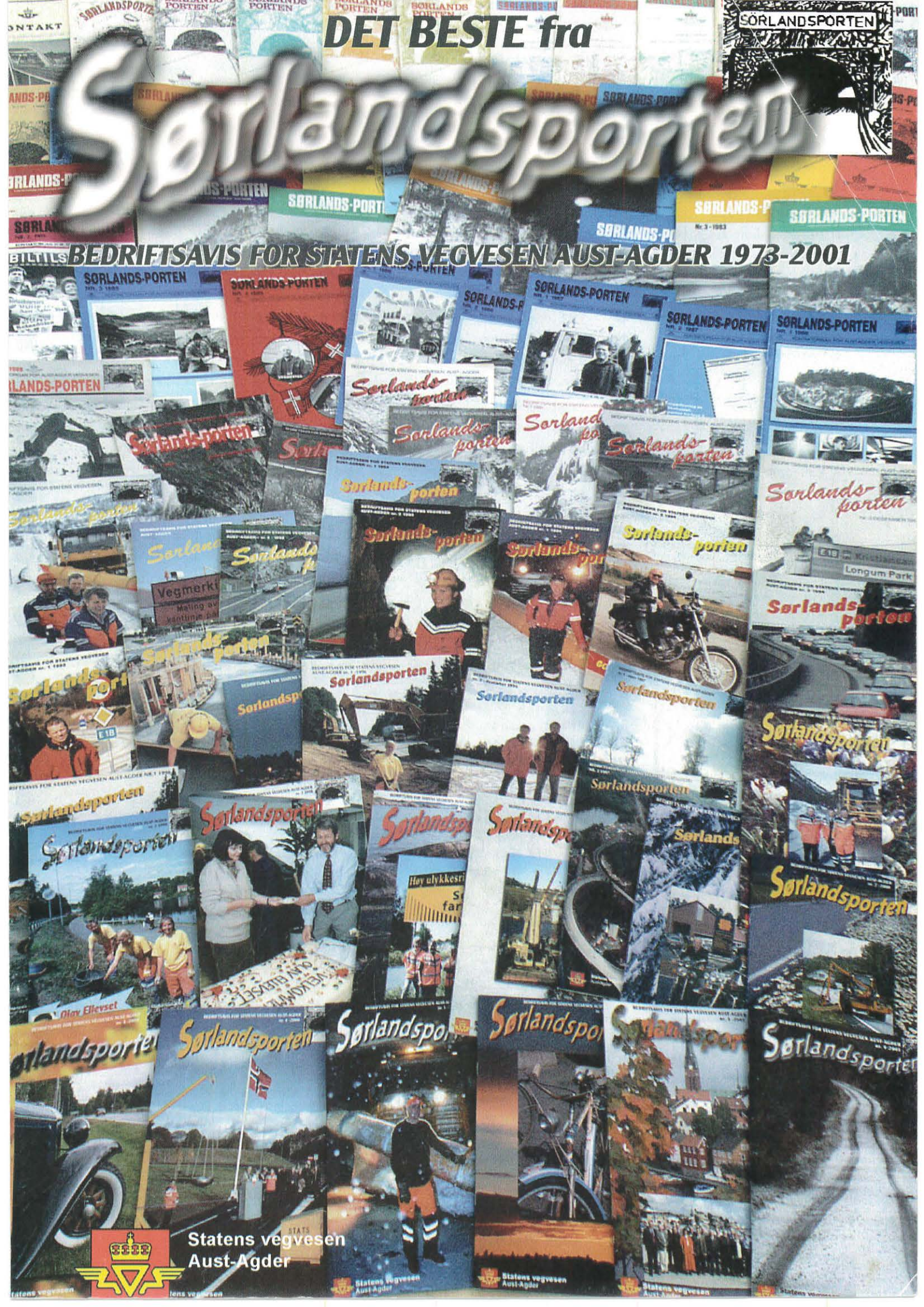


DET BESTE fra

Sørlandsporten

BEDRIFTSAVIS FOR STATENS VEGVESEN AUST-AGDER 1973-2001



Statens vegvesen
Aust-Agder

Statens vegvesen
Aust-Agder

Statens vegvesen
Aust-Agder

Statens vegvesen
Aust-Agder

Statens vegvesen
Aust-Agder



Nr. 1-73

KONTAKT

Bedriftsavis for Aust-Agder Vegvesen

Redaktører:

Oppsynsmann M. Krogh
Kontorass. J.E. Myhren

Redaksjonsutvalg:

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

Adresse:

Aust-Agder Vegkontor
Vestervegen 1 a,
4801 Arendal
Tlf. 22007

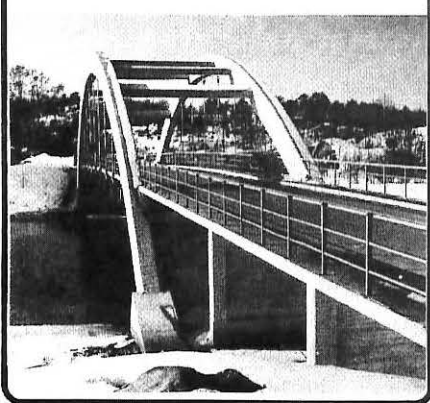
Nr. 1 1. årgang

Omslagsbildet viser
Vippa bru på E 19
mellom Arendal og
Grimstad.



KONTAKT

Bedriftsavis for Aust-Agder Vegvesen Nr. 1 1973



Det er ikke uten en viss spenning vi nå presenterer vår egen bedriftsavis.

Vi er heller ikke det første fylket som utgir egen avis, og forhåpentligvis blir vi heller ikke det siste.

Avisen er tenkt bygget opp som en gjensidig informasjons- og opplysningskilde, spesielt tilrettelagt for de lokale forhold.

JBI:



BEDRE KONTAKT

Vegvesenet i Aust-Agder beskjeftiger idag en samlet arbeidsstyrke på omtrent 550 personer, fordelt med omlag 450 mann i arbeidsdriften og ca. 100 funksjonærer og oppsynsmenn. Vår etat har i den senere tid gjennomgått en rivende utvikling. Mekaniseringen av anleggs- og vedlikeholdsdriften samt nye avanserte sprengningsmetoder har medført at veger kan bygges i et stadig økende tempo. Dette medfører igjen krav om hurtigere og bedre planlegging og driftsoppfølging. På grunn av denne utvikling har det vært nødvendig å endre det administrative opplegg på enkelte områder innen etaten. Det er blitt større behov for spesialister innen de forskjellige fagområder. Overgangen til elektronisk databehandling har ytterligere skjerpet kravet til spesialister. Denne tekniske utvikling og tidens krav forøvrig om øket tempo, har kanskje medført at arbeidspresset er blitt så stort at den enkelte har nok med sitt eget arbeidsfelt, og at dette går ut over kontakten og informasjonen til de øvrige medarbeidere i etaten.

Informasjon og orientering har derfor på enkelte felt blitt liggende etter i utviklingen. Det er klart at det krever spesielle tiltak for å få en god kontakt og kommunikasjon i en etat som vegvesenet, som har sin arbeidsdrift spredt over hele fylket.

Idéen til en bedriftsavis ble tatt i samarbeidsutvalget. Jeg er glad for at avisen idag er blitt en realitet, og jeg håper den vil hjelpe til at vi alle nå kan få en bedre kontakt med hverandre.

Jeg håper også at avisen vil bli et forum som vil bli brukt av alle medarbeidere enten de har sin arbeidsplass i arbeidsdriften eller i administrasjonen.

Jeg vil tilslutt ønske avisen velkommen og håpe at interessen vil gjøre den levedyktig og bli til glede og nytte.

Johannes B. Irgens
Johannes B. Irgens

Samtidig er det redaksjonens ønske at vi etter hvert må få knyttet til oss medarbeidere rundt på våre mange arbeidsplasser, ansatte som måtte ha et eller annet på hjertet.

Vi er også mottakelige for saker den enkelte måtte ønske å ta opp til debatt, eller forslag til stoff dere mener vi bør ta med.

Avisens levetid er for en stor del avhengig av stofftilgangen. Derfor kan dere alle være med å sikre den en rimelig pensjonsalder.

RED:

Vís a vis presenteres redaksjonsstaben. Vi er alle mere eller mindre uerfarne når det gjelder journalistikk, men håper i fellesskap at vi skal makte å presentere et positivt resultat.

Etter dette første nummer er vi takknemlige for reaksjoner, det være seg negative som positive, (hvis slike finnes) så la oss høre fra dere.

Bedriften og vi:

Hvor mange av oss vet i grunnen hva en omfattende bedrift, som vegvesenet må sies å være, steller med av folk og midler? Etaten med funksjonærer og arbeidere spredt over det ganske fylke administrerer en arbeidsstokk på over 500 personer. Statistikk er sjelden populært lesestoff, men for å belyse bedriften og det den står for, er det i dette tilfellet en nødvendighet. Nedenfor er bare tatt med enkelte utdrag av det materiell fylkestinget blir presentert, og som altså ajourføres hvert eneste år.

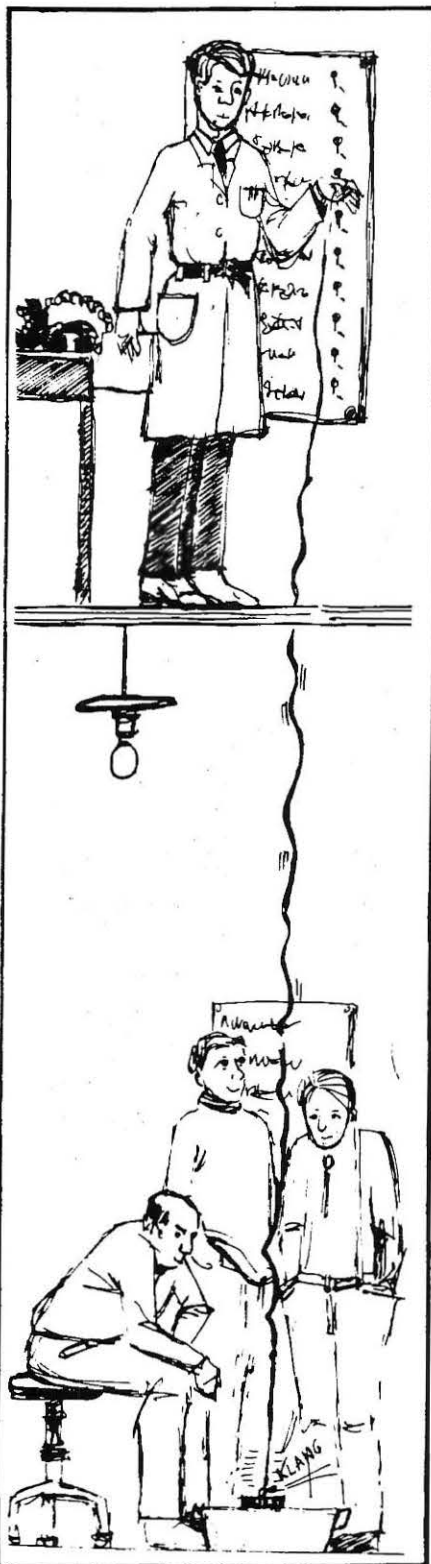
Ved vegkontoret var det i 1972 75 ansatte, mens den gjennomsnittlige arbeidsstyrke var 421, her inkludert ekstraordinær sysselsetting.

Opgaver for arbeidsdriften viser for 1972 at det har vært arbeidet 623 237 timer og utbetalt arbeidslønn på tilsammen kr. 15 770 879. Disse tallene omfatter bare vegvesenets egne arbeidere, men i arbeidslønn er inkludert arbeidsgiveravgift til folketrygden med i alt kr. 2 681 160,.

Administrasjonsutgifter, lønninger, reisegodtgjørelse, husleie, kontorutgifter m.v. til vegkontorets og bilkontrollens personell har i 1972 vært kr. 4 103 466,53.

Til anleggs-vedlikeholds-maskinavdelings og planavdelingsdriften har vegvesenet i Aust-Agder i 1972 administrert kr. 63 071 275,.

Maskinparken besto ved utgangen av 1972 av 233 større enheter. Det ble foretatt nyinnkjøp av maskiner og større utstyr for ca. kr. 2 300 000. Ved maskinavdelingen, det vil si på vegkontoret, på Skarpnes vegsentral og på vegstasjonene er det beskjeftiget 42 arbeidere og funksjonærer. Av en samlet riksveglenge på 902,8 km var ved årets utløp 847,9 km eller ca. 94% "fast" dekke. Av fylkesveggenes totale lengde på 1344,4 km, er det kun 245,3 km, eller ca. 18,4% med "fast" dekke. Ved Statens bilsakkyndige var ansatt 18 arbeidere og funksjonærer.



Vegkontorets 1. sentralbord

Før siste verdenskrig, i "de harde 30-åra", holdt vegkontoret til i Kolbjørnsvik i det samme hus som Hisøy kommune idag har sine administrasjonslokaler. Personalet besto da av 10-15 personer, og kontoret hadde kun ett telefonapparat til å betjene alle funksjonærene. Det var tekniker Normannvik som var sentralbordbetjent. Han satt i annen etasje, og hadde ofte problemer med å få tak i den rette person, dersom denne befant seg i første etasje.

For å avhjelpe den stadig ettersøking etter rette vedkommende, 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 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 snoren, og slapp deretter loddet med et brak ned i en blikkboks som var plassert på gulvet under loddet i etasjen under. Etter dette varsløst, hengte han snoren opp på spikeren merket med vedkommandes navn. Loddet ble da hengende ved tilsvarende navn merket av på veggen i 1. etasje. Ingen var lengre i tvil om hvem det var telefon til.

.....
Dette systemet virket fint i lengre tid, inntil noen av de yngre funksjonærene fant ut at de ville utvide og forbedre sentralbordtjenesten. Kontoristene Tveiten og Moland, nå henholdsvis regnskapsjef ved kontoret og kontorsjef i Hisøy kommune, kom over et gammelt telefonapparat, og klarte i løpet av en lørdag å få montert dette i 1. etasje, slik at det virket som et biapparat til sentralbordet. Imidlertid hadde nok ikke påkoplingen vært helt forskriftsmessig, - det viste seg at denne montering forårsaket delvis driftsstans ved Hisøy telefonsentral gjennom hele helgen, og mandag morgen måtte morske telefonmonterere opp og fikk demontert dette ulovlige biapparat. Saken medførte et strengt brev fra telefonbestyreren, hvor han ba om at etatens funksjonærer for fremtiden holdt seg like langt fra sentralbordets installeringer som telefonselskapet hadde påbud om å holde seg fra veggen med sine stolper, - minst 2,5 m.

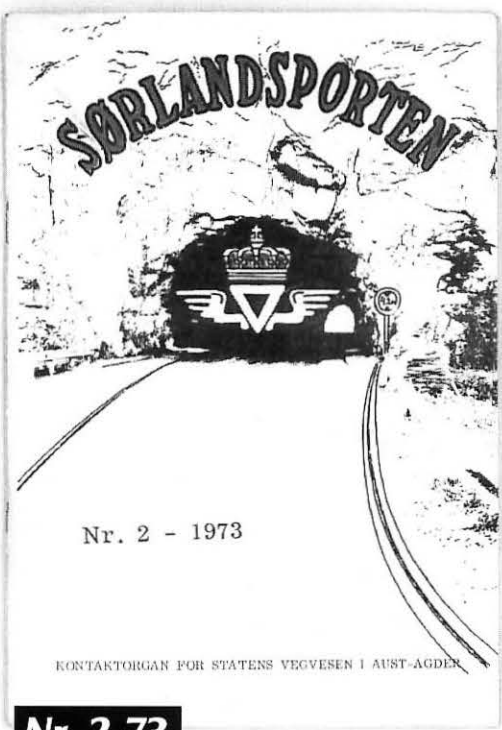
AH.

"Vegkontoret, væssågod"

Sentralborddamene må vel sies å være et vegkontors røst utad. Uansett vær og vind skal de svare en "telefonkunde" med en stemme som får vedkommende til å tro at dette var det hyggeligste som kunne ha hendt - at nettopp jeg ringer akkurat nå. Ingeborg Wehus, med fast følge og rød Skoda av ukjent årsmodell, er en av disse blide telefonrøstene vi - hadde nær sagt - får på tråden. Hun alternerer om jobben med flere like blide sentralborddamer, og får stå som representant for disse denne gang. Også i bedriftslangrenn har hun satt spor etter seg, likeså i miniatyrskyting (?)



Nr. 1-73



Nr. 2-73

En æra er slutt og en ny begynner...

Utgangen av 2002 representerer milepæler på så mange områder. En æra er slutt og en ny begynner. Mye blir annerledes. Mest av alt betyr det at selve vegarbeidsdriften fra nyttår overføres til eget selskap. Med slike endringer er det ikke unaturlig at bedriftsintern informasjon også skifter form og innhold.

For Vegvesenet i Aust-Agder har vår egen bedriftsavis Sørlandsporten spredd informasjon om små og store hendelser innen virksomheten, gitt oss innblikk i personlighetene bak folk som for mange bare har vært et navn. For det er jo slik at vel de fleste av oss har hatt nokså stedbundet arbeid over årene enten det har vært i vegarbeidsdriften i en del av fylket, på verkstedene, på trafikkstasjo, nene eller vegkontoret. Det har vært få forunt å ha møtt alle og ha oversikt over alt i en slik mangfoldig virksomhet. Da er det viktig å ha et medium som formidler dette slik at vi alle får vite hva vi selv bedriver. Alle utgjør vi en umis, telig brikke i dette store vesenet og bidrar til disse små og store begivenheter. Uten Sørlandsporten ville mange ikke ha visst mye om dette.

Siden Sørlandsporten kom ut første gang i 1973, har den med dette nummer kommet ut 84 ganger og har betydd mye for å lage det limet som har vært sterkt i Vegvesenet. Gjennom formidling av kunnskap og erfaring, vegpolitikk og

det daglige liv for menneskene i etaten. Og som kulturbygger. Selv om vi i den perioden har gått ned fra ca 550 til knappe 300 ansatte, har mer og mer spesialisering og hektiske dager likevel ikke gjort det lettere å følge med på det som skjer rundt omkring.

Etter 1. januar kan det nok bli enda litt verre å følge med det som skjer i vårt eget område, ettersom informasjon jo ikke lenger vil finnes på ett sted. Men vi vil fortsatt med interesse lese om navnene som for det meste vil drive med det samme, men andre steder og under andre rammer. Men nå vil vi kjenne personene bak. Sørlandsporten har bidratt til dette på en utmerket måte, og jeg vil takke alle som opp gjennom årene har bidratt med stoff og de som har stått både for det redaksjonelle, for produksjon og distribusjon.

Etter 1. januar endres roller, rammer og organisatoriske strukturer i takt med tidens krav. La oss alle bidra til at dette lykkes.

Tilslutt vil jeg takke interne og eksterne lesere, for uten lesere vil jo selv det mest interessante blad utgis forgjeves. Jeg vil ønske alle våre ansatte lykke til videre i den nye virksomheten i det nye året.

Men før det håper jeg dere alle får en fin julehøytid.

Desember 2002

Olav Ellevset

Vegsjef i Aust-Agder

Så har det skjedd at vi har forandret navn på bedriftsavisen. Kontakt kan nok være vel og bra, men redaksjonen er av den mening at nyskapingen plasserer oss bedre på norgeskartet.

Øket interesse for det arbeid vi driver skal bli en spore i fortsettelsen.

Redaksjonen har mottatt mange positive reaksjoner på vårt første nummer av bedriftsavisen, og er takknemlige for det.

La oss for all del slippe å gå tomme for stoff. Vi hjelper gjerne med å redigere tilsendt materiell dere ønsker å ta opp i avisen.

Alle har sikkert et eller annet å bidra med, så la oss endelig høre fra dere.

Noen har allerede uttalt at "de kan ikke noe med skriving", men bare si oss hva det gjelder, så ordner vi resten.

Det er i grunn overingeniør Dukefoss' idé å ta navnet "SØRLANDSPORTEN", vi andre fant ingen grunn til ikke å være enige.

SØRLANDSPORTEN skulle være kjent for de fleste, tunnelen på E 18 ved Vinterkjær i Risør.

Porten- eller tunnelen regner vi liksom som inngangsdøren til fylket østfra, selv om fylkesgrensen ikke sier dette.

Og før var det jo den trange skjæringen på gamle riksveg 40 ved Akland som var opprinnelsen til navnet.

Red:

Redaksjonen har i og med dette "julenummer" innfridd sine forsetter for 1973.

Tilgangen på stoff vil avgjøre om vi i 1974 kan utvide til 3 nr.

En takk for god hjelp retter vi til våre bidragsytere og

Nå avslutter vi med å ønske alle GOD JUL OG GODT NYTT ÅR.

Vi har fått egen DATATERMINAL Nr. 1-7

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

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

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

Terminalen vil kunne nyttes av alle de tekniske avdelinger ved vegkontoret, og vil

bety en stor lettelse i arbeidet med f.eks. prosjektering, bruplanlegging, landmåling, linjeføring, masseberegning m.v.

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

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

Nå bygger også vi **MOTORVEG**

Nr. 2-74

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

I hendene på avtroppende fylkesmann, Henrik Svensen og vegsjef Johs. B. Irgens innledet de arbeidene på den 3,1 km. lange parsellen mellom Arendal kirkegård og Åsbie i Øyestad. Et arbeid som er beregnet å ta ca. 2 år.

Fylkesmannen tok prosess 10 alvorlig, i det han goyv løs på nærmeste busk, ikke bare fjernet den, men tok den med hjem som et synlig minne.

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

Idag har vi gleden av å kunne starte arbeidet med den første parsell av motorveg gjennom Aust-Agder. Bak denne begivenhet ligger et langt og inngående arbeid, såvel med analyser og planlegging, som med de mange administrative tiltak. Den første orientering kunne vegsjefen gi kommunene Arendal, Moland, Øyestad, Fjære og Grimstad i brev av 11. oktober 1962.

Der ble bl.a. uttalt:

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

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

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

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

Vi anser denne start av anlegget som en meget stor begivenhet i den kommunikasjonsmessige sektor i fylket.

Vegvesenets folk håper at vegen vil svare til de forventninger man stiller til den, og at den vil bli brukt med fornøft og at kommunens arealplanlegging i området gjennomføres slik at vegen blir til

minst mulig sjene og størst mulig nytte.

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

Tradisjonelt ved slike store byggverk skal det tas de første spadestikk. Overing. Dukefoss anmodet vegsjefen og fylkesmannen om å velge hver sin spade. Fylkesmannen valgte "den lengst til høyre", og da ble det "den nye Venstre" for vegsjefen.

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

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

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

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

LITT OM ANLEGGET

De 3,1 km er beregnet å koste ca. 23. mill. kroner, hvorav ca. 7.5 mill. kr. går til de 4 bruene.

Av masser er det 114 000 kbm sprenging, 18 000 kbm jordmasser, utskifting av myr ca. 22 000 kbm, 13 000 kbm bærelagsmasser pukk og ca 4 000 tonn asfalt.

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

Grunnerverv:

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

Fremdriftsplan:

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

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

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

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



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

Ved juletidene som 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 klarte 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. 2188- 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 viderefremidle en anselig 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.

Bedriftslangrensløperne var "grossister" i å ta vandrepokaler i stafett.

1974:

Fylkets første gang/sykkelvegundergang under offentlig veg ble bygget ved Lillesand. Ny vegoppmerkingmaskin tatt i bruk. Åpning av arbeidet med Motorveg E18 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 bæreevneres. Gunnar Eigeland ble vegsjef i Vestfold. Bedriftslegeordningen 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 Fånetjell restaureres. 11 km lang strekning mellom Nesvatn dam og Berge i Fyresdal åpnet. E18 raste ut ved Sønedeled 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.

1980:

Overing. K. Nylund blir biltilsynssjef. Eskild Jensen ny vegdirektør. Skydebaneveien utbedres.



Mads Krogh,
Sørlandsportens
første redaktør.

"SØRLANDSPORTEN"

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.

E18 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 - Skiheise-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 E18 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 tv 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 E18 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 E18.

Restaureringsarbeider på Fosstveit bru- og åpning av fylkesmannen 29. august.

E-18?anlegget Østerholt-Broklandsheia starter opp.

1986:

Anleggstart for Brokkelinja.

Det raser: Ved Longumvann på rv 12 rv 12 nord for Bygland sentrum- ved Miamberget på rv 411- fv til

Bjørka ved Leirholitjern og Svinvika på rv 415.

Tunnelen på rv 410 ved Songe forsvant i løpet av et døgn.

E18 Tveite-Rømyr 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.

"Nybrotsarbeid"- et vellykket forsøk i egen regi på Hammeren bru

Magnfred Nygård norgesmester i presisjonskjøring.

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.

I 1998 spurte Mads Krogh om jeg var interessert i å jobbe mer Sørlandsporten. Fram til 2001 ble det totalt 37 utgaver med over 1300 sider av bedriftsvisa i samarbeid med varierende redaksjonsutvalg. Da Inger Sigrindnes ble ansatt som informasjonsleder overtok hun som redaktør.

1988

E 18 Østerholt-Broklandsheia og

Brokke-Sulkeskarveien bygges. Vegsjefen oppfordrer næringslivet til å presse på for raskere vegutbygging.

(forts. neste side)

(forts. fra
foregående side)

1989

Nr. 1–98 var viet Statens vegvesens 125-årsjubileum under mottoet "fra postveg til moderne motorveg." E 18 Temse–Bie bygges. Åpen vegstasjon på Evje.

1990

Antikvariske myndigheter har innvendinger til E 18 Lunde–Rømyr. Gunnar Lien får "Petter Smart"-statuetten. 14 mill. for veglys på E 18. Brøyting på Brokke–Suleskar. Kåre Karlsen vant VM i halvmaraton. Øst–vest tunnel med rundkjøring. Brokke–Suleskarveien åpnet. Kirsten Lindeberg begynner i Grimstas kommune. Temse–Bie burde vært åpnet i år. Revysuksess på julebordet.

1991

Rv 39 opprustes. Anne Sofie Samuelsen blir adm.sjef. Aust–Agder best i sommervedlikehold. Ny organisering av vegkontoret. E 18 Temse–Bie åpnet. 4. juli. Nye riksvegnummer.

1992

Fargebilder på omslaget for første gang. Dynamittyveri oppklart. Arne Holt: Vi bruker en million om dagen. Maratonmannen Kjell Birkeland. Sørlandsporten har passert 20 år! Aust–Agder best i vedlikehold og i sykefravær. Kulturminner hindrer byggestart på Rannekleiv–Temse. E 18 Rømyr–Lunde åpnes 14. september. Akaland vegstasjon. Bjarne Solberg på golfbanen.

1993

Tunneldrift på Arendal øst–vest–William Rosse roser lagspill. Nye kryss ved Øygardsdalen og Frivold i Grimstad. Olav Dukefoss går av med pensjon. PC–er med Windopws og mus. Kjølrelærer skal sitte bakpå. Normann Hovstad–6 år–jobber i vegvesenet som pappa. KRØSUS innføres. Inger Sigrídnos–nyansatt informasjonsleder–alvorlig skadet i motorsykkelykke. Jens G. Andersen i Wisconsin.

1994

Hektisk langspurt for Arendal øst–vest. 16 fra Aust–Agder deltar i vegvedlikehold under OL på Lillehammer. Setesdalens vegbygger. Vegsjef Gjerstad prøvekjører Ingers motorsykel. Klart for E 18 Rannekleiv–Temse. Gjennomslag for Arendal øst–vest. Aust–Agder vant førstepris i forslagsordningen. Driftsavdelingen på siste reis. Byggestart på Telemark–Østerholt med rasteplass og elgbru. "Mykje fjødd" i Åneland kleiver. Skjult kamera for tryggere trafikk. Kantine – et folkekrav.

1995

6 mill innsparing på Arendal øst–vest. Vintervedlikehold: E 18 best gjennom Aust–Agder. Det nye vegvesenet. Harbo Colbjørnsen går av med pensjon. Blødekjærtunnelen åpnes. Store maskiner i effektiv grovdrift på E 18 Østerholt. Rannekleiv–Temse venter på penger. Likestillingsarbeid i stampe? Mads Krogh og Olav Evensen dør.

1996

Ny etappe åpnet på E 18 Østerholtheia. Sommerprat med vegsjefen. Aksjon mot kollisjon. Snarsund bru i Tvedestrand ferdig. Røykesluttkurs på vegkontoret. Bestemor ble ingeniør. Åneland kleiver åpnet. SVEIS innføres. Det nye vegvesenet i Setesdal. Seier til Aust–Agder i orienterings–VM på Vegårshei.

1997

Omorganisering av adm.avd. Produksjon selger Birkeland vegstasjon–Åmli uten oppsyn. Bråstart for Rannekleiv–Temse. Ja til jordbær–men ikke på E 18. Åpning av E 18 Telemark grense– Østerholt. Vegvesenets siste smed. Økosys innføres. Kantine når kantinedarbeider kan tiltre. Elgen finner elgbrua. Arendal trafikkstasjon åpnet 1. september. Motorsykelbane kan redde liv. Fotobokser på E 18. Rassikring ved Flåstrondi.

1998

Vegdirektøren: Kommunikasjonsevne viktigere enn fagkunnskap. Vegsjef Gjerstad blir pensjonist. Hvor blir det nye vegkontoret? Rannekleiv–Temse for halv maskin. Kantina åpnet. Ola Olsbu blir samferdselssjef. Millionsparing på tynnere asfalt? Olav Ellevset ny vegsjef. Planlegger motorveg i Vestfold. Bompengering i Arendal kan finansiere miljøprosjekter. Utbedring av eksisterende veg foran nyanlegg. År 2000–problemet kostbart for vegvesenet.

Björg Henriksen fikk livet snudd opp ned. Ny standart for 4–felts motorveg. Rv 41 forbi Herefoss åpnet. Produksjon til Skarpnes. Nidelv bru bygges.

1999

Vegsjefen til Tanzania. Klart for bompenger på E 18–motstand i Setesdal. Vegsjefen restaurerer sjømannshus. Økonomiavdelingen lærer regnskap. Effektivisering og omstilling.

2000

Lars leder polonaisen.. Riv ned veggene. Harald Kirkedam død. Sømmenslåing av Arendal og Setesdal produksjonsområder. Vegvesenets Reodor Felgen. Ønsker fortsatt statlig–samlet vegvesen. Regjeringen foreslår bompengefinansiering av E 18. På Stortinget med Gunnar Halvorsen og Torbjørn Andersen. Rannekleiv–Temse åpnet.

2001

Bompengeproppen vedtatt i Stortinget. Med saltvakta i snøfokk. Regionkontorene bør plasseres der det er attraktivt å bo. Tilbud om utdanning til hjkelpopleier. Hovedtillitsmann i omkalfatring. Store endringer–enkeltmennesket skal ivaretas. Vegsjefmøte i Arendal. Bompengedepning 1. november– vil gi fart på utbyggingen av E 18. Kysthistorie på flasker.

VI ER STADIG PÅ FLYTTEFOT

Nr. 2-75

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

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

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

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

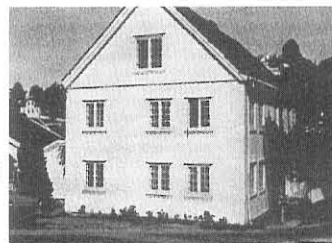
Så – inntil videre vil – man finne administrasjons – og driftsavdelingene fordelt på følgende steder:

I Vestervegen 1A/1B vil vi disponere 138 m² i nybyggets 2. etasje-videre 213 m² i 3. etasje (eksklusiv kantine og konferanserom) og 102 m² i 5. etasje. Her vil



vi som før finne vedlikeholdsavdelingen-planavdelingen og anleggsavdelingen.

