

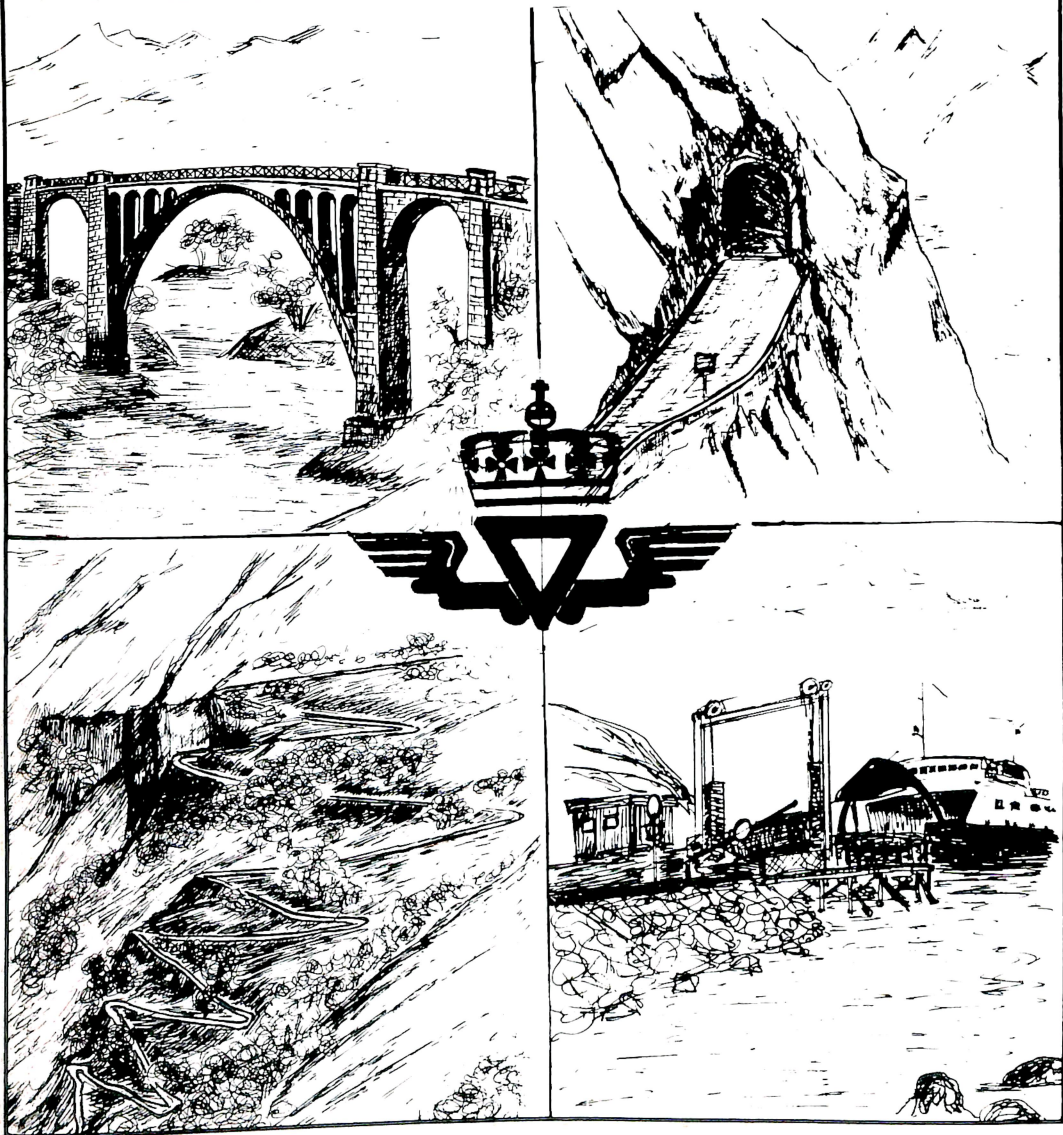
VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 4

DESEMBER 1973

2. ÅRGANG



VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

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

Opplag: 1 200

Trykk: Sunnmørsposten

Bidragstere:

Arne Inge Torvik
Oddvar Åfløydal
Olmar Lien
John Samdal
Knut Inge Braute
Anders S. Moen
Arnfinn Gautun
Erling Rødven
Inge M. Aasen
Kristian Furland
Odd Vatne
Terje Lindstad
Øystein Eliassen

INNHold

Side:

3. Året 1973
6. Arbeidsledelse, Maskinutnyttelse og Driftsplanlegging
10. Hovedtillitsmannsordningen
12. Sterkere bruer
13. Overå - Linge
14. Ny vegstasjon i Ørsta
15. Minnesmerker ved vegen
16. Fortau og sykkelstiar
19. Bruk av bilbelter
20. Bedriftsavisar
21. Fotokonkurranse
22. Grunn- og juridisk seksjon
24. På flyttefot
26. Den nye pelebåten
28. Kryssord
30. Sambandet over Røyrasundet
31. Trykkluft
32. Tiltrådt i vegvesenet
34. Mi mening
35. Bru på 50-årsdagen
36. Bedriftsidrett
38. Om piggdekk
40. Brunstad-Magnus
43. Vi gratulerer
44. Pensjonisttreff
46. Medarbeidere tar avskjed
47. Jul

ÅRET 1973

"Lærebog i Bygningskunsten" utgitt i 1848 har som innledningsord:

"Følende Nødvendigheden af gjensidig Hjælp
anlægge Menneskene Veie, bygge Broer og
Skibe".

I det året som snart er til ende har vegvesenet bygd både veger og bruer. Vegadministrasjonen er heller ikke uten medvirkning ved bygging av "Skibe".

Men eksisterer framleis grunnlaget i "Nødvendigheden av gjensidig Hjælp"?

Blir den vegen du sjøl daglig bruker ufarbar, kan du gi et godt svar på dette !

Fra mitt kontorvindu ser jeg imidlertid moldensere på sin siste bredd i typisk novemberstemning med knyttede never mot vegvesenet. De har alt av kommunikasjonstilbud fra før, har ikke behov for "gjensidig Hjælp", men kan la sitt isolasjons kikkertsyn bare dvele på sin egen flekk. - Det er imidlertid en kø av andre å dele fellesskapets midler på.

Spør bare folket på Sveggen, Ekkilsøya og Sandøya i Averøy om det ble hjelp for disse veglause grendene at de fikk bygd fylkesvegbruer dit i 1973. Eller spør i Austefjorden i Volda om det er noen ulykke at det ble brutt riksveg gjennom idyllen i Geitslida i vår. Vedtakene i 1973 om veg til Magerøy, om akseptering av riksveg til Veidholmen, om bru over Torsetsundet i Aure, om tunnel Sylte - Vika i Norddal blir ganske visst karakterisert som "nødvendig" i lokalsamfunnet.

De fleste finner det nok også nødvendig at det skjer brøyting og alle hånde annet vedlikeholdsarbeid i vårt vide vegnett fra ytterste øy til innerste avkrok og øverste plass oppi dalen. Og for 3 700 km riks- og fylkesveg koster dette i 1973 55 millioner kroner.

Det er heller ikke kommet protester mot at vegvesenet i 1973 her i fylket har lagt asfaltdekke i 79 km veglengde og oljegrus på 129 km tidligere grusveg.

Fellesskapsidéen i fylkets kommunikasjonsutbygging fikk en fin stadfesting ved åpning av fylkets første bomvegprosjekt 1. april 1973, nemlig riksvegen Aure-Aursnes med Aursnes ferjekai. Fylkets fremste folkevalgte rygget heller ikke unna det store felles kjempeløft som ble gjort i beslutningen 1. november om bomvegprosjektet Leinøy - Gurskøy til kostnad 45,2 millioner kroner for realisering 1973 - 1976.

Dette er noe av det vegvesenet pliktskyldigst og med glede har kunnet bidra med i 1973. Det er noe av innsatsen til de omlag 1000 som er beskjeftiget i vegvesenet i Møre og Romsdal for gjennomføring av gjensidig hjelp. Dette vidstrakte arbeid har gitt oss alt annet enn kikkertsyn, men tvert om både et nøyte innsyn i enkeltheter og røynsle og et vidt oversyn vedkommende naturtilhøve, busetnad, dagligliv, ressurser, levevilkår og næringsveger i vårt sterkt oppdelte og vekslende fylke.

