

# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 1

APRIL 1973

2. årgang



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

INNHold:

Redaksjonens adresse:  
Vegkontoret, Fylkeshuset,  
6400 MOLDE

Opplag: 1200

Trykk: Sunnmørsposten.

Bidragstere:

Hjalmar Brudeseth  
Olav Bye  
Kristian Furland  
Kjell Loen  
Olav Nilssen  
Harald Oterhals  
Gunnvor Sund  
Arne Inge Torvik  
Olav B. Urke  
Jarle Øye

Side:

- |    |                                        |
|----|----------------------------------------|
| 3  | Godt år!                               |
| 4  | Tradisjonsbunden grunn.                |
| 5  | Vegkontoret under ett tak.             |
| 8  | Kurs på Dombås                         |
| 9  | Vegsentralen - maskinavdelinga.        |
| 14 | Rv. 65 Sør-Trøndelag grense-<br>Bolme. |
| 16 | Anleggsdrift 1973. Riksveger.          |
| 20 | Vegvesenets EDBopplegg.                |
| 22 | Jula varer helt til påske.             |
| 23 | Om grusproduksjon.                     |
| 26 | Bedriftsleger.                         |
| 27 | Bort fra det kalde nord.               |
| 28 | Gamle murarar.                         |
| 30 | Kryss-ord.                             |
| 32 | Remme tunnel i rv. 659.                |
| 34 | Avskjed fra vegvesenet.                |
| 37 | Ferietilbud.                           |
| 38 | Kontaktmøte i Aure.                    |
| 39 | Vi gratulerer.                         |

\*\*\*\*\*  
\*Porside:  
\*Illustrasjon av Egil Småge:  
\*  
\*Karakteristiske bilder fra  
\*vegforbindelser i Møre og  
\*Romsdal fylke.  
\*\*\*\*\*



## UNDERVEIS I LØPET:

# GODT ÅR!

Startskuddet for et nytt løp er gått.

En start er det alltid noe forventning og stas ved. Vi var derfor alle hjertelig tilstede og vinket vel av gårde.

Og så er vi da på oppløpssiden: Løperne har alt konstatert noe om gliden, hvordan avsparket virker og hvordan vinden blåser. - Det er nå det gjelder å disponere krefter og å beregne løpet. Ofte er det nettopp i denne fase av løpet en mest trenger oppmuntring også, i hvert fall den som fører til de store resultater.

Idet februar passeres, kommer det ennå godt ved å få oppmuntringen "Godt år" som hilsen på ferden - både fra tribunen og fra trenerne og funksjonærene på indre bane.

I løpet hittil i år ser det imidlertid ut for at i hvert fall værforholdene stort sett har vært særdeles gunstige.

Det er lagt opp en målsetting, og en har rundetabeller og rundetider. Det er spennende ved hver passering hvordan rundetabellen holder. Blir det fingrer opp eller fingrer ned å registrere i skynningen forbi ?

I rundetabellen er bl.a. anført tidspunktene:

Ferdig ferjekai på Aursnes 1. april.

Kjørbar veg Bjørneset-Høydalsnes 1. mai.

Ferdige bruer til Sveggen og Ekkilsøy 1. juni.

Asfaltdekke Fiskarstrand-Langevåg 1. juli.

Asfaltdekke Nyseterstova-Sjøholt 15. juli.

Ferdig oljegrus Bolme-Sør-Trøndelag grense 15. september.

Ferdig asfaltdekke Fet-Hjorthol og  
Aure-Aursnes i Sykkylven 1. oktober.

De krefter eller ressurser vi disponerer for løpet i 1973, er betydelige:

100 millioner kroner for riksveganlegg og riksvegvedlikehold og  
43 millioner kroner tilsvarende for fylkesvegdrift. De som skal gå løpet, er ganske veltrenet, og utstyret er første-klasses.

Men det er mange forhold som er med og bestemmer resultatet videre. Vi har ofte høstet erfaring med at det er sand på isen i form av juridiske innsigelser og vanskeligheter, sen godkjenningssprosedyre eller krav om alternativer i planer, utglidninger, nedrasing. Vi heftes av værforhold, både av nedbør, storm og tele. Det hender at vi kjører ut i kanten og stuper på hodet. Alt kan hende i et løp med så mange runder gjennom året 1973.

Vi trenger saktens å få med oss ønsket om et godt nytt år!

Arne Inge Torvik

---

## Tradisjonsbunden grunn

Innåfor tomte til Fylkeshuset vart for 260 år sidan (1713-16) Reknes Hospital si hovudbygning reist. 140 år seinare - i 1854 - var spørsmålet om utviding føre i amtsformannskapet. Det galdt både påbygging og nybygg. Fogden Jac. Vetlesen som var konstituert amtmann og førebudde saka for amtsformannskapet, skreiv m.a. om teikningar frå byggmeister Spolert:

"Da Reknæs Hospital har en smuk Beliggenhed, vil det formentlig ikke være uden Betydning, om der i Bygningens ydre Forhold og Stiil erholdes al den Skjønhed, som Bygningens Bestemmelse kræver, og som kun tilnærmelsesvis kan siges at være iagttaget af Muurmester Spolert."

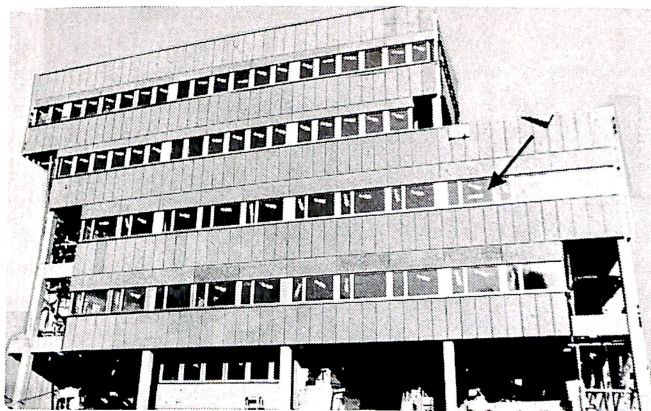
Det var arkitektane von Hanno og Schirmer som vart arkitektur for den nye hovudbygningen på Reknes bygt i åra 1855-1861. Spolert var byggmeister ved bygginga og hagearkitekt for parkanlegget, og her må ein kunne seie at han makta å skape vakre og gode ytre tilhøve til trivnad for både dei som høyrde til i huset og andre.

Ein får vone at sansen for det som gjer det vakkert og triveleg, også kjem til å verke med ved planløysinga ikring Fylkeshuset.

Bjarne Rekdal



# Vegkontoret under ett tak

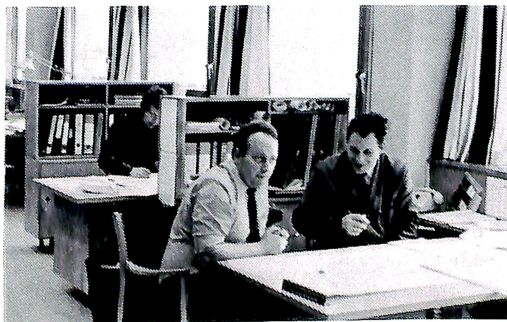


og ikke bare ett tak, men faktisk i ett rom! Kontorlandskapet på godt og ondt er siden 20. februar 1973 et faktum for vegadministrasjonen i Møre og Romsdal. I 3.etasje av Fylkeshuset på Reknes, Molde, disponeres ca. 1 350 m<sup>2</sup> til 109 arbeidsplasser. Fellesfunksjoner som kantine, kopiering m.v.

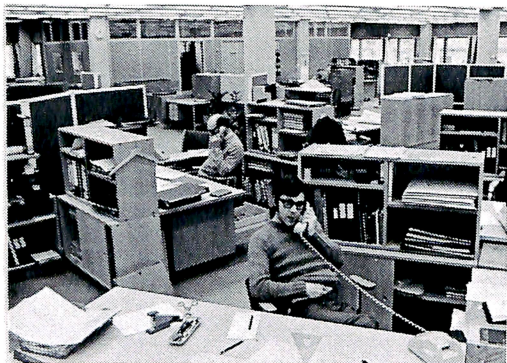
kommer i tillegg. Det samme gjelder arkivet i kjelleren og eventuelt trimrom.

De siste år har vegkontorets lokaler vært lite tilfredsstillende, idet de forskjellige avdelinger har vært spredd rundt i flere hus i byen. Dette skapte selvsagt store vansker for kontorets funksjon, og også for besøkende var det forvirrende å bli henvist til de forskjellige steder, alt etter hvilket ærend en kom i.

Å samles i et kontorlandskap har ikke vært noe ønske-mål fra noen ansatt, så forventningene til de nye lokaler har ikke vært de største. Nettopp derfor er det gledelig i dag å konstatere at de fleste finner forholdene bedre enn fryktet. Spesielt for de tekniske funksjonærer som ofte opererer i "Team", byr ordningen på mange fordeler.



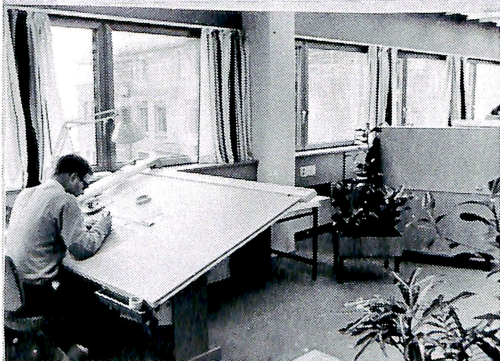
Med den spesialisering som etter hvert finner sted, er det stadig større behov for samarbeid i de enkelte saker, og landskapet tillater dette i fullt monn.



Ulemper finnes likevel, - spesielt er telefonkimming og overhøring av 3-4 telefonsamtaler samtidig sjenerende dersom en skal konsentrere seg om en oppgave.



Demokratiseringsprosessen er drevet til det ytterste, idet vegsjefen og driftssjefen har fått plasser like ved "hovedtrafikkåren" og meget utsatt for alle slags forstyrrelser. Det betviles om dette totalt sett er en god løsning.

