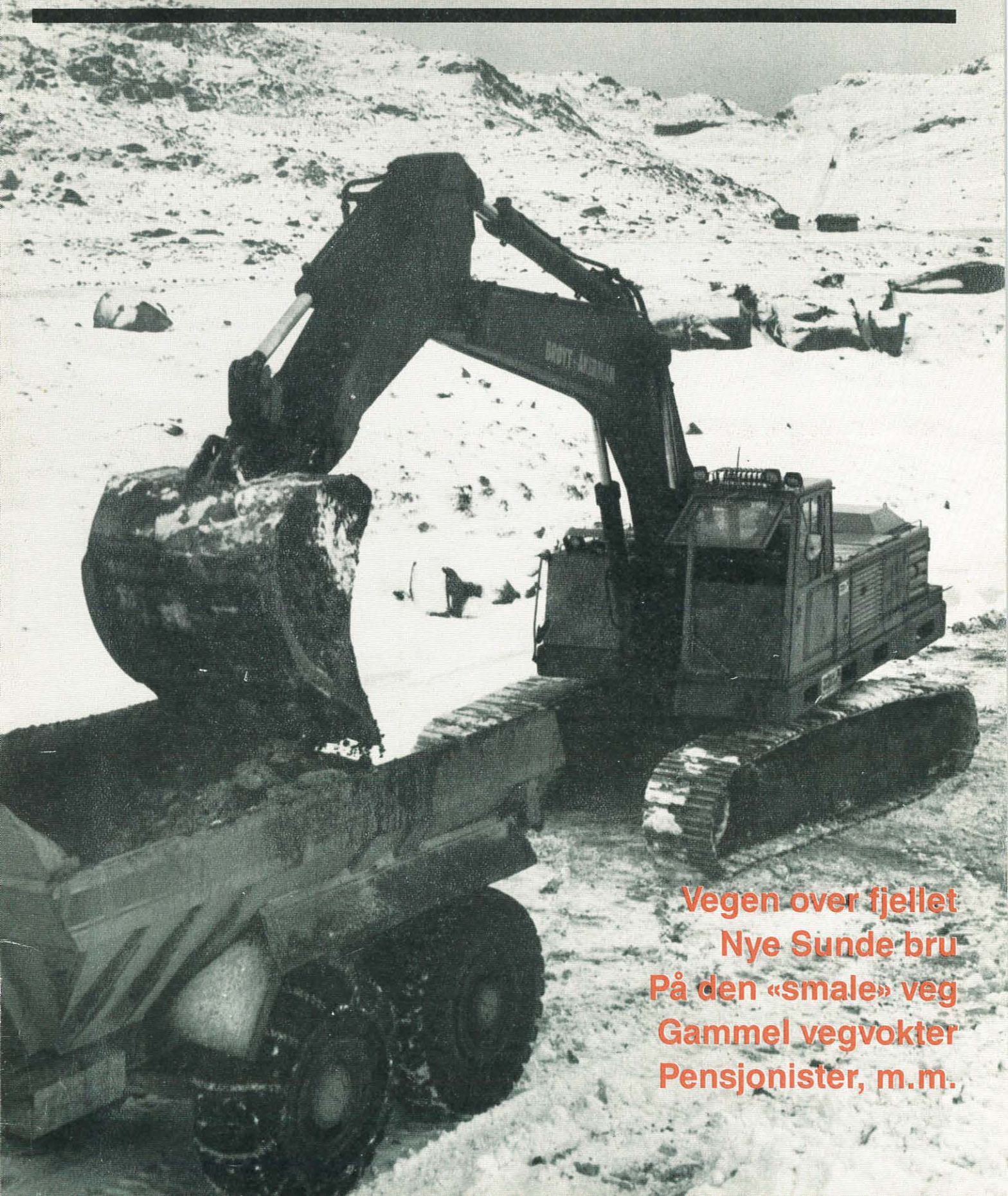


NR. 2 - 1988



KONTAKTORGAN FOR AUST-AGDER VEGVESEN

SØRLANDS-PORTEN



Vegen over fjellet
Nye Sunde bru
På den «smale» veg
Gammel vegvokter
Pensjonister, m.m.

SOMMERVEG OVER FJELLET

- vakker også i vinterdrakt



Kong vinter har nå overtatt Brokke-Suleskardveien for i år. I begynnelsen av november, da vi besøkte anlegget sammen med anleggsbestyrer Ragnar Fremmerlid, hadde vinteren allerede meldt sin ankomst. Fin, hvit puddersnø dekket landskapet, isen hadde alt begynt å legge seg på vannene. Vegen snodde seg som en litt mørkere stripe gjennom fjellandskapet. Entreprenøren var i sving med finpussen, jord ble planert over skråninger med store stein, vegkanter med fare for utrasing ble forsterket med stein. Stikkrenner, avkjørsler og møteplasser ble ordnet. Vegen går gjennom et storslagent landskap. Fra Brokke følges den gamle vegen, så et stykke langs den gamle Heibergs veg. Videre tar den sin egen retning over Kvislevannskaret på 1030 meter. Der er det virkelig luftig, med imponerende utsikt i begge retninger. Vegens høyeste punkt ligger enda et lite stykke lenger inne, 1050 meter.

SOMMERVEG

Mindre imponerende blir det neppe om sommeren, vegen skal som kjent ikke

brøytes om vinteren. Den er en ren turistveg, bygd av kommuner i Setesdal og i indre deler av Vest-Agder, Rogaland og Telemark, samt fylkeskommunene i Rogaland og Aust-Agder. Disse har gått sammen i vegutbyggingsselskapet Brokke-Suleskardveien a.s. Det er store forventninger til at vegen skal bringe økt turisttrafikk. Den nye fjellvegen gjør forbindelsen fra Stavanger til Setesdal 160 kilometer kortere.

TREG UNNFANGELSE TRANG FØDSEL

Planene om en veg mellom Setesdal og Sirdal er gamle. En indre vegforbindelse Oslo-Stavanger har flere ganger vært diskutert. I 1970 gikk Stortinget inn for at vegen ble bygd som riksveg. Dette er senere forlatt, og siste utveg ble en privat utbygging med Sirdal, Valle og Bykle som ivrigste pådrivere. Det er disse kommunene som må bære byrden når vegen har vist seg å bli over 50 prosent dyrere enn anslått. Aust-Agder Vegvesen har vært teknisk konsulent og byggeleder for det private vegselskapet. Vegvesenet er dermed kommet i ildlinja mellom byggeselskap og entrepre-

nøren H. Eeg-Henriksen a.s. Det er på det rene at anlegget ble betydelig mer arbeidskrevende enn angitt i anbudsdokumentene. Det viste seg at massene langs vegtraseen var lite egnet til vegbygging, slik at det var nødvendig med mer utskifting av masse enn antatt. Etter forhandlinger ble prisen først hevet til 38 millioner, deretter til 45 millioner, og nå i sommer ble det inngått avtale om minnelig ordning med entreprenøren om en sluttpris på 53,5 millioner kroner, en stigning på 57,3 prosent i forhold til det opprinnelige overslag. Denne stigningen har vært tung å svelge for kommunene, som har hatt en stri tårn med å skrape sammen de ekstra millionene.

En større undersøkelse av vegutbygging i Norge viser at selv med den siste prisen, ligger Brokke-Suleskardveien likevel noe under gjennomsnittet for veg av tilsvarende standard. Det er altså ikke vegen som er blitt urimelig dyr, men overslaget som var for lavt.

TURISTATTRAKSJON

Det er ingen tvil om at Brokke-Suleskard-

LET
kt



Vegen opp
mot Kvislevannskaret
i all sin vinterprakt.

veien vil bli en turistattraksjon. Det blir en opplevelse av de sjeldne å kjøre over fjellet. Men det blir ikke lett for de vegfarende å stoppe for å ta en rast og oppleve det flotte landskapet. Foruten møteplasser og avkjørsler til hytter og grunneiere, blir det ikke rasteplasser eller andre muligheter til å stanse og parkere for å nyte naturen. Det blir heller ikke vintervedlikehold. Men et visst press for å åpne vegen tidlig om våren og holde den lenge åpen om høsten er ventet i forbindelse med hyttebegyggelsen på stedet.

INNGREP I NATUREN

Vegen er bygd og den er et betydelig inngrep i tidligere uberørt natur. Enkelte massetak vil for all framtid ligge som sår i landskapet, selv om de blir dekket til så langt det lar seg gjøre, og ellers er nennsomt plassert i terrenget. Massefyllinger er også utført med stor omtanke og så langt som mulig brukt til å glatte ut vegskråninger og gjøre dem minst mulig skjemmende. Når vegen åpnes neste år, vil nok de fleste være enige om at det er blitt en flott og interessant veg. Men diskusjonen om den var verdt alle millionene vil muligens fortsette.

FREMMERLID PÅ TOPPEN!

— Dette er nok toppen av min «karriere», sier overingeniør Ragnar Fremmerlid ved anleggsavdelingen, anleggsbestyrer og ansvarlig for framdrift og økonomistyring for Brokke-Suleskardveien. På toppen av Kvislevannskaret, 1030 meter over havet og med vid og imponerende utsikt både mot Setesdal og mot Roskreppfjorden, kan 42-åringen endelig koste på seg et smil. Nå går arbeidet greit unna og avslutningen er innen rekkevidde. Åpningen er satt til august neste år. Det som gjenstår er mer for finpuss å regne, pluss legging av vegdekke og oppsetting av autovern. Det er den lengste vegstrekningen Fremmerlid har vært med på å bygge, og den mest spesielle på mange måter. Ikke bare går vegen gjennom et storslagent høyfjellsterreng, det har også vært svært kronglete å ta seg forbi alle hindringer av administrativ og økonomisk art. Fremmerlid er en av de virkelig store pengebrukerne i Statens Vegvesen i Aust-Agder. Brokke-Suleskard kommer på 53,5 millioner for den delen av anlegget som ligger i Aust-Agder. Han har også ansvaret for bygging av ny E 18 ved Sunde bru, et anlegg til ca. 60 millioner kroner. For det samme som det koster å bygge 3,5 kilometer ny motorveg, får vi 25,8 kilometer veg over fjellet fra Setesdal til Sirdal. Det har vært harde tak inne på fjellet, medgir Fremmerlid, på et tidspunkt i fjor høst hadde han mest lyst til å bruke resten av pengene til å viske bort alt som var gjort og forsøke å glemme vegprosjektet. Det har vært dager med så opprivende konflikter at de har fulgt med den ellers godlynte og humørfylte arendalsgutten hjem etter arbeidstid. En hard joggetur i skogen har imidlertid som regel gitt sinnsroen tilbake. Som kjent er Fremmerlid en iherdig idrettsmann som trener regelmessig. Han tar det ikke fullt så alvorlig som tidligere, men er svært fornøyd om han kan slå sjefen, anleggssjef Kjell Birkeland. Og det hender, både i spesialgrenen orientering, og i maraton, som han noen ganger er blitt lurt med på.

— Jeg kommer nok aldri til å oppleve noe som likner arbeidet med Brokke-Suleskard, sier han. Hittil har den entusiastiske friluftsmannen ikke hatt verken tid eller humør til å nyte de vakre omgivelsene rundt det sterkt omdiskuterte anlegget. Mange har vært i mot det, Fremmerlid og Vegsjefen har kommet i den reneste kryssild mellom det interkommunale vegselskapet, entreprenøren og politikerne. Pågående presse har ikke gjort saken lettere å håndtere. Kontrolloppsynsmennene Harald Sangesland og Tore Olsen har tatt den daglige støyten og har gjort en god jobb.

Nå kan alle se at det blir en flott veg, og lokal motvilje er i ferd med å bli snudd til begeistring. Det gjenstår å se om den nye vegen blir til velsignelse for kommunene i Setesdal som kan forsvare inngrep i uberørt natur. Det som er nokså sikkert, er at dersom byggherren på forhånd hadde kjent sluttprisen, så hadde det aldri blitt noe av vegen.



Fremmerlid og kontrolloppsynsmann Tore Olsen i samtale med representant for entreprenøren.



SØRLANDSPORTEN

Bedriftsavis for
Aust-Agder Vegvesen

Adresse:
VEGKONTORET
Postboks 173,
4801 Arendal

REDAKSJONSUTVALG:

Kirsten Lindeberg
Gunnar Lien
Tone Kolbenstedt
Harald Kirkedam

REPORTSJER, TEKST OG BILDER, REDIGERING OG LAYOUT:

Ottar Johansen,
Frilanserne på Sørlandet,
Postboks 243,
4801 Arendal
Tlf.: 041 - 24 540

Copyright
Ottar Johansen

SATS, MONT., TRYKK:
MÆLAND OFFSET
Arendal

Opplag: 900

KJÆRE MEDARBEIDERE

Utfordringene i vegetaten er mange. Spesielt vanskelige er spørsmål om innskrenkninger, slik vi nå opplever det på investerings-, maskin- og administrasjonssiden. Dette skjer samtidig med en stigende etterspørsel etter våre tjenester. På den annen side er det nå stor forståelse for å opprettholde bevilgningene på vedlikeholdssiden for dermed å ta vare på nedlagt kapital og sikre en forsvarlig trafikkavvikling.

Når vi får denne ubalansen mellom bevilgninger og oppbygd bemanning/administrasjon, vil det bli stilt store krav til den enkeltes tilpasningsevne. Men vi må håpe på skaperevne og nye tanker som vil bringe oss videre.

Interessant er det å legge merke til den innsatsvilje som legges for dagen både inne ved kontoret, i biltilsynet og ute i driften. Biltilsynet har forresten nå nylig avsluttet sitt prosjekt, «Ledelse av Biltilsynet i Aust-Agder», som jeg håper vil være et godt grunnlag å bygge videre på i den daglige drift. For biltilsynet vil jeg også håpe på at de rent fysiske arbeidsforhold snart kan bli bedret.

Hyggelig er det også å se resultatene av vårt arbeide — de små utbedringene fram til de større anleggene. Neste år skal vi åpne Sunde bru parsellen på E 18. Vi håper også at det privatfinansierte fylkesveganlegget fra Setesdal til Sirdal der vi har hatt konsulent- og byggelederansvar kan fullføres på en tilfredsstillende måte. Meterprisen på anlegget — inklusive bruer ligger på 2.200,— kroner som er litt under landsgjennomsnittet for en-felts veg.

Ved vegkontoret er vi klar over hvordan en god bedriftsavis kan bidra til å spre informasjon og sveise etaten sammen. Da våre egne personalressurser er sterkt begrensede for avisarbeide, må vi stadig finne nye måter å løse problemene på. For vårt julenummer har vi engasjert frilansjournalist Ottar Johansen.

Til slutt vil jeg takke for innsatsen i året som er gått, og ønske dere alle — yrkesaktive og pensjonister en god jul og et godt nytt år.

