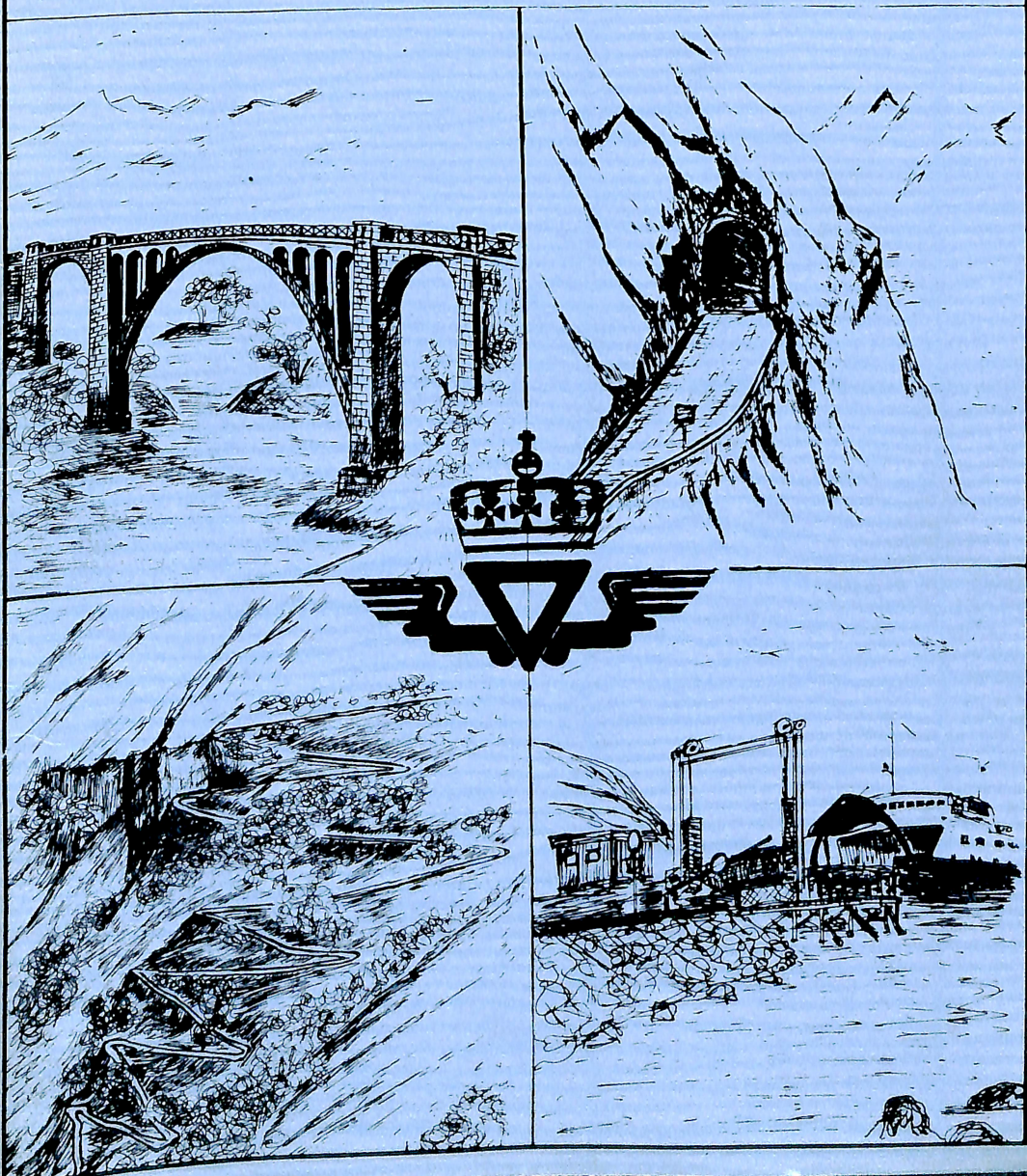


# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE





# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

JULI 1972

1. årgang

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I  
MØRE OG ROMSDAL FYLKE

INNHold :

Redaksjonens adresse:

Julsundvegen 7, 6400 MOLDE

Opplag : 1200

Trykk : Mowinckel Reklame

Bidragstyttere:

Ulf Myhre  
Eivind Vollset  
John Samdal  
Kjell Loen  
Paul Bølset  
Bjarne Rekdal  
Kristian Furland  
Arnfinn Gautun  
Sverre Hjelvik  
Gunnvor Gjellan Sund  
Sevald Høye  
Egil Småge

side:

- 3: Hvilken arbeidskraft behøver anleggene?  
4: Vegkontorets planavdeling  
7: Nytt lønssystem for vegvesenets arbeidere?  
9: Veggen Brattvåg - Strømmen  
10: 3 brukergenerasjoner  
11: Brakker/hytter til feriebruk  
12: Linge - Overå  
14: Nye ferjekaiar i Haram  
16: Meninger fra vegkanten  
19: Vi merker oss at....  
21: Nattevandraren og brua  
22: Kryssord  
24: Vernearbeid  
25: Pensjonsrettigheter før og nå  
28: St. Hans  
29: Et 40-årsminne - Sunndalsflommen i 1932  
32: Frå vegvesenet si verksemd i 1971  
33: Bedriftslegeordning  
34: Kryssordløsning  
35: Personalialia

Forside:  
Illustrasjon av Egil Småge:  
Karakteristiske bilder fra  
vegforbindelser i Møre og  
Romsdal fylke.



Redaktør : avd.ing Andor Wicken  
Redaksjons- sekretær Kåre Munkvik  
utvalg oppsmann Otto Jøsok

## Hvilken arbeidskraft behøver anleggene?

Den manuelle arbeidskraft er ikke - og vil nok heller aldri bli - overflødiggjort, all maskinell innsats til tross. Dette gjelder også vegarbeid, selv om det idag er en sjeldenhet at det tas inn anleggsarbeidere. Etter søknad tas det dog inn folk til spesielle oppgaver som tunnelfolk, forskalingsnekkere og maskinførere.

Sistnevnte gruppe må vel ventes å bli mer tallrik etter hvert som den maskinelle revolusjon brer seg, mens de andre gruppers arbeid vel ikke kan sies å være "revolusjonert" i betydelig grad.

For vanlig anleggsarbeid er derimot arbeidsforholdene radikalt endret ved maskinenes inntog. Fra gammelt av har det vært formannens oppgave å utføre det tilretteleggende arbeid og være koordinator for de andre i laget. I dag er ofte oppgaven i tillegg til dette å holde en eller flere maskiner i kontinuerlig effektivt arbeid. På mindre anlegg, der oppsynsmann eller annen ledelse ikke daglig er til stede, kan en se eksempler på at formannen daglig må ta vidtrekkende avgjørelser og dirigere en kostbar maskinpark. Andre steder er det så stort antall maskiner at hver mann faktisk har "sine maskiner" å holde i beskjefteigelse på en fornuftig måte.

En ser således at det i stedet for fysisk styrke og utholdenhet er blitt egenskaper som innsikt i arbeidet, framsynthet, pålitelighet og pliktfølelse som er de viktigste.

Samtidig som det på grunn av høy alder tynnes sørgelig ut i rekkene av de gamle formenn, er det som en ser et stadig stigende behov for folk med formannens egenskaper. Egnede folk finnes det sikkert innen etaten, og for vegvesenet ville det utvilsomt være en meget god investering å satse på en systematisert opplæring av "formannsemner". I siste instans er det jo på formannen og den enkelte mann ellers mye avhenger om de bevilgede beløp blir effektivt utnyttet.

Viljen til å ta på seg formannsverv er det ofte skralt med. Dette er vel heller ikke å undres over. Generelt er avlønningen for veganleggsdrift i løpet av de siste år kommet opp på et relativt høgt nivå, - kanskje noe for høgt sett i forhold til f.eks. vedlikeholdsarbeidere. Overenskomstens krav om "reell akkord" er vel en årsak til dette. Formannens forskjellige gjøremål er sjelden direkte målbare, og med dagens system for avlønning finnes eksempler på at folk i en "feit" akkord kommer bedre ut økonomisk enn den som har ansvaret for en effektiv utnyttelse av en stor maskinpark og kanskje også for et rasjonelt opplegg for folkene i akkorden.

Rift om formannsjobber kan en ikke vente under slike forhold, selv om muligens formannens arbeid kan sies å være noe mer interessant og variert enn vanlig anleggsarbeiderfunksjon.

Skal en ha håp om å løse den stadig tiltakende formannsmangel og samtidig inspirere til en mer planmessig og effektiv maskinutnyttelse, må det ved siden av opplæring satses på å økonomisk stimulere til å ta øket ansvar. Bare ved en omlegging av det nåværende lønns-system til en honorering av den viktige formannsjobben og de menneskelige egenskaper som trens. kan en oppnå dette.



# Vegkontorets planavdeling



Ulf Myhre  
overing.

PLANAVDDELINGEN består idag av 21 personer, herav 1 overingeniør, 6 avdelingsingeniører, 7 konstruktører, 2 teknikere, 4 tegnere og 1 kontorassistent. Grovt kan avdelingen inndeles i to seksjoner: Seksjon for hoved- og detaljplanlegging og seksjon for trafikkteknikk. Førstnevnte seksjons arbeidsoppgave ligger for så vidt i navnet. Under seksjon for trafikkteknikk kan nevnes behandling av general-, sone- og reguleringsplaner, skilting, ulykkesregistrering, planer for trafikksikring, fartssoning og sist men ikke minst behandling av de uttallige søknader om avkjørselstillatelser og/eller dispensasjon fra veglovens krav til byggegrenseavstand.

Dessuten sorterer tegnergruppen som betjener samtlige avdelinger under planavdelingen. I tillegg til vanlig tegnearbeid har gruppen ansvar for oppbygging og ajourføring av tegningsarkivet og diverse kartarkiv og forestår ellers alt lyskopieringsarbeid. For de fleste som leser bedriftsavisen er vel de ansatte på vegkontoret relativt ukjente størrelser. Det skal derfor her gis en kort presentasjon av de ansatte på planavdelingen:

## SEKSJON FOR HOVED- OG DETALJPLANER

AVDELINGSINGENIØR ANDERS S MOEN, mândaling med fortid som motorvegplanlegger i Bergen og stipendiat ved Transportøkonomisk Institutt (emne støy). I tillegg til vanlig planleggingsarbeid overtatt ansvaret for videre bearbeiding av planene for Ålesund innfartsveg. Ansatt 1970.