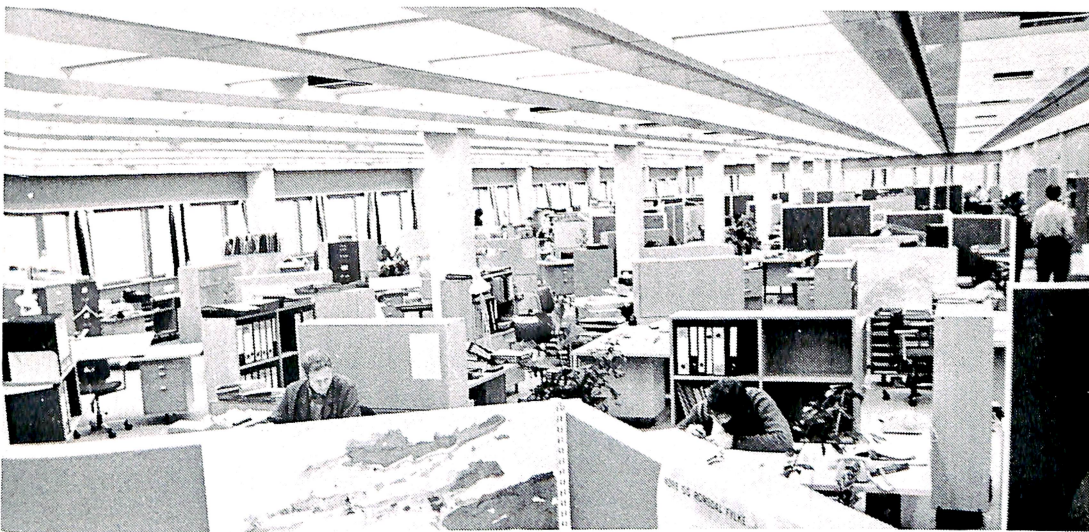


Å la hestene få den mørkeste båsen fordi de er ute så ofte, er et prinsipp som tildels er fulgt også i landskapsplasseringen - uten sammenlikning for øvrig. Palmer og planter pynter her opp hos de som har sitt arbeid inne på kontoret hele året.



Skrivestuas klaprende maskiner og sjarmerende damer er heldigvis/dessverre avskjermet med såkalte lydabsorberende skjermvegger (pris pr. løpemeter = kostnad for tofelts veg).

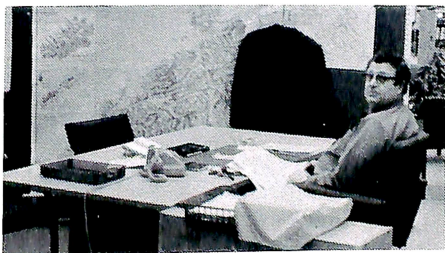




I oppreist stilling har man ganske god oversikt i landskapet, og dersom telefonsamtaler og konferanser foretas stående, er det utrolig mange som kan få del i ens gjøremål og forstå hvor viktige arbeidsoppgaver en har. Alle har dessverre ennå ikke lært dette.

Med den vekst i vegadministrasjonen en har hatt de siste år, vil neppe disse lokaler være store nok særlig lenge. Noen reserveplasser finnes ennå, men de vil ventelig være fylt i løpet av et års tid. Eventuell ekspansjon ut over dette får en håpe vil skje ved at det blir leid tilleggslokaler, og ikke ved at flere plasseres i det landskapet en nå har.

Etter en måneds "prøvedrift" må vel konklusjonen for de fleste være at det tross alt er levelige forhold i det meget utskjelt landskapet vårt. For enkelte kan til og med spores øket trivsel.



Den andre siden av saken - effektiviteten - tenker kanskje hver enkelt mindre over.

Kontorsjef Lossius har den derimot i tankene - er han betenkt eller fornøyd?

# Kurs på Dombås

Norsk Arbeidsmandsforbund sto i dagene 3.-9. desember ifjor som arrangør for et kurs for ansatte i vegarbeidsdriften i Møre og Romsdal, Hedmark, Oppland og Sør-Trøndelag.

På kurset ble omhandlet forskjellige opplæringstilbud og kurser, verne- og sikkerhetsarbeid, samarbeid i staten, egen drift kontra entreprenørdrift og den nye overenskomst for vegvesenet.

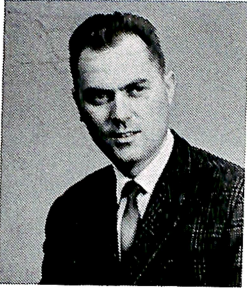
Foruten klubbtilitsmenn og representanter for fylkenes vegadministrasjon deltok representanter fra departementet, Vegdirektoratet, Samarbeidsrådet og Vern og Velferd.



Bildet viser deltakere fra Møre og Romsdal fylke, og disse er, regnet foran fra venstre: forretningsfører A.B. Rodal, driftssjef E. Vollset, klubbform. P.Frostad og klubbform. J. Sigerseth. Bak fra venstre: sekretær i NAF L.Nilsen, klubbform. E. Woll, klubbform. P. Klepp, klubbform. E.Husøy klubbform. A. Hoseth, klubbform. O. Haukeberg og opplysningssekretær i NAF K. Westgård.



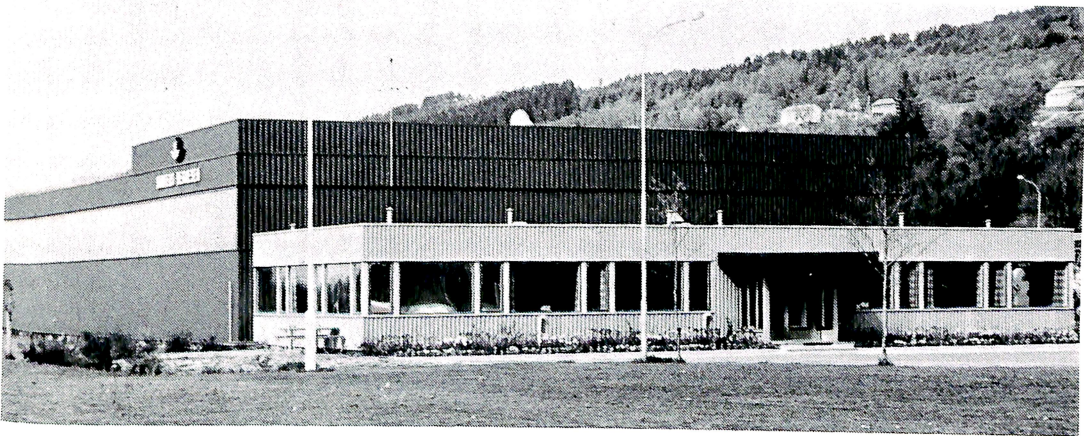
# VEGSENTRALEN – MASKINAVDELINGA



Jarle Øye  
overingeniør

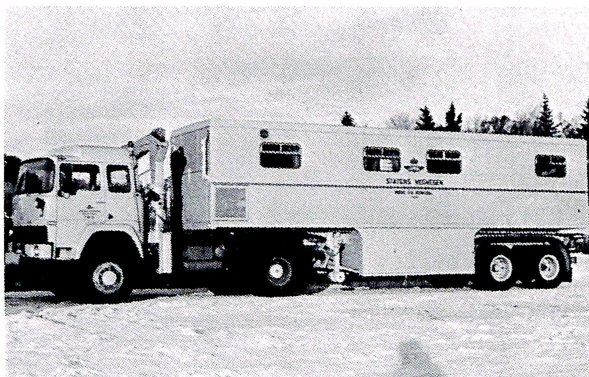
I 1961 vart det teke i bruk ny rekneskapsordning for maskinforvaltninga i dette fylke. Dette førde til at ordninga med "Vegsentral" vart oppretta. Seinare har ein fått eigen maskinavdeling.

Den sterkt aukande mekaniseringa i vegvesenet har ført til at maskinavdelinga har vokse frå ein beskjeden start med to mann ved kontoret i 1961, til nå å ha 1 overingeniør, 1 avdelingsingeniør, 3 maskintekniske oppsynsmenn og 3 kontorfunksjonærar. I tillegg har ein 3 arbeidsformenn, 2 formenn med spesialfunksjon og 1 lagerformann. Det er 45 verkstad- og lagerarbeidarar ved vegsentralen.



Vegsentralen sin verkstad på Årø er hovudverkstad for fylket. I tillegg til hovudverkstaden har ein 7 vegstasjonar med verkstadfunksjon. Ein har også 3 reisande serviceinspektørar.

Maskinavdelinga har ansvaret for å vedlikehalde vegvesenet sine maskinar og det større maskinelle utstyret i fylket.



Maskinparken er samansett av større og mindre maskinar til ein nykjøpsverdi på omlag 45 mill. kroner.

Kvart år brukar ein 4-5 mill.kroner til fornying av maskinparken.

I 1961 hadde ein ca. 3 mill.kroner i leieinntekter av maskinparken.

I 1972 hadde ein maskinleieinntekter på meir enn

17 mill. kroner. Det er såleis sterk auke både i omsetninga ved vegsentralen og ved utnyttinga av maskinane.

Maskinavdelinga har kontor ved vegsentralen på Årø. I 1967 tok ein i bruk den nye vegsentralbygninga på Årø, og ein har såleis nå tidsmessige kontor og arbeidslokaler.



Maskinavdelinga er delt opp i funksjonar slik som organisasjonskartet viser.



DRIFTSSJEF

LEDER AV MASKINAVD.  
O ING. J. ØYE

MATERIALLAGER  
LAGERFORM. O. HARNES

MASKINUTLEIE  
OPPS. M. K. ENGEN

VERKSTEDDRIFT  
AVD. ING. A. GAUTUN

SEKRETARIAT  
SEKRETER M. BLOMSNES

EIN VENDER SEG TIL FØLGJANDE :

1. BESTILLING AV VÅRER : ODD HARNES

2. MASKINUTLEIE : LEIDIGE MASKINER }  
LEIEPRISER OG VILKÅR } K. ENGEN  
VALG AV MASKINTYPE }  
TRANSPORTOPPDRAG }

3. VERKSTEDDRIFT: VERKSTEDARBEID } A. GAUTUN  
REPARASJON AV MASKINER } R. ØFLANDER  
VEDLIKEHOLD SARBEID } K. STOKKELAND  
RESERVEDELER TIL MASK }

4. REGULER FOR MASKINAVREGNING } M. BLOMSNES  
TOLKING AV OVERENSKOMSTEN }  
LØNNS- OG REGNSKAPSFRØSMÅL }

VEGST. PÅ SKODJE  
OPPS. M. VADSET

FOREBYGG. VEDLIKEH.  
OPPS. M. ØFLANDER

VEGSEINTR. VERKSTED  
OPPS. M. STOKKELAND

ØVRIGE VEGSTASJONER

REISENDE SERVICE INSPEKT.

# ORGANISASJONSPLAN FOR MASKINAVDELINGA (15-03-73)

## KVEN SVARAR PÅ KVA VED MASKINAVDELINGA

Når ein vender seg til maskinavdelinga, er det viktig at ein spør etter den som har ansvaret for den funksjon som saka gjeld.

Ein vil nedanfor gi ei kort orientering om arbeidsområdet til dei einstilte funksjonærane:

### 1. BESTILLING AV VARER.

Ved bestilling av varer, orientering om prisar, leveringstider og liknande skal ein venda seg direkte til lageret og spørja etter lagerformann ODD HARNES.