Harald Gjesdal

INNHold

| | |
|------------------------------|----------|
| Fra Brokke-Suleskard | s.1 |
| Sommerveg over fjellet | s. 2-3 |
| Kjære medarbeider | s. 4 |
| Avdelingssjefene | s. 5-6-7 |
| Gjennom hengemyr | s. 8-9 |
| Tre veteraner | s. 10-11 |
| På den smale veg | s. 12-13 |
| Autosys i drift | s. 14-15 |
| Nå kan vinteren | s. 16-17 |
| Pensjoniststoff | s. 18-19 |
| Vegsjefen | s. 20-21 |
| Håp om nedgang | s. 21 |
| Smånytt | s. 22 |
| Kryssord | s. 22-23 |
| Vegvokteren | s. 24 |

Anleggsavdelingen:

Riksveganlegg, byggeprogram 1989

Av anleggssjef Kjell Birkeland

| | | | | | |
|-------|------------------------------|----------------|--|----------------------------|----------------|
| E 18 | Østerholt—Brokelandsheia | 18.0 mill. kr. | Rv 12 | Evje × Rv 12 | 1.6 » |
| » | Brokelandsheia vegkryss | 1.0 » | Rv 407 | Strømmen—Bjorbekk g/s | 3.8 » |
| » | Songedumpa g/s | 3.0 » | Rv 410 | Songe—Krøgenes g/s | 1.0 » |
| » | Stølen toplanskryss | 5.5 » | Rv 420 | Rundkjøringen—Ormetjenn | 3.0 » |
| » | Temse—Bie | 10.4 » | » | Kryss ved Ormekjenn | 0.3 » |
| Rv 9 | Myrene—Amerikakleiva, fortau | 1.5 » | » | Grimstad sentrum, refusjon | 1.2 » |
| » | Vegusdal—Evje | 0.8 » | Planlegging, støy, «til disp.», div huskjøp m.v. | 8.3 » | |
| Rv 12 | Valle—Rotemo | 3.0 » | Sum | | 62,9 mill. kr. |

- E 18 Østerholt—Brokelandsheia forutsettes avsluttet høsten 1989 med den gitte bevilgning. Restoverslaget her er imidlertid noe usikkert p.g.a. at usedvanlig dårlig fjell har forårsaket store tilleggsarbeider.
- Songedumpa g/s forutsetter undergang under E 18. Framdriften av anlegget her er ikke fastlagt enda, men trolig blir det anleggsstart til høsten. Dårlige grunnforhold gjør planleggingen vanskelig.
- E 18 Temse—Bie er den neste store parsellen på E18 som settes i gang. Overslaget er nå nærmere 80 mill kroner, og vi venter en byggetid på ca. 4 år.
- Arbeidene på Rv 9 i 1989 er beskjedne.

- Det skal bygges fortau på Myrene i Arendal og dessuten drives med fjellarbeider ved Lonehei.
- Rv 12 Valle—Rotemo var egentlig i budsjettet forutsatt startet opp med et større beløp. Bruløsningen som blir valgt, med karr i fylling, gjør imidlertid at framdriften her blir noe forsinket i startfasen.
- Det oppgitte beløp på 1.6 mill. kroner, Evje × Rv 12, forutsetter ingen anleggsdrift. Dette er bare kjøp av en bensinstasjon med tanker på framtidig kryss Rv 9s/ Rv 12.
- Rv 407 Strømmen—Bjorbekk g/s forutsettes avsluttet i 1989 med det bevilgede beløp.

- Rv 440 Songe—Krøgenes er ført opp med 1.0 mill. kroner i 1989. Her er anlegget avsluttet i 1988. Beløpet gjelder en etterbevilgning for å få med ekstrakostnadene med bl.a. rundkjøringen i Barbu og på Krøgenes.
- På Rv 420 kommer endelig rundkjøringen — Ormetjenn til utførelse. Krysset på Ormetjenn er tatt med som eget anlegg i oversikten da dette er en egen bevilgningspost. Anlegget avsluttes høsten 1989.
- Refusjonen i Grimstad, 1.2 mill. kroner, gjelder arbeidene ved Rutebilstasjonen som Grimstad kommune har utført 1987/88.

Vedlikeholdsavdelingen:

Vedlikeholdet mot nye former

Av vedlikeholdssjef Kjetil Nylund

Vi har i 1988 forsøkt å tilpasse oss en ny organisasjonsform med en administrasjons- og forvaltningsgruppe og en driftsgruppe i tillegg til at vedlikeholdsområdene er blitt mere selvstendige ved at målstyringsprinsippet er innført og flere oppgaver er delegert ut. Vegmestrene styrer nå selv sitt budsjett etter at vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret har gitt rammen. Denne tildelingen baserer seg på EDB-programmet V-k-bud og områdenes egne behovsforslag ut fra egne erfaringer.

Så langt synes jeg opplegget fungerer godt, ikke minst p.g.a. den gode kontakten vedlikeholdsavdelingen på vegkontoret har med vegstasjonene via vegmestermøtene, befaringsmøter og info-møter.

Det må arbeides mere med arbeidsdelingen i områdene slik at det bli klarere hvem som skal utføre de forskjellige oppgavene både inne på vegstasjonen og ute på vegene.

Vi har i 1987/88 vært igjennom flere konferanser og temadager spesielt rettet mot kontorfullmektigene. Det kan bl.a. nevnes temaer som hva kontorfullmektigene skal arbeide med, EDB og Info.

Det er nå etter avtale med planavdelingen bestemt at vegstasjonene i større grad skal informeres om vegplaner og reguleringsplaner. Det er også på trappene opplærings tiltak rettet mot nivå 4 (formenn og vegarbeidere).

Spesielt kan nevnes prosjektet «Tema vedlikehold» som tar for seg arbeidsformen i laget og mellom laget og oppsynsmannen. Sentralt her er arbeidsplaner, tilbakemel-

ding, vurdering av utførelse, metode og produktiviteten. Det er nedsatt ei prøvegruppe i område I-2 (Skarpnes) som skal forsøke å finne et egnet opplegg for vårt fylke. Imidlertid venter vi på bakgrunnstoff fra Vegdirektoratet.

En moderne vedlikeholdsdrift stiller store krav til service og trafiksikkerhetsrettede tiltak. Dette vil i praksis bety at arbeidstiden i deler av året må forskyves. I Evje-området forsøkte de det sist vinter med et godt resultat, og de som deltok syntes ordningen var grei. Dette vil bli utvidet ytterligere i år.

Når det gjelder vakttjenesten til oppsynet er ikke den slik vi ønsker den med mere aktiv vakt. Dette skyldes dels bemanningen og også godtgjørelsen. Vi har tatt dette opp med Vegdirektoratet.

Vi utfører nå all krattbekjempelse i egen regi. Kjemisk bekjempelse er redusert noe til fordel for mekanisk. Her er likevel problemet små midler til maskinanskaffelse.

På EDB fronten har vi oppnådd å få til kommunikasjonslinjer mellom vegkontoret og vegstasjonene. Dette bør bli fulgt opp videre med at vi får tilgang på totalregnskapet via terminalen. Det er ønskelig at dette regnskapet er så «up to date» som mulig, og det forutsettes at områdene selv legger sine forbrukstall inn på skjermen.

I og med at vegmestrene nå har fått anvisningsmyndighet, skulle vi være langt på veg. Vi har nå fått Håndbok-III som gir retningslinjer for vedlikeholdsstandard i riksvegvedlikeholdet. Denne håndboka inneholder en minimum prosesskode, arbeidsbeskrivelse og utløsende standard (når et tiltak skal settes i verk). Håndboka beskriver det vi populært kaller SO-standard. Dette er basisen i et

målstyrt opplegg. Hensikten er å sikre trafikkantene mot for store og hyppige sprang i kvaliteten/- tilbudet mellom områdene og over fylkesgrensene.

Vi har nå bestemt at Akland vegstasjon tar seg av vegmeldingstjenesten for hele fylket. Tidligere har dette vært ivarettatt av Skarpnes og Birkeland, men i en noe annen form.

Nå skal alle vegstasjonene ringe inn vegmeldingene til Akland direkte, og så snart som mulig etter kl. 0700. Akland sender så den samla vegrapporten til vegmeldingssentralen og vegkontoret.

Det er også utarbeidet en ajourført informasjonskarusell som gir retningslinjer for hvordan informasjonskanalene skal være ved planlagte og uforutsette vegstenginger.

Vedlikeholdet er i mye større grad enn tidligere blitt profilert som en trafiksikkerhetsavdeling. Flere og flere midler blir fra sentralt hold øremerket til slike tiltak.

Spesielt blir det nå drøftet på brøytemøtene i områdene mellom våre egne folk og brøytekontraktørene tiltak mot møteulyk-kene. Stikkord her er snø i vegbanen, spor etc.

Ved større trafikkulykker er det ønskelig med særskilte undersøkelser der også vedlikeholdet er med. Er det noe med vegen eller vegens omgivelser som kan være grunn til ulykka? Vurdering av forebyggen- de tiltak er også viktig. Husk at vi i vedlikeholdet skal være føre ulykka! Det er behov for bedre samarbeid og informasjonsutveksling med lensmenn, politi og re- dningssselskapene.

Planvdelingen:

Store oppgaver på E 18

Av plansjef Harbo Colbjørnsen

Da 3 personer har sluttet ved planvdelingen i 1988 og det har vært frysing av disse stillingene, har vi i en tid hatt redusert kapasitet ved avdelingen. Stillingene er nå avertert ledige og vi regner med full bemanning i 1989. Dermed vil vi kunne utvide arbeidet med trafiksikkerhet og planlegging igjen. Behovet er stort.

Planlegging

De største planoppgavene i 1989 er på E 18. Vi begynner østfra og nevner at vi vil lage en plan for en mindre omlegging i Søndeled sentrum for å få all forretningsvirksomheten på den ene siden av veien. I Tvedestrand vil detaljplanen for Lunde—Tveitehallene bli ferdig i 1989. Vest for Arendal vil hovedplan for strekningene Rannekleiv—Tømse bli behandlet i 1989 og linjevalget avklart. Vi vil også arbeide med planer for 2-plankryss for strekningen utenom- og vest for Grimstad.

I Lillesand vil vi fortsatt arbeide for å få avklart en korridor for videre planlegging av E 18 gjennom kommunen. Her gjelder det jo også å bli enig med Vest-Agder om hvor vi skal møtes på grensen.

På Rv. 9 vil vi fullføre plan for omlegging ved Gjerustjern. Videre vil vi lage plan for nye kryss ved Evje sentrum. Dette er i samsvar med kommunens reguleringsplan for området.

Et annet større prosjekt som vil bli videreført i 1989 er tunnelprosjektet Arendal Øst—Vest. Dette har tidligere vært til behandling i kommunen, men de ba oss se på andre muligheter for kryss i Blødekjær, eventuelt å sløyfe dette. Vi håper dette kan bli avklart i 1989.

Av gang- og sykkelveger som vil bli planlagt i 1989 nevnes E 18 undergang Akland, Rykene, Lia, Fjeldalstrand og Trøe. I tillegg har vi også fått signaler om at vi må legge mere vekt på miljøfaktorene ved planleggingen. Støy og forurensning må tas mere alvorlig.

For fylkesveggenes vedkommende skal vi

arbeide med en ny plan som skal behandles sammen med neste revisjon av fylkesplanen i 1991.

Trafikkseksjonen

Etter at det i 1988 ble utarbeidet en samlet plan for trafiksikkerhetsarbeidet i fylket, vil det i 1989 bli lagt et arbeidsprogram der de enkelte instanser blir trukket mer aktivt inn i utførelsen.

Arbeidsprogrammet vil bli utformet i regi av Trafiksikkerhetsutvalget i fylket, og det er meningen at det skal arrangeres en konferanse der ulike synspunkter og ideer skal komme frem.

Det arbeides ellers med et nytt system for oppfølging av alvorlige trafikkulykker.

Arbeidet foregår i samarbeid mellom Biltilsynet, Vedlikeholdet og Planvdelingen, der det er meningen at det etter slike ulykker skal vurderes tiltak som kan hindre lignende ulykker i fremtiden.

Biltilsynet:

Større kontor, men ikke høyere hall

Av biltilsynssjef Jens G. Andersen

Året 1988 nærmer seg slutten. Når dette skrives viser kalenderen 21. november og vi sitter midt oppe i arbeidet med å lage budsjett for 1990 og driftsplaner for 1989. Samtidig er det tid for å tenke etter hvordan vi har utnyttet det året som snart er omme.

Det er flere begivenheter som vil bli husket fra året 1988. Noen av disse er nevnt i det etterfølgende.

«Biltilsynsutvalget 1987» har avgitt sin innstilling. I denne innstillingen behandler utvalget de fleste sider ved biltilsynets arbeid og kommer med en rekke forslag om endringer av rutiner og prioriteringer. Utvalget har etter min mening, lykkes med å trekke hele organisasjonen med i sitt arbeid, noe som i sin tur vil lette gjennomføringen av tiltakene. Innstillingen har vært ute på høring slik at alle berørte organisasjoner og institusjoner, også de som er brukere av biltilsynets tjenester, har fått anledning til å komme med sitt syn på saken. Hovedinnholdet i innstillingen vil nå bli innarbeidet i Stortingsmeldingen om Norsk veg- og vegtrafikkplan for perioden 1990—93. Stortingsmeldingen skal behandles i vårseksjonen 1989.

En viktig omlegging av føreropplæringen som etter hvert vil berøre alle som skal avlegge førerprøven klasse B, er startet opp. Jeg tenker da på innføringen av en obligatorisk trafiksikkerhetspakke. I denne pakken ligger et spesielt kurs ved kjøreskole bestående av 10 timer teori og 10 timer i bil. Kurset vil i stor grad dreie seg om landevegskjøring og blir obligatorisk for alle — også privatister, som

skal avlegge førerprøven etter 30. juni 1989. De som skal stå for opplæringen av det kjøreskolepersonellet som skal ta seg av denne opplæringen, er i løpet av denne høsten med på et to ukers kurs ved Statens trafikk lærerskole i Stjørdal.

I løpet av året vil Autosys del 2 og 3 være gjennomført for hele landet. Gjennomføringstidspunktet i vårt fylke er satt til 22. november. Etter denne dato vil Arendal stasjon oppdatere det sentrale kjøretøyregisteret direkte vha. terminaltilknytning til Statens datasentral. Tilsvarende oppdatering av førerkortregisteret har allerede vært praktisert en stund. Publikum vil merke omleggingen bl.a. på at det blir utstedt en ny type vognkort.

I 1988 har nedgangen i bilomsetningen fra året før fortsatt. Spesielt gjelder dette nye biler. Vi regner for Aust-Agders del med at reduksjonen vil bli i størrelsesorden 15% totalt, med nærmere 35% for nye biler.

Det er i løpet av året ikke oppnådd enighet sentralt om hvilken kompensasjon som skal gis i forbindelse med gjennomføringen av Stortingets vedtak om en langdag i uka i biltilsynet. Vegdirektoratet og organisasjonene er enige om at langdagen blir på torsdag for hele landet, at åpningstiden blir til 1830 og at alle funksjoner skal være dekket. Gjennomføringstidspunktet kan imidlertid ikke bestemmes før spørsmålet om kompensasjon er avklart.

Lokalt har vi snart bak oss et godt driftsår hvor alle de tre seksjonene kan vise til gode resultater. Stasjonen har vist god evne til å tilpasse seg nye betingelser og endring i arbeidsmengden. Jeg har inntrykk av at servicen

overfor publikum har vært tilfredsstillende og uten urimelig ventetid for å få utført de tjenestene biltilsynet yter. Tilbudet om tjenester utenom Arendal er opprettholdt på samme nivå som før.

Vi har avsluttet prosjektet «Ledelse av biltilsynet i Aust-Agder». Gjennom prosjektet har vi bl.a. fått en klargjøring av arbeids- og ansvarsdelingen, lederrollen og bruk av målstyring i biltilsynet, og vi har arbeidet mye med miljøet. De resultatene vi har kommet fram til skal nå integreres i avdelingens ordinære drift. Vi skal ta vare på den driven prosjektet ga og videreføre arbeidet, men uten at dette er ledd i et spesielt prosjekt.

1988 var året da biltilsynet Arendal fikk tidsriktige ekspedisjonsskranker for en del av personalet på kontorseksjonen. Fem skranker laget av Arvid Vindholmen i nært samarbeid med brukerne, var på plass før sommeren. Det kan slås fast at disse skrankene har fungert godt og at brukerne er tilfreds. Brukskontrollen har også fått ny «arbeidsplass» i form av ny gul bil og gleder seg over det.