I Kirkebakken 6 disponeres 72 m² og her har grunnseksjonen og sekretær i Norsk Vegplan II-siv.ing. Kjell Birkeland sine kontorer.



På Torvet finner vi oppsynsmennene Gustav Guttormsen og Mads Krogh som henholdsvis stiller med oppmerkingsskiltning mv. og grunnundersøkelser. De har 63

kvm. til disposisjon.

Her flytter administrasjonsavdelingen inn i Håndverkerforeningens eiendom. I 2. etasje vil de få 88m² (eksklusiv 15 m² uten vindu)- 134 m² i 3. etasje og 113 m² i 4. etasje-eksklusiv 62 m² med vinduer i skråtak som kan brukes til kantine og møterom.



Vegkontoret inn i tidsmessige lokaler

Nr. 2-79

Mandag 2. april i år var D,dag for samling av Aust,Agder Vegkontor til et rike. Etter en periode på over 3 år med de forskjellige avdelinger spredd på 4 forskjellige steder i Arendal, er etaten nå samlet i "eget hus".

Allerede i oktober 1977 kunne vegkontoret skrive under en leiekontrakt med eierne av Skytebaneveien 3. I tiden etter dette har lokalene vært gjennom en fullstendig modernisering-samtidig som bygget fått en ny 4. etasje. Vegkontoret leier i dag de 3 øverste etasjene-med en samlet grunnflate på 2480 m². Etter 10 år har etaten fortrinsrett på leie av 1. etasje-hvis det er behov for dette.

Den 5 mål store

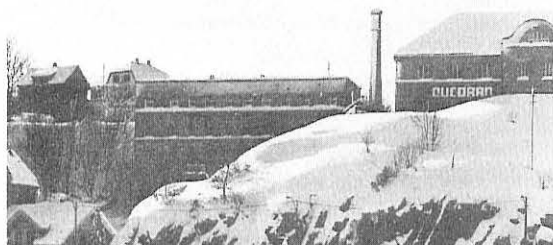
tomten gir rikelig plass for parkering- og man er allerede i gang med forskjønnelse av området rundt

det nye kontorbygget. Aust-Agder Vegkontor kan dermed se slutten på en 6 - 7 års periode med stadig søken etter nye lokaliteter-hvor bl. a. det nye fylkeshuset har vært inne i bildet.

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

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

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



Det store bygget til venstre viser vegkontoret for ombyggingen.



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



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

Koking og stell for 20 øre dagen

Av Mads
Krogh

Nr. 2-79

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

Senere fortsatte hun å koke- da for arbeiderne på Sørlandsbanen- før hun i 1940 flyttet til sitt hyggelige hjem på Bjørnsteinsmyra mellom Rykene og Løddesøl. Her var det vi møtte henne- ene og alene for å oppfriske gamle minner. Minner fra en tid som snart bare er historie- og som ikke bør gå fullstendig i glemmeboken.

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

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

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

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

-Jeg 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 frierføtter den gang. Han var postbud og gikk ruten Herefoss- Uldal- Lauvrak ned til Gauslå og videre til Here-

foss 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- Tjøstel og Torgeir Bomvoll og Tellef Rislå- men han sykla hjem om kvelden.

,Og syningene?

-Overingeniør Horgen bodde hos meg av og til- og Sundby. I 1929 kom Otterbech. Han og oppsynsmann Ingebret Paulsen overnattet her også. De hadde egen stue- de to- og jeg måtte 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 det var.

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

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 motorsyssel- 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 ? kaffernat var ved 7- tiden om kvelden- og så var det å vaske opp for 14?15 stykker etterpå. Men jeg var godt fornøyd- og det var en gild tid.

-Så ble brakka flyttet?

-Ja- etter som veggen skred fram- ble den flyttet til Myklands grunn på Hynnekleiv i 1928. Da veggen 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 pengerogså?

-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?

NORSK VEIEPLAN, FASE I ble (for enkelte) en stor suksess

Nr. 1-75

Vegkontorets slankeklubb ble stiftet i spisepausen i konferanserommet på Skarpnes vegsentrals tirsdag 4.3.75 etter et utbrudd fra en besøkende-
nuværende storsekretær (nedslanket til vanlig sekretær) og
finansforvalter i klubben- ing. T. Frøysnes- med ordene:

"Nå kan jeg ikke ha flere wienerbrød!!! Jeg er blitt så tjukk- så voldsomt
tjukk- jeg har passert et tresifret tall!!!!"

Samme dag meldte det seg 4 medlemmer til klubben- og ikke lenge
etter var medlemstallet oppi 13.

Medlemmene ble enige om å starte opp
den såkalte "Norsk veiieplan fase I"- som
skulle strekke seg over 10 uker fra
stiftelsesdagen. Hvert enkelt medlem
skulle selv bestemme hvor meget som
skulle "tas av"- og hver uke skulle den
enkeltes vekt innrapporteres til
presidenten- HCA- som førte kurven.

På klubbens første ordinære
generalforsamling 15.5.75- ble resultatene
av sultingen lagt frem- men av hensyn til
de enkelte medlemmer skal vi ikke røpe så
mange navn og kg- vi bare nøyer oss med
å gratulere Frøysnes med - 12 kg!

Vi- kan også opplyse at medlemmene
tilsammen gikk ned 53-5 kg- som tilsvarer
vekten på en av kontorets damer- Eva Løw-
som i den anledning var spesiell gjest
under generalforsamlingen.

For øvrig kan det nevnes at et par av klubbens damer trolig hadde
misforstått hensikten ' da de kom i havn med resultatene +/-0 og +1 kg.
Etter at generalforsamlingens vanlige programposter som åreberetning-
regnskap- valg m.v. var unnagjort i lovlige former- foretok Sør medalje?
og diplomutdeling til medlemmene under stor applaus.

Generalforsamlingens høydepunkt var bevertningen. Etter 10 uker med
mager kost gikk smørbrød og bløtekaker ned på høykant. Ingen tenkte
på vekt og linjer - bare på mat- mye mat og god mat.

Men så senket alvoret seg over forsamlingen igjen.

Cappelen Aas kunne opplyse at 20.5.75 skulle startsskuddet for "Norsk
Veiieplan fase II" fyres av- og denne fasen skal strekke seg over 20 uker-
og hvordan det går- får vi komme tilbake til i et senere nr.



-Mange av arbeiderne flyttet over på Fidje? Enge-
slandsvegen- og de hadde brakke på Stemplona.
Peder Eikenes var brakkesjef- og som kokke fikk de
Margit- senere gift med Peder.

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

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

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

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

I døren får vi et fast håndtrykk og en påmin-
nelse om å hilse alle "hennes gutter" som måtte
være i live ennu.

Hvilket herved er gjort.



Medalje for lang og tro slanking
blir tildelt T. Frøysnes for 12 kilo.



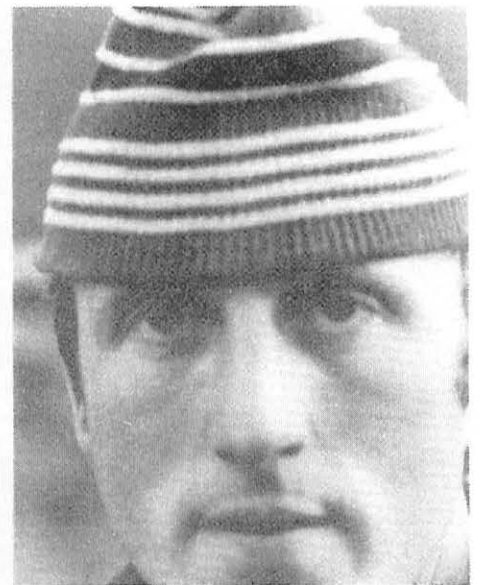
Bleke, men fattet, tok de 13 medlemmene oppstilling for fotografen, som
tross redusering i kilo måtte bruke en 2, spalter på bildet.



Oppsynsmann Jørgen Hushovd



Opps.m.ass. Dag Ødegård



Gudmund Jansen

VEGVESENETS EGEN SNEKKEGJENG GJØR EN SOLID ARBEIDSINNSATS!



Trøndermur monteres ved riksveg 415

Ukjent for noen vil det kanskje være at vi i vegvesenet har en egen «snekkegjeng», og at denne for tiden består av ti forskalingsnekkere. Disse utgjør en svært mobil gruppe, og er stadig på flyttefot der det måtte være bruk for dem. At de også gjør en meget solid og fin jobb, er de mange resultatene det beste bevis på.

Den absolutt største og mest utfordrende jobben de har hatt til nå, er forskaling og støp av Aagre bru på E-18 i 1981. I år er vel byggingen av ny Tresnes bru på

fv. til Reiersøl den største med sine 33 meter.

Av oppgaver ellers i år kan bl. a. nevnes den store kulverten over Løddesølvegen i forbindelse med E-18

Nr. 3-83



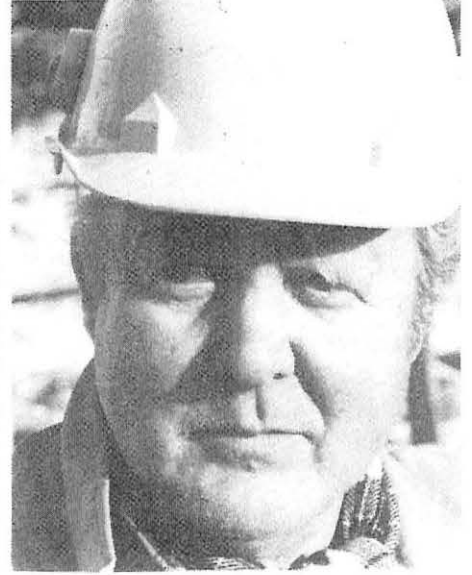
Det nye lagerbygget på Skarpnes tar form



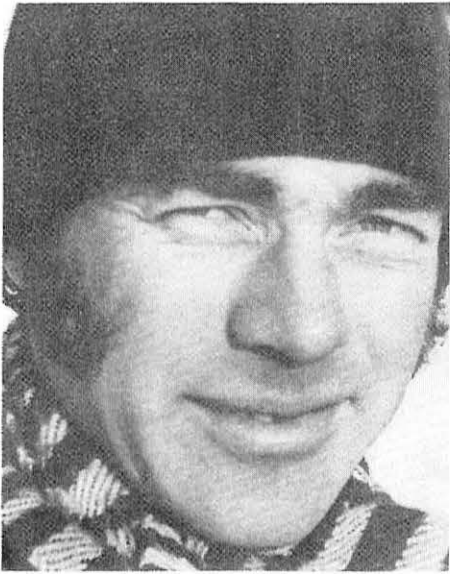
Børulf Håkedal



Arne Halvorsen



Johan Åsheim



Halvor Abusland



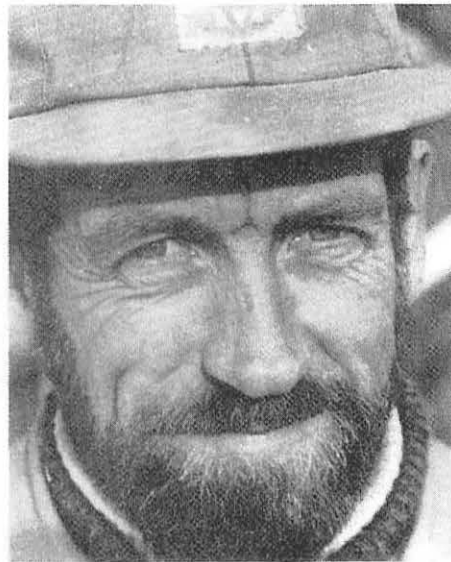
Georg Sziraki



Knut Øia



Jan Sandberg



Edvin Kristiansen



Leon Lorentsen

utenom Arendal, platebru på Hovden, Helland bru på rv. 404, gang- og sykkelvegbruer ved Grimstad gymnas og Osedalen, mon-

tering av 1617 meter støyskjermer på E-18 utenom Grimstad, en rekke Trønderblokkmurer og et garasjebygg på Skarpnes på

7,50 m x 36,45 m. Daglig leder er oppsynsmann Jørgen Hushovd og oppsynsmannsassistent Dag Ødegård.

Sommerminner i en kald årstid

Etter at sommerferien var vel over for de fleste, begynte det å krible i folk fra planavdelingen til å ta fatt på høstens stiknings sesong, og fra 6.-17. august hadde vi noen uforglemmelige dager på Setesdalsheia.

Vegforbindelsen fra Setesdal til Sirdal ble stukket av planavdelingen her i fylket i 1972. Etter befarings med grunneiere og hytteeiere var det enighet om å undersøke en omlegging av linjen fra Myklevatn til Urdevatn. Arbeidet, som ble ledet av Vrål Kåsi, gikk med liv og lyst fra tidlig på morgenen til sene kvelden. I løpet av 2 uker hadde vi klart å stikke, nivellere og profilere 4 km veg i et svært vanskelig terreng.

Det ble virkelig ydet full innsats fra samtlige, og verken tett skog eller stupbratte lier hindret oss i å fullføre dette stikningsoppdraget. Selv i en bukt innerst i Myklevann lot ikke stikningsgjengen seg stoppe. To av karene var så sportige at de kastet klærne og stakk videre mens de vasset i søle og vann til oppover lårene.

Utenom det intense stikningsarbeidet, må det innrømmes at vi hadde noen fantastiske naturopplevelser de dagene vi var der oppe. Tre av oss fant naturen så fascinerende at vi tilbrakte den siste uken i telt inne på heia. I fritiden hadde vi noen fantastiske turer på leiting etter molter, og litt molter ble det, selv om fritiden var kort og moltene sto spredt.

En kveld kom to av oss så sent tilbake at tredjemann fyrte opp bålet for at vi skulle finne vegen. Vi var riktignok på rett veg, men godt var det like-

Nr. 4-84



vel etter en lang tur å kunne sette seg ned rundt bålet å nyte stillheten og freden langt borte fra den travle hverdag. Og når månen spilte seg i fjellvannet, følte vi virkelig at vi var alene langt inne på Setesdalsheia.

VED URDEVATN

AHH



Planavdelingen går i vannet.



SANDVASSKARET



Matpause. Fra venstre: Helge, Vrål, Hermann, Ottar, Kai, Lars, Tore og John Geir. Dagfinn tar bildet.

HER ER VEGVESENETS FØRSTE KVINNE BAK SPAKENE

Nr. 1-87



Jeg liker å arbeide med maskiner, sier Torhild.

Torhild Finsrud fra Holt har skrevet historie i vegetaten. Nylig ble hun som den første kvinne ansatt som maskinfører i Statens vegvesen. Hun er knyttet til vedlikeholdet med Akland vegstasjon som fast base.

Bak seg har Torhild flere års erfaring med såvel dumpere, hjullastere, lastebiler, tippbil og tømmerbil. I over tre år kjørte hun det mobile kappeanlegget for Nidarå. Som om ikke dette skulle være nok, har Torhild også arbeidet ved lensmannskontoret i Tvedestrand.

Til vegvesenet kom hun først som vikar for kontorassistenten på Akland vegstasjon for vel et år siden. Og da Valle vegstasjon sist vinter trengte kontorhjelp, kunne Torhild gjerne hjelpe til. Det ble en periode med vekselvis arbeid på Akland og Valle, mens mann og to tenåringsbarn bare måtte godta at ho mor for til Valle en gang i blant.

Sørlandsporten traff Torhild på Akland vegstasjon, travelt opptatt med maskinvedlikehold. Vi spurte hvordan hun var blitt mottatt av gutta ute.

–Kjempepositivt! Kommer det kjapt.

–De er jo så hyggelige og greie alle sammen, så det er bare koselig å arbeide i lag med dem. Akkurat

nå er jeg på spesiallaget, og vi kjører rundt i hele området og foretar spesielle vedlikeholdsarbeider, så som asfaltlapping, bruvedlikehold, skiltvedlikehold m.v. I alt har vi 300 km veg å vedlikeholde, sier hun.

–Så foreløpig er det ikke blitt så mye maskinkjøring?

–Nei, men jeg håper i det minste at jeg får være fast reservefører. Det er jo maskiner jeg har mest erfaring med, og liker å arbeide med. Men det er selvfølgelig interessant å få lære noe nytt også, – slik som det jeg holder på med i spesiallaget, sier en glad og fornøyd vegarbeider, og legger til; jeg elsker å arbeide ute. Har aldri vært skremt av vær og vind. Dessuten har jo vegvesenet så mye godt tøy, så når styggeværet kommer, er det jo bare å kle godt på seg...

Sørlandsporten ønsker den freske jenta velkommen til oss, – og lykke til i gjengen.

NEI TIL BOMPENGER

Nr. 1-87

Det er lite sannsynlig at det blir bompenger i Aust-Agder. Dette kom klart fram under et møte i Fylkeshuset hvor både Stortingets samferdselskomite-fylkets samferdselskomite og fylkets samferdselsmyndigheter var til stede.

I den planen over bompengeprojekter som vegdirektoratet har utarbeidet- er heller ikke Aust-Agder tatt med.

Vegsjef Harald Gjerstad pekte overfor Samferdselskomiteen på muligheter for å finansiere utbyggingsbehovet for både E-18 og Arendals øst/vest forbindelse ved hjelp av bompenger. Han begrunnet dette med at det gjennom de ordinære bevilgninger ellers ville ta 30 år før vi har motorvegstandard på hele E-18 gjennom fylket vårt. Dette kan vi ikke akseptere- sa han og minnet om at ulykkesstatistikken for Aust-Agder er relativt høy i forhold til landsgjennomsnittet. Gjennomgangstrafikken på

E-18 er stor- E-18 går gjennom altfor mange boligområder- og sommertrafiken er meget høy her i fylket- sa han. Det er ikke noe mål i seg selv å finansiere vegprosjekter med bompenger- uttalte samferdselskomiteens formann Oddrun Pettersen. Men enkelte ganger må vi likevel akseptere en slik løsning der det er nødvendig for å fremskynde viktige vegprosjekter- sa hun. Selv om komiteens formann ikke ville gå inn for

bomstasjoner på E 18 i Aust-Agder- kunne hun likevel love at vi skuffe få de midler som er nødvendig for å ruste opp E-18 gjennom fylket vårt.

På spørsmål om Samferdselsdepartementets hoholdning til saken- svarte trafikkdirktor i Vegdirektoratet- Olav Søfteland at Vegdirektoratet hadde gitt departementet en oversikt over bompengeprojekter. Aust-Agder er ikke med i denne oversikten- sa han og minnet om at det er 18 mil mellom bommene i Kristiansand og Telemark. Og fra Telemark er det jo bare 11 mil til Lierbommen. Når det så blir bom rundt Oslo- så skulle det si seg selv at da er grensen nådd. Jeg tviler på at trafikantene vil akseptere flere bommer på denne strekningen- sa han.

Arendal sentrum

Når det gjelder forslaget om å finansiere en sentrumsring gjennom Arendal ved hjelp av bompenger- synes investeringsrammene på 50 mill. kr noe lave- sa vegsjefen i sin redegjørelse.

For Arendal bør det imidlertid lages en fullstendig transportplan som tar for seg hele hovedveg-systemet og transportproblemene. En bompengering sett i relasjon til en slik problemstilling- kan være en realistisk finansieringsform- fremholdt han.

Samferdselskomiteens formann Oddrun Pettersen sa at initiativ burde komme fra lokalt hold og understreket at det er lokalpolitikere som bør avgjøre hva som er mest tjenlig for byen.

Vegdirektoratets trafikkdirktor Olav Søfteland

ga uttrykk for at det her var snakk om to vidt forskjellige bompengeprojekter- og at et nei til bompenger på E-18 ikke automatisk måtte bli oppfattet som et nei til bompengering rundt Arendal sentrum.

Akseltrykk høyt prioritert

Vegsjefen redegjorde også for den vanskelige akseltryksituasjonen. På dette området er vi nærmest et lite U-land- sa han og viste til at av det totale riksvegnettet på 887 km- ville bare omlag 58% være tillatt for 10/8 tonn akseltrykk i 1990. På landsbasis ventes tilsvarende å være 74%- og trolig enda høyere- sa han.

Gjerstad henledet spesielt oppmerksomheten på rv 9-12 og 39.

-Disse er så viktige for transportnæringen- at vi må prioritere forsterkning i perioden 1990-93- sa han. Men dette vil igjen måtte gå på bekostning av annen utbedring av de samme vegrutene- la han til. Og understreket at manglende bæreevne fører til at ny næringsvirksomhet- med behov for tungtransport- ikke etablerer seg her. Primærnæringene og etablert virksomhet får vansker med å konkurrere- og begrenset akseltrykk vil også være en hemsko for videre utvikling i fylket- spesielt gjelder dette Setesdal- sa han.

-Vi trenger 120 mill.kr. til forsterkning på riksvegene våre- sa vegsjefen videre. Men med de investeringer vi har i dag- er jeg redd dette kan ta tid.

Bevilgningene må økes

I sin redegjørelse konkluderte vegsjefen med at dersom ikke bevilgningene økes- vil dette føre til at: -E-18 som motorveg blir skjøvet ut til år 2015 -10/8 tonns akseltrykk må vente til etter 1994- og hele riksvegnettet vil ikke få 10/8 tonn akseltrykk før i år 2005.

-Arendals øst/vest forbindelse må vente til perioden 1994-97.

Med de investeringer som rammene for 1990-93 legger opp til- er jeg redd Aust-Agder vil komme til å sakke enda mer akterut i forhold til våre nabo fylker- sa han.

Når så både Vegdirektoratet og Samferdselskomiteen sier klart nei til flere bommer på E-18 - da kan det jo være godt å vite at penger til å ruste opp E-18 gjennom Aust-Agder- det skal vi likevel få.. Det har vi Samferdselskomiteens formann- Oddrun Pettersens ord på.

Bompenger på Brokke - Suleskar?

- Det er rimelig at Staten tar sin del av ekstrautgiftene som har oppstått i forbindelse med bygging av vegen mellom Brokke og Suleskar.

Dette ønsket ble fremmet av valles ordfører- Gudmund Akre under møtet med Samferdselskomiteen i Valle kommunehus.

Det stilles store forventninger til denne vegen når den står ferdig i 1989 og han anslo at Statens del måtte bli på ca. 7 millioner kroner.



Vegsjefene i Vest-Agder og Aust-Agder fotografert på rutebåten "Maarten".

Vi fikk norgesmesteren!

Mangfred Nygård til topps i VM på Momarken

-Takk skal du ha- Mangfred- vi er virkelig stolt av deg- sa maskinavdelingens leder- Herman Cappelen Aas- da han forleden ønsket den nybakte mester og alle hans arbeidskamerater velkommen til "feiring" i spiserommet på vegsentralen. Nå synes jeg ihvertfall du bør få den nye bilen du ønsker deg- - så la oss inderlig håpe at vegdirektoratet ikke legger kjepper i hjulene i den saken- la han til.

Administrasjonssjef Kirsten Lindeberg overrakte blomsterhilsen og takket den verdige vinner for det flotte bidraget til etatsfølelsen.

Og ikke nok med det... Fra arbeidskameratene overrakte Ivar Bollmann Pedersen blomster og en flott statuett med inskripsjonen: GRATULERER MED NM-TITTELEN Hilsen fra dine arbeidskamerater.

-Vi vet jo at vi i vegvesenet er flinke til å bygge veger, , og at vi kan kjøre maskiner, det vet vi også, men du har liksom bare slått dette skikkelig fast for oss, sa han, og takket Mangfred for den verdige representant han er for etaten vår.

71 deltagere

-Det er klart at jeg er glad, sier Mangfred etter at han gikk til topps i sin klasse. Han utkonkurrerte 4 andre garvede sjåførere, og fjorårets mester måtte ta til takke med andreplassen. I alt deltok 71 dyktige sjåførere fra hele landet.

-Spesielt fint var det at vegvesenet på denne måten fikk understreket at vi både vil og kan, sa en sympatiske vinneren. Han rettet samtidig en takk til Cappelen Aas og alle arbeidskameratene som hele tiden har stått bak og oppmuntret...

Krevende prøver

-Fortell litt om selve konkurransen.

Det hele begynte med nokså omattende teoriprøver, sier Nygård og sender samtidig noen takkens tanker til sjåførrelærer Arild Ånonsen. Han gav meg et raskt lynkurs kvellen før, noe som kom godt med under prøven.

-Den praktiske delen fikk vi 7 minutter på. Utover dette ble hvert sekund belastet med en prikk.

Prøvene bestod bl.a. av høyde, og breddeberegninger, og med en avstand til førersetet på 25 meter. Vi skulle gi signal når vi mente portene var riktig satt. Og så var det bare kjøre, Den indre av to porter skulle berøres, mens den ytre som var 5 m bredere skulle bli stående.

Ryggingen var også vanskelig. Da skulle den ene av to stenger berøres. Den bakerste som stod 10 cm lenger unna, skulle bli stående. Og en ting til,- vinduet skulle være lukket under hele konkurransen.

VM - neste

-Og nå blir det hardt trening foran verdensmesterskapet i Sverige?

-Nei, , jeg kjører jo en 30 40 mil hver dag, så det gir jo forsåvidt trening nok. Manøvrering inn og ut av trange porter, både forover og bakover, det er klart at det blir en form for øving. Så det måtte i tilfelle bli å kikke litt mer på teorien, sier vår beskjedne mester til slutt.

-Vi ønsker deg lykke til, Mangfred og krysser fingrene for deg under mesterskapet i Søderälje i midten av september.

Kåre Lauvrak, en av Mangfreds arbeidskamerater, har laget denne sangen til Norgesmesteren vår:

TIL MANGFRED 16/6-87

Mel.: Hompetitten, hompetatten

Ja nå er vi samlet til virkelig fest,
Mangfred har vunnet, og vi er hans gjest.
På Mysen der gikk det så steinspruten sto
og fjordårets vinner ble nummer to.

Refr: Hopetitten, hompetatten, hompetitten teia,
Mangfred han kjører og blir ikke lei'a
mil etter mil med sin Scania bil,
du ser at han gliser med brede smil.
Det homper opp og ned, Det homper opp og ned

Bilen han kjører får nok føle at
Mangfred han trives bak lastebilratt.
Han k *ører på maling og skinner i fleng
ja vi kan nok synge vårt bil refreng.

Refr.: Hompetitten ...

På i fritiden går det på bikkjer og jakt,
han durer avsted for å finne litt slakt.
Og ryktene sier han kan vaske opp
når an har stelt middag, og den er topp.

Refr: Hompetitten...

Og så får du turen til VM i år
vi ønsker deg lykke og håper du får
en klaff så vi trolig kan samles igjen
til fest utpå høsten, å ja, ja men.

Refr.: Hompetitten ...



Nr. 1-87



Drømmer fortsatt om jobb i vegvesenet

For en del år siden vakte en småtass i vegvesen-kjeledress berettiget oppsikt i Birkenes-området. Han ble observert sammen med vegvesenets arbeidsfolk der han hjalp til ved diverse småjobber. Dette ble bl.a. registrert av en journalist fra Agderposten i en utgave for vestfylket.

Sørlandsporten kunne i sommernummeret 1993 fortelle om 6-åringen Normann som var så glødende opptatt av pappa Cay Hovstads arbeid i vegvesenet at bestemor, Mona Hansen, fikk sydd en kjeledress med fulle vegvesen-merker av en jakke som oppsynsmann Wilfred Ånonsen hadde til overs.

Nr. 1-99

Kjeledressen ble Normanns kjæreste plagg gjennom flere år. Og når pappas arbeidslag hadde jobber i nærområdet i Birkeland, var Normann med de voksne og hjalp til. Det hendte nok også at han fikk lurt seg til en tur i vegvesenbilen på inspeksjonstur, på salting eller stroing. Normann var helt sikker på at han skulle jobbe i vegvesenet, som pappa, når han ble stor. Hvordan har det gått med 6-åringen?

Nå er han 12, neste år tenåring. Er han blitt en ungdom som syns alt pappa gjør er dumt og teit? Drømmer han om å bli aksjeme-gler eller dataekspert – eller er han fortsatt opptatt av å gå i fars fotspor? På telefonen kunne pappa Cay bekrefte at Normann fortsatt er glødende opptatt av alt som er "gult".

Vi møtes på vegstasjonen på Birkeland, der det er blitt ganske stille i forhold til for 6 år siden. Oppsynsmann Ånonsen kikker innom av og til, kontorpersonal er det ikke lenger. Tre vegarbeidere har fortsatt vegstasjonen som frammetested. Et annet arbeidslag møter i Lillesand. Normann synes nok det var triveligere på vegstasjonen i "gamle dager".

–Tenker du fortsatt på å få deg jobb i vegvesenet?

–Kanskje – men da må jeg vel prøve å få meg en jobb inne – de tar jo nesten ikke inn folk som arbeider ute lenger, sier 12-åringen, som tydeligvis har hørt de voksne diskutere utsiktene for vegvesenet framover.

For tida har han det ellers travelt med skolegang.

Det er ikke så lenge til han skal begynne på ungdomsskolen.

– Etter ungdomsskolen må jeg vel gå videregående på Blakstad, sier Normann, som er godt orientert om det som kreves av utdanning for å få en jobb i vegvesenet. Ennå vet han ikke sikkert hvilken linje han skal velge. Maskinfører kan kanskje passe. Deretter vil han søke seg plass som lærling i vegvesenet. Han håper også å få sjansen til å få sommerjobb i vegvesenet, om ordningen med å ta inn sommerhjelpere fortsetter. Men da må han først bli 18 og helst ha sertifikat.

–Hva er det som er så gildt med vegvesenet?

–Å reise rundt på forskjellige steder i fine biler og jobbe, kjøre maskiner, og ordne opp når det er noe som er i vegen.

Normann har vært spesielt opptatt av saltbilene, som farer forbi med en sprut av salt. Når han vet at saltbilen er ute, passer han den gjerne opp så han får se det flotte synet. Ellers har kunnskapene om alle typer vegarbeid bare økt siden sist vi møttes.

–Når vi driver på med et eller annet arbeid hjemme, er det helt naturlig at Normann er med. Han vet hvordan han skal bruke ei grafse eller en spade, og han kan håndtere riva for å gjøre det slett og fint. Det er det ikke så mange på hans alder som kan nå til dags, sier Cay stolt.

Selv om kjeledressen med vegvesenets merke for lengst er fravokst og utslitt, driver Normann fortsatt sitt eget veganlegg hjemme bak huset. Her har han bygd opp et omfattende vegnett med svinger, vegkryss og tunneler. Han har også bygd sin egen vegstasjon med et rikt utvalg av maskiner og biler, som står pent parkert. Her er det også garasjer og verkstedbygninger. I et eget grustak henter han masse for nyanlegg og vedlikehold.

–Er du fornøyd med standarden på vegene dine?

–Der er jo mest grusveger, men jeg har fått litt asfalt rundt vegstasjonen. Asfaltering av hele anlegget blir for kostbart, så jeg må nøye meg med grusen.

–Men du vet vel hvor du skal søke for å få penger?

Normann svarer ikke noe særlig på det, men pappa må innrømme at det nok forsvant et par kilo asfalt fra en haug med kaldasfalt som lå lagret i nabolaget. Regning er ennå ikke mottatt.

Cay legger merke til at Normann har planert en fin rute med lys sand og med fine lister rundt. Hva har du tenkt her, undrer han?



I fars fotspor

Fem år gamle Normann Hovstad, sønn av Cay Hovstad ved Birkeland Vegstasjon, er så interessert i pappas jobb at han har fått bestemor til å sy sin egen vegvesen-kjeledress. Nå er dressen snart fravokst og utslitt, men Normann er ikke i tvil om hvor han skal jobbe når han blir stor! Se omtale inne i bladet.



–Det er grunnmuren til et hus som jeg skal bygge, forklarer Normann.