AVDELINGSINGENIØR ARNE HAGEN, fra Tingvoll. Ansatt 1970. Arbeider med vanlige planleggingsoppgaver, herunder en rekke tunnellprosjekter.

AVDELINGSINGENIØR TERJE LINDSTAD, avdelingens østlending, fra Hedmark, ansatt 1971. I tillegg til vanlig projektering har han også delvis vært knyttet til seksjon for trafikkteknikk.



KONSTRUKTØR PER CHR. SANNES fra Molde. Ansatt 1963. Har i den senere tid vært sterkt knyttet til projektering av veg- og brusambandet Gurskøy - Leinøy. Også leder av avdeling for grunnundersøkelser.

KONSTRUKTØR PER ARNE GJERDE fra Molde. Ansatt 1965. Arbeider med vanlige planleggingsoppgaver.

KONSTRUKTØR PER LEIKANGER fra Leikong. Ansatt 1969. Arbeider sammen med konstruktør Sannes om Røyrasundprosjektet, og ellers vanlig vegplanlegging.

KONSTRUKTØR ODDBJØRN PLADSEN, fra Verma. Ansatt 1969. Innehaver av vegkontorets eneste flysertifikat. Arbeider mye sammen med avdelingsingeniør Hagen.

KONSTRUKTØR ARVID OKSHOLEN fra Nordfjord, ansatt 1970. Arbeider med vanlige planleggingsoppgaver, delvis sammen med avdelingsingeniør Lindstad.

KONSTRUKTØR TERJE JOSEFSEN fra Bodø, ansatt april 1972, kortere fortid i NSB.

#### SEKSJON FOR TRAFIKKTEKNIKK

AVDELINGSINGENIØR MAGNE FLEMSÆTER fra Ålesund med nordmørsk bakgrunn, ansatt 1966. Saksbehandler for vegvesenets befatning med general-, sone- og reguleringsplaner for alle kommuner nord for Romsdalsfjorden, samt Rauma. For tiden spesielt engasjert i ferjeleieplassering i Molde. Ellers langtidsplanlegging sikkerhetstiltak, kryssutforming. Møter ofte som vegkontorets representant i fylkets kartnemnd.

AVDELINGSINGENIØR SVEIN K SOLBJØRG fra Eidsvåg, ansatt 1967. Samme funksjon som Flemsæter for alle kommuner sør for Romsdalsfjorden. Ellers langtidsplanlegging, skilting, farts-soning, sikkerhetstiltak, kryssutforminger.

AVDELINGSINGENIØR KNUT KRINGSTAD fra Skodje, avdelingens veteran, ansatt 1939. Leder for avdeling for avkjørsels- og dispensasjonssaker og således stadig utsatt for søkernes vrede.



KONSTRUKTØR KJETILL KJERSEM fra Molde, ansatt 1968. Arbeidet tidligere med vanlig planlegging, men knyttes etter hvert sterkere til avdelingen for trafikkteknikk.

TEKNIKER ARNE ULVUND, fra Ålvundfoss, ansatt 1966. Arbeider med avkjørsels- og dispensasjonssaker, men vil i nær framtid tiltre ny stilling som oppsynsmannsassistent.

TEKNIKER ASBJØRN STRAUME fra Vågstranda, ansatt 1970. Arbeider med avkjørselssaker og dispensasjonssaker, men skal i likhet med Ulvund, begynne som oppsynsmannsassistent.

#### TEGNERGRUPPEN

LEIF FYLLING fra Røvika, ansatt 1965. Tidligere arbeidet som karosseriarbeider og formann på karosserifabrikk. Premiært for oppbygging og systematisering av kontorets kartarkiv.

VALDEMAR SKIPNES fra Skarsøya, ansatt 1967. Tidligere platarbeider. Delvis knyttet til seksjon for trafikkteknikk ved arbeid med fartssoning og ulykkesregistrering.

JUSTEIN FUGLSET fra Molde, første gang ansatt 1964, men har i mellomtiden også arbeidet ved Veglaboratoriet og vegkontoret i Vestfold. Avslutter i disse dager utdanning som interiørarkitekt.

JAN MERINGDAL fra Eresfjord, ansatt 1972.

I tillegg til forannevnte tekniske medarbeider er KONTORASSISTENT VIGDIS BJØRNA knyttet til avdeling for avkjørsels- og dispensasjonssaker.

Og til sist skriveren av disse linjer, OVERINGENIØR ULF MYHRE, fra Molde, ansatt 1963.

I denne omgang vil det føre for langt å komme nærmere inn på de enkelte oppgaver innen planavdelingens arbeid. Det får utstå til senere nummer hvor en kan ta opp spørsmål som kan tenkes å ha en viss almen interesse, og som det kan være ønskelig at alle etatens ansatte har et visst kjennskap til.



## Nytt lønssystem for vegvesenets arbeidere?

Den maskinelle revolusjon, som for alvor skjøt fart i midten av 50-årene, og siden har pågått i stort tempo, har fullstendig endret opplegg og gjennomføring for de fleste anleggsarbeiders vedkommende. Tyngden av arbeidet gjennomføres nå maskinelt, og det er maskinførerne med sine maskiner som i største utstrekning bestemmer tempoet og framdrifta.

Den vanlige anleggsarbeider er fortsatt helt nødvendig for gjennomføring av viktige oppgaver, men vegarbeidernes fysiske innsats er for storparten av arbeidernes vedkommende ikke lenger den avgjørende faktor for framdriften.

Til tross for disse store og gjennomgripende endringer som er forårsaket av maskinens inntog, er vegarbeidernes lønssystem i for anleggsdriften godt som uendret. Alminnelig anleggsarbeid skal generelt iflg. gjeldende overenskomst utføres i REELL akkord.

I den tid arbeidernes fysiske innsats direkte innvirket på og avgjorde arbeidets framdrift, var akkordsystemet utvilsomt et meget velegnet, rettferdig og produksjonsfremmende lønssystem. I dagens moderne drift synes det derimot foreldet og lite egnet. Det er knapt lenger delte meninger om dette.

Vegdirektoratet har i løpet av de siste 6-7 år gjort en god del for å få et bedre lønssystem. Ulike akkordformer er viet spesiell oppmerksomhet, og omfattende tidsstudier og innhenting av data for akkordsetting er utført. Til tross for dette har det vist seg at lønnsutviklingen ikke har vært under tilstrekkelig styring, og en fullstendig revurdering er funnet nødvendig.

I januar 1970 ble det så oppnevnt en arbeidsgruppe for å vurdere hvilket lønssystem vegvesenet skulle legge opp til. Gruppens mandat var:

- 1.-vurdere fordeler og ulemper ved forskjellige aktuelle lønssystemer,
- 2.-fremme et konkret forslag om hvilken lønnsform vegvesenet eventuelt på lengre sikt, bør ta sikte på å bruke,
- 3.-fremme forslag om eventuelle prøveordninger,
- 4.-forberede eventuelle endringer eller protokolltilførsler i lønsoverenskomsten ved den forestående lønnsforhandling.

Vegdirektoratets rasjonaliserings-, anleggs- og personalkontor samt Vest-Agder fylke var representert i gruppen. Under behandling av punktene 2, 3 og 4 ble gruppen utvidet med representanter fra Hedmark og Møre og Romsdal. Opplysninger fra de andre nordiske land ble innhentet, og en rekke norske bedrifter ble besøkt for å få studere de der benyttede lønssystemer. Innsamling av data og opplysninger og bearbeidelse av disse pågikk i 1970 og første del av 1971.

Videre må nevnes at to av gruppens representanter ved stipendier i 1971 kunne studere det nye fastlønssystem som i februar ifjor ble innført i det svenske vegvesen. Sverige var før innføring av dette systemet stort sett stilt som Norge, idet proforma-akkorder vesentlig ble nyttet. Produktiviteten sank de første

uker etter innføring av fastlønn, men steg igjen til normalt nivå. Intervju av arbeiderne viste gjennomgående tilfredshet med fastlønn, fordi de nå i større grad kunne konsentrere seg om selve arbeidet. Spesielt arbeidslederne satte pris på fastlønn, fordi virksomheten med arbeidsledelse, planlegging og kontroll nå kunne vies full oppmerksomhet. Bruk av verneutstyr var mye lettere å få gjennomført.

I sitt arbeid med vurdering av ulemper og fordeler ved de ulike lønssystem fant arbeidsgruppen det formålstjenlig å dele lønssystemet i 4 grupper:

1. Individuelle prestasjonslønnssystemer (også små lag)
2. Gruppe - " - (store grupper)
3. Totale - " - (hele bedriften)
4. Rene fastlønnssystemer

Her har lønssystemene under gruppene 2 og 3 forholdsvis stor fastlønsdel og en bonus på toppen.

- A. KRAV TIL LØNNSYSTEMENE som må stilles med hensyn til rutiner og opplegg for en tilfredsstillende virkning ble drøftet. Her nevnes: Krav til produksjonsmål, produksjonsplanleggingskontroll og oppfølging, kvalitetskontroll, forhandlinger, lønnsadministrasjon og arbeidsledelse.
- B. LØNNSYSTEMENES VIRKNING med hensyn til produktivitet og miljø må tillegges vekt ved valg av system. Her ble drøftet: Systemets produktivitetsfremmende virkning, personlig påvirkning, arbeidsinnhold og arbeidsmiljø.
- C. DIVERSE FORHOLD ut over den mer direkte virkning som en kom inn på ved vurderingen, var: lønnsikkerhet og trygghet, systemets anvendelighet, enkelthet, og - sist men ikke minst - rettferdighet.

Alle faktorene nevnt under punktene A, B og C ble så vurdert og gitt poenggradering. Ved den endelige vurdering ble da forskjellige faktorer tillagt vektorer. Det endelige rangeringsresultatet ble slik:

1. Gruppeprestasjonssystemer (fastlønn med gruppebonus (22))
2. Rent fastlønnssystem (18)
3. Totalt prestasjonslønnssystem (15)
4. Individuelle prestasjonslønnssystem (12)

Gruppeprestasjonssystemet, som her topper lista, forutsetter store grupper som hele anlegg, hele vedlikeholdsdistrikt e.l. Det betyr videre lett målbare produksjonsmål, noe som på det nåværende stadium er vanskelig å finne i vegvesenet. Det reelle alternativ i dagens situasjon måtte derfor være å gå over til et fastlønnssystem for veganleggsdriften. En ser bort fra tunnelarbeidere som anbefales akkord som tidligere. På bakgrunn av denne konklusjon skisserte gruppen i sin rapport i desember 1971 et forslag til fastlønnssystem for vegvesenet.

