

Fra en legmanns veiforskning

TORE WIIK

Fra en legmanns veiforskning

TORE WIIK

Jeg har alltid vært interessert av transporthistorie. I 2011 kom jeg over en bok som het «Route 66 – lost and found». Den viste en rekke før-og-nå bilder på den 4000 km lange strekningen fra Chicago til Los Angeles fra denne veien som ble en del av det gjennomgående veisystemet i USA 11.11.1926 og som ble skiltet med «66» i 1927. Nordmenn valfarter på Route 66-turer for å se på mer eller mindre godt bevarte rester av veien som delvis går gjennom byer som bare så vidt har overlevd. Det slo meg at også Norge er full av tilsvarende veiminne fra en ikke alt for fjern fortid.

Skjult av busk og kratt ligger gamle veirester og autovern, og mange steder er de gamle veiene fortsatt i full bruk ved siden av nyere veianlegg.

Dermed startet en spennende prosess som etter hvert har resultert i fire bøker om de gamle veiene:

Riksvei 1 – tapt og funnet (2014, Flisby'n)

Riksveiene som ble til E18/Ørje – Drammen (2015, Bok Sirkus)

Riksveiene som ble til E18/Drammen – Larvik (2016, Bok Sirkus)

Veiene som ble til E6/Østfold-Oslo - Akershus (2017, Bok Sirkus)

Jeg har inntil nå holdt meg i sentrale østlandsstrøk, men arbeider meg nå videre sørover langs gamle Sørlandske hovedveier frem til Kristiansand. Jeg har bevisst unngått å gå alt for langt tilbake i tid og har konsentrert meg om epoken fra bilismens tidlige barndom og frem til i dag. Det er det mange kaller samtidsarkeologi. Det viser seg at denne nyere historien er i ferd med å få glemselens slør over seg. Lokale arkiver har forvitret og kommunene har minimal informasjon i sine etater. Jeg



Tore H Wiik (70) er sivilingeniør av utdanning. Han har hatt ledende jobber innen produktutvikling i industrien i Moss og har også arbeidet som forsker og undervist på høyskoler. Interessen for transporthistorie har alltid vært til stede, og i 2011 begynte en gryende interesse for nyere veihistorie som etter hvert har resultert i fire bøker. (Foto: Håkon Aurlien)

har fått mye god hjelp fra eldre mennesker som kan være sannhetsvitner tilbake til 30-tallet, men hukommelsen er sjelden nøyaktig med hensyn på sted og tid. En del litteratur finnes, som for eksempel Gjørums «Akershus vegvesens historie» fra 1948, men detaljeringsgraden synker jo mer man går utover 1900-tallet. Det som er dokumentert er ofte det som er lettest



En gammel Morris Minor står glemt og forlatt på en gammel, glemt og forlatt bit av det som ble til E18 i Indre Østfold. Tore Wiik har skrevet fire bøker om vegene som ble til dagens hovedveier, og holder på med sin femte. (Foto: Tore Wiik)

å tallfeste, det vil si kostnadene for ulike utbedringsarbeider – tall som har liten relevans i en tid med andre kroneverdier og veinbyggingstandarder.

I denne artikkelen vil jeg dele noen av de refleksjoner jeg har gjort i arbeidet med bøkene, og jeg håper at det kan ha interesse blant vegvesenets folk.

JERNBANEN I KONKURRANSE MED VEIENE

Fra midten av 1800-tallet økte fraktbeho- vet sterkt, og veiene måtte utformes slik at tunge lass klarte å komme frem på en effektiv måte. Det førte til at veiene ble bygget etter det såkalte chaussée-veiene der kravene til maksimal stigning kom i fokus.

Mosseveien med dens videre utbyg- ging sørover var nok den beste med en maksimal stigning på 5% og veibredde på hele 6 meter for den såkalte Ljabruchaus- seen som sto ferdig i 1850. Den hørte til Hovedvei rute nr. III i Akershus.

Omtrent samtidig, i 1854 kom den første jernbanen, hovedbanen til Eidsvoll, og jernbaner ble raskt bygget fra Oslo både sørover og vestover. Den viste seg å bli et effektivt og populært transportmiddel, og raskt spredde det seg en oppfatning hos mange om at veier som hovedtransportåre snart ville bli overflødige.