Normann deler flere interesser enn vegarbeid med sin far. En travhest går i innhegning like ved huset. En gammel og velholdt traktor står også på tunet. I vår la vi merke til at Cay var avbildet i Agderposten sammen med en gjeng godt voksne mopedister fra Birkenes.

–Vi er med i foreningen De Mopedos, forklarer Cay. Vi kjører veteranmopeder og har gjerne en

langtur rundt første mai. I år var vi 40 stykker på gamle mopeder som kjørte til Mandal. Cay har tre mopeder, en Tempo, en Puch og en Swithun, som alle er i førsteklasses stand. Interessen for mopeder deles selvsagt av sønnen, som drømmer å kunne kjøpe sin egen. Nå har han en strøken 86-modell Vespa Bravo på hånd. Prisen er 2000 kr, så han sparer på harde livet. Ennå er han for ung til å kjøre selv, men familien har en gård der det er visse muligheter...

Oppsynsmann Olav Evensen sluttet seg til pensjonistenes rekke 31. mars. 17. juli fyller han 67 og kan dermed gå fra statsansatt til statspensjonist.

– Igrunnen føler jeg meg ikke som en pensjonist- men vi har vår tilmålte tid. Alderen må vi bare godta. Det er ikke morsomt å bli så gammel at en må slutte å jobbe- men slik er livet.

Oppsynsmann i vegvesenets GULLALDER

Nr. 1-95

Jeg har aldri oppnådd å bli så gammel som jeg syntes 20-åringene var da jeg var tolv, sier Evensen, og innrømmer at han ennå har mye av tolvåringen i seg. Intervjuren lurer på om et ensomt brakkeliv i fylkets ytre og midtre bygder har gjort den gamle vegmannen til en hobbyfilosof, men det blir bestemt avvist:

– Brakkelivet har ikke vært en somt, det er jo folk på anleggene. Det er stadig noen som stikker innom. Kaffestunden om morgenen og middagspausene har jeg alltid hatt sammen med de andre i spisebrakkka.

Men han kan ikke nekte for at han har vært en humørspreder både i arbeid og fritid. Det er nemlig en av vegvesenets mest fargerike personligheter som nå trekker seg tilbake.

Mest kjent er han nok for sine musikalske ferdigheter. Munnspillet er greit å ta med – og kommer lett fram når stemningen er den rette.

Når vegfolk møtes, f.eks. på de årlige anleggskonferansene, er det blitt fast post at Evensen spiller på sag. Det er ikke slik at han har verktøykassa med seg på tur. Men i lystig lag er det alltid noen som kan få tak i en vaktmester eller en snekker som er villig til å låne bort ei god stikksag og en tommestokk.

Hvis Evensen da ikke har tatt med seg mandolin eller fiolin, som han også trakterer. Så går det i gammel dansemusikk.

– Jeg er ikke redd for å dumme meg ut med noe jeg ikke kan. Når folk ser det, hender det at også de tør slippe seg litt løs.

Evensen begynte i vegvesenet 1. desember 1959, etter 15 år som snekker og snekkerformann hos Høyer Ellefsen.

Den første jobben jeg gjorde i vegvesenet, var å bygge ei lita bru ved Solbergåsen. Så skulle vi bygge ny Hammeren bru på Nes Verk og måtte først rive den gamle eikebrua.

Deretter fikk Evensen jobben som oppsynsmannsassistent hos gamle oppsynsmann Kjennda,

len, en veteran med vindjakke og nikkers. Det begynte med anlegg på Åknes mellom Østerå og Sagesund – og fortsatte med flere anlegg i ytre deler av Tvedestrand og Risør: ved Gjeving, SSS-vegen til Øysang, utbedring av E 18 ved Cinderella og videre på E18 i Gjerstad.

I begynnelsen drev Evensen med betong. Senere ble det veg, bygging. Han har holdt seg mye i fylkes østre distrikter: Vegårshei, Gjerstad, Søndeled, men har også hatt jobber i sentrale deler av fylket:

– Plutselig ble jeg henta inn til å bygge vegen fra Barbudalen til Fylkeshuset. Det var et anlegg med sine problemer, dårlig fjell som hadde lett for å rase ut. Jernbanen og Holthes smykkefabrikk lå like nedenfor og folk var vettskremte når vi sprengte.

– Deretter var det motorvegen Sørsvann – Rannekleiv – og så Kystveien Songe – Krøgenes med nedslagning av den gamle tunnelen og utvidelse av vegen. Neste anlegg var Høl – Mjåvatn på Vegårshei, som også inkluderte bygging av to bruer.

Det fortsatte med forsterking av veger i midtre bygder: Dølemo – Svenes. Etter dette har Evensen trappet noe ned som støttespiller for Eldar Setekleiv i Grimstad og i det aller siste hjelper for Thor Bjørklund med ny gangbru på Blakstad, til bake i bruavdelingen, der han startet i vegvesenet.

– Det som jeg spesielt husker fra 33 år i vegvesenet er at jeg bare har jobba med greie folk – vanskelige folk har jeg aldri møtt. Sjefene har jeg også alltid kommet godt utav det med. Mange av de jeg har vært sammen med er borte nå. Jeg tenker ofte på dem. Det var typer av ulike slag. Mange slitere. Det er rart å tenke på nå.

E 18 Sørsvann – Rannekleiv i 1982–83 er det største anlegget Evensen har vært med på, en jobb til den gang svimlende 39



millioner. Jobben på Dølemo kostet 6 millioner, men det er kroner av en helt annen verdi.

Det fortelles mange historier om Evensen. En av dem som vil bli husket lengst, kom, mer fra Sørsvann – Rannekleiv. Det var byggemøte og anleggsle der John Baasland ble uavlatelig forstyrret av telefoner. Telefonene var så mange og Baasland så ordrik at byggemøtet etter hvert gikk helt i stå, mens de øvrige deltakerne ble mer og mer irriteret. Evensen løste problemet: stille og ubemerket lurte han ei avbitertang opp av skuffen, under bordet og klippet over telefonledningen.

– Hva var dette – vi ble visst brutt, sa Baasland forundret. Så kunne byggemøtet fortsette uten flere forstyrrelser.

– Det har vært mye skøy, men det meste går det ikke an å fortelle, sier Evensen.

Hva tenker du om Det nye vegvesenet?

– Det har jeg ikke tenkt så mye på. Jeg slutter før det begynner. Jeg tror min tid har vært gullalderen i vegvesenet. Jeg har ikke så mye tru på alle konkurranse-systemene som kommer – jeg tror ihvertfall det vil bli mer trubbelsamt heretter. Vi fikk ting gjort før også – jeg har ingen tru på at det kan gjøres noe særlig bedre og billigere på andre måter.

– Hva er det viktigste for en oppsynsmann?

– Det er å få folk til å arbeide og gjøre jobben riktig. Det er om å gjøre å få folk til å forstå hvordan det skal gjøres, slik at det ikke blir nødvendig å passe på hele tida. Disponering av maskiner er også en viktig del av jobben.

– Jeg har aldri vært oppsagt og aldri vært arbeidsledig. Den

eneste gangen jeg har fått ledig, hetstrygd, var de 10 månedene jeg gikk på skole i Oslo. For det fikk jeg 1080 kr.

Er du blitt rik av å jobbe i vegvesenet?

– Nei, rik er jeg ikke blitt, men jeg er uten gjeld. Jeg har aldri hatt noen penger og har aldri mangla noen. Jeg har ikke brukt mer enn jeg har hatt.

Evensen bor i Kilsund – der han bygde bus i 54–55. Kona fortjener medalje etter 40 års ekteskap, sier han.

– Jeg har ikke begynt å tenke så mye på pensjonistlivet, selv om jeg har innstilt meg på det gjennom flere år. Den siste lønna fra vegvesenet kom 12. mars. Neste måned kommer det oppgjør på skyssregninger – og 20. kommer den første pensjonen.

Evensen regner ikke med å bli arbeidsledig:

– Det er nok å stelle med rundt husene. Jeg har lagt inn vann og kloakk og har litt finpuss igjen på det. Så skal jeg skifte ut kledningen på en vegg og reparere taket. Ellers regner med at jeg fortsatt skal holde huset med fisk til 3–4 middager i uka, sier Evensen, som stortrives i sjekta utenfor Møkkalasset sommer som vinter.

– Jeg har båten på land til vårpussen ni dager i mai, ellers er den på vannet. I år får jeg kanskje tid til å ta vårpussen ekstra nøye. Ellers holder jeg på med å lage hummerteiner. Jeg har treta med kona om hvor mange jeg skal lage. Jeg vil ha 15, men hun mener det kan være nok med ti. Hobbyfiskerne er jo i skuddlinjen for tida, så vi får se hva det blir til, sier Evensen, som kan lese sjøbunnen utenfor Kilsund som andre kan se landskapet innenfor – så godt kjent er han på sjøen etter tusenvis av fisketurer.

Første hjemmekontor i Vegdirektoratet:

Borte bra, hjemme best

LEDER FOR IT-SEKSJONEN, Kjell S. Birkeland har i halvannet års tid vært engasjert av Vegdirektoratet i forbindelse med innføring av nytt økonomistyringssystem i Statens vegvesen. Birkeland arbeider med valg av teknisk plattform for det nye økonomistyringssystemet, med valg av servere, driftsrutiner og opplæringsrutiner, og med konvertering av data fra det gamle systemet til det nye. Engasjementet skulle opprinnelig bare være 2-3 måneder, men det viste seg å være bruk for Birkelands kompetanse ut over dette.

Nr. 2-97

Engasjementet tilsvarer omkring en halv stilling. I begynnelsen pendlet han til Oslo annenhver uke, eller arbeidet i Oslo 2-3 dager hver uke. Det ble etter hvert en betydelig belastning på familielivet. Nå har Vegdirektoratet akseptert at Birkeland har etablert hjemmekontor i boligen på Fevik. Der arbeider han i prosjektet, og nå reiser han bare til Oslo 2-3 dager annenhver uke.

- Hjemmekontor er ikke noe nytt i vegvesenet. Det har vært brukt i mange år av oppsynsmenn og anleggsfolk. Men det

var i utgangspunktet ikke lett å få Vegdirektoratets personalavdeling til å gå med på mitt forslag om å etablere hjemmekontor. Etter en del diskusjon gikk de imidlertid med på at jeg kunne etablere det første hjemmekontoret. Takket være dette, samt velvilje fra min arbeidsgiver i Aust-Agder, har jeg nå fått en arbeidssituasjon som passer langt bedre for en småbarnsfamilie, sier Birkeland, som minner

om at han søkte stillingen ved vegkontoret i Aust-Agder bl.a. for å få anledning til å bruke mer tid på fritid og familieliv.

Hjemmekontor har i det siste vært et hett tema. Moderne data- og informasjonsteknologi er bakgrunnen for tanken om at mange arbeidsoppgaver kan utføres like godt uten at folk samles på en felles arbeidsplass, men at de like godt kan etablere kontor der de bor. Fordelene er mange: tidkrevende og trafikkskapende arbeidsreiser blir ikke lenger nødvendig. Behovet for sentral kontor plass blir mindre. Selvsagt er det også noen ulemper.

Birkelands pionerprosjekt har vakt stor interesse i Statens vegvesen. Det er åpenbart at mange kunne tenke seg en liknende ordning.

- Før det blir åpnet for dette, kan det være nyttig å tenke gjennom hva det vil innebære for den enkelte og for arbeidsgiveren. Vi vil derfor sette i gang et prøveprosjekt ved vegkontoret i Aust-Agder for å komme fram til et opplegg som kan brukes. Selv er jeg overbevist om at hjemmekontor er noe som vil høre framtida til, sier Birkeland.

KONTORPULT MED PC

Hjemmekontoret på Fevik er ved første øyekast ikke så imponerende. En pult er plassert i et hjørne i et romslig soveværelse. Der er det installert en pc med nødvendig programvare, skriver, modem, ISDN-router med egen ISDN-linje til huset. PC-en har Internettforbindelse og forbindelse til Vegdirektoratet. Mobiltelefon hører også med til hjemmekontorpakken. De løsningene som er valgt er ikke særlig komplisert teknisk og heller ikke spesielt dyre. Inkludert PC har det kostet under 30.000 kr.

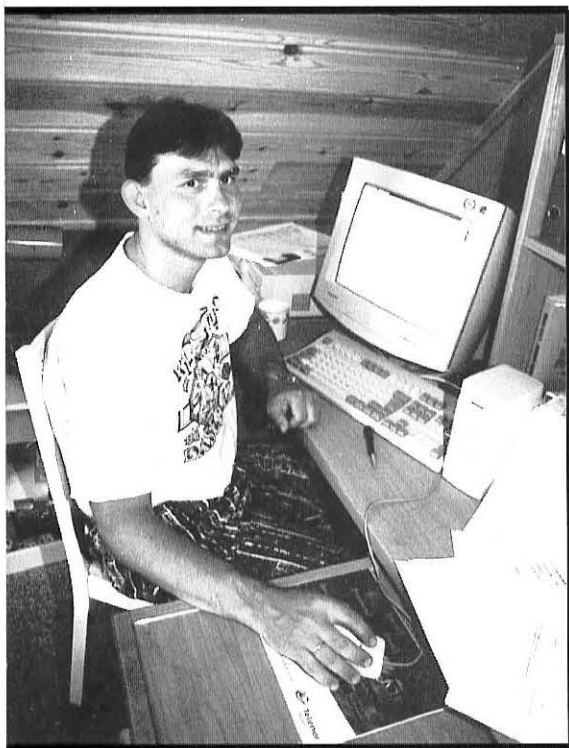
- Det fins mange tekniske løsninger for hjemmekontor. Jeg har valgt safe løsninger framfor utnytte de siste tekniske nyvinninger maksimalt. Det er f.eks. mulig å få løsninger med telefonsvarer m.m. integrert på pc-en, men det har jeg ikke. Derimot kan jeg sende og motta fax på pc-en. Her er det nyttig at ISDN-forbindelsen gir en egen telefonlinje som kan brukes til data og fax, samtidig som telefonen kan brukes til samtaler.

- Skulle jeg gå et skritt videre i bruk av moderne utstyr, kunne jeg tenke meg å bytte ut skriveren med en multifunksjonssak som både kan skrive, skanne og kopiere. Det hender jeg har behov for å lese inn en tekst fra et papirark og noen ganger har jeg også behov for å ta mange kopier på papir. Enda et skritt videre ville være å installere et videokamera på PC-en for bruk under video-konferanser. Det fins nå rimelig utstyr for dette. Men telefonkonferanser kan også fungere godt om de er forberedt og strukturert.

SPARER REISEUTGIFTER

- Den store ulempen med hjemmekontor er at du ikke kan høste fordelene ved å samarbeide i et inspirerende og kreativt miljø.

- Mens jeg er glad for å slippe reising, pendling og borteboing, er investeringene ved å etablere hjemmekontor spart inn på et halvt års tid



forhold til reiseutgifter ved å pendle. Og den innkjøpte pc-en kan jo leve et liv etter hjemmekontorperioden.

Birkelands hjemmekontor har vært i drift et års tid. Han regner med at det kan avvikles i løpet av høsten, da oppgavene han er engasjert i forhåpentligvis er avviklet.

PASSER FOR PORSJEKTARBEID

Birkeland ser mange fordeler med å arbeide hjemme. Det passer spesielt godt for prosjektarbeid av den typen han nå er engasjert i. Også i perioder med konsentrerte skriveoppgaver kan det være en stor fordel å sitte i fred hjemme og arbeide. Spesielt verdifullt er det for småbarnsforeldre. Selv om pappa må jobbe når familiens seksåring kommer hjem fra skolen, så er han hjemme.

– Det kan bli problemer med å holde en normal arbeidstid, og det blir nok lett til at du gir bort noen dugnadstimer til arbeidsgiveren. Jeg blir ofte til at jeg tar noen timer på ettermiddagen og tidlig på kvelden sammen med familien, og så setter meg til å arbeide igjen senere på kvelden for å bli ferdig med det som skal gjøres.

For noen kan det nok også være et problem å komme seg opp om morgenen. For meg går det greit. Den store fordel er at når jeg står opp ti på sju, så kan jeg være i full sving med arbeidet ti over sju, uten å stresse.

Jeg har dager da jeg ikke er kjempeeffektiv, men det hender også når jeg sitter på kontoret.

Birkeland ser på sin dataerfaring som en stor fordel for en som skal arbeide på hjemmekontor. Det er ofte et eller annet som klikker, og da er det en fordel å kunne ordne opp selv.

KAN BLI AKTUELT FOR FLERE

– Jeg ser for meg mange flere i vegvesenet i framtida kan arbeide hjemme en stor del av arbeidstida. Folk som driver med registrering, skrivning og utredningsarbeid kan like gjerne sitte hjemme. Det må selvsagt skje under kontroll. Det vil sikkert ikke være så lett å være leder for ti medarbeidere som sitter på hvert sitt hjemmekontor. For min egen del arbeider jeg med konkrete oppgaver som skal være ferdig innenfor visse frister. Det er lett å konstatere om jeg gjør jobben eller ikke.

Ennå mangler regler og avtaler for arbeid fra hjemmekontor i Statens vegvesen. Dette må på plass før ordningen kan tas i bruk i større målestokk. Det er mange fristelser for en som skal arbeide hjemme, og det må føres oppsyn med at arbeidet blir utført.

Men jeg tror faktisk jeg jobber mer effektivt hjemme enn på kontoret, i utgangspunktet har jeg vel litt dårlig samvittighet over at jeg slipper å gå på jobben, og føler meg presset til å yte litt ekstra.

Birkeland har fått full støtte fra folk i Vegdirektoratet for å sette i gang sitt forsøk med hjemmekontor. Ledelsen på vegkontoret har også sett positivt på ordningen. Om noe står på, er det jo lettere å kontakte en som sitter hjemme på Fevik enn om han arbeider i Oslo.

BEDRE FOR FAMILIEN

For familien er hjemmekontoret ti ganger bedre enn pendlingen til Oslo, sier Birkeland. Både han og kona har full jobb. Datteren på seks gikk tidligere i skolefritidsordningen. Hun syntes det ble mange timer på skolen, og er glad for at pappa nå er hjemme flere dager i uka når hun er ferdig på skolen.

– Nå forsøker jeg fortvilet på å finne gode argumenter for at jeg kan fortsette med hjemmekontoret etter at jeg er ferdig med prosjektet. Først og fremst er det jo de myke sidene for en småbarnsfar. Jeg mener at jeg også arbeider mer effektivt når jeg kan gjøre det hjemme, selv om arbeidsdagen noen ganger kan strekke seg ut over vanlig arbeidstid.

Noen ekstra arbeidstimer veier jeg opp mot den økte følelsen av frihet, jeg kan bl.a. gå kledd som det passer meg til enhver tid sier Birkeland, og tar i mot uformell i shorts.

Jeg kan ta pause når det passer, jeg kan lage meg en god lunsj en dag jeg har lyst på det, og jeg står fritt til å lese avisa når jeg har lyst. Det jeg går glipp av ved å arbeide hjemme, er teamarbeid, å fange opp ting i korridorene, det savner jeg noen ganger. Det vil ikke være mulig å slippe alle på hjemmekontor. For mange er det jo en hovedsak å være tilgjengelig på jobben og være der når noen trenger det.

– Det er nok ingen tvil om at jeg vil savne hjemmekontoret når jeg går tilbake til vanlig jobb neste år. Derfor har vi til høsten tenkt å forsøke å få gang et strukturert forsøk med hjemmekontor for et par medarbeidere. En utredning i form av et forsøksprosjekt kan være nyttig når det blir pågang fra flere som ønsker å arbeide i hjemmekontor.



FIKK LIVET SNUDD OPP NED

Av Inger
Sigrindnes

Nr. 2-98

Bjørg Henriksen på lønningskontoret fikk kreft og det var lenge uklart om hun ville klare seg. Livet ble med ett snudd opp ned. Her deler Bjørg sine opplevelser og tanker med oss.

ONSDAG 6. NOVEMBER 1996 fikk Bjørg den grusomme beskjeden.
– Du har kreft.

Bjørg hadde kjent vondt en tid, og vært gjentatte ganger til lege, uten å bli tatt på alvor.

De trodde vel bare det var nerver.....sier Bjørg i dag.

Bjørg forteller at de neste månedene, etter at diagnosen var stilt, så hun døden i øynene.

– Jeg tenkte at nå har jeg ca 6 måneder igjen å leve. Det var jeg overbevist om.

Hun tenkte på alt hun ikke ville få oppleve. Plutselig ble hun klar over hvor kjært livet var.

Spesielt tenkte hun på tantebarnet sitt, Charlotte, som hun så gjerne ville se som konfirmant. Så skulle hun kanskje ikke få oppleve det?

I begynnelsen av desember ble hun innlagt på Radiumhospitalet i Oslo.

23. desember fikk hun reise hjem for å feire jul, men måtte returnere til Oslo allerede 29. desember.

– Det var en spesiell jul og en kanskje enda mer spesiell nyttårsaften, minnes Bjørg.

Hun måtte gjennomgå både operasjoner og strålebehandling. Hun så sitt hår, sine øyenbryn og vipper forsvinne. Ja, det er en dramatisk situasjon, ikke minst følelsesmessig. Du håper på det beste, men

frykter likevel det aller aller verste, sier hun.

Først på vårparten klarte jeg å ståsette meg, forteller hun.

– Da bestemte jeg meg, dette skal jeg gjennom, dette skal jeg klare. Jeg vil leve.

– *Hvordan klarte du å snu tankene dine fra de mest depressive til de mest optimistiske?*

– Det vet jeg ikke, men jeg tror at når du befinner deg i en slik krisesituasjon så henter



du krefter som du ikke aner at du har. Ganske enkelt fordi du er nødt, skal du klare deg gjennom en slik krise.

– *Hadde du kontakt med noen av dine arbeidskolleger i den perioden?*

Ja, noen. Jeg vil spesielt berømme Ragnar på sentralbordet.

Han var – uansett når jeg ringte – alltid lett i tonen og positiv. Det betyr mye når du er så langt nede som jeg var en periode. Det var også andre – som jeg aldri hadde forventet det fra – som sendte blomster og hilsener.

– *Hvordan var kontakten med ledelsen?*


– Både óg.

– *Kan du forklare det nærmere?*

– Nja.....Bjørg drar litt på det. Det er vanskelig å forklare, fordi de har verken brutt lover eller regler ovenfor meg, men i en slik situasjon som jeg befant meg i, så er du utrolig sårbar.

Ting jeg ellers ikke ville reagert på oppleves som dramatisk.

Jeg husker bl.a. at jeg fikk komme hjem en helg fra Radiumhospitalet, og da fikk jeg beskjed om at pga omorganiseringen i adm.avd. så måtte jeg komme ned på vegkontoret og rydde



kontoret mitt, fordi en annen skulle flytte inn der. Så satt jeg der da, syk og alene, og pakket ned alle mine personlige ting, før jeg mandag returnerte til Oslo igjen.

– 16. september 1997 ble du erklært frisk, hvordan opplevde du det?

– Tenk, vet du, jeg klarte ikke å glede meg skikkelig over det. Jeg følte meg helt tom. Etter så mye følelsesmessige svingninger, og så mye uro i kroppen, jeg var helt tom.

– Men 1. desember 1997 var du tilbake på jobb, hvordan var det?

– Først og fremst så var det en stor seier å få kjenne at kreftene kom tilbake. Da jeg trådte over dørstokken her på vegkontoret, så var det en bekreftelse på at jeg hadde klart meg gjennom mitt livs kamp. Jeg hadde klart det, jeg hadde overlevd og nå skulle jeg begynne på jobb igjen, jeg skulle få lov til å vende tilbake til mitt gode, gamle liv.

– Ble det et godt liv?

– Nja....Björg drar litt på det igjen. Ledelsen var åpenbart ikke like klar for dette som jeg var.

Kontoret jeg ble henvist til, var et eneste stort rot. Vedkommende jeg skulle overta kontoret etter hadde bare delvis flyttet ut, alt var kaos. PC var ikke koplet opp og i hele tatt, jeg må innrømme at jeg opplevde det som en stor nedtur. Jeg hadde gledet meg slik til denne dagen, og så opplevde jeg at arbeidsplassen på en måte ikke var klar for meg, ingenting var tilrettelagt. Det var vondt.

Men, legger Björg raskt til, mange av mine kolleger tok veldig fint i mot meg, og det varmet godt.

– Fungerte det bedre etter hvert da?

– De første dagene var tunge. Jeg satt på kontoret med en følelse av å være glemt.

Før jeg ble syk hadde jeg en hektisk hverdag og mange henvendelser daglig. Nå var det stille. Telefonen var stille og på døra kom det heller ingen som trengte min hjelp.

– Følte du at du var blitt faglig akterutseilt mens du var borte?

– Nei, men folk hadde vel vent seg til å spørre andre mens jeg var borte, og mange var

heller ikke klar over at jeg var tilbake.

– Men du er jo kjent for å være av det tøffe slaget, tror du folk ante hvordan du opplevde dette?

– Nei, åpenbart ikke.

Jeg har vel kanskje vært av den litt tøffe typen, men jeg skal love deg at jeg var ikke mye høy i hatten da.

Og 14 dager etter at jeg begynte å jobbe, så ble jo diagnosen også endret.

Kreften var tilbake. Jeg var ganske langt nede. Og problemene ble større.

– Hvordan da?

– Bl.a. så er loven slik at jeg ikke kunne sykemelde meg før jeg hadde vært i arbeid i 6 sammenhengende måneder. Jeg gikk i behandling, og ble tappet for krefter. En dag orket jeg ikke å gå på jobb, og ringte og sa jeg tok en fleksidag. Da jeg kom tilbake på kontoret, ble jeg i klartekst gjort oppmerksom på at det ikke var anledning til å ta ut fleksidag før plusstid var opptjent, og de hadde sjekket fleksimeteret mitt.... Herregud.

Jeg opplevde også at jeg ikke ble ført opp på ferielisten.

Alle de andre i avdelingen var ført opp og listen gikk rundt, men mitt navn var utelatt.

De regnet åpenbart med at jeg ville bli syk og kanskje dø før ferien?

Nei, de får bare styre i vei. Men nå gir jeg dette intervjuet og er dønn ærlig, ikke minst for at alle med et lederansvar i etaten kanskje opptrer litt mer menneskelig overfor andre som eventuelt måtte komme i samme situasjon som jeg havna i.

– Hvilke tanker gjør du deg om fremtiden?

– Jeg håper inderlig at Kirsten Lindeberg blir vår nye vegsjef.

Ho hadde alltid tid til å lytte til oss tilsatte, samtidig som ho også var tøff nok til å skjære gjennom når det var tid for det. Ho var nærmest som ei god mor.

I skrivende stund er Björg tilbake i cellegiftbehandlinger, og skal på ny miste håret, kreftene og kanskje pågangsmotet.

Vår lille kriger står foran en ny tøff kamp.

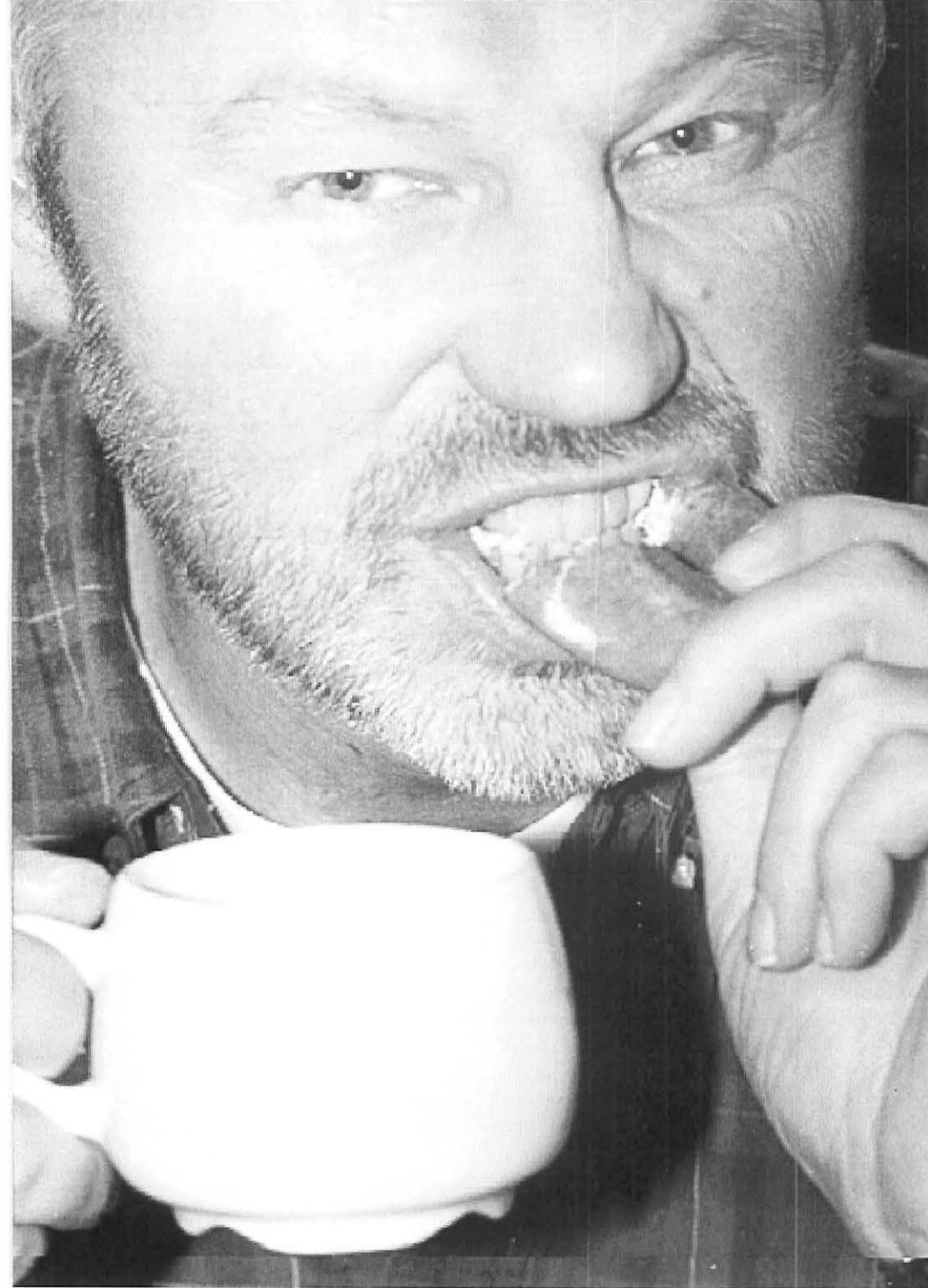
Björgs historie er av en slik karakter at redaktøren fant det riktig å forelegge intervjuet for Björgs nærmeste overordnede for eventuell kommentar.

Trine Conradi svarer:

“Björg har rett i at vi ikke var forberedt på hvor sårbar hun var. Vi har hatt mange samtaler omkring dette siden hun kom tilbake. God kommunikasjon blir ekstra viktig- og ekstra vanskelig- da. Vi har lært mye av Björg i denne tiden”.

**27. januar 1999
måtte Björg gi tapt
for kreften, bare 50
år gammel.**

KANTINE



- et folkekrav!

Nr. 3-94

JA ELLER NEI var det store spørsmålet de siste dagene i november. Vi tenkte at tidspunktet for å ta opp et spørsmål av mer lokal karakter-ja eller nei til kantine på vegkontoret-var dårlig valgt. Men det viste seg raskt at også dette var en

sak som engasjerte da vi luftet den på spiserommet. Det manglet ikke på engasjement og skarpe innspill og utfall:

- La dem få en stubbe å sitte på som oss i utedriften, var den umiddelbare reaksjonen fra

oppsynsmann Magnar Ellefsen. anleggsfolkene.

