

# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 3

SEPTEMBER 1973

2. ÅRGANG



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET  
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Redaksjonens adresse:  
Vegkontoret, Fylkeshuset,  
6400 MOLDE

Opplag: 1 200

Trykk: Sunnmørsposten

Bidragstyttere:

Arne Inge Torvik  
Sverre Hjelvik  
Paul Bølset  
Mart. E. Bergsli  
Kristian Furland  
Lars Heggen  
John H. Ekhougen  
Ulf Myhre  
Gunnvor Sund

INNHOOLD:

Side:	
3	Veg til von og vokster
5	Administrasjons- og økonomiavdelingen
8	Hvor går vegen
11	Rød, men ikke død
12	Maling av ferjekaier
13	Fotokonkurranse
14	Bestemmelser for kjøring på vegene
17	Skytebasen har ansvaret
18	Om betongbruk i vegbygginga
21	Vår nyeste medarbeider
22	Samarbeid
25	Opplæringen i vegvesenet
28	Kryssord
30	Sysselsetting av helsesvekkede
33	Endelig start på Herøybrua
35	Namn på den nye pelebåten
36	Om Kløvhaugen
40	Spar på bærelaget
42	Åpning i Geislida
43	Blomster til Møre og Romsdal vegkontor
44	Minnestein
45	Vi gratulerer
46	Minneord
47	Stilla

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

# VEG TIL VON OG VOKSTER

30. august 1973 vart ein stor dag med fest og høgtid i ei lita bygd på Sunnmøre. Den 5 km lange vegparsellen i Geislida mellom Bjørneset og Høydalsnes vart offisielt opna då - 99 år etter at spørsmålet om vegutløyising først vart reist i bygdestyringa. På ein sakleg og sann, hag og høvvisk måte - som er kulturbygda Volda verdig - hadde bygdefolket bore fram sine vegkrav. Og no var vegutløyisinga eit faktum. Det vart høgtida med gjestebod, hornmusikk, korsong og flagg på alle stenger.

Vegdirektør Karl Olsen var der, og sanna at ein slik dag er det hugnad å vere vegdirektør. Aldri hadde han hatt kjensla av å møte meir ekte glede over eit utført vegarbeid. Det var synt takksemd. Det var uttrykk for von og optimisme for framtida. Arbeidarar og entreprenørar vart i velforma ordelag takka i 3 prologar og fleire talar. Det vesle bygdesamfunnet hadde kultur og råd til å ansa på kvar og ein av dei som hadde teke arbeidstak i vegarbeidet. - Det var gjeve gratis grunn, og både bygdefolk og kommunestyring stod saman om å leggje til rette i eit godt samarbeid mellom stat, kommune og privatinteresse utan å vere nøyereknande. Difor vart planleggjinga letta, difor gikk anleggsarbeidet snøgt.

Men dette galt ei lita bygd og eit lite anlegg som berre kosta 2,5 mill. kroner og ein veg som berre er 3,5 m breid! Men som teknisk og arbeidsmessig baud på problem og risiko i eit farleg lende.

- - - - I same bybladet som hadde referat frå høgtida i Høydalen les ein harselas over "Statens store høl på Moa". Det er omtalen av vegarbeid sentralt i ein storkommune. Ein les der om "kloke hoder som har grublet", ein omtale av "problem" som teknisk og risikomessig er minimale i høve til dei ein hadde

i Geislida. Rette løysinga har vore klinkande klar i månadsvis for vegvesenet, og det er sagt frå om det. Men ein tilsvarande aktiv medverknad frå lokalsamfunnet som i den vesle bygda saknar ein i dette bysamfunnet, trass i at det nett her i pressområdet gjennom år har vore - og gjennom år skal bli - ei millionrulling i vegbygging. Når det gjeld planleggjing og arbeidsdrift er det i ei lettvent presse her beinsamt å få referert alt det negative, sjeldan eit godt ord om all den arbeidskraft, arbeidstid, omtanke og tolmod som er lagt ned i freistnad på å finne løysningar og alternativ som best mogleg kan tene flest mogleg.

Med slik bakgrunn blir det enn meir hugnad og trivsel å sjå attende på arbeidet i den vesle bygda, der bygdefolket har råd til å verdsetje arbeid og til å syne ekte glede.

Før i sommar vart bruer til 3 øyar utan veg- eller ferjesamband opna i Averøy kommune. I fjor haust fekk Finnøy veg- og bru-samband til Harøya. På desse stadene møtte vi same sanne glede som i Høydalen.

I dei vel utbygde områda, og i pressområda, der vegvesenet ofte har mødesame planleggjingsoppgåver og må gjennomføre svært kostbare anleggsarbeid (som folkevalde gjer vedtak om), ser det ut som vegvesenet er lite velsett. Alt ein gjer er gale. Det er ingen hugnadsam situasjon.

Difor er det for arbeidstrivselen så gildt å registrere at det er utkantbygder der både vegløyvingar, vegplanleggjing og vegbygging enno verkeleg heilt og fullt er velkomne. Det er å ønskje at det som der vert bygd må tene til trivsel for bygda og bli veg til vidare vokster.

31. august 1973.

Arne Inge Torvik

# Administrasjons- og økonomiavdelingen

I forrige nummer av "Veg og Virke" presenterte vi 16 av de 37 funksjonærene som er beskjeftiget i denne delen av virksomheten, og vi fortsetter idag med dem som har sitt arbeid i det vi kaller regnskapsseksjonen og kasseseksjonen.



Leder for denne regnskapsseksjonen er FØRSTESEKRETÆR OLAV ØVERÅS. Han har det beste kjennskap til det ofte "innfløkte" EDB-systemet. Øverås har tidligere vært ansatt i kommunal virksomhet, men har nå ofret seg helt for statsoppgavene, som omfatter overoppsynet med all regnskapsarbeid.

SEKRETÆR ERLING SCHERER har vært leder av lønnsregnskapet siden 1962 da vi gikk over til den nye regnskapsordningen, som om sider førte til full maskinell drift. Han er for øvrig ekspert på lønnsoverenskomsten og lønn under sykdom,

FULLMEKTIG BERGLIOT GJELSTEN ble ansatt under innkjøringsperioden til den nye regnskapsordningen i 1962. Hun er således den eldste både hva alder og tjenestetid angår blant Scherers undersåtter som gjør alt forefallende arbeid på lønnsavdelingen.

FULLMEKTIG FRANK MALME er mannen som har ansvaret for at "Keiseren får sitt" i form av skatt til staten og kommunene, og vi er ikke alltid like glad når vi får lønnslippen som viser trekk over en lav sko. Men Malme er en grei kar han tross i at han sitter med skattetrekket.

Ellers på lønnskontoet har vi ASSISTENT EVELYN ERIKSEN som har spesialisert seg på trygdeforespørsler og sykelønn. ASSISTENT MARIT HALVORSEN har all innregistrering av fremmedmaskiner som sitt spesialfelt, og ASSISTENT LISBETH BUGGE kontrollerer rapportene for fremmedmaskiner.

Etter at kontoet flyttet inn i Fylkeshuset, og vi fikk bedre plass, ble også vegsentralens regnskaper trukket inn til hovedkontoet. Med regnskapene fulgte FULLMEKTIG ARNFINN ORVIK, som har som sitt arbeidsområde egenmaskinavregning, lønningsarbeid og ellers andre ting som vedkommer vegsentralen. Han har dessuten det meget tillitsfulle verv å være kasserer for bedriftsidrettslaget.

Sammen med ham fulgte ASSISTENTENE HARALD OTERHALS OG JARLE VISET. De har stort sett samme arbeidsområde som Orvik. Dessuten assisterer Oterhals ved behov Bjerkeland med riskontrolling. Begge to er ivrige og a k t i v e i bedriftsidrettslaget.

Til slutt har vi ASSISTENT GEIR T. VESTAD, som begynte som vikar i sommer. Foruten å assistere de 3 foran nevnte, er han "altnuligmann" som er god å ha i "bakhånden" når noe skal rettes på, hyller skal monteres osv. For tiden er han og Fylling så godt som nedstøvet i det gamle arkivet i forsøk på å få orden og system i sakene der.

I material- og redskapsregnskapet finner vi følgende funksjonærer som alle er beskjeftiget med å sørge for at vegvesenets leverandører får sine tilgodehavender. Alle innkjøp og salg registreres, fakturaer kontrolleres, og det er en hel jobb å få alt til å klaffe med betalingsdatoer o.l.

SEKRETER BODIL FROSTAD har overoppsynet med dette regnskapet, og de som følger hennes direktiver er:

FULLMEKTIG TERJE HAUG fører materialregnskapet for anlegg og vedlikehold. Han er godt inne i bruken av den varenummerkatalog som nå er innført.

FULLMEKTIG TORMOD BJERKELAND beskjeftiger seg med vegsentralens regnskap og sørger for at punchegrunnlaget vedkommende fakturaer, avskrivninger og rentebelastning på maskinparken holdes á jour.

ASSISTENTENE NANCY AUSTIGARD OG SOLVEIG EIK kontrollerer regninger og prosessføring, reskontrerer m.v. Oppsynsmannen får gjennomgå dersom kostnadssted, prosess, varenummer eller andre viktige data mangler.

ASSISTENT HILDUR MELSÆTHER er "delt" mellom materialregnskap og lønn, og ASSISTENT JOSTEIN NERLAND påser at fakturaer er riktig ført samtidig som han også hjelper Haug med beholdningsoppgavene.

ASSISTENT RUTH RØD er "fullbeskjeftiget" på halv dag med punching.

Så godt som alle som er nevnt ovenfor, er også beskjeftiget med punching, d.v.s. mating av data til EDB.

I kasseseksjonen finner vi HOVEDKASSERER ARNE CHR. SCHILLE OG FULLMEKTIG ASBJØRG LID. Her blir det teksterne regnskap ført, og det er ikke småbeløp som går til debet og kredit i bøkene her. Den klingende mynt er nå i stor utstrekning avløst av sjekker og postgiroblanketter, men nok å passe på er det likevel.

Som tidligere nevnt har EDB-maskinen overtatt svært mye av regnskapsføringen, slik at arbeidsoppgavene til de fleste funksjonærene har fått nytt innhold. De fleste er nå hovedsaklig opptatt med kontrollarbeid og med å få matet EDB-maskinen med opplysninger på dataspråket. På denne måten blir arbeidet nå "toppete" og dermed også stressbetont på grunn av datasentralens faste kjøringdatoer som må holdes. På grunn av den nye situasjonen som EDB-alderen har ført vegkontoret i Møre og Romsdal inn i, er arbeidsområdene nå i overgangsperioden ikke helt klart definert.

---

redaktør: avd.ing. Andor Wicken  
redaksjons- sekretær Kåre Munkvik  
utvalg: oppsynsmann Otto Jøsok

---

## Hvor går veien?

I likhet med andre fylkers vegetater er også vegvesenet i Møre og Romsdal en raskt voksende bedrift, både hva omsetning og administrasjon angår. Det er nå over 1 000 ansatte i vegvesenet her i fylket som sammen skal sørge for fornuftig forvaltning av over 200 mill. kroner hvert år.

I takt med de krav det moderne samfunnsmaskineri stiller, er vegvesenets organisasjon og oppbygging inne i en rivende utvikling. I hovedtrekk er jo vegvesenets oppgave å bygge ut vegnettet overensstemmende med politikernes vedtak og ivareta det vegnettet vi har til beste for brukerne.

I dette viser det seg å ligge utrolig mange forskjelligartede gjøremål, og som vanlig også i andre bedrifter søkes disse gjøremål utført ved at hver enkelt tillegges spesielle oppgaver han skulle være kvalifisert for. Hos oss kan dette være en med stor erfaring fra fjellarbeid som spesialiseres til kun å utføre sprengingsarbeid, eller det kan være en hendig altnuliggmann som ut fra sin sentrale bopel får ansvaret for vedlikeholdet av en bestemt vegstrekning. Tilsvarende har det innen administrasjonen vært deling i arbeidsområder etter utdanning, erfaring og kvalifikasjoner ellers.