Rosina i pølsa i denne ufullstendige gjennomgangen av begivenheter vi vil huske fra året 1988, kommer til slutt. Vi har nå fått beskjed fra Vegdirektoratet om at vi får midler til å kjøpe brakker slik at vi kan gjennomføre en sårt tiltrengt midlertidig utvidelse av kontorfløyen ved stasjonen. Samtidig har vi fått midler til å utbedre varme- og ventilasjonsanlegget. Planlegging av disse arbeidene foregår nå for fullt. Det ønsket vi ikke har fått innvilget, er midler til å heve takhøyden i kontrollhallen. Innledningsvis nevnte jeg at vi er i full gang med budsjetter og driftsplaner.

Maskinavdelingen:

Nedgangstider rammer urettferdig

Av maskinsjef Herman A. Cappelen

Økonomisk sett ligger landet vårt i en bølgedal, og jeg håper vi har nådd bunnen nu. Hvis ikke, vil det nok ta mange år før vi ser lysere tider.

Maskinavdelingen har naturlig nok også fått merke nedgangstidene, men vi merker dem på en måte vi mener er noe urettferdig. Vi skal bidra med midler til en felles pott i vegdirektoratet som heter «til dekning av maskinanskaffelser». De fleste av disse midler er naturligvis avskrivninger og renter, og de regner vi nøyaktig ut.

Når vårt budsjett er behandlet får vi tallene i retur med beskjed om å yde mer til den felles pott. I og med at vi ikke lager penger selv må vi fri til vedlikeholdet. Regnestykket er enkelt, vi sender inn 10 mill., og får kjøpe for 5 mill. De resterende 5 mill. går i det store sluk, altså ut av fylket, og her yder maskinavdelingen 4 mill og vedlikehold 1 mill.

De 5 mill. vi får kjøpe nye maskiner for kalles bevilgning, forstå det den som vil,

I 1989 vil vi få større ressurser på de tekniske seksjonene noe som vil gi seg utslag i en forventet høyere produksjon spesielt m.h.t. utførte tekniske kjøretøykontroller. Vi arbeider forøvrig med en omlegging av innkallingsrutinene slik at disse blir knyttet til årsmodell på en mer systematisk måte enn det som gjøres i dag. I 1989 regner vi med å kalle inne tunge kjøretøy til teknisk kontroll første gang når de er 4 år og deretter hvert andre år. For lette kjøretøy legger vi opp til innkalling første gang etter 6 år og deretter hvert tredje år. I 1990 må vi regne med å starte med en gradvis tilpassning etter den prioritering som blir valgt på grunnlag av biltilsynsutvalgets innstilling. For trafikkseksjonen vil ressursøkningen gi mulighet for å øke innsatsen til kjøreskoletilsyn. Vi regner med at gjennomføringen av trafikksikkerhetspakken vil kreve store ressurser.

For kontorseksjonen regner vi med en stabil tilgang på arbeid og at vi har tilstrekkelig ressurser til å løse oppgavene. Seksjonen må imidlertid nå begynne å tilpasse seg en redusert mulighet til å bruke ekstrahjelp utenom ferietiden.

Utvidelsen av kontorarealet vil bedre arbeidsforholdene for alle seksjonene. Det samme gjelder bruk av EDB. Vi håper å få full dekning av terminaler i løpet av 1989.

Vi regner med at de midlene som kan brukes til overtid i 1989 vil være like knappe som i år. Vi kan av den grunn ikke regne med den innsatsen utenom arbeidstid vi gjerne skulle ønske. Spesielt vil dette gå ut over den tenkiske utekontrollen på kvelds- og nattetid. Kjøreskoletilsynet vil også i noen grad bli skadelidende.

Til slutt vil jeg takke alle medarbeiderne på avdelingen for innsatsen i 1988, og ønske alle lesere en riktig god jul og et godt nyttår.

de er jo inntjent fra anleggs- og vedlikeholdsavdelingen av dens bevilgende midler.

For en tid siden ba vedlikeholdsavdelingen om at en del snøploger ble utstyrt med parallellogramfester (jevne veg) og nedbrekkstuter (bevare skiltene). Maskinavdelingen hadde ikke flere investeringsmidler og vi måtte føre beløpet, ca. kr. 250.000,— på plogenes vedlikehold.

Dette blir galt, leien må opp, og statistikken blir gal.

Det heter seg at maskinavdelingen skal konkurrere med det private marked. Når vi ikke får fornyet oss, og må «jukse», er det ikke så lett, en må jo nesten begynne å tro på julenissen.

Ja, ja julenissen kommer vel i år også — god jul til dere alle.

Administrasjons- og økonomiavdelingen:

Mer datakraft

Av adm.sjef Kirsten Lindeberg

1988 var preget av et meget stramt budsjett på administrasjonssiden. Vi var pålagt å spare 4% av lønnsmidlene, og dette medførte at vi hadde minimalt med overtidsmidler og at 37 ledige stillinger har måttet stå ubesatt ut året.

Vi må regne med en nogenlunde tilsvarende situasjon i 1989. Adm./øk.-avdelingen, hvor 3 av medarbeiderne går over i pensjonistenes rekke 1. mars, står derfor overfor et mer krevende arbeidsår enn noen gang. Vi vil måtte prioritere arbeidsoppgavene annerledes, og kanskje fordele oppgavene på tvers av seksjonene. Det kan bli aktuelt med minimumsløsninger, «godt nok» vil måtte bli det beste.

Vi vil nå til fulle måtte dra nytte av datateknikken. Avdelingen er etter hvert blitt bra dekket med terminaler, og når vi på nyåret får anskaffet ytterligere en datamaskin på vegkontoret — Nor 5000, vil vi forhåpentlig kunne bruke terminalene mer effektivt. Vi vil blant annet merke det ved at responstiden blir kortere, — de lange minuttene hvor man sitter og venter på at bildet kommer frem på skjermen, vil bli færre.

Regnskapsseksjonen vil dra nytte av at vi snart skal kunne hente ut oppdaterte regnskapstall direkte på skjerm, når vi måtte ønske det. Vi håper med dette å få redusert det store antallet regnskapslister som nå distribueres minst 2 ganger i måneden.

Personalseksjonen har ved årets utgang såvidt tatt i bruk personaldata-systemet, og regner med store besparelser etter hvert som opplysningene om hver enkelt ansatt blir lagt inn.

På arkivet har vi nå lagt bak oss det første året med data-basert arkivsystem, og erfaringene er gode. Vi kan kanskje heldigvis nå begynne å merke fordelene ved å ha gått bort fra manuell føring, da arkivet er et av de stedene hvor vi neste år får redusert bemanning.

Arkivleder Else M. Hansen er en av de vordende pensjonistene. Sammen med Sara Thomassen på bokholderiet og regnskapsleder Tveiten vil de etterlate seg hull i vår avdeling som ikke lar seg bote ved hjelp av datakraft. Tilsammen representerer de nesten 140 års vegvesenerfaring. I tillegg til den faglige ekspertise som de er i besittelse av, har de gjennom alle disse årene vist en yrkesstolthet og lojal innstilling til vegvesenet som man kanskje ikke finner på samme måte hos oss yngre.

1989 blir på denne måte et merkeår for avdelingen, og arbeidsoppgaver vil det altså være nok av. Det blir opp til oss som er igjen å løse dem på en måte som er tilfredsstillende for de øvrige avdelingene.

Hornmusikken er bestilt til 15. september 1989 kl. 11.00, sier oppsynsmann Sigurd Kløvfjell, og forsikrer at alt er under kontroll på motorveganlegget Østerholt-Brokelandsheia, 3340 meter av E 18 som innebærer at gamle Sunde bru, en av de store flaskehalsene på vår hovedvegforbindelse, kan pensjoneres som europaveg og tjene det lokale vegnett på sine eldre dager.

SVELLELEIRE

Anlegget har bydd på en rekke utfordringer som har krevd til dels avanserte tekniske løsninger. Men med svelleleira, somkom fram i dagen i fjellskjæringene langs vegen, og begynte sitt ødeleggende arbeid da den kom i kontakt med luft og vann, nytter det ikke med avansert teknikk, der må det gjøres kort prosess, med dynamitt!

Svelleleira utvider seg og sprenger ut fjellet i stykker og biter før det nærmeset går i oppløsning og raser ned. For noen uker siden ble det bestemt at skjæringene

ne må skrås i seksti grader for å unngå utrasing. Dette arbeidet gikk for fullt da «Sørlandsportens» utsendte besøkte anlegget. 20.000 kubikkmeter dårlig fjell måtte sprenges ut og kjøres bort, en stri og uforutsett jobb som en ventet å få unna før jul.

Ellers har arbeidet gått etter planen. Anlegget omfatter altså snaut 3,5 kilometer motorveg og fire kilometer sekundærveger, tilknytningsveger, gårdsveger o.s.v. Det er sju kryssninger av motorvegen, fire kulverter og fire bruer av ulik størrelse og vanskelighetsgrad.

LECA-FYLLING

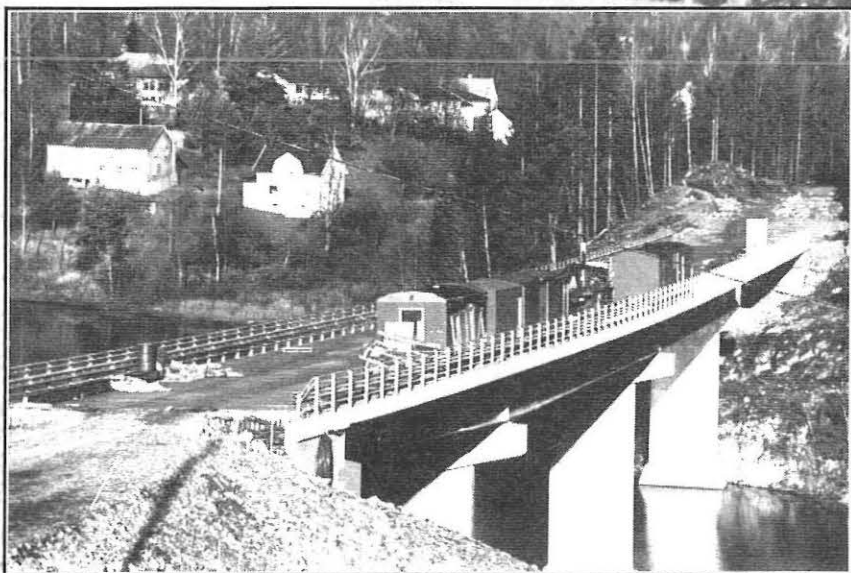
I østre del av anlegget, over Sundsmyra, er det fylt på 8000 kubikkmeter løs leca-over myrområdet som er forbelastet med steinfylling. Dette gir en lett fylling. Metoden er ikke brukt i Aust-Agder tidligere. Fyllingen har kostet 2,5 millioner kroner. Alternativet var å bygge bru over myra til ni millioner kroner.

RIMELIG SUNDE BRU

Også erstatningen for Sunde bru er løst på rimeligste vis. Den 174 meter lange brua har kostet ca. 13 millioner kroner. Stålbjelker med betongdekke på tre piller viste seg å bli flere millioner billigere enn «fritt frambygd» bru i ett spenn. Brua er bygd på totalentreprise av Entreprenørkonsult, Stavanger.

Eikebrøstølmymra måtte også forseres med list. Halve vegen ligger her på en hylle utsprengt i fjell, mens andre halvdel ligger på hengemyr, for å si det litt brutalt. Her ble myra fortrent ved hjelp av steinmasser og vegen lagt oppå steinfyllinga. Dårlig fjell har vært et problem på hele anlegget og derfor har det vært nødvendig å kjøre på et 20 centimeters forsterkingslag med pukk fra Ramneberget pukkverk for å sikre bæreevnen. 30.000 tonn stein har gått med til dette.

Et veganlegg på denne størrelsen gir også en del overflødig masse i form av stubber, stein og jord. Dette er plassert



Den nye Sunde bru er 172 meter lang.



Formann Bjørn Urfjeld.

GJENNOM HENGEN SVELLELEIRE PÅ SU

slik at det er blitt mulig å opparbeide 15-16 mål dyrkingsjord for bønder langs veien.

Arbeidsstryken ble trappet ned på senhøsten, etter stor aktivitet i oktober. På det meste var det fem store gravemaskiner, fem store lastebiler, fire dumpere, to dosere og en borerigg i aksjon. I tillegg er det arbeidsformann og skytebas. Til å

passe på at alt går som planlagt, har Kløvfjell med seg tre oppsynsmenn, Jan Finstrand og Magnar Ellefsen, og Arne Jonskås, som har ansvar for betongarbeidet. Bortsett fra arbeidet med å sprengte bort svelleleirefjellet, og en del betongarbeid, er det ikke mulig å gjøre arbeidet som gjenstår i vintermånedene. Dermed blir det stille til snøen går. Da går

det for fullt med ferdiggjøring av anlegget ut over sommeren. Sluttregninga, etter fire års arbeid, blir på ca. 60 millioner kroner.

— Folk er fornøyd med den nye veien. De er glad for å få europavegtrafikken bort fra gamle Sunde bru og de får et godt lokalvegnett i stedet for gamle E 18, sier Kløvfjell.

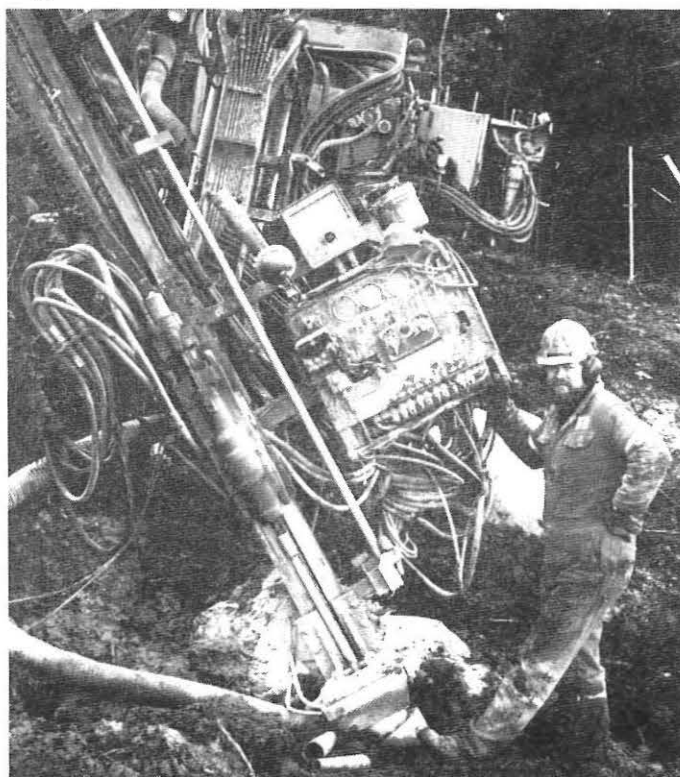
Oppsynsmann Sigurd Kløvfjell kan konstatere at veganlegget nærmer seg slutten.



**YR OG
NDE BRU**

«AUST-AGDERS MEST PRODUKTIVE MANN»

— Han der er Aust-Agders mest produktive mann, sier oppsynsmann Sigurd Kløvfjell og peker på Arild Sagmoen, som står opp på fjellskrenten med boreriggen. — Det er vel litt drøyt å skrive slikt i «Sørlandsporten», det er da mange andre også i dette fylket som er produktive? Kløvfjell tenker seg om, men gir seg ikke: — Det er sanning, det innrømmer jeg, men jeg mener jeg kan forsvare en slik påstand, sier han. Sagmoen er borvognføreren på Sundebru-anlegget og ansvarlig for alle borehullene. Han har stått ved boreriggen i rundt regna 350 dager, hvilket betyr at han har boret ca. sju mil borehull, eller fra Sundebru til Arendal, om det hadde vært et sammenhengende hull! Alkkurat i disse dagene har Sagmoen jobben med å bore hullene i svelleleirefjellet som skal fjernes. Han må bore hull i 60 graders vinkel for at skråningen skal bli passe bratt. Det er ingen enkel jobb, så vanskelig som fjellet er. Skifting av borstenger blir også tyngre når det skal bores på skrå. Det er et arbeid som tar på håndleddene og kan gi senebetennelse. Likevel trives han i jobben, som han har hatt 8-9 år. — Når det går greit, er det faktisk ganske makelig, sier Aust-Agders mest effektive mann. For Sagmoen er alt greit og ingenting vanskelig, sier Kløvfjell, som understreker at det er mange svært dyktige folk i Vegvesenets anleggsgjeng. Men Sagmoen tar prisen.