På samarbeidskonferansen i Sandefjord i mars ble lønssystemet for vegarbeidsdriften tatt opp til bred drøfting. Denne viste klart sterk oppslutning om å gå over til fastlønnssystem for alle vegarbeidere. Etter dette møtet ble så arbeidsgruppen gitt i oppdrag å utarbeide et detaljert forslag til nytt lønssystem for vegvesenets arbeidere.



Forslaget som beskriver fastlønssystemet og de endringer en eventuell gjennomføring av dette vil medføre i overenskomsten ble avgitt i mai 1972 ( i Rapport II).

Hvorvidt fastlønssystemet blir gjennomført - og når - vil bli avgjort av høyere instanser.

Forslaget er nå til uttalelse i de forskjellige styre og råd, bl.a. Norsk Arbeidsmannsforbund, og før saken er nærmere avklart finner en det ikke hensiktsmessig å gå i detaljer i forslaget.

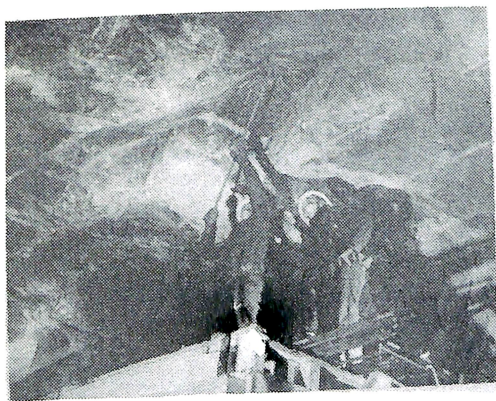
E. Vollset

---

---

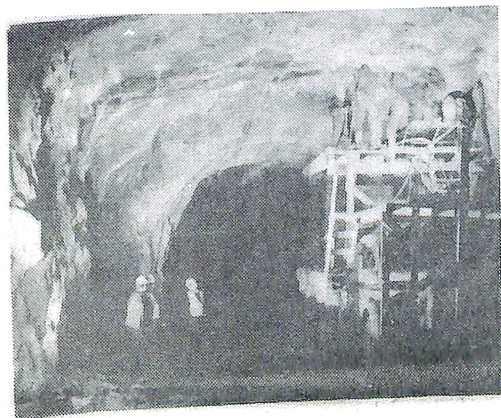
## Vegen Brattvåg-Strømmen

har både blant menigmann og i pressen i de siste årene vært behørig omtalt, og da særlig de "flaskehalsene" som finns på denne vegstrekninga. En av disse har vært den ca 500 m lange Remmefjell-



tunnelen som har vært en sporet og med liten høgde. Tunnelen har hatt møteplasser og gode siktforhold og således ikke trafikkfarlig men høgden har hindret store biler i å nytte vegstrekninga.

Tunnelen er nå under utstrosing til 8.0 m bredde og 4,75 m høgde, og arbeidet er nå på det nærmeste ferdig. Bare ei "propp" ved ei stor og vanskelig sleppe står igjen, og etter en del sikringsarbeid er det ventet å ha arbeidet avsluttet i høst. På grunn av trafikkavviklinga er arbeidet delvis drevet på nattid, men nå i den avsluttende fase vil det bli nødvendig med total stenging og fulldøgns arbeid.



### 3 BRUGENERASJONER

På den nybygde riksvegen Stette - Eidsvika - Slyngstad ligger nå Vadset bru som en siste flaskehals med bred, fin veg på begge sider.

Ombygging av brua er igang, og en kan her side om side se 3 generasjoner av brubygging.

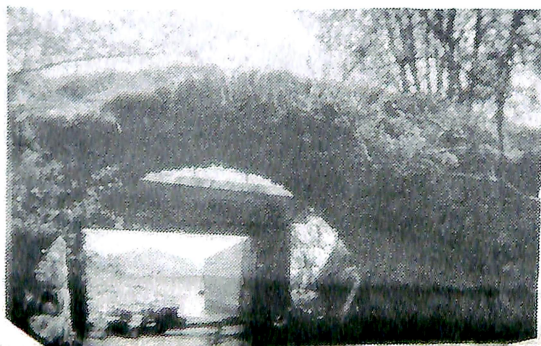
Høsten 1881 hadde en kraftig flom i distriktet, og den nå 96 år gamle Petter Tennfjord kan berette at både Vadset bru og Tennfjordbrua lenger nede forsvant i flommen.

I 1882 ble det reist ny bru, og den ble oppført av "Slusk-Ola", Ola Lyshagen fra Lom eller Lesja, som hadde 80 kroner for arbeidet. Brua er et kunstverk av stein uten bruk av mørtel av noe slag, og den bør bli bevart for framtida som et eksempel på den tids byggekunst.



I 1932 ble det av hensyn til bruas styrke og vegens kurvatur bygd ny bru av jernbjelker og betongdekke ved siden av "gamlebrua". Den har nå tjent i 40 år til denne heller ikke lenger er tidsmessig etter våre krav, og "tredje generasjon" bru bygges nå ved siden av denne igjen, som ei fritt opplagt betongplatebru. På bildene kan

en - om trykken tillater det - se de tre bruene, og de som nå har sitt arbeid på nybrua: **Olger Ræstad, Karl Nesvik og August Furu.**





# Brakker/hytter til feriebruk

Samarbeidsutvalget har behandlet spørsmålet om utlån av vegvesenets brakker og hytter til bruk for de tilsatte i etaten i ferier, og med administrasjonens samtykke er en kommet fram til følgende regler for slike utlån:

1. Brakker som kan nyttes til feriebruk stilles til rådighet for samtlige ansatte i vegvesenet (med familie) i den utstrekning brakkene ikke er i bruk i forbindelse med arbeidsopdrag for vegvesenet.
2. Vegvesenet vedlikeholder brakkene og fører tilsyn med at de til enhver tid er i god stand. Vegvesenet holder nødvendig utstyr som trengs for å kunne feriere i brakkene (senger, madrasser, tepper, stoler, bord, kjøkkenutstyr (kokemuligheter)). Laken, putevar og dynetrekk må medtas av låntakeren.
3. Til å forestå formidling av brakkeutlån oppnevner samarbeidsutvalget en person ved vegkontoret som forutsettes å sørge for at flest mulig får anledning til å nytte brakkene, ved - om nødvendig - å begrense tidsrommet for det enkelte utlån. Ved stor pågang om lån, foretas loddtrekning blant søkerne. Eventuell misnøye med avgjørelse av utlån kan innankes for samarbeidsutvalget.
4. Det betales ikke leie for lån av brakker, men eventuelle skader som påføres brakkene eller utstyr av leieren, forutsettes erstattet.
5. Det må være en selvfølge at brakker etter lån forlates i rengjort stand, likesom det forlanges at tomten rundt brakkene ikke "forsøples".

Foreløpig står nedennevnte hytter/brakker til disposisjon i sommerferien:

1. Vegstasjon ved Taknes i Syvde, ved riksveg 652. Her er plass til 4 personer.
2. Veggarasje ved Åheim, riksveg nr 61. Plass til 2-3 personer.
3. Øvstestøl i Valldal, riksveg nr 63. Plass til 6 personer.
4. Gjøre i Sunndal, riksveg nr 16. Plass til 4-5 personer.
5. Geirangerfjellet, riksveg nr 58. Plass nok for 8-10 personer.

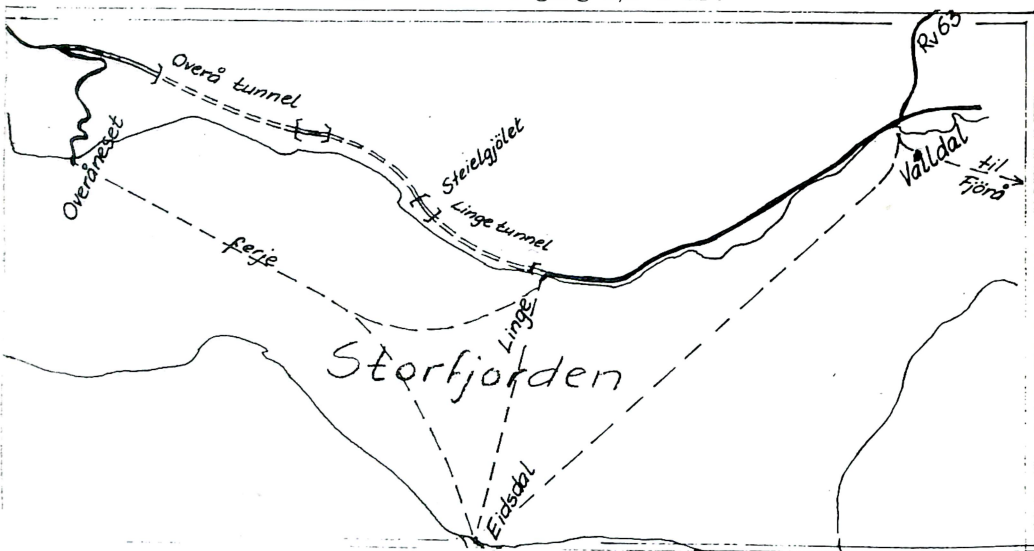
Disse brakkene/hyttene har det mest nødvendige av utstyr som kopper, kar og senger med madrasser.

Alle henvendelser om lån av brakkene rettes til sekretær Kåre Munkvik, vegkontoret. Vegmestrene og oppsynsmenn i de angjeldende distrikter vil likeledes kunne gi mer detaljerte opplysninger om brakkenes standard m.v. Dersom det blir stor pågang om lån av brakkene, tas forbehold slik som nevnt i punkt 3 i regler for utlån, og en vil derfor oppfordre til å melde fra om sine ferieplaner tidligst mulig slik at det kan ordnes med en best mulig utnyttelse av vegvesenets ferietilbud.

# LINGE-OVERÅ

I Valldal bor det idag ca. 1 000 mennesker. Hovednæringen er jordbruk, spesielt frukt og bær. Ved siden av finns noen mindre fabrikker og det utskipes en del støpesand.