I de siste år har mer enn noen gang før mekanisering og automatisering stilt krav om spesialkunnskap som stadig fører til at nye, snevre arbeidsfelt oppstår. Nye funksjoner med tilhørende stillinger opprettes stadig. En kan nevne:

- \* Fordi planbehandlingen for vegger er meget arbeidskrevende og omstendelig, trengs stadig flere spesialister på dette felt for å sikre en effektiv og formelt riktig behandling.
  
- \* Fordi alle grunneiere vegvesenet kommer i kontakt med om



avståelse av grunn har krav på en ensartet og rettferdig behandling, og rettsapparatet krever en korrekt framgangsmåte, har en spesialister til å ta seg av disse saker for hele fylket.

- \* Fordi det både er av avgjørende betydning for anleggskostnader og for senere vedlikehold at vegkroppen får den riktige oppbygging, foreskrives materialkvalitet, lagtykkelser, dekketyper, komprimeringsgrad m.v. for vegene av folk med spesialkunnskaper.
- \* Fordi gjennomføring av alt anleggs- og vedlikeholdsarbeid består av en rekke forskjellige operasjoner, enten det nå kan gjelde fjellboring, forskallingsarbeid, eller stikkrenneskifting, har det etter hvert blitt til at hver mann har sitt "fagområde", og således må reise dit slike oppgaver må løses.
- \* Fordi en effektiv utnyttelse av anleggsmaskiner krever kvalifiserte førere med kjennskap både til maskinens behandling og virkemåte, er det faste maskinførere som med sin maskin tar et tak på arbeidsplassene der det trengs.
- \* Fordi enhver vegbyggingsoppgave må avpasses etter de disponible ressurser - bevilgninger, masseforekomster, mannskap og maskiner -, blir det satt opp detaljerte drifts- og forbruksplaner for all virksomhet rundt om i fylket av folk med spesialkunnskap om driftsplanlegging.

Dette er bare noen få av de overbevisende argumenter vi alle kjenner for å gå videre i spesialiseringen i effektiviseringens navn innen vegvesenet.

Alle er vi forlenget dratt med i dette spesialiseringsmaskineriet. Naturligvis er det intet menneske gitt, med den allsidige og spredte virksomhet vegvesenet står for, å ha detaljkjennskap til alt som foregår i etaten, og langt mindre kan ett menneske være kvalifisert til å utføre alle de oppgaver som hver dag må løses.

All informasjon, rundskriv, meldinger og møter til tross har vi forlenget gitt opp å prøve å gi et fornuftig svar på alle de spørsmål som vi i vegvesenet får om alle mulige slags vegsaker. Til det er vårt synsfelt forlenget for snevert. Enten det er som boreriggkjører i Valldal eller hullkortpuncher ved vegkontoret, vil spesialiseringa stadig gjøre at vi kan mer og mer om mindre og mindre. Blir dette noen gang tatt med i vurderinga av spesialiseringsgevinsten?

I vegarbeidsdriften idag er det stort sett tilfredshet både med arbeidsforhold, forlegninger og lønnsforhold. En ting klages det likevel over: Store utlegg i tid og penger til heimreise i helgene. Det er ikke å undres over at når man treffer snekkere fra de indre fjordstrøk ute i havgapet på betongarbeid og maskinførere fra nordre Nordmøre helt ned mot Stadt, må det bli kostbart å dra heim. Skal hver enkelt nytte sine kvalifikasjoner der det trengs mest, er likevel dette ulemper en må ta som en følge av spesialiseringen. Blir disse ulempene vurdert tungt nok i helhetsbilde?

Blant vegkontorets funksjonærer har forlenget den disponible bevilgning til tjenestereiser blitt slunken, og for mange vil det bli praktisk umulig å kunne utføre sin jobb som f.eks. vegplanlegger eller anleggsleder når det mangler midler til reiser resten av året. Grunnen til knappheten ligger selvsagt i at det er flere og flere "spesialister" som hver skal ivareta sine spesielle oppgaver over hele fylket. Antall reisedøgn og utkjørte kilometer øker. Jo lenger spesialiseringen går, desto snevrere faglig, men kanskje videre geografiske område skal hver enkelt dekke. Det er idag ikke uvanlig at vegkontorets funksjonærer tilbringer 40 - 60 timer direkte til reiser hver måned. Selv om mye av dette skjer på ulønnet overtid, går det like fullt ut over effektiviteten. Tas denne "spesialiseringens bakside" med i totalvurderingen?

Vi er alle enige om at vegvesenets mange oppgaver må deles på for at de skal kunne løses, men er det den riktige veien vi har slått inn på?

Det er en kjennsgjerning at fylket vårt med sine lange og djupe fjorder har en "vanskelig" kommunikasjonsmessig geografi. Lar vi denne faktor veie tungt nok når beslutningene om vegvesenets organisasjon og oppbygning tas?

\*\*\*\*\*

Dette er spørsmål en naturlig må ha lov å stille seg når en skal vurdere om den forvaltningen en foretar av de disponible ressurser blir nyttet på beste måte for vegbrukerne. Alternativet - å "avspesialisere" de forskjellige funksjoner og desentralisere administrasjonen med "nessekonger" i nord og sør, kan det vel også settes spørsmålstegn ved. En hver oppspalting er en svekkelse, og krav om et visst faglig miljø, koordinering og oversikt er også faktorer det må tas hensyn til.

---

## Röd, men ikke död !

er et mye brukt - og like mye misbrukt - uttrykk i forskjellige forbindelser og omskrivninger. I denne valgtime er faren for misforståelse kanskje ennå større enn vanlig.

Likevel - i ren triumf og glede over at "Veg og Virke" ennå er i live, velger vi denne gang å la den opptre i röd, fargerik drakt. Avisa vår eksisterer altså tross alt, og vi vil understreke dette ekstra overfor våre lesere denne gang.

Når vi sier "tross alt" er dette nok et hjertesukk om de manglende bidrag. Bare direkte henvendelser og direkte påtrykk har hittil ført til at noen har latt seg bevege til å sende oss noen ord (meget få unntak finnes !)  
 Dette kan ikke være riktig !

Selvsagt kan "Veg og Virke" fortsette å eksistere som et organ der 3 - 4 - 5 personer samler sammen mer eller mindre interessant stoff som muligens noen leser. En viss grad av enveis kommunikasjon oppnår en ved dette.

Hensikten med avisa var imidlertid ikke dette. Alle avisas lesere skulle være dens medarbeidere, og idéer, tanker og forskjellig syn på våre felles problemer og gjøremål trodde vi skulle få bred plass i avisa.

I redaksjonen kan vi bare håpe på at underet skal skje og at intensjonene skal bli oppfylt. DU derimot kan bidra effektivt til at dette skjer ved at nettopp DU sender ditt bidrag -  
**STRAKS !**

# Maling av ferjekaier

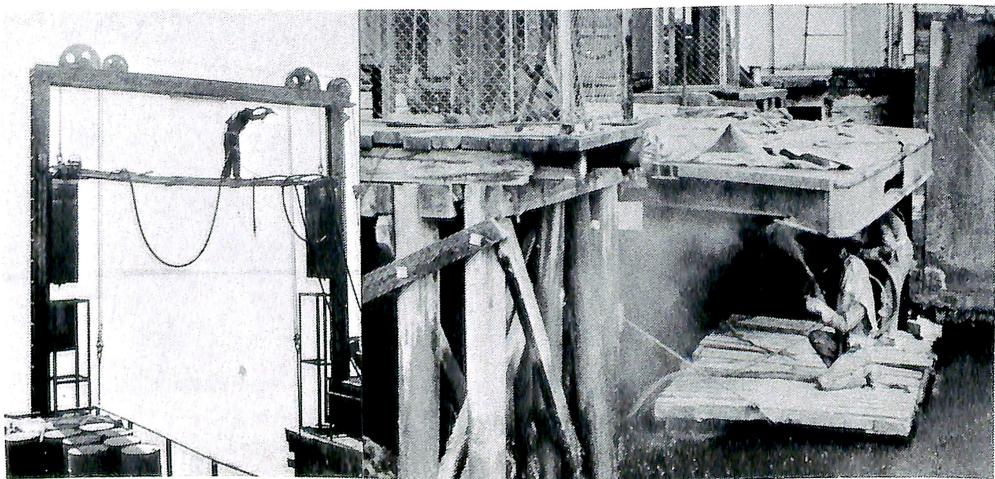
Som kjent er det få steder at de klimatiske forhold ligger så godt til rette for rustens ødeleggende og skjemmende virkning som ved våre ferjekaier. Det er også få steder at rustangrepne jernkonstruksjoner blir lagt så godt merke til som nettopp her, både av trafikanter og andre.

Arbeidet med et skikkelig rustforebyggende vedlikehold er derfor en meget viktig oppgave når det gjelder ferjekaiene våre, og vi må nok innrømme at denne oppgaven til dels har vært forsømt.

Som en prøveordning ble det i fjor gjort avtale med firmaet Solid Vedlikehold A/S, Bergen, om sandblåsing og maling av 4 ferjekaier som en prøveordning. Det ble nyttet en type maling som er spesielt bestandig mot sjøvann.

Resultatet av denne malinga var så bra at samme firma i år ble engasjert til å male 22 ferjekaier, - de fleste på Sunnmøre og Romsdal. Malinga som nyttes er 3 strøk Comastic med malings-tykkelse på tilsammen 300 my, samt 2 strøk dekkmaling á 50 my - slik at den samlede malingstykkelsen blir hele 400 my - 0,4 mm. Viktig er det også at en grundig sandblåsing utføres på forhånd.

Etter en slik omfattende behandling regner en med at ferjekaiene kan stå i mange år uten nevneverdig videre malingsvedlikehold.



# FOTOKONKURRANSE.

De fleste ansatte i vegvesenet har sikkert et fotoapparat eller mulighet for å låne et, og ettersom det er så mange av oss, skulle det være underlig om det ikke skulle dukke opp noen virkelige fototalenter. Husk at det ikke alltid er utstyret som avgjør om produktet skal bli godt. Aller viktigst er det kanskje å ha det rette syn for motivvalg. Du må gjerne jakte på motiver som har tilknytning til virksomheten i vegvesenet, men følg deg ikke for bundet til det. Ved utvelgelsen vil det virkelig fantasifulle og gode bilde få sjansen.

Så nå innleder vi - forhåpentlig en årlig tilbakevendende fotojakt - og forsøksvis gir vi alle lik mulighet etter følgende konkurranseregler:

1. Hver kan delta med 2 bilder i sort/hvitt og i format som helst ikke bør være mindre enn 6 x 9 cm. (I mulig senere konkurranse vil det kanskje bli stilt krav om likt format).
2. Legg bildene i en konvolutt forsynt med navn og adresse, og om mulig med tekniske fotodata. Den adresseres til vegkontoret, fylkeshuset, 6400 Molde. Merk sendingen: Vegbildet 1973.
3. Bildene må være kommet til vegkontoret senest innen 31. desember 1973.
4. En jury på 4 medlemmer vil foreta utvelgelse av de 3 beste bildene og avgjøre hvem som skal premieres.
5. Veg og Virke tar forbehold om å bruke premierte bilder. Disse vil bli returnert dersom det er uttrykt ønske om det.
6. Premiene hemmeligholdes foreløpig som en ekstra overraskelse.

Og så noen små fotoråd til slutt:

Hold apparat støtt (hold pusten når du trykker av). Er hovedmotivet person/er, bygninger eller gjenstander lønner det seg i alminnelighet å gå nær innpå motivet du velger ut. Resten får du greie sjø! !

Lykke til !

Sverre Hjelvik

# Bestemmelser for kjøring på vegene.

Alle kjøretøyer som overstiger 2,35 m i bredde, 10 m i lengde (med last eller tilhenger) og har totalvekt over 15 tonn, akseltrykk på over 6 tonn (boggitrykk 9 tonn), må i henhold til kjøretøyforskriftene ha spesiell tillatelse - BRUKSTILLATELSE - for å kunne kjøre på offentlige veger.

Heldigvis har en stor del av vegnettet etter hvert fått en slik standard at brukstillatelser i stor utstrekning kan gis for kjøretøyer som overskrider tallverdiene nevnt ovenfor. Slike generelle brukstillatelser, der bl.a. kjøretøyets lengde, bredde, vekt m.v. angis, inneholder en fylkesvis fortegnelse over de forskjellige riksveggers bruksklasse.