Det resulterte i at den planlagte utbyggingen av Hovedvei Rute V Ås fra Korsegården og sørover raskt ble stoppet av Samferdselsdepartementet. Gjennom Råde kom Østfoldbanen i 1879 og gikk tett ved daværende Hovedvei rute i grensen mellom Karlshus til Fredrikstad og videre

til Skjeberg. Myndighetene var raskt ute med å anbefale nedleggning av veien.

Lokal lobbyvirksomhet fra blant annet steinindustrien i Onsøy klarte å hindre nedleggelsen, og i dag er veien hovedinnfartsveien til Fredrikstad og heter RV110.

I Ullensaker var det nok ingen stem- ning for å nedlegge Hovedvei rute VII (selveste Trondheimsveien), men pro- blemet her var at veiens avstand til både Kløfta og Dal jernbanestasjon var noen hundre meter. Derfor måtte hovedveien legges i sving innom stasjonen og attpå- til i en bratt stigning over en til den andre siden av jernbanen på Dal og deretter på nytt over en bru får å komme tilbake til den gamle veien. Dessverre hadde jern- banens ingeniører ikke tenkt på at jern- banestasjonen i utgangspunktet burde ligge på samme side som veien. De mange kryssningene var så tungvinte at en helt ny vei på store deler av strekningen mellom Kløfta og Eidsvoll sto ferdig i 1940.

Først et godt stykke ut på 1900-tal- let innså samfunnet og jernbanen umulig kunne overta veienes rolle. I 1938 forteller Aftenposten at formannen i Dansk Inge- niørforening i et foredrag i Oslo hadde uttalt: «Jernbanebyggingens tidsalder er over. I alle land vil etterhånden bygges autostradaer. Pendelen hadde snudd.

DE FØRSTE RIKSVEIENE

Ulike leksika er uenige om når begrepet «riksvei» ble innført i Norge. Både årstal- lene 1928 og 1930 er nevnt. På sett og vis er begge riktige. Det første spor av «riks- veier» fant jeg i Aftenposten 12. januar

1924 der veidirektør Baalsrud forteller om det nye planlagte stamveisystemet på 5000 km hovedvei som Staten skal ha ved- likeholdsansvar for.

På den tiden var veinettet inndelt i bygdeveier og hovedveier, og hvert fylke hadde sitt romertallbaserte nummersys- tem. I tillegg var det en rekke sidegrener av hovedveiene slik at hver nummererte hovedvei innen et fylke ofte utgjorde et helt veinett.

Veiingeniør Gunnar Tveit (prosjekt- leder for utbyggingen av E18 vestover på 1970-tallet) skriver i sitt hefte «Konge- vei og andre Drammenske hovedveier i Asker og Bærum» utgitt av Statens vegves- sen i 1999: «Da riksveisystemet kom i 1928 fikk Drammensveien nr. 40, Mosseveien ble av en eller annen grunn Riksvei nr. 1».

Og kanskje var det litt underlig, for Drammensveien var den mest trafikkerte vei i Norge. Men at Mosseveien ble nr. 1 hadde sin grunn. Selv om riksveisystemet kom i 1928, kom ikke nummereringen før i 1930. Det var først på veisjefmøtet i 1930 at det ble besluttet at riksveiene skulle nummereres. Systemet skulle være tosi- frete runde tall for de viktige riksveiene (10,20,30,40,50 osv.).

Imidlertid hadde Østfolds vegsjef Jens Munch «tjuvstartet». I 1928 var han pådriver for et ensartet nummersystem og skiltsystem, men vant lite gehør hos andre lokale veisjefer. Utålmodig som han var tok Munch saken i egne hender og num- mererte Østfolds veier. Forløperen til E6 gjennom Østfold ble da kalt «Riksvei rute nr. 1».

