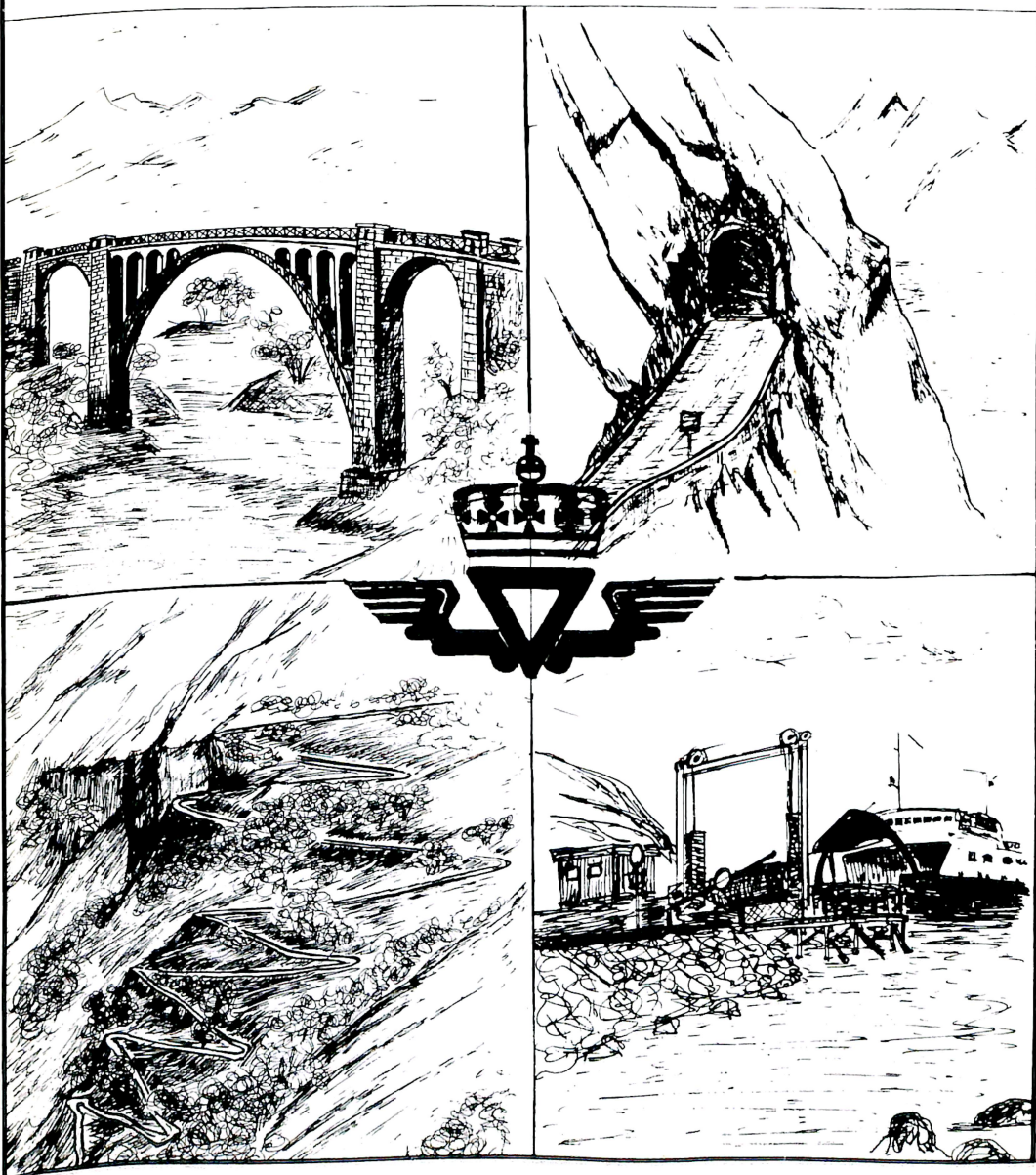


# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 4

DESEMBER 1972

1. ÅRGANG

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET  
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

INNHOOLD:

Redaksjonens adresse:  
Julsundvegen 7, 6400 Molde.

Opplag: 1100

Trykk: Sunnmørsposten

Bidragstyttere:

Arne Inge Torvik

Paul Bølset

Caspar Lossius

Eivind Vollset

Gunnvor Gjellan Sund

Kristian Furland

Sverre Hjelvik

Side:

- 3: Grasrot, grunnplan, fellesskap
- 5: Om Veg og Virke
- 6: Til det bedre?
- 8: Vedlikeholdsavdelinga
- 12: Utenlandsbesøk
- 13: Større kompetanse-bedre kvalitet
- 15: Vegkontoret møter pressa
- 16: Ny "utasunds"-ordning
- 17: Linge-Overå
- 18: Minneord
- 19: "Avglans"
- 20: Vatn og vassproblem
- 24: Verneutvalget
- 25: Bedriftsidrett
- 26: Kryssord
- 28: Sykkylven-Stranda
- 30: Vegen som kom på museum
- 32: Småplukk
- 33: Kurs i vegbygging
- 34: Ledelse og teknisk personell
- 36: Oppdølstranda
- 38: Brakker igjen
- 39: Personalialia

Forside:

Illustrasjon av Egil Småge

Karakteristiske bilder fra  
vegforbindelser i Møre og  
Romsdal fylke.

## Grasrot, grunnplan, fellesskap

Skal en gi årsrapport fra det billedspråklige vekstlivet, må en registrere at det nå ikke har vært mye snakk om malmfuru i storskogen eller ungbirken som stander ved fjorden. Nei, det er grasrota som har fått omtalen - lite poetisk, men hardfør og nøysom i veksten.

Ei tett grasrot gir godt fotfeste, og blir et grunnplan for annen skapende virksomhet. Den gir jamne vokstervilkår for det som lever og gror. I mangfoldigheten er det likevel plass for det individuelle. Det kan bli et riktig fargerikt bilde som veves sammen i et velkomponert teppe.

Tross sin mangfoldige individuelle egenart virker de mange enkelte strå gjennom sin utfoldelse side om side som et fellesskap - tett, jamnt og naturlig. De fletter sine røtter sammen under jorda og gir hverandre feste - har ens basis, og suger næring fra samme fellesskap.

Dette bildet kan vi i vår etat ta med inn i vår vrkedag!

Vegvesenet er et serviseorgan for alle som kjører og går i vårt vidstrakte og oppdelte fylke. Det stilles krav om at vegvesenets virksomhet skal spire overalt. Vi må derfor i fellesskap prøve å få vår virksomhets grasrot til å bli traust og til å oppnå trivsel vidt utover. Vi må få enkeltinnsatsen til å virke slik at det glir inn i en naturlig helhet. Rent bokstavelig må vi få grasrot til å feste i omgivelser der våre tiltak har voldt synlige sår i terreng og trivsel.

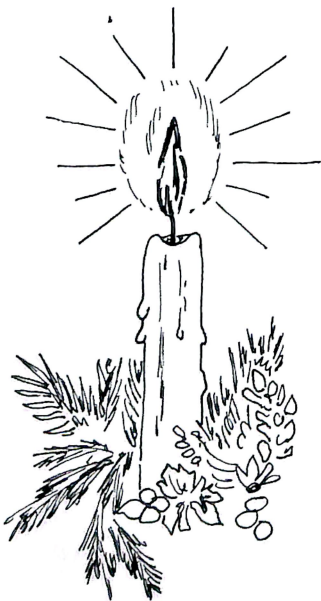
Vi må flette røttene sammen, slik at vi kan få en egnet fast sammenbundet etatorganisasjon for å fylle forutsatt funksjon. Ut fra de daglige spredte arbeidsoppgaver som foreligger, har vår organisasjon måttet bli mere desentralisert enn noen annen stats- eller fylkesetat her i fylket. Vi baserer vår virksomhet på små sjølstendige utøvende arbeidsenheter eller enkeltpersoner spredt over hele fylket. Dette betinger en stor

ansvars- og pliktfølelse og stor pålitelighet og arbeidsære hos hver enkelt. Jeg tror at dette er til stede hos de fleste av etatens folk ute i felten. De er i høgste grad grasrota i vår virksomhet. Det er summen av enkeltmenneskenes innsats som sammen skaper det synlige resultat.

Jeg tror vi trygt kan si at ingen i vår etat sitter så høgt oppe i greinene at vi ikke når ned på jorda med begge bein. Vi lever på grunnplanet i vår daglige virksomhet - ikke i dagdrøm, ikke i en isolert trekrone høgt oppe dit bare fuglene når. Her er ikke lange høge enkeltstående strå, men ei jamn grasrot. Jeg håper det kan stadfestes at vi tross mye individuell ulikhet er en sammenfløttet grasrot, en etat med arbeidsære og yrkesstolthet - et fellesskap.

-----  
Om vi i hverdagen er grasrot forhindrer ikke det at vi kan bringe helg og høgtid inn i vekstlivet ved hver for oss å skaffe oss et juletre!

Arne Inge Torvik



**GOD  
JUL**

# VEG OG VIRKE

opptrer denne gang i en noe forandret drakt, idet vi har skiftet trykkeri. Vi håper med dette å få et mer tiltalende utseende på avisa, og spesielt håper vi på en bedring av billedkvaliteten.

I redaksjonen har vi undret oss over den fantastiske mangel på reaksjon som avisa har bragt. Muligens har vi ikke behandlet emner som er egnet til å sette sinnene i kok, men en reaksjon fra leserne hadde vi faktisk håpet på i en eller annen form.