Vegens BRUKSKLASSE angir hvilket akseltrykk/boggitrykk vegen kan trafikeres med. I dag operer en med 5 bruksklasser: 10/16, T 8/12 (tung 8-tonnsklasse), 8/12, 7/10,5 og 6/9, angitt henholdsvis med akseltrykk/boggitrykk. I Møre og Romsdal har vi ennå ikke fått noen 10-tonnsveg. Noe over halvparten av riksvegnettet i fylket kan nå trafikeres med 8 tonns akseltrykk, mens bare ca. 17 % av fylkesvegnettet tillates for dette. Bare få veger er tillatt for 7-tonnsklassen, mens resten av vegene i fylket stort sett tillates for 6-tonns akseltrykk. Få unntak har en dessverre likevel, og her angir skilt de spesielle akseltrykkbestemmelser som gjelder.

Innen kort tid vil denne situasjon bli vesentlig forbedret, spesielt for fylkesvegene, idet en rekke ruter vil bli tillatt for 8-tonnsklassen etter at forskjellige utbedringer er foretatt.

Ikke bare akseltrykket, men også kjøretøyets eller vogntogets (kjøretøy med tilhenger) TOTALVEKT har betydning for vegenes og bruens bæreevne, og spesielle bestemmelser gjelder også

for denne. Tillatt totalvekt angis i brukstillatelsene og varierer med akselavstand og de forskjellige bruksklasser. Som en følge av totalvektsbestemmelsene betyr f.eks. 8 tonns akseltrykk på en veg ofte at samtlige aksler i f.eks. et vogn- tog ikke tillates belastet med 8 tonn. Det er i denne sammenheng den "tunge 8-tonnsklassen" kommer inn i bildet. Heller ikke her kan akseltrykket på hver enkelt aksel overstige 8 tonn, men for denne bruksklassen kan totalvekta for hele vogn- toget settes høyere enn for den vanlige 8-tonnsklassen.

Hittil er bare strekningen Sør Trøndelag grense - Sunndalsøra tillatt for denne klasse, men flere av de viktigste ruter i fylket vil føge etter straks de nødvendige utbedringer på veger og bruer er foretatt. Målet er at alle riksvegstreknin- ger i landet om få år skal tillates for minst 8 tonn, men det er vel likevel sannsynlig at de aller viktigste ruter utbedres ut over dette (f.eks. til 10 tonn) innen dette er gjennomført.

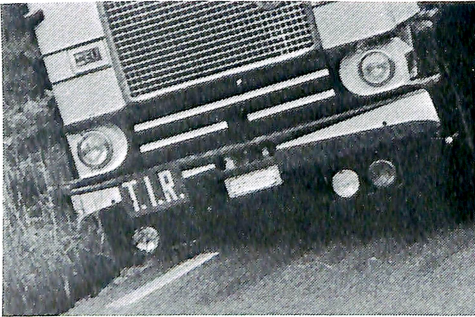


Når det gjelder BREDDER kan samtlige riksveger i dette fylke, bortsett fra 7 strekninger, tillates trafikert med kjøretøyer med 2,50 m bredde. Resten tillates for 2,40 m. Største tillatte lengde for enkeltkjøretøy i Norge er 12 m, for semi-trailer 15 m og for vogn- tog 18 m. De viktigste riksvegstreknin- ger tillates for disse maksimal- lengder, mens andre strekninger

på grunn av kurver, liten bredde osv. er tillatt bare for kortere vogntog - f.eks. 14 m eller 16 m - ja, enkelte veger tillates i det hele tatt ikke trafikert med vogntog.

Brukstillatelsen skal bringes med under kjøringen i likhet med vognkortet. Vognkortet angir vanligvis hvor stor last kjøretøyet kan belastes med under hensyntaken til kjøretøyets konstruksjon. De vekttall som står oppført i vognkortet overskrider gjerne mye det akseltrykk/boggitrykk vegene er godkjent for. Dette er det en plikt for en hver transportutøver å ha kjennskap til.

Det ligger selvsagt store økonomiske gevinster for lastebilnæringen i å få kjøre med så store lass som mulig. For vegvesenet er det derfor en stor og viktig oppgave å legge forholdene slik til rette at transporten på våre veger kan utøves på en så betryggende, økonomisk og rasjonell måte som mulig.



På den annen side er det like viktig at de som har ansvar for transporttjenester på vegene er seg sitt ansvar bevisst med hensyn til å overholde de forskjellige bestemmelser som gjelder for vegene og da ikke minst akseltrykkbestemmelsene.

Det er en kjennsgjerning at dersom akseltrykkbestemmelsene ikke respekteres øker vedlikeholdsutgiftene på vegene urimelig mye og sikkerheten blir redusert som følge av skader på veger og bruer.

For vel ett år siden trådte det i kraft en gebyrsordning ved overbelastninger. Bileierne må nå punge ut med betydelige beløp i de tilfelle de blir tatt med større overlast. Videre blir det nå utført langt hyppigere vektkontroller på vegene enn tidligere. Det er derfor grunn til å tro at dette har stor betydning når det gjelder å skape nødvendig respekt for akseltrykkbestemmelsene. Det er svært viktig at vegvesenet selv sørger for ikke å overlesse vegvesenets egne lastebiler og private lastebiler som kjører i oppdrag for vegvesenet.

Paul Bølset



## Fra rettspraksis:

# Skytebasen har ansvaret

Fra bladet ANLEGGSMASKINER har vi sakset denne artikkelen, som gjengis i sin helhet:

Høyesterett har opphevet en herredsrettsdom hvor to skytebaser ble frifunnet for tiltale etter straffelovens § 352 for uforsiktig adferd ved bruk av sprengstoff. Sprengningen fant sted i tettbebyggelse. Til en salve på ca. 1400 m<sup>3</sup> ble det brukt 370 kg gummidynamitt fordelt på 70 stendere og 36 liggerhull. Hulldybden var på mellom 4 og 6,40 m for stenderne og mellom 6,4 og 8 m for liggerne. Maksimum ladning pr. hull var ca. 3,5 kg. Den øverste delen av hullene ble fylt med sand i en dybde av 1,5 til 2 m. Dekning foregikk ved gummimatter som ikke ble holdt på plass av wirenett. Salven førte til steinsprut helt opp til 370 m fra arbeidsstedet og 5 bilere og 13 hus ble skadet.

Herredsretten uttalte bl.a.:

«Sprengningen var således i aller høyeste grad egnet til å volde fare for andres liv og helse.»

Herredsrettens flertall, de to domsmennene, frifant skytebasene bl.a. med den begrunnelsen at hendelsen måtte betraktes som et hendelig uhell. Man hadde i området tidligere foretatt sprengninger av større dimensjoner uten uhell. Fremgangsmanen var godkjent av representanter for kommunens tekniske etat. De sakkyndige hadde heller ikke kommet frem til noen entydig årsak til ulykken.

Rettsens formann var uenig i dette og mente at en sprengning av en slik størrelse i tettbebyggelse må anses som uforsvarlig og at erfarne sprengningsfolk i et tilfelle som dette burde ha valgt mindre, etappevis sprengninger.

Av høyesterettskjennelsen som opphevet herredsrettsdommen gjengis:

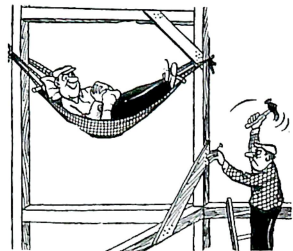
«Årsaken til steinspruten er, som herredsretten har nevnt, ikke klarlagt. Ingenior N. N. som har gitt en sakkyndig erklæring til bruk for saken, og som forklarte seg under hovedforhandlingen, har pekt på to forhold som kan være årsaken, unøyaktige borehullsdybder og borehullsretninger og de geologiske forhold på stedet. Jeg går ikke nærmere inn på dette spørsmål. Uansett hva som var den direkte årsak til at steinspruten oppstod, mener jeg at herredsretten har stilt for små krav til aktsomheten hos de tiltalte når den har funnet at den sprengning som er beskrevet i straffelovens § 352 første ledd om «uforsiktig adferd» ved bruk av sprengstoff. Jeg peker på at det i en og samme salve ble sprengt 1400 kubikkmeter fjell. Det ble til dette brukt 370 kg gummidynamitt fordelt på 70 stender, og 36 liggerhull. Toppen av salven var dekket med gummimatter av en vekt på 35—40 kg, men etter den uttalelsen fra den sakkyndige som herredsretten har gjengitt var dekingen ikke egnet til i noen særlig grad å minske risikoen ved en sprengning av den størrelsesorden man her har å gjøre med. Jeg fremhever til slutt — og det legger jeg særlig vekt på — at denne svære sprengning fant sted i tettbebyggelse og ganske nær bebyggelsen. Den sakkyndige har i sin konklusjon blant annet uttalt at «sprengning av denne størrelsesorden i tettbebyggelse må karakteriseres som direkte uforsvarlig».

At sprengningen, som de tiltalte hevder, er foretatt i forståelse med kommunens ingeniørkontor og oppsynsmann, kan ikke være avgjørende ved bedømmelsen av om de tiltalte

har utvist den forsiktighet loven krever. De hadde som skytebaser ansvaret for at sprengningen ble foretatt på forsvarlig måte og måtte selv vurdere dette. Herredsrettens flertall har lagt til grunn at «de tiltalte har handlet overensstemmende med vanlig praksis». Det foreligger ikke nærmere opplysninger om denne praksis, således om den gjelder sprengning i tettbebyggelse. Jeg lar imidlertid dette stå hen, idet jeg ikke kan finne at en slik praksis kan være avgjørende for bedømmelsen.

At sprengningen, slik den er beskrevet, var egnet til å volde fare for andres liv eller helbred, kan ikke være tvilsomt.»

Vi er ikke særlig forbauset over dette resultatet. Ved nokså mange sprengningsulykker har man kunnet konstatere at ny teknikk, nye maskiner og ofte svært lave priser fører til et tidspress for å få endene til å møtes, med det resultat at sikkerhets-hensyn blir skjøvet i bakgrunnen. Som det fremgår av Høyesteretts kjennelse hjelper det hverken å hen-vise til godkjennelse av de kompetente, lokale myndigheter eller til at man har handlet overensstemmende med vanlig praksis. Det er skytebasen alene som har ansvaret. Som en kuriositet nevner vi at mange steder i landet ikke kreves godkjennelse av skytebaser. Hvem som helst kan skaffe seg sprengstoff og sette igang.



Den ansvarshavende er ikke forpliktet til personlig å delta i arbeidet.

# Om betongbruk i vegbygginga

Betong er eit gamalt og velkjent materiale som òg i ei årrekke har vore nytta til ymse konstruksjonar i vegbygginga. Det kan nemnast murar, bruer, ferjekaier, rekkverk o.a.

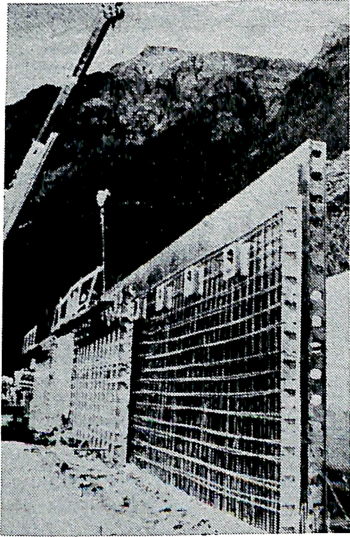
Medan vegarbeid generelt har gått gjennom ei rivande utvikling og bortimot vorte fullstendig mekanisert det siste tiåret, har ikkje den same utviklinga skjedd iman betongfaget. Enno kan ein vel snakke om handverk i dette faget.

Den allsidige, nevenyttige vegarbeidaren har teke eit tak med hammeren og sementspaden når ein støttemur eller mindre bru skulle oppførast, og slike konstruksjoner har soleis naturleg gått inn som ein del av anleggsarbeidet. For større konstruksjonar har det vore vanleg å nytte entreprenørhjelp.