Enkeltmennesket er langt mindre selvhjulpent i 1973 enn for 125 år siden da det foran siterte ble skrevet. Den store ålmugen har i levemåte og service mer behov til "gjensidig Hjelp" nå enn noen gang før. Folket ved bybredden som ikke har forutsetning til sjøl å produsere for sin livberging, vil i kort prosess fryse og svelte i hel uten samband og tilførsel. De må imidlertid gjerne nytte rettigheten til å protestere mot det rasjonelle som fellesskapet makter.

Vi har her kommet inn på både kvantitet og kvalitet. I den

foran siterte gamle lærebok nevnes innledningsvis også at det som anlegges bærer preg av det kulturnivå som til hver tid er nådd, og det heter der at "dannede Nationer bygge varigt, hensiktsmessigt og skjønt".

Dette er siktemål som hver av oss visselig har. Forutsetningen for den fulle oppfylling av dette siktemål er imidlertid at samfunnet innenfor den totale planlegging ser seg økonomisk i stand til dette. I de fleste tilfelle må vi også i vår etat dessverre slå av på de ideelle kvalitetskrav av økonomiske grunner.

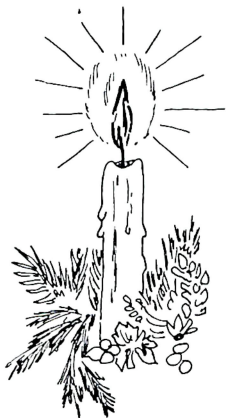
Jeg tror at vegvesenets folk i 1973 - hver på sin plass - har ytet etter evne og mulighet. Takk til alle medarbeidere i etaten for alt godt arbeid i 1973. - Vi får love hverandre å gjøre det så bra vi makter også i det kommende år.

Til våre mange gode og positive samarbeidspartnere på de faglige og politiske felt i stat, fylke og kommuner vil vi også herved si takk for verdifull bistand og styring, for inspirasjon - og overbærenhet - i dette år som nå til ende haster.

- - - - - Med disse betraktninger tilbakelagt, er det meste av slakting og einelågvask før jul unnagjort - og vi tar da så gjerne fram helgedagssmilet og ønsker hver i sær

GOD JUL !

Arne Inge Torvik



ARBEIDSLEDELSE, MASKINUTNYTT- ELSE OG DRIFTSPLANLEGGING.

Disse tema blir diskutert for tiden i vegvesenet. Alle tre ting hører sammen. Den ene er avhengig av den andre.

KJEDEDRIFT

Maskindriften i vegvesenet er i dag som oftest mer eller mindre kjede drift. Den ene maskin er avhengig av den andre.

Hvilke faktorer er det som oftest hemmer arbeidsdriften i en slik kjede ?

1. Dersom en maskin stopper på grunn av brekkasje, blir det hel stopp i hele kjeden. Enten må da maskinen skiftes ut eller så må driften omdirigeres slik at andre arbeidsoperasjoner som ikke er avhengig av denne maskinen settes i gang.
2. FLASKEHALSER

Hvis det i transportkjeden eksempelvis er for lite kjøretøy i forhold til lasteapparat, eller lastemaskinen er for liten, vil driften bli redusert og fordyret. Et godt eksempel er her grusproduksjonen ombord i "Knusaren".

Her er følgende kjede:

1. Framgraving eller sprengning av masse
2. Opplasting på bil
3. Transport til knuseverk
4. Produksjon av grusen ombord
5. Transport av grusen med båt
6. Utkjøring på veg

som regel ikke blir tatt inn unntatt i spesielle tilfelle.

De som idag fungerer som formenn er stort sett alle rekrutert fra vegarbeidersjiktet. En stor del av disse begynner å nærme seg pensjonsalderen. De andre er også så vidt til års kommet at de ikke er interessert i å påta seg ansvar for arbeidsledelsen. De har heller ikke selv begynt ved spaken i en maskin og har ofte heller ikke den samme interesse og forståelse for moderne maskinell drift.