Arild Sagmoen, Aust-Agders mest produktive mann.

Tre veteraner går av med pensjon neste år

★ **Else-M. Hansen, arkivleder, snart 52 år i Vegvesenet.**

★ **Nils Tveiten, regnskapsleder, 51 år i Vegvesenet.**

★ **Sara Thomassen, konsulent ved regnskapsseksjonen, 37 år i Vegvesenet.**

Til sammen 140 år ved Aust-Agder Vegkontor. 32.200 dagsverk, viser lommekalkulatoren.

FRA DOBBELT BOKHOLDERI TIL DATA-ALDEREN

-Jeg begynte 28. mai 1928. Jeg var 18 år og ferdig med Middelskolen. Jeg hadde også tatt et halvt års handelsskole. Det er synd vi ikke har spart på alt det gamle styret, skrivemaskiner og slikt, sier frk. Hansen. Men ellers har hun sørget for å ta vare på historien. Arkivet inneholder stoff helt tilbake til 1870-80 årene, nøyaktig ordnet og lett tilgjengelig. Hun var den første på vegkontoret som fikk Kongens fortjenestemedalje for sin arbeidsinnsats — da hadde hun 50 år bak seg i jobben.

-Kongens fortjenestemedalje gledet meg, det er ingen grunn til å legge skjul på det. Men jeg reiste ikke inn til slottet for å møte Kongen og takke, slik skikken er. I stedet skrev jeg et pent brev, det fikk være nok, sier hun.

En ting er historien slik den kommer til uttrykk i tusentallige dokumenter i et arkiv. Noe helt annet er minner og opplevelser fra et langt arbeidsliv. Årets tre pensjonister er fulle av nettopp dette. Tid og plass setter ganske snevre grenser, her får vi bare med noen fragmenter, men det er nok til å ane i hvert fall konturene av skiftende forhold i en levende og vital virksomhet. Og litt om alle de ulike menneskene som har arbeidet her.

SJU VEGSJEFER

Else-M. Hansen begynte først av de tre. Da var det bare 12-15 personer som hadde sitt arbeid ved kontoret i Kolbjørnsvik. Kontoret var flere ganger på flyttetot, og vegsjefer og ingeniører kom og gikk. Frk. Hansen husker både Eggen, Sundby, Nilsen, Resen-Fellie, Irgens og Haugmoen, før Gjerstad tok over som vegsjef for snart fem år siden. Hun husker også krigsårene, som var relativt normale for vegkontoret, så vidt hun kan huske. Vegger ble både bygd og vedlikeholdt i de vanskelige årene.

— Alt innen Vegvesenet har interessert meg. Før i tida, da forholdene var mindre, var det lettere å følge med i alt, planlegging, vegbygging o.s.v. Nå er det blitt så stort at det ikke er mulig å holde kontakten med alle. Fra starten av arbeidet hun i ekspedisjonen med alle typer kontorarbeid. Hun ble etter hvert leder for ekspedisjonen og skrivestua og det fortelles at de yngre damene hadde stor respekt for en heller streng sjef. I 1960 ble

arkivet skilt ut som egen avdeling og frk. Hansen bygde det opp fra starten. Arkivet har i alle år vært preget av førsteklasses orden. Hun var ellers kjent som en sprek dame, aktiv turner i yngre år og observert av kollegaene hver 17. mai i borgertoget, stram i turndrakt og spenstig på turnforeningens oppvisninger. — Jeg har hatt mange fine år i Vegvesenet, sier hun, og innrømmer at hun nok kan komme til å savne jobben, — jeg føler meg ikke trøtt og lei.

50 KRONER MÅNEDEN

Regnskapsleder Nils Tveiten er også full av minner, og en livlig forteller. Kjøpmannssønnen fra Hisøy skulle bli vegingeniør, hadde faren bestemt. Men 16-åringen var skoletrøtt, som det nå heter, og ville jobbe et år før videre skolegang. Faren ordnet avtale med overingeniør Eggen. Han fikk i oppgave å skrive avskrift, og fikk låne overingeniørens fine fyllepenn. Prøven ble bestått, og Tveiten fikk beskjed om «øyeblikkelig» å gå i gang med å føre kontobøker. Lønna var femti kroner måneden, halvparten av det Else-M. Hansen da tjente! Oppgavene var mange for yngstemann på kontoret: lyskopiering, passe ovner, sørge for at det var vann i vaskestellet, tømme søppelbøttene o.s.v. Lyskopieringen foregikk i sollys med spesielle rammer. Resultatet ble blåkopier, som måtte fikses i vann. Tveiten hengte kopiene i sjøen ved brygga i Kolbjørnsvik, til folks store forundring.

Telefonsystemet som ble brukt, viser at vegfolk også den gang var meget oppfinnsomme: sentralbordoperatøren satt i andre etasje. Når det var telefon til en i første, varslet han med et tau som gikk gjennom et hull i golvet. I tauet hang et lodd, som traff et blikklokk når tauet ble løsnet. Så ble tauet heist opp langs en rad med navneskilt på veggen, loddet stanset ved den som skulle i telefonen. Da var det bare å løpe opp! Telefonoperatøren hadde selvsagt et eget sett med navneskilt i andre etasje.

Kontoristene brukte penn og blekk — og blyanter, med forlengere, slik at de kunne brukes ned til en centimeters lengde! Ingeniørene hadde biler. Ford Junior var mest populær, og kostet 2200 kroner. Ingeniør Stokkenes hadde en ekstra fin bil,

en Ford Eifel, som kostet 3300!

— Etter fjorten dager kom kasserer Andersen ned til meg med 30 kroner. Det er gildt å se frukter av sitt arbeid. Jeg kjøpte en dress til 28 kroner for pengene. Det er den fineste dressen jeg har hatt, minnes Tveiten.

Det er nesten ikke grenser for minner fra gamle dager, her får vi bare med et lite utvalg: Frokosten ble nydt ute i hagen. Varme wienerbrød til sju øre stykket, kjøpt hos baker Wilhelmssen, var daglig kost for de fleste. I tillegg kjøpte de seg gjerne et glass melk med et mål fløte! Etter et par måneder i jobben bestilte han en ny pram hos en båtbygger i Øyestad. Den fikk han for 60 kroner.

LØNNINGSREISER

— Når du hadde både dress og båt, var det vel ikke greit å holde jentene på avstand? — Kona traff jeg i Tvedestrand. Jeg var blitt kasserassistert og måtte ut på lønningsreiser. Jeg hadde pengeveska med og kjørte fra anlegg til anlegg og betalte ut lønninger. Det var festdager. I begynnelsen satt jeg bakpå motorsykkel til en oppsynsmann med pengeveska i fanget, livredd. I Tvedestrand fikk jeg se henne som jeg senere ble gift med. Det har holdt siden. Noen ganger hadde jeg store pengebeløp med meg, opp til 90-100.000 kroner. Vi kjørte fra arbeidslag til arbeidslag. En dag vestover, en dag østover og en dag nordover. Noen steder møtte konene til arbeiderne opp på lønningsdagen for å sikre seg at de fikk penger til husholdningen.

— En gang kjørte jeg med oppsynsmann Bomvoll, som hadde bil. Ved Nes Verk møtte vi en tømmerbil som skrelte begge dørene av vår bil. Bomvoll slo dørene på plass igjen med slegge og surret et tau rundt hele bilen for at de ikke skulle falle av. På den videre ferd nedover Flosta falt et rådyr ned på panseret og ble liggende i vegen. Vi skulle til å avlive det da det glippet med øynene, kom til bevissthet og ruslet inn i skogen. Så kjørte Bomvoll rett til bilforhandleren og byttet ut den maltrakterte bilen i en ny Fiat Neckar.

— Vegarbeiderne tjente 98 øre timen og fikk senere et tillegg på seks øre. Det var god betaling, mot det jeg tjente. Likevel kunne det være smått med penger og



Else-M. Hansen, Sara Thomassen og Nils Tveiten som går av med pensjon neste år.

de kom til kontoret for å be om forskudd. Det hendte de hadde med seg småting, som f.eks. noen gode tyrikubber i en sekk, for å blidgjøre kassereren. På en lønningsutbetaling hørte Tveiten to vegkarer akkedere om salg av en halv lagter ved. De ble enig om prisen, og selgeren forklarte nøyaktig hvor veden kunne hentes. «Men det er jo min ved», ut-

brøt kjøperen. «Da må du virkelig ha meg unnskyldt, sa selgeren, noe beskjemmet, «du vet jeg stjeler ikke fra kamerater». Tveiten har opplevd en rivende utvikling i Vegvesenet. Overgangen til databaserte regnskapsrutiner er han ikke så glad for, men dataterminalen er på plass på kontoret og har overtatt som det daglige arbeidsredskap.

— Vi har det godt i staten, sier han, vi har trygge arbeidsplasser og burde sette mer pris på jobben. I 1935 tjente overingeniøren (som nå tilsvarer vegsjefen), 5850 kroner i året. Jeg drømte om å komme opp i halvparten. Nå er dette omtrent skattetrekket mitt, pr måned! Nå gleder han seg til masse tid for hus og hage, båt, piano og trekkspill og mange andre interesser, bl.a. menighetsarbeidet på Hisøy. Han håper på god helse for seg og kona og gleder seg til samvær med barn og barnebarn.

VIL SAVNE DATAMASKINEN

Sara Thomassen er nykommeren av de tre, «bare» 37 år i Vegvesenet kan hun skilte med.

— Jeg begynte i regnskapsavdelingen i 1951, da hadde vi kontobøker og dobbelt bokholderi. Hvert anlegg hadde sin kontobok og det ble en masse bøker å holde rede på. I 1972 begynte vi med EDB, nå kaller vi det data. Og jeg må si at jeg er glad i data, det jeg kommer til å savne som pensjonist, er datamaskinen, betror hun. Hun har gått på mange kurs og har ikke hatt problemer med å tilegne seg dataalderens teknologi. De nye maskinene gjør det lettere på alle vis, mye raskere og lettere å finne fram ting f.eks., sier hun.

— Arbeidet med datamaskinen har vært virkelig artig, jeg er glad for at jeg kom inn i det før jeg sluttet. Det har vært gildt å gå på jobb hver dag, men jeg gleder meg til å ha fri også, jeg er langt fra «kaputt».

Thomassen har mange interesser som hun har dyrket i lang tid. Hun er aktiv i Arendal frikirke, der hun bl.a. har vært kasserer i 23 år. Hun har vært med i menighetens musikkor i 16 år og spiller mandolin. Hun er glad i å gå tur og sykle for trimmens skyld og går fra Tvillingbakken til jobben hver dag. I Tvillingbakken bor det seks tvillingpar, Sara og søsteren er et av dem.

MANGE BILTURER

Sammen med tre venninner reiser hun hver sommer på lange bilturer:

— Det er bare Kitty Liltved som har sertifikat, så hun er sjåfør. Gudrun Devik er kartleser og Sigrid Mørland og jeg er passasjerer. Men nå har ikke Gudrun flere vegeer igjen på kartet, så jeg vet ikke hvor vi skal neste gang.

— Kanskje blir det Brokke-Suleskardveien?

— Ja, hvorfor ikke! Tidligere har vi vært i Finland, i fjor var vi i Moseldalen og ellers har vi kjørt Norge på kryss og tvers.

— Hvordan har Tveiten vært som sjef?

— Alle tiders, en veldig grei sjef. Vegsjefene har jeg hatt lite å gjøre med, det har stort sett blitt med god jul og godt nytt år hver jul.

Med Tvedestrand og Risør Bilruter på RV 411:

Gamle veger er idylliske og vakre. RV 411 fra Tvedestrand til Akland er et godt eksempel på dette. Den slynger seg gjennom et kupert landskap langs dramatiske fjorder med bratte stup og solid fjellvegg på den andre siden, gjennom skog, forbi vann, bakke opp og bakke ned. Noen steder er det flotte stabbestein, det er det ikke så ofte vi ser lenger. Det kan være hyggelig å kjøre her for turens skyld, men hva med dem som kjører her daglig, og bus-sjåførene i Tvedestrand og Risør Bilruter som har jobben sin her?

Vi foreslo for ledelsen i ruteselskapet å bli med en tur, og en novemberettermiddag steg vi på i Tvedestrand med 28 år gamle Steinar Nedrebø ved rattet på en 26 seteres Mercedes med hekkmotor. Bilen går 35 mil hver dag, med sjåførere på to skift.

— Litt uflaks at vi hadde denne bilen i dag, sier Nedrebø, vanligvis kjører vi med biler som er 12,5 meter lange og 2,5 meter brede.



Så lenge det er bart, går det an. Da er det bare å kjøre ut på jordet når det ikke er passasje.

Ikke passasje

Denne ruta går fra Tvedestrand kl. 14,50 med gymnasiaster, på E 18 til Tveide, derfra til Laget på godt asfaltert, men smal veg. Du får den merkelige følelsen av at bilen er en og en halv gang så bred som vegen. Nedrebø kjører støtt.

— Det er ikke annet å gjøre enn å sette ned farten og kjøre etter forholdene, det burde privatbilistene også. Som regel er det passasje for to personbiler, men de tenker ikke på at det kan komme en buss eller en annen stor bil.

Vi møter 3-4 biler og de må utenfor vegkanten for at vi kan slippe forbi. En av bilene velger like godt å kjøre helt ut av vegen på et lite jorde.

— Så lenge det er bart, går det forholdsvis greit. Verre er det om vinteren med brøytekanter og glatt føre. Det hender vi

bulker litt, når det er noen som kjører så fort at de ikke greier å stoppe.

Vi passerer Nevstadkleiva like før Laget.

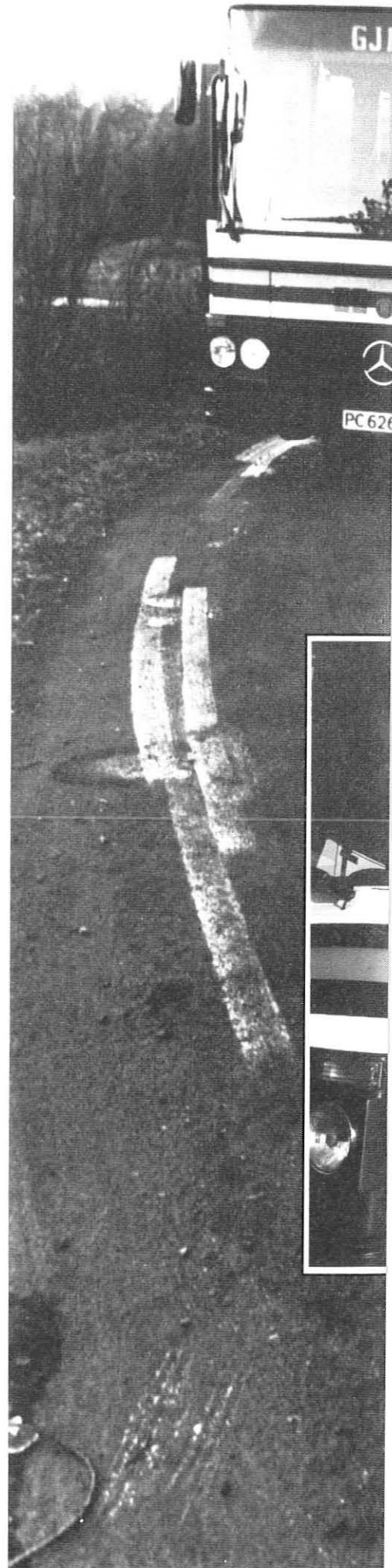
— Den kan være lei, sier Nedrebø, den er lang og smal, og i bunnen er det en uoversiktlig sving. Men slik er det gjerne på disse vegene.