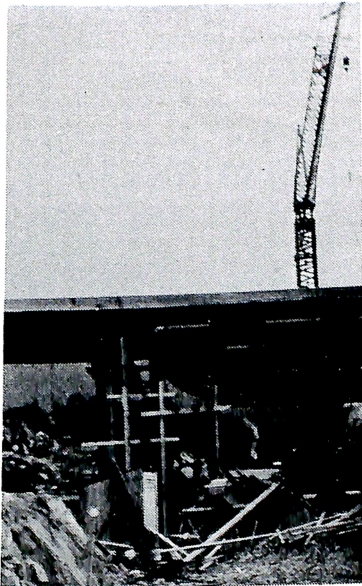


Dei moderne hjelpemidlane som er komne siste åra har, - diverre eller heldigvis (?) - ført til ein viss grad av spesialisering også her. Som kjent krev alt moderne utstyr kyndig bruk om ein skal ha full nytte av det, og som elles - både innan vegvesenet og hos entreprenørar - går utviklinga mot at folk med spesiell røynsle får som fast arbeid å ta seg av dei betongkonstruksjonar som skal oppførast.

For tida er det 35 - 40 mann av vegvesenet sine faste arbeidrarar som er i sving med ymse betongbyggverk fylket over. Oppgåvene spenner over eit vidt felt frå ferjekaier ute i havgapet til tømmerbruer i innlandet. Med dei store oppgåvene som står føre, m.a. med rassikring av vegar, ombygging av ca. 120 svake fylkesvegbruer, samanknytning av øyer til fastlandet og konstruksjonar i samband med nyanlegg, er vel dette eit av dei felt vegvesenet sin innsats må aukast i åra som kjem.

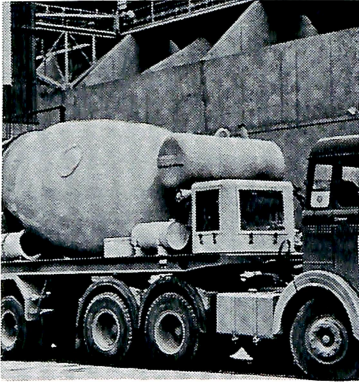


I tillegg har vegvesenet eit godt samarbeid med fleire entreprenørar i fylket. Av det som sist er bygd med entreprenørhjelp kan nemnast fonnoverbygg mellom Øye og Leknes, bruer på motorvegen mot Ålesund og fleire større bruer i Ytre Averøy.

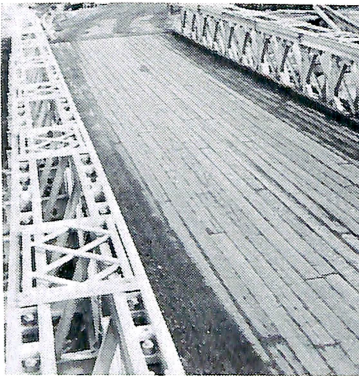


Av utstyr som vegvesenet sjølv har skaffa seg kan nemnast 3 bygningskraner som alle har vore i kontinuerlig bruk sidan dei vart kjøpte. Særleg stor nytte gjev krana t.d. ved ferjekaier der det elles er vanskeleg å få fram materialar, jarn og betong.

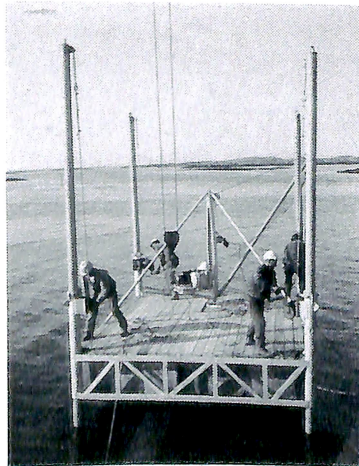
Etter at betong økonomisk kan skaffast frå dei mange leverandørane rundt om, er ikkje alle våre blandedmaskinar i bruk, men oftare er det trommelbilar, betonglommer og kibbar i kombinasjon med kran ein ser på byggeplassane.



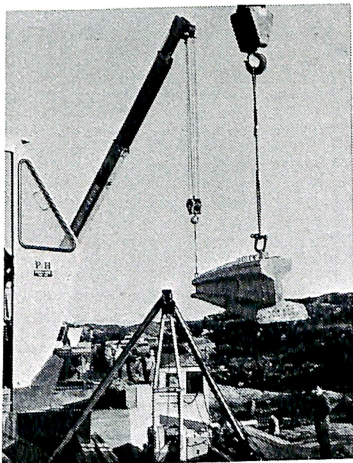
Konstruksjonane som vert bygde i samband med veganlegg er diverre ikkje lette å gjere einsarta, og det er difor diverre liten grad av rasjonell "masseproduksjon". Trass dette er det vel på forskalingssektoren at omlegginga frå tradisjonell bruk av boks og bord til moderne systemforskalingar, gitterdragarar og finér har vore størst. Med erfaring i bruken har det synt seg at mykje kan sparast både i tid og pengar med slikt utstyr.



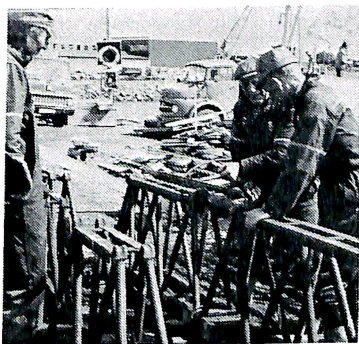
Ei tid har ein no óg i fylket hatt til disposisjon eit militært brubyggingssett. Dette skal nyttast ved eventuelle vegbrot ved utrasing o.l., men kan og nyttast til omkøyringsbruer og berande forskaling. Noko av dette utstyret syter no for at trafikken til Vigra flyplass kan gå over Gjødsundet.



Det kan óg nemnast at det i samband med arbeid i sjøen er konstruert ein parallell til boreplattformane i Nordsjøen. Vår plattform - som er laga i samarbeid med M. Torhus Mek. Verkstad, Vestnes - er eit høgdestillbart stillas på 4 stålbein på sjøbotnen. Stillasen vert heva opp klar av sjøen og arbeidskai kan dermed sparast. Ei anna lita, men god betring er at plastrøyr vert nytta til undervassstøyp. Konstruksjonane kan dermed gjerast noko smekrare enn tidlegare då flensane på stålrøyra måtte ha plass inni armeringa.



Prefabrikert bjelker og andre element vert og ofte nytta til spesielle konstruksjonar, trass i at dei ikkje er på høgden i pris her i fylket. Store kraner syter for at arbeidet i slike høve blir ei rein presisjonsmontering og meir enn nokon gong er det røynsle og innsikt som må til for eit godt resultat.



Sjølvstendige arbeidslag med sitt faste utstyr som dei etter kvart får røynsle i bruken av, ser ut til å gjere godt arbeid i den intensive drifta som det no er på betongsida i vegbygginga. Det er å håpe at den gamle handtverksæra kan haldast ved lag, samstundes som bruken av dei nye hjelpemidla vert nytta fullt ut. Det er då grunn til å tru at dei store oppgåvene som ligg føre kan løysast tilfredsstillande på alle måtar.

## Vår nyeste medarbeider

på vegkontoret er en dataterminal som via telefonnettet kan knyttes til 3 forskjellige EDB-sentraler i Oslo. Nå kan vi, når det foreligger en omfattende utregningsoppgave som angår landmåling, bruberegning, linjepålegg, eller annet bare slå det rette nummeret på telefonen, "pikke inn" våre problemer på terminalens tastatur, - og vips er svaret skrevet på arket foran oss.

I sannhet utrolige ting, - og attpåtil virker svarene rimelige på alle vis ! Denne nye medarbeideren vil nok bli mye brukt i tida framover.

# SAMARBEID.

Medlemmene av samarbeidsutvalgene - dette gjelder så vel representantene fra ledelsen som representantene fra de respektive arbeidstakergrupper og organisasjoner - har ansvar for at intensjonen bl.a. i samarbeidsavtalens § 3 blir oppfylt, dvs. at de har ansvaret for at utvalgene utfører sine oppgaver som samarbeidsorgan for "GJENNOM OPPLYSNING OG SAMARBEID Å VIRKE FOR STØRST MULIG TRIVSEL OG EFFEKTIVITET I VIRKSOMHETEN".

Mer enn kanskje mange av oss aner har samarbeidsavtalen som ble satt ut i livet for over 25 år siden, lagt grunnen til en endret holdning når det gjelder forståelsen av hvordan man på den beste måte kan løse de forskjellige problemer av praktisk og menneskelig art som kan oppstå på de enkelte arbeidsplasser. På lederhold var det vel uten tvil til å begynne med ofte en rådende oppfatning at samarbeidsutvalgene i for sterk grad ville kunne virke forstyrrende inn på lederens styringsområde. Heldigvis, kan man si, har det her i årenes løp skjedd en mentalitetsendring, slik at samarbeidsutvalgene er blitt et stadig mer og mer betydningfullt begrep innenfor statens virksomheter.

Av særlig stor betydning er det å merke at forholdet mellom utvalgsmedlemmene synes å gå i retning av en oppriktig vilje til å løse problemene på de forskjellige arbeidsplassene gjennom tillitsfullt samarbeid. Likevel ville det vel være lite realistisk om ikke visse svake sider ved utvalgsvirksomheten blir avslørt etter hvert som man saumfarer kritisk de beslutninger som blir gjort i utvalget. Noen direkte makt er riktignok ikke gitt samarbeidsutvalgene, men en meget betydningsfull rett til med innflytelse er imidlertid tillagt utvalgsmedlemmene. Nytter så det enkelte utvalgsmedlem den rett det

har fått til å øve innflytelse på og medvirke til løsning av de problemer som berører den enkelte arbeidstakers arbeidsforhold ?

I kraft av den rett til med innflytelse det enkelte utvalgsmedlem er gitt, har han både rett og plikt til å formidle det som skjer i utvalget. Han skal samtidig ha oppmerksomheten kritisk vendt mot utvalget og videreutviklingen i den virksomhet han er ansatt i. Det han særlig må ha for øye er om aktiviteten i utvalget til enhver tid tar sikte på å skjøtte oppgaven som samarbeidsorgan for å fremme trivsel og effektivitet, altså en innsats for å medvirke til at den arbeidsplass man er knyttet til skal bli et best mulig arbeidsmiljø for de ansatte. I denne sammenheng vil det være av særlig betydning å ta opp til vurdering de spørsmål som tar sikte på å forbedre betingelsene for den enkelte arbeidstakers utviklingsmulighet i organisasjonen (på verkstedet - anlegget - vedlikeholdsdistriktet eller på kontoret - ) idet det tas sikte på å tilrettelegge arbeidsforholdene slik at en kan finne utløsning for de menneskelige resurser. En vil vel neppe finne fram til et skjema som kan gi en fullstendig karakteristikk av de menneskelige behov - da der finnes betydelige individuelle personlighetsvarianter. Særlig når det gjelder det perspektiv den enkelte har til sitt arbeid er oppfatningene sterkt avvikende, men det er grunn til å regne med at hver enkelt arbeidstaker har almenlydige behov som ønskes tilfredsstillet gjennom det daglige arbeid. På grunn av de omveltninger som stadig skjer i arbeidslivet i vår tid, blir den enkelte arbeidstaker berørt av til dels hyppige endringer i sitt arbeidsforhold. Den tekniske utvikling griper sterkere og sterkere inn i den enkeltes arbeidsmiljø og kan i mange tilfeller endre dette radikalt. Innenfor bl.a. en kontororganisasjon vil det i likhet med andre arbeidssteder i statens virksomheter være å frykte for at enkelte vil få følelsen av en "fremmedgjøring" i forholdet til jobben dersom vedkommende ikke på forhånd motiveres for å møte de tekniske framskritt som kan ventes å ville inntre i arbeidssituasjonen i forbindelse med bruken av stadig mer avanserte tekniske hjelpemidler.

Det å kunne opprettholde en følelse av å ha et meningsfylt yrke, slik en tradisjonelt har vært vant til å se på dette behov, vil uten tvil bli vanskeliggjort dersom oppmerksomheten så vel fra administrasjonen som fra utvalgsmedlemmene, ikke orienteres sterkt nok omkring denne problematikken. Gjennom sine representanter i samarbeidsutvalgene har arbeidstakerne en viss mulighet for å fremme forslag om tiltak for om mulig å beskytte og å bedre bl.a. de trivselsmessige forhold på arbeidsplassen.