Om sommeren har dette samfunnet fastlandsforbindelse over Trollstigen, og i mange år har de nå ventet på helårs vegutløsning til Overå. Anleggsarbeidet Linge - Overå skulle etter planen starte opp i 1971, men på grunn av bruk av fylkets moderne tunnelutstyr på Oppdølstranda ved Sunndalsøra, kom ikke det egentlige anleggsarbeidet i gang før i år.



Som kartskissa viser ligger forbindelsen på nordsida av Storfjorden og går for det meste i tunnel i den bratte fjellsida. Pr. 1. juli er en kommet nesten 400 m inn i fjellet i den første tunnelen, Lingetunnelen, som totalt er ca 850 m lang. Med den framdrift en har, vil en få gjennomslag her medio november i år.

I sommer vil en påbegynne arbeidet i forskjæringa til neste tunnel, Steielgjølet tunnel, som blir ca. 1 200 m lang. Påhogget i vestveggen av gjølet er bratt, så her kreves det spreke karer. Arbeidet må være utført før vinteren setter inn med frost og is.



Mellom disse to første tunnelene går vegen i dagen ca. 280 m, og en har vurdert om denne parsellen bør opparbeides før Linge-tunnelen er ferdig, - for å spare tid. Fordyrelsen ved en slik arbeidsmåte har gjort at det nå satses på å sprengte seg fram til Steielgjølet etter at Lingetunnelen er ferdig. Kravet er at en må komme seg "under tak" til jul 1972. Mesteparten av året 1973 rekker en med vil gå med til å ta ut Steielgjøltunnelen.

Før en så kommer fram til 3. og siste tunnel, Overåtunnelen, går vegen i dagen ca. 380 m. Bl.a. skal her bygges bru over "Trøffelgylet". Overåtunnelen blir ca. 1 600 m lang og ventes ferdig våren 1975. Siste parsell fram til nåværende rv. nr. 58 er ca. 940 m i dagen som er planlagt utført i 1974.

Under forutsetning av at nødvendige sikringsarbeider i tunnel nr. 1 og 2 kan utføres mens siste tunnel drives, og at det ikke blir for store etterarbeider i Overåtunnelen, skulle hele anlegget kunne åpnes for trafikk sommeren 1975.

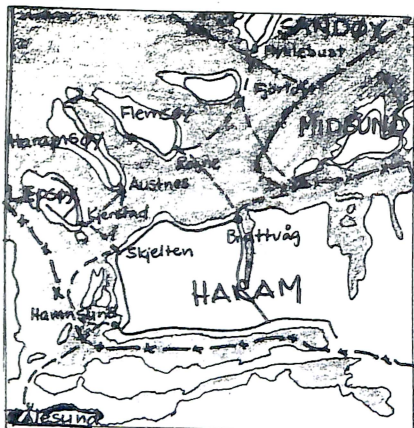
Totalt er anlegget 5,7 km langt og reknet til ca. 20 mill. kr. Tunneldriften går nå på to skift, 10 drivere og 3 verkstedfolk arbeider der, mens 1 mann utfører diverse arbeid. Oppsynsmann ved anlegget er Ivar Marok, assistert av tunneldriver Sigurd Langdal. De som ellers har sitt arbeid på anlegget er:

Jan Berget	Tomas Hole
Martin Rimstad	Jan Fjellanger
Asbjørn Dyrli	Ragnar Samuelsen
Gunnar Strand	Lars Gravem
Magnar Berli	Jakob Endresen
Arnfinn Hanestadhaugen	Ottar Nyhagen
Karstein Steinsvoll	

Når knusing av bærelag, vegdekkearbeider, sikringsarbeider m.v. igangsettes, må nok arbeidsstokken utvides betraktelig. En Atlas Copco borrhigg med 3 bomber brukes nå i tunnelen. I høst ventes en ny rigg med 4 bomber, og en rekker da med å kunne øke inndriften ved hjelp av parallellhullskutt. Opplasting og utkjøring skjer med vegsentralens Brøyt X 3 og 2 dumpere, assistert av en privat dumper.

Arbeidsleder ved vegkontoret er avdelingsingeniør

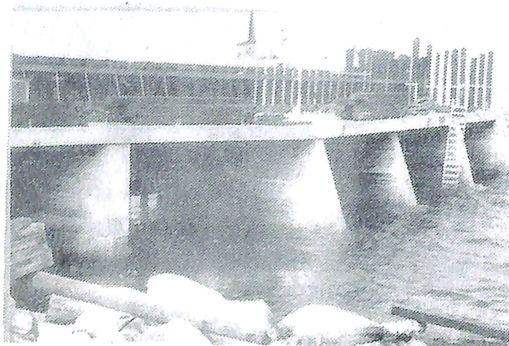
# Nye ferjekaier i Haram



For å ivareta den interne og eksterne kommunikasjon i Haram kommune har det dei siste år vært i drift to ferjeruter: Ruta Ålesund - Hamnsund - Nordøyane sørger i tillegg til øyenes innbyrdes kontakt også for tilbringertjenesten til Ålesund. Ruta Brattvåg - Dryna - Nordøyane ivaretar øyenes kontakt med administrasjonssentret Brattvåg og skaper dessuten kontakt med nabokommunen Midsund og Sandøy. For rasjonalisering av de to ferjerutene er det i år bygd nye ferjekaier på Skjelten og Rogne.

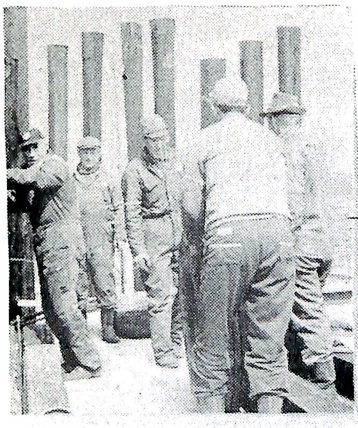
For en kortest mulig reise for øyfolket til fastlandet peker Skjelten seg helt naturlig ut som ferjested. Både fra Lepsøya og Haramsøya er det her kort veg over fjorden. Allerede i 1960 ble bygd ferjekai her, og træss i at stedet er værhardt og kaia måtte tåle mange "ublide" anløp, var den i bruk til desember 1968. Den var da i slik stand at den måtte stenges.

I tiden etter ble det drøftet andre muligheter for kommunikasjon. Brua over Lepsøyrevet var under utredning, og det var jo allerede gode ferjekaier i Brattvåg og Hamnsund. Et sterkt ønske fra folk om gjenoppbygging av Skjelten ferjekai gjorde utslaget, og 10. juni ble kaia tatt i bruk, ca. 1 måned tidligere enn opprinnelig medreknet. Kaia er i armert betong med hovedpir på 38m og med topp moderne hydraulisk utstyr. Betongarbeidet er utført av Alfred og Artur Leikanger, Odd Måløy, Michel Kosberg, Martin Bjerke, Søren Ivnghjem, Ingemann Krogset, mens fenderverket er montert av mannskap fra "Pelaren". Lem, løfting, lys, etc. er det Ole Lønsethagen & Co. i den store verkstedvogna som har stått for.



For to år siden ble Flemsøya og Haramsøya sammenbundet med fylling og bru slik at sambandet Austnes - Skjelten nå kan betjene begge drosse

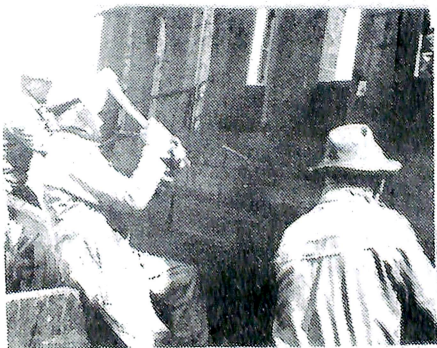




Den nye ferjekaia på Rogne kan på samme måte betjene begge øyenes behov for kontakt østover og til Brattvåg. Kaianlegget er her utformet i samarbeid med Statens havnevesen, som har mudret ut for fiskebåthavn. Moloen for havna verner også ferjekaia. Opprinnelige planer tok sikte på ei ferjekai av tre, men en ekstremt hard leibotn gjorde peling umulig. Kaia er nå bygd i armert betong, og holdeplass med tilstøtende veg er forsynt med oljegrus i samband med Haram kommunes oljegrusing på Flemsøya i sommer.

Betongarbeidet er utført av Kåre og Magnar Beinset, Gunnleif Tangen, Leif Kirkeland, Per Dalsbø, Leif Kåre Akselvoll, Hallvard Ulla og med forsterkning den siste tiden av Trygve Harvold. Fenderverket er oppsatt av pelebåten "Grønsund"'s mannskap. Tatt i betraktning tungvinte arbeidsforhold pga. manglende elektrisk kraft og en lei østavind store deler av vinteren, har arbeidet gått meget godt unna, og det arbeidsprogram som var satt opp er overholdt til punkt og prikke.

Det er nå å håpe at de investeringer som er gjort vil vise seg nyttige både når det gjelder tilfredsstillende reisetilbud for folk i distriktet og for en rasjonalisering og økonomisk gevinst for MRF's to ferjeruter.



## Meninger fra vegkanten.

I forrige nummer av avisa var det fra en anleggsarbeider etterlyst mer informasjon om driftsplaner for de forskjellige arbeider. Fra anleggssjefen har en fått slik kommentar til dette:

"Det er gledeleg å lese i "Meninger fra vegkanten" at "Anleggsarbeidar" etterlyser ei orientering om driftsplaner. Gledeleg av den grunn at driftsplanlegginga blir møtt med interesse utafør den kretsen ved kontoret som dagleg arbeider med dette, og som skal prøve å sette planene ut i livet.

Vi har fleire ganger her ved kontoret vore inne på tanken å formidle noko meir av informasjon, mellom anna om driftsplaner, ut til arbeidarane. Det kan nokså snart konstaterast at hittil er det i for stor grad blitt med tanken. Imidlertid har vi no fått ei påminning om at det kan vere på tide å kome noko lenger.

Der vi har driftsplaner som er festa på papiret ser vi derfor gjerne at det blir orientert om desse, til dømes ved at arbeidarar, oppsynsmenn og anleggstyrar samlast i kvilebrakke, eller opphaldsrom der slikt finns, for å orientere om kva som er foreståande i næraste tida framover. Vi trur også her at dette er eit middel til å stimulere interessa for, og innsatsen i arbeidet.

Gjeld det anlegg der ein ikkje kan vise til driftsplan på papiret vil ein likevel kunne få klårlagt arbeidsoppgåvene for første tida framover.

