

VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR 3

oktober 1972

1. ARGANG

Redaksjonens adresse:

Julsundvegen 7, 6400 MOLDE

Trykk: Mowinckel Reklame

Opplag: 1 200

I N N H O L D

BIDRAGSYTERE:

Kjell Loen

Bjarne Rekdal

Alv Anderson

Odd Harnes

Kristian Furland

Geirmund Nordal

Brakker	3
Anleggsavdelinga	5
Nytt fra skiltfronten	8
Reisemåte for 60 år sidan	8
"Stjernebrauta"	9
Averøy - ett rike!	10
Bedriftsidrett	14
To veteraner	17
Kryssord	18
Ny vegsentral	20
MRF og vegvesenet, par- hester i samferdselen	21
Bedriftslegeordningen	24
Svarte dekker	25
Verneutvalg/verneombud	30
Utenlandsbesøk	32
Fylkeshuset	34
Vi gratulerer	35
Pensjonisttreff	35
Kryssordløsning	36

Forsiden er tegnet av
Egil Småge og viser en
del karakteristiske veg-
byggingsmonumenter i
Møre og Romsdal.

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

BRAKKER

Fram gjennom årene har vegvesenets anleggsdrift foregått på mange steder og i forskjellige former. Enkelte steder har mindre arbeidslag hatt sin arbeidsplass i en årrekke i nærheten av sitt hjemsted, mens det andre steder har vært samlet folk langveis fra til innsats på de større anlegg.

Innkvarteringsspørsmålet har i en årrekke her i fylket stort sett vært løst ved mobile boligbrakker som tidligere vanligvis var innredet for 4 mann. Behovet for brakker har vært stadig stigende. Dette har mange årsaker. Blant annet har vegbyggingssintensiteten generelt økt de siste år, og anleggene er blitt større og også flere. Samtidig har det foregått en skjerping av kravene til innkvarteringsbrakkene, slik at det i dag skal bo 2 mann der før 4 fikk plass. Ja, fra høsten av vil sogar den nye overenskomsten kreve enkeltmannsrom for vegarbeiderne.

Etter hvert som noen anlegg er blitt fullført, er andre startet opp. Brakker innkjøpt et sted er blitt solgt til de nyoppstartede anlegg og etter beste evne nyttet kontinuerlig og på den mest økonomiske måten. En viss eiendomsrett har etter hvert utviklet seg, slik at det nok har vært tilfeller av at den enkelte anleggsbestyrer og oppsynsmann har beholdt "sine" brakker, til tross for at behovet for disse brakkene har vært større andre steder.

Mange av brakkene våre begynner nå å bli gamle. Fram gjennom årene har det, selv om kravene til brakker nå er mye endret, blitt foretatt svært små endringer. Taket er kanskje blitt tett eller et vindu utskiftet når lekkasjene er blitt for ille, og et strøk maling i ny og ne har vel også brakkene fått. Å foreta en større oppussing av ei brakke er liksom noe en aldri har prioritert særlig høyt; - det blir jo ikke noe bedre veger av slikt arbeid: - iallfall ikke i første omgang. Forholdet er derfor at en del av våre eldste brakker

nå må sies å være ubrukbare som boligbrakker. En rekke andre er etter tidens krav så uhensiktsmessig innredet at også disse behøver større tiltak for å bli anvendelige.

Alle forhold nevnt ovenfor synes å peke i samme retning, nemlig

- at det søkes opprettet en felles distribusjonssentral for alle vegvesenets brakker, slik at en sikres en mest mulig kontinuerlig og økonomisk utnyttelse av brakkene totalt sett,
- at denne sentralen besørger et løpende vedlikehold av brakkene slik at de til enhver tid er i forsvarlig og akseptabel stand som bolig,
- og at det tas sikte på en gradvis modernisering og ombygging av de brakkene vegvesenet har med sikte på å fylle de krav overenskomsten stiller til innkvartering.

I tillegg til at en ved en effektiv gjennomføring av en slik ordning ville oppnå økt trivsel på de enkelte arbeidsplasser, synes det også å være stor økonomisk gevinst å hente i å holde våre brakker i god stand og derved forlenge brukstiden.

Man skal aldri

tro på rykter, men likevel er det kommet oss for øre at det har vært vansker med distribusjonen av åndsproduktet vårt. Enkelte oppsynsmenn synes å ha en slik forkjærlighet for dette eminente tidsskrift at de gjemmer (glemmer) hele opplaget hjemme. Dersom dette virkelig er tilfelle må vi bare gjenta at det er meningen at avisa skal nå ALLE ansatte i etaten. Vi må be om at alle gjør sitt til at distribusjonsapparatet virker som det skal. Dette gjelder forresten begge veger. På de enkelte arbeidsplasser rundt om i fylket er det like viktig at oppsynsmennene på beste måte sørger for formidling av meninger og ytringer som kan ha almen interesse!

PÅ FORHÅND TAKK!

Anleggsavdelinga

ved vegkontoret består i dag av 12 mann fordelt på 1 overingeniør, 6 avdelingsingeniører og 5 konstruktører.

Avdelinga er organisert slik at hver enkelt avdelingsingeniør eller konstruktør bestyrer et noe varierende antall anlegg som geografisk fortrinnsvis ligger mest mulig samlet.

Det daglige arbeid på anleggene ute i marken ledes av 19 oppsynsmenn som igjen kan ha assistenter og kontorhjelp. Når det gjelder å fordele anlegga på anleggsbestyrere er det tatt sikte på så langt mulig å holde det prinsippet at ikke to anleggsbestyrere skal bestyre anlegg som sorterer under samme oppsynsmann. Det er som kjent vanskelig å tjene to herrer.

For å få et visst system i presentasjonen av anleggsbestyrerne omtales disse etter hvor i fylket de har sine arbeidsoppgaver og vi begynner i søre luten med

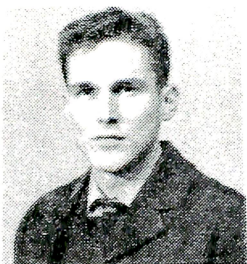


ARNE LAUVRAK, konstruktør, eks. Arendal, som det gjerne heter i fotballterminologien. Ansatt 1960. Har syslet med anlegg fra de ytterste nøkne skjær på Nordmøre til han nå er havnet på Sunnmøre der han er betrodd riksveganleggene Folkestad-Sogn og Fjordane grense, Ørsta/Volda-Fyrde, Koparnes-Sogn og Fjordane grense, Øye-Leknes (fonnoverbygg), Bjønnaset-Høydalsnes og dessuten fylkesveganleggene i Volda, Ørsta og Vanylven, for tida 4 i tallet.



JOHN SAMDAL, avdelingsingeniør, ansatt 1939. Avdelingens tunneleksperter og som sådan medlem av utvalg for tunnel.

Bestyrer nå anleggene Aure ferjekai - Ringstad, Aure - Aursnes, Geirangervegen og Overå - Linge.



OLAV BYE, avdelingsingeniør, fra Oslo. Ansatt 1969 og har vært innom driftsplanlegging før han nå er havnet som anleggsbestyrer ved riksveganleggene Bru til Herøy, Motorvegen Rødset-Ålesund, Brattvåg-Strømmen, Mauseidvåg-Sulesund samt fylkesveganlegget Gurskevåg-Gjerdsvika-Stokksund.



KRISTIAN FURLAND, avdelingsingeniør, ansatt 1947. Identisk med han som lager kryssordoppgavene i Veg og Virke. For tida bestyrer av anleggene Hamnsund - Skjelten, Stette - Taftesund - Hoff, Valkve - Dyb og veg rundt Otrøy.



MARTINUS E BERGLI, avdelingsingeniør, ansatt 1943. Driver for tida som hardest på Ørskogfjellet, men bestyrer også anleggene Molde-Hollingen, Malme-Hollingen, Eide-Sylte og Gjemnes-Eide.



JAKOB ENGESETH, konstruktør, ansatt 1961. Har erfaring også fra "det bårute havet", men er nå meir "jordnær" som anleggsbestyrer ved anleggene Fossbakken-Skjørseter, Åfarnes-Eidsvåg og Sølsnes-Buvik-Tjelle.



JAN HANEKAMHAUG, avdelingsingeniør, ansatt ved vegkontoret i 1936. Han har fulgt vegkontoret i mange ti-år, delvis også tidligere da han mellom anna som oppsynsmannsassistent var med og bygde Trollstigvegen. Nå kviler vel følgende anlegg

tyngre på skuldrene: Opdøl - Høgset og Gagnat - Høem.



HJALMAR BRUÐESETH, konstruktør, ansatt 1967. Måndaling som har gjort nordmøring av seg, og der bestyrer anleggene Sunn-dalsøra - Mo, Sør Trøndelag grense - Skei, Sør Trøndelag grense - Valsøyfjord og veg gjennom Romundstadbygda.



EINAR DRUGLI (no kjæm trønderan) konstruktør ansatt 1965, som anleggsbestyrer holder han seg opp til Trøndelagsgrensa, nærmere bestemt ved anleggene Aure - Sør Trøndelag grense, Aure - Todal og Veg rundt Tustna. Men han er også godt i gang med å samle Averøy til ett rike, f.t. med bygging av bruer over Sveggsundet, Åkviksundet, Gaupsundet og Busundet.