En mener det vil være viktig at man i større utstrekning enn det hittil har vært tilfelle, legger mer vekt på å utvikle en større kontaktflate mellom de ansatte og utvalgsmedlemmene. Det er å håpe at nærværende orientering kan gi impulser i en slik retning.

Utvalgsmedlemmene TRENGER OG BØR få hjelp til sine gjøremål i utvalget. Flest mulig av de ansatte bør engasjere seg med å skaffe til veie opplysninger om arbeidsplassens problemer og bidra til løsningen av disse ved å overføre impulser til resp. utvalgsmedlemmer.

Vi har alltid menneskelige svakheter å kjempe med innenfor en bedriftsorganisasjon. Vær med på å bekjempe disse ved til en hver tid å gi praktisk støtte til virksomheten i samarbeidsutvalget !

Sverre Hjelvik



— Denne oppstillingen viser hvor mange arbeidstimer statistikerne har brukt til å bevegne hvor mange arbeidstimer planleggingsfolkene har brukt på å finne ut hvor mange arbeidstimer som er gått med til rasjonaliserings tiltakene.



## Opplæringen i vegvesenet.

Jeg har av og til hevdet - ved uformelle anledninger som oftest - at førstegangsopplæring og etteropplæring er mangelfull i vegvesenet.

Ved førstegangs opplæring tenker jeg da helst på de som ansettes ved kontoret.

Vi har alle sett nybegynneren - det være seg kontoristen eller ingeniøren - bli presentert for oss, så satt ned på sitt dertil egnede skrivebord og fått seg tildelt sin første jobb.

Jeg tror ikke man kan fornærme noen ved å si at innføringen i vegvesenets spesielle terminologi og arbeidsmåter m.m. er i minste laget.

Skyllden herfor ligger på alle oss som gjennom en forholdsvis lang funksjonstid har lært oss de fleste av vegvesenets spesialiteter, og som vi da selvfølgelig burde bringe videre til de nyansatte. Men det er blitt slik i dag at vi alle har nok med å stelle med vårt eget, og det blir liten tid til slik pedagogisk virksomhet.

Som eksempel på slik mangelfull opplæring ved kontoret vil jeg nevne en av de ting som jeg av og til noe utidig har hevdet, - nemlig den mangelfulle utfylling og bruk av skjemaet profilark. Årsaken til den mangelfulle behandling ligger kun i mangelfull opplæring, og må ikke belastes den enkelte utøver.

Profilarket - dette 100 år gamle skjemaet - er fremdeles et fortrinnslig skjema. Ved planlegging av inntil tofelts veger tror jeg ikke dette skjema blir avleggs på lange tider ennå.

Riktig benyttet - utfylt - er det det beste materiale som kan anvendes som arbeidsoppskrift i marken. Det er også helt nødvendig ved skjønn, spesielt ved prosjekter som går gjennom tettbygde strøk.

Kart og annet materiale er gode støttematerialer i marken, og disse er i dag selvfølgelig helt uunnværlige ved prosjektering. Men i detaljprosjekteringen er etter min mening også profilarket helt uunnværlig.

Erkjenner vi fremdeles dette, og skal vi ha full nytte av skjemaet - må det brukes riktig - det vil si utfylles riktig.

Jeg skal ikke her spesifisere de mangler som en ofte er vitne til, men kun konstatere at her savnes opplæring av nyansatte.

Som eksempel på mangelfull opplæring i marken skal jeg nevne et tilfelle.

På en befaring ved et av våre større anlegg la jeg merke til at høvelføreren ved finoppretting foran asfaltering hadde vanskeligheter med å få til den riktige overgang fra takprofil på rettlinje til oppramping av overhøgden ved inngangen i kurven.

Jeg spurte om han visste hvorledes dette skulle se ut teoretisk.

Han betrodde meg da at slik innføring i vegens geometriske utforming hadde han aldri fått.

Jeg vil ta på meg hovedskylden for at slik opplæring av - jeg vil si den viktigste maskinoperatør ved dette anlegget - ikke er blitt gitt.

Det er lett vint å skyve fra seg denne skylden ved å si at man ikke har tid til slik detaljopplæring.

I dag har vi ved vegvesenets anlegg- vedlikehold og maskinforvaltning ikke lengere bruk for en masse folk. Men de vi må ha,

bør vi gi den best mulige opplæring. Det vil si de må få så grundig innføring i kunnskaper om vegens utforming og oppbygging, samt om maskiners virkemåte og anvendelighet som mulig.

Ved vegkontoret er det også selvfølgelig at skal det bli effektivitet så må man fra starten få innføring i vegvesenets spesielle terminologi, slik at vi alle taler samme språk og forstår hverandre.

Det er videre nødvendig av hensyn til å utnytte teknikkens nye landevinninger at man - på kontoret og i marken - får etteropplæring i en viss kontinuitet.

Jeg skal ikke her komme nærmere inn på hvilke økonomiske/tekniske konsekvenser en manglende opplæring vil få.

Jeg mener imidlertid at opplæring for oss er så viktig at vi bør ta konsekvensene av det - det vil si bruke penger, tid og lærekrefter på det.

Enkelte andre etater har etatskoler.

Hva med noe i den retning for vegvesenet?

I så fall vil det først være en sak som må gis en utredning.

Det kunne vært interessant å høre andres reaksjon på denne antydning.

M. Bergsli

## Kryssord~

vinnerne som hadde greidd den heller vriene oppgaven avdelingsingeniør Furland serverte i nr. 2 ble etter loddtrekning:

1. premie: Solveig Eliassen, Rådhuset, Molde
2. premie: L. Heggen, Skorgevik, 6390 Vestnes
3. premie: Randi Rørhus, Vegkontoret, Molde

Vi gratulerer med innsatsen og håper de tilsendte lodd gir stor avkastning. For øvrig lykke til med ny dyst i dette nummer !

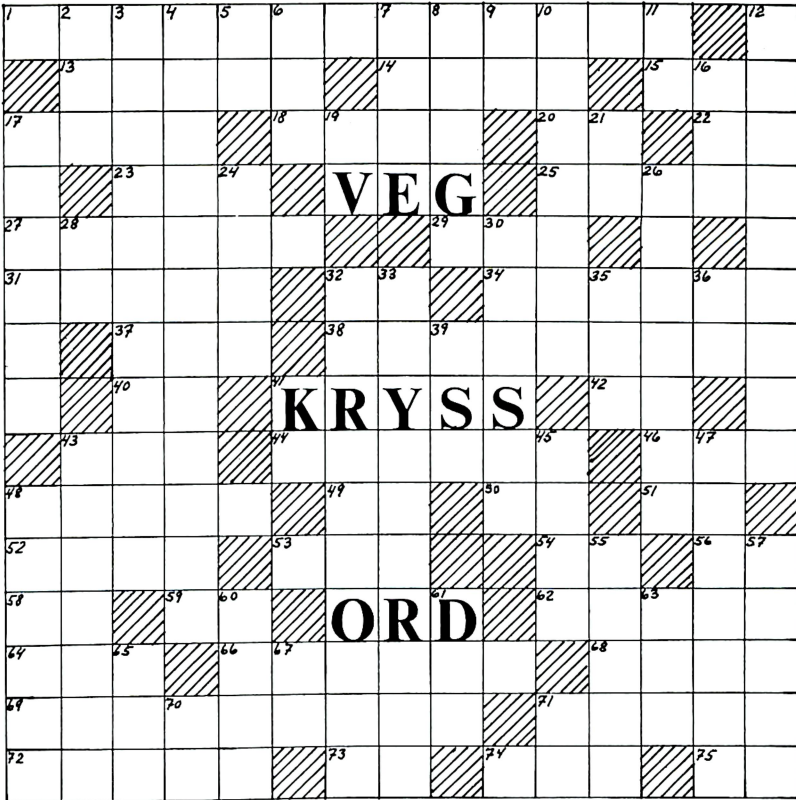
## VANNRETT

1. Fjellovergang på E 69
13. Skrømte
14. ---- - Flem,  
øyforbindelse i Møre og Romsdal
15. Likt begge veger
17. Trinn (eng.)
18. Tegn
20. Brukes ved enkelte spill
22. Myntenhet, fork.
23. Landskapsformasjon
25. -----ere, besette
27. Medlem av domkapittel
29. Ladd atom
31. Lugar
32. To like
34. Instrument
37. Europakommisjonen
38. Offentlig veg
40. Kraftleverandør i Møre og Romsdal, 28.  
initialer
42. Erik Eriksen
43. Idrettsforening
44. Gjentakelse
46. Hersker
48. Romersk husgud
49. Organisasjon
50. X
51. Konsonanter
52. Forekommer ofte sammen med hammer
53. Politisk parti
54. Gjørn
56. Eksisterer
58. Voks
59. Vokaler
62. Poststed i Sør Trøndelag
64. Strandsted
66. Bør man ha
68. Farge, nynorsk
69. Forminskelse
71. Badstu
72. Øy i Romsdal
73. Tangens
74. Snork
75. Tittel

## LODDRETT

- 2: Naboer
3. Byggethode
4. Svindel
5. I orden
6. Arveanlegg
7. Emballasje
8. Klagesang
9. To like
10. Landskap i det gl. Hellås
11. Par
12. Enkelte veger finansieres  
med slike
16. Viadukt
17. Historisk øy
19. Prefiks
21. Klovdyr
24. Eiendomspronomen
26. Rør
28. To like
30. Trykkmetode
32. Legemidlet
33. Forekommer ofte i den senere  
tid
35. Lærstropp
36. Vokaler
39. Konsonanter
41. Husdyr (dansk)
43. Verktøy
45. Mytol. navn på de norrøne guder
47. By i Norge
48. Prefiks
55. Sjørøver
57. "Argusøyne"
60. Det er visst
61. Avholdsforbund
63. "Dumrian"
65. Maleri
67. Mesterskap
70. Tone
71. Nåtle

# KRYSSORD



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

Løsningen sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 1. november 1973. Merk konvolutten "Vegkryss nr. 3".

Navn: .....

Adresse: .....

Postnr. .... Poststed: .....

# Syssetting av helsevekede.

Som omtalt i "Veg og Virke" nr. 1/1973 - har Vegdirektoratet satt ned et utvalg som har utredet spørsmålet om syssetting av vegarbeidere som av helsemessige grunner er interessert i å ta annet arbeid.

Etter at saken har vært oppe til drøfting i samarbeids- og verneutvalget, har administrasjonen gitt slik uttalelse:

## "1. OMPLOSSERING

En er enig i de fakta som er trukket opp i konklusjonen og mener at helseveike arbeidere som er interessert i annet arbeid og som arbeidsledelsen anser mindre skikket til nåværende arbeid bør søkes overført til annet arbeid. Slik omplassering bør foretas i samråd med lege og et eventuelt utvalg som har kompetanse til å vurdere det enkelte tilfelle. Utvalgets og arbeidsledelsens vurdering må ikke være til hinder for at vedkommende helseveike arbeider må kunne uttrykke ønsker om hvilket arbeid han eventuelt er villig til å ta. Heller ikke må vedkommende holdes utenfor ved behandlingen av hans sak, men få anledning til å uttale seg om saken før avgjørelse tas. Det bør tas hensyn til ønsker om arbeid på hjemstedet eller i forholdsvis nærhet av bosted. Vegvesenet må føle forpliktelse overfor vedkommende arbeider og forsøke å legge forholdene best mulig tilrette for de ønsker og muligheter for beskjeftigelse som kan bli den beste løsning på problemet

## 2. ANSETTELSE AV FYSIOTERAPEUT

Saken har vært drøftet med fylkeslegen i Møre og Romsdal, som for øvrig er bedriftslege for vegvesenet.

En er enig i at utvalgets forslag om ansettelse av fysioterapeut i hvert fylke må være den ideelle løsning.

Fra et vernemessig synspunkt mener en at en person med helsemessig ekspertise bør tilknyttes vernearbeidet. Etter hvert som en har vunnet erfaring med et organisert vernearbeid, finner en at behovet for kvalifisert personale på dette område er meget stort.