Vi ser gjerne at arbeidarane tek initiativet til å få i stand slik orientering, og vi trur det vil vere til nytte for alle partar."

Kjell Loen

Til spørsmålet om nødvendigheten av og standardisering av brøytestikk i forrige nummer gir vedlikeholdssjefen dette svaret:

"I første nummer av Veg og Virke blir spørsmålet reist om det er nødvendig med brøytestikk på moderne, brede og oversiktlige vegstrekninger.

Når snøstormen i vintermørket raser som verst og vegen og landskapet "går i ett" vil nok våre brøytesjåførere ikke unnvære brøytestikkene. Også de øvrige bilførere setter sikkert ofte pris på brøytestikkene når de er forsynt med lysreflekterende maling på toppen. Nå er det heller ikke alle veger som har en høg standard. Vi må derfor regne med at det også heretter vil være behov for å sette opp brøytestikk langs vegkantene.

Tidligere var stikk av lauvtre vanlige. Stikk av rogn og bjørk er holdt for å være de beste. I de senere år er også stikk av bambus (tonkinstaver) blitt mye brukt. Å gi et klart svar på hvilke stikk det lønner seg å benytte er kanskje ikke helt enkelt. De førstnevnte er dyreste i anskaffelse og nå heller ikke alltid lett å få kjøpt i slikt antall som vegvesenet har behov for. Innkjøp av bambusstikk i store kvanta blir rimeligere, men prisen er avhengig av lengde og tykkelse på stikkene.

Bambusstikkene er svakere og splintres lett opp ved påkjøringer slik at tapsprosenten enkelte steder er vesentlig høyere enn for stikk av godt lauvverk. Dersom tapsprosenten slik blir uforholdsmessig mye større, er det derfor uvisst hvilke stikk det i lengden lønner seg å benytte.

I et enkelt vegmesterområde er tapsprosenten på brøytestikk eksempelvis oppgitt til 40 - 60% pr. år og den øker for hvert år. En del stikk blir selvsagt ødelagt av snøplogen, ved påkjørsler m.v., men stordelen av svinnet skyldes dessverre rent hærverk. Det forekommer at stikkene blir revet opp for ende på strekninger på opptil flere kilometer.

Slike hærverk er således på enkelte steder blitt et stort problem for vegvesenet og for brøytesjåførene et faremoment i en ellers ofte vanskelig og slitsom arbeidsoppgave. Til tross for forskjellige mottiltak som annonsering i pressen, politianmeldelser m.v. har det dessverre vist seg vanskelig å få slutt på denne form for ungdommelig aktivitet."

Paul Bølset

#### ENFELTSVEGER ?

At det fremdeles blir bygd enfeltsveger, har ofte forundret meg. Trafikkulempen langs gammel veg, bruk av store maskiner, ol. tyder ofte på at det anleggsmessig kan være en fordel om vegen var bredere, og således kanskje også billigere. Er det mulig å få et saklig svar på hvorfor en bygger enfeltsveger?

Grytastranding

Generelt er resonnementet ved valg av vegbredde slik at det skal bygges den billigste vegtype der trafikken er minst. Jo mindre masser som må flyttes og mindre areal som berøres, jo billigere bør generelt vegen bli. En nedre praktisk grense er det nok likevel. For standardisering av vegbreddene er det i Vegnormalene satt opp de vegklasser en skal følge, og valg av vegklasse er avhengig av trafikktall. Retningslinjene i normalene er ikke ufravikelige, men bør følges.

For mange områder i fylket vårt må en vel se i øynene at det kan ventes fraflytning og i beste fall kanskje opprettholde den nåværende bosetning. Auke i trafikk vil da i slike strøk måtte komme fra større biltetthet og auket turisttrafikk. På slike steder blir vanligvis en lav vegklasse valgt. Skulle en overalt overholde normalenes krav, ville det nok være langt flere enfeltsveger enn det som bygges idag, fordi en hos oss har en meget beskjedent trafikk.

Hvis det er sant som det ofte påstås, og som spøreren også er inne på, at det TOTALT er like rimelig å bygge en tofeltsveg som en enfeltsveg, skulle det etter mitt syn ikke bygges flere enfeltsveger i det hele tatt.

En hører gjerne slike argumenter i debatten:



Skal en enfeltsveg være trygg å kjøre på trengs møteplasser, ekstra bredde i kurver og høgbrekkjer og en stiv linjeføring for å få tilstrekkelig sikt, slik at masseflytningen ikke blir vesentlig mindre enn for tofeltsveg.

Det maskinelle utstyr som nyttes er for en stor del så stort at det i praksis ikke er mulig å få en effektiv utnyttelse av det på de smaleste vegene. Langs eksisterende veg er det pga. trafikkløyper i praksis svært vanskelig i det hele tatt å få til så smal veg som 4,5 m.

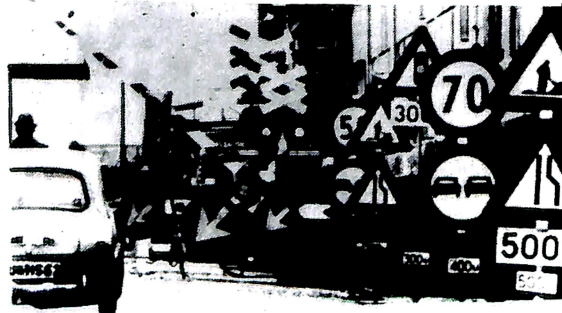
Det hendes også at trafikantene kjører på en måte som om det var møtemuligheter over alt, og at det derfor i sikkerhetens navn bør bygges bredere vegjer, selv om det kanskje blir en mindre ekstra-kostnad anleggsmessig.

Alle disse momenter kan nok ha noe for seg, og tilsammen kan de vel også muligens i enkelte tilfeller være så vektige at de tilsier valg av tofeltsveg, selv om vegnormalene sier noe annet. Jeg kan likevel ikke tro at enfelts vegjer generelt har utspilt sin rolle. I sterkt skrånende terreng (stup) er det klart at hver halvmetre ekstra bredde vil gi svært store utslag i nødvendig masseflytning, og for de fleste tilfelle vil vel dette også gi seg utslag i høgere pris.

Selve spørsmålet er så viktig og interessant at en grundig utredning fra sentralt hold kunne være på sin plass. Alle disse om, kanskje, vel og hvis er i seg selv bare gjettninger. Kan det framskaffes sikre data for at det i enkelte tilfelle, eller kanskje også generelt, er like rimelig å bygge tofelts vegjer som enfelts, er det selvsagt ingen grunn til å la være å foreta en standardhevning.

Inntil videre får en likevel holde seg til de vegnormaler som foreligger, og som en er pålagt å følge.

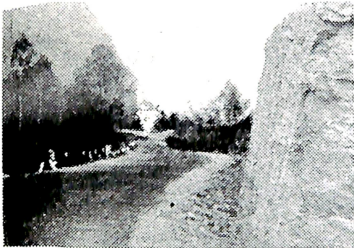
Ulf Myhre



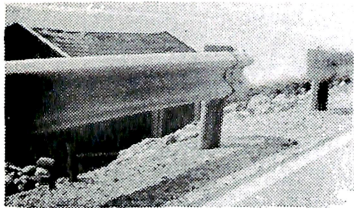
NEI DA - dette er verken en ny prøve for bilførererkandidater eller øvingsfelt for de nye skiltreglene. "Fototriks" benyttet på et virkelig arbeidssted gir slike resultater.

IKKE ALLE kan lære av andres feil, -noen må også være de andre.

## Vi merker oss at....



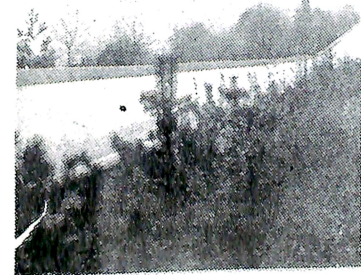
Like ved Tryggestadvegkrysset, der rv. nr. 655 tar av fra rv. nr. 60, er det i vinter foretatt en vegutbedring på et hardt tiltrengt punkt. Som resultat av godt håndtverk og moderne sprengingsteknikk kan en nå beundre denne fine presplittede fjellskjæringa.



Sikringsarbeider langs vegene gis stadig større prioritet, og dette er nok helt riktig. Oppsetting av guardrails inngår som et viktig ledd i å gjøre vegene sikrere. Skal en få full effekt av tiltakene må det gjøres riktig! Små huller i rekkverket slik som her representerer en fare, og det må allerede i forbindelse med at grunn- og avkjørsels-spørsmål ordnes, tas hensyn til at rekkverk i størst mulig grad må være kontinuerlig.



I disse dager foregår legging av faste dekker rundt om i fylket for fullt. Forut for dette arbeidet har det både i anleggs- og vedlikeholdsregi foregått meget store og omfattende opprustningsarbeider. Med bedre vegdekker følger gjerne større fart, og en naturlig ting blir derfor i samme forbindelse å utvide de verste "knepe" på vegen. Her er en flaskehals i Bjørkedalen på rv. nr 14 under utvidelse og trafikken dirigeres forbi.

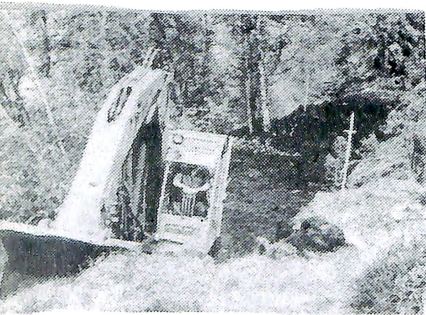


Idyll eller kostbar likegladhet? Langs våre veier finns eksempler på at ungslogen har fått et kraftig fotfeste på banketter og grøftesider. Etterhvert vil nok skogbunnen som dannes forurense og ødelegge den ytre del av veglegemet, samtidig som vegetasjonen vil virke som demning for vatn i veglegemet.

11. juni mottok MRF ei ny storferje som skal settes inn i trafikken Kvisvik - Kvalvåg. I den anledning er disse ferjekaiene under utbedring, - Kvalvåg har gjennomgått en mindre utbedring, mens hovedpiren på Kvisvik ferjekai forsterkes og forlenges med 20 m påbygg i armert betong.

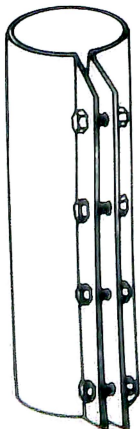


Rv. nr. 651 fra Fyrde og utover har nå fått sin første bevilgning til utbedring. Som kjent er dette en smal "hylleveg" mellom fjord og fjell som vil trenge store summer for å bli sikker og god. I anleggstida må en også regne med store trafikkulempes.