SIGMUND LØNSET, konstruktør, ansatt 1971 og dermed foreløpig siste tilvekst til avdelinga. Han arbeider med spesielle ting og har mellom anna stått for utarbeiding av linjestrekk for bruk ved skjønn, men også som bruplanlegger og tegner i nært samarbeid med



ANDOR WICKEN, avdelingsingeniør, redaktør Veg og Virke, ansatt 1965. Moldenser med hele fylket som virkefelt, og betongkonstruksjoner, prosjektering og bygging, som speciale. Dessuten er han nærmeste overordna for anleggsbestyrerne Lauvrak og Furland. Dermed avlaster han



KJELL LOEN, overingeniør, ansatt 1959, som mellom anna har fått tid til å skrive ovenstående.

Nytt fra skiltfronten.

I sommer har det foregått opprusting og forberedelse for olje-gruslegging i stor stil på riksveg 65 gjennom Rindal. Ca. 15 km veg er gjort klar for legging av svart dekke, og hele strekningen går langs trafikert veg. Dette har bydd på store problemer med trafikantene, som ofte ikke er så flinke til å respektere skilt og merking.

Dette problemet mener nå oppsynsmann Sylte å ha funnet en løsning på. Etter at det i tillegg til fartsgrenseskiltet med 30 km/t er satt opp eget skilt med teksten: "Vis hensyn når De passerer nudistleiren", - kjører trafikantene meget forsiktig og alle på anlegget sier seg fornøyde med ordningen, selv om kanskje ikke arrangementet er helt i tråd med instruksen. Historien gjør da heller ikke krav på å være troverdig.

Reisemåte for 60 år sidan

Som det no er med rutesamband så ein kan kome frå Oslo til dei fleste bygder i fylket på nokre timar, kan det vere verdt å minnest korleis det var å reise "før i tida".

Tysdag den 22. oktober 1912 skulle ein gå igang med montering av rullebrua i Dragsund i Herøy. A/S Kværner Brug var leverandør og skulle stå føre monteringsarbeidet. I det høvet sende Vegdirektøren skriv til A/S Kværner Brug der det m.a. står:

"Montøren reiser bedst med jernbane til Bergen og derfra med dampskib til Aalesund, hvorfra atter lokalskib eller motorbaat kan tages til DRAGSUND. Dette ligger ca. 30 km søndenfor Aalesund, mellem øerne Hareidland og Gurskø. Nærmeste dampskibsstoppested er formentlig Herø eller Lekanger. Montøren forutsættes som opgit at reise herfra lørdag morgen og at være på brostedet tirsdag morgen."

Bjarne Rekdal

Stjernebrauta

Fram til 1. juli 1933 låg vedlikehaldet av fylkevegen i Vestnes på dei som hadde matrikulert eigedom. Snøbrøytinga vart utford med hjeln av hestar og treplogar.

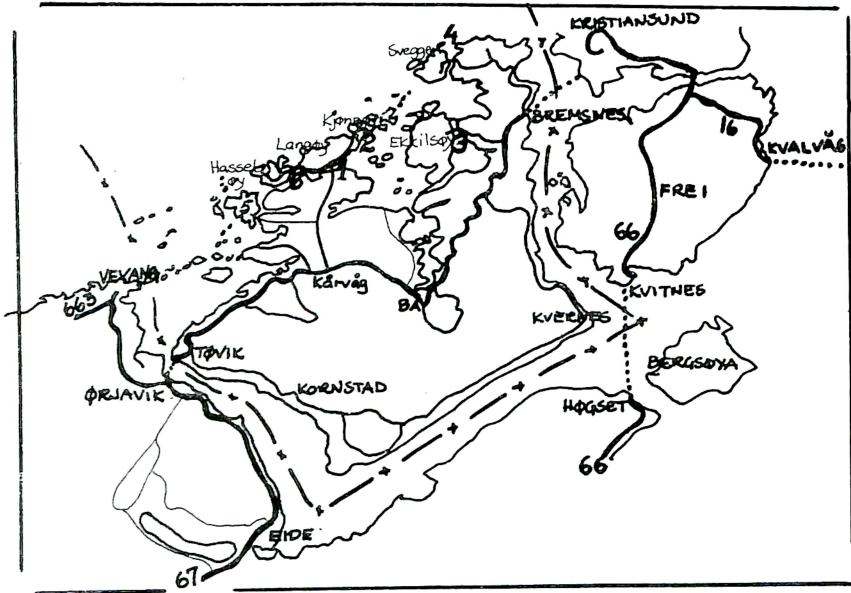
Nokre år før hadde Sverre Skudal sett igang ei mjølkerute frå Fiksdal til Aalesund. Den var opphavet til Vestnes-Vatne Billag, som seinare vart til det noverande Sunnmøre-Romsdal Billag.

Etter søknad frå Skudal vedtok kommunestyret å kjøpe ein snøplog som vart stilt til rådvelde for han. Når veggen ikkje var framkomande på grunn av snø, tok Skudal på plogen i Fiksdal, og brøytt ei rås til han kom til riksvegen på Helland. Der sette han plogen av, tok den på når han kom frå Aalesund og brøytt attende til Fiksdal.

Det var mykje stein i veggen og det gjekk hardt utover både plog og bil. So var det eit møte i kommunestyret, vistnok i 1932. Det var kome ein søknad frå Skudal om å få kommunen til å ta på seg vedlikehaldet av snøplogen. Eg kan minnst at det vart ein lang debatt om denne saka. Mange av representantane og då serleg dei frå Fiksdal, gjekk sterkt inn for å imøtekome søknaden. Men det var ogso fleire som var mot. Det var serleg ein av representantane for Helland krinsliste som tala mot. Han var elles kjend som ein god raremann og han hadde mange argument for at søknaden måtte bli avslegen. Det var bileigaren som hadde føremun av at veggen var brøytt for bil, sa han for elles kunde det bli dagar han ikkje kom fram med ruta og han vilde tape pengar på det. Frå andre parten vart det halde fram at det var i alle si interesse at veggen var farbar og då serleg for dei som hadde bruk for lækjar eller jorvmor. Det vart elles nemnd at når det vart skade på plogen, vart det ofte ogso skade på bilen og den skaden måtte bileigaren dekkje. Det vart etter kvart fleire og fleire som gjekk inn for søknaden.

Tilslutt kom då krinsrepresentanten med eit siste, og, - som han kanskje trudde, avgjerande argument. Det trengst ikkje å gjera noko vedtak om dette i år i allefall, for det vert ikkje snø i vinter, sa han. Ordføraren som var frå Fiksdal, trudde det var vanskelig å lita på det. Men representanten meinte noko anna: Det er heilt sikkert det, sa han, Eg har sett det i stjernebrauta. Men det nytta ikkje. Vedtaket gjekk ut på at kommunen skulde ta på seg vedlikehaldet av snøplogen. Men, - snø til å brøyta vart det ikkje den vinteren.

Averøy – ett rike!



Averøy kommune på Nordmøre er til tross for at den er relativt liten av utstrekning svært uensartet. Fra sørsidens flate gardar og frodige vegetasjon skifter det til karrige myrer og snaue knauser på nordsida, der fiske og fiskeindustri er den dominerende leveveg. Fra gammelt av har det på de mange små øyene i Ytre Averøy vært fiskere som har hatt de mange sund og fjorder som samferdselsårer.

Med omleggingen til biltrafikk er disse øyene kommet i en dårlig posisjon kommunikasjonsmessig. For å beholde bosetningen og stimulere industrien satte i 1963 Averøy kommune ned en komité som skulle utrede behovet for bruforbindelser til de viktigste øyene i Ytre Averøy og kostnadsregne de forskjellige prosjekter.

Konsulentfirmaet Dr. Lars Aadnesen, Oslo, ble kontaktet av komitéen for å sette opp overslag, og etter en vurdering av de framkomne data kom en fram til at følgende prosjekter burde realiseres, nevnt i prioritert rekkefølge:

1. Bru over Langøysundet til Langøya
2. Bru over Reksundet til Kjønnøya
3. Bru over Åkviksundet til Ekkilsøya

4. Bru over Sveggsundet til Sveggen
5. Bru over Gaupsundet til Store Sandøy.

Det samme konsulentfirmaet har siden stått for detaljprosjekteringen av samtlige av disse bruene, hva betongkonstruksjonene angår.

Med den bosetning som er på øyene er kravene til bygging av forbindelsene som fylkesveg oppfylt. Den store interesse og initiativ fra kommunen førte til at det første anlegget startet opp allerede i 1966 med

BRU OVER LANGØYSUNDET. Den 600 m lange atkomstvegen fra Henda og den 150 m lange vegen på Langøya ble bygd i vegvesenets regi, mens den 252 m lange brua ble bygd av entreprenør M. Kristiseter, Åndalsnes. Brubanen er 4,5 m bred, inkludert 2 fortau á 0,75 m. På midten er en bredere møteplass, og fri høgde på HHV er 16 m over det 21 m brede seilløpet. Brua er bygd for 13 t akseltrykk etter lastklasse II 1958. Brua ble finansiert som vanlig fylkesveganlegg med 20% på Averøy kommune og resten dekt av fylket. Sommeren 1967 ble brua åpnet for trafikk, og dermed var Langøya og Hasseløya knyttet sammen med Averøyas vegnett.