Den nåværende ordning med konsulenthjelp fra Vern og Velferd har hittil fungert slik at en i dette fylke har hatt besøk en gang i året, en ordning som ikke anses fullt tilfredsstillende da en i den begrensede tid konsulenten har til rådighet ikke rekker å nå over alle arbeidsplasser. Ved disse besøk blir det ikke tid til den nødvendige opplæring og rettleiding i de forskjellige arbeidsoperasjoner. Selv om vedkommende konsulent har stor innsikt i både arbeidsstillinger, riktig bruk av maskiner og redskaper, verneutstyr m.v., og ellers har gjort et utmerket arbeid undervisningsmessig, blir det som ovenfor anført ikke tid til å gi full dekning på alle arbeidsplasser.

Under konferansen med fylkeslegen kom det fram betenkeligheter med hensyn til fysioterapeutenes kompetanse og kvalifikasjoner når det gjelder maskiner og teknisk utstyr i vegvesenet.

Med den utdannelsesfrekvens som for tiden eksisterer, er en kjent med at det er stor mangel på arbeidshjelp til sykehus m.v. og en er derfor redd for at engasjement av fysioterapeuter på det nåværende tidspunkt kan bli vanskelig å gjennomføre. En kan derfor tenke seg at spørsmålet alternativt kan løses slik:

- a. Engasjement av fysioterapeut på deltid, f.eks. to besøksrunder i året til samtlige arbeidsplasser i fylket.



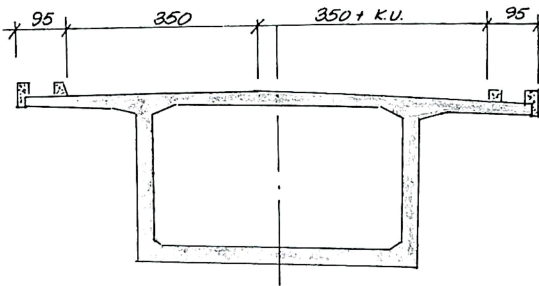
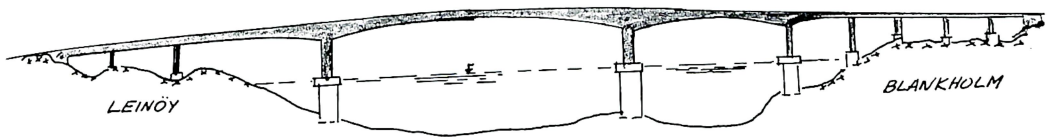


# ENDELIG START PÅ HERØYBRUA -

Anbodspapira for Herøybrua er no endeleg sende ut frå Brukontoret i Vegdirektoratet til dei interesserte entreprenørane.

Som kjent skal det i alt byggast 3 bruar på sambandet Stoksund-Røyra, og det er den største brua, kalla Herøybrua. Dei andre to bruene har fått namna Stoksundbrua og Blankholmbrua.

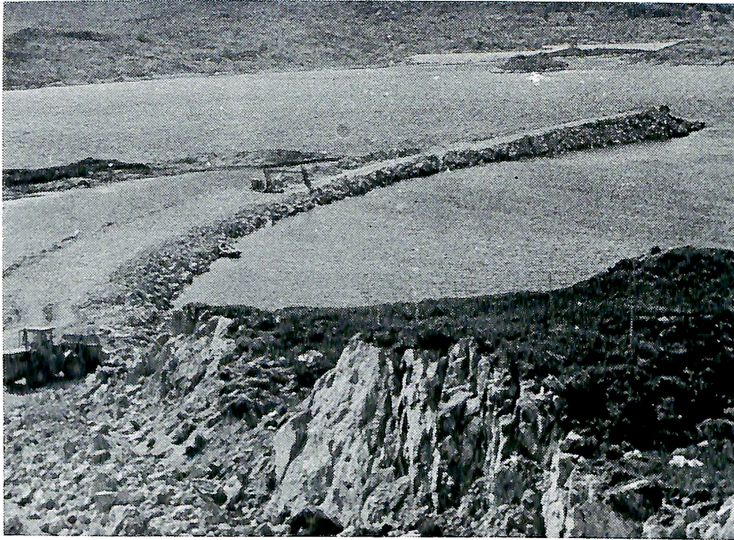
OPPRISS :



TYPISK  
BRUTVERRSNITT  
I HOVEDSPENN.

Anboda skal opnast 25. september og ein rekner med at val av entreprenør, kontraktsforhandlingar og tilrigging kan gjerast snøgt nok til at bruarbeidet kan ta til i haust. Etter det ein no veit er det 4 - 5 norske firma som har kapasitet nok og har interesse for å ta på seg arbeidet, ved sida av nokre svenske.

Denne brua vil få det største hovudspennet i Noreg til no som er bygd etter fritt - frambygg - metoden; - heile 170 m. Totalt er brua 553 m lang. Det er likevel dei sers store arbeida med fundamentering på ca. opptil 25 m djupt vatn som vil by på største vanskane. Frå slikt arbeid har ein her i landet heller lita røynsle, og det er utarbeidd fleire alternativ for korleis desse arbeida kan gjerast. Prisen frå entreprenørane vil avgjere kva for prinsipp som vert valgt.



Etter planen skal Fosnavåg og dei øyane rundt få samband med Gurskøy i slutten av 1975, og det ser no ut til å vere ei viss von for at dette skal halde. Vegvesenet har sjølv stått for bygging av vegane fram til og mellom brufesta, og dette er no på det næraste fullført. Med sjølv bruarbeidet reknar ein ikkje med at noko frå vegvesenet sin faste stab vert engasjert.

Arbeidet med dei to lågbruene er rekna oppstarta til våren 1974 slik at også dei kan verte ferdigstilte etter planen.

## Namn på den nye pelebåten

er det mange som har sendt inn, men vi synes enno ikkje at det sjølvsagte, naturlige namnet som vi absolutt skulle ha tenkt på sjølve, er kome oss for øyret. Med dette meiner vi eit namn som står i stil med "Knusaren" og "Pelaren", og som er lett å nytte i det daglege.

Namn som "Kaibyggen", "Byggaren", "Vølaren" er alle i denne gata, men dei vert vel noko tunge alle saman.

Andre forslagsstillarar har tydeleg meint at oppsynsmann Dahl skal ærast med nynamnet, - "Le - Da" og "Dahlsfjord" - men han er sjølvsagt for blyg til at slik "persondyrking" kan kome på tale.

Det mest velgrunna forslaget hittil er vel "Vemora", etter ei elv i Måndalen (altså heilt i stil med MRF sine båtnamn), der "Ve-" står for verkstad, "- mo - " for moelvenkran, og "-ra" for rambukk; - alt saman ting båten vil vere utstyrt med.

Altså - det nye namnet er enno ikkje fastlagt, og det er soleis for alle dei som har bedre forslag enn dei som er nemnde ovanfor - berre å sende dei inn med ein gang. Sjanse til heider og premie er framleis til stades !

DETTET GJELDER OGSÅ ETTER VALGET -

Vi er alle i samme båt,  
men vi er ikke alle til rors.

-----

### SEKSUALDEBATT

To kjerringer diskuterte en seksualdebatt som hadde vært i radio.

- Det er reint for gæli at sånt ska kringkastes! sa den ene.
- Å, je synes nå det er mye bedre enn å gi denna stakkars storken skylda for det en eller annen gjøk har gjort, sa den andre.

# Om Kløvhaugen

OG SPRENGINGEN SOM ER OMTALT I ARTIKKELEN VI BRINGER AVTRYKK AV HAR VEGMESTER LARS HEGGEN DISSE KOMMENTARER:

”Det var en betydelig frivillig, gratis innsats som ble gjort av folket i distriktet. De kr 1 000,- som er nevnt i artikkelen til Skagseth synes kanskje liten i dag, men med gjeldende lønnstariff da, svarer det til over 100 dagsverk. Mesteparten sprengstoff og redskap (bl.a. borstål, smikull, esse og ambolt) ble båret opp av frivillige gratis. Tatt i betraktning det bratte, ulente terrenget materiellet måtte bæres opp, var dette en betydelig innsats.

Vil spesielt også nevne arbeidslaget: Den arbeidsinnsats som ble gjort, og den uforferdethet som ble utvist, avtvinger all respekt. Tror nok det ofte var med en viss skepsis de om morgenen tok fatt på den lange, bratte ulendte oppstigningen fra Ræstad og opptil arbeidsplassen på fjellet, men ingen lot seg merke med det. Det var nok likevel med en viss lettelse de om kvelden etter endt arbeidsdag kunne begynne nedturen fra fjellet.

For å karakterisere arbeidslagets psykiske styrke, vil jeg ta fram noe som er meg fortalt senere: En fra arbeidslaget, Håkon Håkonson (født i Gøteborg, gift med en Oslo-dame og bosatt i Bud), kom tidlig under krigen i arbeid for tyskerne. Han ble mistenkt for å være ansvarlig for en eksplosjonsulykke, hvor to tyskere strøk med. Han ble arrestert og først satt i fengsel i Molde. (Delte celle med overingeniør (vegsjef) Grønning - sæter og tomannstvist var fin "tidtrøyte".) Håkon Håkonson ble så sendt til Tyskland og satt fengslet i Hamburg mens byen ble bombet sønder og sammen. Da krigen var slutt, kom han helskinnet heim med helse og sitt sprudlende humør i behold som om ingenting uvanlig var hendt. Hvor vidt dette er sant, tør jeg ikke innestå for, men det kan iallfall stemme godt med det inntrykket jeg fikk av ham under arbeidet på Kløvhaugen. Typisk fortidens "anleggslusk".

Så tilslutt: Skal tro om noen av og til kontrollerer merkeboltene som er satt inn i sprekkene lengre bak på fjellet? ”

# MEDDELELSER FRA VEIDIREKTØREN

NR. 1

Sprengning av Kløvhaugen, Romsdal. — Avrunding ved stigningsbridae på vegar. — Det argentinske statsveivesen for og nu. — Hesteben og hesteko. — Rettsavgjørelser. — Maskinplanering ved veianlegg i Finnmark. — Overingeniør Stang tar avskjed. — Ny overingeniør ved Veidirektorkontoret. — Personalia. — Mindre meddelelser. — Litteratur.

Januar 1939

## SPRENGNING AV KLØVHAUGEN, ROMSDAL

Av avdelingsingeniør H. Skagseth.

Efter henstilling fra distriktet foretok statsgeolog Bugge den 10. september 1936 en undersøkelse av Kløvhaugen på Otterøya i Romsdal, som man mente vilde rase ut og forårsake skade.

Kløvhaugen er et fjell som ligger ca. 400 meter over havet. Det er meget steilt og utilgjengelig fra forsiden. Det springer noe frem fra den øvrige fjellside og det var bakenfor to tydelige, vertikale sprekker i fjellet, parallelt med fjellsiden. Den bakre av disse sprekker var 120 meter lang og den fremre var ca. 33 meter lang. I begge disse sprekker blev det ved statsgeologen nedsatt merkebolter. Det var særlig den fremre som han mente var farlig. Fjellet foran denne sprekk kan nærmest kalles en blokk som var adskilt fra det øvrige fjell på alle kanter undtagen i foten. Sprekken var ca. 1 meter bred, 33 meter lang og åpen så man kunde fire sig ned til en dybde av 25 meter og gå på bunnen i hele sprekkens lengde. Blokken har en lengde av 33 meter, tykkelse ca. 18—20 meter og sprekken er synlig utenpå til en dybde av ca. 45 meter — altså en ganske anseelig steinmasse. Noen bunnsleppe var ikke synlig, men det var tydelig at foten av blokken var upålitelig. Fjellarten er gneisgranitt med tydelig lagdeling parallell med sprekken som har et lite fall utover.

Statsgeologens konklusjon var at blokkens forholdsvis smale fotstø vilde klemmes istykker og at det derfor var fare for at blokken vilde ramle ut.

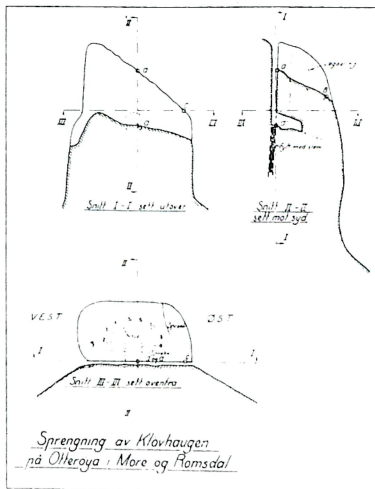
Under fjellet er det først en bratt ur ned til veien, hvor det ligger en del gårder, hvorav 2—3 var særlig truet. Et kort stykke nedenfor veien ligger sjøen. Hvorvidt et eventuelt ras vilde nå så langt som til veien og husene kunde man umulig si noe om, men hvis blokken ramlet ut hel, var det meget sannsynlig at så vilde skje. Like i nærheten har et ras tidligere gått helt til sjøs. Statsgeologen mente derfor at blokken burde skytes ned.