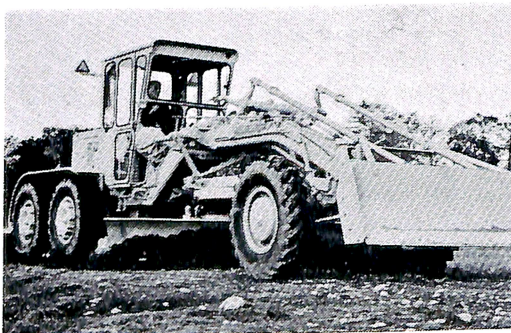


Lagerformannen har fått ansvaret for at lageret til ei kvar tid er i stand til å yte service med reservedelar og rekvisita til eigen maskinpark. Til kvar tid finst óg eit utval av dei varer som anleggs- og vedlikehaldsdrifta ønskjer å få levert frå vegsentralen sitt lager.

Lagerformannen har også ansvaret for at skiltproduksjonen ved vegsentralen sin skiltverkstad går føre seg så rasjonelt som mogleg.

### 2. MASKINUTLEIGE.

Ved forespørsel om leige av maskinar skal ein venda seg til

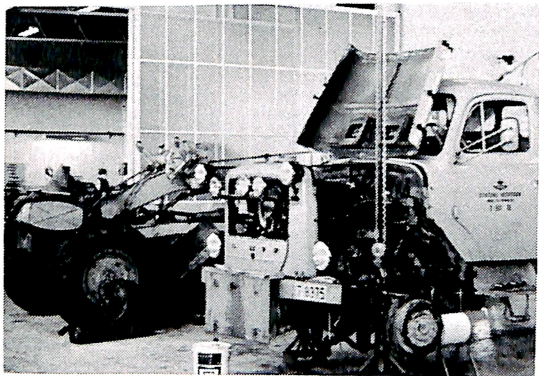


maskinutleigekontoret og oppsynsmann KOLBJØRN ENGEN. Engen er gitt i oppdrag å formidle utleige av egne maskinar. Han kan også formidle innleige av private maskinar hvis dette er ønskeleg, og han kan svare på spørsmål om val av maskintyper. Engen formidler også transportoppdrag.

Dette er ein mykje arbeidskrevjande funksjon, og ein tek sikte på å styrke funksjonen mannskapsmessig i nær framtid.

### 3. VERKSTADDRIFTA

Verkstadfunksjonen omfattar vegsentralen sin verkstad samt vegstasjonane og dei reisande serviceinspektørane. Avdelings-



ingeniør ARNFINN GAUTUN har ansvaret for verkstadfunksjonen. Som hjelp har Gautun oppsynsmann RUDOLF ØLANDER som har ansvaret for det forebyggende maskinvedlikehaldet og oppsynsmann KNUT STØKKELAND som er mellombels oppsynsmann for vegsentralen sin verkstad.

Oppsynsmann MARTIN VADSET har ansvaret for vegstasjonen i Skodje.

Ved alle spørsmål om reparasjonar av maskinar eller servicearbeid som skal utførast på maskinar eller materiell, skal ein venda seg til Gautun, Ølander eller Stokkeland.

### 4. SEKRETARIATET.

Vegsentralen sitt sekretariat er noko minka nå sidan det vart teke i bruk EDB. Det trengst likevel eit sekretariat, og ansvaret for dette er gitt til sekretær MAGNE BLOMSNES.

Ved alle spørsmål som gjeld lønsmessige tilhøve for vegsentralen sine arbeidrarar skal ein venda seg til Magne Blomsnes. Det same gjeld spørsmål om skriving av maskinrapportar og avrekningsreglar for maskinane.

-----

Maskinavdelinga er etter kvart blitt mykje omfemmande, og den er bygd opp på relativ kort tid. Det kan såleis vera at ein i einskilde høve ikkje har makta å yte så god service som ein skulle ønskje. Ein vonar at dette skal bli betre,



og at det etter kvart som driftsavdelingane maktar å innføre betre driftsplanlegging i arbeidet, skal det og verta lettare for maskinavdelinga å yte den ønskjelege service.

Det er viktig at det ved oppsetting av driftsplanar vert teke omsyn til å utnytte eigne maskinar. Det har vist seg i mange høve at det er svært viktig at vegvesenet har ein eigen maskinpark. For at driftsresultatet til maskinane skal verta så godt som mogleg, er det viktig med så god utnytting som råd. Dette er eit fellesansvar for både drifts-avdelingane og maskinavdelinga.

Eit godt driftsresultat betyr lågare leigeprisar, og dette igjen kjem driftsavdelingane tilgode.

Jarle Øye

## Rv. 65 Sör Tröndelag grense — Bolme

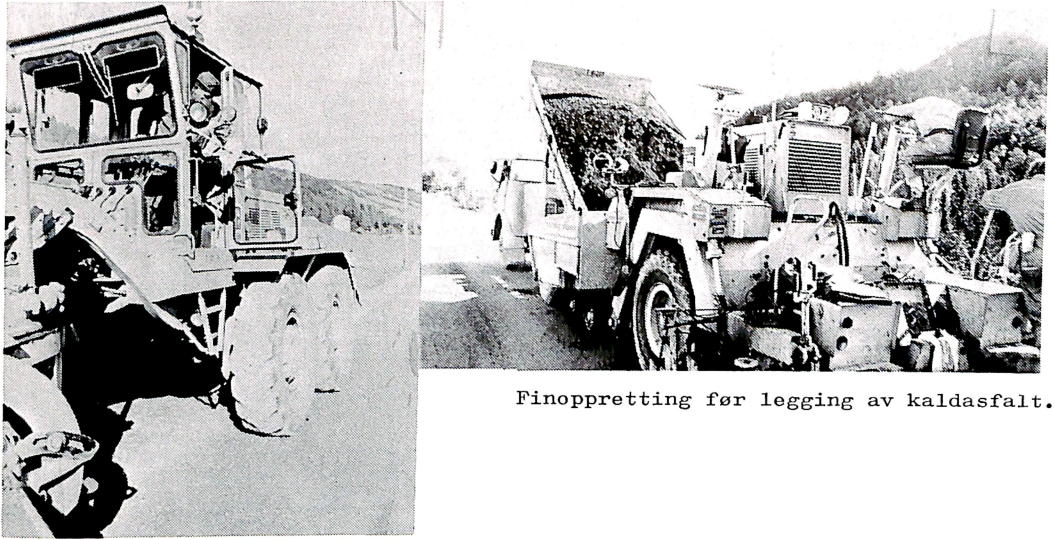
Utbedringsarbeider har en tid vært i gang over en 18 km lang strekning i Rindal kommune på rv. 65. Etter planen skal eksisterende veg utvides til 6,5 m bredde og forsterkes ved å legge på 30-40 cm samfengte grusmasser på nåværende vegbane.

Større utbedringer er planlagt på noen steder, f.eks. ved Brandåa og Lille Trøkna bru.

Siden juni 1971 har arbeid med trauing langs eksisterende veg, forlengelse av stikkrenner, utkjøring av grus og planering pågått.

En var tidlig oppmerksom på vanskene med å finne brukbare masser til forsterkningslag, og særlig masser gode nok til bærelag og oljegrusproduksjon i nærheten av parsellen. Det har da også vist seg nødvendig med relativt lang transport og uttak av masse på flere steder. I gjennomsnitt må en nok regne at oljegrus og bærelag er kjørt ca. 30 km før det legges ut på vegen.

Høsten 1972 ble det lagt 13 km dekke av typen kald-asfalt på denne parsellen, - for øvrig det første faste dekke i Rindal kommune. Kvaliteten synes å være meget bra.



Finoppretting før legging av kaldasfalt.

Bruarbeid foregår i dag med vegvesenets egne folk ved Lille Trøkna bru, og entreprisearbeid ved Brandåa, en kulvert ca. 36 m lang og liggende nede i botnen av en ca. 10 m djup dal. Ellers er det i gang fjellsprengning og gravingsarbeider i egen regi.

Til de 13 km veg som ble gjort ferdig i høst, er medgått ca. 42 000 m<sup>3</sup> samfengt grus og ca. 13 000 m<sup>3</sup> knust grus til bærelag og finoppretting. Pris pr. m ferdig veg blir ca. kr. 370,-.

Etter planen skal hele den 18 km lange parsellen være fullført til høsten. Den som har ansvaret for dette er i marken oppsynsmann Amund Sylte, assistert av Finn Heggset. I gjennomsnitt er det 7 mann av vegvesenets stab som bærer byrden.

Det kan nevnes at fra 1973 vil dermed 36 km av de totalt 44 km fra Sør-Trøndelag grense til Skei ha fast dekke - en stor del av dette utbygd til fullgod standard.

# ANLEGGSDRIFT 1973

## Riksveger

Til riksveganleggsdriften er for 1973 ordinært bevilget 60,5 mill kroner. I tillegg disponeres av distriktsutbyggingsmidler kr. 1,5 mill og midler til ekstraordinær sysselsetting kr. 2.835 mill, slik at totalsummen blir kr. 62 835 000,-.

Utenom dette disponeres en del forskottsmidler (m.a. til Herøybrua og Aure-Aursnes).

Ordinær mannskapsstyrke ved riksveganleggene er forutsatt å være 165 mann gjennomsnittlig. I sysselsettingsperioden, ca. 10-12 uker fra 20. januar, beskjeftiges ca. 50 mann utenom egne folk. Videre beskjeftiges et varierende antall arbeidere i entreprenørdrift.

Nedenfor gis en kort oversikt over bevilgningsstørrelse og de mest nærliggende oppgaver på de enkelte anlegg:

RV 14 FESTØY FERJEKAI - VOLDA FERJEKAI, KR. 700 000.

Gjelder legging av asfalt på parsellen Festøy-Rjånes.

RV 14 FOLKESTAD FERJEKAI-SOGN OG FJORDANE GRENSE, KR. 2200 000,-.

Det vil bli fortsatt med utbedring mellom Straumshamn og Kile. Dessuten skal kr. 600 000 nyttes til ombygging av Folkestad ferjekai.

RV. 16 SØR-TRØNDELAG GR.-KVISVIK FERJEKAI, KR. 2305 000 medregnet ekstraordinære midler. Midlene skal nyttes til fullføring av parsellen Oppdøl-Mo, til overbygg ved Midtbekken som er ferdig i disse dager og ellers til utbedring mellom Sundalsøra og Tretteiga tunnel.

RV. 60 AURE FERJEKAI- SOGN OG FJORDANE GR., KR: 3000 000.