Allerede i 1962 var det nemlig knyttet kjørbær forbindelse til Hasseløya fra Langøya ved BRU OVER BUSUNDET, idet et av fagverksspennene fra Elverhøy bru på riksveg 16, som senere hadde vært i bruk på ei bru på Henda, nå fikk anvendelse for tredje gang til denne forbindelsen. Brua var både svak og smal etter dagens krav, og den er nå under ombygging i vegvesenets egen regi. Den nye brua vil bli 5,0 m bred og bestå av 1 spenn på 23 m. Den ventes åpnet i slutten av september.

Mellom Kjønnoya og Honningsøya hadde havnevesenet ved molo laget kjørbær forbindelse, og neste steg ifølge prioriteringslista var å knytte samband med disse to øyene via fylling til Langbakken fra Langøya og bru derfra til Kjønnoya. Høsten 1967 ble vegen over Langøya og på Langbakken påbegynt i egen regi, mens entreprenørfirmaet Mekvik Maskin, Lyngstad, sto for selve fyllinga over sundet fram til Langbakken. Firmaet Christie & Opsahl A/S, Molde fikk i februar 1969 kontrakten på bygginga av brua over Reksundet fram til Kjønnoya. Denne ble kalt

KJØNNØY BRU og har total lengde 288 m og total bredde 4,25 m, inkludert 0,75 m fortau på en side. På midten har brua møteplass over det 40 m brede og 16 m

høge seilløpet. Brua har 13 spenn og lengste søyle er ca. 30 m. Største fundamenteringsdybde er 14 m og alle søyler står på fjell. Ved seilløpet er nyttet spennbetong i brubanen. Finansiering av prosjektet er skjedd med midler både fra stat, fylke og kommune, ja, en privatmann har ytt 50 000 kroner til prosjektet. På Langøya er det bygd 1 640 m veg, fyllinga Langøya-Langbakken er 464 m, og i tillegg til den 288 m lange brua er det på Kjønnoya bygd 358 m veg. Alle veger er etter vegklasse IIIA og med fullførelsen av dette anlegget fikk også Langbakken, Kjønnoya og Honningsøya forbindelse med Averøyas vegnett.

ÅKVIKSUND BRU til Ekkilsøy er for tiden under bygging, etter at entreprenør M. Kristiseter, Åndalsnes, fikk entreprisen høsten 1971. Etter planen skal den 140 m lange brua stå ferdig til årsskiftet 1972/73. Brubredden er her 4,05 m inkludert 0,75 m fortau. Brua har rettlinjet stigning og bare 6,4 m fri høyde i seilløpet (28 m bredt), etter at havnemyndighetene gikk med på dette for å redusere kostnadene. I vegvesenets regi skal opparbeides vel 100 m veg etter vegklasse IIIA på hver av sidene på Averøya og Ekkilsøya.

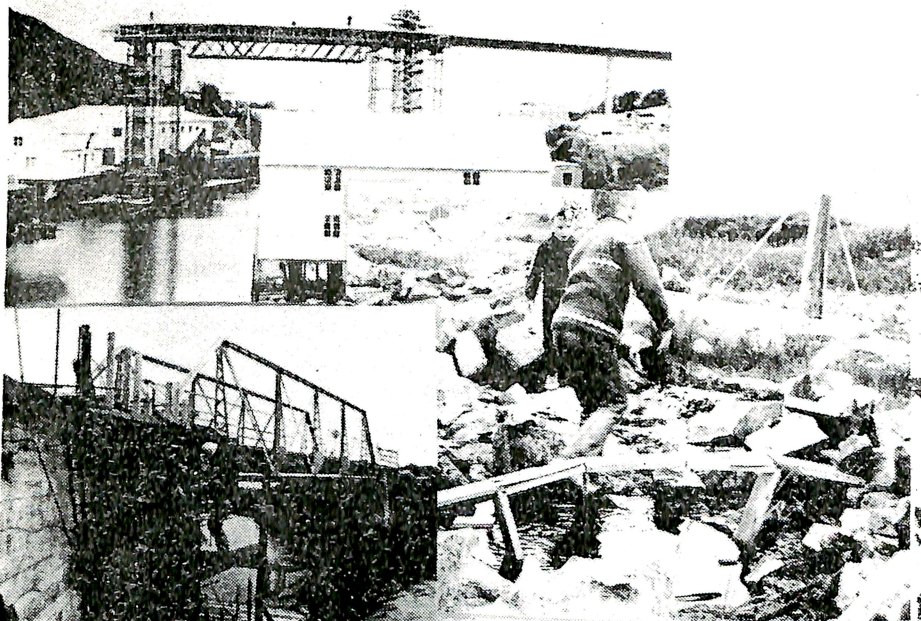
BRU OVER SVEGGESUNDET bygges parallelt med Åkviksund bru og er med i samme entreprisen og skal stå ferdig til samme tid. Denne brua er 178 m lang og har et seilløp på 30 m med fri høyde 16 m på HHV. Brubredden er 4,25 m, inkludert fortau på 0,95 m. Brua er reknet etter 13t akseltrykk, og største søylelengde er ca. 23 m, fundamentert på ca. 8 m dyp. Atkomstvegene er 318 m på Averøysida og 384 m på Sveggen-sida, hvorav vegen på Averøy så å si er ferdig, bygd i vegvesenets regi. På grunn av vansker med grunn på Sveggen vil nok ikke denne forbindelsen bli kjørbar før en stund utpå året 1973. Både denne brua og Åkviksund bru er finansiert på vanlig måte for fylkesveganlegg.

BRU OVER GAUPSUNDET til Store Sandøy er også for tiden under bygging. Firmaet Mekvik Maskin, Lyngstad har bygd ca. 3 600 m veg fra Henda fram til Gaupsundet og ca. 500 m veg på Sandøya, mens entreprenør Harry Mathisen, Kristiansund nettopp har avsluttet betongarbeidet på den 29 m lange brua over selve sundet. Brua er 4,05 m bred og har fri høyde 6 m på HHV i det 18 m brede seilløpet. Denne forbindelsen er for så vidt tatt i bruk allerede og ventes helt klargjort i løpet av høsten. Averøy kommune forskotterer hele prosjektet.

En står således nå i slutfasen av en meget hektisk utbyggingsperiode i Ytre Averøy der det ved stor innsats fra lokalt hold og støtte fra fylkets myndigheter er gjort en kjempeinnsats for å skaffe tidsmessige forhold for en del av "utkant-Norge". Det står bare igjen å håpe at resultatet kan bli vekst og ekspansjon istedetfor det fraflytningsspøkelse som truer mange andre steder i landet.

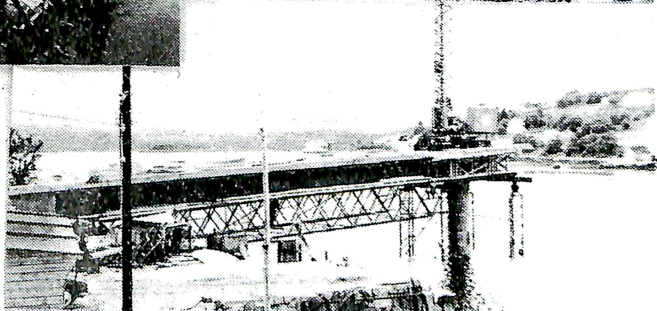
Konstruktør Einar Drugli har vært vegkontorets representant og anleggsleder for alle disse arbeidene, bortsett fra brua over Langøysundet. Vegmester Kristian Folland har vært daglig kontrollør på bruanleggene, og nå i den "hektiske" innspurten har også oppsynsmann Ragnvald Seberg hatt tilsynet ved et par av bruenene.

FRA SVEGGESUNDET



OMBYGGING AV BRUA
OVER BUSUNDET

FRA ÅKVIKSUNDET
BRUA TIL EKKILSØY



Vi lar småguttene som på bildet oppe til høyre i sin lek også være brubyggere, stå som tegn på at den utbygging som nå er i sluttstadiet for Averøys vedkommende, vil bety vekst og utvikling for området.

BEDRIFTSIDRETT

er med rette sterkt i skuddet for tiden. De aller fleste har innsett betydningen av at hver enkelt holder seg i form for å kunne yte sitt beste i sitt daglige virke. Mange bedrifter stimulerer sterkt til aktivitet innen alle felter for bedriftsidrett.

Vegvesenet kan ikke sies å være noen foregangsbedrift på dette feltet; - snarere tvert om. Dette kan ha mange årsaker. Vegetaten er spredd over hele fylket og det blir vanskelig å nå tak i alle ansatte med noe tilbud, mange av de ansatte er mer eller mindre på "flyttefot" til stadighet, mens andre igjen synes arbeidet i seg selv er nok fysisk utfoldelse.

Rundt om i fylket finnes likevel på forskjellige steder små grupper innen vegvesenet som driver former for bedriftsidrett. Beste forutsetninger for slik organisert virksomhet skulle vel være i Molde, der såvel vegkontoret som vegsentralen med mange faste ansatte skulle gi miljø og muligheter.