Veivesenet blev så anmodet om å utarbeide en plan for dette arbeid. Den 20. september 1937 foretok jeg en befaring av fjellet sammen med opsynsmann Roaldset og arbeidsformann Martin Uri, som var spesielt sprengningskyndige.

Efter å ha studert fjellet, blev vi enige om følgende fremgangsmåte som den beste: Ved sprekkens vestre ende klatrer man ned til henimot

foten av blokken. Herfra bygges det efterhånden et borestillas rundt blokkens dagside og det bores huller inn i blokken i ca. 3 meters avstand, ialt ca. 12 stykker. Hullene brennes og lades med størst mulige ladninger som avivres elektrisk. Hensikten var å sprengte foten unna blokken så den skulde velte eller rutsje ut.

Arbeidet var med alt forbehold beregnet å koste kr. 10 000,—, hvortil kom eventuelle erstatninger for skade på hus og jord, som umulig lot sig bedømme på forhånd. Av Naturskadefondet blev bevilget kr. 8000,— mot at distriktet ydet kr. 4000,—, altså tilsammen kr. 12 000,—. Man skulde da ha til overs ca. kr. 2000,— til eventuelle erstatninger. Av distriktsbidraget bevilget Sør-Aukra herred kr. 3000,— og resten, kr. 1000,—, blev dels skaffet til veie ved private bidrag og dels av de interesserte oppsittere i form av frivillig arbeid, riktignok først efter at blokken tilsynelatende hadde begynt å bevege sig. Det viste sig nemlig en vakker dag at de nedsatte merkebolter





Sprekk i Kløvhaugen.

som opprinnelig stod rett mot hinannen spriket ca. 3,5 cm. Alt tydet imidlertid på at det var boltene som hadde dreiet sig ved en eller annen ytre påvirkning og ikke fjellblokken som hadde beveget sig.

Arbeidet blev så igangsatt den 7. september 1938 efter at det hadde lyktes å skaffe formann og mannskap som var villig til å påta sig dette farefulle arbeid. På grunn av den fremskredne årstid vilde det imidlertid være forbundet med adskillige vanskeligheter å bygge det luftige stillas utenpå fjellblokken, og så værhardt som det vilde være på dette stillas, vilde det mange dager være uråd å få gjort noen ting. Det blev derfor på ny holdt «krigsråd», hvori deltok en eldre, erfaren veiarbeider, Anton *Veblungsnes*. Han holdt bestemt på at fjellet burde sprenges ned tak for tak ovenfra. Den arbeidsformann som skulde lede arbeidet, Lars *Heggen*, vilde imidlertid sprengre blokken i stykker med en enkelt salve, men angrepet skulde skje bakfra, fra bunden av sprekken. Her skulde det så først sprenges en ca. 7 meter lang og 5 meter bred tunnel inn i blokken som vist på skissen. Fra denne tunnel skulde det så bores huller radielt ut i blokken, så lange som mulig. Ladingene vilde derved komme omtrent på samme sted i blokken som opprinnelig tenkt, men en del

høiere op i blokken. Det siste forhold gjorde at jeg var noe i tvil om hvilken måte som var den rette. Når allikevel den sistnevnte måte blev valgt, var det fordi den hadde den fordel at arbeiderne kunne arbeide forholdsvis trygt og usjenert av styggvær. Det viste sig at efter at arbeidet var kommet godt igang var det ikke en eneste dags skoft, til tross for adskillig styggvær. Det blev anvendt 6—8 mann.

Den 10. oktober var tunnelen innslatt. Den løse masse blev transportert ut gjennem den vestre ende av sprekken som var ca. 5 meter høiere enn tunnelen. Til å transportere massen bruktes en jernkasse som ved et spill blev trukket efter en glatt plankebane op til det sted hvor massen blev tippet ut.

Boringen av hullene begynte umiddelbart efter og var ferdig i løpet av oktober måned. Det blev boret ialt 10 huller med lengde henimot 6 meter.

Brenningen tok så ca. 1 uke. Herunder blev hull nr. 5 ødelagt under brenning av hull nr. 4. Enkelte huller — særlig nr. 4 og 7 — var vanskelige å brenne av den grunn at steinstøvet ikke blev blåst ut. Hullene måtte derfor utvides så man kunde krafse støvet ut.

Ladningen gikk også noe sent. Man forsøkte først ved hjelp av 1" elektriske rør, men de var litt for trange. Ladningen tok ikke fullt en uke. Til siste gangs brenning og til salven medgikk følgende kvanta dynamitt og lynnitt:

Hull nr. 1	6	kg	—	35	kg
—	2	10	»	—	87
—	3	3	»	—	42
—	4	22	»	—	450
—	5	8,5	»	—	0
—	6	9	»	—	37
—	7	20	»	—	190
—	8	6	»	—	32
—	9	8,5	»	—	36
—	10	11,5	»	—	80

Sprekk på tunnelens

østre side	.....	100	»
Til tunnelen gikk ialt	.....	ca.	1500
og til brenningen	.....	»	3000

Tilsammen ..... ca. 1 539,0 kg

hvorav  $\frac{1}{3}$  var lynnitt og ca.  $\frac{2}{3}$  var ekstra gummidynamitt.

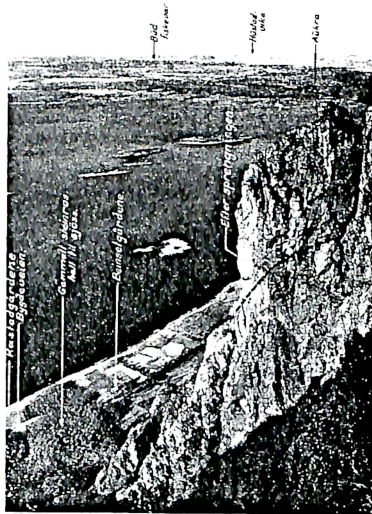
Hull nr. 4 og 7, som var meget åpne, blev godt filmuret. Det samme gjelder sprekken på østre side.

Alt var klart til avfyring lørdag den 12. november. Men av forskjellige grunner blev sprengningen utsatt til den 14. november kl. 12. Avfyringen skjedde elektrisk. Til hull nr. 4, 6 og 10 anventes momentennere og til de øvrige huller tennere nr. 1

Efter all den avisreklame som var gått foran denne begivenhet var jo folk forberedt på en forestilling utenfor det vanlige. Det møtte frem reportasjebil fra kringkastingen, filmfotograf, pressefolk og fotografer. Fykesmannen, overingeniøren, ildsfarlighetsinspektøren og flere representanter fra sprengstoffabrikken var også til stede. Dessuten var det møtt frem et par dampskib og en rekke motormåter fullastet med folk. Det var derfor ikke fritt for at jeg var noe spent på hvordan det vilde gå. Det var jo som å holde en større forestilling uten generalprøve.

Jeg kom opp på fjellet ved 10-tiden om formiddagen. Det var da anbragt tennpatroner i 10 ladninger og en kort tid efter var også den ellefte anbragt. Ledningen blev utlagt og stigen fra tunnelen opp på fjellet blev dratt opp og hovedledningen utlagt og prøvd. Kl. 11.40 var ledningen prøvd og tennapparatet anbragt. Ledningen var ca. 125 meter og gikk over en bratt fjellrygg til standplassen på den annen side. Kl. 11.45 blev det gitt signal til reportasjebil og filmfolk om at alt var klart. Det var da imidlertid blitt tett tåke som med en voldsom hastighet drev opp og ned efter fjeldsiden og regnet høyt ned. Kl. 12 presis lettet det så pass at jeg fant å kunne gi signal til fyring.

Smellet var imidlertid meget svakt og det var ikke merkbart lufttrykk. Vi trodde derfor at salven var mislykket. Stor var imidlertid vår glede da vi kom frem på stupet og fikk se resultatet. Ikke alene var blokken reist, men den hadde samtidig søpt med sig all løs sten, så det var helt unødvendig å foreta noen etterrensning. Under rausingen nedover fjellsiden og ned i uren blev blokken slatt til sma blokker som blev opfanget av uren. Skaden blev derfor bagatellmessig.



Klovhaugen.

Bortsett fra litt dårlig bjørkeskog blev ikke noe annet skadet.

Det var derfor stor glede blandt opsitterne over det vellykkede arbeide. Men for alle tilskuerne som søkkvåte og med bomull i ørene spent stod og ventet på det store drønn var skuffelsen stor. Neppre noe å høre og lite å se.

Arbeidet, som hadde pågått i vel 2 måneder, kom til å koste ca. kr. 9000,—

## Tenk deg om . . .

det er din egen og dine kameraters sikkerhet det gjelder.

<p><b>Betryggende bruk av verktøy</b></p>	<p><b>Alminnelige verneregler</b></p>	<p><b>Renhold og orden</b></p> <p>GÅ IKKE PÅ AKKORD MED ROTET. ROT SKADER AKKORDEN</p>
---	---------------------------------------	--

# Spar på bærelaget

En overraskelse som nesten er så vanlig at vi må begynne å venne oss til den, er at det på de fleste anlegg - store som små - viser seg å medgå mye mer bærelagsmasse enn teoretisk beregnet.

Naturligvis kan vanlig svinn, ekstramasser til avkjørsler o.l. tilskrives en viss skyld i dette, men når forbruket kommer opp i 1,5 - 2 ganger det en på forhånd har antatt, må det også finnes andre årsaker.

Som kjent er vegens dekke og bærelag i de aller fleste tilfelle vegens absolutt dyreste materiale, og ekstraforbruket kan derfor få alvorlige økonomiske konsekvenser.

Med hånden på hjertet må det vel innrømmes at med noe omtanke kan det gjøres en del for å redusere bærelagsforbruket.

Det er f.eks. ikke uvanlig å se at underplaneringa på fyllinger ikke er bred nok utenfor kantstikkene til å holde på massene som kommer over. Ofte er det ikke tatt hensyn til setninger i underplaneringa, slik at det etter komprimering er større høyde opp til plønflisa enn forutsatt. Ellers kan det være utelatt å bygge opp overhøyde på underplaneringa, eller det kan være "spart" på underliggende masser av andre grunner.

Alle disse faktorer fører til et merforbruk, enten nå bærelagsmassen glir nedover skråningene eller det blir for tykt lag i selve vegkroppen.

Gledelig var å se på motorvegen ved Spjelkavik der det var tatt forbehold mot dette. På bankettene var oppfylt med samme grove,

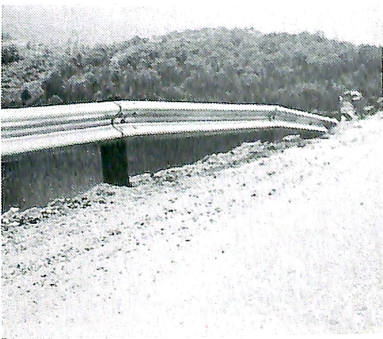




relativt rimelige masse som brukt i underplaneringa nesten helt under planflisene, slik at en fikk en effektiv kantstopp for den knuste bærelagsmassen. Ved siden av at penger spares på denne måte, blir også kantene vesentlig mer stabile.

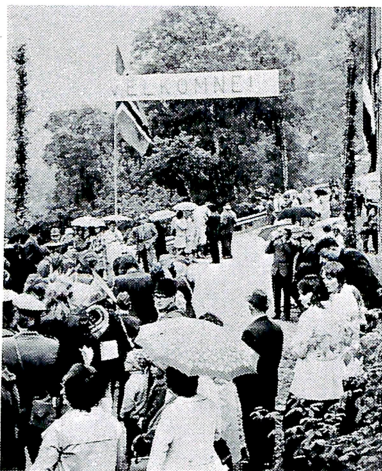
Selv om forholdene andre steder er vesentlig forskjellige fra de en har her, bør en alltid være oppmerksom på faren som er til stede for å være "ødsel" med bærelaget, slik at en tar sine forbehold i tide.