- Kantine er unorsk, la oss kjempe for den tradisjonelle norske matpakkekulturen, ble det hevdet med styrke, mens en tredje taler noe spakere måtte medgi at han var en tviler!

- La oss få en snerten og omsorgsfull dame som kan sette i gang og steke ferske wienerbrød og smøre noen gode smørbrød - og spre gode dufter utover i korridorene når spisepausen nærmer seg, ingeniør Ragnar Fremmerlid! Det store flertall støttet ønsket om kantine og kunne framføre mange gode argumenter for dette:

- Det er på høy tid at vi får kantine. Husk på at det er ikke mange i våre dager som har en kone som er villig til å smøre matpakke!

- Er det noen som har kjer-ringer lenger, da....?

Saken ble reist av Tormod Frøysnes på Sørlandsporsens redaksjonsmøte i høst. Han fikk ikke der umiddelbar støtte - fra administrasjonens side ble det faktisk hevdet at det skal svært tungtveiende argumenter til for at ledelsen vil gå inn på en sånn tanke. Dessuten ble spørsmålet for ikke så veldig lenge siden tatt opp i en spørreundersøkelse. Interessen var den gang ikke så stor.

Det kan se ut til at saken har modnet noe siden den gang. I følge Frøysnes dukker emnet stadig opp i samtalen på spiserommet.

- Mange på huset ønsker kantine - vi er et av de få fylker som ennå ikke har egen kantine. Den store omsetningen av vafler i senere tid viser tydelig at interessen er til stede. Vi ønsker ikke noe annet enn rundstykker og smørbrød ved siden av kaffe, te og melk. Det er ikke nødvendig med noen vidløftige greier. Jeg snakker ikke om lunsjbord med varmretter, men en enkel smørbrøddisk med overkommelige priser.

- Er det ikke godt nok med matpakke leger?

- Matpakka er veldig grei den, men det kan også være greit å ha et kantinetilbud som et supplement slik at de som ønsker det kan kjøpe mat på plassen. Det er en del av oss som ikke er så for -

ferdelig lysten på å lage den mat, pakka hver dag.

Frøysnes framholder at kantine er en trivselsfaktor som er vanlig både på privat og offentlig sektor i vår tid.

– Rundstykker med ost, smørbrød med pålegg, for ikke å snakke om karbonadesmørbrød er helt ypperlig. Det er ikke mer som skal til.

Frøysnes får støtte av fungerende administrasjonssjef og personalkonsulent Trine Conradi:

– Det hadde vært greit med en enkel kantine. Utvalget behøver ikke være all verdens. Spesielt praktisk ville det være når vi har besøk fra andre fylker eller fra direktoratet. Når vi går til spiserommet, har vi ikke noe å by. De er vant til at det er kantine der de kan få kjøpt mat. Vi ville også slippe at folk løper ut i arbeidstida for å kjøpe mat.

– Hvor mye er du villig til å betale for et måltid?

– 10–15 kroner burde være tilstrekkelig i en kantine basert på selvkost.

– Vil ikke en kantine undergrave vår matpakkekultur, en verdifull del av "annerledeslandet"?

– Hvorfor skal vi alltid være så moralistiske, spør hun, lett irritert, for meg er det knekkende likegyldig hvem som smører mat, pakka. Når vi drar på tur, vil vi selvsagt fortsatt lage våre matpakker!

Tegner Bjørg Ljøstad synes egentlig nistepakke er det beste, men det hender av og til at noen kan glemme matpakka. Da hadde det vært greit med et tilbud, medgir hun.

Jens Holm er blant de erklærte tilhengere av kantine. Nå løser han problemet på samme måte som flere av kolle, gaene: Barbu Bakeri tilbyr "Baguette Spesial" til kr. 24,50. Pålegg er valgfritt, fra brun ost til rekesalat m.m., du kan faktisk begynne med forretten i den ene enden, fortsette med en solid hovedrett, f.eks. karbonade på midten, og avslutte med ost til dessert i den andre enden! "Spesial" er et solid måltid. Holm avslutter vanligvis likevel med en søt og deilig "jo-jo" med sjokoladeovertrekk.

Sørlandsporten har sjekket



forholdene hos våre nabofylker. Informasjonskonsulent Marit Håverstad i Telemark kan fortelle at vegvesenet leier kontor i fylkeskommunens hus og har felles kantine med denne.

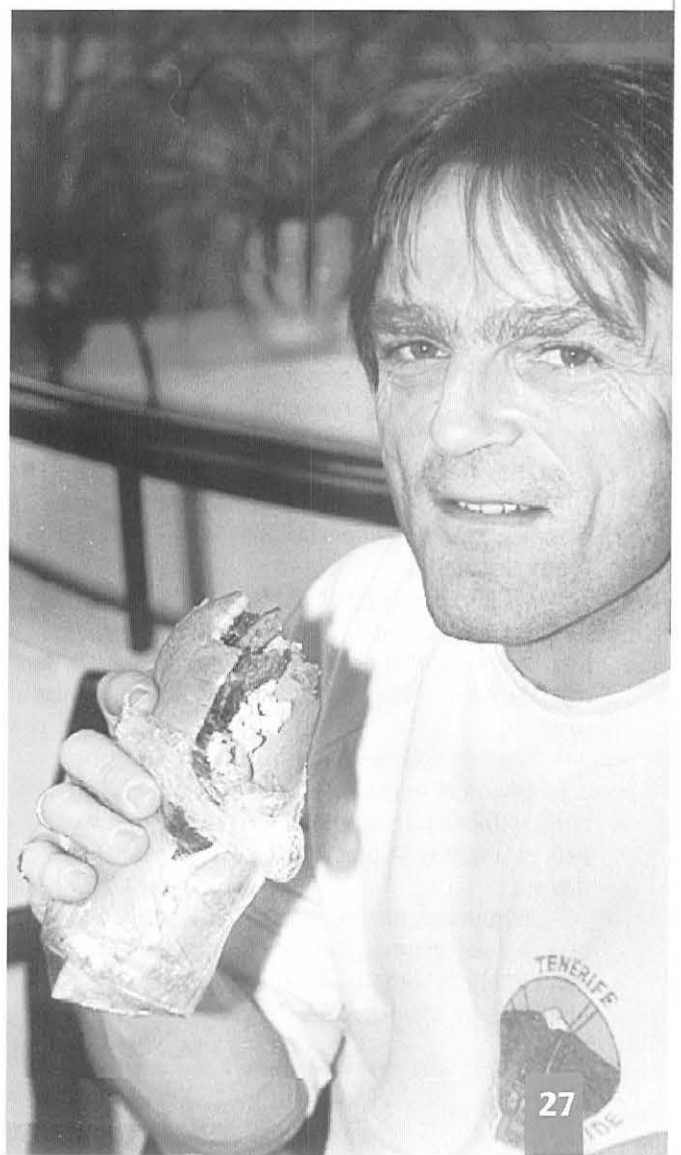
– Kantina drives til selvkost og prisene er rimelige: 2 kr. for en kaffekopp, 5 kr. for et rundstykke. Jeg får det jeg trenger for 15 kroner, sier hun. Det store flertall av vegkontorets ca. 120 ansatte bruker kantina og er godt fornøyd med ordningen. Spesielt greit er det når det er gjester på besøk, legger hun til.

I Vest-Agder har det vært kantine i mange år, forteller informasjonssjef Inge Fossellie. Kantina drives av en dame i halvstilling som serverer rundstykker, smørbrød og store baguetter med godt pålegg. Baguettene koster 11 kr., rundstykke med pålegg kr. 3,50, mens kaffe går av fellesutgiftene.

– Kantina brukers også mye til møtevirksomhet. Da kan vi også få servert smørbrød. I forbindelse med innføringen av Det nye Vegvesenet har vi i det siste hatt utvidet spisepause hver fredag med "speakers corner" alle kan stille spørsmål til vegsjefen og andre i forbindelse med omleggingen.

– Noen har med seg nistepakke, men de fleste bruker kantine, netilbudet, fordi det er billig eller fordi de ikke gidder å ta seg tid til å lage nistepakke. Vi føler vel også at vi bør støtte opp om et godt tilbud, sier Fossellie.

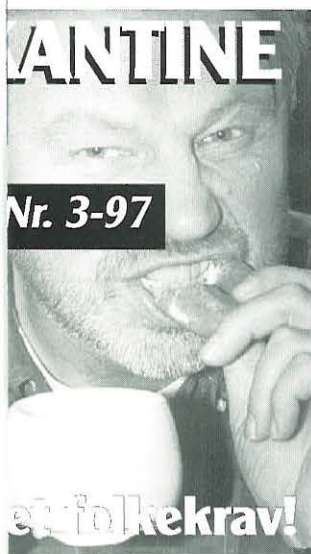
"Husk på at det er ikke mange i dag som har en kone som er villig til å smøre matpakke"



Kantine på vegkontoret

NÅR KANTINE-MEDARBEIDER KAN TILTRE

Under overskriften "Kantine – et folkekrav" tok Sørlandssporten nr. 3 1994 opp spørsmålet om kantine på vegkontoret. Vi kan nå, etter tre års behandling i ledelsen, meddele at kantinesaken nærmer seg sin løsning. 1. desember kunne leder for fellestjenesten, John Einar Myhren, i et notat til administrasjonssjef Anne Sofie Samuelson opplyse at stillingen som kantinedarbeider blir lyst ut i Zisse7dager!



– Så snart en ny medarbeider kan tiltre, setter vi i gang kantinedrift, sier Myhren i sitt notat. Vi må foreta noen enkle tilpasninger mht disk mv, og dette er vår "alt-mulig-mann" Arvid Vindholmen i gang med å planlegge. Arbeidet vil bli utført like over nyttår. Kantinedriften vil starte meget enkelt – vareutvalget vil være avhengig av kapasitet og etterspørsel, vi må prøve oss fram og la brukerne få innflytelse på hva som skal serveres etter

hvert, heter det i notatet.

– Dette var gledelig og positivt, sier Tormod Frøysnes, som reiste spørsmålet i Sørlandssporten for tre år siden.

– Det er fornuftig at det legges opp til en forsiktig start. Rundstykker og smørbrød er en god begynnelse. Karbonadesmørbrød hadde nok smakt, men det vil kanskje ikke bli mulig å tilberede varm mat.

Kantine med servering av mat vil sikkert medvirke til at flere vil samles i spisepausen og bidra til fellesskap og miljø. Dessuten er det kjempegreit å kunne få mat på huset når vi har besøk utenfra.

At denne saken nå blir løst, viser at ledelsen bryr seg om alle ansatte. Det blir ikke lenger opp til den enkelte å sørge for en velsmakende matbit i lunsjpausen, sier Frøysnes.

God appetitt

i vegkontorets nye kantine

LA OSS FÅ EN OMSORGSFULL dame som kan steke ferske wienerbrød og smøre noen gode smørbrød – og spre gode dufter utover i korridorene når spisepausen nærmer seg, lød et inderlig hjertesukk fra en av vegvesenets ansatte da Sørlandssporten i slutten av 1994 tok opp spørsmålet om kantine på vegkontoret. Det var bl.a. Tormod Frøysnes som ga uttrykk for ønskedrømmen om å kunne kjøpe mat for en rimelig penge og slippe å huske på matpakke.

Noen drømmer blir oppfylt. Fredag 6. mars var det klart for åpning av vegkontorets kantine, som ble behørig markert med gratis bløtkake til alle ansatte.

Nå begynner de liflige dufter av kaffe og utvalgte godbiter å spre seg i korridorene utpå formiddagen, og når serveringen åpner kl. 11, er de første kundene på plass.

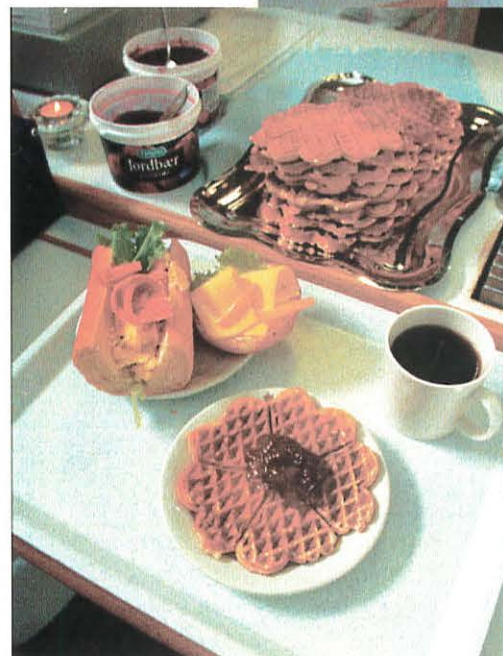
Det ble fortgang i kantinesaken på slutten av fjoråret, da ledelsen bestemte å lyse ut stillingen som kantinebetjent og starte kantinedrift så snart stillingen var besatt.

I begynnelsen av mars var Wencke Hansen på plass i sin nye jobb. Disk og annet utstyr ble anskaffet og montert ved hjelp av vaktmester på deltid, pensjonist Arvid Vindholmen, og lørdag 6. mars var det klart for åpning.

Etter bare et par ukers drift er erfaringen med kantinedrift udelt positiv, og leder for fellestjenestene, John Einar Myhren, innkasserer alle godord med sitt bredeste glis.

– Jeg møter bare fornøyde folk. Omsetningen er omtrent som forventet og vi regner med at den vil stige. Den varierer noe fra dag til dag. Dersom hele avdelinger eller seksjoner er bortreist en dag, må de melde fra på forhånd, slik at vi kan tilpasse innkjøpene.

– Vi har lagt oss på en enkel, god standard, slik at vi kan holde prisene på et rimelig nivå samtidig som det kan serveres velsmakende og tiltalende mat. Min favoritt er frokostbrød med





reker, med varmt karbonadesmørbrød som en god nummer to. Vi må huske på at dette skal ikke være en restaurant, og det kan heller ikke være en fullassortert kiosk. Vi må bruke noe tid på å gå det til. Vi har begynt med et enkelt vareutvalg og vil vurdere å utvide noe etter hvert som det kommer ønsker.

Wencke Hansen har en hektisk daglig arbeidstid fra kl. 9 – 14. Mesteparten av matvarene blir kjøpt ferdig fra Torvet konditori og Eikås.

– Jeg skulle gjerne hatt bedre tid, så kunne vi hatt mer hjemmelaget. Men det er jo greit å kjøpe ferdig også. Vi har rundstykker med diverse pålegg, frokostbrød, varme karbonadesmørbrød og baguetter med reker, italiensk salat og eggerøre.

Hver mandag serveres salatboller, onsdag er det bløtkake og fredag kan vi by på nystekte vafler med syltetøy. Det har vært ønske om smørbrød med forlorne egg, som folk har smakt i posthuskantina og på fylkeshuset. Jeg har fått tak i oppskriften og skal forsøke med det også.

– Med så mye fristende mat vil vel mange få problemer med å holde vekta?

– Her er salatbollen på mandag et godt tilbud. Ellers forsøker jeg å få med litt tomat, salat og grønnsaker, samt grovt brød.

– Jeg stortrives i den nye jobben. Folk er blide og fornøyde og gjør sitt beste for at jeg skal trives. Appetitten er upåklagelig.

Wencke Knutsen var arbeidsledig da hun fikk jobben som kantinebetjent på vegkontoret. Tidligere har hun bl.a. arbeidet på Lunde offentlige skole i Dypvpåg.

– Kall meg gjerne en god, gammeldags husmor, sier hun, og er klar til å ta i mot dagens sultne skare.

Jeg hører du kjører motorsyssel – det hadde vært artig om du kunne ta meg med på en aldri så liten prøvetur, bemerket vegsjefen til vår motorsyklende informasjonsskonsulent Inger Sigridnes i fjor høst.

– Det var ikke så alvorlig ment – jeg regnet jo med at hun ville glemme hele greia, sier Harald Gjerstad, i det vi kjører til åstedet for vegsjefens aller første motorsykkeltur. De som kjenner informasjonsskonsulenten, vet at hun tar folk på ordet! Dessuten været hun en sensasjonell story til Sørlandsposten: vår korrekte og noe gråkledde vegsjef med hjelm og lærjakke, skrevende over krom og lakk og dirrende hestekrefter!

Vegsjefen tester motorsyssel

Nr. 2-94

Av Ottar Johansen

– Og da hadde jeg jo ikke noe valg, sier Gjerstad, lett nervøs. Inger, på sin side, hadde fått inntrykk av at vegsjefen ikke var helt ukjent med motorsyssel. Han hadde fortalt at han hadde kjøpt seg terrengsyssel i fjor. For Inger er syssel det samme som motorsyssel, at det er noe som heter trøsyssel, tenkte hun ikke på.

Vel framme på en usjenert parkeringsplass ankommer vegsjefen i bil og Inger på sin fyrrige Virago, et japansk uhyre av en Harley Davidson-klon med fet tank, fete dekk, fett sete, og drøyt 60 ville hester klar til gå fra null til hundre på bare få sekunder!

Gjerstad får på skinnjakke og hjelm. Det viser seg at han aldri tidligere har kjørt motorsyssel. Inger forklarer at der er klutsjen, der er gassen, der er giret og der er bremsen. De fleste av oss har vel opplevd, eller hørt om, folk som har satt seg på en motorsyssel, vridd gal veg på gassen, og i beste fall havnet langt utpå nærmeste jorde.

Gjerstad begynner pent – informasjonsskonsulenten følger årvåken etter til fots. Det går i rykk og napp. Rasedyret lar seg vanskelig tøyle! Inger oppmuntrer og gir råd. Det går bedre etter hvert, hastigheten blir jevnere og sykkelen mer lydig, men etter noen få runder må Gjerstad ta en pause – motorsysselkjøring for nybegynnere er krevende, både fysisk og psykisk.

Etter noen minutters hvil er han igjen klar til dyst. Denne gangen går det enda bedre – men vegsjefen innser at han ennå ikke er moden for å teste Viragoens høyere hastigheter.

– Jeg hadde jo ikke noe valg da Inger kom og ba meg med, sier han etterpå.

– Det var vanskeligere enn jeg hadde trodd å koordinere gass, klutsj og brems. En skal sannelig vite hva en gjør når en setter seg på et slikt kjøretøy!

– Ga den første prøveturen mersmak?

– Den ga meg vel først og fremst respekt for motorsysselkjøring. Jeg husker fra guttedagene en eldre arbeidskamerat som kjøpte moped til kona. Han satte henne på mopeden og sendte henne avsted uten noe om og men. Så vidt jeg husker, gikk det bra. Det er vel slik med meg som så mange andre at jeg ennå har noe av guttungen igjen i meg, sier Gjerstad, og legger til at han hadde en aldri så liten baktanke da han ba om en prøvetur: Nå er det to biler i familien, noe som ikke er gunstig i det lange løp. Ville det ikke være fornuftig å bytte ut den ene med en motorsyssel?

Vi må gå ut fra vegsjefen kunne tenke seg å kjøre motorsykkelen – det er ingen grunn til mistanke om at han tenker å kjøpe motorsyssel til kona!

– Jeg husker at jeg kjøpte motorsag da jeg var 48 år – jeg tenkte jeg måtte lære å bruke den før jeg ble 50. Hittil har det gått bra med motorsaga. Nå er jeg inne på tanken at jeg kanskje skulle lære meg å kjøre motorsyssel før jeg blir 65. Ennå har jeg jo et par år å gå på!

Hvis Gjerstad en vakker dag skulle ankomme vegkontoret på motorsyssel og stemple inn iført hjelm, lærdress og kjørehansker, så er han i godt selskap. Voksne menn er nå motorsysselforhandlernes beste kunder. De har råd til å kjøpe store, dyre motorsyssler. Gjerstad antyder imidlertid at dersom han nå skulle gjøre alvor av denne tanken, så ville han nok ikke velge en av de aller sprekeste tungvekterne.

Løvebakken MC-klubb for stortingsrepresentanter er allerede velkjent. Nylig skal det også være startet en motorsysselklubb for sykehusleger i Aust-Agder og Vest-Agder. Av frykt for reaksjoner fra Hells Angels våget de ikke å ta navnet Hells Vesene. I stedet kaller de seg MC Doc.

Tida får vise om vi også får en motorsysselklubb for landets vegsjefer.

Gjerstad er fullt klar over at tohjulingene kan by på faremomenter i trafikken:

– De minste motorsysslene, mopedene, holder en lavere hastighet enn biltrafikken, og bidrar dermed til et uryddig trafikkbilde, mens de store sysslene på død og liv skal forbi. Det hadde vært tryggere om alle som ferdes på vegene hadde holdt seg på samme hastighetsnivå.

– På den annen side har jeg stor respekt for dem som ferdes i trafikken på motorsyssel. Skal de kjøre trygt, stilles det store krav til kjøreferdighet og årvåkenhet. Selv det å sykle på trafikkerte veger på trøsyssel er krevende – det har jeg merket siden vi kjøpte oss våre off-roadere. En skal sannelig ha øynene med seg. De mange ulykkene med barn og ungdom på syssel er også et klart bevis på at det er vanskelig, sier Gjerstad, som har fått enda mer respekt for motorsysselistene etter den lille prøveturen en vakker dag i juni.



Sørlands- porten

**"...kanskje
jeg skal lære
meg å kjøre
motorsykkel
før jeg blir
65..."**

GOD SOMMER!

"Petter Smart" fra Aust-Agder

Bedømmelsesutvalget for forslagsordningen i Statens Vegvesen tildelte i sitt siste møte i 1989 overingeniør Gunnar Lien, Aust-Agder vegkontor, "Petter Smart"-statuetten for 1989. Prisen ble opprettet i 1985 og utdeles årlig til "Mest originale/ smarte forslag og/ eller til person som etter bedømmelsesutvalgets vurdering har gjort en spesiell innsats for forslagsordningen".

Lien fikk statuetten for sitt forslag "INFORMASJONSKARUSELL FOR VEGMELDINGER" og med følgende begrunnelse:



"Forslagsstilleren har gjennom en forholdsvis enkel ide vist kreativitet og evne til å tenke gjennom problemene og utforme disse til et enkelt verktøy. Forslaget har vært et aktivt hjelpemiddel lokalt og vil kunne bli det også på landsbasis. Det kan bidra til bedre service til trafikanter og

Nr. 1-90

raskere reaksjon for eventuelle tiltak. Det sikrer rutinene for melding av planlagte eller uforutsette vegstengninger og hindringer for fremkommeligheten- og sikrer at alle berørte parter blir informert."

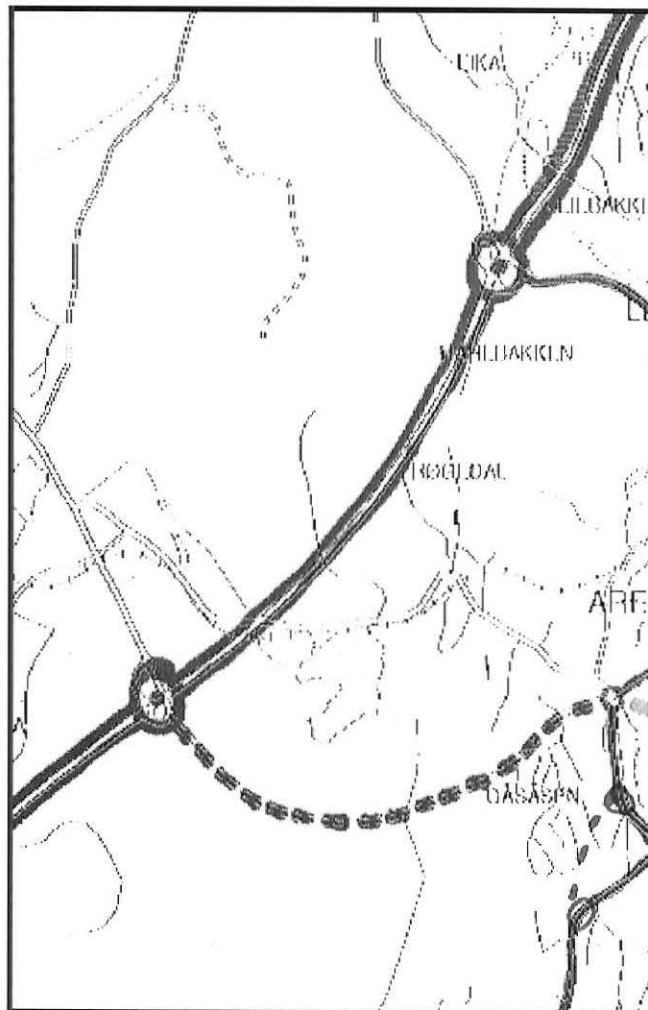
Statuetten tildeles uavhengig av øvrig premiering. Gunnar Lien fikk tidligere i fjor et premiebeløp på 5000 kroner for sitt forslag til Informasjonskarusell for vegmeldinger". Forslaget vil bli delvis benyttet i hele vegvesenet- muligens i en noe omarbeidet form.

Det hører med til historien at "karusellen" har vært benyttet her i fylket i flere år- før den lokale bedømmelseskomiteen tok et initiativ overfor Lien for om mulig å få forslaget premierte sentralt.

Det sentrale bedømmelsesutvalgets sekretær- overingeniør Arvid Reitan- opplyser på vår henvendelse at det i 1989 ble registrert 44 forslag sentralt. Av disse ble 32 premierte- og høyeste ordinære premie som ble utbetalt- var kr. 5500-.

Ved en enkel høytidelighet i spisepausen på vegkontoret den 26. januar- overrakte vegsjefen statuetten til Lien under stor og velfortjent applaus fra alle tilstedeværende.

Sørlandspostens redaksjon slutter seg til gratulantene!



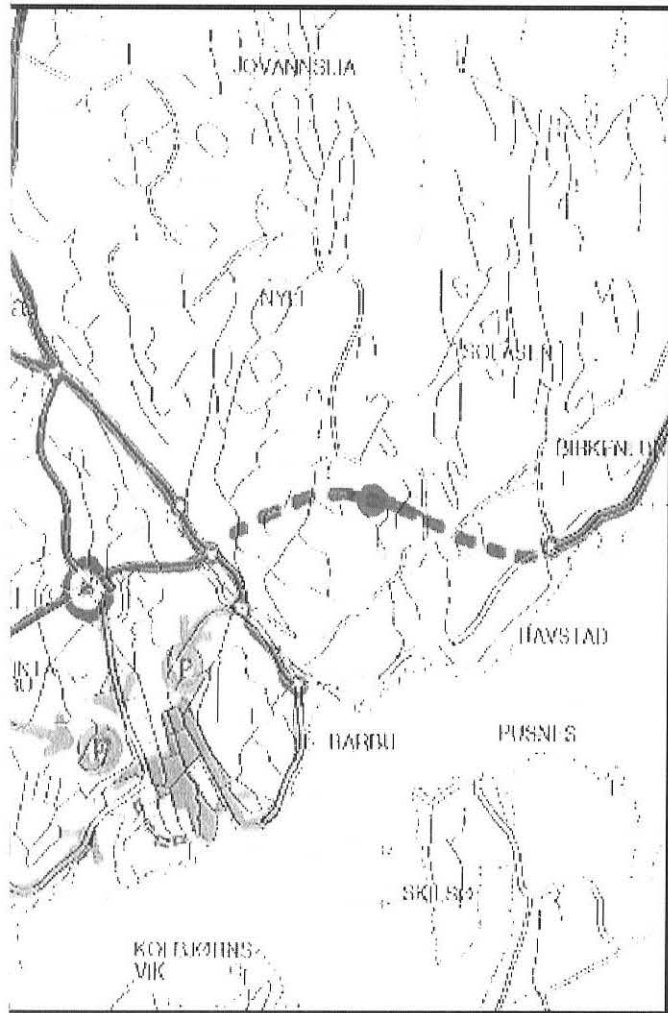
Etter at representanter for Statens vegvesen, Arendal kommune og Aust-Agder fylkeskommune 20. og 21. mai møtte samferdselsminister Odd Einar Dørum i forbindelse med åpningen av Sørlandets båtmesse i Arendal, har det pågått en livlig diskusjon om Dørums svar på disriktets bønn om større statlige bevilgninger til vegferdsprosjekter, må dere selv bidra til finansieringen!

Dørum pekte her på muligheten for bompengefinansiering av den planlagte nye forbindelsen fra Myrene til Stoa til en kostnad av 90 mill. kr. I Arendal kommune har det vært arbeidet iherdig med dette spørsmålet- og Statens vegvesen vil antagelig bli bedt om å utrede hvordan bompengefinansiering av vegprosjekter i Arendal kan gjennomføres.

- Dørum kunne ikke love bevilgninger ut over de rammer som ligger i handlingsprogrammet. Lokal finansiering er eneste mulighet for å løfte fram lokale prosjekter og han pekte her på bompengefinansiering som det mest nærliggende- sier utbyggingssjef Finn Ole Jørgensen.

I Stortinget er det for tida bred enighet om at det offentlige forbruket ikke skal økes. Bompengefinansiering anses dermed som en akseptabel mulighet for å trekke private midler inn i finansiering av vegprosjekter.

- Vi har fått diverse tilbakemeldinger på dette utspillet fra samferdselsministeren- og regner med at vi i samråd med Arendal kommune og fylkeskom-



formen for finansiering gjør det også mulig å begynne arbeidene i forkant av innkrevningen av bompenger. Publikum vil dermed svært raskt nyte fordelene av det de er med å betale på.

I forbindelse med Dørum's besøk i Arendal var det mye snakk om finansiering av forbindelsen Myrene–Stoa. Jørgensen kan nå opplyse at bompengering ikke vil være nødvendig for å gjennomføre dette prosjektet. Det ligger allerede inne med de nåværende rammer med antydnet byggestart i år 2003 og ferdig i 2005-til en kostnad i underkant av 100 mill.

Jørgensen ønsker ikke å stanse med dette- men ser for seg et komplett trafikksystem for Arendal som vil åpne for mindre biltrafikk og flere miljøtiltak i Arendal sentrum:

– Det viktigste er adkomst til nytt parkeringshus under Høyveien direkte fra øst-vest-krysset på Myrene. Etter at Myrene–Stoa er fullført- bør vi se på en ny tunnelforbindelse fra Barbudalen til Havstad- som gjerne kan dukke opp i dagen i Ingeborgdalen og ta med seg trafikken fra Solåsen–Nyli-området. Ved dette vil vi frigjøre hele Barbuområdet fra gjennomgangstrafikk.

Vest for Arendal sentrum ser han også for seg en mindre tunnel øst for Ormetjern og under Gåsåsen til Myrene. Dermed vil øst-vest-trafikken slippe omvegen rundt rundkjøringen ved Statoil-krysset.

En videre forbindelse fra Krøgenes til Saltrød er også under vurdering- og ble presentert for Dørum

Bompengering i Arendal kan finansiere miljøprosjekter

munen vil se nærmere på muligheten- sier Jørgensen.

– Plassering av bommene vil kreve kreativ tenkning. Her er det viktig å hindre at bommene plassering vil bidra til en konkurransevridning mellom Arendal sentrum og handelssentra rundt byen.

Det er altså mange betenkeligheter knyttet til etablering av en bompengering for Arendal- men når det er sagt- er det meget stort betalingspotensial i et slikt system- med en stor trafikkmengde som hver dag passerer gjennom byen og de nærmeste områder. Dette potensialet er større enn en bom på E 18- selv om betaling innkreves bare for kjøring en veg.

Dette betalingspotensialet kan finansiere store prosjekter som kan forbedre miljøet i Arendal sentrum- understreker utbyggingssjefen.

– Det store spørsmålet er om folk vil være med på denne formen for finansiering av vegprosjekter. Skal vi få til det- må vi sannsynligvis markedsføre "hele pakka". Det er ingen tvil om at vi kan få mye igjen dersom vi går inn på en slik løsning. Denne

på møtet i Arendal.