VEGVESENETS BEDRIFTSIDRETTSLAG I MOLDE har således eksistert i lang tid, og etter våre noteringer ble laget stiftet våren 1967 i sin nåværende form. Gamle protokoller sier imidlertid at det allerede vinteren 1947 deltok 2 mann fra vegvesenet i skirenn, nemlig T.L.Wiborg og A.Sjølberg som med bravour gikk inn som hhv nr. 4 og 9.

Med en noe vakkende bakgrunn kan det altså hevdes at laget er 25 år i år, og det bør markeres. Derfor denne lille epistel.

Fram til 1953 er det magert med representanter fra vegvesenet i kretsens protokoller, men da deltok vi allfall med 3 mann i langrenn, nemlig Leif Hattrem, Jan Hanekamhaug og Martinus Bergsli som ble hhv. nr. 2, 3 og 4. I 1955 er de samme herrer å finne på premielisten, og i tillegg plasserte Eivind Vollset seg som nr. 5. 3-mannspokalen uansett klasse gikk til vegkontoret ved herrene Hattrem, Vollset og Bergsli. 1956 var et

nytt stort år der det i tillegg til triumfen i langrenn med beste 3- manns lag, ble førstepremie til Jan Hanekamhaug i slalåm. I 1957 ble L. Hattrem igjen nr. 1 i sin klasse i langrenn, og også i 1958 gjentok han bedriften. I slalåm var Jan Hanekamhaug igjen fram på med en 1. plasserobring. Denne aktive perioden for vegvesenet skjedde for så vidt uten at laget var tilsluttet bedriftsidrettskretsen. Det var Martinus Bergsli som i 1953 tok initiativet til å blåse liv i bedriftsidrettskretsen. Vegvesenets innmelding her skriver seg fra 1959 da Leif Hattrem gjennom samarbeidsutvalget fikk vegvesenets lag innmeldt i kretsen.

Fra 1958 til 1967 var det dessverre igjen en lite aktiv periode og en leser forgjeves gjennom resultatlistene for å finne representanter fra vegetaten.

Fra 1967 snudde dette brått i positiv retning, Odd Harnes, sammen med et par andre, tok initiativet til stifting av foreningen i nye, faste former og har siden som formann tatt opp stadig nye grener i lagets virksomhet.

POTBALL har vært på tapetet siden 1967 med 4. plass i serien, i 1968 3. plass, 1969, 1970 og 1971 ble det 2. plass, mens det dessverre i år ligger mye svakere an.

VOLLEYBALL ble startet opp i 1968 med 3. plass i kl. B, siden ble det i 1969 4. plass i kl. A, 1970 og 1971 1. plass i kl.A, og våren 1972 2. plass i samme klasse.

SKIIDRETT har til gjengjeld vært heller svakt ivaretatt. Spredt deltakelse har det dog vært og i 1970 ble K.A. Kristengård kretsmester i hopp.

SKYTING ble oppstartet i 1968 med innkjøp av 2 luftgeværer. Allerede i 1969 var interessen meget stor, og miniatyrgeværer ble innkjøpt. Av de oppnådde resultater nevnes at i

1969 ble J. Sigerseth nr. 3 i KM

1970 ble H. Fauske nr. 5 i KM

1971 ble K. Fylling nr. 3 og J. Sigerseth nr. 4 i KM i baneskyting, mens 3-mannslaget ble nr. 2.

1971 ble K. Fylling nr. 2 og H. Fauske nr. 5 i KM i miniatyr, mens 3-mannslaget ble nr. 3.

Dessuten fikk J. Sigerseth første napp i en vandrepokal oppsatt av Molde Jarnvareforretning.

1972 ble K. Fylling nr. 1 og kretsmester i miniatyr, med J. Sigerseth som nr. 4, og 3-mannslaget som vinner av vandrepokalen (1. napp).

Ellers er deltatt i et par korrespondansestevner og i lagsbyting med jevnt bra plasseringer.

Bedriftsidrettslaget har således for tiden mange jern i ilden i Molderegionen, og en får også tro at det andre steder rundt om i fylket etter hvert vil bli virksomhet i større grad på dette feltet.

Odd Harnes

"Veg og Virke" gratulerer med jubiléet, enten det nå er 25 års eller 5 års det dreier seg om.

En verdig markering av jubiléet ble holdt lørdag 9. september med en fest for medlemmene på "Vardestua". To æresmedlemmer ble der utnevnt og dekorert for innsats for laget. Det var oppsynsmann Leif Hattrem for sin aktive innsats og sekretær Kåre Munkvik for sitt administrative virke i laget. Fra Romsdal Bedriftsidrettskrets var formannen Jakob Ora tilstede, og han overrakte en bordvimpel samt fat med inngravering som hilsen fra forbund og krets. Hilsninger og blomster vanket også fra "søster"-idrettslaget i Trondheim. I det hele et vellykket arrangement som lystet opp i en heller mørk høstkveld.

TRIM I DAG --- I MORGEN PASSER DET HELLER IKKE !

To veteraner.



At Norge har tradisjoner som bilprodusent er kanskje ikke alment kjent. Imidlertid er den linjerene doningen ovenfor et heilnorsk produkt. Denne lastebilen ble i 1931 bygd av Strømmen Mek. Verksted og av fabrikken ble den kalt "Jernhesten". I sin tid var den landets største lastebil med sine 5 220 kg og 130 Hk Budhamotor med 10 l sylindervolum.

Høsten 1933 ble bilen ombygd på Årø for å få bedre lastfordeling på akslingene, og fra nyåret 1931 fram til 1938 var den trofast i brøyting på Ørskogfjellet.

Innkjøpsprisen for denne "vegvesenets stolthet" var kr 27 000,- og ansvaret for at den ble brukt på en fornuftig måte var den staute sjåføren som vi (hvis trykken er barmhjertig) ser glise i bildøra. Navnet er Theodor Aarønes, og han skulle vel være kjent av de aller fleste i vegetaten, nå som vegmester i T-4, Skodje. Han kan vel i ennå større grad enn selv gamle "Strømmen" kalles en veteran i vegvesenet.

VANNRETT

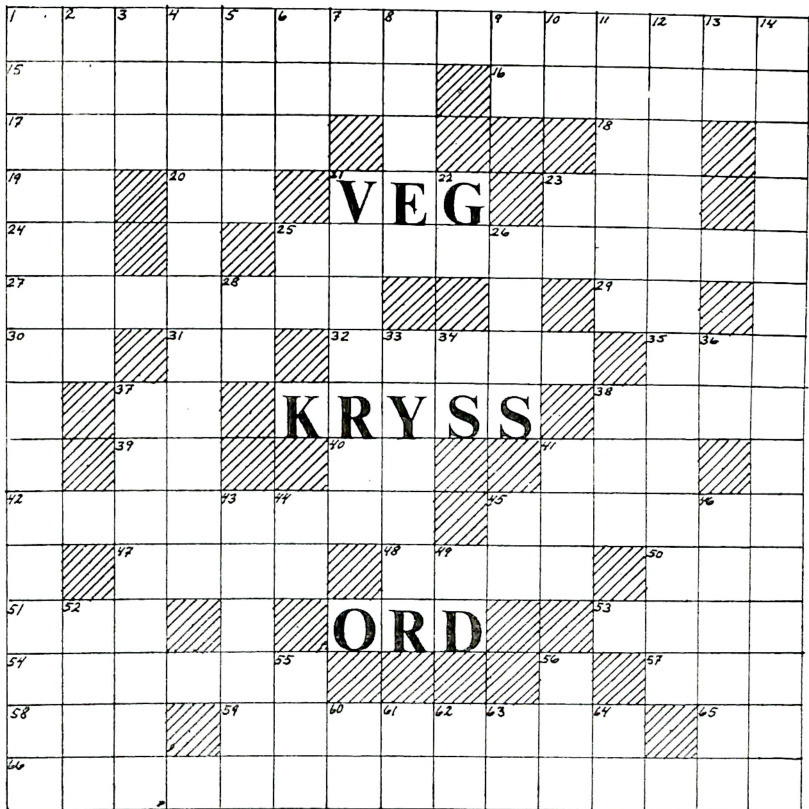
1. Vegvesenets høyborg
15. Vegfunksjonær
16. Sauna
17. Utførte
18. Naboer
19. Avis, initialer
20. Omlag
23. Blande
24. Vokaler
25. Har bilføreren
27. Del av legeme
29. Bilkjennetegn
30. Yngstemann
31. Anni futuri
32. Geskjeftig
35. Fyr
37. Adverb
38. Dyr
39. Naboer
40. Kjerneved
41. Esse
42. Fugl
45. Trav
47. Fugl
48. Embetsmann
50. Ljåskaft (omvendt)
51. Dur
53. Hår (engelsk)
54. Forlenger livet
57. Konstituert
58. Nedbør
59. Festanttrekk (fransk)
65. Pronomen, nynorsk
66. Den er ensrettet

LODDRETT

1. Anleggsmaskin
2. Eremit
3. Tre like
4. Bibliotek
5. Urinnvåner i Sør Amerika
6. Godt beslått
7. Vokaler
8. Vertshus
9. Elv
10. Grusrygg
11. Feit
12. Europeer
13. Artikkel
14. Hard belastning for vegene
21. Veltjent soldat
22. Del av Bibelen
23. Politisk parti
25. Kjemisk tegn
26. Fugl
28. Dagsaktuelt tema
33. Messe
34. Skipsbetegnelse
36. Fase
37. Fjom
38. Oppfostring
41. Fisk (gl. skrivemåte)
43. Sted i Finnmark
44. Gammel mynt
45. Yte
46. - kikkert
49. Dags dato
52. Troverdige
55. Kiker (omv.)
56. Sted i Rogaland
60. Bilkjennetegn
61. Naboer
62. Retning
63. Vekt (fork.)
64. Konsonanter