Beviset for dette fant Håkon Aurlien

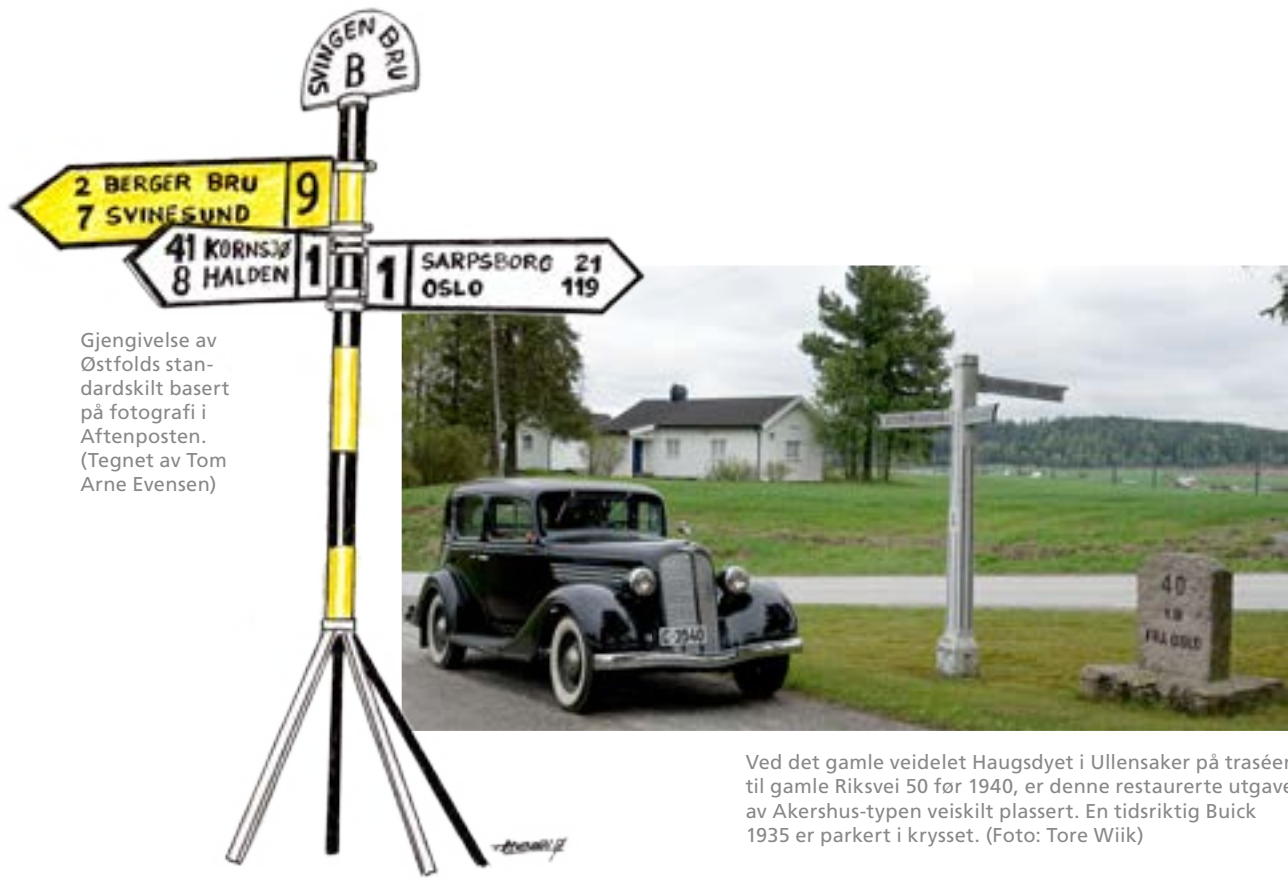
	a	b	c		
Riksveier.					
Rute nr.		Km.	Mil		
A	1	Fyllingsbr. ved Rombe - Moss - Maristhus - Sarpsborg - Halden - Hornsli om Isdelfj.	8 16 18 30 35		
		Rombe - Sarpsborg - Hornsli		107	
		Ørje - Fittid bru		44	
	2	Fyllingsbr. ved Rindabak - Hamarsten - Myran - Bakkestad ved Trimborg - Halden	23 2 17 39		
		Stranddal - Halden		81	
		Halden - Ringebr. ved Allingene		27	
	B	3	Maristhus - Fredrikstad - Sarpsborg Maristhus - Fr. stad - Sarpsborg	18 15	33
		4	Fyllingsbr. ved Elvestad - Svandberg - Rasm - Hammarsten - Ørje - Haandfjell	9 7 11 26 6	
			Elvestad - Ørje - Haandfjell		39
		5	Ringebr. ved Svandberg - Elvestad - Rødsund - Moss	10 24 9	
		Ringebr. ved Svandberg - Moss		43	
C	6	Ringebr. - Fossebakk - Skanhuug		8	
	Fylkesveier.				
	8	Rakim - Skjoldhuug (Ringsrud)		14	
	9	Svingen - Torsum - Sveinlund		64	

og jeg da vi kom over et nedstøvet kart bortgjemt i en krok på vegkontoret i Moss. Kartet var datert 1929.