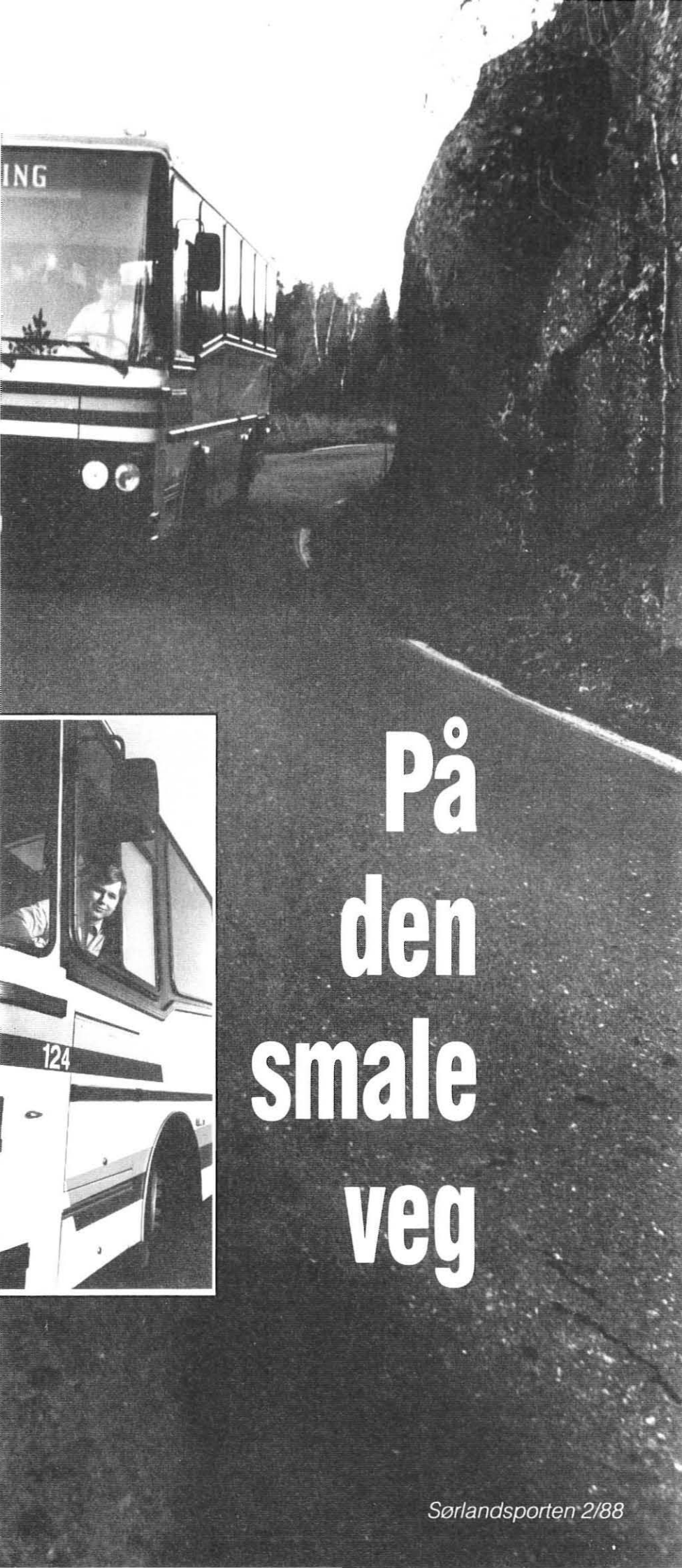
Vanskelig om vinteren

Den vanskeligste strekningen går fra Laget til Gjeving. Det var her vi observerte de idylliske stabbesteinene.

— De er greie nok om sommeren, men om vinteren kan de være ganske harde, sier Nedrebø.

Svingene kommer tett. Nedrebø lurte seg rundt i sneglefart, noen steder må han se ut sidevinduet for å se hvor vegen fortsetter, andre steder må han strekke





På den smale veg

seg langt fram får å se rundt en be-
rignabb. Det er ikke snakk om passasje
mellom bussen og en personbil.

Vi kommer oss til Gjeving, får et nydelig
gløtt av Lyngør fyr og øybyen ute i havet
før vi snur og kjører mot Tvedestrand
igjen. Strekningen fra Gjeving til Tvede-
strand har gjennomgått en god del utbe-
dringer i senere år, det er ikke lenge si-
den det ble gjort en stor jobb i Østeråom-
rådet med utvidelse av veggen og tun-
nelen.

Lumske feller

— Men det er en del lumske feller på
denne strekningen, så det lønner seg å
være forsiktig. Noen stykker er riktig fine,
men så kommer du til en sving, og etter
svingen er veggen flere steder mye smale-
re. Noen steder stikker fjellnabbene
også langt ut.

— Om sommeren er det stor trafikk med
masse turister på denne strekningen. I
tillegg er det parkerte biler på alle møte-
plasser. På Gjeving brygge, der vi har
snuplass, er det så fullt av biler at det ikke
er til å komme fram.



Etter Østeråtunnelen er det mektig utsikt
over Tvedestrandsfjorden, før vi kjører
inn i Tvedestrandstettbebyggelse og
stanser på rutebilstasjonen kl. 16.00. I
rute.

— Det må være slitsomt å kjøre buss på
slike vegger, Nedrebø?

— Det nytter ikke å være sur på veggen.
Den kan vi jo ikke gjøre noe med, sier
bussjåføren, og forstår at pengene for
denne strekningen tok slutt for noen år
siden... Men skal jeg først klage, så kun-
ne jeg nok ønske meg bedre brøyting
under snøfall. Det er ikke lett å kjøre på
disse vegene når det er mye snø og glatt
i tillegg.

— Men faktisk hender det ikke så sjelden
at jeg anbefaler folk å kjøre denne strek-
ningen, for turens skyld. Det kan være litt
moro å vise folk hva slags vegger vi har å
kjøre på, og det kan vel være interessant
å se at vi har andre typer veg enn E 18...

*Sjåfør Steinar Nedrebø manøvrerer den
svære bussen rundt fjellnabber og brå
svinger på den samle veggen fra Laget til
Gjeving.*

«Autosys» i drift over hele landet fra årsskiftet:

FØRERKORT PÅ TI MINUTTER VOGNKORT PÅ HALVTIMEN!

Fører kort på ti minutter. Vognkort på en halv time. Dette er målet for Biltilsynet på Hisøy når det nye datasystemet «Autosys» er innkjørt og i full drift. Fra første januar skal systemet, med et sentralt dataregister for hele landet, være i operasjon, og gi raskere og sikrere ekspedering for publikum og mer rasjonelle arbeidsrutiner for personalet. «Autosys» vil etter hvert samle opplysninger om det aller meste som angår bil og trafikk på landsbasis.

Da vi besøkte stasjonen på Hisøy i slutten av oktober, var staben i sving med opplæring og innkjøring av det nye systemet. Ennå var det ikke tilkopledd den sentrale databasen, og skriveren for datatutskrift av fører kort var ikke koplet til. Men når dette leses, skal alt være i full drift. Da er det bare å taste alle opplysninger inn på dataskjermen, trykke på en knapp eller to og så få det hele skrevet ut i løpet av sekunder.

Tidligere har det tatt fra en halvtime og oppover, avhengig av hvor mange som er foran i køen, å få hentet ut fører kortet, mens de som har kommet på formiddagen for å få vognkort, har kunnet hente det på ettermiddagen, om de ikke har ønsket å få det tilsendt i posten.

Ansvarlig for innkjøringen av «Autosys» er førstesekretær Ola Senum og kontorfullmektig Sissel Baaseland. Fullmektig Turid Noddeland Nygård skulle også vært med på laget, men er for tida mer opptatt med å stille minstebarnet.

Nøkkelpersonell har gått på kurs og fått opplæring. Disse har igjen fått ansvar for å lære opp resten av personalet, forteller seksjonsleder Harald Kirkedam. Opplæringen krever ekstra innsats fra alle. Det er ønskelig at mange av de ansatte kan mestre flere oppgaver ved stasjonen, sier Kirkedam. En viss spesialisering kommer en ikke utenom, men alle bør mestre to-tre sidefunksjoner i tillegg til sin spesialitet. Selv tar han tørner i skranken både med utskrivning av fører kort og registrering av kjøretøyer og på sentralbordet.

FORTSATT TRANGT

Biltilsynet har 21 stillingshjemler. I tillegg arbeider fem personer som vikarer eller ekstrahjelp. I praksis har det ikke vært utvidelser av staben siden 1978, mens bilparken i dette tidsrom nesten er fordoblet, til 62.145 ved siste telling. Lokalene på Hisøy er bygd for 11-12 ansatte. Det sier seg selv at det nå er trangt. Verre er det at et av kontorene, med tre arbeidsplasser, mangler dagslys. Spiserommet

er lite, arkiver er delvis plassert i korridorene, og de tre i trafikkavdelingen har det svært trangt i den lille brakkebyen som er hengt på enden av stasjonen. Arbeidstilsynet har vært inne i bildet, og det er håp om en løsning neste år.

SERVICEINNSTILLING

Dette går ikke ut over personalets serviceinnstilling, det er da også svært få klager, sier Kirkedam, og blar fram bindsterke utklippbøker med stort sett bare godord.

Biltilsynet har regelmessig bilkontroll på vegstasjonene rundt om i fylket. Tunge kjøretøyer kontrolleres på Birkeland vegstasjon, på Hisøy er det ikke høyt nok under taket til at de store vognene kan kjøre inn i hallen.

TIL ARENDAL FOR Å HENTE KORTET

Førerprøven kan avlegges i Lillesand og Risør i tillegg til på His, men når teoretisk og praktisk prøve er bestått, må alle likevel reise til His for å la seg fotografere og få fører kortet laget på den spesielle fører kortmaskinen. Det er søkt om å få slike maskiner også i Lillesand og Risør, en investering på omkring 150.000 kroner hvert sted. Ennå er det ikke funnet midler til dette.

Førerprøven kan også avlegges på Evje-moen, på Blakstad yrkesskole og Holt Landbruksskole.

BILSALGET SYNKER

Salget av nye biler har gått sterkt ned det siste året. Antall nyregistreringer i år når neppe mer enn ca. 2500, tilsvarende for 1987 var 4179, og nærmere 6000 i 1986. Dermed skulle en tro at det blir rikelig med tid til alle oppgaver ved biltilsynet. Det mener også de overordnede, men Kirkedam forsikrer at det likevel ikke er mangel på arbeid, og at nedgangen i nyregistrering ikke betyr så mye i det daglige. Registreringen av brukte kjøretøyer



FØRST I NORGE: KURS I SKRANKEENGELSK

Biltilsynet på His er først i Norge med kurs i skrankeengelsk for sitt personale. Hele ni er med på kurset, som ledes av trafikkpædagog Trine Conradi, også lektor med engelsk som fag.

— Flere og flere utlendinger kommer til oss for å få hjelp. Vanlig skoleengelsk rekker ikke så langt på vårt fagområde med biler, veger, trafikk og lovverk, sier kontorleder Harald Kirkedam, som følte behovet for en bedre service overfor de mange utlendingene.

Utlendingene har store problemer i forbindelse med bilkjøring når de kommer til Norge for kortere eller lengre tid. Det er spesielle lover og regler som gjelder for utlendinger som har med seg bil og vil kjøre i Norge. Den lange behandlingstida for asylsøknader kan også by på problemer. Alt dette kan det være vanskelig å forklare på et forståelig språk.



Førstesekretær Ola Senum og kontorfullmektig Sissel Baaseland betjener det nye Autosys-anlegget.



Seksjonsleder Harald Kirkedam.



Den nye skrankeavdelingen.

er svært stabil og total antall registreringer vil nå ca. 16000. I «gullåret» 1985 ble det registrert hele 23.000 kjøretøyer, men da var det også tilgang på midler til ekstrahjelp og overtid og alle jobbet alt de maktet til sent på kveld. Nå er det ikke lenger adgang til å benytte så mye overtid. Ledelsen for biltilsynet må derfor bruke krefter på å skape forståelse for dette oppover i rekkene.

Utlendinger kan i noen tilfelle få norsk førerkort om de har hatt førerkort og kjørt i sitt hjemland. Men å be dem gå til sitt lands ambassade for å få attest på at de har hatt førerkort, er i noen tilfelle lite tilrådelig. Enkelte ambassader ønsker nettopp kontakt med sitt lands flyktninger, for å kunne sette dem på første fly hjem der fengsel og henrettelse er et realistisk alternativ.

Hva heter vegskatt på engelsk? «Road tax» har hittil vært forsøkt, stort sett med uforstående hoderysting som resultat. Nå forsøker vi «annual fee», og det går mye bedre, sier Kirkedam. Han er ikke helt sikker på om det er korrekt det heller, men kurset er interessant og morsomt og Conradi er en førsteklasses lærer. Andre vegkontorer har vist interesse for kurset, bl.a. kan det bli aktuelt å bruke opplegget ved et tilsvarende kurs i Kristiansand.

Nå kan vinteren komme, sier vegmester Halfdan Marcussen og oppsynsmann Wilfred Ånonsen på Birkeland Vegstasjon. De har ikke bare ordnet kontrakter med 16 private brøytebilførere og tre reserver, levert ut ploger og annet materiell og fått opp omkring 35.000 brøytestikker, men har også sørget for å orientere publikum om tilstanden foran vintersesongen.

Med den slående tittel «Vinterens iskalde fakta!» slår de i en hendig brosjyre fast at vintervedlikeholdet er godt forberedt, men...Store nedbørsmengder og temperatursvingninger gir alltid vanskelige kjøreforhold. Passer det — under slike forhold å ta busser? Husk: Stor trafikk hindrer brøytingen!

Brosjyren er den første i sitt slag, og vil danne mønster for liknende trykksaker fra andre vegstasjoner. Den er trykt i et par tusen eksemplarer og distribueres nå til bensinstasjoner, offentlige kontorer med stort publikumsbesøk og andre steder der folk ferdes.