Grovt regnet vil disse tiltakene koster 250–300 mill kr. Staten vil dekke halvparten- på betingelse av den andre halvparten finansieres lokalt. Jørgensen ser det ikke som noe problem å ta inn et slikt beløp ved bompengering Arendal.

– Utgiftene til vegbygging gir store utslag på statsbudsjettet. Dørum ønsker å redusere på dette- og åpner derfor for økt bompengefinansiering. I Østfold arbeides for tida med en rekke bompengeprosjekter for å finansiere lokale trafikktiltak. Det samme gjelder for Sandnes- og Stavanger-området og Tønsberg. Dersom vi ønsker å bedre trafikkforholdene- blir bompengefinansiering tydeligvis en av de få utvegene i tida som kommer. Men den første forutsetningen for at det kan gjennomføres- er at det er full politisk enighet lokalt. Myrene–Stoa er dette økonomisk sett det mest lønnsomme vegprosjektet i fylket.

Deretter gjelder det å sørge for en så god dokumentasjon at Stortinget godkjenner bompengeprojektene.



**Maskinsjef
Herman A.
Cappelen gikk
av med pensjon i
høst. Her minnes
han sine år i
Statens
Vegvesen.**



Maskiner og mennesker "av ulike slag"

Nr. 3-94

Våren -54 tok jeg eksamen på maskinlinjen ved Oslo Tekniske Skole (nå Oslo Ingeniørhøgskole)- var blitt 23 år gammel- og skulle ta fatt på yrkeslivet. Imidlertid ville jeg først innvilge meg noen sommerker hos en tante og onkel på Hesnesøy ved Grimstad.

Noe spent var jeg også på en søknad som tidligere var sendt Vegdirektoratet- og en dag kom den lokale postmannen roende med det forløsende brev. Jeg var blitt ansatt på Vegdirektoraets Innkjøpskontor (Ik)- nå Maskin- og materiellkontoret (MMK) som tekniker I med en månedslønn på kr. 712-50. Nå- 40 år senere- var nok det i underkant av min siste dagslønn.

Jeg tiltrådte 18.10. -54- og arbeidet under herrene Bjørum og Brinch- og delte kontor med Stavang.

Bjørum hadde utviklet et interessant samarbeid med "Drammens Jern" om forbedring av de gamle Dravn-høvlene- om transportable knuseverk og om store sikt. Jeg fikk gleden av å videreføre- tegne og trace Bjørums mange skisser- et meget givende og lærerikt arbeid.

Jeg må allerede her få spore noe av- og nevne at da jeg var på den siset maskinsjefkonferanse- i Skien- 19.-22.9 d.å.- holdt nåværende leder av MMK- Ingulstad- en pen avskjedstale for meg. Mot slutten overrakte han meg et "kunstverk"- jeg kjente muligens kunstneren?

Ivrig pakket jeg ut- og petn innrammet fant jeg en tegning med tusj på kalkerpapir- av et transportabelt finknuseverk- tegnet og tracet av meg- og god-

kjent av Bjørum- 12.3. -55. Jeg ble meget overrasket og glad over denne spesielle gave.

Samarbeidet med "Drammens Jern" etter etterhvert ut- idet ledelsen i firmaet- til Bjørums og vegvesenets store skuffelse- ønsket å konsentrere seg om andre produkter.

Brinch var min nærmeste sjef- og bl.a. jeg fikk være med ham til Eskilstuna i juli -55 for å hente seks Bolinder-høvler. Vi kjørte i kolonne til Kongsvinger- det var stil over maskinkjøpene den gang.

Jeg glemmer heller ikke da en stor tysk "Peterfreser" fra krigens tid skulle fraktes fra indre Østland til Sørlandet- og den kom til å gå "på egne belter"- istendenfor jernbane. Ved Drammen kollapset den. Da ble det "månelyst" på kontoret. Heldigvis var jeg yngstemann- og uten ansvar for forsendelsen.

På denne tid tegnet jeg også koblingsskjema for de samme Peter-fresere- og det var virkelig et puslespill ut fra de meget ødelagte og oljeskadede instruksjonsbøkene vi hadde funnet.

Stavang var koselig- og vi hadde mye hygge sammen på det felles kontoret. En av hans mange oppgaver skilt-besetillingene for hele landet. Det var da mye skrivelier med "Statens navnekonsulent". Alle navn skulle godkjennes av ham- og det var ikke alltid vegvesen- formannskap og navnekonsulent var enige.

Blant mine mange oppgaver på tegnebrettet- i skiltsammenheng- var også skiltet med sykkel. Resultatet må ha blitt bra- for jeg kjenner sykkel igjen idag- med denb markerte pedalplassering i forhold til rammen- det skulle jo være en trå-sykel.

Her må det bli en liten digresjon igjen. I slutten av august i år ble jeg bedt med på en meget interessant driftskonferanse og ekskursjon hvor vi bl.a. besøkte Vik verk i Sogn. Vi var innom skiltproduksjonen- og da jeg oppdaget "sykkelen min"- kunne jeg ikke dy meg- jeg måtte røbe "kunstneren". Resultatet ble at jeg fikk med meg diverse "sykler" hjem- også de skal opp på veggen hjemme i "min lille hule".

Selv om jeg nå hadde gått gjennom konstruksjonsgradene- var ikke mulighetene til videre avansent store på Ik (MMK). Jeg søkte meg da over i bilavdelingen- og ble i oktober 59- sammen med tre andre ansatt som bilsakkyndig I- med vektkontroll om hovedoppgave. Etterhvert skulle det bli mange vikariat og øvrig bistand med teknisk kontroll og prøver ute i distriktene.

Også dette var meget interessant- men det ble vært mye reiseing og fravær fra kone og barn.

Vår informasjonskonsulent og jeg har snakket litt om jeg kanskje kunne tenke meg å servere en vilsakkyndighistorie i hvert nummer av "Sørlandsorren" en tid heretter. Skulle det være av interesse- gjør jeg det så gjerne- men noe bør vi vel ta med allerede her:

Såvel ved førerprøven- som ved tekniske kontroller- måtte en- når en opptrådte i "statens uniform"- være seg sitt ansvar- og ikke bare sin myndighet- bevisst. Videre måtte vi være klar over at vi ihvertfall dengang- likesetillingsdamer) hadde med familiens overhode (pappa) og familiens stolthet (privatbilen) å gjøre. Innledningsordene måtte være korrekte og høflige. Det var "nesten krig" da en kollega sa til en bileier: "Ja- ja- så får vi se på denne fine bilen din da".

Det ble- som nevnt- mye fravær fra hjemmet- og da de fire siste fylkene skulle få egne ledere på edskapsentralene- og maskinavdelingene- også i disse fylker- skulle se dagens lys- benyttet jeg innledningen til å søke tre av fylkene.

Jeg var meget heldig og kom til "det blide Sørland". I 1.6.-65 kunne jeg melde meg til tjeneste for sjeff Irgens- og overta en av overingeniør Haugnoens arbeidsoppgaver- nemlig vegsentralen i Parkveien.

En av mine mange saker ble da videreføring av planene for ny vegsentral og fremdrift av denne utbygging på Skarpnes.

Etterhvert skulle nyere og bedre regnskapssystemer settes ut i livet (det var dens tids KRØSUS)- systematisk vedlikehold skulle innføres- nye spesialoppgaver trengte nye folk osv.- osv.

Vi var også meget opptatt av langtidsplanlagt fornyelse av maskinparken. Dette krevde imidlertid visshet om at vi fikk så og så mange mill. kr. til maskinkjøp hvert år. Denne visshet kunne vi ikke få- og måtte da arbeide ut fra flere alternativer.

Det ble mange komiteer- mange møter og mye kriving- og det skulle bli mye komiteearbeid ut gjennom årene.

Vi fikk EDB- Bjørvik-utvalg- Holler-utvalg-

KRØSUS- og "Det nye Vegvesenet"- for å nevne noe. Kanskje vel maneg baller i luften- kanskje en burde tenke på AFP-pensjon v/64 år?

I tillegg til maskiner "av ulike slag"- hadde vi på avdelingen 30 kvinner og menn "av ulike slag"- kanskje vel så verdifulle og individuelle. Disse gikk ikke på diesel eller bensin.

Å snakke med mennesker- og å lytte til mennesker er verdifullt- men det blir vanskelig dersom disse mennesker er mer opptatt av sitt neste innlegg- enn selv å lytte av og til.

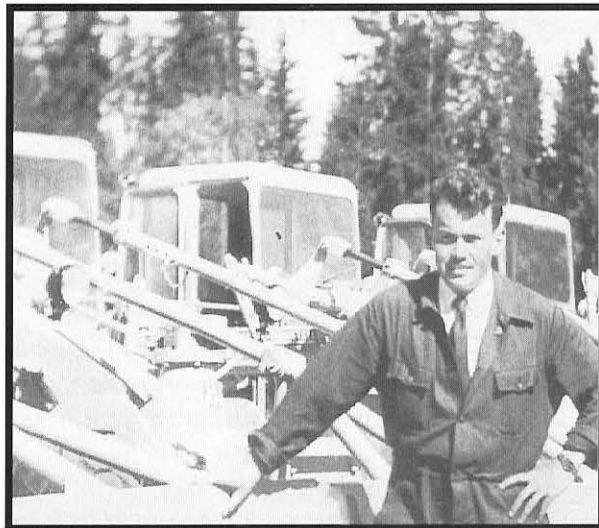
Det ble 11 år i Vegdirektoratet- og 29 år i Aust-Agder- 40 år er en lang tid- men så interessant.

Det er med vemod jeg tenker på alle de verdifulle mennesker jeg har blitt mer eller mindre kjent med. Da er det godt at fotografiapparatet har vært flittig brukt- det er blitt mange bilder- det er blitt mange album- jeg håper det blir mange minnestunder.

For ytterligere å få til slike stunder- har vi planlagt club'en "Maskin-gubbene" for avdankede maskinsjef- og frustrerte maskinselgere". Det er bare det aber at nå blir alle maskinsjefer "avdanket"- og det varnå de gamle gubber vi ville samle opp.

Jeg takker dere alle for 29 hyggelige og fine år- og ser frem til fortsatt tilhørighet gjennom vegvesnets pensjonistforening. Noe engstelig er jeg imidlertid- idet styret der har truet med vanskelige og gymnastiske opptaksritualer.

Tusen takk for meg!





Personalansvarlig i omstillingstid

Som medlem av prosjektsekretariatet for innføring av Det nye Vegvesenet i Aust-Agder som leder for personalseksjonen i en periode med store personalmessige endringer – og i en periode også fungerende administrasjonssjef har personalkonsulent Trine Conradi i det siste hatt mye å henge fingrene i. Men hun klager ikke:

– Jeg trives veldig godt i vegvesenet. Det er en tvers gjennom solid etat der saklighet og kunnskaper holdes høyt. En etat som mange synes er sen å snu- men som er flink til å ta i bruk tekniske nyvinninger- som følger godt med i tiden og har vilje og evne til å utvikle sine personalressurser med kurs og videreutdanning.

– Prossesen med innføring av Det nye vegvesenet har gitt meg et nytt innblikk i samspillet mellom ledelsen og arbeidstakerorganisasjonene. Jeg er imponert over tonen i dette samarbeidet og måten det foregår på- sier Trine Conradi.

– Som personalkonsulent er du ansvarlig for personalbehandlingen i en situasjon som medfører dramatiske endringer i arbeidsforholdene for mange ansatte i vegvesenet. Får du mange henvendelser i den forbindelse?

– Personalansvaret skal først

og fremst være et linjeansvar. Personalseksjonen har en støttefunksjon. Den direkte kontakten med folk ute i avdelingen skal gå gjennom linjen til direkte overordnede.

Men det forhindrer ikke at det foregår en god del samtaler direkte gjennom personalseksjonen. Vi har nok hatt besøk av en del personer som har hatt behov for å lette seg og lufte tanker og synspunkter. Ennå fins det mye usikkerhet omkring omorganiseringen- og for mange føles det tungt å få brev om at stillingen de har hatt i flere år nå er opphørt og at de må søke på en ny arbeidsplass i konkurranse med andre. Det er naturlig at de føler usikkerhet for framtida og usikkerhet på om de vil trives sammen med nye medarbeidersjefer og underordnede. Enkelte kan jo få tidligere underordnede som sjefer.

– Likevel vil jeg berømme folk for den fine spirit de har vist i en situasjon som kan være vanskelig. Dette er jo mye et spørsmål om å få ut riktig og tilstrekkelig informasjon til riktig tid. Det håper jeg vi har klart- men det vil alltid være noen som føler at de ikke har fått den informasjon som de har krav på.

Til nå har prosessen sett fra personalseksjonens side gått bra. Jo lenger ut i organisasjonen vi kommer- jo større vil usikkerheten være. De er de siste som blir innplassert i nye stillinger. Men jeg har inntrykk av at fagorganisasjonene har vært flinke til å snakke med sine folk- slik at de er godt forberedt på hva de går til.

Signaler så langt tyder på at innplasseringen bør gå greit. Alle virker innstilt på å gjøre sitt beste. Men mye skal gå seg til og mange nye samarbeidslinjer skal etableres. Jobben er ikke gjort 1. juli.

– Vil de sterke kvinnene i øverste etasje sørge for at det blir flere kvinner i mellomleder-skiktet?

– Flere kvinner i lederstillinger er et ønske også fra Veg-

direktoratet. Ennå har vi vel neppe kvinner med nødvendig praksis og erfaring til de mellomlederstillingene som nå skal besettes.

På den tekniske siden har vi fått to kvinnelige oppsynsmenn og en ingeniør på planavdelingen. Nå bør det legges mye arbeid i å sørge for at jentene som etter hvert velger vegvesenet som arbeidsplass får en slik praksis at de i neste omgang blir kvalifisert til lederstillinger.

Hun nekter ikke for at personalseksjonen har fått sin del av jobben med innplassering av folk i Det nye Vegvesenet. Det har også medført at en interessant del av KRØSUS-tilsettingsdelen i TLP-modulen er tatt i bruk ved tilsetning av mellomledere.

– Personalseksjonen har stått på- til tider langt ut over vanlig arbeidstid. Men vi har også vært flinke til å prioritere hardhendt mellom ulike oppgaver. Det kan vel hende at vår service på andre områder har vært en del tregere nå enn i en mer normal situasjon.

– Ellers trives jeg svært godt med å skrive- alt fra utredninger til referater og notater. Jeg koser meg med PC-en og Word. Mulighetene for å skrive om og rette uten å behøve å tenke på fire gjennomslag er fantastisk. Men det krever selvdisiplin å unngå at det blir for mange ord.

Hun betror også at hun liker å brodere bittesmå korsstingsarbeider som hun gjerne bruker til presanger.

– Det krever tålmodighet. Ellers er jeg en nokså utålmodig person og liker å uttrykke meg direkte. Det hender jeg sier ting som blir oppfattet hardere enn det er ment. Jeg må nå og da gå noen oppklaringsrunder etterpå. Selv blir jeg ikke fornærmet når noen sier hva de mener til meg. Diplomat blir jeg vel ikke før jeg går av med pensjon.

Orienteringssporten har hun holdt fast på uten de helt store ambisjoner. Hun ser det mer som en morsom måte å ferdes i

naturen på. Ellers er hun aktiv i vegvesenets joggegruppe og deltar sammen med en liten- men hard kjerne hver tirsdag.

Vegen til vegvesenet har ikke fulgt den slagne landeveg. Hun ble født på Rjukan som "Hydro"-barn- fulgte foreldrene til Glomfjord i Nordland- tilbake til Rjukan og så til Eydehavn. Da var hun ni år.

– Det var fint å vokse opp på Eydehavn. Vi slo ball på plassen foran handelslaget. Det var ingen biler- bare en og annen lastebil til og fra fabrikkene.

Siden ble det USA-opphold med American Field Service- en organisasjon hun senere arbeidet for i fire år med reiser land og strand rundt. USA-oppholdet gjorde inntrykk – og kontakten med den amerikanske familien har hun opprettholdt med flere besøk til og fra USA.

Hun fullførte sin utdanning som cand. philol med historie som hovedfag- engelsk og fransk. Etter innsatsen for AFS ble det arbeid i skolen- først i Kirkenes- dit hun reiste med ektemann Olav.

Hovedfagstudiet i historie husker hun med spesiell glede. Hun tok for seg for seg kringkastingens rolle under krigshandlingene i 1940. Stoffet hentet hun gjennom intervjuer med bl.a. med gamle Arbeiderblad-journalister. Blant dem var Sigurd Evensmo- som hadde skrevet dagbok da han fulgte regjeringen fra Oslo til Tromsø i 1940.

– Dagboka var borte da jeg gjorde mine intervjuer- men sent en kveld et halvt år senere ringte Evensmo og sa: "Du- jeg har funnet den". Jeg hadde glemt hele boka- men var selvsagt glad over å få låne den.

Hun intervjuet også Arbeiderpartiets legendariske generalsekretær- Haakon Lie- "en sjarmerende og fargerik kar" og Nils Hjelmtveit- kirke- og undervisningsminister i Nygårdsvolds regjering- senere fylkesmann i Aust-Agder.

– Vi ble i Kirkenes i fire år og jeg trivdes godt i Finnmark-

men "gubben" ville sørover igjen. Jeg ble lærer på Moland ungdomsskole i to og et halvt år- sier Trine.

Den første kontakten med vegvesenet fikk hun som fylkessekretær for Trygg Trafikk- en stilling hun hadde i halvannet år. Deretter ble det fire nye år som lærer på Moland ungdomsskole- før hun fikk stillingen som pedagogisk konsulent i biltilsynet. Da Kirsten Lindeberg begynte i Grimstad kommune- og Anne Sofie Samuelen ble administrasjonssjef- overtok Conradi som personalkonsulent- en stilling hun fikk fast da Lindeberg valgte å bli i Grimstad.

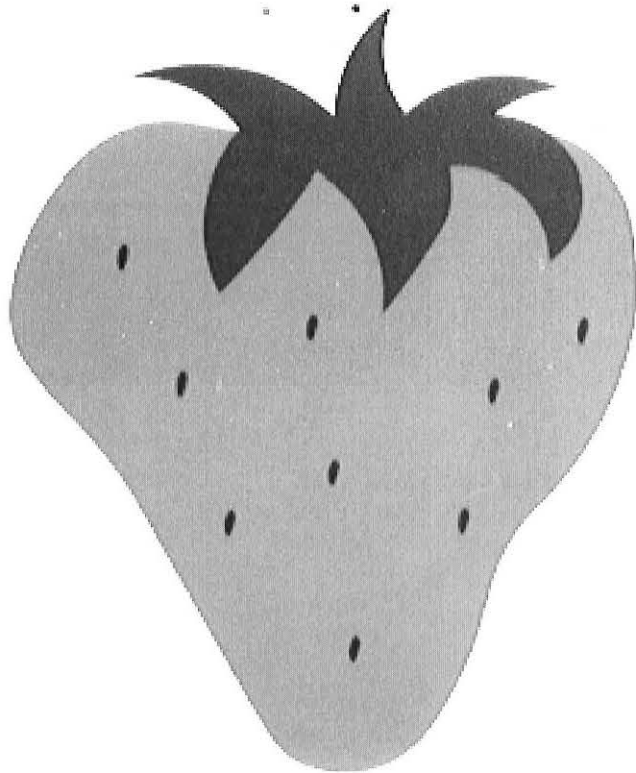
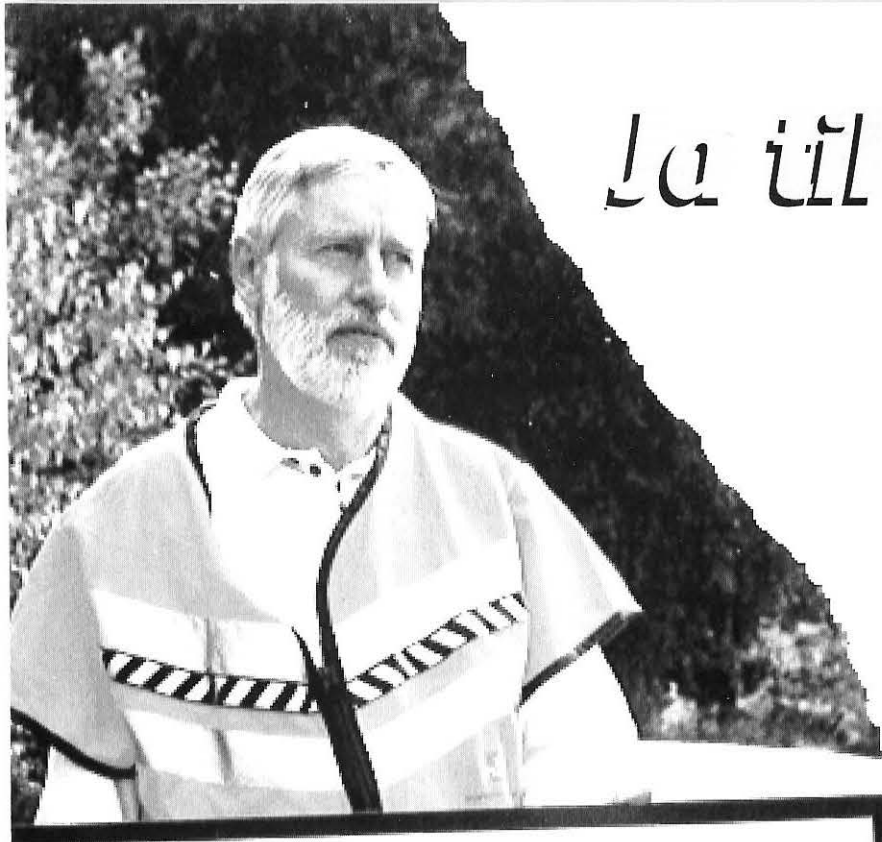
– Det er nok et langt sprang fra min utdanning i filologi til vegvesenet. Det jeg har hatt mest nytte av fra utdannelsen- er det året jeg gikk på sekretærlinja før jeg begynte på universitetet. Jeg hadde slettet ikke tenkt å bli sekretær- men ville gjerne ha en avsluttet utdanning før jeg gikk videre.

Vanligvis får jeg ikke bruk for fransken i vegvesenet- men den kom faktisk godt med på en studietur til Paris for Vegdirektoratet for å studere moderne fransk føreropplæring.

Hos sjefen for våre franske kontakter var det så som så med engelskkunnskaper og min franskutdanning reddet oss ut av knipen. Rapporten vi skrev etterpå ble bl.a. brukt i arbeidet med planene for føreropplæring som nå nylig er innført hos oss. Mine franskkunnskaper bidro dermed til å bringe nye tanker hjem til Norge. Jeg har hatt stor glede av å kunne flere fremmedspråk enn engelsk.

„for mange føles det tungt å få brev om at stillingen de har hatt i flere år nå er opphørt og at de må søke på en ny arbeidsplass i konkurranse med andre“

La til forarbeid – men ikke på E 18!



STATENS VEGVESEN Aust-Agder rykket i slutten av mai inn en annonse i distriktets aviser under overskriften "Sesongmessig salg av bær mv. langs E 18- riks- og fylkesveger i Aust-Agder. Annonseren opplyser at det må søkes om løyve til salg av bær langs vegene. Vegvesenet kan gi tillatelse til slikt salg på utvalgte steder langs riks- og fylkesvegene. Det kan i denne forbindelse også gis tillatelse til oppsetting av reklameskilt når skiltene oppfyller de generelle krav til reklame langs offentlig veg. Det må søkes om løyve til oppsetting av skilt i hvert enkelt tilfelle.

I annonsen heter det videre:

– Salget av bær langs vegnettet har i de siste årene hatt en kraftig økning i antall utøvere og salgssteder. Ofte etableres salgsvirksomhet uten at vegmyndighetene blir kontaktet. Det gjelder særlig på steder som trafikksikkerhetsmessig er uheldig og som ikke er godkjent av vegvesenet.

Av hensyn til trafikksikkerheten vil det ikke lenger bli gitt løyve til sesongmessig salg langs E 18 i Aust-Agder. På de øvrige riks- og fylkesvegene kan det gis løyve til slikt salg på anviste plasser.

Sesongsalg langs vegnettet utenom vegvesenets anviste plasser- (på bensinstasjoner og annen privat grunn) må plasseres slik at det ikke henvender seg til trafikantene på vegene. Det vil fra slike plasser ikke bli gitt løyve til oppsetting av reklame som er rettet mot trafikantene på riks- og fylkesvegene.

Ved henvendelse til Arendal trafikkstasjon-His og ved Setesdal veg- og trafikkstasjon-Evje vil det bli gitt anvisning om hvor salg kan foretas. Dersom salg utføres i strid med det som er bestemt- vil salget bli krevd stoppet.

Trafikkavdelingen

- Det gikk noen dager-så brøt spetakkelet løs. Fædrelandsvennen skrev først om forbudet mot bærsalg ved E 18-deretter kom NRK Sørlandssendinga-NRK1 Sørnytt og NRK2 Norge i dag på kvelden-P4-Nitimen-VG med først en helside og deretter på lederplass-så var det debattprogram med innringing på P4.

På lederplass går VG til frontalangrep på "gledesdreperne og byråkrater i Statens vegvesen i Aust-Agder". Det er ingen tvil om at forbudet mot jordbærsalg på E 18 ble årets mediasak for Statens vegvesen Aust-Agder. Trafikkavdelingens trafikkavviklingsseksjon-m.fl.-var flere dager fullt sysselsatt med å svare på henvendelser fra media.

- Vi ble nok litt overrasket over alt oppstyret og var ikke helt forberedt på slike reaksjoner. Etter at saken først var omtalt-kom det et skred av henvendelser fra media-forteller avdelingsingeniør Arne Dalsøren-som bl.a. har ansvaret for reklamesaker og var saksbehandler i saken.

- Det ble et meget hektisk mediepress der jeg måtte stille på stående fot til intervju på direkten i fjernsyn-radio og aviser. Det gikk flere dager da jeg bare jobbet med dette. En rekke radiostasjoner ringte opp og stilte noen få spørsmål-så ringte de opp igjen og sendte intervju direkte.

De ringte også fra NRKs lokal-TV-Sørnytt og ba om et intervju. Jeg hadde en avtale og måtte gå om ti minutter. De sa de kunne intervju meg på veg ut. Ti minutter senere ringte det fra ekspedisjonen og sa at det var kommet et TV-team som skulle intervju meg. Intervjuet ble tatt på sparket på utsiden. Noe sånn har jeg aldri tidligere vært med på!

- Andre enn meg får vurdere hvordan vi kom ut av denne mediastormen. Selv har jeg liten erfaring fra denne typen arbeid. Jeg synes nok jeg fikk fram det som saken gjelder-men særlig avisene vinkler ting på sin måte-slik at det kan bli vanskelig å kjenne sine uttalelser igjen. På radio og TV kommer det du sier fram uten for store muligheter til forvrenging.

- Statens vegvesen står fast på beslutningen om å forby salg av bær langs E 18 selv etter et massivt mediepress?

- Beslutningen blir ikke endret nå. Men når vi har sagt at vi ikke vil ha salg langs E 18-så gjelder ikke det for all framtid. Etter årets sesong-når det har roet seg ned-må gjøre opp status og se på hvordan det har gått. Spørsmålet vil helt sikkert bli tatt opp ved en senere anledning der vi vil vurdere hvordan bærsalg skal håndteres videre. Her håper jeg også på nye retningslinjer fra vegdirektoratet.

Vår behandling av reklame og salg langs vegene bygger på et rundskriv fra Vegdirektoratet fra 1982. Situasjonen er vesentlig endret siden den gang. Vegdirektoratet åpner for adgang til bærsalg-men ikke for det som kan karakteriseres som mer profesjonell salgsvirksomhet.

I det samme rundskrivet minnes det om gjeldende bestemmelser om reklame langs vegene. Det forutsettes at arbeidet med fjerning av ulovlig reklame skjer kontinuerlig.

Når det gjelder salgsvirksomhet på de store rasteplassene langs stamvegene-pågår det en disku-

sjon i vegvesenet. Momenter i denne diskusjonen er kommunenes reguleringsplaner og konkurranseforholdet til lokale handelsbedrifter.

- Hva synes du selv om jordbær?

- Jeg sier ubetinget ja til jordbær! Jeg er veldig glad i jordbær og er en av de beste kundene når sesongen setter inn. Jeg har også kjøpt jordbær langs vegnettet. Når vi har bestemt at det ikke skal være bærsalg langs E 18-er det utelukkende fordi vi ønsker å unngå farlige situasjoner på steder som ikke egner seg for salgsvirksomhet eller reklameskilt som fanger bilførernes oppmerksomhet på en sterkt trafikkert veg.

Bærsalget har etter hvert utviklet seg til en ren næringsvirksomhet for folk som tidlig i sesongen importerer bær fra utlandet eller fra andre steder i landet. De vil sette opp sine salgsboder der trafikk tettheten er størst. Det er dette vi ønsker å ha en kontroll med. Vi har også bærselgere som plukker bær i familiens åker og stiller seg opp ved nærmeste vegkant. Vi skal behandle alle rettferdig. Det er ikke alltid helt enkelt å holde tunga rett i munnen.

For å holde orden på bærsalget har vegvesenet anskaffet egne skilt som kan settes opp på steder der bærsalg er tillatt. Hensikten er å unngå tilfeldig oppsatte hjemmelagede reklameskilt. Vegvesenets skilt er store og kan ses på lang avstand-slik at bilførerne kan bestemme seg i god tid for å stanse.

Nabofylkene til-later fortsatt bærsalg langs E 18 etter søknad og på spesielt utvalgte steder.

- Alle reklamesaker behandles individuelt-understreker Dalsøren. Enkelte ganger kan det være tvil om hva som kan tillates. Her er forholdet til trafiksikkerhet avgjørende. Veglovens paragraf 33 om reklame er strengt utformet-men skal brukes med sunn fornuft. Disse vurderingene kan være vanskelige å formidle til publikum. Våre avgjørelser oppfattes noen ganger som forskjellsbehandling.

Den aktuelle jordbærsaken ble tatt opp etter henvendelse fra Arendal trafikkstasjon-som ønsket en begrensning og en bedre stryking med bærsalget foran årets sesong. Saken ble drøftet på et møte på vegkontoret og det var full enighet om beslutningen som var tatt. Vår beslutning bygger på en solid saksbehandling før annonsen gikk ut i avisene.



Vegvesenets siste smed

NOVEMBER slo ryggen seg helt vrang. Bedriftslegen sa at nå fikk det være stopp. I juli fyller han 67 med fulle pensjonsrettigheter. Hadde han stått hele tida ut, hadde han hatt 39 og et halvt år i Statens vegvesen.
– Du verden hvor fort det har gått. Jeg må bare si at vegvesenet har vært en god og grei arbeidsplass, sier Nikolai Lyn, groth.

Han har hatt mange gode arbeidsdager i vegvesenet- men når han nå går over i pensjonistenes rekke- har han helseplager som åpenbart har sammenheng med belastninger han har vært utsatt for i arbeidet. For 12 år siden ble plagene så alvorlige at han ikke så seg i stand til å fortsette i arbeidet på kaldt lageret på Skarpnæs. Han fikk da tilbud om å arbeide i fellestjenesten på vegkontoret med resepsjon- postombringning m.m.

– Vi som arbeidet i utedriften hadde stor respekt for vegkontoret. Kontorfolka var liksom noe mer enn vanlige vegarbeidsfolk. Men jeg skjønnte fort at det var bare noe tull. Etter hvert gikk det ganske bra- og jeg må si at jeg har trivdes veldig godt på vegkontoret. Både ledelsen og de andre viste seg å være kjempegreie. Nå savner jeg miljøet i resepsjonen og må ha meg en tur innom både tidt og ofte.