Da vegsjefmøtet foretok sin offisielle beslutning to år senere, om tosi- frete runde tall for de viktigste riksveiene, var syste- met allerede ute av lage. Hovedveien gjen- nom Østfold skulle vel ha vært kalt Riks- veg rute nr. 10. Den fikk beholde 1-tallet.

Norge var likevel tidlig ute. Num- mersystem var innført for hovedveiene i USA i 1926, og riksveier i Sverige, Dan- mark og Finland flere år senere. Men Munch ville også ha et normert system for skilt på samme måte som i USA og mange land på kontinentet. Interessen hos kol-

Utsnittet av kartet fra 1929 viser at numme- rering av riksveiene i Østfold kom før resten av landet



Gjengivelse av Østfolds standardskilt basert på fotografi i Aftenposten. (Tegnet av Tom Arne Evensen)

Ved det gamle veidelet Haugsdyet i Ullensaker på traséen til gamle Riksvei 50 før 1940, er denne restaurerte utgave av Akershus-typen veiskilt plassert. En tidsriktig Buick 1935 er parkert i krysset. (Foto: Tore Wiik)

legene i øvrige fylker var nok laber, de hadde ofte sine egne standarder.

Akershus-standarder var stolpe i dekorert hvitmalt tre med skilt i perforert metall. Den besto utover hele 1930-tallet og finnes restaurert plassert i veikryss i Hølen og i Ullensaker. Akershus-standarder har ingen veinummer og ingen kilometervisninger. 6. november 1930: kan Aftenposten fortelle at det nå skal bli orden på dette. «Ensartet veivisersystem gjennomføres for hele landet», var overskriften. Bildet av de nye skiltene har underteksten «- slik som de veivisere som nu i et par år har været anvendt i Østfold».

Fargesettingen var hvite skilt med rød tekst for riksvei og gult med sort tekst for fylkesvei og andre veier». Så også her var Østfold mønsterfylket. I praksis tok

overgangen mange år, og først i 1946 ble den tvunget gjennom. Da var folk misfornøyd, for den ble oppfattet som tysk standard siden den var blitt tatt i stor bruk under krigen.

RIKSVEIEN GJENNOM TUNET

De første riksveiene var basert på tidligere lokale veier og gikk ofte fra gård til gård, og mange av gårdene var skysstasjoner. Dermed oppsto fenomenet «riksveien gjennom tunet».

Fortsatt ligger mange steder gamle asfalterte veirester mellom låve og våningshus, som for eksempel på Guslund i Skjeberg, på Flår i Undrumsdal og på Fyllpå nær Semsbyen i Tønsberg der det var rene trafikkmaskiner på tunet med Sørlandske hovedvei (RV40) som krysset innfarts-



veien til Tønsberg (RV295), som gjorde en sving rundt hovedbygningen før den forsvant i retning Revetal etter å ha krysset RV40.

Slik var det helt til 1951. Å ha riksveiene gjennom tunet resulterte i mange ulykker. Når jeg har intervjuet flere eldre og årstall, har årstallet plutselig dukket opp fra knaggen «det var det året jeg ble påkjørt». Og når barn ble påkjørt før krigen var det i utgangspunktet barnets feil.

På gården Flår kan Ragnar Backe fortelle at tre av hans fire søsken ble påkjørt på tunet. Heldigvis gikk det bra, men hans far syntes det gikk for vidt og fikk arrangert et møte med befaringsjefen i Vestfold en gang på sent tretti-tall. Vegsjefen mente imidlertid at forholdene var til å leve med, tok farvel og rygget bilen sin ut på Sørlandske hovedvei.

Men da smalt han inn i en passerende bil, og det kom raskt planer for den nye RV40 som sto ferdig i 1947 på den andre siden av låven og som var E18 helt til 2008.