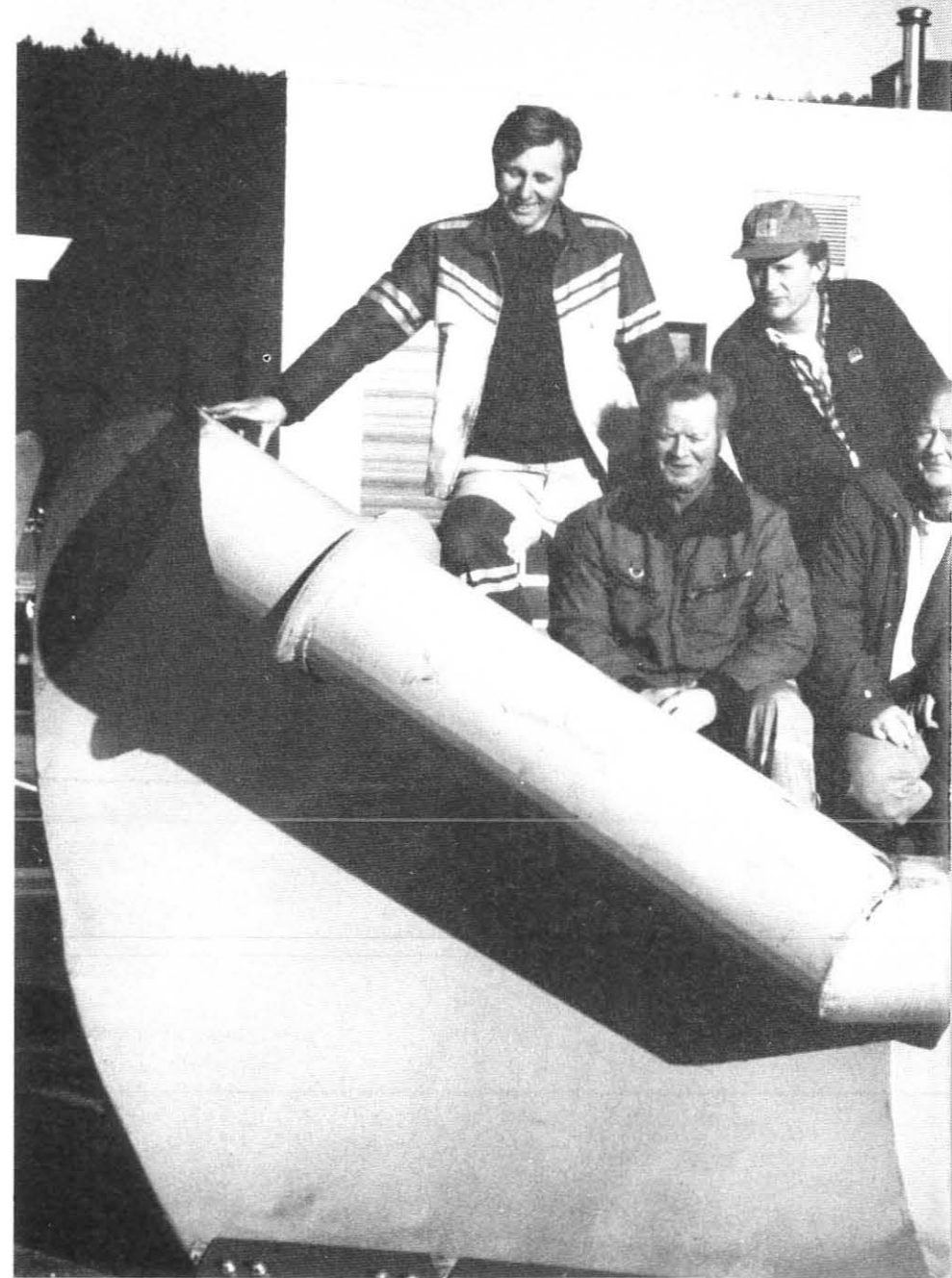
— Folk er stort sett forståelsesfulle, understreker vegmesteren, men det hender at enkelte er utålmodige. I brosjyren forsøker vi å informere om hvordan vi arbeider. Vi kan ikke være alle steder på en



Studie i setting av brøytestikk.

gang, vi er mest effektive når vi kan kjøre sammenhengende fra den ene kanten til den andre, det er nødvendig å prioritere veger med stor trafikk o.s.v.

Brosjyren gjør også rede for brøytekontraktørenes forpliktelser. De må selv passe på vær og føre. På E 18 skal brøytingen begynne når det er mer enn to centimeter snø, på de øvrige veger når det er fem centimeter. Det skal maksimum



Vegmester Marcussen, oppsynsmann Ånonsen, Finne Stoveland, Cay Hofstad og for

være 15 centimeter snø i vegen. Vegene skal være farbare for biler som er normalt utstyrt for vinterkjøring.

Nytt av året er at vegstasjonen nå også har en mann på vakt i tidsrommet fra kl. 1,15 på natta til kl. 7,30 om morgenen. Vedkommende skal være ute på vegen og ha oppsyn med vedlikeholdet, sørge for salting og strøing om det er nødvendig, og purre ut brøytemannskapene om

de ikke selv har oppdaget snøfall i nattetimene.

— Mange bilister mener dere kunne være mer rausere med sandstrøing? — Strøing er absolutt aktuelt, og vi driver en del med det hver vinter. Men vi satser mer på strøing av vanskelige punkter, som bratte kleiver. Det skal ikke være noen problemer med framkommeligheten ved vanlige vinterforhold, men ved

ALT KLART FOR VINTEREN



Alf Alfsen har alt klart til vintersesongen.

rask temperaturstigning kan vi få farlig glatte. E 18 vil normalt være bar og saltet. Brøytebilkjøerne har beskjed om å rykke ut på eget initiativ og strø når de finner det nødvendig.

Birkeland vegstasjon har ansvaret for et vegnett på i alt 370 kilometer i den vestre delen av Aust-Agder. Dette omfatter E 18 fra Grimstad til Høvåg og et vegnett som går til Hynnekleiv, Stemlonga og Oggevatn.

vatn i nord. «Fjellovergangen» over Øynaheia er også med, en smal og svingete veg med stor helgetrafikk til skisenteret. Parkerte biler kan by på store problemer for brøytebilene. Hytteeiere parkerer bilen langs veien om kvelden, det kommer snø i løpet av natta, og dermed blir det vanskelig for brøytebilene å komme fram eller tilbake. Da har siste utveg vært Viking eller Falken. Snømengdene kan være voldsomme på en del av vegnettet i området, snøen kan lave ned i dagevis i de indre områdene. Ute ved kysten fører de store temperatursvingningene ofte til problemer med glatt føre. Det er ingen tvil om at vintervedlikeholdet krever mest arbeid for Birkeland Vegstasjon. Men det er nok å ta seg til hele året i gjennom. To arbeidslag på fem mann driver med rydding og klipping av skråninger, skadede skilt må repareres eller skiftes, hull i veien må lappes og grøfter må renskes. En del mil grusveg inngår også i vegstasjonens område. Her er det noen ganger nødvendig å kjøre på klorkalsium for å unngå støvplage. — Men verst er det når det setter inn med kraftig uvær, store snøfall eller så mye regn at det blir flom, sier Marcussen. Det har hendt at han har overnattet på vegstasjonen flere døgn. Ved den store flommen i fjor var det forresten ikke noe annet å gjøre, veien til stasjonen var stengt av flom på alle kanter. Det var en stri jobb å få oppryddingsarbeidet unna, også for de som ledet arbeidet fra vegstasjonen. Et lite lager nødproviant i kjøleskapet sørger for at staben er forberedt på alt. Ellers er det også to komfortable hybler på vegstasjonen.

Arbeidet ledes av vegmesteren og oppsynsmannen som har fast tilhold på stasjonen. Der har de også kontorassistent. På stasjonen foregår en god del saksforberedelse og saksbehandling med myndighet til å avgjøre mange lokale forhold.



Den nye uniformen som får vegarbeiderne til å føle seg nesten som «hells angels».

Kart over område 1 - 3



Stasjonen disponerer også datautstyr med forbindelse til vegkontoret i Arendal.

De to arbeidslagene med formann og fire vegarbeidere står for arbeidet ute. Det ene har fast base i Lillesand, mens det andre møter på Birkeland. På stasjonen er det også verkstedformann som sørger for vedlikehold. Stasjonen disponerer egen stor veghovel, lastebil, grunnmaskin (stor traktor) og tre pick-up lastebiler. På pick-upene kan det monteres utstyr for setting av brøytestikker, som foregår mer eller mindre maskinelt. I sommer har det vært innleid fem gravemaskiner og fem lastebiler som stort sett har vært brukt i grøftarbeid. Trengs ekstra maskinelt utstyr, kan dette leies inn. Vegstasjonen på Birkeland får også regelmessig besøk fra biltilsynet som har faste kontroller av kjøretøy. Det er særlig kontroll av tunge kjøretøyer som foregår på Birkeland. På His er hallen for lav under taket til at de kan tas inn.

— Kan dere svare meg på en ting: er det dere som eier veien?

— Ja! sier Marcussen, som liker litt skøy.

— Vi liker når folk hilser. Vi føler at det er vår veg. Den er vår arbeidsplass og det er vår jobb å sørge for at trafikken går godt og sikkert. Så la oss heller si det slik: vi føler ansvar for veien!

— Du har vel vært i vegvesenet så lenge at du kan fortelle noe morsomt fra gamle dager?

— Nei, så gammel vil jeg helst ikke være. Men jeg har jo vært med på å trille masse på skinnegang og laste opp med grafse og traub. Det var vel så seint som i femtiåra. Jeg har opplevd store forandringer på vegene. Da vi gikk over fra muskeltkraft til maskinkraft, fikk vi en periode da det ble gjort mye stygt vegarbeid. Maskinene tok ikke smålige hensyn til skjønnheten. Men nå er det forandret, maskinene gjør det vel så fint som de gamle vegarbeiderne med håndmakt. Nå er det blitt pent langs vegene.

Trafikkøkningen og hastighetsøkningen betyr også voldsomme forandringer. Nå er f.eks. mange gamle avkjørsler blitt et problem og en alvorlig trafikkfare.



TELEMARK – «tri heile dagar til ende»

Den tradisjonelle pensjonistturen var i år 17., 18. og 19. august 1988, «tri heile dagar til ende». Etter at turene tidligere hadde gått både i øst, vest og siste tur i 1987 til Danmark, fant turkomiteen ut at «borte er bra, men hjemme er best» og dermed ble det 3 dagers tur til Telemark.

Onsdag 17. august kom med strålende sol, og med 2 busser startet vi opp fra Arendal med kurs for Porsgrund Porselænsfabrik. Etter at vi hadde tatt opp endel reiselystne pensjonister fra Åmli og Holt, ble vi i alt 68 stk. som ble ønsket velkommen til turen.

En del turdeltakerne hadde vært tidlig oppe, og da vi kom til Brevikbrua ble det kafferast. Turen gikk deretter til Porsgrunds Porselænsfabrik. Her var det anledning til å bese fabrikken og å gjøre «en god handel». Bussen fikk nok endel «ekstra ballast» av kopper, tallerkener og fater for her var det mye fint i porselen som turdeltakerne kjøpte. Etter takk for oss gikk turen videre til Lifjell Turisthotell som var stedet vi skulle bo på.

I skjønn natur

gikk turen langs Nordsjø til Gvarv, Bø og Lifjell Turisthotell. Etter at vi hadde installert oss på værelsene og sett på den flotte utsikten fra hotellet, var det godt å sette seg til middagsbordet. Her ble servert deilig middag for sultne pensjonister. Kvelden gikk ellers til hyggelige «passierer», det er jo ikke så ofte vi treffes ellers i året. De fleste syntes også at det var deilig å komme seg i senga etter en anstrengende dag.

Programmet for neste dag var tur med båten «Victoria» eller diverse turer i Bø og omegn. Da de fleste tidligere hadde tatt båtturen fra Lunde til Kviteseid ble det 12 stk. som dro på båttur i strålende sol. Den ene bussen kjørte dem til Kviteseid

og hentet dem igjen på Lunde. Sjøturen var meget vellykket. Skipperen orienterte om ruta. Det var også spennende å gå gjennom slusene. I salongen var det alle rettigheter og kaffien smakte godt. Alle båtturistene var meget godt fornøyd med turen.

De andre pensjonistene valgte turen til Bø og deretter til Lifjellstua. I Bø ble det besøk i butikker m.m. og deretter gikk turen opp til toppen til Lifjellstua.

Vi hadde fått opplyst at vi kunne få kjøpt mat der opp, men da vi troppet opp ca. 50 stk. fikk verten nesten sjokk, men det ble kaffe og litt å bite i for alle. Langs veien fra Lifjell Turisthotell og opp til toppen var det masse hytter. Her er det fint terreng og frisk luft.

PÅ TOKT MED FRAM

Før hovedturen i august, midtveis i juni, testet pensjonistforeningen ferieformen under en tur til Nissedal og Fyresdal.

Det var i disse gode, varme junidagene, før regnværene satte inn. I busser var det nesten for varmt. Men vi fikk avkjøling da vi på Fjone gikk ombord i Fram og satte kursen for Straand Hotell. I sval bris ble seilassen på Nisser den reneste Sørlandsdyll, langs hvite sandstrender og mellom skogskledte øyer og holmer

Vi hadde jo skyfri himmel og solskinn, og panoramautstikt, — helt topp — det var en fin dag.

Kosekveld med en svingom

Andre kvelden etter middagen var vi alle samlet til kosekveld med diverse innslag. Ekteparet Ragnhild og Johan Beisland gledet oss med fin pianomusikk og sang. Martgith Eriksen priste Telemark i fine dikt og Hans spilte litt på fela.

Foreningens leder, Osmund Salvesen kom i sin tale inn på foreningens arbeid, og hva vi eventuelt kan gjøre for pensjonistene. Dette var aktuelle saker og det var mange av deltakerne som hadde mange gode ideer som de kom frem med.

En av våre kvinnelige pensjonister som stadig kommer med hyggelige overraskelser er Othelie Helland. Først laget hun den flotte maskotten vi har. Nå syntes hun den måtte ha noe å sitte i, og nå kom hun med en liten kurvstol. Hjertelig takk til Othelie.

Senere på kvelden var de sprekeste inne og tok seg en svingom.

Tredje dag var det hjemreisen, og da var det slutt på godværet. Turen gikk om Notodden, og vi besøkte byen på kryss og tvers med Haugmoen som guide. Her var han godt kjent, fra sine guttedager på besøk hos sine besteforeldre.

Heddal stavkirke besøkte vi også. Den berømte kirken fra ca. år 1250 ble ombygd i 1850, men igjen restaurert — og har fått sin opprinnelige skikkelse i 1950. Fortiden foregår det utgravninger på det gamle kirkestedet, og vi kunne se deler og rester av skjeletter der.

Men vi måtte videre — (og det regnet stadig). Vi passerte Brunkeberg, Kviteseid og kom til Vrådal hvor vi spiste middag.

Kaffe ble det

på Tjørull Kro og Pensjonat. Her var vi alle samlet fra begge bussene og pratet gikk livlig om hva vi hadde opplevd på turen. Her måtte vi skille lag, vi var nesten i Aust-Agder igjen.

Fra turkomiteen takket Hans Uldal for hyggelig samvær og vel møtt til neste tur.

HU

med blankskurte svaberg. Ferieformen steg under inntrykkene fra denne seilassen.

Fram er bygget i begynnelsen av dette århundret. For bare et par år siden holdt denne stolte veteranen fra tidligere tiders tømmertransport på å gå tapt for alltid. For å redde båten fra å gå til bunns gikk noen gode venner sammen i «Stiftelsen Magnus», med navn etter Frams mangeårige skipper.

Bare 14 år gammel, i 1920, hadde Magnus O. Tveitane, «Kong Magnus» av Nisser, sin første jobb ombord i Fram, som fyrbøter.

Noen år senere, uten å ha hatt saltvann under kjølen, tok Magnus O. Tveitane sertifikat som kystskipper ved sjømannsskolen i Porsgrunn.

Da så skipperen på Fram ble syk i 1929, sto Magnus klar til å overta jobben, som han har skjøttet i mer enn 40 år. På vår seilas fortalte han mange interessante ting fra årene på Nisser.

Det var tømmerfløting båten var bygget for, og i travleste sesongen var dette ingen ni til fire jobb. 12—14 timers arbeidsdag var ikke uvanlig når vi hadde 6000 kubikkmeter tømmer på slep.

Den gang var det damp. Maskinen ble fyrst med ved som lå i store stabler på bestemte steder langs strendene. Ombord ble veden stablet både på dekk og ofte i en pram som vi hadde på slep.

Av annen transport på denne tiden husker Magnus spesielt blåbærtransporten om høsten. Da plukket folk langs Nisser blåbær til den store gullmedaljen og solgte dem til England. Bærene ble pluk-

ket og samme dag levert rensert i fiskekurver på bryggene langs Nisser. Der ble de hentet og fraktet til Tveitsund. Med kveldstoget gikk bærene videre til Arendal og ombord i Englandsbåten, slik at de faktisk kunne være på det engelske markedet bare 2—3 døgn etter at de var plukket.