Meningen var, som nevnt i første nummer, at avisa skulle gi plass for tovegs kommunikasjon. Vi ventet dermed å få formidle hjertesukk fra svært mange innen etaten om ting som kanskje kunne ha almen interesse.

Som de fleste sikkert har oppdaget har det vært heller spedt med slike innlegg, og i redaksjonen vil vi bruke den søte juletid til å tenke over vegsjefens innledningsartikkel i avisas første nummer der han antydte at vårt organ kanskje ville vise seg å bli en ettårig plante.

Imidlertid - ser en framover så vil vegkontoret ved innflytting i nye lokaler i februar i samarbeid med de andre etater i fylkeshuset disponere sitt eget hustrykkeri, og avisa vil vel da - i tilfelle den fremdeles er i live - på nytt endre noe på sitt utseende. Vi får se hva det nye år vil bringe.

Fra redaksjonen ønskes alle lesere og medarbeidere en riktig god jul!

---

## VINNERE AV KRYSSORDKONKURRANSEN I NR 3

1. premie: Leidulv Vavik, Vegkontoret i Sør-Trøndelag
2. premie: Erling Scherer, Vegkontoret, Molde
3. premie: Åsrunn Sæbjørnsen, 6296 Harøy

Som en ser er det representanter også utenfor vegetaten her i fylket som tar for seg av "premiebordet". Vi er svært glade for dette beviset på at avisa blir åpnet også av andre enn de som kan sies å være i bedriften.

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

## TIL DET BEDRE?

Forhandlings- og meglingsfor-  
 slaget for statens vegarbeids-  
 drift er nå sendt ut til avstem-  
 ming blant medlemmene i Norsk  
 arbeidsmandsforbund med svarfrist  
 1. desember 1972. Resultat fore-  
 ligger således når dette leses.

En del paragrafer er radikalt  
 endret i forhold til den tidligere  
 overenskomsten. Hovedankepunktet  
 mot den gamle ordning har her i  
 fylket vært paragrafen om at ALT  
 arbeid på anlegg skal utføres i  
 akkord. Oppsynsmennene har skre-  
 vet ut akkordsedler, men i stor  
 grad har dette vært helt proforma,  
 fordi mange arbeidsarter ikke lar  
 seg akkordsette.

Avlønningen har hatt et bestemt  
 nivå - mer eller mindre avtalt  
 innbyrdes slik at ikke større

misnøye skulle oppstå. Ved spesiell god innsats eller ufysiske  
 arbeidsforhold er dette blitt honorert. Likedan er det til en viss  
 grad variert i avlønningen mellom folk som bor heime og de som må bo  
 i brakker. Det har vært protestert kraftig mot å kalle slik avløn-  
 ning reell akkord. Det har vært et utbredt ønske å skjære gjennom  
 humbugen og få et rettferdig, greitt avlønningssystem der en unngår  
 unødig diskusjon og uenighet.

Men hva er nå det nye? Med unntak av tunnelarbeid skal alt akkord-  
 arbeid sløyfes. Avlønning skal skje etter en fast timelønn, bare  
 avhengig av ansiennitet og plassering innenfor gruppene anlegg,



vedlikehold og maskinførere. Det gis ikke lenger anledning til å belønne god innsats, heller ikke kan ufyselig arbeid gjøres mer "attraktivt" ved noe høyere betaling. Yngre, innsatsfylte og effektive folk vil nå, i henhold til ansiennitetsbestemmelsene, få lavere lønn enn eldre. For mange vil nok dette føles som en urettferdighet, men dette er enkeltheter som må følge med et fastlønns-system som bygges opp så stivt som her foreslått.

Anleggsarbeidere, uansett om de bor heime eller borte, skal etter forslaget tjene vesentlig bedre enn vedlikeholdsfolk og maskinkjørere og avlønnes også bedre enn konstruktører, teknikere og oppsynsfolk i arbeidslederfunksjon. Ingen er vel imot selv å tjene bedre.

Men er den nye ordning mer rettferdig? Vil den fjerne det snev av misnøye som har vært?

Vedkommende andre punkter i forslaget nevnes:

1. I løpet av 1973 skal alle vegvesenets brakker omgjøres til enmannsrom. Det er betydelige kostnader vegvesenet her påtar seg.
2. I vårt oppdelte fylke med ferjer og lange vegstrekninger er det store utgifter forbundet med heimreise i helger for de som bor på anlegg langt heimefra. Som kompensasjon er ofte tidligere lovt litt ekstra i lønningsposen til de som er villige å reise til "utkantaneleggene". I forslaget ses nå ingen hjemmel for å gi kompensasjon for slike ekstrautgifter. Dagpengene står etter det en kan se fortsatt på kr 5,70. Men rekker dette til daglige merutgifter for ekstra husholdning samt lange reiser i helgene? Saken blir heller ikke bedre ved å høyne kokkepengene.

Det vil kanskje være vanskelig å finne fram til en RETTFERDIG avlønning og kompensasjon for merutgifter ved å bo heimefra.

Det skal i det hele bli interessant å se de forskjellige reaksjoner på og konsekvenser av det nye lønnsforslaget. Jeg spår at det blir debatt om det langt ut over avstemmingsfristen.

# Vedlikeholdsavdelinga.

I dette fylke er det i alt ca. 1 695 km riksveg og ca. 1 975 km fylkesveg. Noen kommuner er pålagt vedlikeholdet av en del fylkesvegstrækninger og de 3 bykommunene er pålagt vedlikeholdet av til sammen ca. 15 km riksveg i byene. For øvrig administreres og vedlikeholdes dette vegnettet av vegvesenet. Dessuten vedlikeholder vegvesenet 64 riksveg/ferjekaier og 32 fylkesvegferjekaier.

Vedlikeholdsdriften ute i fylket er organisert i 12 vegmesterområder med en vegmester som leder for hvert område. Smøla administreres imidlertid som et særskilt område med en oppsynsmannsassistent som leder. I de fleste områder har vegmesteren assisterende oppsynsmann eller oppsynsmannsassistent til å hjelpe seg.

Fylkets særegne topografi med øyer, fjorder og dalfører har gjerne vært bestemmende for vegmesterområdenes størrelse og begrensnig. Lengden av riks- og fylkesveger varierer således fra vel 150 km til nesten 400 km. Antall vedlikeholdsarbeidere i hvert område varierer naturlig nok av denne grunn. Totalt tjenestegjør det ca. 290 vedlikeholdsarbeidere i vegvesenet i dette fylket.

Måten arbeidsdriften i vedlikeholdet blir organisert på, varierer noe fra område til område. Det fra før så vel kjente system med vegvoktere er i mange tilfelle blitt mindre hensiktsmessig etter hvert som arbeidsdriften er blitt mekanisert, men på enkelte steder kan vegvoktersystemet fortsatt være det riktige. Imidlertid er vedlikeholdsarbeiderne i de fleste vegmesterområder nå hovedsaklig organiserte i arbeidslag, enten i funksjonsdelte arbeidslag som hver for seg tar seg av spesielle arbeidsoppgaver, eller i arbeidslag som utfører alt vedlikehold på vegene innenfor geografiske områder. I mange vegmesterområder er det likevel gjerne vanlig med en kombinasjon av disse 3 organisasjonsformene.



Det bør være et siktemål at det i hvert vegmesterområde blir bygd en høvelig vegstasjon med verksted, garasje, lager og kontorer for vegmestrene, oppsynsmenn og assistenter. Derved vil en bedre bli i stand til å administrere vegarbeidsdriften og ta hånd om de store verdier som vegvesenet disponerer over ute i områdene, i form av kostbart maskinelt materiell og utstyr. I noen områder er det blitt bygd nye, moderne vegstasjoner og flere vil bli bygd så snart det blir stilt pengemidler til disposisjon.

Til orientering kan nevnes at for 1972 er stilt til rådighet i alt ca. 32 mill.kr til vedlikehold av fylkets riksveger og ca. 17 mill.kr til fylkesvegvedlikeholdet.

Vedlikeholdsavdelinga ved vegkontoret består nå av 10 mann, 1 overingeniør, 2 avdelingsingeniører, 3 konstruktører, 3 oppsynsmenn og 1 kontorassistent. Den ene av avdelingsingeniørene og to av konstruktørene fungerer som såkalte distriktsledere for fire vegmesterområder hver. Distriktslederen er vegmesterens nærmeste overordnede ved vegkontoret. De tre distriktsledere tar seg dessuten av enkelte spesialfunksjoner. Som det også vil framgå av nedenstående presentasjon er arbeidsdelingen ved vegkontorets vedlikeholdsavdeling i stor utstrekning lagt opp slik at hver enkelt tar seg av spesialfunksjoner og spesielle saksområder.

Nedenstående presentasjon av avdelingens ansatte er satt opp i vilkårlig rekkefølge:



GEIRMUND NOPDAL, konstruktør, ansatt 1963. Foruten at han er distriktsleder, søndre distrikt, er han spesialist i asfaltlegging.



LEONARD DAHL, oppsynsmann. Tidligere ferjekaibygger i entreprenørbransjen, men siden 1967 ansatt i vegvesenet med spesialfelt ferjekaier.



KNUT INGE BRAUTE, konstruktør, ansatt 1969. Distriktsleder for nordre distrikt, men dessuten med spesialoppgave vegoppmerking og brumaling.