KRYSSORD

Opggaven er laget av avdelingsingeniør Kr. Furland



1. Premie..... 1 hellodd i Pengeletteriet
2. Premie..... 1 halvlodd i Pengeletteriet
3. Premie..... 1 halvlodd i Pengeletteriet

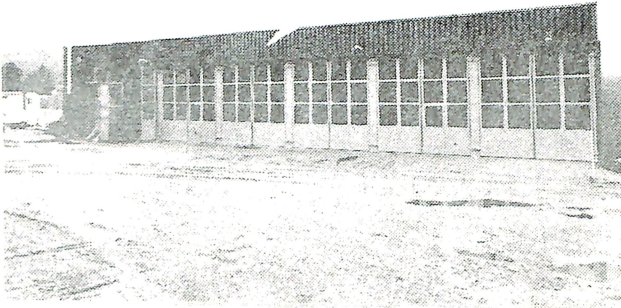
Løsningen sendes Vegkontoret, 6400 Molde, innen 20. november 1972.
Merk konvolutt: "Vegkryss nr. 3".

Navn: _____

Adresse: _____

Postnr: _____ Poststed: _____

ny vegsentral

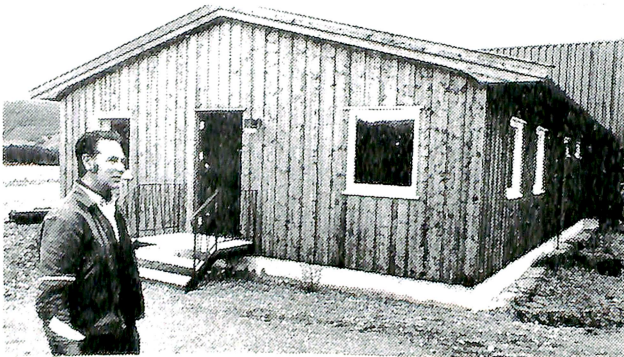


På Øye i Surnadal tas i disse dager i bruk en ny vegstasjon for distriktet. Bygningen inneholder kontorfløy, verksted, garasje og et stort lagerrom. Sentralen ligger strategisk

til for vedlikeholdsdistrikt T-11, som strekker seg fra øverst i Rindal til Halså og fra Engdal til Kvanne.

Ved siden av at sentralen skal tjene som vedlikeholdets hovedkvarter, er det også kontorplass for anleggets folk, og maskiner og utstyr i distriktet kan nå samles her til sjekk og eventuell reparasjon.

På bildet nedenfor ser vi vegmester John O. Husby foran kontorfløya. Det er i første omgang han og oppsynsmann Lillegård som med sine folk har flyttet inn i den nye sentralen.



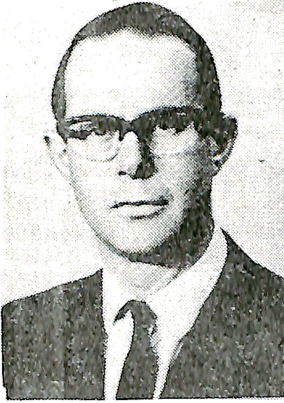
Selve bygningen, samt planering av den store opplagsplassen rundt bygget har kostet ca. 1,2 mill. kroner. Det er konstruktør Knut Inge Braute som har administrert oppførelsen av bygget.

ALDERSFENOMEN

Ingmund feiret sin 99 års dag, og blant de fremmøtte var den nye unge sognepresten.

- Det er en imponerende alder, men en hundreåring har det ennå ikke vært meg forunt å se, sa presten.
- Lever du til neste år, så får du sjå meg, sa'n Ingmund.

MRF OG VEGVESENET, parhester i samferdselen



Administrerende direktør i Møre og Romsdal Fylkesbåtar, Kåre Ellingsgård ble 16. juni i år utnevnt til fylkesmann i Møre og Romsdal. Direktør Ellingsgård var fra 1961 - 1966 kontorsjef i vegvesenet og har de siste fire år vært direktør for fylkesrederiet. Han har vært med i en rekke nemnder og utvalg som har hatt med samferdsel å gjøre, og han kjenner således både vegvesenet og MRF innenfra, samtidig som han også har de beste forutsetninger for å kjenne til de spesielle samferdselsproblemer dette fylket har.

Møre og Romsdal Fylkesbåtar og vegvesenet har i den daglige trafikkavvikling i de mange ferjesamband her i fylket et utstrakt samarbeid, og vi har spurt direktør Ellingsgård om hans syn på dagens situasjon, på ting som kan gjøres for å forbedre dagens situasjon og om eventuelle snådommer for framtida. I en samtale med vår bedriftsavis hadde han bl.a. følgende synspunkter:

Sammenliknet med andre har vårt fylke stått i en meget gunstig stilling når det gjelder å møte den utvikling som er skjedd i ferjetrafikken de siste år. Møre og Romsdal har vært kjent for billige ferjekaiene av imponerende tre. Bevisst har disse blitt bygd så lette at de forholdsvis enkelt kunne utvides og tilpasses endring i ferjetyper og annen utvikling. Hittil må dette sies å ha vært en helt riktig linje, når en ser på enkelte andre steder der det nå må nyttes mange små, uøkonomiske ferjer fordi de eldre permanente kaiene ikke kan anløpes av større båter.

Fra rederiets side må en i høyeste grad si seg fornøyd med vedlikeholdet og den modernisering av kaiene som utføres. Det er imponerende hvordan f.eks. nye ferjelermer byttes ut i noen hektiske nattetimer med et minimum av ulempe for trafikken. Det er et faktum at ekspertisen her i fylket på området ferjekaiene er på et absolutt toppnivå.

Selv om dagens situasjon således er meget bra, kan sikkert en del gjøres for å stimulere til ennå bedre samarbeid og resultater. Hver høst blir nå de kommende års program for ferjebygging, kaibyging m.v. gjennomgått i et større møte slik at begge etaters imsets kan samordnes. Så å si daglig er det jo ellers kontakt på en eller annen måte, året gjennom, men muligens kan det være en tanke å oppnevne en fast kontaktgruppe med medlemmer fra begge etater for drøfting av emner av felles interesse.

I fylket trafikerer idag 47 ferjer i de forskjellige samband. Disse ferjer er av forskjellig alder og størrelse. Stadig bygges nye ferjer større enn noen gang før, og like ofte spørres det om en nå ikke snart har nådd en grense for hvor store ferjene bør bli. Store vogntog og voldsom øking i biltrafikken har stilt stadig større krav til ferjenes stabilitet og dekksplass. De største ferjer har idag plass til ca. 50 personbiler, og det synes som om en økonomisk grense nå er nådd for kortere samband (10 - 20 min. ferjetid) med denne størrelse, fordi en ved ennå større ferjer vil få en svært stor del av tiden opptatt med ombord- og ilandkjøring. For åpne strekninger og lengre fraktestrekninger vil nok imidlertid utviklingen med større ferjer ennå fortsette, hvis det hele skal baseres på en økonomisk vurdering.

Med en slik økonomisk vurdering må tas hensyn ikke bare til ferjeselskapets kostnader, men også passasjerenes ventetid, investering og vedlikehold av kaiene o.l. En slik totalvurdering tilligger vegsjefen, som etter å ha fått rederiets planer for utbygging av de forskjellige samband skriver sin innstilling til direktoratet for endelig avgjørelse.

Passasjerene er selvsagt best tjent med hyppige ferjeavganger og minimal ventetid, men de krever også komfort og overholdelse av rutetidene. Med flere mindre ferjer vil selskapets kostnader vokse samtidig som turen er vanskelig å gjøre like behagelig som i en større båt. Faktoren med kostnader for ferjekaiene har med bruken av de største ferjene vist seg å øke mye. Det synes som om de tradisjonelle trekaiene blir for lette og svake, og at en nyvurdering dermed må til, der de økede kaikostnader blir tillagt større vekt i totalvurderingen.

Skal en sette fingeren på noe ved ferjetrafikkavviklingen her i fylket, må det bli den utforming og oppmerking en har av oppstillingsplassene. Her er mye å lære av andre fylker. Den tiden en hadde ekspeditører ved ferjekaiene kunne disse holde orden på køene. Med automatiseringen forsvinner ekspeditørene, og oppstillingen må da ordnes slik at det sier seg selv hvem som står for tur til å kjøre ombord. Økonomisk er det meget viktig for selskapet at en kan unngå ekspeditør, for dette medfører en årlig besparelse på ca. kr 100 000 pr. kai. Det bør derfor satses på en greiest mulig oppmerking, helst med bare én oppstillingsfil utenom prioritert trafikk. Skilt, portaler og annen moderne merking bør også nyttes i større grad.

Et annet felt det bør satses på er å få separert kjørende og gående trafikk i de samband der en vesentlig del av passasjererne ikke har tilknytning til kjøretøy. Dette vil i tillegg til kortere losse- og lastetid bety øket sikkerhet, vegvesenet og MRF i fellesskap må løse dette rent teknisk.