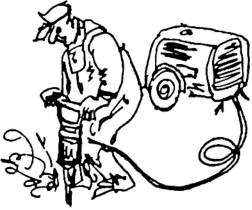
Gjenstående parsell Fet-Hjorthol-Lade skal fullføres. Videre er det regnet med ombygging av Elvekroken og Fursetseter bruer.

RV. 61 BRANDAL - ÅRVIK FERJEKAI, KR. 300 000,-. Det er her regnet med grunnerverv for de bevilgede midler.

RV. 61 KOPARNES-SOGN OG FJORDANE GRENSE, KR. 2500 000. Midlene skal nyttes til oppstartning på parsell Koparnes-Eidså dersom grunnløsningen lar seg ordne, og til restarbeid på strekningen Fiskå-Åheim.



RV. 62 MOLDE SENTRUM-SUNNDALSØRA, KR.4100 000. Foruten å dekke fullføring av parsellen Fossbakken-Skjørseter som ble satt under trafikk høsten 1972, skal midlene anvendes til ombygging av parsellen Toven-Eidsøra. Tid for oppstarting er på det uvisse av hensyn til grunnerverv.



RV. 65 SØR-TRØNDELAG GRENSE-HALSA FERJEKAI, KR.3500 000. En skal her fullføre ombygging og dekkelegging innen Rindal kommune. Videre skal fullføres en påbegynt parsell ved Sande, og det skal trolig legges olje-grus fra Vindøla til Røvskleiva i forbindelse med en enkel opprusting.

RV. 66 OPPDØL-HØGSET FERJEKAI, KR.3100 000 skal fortsette fra Gjemnesstranda til Batnfjordsøra og videre mot Bjerkeset med utbedring og olje-gruslegging.

RV. 67 MOLDE-ØRJAVIK FERJEKAI, KR. 3000 000. Herav skal kr.2000 000 nyttes til fornyelse av dekke på parsellen Eikrem-Sylte. Ellers er det aktuelt å fortsette arbeidet med ombygging av parsellen Sylte-Eide.

Rv. 67 TØVIK - BREMSNES, KR.1000 000. Her skal kr.400 000 nyttes til ny Bae bru med tilstøtende veg, og resten til utbedring og olje-gruslegging på parsell Kårvåg-Hoset.

E 69 OPPLAND GR.-ÅLESUND, KR.8425 000 inklusive midler til ekstraordinær sysselsetting som utgjør kr.525 000 og nyttes mellom Verma og Bjønkleiva. Kjelbotn-Sjøholt skal fullføres med sammenhengende asfaltdekke til Steinholt.

Arbeidet skal også fortsette på parsell Rødset-Moa, og endelig skal Ålesund kommune som står som byggherre for ny ferjekai ved Klaus Nilsensgt., ha tilskudd av statsmidler til byggingen.

RV. 71 SØR-TRØNDELAG GR.-RINDAL-BETNA, KR.1000 000. En vil starte arbeidet med forsterkning og olje-gruslegging på parsell Liabø-Engjan.

RV. 651 ØRSTA/VOLDA - FYRDE, KR.1905 000 medregnet ekstraordinær sysselsetting. Arbeidet fortsettes på strekningen Hunnes-Fyrde.

RV. 654 DRAGSUND-STOKKSUND-FOSNAVÅG, KR.1900 000. Midlene skal nyttes til fortsatte arbeider på bru til Herøy med tilstøtende veg. I tillegg skal det nyttes forskottsmidler, og en håper å komme i gang med bruarbeid i entrepriser.

RV. 655 TRYGGESTAD-LEKNES-ØRSTA, KR.1400 000 som skal nyttes til bygging av 3 snøoverbygg i tillegg til de 3 som ble fullført i 1972.

RV. 656 MAUSEIDVÅG-SULESUND, KR.200 000. Dersom plangodkjenning og grunnerverv går i orden, skal det bygges ny nedkjørsel til Sulesund ferjekai samtidig som holdeplassen utvides.

RV. 659 EIDSVIK-BRATTVÅG, KR. 2000 000. I planene inngår ny tunnel mellom Remmetunnelen og Samfjordstraumen bru, og ny bru over Samfjordstraumen.

RV. 660 ÅFARNES-VISTDAL-EIDSVÅG, KR.2405 000. Her er planen at en foruten utbedringsarbeid skal legge oljegrus på en del av strekningen mellom Holm og Lianes.



RV. 661 VESTNES-KJELBOTN, KR.600 000. Det meste en kan ha håp om å klare i 1973, er å komme i gang med eiendomsinngrep.

RV. 661 EIDSVIK-VESTNES, KR.500 000. Arbeidet med ombygging av vegen gjennom Tomra sentrum skal prioriteres. Grunnerverv må først ordnes.

RV.662 MOLDE-HOLLINGSHOLM, KR.1605 000. Av disse midlene ble det i 1972 nyttet ca. kr.1200 000 til dekkelegging Molde-Mordal. I år fortsetter arbeidet fra Gauset mot Hollingen.

RV. 663 SYLTE-VEVANG, KR.800 000. Midlene skal nyttes til dekkelegging på Sylte-Eidem.

RV. 664 EIDEM-BUD, KR.600 000. Anlegget skal avsluttes med denne bevilgning.

RV. 666 TOVEN-ANGVIK-TORVIKBUKT, KR.3405 000 inkl. sysselsettingsmidler. Mellom Toven og Raudsand nyttes kr.3000 000 til full ombygging, og resten går til utbedring på parsell Flemma-Nedre Hoem.

RV. 669 VEG RUNDT SMØLA, KR. 800 000 som skal nyttes til ombygging av Lervikstraumen bru samt en del mindre utbedringer.

RV. 680 TØMMERVÅG-AURE-SØR-TRØNDELAG GRENSE, KR.2000 000. Parsell Hjelen-Bakk fullføres, og det tas sikte på å begynne opprusting av ruten Sør-Trøndelag gr.-Eidestranda.

Under posten ordinære riksveganlegg utgjør posten utbedring av riksveger kr. 7400 000. De største arbeider som skal utføres under denne post er:

E 69. Nybygging av bruene Tverrelva, Bøbru i Innfjorden og Åkeshjelen.

Bygging av ny Gjesund bru i parsellen Valderøy ferjekai-Vigra flyplass.

Fullføring av Fiksdal bru i rv. 661.

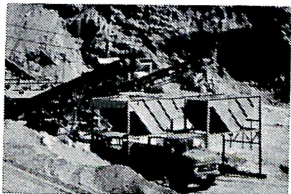
Ombygging av 4 mindre bruer i rv.67 Eide-Ørjavik og også ombygging av 4 mindre bruer i rv. 670 Skei-Kvanne.

Fullføring av Kvisvik og Sulesund ferjekai.

Bygging av ny atkomst fra Rv. 62 ved Lønset til Lønset ferjekai og asfaltlegging på rv. 657 Mauseidvåg-Langevåg.

Delvis finansiering av rasoverbygg på rv. 655 Øye-Leknes.

En del av bevilgningen er foreløpig ufordelt og skal anvendes til såkalte Black-spots.



Når det gjelder gjennomføringen av programmet, er det sjølsagt mange skjær i sjøen som må passeres for å få alt til å klaffe. En nevner ting som m.a. godkjenning av tekniske planer og gjennomføring av eiendomsinngrep der dette gjenstår. Dersom slike formelle sider av saken lar seg ordne, skulle arbeidsprogrammet ellers være realistisk.

*Fredmann*



# VEGVESENETS EDBOPPLEGG

Det er en kjennsgjærning at en meget lett tilvenner seg nye tekniske framskritt. Imidlertid er det naturlig å reagere motstrebende når bruken av nye maskiner medfører endring i ens tilvante arbeidsrutiner. Mangelfull informasjon er i mange tilfeller årsak til motviljen. De fleste av oss vil være enig i at det er viktig å vite mest mulig om det en driver med. Ettersom vegvesenet har "hoppet inn i EDB-alderen", kan det således være hensiktsmessig med en orientering om det nye EDB-opplegget.

Med den sterke mekanisering i dagens vegarbeidsdrift kan de løpende beslutninger få store økonomiske konsekvenser. Virksomheten og arbeidet må derfor planlegges. Det er en kjent sak at kvaliteten av beslutningene er sterkt avhengig av disponible opplysninger. Følgelig gjelder det å skaffe fram hurtig og best mulig informasjon. EDB-oppleggets prinære oppgave er således å gi meningsfylte opplysninger om den løpende vegarbeidsdrift til beslutningstakerne i alle ledd i vegadministrasjonen.

Informasjonen ligger i de datalister som tilsendes. Ved fornuftig bruk av disse resultatlister er det grunn til å tro at beslutningene kan tas på en mer betryggende måte, ettersom dette materiale (ca. 60 forskjellige resultatlister) muliggjør en systematisk behandling av problemene.

Det er vel viktig å understreke at vegvesenets maskinelle regnskapsopplegg på ingen måte har funnet sin endelige utforming. Her som ellers i samfunnet vil EDB stadig finne nye anvendelsesområder innenfor f.eks. planlegging, budsjettering og driftsoppfølging. EDB-utviklingen i vegvesenet er ikke et isolert fenomen, men må sees som et ledd i den teknologiske og sosiale utvikling. Elektronisk databehandling er et hjelpemiddel for å møte kravene om stadig bedre utnyttelse av ressursene, og det synes som moderne bedriftsledelse ikke er mulig uten bruk av maskinell databehandling.

I vegvesenet hvor en masse tall og opplysninger skal behandles, er datamaskinen utvilsomt et hensiktsmessig hjelpemiddel. Ved å utnytte dens enestående hukommelseskapasitet og raske regneevne, kan den bidra til bedre planlegging og



Den sier at hvis vi vil vinne, må vi helgardere alle kampene.

ledelse gjennom hensiktsmessig informasjonsbehandling og hurtig rapportering av tekniske og økonomiske data. Dermed får ledelsen et sikrere beslutningsunderlag for disponering av f.eks. materiell og pengemidler. I løpet av noen år vil en utvilsomt betrakte driftsoppfølging uten EDB som håpløs gammeldags.

Hovedsaklig på grunn av begrenset kapasitet i regnskapsseksjonen er overgangen til EDB blitt tatt trinnvis. Det "lille" som nå står igjen (lagerregnskap, varestatistikk og vedlikeholdsanalyse) tas med fra 1. juni dette år.

En må kunne stole på at regnskapet (resultatlistene) varsler om forhold som ikke utvikler seg tilfredsstillende, og det må helst også utpeke hvor det svikter. Kvaliteten på denne informasjon er avhengig av hvor nøyaktig og samvittighetsfullt primærrapportene (bl.a. egenmaskin-, fremmedmaskin- og lønnsrapportene) er fyllt ut. Arbeider en med mangelfulle eller kanskje uriktige grunndata, er det fare for at de slutninger en trekker ut fra resultatlistene, blir uriktige og villedende. Skal det maskinelle regnskapssystem fungere tilfredsstillende, må det følgelig til et intimt samarbeid mellom regnskapsfolk, arbeidsledere og de som fyller ut primærrapportene.