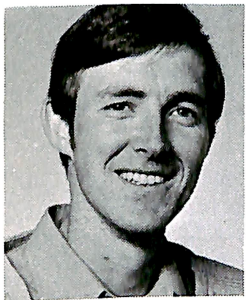
JON P. ØVERAAS, oppsynsmann siden 1939. Han har vært tilknyttet vegkontoret i mange år, og skjøtter sin spesialoppgave med skilting - siden 1. mars 1972 som pensjonist.



NILS OLAV KRINGSTAD, assistent, ansatt ved vegkontoret siden 1967, først ved bokholderiet. De siste to årene har han vært tilknyttet vedlikeholdsavdelinga hvor han særlig tar seg av kjøretøydispensasjoner.



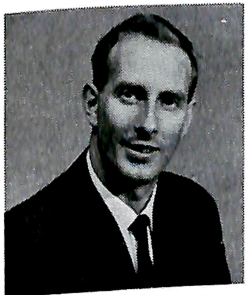
PER KORSBREKKE, avdelingsingeniør, ansatt i 1956. Sammen med Dahl tar han seg av ferjekaiene, både planlegging, bygging og vedlikehold. Er også med i den nedsatte ferjekaikomité.



BJØRN ANDERSEN, konstruktør, ansatt sommeren 1972, og er dermed siste tilvekst til avdelinga. Han har foreløpig blant annet behandlet skiltsaker og registrert fylkesvegbruer.



KARL WULVIK, oppsynsmann siden 1956. Han sørger for legging av nye oljegrusdekker og legging av nye slitelag på de eldre.



ODDMUND GUSSIÅS, avdelingsingeniør, ansatt i 1965. Foruten at han er distriktsleder, midtre distrikt, har han som sitt hovedfelt planlegging og administrering av oljegrusleggingen. Videre spesialoppgave er behandling av dispensasjonssøknader for ledninger av alle slag. Han er overingeniørens stedfortreder.



PAUL BØLSET, overingeniør, ansatt 1963. Forfatter av denne artikkel.

# UTENLANDSBESØK.

Den 1. og 2. november 1972 hadde vegkontoret besøk av tre representanter for det filippinske vegvesen. To av dem var ingeniører i stilling noe tilsvarende våre vegsjefer. Den tredje var økonom og skulle i stilling tilsvare en avdelingsdirektør i Vegdirektoratet.

De utenlandske gjestene hadde tidligere besøkt Vegdirektoratet og Hedmark vegkontor. Her i fylket var det spesielt ferjer og ferjekaier de ville konsentrere oppmerksomheten om. Filippinene består av 7 000 øyer, og man er ennå ikke kommet særlig langt når det gjelder ferjesamband mellom øyene.

Mens de var her, fikk de reise med 5 forskjellige ferjer. Et besøk hos MRF og på Vegsentralen stod også på programmet. Tegninger av ferjekaier og ferjer fikk de med seg hjem.

Det er mulig vi kan ta det som en anerkjennelse for samvittighetsfull skilting at et av de meget få ord gjestene kunne lese og uttale helt korrekt, var VEGARBEID.



Bildet, som er tatt av journalist Torset i Sunnmørsposten, viser fra venstre kontorsjef Lossius, vegkontoret, overingeniør Haugland, Norconsult A/S, Jaime P. Resultan, Filippinene, driftssjef Vollset, vegkontoret, Felino C. Manalo, Filippinene og Fernando C. Montes med frue, Filippinene.

CL.

Problemer er som sandkorn i en østers. Er de få, kan de bli til en perle, men blir de for mange, tar de livet av dyret.

## Større kompetanse - bedre kvalitet.

Målet for vår virksomhet i vegvesenet må være å søke å skaffe vegbrukerne og samfunnet størst mulig utbytte for de midler som stilles til rådighet for bygging og drift av veger.

I denne målsetting kommer inn en lang rekke faktorer som sikkerhet, framkommelighet, komfortabel kjøring, kapasitet, bæreevne, jevnhet m.v. Mange av disse faktorer kan vanskelig uttrykkes i tall. Det er derfor vanskelig å stille opp noen formel som klart forteller hvordan vi skal nå målsettingen når hele virksomheten skal ses under ett.

Ut fra erfaringer fra eksisterende veger, prøver, forskning og studier har vi fått vegnormaler og retningslinjer for bygging av nye veger. I disse regelverk er minstekrav tatt inn og økonomisk vurderinger foretatt slik at vi ved å følge disse kan med rimelig sikkerhet være garantert brukbart resultat, og kan vite at vi ligger bra an når det gjelder målsettingen.

I hovedtrekk kan en vel si at vi i vegbygging må bortlede vannet og bruke tilgjengelige materialer riktig, slik at sterkere lag bygges over de svake i så stor tykkelse at grunnen kan ta de belastninger som påføres uten at skadelige deformasjoner oppstår. For hvert lag oppover er det fastsatt toleransekrav som øker jo nærmere en kommer det ferdige dekke.

Det foreligger altså spesifiserte krav til de materialer som skal nyttes i vegbygging, og det er i stor grad utarbeidet detaljerte retningslinjer for arbeidets utførelse.

Likevel hender det dessverre ikke sjelden at vi får ubehagelige overraskelser - gjerne i forbindelse med teleløsning. Vi kan så spørre om årsaken.

Det er neppe tvil om at den alt overveiende del av skadene kommer av at kravene ikke er oppfylt, enten dette gjelder materialenes kvalitet eller arbeidsutførelsen. Hva er så igjen årsaken til dette?

Det kan være at kunnskapene vi har er ufullstendige når det gjelder planlegging, bygging og vedlikehold av vegene. Jeg tror nok det kan være større og mindre hull i kunnskapene hos mange av oss. Dette er det nå gode muligheter for å få rettet noe på:

Retningslinjene for vegbygging er gjennomgående skrevet i en lett forståelig form. Der ligger store kunnskapsmengder lett tilgjengelige, og jeg tror det kan være all grunn til å bruke en del av vår tid på dette, selv om det sogar av og til skulle gå ut over andre oppgaver.

Under det avholdte 2-dagers "lynkurset" i vegbygging i Molde ble normalene for vegbygging utlevert så langt de foreligger i ferdig form. I tillegg ble en god del annet stoff utlevert. Forhåpentligvis blir dette stoff IKKE liggende ubrukt i skuffer og skap. Meningen er at det skal brukes flittig av flest mulige. Og her siktes det til ALLE ansatte i vegvesenet.

Den fullgode kvalitet tror jeg nemlig ikke kan oppnås, uansett kontrollapparat, hvis ikke arbeiderne som ute i marken gjennomfører arbeidet, vet hva kvalitet er, hvorfor vi må ha kvalitet og hvordan vi kan sikre oss å oppnå denne tilsiktede kvaliteten.

Gjennomgående har vi en meget solid vegarbeiderstab med gode kunnskaper og lang erfaring og nødvendig yrkesstolthet til å gjennomføre godt arbeid. Likevel trenger vegarbeiderne, - som alle andre på den tekniske siden i vegvesenet, - å bli meddelt nye erfaringer og kunnskaper om hva som er "god latin" i vegbygging.

Ved de aller fleste arbeider er det, uansett kontroll og fine, store maskiner, vegarbeideren som utfører jobben som er nøkkelmanen og avgjør arbeidets kvalitet.

Nå når vi går inn i den mørkeste årstid, kan det være stunder som er lite egnet til effektivt utarbeid. Kanskje kan noen av disse stundene nyttes i brakka til drøfting av spørsmål om

arbeidsutførelse, kvalitetskrav, osv. ? Oppstarten til dette kan f.eks. være at vi som er i besittelse av normaler og retningslinjer låner vekk disse til våre medarbeidere i felten, slik at de som står for selve arbeidsutførelsen også kan bli kjent med stoffet. Ved neste besøk på arbeidsplassen bør vel så noe tid brukes til drøfting av spørsmål omkring disse ting. Slike drøftinger vil sikkert gi noe for alle deltakere. Skal vi gjøre et forsøk denne vinteren?

De ytre forhold skulle ligge bedre til rette enn noen gang før, blant annet ved at vi nå slipper akkordforhandlinger og spekulasjoner om hvorledes arbeidet må legges opp for å få en god akkordfortjeneste. Vi kan nå tenke mer på arbeidets kvalitet og bruke mer energi, tid og krefter til planlegging av arbeidet, kanskje spesielt bruken av kostbare, store maskiner med virkeområde langt utover de gamle akkordgrenser, som jeg tror har vært en stor hemsko for effektiv drift i mange tilfeller.