ET FREMSYNT VEGVESEN

Men mange eksempler viser at vi har hatt et fremsynt vegvesen. Allerede på begynnelsen av 1920-tallet ønsket vegmyndighetene å legge hovedveiene utenom bysentra mange steder.

Så tidlig som 1921 kom planen om en ny vei fra Tigerplassen i Moss til Krapfoss for å lede trafikken utenom Moss sentrum. Veien sto ferdig i 1926, men på grunn av en for svak bro ved Krapfoss ble den ikke Riksvei 1 før i 1940 da en ny bro sto ferdig.

Allerede i 1920 kom de første planer for å unngå trafikken gjennom Holmestrand, men det varte helt til 1983 før planene var realisert.

I Larvik forelå planer om trafikk utenom byen i 1938, de ble gjennomført i 1974.

Viljen var stor hos Statens vegvesen, men gjennomgående var det lokale næringsinteresser som gikk aktivt mot. Handelsstanden i Halden motarbeidet aktivt Svinesundsbrua før krigen. Mot-

Her gjennom Flår gård i Re kommune gikk Sørlandske hovedvei omtrent i denne tilstanden inntil 1947. Den ble aldri asfaltert. (Foto: Tore Wiik)



Fyllpå gård ved Tønsberg var rene trafikk-maskinen med dobbeltkryss på tunet. Plymouthen er på RV295 fra Tønsberg, mens den eldre Buicken fra 1927 kommer Sørlandske hovedvei. Her gikk veien inn-til 1951, og den var asfaltert da den ble nedlagt. (Foto: Tore Wiik)

standen var forståelig, men trafikken økte raskt.

Et annet moment som forsterket trafikkaoset man gikk inn i, var at gjennomgangstrafikken brått økte. Før 1940 var motorisert trafikk inne i byene stor, mens trafikken mellom byene var minimal. Da den økte, og kom på toppen av den interne bytrafikken, vokste problemet til å bli akutt. Paradoksalt er i dag trafikken i byene ofte strupet, mens problemet er trafikk mellom by og by.

GODE PLANER – LANG REALISERINGSTID

Det har vært overraskende å finne at nylig realiserte veiprojekter har i prinsippet vært løselig planlagt for svært lenge siden.

102 år er det lengste jeg har funnet. Den rekorden settes av veianlegget

mellom Holmen og Asker sentrum som erstattet den kronglete over Hvalstad som nå er FV203 i Asker.

Vegvesenet ønsket at Asker kommune skulle bekoste en ny vei omtrent der hvor E18 går i dag allerede i 1856. Asker prioriterte ikke dette. Men i 1938 tok Statens vegvesen tak i de gamle planene og oppgraderte dem til en flott bilvei. Anleggsarbeidet tok til, og det var i gang i 1941 slik det ved en tilfeldighet ble dokumentert i et gammelt fotografi som tilfeldig ble overlevert Asker bibliotek da jeg var i gang med bok nr.2.

Så stoppet arbeidet opp og sto stille til på 50-tallet. 20. desember 1958 åpnet imidlertid veien, i hvert fall sørgående kjørebane, og et anlegg planlagt 102 år tidligere var omsider realisert. I dag er veien østgående kjørebane på E18 inn mot Oslo.



Bildet til venstre overleverte Halvdan Lund til Asker biblioteks bildesamling samtidig med at jeg var i kontakt med biblioteket angående bok nr. 2. Bildet er et bevis på at veibyggingen nær Asker sentrum (Reistad) var i gang i 1941. I 1958 åpnet den nye strekningen av Rv40 mellom Holmen og Reistad i Asker, og et 100 år gammelt veiprojekt var fullført. (Foto fra Jon Stenseng 1972).

«Europaveien» i Oslo fikk sitt navn da den var på planleggingsstadiet rundt 1930. Den skulle gå fra Bjørvika over Ryen som en «autostrada» fra Oslo til Sverige. I 1934 presenterte Oslos regulerings-sjef Harald Hals en modell av veien med en broløsning den første biten og planer for en tunnel videre opp mot Ryen.

Reguleringsplanen ble godkjent, og Aftenposten ivret i 1934 med overskriften «Europaveien er allerede regulert. En gang skal den bygges. Hvorfor ikke nå»? Men igangsettingen begynte ikke før i 1951 og den første strekningen nær Ryen var klar i 1956.