Som et første byggetrinn er derfor oppstartet arbeid på motsatt side av Austefjorden for å få vegforbindelse på den vegløse strekningen Høydalsnes - Bjørneset. Vegen på andre sida kan da i nødsfall stenges i byggetida.

På de "jomfruelige" 4,8 km boltrer nå en "Brøyt" seg, mens Ingvald Skrede og Arne Kongsvoll under ledelse av oppsynsmann Eriksen foretar nødvendig fjellsprenging. I løpet av året rekner en med å få gjennombrudd, delvis da med entreprenørhjelp.



Innenfor vegmesterdistrikt T-4 er det utviklet denne skjøte/festehylse for skiltstolper. Hylsa har den fordel den tradisjonelle utførelsen at den klemmer rørene fast sammen, slik at skjøten ikke arbeider i vinden. Hylsa produseres nå for bruk rundt i fylket.



## Nattevandrerens og Brua

Ei sommarnatt i 1893 kom ein mann heimhøyrande i Ulsteinsokna og skulle over Dragsundstraumen frå Gurskøysida. Han hadde kanskje sett til ei gjente som budde på Gurskøy og som han hadde eit godt auge til. Over Dragsundstraumen var det den gongen ei vippebru som stod opa for sjøtrafikk, og elles vart lagt over for vegfarande av ein tilsett bruvaktar. Ulsteinguten tykte det var leiitt å tørne ut bruvaktaren på nattetider og han syntest heller ikkje det var verdt at folk i Dragsund skulle få greie på kva ærend han hadde vore i. Han tok difor på eiga hand og la brua over og for heim. Om morgonen såg bruvaktaren at brua var lagt over straumen om natta. Han spurde rundt om og fekk greie på kven det var som hadde vore på nattevandring og lagt brua; og bruvaktaren meldte etter sin instruks frå til amtmannen om hendinga. Amtmannen, som var øvste vegstyringa i amtet, bladde både i veglova og kriminallov, men fann ikkje paragraf som høvde på denne misfaringa. Han skreiv difor slik til veginspektøren:

"Tillad mig underhaanden at faa konferere med Dem om den i vedliggende skrivelse omhandlede Mulksag.

Jeg finder, at al Rimelighed taler for, at Sundgotten straffes for sit utilbørlige Forhold ved egenmægtigen at vinde Broen over, men hvor findes det Lovsted, hvorunder Gjerningen skal subsumeres. Efter Ordlyden i paragraf 54 i Veiloven kan Gjerningen ikke straffes efter denne paragraf, - synes jeg. - "Den som paa Veien henfører Noget som kan hindre Færdselen --- " staar der, men ved Færdselen kan her alene sigtes til Færdselen paa Veien; her er det imidlertid ikke Færdselen paa Veien som hindres men Færdselen gennem Sundet. Der findes saavidt jeg forstaar ingen paragraf i den almindelig Kriminallov som rammer Tilfældet. Jeg staar rent fast, hvorfor jeg tillader mig at spørge om Deres mening. Skulde det ikke kunne gaa an, at der anbringes et Laas paa Broen, saa det bliver umuligt at faa Broen rørt uden Brovogterens Nær-værelse?"

Veginspektøren visste ikkje føresegn som kunne nyttast til straffedåtgjerd, og mannen slapp med formaning. Og denne har truleg hatt den verknad ein ønskte, for det frettast aldri seinare at han la brua uløyves.

VANNRETT

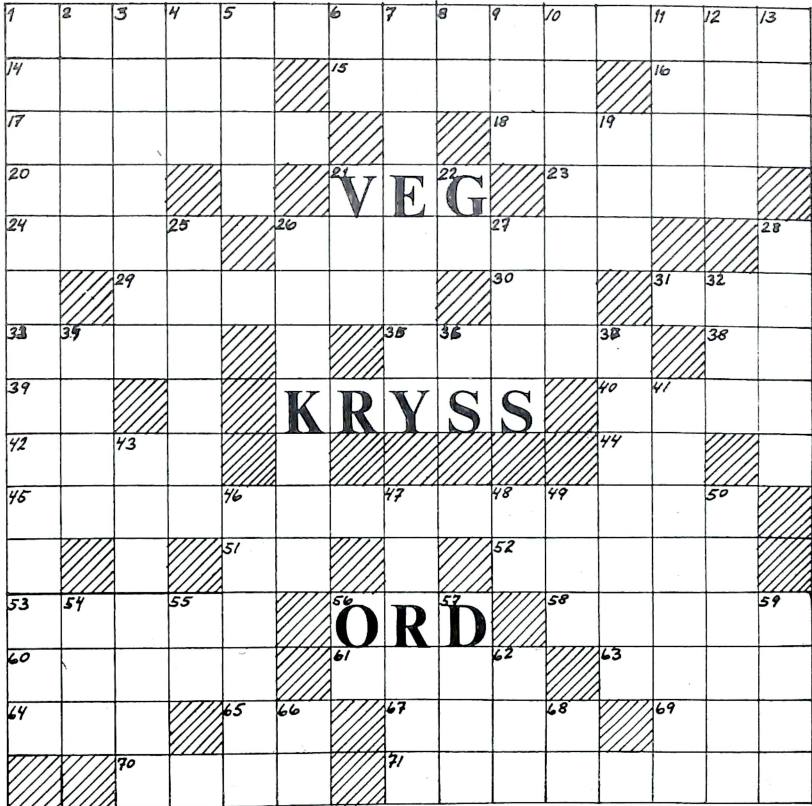
LODDRETT

---

1. De øker dessverre	' 1. Turistattraksjon
14. Overvåkingsinstrument	' 2. Folkemottaker
15. Gammel vektenhet, flertall	' 3. Helt dekkende
16. Skrev romanen "Niobe"	' 4. Beundrer
17. By i Danmark	' 5. De Valera
18. Smurninger	' 6. Husdyr
20. Tau	' 7. Klesplagg
23. Bilmerke	' 8. Istedenfor segl, fork.
24. Stille i utsikt	' 9. Svarord, engelsk
26. By i Italia (s=z)	'10. Vegredskaper
29. Fjell, kjent fra bibelen	'11. Åa
30. Vokaler	'12. Nektelse, russisk (i=j)
31. Han landet på 29 v	'13. Vokaler
33. President	'19. Tidligere generalsekretær i FN
35. Poststed under Oslo	'21. Om
38. Pronomen	'22. Kjemisk tegn
39. Prefiks	'25. Kjærlighetsguder
40. Likeledes (latin)	'26. Måltid
42. Ildsted	'27. Rekkes
44. Adverb	'28. God lakseelv
45. Vegarbeidsmaskin	'32. Dikt
51. Pro tempore, fork.	'34. Inskrift på Kors
52. Kongsnavn	'36. Konsonanter
53. Kvinnenavn	'37. Bispedømme
58. Rom i teater	'41. Amulett
60. Mannsnavn	'43. Ubøyelig
61. Herred i Opland	'46. Noe for seg selv
63. Næringsmiddel	'47. Gudsdyrkelse
64. Nektelse	'48. Gløs
65. Nappe	'49. Har lyst
67. Klovn	'50. Avholdes før vegarbeidet tar
69. Pikenavn	' til
70. Fakkert	'54. Hyle
71. Gl. kvinnenavn	'55. Adverb
	'56. Elv i Russland
	'57. Bielv til Donau, tysk
	'59. Kvinnenavn
	'62. Belegg
	'66. Harselas
	'68. Tokt

# KRYSSORD

Opggaven er laget av avd.ing.Kr. Furland,Vegkontoret



1. Premie..... 1 hellodd i Pengelotteriet
2. Premie..... 1 halvlood i Pengelotteriet
3. Premie..... 1 halvlood i Pengelotteriet

Løsningen sendes Vegkontoret, 6400 Molde innen 1.august.  
Merk konvolutten "Vegkryss nr. 2".

Navn. \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_

Postnr. \_\_\_\_\_ Poststed: \_\_\_\_\_



# VERNEARBEID

Er man startet på et nytt år, ønsker en ofte å ta et tilbakeblikk på året som gikk. Slik er det også med vernearbeidet. En statistikk over skader på våre arbeidsplasser i 1971 viser at i løpet av året har det skjedd 20 skader som har forårsaket 645 fraværsdager. Skadene fordeler seg med 5 skader i anleggsdrifta, 10 skader i vedlikeholdet og 5 skader på maskinavdelinga. Ser en på aldersgruppene, var 7 av de skadede over 60 år, 10 skadede mellom 40 og 60 år og 3 skadede under 40 år. Etter rapportene skyldes de fleste av skadene uforsiktighet og uoppmerksomhet. Derfor vil større oppmerksomhet fra arbeiderne og deres kamrater gi en stor reduksjon i antall skader.

Tallene kan si så mangt og meget, men det jeg vil minne hver enkelt om, er at ved vernearbeid skal en rette tankene framover.

Vernearbeid er en ulykkesberedskap på arbeidsplassen. Vi må trygge våre arbeidsplasser på en slik måte at en føler seg sikker på å forlate arbeidsstedet uten ulykker hver kveld. Dette kan gjøres ved et effektivt og godt organisert vernearbeid, men glem ikke at det er hver enkelt som må sørge for at dette vernearbeidet blir utført i praksis. En ulykke koster samfunnet store summer. Det koster arbeidsgiveren og ikke minst de skadede selv økonomiske tap. Det koster smerte og lidelse og kanskje varige mén. Derfor. Tenk vernearbeid. Tenk vernearbeid hver dag.

Arnfinn Gautun  
(verneleder)

## Pensjonsrettigheter — før og nå.



Sverre Hjelvik  
sekretær

Pensjonsspørsmålet er for oss alle livsviktig, men det er også mangesidig og i mange tilfelle temmelig "innfløkt". Når det skal tas avgjørelse i et aktuelt pensjonstilfelle er det ikke alltid en står på lik linje, ikke minst har en fått erfaring det innenfor vegarbeidernes rekke.

I denne omgang vil en se litt nærmere på den utvikling som har foregått i forbindelse med den etablerte pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere.