Det er derfor klart at dette formannsjiktet må supleres og fylles ut med en type yngre arbeidsformenn eller arbeidsledere som er kvalifisert til denne jobben.

På mindre anlegg der oppsynsmannen ikke er til daglig, vil det være nødvendig med ansvarlig arbeidsleder som alltid er til stede. Han må ha myndighet til å flytte maskiner, transportenheter og arbeidere slik at arbeidet blir best mulig. Vedkommende må også kunne sette ut nødvendige høyder etter profiler. Han må kjenne til driftsplanen og forstå detaljplanoppsettet.

På større anlegg bør de samme krav stilles. Men det spørres om ikke en mer spesialisering kan være aktuelt også her. For eksempel at enkelte har ansvaret for transport og maskindirigering og andre igjen har ansvaret for fjellsprengningen. Her mener ikke bare den rent sprengningstekniske side, men også den rent driftsmessige siden, eksempelvis slik at vedkommende fjellformann har ansvaret for at det blir nok sprengt i forhold til uttransporten og sørger for forsyning av olje, amunisjon etc.

OPPLÆRING

Formennene bør plukkes ut blant de som er i arbeid i veganleggsdriften. Derved vil man få folk som selv har vært i felten og på den måten bli best mulig respektert av sine kolleger.

Opplæringen bør skje delvis sammen med oppsynsmenn og delvis ved korte opphold inne ved vegkontoret for spesialopp-

Hele denne kjeden må være slik avstemt at båtene kommer for lasting i ordinær arbeidstid.

Dette er ting som man må følge med i driften en stund før man legger merke til det. Et hastig besøk på anlegget en eller to ganger pr. uke vil ofte ikke avsløre disse forhold.

3. FLYTTING AV MASKINER TIL NYE OPPDRAG INNEN ANLEGGET

Med den hastighet som arbeidet går med i dag, vil omdirigering av maskiner stadig være nødvendig. Dette kan være på grunn av endring i værforhold som hurtig kan slå ut i forandring i driftsforholdene. Det kan også være vanskelige grunnforhold og lignende driftsmessige uforutsette ting som stopper framdriften.

4. EFFEKTIVITETSHEMMENDE FAKTORER

Vegvesenets maskiner er for de flestes vedkommende lønnet pr. time. Dette gjelder også for de private leide maskiner. Alt som er stopp og ventetid blir derfor en fordyrelse av driften. I første omgang kommer dette maskineierne til gode. Lønnssystemet slik det er idag og slik det sannsynligvis vil bli i framtiden er heller ikke det man kan kalle effektivitetsfremmende.

En kan vel si at de eneste faktorene som sparer til økonomisk drift, er det moralske ansvar som hviler på arbeiderne og arbeidsleder for at anlegget skal bli ferdig i rett tid og etter den kostnad som er planlagt.

Det er forsøkt å peke på en del ting som forårsaker stopp i arbeidsdriften. Disse stopp og ventetider kan bare reduseres og elimineres ved at arbeidsledelsen blir bedre organisert og utbygd slik at en ansvarlig arbeidsleder er til stede på arbeidsplassen hele dagen.

UTVIKLINGEN I DAG går den veien at vanlige vegarbeidere

læring i kikkertbruk og driftsplanlegging og sist men ikke minst bør et opphold på laboratoriet være obligatorisk.

HVOR SKAL FORMANNEN REKRUTERES FRA

Etter hvert som maskindriften har overtatt mer og mer av arbeidet er det blitt en hel del erfarne maskinførere etterhvert. Dette er som regel yngre folk som har sin praksis i kjøring av maskiner. Det er et spørsmål om ikke formenn bør forsøksvis plukkes ut blant denne gruppen i dag. Det som da volder bry er lønssystemet. Maskinførerne har i dag relativ god betaling. Skal de kunne fristes til å ta jobb som arbeidsledere må de tilbys en lønn som noenlunde tilsvarende det de har i lønn som maskinførere.

Her må det nok innskytes at arbeidslederjobben generelt må antas å være mer interessant og gi mer varierende arbeidsmuligheter enn maskinførerjobben. Denne kan ofte være både ensformig og gi mer fysisk påkjenning.