E. Vollset

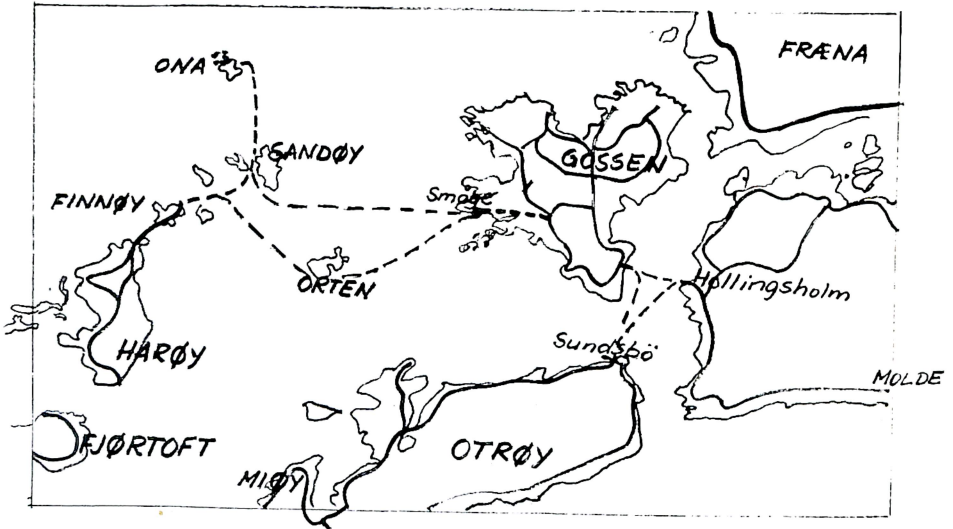
---

## Vegkontoret møter pressa

20. september 1972 inviterte vegvesenet i Møre og Romsdal til kontaktmøte med pressa. Hovedhensikten med møtet var å få personlig kontakt med ansvarhavende i avisene og kringkastinga, for på et ansvarlig plan å drøfte en bedre samarbeidsform. Ved siden av var det meningen å presentere en del informasjonsstoff som f.eks. bilkontroll, radarkontroll, trafikksikkerhetsarbeid m.v. Pressekonsulent Ellevset fra Vegdirektoratet, direktør Kåre Ellingsgård fra Møre og Romsdal fylkesbåtar og en rekke representater fra vegkontoret var til stede, og det var lagt opp til et presentabelt møte på alle måter.

Imidlertid var det bare 2 av de 21 ansvarshavende redaktørene fra fylkets aviser som møtte. Dermed falt dessverre grunnlaget for møtets viktigste del bort, og dette må sies å være meget beklagelig. Etter det som går fram av enkelte artikler i fylkets presse, som omhandler vegsaker, kunne både pressen selv og vegvesenet være bedre tjent om det kunne legges opp til et bedre samarbeid og forståelse omkring slike saker, og det var til slik drøfting møtet hovedsaklig var tenkt.

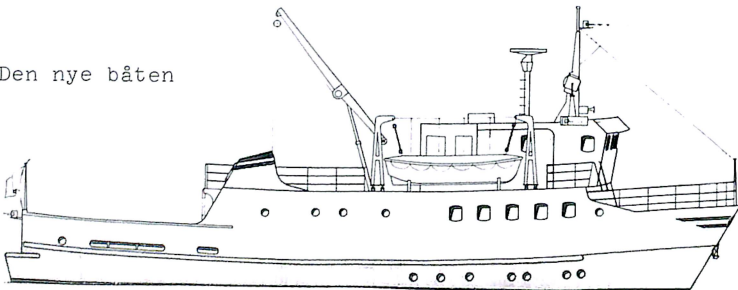
# Ny «utasunds»- ordning.



Den omlegginga av trafikken som de siste 20 åra har foregått fra sjøen til landevegen, nærmer seg nå slutten i fylket vårt.

Et ledd i den retning er den bilførende båten som Møre og Romsdal Fylkesbåtar skal sette inn i rutetjenesten mellom øyene i Sandøy kommune og Aukra. Båten skal anløpe Finnøy, Sandøy, Ona, Orten og Aukra, og etter planen skal det bygges enkelte ferjekaienordninger de fleste av disse steder. Fra tidligere er det jo gamle, trofaste "Bolsøy" som går i denne ruta, men den kan jo ikke ta biler og er altså nå moden for utskifting og er faktisk avertert til salg.

Den nye båten





Vegvesenets oppgave i forbindelse med innsetting av ny båt i ruta blir å stå for bygging av ca. 2,5 km veg på Småge i Aukra ved ny ferjekai her, samt ny ferjekai på Finnøy. Tiltakene ellers skal foregå i regi av Sandøy kommune.

Finnøya opplevde allerede 24. august i år sin store merkedag da "fastlands"-forbindelsen til Steinshamn ble åpnet, og de ca. 120 innbyggerne på øya kunne knytes til Harøyas vegnett. I fyllinga over Harnesstraumen er medgått over 120 000 m<sup>3</sup> fjell og det er bygd bru over et 11 m bredt seilløp i fyllinga. Arbeidet her er skjedd i regi av Sandøy kommune, og Mekvik Maskin, Lyngstad, har hatt ansvaret for hele arbeidet.

Harøya har allerede i mange år hatt ferjeforbindelse til Sunnmøre via Myklebust til Brattvåg, men øyene i kommunen har fra gammelt av hatt sitt naturlige samkvem med Romsdal.

Både Aukra og Sandøy kommuner har gått sterkt inn for at denne omleggingen i kommunikasjonen kan gjennomføres, og fylket har nå også gjort de vedtak som må til. Arbeidet blir ventelig oppstartet allerede i vinter og gjennomført i løpet av 1973.

For tiden er linjevalg m.v. til behandling i kommunen, mens detaljplaner for ferjekaiene m.v. er under utarbeidelse ved vegkontoret.

---

## LINGE-OVERÅ

Som nevnt i en tidligere artikkel om dette anlegget var det ventet gjennomslag i den første tunnelen medio november, og 17. november 1972 var det ved hjelp av 60 tonn dynamitt, 19 200 tennere og ca. 70 000 bormeter hol i den 867 m lange tunnelen.

Borriggeren har av dette tatt 259 salver á 3,31 m = 858 m, mens 9 m er tatt med knematere.

Arbeidet går således etter programmet, og det arbeides nå med å komme seg under tak i neste tunnel før det for alvor blir vinter.



Konsulent  
JENS RØNNING

vår kjære og dyktige medarbeider, døde 12. november 1972.

Rønning, som var født 6. juli 1907, begynte i statens vegvesen i Oppland i 1939 og ble sekretær ved Møre og Romsdal vegkontor i 1948, førstesekretær 1965 og konsulent fra 1971. I årene 1952 - 60 virket han som sekretær hos samferdselskonsulenten i Møre og Romsdal.

Jens Rønning var en rikt og allsidig utrustet mann. Med sin gode oversikt, klare framstillingsevne og avbalanserte vurdering og framtrede han som en nyttig mann for vegvesenet, som vi nå vil sakne meget i tjenesten. Med sin lune humor, hjelpsomhet, korrekthet og reale opptreden ble han dessuten en god kamerat, hvis minne i takknemlighet skal leve videre blant oss.

Arne Inge Torvik

## AVGLANS

Det finnes ikke noe som er mere stort og rikt  
enn glæden ved det menneske å være  
som er seg klart bevisst sitt kall, sin gjerning og sin plikt  
og har sagt ja til livets egen lære - -

Det finnes ikke noe som er lettere enn det  
å løfte byrden av de trette arme -  
Når livet titt blir hverdagsgrått med bare is og sne,  
å kunne åpne for litt sol og varme - -

Det finnes ikke noe som er større her på jord  
enn det å være støtte for de svake.  
En gave gitt i kjærlighet, et smil, et vennlig ord  
gir avglans i ditt eget sinn tilbake - - -

Gunnvor Cjellan Sund

## VATN OG VASSPROBLEM

Når hausten no også i år er forbi har vi atter ein gong hatt regn, flaum og prøve på om vassavleidningssystemet langs vegane våre er i orden. Vasskader er kanskje noko av det vanlegaste vedlikehaldsfolk har å stri med, både på gamle og nye vegar.

Også i samband med sjølvve vegbygginga er problema med eit godt og trygt vassavleidningssystem av dei ting det er størst vanskar med å løyse. Dette heng saman med at den største delen av vegbygginga her i fylket no er opprusting av gamal, svak og smal veg. Ved å ta skikkelege grøfter langs vegen, kantforsterke og utvide den noko og so bygge den opp med eit tilstrekkeleg forsterkningslag, er mange kilometer brukbar veg med til dømes oljegrusdekke vorte bygd for dei heller små midlar som er til rådvelde.

I stor grad er det maskiner som står for grøftegraving, uttrauing, skråningspuss, berelagsplanering, komprimering, osv. Det som i dag kan kallast handarbeid, og som soleis i størst grad krev menneskap og arbeidstid, er knytt til stikkrenner, kummar, nedføringar og leidningar for vatn elles. Ofte vert dermed dette arbeidet avgjerande for framdrifta dersom det skal takast saman med anna anleggsarbeid.

Ved slik utviding og opprusting av gamal veg som nemnd, vert stikkrennene for korte og må påskøytast. Ofte er det murte stikkrenner i den gamle vegen, og det kan verte vanskeleg å få betongrør, plastrør eller stålrenner til å passe til slike eldre renner. Fleire døme har vist at ein her må legge vekt på å få ei helt tett samanbinding mellom gamal og nv renne. Det kan elles lett sive ut vatn som settar massen rundt renna og kan føre til utrasing av vegen. Kan ikkje fullgod tetting lagast, bør heile renna skiftast.

Valg av materiale i stikkrennene er ofte vanskeleg. Omsyn til kort og lettvalt legging har ført til at stålør og plastrør

er mykje nytta, medan betongrør kanskje i mindre grad no er aktuelle. Her kan kanskje vere rett å minne om at målingar syner stadig surare vatn i vassdraga våre. Tross i galvanisering er dermed stålrør ofte utsette for korrosjonsangrep som kortar levetida mykje. Likeeins kan massetransport gjennom renna gnage vekk galvaniseringa på kort tid. Plastrør som stadig vert meir og meir nytta ved mindre renner, er vel til no ikkje aktuelle for større rørtverrsnitt. I større grad enn ofte gjort kan det nok vere grunn til å vurdere bruk av betongrør.