Innkjøringsperioden her i fylket har gått bedre enn ventet, takket være god korpsånd. Selvsagt har en hatt en del "smårusk" som en har måttet rette, men dette har ikke ødelagt totalbildet. "Det er blitt gjort en bemerkelsesverdig god jobb", for å sitere Vegdirektoratets uttalelse.

Etter hvert som regnskapsrutiner logges over til EDB, blir stadig mer informasjon samlet i datamaskinen. Ved å koble sammen de forskjellige registre får en såkalt integrert databehandling, som er karakterisert ved at det samme primærmateriale danner basis for en rekke uavhengige driftstekniske-, administrative- og regnskapsmessige opplysninger.

(Vegvesenet er, så vidt vites, den første offentlige institusjon som sammenarbeider samtlige regnskapsrutiner).

En datamaskin kan utføre operasjoner som menneskene ikke kan gjøre den etter, men på den annen side er den



— At De har fått Deres kone ved hjelp av en EDB-maskin skal ikke skremme oss fra å skaffe en slik...!

menneskelige intelligens (iderikdom, intuisjon og logiske tenkeevne) fortsatt maskinene fullstendig overlegen. Målet er ikke å erstatte den menneskelige intelligens med elektronisk databehandling, men å supplere den og avlaste administrasjonen for rutinemessige arbeidsoperasjoner.

En ønsker naturligvis at alle ansatte i vegvesenet skal bli fortrolige med det maskinelle regnskapssystem, og en håper at denne artikkel tar bort noe av mystikken som ofte knytter seg til EDB.

Olav Øverås

## JULA VARER HELT TIL PÅSKE

sier et gammelt ord, og vi får benytte dette som en bakgrunn for å bringe nedenstående bilde av et utmerket velferdstiltak i vegvesenet. Det er Leif Røv, Jostein Kleppe og maskinkjører



Ola Bjørkedal som feirer jul i kvilebua på veganlegget Bjørneset-Høydalsnes. Som kjent er det gjennombrudd på dette anlegget i disse dager etter at ca. 1,3 km fra Høydalsnes er utført av entreprenør Mekvik Maskin A/S, og ca. 3,5 km er utført fra Bjørneset i vegvesenets egen regi. Karene på bildet har nettopp avsluttet arbeidet på "vegvesenets del" av parsellen.

Fotograf er Olav Nilsen, Folkestadbygd.



# Om grusproduksjon

## EI MEINGSYTRING FRÅ OLAV B. URKE

Ofte er vi opptekne av alt som er ugjort innanfor vårt arbeidsfelt. Sjeldnare gir vi oss tid til å registrere den utvikling som har skjedd - til dømes innanfor eit felt som grusproduksjon og vidareforedling til oljegrus og asfalt.

Det er vel slik at når ein gir seg til å sjå attende, så er det eit teikn på alderdom. Eg trur det er tenleg også å sjå attover, mellom anna for å kunne glede seg over dei framsteg som er gjorde. Ei slik samanlikning mellom gammalt og nytt er bra. Trass alt har vår tid store plussider og ikkje berre naturforsøpling og miljøskader.

I dag er det blitt pop å kome attende til grasrota, til det opphavlege. Byungdom vil attende til fjøs og løe, til ku og gris, men i mi heimbygd er det mest ikkje ungdom og born att av ein eller annan merkeleg grunn. Dei færraste av dei som vil attende til grasrota, har gjort seg opp noko reell meining om saka.

Vi som veit korleis det var, vi takkar for utviklinga, og vi ser oss gjerne attende, mellom anna for å kunne halde rett kurs framover. Kanskje har vi og mest syn for utkantane. Den tid ein rodde færing, sat ein slik at ein såg attende. Ein såg ut leia og så tok ein seg eit mød attover for å kunne halda rett kurs framover.

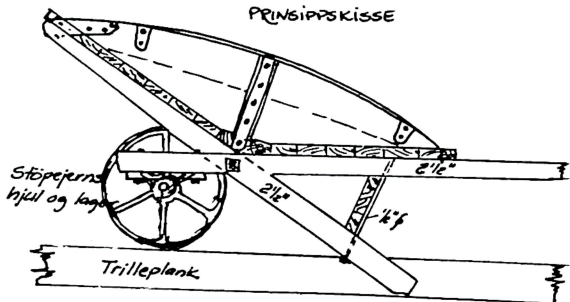
Frå den tid dei første kjerrevegar vart jamna og fram til 1950 vart det vel utteke mindre grus enn frå 1950 til 1972. Dette er vel berre ein påstand, men den er neppe mykje urett. Det vår generasjon har fått vere med på, er den største utviklingsperiode i vår soge, mellom anna på dette spesielle område.

Den vanlege måte å vinne ut grus på framover til 1950 var i det store og heile å grave det ut med hakke og lesse det opp med spade. Stor stein vart lempa til side og mindre stein utsålda.

Mi første erfaring i grusproduksjon skriv seg frå at eg var med far som var vegvaktar på strekninga Øye-Sunnylven grense. Grustaka var både her og der på strekninga. Køyrer

TRANSPORTMATERIELL  
FOR MANUELL DRIFT

PRINSIPPSKISSE



du langs vegen, vil du om du ser vel etter, sjå desse små grusholene. Ofte ligg dei på eit nes med ein ikkje altfor imponerende steinhaug ved sida. Far grov ut grusen og lesste den på trillebår, eg for min del hadde jobb å plukke ut stein. For dette fekk eg 50 øre pr. dag av far. Det var noko det ikkring 1932-33. Mellom anna fekk ein 50 stk. 1øres karameller. Mi forteneeste gjekk ikkje til ei slik investering.

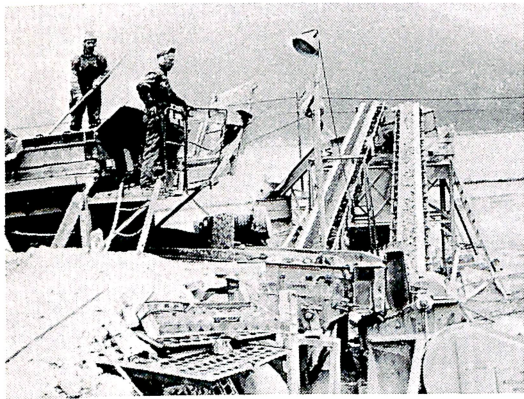
Den gjekk til avbetaling på ein sykkel kjøpt brukt, prisen kjem eg ikkje i hug i dag, men eg kom i alle høve til å eige sykkelen. Grusen vart utkøyrd med hest og vogn for det meste.

Seinare framover vart det grustak på berre ein stad på roda. Då var det gjerne fleire mann om grusutvinninga. Grusen vart lesst opp i ei kasse som vart løfta opp med ein stor stubbebrytar. I botnen kunne den opnast og sleppe grusen ned på bilkassa. Gruskassene kunne vere av tre eller jarn, og størrelsen kunne vere 1 m<sup>3</sup>, kanskje opp til 1,5 m<sup>3</sup>. Det var i alle høve enkelt med målinga, den var påliteleg.

Eg kan hugse eit år det var teke ut mellom 400 og 500 m<sup>3</sup>, det syntest eg var svære saker. Dersom det var mykje stein som skulle vekk, kunne det ofte verte dyr grus. Rundt omkring vart det vel brukt ein del steinknusarar, dei vart også mata for hand. Massen vart utgraven og oftast trilla fram i knusaren.

Den store forandringa kom med dei transportable knuseverka. Då eg tok til på ytre søre Sunnmøre som vedlikeholdsoppsynsmann, fekk vi sommaren 1957 disponere to knuseverk. På same tid fekk vi driftsplanar i vegvedlikehaldet. Desse hadde vel si ryggrad i ein planmessig grusproduksjon. Det var dette samspelet mellom planlegging, godt utstyr og flinke arbeidsfolk som gav opptakta til det eg vil kalle ein revolusjon innanfor området grusutvinning. Det var ein entusiasme innan alle ledd i vegvedlikehaldet frå ledelsen og ut til produksjonen som eg ser tilbake på som noko av det mest

verdfulle i mi tid i vegvesenet. Det var ein styrke for oss å få ein plan for kor mykje grus vi kunne få bruke. Likevel var det alt saman avhengig av at vi kunne passe det inn i det vanlege forbruk av tildelte midlar.



Seinare har utviklinga gått vidare; større og større knuseverk og lenger og lenger mellom grustaka. Det siste er dei store flytande knuseverka. Dei fleste område har no vorte avhengig av frakting. Både grusproduksjon og frakting er sentralisert. Grusproduksjon har vorte ein industri. Denne industrien lyt vi prøve å halde igang heile året og utan dødperiodar.

På ein sektor er det etter mitt skjøn dårlegare enn før. Det gjeld sikker utmåling av kor mykje masse som vert levert. Her er det ofte stor svikt. Ved kontroll har eg m.a. i eit tilfelle funne ut at båt som var oppgitt til 360 m<sup>3</sup> berre hadde lastevolum for 325 m<sup>3</sup>.

Det ser ut til å vere forskjell mellom båtane og, ofte godtek vel grusleverandøren det båten gjev opp. Vegvesenet har voge ein del, men dette er det visst slutt med. Når vi tel lassa som vert utkøyrte på ein dag, vert det ofte lite lass i forhold til oppgitt kvantum. Eg har ofte tenkt på å gå over til å få oppgitt berre lassa og så gjere opp etter 3 m<sup>3</sup> pr. lass for biltransporten.

Idag tek ein mot grus både frå vegvesenet sine eigne knuseverk og frå private. Dersom det er svikt under innmålinga, så vil dette forplante seg. Først i produksjon, vidare i fraktepris med båt og ved utkøyering med bil. I alle høve må det for vegvesenet sin eigen produksjon vere viktig å gi godt mål, slik at ein ikkje set igang ein kjedereaksjon og heile vegen betalar for meir enn det som verkeleg er der.

Det må bli ei primær oppgåve å sikre ei oppmåling av alle dei båtane som fraktar for vegvesenet. Det skulle vel gå an å merke av i lasterommet for antall m<sup>3</sup>.

Med dette vil eg rette søkelyset på kontrollen med



innlastinga av båten. Kan vi snart få ei ordning som sikrar at den vara som vi i fleire ledd betalar for, verkeleg er tilstades i det kvantum som er oppgitt? Personleg ser eg det slik at kvantum grus ofte er for knapt innmålt, noko òg enkelte kontrollar viser.