Arbeidslederjobben må også antas å gi mer avansementmuligheter.

DRIFTSPLANER

Ved at arbeidsledersjiktet blir bedre utbygd vil også driftsplanen bli mer aktuell, spesielt detaljplanen. Denne vil da kunne utarbeides sammen med arbeidsleder og oppsynsmann.

Oppsynsmannen vil da mer kunne få tid til planlegging framover. Dette er nødvendig dersom en mer effektiv utnyttelse av maskinene skal kunne skje i framtiden.

Oppsynsmannen vil også på den måten få anledning til på en langt bedre måte å foreta kostnadsoppfølging på sine anlegg.

Oddvar Åfløydal

Hovedtillitsmanns- ordningen.

I henhold til overenskomstens kap. VIII paragraf 35 skal det i hvert fylke velges et hovedtillitsmannsutvalg på 3 medlemmer som skal fungere som bindeledd mellom vegarbeiderne og vegvesenets sentrale ledelse i fylket.

Det skal sammensettes slik at både anleggsarbeiderne, vedlikeholdsarbeiderne og arbeiderne ved maskinforvaltningen er representert i utvalget.

Følgende er valgt i Møre og Romsdal:

| | | |
|--------------------------|------|---------|
| Formann Olmar Lien | 6360 | Åfarnes |
| medlem Kristian K. Dahle | 6363 | Mittet |
| medlem Kåre Hansen | 6400 | Molde |

Olmar Lien er samtidig valgt til hovedverneombud med Ottar Brudeseth, Måndalen som varamann. Hovedtillitsmannsordningen trådte i kraft 1. oktober 1972. Og etter avtale mellom hovedtillitsmannsutvalget og vegadministrasjonen i Møre og Romsdal ble utvalgets formann som en forsøksordning gitt fri fra vegarbeid fra 16. mai 1973 og til ferien for å ivareta sine tillitsmannsoppgaver, og med stor velvilje fra administrasjonens side ble ordningen forlenget ut året.

Det ble også stilt kontorplass til rådighet. Siden ordningen kom istand har følgende anlegg og vedlikeholdsområder vært besøkt:

anlegget Åfarnes - Vistdal, strekningen Vistdal-Eresfjord - Eidsvåg, anlegget Toven - Raudsand, Angvik - Hoem, Batnfjorden, vegsentralen Årø, Molde - Hollingen, Aukra ferjekai, veg til

Småge ferjeleie, Malme - Hollingen, Bud - Bergset, vegstasjonen Mjelvabøen, vegstasjonen (Bruhagen) Averøya, Sveggesundet, Hasseløy, Frei, strekningen Innfjorden, Måndalen, Vågstranda, Tresfjord, Vestnes, vegstasjon i Skorgevik, knuseverket Tomrefjord, Fiksdal bru, område Vatne, Skodje, Remmetunnelen, Brattvåg, Skjelten, Hamnsund-Slyngstad, vegstasjonen Skodje, Åndalsnes - Oppland grense, Bjørnkleiva, Valldal, Linge - Overå, Stranda, Straumgjerde, Hundeidvik, Ørsta, Lauvstad, Folkestad - Straumshamn, Bjørneset - Høydalsnes, Fyrde - Hunnes, Eidsvåg vegstasjon, Sunndal - Grøa, Kjelbotn - Sjøholt, Rovde (oljegrusverk), Syvdsbotn - Rovde, Eidså vegstasjon, Åheim, Skorgen knuseverk, Sølsnes - Buvik - Tjelle, Surnadal, vegstasjonen på Øye, Rindal, Åskard, Spjelkavik, Ulsteinvik, Leikong vegstasjon, Stokksund brakkeleir, Hidsnes - Gjerdsvika, Stette - Taftesund, Eidsdal, Geiranger, Tømmervåg - Indreseter - Gullstein, Ertvågøy, Aure vegstasjon, Aure - Stemshaug, - Sør Trøndelag grense, Otterøya, Midøy.