Med tidsmessige ferjer og hyppige avganger kan det idag ikke sies å være noen katastrofe å være avhengig av ferje. Bruforbindelse virker likevel forlokkende mange steder, og det er for tiden en rekke større og mindre prosjekter under utredning. I og for seg har ikke MRF noe i mot å bli overflødiggjort. En må imidlertid se i øynene at det er langt fram til vårt fylke blir ferjeløst. Ofte kan det være smale, dårlige vegger, svake bruer m.v. som er større flaskehalsar for en tidsmessig trafikkavvikling enn selve ferjesambandene. Det kan på det nåværende tidspunkt derfor ikke sies å være riktig politikk å bruke FOR store beløp til en forsert brubygging. Dette bør bare skje i den grad det er økonomisk menes da at det til en bruforbindelse kan investeres det kapitaliserte beløp samfunnet bruker til den ferjerute brua erstatter, samt det beløp trafikantene er villige til å betale i bompenger for innvunnet tid m.v.

For vurderingen av ferjedrift i de forskjellige ruter kan likevel ikke bare brukes økonomiske betraktninger. Som for de fleste vegprosjekt her i vårt grisgrente fylke er det oftest politiske avgjørelser som ligger bak, slik at folk kan sikres et forsvarlig rutesamband.

Til slutt, direktør Ellingsgård, et spørsmål som bare angår oss i vegvesenet: Et vesentlig utlegg for vegvesenets arbeidere på reise til og fra arbeidssted er ferjebillettene. Likedan går en stor del av reisebudsjettet for vegkontorets funksjonærer til ferjebilletter.

Er det noen mulighet for at vegvesenets arbeidere og funksjonærer på reise i tjeneste kan få en fribillettordning på ferjene i fylket?

"Dessverre nei, en slik ordning vil gå langt ut over hva vi har adgang til fra de sentrale samferdselsstyremakter. En overføring av utgifter fra vegbudsjettets administrasjonskapittel til det samme budsjetts ferjekapittel løser vel heller ingen problemer."

Bedriftslegeordning

Som det har vært omtalt i "Veg og Virke" nr. 2 er bedriftslegeordningen under utvikling og en har i den senere tid fått knyttet til seg ytterligere to leger som har sagt seg villige til å fungere som bedriftsleger for de ansatte i vegvesenet.

Det gjelder distriktslege Sverre Bjerkestrand, Sunndalsøra, som vil betjene vegfolk bosatt i områder som naturlig kan tillegges Sunndal, i alt ca. 40 mann. Videre har distriktslege Ole Myklebostad, Åndalsnes, påtatt seg oppgaven i området indre Romsdal, og der vil ca. 30 personer kunne tilsluttes ordningen. Likeledes er distriktslege Olav Folkedal i Surnadal villig til å fungere som bedriftslege i Surnadal distriktet, og denne sak vil bli avklart i løpet av kort tid.

For anlegg og vedlikehold i Valldal er distriktslege Løvdøen tilskrevet og en venter at bedriftslegeordning også for dette distrikt vil komme i gang i løpet av året.

Alt i alt regner en med at en i 1972 vil kunne klare å få bedriftslege for nærmere 300 personer, men det er ennå noen distrikter som er ubetjent. Det arbeides imidlertid med å finne en løsning slik at alle vegvesenets ansatte i hele fylket skal nyte godt av en legeordning.

SVARTE DEKKER

Dette er kanskje ei lite tiltalende overskrift, då det i dei siste åra har blitt meir populært å snakke om lyse dekker. Når denne nemninga likevel blir brukt her er det fordi den blir nytta som samnamn på dekker av asfalt og oljegrus.

Det var då tanken å gi ei lita orientering om desse dekketypane - om grunnlaget for valg av dekketyper og ymse krav til desse.

Det er bilen, og bruken av den, på godt og vondt - som nytteobjekt og luksusgjenstand - som skaper grunnlaget for vår verksemd. Vegens tilstand og utforming er difor ein viktig faktor i transportøkonomien. For å få alt på plass i dette biletet, kan vi seia at det fyl lite glede med ein veg som har god linjeføring og god geometrisk utforming, dersom vegdekket er dårleg. Det er difor naturleg at interessa i første rekke samlar seg om vegdekkets tilstand. - Det er dessutan den delen av vegkonstruksjonen alle trafikkantar har førstehands kjennskap til - og med stor sakkunnskap uttalar seg om.

I stor mon er det såleis vegdekket og dekketilstanden som avgjer korleis folk flest oppfattar vegen - om han er god eller dårleg.

Grusvegar har ofte lett for å bli støvute i tørkeperiodar, trass i tiltak for støvdemping, og vi er alle vel kjende med holer og søleskvett i nedbørsperiodar.

Dette er utriveleg for trafikantane, og ikkje minst til plage og forarging for dei som bur langs slike vegar.

Det ligg såleis eit stort trivselsmoment for alle i dette, å få støvfrie vegar. - Mange andre gode grunnar for dekkelegging av asfalt eller oljegrus kan nemnast - betre kjøreøkonomi, større kjørekomfort, reduserte vedlikehaldsutgifter, lettare trafikkavvikling, og ikkje minst betre ressursutnytting av grusmaterialer og maskiner m.a.

Ein negativ faktor må og nemnast, det ser ut til at betre dekker fører til auka fart, med fleire og større ulukker, - men dette må rådst bot på med andre midlar. Vi skal så sjå litt nærare

på ymse krav som vert stilt i samband med legging av dekker.

TEKNISKE KRAV DIMENSJONERING

Utgangspunktet er at dekke og berelag har som oppgåve å fordele dei statiske og dynamiske krefter frå trafikken til forsterkningslaget. Ved desse belastningane oppstår det spenningar i dekket og desse blir då opptatt og overført vidare nedover i dei enkelte lag i vegkonstruksjonen. Dersom desse laga har for lite tjukkeleik, eller består av for svake eller dårlege materialer, kan det oppstå skadar. Dette kan vera f.eks. setningar, knusningar som aukar finstoffinnhaldet og gir telefårlege masser, eller bruk av finstoffhaldige eller einsgraderte masser under bygginga som gir stabilitetssvikt. Same kva årsak, med omsyn til byggemåte og materialar, så vil skaden vise seg på toppen av Vegkonstruksjonen - på dekket. Dersom skadeårsaka ligg langt nede i konstruksjonen kan det i praksis vere umogleg å reparere på fullgod måte. Dessutan vil det bli kostbare reparasjonar.

Alle nye vegar skal dimensjonerast og byggast for akseltrykk/boggetrykk på 10/16 tonn. Dette er såkalte fullgod standard. Dessutan blir ein del vegar utbetra til tolerabel standard. Dette er utbygging med mindre krav til kurvatur, bredde m.v. Felles for all bygging er at det er stilt krav om at materiala i dei ymse lag skal oppfylle visse prøvekrav med omsyn til mekanisk styrke, kornform, kornfordeling, o.s.v.

Når det gjeld dimensjoneringa, tjukkeleiken og type av dei enkelte lag i vegkonstruksjonen, er utgangspunktet trafikkmengda, dvs. årsdøgntrafikk av tunge køyrety med akseltrykk over 1,5 tonn, eller samla årsdøgntrafikk ÅDT, og det skal dimensjonerast etter det trafikketal som er høgast.

I tabellform ser dette slik ut:

	VEGKLASSE	III	IID	IIC	IIB	IIA	IB	IA
ÅDT	Tunge bilar, akseltrykk over 1,5 t.	80	200	500	1200	1500	4000	5000
	Sum køyrety	800	2000	5000	12000	15000	40000	50000

Ved hjelp av tabellar finn ein alternative oppbyggingsmåtar, for ulike typer av materialar, som ein måtte ha til rådvelde.

ASFALTDEKKE - OLJEGRUSDEKKE

Generelt er eit asfaltdekke samansett av 94% steinmaterialer eventuelt med tilsetjing av kalkfiller og 6% bindemiddel - asfalt.

Steinmateriala skal oppfylle visse krav til slitestyrke og kornform, og desse krava er ulike for dei einskilde dekketypene. Kornfordelinga er og ulik. Ved særleg høgverdige dekke som asfaltbetong og topeka er kvalitetskrava til steinmateriala så store at vi har problem med å finne forekomstår her i fylket av god nok kvalitet, mens ein t.d. til asfaltert grus, eit "simplare" dekke for lav trafikk, kan vi stort sett bruke grus av alle forekomstane vi har.

Kalkfiller blir tilsett for å få ei tettare blanding samstundes som bindemiddelmengda blir auka. Kalkfiller er finstoff som høver godt til dette. Kalkfiller har derimot ingen ting med styrke, størkning eller herdning av dekket å gjere.

Bindemiddelet - asfalten - er også av mange ulike slag. Mjukt bindemiddel til enkle og "billige" dekker, som skal tole rørsler i berelag og forsterkningslag utan å sprekke sund, og hardare og stivare bindemiddel for dekker som er laga for å tole større trafikkslitasje, f.eks. asfaltbetong og topeka.