Den bærplukkingen ga en kjærkommen inntekt i mange år. Rart å tenke på denne når «Norge Rundt» kan fortelle at i 1988 har polakker vært de ivrigste og nesten eneste bærplukkerne i Trysil. De kunne tjene opp til 800—900 kroner dagen, noe som ved overføring til polske zloty gir god inntekt i hjemlandet. Få nordmenn i skogen. Velstands-Norge.

Magnus husker også transport av russiske krigsfanger under siste krig. De skulle til tømmer- og vedhogst på vestsiden av Nisser. Krigsfangene var dårlig kledd, og maten besto for det meste av stappe laget av kålrot.

Turister var det ikke mange av i hine dager. Foruten bygdefolket var det mest «agentar og predikantar» som var på farten. Magnus syntes predikantene hadde en tendens til å dukke opp om høsten, i slaktetida da det var godt om mat på gårdene.

Etter en rehabilitering på over 2 millioner i investeringer, og innsats av mange gode krefter, seiler nå Fram videre som en av våre fineste innlandsbåter. Ta en tur, så treffer du Magnus, skipper på 81 år. Men som han sa: «81 år er vel ingen alder for ein vaksen kar». Ikke sant, pensjonist?

Osmund Salvesen



Vegsjefen etter fem år i Aust-Agder:

– Næringslivet bør presse på for raskere vegutbygging

— Jeg gleder meg til å kjøre Brokke-Suleskardveien høsten 1989, og håper den vil oppfylle de forventninger kommunene bak prosjektet har til den nye forbindelsen med Vestlandet. Det er regnet med en døgntrafikk på ca. 300 biler i sommermånedene når vegen er åpen. En venter at den nye høyfjellovergangen skal få stor betydning for turistnæringen i øvre Setesdal, sier vegsjef Harald Gjerstad til «Sørlands-porten».

Vegsjefen reiser gjerne på biltur, men i sitt eget fylke blir han forsynt etter tallrike tjenestereiser. Da trives han bedre på biltur i utlandet. I påsken i fjor forsøkte han Italias autostradaer. I 1983 kjørte han i California. Han kjører gjerne til Italia en gang til.

— Det er interessant å se hvordan vegproblemene er løst andre steder, ikke minst i byområdene. Også i Norge skjer det mye interessant akkurat nå, i Oslo, Bergen og Trondheim f.eks. Bevilgningene forskyves over mot pressområdene. Ved hjelp av bompenger i pressområdene blir investeringsnivået på landsbasis dermed like høyt som toppåret 1978. Hos oss går trafikken relativt greit. Vi har ikke kapasitetsproblemer som gjør at trafikken stopper opp. Men begrenset bæreevne hindrer særlig skogsdriften. Jeg kunne også tenke meg en forsering av en ny forbindelse øst-vest i Arendal utenom Aust-Agder Sentralsjukehus og sentrumsområdet.

Gjerstad har vært vegsjef i Aust-Agder i snart fem år. Er han fornøyd med det som har skjedd så langt?

— Aust-Agder har problemer på mange områder. Det er et lite fylke med et ømfintlig næringsliv. Administrasjonen, både i fylket og i Vegvesenet, har forvaltningsoppgaver som skal gjøres. Både fylket og staten må akseptere at vi har en basisbemanning/minstebemanning å operere med.

Vegkontoret i Aust-Agder er nok nå det eneste i landet som ikke har egen informasjonsmedarbeider. I vårt moderne samfunn har informasjon internt og eksternt fått enorm betydning. Særlig viktig er det å kunne meddele seg utad. Fylkesadministrasjonen har heller ikke maktet å ansette en egen informasjonsmedarbeider. Det gjør det vanskeligere å markere seg. Også andre deler av vår virksomhet burde hatt spesialister. Et større fylke har ressurser til å satse mer på spesialområder.

Press fra næringslivet om å få bedre veger merker vi lite til, om vi ser bort fra kravet om høyere bæreevne på vegnettet. Det har vi da prioritert både på riks- og fylkesvegside. Det er viktig for næringslivet at vegstandarder ikke blir et hinder for utvikling.

— Det hevdes at investeringsmidlene nå blir så små at et vegkontor som Aust-Agder ikke kan drive rasjonell utbygging av E 18, at det vil være mer rasjonelt med større anlegg. Er det fare for at hele avdelinger



ved Vegkontoret dermed blir uten arbeid?

— Det er en problemstilling som nylig ble reist. Det vil trolig være gunstig å se anleggsdriften over flere fylker når det gjelder utbyggingen av E 18. I de senere årene har vi brukt noe i overkant av femti prosent av anleggsbevilgningene på E 18. Dette beløpet, ca 30 millioner kroner pr. år, er nok noe i underkant for å kunne bygge ut større nyanlegg i ønsket tempo.

Nedlagt kapital bindes for lenge før den kommer til nytte. På den annen side ønsker vi jevn sysselsetting og ut fra det er det ofte gunstig å forlenge anleggstiden. Men det er ingen mangel på arbeidsoppgaver i Aust-Agder. Ennå er det mye ugjort også på Rv 9, 12, og 39. Det betinger at vi må opprettholde en allsidig bemanning.

— Etter fem år — hva er du mest fornøyd med?

— Det må vel være at vi har fått gjennomslag for en ny øst-vestakse Arendal. Ellers mener jeg det har vært riktig å prioritere de myke trafikanter så mye som vi har gjort. Hittil har vi vært bundet av det som har skjedd før jeg begynte. Nylig sendte vi forslaget til ny vegplan for 1990—93 til Vegdirektoratet. Her kommer nok mitt syn mer til uttrykk.

I neste vegplanperiode er det begrenset hva vi kan gjøre innenfor de investeringsrammer vi har fått oppgitt. For fylkesvegene går antagelig bevilgningene ned mot null. I Vegplanen for 1990-93 går vi inn for å få politisk gehør for økt utbyggingstakt for E 18 og riksvegnettet for øvrig.

Arbeidet ved Sundebru er i rute. På Rv. 39 har vi hatt relativt store arbeider sør for Herfoss. Det har også skjedd en god del på Rv. 9 og på Rv. 12 ved Rysstad har vi bygd gang og sykkelveg. Kystveien er utbedret og vi åpnet i høst også rundkjøring i avkjørselen til Tromøy. På 407 Bjorbekk—Strømmen og på Rv. 420 fra Langsæ har vi bygd gang- og sykkelveg.

For vegplanperioden 1986-89 har fått bare 85 prosent av det som var forutsatt i vegplanen. Reduksjonen utgjør 45 millioner kroner. Av større anlegg avslutter vi neste år Østerholt—Brokelandsheia (ny E 18 ved Sundebru) Videre starter vi en ny parsell av E 18, Temse-Bie med 11 millioner kroner.

Stølenkrysset på E 18 skal delvis privatfinansieres av utbyggerne og kommunen.

Vegsjefen er enig i prinsippet bak riksvegbudsjettet med mere midler til vedlikehold. Det gjør det mulig å ta vare på nedlagt kapital og opprettholde trafikksikkerheten på vegnettet. Vi må også regne med trafikkøkning og større slitasje på vegdekket. Dette må kompenseres.

Om folk vil merke bedring er et spørsmål. Vi må i hvert fall opprettholde servicen og forsøke å gjøre den bedre.

E 18 BØR VÆRE MOTORVEG INNEN 2010

Utbyggingsn av E 18 går ikke fort nok, fastslår vegsjefen.

Nylig er det utarbeidet en egen stamvegutredning. Motorvegstandard på E 18 gjennom hele fylket vil koste ca. 1 milliard kroner. Nå får vi rundt 30 millioner pr. år. Med en slik takt vil det ta 35 år før målet er nådd. Da er vi nesten framme mot år 2030. Det synes jeg er uhyre lang tid, sier vegsjefen. 2010 hadde vært et mer korrekt tidsperspektiv, mener han. Det ville også harmonere bedre med nabofylkene. Motorvegen gjennom Telemark vil sannsynligvis være ferdig i år 2000. Vi bør ikke komme mer enn ti år etter.

HÅP OM NEDGANG I ULYKKESSTATISTIKKEN

Dagsrevyens melding om betydelig økning i trafikulykker til og med september i år, basert på Statistisk Sentralbyrås tall, har vakt oppmerksomhet. I følge denne meldingen har det i Aust-Agder vært en økning i antall ulykker med personskaade på hele 18 prosent i forhold til i fjor, en økning som er større enn for de fleste andre fylker. Overingeniør Svein Harald Søndenaas ved planavdelingens trafikkseksjon har sett nærmere på tallene og mener at det knytter seg mange usikkerhetsfaktorer til en statistikk som dette. Antall ulykker i høstmånedene kan variere mye fra måned til måned og fra år til år. Når Statistisk Sentralbyrå sammenlikner med 1987, kan det også virke villedende, fra 1986 til 1987 var det en markert nedgang i antall ulykker.

— Ut fra det inntrykket jeg har hittil i år, er det gode muligheter til at vi kan komme ut med et lavere ulykkestall for i år enn i fjor, når hele året er oppsummert, mener Søndenaas. Han peker på at et år viste det seg at 25 ulykkesrapporter aldri kom fram til Statistisk Sentralbyrå, selv om de bevislig var sendt. Det resulterte i en positiv statistikk.

Trafikkavdelingen arbeider nå mye med å skaffe data for hvilke steder det skjer ulykker slik at en kan forsøke å få til forbedringer på ulykkesutsatte vegger. — Det som byr på størst problemer, og som det er enklest å peke på akkurat nå, er ulykker ved avkjørsel til venstre fra E 18. Her skjer det mange ulykker. Noen biler blir påkjørt bakfra av andre som ikke klarer å stoppe i tide. Vi har forbedret en rekke av disse avkjørselene ved å utvide vegen slik at det blir pas-

sasje på høyre side og med plass i midten der en kan vente til det er klart for møtende trafikk. Men ennå står det en del igjen.

— Rundkjøringene er kommet for fullt i år. Hvordan går det med dem?

— Rundkjøringene bedrer trafikkavviklingen. Det er en fleksibel løsning som har større kapasitet enn f.eks. trafikklys. Sikkerhetsmessig ser de også ut til å fungere bra. Alle har jo vikeplikt, og setter dermed ned farten. Eventuelle kollisjoner i en rundkjøring skulle også teoretisk være mindre farlige, ettersom bilene vil støte sammen sidelengs i samme fartsretning, slik at det ikke blir så harde sammenstøt. Jeg har også inntrykk av at rundkjøringene gir bedre betingelser for fotgjengerne, etter som bilførerene kjører i lavere hastighet og er ekstra oppmerksomme.

— Rundkjøringen i Vestervegen i Arendal har ført til en del reaksjoner?

— Dette er en midlertidig løsning. Opprinnelig hadde vi tenkt oss en rundkjøring med fire armer, som også ga adgang til parkeringsplassen foran Arena. Dette har vi utsatt i påvente av reguleringsplanen for hele området. Mitt inntrykk er at rundkjøringen virker greit, selv om noen bilister irriterer seg over humpen i vegen. For meg må de gjerne kjøre over den, så lenge de ellers følger reglene for rundkjøring.

— Får vi nye rundkjøringer neste år?

— Det er meningen at det skal bli rundkjøring ved avkjørselen fra E 18 ved Stølen. Vi har også diskutert rundkjøring i noen andre kryss, f.eks. i Strømmen og på His, men her er det ennå ikke fattet avgjørelser.



Plastpluggen løser miljøproblem

Permanent merking av vegens midtlinje, like synlig når vårsola skinner igjen etter at piggdekkene har slipt bort alt som minner om gule striper, sparer en masse arbeid. I flere år har folkene fra skilt- og merkestasjonen på Mørlandsmoen ordnet dette med flytende plastmasse som ble fylt i hull boret med drill. Det var bare en hake ved det, den kokhete plastmassen avga gasser i slike mengder at stakkaren som sto bak på bilen ble kvalm og sjuk! Nå er problemet løst på elegant vis, i stedet for flytende masse brukes plastpluggen som slås ned i hullet med en solid hammer.

Arild Solvang og Paul Løvåsen har vært på farten noen uker med de gule plastpluggene og gjort unna 8-10 mil på RV 9, RV 39 ved Birke-land, på E 18 i Grimstad og i Lille-sand. De var i full gang på RV 39 ved Gjermones bru da vi møtte dem en fin novembermorgen. De hadde noen dagers arbeid foran seg fram til Telemark grense, omkring seks kilometer var et passelig dagsverk.

De regnet med å holde på fram til snøen kommer med å slå gule plastpluggen i vegen for hver tredje stip-pel, eller ca. hver 36. meter.

— Ennå bruker dere slegge og håndmakt for å slå pluggene ned?

— Ja, vi har ikke funnet noen patent på det ennå. Kanskje kommer det til neste år, sier Løvåsen, vi som er late av natur, vil jo ha det så lett som mulig!

Spenningsendringer innvirker på poretrykket

I forbindelse med de store oppfyllingsarbeidene over Sundsmyra på E18-anlegget i Gjerstad, er det montert en rekke poretrykkmålere.

Spenningsendringer på grunn av oppfyllinger og utgravinger vil innvirke på porevanntrykket, det samme vil nedbør og drenering.

Prinsippet for måling av poretrykk er at porevannet i jorden settes i kontakt med et stålmembran. Trykkvariasjoner i i porevannet vil deformere membranet, og disse deformasjonene måles med en elektrisk svingende streng-måler.

En tynn stålstreng er festet mellom baksiden av membranet og en strengholder. Med et magnetsystem settes strengen i svingninger og frekvensen strengen svinger med måles elektrisk.

Øker vanntrykket mot membranet, presses denne innover og strengen slakkes. Med andre ord, — avtagende svingfrekvens betyr økt poretrykk.

Sammenhengen mellom svingfrekvens (Hz) og vanntrykket mot måleren (bar) fremgår av kalibreringsdata for hver enkelt måler.

På Sundsalsmyra ble det ved en anledning lest av økt vanntrykk på ca. 1,5 meter. Ved stort vanntrykk må oppfyllingsarbeidene stoppes like lenge som det tar å få ned trykket «til normalt gjenge» igjen.

Sikker skoleveg på Rysstad

— Hovedsaken var å sikre skolevegen fra Rysstad sentrum til skolen. Samtidig har vi utbedret et stykke av Rv. 9 som sto igjen mellom to nye strekninger, forteller anleggsbestyrer Alfred Høyesen etter at 2,5 kilometer gang- og sykkelveg og 1,2 km bilveg nå er fullført.

Det er blitt en fin veglinje, som med sin store bredde også har gjort det lysere og mer åpent i terrenget.

Overslaget for hele anlegget var på 4,9 millioner kroner. Det ser nå ut til at sluttregninga blir på under 4,6 millioner og at 300.000 kroner er spart, godt å ta med i tider da millionoverskridelser ikke er så uvanlig.

Anlegget har gått uten problemer, forteller Høyesen, det har vært godt samarbeid med Televerket og alt har gått greit.



«Tungt skyts» for opptak av prøver

Grunnundersøkelser kan være så mangt. Som på dette bilde hvor det var nødvendig å benytte en RH 3 gravemaskin for å få tatt opp prøver til analysering ved vårt laboratorium.

Det skjedde i forbindelse med omlegging av riksveg 12 utenom Bykle sentrum. Hensikten var å få kontaktert om løsmassene var brukbare i den fremtidige vegtracéen. Hele den ca. 3 km lange parsellen ble undersøkt i løpet av noen hektiske uker ifjor høst, og ga et godt grunnlag for masseberegning og massedisposisjoner for de videre planleggingsarbeidene.

Forskjellige opplysningsskilt

I det Herrens Aar 1855 var det 8 mil fra Christiansan til dette opplysningsskiltet som står ved en av våre riksveger.