På disse reiser har det også vært forsøkt å få kontakt med alle vegvoktere som arbeider alene utover i distriktene, og de aller fleste har en snakket med, men det kan nok finnes enkelte tilfeller hvor det ikke har lyktes. En del arbeidsplasser har av forskjellige grunner vært kontaktet flere ganger, men må dessverre beklage at det ennå finnes steder som en ikke har hatt anledning å besøke. Hovedtillitsmannen har også fått være med på de kontaktmøter som samarbeidsutvalget har hatt på forskjellige steder i fylket.

Fra den tid ordningen kom igang er det tatt opp mange forskjellige saker, av de viktigste kan nevnes:

Faste datoer for lønnsutbetaling, likeverdig praksis, lønnsansiennitet, pensjonsgivende tid, flytting av arbeidsplass, førstehjelpskurs, sykebærer på arbeidsplassene, verneutstyr, private maskineieres ansvarsforsikring, brakkeoverenskomsten, innarbeiding av arbeidstid, ledige stillinger i vegvesenet, rensk av fjellvegg ved entreprenørdrift, forholdet mellom maskininnsats og mannskapsinnsats, arbeidstiden, spisepauser, innkvartering, ombygging av gamle brakker, vaskebrakker med dusj, prøvetid ved inntak av nye arbeidere, bomull eller ny-londresser for verkstedarbeidere som arbeider med sveiseapparat,

orange arbeidstøy, regntøy av dårlig kvalitet, bedriftslege-
ordning for enkelte distrikt, arbeidshansker m.m.

Bestemmelsen om at det skal være tillitsmann og verneombud på hver arbeidsplass har til dels fungert lite tilfredsstillende. Dette skyldes i stor grad forflytninger av medarbeidere som har vært valgt som tillitsmenn/verneombud. Enkelte arbeidsplasser har således hatt flere tillitsmenn/verneombud mens andre ikke har hatt noen. Dette har en forsøkt rettet på ved å avholde valg på de aktuelle arbeidsplasser.

De erfaringer en nå sitter inne med tilsier at hovedtillitsmannsordningen har sin berettigelse innenfor den samarbeidsramme som bør være mellom administrasjonen og de ansatte.

En ser det som særst viktig at hovedtillitsmannen skal kunne medvirke aktivt til et godt samarbeid, og dermed være med å skape et godt og trivelig arbeidsmiljø med få eller ingen konflikter.

OL



STERKERE BRUER EIDE - ØRJAVIK

Rv nr. 67, Eide-Ørjavik, er som kjent ikke av de mest linjerene riksvegstrekningene i fylket. I påvente av ny veg foregår i år ombygging av de svake bruene på strekninga og utbedring av de verste knepene.

Her er Bernhard Westad, Thomæs Håset og Per Siira som har stått for arbeidet ved en av småbruene.

Overå - Linge

Tunnel nr. 2 (Blikshammar tunnel) nærmer seg nå gjennomslag. Dette vil trolig skje 12. - 14. desember 1973. Geologene har riktig nok forutsatt dårlig tunnelfjell de siste 100 m. I skrivende stund gjenstår ca. 50 m og de forutsatte vanskeligheter er heldigvis ikke påtruffet.

På grunn av manglende ferjekapasitet i 1975 er Møre og Romsdal fylkesbåter interessert i at Overå - Linge blir kjørbart til sommersesongen 1975. Dette er det en teoretisk sjanse til å klare hvis ingen uforutsatte hindringer oppstår.

Pr. i dag har 2 grunneiere på Overå nektet arbeidstillatelse i Lauvvika p.g.a. at de ikke er enig i vegvesenets linjevalg på Overå. Det er søkt om forhåndstiltredelse av grunnen før skjønn er avhjemlet.



Tunnelen er 1 245 m lang, - tverrsnitt 46 m².