Generelt kan det kanskje vere vanskeleg å seie noko om valg av materiale i rennene. Ut frå vanlege priser til innkjøp og legging ser det likevel ut til at

plastrør er mest økonomiske opp til 250 mm

betongrør er mest økonomiske fra 300 - 500 mm

stålrør rimelegaste løysinga frå 600 - 2000 mm

diameter på renna.



Stål og  
betong  
—  
i kamp om  
vassleiinga



Frå alle rørprodusentar er det gjeve retningslinjer for legging av rør. Ofte er desse lite påakta, slik at rennene diverre ikkje får den styrken dei skulle ha hatt.

For omfylling av PLASTRØR skal nyttast sand eller uknust naturgrus med kornstørrelse mindre enn 20 mm. Det skal pakkast lett og varsomt til overdekkinga er ca. 20 cm. Også til sidene og under røret må det leggest ei liknande pute. Før det vert sett trafikk over røret må i tillegg til dette leggest minst 20 cm vegmateriale slik at total overfyllingshøgde vert minst 40 cm.

For legging av BETONGRØR må grøfta ha minst 15 cm klaring mellom rør og grøfteside (-botn) og stein og andre ujamne punkt må fjernast. Røra skal leggest på avjamna fast grunn eller på ei komprimert pute av godt gradert materiale. Til gjenfylling skal nyttas friksjonsmateriale som lett kan komprimerast. Det er riktig at massen blir godt stampa inn under røret, og det må fyllast forsiktig og pakkast minst 30 cm over røret før eventuelt maskiner tek over arbeidet. Betongrør må minst ha 50 cm overfylling totalt.

For STÅLRØR gjeld stort sett same reglar, men her må for rør mindre enn 1,0 m klaring til grøfteside vere minst 50 cm, mens det for større rør må vere min. 1 m. Grøftesidene må gjerast like slakke som naturleg fyllingsskråning. Om ikkje grøftebotnen er jamn og slett, må utleggast ei 5,0 cm tjukk grusseng før røret vert lagt. Etter at røret er lagt ned, skal det fyllast opp i 20 - 40 cm lag samstundes på begge sider av røret og pakkast godt slik at røret får sidestøtte. Fyllmaterialet må vere telefri grus med største korn <10 cm. Når det er fylt opp jamnt med toppen av røret, <sup>må</sup> ikkje vidare komprimering skje før minst 50 cm masse er fylt over røret. Minstekrav til masse over røret før trafikk kan setjast på, er vanlegvis 60 cm.

Ein viktig ting for alle stikkrenner er å sørge for ein jamn og gradvis overgang frå det vanlege vegtrauet til det gode fundamentet stikkrenna har. Til vanleg vil ein vegbane vinterstid heve seg merkbart på grunn av tele. Stikkrenna vil ikkje fylgje med, og ein ser derfor ofte markerte "slag" i vegen for kvar renne. Dette kan altså verte mykje betre om vegen vert bygd med eit gradvis tjukkare forsterkningslag inn mot renna.

Ved forsterking av vegen og nye grøfter må ofte òg kummane murast opp på nytt slik at dei passar saman med det nye vegprofilen. Den gamle steinmurarkunsten er på veg ut, og idag saknar ein ei forenkling av dette arbeidet ved prefabrikering eller anna rasjonalisering. Det skal visst nok finnast ymse slag av slike ferdiglaga kummar, men ein kjenner ikkje til at dei er prøvde til vegbygging her i fylket.

Vegutviding fører óg ofte til uttak av masse ovanfor vegen slik at skråningspuss og ny nedføringar for vatn trengs. Her er det mykje tidkrevjande handarbeid, enten no slike nedføringar vert mura, støypt eller plastra. Her saknar ein gode, lettvinde løysingar etter tida sine krav, slik at dette arbeidet kan verte utført samstundes med det andre vegarbeidet og ikkje stå ugjort so lenge at vatnet gjer skade både på vegkropp og skråningar.

### **Vatn må under kontroll !**



For nedføring av vatnet til stikkrennekummane er prøvd mange slag av meir lettvinde løysingar, men felles for dei alle er at dei gamle "handtverksrennene" framleis er overlegne. Det er soleis mange døme på at at halve betongrør o.a. etter kort tid vert undergravne og brotnar saman, medan dei gamle vert ståande. Mykje kan tyde på at det kanskje ikkje alltid vert lagt nok vekt på å fange opp vatnet fullgodt i vår "hastverkstid".

I det heile kan det sjå ut til at det på dette feltet med vassavleiing frå vegområdet kan vinnast mykje ved å kome fram til nye idéar og løysingar på problema.

Fleire har sikkert gjort seg tankar om dette, og rundt om er det sikkert mange som har forslag til forbedringar som andre kan ha nytte av å få kjennskap til.

---

Man lærer å tenke seg om ved å se hva som skjer når man ikke gjør det.

## V E R N E U T V A L G E T

har i dagene 24., 25. og 27. oktober 1972 avviklet orienteringsmøter for verneombud.

Møtene er holdt på følgende steder:  
Fremmerholen brakkeleir, Spjelkavik  
Folkets Hus, Molde  
Surnadal Hotell, Surna

På ovennevnte steder møtte henholdsvis 21, 23 og 11 verneombud.

Møtene var lagt opp i samarbeid med Vern og Velferd, og konsulent Aksel Skulstad deltok i møtene 24. og 25. oktober 1972.

For øvrig møtte verneleder Arnfinn Gautun, oppsynsmann Rudolf Ølander og sekretær Kåre Munkvik. Arbeidernes representant i verneutvalget, Ottar Brudeseth, deltok i møtet 25. oktober 1972.

Følgende emner ble gjennomgått:

1. Instruksjoner for det organiserte vernearbeid som drives i Statens vegvesen.
2. Skadestatistikk for Møre og Romsdal for tidsrommet 1968-1972 og landsoversikt for 1971.
3. Gjennomgåelse av skademeldingsskjema.
4. Spesielle sikkerhetsregler, gjennomgåelse av Arbeidstilsynets forskjellige rundskriv. (Løfteutstyr, stillasforskrifter, bruk av sveiseutstyr, elektriske anlegg m.v.)
5. Bruk av verneutstyr. Herunder demonstrasjon av hjelmer, hørselvern, vernesko, sikringstau m.v.
6. Førstehjelpsutstyr på arbeidsplassen.

Under møtene fikk verneombudene tildelt en mappe inneholdende instruksjoner og verneregler samt rundskriv fra Arbeidstilsynet som er av interesse for vegvesenet. Mappen vil etterhvert bli supplert med aktuelle rundskriv og meldinger.

Det ble fra verneombudenes side uttalt tilfredshet med arrangementet av slike orienteringsmøter, som menes å være av stor betydning for det videre vernearbeid, og det ble uttalt ønske om at liknende møter blir avviklet med jevne mellomrom.

Verneutvalget vil søke å opprettholde kontakten med de enkelte verneombud ved besøk på arbeidsplassene.



# BEDRIFTSIDRETT



Siden sist er FOTBALLsesongen avsluttet, og vi må med skam bekjenne at vi denne gang ble jumbo i serien med lusne 3 poeng. Heldigvis er det jo bare en divisjon slik at vi har sjansen til å reise kjerringa neste år uten degradering.



Som "vintertrening" har vi i år blitt med i HANDBALLseriens 2. divisjon, og det er her planavdelingens representanter som er ivrigste deltakere. Her ligger det meget bra an, men vi foretrekker å vente med skrytet til serien avsluttes på nyåret.



Tradisjonen tro er det også bra plasseringer i VOLLEYBALLserien, der det til nå har gått uten poengtap for vegvesenets 1. lag. Lag nr. 2 er heller ikke langt etter, så alt i alt er vel denne grenen mest populær i øyeblikket.



God oppslutning er det også til MINIATYRskytinga som foregår fredagene ved Vegsentralen. Av konkurranser nevner vi at det for en tid siden ble avviklet kretsmesterskap i krag-skyting, og flere av vegvesenets representanter hevdet seg godt her. 3-mannslaget ble nr. 2 - ett eneste lusent poeng etter politiet.

Fremdeles er det så vidt vi vet bare i Molderegionen at slik organisert bedriftsidrett drives i vegvesenregi. Vi oppfordrer så sterkt vi kan til at det på andre "sentrale" steder også startes opp. Muligheter er det de fleste steder og det følger alltid godt miljø i idrettens kjølvann.