Lenger frem på samme riksveg finner vi et annet opplysningsskilt som gir opplysninger om dagens veg, veg langs fjorden, den første kjøreveg og rester av en gammel rideveg. Da vil de fleste vite at vi er i nærheten av Fånefjell på riksveg 12 i Setesdalen.

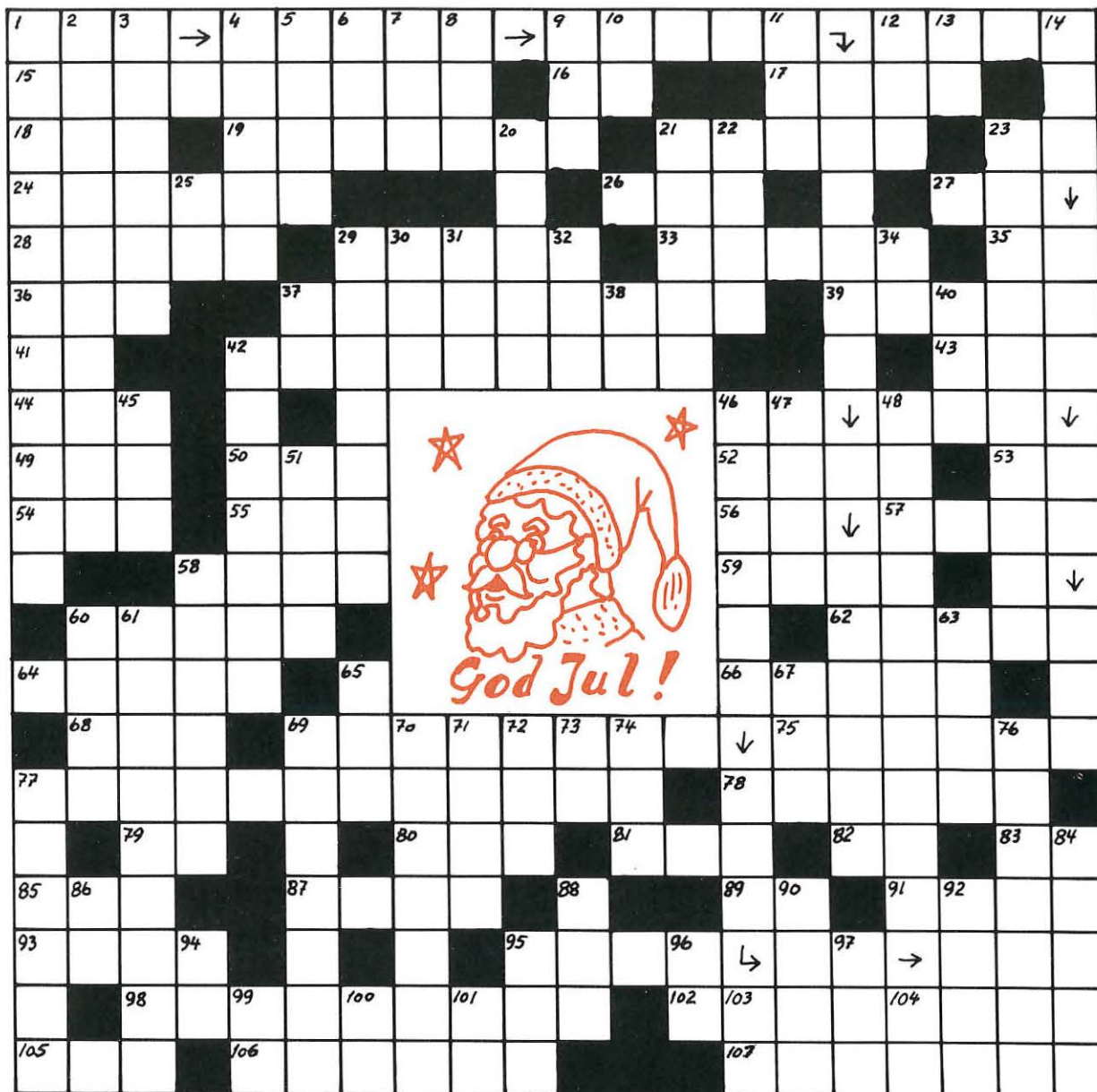


VANNRETT:

1. Ordtak
12. Tette
15. Rel. musikkverk
16. Tidsavsnitt
17. Hjuldele
18. Pur
19. Fabelvesen
21. Tevle
23. Ytret
24. Fabelvesen
26. Legemsdel
27. Sjarm
28. Irritere
29. Stakkar
33. Slukket
35. Romertall
36. Prep.
37. Kan asfalten være
39. Bukka
41. Adv. gl. rettskr.
42. Møbler
43. Rolf L. Røed
44. Adv., omvendt
46. På finske motorkjøretøyer
48. Vaske
49. Guttenavn
50. Retning + 1
52. Tidsrom
53. Parti
54. Grønnsak
55. Pronomen
56. Bokholderiutr.
57. Voldsom, H _ _ _ _ g
58. Gårdsnavn
59. Nyhetsbyrå
60. Bibelsk navn, eieform
62. Teppe
64. Fugl
66. Hilsen
68. Statsinstitusjon
69. Skarphet
75. Bløtdyr
77. Budeiene
78. By i USA
79. Tall
80. Sted i Vestfold
81. Litt
82. Like
83. Mesterskap
85. Ting
87. Yrke
89. Kjent forballspiller, init.
91. Surre
93. Bannet
95. Rassted
98. Ansiktsuttrykk
102. Rommene
105. Høy fjelltopp
105. Lukte
107. Skytevåpen.

LODDRETT:

1. Konkurransen
2. Legemsdel
3. Guttenavn
4. Kalle
5. Hedres
6. Væske, u _ _ _



JULE KRYSSORD

Navn _____

Adresse _____

Premien er en 42 cm lang porselensfigur (Porsgrund) nærmere kalt «den røde kavaler». Løsningen må være innkommet innen 9. jan. 1989 og sendes til:

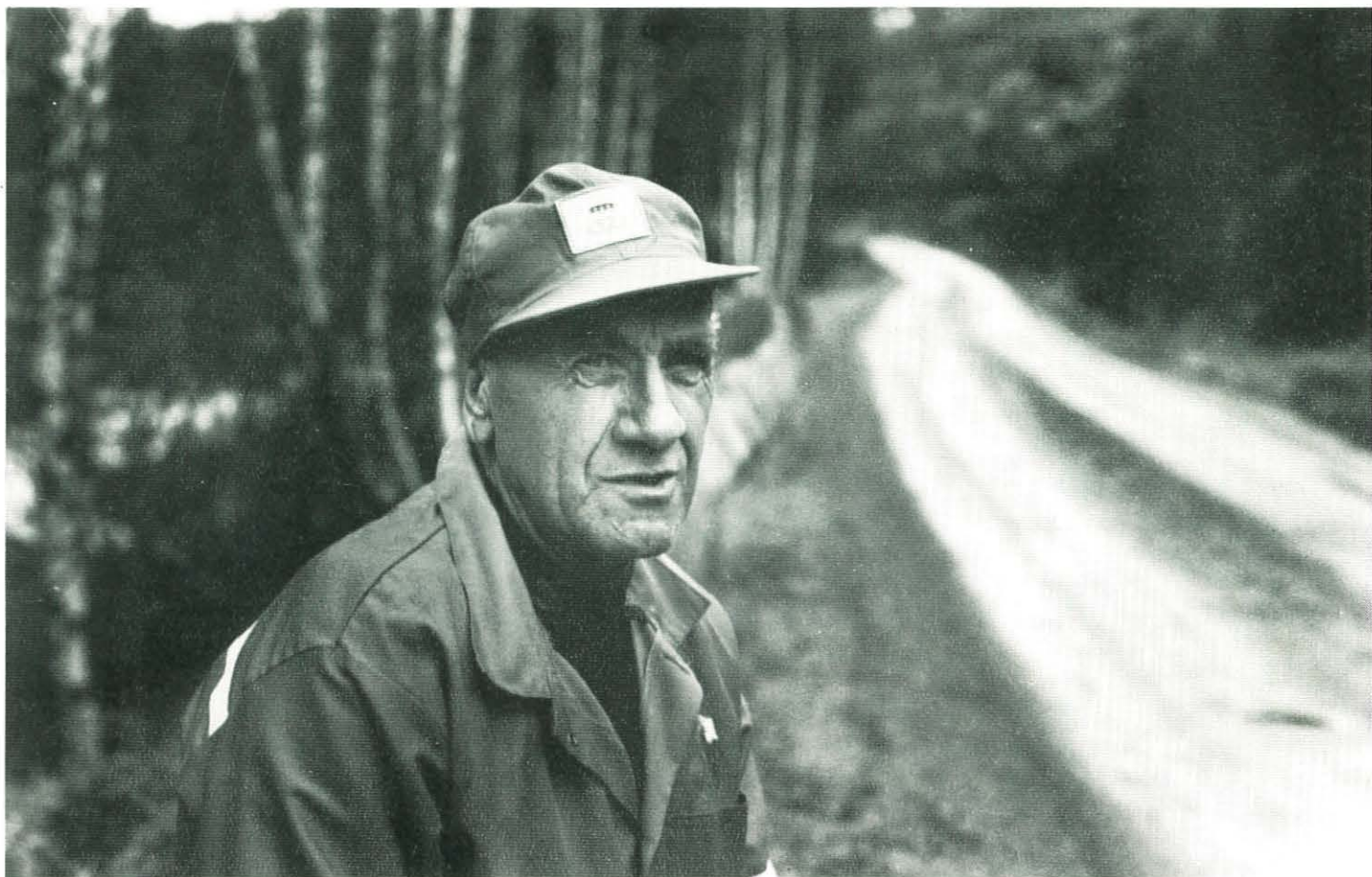
SØRLANDS-PORTEN — POSTBOKS 173, 4801 ARENDAL

- 7. Treplugg, opp
- 8. Merke, opp
- 9. Adverb
- 10. Mål
- 11. Nektelse
- 12. General
- 13. Røys
- 14. Refreng
- 20. Fisken
- 21. Snerr
- 22. Garn
- 23. Historisk plass
- 25. Svensk pronomen
- 29. Kott

- 30. Lavine
- 31. Renne
- 32. Dyr
- 34. Tall
- 37. Rekke
- 38. Vokaler
- 40. Vertshus
- 42. Framspring
- 45. Myntsort, gl.
- 46. Sa Ludvig den XIV
- 47. Oljeselskap
- 48. Kjøkkenredskaper
- 51. Spleises
- 58. Iselen

- 60. Kvise
- 61. Drikkekar
- 63. Fugl
- 65. Fugl
- 67. Øke
- 69. Snobben
- 70. Kjøp
- 71. Rett
- 72. Bibelsk navn
- 73. Hans Nilsen
- 74. Bokstaven
- 76. Kjærlighetsgudene
- 77. Setet
- 84. Helbreder

- 86. I tu
- 88. Gudinne
- 90. Poststed i Nord-Trøndelag
- 92. Jærtegn
- 94. Sporte
- 95. Røre
- 96. Bilkjennetegn
- 97. Røv
- 99. Knut Salvesen
- 100. Ve
- 101. Jon Fasting
- 103. I orden
- 104. Organisasjon



DEN SISTE VEGVOKTEREN

— Jeg var godt fornøyd. Jeg hadde det travelt, jeg tok det ganske hardt for å holde vegen i orden. Men likevel falt det lettere for meg enn akkordarbeidet i skogen. Det blir noe helt annet med timebetaling, sier Ola Kittelsen Norli. (I fornnavnet kan det nok også ha forekommet en v og i etternavnet en d, men det ble rasjonalisert bort da han ble bokført på Vegkontoret. Siden har han også skrevet det slik.)

Jo, han har ord på seg for å ha tatt jobben alvorlig, gamlevegvakteren på Risdal. I 1986 ble han pensjonert, 68 år gammel, men ennå fortelles historiene om hvordan han holdt vegen i stand, med handmakt, trillebår og grafse. Han var den siste av de gamle vegvokterne da han gikk av. Et par ganger har det vært snakk om at det skulle skrives om Norli, men det kom aldri noen, forteller han, og undres over at vi virkelig vil ta oss bry med å reise helt til Risdal for å slå av en prat....

GRØFTENE VIKTIG

— Det hender folk kommer til meg nå og klager. Det er ikke som før, da kunne jeg følge med og ta affære før større skader oppsto. Det viktigste var å holde grøftene i orden, slik at flomvannet kunne renne unna. Slikt er det ikke mulig å gjøre med maskiner. Jeg husker en lørdags morgen etter et voldsomt regnvær. Det var fredag, men jeg skjønnte at mye kunne reddes med rask handling. Vi dro innover og ved Høgelidkleivene, der det går oppover tre kilometer, møtte vi vannmassene, som fulgte vegen nedover. Vi fikk ledet vannet ut i grøftene og reddet hele vegen fra å reise. På den måten er det mulig å spare store kostnader, sier Norli.

Han ble ikke ansatt som vegvokter før i desember 1975. Før han kom inn i Vegvesenet, hadde han drevet med hardt skogsar-

beid. Han hadde også vært to-tre år ved Åmli vegstasjon og bl.a. vært med på å legge asfalt på Gjøvdalsvegen. Det var på «sysling», kan han legge til.

BYGDE VEGEN

Vegarbeid var ikke noe nytt for den grov vokste risdølen. Så tidlig som i 1952 fikk han jobb hos osloentreprenøren som bygde vegen fra Risdal til Skjeggedal. Den gangen var det ingen vegforbindelse til gårdene på Skjeggedal og enda lenger opp, til Høgelid. Det var så kupert at det også var vanskelig å komme fram med hest. Skjeggedølene hørte da til Tovdal, og hadde sin faste heiveg over fjellet til Tveit i Tovdal. Vegforbindelsen var ferdig i 1953. Entreprenøren drev med flyplassbygging på Østlandet og var tidlig ute med gravemaskiner og bulldosere. Men på Skjeggedalsvegen gikk det så som så med gravemaskinen, slikt terreng var gravemaskinføreren ikke vant til, så maskinen gikk i stykker rett som det var. En svær 12 tonn bulldoser gjorde imidlertid en god jobb. Det ble også jobbet med trillebår og grafse, men de oppdaget snart at maskinene kunne gjøre et dagsverk på noen få minutter. Skjeggedalsvegen ble bra, men grøftene burde vært bedre, sier Norli. Mange steder klarer ikke grøftene å ta unna flomvann, og da kan en påpasselig vegvokter hindre store skader. Vegkanter med leire som siger

ned i grøftene ga også mye arbeid for vegvokteren.

TØMMERBILENE

— I begynnelsen var det ikke så vanskelig å holde vegen i orden. Men så begynte biltrafikken å øke voldsomt og vi fikk en stor mengde tømmerbiler med tunge lass. Var det i vårløysinga eller regnvær, kunne grusvegen gå helt i oppløsning. Huller ble det stadig i vegen, det var om å gjøre å få disse fylt igjen så fort som mulig. Jeg hadde en tilhenger etter bilen. Her hadde jeg grus og trillebår og kunne ordne opp i det meste. Vinteren var et kapittel for seg. Møteplasser ble måkt for hånd. Grøftene ga problemer også i vintedrmånedene. De rant over og det ble oring med store isdannelse i kleivene. Da måtte Norli hogge is i grøftene, et hardt arbeid, medgir han.

Brøytstikker ble hogd og satt opp. Bam-bus fra østen dugde ikke her. Bam-busstikkene tok ungene og brukte til spyd, her som andre steder.

Nå skal Åmli kommune overta vedlikeholdet av Skjeggedalsvegen, mens Froland skal stå for Risdalsvegen fra Risdalskrysset. Norli er skeptisk til hvordan det skal gå. Noe utstyr er riktig nok anskaffet, men at kommunen kan holde orden på vegen slik som Vegvesenet, nei det har gamlevegvakteren ingen tro på!