– Samarbeidet med Ragnar var veldig trivelig. Han er en veldig gild og ett kar å arbeide sammen med. Han kunne en sjelden gang bli sur over et eller annet- men det gikk bare et øyeblikk- så var han like blid igjen.

Det er nesten ingen ende på muntre historier fra vegkontorets "sentral". Det har vel hendt at folk har vært litt fæle med Ragnar- men så har han jo også vært med på leken. En typisk historie er en morgen da Kai Jørgensen kom inn og spurte om Ragnar kunne imitere vegsjefen. Man Ragnar luktet heldigvis lunta- det viste seg at Gjerstad kom inn døra like etter Kai.

Jentene vi arbeidet sammen med i ekspedisjonen har også vært alle tiders. De sa de drev eldreomsorg for Ragnar- Leif Johansen og meg. Vi var en veldig trivelig gjeng. Resepsjonen var også et sted der folk kunne komme ned og lire av seg ei lekse- om det var noe de var irritert over- og der de kunne høre sladder og siste nytt.

han begynte som smedlærling i Brdr. Landbø vogn & karrosserifabrikk i Sprøkilén. Der ble han ni og et halvt år da det ble mindre arbeid i smia.

– Jeg tenkte først på å komme inn på et bilverksted og var rundt og spurte etter jobb. Men det var umulig å få noe. Min onkel visste at brødrene var forleien for en en mann. Det ble til at jeg begynte som smedlærling- smedgutt og oppslager. Vi drev mye med sveising i essa. Oppslagerens jobb var å slå med slegga- mens smeden holdt i arbeidsstykket og viste hvor jeg skulle slå. Vi arbeidet mye med reparasjon og oppstramming av bilfjærer- vi bygde en del lastelemmer og karosserideler- men vi drev også mye med hesteredskap: kjerrehjul- sleder og grindlekker.

Det var en alle tiders arbeidsplass – Anders smed var skvær og grei – og ikke sinna som smedene hadde ord på seg for å være.

DA DET BLE MINDRE MED ARBEID i smia- spurte Landbø om den unge smedsvennen kunne få jobb i vegvesenet. Etter fjorten dager fikk han beskjed om å begynne på vegsentralen i Parkveien. Det var i desember 1957- sjef var Harbo Ljøstad. Lyngroth var den siste smeden som ble ansatt i vegvesenet i Aust-Agder. Han overtok etter en eldre smed- Søren Ågseth- men fikk bare drive i faget et år. Det var ikke lenger bruk for smeder. Mekanikere og sveisere overtok arbeidet.

Tidligere hadde det vært smeder på alle anlegg. Kvessing av minebor var en av smedens hovedoppgaver.

– Til å begynne med var jeg oppslager for Ågseth. Jeg kom godt utav det med smeden- men han hadde nok et skarpere temperament enn Landbø. Vi bygde og reparerte traller som ble brukt til å kjøre stein på anleggene.

– Jeg hadde ikke vært der mer enn et års tid da de trengte en mann i fjorten dager til å kjøre lastebil på anlegget på Øserholtheia. Det sytte jeg med- for jeg hadde aldri kjørt en lastebil. Jeg kjørte den gamle vegen til Risør og var nok ganske våt av svette før jeg kom fram. Det endte med at jeg kjørte lastebil på det forrige anlegget på Østerholtheia.

Da det var ferdig- var han mye på farten med verkstedbil og reparerte ploger og annet utstyr over hele fylket. De hadde ei brakke på slep der de overnattet. Gjerstad- Lillesand og Setesdal lå en lang biltur unna- og de fikk ikke lov til å kjøre hjem når arbeidsdagen var over.

NESTE ARBEIDSOPPGAVE ble utskifting av skilt og oppsetting av nye skilt. Om sommeren kjørte han vegmalingmaskinen og la hvite og gule striper over hele fylket. Vegsentralen var da flyttet til Skarpnæs.

Vegmalingmaskinen var selvgående. En mann styrte og en mann styrte malingen. Når det skulle skiftes farge- måtte maskinen rengjøres. Det ble brukt et sterkt løsningsmiddel og den som skulle utføre rensingen- tok av seg på overkroppen og bøyd seg med hodet ned i beholderen.

– En steikende varm sommerdag vi drev og malte på Evje- fikk jeg kraftig åndenød og skjønte at det måtte komme av stoffene vi brukte. Det gikk ikke så lang tid før denne typen vegmaling og rensedmidler ble helt forbudt. Men vi visste ikke den gang at det kunne være skadelig- og brukte det vi hadde. På julebord på Skarpnes ble jeg plutselig dårlig i pusten igjen- jeg tålte ikke all røykingen. Jeg måtte rett i seng. Jeg kan ennå få problemer med pusten- men heldigvis er det blitt bedre etter hvert.

Jeg sluttet med vegmaling og fikk jobb på skiltlageret. Da dette ble flyttet til Mørlandsmoen- begynte jeg på kaldt lageret på vegsentralen. Der ble jeg til ryggen streiket. Helt fra tida som smed var jeg vant til tunge løft. Det var mye tungt slit.

JEG FIKK ALVORLIGE RYGGPLAGER. Jeg kunne bli helt stiv- og 2–3 ganger var jeg sykemeldt en måneds tid. Men så var jeg ganske god i perioder og var i fullt arbeid igjen. Jeg var dum og trodde jeg kunne klare alt. Jeg tenke ikke på å passe på helsa.

På kaldt lageret var det virkelig kaldt om vinteren. Det sto en iskald trekk inn under åpningen i dørene. En dag slo ryggproblemene seg i hele kroppen. Om morgen da jeg kom på jobb- klarte jeg ikke å få på meg kjeledressen alene. Jeg skjønte at jeg ikke kunne klare dette lenger og gikk og snakket med lederen for vegsentralen- Cappelen- som sendte meg til lege der jeg ble sykmeldt. Jeg sa at hvis jeg ikke kunne få annet arbeid- kunne jeg ikke greie det lenger. Det var ikke noe å få på vegsentralen.

Etter fjorten dager ringte de fra vegkontoret og spurte om jeg ville prøve å arbeide i ekspedisjonen. De hadde bruk for en mann der. Jeg satte stor pris på dette tilbudet- jeg var ikke mer enn 55 år- og hadde liten lyst til å slutte i vegvesenet. Men det var ikke fritt for at jeg var nervøs for å begynne i kontorjobb! Nå er det heldigvis annerledes- det er muligheter for forflytting om du har et arbeid som gir problemer med helsa.

DE FLESTE VET VEL at Nikolai ikke bare har problemer med pusten og med ryggen. Han har også svekket hørsel- som nok også gir grunn for mistanke om yrkesskade- både fra smiarbeidet- fra den buldrende malemaskinen og fra annet støyende arbeid.

– Det ble vel ikke bedre at jeg begynte med skyttersport. Hørselsvern var det lite snakk om- vi stappet i beste fall en tvistdott i ørene.

I dag er det stor forståelse for beskyttelse mot helseskadelig arbeidsmiljø- og arbeidsgiver har ansvar for sine ansatte. Lyngroth er ikke bitter for at han har fått helseproblemer på grunn av arbeidet. Han har beholdt det gode humøret- og har bidradd positivt til miljøet i vegvesenet i fylket. Han var aktiv i bedriftsidrettslaget fra starten av. I senere år har han vært den drivende kraften i vegvesenets knivklubb- der ansatte og pensjonister samles om en

glødende interesse for knivmakerkunsten.

– Jeg har holdt en del kurs i knivsmiing og sånn kan du kanskje si at jeg har fått mitt gamle fag som hobby- sier Nikolai- og finner fram to flotte bunadskniver med sølvholker og beslag.

KNIVBLAD HAR HAN SMIDD på Skarpnes- slire har han skåret og sydd- skaft er skåret av utsøkt bjørkeknuter og sølv har han smidd og loddet.

– Men da Harald Heggland viste meg en kniv laget av Arnt Kolåsen- skjønte jeg at jeg bare er på begynnerstadiet. Den hadde sølvarbeid med nydelige graveringer. Selv har jeg bare såvidt begynt med sølv- og har mye å lære. Smiing av knivblad går greit. Der kan du lese deg fram til mye. Vi har også hatt kurs mer erfarne ledere.

Mange vegvesen-folk er med i knivklubben. Interessen for knivtradisjonen er stor.

– Det er en voldsomt gild hobby- sier Nikolai- du kan ikke være nøye nok. Du kan gjerne si at jeg har gått fra grovsmed til finsmed. Det er alltid noe som kan forbedres. Å se en virkelig fin kniv er en opplevelse. En bunadskniv er en staskniv – nesten som et smykke – men den skal også være skarp!

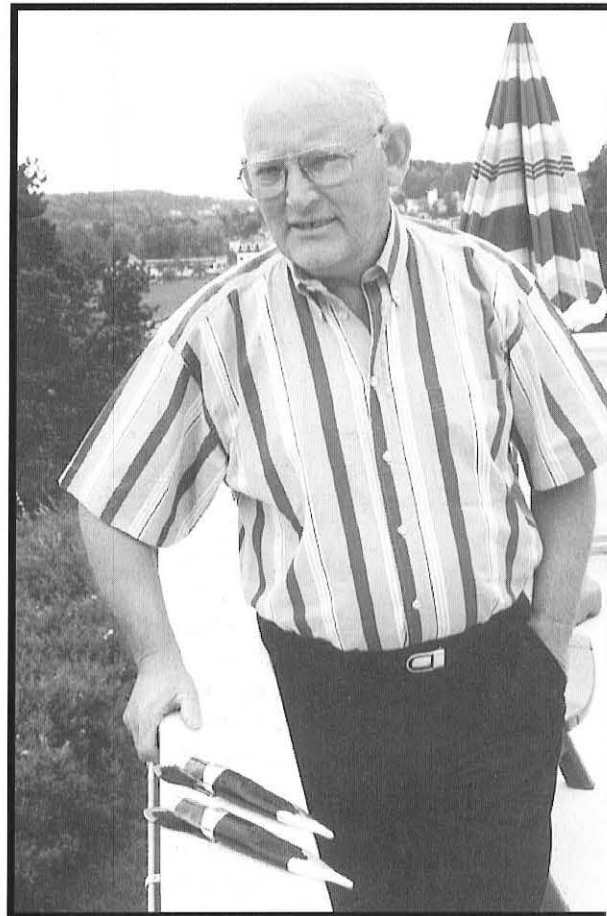
HAN REGNER MED å drive litt med knivhobbyen fortsatt. Ellers tenker han ikke på å påta seg større "arbeidsbyrder"- som enkelte andre av vegvesenets pensjonister. Han regner også med at det blir tid til noen flere turer til hytta ved Bjørnevann.

– Ellers regner jeg med å ha mer enn nok med å stelle med hus og hage.

Han har opplevd store forandringer i vegvesenet. Det er ikke så lenge siden det var seks dagers arbeidsuke- med arbeid til kl. 13 hver lørdag.

– Selv om arbeidet i vegvesenet var sikkert når du først hadde fått jobb- så var det til å begynne med ikke særlig godt betalt. Nå er det fullt på høyde med annet arbeid.

Den siste omorganiseringen har ikke spilt noen rolle for meg- men jeg vet at ikke alle synes det er like greit. Det blir mer som å arbeide i en privat bedrift- vi skal konkurrere og alt skal lønne seg. Vi får nok gjort mer for pengene på den måten. Jeg misunner ikke politikerne som har ansvar for at pengene strekker til for alle god formål.





Brokke-Suleskarvegen åpnet 24. mai

Nr. 2-97

– Jobben med å åpne Brokke-Suleskar-vegen går lettere for hvert år, sier Torleiv Haugen, som har vært med på å brøyte opp den populære fjellovergangen siden åpningen i 1990. Året før var han med på å brøyte fram veganlegget.

– Etter hvert er jeg blitt lommekjent på strekningen og vet hva som ligger under snøen. Erfaringen gjør at jobben går raskere og lettere.

Før brøytingen kan begynne, må vegen stikkes. Det er nå satt opp siktepunkter på en del av fjelltoppene. Fra disse kan vegen måles inn og stikkes med stor nøyaktighet selv om den ligger under flere meter med snø. Stikkejobben gjøres med hjelp av snøscooter og var unnagjort på en dag.

5. mai kunne Haugen og Helge Homme ta fatt på brøytingen av Brokke-Suleskarvegen på Aust-Agder, sida. Jobben var som vanlig gjort på drøyt to uker, og etter at Vest-Agder hadde tatt sin del, var det klart for åpning av den populære fjellovergangen 24. mai. I fjor ble vegen åpnet 26. mai, men da var det nesten ikke snø i fjellet. Publikum presser på for å få vegen åpnet så tidlig som mulig, og vil gjerne kunne kjøre over fjellet til 17. mai og i pinsen. Men reinforvaltningen tillater ikke brøyting av Kvislevannskaret før 12. mai. Reinoppsynsmannen følger nøye med i den sørlige reinstammens vandring for å sikre at reinen ikke skal bli hindret av den oppbrøytede vegen.

Bilister som våger seg ut på en tidlig fjelltur opp i over tusen meters høyde kan ikke unngå å bli imponert over brøytejobben. På lange strekninger var det over to meter høye brøytekanter og flere steder var det over 8 m høye skavler som Haugen og Homme har gnagd seg gjennom med den store snøfresen innleid fra Telemark, vinterstid i bruk på Hovden-Haukeligrend, og den noe mindre fresen på Valle vegstasjon, som tidligere på vinteren går på strekningen Rotemo – Dalen.

– I år var det mye snø i fjellet, men det var ikke rekord, sier brøyterne. Snøen var så hard at de kunne kjøre oppå med de tunge maskinene. Brøytingen foregår i flere "etasjer" der den store fresen begynner på toppen og eter seg nedover etter hvert. Den lille fresen kommer etter og sørger for finpussen.

Etter hvert som det lir ut i mai, får de også litt hjelp av vårsola. Men nede i de høye skjæringene er det stadig vintertemperaturer. I løpet av ukene brøytingen pågikk, hadde det noen steder smeltet 40 centimeter.

– På fjelltoppene og i de sørvendte skråningene er det nesten bart, men vegen er for det meste lagt i nordvendte og skyggefulle skråninger, der vi også finner de største snøfønnene, sier Haugen. Men vegen er godt bygd. Selv om den snør ned hver vinter, er dekket slett og fint, nesten ikke en hump, og vedlikeholdet etter brøyting er minimalt.

Miljø og kostnader hindrer helårsveg

Kommunene i Setesdal og Sirdal har et sterkt ønske om å gjøre sommerforbindelsen Brokke-Suleskarvegen til en helårsveg. Det er nedsatt en arbeidsgruppe for å analysere mulighetene for dette. Leder er ordfører Tarald Myrum i Valle kommune- nestleder er ordføreren i Sirdal- Torjus Kvæven. Sekretær er Frode J. Buen i Valle/ Rysstad reiselivslag. Arbeidsgruppa har som formål å utgreie et helårsvegalternativ for Brokke-Suleskarvegen. Utvalget vil vurdere aktuelle tekniske løsninger- trafikspotensialet- næringsmessige ringvirkninger- miljømessige rammevilkår og aktuelle finansieringskilder. Arbeidsgruppa har knyttet til seg fagkompetanse på disse områdene som konsultative medlemmer.


Utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen- Statens vegvesen Aust-Agder- skal legge fram aktuelle tekniske løsninger. Trafikspotensialet og økonomiske finansieringskilder skal utredes av Rogalandsforsknings- mens Sørnorsk økosenter ved Per Espen Fjeld skal klarlegge miljømessige rammevilkår for en helårsforbindelse over fjellet. Arbeidsgruppas arbeid skal være ferdig innen utgangen av 1997.

– Min personlige oppfatning er at jeg ikke ønsker å legge veldig mye energi i et prosjekt som kan virke heller luftig med hensyn til kostnader og miljøkrav- sier Finn Ole Jørgensen.

– Hovedproblemet er at det skal svært mye tiltak til for at miljøvernmyndighetene kan akseptere en helårsveg. Det vil bli stilt krav om sikre trekkveger for villreinstammen i området. Dette betyr at vegen må legges i tunnel ved de passasjene som er viktigst for trekkrutene. Dette faller sammen med de områder som har vanskeligst snøforhold. Det må eventuelt bygges 6 km tunnel. Et grovt

foreløpig overslag viser at dette vil koste 300 mill kr. I tillegg til denne kostnaden vil det gå minst 5 mill årlig i driftskostnader for å holde vegen vinteråpen. Jeg føler at kostnader i denne størrelsen er urealistisk. Vi vet ikke hvem som vil finansiere en slik veg.

Med våre begrensede midler til riksveger- vil det være viktigere å satse på en videre utbygging av rv 9. Jeg tror også forventningene til vintertrafikk er overdrevet. Sommertrafikken er høy fordi vegen er åpen i feriemånedene. Om fjellovergangen legges i tunnel- vil også den flotteste delen av denne turistvegen forsvinne. Dersom en tunnel blir bygd- vil miljøvernmyndighetene forlange at vegen over fjellet vil bli fjernet og at området blir tilbakeført til naturen for å bøte på de skader som allerede er gjort- sier Jørgensen- som har liten tro på denne vintervegen. Ledelsen for arbeidsgruppa har imidlertid ikke gitt opp tanken og fortsetter sitt utredningsarbeid.



De to brøyterne trives i høyfjellet når været er bra. Men dårlig vær forekommer også. En dag var det så tett tåke at det var vanskelig å se brøytestikke, ne. En dag hadde det kommet 10 cm nysnø i løpet av natta.

– Nesten hvert år har det kommet snø etter åpningen. Vi lar derfor fresen stå igjen inne på fjellet fram til midten av juni.

Homme driver småbruk på fritid og er ikke bare glad for lange dager med snøbrøyting i mai:

– Vi mister mye av våren nede i dalen med den, ne jobben. Etter en lang dag med snøbrøyting blir det ikke så mye tid til å drive med våronn på kvelds, tid.

100.000



NATTARBEID

Asfaltlegging på E 18, sterkt trafikkerte veger og andre veger der det medfører problemer å legge asfalt på dagtid, utføres på nattskift.

– Dette er en trivelig jobb. Når våren kommer, må jeg ut og kjenne asfaltlukten, sier Bjørn Eide Olsen, som har vært kontrollør i asfaltseksjonen i 22 år.

Han følger asfaltlaget fra kl. 7 på kvelden til kl. 7 på morgenen. For hver 250 m asfalt tar han en prøve, som pakkes pent og merkes før den sendes til laboratoriet for analyse. I tillegg skriver kontrolløren rapporter for arbeidet som er gjort.

– For en tid siden så jeg at det var blanke felt i asfalten som ble lagt ved Stoa. Det var tydelig vis noe som ikke var som det skulle. Jeg varslet laboratoriet, og asfaltblandingen ble endret. Nå har vi satt opp varselskilt for glatt vegbane og parsellen avstrødd med asfaltert finpukk for å bedre friksjonen. Bjørn gikk glipp av samtlige Norges kamper i fotball VMs innledende runder. Også St. Hans-natta var han på jobb.

– Men det tar jeg ikke så tungt, jeg er ikke så veldig interessert.

Den digre asfaltmaskinen sniler seg fram 5–6 m pr minutt. Aller helst skal den gå uten stans framover hele skiftet igjennom, mens asfaltmassen fylles på etter hvert fra lastebiler som går i skytteltrafikk til asfaltblanderet.

På et skift legges det ca. 1 km asfalt i hver kjøretøring. Babylonerne bygde de første asfaltvegene. Asfalt ble brukt til vegbygging første gang i Babylon for 2600 år siden, da kong Nabopolassar brukte asfalt fra de naturlige asfaltsjøene til bygging av kilometerlange asfaltgater i sin hovedstad. Babylonerne sine kunnskaper om vegbygging ble deretter glemt inntil franskmennene, etter langvarige eksperimenter, bygde den første moderne asfaltvegen i 1852 mellom Paris og Perpignan.

Asfalt består av et bindemiddel, bitumen, som forekommer naturlig i asfaltsjøer, eller framstilt av olje. Dette tilsettes stein av ulik størrelse.

asfalt i hektisk sesong

PÅ RIKS- OG FYLKESVEGER i Aust-Agder legges det hvert år ca. 100 000 tonn asfalt til en verdi av ca. 37 mill kr. Dette nivået har holdt seg de siste tre år, men med forventet redusert anleggsvirksomhet i en periode, kan investeringene i asfaltdekke bli mindre i kommende år, sier trafikkavdelingens vegseksjons for dekkeansvarlig, Jan Otto Askeland.

Asfaltleggerne har en hektisk høysesong i sommermånedene. Den starter som oftest første uka i mai og varer til ut i september/oktober. Det er om å gjøre å få lagt asfalt så tidlig som mulig for at den kan få satt seg og herdet før vinteren og piggdekkene kommer. Av hensyn til trafikantene er det også ønskelig å rette opp skader som er påført i løpet av vinteren og etablere en god vegstandard så tidlig som mulig. Kvaliteten på vegdekket har betydning for de totale transportkostnadene, og for trafikksikkerheten. Hjulspor i vegdekket øker faren for vannplaning og kan medføre problemer med styringen.

Asfaltleggingen er også væravhengig. I vedvarende regn må asfaltleggingen stanses. På forsommeren i år var det mye regn, og midt i juni lå asfaltarbeidene en drøy uke etter planen. Men i tempoplanen er det tatt høyde for noe regnvær, og vi regner å ta inn igjen det tapte, sier Askeland.

– I asfaltsesongen ønsker vi tørt og varmt sommervær. Siden en god del av asfaltleggingen foregår nattetid, vil vi helst ikke ha nattemperatur under 5 grader. Asfalt er en varm masse som holder ca. 150 grader ved utleggingen. Hvis det gamle dekket under er for kaldt, vil det nye dekket bli for raskt avkjølt og det kan bli problemer med komprimeringen. Av årets asfaltinvestering går ca 20 mill. til riks og europaveger. Det skal legges 11000 tonn asfalt på eksisterende E 18 og det er inngått kontrakt om legging av 7000 tonn asfalt på den nye E 18parsellen Rannekleiv-Temse.

ÅRETS ASFALTPROGRAM

På E 18 skal det legges asfalt på store deler av strekningen fra Bietunnelen i Grimstad til Homborsund. Tidlig i sesongen fikk parsellen Selde bru – Rannekleiv et nytt lag asfalt. I forbindelse med utbedring av Lundevann bru i Tvedestrand legges det ny asfalt på strekningen Fredvika – Lunde.

På rv 404 i Grimstad skal det legges 3500 tonn asfalt. Her skal 3000 kvm armeres med glassfiberduk.

I Setesdal skal det legges 3000 tonn asfalt på strekningen Flateland – Reimarmo, og på nyanlegget Grasbrokke – Hestevelt skal det legges 3700 tonn. Her skal 2000 tonn fresemasse fra den gamle vegen benyttes som bærelag i ny veg.

På Iveland – Hornnessund på rv 403 er det lagt ut 4500 tonn. Her er 3000 kvm armert.

På rv 42 fra Svenes til Kleveland skal det legges i underkant av 5000 tonn asfalt.

På fylkesvegene er det mye flatelapping, samt busslommer og trafikksikkerhetstiltak. Her skal det legges – ca 17000 tonn asfalt.

VEGKAPITALEN

Vegenes asfaltdekker utgjør en vesentlig del av det som ofte kalles vegkapitalen. Ledelsen i trafikkavdelingen har uttrykt bekymring for at dekkevedlikeholdet ikke tar vare på de store investeringene som er gjort.

– Dessverre er det slik at hvis vedlikeholdet blir for dårlig, øker skadene i et aksellererende tempo. Det blir betydelige kostnader med å reparere skadene etter at det er gått en del tid med mangelfullt vedlikehold. Situasjonen er nå betenkelig spesielt når det gjelder fylkesvegene. Etter at telerestriksjonene på våren ble opphevet i –95, har vi fått økt belastning i denne perioden. Jo lenger arbeidet med utbedring av skadene utsettes, jo større blir skadene og jo dyrere blir

Asfaltkontrollør Bjørn Eide Olsen, oppsynsmann Jan Ragnar Finsland og dekkeansvarlig Jan Otto Askeland passer på at vi får asfalt av den kvalitet som er avtalt.



(forts. neste side)

(fortsatt fra
foregående side)

reparasjonene. Det blir nesten som å starte på nytt igjen.

Her må vi huske på at det er trafikantene som betaler for nedslitte og dårlige veger i form av økte transportkostnader.

På fylkesvegene har vi ennå 20 pst, eller ca 200 km grusdekke. Det kommer stadig henvendelse fra folk som ønsker asfaltdekke på nye strekninger. Gamle grusveger bør imidlertid forsterkes/utbedres før legging av fast dekke. Dessverre er det lite penger i systemet for slike formål.

AVANSERT PRODUKT

Asfalt er et avansert produkt med egenskaper som er tilpasset til formålet. Hittil har såkalt asfaltbetong, en asfalttype med en stor andel av grovkornet stein, vært mest brukt på høytrafikkerte veger i vår fylke. I år brukes skjelettasfalt, en mer bindemiddelrik og tettgradert asfaltmasse, i større omfang. Denne asfalttypen er noe dyrere, men har bedre slitestyrke og friksjonsegenskaper. Asfaltmassen tilsettes diverse andre stoff, bl.a. cellulosefibre for å hindre avrenning. På fylkesvegene brukes mye AGB, asfaltgrusbetong.

Asfaltleggerne samarbeider nært med distriktslaboratoriet på Skarpsnes. En representant for laboratoriet deltar i byggemøtene med entreprenøren og laboratoriet godkjenner alle arbeidsresepter. Laboratoriet analyserer prøver av all asfalt som legges ut og tester på forhånd om steinmaterialer som skal brukes i asfalten har tilstrekkelige mekaniske egenskaper.

PLANLEGGING BYGD PÅ MÅLINGER

Askeland er meget godt fornøyd med laboratoriets tjenester og ser med stor bekymring på å regioanisere laboratorietjenestene til Telemark, som foreslått i vegvesenets plan for spesialisering.

Etter at asfaltsesongen er over utpå høsten, er det tid for planlegging av neste asfaltsesong. Her deltar asfaltoppsynsmann Jan Finsland (som har overtatt jobben etter Bjarne Solberg), og formann Bjørn Eide Olsen som om sommeren arbeider som asfaltkontrollør.

Planleggingen bygger på data samlet inn av vegvesenets målebil, som hvert år kjører langs alle veger i fylket og samler inn data om spor, jevnhet og tverrfall. Dataene legges inn i vegdatabanken, og benyttes ved planleggingen av asfaltarbeidet. Etter at asfalteringen er utført, ajourføres dette i vegdatabanken.

– Ved årsskiftet lyser vi ut kontraktene. Fire store asfaltfirmaer og et mindre konkurrete i år knallhardt om oppdrag i fylket, sier Askeland. I år gikk jobbene til Nodest og Franzefoss, som er ny i fylket. Franzefoss har hentet inn et asfaltlag fra Sverige for å gjøre arbeidet. Asfaltfirmaene har dyktige og meget erfarne folk.

Før asfalten kan legges, må vegen være rengjort og kumlokk løsnet. Etter at asfalten er lagt, kommer Gustav Guttormsen inn i bildet og sørger for at vegen blir forskriftsmessig merket så raskt som mulig.

Vegvesenets asfaltarbeid ute på vegen ledes av oppsynsmann Jan Finsland. Kontrollørene Bjørn Eide Olsen, Arvid Strand, Cay Hausland og Klaus-Martin Berg følger de tre asfaltleggingslagene som er i arbeid. Når det er aktuelt med forsterkning og armering av asfalten,

hentes fagkunnskap fra Lars Bakken.

Asfaltarbeid er utsatt, med støy fra maskiner og trafikk en halvmetre unna.

Kontrollørene legger stor vekt på HMS, og kontrollerer ikke bare at asfalten som legges holder kvalitet som avtalt, men at forskrifter om skilting, verneutstyr m.m. overholdes. På byggemøtene er HMS en fast post. Farlige situasjoner, nestenulykker m.m. tas opp.

Vegvesenet bruker sommerhjelper til å informere trafikantene om at de må kjøre forsiktig forbi asfaltleggerne. Likevel er det mange bilister som dunderer forbi i altfor høy hastighet.



Gerd Bjerkenes slipper bilavgift og kan kjøre på I-skilt:



Nr. 2-91

Angliaen fyller 30 og blir veteranbil!

Konsulent Gerd Bjerkenes ved vegkontoret kunne i juni måned glede seg over et "statlig tillegg" på kr. 1100. -pr. år. Ikke i form av et personlig lønnstillegg, men som resultat av at hennes Ford Anglia de luxe kunne feire sitt 30 års jubileum og gå over i veteranbilenes rekke. Dette medfører at hun fra og med i år slipper å betale den årlige bilavgiften. Samtidig åpner den vedtatte ordningen adgang til bruk av tidligere "gamle kjennemerker" på gamle kjøretøyer.

Adgangen er begrenset til kjøretøyer som er 30 år eller eldre, men slik at kjøretøyer som etter registreringsår/modellår fra før april 1970 etterhvert kan gå over til gamle

kjennemerker når de oppnår 30 års alder.

Den - litt stolte - eier av årets veteranbil kan opplyse at da hun kjøpte bilen ny hos forhandleren i Blødekjær, kostet den den nette sum av kr. 14.900,-

- Og det var mange penger for en statsansatt i 1961?

-Ja, men jeg tok den på avbetaling. Og da det siste avdraget var betalt, fikk jeg en hyggelig hilsen med takk for punktlig oppgjør fra forhandleren.

- Hvor langt har den kjørt pr. idag?