## VANNRETT

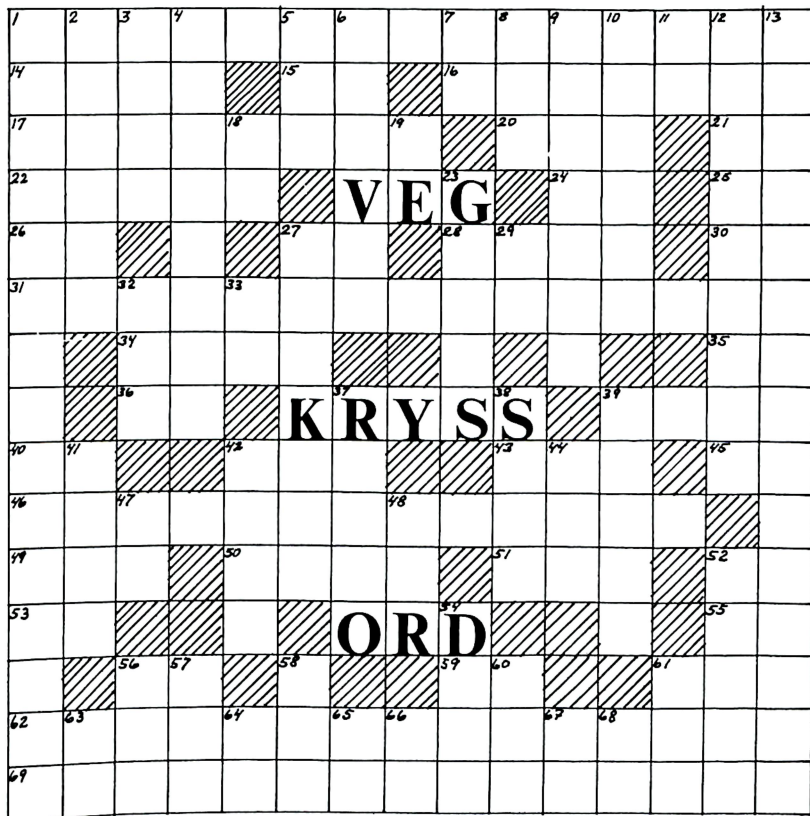
1. Hovedbestanddel i vegkroppen
14. Barn (tysk)
15. Older
16. Modige
17. Israel
20. Plass for buskap
21. Artikkel
22. Gjøremaal
24. Tallord
25. Ukjent
26. Slagsted
27. Raptus
28. Dovenape
30. Pronomen
31. Motsatt av kollektivismen
34. Gudinne
35. Vektenhet
36. Tresort, gl. skrivemaate
39. Tilsprang
40. Strontium
42. Datter av Laban
43. Dyrefor
45. Kjemisk tegn
46. Loddrett linje
49. Lages det sukker av
50. ----e, vinne
51. Legekunstens gudinne
52. Preposisjon
53. Larreim
55. Smerte
56. Avlegges
59. Aksjeselskap, svensk
61. Plante
62. Velutviklet samfunn
69. Mener Seip a virke

## LODDRETT

1. Vegens utforming i skjaring
2. Mynten
3. Bakpart
4. Fullstendig lik
5. Sted naer Alesund
6. Mannsnavn
7. Mesterskap
8. Lavine
9. Inntil videre
10. Vakker ung mann
11. Lakke
12. Spesifikk vekt. (best.form)
13. Er kompasset
18. Konsonanter
19. Pronomen
23. Er gjennomiktig
27. Soppene
29. Idrettsleker
32. Mate
33. Romertall
37. Nyhetsformidler
38. Lure
39. Digre
41. Hylle
42. Gl. rommaal
44. Tittel
47. Tone
48. Belegg
52. Misunnelse
54. Benyttes av "gammeldassens venner"
56. Moderne hjelpemiddel
57. Fugl
58. Egen
60. Stedsnavn pa Averoy
61. Koselig
63. Tall
64. Naboeer
65. Konsonanter
66. Like
67. Herre
68. Kveg

# KRYSSORD

Opgaven er laget av avdelingsingeniør Furland



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

Løsningen sendes Vegkontoret, 6400 Molde, innen 1. februar 1973  
Merk konvolutten: "Vegkryss nr. 4".

Navn: \_\_\_\_\_

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

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

## Sykkylven - Stranda

I Sykkylven-Stranda-området har det vært en stor innsats fra vegvesenets anleggssektor de siste år. Området er rikt på industri og det er stor trafikk, særlig tungtrafikk, på vegene i området.

Hovedåren for distriktet er riksveg 60 som knytter Stranda og Sykkylven sammen og dessuten gir forbindelse med Hellesylt og Sogn og Fjordane sørover og med Ålesundsdistriktet og Østlandet nordover via Magerholm. Ellers er fylkesvegen mot Hundeidvik, som bl.a. Ekornes fabrikker sokner til, en meget viktig veg.

Siden høsten 1970 har det vært arbeidd med å ruste opp riksveg 60 mellom Sykkylven og Stranda til tolerabel standard. Den aller største del av strekningen er opprustingen foretatt ved utbedring av eksisterende veg. Bare på en ca. 2,8 km lang parsell fra Fet bru til Hjorthol er veg under bygging helt utenom nåværende trasé. Langs ruta er det relativt god tilgang på brukbare grusmasser og vegen har derfor på en noenlunde rimelig måte kunnet få en overbygging sterk nok for 8t akseltrykk. I løpet av høsten er oljegrusdekke lagt sammenhengende fra Sykkylven til Stranda, bortsett fra ca. 5 km lengde ved den parsellen som skal nybygges. Her ventes dekke lagt sommeren 1973.

Også fylkesvegen fra Straumgjerde mot Hundeidvik har i sommer fått oljegrusdekke i ca. 8 km lengde, etter at forsterkning og utretting i fjor høst og i sommer har vært foretatt. Et par større bruer er ombygd, slik at en nå også på denne strekning kan tillate 8t akseltrykk.

For innkorting av ferjestrekninga Sykkylven-Magerholm, som er et av fylkets viktigste ferjesamband, har Stortinget gitt tillatelse til en bompengefinansiering av ny veg til Aursnes og bygging av ny ferjekai der. Etter forutsetningene skal ferjekai tas i bruk 1. april 1973. Arbeidet på dette anlegget foregår nå for fullt. Parsellen er ca. 3 km lang og i tillegg til ferjekai i betong skal det bygges 3 brukonstruksjoner på anlegget.

Med godt vær i vinter håper en å kunne gjennomføre det oppsatte arbeidsprogram slik at åpning kan skje etter programmet.

Oppsynsmann Tarberg administrerer arbeidet i hele området, assistert av K. Overå og A. Hustad.

De som har sitt arbeid i området er ellers

Fredrik Andersen	Leif Lien
Robert Bergum	Sverre Løseth
Peder Frostad	Bjarne Stadheim
Birger Bjørddal	Lars Ljøen

og ved betongkonstruksjonene arbeider

Kåre Beinset	Ole Karl Ljøen
Magnar Beinset	Bertrand Rønning
Per Dalsbø	Gunnleif Tangen
Elias Gausdal	Hallvard Ulla
Ågne Leirstad	

**KULVERT VED  
FAUSKE**  
ca 30m lang



**AURSNES  
FERJEKAI**



## VEGEN som kom på museum.

Romsdalsmuséet har fått en sjelden og interessant tilvekst til sine samlinger, nemlig et lite stykke veg. Det er de siste rester av kavlvegen <sup>x)</sup> over Tiltereidet som bl.a. på initiativ av museumsbestyrer Sverre Berg med bistand av gymnasiaster ble gravd fram av myra på gården til tidligere stortingsmann Knut Toven. Toven fant de første spor etter vegen høsten 1932. I "Vegen og Vi" nr. 2/1968 var inntatt et utdrag fra en artikkel av P. Fiskergård om kavlvegen over Tiltereidet. Museumsbestyreren har overfor "Vegen og Vi" uttrykt sin takknemlighet for den store interesse vegsjef Arne Inge Torvik har vist for at disse siste rester av kavlvegen skulle bli bevart. På hans initiativ ble det skaffet midler gjennom Vegdirektoratet slik at arbeidet med konservering og flytting av materialrestene kunne gjennomføres.

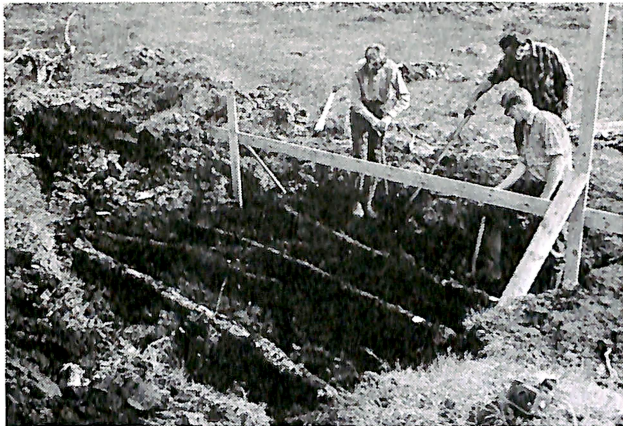
Enda råder nok stor usikkerhet om når denne vegen ble bygget og hvilken transportmessig betydning den kan ha hatt i tidligere tider. Museumsbestyrer Berg som har gjort en fortjenstfull innsats ved å ta vare på et så sjeldent kulturminne, har også tatt skritt til å få analysert en bit av en av de best bevarte stokkene ved C 14-laboratoriet ved Norges Tekniske Høgskole. Analysen viste at alderen lå innenfor tidsrommet år 1400 - 1500. Det mener bestyreren ikke behøver å bety at vegens maksimale alder ligger på 1400-tallet. Sannsynligvis vil vegen ha vært under stadig vedlikehold og reparasjon, og den tilfeldig valgte prøven kunne godt ha vært en av de best bevarte stokkene i "vegkroppen". Bunter med lange trevler som lå i myra, synes å tyde på at det har vært rester av planker i siste fase av nedbrytingsprosessen. Om en ikke har noen sikker viten om vegens anleggstid og alder, så er det grunn til å tro at vegen gikk ut av bruk for ca. 500 til 600 år siden. En må også ha grunn til å anta at et så vidt stort anlegg sannsynligvis har vært i bruk i lengere tid, muligens kan den tenkes å ha vært anlagt omkring år 1000.