Tjeneste i vegarbeidsdrift er ikke et helt entydig begrep når det sees i sammenheng med en vegarbeiders rettigheter, jfr. ansiennitetsregler m.v. En vegarbeider som er kommet til "vegs" ende, dvs. er nådd den lovfestede pensjonsalder, 68 år, har således ikke alltid hatt opparbeidede rettigheter til tjenestepensjon selv om han i en lang rekke år har vært knyttet til vegvesenets arbeidsdrift. Dette gjelder spesielt de vegarbeidere som var fratrukket tjenesten før pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere ble satt ut i livet.

Betraktet fra såvel vegarbeidernes som fra vegadministrasjonens synspunkter, har skillet mellom to arbeidsgrupper vært til stor ulempe. En tenker her bl.a. på hvor vanskelig det tidligere var for administrasjonen å ha to arbeidsgrupper som i stor utstrekning skapte hindringer for en fleksibel arbeidsordning. Til eksempel kan nevnes at fylkesvegarbeidere som midlertidig ble overført til statsvegarbeidsdrift og ble trukket avgift til pensjonsordningen, i mange tilfeller verken oppnådde å få pensjon eller fikk tilbakebetalt inntrukket pensjonsavgift. Mange pensjonerte statsvegarbeidere fikk sitt pensjonsgrunnlag redusert fordi de på grunn av manglete arbeidstilbud i statsvegarbeidsdriften tok arbeid på nærmeste fylkesveganlegg hvor arbeidstiden ikke var pensjongivende. Dette gjaldt særlig eldre arbeidstakere som det falt vanskelig for å ta tilbudt arbeid på anlegg langt borte fra sine hjemsteder.

Etableringen av pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere var

et betydelig framskritt og førte til en likestilling mellom de to arbeidsgruppene bl.a. med hensyn til pensjonsrettighetene. For arbeidsledelsen har den gitt muligheter for en større smidighet når det gjelder utnyttelsen av arbeidskraften.

En vegarbeider som har bak seg mange års virke innenfor de forskjellige sektorer av vegarbeidsdriften, herunder tjeneste i statsvegarbeidsdrift og kommunal og fylkeskommunal vegarbeidsdrift, har ikke selv alltid hatt så lett for å holde rede på sine ansiennitetsrettigheter. For kontorets folk har det mange ganger meldt seg tvilsspørsmål og ofte har det også vært vanskelig å tilveiebringe opplysninger om tidligere tjeneste. Dette har særlig vært tilfelle for mange av de eldre arbeidstakernes vedkommende. Ansiennitetsreglene i vegarbeidsdriften har heller ikke alltid vært så enkle å tolke. Registreringsarbeidet blir omhyggelig og samvittighetsfullt ivaretatt, og dessuten blir det foretatt nøyaktig kontroll vedrørende den pensjonsgivende tid når det inntreffer et pensjonstilfelle.

Den positive virkning fylkets pensjonsordning har hatt for arbeidstakerne i vegarbeidsdriften er forsøkt belyst i følgende eksempler som skjematisk illustrerer et tilfelle hvor en arbeider er sluttet etter nådd aldersgrense før pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere ble satt i kraft og et annet tilfelle hvor en arbeider er sluttet etter at pensjonsordningen var iverksatt.

Vegarb. N.N. f. 15/10-01. Sluttet i arbeid 31/10-69

Åra	Til	Arbeidssteder	Bygdeveg-	Fylkes-	Riks-	Merknader
			anlegg	veger	veger	
			Måneder	Måneder	Måneder	
1950	- 35	Bygdeveganl.	40			5 år á 8 måneder
1950	- 40	Fylkesv.vedl.h		50		5 år á 10 måneder
1941	- 50	Bygdeveganl.	70			10 år á 7 måneder
1951	- 55	Riksveganlegg			35	7 år á 5 måneder
1950	- 31/10					
	- 00	Fylkesv.vedl.h		166		
			110	216	35	

Det mangler i dette tilfelle 1 måned for oppfyllelse av minstekravet til pensjon av pensjonsordningen for statens arbeidere. Han kunne verken få pensjon eller tilbakebetalt event. innbetalt



Vegarb. N.N. f. 15/10-03. Sluttet i arbeid 31/10-71

Fra	Til Arbeidssteder	Bygdeveg-	Fylkes-	Riks-	Merknader
		anlegg	veger	veger	
		Måneder	Måneder	Måneder	
1930	-35 Bygdev.anlegg	40			5 år á 8 måneder
1936	-40 Fylkesv.vedl.h.		50		5 år á 10 måneder
1941	-50 Bygdeveganl.	70			10 år á 7 måneder
1951	-55 Riksveganl.			35	5 år á 7 måneder
1956	-31/10				
	-71 Fylkesv.vedl.h.		190		
		110	240	35	

Pensjonsgivende tid: Fylkesveg 240 måneder

Pensjonsgivende tid: Riksveg 35 måneder

Pensjonsgivende tid: Bygdeveganl. 83 måneder = 75% av 110 mndr.

Sum pensjonsgivende tid: 358 måneder

Det mangler i dette tilfelle bare 2 måneder på full pensjonsgivende tid som er 360 måneder. Ifølge vedtektene i pensjonsordningen for fylkesvegarbeidere er all tjenestetid på fylkesveger godskrevet N.N. som pensjonsgivende, men pensjonsavgift er bare trukket i lønnen fra 1/1 1971. I tillegg kommer så 75% av arbeidstiden på bygdeveger og endelig får han også medregnet arbeidstiden på riksveger.

Enda vil det nok dessverre være en del av våre velaktede pensjonister som noe resignert må se tilbake på mange og slitsomme arbeidsdager, og "nyte" sitt otium på samme vis som han Per. Han møtte naboen sin like etter at han hadde mottatt første termin av sin pensjon. "Ka syn's du, Per," sier naboen, "om å gå her å ta vøra med ro og leve godt på pensjon? Godt og godt," sa'n Per. Det bli no sopass at det tek no nåkkå lenger ti te å svelte ihel".

I tilslutning til ovenstående opplyses at sekretær Sverre Hjelvik ved vegkontoret vil være behjelpelig med alle spørsmål som ønskes besvart i forbindelse med alders- eller uførepensjon.



St. Hans.

De stod der og lyste langs støvet vei,  
de grodde ved halvglemt sti,  
soleier og markens forglemmigei -  
Vi tok dem og vandret forbi.

En smørblomst som trodde den selv var sol  
fordi den bar litt av dens gull,  
kom sammen med skogkantens blå viol  
i favnen, som snart var full.

Så bandt vi av alle de blomster små  
den deiligste brudekrans,  
og drømte om selv å få ha den på  
til festen ved Sanktehans.

Men hun som ble kåret til Jonsokbrud  
var vakker og drønningfin,  
med krans ifra sommerens blomsterskrud -  
og sløret var mormors gardin.

Og brisingen luet fra fjære og fjell  
omkapp med den lyse natt -  
Det fløytet så smått borti bakkehell  
og tuslet i krok og i kratt - -

Og vollen var vidne til lek og dans  
der alle småjenter bar brudekrans,  
for nu var det Sanktehans - - -

Gunnvor Gjellan Sund

# Et 40-årsminne

Det er i år 40 år siden Driva med tilhørende vassdrag forårsaket meget store flomskader i Sunndal, og da det særlig gikk ut over vegger og bruer, har jeg tenkt det kan være av interesse å gi en nærmere orientering om hva som egentlig skjedde.

Det var meget kraftig regnvær i forening med sterk snøsmelting etter en uvanlig høy temperaturstigning høyt til fjells som bevirket at Drivavassdraget på kort tid fløy opp og steg til en faretruende høyde. Det ble sagt at flommen på det høyeste lå omtrent på det samme nivå som den til da mest kjente skadeflom av 1789.

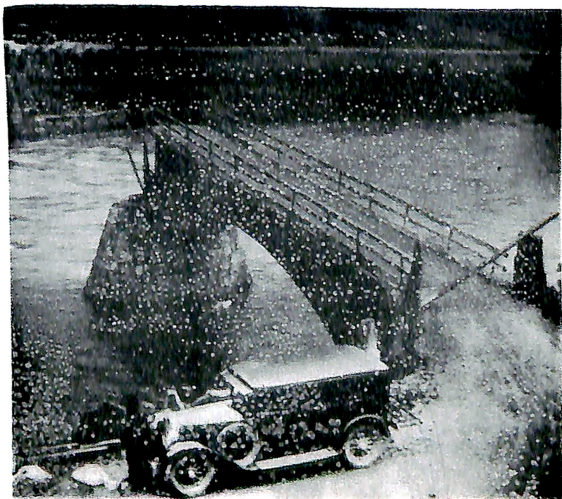
Etter de meldinger som vegkontoret fikk om flommen, foregikk de verste skader i løpet av et døgn. Tidlig om morgenen den 7. juli 1932 begynte Driva plutselig å stige sterkt og steg voldsomt på utover hele dagen. Kl. 2000 om kveld kulminerte flommen og den påfølgende dag var den allerede begynt å falle tilbake til mer normale høyder for flom.

Det var da skjedd følgende skader på vegger og bruer:

Av de 4 RIKSVEGBRUER over Driva som en hadde på den tid: Ottem, Romfo, Brekkhaug og Elverhøy bruer, var 2 bruer, nemlig Ottem og Brekkhaug bruer, bortrevet.

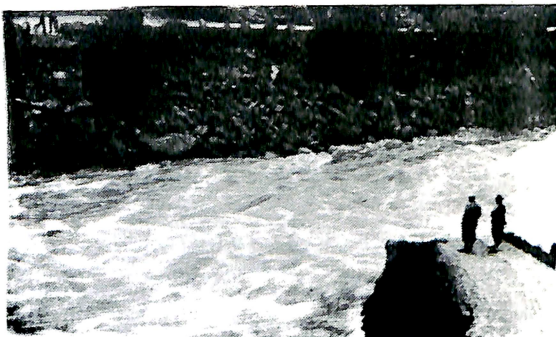
OTTEM bru hadde opprinnelig 3 sprengverk á 20 m og to pilarer av stein. Herav var den ene pilaren og to av spennene borte etter flommen. Brua var selvsagt helt sperret for trafikk.

Riksvegen var brutt på kortere strekninger nedenfor Brekkhaug bru; i Flatvaduren, ovenfor Elverhøy bru og ved Øvre Furu. Et stygt elvebrudd i forbindelse med elveforbygningen på Nedre Furu gikk helt inntil riksvegen, dog uten å beskadige denne.