Først i 1980 kom veien ut til bygrensen ved Opegård, og forlengelsen til Vinterbro var klar i 1986. Svartdalstunnelen,

som var en del av de første planene, ble ikke åpnet før i år 2000. Her gikk det minst 66 år fra den spede planlegging begynte til den etterlengtede veien var fullført.

Sjølystveien i Oslo ble besluttet på begynt undernavnet Strandpromenaden i 1926. I 1933 kalte Aftenposten den et



Aftenposten viste modellen som Oslos regulerings-sjef Harald Hals stilte ut i 1934. (Tom Arne Evensen har omformet et dårlig avisbilde til en tegning)

Sjølystveien kort tid før åpningen i november 1959. (Foto fra Oslo museum)



«Fata morgana» for ingenting var skjedd. Da den store Oslo-utstillingen i 1938 ble vedtatt ble delen nærmest Oslo sentrum opparbeidet som en tilførselsvei, men så ble det full stopp igjen. Etter krigen gikk gradvis betegnelsen Strandpromenaden over i Sjølystveien, og omsider kunne den åpnes 2. november 1959 med fire felt.

Den dristigste planen kunne Aftenposten rapportere om i oktober 1941, for nå skulle det bygges firefelts motorvei fra Halden til Trondheim. De tyske styremaktene så for seg 20 000 mann i arbeid over en periode på 2 år for å realisere prosjektet. Nå er det gått 76 år, og firefeltsveien er kommet nesten til Hamar.

Et ambisiøst vegvesen hadde mange planer for flotte veier på begynnelsen av 60-tallet da veitrafikken hadde eksplodert.

I et intervju med Aftenposten forteller Østfolds vegsjef Benterud at i tillegg til den kommende nye firefelts E6 vil det komme firefelts E18 fra Klemetsrud til Holstad og en tverrforbindelse med mot-

orveistandard mellom de to veiene fra Holstad til Vestby – alt ferdig før 1970.

Hadde tverrforbindelsen vært på plass i dag, hadde trafikkproblemene knyttet til oppgradering av Nordbytunnelen – der forsinkelsene på E6 er opp mot en time – ikke eksistert i dag.

NÅR VAR SÅ VEIANLEGGENE FERDIGSTILT?

For meg har det vært en stor overraskelse at nøyaktig dato for åpning av nye veianlegg er så vanskelig å finne ut av. Aftenpostens elektroniske arkiv har vært til stor hjelp mange ganger, men mange steder kan det se ut som om nye veier gradvis ble tatt i bruk.

Det var ikke nødvendigvis slik at man ventet på skilting, signalanlegg, vegmerking og fast dekke. Var det mulig å kjøre der, ble veien tatt i bruk. Kartet stemte ofte ikke med terrenget heller.

Et godt eksempel er veistrekningen fra Helland sør for Holmestrand og



Vegvesenet i Vestfold skulle nok dokumentere store snømengder på dette bildet fra 1937, men det satte forfatteren på sporet etter et mysterium. Kartet fra 1941 viser ny trasé for RV40 mellom Helland og Kopstad. Men kartet fra 1944 viser at det neppe var noen ny vei fra Helland til Kopstad.



til Kopstad, en strekning som i dag faller sammen med den nye E18. Jeg kom over et bilde fra 1937 på Ås vegstasjon som viser et skilt fra Vold veidele noen hundre meter vest for Kopstad. Her er RV40 skiltet over de problematiske Brusrud-bakkene.

Men her kjørte man ikke om man ikke måtte, og trafikktekkingskart fra 1937 viser minimal trafikk på RV40 her – trafikken gikk langs den nye veien som kom i 1926 langs kysten mellom Holmestrand og Nykirke, FV290. Så trafikken fulgte ikke nødvendigvis oppmerket riksvei på den tiden.

Men i skuffene på Ås vegstasjon fant jeg også et kart fra 1941. Det viste en ny RV40 fra Helland til Kopstad der motorveien går i dag. Dermed konkluderte jeg med at den nye veien var ferdigstilt mellom 1937 og 1941. Men lenger nede i skuffen fant jeg kartet fra 1944. Her er den nye

vegen tegnet stiplet og RV40 er brutt i hver ende av stiplingen. Intervjuer klargjorde at veien var under bygging gjennom krigen, sannsynligvis av russiske krigsfanger, og at den med all sannsynlighet ble tatt i bruk først i 1948.