Da trafikanter som nå raser avsted over Tiltereidet på en brukbar riksveg, aner nok lite om at like ved ligger et av våre mest interessante tekniske forminner. Berg mener det kunne være riktig at det nedenfor Toven settes opp en orienteringstavle som forteller dette. "Veg og Virke" vil gi museumsbestyrer Berg honnør for hans betydningsfulle tiltak med å bevare et viktig kulturminne for etterslekten. Måtte han ikke som en belønning få den bistand som trengs for å få oppfylt sitt ønske om en orienteringstavle ved Toven og kanskje også en lignende en ved siden av de oppbevarte rester av kavlvegen på Romsdalsmuséet?

Sverre Hjelvik

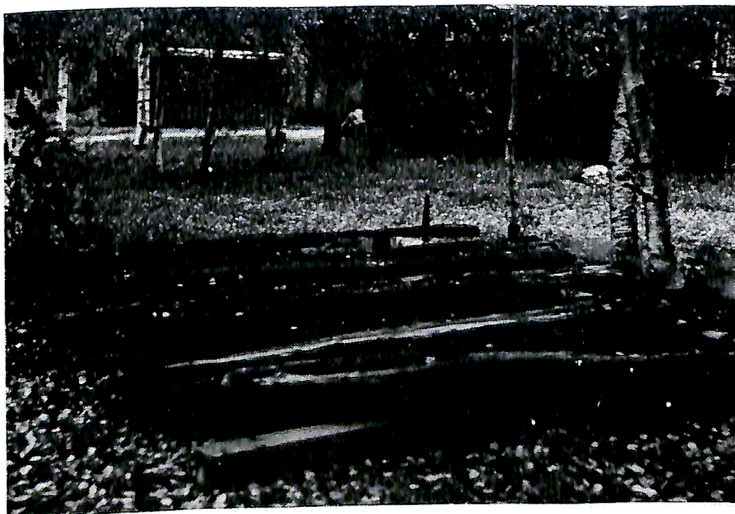
---

x) Ordet kavl betyr ifølge Ivar Åsen blant annet stakk i flytebru eller veg over sump - og myrretreknings.



Her er det de langsgående bunnstokkene som graves fram. De tversgående svillene øverst er allerede fjernet.

Her er da en bit av den gamle kavleveggen kommet til Romsdalsmuséet og ligger slik en ved et besøk dit vil se den; - så lik sin opprinnelige konstruksjon som mulig.



## Nytt, - men for kostbart ?

I sommer har de fleste av våre hovedveger fått midtlinje og kanter markert med gule og kvite striper. I de mørke høstkvelder priser vi oss lykkelige over det.

Nå kan imidlertid slitasjen fra trafikken godt merkes på malingen mange steder. Frost og glatte veger kan vi også vente oss nå.

Fra Danmark rapporteres at det der er striper i bruk som kan bøte på dette.

En ny slags vegstripe har den egenskap at fargen skifter med temperaturen. Vanligvis er stripene gule, men i kuldegrader blir de kvite. Bilistene får derved varsel om glatt dekke.

Stoffet må støpes ned i vegbanen og males ikke på slik som hos oss. Levetiden blir dermed mangedoblet når det gjelder slitasje, men kostnadene er også større. Forskerne er svært interessert i stoffet, og kanskje har en her et middel til å redusere trafikkulykkene?

---

## Entreprenørdrift

er i grunnen svært vanlig i vegbygging. Enhver maskineier er jo entreprenør, og som kjent er uttellingene til "fremmede maskiner" for hver måned store. Vanligvis tenker vi på større arbeider når det snakkes om entreprenørdrift;- større bruannlegg, totalentrepriser på hele vegparseller m.v.

Det er fra 1. september 1972 for alle kommuner i Møre og Romsdal gjort gjeldende den nye entreprenørloven som bl.a. krever at alle entreprenørfirmaer med mer enn 5 mann skal være autoriserte for det arbeid de utfører. Slik autorisasjon (godkjennelse) er det bare et fåtall av de entreprenører vi nytter som har, og de må nå snarest til fylkesmann og Industridepartementet sende sine søkrader.

Muligens kan det bli mangel på "lovlig" arbeidshjelp i det kommende år?



# KURS I VEGBYGGING

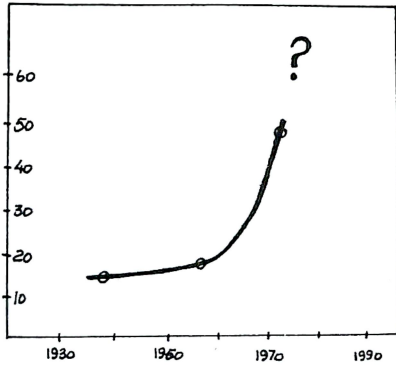


*I dagene 9. og 10. november ble det i Molde holdt kurs for vegmestere, oppsynsmenn og ansatte ved vegkontoret i vegbygging.*

*Det var overingeniørene Ruistuen og Refsdal som orienterte om bygging av ny veg og forsterking av eksisterende veg. Emnene som ble omtalt var krav til de materialene en kan nytte i vegkroppen, krav til underplaneringen (trauet), om transport, utlegging og komprimering av overbygningen, og det ble også gjennomgått de framgangsmåter som nyttes ved dimensjonering av de forskjellige lag i vegens oppbygging.*

*Det mest tankevekkende ved kurset var kanskje det overing. Ruistuen ved et par anledninger presiserte: Når det skal tas stilling til hvordan et bestemt arbeid skal utføres, bør en notere ned de alternativer som finnes for utførelsen og gjennomregne kostnaden av disse alternativene med mest mulig realistiske priser. Dette høres kanskje ut som en selvfølgelighet, men i praksis har en nok lett for å "stivne" i bestemte utførelsesformer, og ofte kan en slik utregning gi noe overraskende resultat.*

*Mye av det som ble omhandlet på kurset angår for så vidt hver enkelt som arbeider i anlegg og vedlikehold, og det er å håpe at når nå den enkelte vegmester, oppsynsmann, anleggsbestyrer og distriktsleder har "fordøyd" kurset for sin egen del, så bringer han det matnyttige videre til sine medarbeidere på de forskjellige arbeidsplasser.*



## Ledelse og teknisk personell ved vegkontoret

Vegadministrasjonen her i fylket har som andre steder vokst voldsomt de siste år. Dette har mange årsaker, men i tillegg til at det for hvert år er stadig flere kroner det er vegvesenets oppgave hvert år å anvende på den mest fornuftige måte, må vel årsakene til "bemanningseksplasjonen" være å finne i visse endringer i kravene til planlegging. På den tekniske sektor innen vegvesenet er det vel spesielt koordineringen av vegplaner med annen planlegging, behandling av regulerings- og avkjørselssaker, detaljplanarbeid og forberedelse til grunnerverv som stadig krever flere saksbehandlere.

Tar en for seg de ansatte i vegadministrasjonens tekniske sektor nå ved årsskiftet kan hele 48 personer sies å høre med her.

Hvordan har dette så vært tidligere?

Fra 1937 (35 år siden) og 1957 har en funnet denne oversikten over ledelse og tekniske stab ved vegkontoret:

1937			1957		
Overing.	Grønningsæter	(63 år)	Vegsjef	Oppegaard	(58 år)
Avd.ing.	Skagseth	(42 år)	Overing.	Rykke	(64 år)
Avd.ing.	Melbye	(46 år)	Avd.ing.	Brønd	(61 år)
Avd.ing.	S. Høye	(43 år)	Avd.ing.	Edwardsen	(60 år)
Avd.ing.	Oppegaard	(39 år)	Avd.ing.	Vårdal	(48 år)
Ass.ing.	Tronstad	(32 år)	Avd.ing.	Torvik	(42 år)
Ass.ing.	S. Waage	(30 år)	Avd.ing.	Vollset	(29 år)
Ekstraing.	Hollum	(29 år)	Avd.ing.	Grinaker	(53 år)
Ekstraing.	Vårdal	(28 år)	Overing.	Grønningsæter midlertidig	
Ekstraing.	Kjølstad	(37 år)	beskjeftiget ved kontoret	(83 år)	

<i>Tekniker Lind</i>	(48 år)	<i>Konstruktør Storetvedt</i>	(41 år)
<i>Tekniker Tjønnås</i>	(46 år)	<i>Konstruktør Kringstad</i>	(40 år)
<i>Tekniker Halvorsen</i>	(27 år)	<i>Konstruktør Samdal</i>	(38 år)
<i>Tekniker Hanekamhaug</i>	(26 år)	<i>Konstruktør Hanekamhaug</i>	(46 år)
<i>Tekniker Flikke</i>	(25 år)	<i>Konstruktør Bergeli</i>	(40 år)
		<i>Tekniker Furland</i>	(36 år)
		<i>Tekniker Afløydal</i>	(31 år)
		<i>Tekniker Korsbrekke</i>	(26 år)

*Som en ser er det i løpet av disse 20 år en økning fra 15 til 18 ansatte innen den tekniske sektor. I de 15 år nå fram til 1972 har tallet altså kommet opp i 48, og prognosene tilsier fortsatt øking.*

*Den eneste som er med på listene våre både i 1937, 1957 og i dag er avdelingsingeniør Jan Hanekamhaug. Han kan med rette kalles veteran i etaten for han hadde allerede før 1937 også virket i vegvesenet i flere år.*

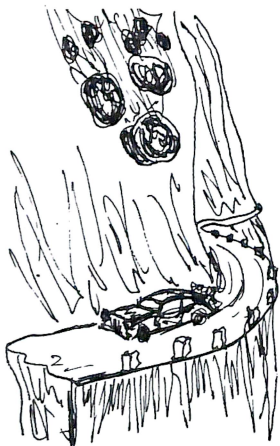
*Ellers merker vi oss at vegkontoret her i fylket i 1937 under overingeniør Grønningsæters ledelse må ha vært det rene "klekkeriet" for vegsjefer, idet samtlige av herrerne Skagseth, Melbye, Oppegaard, Tronstad, Waage og Vårdal har virket eller virker som vegsjefer rundt om i landet.*



**julestinn ?  
pass vekta!**

## OPPDØLSTRANDA

En av de riksvegstrekningene som her i fylket har vært ansett for å være mest utrygg både med hensyn til snøskred og steinsprang, er Oppdølstranda på riksveg nr. 16 mellom Sunndalsøra og Modalen.