Sjølvsagt kan vi som tek imot grus, måle grusen i lastebilane, men dette er ein omstendeleg prosess som seinkar utlossinga svært mykje. Det vil og gjere at knuseverket må vente på båten.

Min konklusjon av utviklinga er at det har vore utrulege framsteg i metode for grusutvinning til gagn for oss alle. Dette gler vi oss over, men på eit område som er nokså vesentleg har det vore tilbakegang, og det gjeld utmåling av massene.

Olav B. Urke

## BEDRIFTSLEGER

Som vi skrev i "Veg og Virke" nr.2 1972 har det vært arbeidet med å etablere ordning med bedriftsleger for de ansatte i vegvesenet.

Selv om det ennå er et godt stykke igjen til vi kan si at hele fylket er dekket, kan vi likevel i dag konstatere at ca. 450 av vegvesenets folk nyter godt av en legeundersøkelse i året.

Det arbeides fortsatt med å skaffe leger til de som ennå ikke er med i ordningen, og vi håper at vi om ikke lenge kan meddele at alle distrikter i fylket har bedriftslege.

De leger som hittil er engasjert, er følgende:

Fylkeslege Odd Zakariassen, Molde.

Distriktslege Olav Folkedal, Surna.

- " - Ragnar S.F. Lødøen, Valldal.

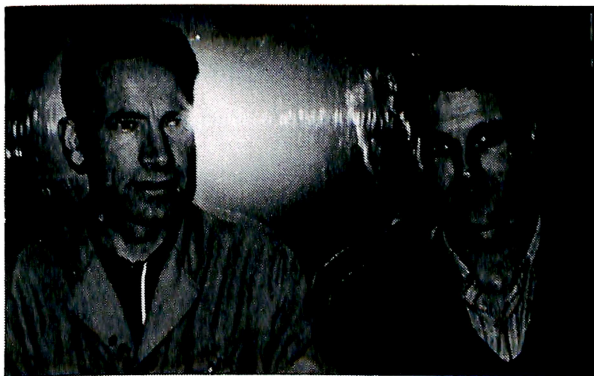
- " - Sverre Bjerkestrand, Sunndalsøra.

- " - Ole Myklebostad, Åndalsnes.

Lege Hans Kragset, Ørsta.

# BORT FRA DET KALDE NORD

Oppsynsmennene Anders Bergem og Egil Bakke dro i midten av januar fra vegsentralen på Årø til Tanzania for å oppholde seg der i to år. De er begge engasjert i NORAD og skal fungere som oppsynsmenn under utbygging av et vegprosjekt, et prosjekt som for øvrig vår tidligere vegsjef Oppegaard har vært konsulent for og deltatt i forhåndsprosjekteringen av. De to oppsynsmennene hadde travle dager før avreisen, men tok seg likevel tid til en prat med oss.



"Prosjektet er et norsk tiltak og går ut på at det skal bygges tilsammen 34 mil med stikkveger fra de største hovedtrafikkårene i Tanzania og ut til teplantasjene. Disse stikkvegene er idag bare jungelstier som i regntiden for

det meste står under vann. De skal nå bygges om til helårs grusveger, og vil da få stor betydning for teproduksjonen i landet. Vi er tilsammen 8 oppsynsmenn som skal nedover, og for oss to blir oppdraget å være maskintekniske oppsynsmenn for de maskiner som skal nyttes for å gjennomføre prosjektet. Vegbyggingen skal foregå i to forskjellige deler av landet med 4 oppsynsmenn i hvert område. Vi to skal da ha oppsyn med maskinene i hvert vårt område."

-"Er det mange maskiner dette vil dreie seg om?"

"Maskinparkene vil bli lik for begge anleggsområdene og vil bestå av 12 lastebiler, 2 hjullastere, 2 bulldozere, 1 to-trinns knuseverk, 4 landrovere, 2 vegvalser, 2 traktorer og 1 verkstedbil. Dette er nye maskiner som er innkjøpt for dette prosjektet. Tilsammen 130 innfødte skal arbeide på hvert anlegg, og endel av dem vil bli opplært til maskinførere."

"En del av prosjektet skal foregå i den syd-vestre delen av landet ved grensen mot Zambia. Distriktet kalles Rungwe, og der skal oppsynsmann Bergem holde til. Området som ligger på en høyslette 1500 m over havet, har en fargerik natur, og

det er sagt at de klimatiske forhold der er meget fine. Vi kommer i grunnen til å få se lite til hverandre da området hvor oppsynsmann Bakke skal holde til, ligger 90 mil lenger nord i landet. Distriktet her som også er en høyslette, kalles Loctho og ligger i nærheten av Kilimanjaro. Her ligger store og mindre plantasjer tett i tett, da nedbørsmengden er god. Men området har ikke grusforekomster, så man må knuse vulkansk fjell til grus."

Bergem og Bakke reiser i første omgang alene nedover, men så snart skoleferien tar til, vil også resten av familiene dra nedover. De har begge permisjon fra sitt arbeide ved vegsentralen, og det er forutsetningen å fortsette der fra januar 1975.

H.O.

## Gamle murarar

Rundt Vatnefjorden var det mange som like før århundreskiftet reiste austover på jernbanearbeid og lærde der å mura med hoggen stein på ein måte som ikkje var valeg her på den tid.

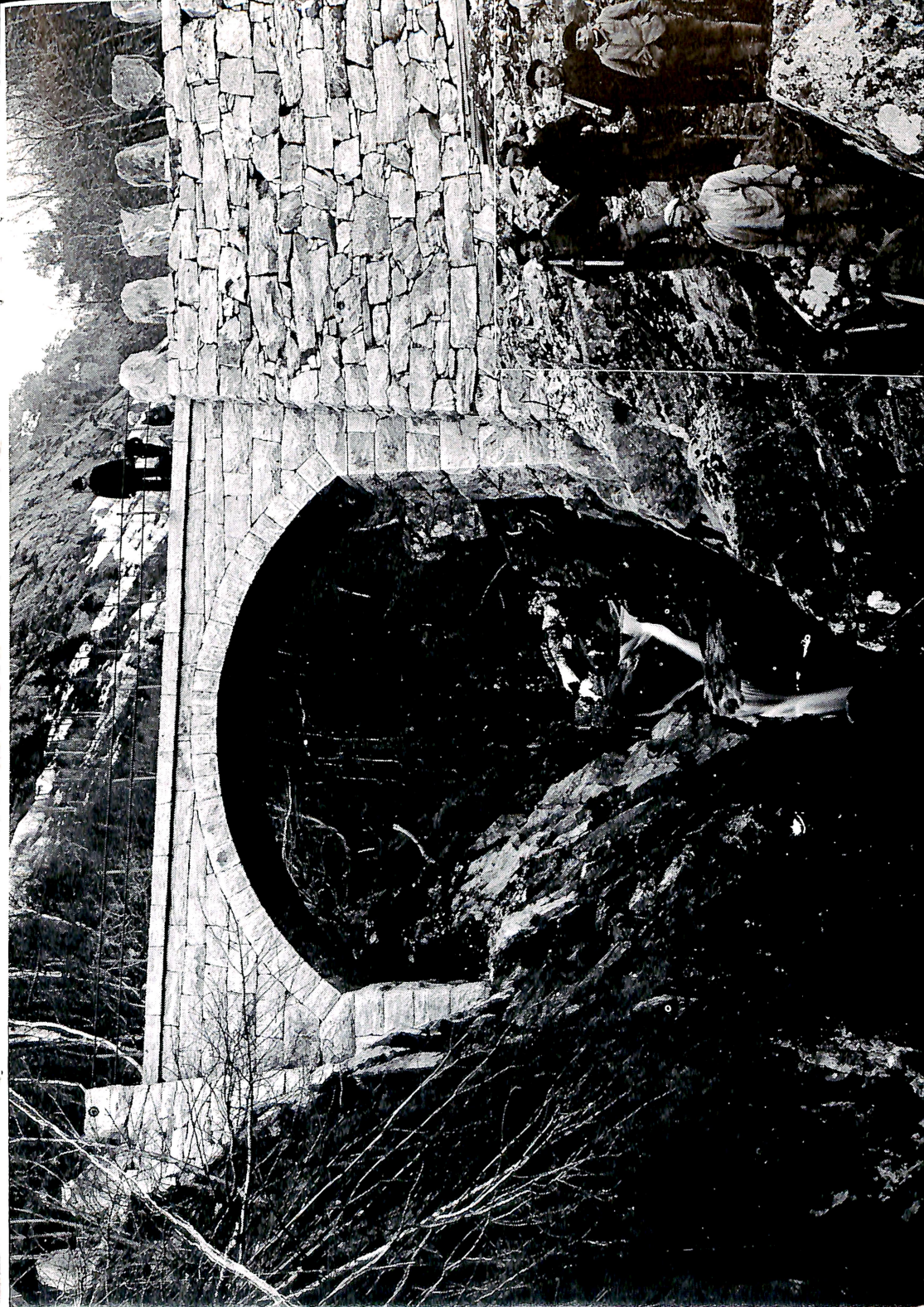
Det var av jernbanearbeidarane dei lærde å bruka kilar i arbeidet med tilhogging av steinen, og sjølv om dette var eit framsteg, er det nesten utruleg at dei med så enkle produksjonsmidlar som dei då rådde over, kunne stille så strenge krav til seg sjølv i arbeidet sitt.

Når vi ser på enkelte av dei arbeidsstykke som står att etter desse karane, vert ein fyllt med undring over den sterke handverksgleda som må ha vore tilstades for å kunne leggja så mykje arbeid på løemur, vegmurar o.a.

Spesielt har Bendik Hofseth sett fleire fine merke etter seg i dei bruene han var med på i lag med andre karar frå Vatne, som broren Fredrik Hofseth, Syver Fanneløp, P. Andreas Rekdal og Andreas Myren. Desse var det som i 1903-04 sette opp Isfjord bru på rv. 64 og brua i Tresfjord-Skorgen. Seinare sette dei også opp Vatne bru på rv. 661.

Vi får håpe at planavdelinga med sine framtidige linjer finn vegar utanom desse bruene, så dei får stå som monument over ei yrkesgruppe som ikkje finns på dagens EDB-lister.