Det ferdige dekket, lagt på vegen skal og oppfylle visse krav, dersom det skal få den nytte det er tiltenkt. Det er heilt avgjerande at det er nok komprimert, at holromet i dekket ligg innafor visse grenseverdier. Forsøk og praksis har vist at levetida på dekket blir i høg grad redusert ved høgt holrom. Eit slikt dekke har redusert motstandskraft for trafikkslitasjen, piggdekk og kjettingar. Ved utføringa og samansetjinga blir det og tatt omsyn til friksjonegenskapane - at dekke skal ha ei slik overflate at nedbremsing kan skje på korte avstandar også på våt vegbane. For å oppnå dette må overflata vera ru, men det er viktig å leggja merke til at dekke med grov "sandpapiroverflate" gir den beste friksjon ved vanlig fart. Slutte og blanke vegdekker og dei med særleg grov overflate gir lavare friksjon ved dei same forhold. Det blir også lagt vekt på dei lystekniske eigenskapane, at steinmaterialar og dekket har ein farge og struktur at lyset blir reflektert på ein god måte.

Det som er nemnt som krav for asfaltdekka gjeld også stort sett for oljegrusdekka. Den første oljegrustypen som det og vart lagt mykje av her i fylket blir nesten ikkje laga lenger nokonstad i landet. Generelt er eit oljegrusdekke samansett av knust naturfuktig grus, tilsett 3,0 - 4,5% bindemiddel og amin for å auke vedheftninga.

Skilnaden mellom asfalt og oljegrus er mest at ein asfaltdekke i stor grad får sin styrke ved at bindemiddelet størknar og herdnar - medan styrken i oljegrusdekket ligg i steinskjelettet - og dei enkelte større og mindre steinkorna sin evne til å "låse" kvarandre fast. Oljen skulle erstatte finstoffinnhaldet i grusen og gi dekket ein viss stabilitet. Det var rekna med at dekket berre i liten grad fekk auka styrke ved at olje størkna og herdna. Oljegrusen vart blanda med olje i naturfuktig tilstand.

Det som dei siste åra har vore produsert er ein oljegrus med 30% asfalttilsetjing i oljen. Dette har vist seg å gi eit sterkare dekke. - Dessuten er det og på grunn av gode røymsler andre stader, i år sett i gang med produksjon av kaldasfalt. I dette dekket er bindemiddelet ein mjuk asfalttype MC4, dessutan blir grusen delvis tørka for å halde vassprosenten i grusen lav. I røynda kan ein seia at dette er eit asfaltdekke men det har framleis offisielt nemninga oljegrus.

Etter Vegdirektoratet sine retningslinjer skal det i høve til trafikkmengda brukast følgjande dekketyper:

ADT over 6 000	-	Topeka
ADT mellom 3 - 6 000	-	Asfaltbetong eller Topeka
ADT mellom 1 - 3 000	-	Asfaltbetong eller asfaltgrusbetong
ADT under 2 000	-	Kaldasfalt, Ottadekke eller dobbel overfl.behandling
ADT under 1 000	-	Vanleg oljegrus overfl.behandling Kaldasfalt, Ottadekke.

Årets arbeid med legging av svarte dekker nærmar seg slutten. Etter planen skal vi legge ca. 60,0 km nye asfaltdekker og 39,5 km slitedekke. Tilsvarande tal for oljegrus er 60,0 km og 32,0 km. Dette gjeld riksvegane.

I det siste har det og blitt ei politisk målsetting at ca. 88% av riksvegnettet, på landsbasis, skal ha dekke av asfalt eller oljegrus innan 1978. For vårt fylke er målsettinga noko lågare. Skal vi leggja statistikk til grunn, sjølv om det er usikkert, kan det sjå ut som om vi før midten av 1980-åra kan legge svart dekke på den siste kilometeren av grusveg på riksvegane, men denne spådommen er vel heller laust forankra i realitetane.

Når det gjeld fylkesvegane er biletet av dekkelegging lite lysteleg. Med omsyn til at standarden er skrøpeleg på mange av fylkesvegane, slik at opprustning til høgare standard med dekkelegging blir kostbar, er det lite dekker som årleg blir lagt på fylkesvegane. Skal vi også her legge statistikk til grunn ser vi at som gjennomsnitt for dei siste 4-åra, har dekke av asfalt og oljegrus auka med 1,4% pr. år. Grusdekke var pr. 1. januar 1972 på 92,9% (1 834,4 km).

Dersom vi føreset å legge dekke i same tempo - eller rettare sagt, dersom løyvingane til slikt arbeid blir dei same i åra som kjem - vil det kanskje gå ca. 70 år før fylkesvegane har fått svart dekke. Dette er også ein spådom som er håpar blir gjort til skamme.

Dekkelengde pr. 1. januar 1972 viser då dette biletet:

RIKSVEGANE:	Asfaltdekke	405,9 km
	Oljegrusdekke	415,0 km
	Grusdekke	<u>874,4 km</u>
	Sum	<u>1 695,3 km</u>

FYLKESVEGANE:	Asfaltdekke	38,4 km
	Oljegrusdekke	102,6 km
	Grusdekke	<u>1 834,4 km</u>
	Sum	<u>1 975,4 km</u>

G. Nordal

VERNEUTVALGET

for vegvesenet i Møre og Romsdal består av:

Representant for Norsk Arbeidsmandsforbund:

Ottar Brudeseth, Måndalen
med varamann: Sigurd Heilevang, Lyngstad

Representant for oppsynsmennene: Rudolf Ølander, Molde
med varamann: Asbjørn Sæter, Vågstranda

Verneleder, oppnevnt av ledelsen: Arnfinn Gautun, Molde

Sekretær for utvalget: Kåre Munkvik

Det er hensikten at vi i løpet av høsten skal innkalle alle de nyvalgte verneombud til et orienteringsmøte, hvor bl.a. konsulent Aksel Skulstad fra Vern og Velferd vil være tilstede.

VERNEOMBUD PR SEPTEMBER 1972

Einar Nygård	6142 Eidså
Lars Ringstad	6072 Haddal
Magnar Skrede	6023 Emleim
Olav Lyngnes	6133 Lauvstad
Karsten Dalen	6084 Larsnes
John Kjøso	6140 Syvde
Odd Vatne	6150 Ørsta
Nikolai Rånes	6090 Fosnavåg
Andreas Eerge	6092 Eggesbønes
Leif Røv	6120 Folkestadbygd
Torstein Skrede	6160 Hovdebygda
Arne Kongsvoll	6120 Folkestadbygd
Bertrand Rønning	6196 Urke
Sverre Alme	6218 Hellesylt
Clarence Maråk	6216 Geiranger
Nils Nybø	6174 Barstadvik
Adolf Amås	6150 Ørsta
Lars H. Gravem	6210 Vallidal
Tore Grande	6216 Geiranger

Sverre Sjøholt	6240 Sjøholt
Lars Sorte	6260 Skodje
Oddvin Haukeberg	6260 Skodje
Petter Nonsvik	6240 Sjøholt
Helge Bjermeland	6380 Tresfjord
Jakob Smisetfoss	6380 Tresfjord
Johan Larsen	6380 Tresfjord
Per Fiva	6334 Romsdalshorn
Edvin Sæter	6330 Verma
Aksel Wold	6386 Måndalen
Lauritz Rustad	6387 Vågstranda
Jon Hanset	6363 Mittet
Trygve Toven	6460 Eidsvåg
Nils Sagen	6460 Eidsvåg
Bjørnar Oppigard	6472 Eikesdal
Lars K. Rød	6464 Rød i R
Trygve Kirkeslett	6410 Midsund
Bernhard Westad	6440 Elnesvågen
Sigurd Nerland	6444 Farstad
Edvin Nås	6490 Eide
Lars Ukkelberg	6440 Elnesvågen
Sigurd Heilevang	6493 Lyngstad
Ole Røbekk	6452 Røbekk
Leif Kongshaug	6540 Kvernes
Odd Bakken	6453 Kleive
Jan Jørgensen	6670 Øydegard
Gunnar Sæter	6655 Vindøla
Anders Kvande	6640 Kvanne
Magnar Hagen	6689 Engdal
Lars Mæle	6694 Stemshaug
Ola H. Hjelanes	6694 Stemshaug
Lars Holten	6650 Surnadal
Jakob Torvik	6660 Bæverfjord
Johannes Lervik	6570 Innsmøla
Arne Åkvik	6570 Innsmøla
Lars Bugge	6620 Alvundeid
John J. Hoås	7420 Grøa

UTENLANDSBESØK

I midten av september har fylket vårt hatt besøk av to representanter fra Island. Det er ingeniør Eymundur Runólfsson og oppsynsmann Eyvindur Jónasson fra Vegagerd Ríkisins (Islands vegdirektorat) som har gjestet oss.

Besøket er kommet istand for å utveksle erfaringer spesielt om emnene legging og vedlikehold av oljegrusdekker og sikring av veger mot snøras. At besøket er kommet nettopp til fylket vårt skyldes at forholdene her ikke er så helt ulike de islandske.

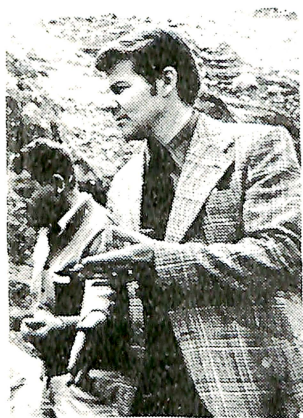
Hele den islandske vegadministrasjon er av omfang omtrent som den-en har her i fylket, og på Island har de ca. 9 000 km veg å holde i stand. Her i fylket har vi som kjent ca. 3 700 km veg under vegvesenets ansvar.