## VEGSIKRING



Endelig har det kommet fart i rekkverksoppsettingen rundt om på vegen, og gledelig er det at det nå sørges for skikkelig forankring og nedføring av rekkverksendene. I sikkerhetens tjeneste er vel oppetting av guardrail av de arbeider en ser mest igjen av langs vegen.

# Åpning i Geislida



Torsdag 30. august 1973 vart den 4 770 m lange vegparsellen Høydalsnes - Bjørneset i Volda kommune opna, og med dette er det vegsamband heilt rundt Austefjorden. Det var ein av forkjemparane for vegen, redaktør Daniel Helset, som fekk æren og glede av å klippe snora.

Ved åpningshøgtida i bytet mellom Høydalsnes og Bjørneset var det samla 3 - 400 menneske og mellom dei vegdirektør Karl Olsen, fylkesmann, vegsjef, representantar frå fylkesutvalet, Volda kommune og frå bygdene rundt om. Innbudne var òg oppsynsmenn og arbeidarar frå vegvesen og entreprenør, og musikkorps frå Straumshamn og Austefjord gav ei festleg ramme rundt høgtida.

Av den nyåpna vegen er 1 240 m bygd av entreprenør, medan 3 540 m er bygd i eigen regi. Kostnad er 2,7 mill.kr og vegen vart teken i bruk 1. mai 1973 etter byggetid på vel eit år.

Med ekte norsk rjomegraut vart åpninga høgtida, og taler, song, prologer og musikk synte til fulle at det var glede over vegen. Særleg stas var det nok for anleggsarbeider Jostein Kleppe som etter oppnådd aldersgrense, fekk diplom av vegdirektør Olsen.





# Blomster

## til Møre og Romsdal vegkontor

I "Veg og Virke" nr. 2/1973 kom jeg litt inn på vår plass i vegvesenet. Jeg skal ikke forsøke å utdype dette organisatoriske spørsmål her og nå, men bare fastslå at veger og vegbygging har jeg lite greie på. Riktignok arbeider jeg for tiden med å lage til en garasjeoppkjøring og en parkeringsplass ved huset mitt, og for naboer og andre interesserte tilskuere bruker jeg naturligvis faguttrykk som kult, pukk, grus og singel uten at jeg ærlig talt vet forskjellen på disse begrepene. De nevnte naboer og tilskuere vet imidlertid at jeg er ansatt i vegvesenet, og derfor stiller man vel større forventninger til min garasjeoppkjøring enn vanlig. Om forventningene innfris, får vi se når telen begynner å arbeide.

Jeg vet altså ikke mere om veger enn en vanlig bilist, og selv om jeg er ansatt i vegvesenet, må jeg derfor ha anledning til å kommentere vegene her i fylket med en smule objektivitet. La meg med en gang si - slik at de herrer vegbyggere ikke settes på pinebenken for lenge - at jeg ønsker å overrekke Møre og Romsdal vegkontor blomster. Ikke hestehov, men roser.

Både i embets medfør og privat har jeg hatt anledning til å tilbakelegge en del kilometer på våre veger, både her i fylket og andre steder. Som bilmann må det innrømmes at man ofte både forferdes og forbannes over vegenes tilstand, og man tenker på hvilke trafikkfarlige mangler som kan oppstå på en bil p.g.a. huller m.v., og på at de tusenvis av kroner man hvert år betaler for å bruke sin bil, nok ikke går til vegene alene.

Så kommer man over fylkesgrensen til Møre og Romsdal, og man fryder seg bak rattet. Her er det mest fast dekke og gode veger, og de vegene som ikke var gode, forbedres i et tempo som er imponerende.

Her forleden kveld kom jeg E-69 fra Åndalsnes. Det var tre uker siden sist jeg kjørte over Ørskogfjellet, og jeg grudde meg litt for turen nedover fra fjellet mot Sjøholt. Sist jeg kjørte der, var det full anleggsdrift, men hva opplever jeg så denne kvelden: Jo, flott asfaltert veg, en del av strekningen til og med på en ny trasé. Jeg ble virkelig imponert, og sendte mange varme tanker til Molde. Siden tanker vanligvis ikke er noe egnet kommunikasjonsmiddel, og siden vegvesenet i likhet med andre vesener antakelig ikke blir overdyngnet med ros, tillater jeg meg disse linjer. Hjertelig takk skal dere ha, kjære vegbyggere. Man kan ikke annet enn å gledes over at man tilhører en etat som gjør så godt arbeide med et slikt tempo.

John H. Ekhougen

## MINNESTEIN.



Ved Valkve, på fylkesveganlegget Alnes - Valkve, på Godøy i Giske kommune har Johan O. Alnes fått sitt minnesmerke. Det består i en stor stein som ble funnet på anlegget og reist av arbeiderne 26. mai 1964. I 1973 ble så steinen forsynt med plate.



Johan O. Alnes, må en si var forkjemperen for veganlegget Alnes - Valkve. Han arbeidet iherdig for å få vegen gjennombrutt. Johan O. Alnes var også i en årrekke kasserer for anlegget. Dessverre fikk han ikke oppleve å se vegen fullført, men erindringen om hans innsats vil leve videre i og med denne stein som er reist til minne om han.

## VI GRATULERER

følgende medarbeidere som i løpet av høsten og førejuls-  
vinteren passerer åremålsdager:

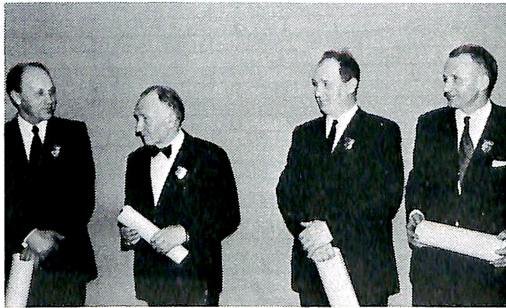
### 50 ÅR

Johan Bigset	6120 Folkestadbygda	1. oktober
Alf H. Svensli	6463 Eidsøra	16. oktober
Knut Ellingsgård	6452 Røbekk	19. oktober
Harald H. Hjelanes	6694 Stemshaug	20. oktober
Johannes Lervik	6570 Innsmøla	31. oktober
Katrine Bang	6400 Molde	4. desember

### 60 ÅR

Lars Hofseth	6265 Vatne	2. november
Einar Frøysa	6218 Hellesylt	3. desember
Olmar Lien	6360 Åfarnes	5. desember

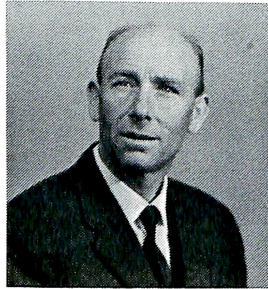
## HEIDER TIL VEGFOLK



På Søre Sunnmøre avd. N.A.F.s årsfest i Ørsta på Viking  
Fjord Hotell den 23. mars 1973 vart fylgjande vegvoktere  
tildelt N.A.F.s heiderstegn etter minst 20 års fortjeneste-  
fult arbeid.

frå venstre: Vedlikeholdsformann Peder P. I. Vatne, Ørsta  
Vedlikeholdsarbeider Leif Urke, Urke  
Vedlikeholdsarbeider Sverre Moe, Sæbø  
Vedlikeholdsarbeider Lars K. Løvik, Lauvstad.

Vegmester Sigmund Kleppe var til stede og takka på vegne  
av vegvesenet.



Tegner  
VALDEMAR SKIPNES

vår avholdte medarbeider, døde den 21. juni 1973.

Skipnes, som var født 28. mai 1923, begynte som tegner ved vegkontoret i 1967. Dessuten arbeidet han med spesielle oppgaver innen trafikkteknisk seksjon. Tidligere var han ansatt som platearbeider ved A/S Stålprodukter i en årrekke, men måtte på grunn av ryggglidelse skifte yrke.

Valdemar Skipnes fikk dessverre en altfor kort arbeidsdag i vegvesenet. På den tiden han var ansatt her lærte vi alle å sette pris på han som en dyktig og samvittighetsfull medarbeider som vi nå vil sakne meget. Med sitt lune vesen, sin hjelpsomhet og reale fremferd ble han oss en god venn, hvis plutselige bortgang vil skape et dypt savn hos alle som lærte han å kjenne.

Ulf Myhre

## *Stilla.*

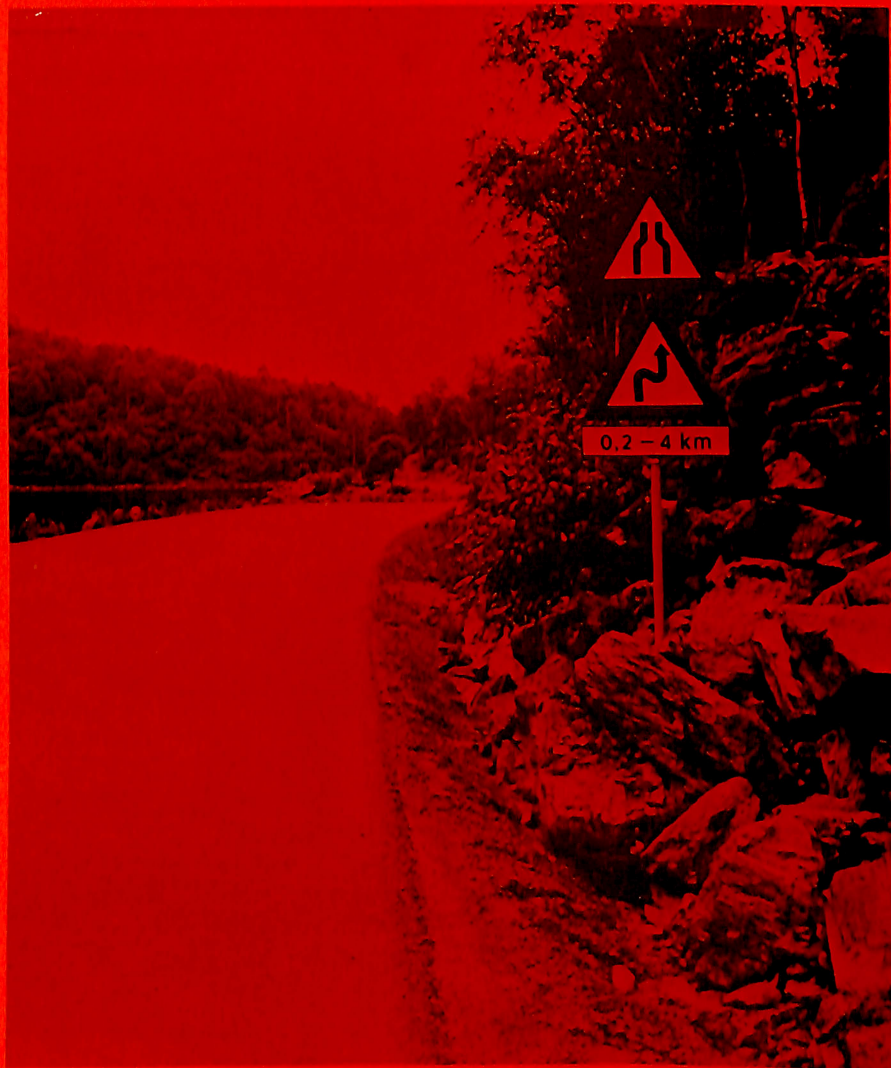
Eit vatn ligg so blankt og stilt  
 langt inn i tette skog  
 og blom og lyng fær bløma vilt,  
 her når dei ingen plog.  
 Ei lilje fin på vatnet flyt,  
 eg stend og berre ser -  
 Det brenn i bringa og det bryt,  
 eg stend og ber.

Ei ørn sviv fram frå høge nut  
 upp under himmel rein  
 og ikorn smett forutan sut  
 so nøgd kring kvist og grein -  
 Eit fivreld dansar seg i leik,  
 i vatnet auren bur -  
 Eg stend og er so rik og veik  
 i slik natur.

Då stig med eitt mot rømdi blå  
 ein takk frå barmen min.  
 Eg stend og trur eg mest fekk sjå  
 i himlen inn - -

Gunnvor Gjellan Sund

OGSÅ VI HAR VÅRT OPPROP



TIL KAMP MOT  
TRAFIKKFELLER