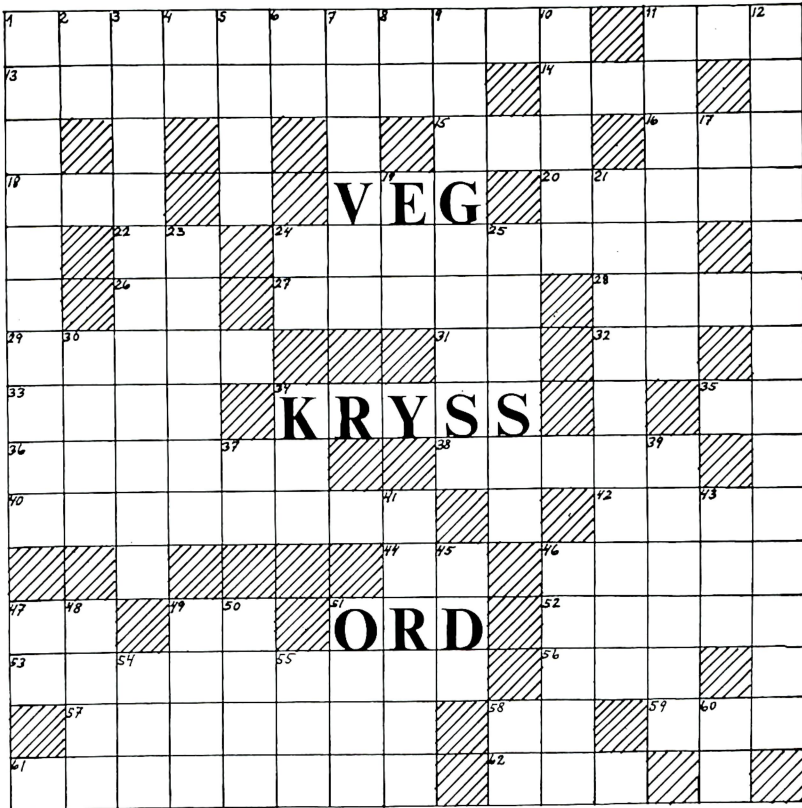
## VANNRETT

1. Inneholder mange etater
11. Tresort
13. Leder
14. Ås
15. Armod
16. Pikenavn
18. Driftsbygning
20. Embedsdrakt
22. Det nye testamente
24. Næringsveg
26. Pronomen
27. Stat
28. Støttsminister
29. Flenge
31. Eling
32. Herre
33. - fjellene
35. Solgud
36. Kompleks
38. - trommel
40. Samfunn
42. Romersk dikter.
44. Vokaler
46. Sted på Sunnmøre
47. Preopsisjon
49. 3, 14
52. Munnfull
53. Brushode
56. Narrestrek
57. Bedøving
58. Gresk bokstav
59. Måpende fyr
61. Spesialfartøy
62. Redskap

## LODDRETT

1. Driftsbygning
2. Hagl
3. Sagnaktig
4. To like
5. Futteral
6. Naboer
7. Brensel
8. Utenriksdepartementet
9. "Dyr"
10. Adelssekt
11. Bommert
12. Arbeidsplass
17. Kjemisk tegn
19. Ga mannen eple
21. Melkeringe
23. Sjukdomsbehandling
24. Kjemisk tegn
25. Tidligere kommune
30. Spill
34. Konstituert
37. Vokaler
39. Haremsvokter
41. Pinnen
43. Vokaler
45. Destruert
46. Gelé
47. Engelsk preåosisjon
48. Trut
49. Guttens
50. Urinnvånere i Sør Amerika
51. Svalt sted .
54. Husdyr
55. Han eier Mjøllner
58. Interjeksjon
60. Older

# KRYSSORD



- 1.premie ..... 1 hellodd i Pengelotteriet  
 2.premie ..... 1 halvlodd i Pengelotteriet  
 3.premie ..... 1 halvlodd i Pengelotteriet

Løsningen sendes Vegkontoret, 6400 Molde, innen 15. mai 1973.  
 Merk konvolutten: "Vegkryss nr. 1".

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

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

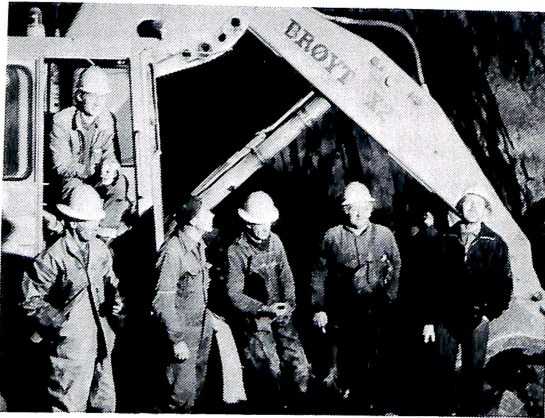
Postnr: \_\_\_\_\_ Poststed: \_\_\_\_\_



## REMME TUNNEL I RV. 659

I løpet av de siste årene har foregått en radikal ansiktsløfting på riksveg nr. 659 - industristedet Brattvågs hovedsambandsåre med omverdenen. "Flaskehalsen" har nå vært den skrøpelige strekningen fra Samsfjordstraumen opp mot Remmefjellstunnelen, og selve tunnelen som ble drevet gjennom i 1950-årene, og som har vært svært trang.

Ved årsskiftet 1971/72 begynte en å utvide denne tunnelen som er 610 m lang. 2 lag á 4 mann med Leif Brandal og Petter Langenes (fra start Karl Hildre) som baser gikk på fra begge ender. I midten av juni var mesteparten av strossingen til vegklasse IIId utført. Det ble arbeidet om natten. Både tunneldriverne og oppsynsmann arbeidet under det press at kl.0700 om morgenen burde tunnelen være trafikabel. Dette innebar ekstra grundig rensk, og av og til var det også behov for en bolt eller flere.

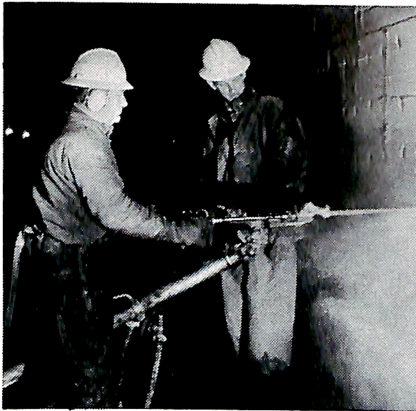


Til tross for full innsats fra alle hold var fjellet noen ganger så dårlig at tunnelen forble stengt, og trafikantene måtte henvises til den lange vegen om Grytastranda og Skjelten. De fleste tok det med godt humør.

Etter ferien ble tunnelen stengt også om dagen, og en begynte det møysommelige og kostbare arbeidet med permanent sikring.

Over 2000 bolter ble drevet inn, og atskillige m<sup>2</sup> med nett og skinner ble opphengt.

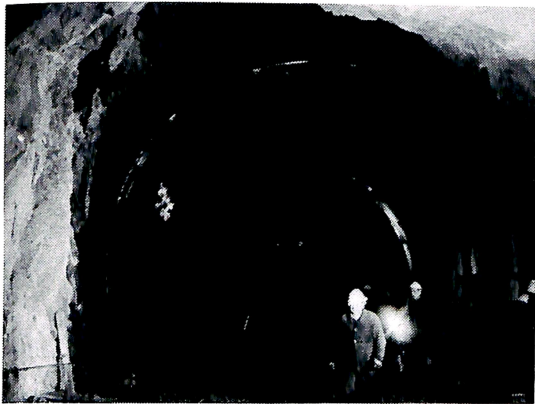
I slutten av september var en klar til å ta fatt på "rosinen i pølsa", - en stor leirsleppe ca. midt inne i tunnelen. Den hadde voldt atskillig bry under drivingen av tunnelen tidlig i 50-årene. Det skulle vise seg at den ikke ble mindre brysom nå.



Med "stjernerdriver" Brandal i spissen fjernet en raskt det gamle betonghvelvet. Mye løsmasse hadde falt ned på hvelvet siden dette ble bygget. Da hvelv og løsmasser var fjernet, hadde vi en hall 15 m lang, 8 m bred og 16-17 m på det høyeste. Småstein drysset stadig ned; - en lite trivelig arbeidsplass.

Strossingen som gjenstod ble utført med knematerer så langt som en hadde sikkert tak over hodet.

Det var oppsynsmannsassistent Leikanger som foreslo å bruke borvogn til siste delen av strossingen. Dermed stod en med sikkert fjell over hodet og kunne ta de siste og farligste 11 i ei salve. Oppsynsstaben tok selv denne jobben der Leikanger (erfaren borvognkjører) var bas og oppsynsmann Winther og oppsynsmannsassistent Kleppe handlangere.



På grunn av den store høyden fra såle til heng og faren for nedfall, ble det brukt et korrugert stålhvelv. Dette hvelvet som er ca. 30 m langt, ble skrudd sammen plate for plate utenfor det farlige området og dratt på plass ved jekktaljer. En reduserte på denne måten byggetiden vesentlig i forhold til det tradi-

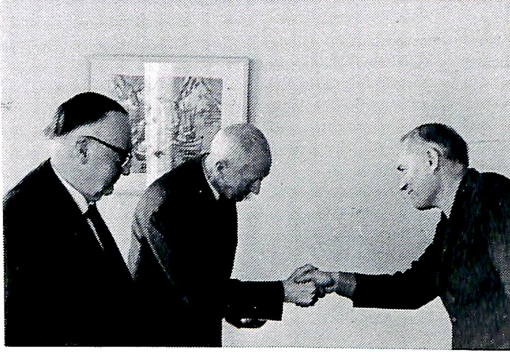
sjonelle betonghvelvet, og framfor alt var det en sikker framgangsmåte. Helt billig ble det imidlertid ikke.

Sikringsarbeidet, gysing av bolter og portalstøping vil være avsluttet nå på vårparten. Legging av fast dekke vil utstå til parsellen Remme-Samfjordstraumen er fullført, - forhåpentligvis innen 1975.

Driften har gått utmerket, forholdene tatt i betraktning, takket være ansvarsbeviste og dyktige folk.

# AVSKJED FRA VEGVESENET

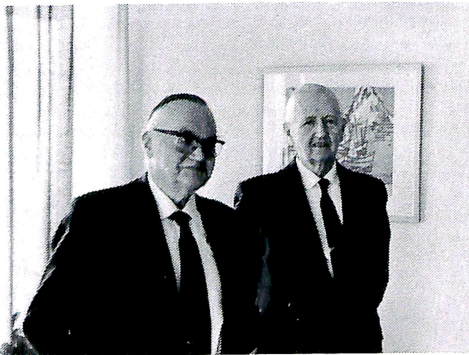
Den 15. februar 1973 var det takk og avskjed for to vegveteraner som etter et langt liv i etaten trakk seg tilbake fra aktiv innsats. Det var overingeniørene Knut Rykke og Sevald Høye som hadde sin siste arbeidsdag på vegkontoret etter henholdsvis 43 år og 54 år som vegingeniører.



Ved en liten høytidelighet i vegkontorets kantine talte vegsjefen for de fratredende og tildelte dem vegvesenets diplom og en minnegave som en takk for deres lange og trofaste tjeneste.