De siste år har det her foregått store sikringsarbeider ved å legge vegen i tunnel inn i fjellet. Den gamle riksvegen går på ei smal, delvis oppmurt hylle med bratte fjellveggen ovenfor og det like bratte stupet ned i fjorden utenfor.

Det har skjedd tragiske uhell på denne strekninga. For flere år siden ble en lastebil med sjåfør tatt av snøskred ved Midtbekken og ført ut i fjorden. Her er nå bygd en tunnel i ca. 800 m lengde som ble ferdig i 1970 og som trygger for den stygge fonna her.

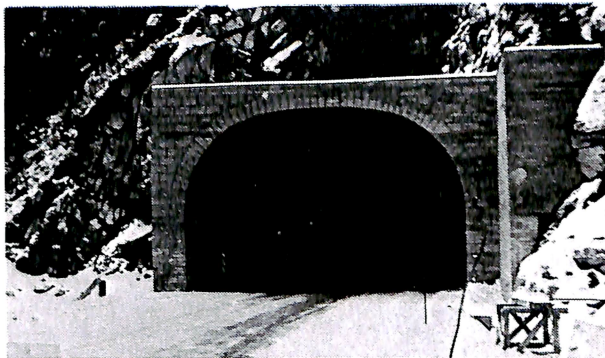
For ca. 3 år siden raste en vegstrekning på ca. 60 m ut i fjorden - heldigvis uten skade for trafikanter. Ei provisorisk bru ble bygd over rasstedet, mens det ble vurdert en mer permanent løsning. Dette ble en forlengelse av den eksisterende Tretteiga tunnel med ca. 500 m, slik at en da kom forbi både den trange, dårlige "Grøvla" tunnel og det omtalte raspartiet. Denne nye tunnelen ble åpnet nå i høst, og den provisoriske brua er nå fjernet.

Fremdeles står mye ugjort igjen på denne vegstrekninga, som vel må sies å være en av pulsårene på Nordmøre: forbindelsen Kristiansund - Sunndalsøra. For tiden er i gang bygging av et rasoverbygg ved Midtbekken tunnel som skal sikre mot steinsprang og nedfall av is. Likedan foregår over en lengre strekning breddeutvidelser og siktforbedring - et hardt tiltrengt arbeid på enkelte steder.

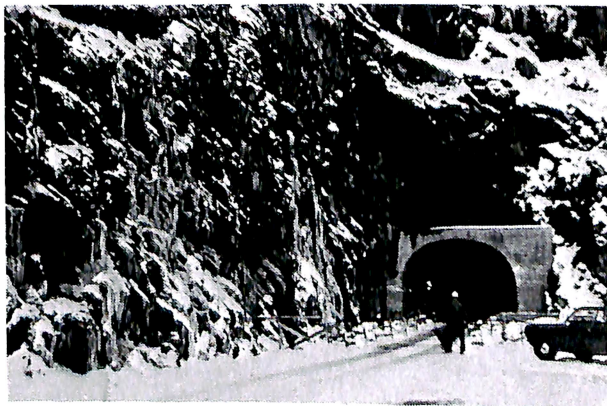
Oppdøl grustak - som i flere år nå har vært vegvesenets "hovedbank" for grus, spesielt til oljegrusproduksjon, ligger i vestenden av denne strekninga. Her skal nå veggen legges rett gjennom grustaket, og over 100 000 m<sup>3</sup> løsmasse skal her flyttes før dette kan gjennomføres. Gruskvaliteten er dessverre ikke lenger hva den har vært, så noen nytte av all denne massen i vegbygging andre steder, få en neppe.

En håper innen relativt kort tid å fullføre den opprustning som nå er gjennomført ned selve Modalen framover mot Sunndalsøra, slik at en kan få god, oversiktlig og framfor alt SIKKER veg på den beryktede Oppdølstranda.

**PORTAL VED  
DEN NYE DEL  
AV TRETTEIG/  
TUNNEL**

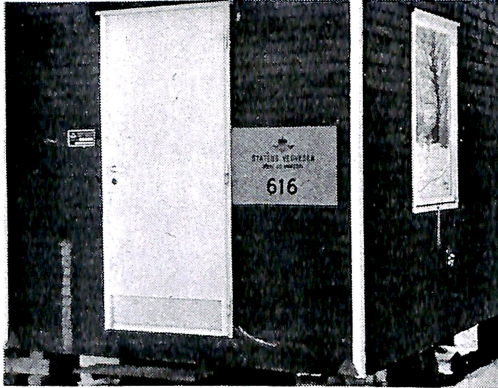


**HER SKAL  
BYGGES  
TAK SOM  
SIKRING**



# BRAKKER IGJEN

Fra vegkontoret er det nå gått ut en melding om at alle vegvesenets brakker her i fylket fra 1. desember 1972 skal disponeres av vegsentralen. I forrige nummer hadde "Veg og Virke" en artikkel der konklusjonen nettopp var at en innen vegvesenet hadde mye å vinne med en slik ordning. Vi mottar derfor meldingen med glede.



Selvsagt kan en økonomisk utnyttelse av de brakker vegvesenet har best oppnås med en totaloversikt over alt disponibelt brakkemateriell, sammenholdt med oversikt over totalt brakkebehov rundt om.

Like selvsagt må det være at en innen etaten forsøker å få slik totaloversikt, og nyord-

ningen vil sikkert sterkt bidra til dette.

En viktig fordel en samtidig oppnår er en mulighet for nå en rasjonell og effektiv måte å gjennomføre nødvendige reparasjons- og vedlikeholdsarbeid på brakkene. Spesielt nå når vegvesenet i henhold til den nye overenskomsten skal gå over til enmannsrom i løpet av 1973 er det av viktighet å få organisert ombyggingen av brakkene på en grei måte og foreta arbeidet når det ligger best til rette for det.

Vi vil henstille til alle å gjøre sitt til at overføringen av brakkene til vegsentralen går raskest mulig i orden, slik at vi kan høste fruktene av den nye ordninga.

\* \* \* \*

Årsaka til ei lang rekkje sjukdomar skal søkjast i at mennesket opphavelig vart skapt til å gå og ikkje til å køyra.

\* \* \*

# Vi gratulerer

følgende medarbeidere som passerer åremålsdager i løpet av vinteren.

Petter I. Vestre,	6240	Sjøholt	50 år,	7. desember 1972
Jørgen Brudeset,	6400	Molde	50 år,	16. desember 1972
Arnet Kirkeland,	6410	Midsund	50 år,	19. januar 1973
Erling Voll,	6687	Engjan på N	50 år,	12. februar 1973
Einar Vermøy,	7420	Grøa	50 år,	6. mars 1973
Otto Asen,	6218	Hellesylt	50 år,	24. mars 1973
Olaf Wiik,	6300	Åndalsnes	60 år,	30. november 1972
Birger Wulvik,	6485	Torvikbukt	60 år,	19. desember 1972
Erling Engelstad,	6610	Øksendal	60 år,	5. januar 1973
Ola H. Hjelanes,	6694	Stemshaug	60 år,	5. januar 1973
Sigurd Wågbø,	6635	Meisingset	60 år,	8. januar 1973
Magnar E.L. Bolli,	6493	Lyngstad	60 år,	6. mars 1973
Peder Frostad,	6390	Vestnes	60 år,	17. mars 1973

## FØLGENDE FUNKSJONÆRER ER ANSATT VED VEFADMINISTRASJONEN I LØPET AV 1972

NAVN	STILLING	TILTRÅDT	AVDELING
Terje Josefsen	Konstruktør III	24/4 -1972	Planavdelingen
Gunnar Svee	Konstruktør III	1/6 -1972	Planavdelingen
Trygve Sekkenes Vestad	Konstruktør III	1/8 -1972	Planavdelingen
Bjørn Andersen	Konstruktør III	1/8 -1972	Vedlikeholdsavd.
Tor Abelvik	Tekniker II	1/7 -1972	Planavdelingen
Nils Hendseth	Tekniker II	11/9 -1972	Planavdelingen
Jan Meringdal	Tegner	1/4 -1972	Planavdelingen
Olav Øverås	Førstesekretær	1/7 -1972	} Administrasjons- og økonomi- avdeling
Hildur Melsæther	Kontorassistent	20/3 -1972	
Solveig Eik	Kontorassistent	19/6 -1972	
Jostein Nerland	Kontorassistent	24/7 -1972	
Sigrunn Hakstad	Kontorassistent	13/9 -1972	
Grethe Bloch	Kontorassistent	16/10-1972	