- Ca. 163 000 kilometer, men den ble ikke vinterkjørt de første årene. Da sto den tørt og med hjulene av. - Og du har hatt bare glede av bilen, eller---

- Ja, det er sikkert. Helt fra bar-

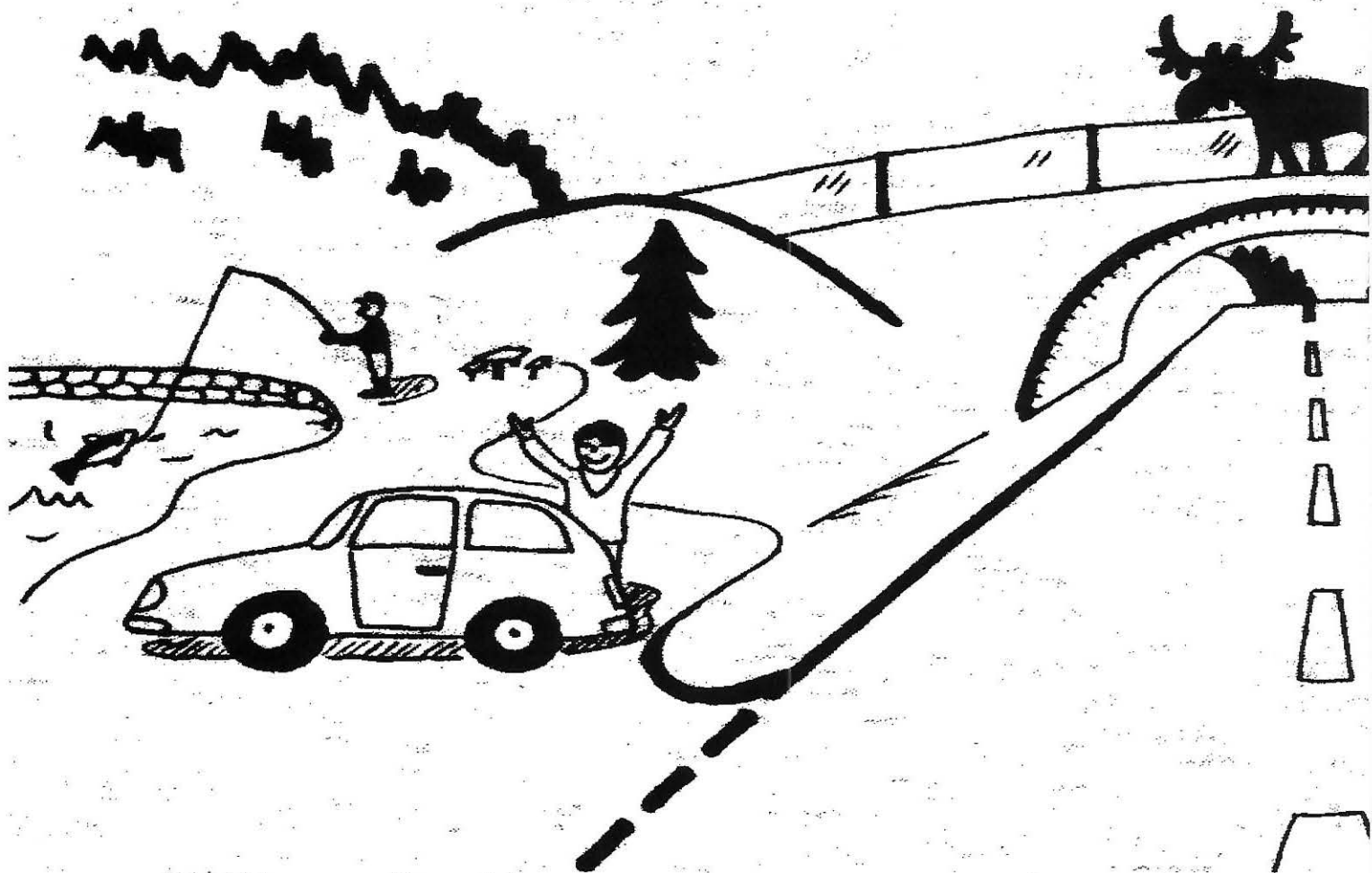
na var små har Angliaen fraktet oss trygt og sikkert på feriebesøk til Danmark, Sverige og også Tyskland og Holland har fått vårt besøk. På Autobahn i Tyskland hadde jeg den fornøyelsen å kjøre forbi svære, kostbare Mercedeser, til stor morro for passasjerene.

- Store utgifter i årenes løp?

- En del har det blitt, selv om motoren synes uslitelig. Men nå er bilen plaget av "gammelmannsflekker", det vil si rustangrep som jeg imidlertid skal få gjort noe med i høst.

- Så du vil fortsatt beholde "kle nodiet" ditt, da?

- Ja, det er sikkert, selv om jeg for tre år siden ble budt 11.000,- kroner for den, men takket nei, sier fru Bjerkenes og klapper veteranen pent på "hodet"!



Elgen finner vegeu over

Nr. 3-97

E LGEN FINNER VEGEN over den flotte elgbrua over nye E 18 på Østerholtheia. Dette kan slås fast etter at det flere ganger er sett spor etter elg på brua. Det er også sett spor etter hjort.

Elgbrua førte til en del avisoppslag i høst etter at elg hadde hoppet over elggjerdet, trent seg gjennom gjerdet og forsøkt å trenge seg gjennom gjerdet.

- Dette har sannsynligvis skjedd ved at en elgkalv har kommet bort fra sin mor og opp på elgbrua på egenhånd, mens elgkua har sett kalven fra den andre siden av gjerdet. For å komme fram til kalven oppe på brua, har den i panikk løpt rett på gjerdet, sier overingeniør John Baasland, som var ansvarlig for den siste delen av arbeidet med E 18 på Østerholtheia.

I forbindelse med episodene med elg som har løpt på elggjerdet, er det også blitt hevdet at elgbrua er plassert på feil sted og at brua derfor er bygd til ingen nytte.

- Brua ble plassert etter råd fra viltforsker og elgkspert Per Espen Fjeld, som har studert elgtråkkene i området. Det ble også holdt allmannamøte for lokalbefolkningen for å finne fram til rett plassering. Her var det noe delte meninger om hvor elgkryssingen burde plasseres, forteller Baasland.

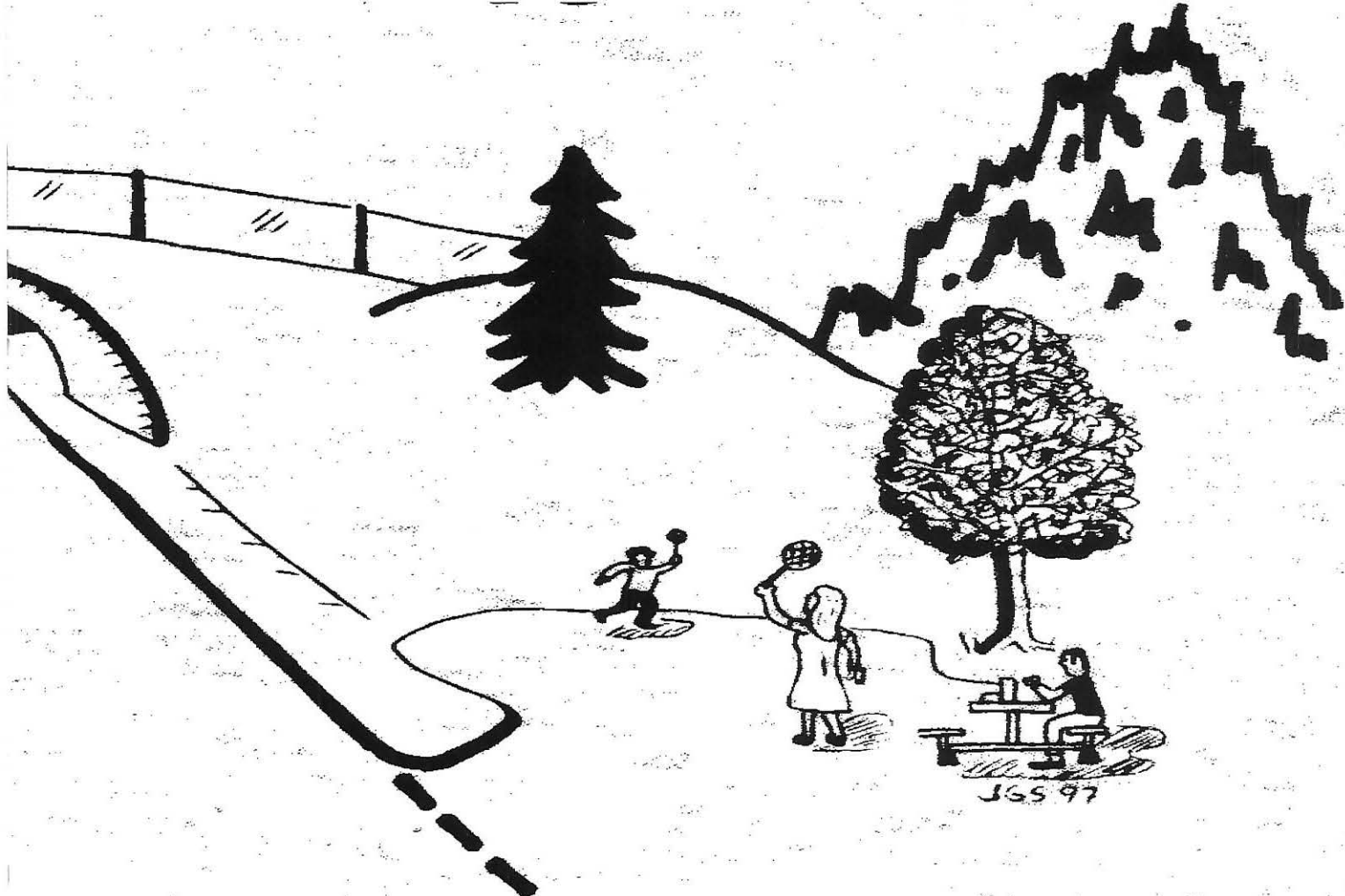
Det er lagt ned mye arbeid for at elgen skal finne det bryet verdt å benytte elgbrua som er bygd til en kostnad av 2.9 mill kr. På brua er det en 3,5 m bred grusveg som også skal tjene som driftsveg for grunneieren. Resten av brua, med en bredde på totalt 23 m, er forbeholdt skogens konge. Her vokser det gress og det er plantet lauvtrær som rogn og bjørk, som elgen liker å beite på. Når trærne har vokst seg store, vil de også skjerme for trafikken og gi elgen skjul.

Per Espen Fjeld har uttalt at han regner med det vil ta litt tid før elgen venner seg til de nye trafikkforholdene i området. For å gjøre elggjerdet mer synlig for elgen er det etter råd fra Fjeld satt opp hvite bånd på gjerdet.

Det er satt opp totalt 10,3 km viltgjerde med en høyde på 2,5 m på begge sider av den nye motorvegen over Østerholtheia. Det har trukket noe ut med å få viltgjerdet helt ferdig. Dette skyldes angivelig problemer med leveranse av gjerdenetting.

Selv om det er satt opp gjerder på begge sider, er ikke den nye motorvegen hundre prosent sikret mot elg. Fra rasteplassene er det store åpninger ut mot vegeu. Det er også en 3 m åpning i elggjerdet ved busslomma på telemarkssiden.

På den annen side er det flere muligheter for at elgen kan krysse vegeu uten fare for trafikantene. I tillegg til elgbrua er det en overgang i plan



elgbrua

for elg på Telemarkssiden – og to kulverter der elgen kan passere på Aust-Agder-siden.

BEVER TOK BEPLANTNINGEN

Anleggene på Østerholtheia har også hatt besøk av beveren. Fra et beverhus på innsiden av tjernet på rasteplass nord har en bever svømt gjennom meterrøret over til rasteplass sør tatt godt for seg av trærne som var plantet langs bekken. Pussig nok har den gått løs på disse i stedet for å ta trærne på "sin egen side". Det er nå plantet nye trær- og beveren er skutt etter at det ble gitt fellingstillatelse fra fylkesmannens miljøvernavdeling. Etter dette har det ikke vært bever på stedet.

Renseanlegget i tilknytning til de to serviceanleggene har også krevd en del omtanke. Rensingen foregår etter en ny metode utviklet av Asplan Viak Sør a.s. og Jordforsk. Hovedelement er et hovedfilter i løs lecamasse med en filterflate på 45 kvm. Herfra går avløpsvannet til en etterpoleringsgrøft med leca og torvmasser før det renner ut i bekken som ender i Gjerstadvassdraget.

Renseanlegget skal følges opp av representanter for jordforsk- mens folk fra Akland veg og trafikkstasjon skal stå for den daglige driften. Foreløpig for en toårsperiode skal det regelmessig tas vannprøver i vassdraget nedenfor filteranlegget for å forsikre seg om at anlegget virker som planlagt.

Det er uvisst hvor lenge det store lecafilteret vil rense effektivt før det må skiftes ut. Også her er det nødvendig med jevnlig oppsyn.

POSITIVE TILBAKEMELDINGER

– Hvilke tilbakemeldinger er kommet etter at vegparsellen og de fine rasteplassene ble åpnet?
 – Vi har hørt mye positivt-både fra publikum og fra vegvesenansatte i andre fylker. Det er tydelig at dette anlegget ikke står tilbake for det beste andre steder i landet. Rasteplassene har vært mye brukt. I sommer var det spesielt mange på på rasteplass nord- mens det nå har jevnet seg ut- med en liten overvekt på rasteplass sør. I sommer var det også en del turister som overnattet i telt på rasteplassene- noe som ikke er tillatt. Brakkeseksjonene fra Østerholtheia er nå lagret på Akland veg- og trafikkstasjon med tanke på bruk ved neste E 18-parsell i østfylket.



Reduserte bevilgninger tærer på vegkapitalen

Arendal trafikkstasjon har et budsjett for neste år på 61 mill. kr. Av dette utgjør administrasjon, inkludert all registrering, kontroll og førerkortvirksomhet 13,1 millioner kroner, mens drift av riksveger utgjør 27 mill. og drift av fylkesveger 20 mill. kr, opplyser distriktsleder for Arendal trafikkdistrikt, Sigurd Kløv-fjell.

– Det blir en utfordring å få reduserte bevilgninger til å strekke til slik at vi kan ivareta mest mulig av vegkapitalen. En reduksjon i budsjettet på 5–6 prosent er forholdsvis mye, og kan føre til mindre dekkelegging og redusert standard på vinter, vedlikeholdet av minst trafikerte riksvegene, samt dårligere vedlikehold av grøntanlegg.

Trafikkstasjonen er ansvarlig for, og betaler drift og vedlikehold av vegnettet, mens arbeidet ute på vegene utføres av Arendal produksjonsområde.

– Vi må fortsatt arbeide for at nyorganiseringen av Statens vegvesen skal fungere etter hensikten. Det kan ennå ta noe tid før vi er kommet så langt. Videre er det en utfordring at Arendal trafikkdistrikt må finne sin plass og sin rolle i vegvesenet i fylket. Også her vil vi trenge noe tid.

Trafikkstasjonen har ansvaret for en stor del av vegvesenets aktivitet. Noe av hensikten med omorganiseringen av vegvesenet var at vi skulle oppnå en synergi-effekt, en gjensidig positiv effekt ved at trafikant, kjøretøy og vegsystem ble knyttet nærmere sammen. Totalt sett skulle det bedre trafikksikkerheten. Her er vi ennå ikke kommet langt nok, og med reduserte bevilgninger er det vanskelig å se hvordan vi skal kunne øke innsatsen på trafikksikkerhet.

Faggruppe veg har ikke egen fag, gruppeleder, distriktslederen leder selv arbeidet med drift og kontroll av vegnettet. Faggruppe veg består ellers

av vegmestrene Kåre Karlsen og John Haugsjå, og oppsynsmennene Kjell Asbjørn Knutsen og Gunnar Liestøl.

Trafikkstasjonen er videre inndelt i faggruppe Kontor under ledelse av Harald Kirkedam, faggruppe Kjøretøy ledet av Nils Magne Rakvåg og faggruppe Trafikk ledet av Kjell Backe-Hansen.

Oblater bør innføres for alle kjøretøyer

– Det er en stor fordel at vi nå har fått alle under samme tak. Ekspedisjonen er unik, vi har fått nytt sentralbord som fungerer som informa-

sjonsentral, også for vegsaker, sier faggruppeleder for Kontor, Harald Kirkedam.

– Ekspedering av førerkort, registrering, utlevering av prøveskilt og kontrollvirksomhet – alt foregår ved den samme skranken. Det er slutt på å måtte løpe fra den ene brakken til den andre. Det nye kølappsystemet gjør at folk kan sitte ned og vente på å bli ekspedert. Vi kan sette inn ekstra kapasitet der ventetida er lengst. Kravet er at ventetida ikke skal overstige 15 minutter. Det skal vi klare, selv om vi har stor pågang av publikum på høsten.

I ekspedisjonen er det satt opp en TV-skjerm som brukes til informasjon, til å vise informasjon-filmer m.m. Ekspedisjonen har også fått egne bankterminaler slik at publikum kan betale for tje-nestene med minibankkort. Faggruppe Kontor har ni fast ansatte, samt en vikar. 3,5 stillinger er satt av til fellestjenester.

– For oss er den største utfordringen å ha et til enhver tid oppdatert og korrekt edb-arkiv for kjøretøyregistreret. Det betyr at enhver endring i eierforhold, eiers adresse osv. skal registreres. Det forutsetter at kundene, som vi nå gjerne kaller dem, er flinke til å melde fra.

Oblatene, kontrollmerkene, er kommet for å bli. De viser på en enkel og grei måte at kjøretøyet har tillatelse til å kjøre på vegen, og har ført til at bileierne er blitt mye flinkere til å holde orden på sine forhold. Folk vil nødig vise for naboene at de ikke har betalt sine avgifter og forsikringer.

Nå ønsker vi at den samme ordningen kan innføres på alle kjøretøyer, f.eks. motorsykler, moped, campingvogner osv.

– Finner publikum fram til den nye trafikkstasjonen?

– Ennå er det folk som møter opp på His. Å nå ut med informasjon til alle er ikke gjort i en håndvending. Men skiltingen av stasjonen bør bli bedre, og tilgjengeligheten for gående og syklende – og de som er avhengig av kollektiv transport bør forbedres vesentlig.

Ellers er Kirkedam godt fornøyd med det mes-



Nr. 3-97



te, og tar med glede imot besøkende fra andre fylker som vil se den nye trafikkstasjonen for å hente inspirasjon i forbindelse med egne byggeprosjekter.

Dårlig kjøreopplæring gir nye stryk

– Alle førerprøver i Arendal trafikkdistrikt skal nå avlegges ved Arendal trafikkstasjon, i Risør og i Lillesand. EØS reglene vil føre til mer arbeid, bl.a. ved at førerprøven for vogntog nå er delt opp i tre adskilte prøver. Antall førerprøver for motorsykel har økt med over 200 pst de siste fem år. Arbeidsoppgavene vokser stadig, sier faggruppel leder for Trafikk, Kjell Backe-Hansen.

Faggruppa består i tillegg lederen av fire sensorer, og to som arbeider med saksbehandling og utsteding av førerkort. Det er håp om en ekstra sensorstilling fra neste år. Dette vil bedre situasjonen og redusere ventetida, som i år har vært opp til to måneder.

Når det gjelder de nye førerkortbestemmelser droyde det svært lenge før trafikkstasjonene fikk utførlig informasjon fra sentrale myndigheter. Det som har vært klart, er at de nye kortene skal være i bankkortformat og at de skal produseres sentralt. Det vil dermed bli slutt på at publikum kan få med seg førerkortet etter 10 minutters venting. De nye førerkortene blir sendt i posten. De må anses som et klart tilbakeskritt sett fra publikums side, mener Backe-Hansen.

En del av presset på faggruppa skyldes kvaliteten på kjøreopplæringen har gått tilbake og at hele 30 prosent av kandidatene til førerprøven for personbil stryker første gang og må gå opp til ny prøve, sier Backe-Hansen. Det er nå gått ca to år siden 16-åringene kunne begynne øvelseskjøring sammen

med foreldrene og at de kunne gå opp til førerprøven uten krav til opplæring i kjøreskole.

– Dette betinger at foreldrene stiller opp og tar oppgaven med kjøreopplæring alvorlig sier Backe-Hansen. Han anbefaler at foreldrene tar kontakt med en kjøreskole før opplæringen begynner, og at opplæringen planlegges. Han anbefaler også at elevene får noen timer med kjørelæreren.

– At så mange som 30 prosent stryker, er

sløsing med ressurser. Men det ser ut til å ligge status i å ta sertifikat med færrest mulig timer med kjøreskole.

For å holde ventetida nede, har vi lært opp fire kjørelærere til sensorer som kan hjelpe oss når det hopper seg opp.

Sensorene har stort sett sin arbeidsplass ute i trafikken, men også de setter pris på forholdene ved den nye stasjonen, selv om de kunne ha ønsket seg noe større kontorer.

– Motorsykelbanen er svært nyttig. Vi har arbeidet for en omlegging av førerprøven for motorsykel ved at sensor følger kandidaten i bil, i stedet for å sitte bak på motorsykkelen. Vi har søkt om å få drive dette som et prøveprosjekt, men dette ble avvist. Vi arbeider fortsatt med saken. Uansett er motorsykelbanen til stor nytte ved kjøregpårdsøvelsene, og ved nødmanøvrer i høy hastighet.

Godt rustet til økt kjøretøykontroll

– Med den nye trafikkstasjonen står vi godt rustet til å ta vår del av den nye periodiske kontrollen av lette kjøretøy. I tillegg til vår faste bemanning på fire inspektører, har ledelsen lagt forholdene til rette for en utvidet kontrollvirksomhet ved at vi har fått anledning til å leie inn to mann fra Produksjon ved behov. Vi har også to personer som til daglig arbeider på kontorsiden som i en viss utstrekning settes inn i kontrollvirksomhet, som kjøre- og hviletidkontroll bilbeltekontroll osv., sier leder for faggruppe Kjøretøy, Nils Magne Rakvåg.

Trafikkstasjonen har til nå hatt en markedsandel på totalt 21 pst. av all kjøretøykontroll i distriktet. Rakvåg og hans folk vil være forberedt på en markedsandel på 20 prosent av periodisk kontroll for lette kjøretøy. Det ventes totalt 3600 kontroller av lette kjøretøy i 1998.

Periodisk kontroll av tunge kjøretøyer ventes å bli som i år, med ca. 480 kontroller. Videre skal det utføres stikkprøvekontroller på lette og tunge kjøretøy. Det skal også utføres etterkontroll av periodisk kontroll. Kjøre- og hviletidskontroll skal utføres både ute på veggen og i transportbedriftene og det skal utføres kontroll av tungtransport.

På programmet for neste år står også bilbeltekontroll med kontroll av 10.000 personer.

– Vi arbeider for å øke bruken av bilbelte, som nå ligger på 75 pst i tettbygde strøk og 85 pst på landevegen, sier Rakvåg, som er godt fornøyd med arbeidsforholdene i de nye kontrollhallene.

– Vi står godt rustet både med utstyr og bemanning. Vi har aldri før hatt så gode arbeidsforhold, sier han.



E 18 bør utbygges til fire felt

Nr. 3-97

TO VETERANER innen trafikkarbeidet i Aust-Agder var blant gjestene ved åpningen av Arendal trafikkstasjon. Vi tenker på de tidligere politiavdelingssjefene Ivar Tønnesen- 68 år- og Per Kr. Pettersen- 66 år. Under åpningen representerte Tønnesen Kongelig Norsk Automobilforbund- der han er nestformann i fylkesavdelingen- mens Pettersen er formann i Norges Automobilforbund- avdeling Aust-Agder.

De to veteranene satt stille og pent under åpningsseremonien for den nye trafikkstasjonen, men etter at formalitetene var unna, gjort, klarte de ikke å holde seg helt i ro: på grove motorsykler ut, lånt av motorsykkelforhandler Tel, lef Tellefsen testet de trafikkstasjonens øvingsbane for motorsykler. Det er en kjent sak at dagens 40- og 50-åringer gjerne kjører mot, orsykkel for å bevise at de har sin manndoms kraft i behold. Men ennå vekker det oppmerksomhet når mannfolk langt inn i pensjo, nistalderen rir en sprek tohjuling. Tønnesen forteller til Sørlandspor, ten at det er mange år siden sist han kjørte motorsykel, mens Pet, tersen får låne sønnens "Golden Wing" en gang i mellom og nyter en rolig tur over Herefoss og Åmli.

Pettersen er velkjent som UP-Pet, tersen. Han avsluttet sin lange karriere i politiet som distriktsle, der for Utrykningspolitets distrikt 6, Agder-fylkene og Rogaland. Som pensjonist er han fortsatt aktivt opptatt av trafikk. Som NAF- leder har han et fast ukentlig trafikkprogram på lokalradionen P5

der han tar opp aktuelle trafikk saker og svarer på spørsmål fra lytterne. Et aktuelt tema er vinterdekk. Pettersen har i mange år kjørt uten pigg, og anbefaler dette på det beste.

- Ellers bør bilistene forberede seg på vinteren og sørge for at bilen er i god stand før den kalde årstida. Det er viktig å sjekke at batteriet er på høyden. Jeg vil også anbefale å skifte tennplugg før vinteren, sier NAF-lederen.

- Jeg kjører fortsatt ganske mye bil, og følger med i det som kommer av nye regler. De alvorlige trafikkulykkene er skremmende. UP-folkene, som jeg fortsatt har god kontakt med, sier at hastighe-

ten på vegene er økende, flere blir tatt i svært høye hastigheter. Det er ikke overskridelser på 10- 20 kmt, men når hastigheten når opp i 150-160-170, skal det lite til før det skjer alvorlige ulykker.

- Selv mener jeg at fartsgrensene bør heves til 90 kmt på mange av våre veier. På motorveg kl. B bør det være tillatt å kjøre i 100 kmt og på fire felts motorveg bør fartsgrensen heves til 110 kmt. Det er ikke disse hastighetene som er farlige. Jeg har kjørt mye i Europa i hastigheter opp til 140-150. På god motorveg med fire felt eller mer går det greit. Øker hastigheten til mellom 150 og 200 kmt, krever det langt større aktpågivenhet.

- Når det gjelder vegstandard i Norge er det min oppfatning at vi heller burde vente noen år og bygge ut E 18 til fire felts veg i stedet for å forsere utbygging etter den nåværende motorvegstandard. Når trafikken går i fire felt ut av Oslo og over på to felt etter Drammen, er det klart at det vil korke seg. Her burde vi være framsynt, og bygge ut fire felt på hele E 18.

- Hva kan vi ellers gjøre for å bedre trafikksikkerheten?

- Som gammel politimann tror jeg fortsatt på politikkontroll. Jeg ønsker flere uniformerte politifolk ute på vegene. Fotobokser har jeg lite til overs for. Bilistene får raskt vite hvilke bokser som er aktive, og boksene kan bare lese hastighet. De kan ikke gripe inn mot uvettede forbikjøring, berusede bilførere, og biler med alvorlige tekniske mangler.

- Uniformert motorsykkelpatrolje er etter min oppfatning effektiv i trafikkarbeidet. Når bilistene ser polititjenestemannen på motorsykel, virker det dempende på trafikkbildet. Motorsykkelen har også en enestående framkommelighet i kø-situasjoner, når trafikken har stanset på grunn av en ulykke osv, sier Pettersen, som er meget begeistret over den nye motorsykelbanen på Stoa.

- Denne banen må være en svært god investering, og en stor fordel både for kjøreskolene og for trafikkstasjonen.

Pettersen begynte som politimann i 1956. Han ble snart satt inn i trafikk-tjenesten og patruljerte vegene i fylket på motorsykel, en tjeneste han utførte sammen med Ivar Tønnesen og Torfinn Tveit. I 1966 ble han knyttet til UP og fra 1975 og til han gikk av med pensjon var han distriktsleder for UP på Sørlandet.



Lærte politiet utrykningskjøring

JEG ER SKREMT over alle trafikkulykkene i vår tid. Noe må være steingalt! En forklaring kan være at dagens trafikkbilde ikke får den nødvendige oppmerksomhet fra bilføreren. Jeg har bl.a. pekt på bruken av mobiltelefon i bil- kassettpillere- røyking m.m. Med dagens hastighetsnivå og trafikk-tetthet- skal det bare et øyeblikks uoppmerksomhet til før det går galt- sier Ivar Tønnesen- kanskje den beste bilføreren Aust-Agder noen gang har hatt.

- Uoppmerksomhet kan ikke forklare alle ulykkene. Det er nok også en tendens til at en del bilførere tar sjanser som fører til ulykker når trafikken er stor. En del kjører på andres velvilje, og satser på at de bremses eller viker for å unngå en smell.

Tønnesen kjørte som politimann mye motor- sykkelpatrulje, både på landevegen, som UP-mann i Oslo-området og i Aust-Agder. 17-mai kjørte han motorsykkel i spissen for 17-maitoget, en tjeneste han trivdes godt med.

- Jeg følte ofte at publikum satte pris på politisykkelpatruljen på E 18. Mer enn en gang hendte det at bilister vinket anerkjennende når jeg hadde stanset en bilist som hadde vist uforsvarlig kjøring. Vi gjorde en jobb det sto respekt av.

Tønnesens ferdigheter som bilfører ble godt utnyttet av politietaten. På 70-tallet fikk han ansvaret for opplæring av politiets instruktører i utrykningskjøring ved politiskolen. Dette foregikk på tre måneders kurs. Etatens beste sjåfører ble plukket ut til å gjennomgå denne opplæringen.

- Jeg var noe betenkt før det første kurset, og hadde ikke stor tro på at jeg hadde noe å lære de drevne sjåførene. Men der tok jeg feil. Mange ba om ekstraundervisning i frihelgene i alminnelig kjøreferdighet. Vi skal huske på at utrykningskjøring ikke er vanlig bilkjøring. Vi kjørte på avsperrede skogsbilveger og vi hadde virkelig anledning til å vise hva vi kunne.

- Hva kreves av en god utryknings sjåfør?

- Det skal kjøres fort, men forsvarlig. Vi fant ut at det var ikke om å gjøre å kjøre så fort som mulig. Ved utrykning f.eks. i trafikken i Oslo, kom vi vel så fort fram ved å holde en jevn, moderat hastighet, slik at trafikken fikk tid til å åpne seg slik at vi kunne komme fram. En utrykningsfører må holde hodet kaldt og ikke la seg påvirke av sirener og blålys. Uttrykningskjøring krever mer observasjon av trafikkbildet enn annen kjøring.

Tønnesens kjøreferdigheter ble ikke bare utnyttet ved kjøreopplæringen i politiet. Når kongen eller medlemmer av kongefamilien besøkte landsdelen, var Tønnesen fast sjåfør.

- Hvem har lært deg å bli en førsteklases bil

fører?

- Ingen. Det har jeg lært av meg selv! Jeg ble tidlig interessert i bilkjøring, og deltok mye i motorsport, ferdighetskjøring, trafikk-løp, rally og israce. Høydepunktet i denne karrieren var Rally Monte Carlo i 1960.

Tønnesen kjørte sammen med Tore Borg Norén i Noréns Volvo Amazon Sport.

- Det var hardkjør sørover fra Oslo med mye is og glatte veier i fjellovergangene. Vi lå meget godt an fram til Monte Carlo. Flere av de andre Volvo-lagene hadde hatt uhell, og fabrikk-represen, tantene var meget begeistret over å ha et lag med i teten. Men på en av de neste etappene kjørte vi feil ved en fjellovergang og tapte mye tid. Vi fullførte, med en beskjeden plassering. Men en morsom opplevelse var det. På de åpne etappene gikk det virkelig fort unna, vi kjørte til tider alt det bilen kunne gå!

- Du nærmer deg raskt kategorien "eldre bilfører". Har du vurdert å gå et av "oppfriskningskursene"?

- Disse kursene er sikkert nyttige for mange. Selv føler jeg meg vel ikke som en helt vanlig bilfører, selv om reaksjonsevne og vurderingsevne nok ikke er som den var, mens trafikkbildet stiller større krav til bilføreren enn før.

Tønnesen hadde i sin tid Arendals desidert mest elegante bil, en Hillman Minx cabriolet som byens eldre ennå husker:

- Jeg bestilte bilen i 1952 etter å ha sett bilde av den i ukebladet Allers. Jeg var ganske spent da den kom! Den var lysblå med rødt skinninteriør, og vakte nok en god del oppmerksomhet på byen. Det hender ennå at folk snakker om den. Den kostet 14000 kr. Jeg kjøpte forresten en maken noen år senere. Siden har jeg bare kjørt Volvo.

Tønnesen har i alle år hatt et godt samarbeid med biltilsynet og vegvesenet. Politiet og biltilsynet samarbeidet ofte om trafikkkontroller - biltilsynet tok seg av den tekniske siden på beste vis.

- Vegstandarden er blitt bedre. Det har ført til større hastighet - og alvorligere ulykker. Det er forferdelig!



Nødvendig med aktiv markedsføring som arbeidsplass for kvinner

- DET ER IKKE BARE å sette ei jente inn i en pick-up sammen med mannfolk som har arbeidet sammen i mange år. Skal likestillingsarbeidet lykkes- må det legges til rette for det. En viktig forutsetning er sannsynligvis at det må være mer enn en enslig kvinne på en arbeidsplass. En interessant observasjon er at jenter ser ut til å finne seg godt til rette i utedriften som sommervikarer. Der er det gjerne flere jenter sammen. Nå skal jeg jo medgi at å arbeide noen sommeruker er noe annet enn å arbeide i vegvesenet år ut og år inn. Men min datter- som var sommervikar for første gang i år- trivdes godt i sommerjobb på E 18-anlegget på Østerholtheia- og fikk erfare at å arbeide i vegvesenet er noe mer enn å sette ut og ta inn brøytestikk- hun oppdaget at det faktisk foregikk mye interessant- sier Ole Selås- arbeidsformann ved Akland vegstasjon- og leder for likestillingsutvalget.