Overingeniør Knut Rykke er født 13. april 1893. Han begynte som assistentingeniør i 1930 ved vegvesenet i Nordland hvor han arbeidet til 1937 da han ble avdelingsingeniør i Oppland. I 1950 kom han til Møre og Romsdal som overingeniør og soussjef.

Etter at han i 1961 gikk av for aldersgrensen, har han vært engasjert som ekstraingeniør helt til han nå trekker seg tilbake for å nyte sitt otium. Apropos otium. Kjenner vi



Rykkere rett, setter han seg ikke i ro, men finner utløp for sin aktivitet i andre gjøremål utenom vegvesenet.

Overingeniør Sevald Høye er født 13. desember 1894. Han begynte som ekstraingeniør i Vegdirektoratet i 1918 og flyttet etter et par år til Hedmark

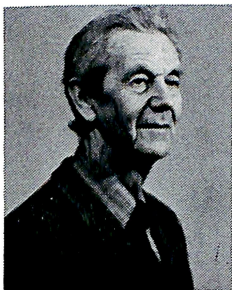


hvor han arbeidet til han i 1926 ble ansatt som avdelingsingeniør i Møre og Romsdal. I 1938 kom han til Hordaland vegkontor som overingeniør og soussjef. Der var han til i 1962 da han gikk av for aldersgrensen. Som pensjonist har han senere vært engasjert som ekstraingeniør i Hordaland. I 1970 flyttet han til Molde og ble her tilsatt som ekstraingeniør til han nå slutter etter ca. 54 år i vegvesenet.

Vi ønsker begge de fratredende god helse og gode dager videre og takker for godt samarbeid.

---

#### AVDELINGSINGENIØR FINN GRINAKER



er født 3. mai 1904. Han var således 53 år gammel da han begynte som avdelingsingeniør i statens vegvesen den 29. juli 1957. Etter at han ved oppnådd pensjonsalder fratrådte sin stilling som avdelingsingeniør I den 1. juni 1972, var han beskjeftiget med spesielle arbeidsoppgaver ved kontoret, et engasjement som ble avsluttet ved utgangen av 1972.

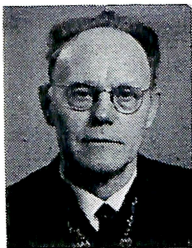
#### OPPSYNSMANN JON P. ØVERAAS



er født 27. februar 1904. Han begynte sin løpebane i vegvesenet allerede i mai 1930 som vegarbeider og arbeidsformann. Som så mange andre har også han "gått gradene" oppover - han ble således midlertidig oppsynsmann 1. juli 1939 og fikk 1. juli 1941 fast ansettelse. Øveraas, som i alle disse år har nedlagt et stort og verdifullt arbeid i statens vegvesen, fratrådte sin stilling ved oppnådd aldersgrense 29. februar 1972.

På den tid pågikk det et omfattende nyskiltingsprogram for riksvegnettet i fylket vårt, et arbeid som Øveraas da var fullt engasjert i. Det ble derfor påkrevet at han fortsatte med dette arbeid, også etter at han var pensjonert, inntil en ny mann kunne settes inn i det. Øveraas påtok seg villig dette engasjement, som først ble avsluttet ved utgangen av 1972.

## VEGMESTER LARS HEGGEN



som er født 20. april 1907, har vært knyttet til vegadministrasjonen i dette fylke siden 1924, og har således en arbeidsdag på 48 år i denne etat.

Han begynte som arbeider ved veganlegget Trollstigvegen, var akkordformann ved anlegget Innfjorden-Veblungsnes og deltok i 1938 i sprengningen av Kløvhaugen. Også han ble midlertidig oppsynsmann 1. juli 1939 med fast ansettelse 1. juli 1941.

Heggen, som også i alle disse år har nedlagt et stort og verdifullt arbeid i statens vegvesen, fratrådte sin stilling 31. juli 1972. Han har imidlertid ennå ikke lagt inn årene, idet han har erklært seg villig til å påta seg spesielle oppdrag for vegvesenet ennå en tid framover.

-----

Ved en enkel høytidelighet like før jul takket vegsjefen disse medarbeidere for den innsats de hadde gjort og for den store interesse og plikt troskap de alltid hadde lagt for dagen til beste for den etat de hadde tjent - og overrakte blomster og vegvesenets diplom.

Gunnvor Sund

---

SYSSELSETTING AV VEGARBEIDERE SOM AV HELSEMESSIGE ÅRSAKER ER INTERESSERT I ANNET ARBEID:

Vegdirektoratet har på foranledning av et forslag fra Troms Arbeidsmandsforening satt ned et utvalg for å utrede spørsmålet om sysselsetting av vegarbeidere som på grunn av sykdom, skader eller andre årsaker til nedsatt arbeidsevne, kan skaffes fortsatt beskjeftigelse.

Utvalgets innstilling foreligger nå og er for tiden til behandling i samarbeids- og verneutvalgene.

"Veg og Virke" vil følge sakens utvikling med oppmerksomhet og vil komme med en nærmere orientering i et senere nummer.

# FERIETILBUD

## HYTTTER OG BRAKKER TIL FERIEBRUK

I fjor sommer var vi noe sent ute med å fortelle hvilke hytter og brakker som sto til rådighet for de ansatte for bruk i ferien. Denne gang skulle det være litt bedre tid til å planlegge ferien, og vi gjengir nedenfor en fortegnelse over de steder som kan lånes ut i ferien.

1. Vegstasjon i Syvde ved riksveg 652. Plass til 4 personer.
2. Veggarasje ved Åheim, riksveg 61. Plass til 2-3 personer.
3. Øvstestøl i Valldal, riksveg 63. Plass til 6 personer.
4. Gjøra i Sunndal, riksveg 16. Plass til 4-5 personer.
5. Bruvokterbolig ved Dragsund ved riksveg 61.  
Plass til 3-4 personer (bare i anleggsferien).
6. Geirangerfjellet v/Djupvasshytta, riksveg 58.  
Plass til 10 personer.

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

Alle henvendelser om lån av brakkene rettes til sekretær Kåre Munkvik, vegkontoret. Vegmestre og oppsynsmenn i de angjeldende områder vil likeledes kunne gi mer detaljerte opplysninger om brakkenes standard m.v. Dersom det blir stor pågang om lån av brakkene, tas forbehold slik som nevnt i punkt 3 i de siterte regler som er inntatt i Veg og Virke nr. 2 av juli 1972.

## KRYSSORD-

vinnere fra nr. 4 1972 ble følgende:

1. Åsrunn Sæbjørnsen, Harøy.
2. Jermund Opdal, vegkontoret, Tromsø.
3. Kristian K. Dahle, Mittet.

Som en ser, er det igjen dype innhogg i premiebordet av "fremmedelemerter" - denne gang hilser vi spesielt velkommen Tromsø, mens vi konstaterer at vår formannskapssekretøse fra Sandøy nå nærmest har abonnert på premiene våre.

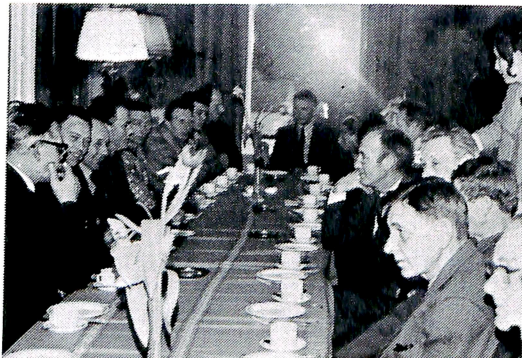
Loddene er avsendt, og lykke til med nytt kryssord !

# Kontaktmöte i Aure

Kontaktmøtevirksomheten som Samarbeidsutvalget de siste år har drevet, fortsetter også i år. Tidligere erfaring har vist at det i aller høyeste grad er interesse og behov for slike møter. Det kan likevel lett bli et upersonlig, overfladisk preg over sammenkomsten om møtene gjøres for gigantiske.

Utvalget vil i år arrangere flere mindre møter slik at direkte kontakt med flest mulig kan oppnås.

Et slikt møte ble holdt i Aure 15. mars, der 31 personer benket rundt aftenbord i Aure Pensjonat ble ønsket



velkommen av formannen i samarbeidsutvalget, driftsjef Vollset.

Ut over kvelden ble hans ønske om at alle på fritt grunnlag ville ta opp emner som måtte være aktuelle, bra innfridd.

Av emner som ble drøftet, nevnes således: "Entreprenørdrift kontra egen drift",

"Trivsel i brakkeleir", "Driftsplaner i vedlikeholdet".

Det ble dessuten av vernelederen orientert om de tiltak og hjelpemidler en nytter for begrensnng av skader og ulykker.

Spesiell interesse var det kanskje likevel for redogjørelsen om den arbeidsdrift som skal foregå de nærmeste måneder. Slik informasjon er alltid ettertraktet av vearbeidere som må være beredt på å ta arbeid andre steder enn i umiddelbar nærhet av hjemstedet.



Befaring på anlegg i nærheten hørte med til programmet, og her får Oddvin Haukeberg, Olmar Lien og Kåre Munkvik orientering av Kristoffer Gjerde, Anders L. Glomstad og Johannes Kiplesund.



Møtet i Aure anses av Samarbeidsutvalget som vellykket, og når en også fra de øvrige møtedeltakere hører at slike møter bør gjentas, er det grunn til å tro at møtehensikten KONTAKT er oppnådd.

En overbringer herved takk til deltakerne på møtet.

## Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i løpet av våren og forsommeren passerer åremålsdager:

Einar Vermøy	7420 Grøa	50 år	6. mars
Otto Åsen	6218 Hellesylt	50 "	24. mars
Anton Røbekk	6452 Røbekk	50 "	10. april
Arne Åkvik	6570 Innsmøla	50 "	18. april
Reidar Ulfesnes	6598 Foldfjorden	50 "	25. april
John Ingvald Hanset	6363 Mittet	50 "	26. april
Martin Leikarnes	6325 Torvik i R.	50 "	27. april
Bastian Skaret	6630 Tingvoll	50 "	29. april
Andreas Lislien	6330 Verma	50 "	4. mai
Valdemar Skipnes	6400 Molde	50 "	28. mai
Emil Istad	6453 Kleive	50 "	5. juni
Asbjørn Telset	6133 Lauvstad	60 år	18. april
Leif E. Lyngstad	6490 Eide på N.	60 "	2. mai
Knut A. Glomset	6240 Sjøholt	60 "	16. mai
Adolf Åmås	6150 Ørsta	60 "	8. juni
Knut Næss	6453 Kleive	60 "	21. juni
Johan Rekdal	6470 Nauste i R.	60 "	30. juni