BREKKHAUG bru (også benevnt Gikling bru) som hadde bestått av 1 fagverk åca 30 m og 1 sprengverk av tre med en muret steinpilar, var helt bortrevet og således avsperrret for trafikk



På BYGDEVEGENE ble Snøgutubru på vegen Gjæra - Hafsås bortrevet og en bru på Lilledalsvegen (tilhørende A/S Aura) forsvant også. Et vegparti mellom Hjelmo og Snøgutubru ble ødelagt.

MIDLERTIDIG FRAMKOMST gjennom dalen ble ordnet ved å bruke de gamle og ytterst tarvelige bygdeveger Nisja - Ottem og Gikling - Løken. Her måtte det utføres store utbedringsarbeider av vegvesenet for å sette vegene i brukbar stand for trafikken. Etter hvert fikk en også hjelp av Ingeniørvåpenet som sendte 2 kompanier ingeniørtropper til Sunndalen. Et pontongferjeanlegg over Driva like nedenfor Ottem bru ble anordnet, og en ca 800 m lang provisorisk forbindelsesveg mellom brua og ferjestedet ble laget. En provisorisk hengebru ble påbegynt ved Gikling, og denne ble fullført av vegvesenet.

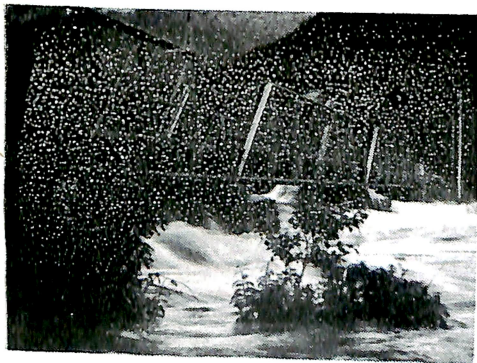
Bygdevegsbruene ved Snøgutubru og Hjelmo, samt den ødelagte vegen mellom disse bruene ble også utbedret av militære mannskaper.

De ødelagte vegpartier av riksvegen ble istandsatt av vegvesenet. Arbeidet med gjenoppførelse av Ottem bru ble igangsatt - denne gang som fagverksbru av stål med 60 m spennvidde. Denne nye brua var ferdig innen utgangen av 1932.

Det ble også påbegynt arbeid med ny bru over Driva ved Fale. Denne brua kom som erstatning for den ødelagte Brekkhaug bru 250 m lenger oppe. Fale bru ble tatt i bruk i 1933.

Pontongferja





Elverhøy bru klarte seg

flyttet og er nå i bruk som fylkesvegbru på Averøy mellom Langøy og Hasseløy.

Den oppførte Fale bru er nå revet og gjenoppført som Nisja bru. Ottem bru og Romfo bru ligger idag utenfor den egentlige riksveg og tjener som forbindelse for offentlige og private veger. De kan muligens også sies å stå som reserveforbindelser.

Driva er en typisk flomelv og er så vidt jeg vet bare flomregulert i liten grad. Så upålitelig som denne elva er, er det ikke utenkelig at den kan forårsake nye flomkatastrofer i Sunndalen, og da kan de nevnte eldre bruer være gode å ha.

S.Høye

DET VAR EN KAR OPPE I EI FJELLBYGD

som fylte 100 år her i vinter, og en journalist fra lokalavisa var frampå for å intervjuer den åndsfriske olding.

- tenk, ett hundre år, sa journalisten, - hvordan kan De ha blitt så gammel?

- Tja, det kjem vel ta at je er født i 1872, svarte den jordnære jubilanten.

PÅ SYKEHUSET

mottok de en sterkt blødende og ille tilredt kar. En sykesøster kom med de vanlige skjema og skulle ha hans data.

- Gift ? - spør sykesøsteren.

- Nei, eg har nok køyrd gale med bilen, - svarte mannen.

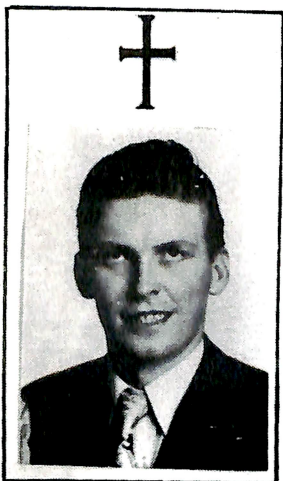
FRÅ "MELDING OM VEGVESENET SI VERKSEMD I 1971"  
SAKSER VI AT:

- kasserartenesta ved vegkontoret hadde ei forvaltning på vel 166 mill. kroner.
- det i 1971 kom inn 7 868 brev til kontoret, her er då ikke rekna med rekningar og anna post som ikkje vert registrert i postjournalen.
- det blei sendt ut 8 480 brev frå kontoret.
- det er 1 695 km riksveg, 1 975 km fylkesveg og 1 555 km kommuneveger i fylket.
- det ved staten si vegarbeidsdrift (riksveganlegg og riksvegvedlikehald) er maskinar og større materiell til eit pårekna innkjøpsverde av kr 41 365 000.
- gjennomsnitt var det sysselsett 186 mann kvar månad på riksveganlegg og 72 mann på fylkesveganlegg.

Gjennomsnittstalet for riksvegvedlikehaldet var 210, på fylkesvegvedlikehaldet 89 og på vegsentralen og vegstasjonar 47.

I tillegg kjem mannskap som følgjer med ved leige av privateigde maskinar og bilar, gjennomsnittleg 217 mann kvar månad.





Ved en tragisk ulykke i Lingetunnelen den 9.mai omkom den 43 år gamle tunnelarbeider Odd Berget fra Åndalsnes.

Odd Berget har hatt sitt arbeid i Statens Vegvesen i mange år. I perioden 1962 - 1967 arbeidet han blandt annet på anleggene Ørskog gr.-Åndalsnes, Åndalsnes-Grønnes-Molde og Valsøyfjord-Sør-Trøndelag gr. I flere perioder i denne tida arbeidet han i tunnelarbeid.

Etter et opphold i vegvesenets tjeneste fra 1967 til 1971 begynte Berget igjen som tunnelarbeider i vegvesenet, nå som arbeidsformann

ved Tretteiga tunnel. Etter fullføring av denne fortsatte han som formann ved anlegget Overå - Linge.

Odd Berget var en mann med god innsikt i sitt arbeid, og han hadde de kvalifikasjoner som kreves i en ansvarsfull stilling. Når han nå er borte, er det et tap som føles både i ledelsen ved vegkontoret og blandt arbeidskameratene.

---

## Bedriftslege ordning

Samarbeidsutvalget og administrasjonen har i flere år drøftet etablering av en bedriftslegeordning for samtlige ansatte i etaten. Det har vist seg å være svært store vansker med å skaffe leger overalt

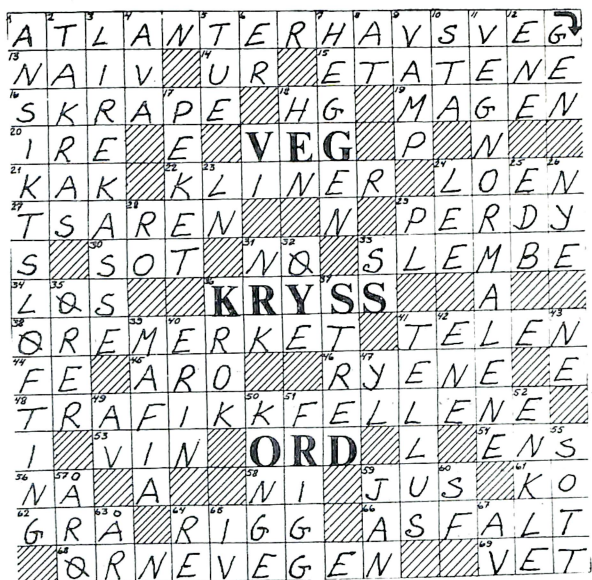
i et så spredt arbeidsområde som vegvesenet har. Både distriktsleger og de få privatpraktiserende leger i fylket er som kjent sterkt belastet, og det er hittil ikke lyktes å få gjennomført ordningen.

I et tilfelle - i Molderegionen - har det likevel lyktes å få engasjert en lege. Her har fylkeslege Zakariassen påtatt seg å fungere som bedriftslege for de ca 170 personer som uten alt for store kostnader kan betjenes i Molde. Bedriftslegekontoret er i vegkontorets kjeller, og til assistent er ansatt sykesøster Anne Lise Ville.

Det arbeides fortsatt med å få utvidet ordningen til å omfatte andre sentrale deler av fylket, og det er vårt håp at det snart skal lykkes å la de aller fleste av våre medarbeidere få gleden av en slik legeordning.

Foreløpig ser det lyst ut for ordninger i Surnadal, Valldal og på Åndalsnes.

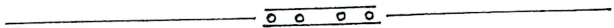
Løsning på kryssordoppgaven i forrige nummer



De heldige vinnere ble:

1. Premie: Evelyn Eriksen, Vegkontoret
2. Premie: Ruth Heggen, 6390 VESTNES
3. Premie: Petter K. Vatne, 6150 ØRSTA

Premiene er sendt.



#### DEN IDEELLE PENSJONISTTILVÆRSELSE

har Egil Småge framstilt i sin strek på motstående side der en velslitt hakke og spade sier sitt om en tidligere innsats, og vegetatens hedersdiplom har fått æresplassen på veggen.

# Personalia

Vi gratulerer følgende medarbeidere som i løpet av våren og sommeren passerer merkedager:

## 50 år

Erik Husby	7420 Gjøra	17. mai
Ole Johan Ersnes	6698 Lesund	22. mai
Gabriel Roksvåg	6575 Nordvika på Smøla	11. juli
Torleif Leikanger	6080 Gurskøy	13. juli
Henry Olav Barstad	6174 Barstadvik	22. august

## 60 år

Konrad Dalset	6385 Innfjorden	3. juni
Torstein Hatlelid	6453 Kleive	9. juni
Emil Dale	6140 Syvde	18. juni
Arne Bolstad	6220 Straumegjerde	22. juni
Sverre K. Innselset	6133 Lauvstad	4. juli
Johan Ramstad	6220 Straumegjerde	12. juli
Ole P. Hansgård	6433 Hustad	14. juli
Leif Lien	6385 Innfjorden	15. juli
Bjørner Oppigard	6472 Eikesdal	5. august





Etter at du nå har lest avisa,  
ser vi gjerne at du forteller oss  
hva du mener om produktet.  
Skriv til oss!

**GOD FERIE**