Han har vært med i likestillingsutvalget helt fra starten i 1991 som Arbeidsmannsforbundets representant. Ledervetet går på omgang blant medlemmene og i år var turen kommet til representanten for utedriften – for første gang. Utvalgets faste sekretær- Åse Liv Lauvland- sitter imidlertid på vegkontoret.

- Når det er så få kvinner i utedriften- kan det vel bety at disse jobbene egentlig ikke passer for kvinner?

- Jeg kan ikke skjønne hvilke jobber som ikke skulle passe for kvinner- dersom forholdene legges til rette for det. På samme måten som det er menn som ikke passer til alle jobber i vegvesenet- er det selvsagt også kvinner som ikke passer til alle arbeidsoppgaver. Det er tillatt å vurdere om menn er skikket til job-

ben- men når det gjelder jenter- forventer vi at de skal være like og fullt på høyde med de beste mannlige i alle arbeidssituasjoner.

Selås beklager at jentenes yrkesvalg er så tradisjonelt og at det til og med ser ut til å være færre jenter som velger utradisjonelt enn det var i en periode. Det tror han kan ha sammenheng med at noen jenter som forsøkte seg- kom ut på arbeidsplasser- kanskje som eneste kvinne- uten at forholdene var lagt til rette.

- Den eneste løsningen er at etaten må drive en mer offensiv markedsføring overfor skole- ne. Vi ser allerede at det er blitt vanskelig å skaffe nok lærlinger til en del fag. Det blir konkurranse om arbeidskraft- og vegvesenet må gå mer aktivt ut og markedsføre seg som arbeidsplass generelt- og spesielt for jenter. Vi har vært med på en del viktige arrangementer i det siste- men bør gjøre mer. Dette er min hjertesak- sier Selås.

- Jeg føler at vi har fått utrettet en del- men det er veldig langt igjen. Etter hvert er det kommet en del en del kvinner på vegkontoret- men på den tekniske siden er det ikke mange. I ledelsen har vi personalsjefen og administrasjonssjefen. Det er en del damer i øverste etasje- men de fleste tilhører de tradisjonelle kvinneyrkene.

Et problem er at de samme går igjen i likestillingsutvalget. Det har nesten ikke vært utskifting. Om plassene i utvalget kunne gå på omgang i avdelingene- ville flere bli involvert og flere ville tenke på likestilling.

Selv skal jeg fortsette ut neste år – da håper jeg en annen fra utedriften har lyst til å ta over plassen.

Likestillingsutvalget følger med i ansettelser som blir gjort og passer på at reglene blir fulgt ved innkalling til intervju m.m.- men har ingen rett til å uttale seg ved ansettelser. Likestillingsloven ble innført for 20 år siden. Den sikrer like rettigheter for kvinner og menn i arbeidslivet-

men jentene velger fortsatt tradisjonelle kvinneyrker. Det er vanskelig å rekruttere kvinner til tekniske stillinger i vegvesenet. Eneste mulighet er å drive aktiv markedsføring i skolen før de unge har staket ut sin yrkeskurs. Skolen er åpen for denne typen informasjon og skolens rådgivere er interessert. Dette må vi utnytte- sier Selås.

- Og nå vil Bondevik lokke kvinnene tilbake til kjøkkenbenken med sitt kontanttilskudd?

- Hvis det blir resultatet- er det svært uheldig. Vi har bruk for jentene i alle yrker. I vegvesenet trenger vi et mangfold av mennesker. Forskjellen på menn og kvinner må vi dra nytte av- vi må huske på at brukerne av våre tjenester er temmelig likt fordelt på de to kjønn.

De kvinnene som allerede arbeider i etaten burde vurdere de mange muligheter som likestillingsmidlene gir til videre utdanning og mer interessante stillinger.

En spørreundersøkelse som vi gjorde før omorganiseringen av vegvesenet viste at de fleste av våre kvinnelige ansatte mente de hadde det greit der de var- og ikke ønsket andre arbeidsoppgaver. Men i biltilsynet har vi gjort gode erfaringer med å ta kvinner med på utekontroller o.l.

I utedriften er det nesten ingen kvinner- bortsett fra sommerhjelpene. Der det ikke er noen kvinner fra før- vil det være vanskelig for å få til et miljø der jenter kan trives. For at det skal fungere- bør det være 2-3 jenter på en utearbeidsplass. Det er ikke noe til hinder for at jenter gjøre det samme arbeidet som en mann. Men på sammen måten som vi må ta individuelle hensyn når det gjelder menn- må vi kunne ta individuelle hensyn når det gjelder kvinner.

Nr. 3-97



Bjørg Ljøstad ble ingeniør – og ukependler på veganlegg

Sørlandsporten kunne i fjor vår fortelle om Bjørg Ljøstad- som hadde utdannet seg til ingeniør med god støtte fra Statens vegvesen: permisjon med lønn og støtte fra likestillingsmidler. Bakgrunnen fra å søke videre utdanning var at den gamle jobben som teknisk tegner var blitt borte. Nå gjøres tegning på data.

Utdannelsen foregikk på Sørlandets tekniske fagskole i Grimstad- linje for bygg og anlegg- med landmåling som valgfag.

Nå er hun ansatt i gruppa for planlegging av E 18 i Utbyggingsavdelingen. Men i høst har hun hatt permisjon og fått anledning til verdifull praksis. På forsommeren arbeidet hun med stikking og oppmåling på Nedenes- og lærte faget i praksis- som hun sier. I vinter har hun arbeidet for Setesdal produksjonsområde med stikking og oppmåling på Grasbrokke- anlegget.

– Jeg er ukependler. Det er 19 mil hjem til Grimstad og 1-7 mil fra brakkeleiren ved Valle vegstasjon- der jeg bor- til arbeidsplassen. Det kan bli litt ensomt- men jeg har telefon- PC og TV. Mannen- som støttet meg da jeg begynte på utdannelsen- innrømmer at det er litt stusselig når jeg er borte hele uka. Jeg blir godt mottatt når jeg kommer hjem i helgene.

– Det er vel ikke så mange damer over 50 år ute på anleggene- men jeg er blitt godt mottatt av de andre på arbeidsplassen. Jeg angrer på ingen måte at jeg søkte dette vikariatet. Det har vært et flott læreår og god praksis etter skolen. Dette vil komme godt med når jeg skal tilbake til jobben i E 18- gruppa igjen.

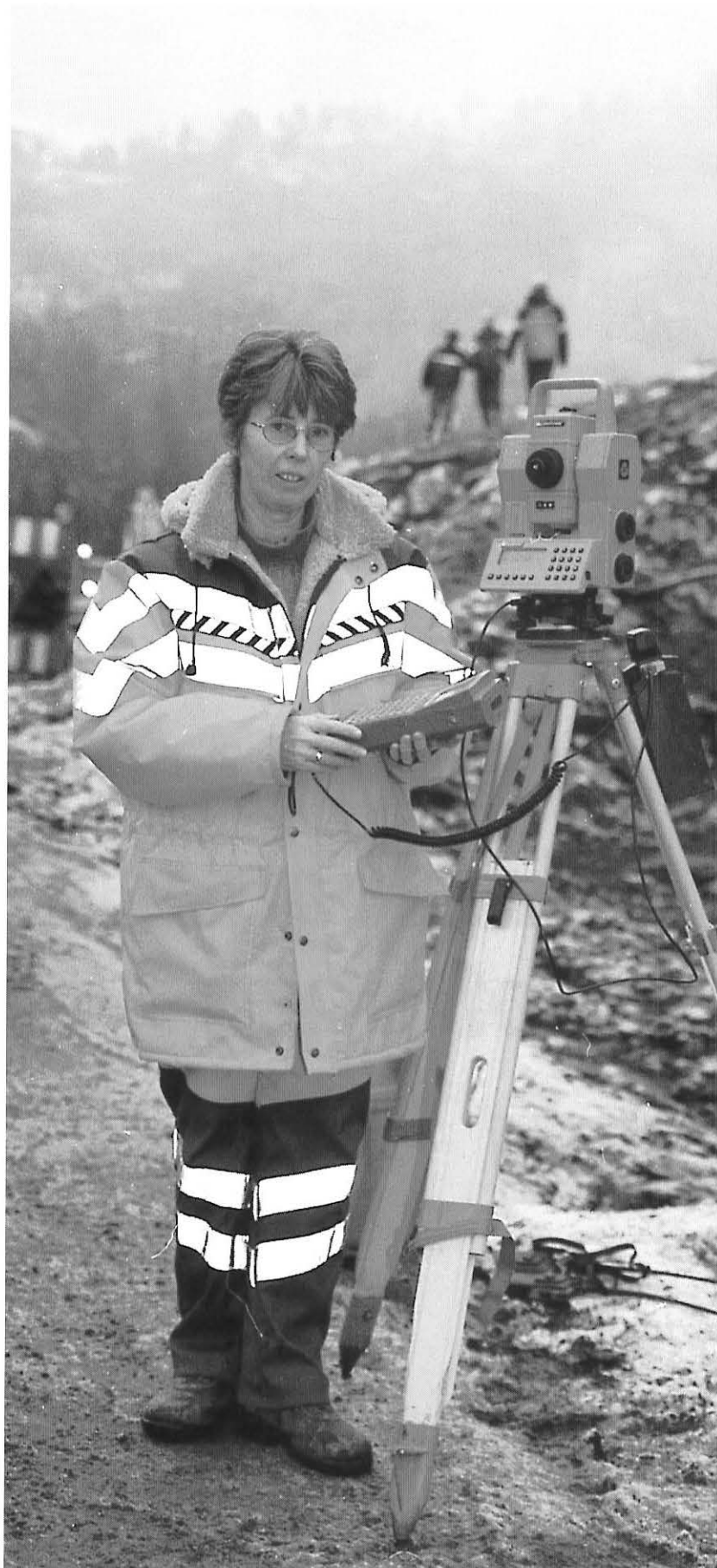
– Passer det seg for en dame å kravle i de stupbratte fjellssidene med en kikkert?

– Jeg må jo holde meg på steder der jeg kan få plassert kikkertstativet. Assistenten som skal gå med reflektoren og sette ut merker har en verre jobb.

– Jeg nølte med å si ja til denne jobben. Jeg var usikker på om jeg ville greie det. Men etter at jeg hadde begynt på Nedenes- skjønnte jeg at jeg kunne greie det.

Veganlegg vinterstid langt nord i Setesdal kan være både kaldt- vått og sølete. Bjørg Ljøstad lar seg ikke merke av det. Vegvesenets jakke og regnbukse beskytter for været- genser og stillongs holder på varmen. Heldigvis har det ikke vært kulde hittil i år- sier hun- og sikter inn kikkerten på assistenten langt oppe i fjellskråningen.

Til den avanserte oppmålingskikkerten er det koblet en liten håndholdt PC med de kartdata som skal settes ut i terrenget. Etterpå er oppgaven å måle det som er gjort i terrenget og dokumentere dette i data som kan føres over på kart over arbeidet som er utført.





Nina Kjemperud og Sissel Innhaug med i konsekvensanalyse:

Planlegger firefelts motorveg i Vestfold

Nr. 2-98

– Samarbeidsklimaet når det gjelder spesialisering oppgaver innen utbygging i Region sør er førsteklases. Det er riktig nok enkelte "nøtter"- men de skal vi nok greie å håndtere- sier utbyggingsjef Finn Ole Jørgensen.

– Når det gjelder anleggsstyrken- må den nødvendigvis være der det fysiske arbeidet foregår. Men teknisk prosjektering med dataverktøy kan utføres for andre fylker av våre folk ved sine datamaskiner på vegkontoret i Arendal- med enkelte reiser til fylket som gir oppdraget. Dette reduserer utgiftene til reiser og opphold utenfor vårt fylke- og gir en bedre arbeidssituasjon for våre ansatte.

– Vi har egentlig ikke ledig kapasitet for planlegging for tida, men har likevel valgt å rydde plass for at to av våre planleggere, Nina

Kjemperud og Sissel Innhaug, avgis i 50 pst stilling i et halvt år for å planlegge ny firefelts E 18- parsell i Vestfold. Dette er en fin mulighet til å teste ut en av de spesialitetene vår avdeling er tildelt innenfor det etablerte regionsamarbeidet i region sør.

Utbyggingsavdelingens unge ingeniører, Nina Kjemperud, 33 år, og Sissel Innhaug, 30, hører til E 18-seksjonen, der de sto for utarbeidelse av tekniske planer ved konsekvensutredningen for E 18 Nørholm – Dyreparken. Konsekvensutredningen har vakt oppsikt også i andre fylker, og i forbindelse med regional spesialisering er det bestemt at Aust-Agder skal satse på videre utvikling av planlegging med bruk av dataverktøy med tanke på å utføre planleggingsoppgaver også for andre fylker.

For å prøve dette ut i praksis, er de to nå

engasjert av Statens vegvesen Vestfold for å utføre teknisk planlegging i forbindelse med konsekvensutredning av ny, firefelts E 18 på strekningen Moskvil – Gulli. I første omgang er de engasjert for et halvt år, med mulighet for forlengelse. De skal arbeide 50 pst for Vestfold og 50 pst med oppgaver i eget fylke.

E 18-parsellen i Vestfold får fire felt, men byr ikke på spesielle vanskeligheter når det gjelder kryssinger og grunnforhold. Spesielle miljøkonsekvenser kjenner vi ennå ikke så mye til.

Opprinnelig var det meningen at de to skulle pendle til Vestfold noen dager hver uke. Det viste seg at jobben like godt kunne utføres ved dameses PC-er på vegkontoret i Arendal. Datakommunikasjon og telefon tillater tett oppfølging og kontakt med prosjektledelsen i Vestfold.

– Vi skal reise til Tønsberg på prosjektmøter når det er nødvendig, og eventuelt bli der noen dager når det er av betydning for arbeidet. Ellers blir vår arbeidsplass på vegkontoret i Arendal. Arbeidet med konsekvensutredningen drives av en prosjektgruppe ved vegkontoret i Tønsberg under ledelse av Øyvind Firmand. Det blir engasjerte konsulenter i Vestfold som skal utrede de samfunnsmessige og miljømessige konsekvenser av utbyggingen. Vi skal utføre teknisk planlegging som interne konsulenter.

– En forutsetning for å arbeide på denne måten, er at vi nå tar i bruk "Netmeeting", som gjør det mulig at vi kan vise planleggerne i Tønsberg det vi arbeider med på våre PC-er. Vi kan hente fram detaljer som vi vil diskutere, og de kan arbeide med de samme dataene på sine maskiner. Vi skal samarbeide med en vegplanlegger i Vestfold og med landskapsarkitekt som er ansatt i prosjektet.

Da Sørlandsporten snakket med Kjemperud og Innhaug tidlig i juni, var arbeidet helt i startgropa. De to var opptatt med å etablere data, kart o.l. før de kunne ta fatt på selve planleggingsarbeidet.

De har egentlig nok av planleggingsoppgaver i Aust-Agder, Kjemperud holder på med reguleringsplan for Rømyr-Haslestad, mens Innhaug er opptatt med reguleringsplan for Øygardsdalen-Nørholm. Kjemperud har i tillegg ansvar for installasjon og brukerstøtte av vegprogrammene som brukes på vegkontoret og på anleggskontoret for Rannekleiv-Temse.

– Er det vanskelig å hoppe fra den ene oppgaven til den andre?

– Egentlig ikke, sier Innhaug, – vi har anledning til å tilpasse arbeidsinnsatsen til framdriften arbeide konsentrert med det ene eller det andre prosjektet når det er nødvendig for å overholde leveringsfristene.

– Så langt fungerer opplegget bra, det er spennende å samarbeide med folk fra et annet fylke og få innblikk i en annen arbeidskultur og andre måter å organisere arbeidet på, selv om vi arbeider innenfor den samme etaten, sier Kjemperud.

"VIRTUAL REALITY"

– I dette prosjektet skal vi ta i bruk spennende teknikker som vi ikke har forsøkt tidligere. Det lages en 3D-modell av terrenget fra vanlige digitale kartdata med høydekurver, hus osv. Planlagte traseer legges inn i 3D-modellen. Deretter legges ortofotoene, som er flybilder av terrenget tatt rett ovenfra, over 3D-modellen. Dette gir et meget realistisk bilde av terrenget som vegegen skal gå igjennom. Ved hjelp av 3D-briller, VR-hjelm eller PC-mus kan man da bevege seg fritt i modellen og se veglinjene fra forskjellige vinkler i "virtual reality" – "kunstig virkelighet". Det kan også lages animasjoner.

Dette er et godt hjelpemiddel ved planlegging, og ikke minst når vi skal presentere alternativer for publikum og beslutningstakere. Det er viktig at vi i etaten legger vekt på å formidle prosjektene på en sånn måte at beslutningstakere kan se konsekvensene av de ulike alternativene de kan velge mellom.

Dette forutsetter imidlertid store datamengder. Ortofotoene som vi bruker som underlag utgjør fire gigabyte. Det skapte problemer for vegkontorets datasystem en hel uke, og tilsvarende hele datamengden i vegvesenet i fylket for bare et par år siden. For å håndtere de store dataene, får Kjemperud og Innhaug nå nye datamaskiner av sprekeste sort: Innhaug var den første på vegkontoret til å ta i bruk en PC med Pentium II med 400 mhz prosessor og 192 MB ram. Kjemperud må foreløpig greie seg med 200 mhz og 192 MB.

Om de to Aust-Agder-ingeniørene får følge motorvegprosjektet i Vestfold på de neste planene, vil avhenge av prosjekter og framdrift i eget fylke.

– Dersom vi kan frigjøres fra arbeid i hjemfylket, blir vi gjerne med videre i Vestfold. Det er både nyttig, utfordrende og morsomt å få innblikk i hvordan arbeidet gjøres i andre fylker. Vi kan utveksle erfaringer og kunnskap og bidra til at vegvesenets totale ressurser blir best mulig utnyttet.

Både Kjemperud og Innhaug er glade for at de slipper å reise til Vestfold hver uke. Kjemperud har mann og skolebarn i 1. og 3. kl som skal følge opp med aktiviteter etter skoletid. Med mann, barn og full jobb er det vanskelig nok å få tid, planen til å gå opp. Pendling til Vestfold ville ført til store problemer for småbarnsfamilien.

"Det er både nyttig, utfordrende og morsomt å få innblikk i hvordan arbeidet gjøres i andre fylker. Vi kan utveksle erfaringer og kunnskap og bidra til at vegvesenets totale ressurser blir best mulig utnyttet."

Flaskeskuter og maraton

Kjell Birkeland gir gjerne flasker i julepresang. Innholdet bringer nok tanken hen på det flytende- men drikkes kan det ikke. Inne i flaskene er det seilskuter og andre typer båter. 63-åringen med flere tiår bak seg som vegplanlegger og anleggssjef har slått seg på sjømatrosenes gamle kunst: Flaskeskuter.

-Det begynte med et kurs i regi av Austegdelaet med seilskuteskipper og seilskutemaler Ants Lepson som lærer. Sjømannskunnskapen til Ants var uvurderlig. Der kommer jeg raskt til kort. Men jeg har videreutviklet de gamle metodene som ble benyttet av matrosene på frivakt. Mens de fleste gamle flaskeskutene ikke hadde seil fordi det var vanskelig å få til- har

alle mine skuter full rigg og seilføring. En god flaskeskute skal være så stor som mulig i forhold til flaskeåpningen. Undringen over hvordan det er mulig å få en så stor skute inn i den lille flasken er stadig et hovedpoeng. For å få en stor skute inni flasken- må skuta deles opp- limes sammen og rigges etter at de enkelte delene er puttet inn i flasken. Her har jeg utviklet en del metoder og laget enkelt håndverktøy som gjør "trolldomskunsten" mulig. Kjell har laget flere hundre flaskeskuter etter at han gikk på kurs for omkring 20 år siden. Produksjonen går jevnt hele året igjen-

nom- og når han først er i gang- lager han gjerne en hel serie av samme skute. Det gjør produksjonen effektiv. Smådelene som går igjen fra modell til modell- serieproduseres også.

Skuteproduksjonen foregår gjerne foran TV-en. Lysten til å gjøre noe med hendene er kanskje noe jeg har arvet fra min mor- som drev mye med håndarbeid. Hun var oppdradd til at den luksusen det var å lese ei bok kunne en unne seg dersom en gjorde noe nyttig samtidig- for eksempel strikket. Jeg liker å se en del på TV- bl.a. sportssendinger. Men jeg driver alltid på med en flaskeskute samtidig. Fotballkamper er litt

vanskelig- da får jeg bare med meg reprisene av målene. Langrenn- som går i et rolig og forutsigbart tempo- er helt ideelt. Når jeg har sittet foran TV og samtidig arbeidet på en skute- føler jeg at jeg har utnyttet dagen godt. Selv om jeg er fullstendig klar over at skutebyggingen er helt unyttig.

Modellbyggingen skiller seg vesentlig fra Kjells arbeidsoppgaver i vegvesenet- der han har vært med på planlegging og utbygging av de store stamvegpar-sellene- Blødekjærtunnelen m.m.

- Dette har vært utpreget teamarbeid. I senere år har jeg bare hatt administrative oppgaver. Å bygge en flaskeskute- er et utpreget enmannsarbeid- der jeg må gjøre alt fra planlegging til utførelse- og sånn sett utfordrende og tilfredsstillende.

Kjell og fru Lisbet er mye på farten- både innenlands og utenlands- bl.a. i forbindelse med en annen fritidsinteresse- maratonløp. Også på reisene har han med seg flaskeskutehobbyen. På tog og fly har han funnet fram en halvferdig skutemodell og satt i gang med arbeidet. Nå får han ikke lenger ta med sine små kniver og sakser og annet spesialverktøy på fly. I ryggsekken har han gjerne et par flaskeskuter- også under løp. Ved årets New York Marathon kunne han overraske to småjenter som sto langs løypa med en uventet gave: Hver sin lille flaskeskute!

-Jeg har glede av å gi bort skuter- sier Kjell. Da samferdselsminister Terje Moe Gustavsen åpnet E 18- parsellen mellom Arendal og Grimstad i fjor- var det ikke mer enn rimelig at gaven fra vegsjefen var ei flaskeskute- en modell av briggen "Kerdalea" av Arendal- som forliste utenfor Tromøy. Skutemodellen var laget av treverk som drev i land etter forliset.

Da verdensmesterskapet i orientering ble arrangert i Grimstad for et par år siden- ble et stort antall flaskeskuter benyttet som premier.

Det var en så stor oppgave at jeg måtte sette meg ned og regne på hvor mye tid som gikk med til en modell. Jeg kom til at jeg brukte 50 timer på ei skute.

Kjell aksepterer bare unntaksvis bestillinger- men markedsfører seg ikke. Et slikt unntak var da Christian Jensen ba om en modell av barken "Erato"- som forliste utenfor kysten av England. Jensens oldefar var blant de omkomne. Jensen har nå forsket i "Erato"s historie- og stått bak et større minnearrangement i England.

-Seilskutehistorien er interessant. Jeg leser både om sjøfart og om skuter. Men for meg er håndverket det viktigste. Jeg vil se hva som er mulig å få til. Jeg liker å lage historisk kjente skuter. Utgangspunktet kan være tegninger eller malerier. Etter hvert har jeg vel laget modeller av de kjente skutene fra vår landsdel- samt en god del til. Noen skuter har jeg målt opp og fotografert på museer. Blant modellene er også den lille dampbåten "Pelle" som gikk i rute fra Arendal til Merdøy til midten av det forrige århundre. Den hadde ikke master og seil- men modellen er ikke mindre imponerende av den grunn. Den fyller nesten en hel flaske. Hemmeligheten er at den ble laget i små deler- som ble limt sammen inne i flasken.

-Folk flest lurer på to ting når det gjelder flaskeskuter: Hvordan får du skutene inn- og hvordan får du



Nr. 4-01

tømt flaskene før skutene settes inn?

–Her har jeg mange gode hjelpere som drikker for meg, skulle jeg drukket alt selv, hadde jeg nok vært alkoholiker for lenge siden. På våre maratonturer ute i Europa passer jeg på å kjøpe inn flasker som kan passe til flaskeskuter. Jeg kjøper flaskene etter utseende, ikke etter innhold. Mine maratonkolleger drikker opp en del av flaskene før vi kommer til Norge. Det har også hendt at jeg har vært nødt til å tømme ut noen flasker før vi har kommet til toll. Det hender også at jeg kikker i returglassbeholderne etter fine flasker. Jeg har laget meg en pinne med løkke på som jeg kan fiske opp flaskene med.

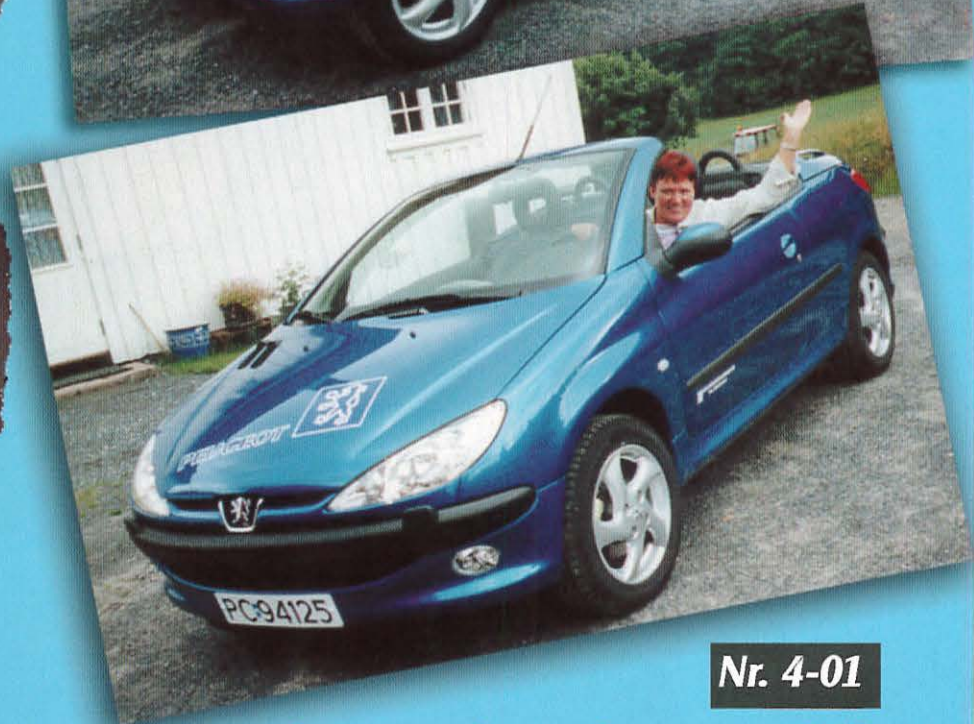
Alle flasker kan brukes, bare de ikke er altfor trange i åpningen. Gamle flasker med et spesielt utseende er ekstra morsomme. Karafler kan være veldig fine.

Sannhetens øyeblikk for flaskeskutebyggeren er når modellen settes sammen inne i flasken og riggen kan heises ved hjelp av et sinnrikt system av tråder. Dimensjonene er nøye målt ut på forhånd, og som regel passer det perfekt. Men det kan også hende at resultatet er mislykket. Da er det bare å begynne forfra.

Kjell har trappet ned jobben på vegkontoret og har nå fri hver onsdag. Denne dagen benyttes til en lang løpetur, og flere timer skutebygging. Dagen går fort. Når kvelden kommer, finn han fram verktøyet igjen, og pusler med sitt ved kaffebordet, mens kona leser en bok eller en avis, og ser på TV.

–Jeg kommer nok til å fortsette med skutemodellene så lenge synet holder. Mor døde da hun var 91 år. Helt til hun var 90 satt hun og strikka sokker. Til slutt hadde hun nesten ingen å strikke til. Vi lever bare en gang. Det gjelder å bruke tida til noe interessant, selv om det kanskje ikke er så nyttig. Noen har forhåpentligvis blitt glade for å få en av mine flaskeskuter, og det er en stor glede for meg. I vår oppjagede tid burde flere drive en aktivitet som dette. Like viktig er det å få nok mosjon. Derfor er kanskje kombinasjonen flaskipsbygging og maratonløping ikke så dum.

Seilskutematrosens enkle kunst, som ble drevet på frivakta med det verktøy som fantes på ei seilskute, er nok i ferd med gå i glemmeboka. Kjell holder kunsten i live, og begeistringen over å få ei flaskeskute er like stor i dag, som da seilskutematrosen kunne trekke sin flaskeskute fram fra skipskista. Undringen er også den samme: Hvordan var det mulig å få ei hel seilskute, med skrog og rigg, inn gjennom den trange flaskehalsen?



Nr. 4-01

Ingeborg trives i sportsbil

Hvem eier den lekre sportsbilen på parkeringsplassen ved vegkontoret? Ingeborg Vehus på arkivet, så klart. Hun hadde en tre år gammel Peugeot 307 da hun i fjor besøkte Peugeot-forhandler Odd Gunnar Repstad i Grimstad.

–Neste år kommer bilen for deg, sa Repstad, som bestilte den nye modellen usett, og i sommer ringte han og så at nå kunne jeg komme og ta en prøvetur. Jeg så og prøvekjørt, og falt pladask for den blå skjønnheten med nedfellbart tak, Peugeot 206 CC, betyr det Cabriolet Convertible, tro? Bilen ble godkjent også av familien, den må du ha, sa de, selv om det på ingen måte er en familiebil. Den er riktignok registrert for fire, men bakseteplassen er så trang at den bare kan brukes for korte turer. Når taket er nedslått, er det nesten ingen plass i bagasjerommet.

–Jeg fikk noen fine turer i sommer med taket nede, og Connie Francis og Ole Ivars på full styrke i musikkanlegget. Jeg synes blåfargen er nydelig, og interiøret med skinnseter er helt topp. Den har girknott, pedaler og felger i aluminium. Taket felles ned ved å trykke på en knapp, så legger det seg pent ned i bagasjerommet, og sidevindue ruller ned automatisk.

–Med en slik sportsbil blir du vel fristet til å gass?

–Fartsgrensen er jo 80, sier Ingeborg, og smiler lurt. Bilen har 110 hestekrefter, noe som gjør at den lille tassen akselererer fort. Ingeborg får daglig reaksjoner på den stilige bilen. Ennå har hun ikke oppdaget en eneste feil på den. Med taket oppe, er den som en vanlig personbil. Hun stortrives med kjøretøyet.

–Nå vasker jeg bilen oftere enn jeg gjorde før, det føler jeg meg nesten forpliktet til.

Tidligere har hun ikke brydd seg særlig om bil. Den første hun hadde, var en Skoda Octavia som brukte like mye olje som bensin. Senere har hun hatt forskjellige biler, bl.a. Vauxhall og Nissan Cherry. Skodaen solgte hun til Odd Bjørn Rørendal, som også overtok den forrige Peugeot-en.

–Særlig dyr var den nye bilen heller ikke, 260.000, det er jo ikke mer enn for en middels personbil.

Det gamle vegkontoret ryddet og tømt



24. september 2002 ble det siste av utstyr og inventar ryddet ut av vegkontoret på Skydebanen. Gjenstander som det ikke lenger var bruk for eller kunne resirkuleres på annen vis, havnet i en stor knuserbil. Her sender John Einar Myhren, Dag Iversen og Lars Espeland et klenodium ut på siste reis. (foto: Ottar Johansen)