Faste dekker er det på Island som her svært lite av, ja, - dårlige grusveger er faktisk et ennå vanligere syn enn hos oss. Spesielt store vansker skaper den spesielle grusen på "vulkanøya". Skiftende vær med mye regn og vind, tærer hardt på vegene, og for å råde bot med dette interesserer en seg nå sterkt for øket oljegruslegging.

I fylket vårt har de sett oljegrusverk på Kvammen grustak i Surna, kaldasfalt fra Oppdøl grustak, oljegrusverket på Rovde, samt utlegging av dekker på smale enfeltsveger og bredere veg. Grusproduksjon er studert på "Knusaren", ved Rovde, Oppdøl i Sunndal og Sve i Stranda.

Når det gjelder rassikring er tatt i øyesyn byggverk av noe eldre dato på Oppdølstranda, fonnoverbyggene i Sunndalen, samt de overbygg som nå er under oppføring mellom Øye og Leknes ved Nordangsfjorden.

En utveksling av idéer og erfaring på denne måten kan sikkert gi utbytte på mange måter og må vel være et utmerket eksempel på samarbeid over landegrensene.

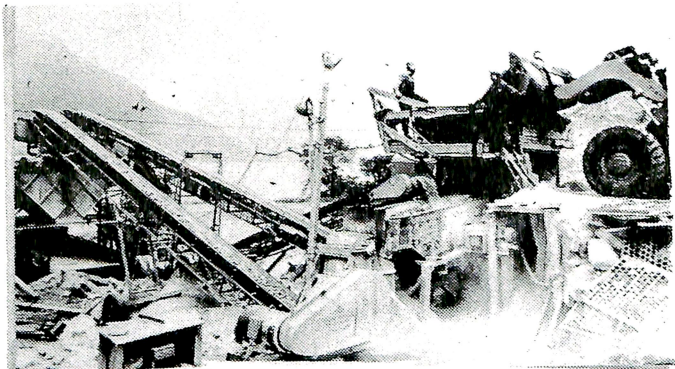


VÅRE ISLANDSKE GJESTER:
INGENIØR RUNÓLFSSON OG
OPPSYNSMANN JÓNASSON



OPPRETTING FOR OLJEGRUS
V/ROVIK

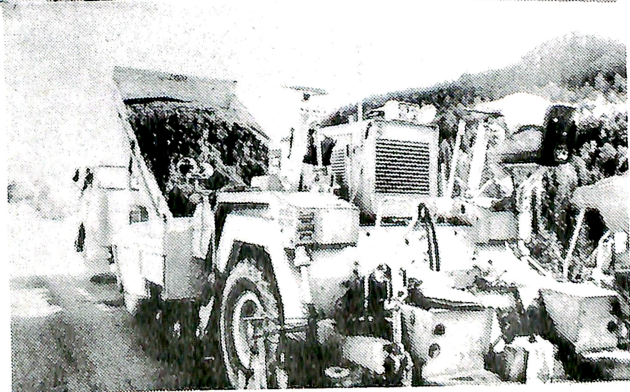
KNUSEVERKET
VED OPPDØL



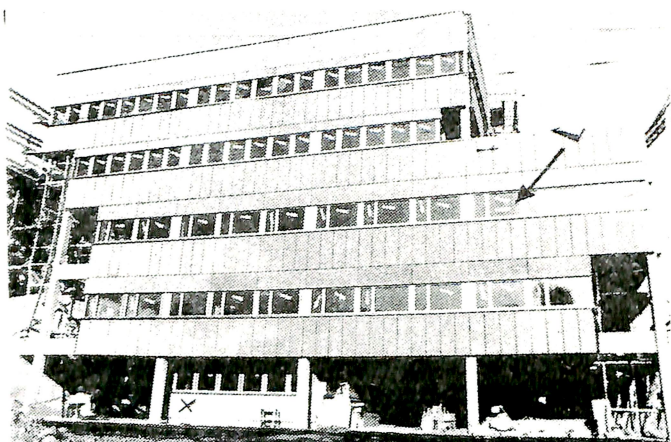
CA 400 M³
PR SKIFT

OLJEGRUS LAGT
MED ASFALTUT-
LEGGER

CA 900 M
PR DAG

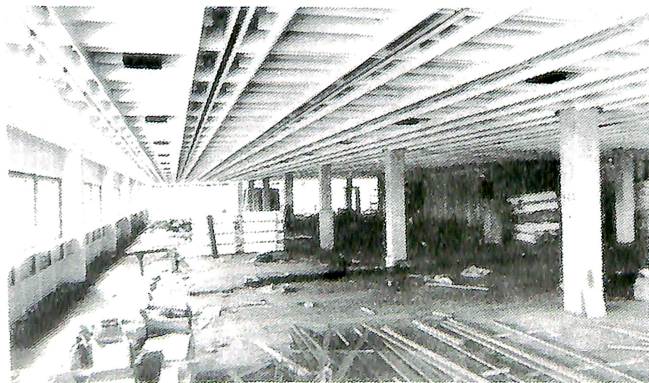


Fylkeshuset



Bildet ovenfor viser byggets vestfasade, sett fra den store parkeringsplassen som er under asfaltering. Inngangspartiet er merket X, mens vegkontorets etasje (vi skal ha hele) er anmerket med en pil.

Denne etasjen består, bortsett fra en kjerne med trapper, toilettrom, m.v., av ett eneste stort rom, det meget omtalte kontorlandskap. På papiret er nå hver eneste funksjonær plassert i landskapet. Nedenforstående bilde er tatt fra planavdelingens område, og vi skuer ut over anleggs-, driftsplan-, vedlikeholds-, og administrasjonsavdeling, reknet mot horisonten. Det er nå i alt tenkt plassert 109 mennesker i dette rommet, og etter teorien skal det likevel bli arbeidsro. Det settes nå opp lister over det utstyr som trengs i lokalet, og dette forsøkes tilpasset det oppsatte budsjett.



VEGKONTORETS FRAM TIDIGE TILHOLDSSTED har siden vår forrige omtale av bygget tatt store steg mot fullføring.

I dag kan en få et godt inntrykk av hvordan det ferdige hus vil ta seg ut både innvendig og utvendig.

Byggeledelsen gir uttrykk for at det går så godt med byggearbeidet at innflytting kan skje før den oppsatte dato, allerede 15. februar 1973.

Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i løpet av høsten passerer åremålsdager:

Kristian Alme, Nauste i R.	50 år	10. oktober 1972
Anders Ness, Aure	50 år	3. november 1972
Hans G. Ness, Tennfjord	60 år	7. september 1972
Paul Gjerde, Innfjorden	60 år	11. september 1972
Andreas J. Berge, Eggesbønes	60 år	2. oktober 1972
Kåre Munkvik, Molde	60 år	8. oktober 1972
Ingvar Rusten, Fiskåbygd	60 år	8. oktober 1972
Charles Kleiven, Verma	60 år	19. november 1972
Olaf Wiik, Åndalsnes	60 år	30. november 1972

Pensjonisttreff

12. september var 20 pensjonister fra Ytre Sunnmøre invitert av Samarbeidsutvalget på busstur med påfølgende middag i Ulstein Hotel. Turen gikk rundt hele Gurskøy: med blant annet befarings på det store anlegget og bruprosjektet over Røyrasundet.

Utmerkede guider på turen var vegmester Olav B. Urke og avdelingsingeniør Olav Bye, som ga opplysninger om vegvesenets arbeid på de steder som ble tatt i øyesyn. Den avanserte arbeidsdrift som vegvesenet nå har tatt i bruk, vakte beundring hos våre eldre medarbeidere. I sin tid hadde de nok ikke slike lettelser i arbeidet som de moderne maskiner kan gi. Minner fra "forna dar" ble trukket fram, og gjensynet med tidligere arbeidskamerater ga anledning til mang en meningsutveksling og sammenligning før og nå.

Under middagen på Ulstein Hotel berømmet vegsjefen de tilstedeværende pensjonister for den innsats de har ytt i sitt arbeid og for de monumenter de i form av sin vegbygging har satt opp til nytte både for dagen og framtida. En spesiell hyllest fikk de 3 "nykomlingene" i gruppen: Olav Sætre, Lauvstad, Lars Velsvik, Lauvstad og Josef Ringstad, Haddal, som alle kan se tilbake på en lang innsats i vegvesenet. Også Ingebrigt Aurstad, Lauvstad, skulle ha vært til stede, men han var dessverre forhindret.

RIKTIG KRYSSORDLÖSNING

fra forrige nummer skal være slik:



Blant de innkomne riktige løsninger ble uttrukket disse 3 vinnere:

Nr. 1, 1 hellodd i Pengelotteriet:

Lisbeth Bugge, Vegkontoret

Nr. 2, 1 halvlodd i Pengelotteriet:

Ruth Haukaas, Vegkontoret

Nr. 3, 1 halvlodd i Pengelotteriet:

Harald M. Engdal, 6689 Engdal

Vinnerne er tilskrevet.

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