Nå var det gjerne slik at en offisiell overleverings-forretning ble holdt og behørig dokumentert, men det var ofte flere år etter at en ny vei var tatt i bruk og kanskje også uformelt innviet.

I Halden gikk Riksvei 1 gjennom byen rutet frem til Kornsjø, mens FV9 var en temmelig dårlig vei som førte til Svinesund ferjested. I 1946 sto Svinesundsbrua ferdig, og det ville kanskje være naturlig å skilte RV1 dit?

Kanskje ikke, så lenge FV9 var en elendig vei. En ny vei til Svinesund sto klar i 1951 (delvis kjørbare forteller NAFs veibok 1949). NAFs veibøker viser en RV1 gjen-



Restene av gamle FV9 til Svinesund finnes ennå. Kanskje ikke så rart at man var tilbakeholden med frislipp av trafikk på denne veien, som opprinnelig var en gammel kongevei, til Svinesundsbrua som var åpnet i 1946. Den ble ersatt av en ny vei i 1951. (Foto: Tore Wiik)

«Disse veinummer skal heretter brukes ved oppmerking» forteller brevet fra 28.april 1951 som refererer til hva man var blitt enige om på telefonen!

*Manuskript av brev fra Vegdirektøren
Fetfolt datert 28. april 1951.*

*Oppmerking av vegene.
Sammenheng.*

Under henvisning til telefonkonferanse Paus 24. april 1951 fastsettes de nummereringen i Fetfolt.

*Regulering 1.
Farpstorg - Svinesund*

*Regulering 3.
Halden - Tøtholmen - Lollit*

*Regulering 4.
Isingen - Halden*

*Regulering 9.
Tøtholmen - Kornsjø*

Det forutsettes at disse reguleringsbrukt ved oppmerkingen av de n og eller hvert angitt på nye

*For Vegdirektøren
Kaus W. Paus (s)*

nom Halden i 1949 og i 1952, men til Svinesund i 1953. Historielag og pensjonister i Halden husker ingen fysisk omskilting, heller ikke Halden kommune.

Med hjelp fra Birgitte Akerhaugen og Håkon Aurlien kom vi over et brev datert 28.april 1951 som daterer beslutning om omskilting. Men når det fysisk fant sted? Sannsynligvis umerkelig og gradvis.

Et RV40-skilt fra den gamle RV40 gjennom Flår gård der den gikk inntil 1947 antyder at skiltingen var lite «prangende» på den tiden. Skiltet er i støpt metall. Var det en Vestfold-standard eller var den type skilt i bruk i hele landet?

INNOVASJON OG FREMTID

Forskere påstår at den største velstandsutvikling i menneskehetens historie er perioden mellom 1870 og 1970 der viktige innovasjoner rundt bruk av elektrisitet og forbrenningsmotorer skapte en helt ny hverdag.

Nå finpusser vi på denne utviklin-

gen. Veiene har vært både en betingelse for og en følge av denne utviklingen, men av naturlige årsaker aldri ligget i forkant av den. Veibehovet har hele tiden vært økende og veier et knapphetsgode. Behovet er så enormt. Det påstås at man aldri kan bygge seg bort fra køer, men jeg vil påstå at i Tucson, Arizona som er på Oslos størrelse har man klart det.

Fremtiden vil vise om moderne teknologi vil kunne sørge for en helt annen kapasitetsutnyttelse på veiene enn i dag og gi oss alle en enda bedre hverdag.



Til slutt, en stor takk til utmerket samarbeid med ansatte i Statens vegvesen - Birgitte Akerhaugen, Håkon Aurlien, Ole Flatmark og Geir Paulsrud – og Statens vegvesens pensjonster i Østfold og Vestfold.

Ragnar Backe på Flår gård i Re hadde tatt vare på dette veiskiltet for RV40/Sørlandske hovedvei som sto på en trestamme på Flår gård før den nye veien kom i 1947. Ikke lett å få øye på i mørket! (Foto: Tore Wiik)

Tore Wiik og hans prosjektbil på gjengrodd sørlandske hovedveg. Det er tema for hans neste vegprosjekt.