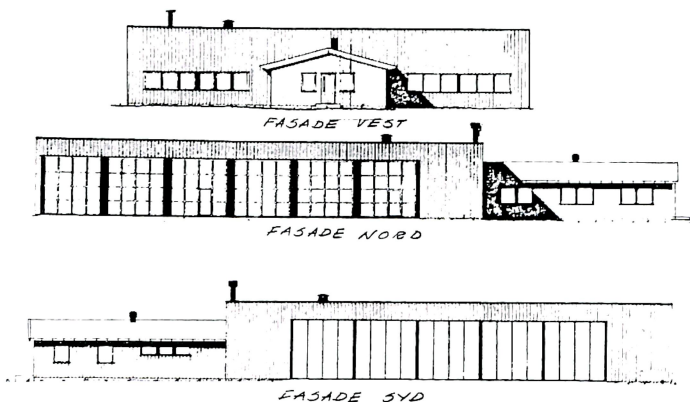
Det vil medgå:

| | | | |
|------------------|--------------------------|-------------------|-----------------|
| Dynamitt: | ca. 46 500 kg | Glynitt: | ca. 49 500 kg |
| Koronitt: | ca. 6 300 kg | ½ sek. tennere: | ca. 22 700 stk. |
| millisek.: | ca. 5 400 stk | 22 mm guritrør: | ca. 12 700 stk. |
| Bormeter Ø45 m/m | ca. 104 800 l.m | Bormeter Ø65 m/m: | ca. 4 000 l.m |
| Borstenger: | ca. 100 stk | Borkroner: | ca. 420 stk |

Det vil medgå 347 salver.

Ny vegstasjon i Ørsta.

Vegvesenet skal i løpet av 1973/74 føre opp ny vegstasjon i Ørsta. Vegstasjonen skal bygges på den tomte som en i 1972 kjøpte av Ørsta kommune. Tomta, som er på nesten 10 mål, ligger i kommunens industrifelt på Hovden, ca. 100 m øst for Hovden flyplass.



Vegstasjonen blir med små forandringer av samme type som den en i 1971/72 bygde på Øye i Surnadal. Totalt bebygget areal blir 984 m², fordelt slik: kaldt lager 380 m², isolert garasje 247 m², verksted 167 m², kontor, spiserom, vaskerom etc. 97 m², ganger, tilfluktsrom og traforom 93 m².

Selve byggearbeidet er kostnadsberegnet til ca. kr 420 000. I tillegg til dette kommer kostnadene med de prefabrikerte stålkonstruksjonene og stålplatene (korrugerte til veggene), samt varmtluftsanlegg, elektrisk anlegg og porter. Totalt regner en med at vegstasjonen vil koste ca. kr 1 000 000,-.

Det var opprinnelig meningen at bygget skulle settes bort på anbud. En fant imidlertid at de innkomne anbudssummer lå så høgt over de en hadde for tilsvarende bygg ellers i landet at de innkomne anbud (3 stk.) vil bli forkastet. Vegvesenet kommer derfor til å føre opp bygget i egen regi, og en regner med at dette arbeidet skal starte allerede før nyttår. Antatt byggetid er ca. 10 mnd. slik at bygget skulle stå ferdig til høsten 1974.

Knut Inge Braute

Minnesmerker ved vegen.



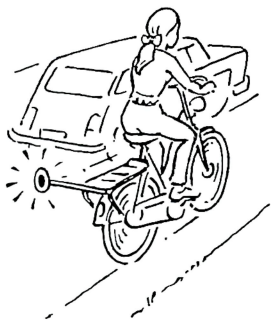
Ved den nyopprustede E-69 over Ørskogfjellet kan den oppmerksomme trafikant se denne "mile-pelen ved vegkanten. Dens mosegrodde inskripsjoner er ikke lett å tolke, men steinen har sin historie, og nå har den fått sin velfortjente plass også ved nyvegen.

Steinen markerer nemlig et stykke norgeshistorie. I 1658 var svenskene på offensiven mot Danmark - Norge, og ved freden i Roskilde fikk de "overta" Trondhjems len som bl.a. omfattet alle nordmøringer og roms-

dalinger. Steinen på Ørskogfjellet markerer således riksgrensa fra den tida. Allerede i mai 1660 ble det imidlertid gjenfor-ening med Sunnmøre idet Danmark - Norge fikk landområdet tilbake

Meningen med å omtale denne steinen som med pietetsfølelse er gjenreist ved vegkanten, er å minne om alle de klenodier, små og store, som kanskje med litt ekstra ettertanke kan bevares og gis den rette plass langs vegene våre.

Fortau og sykkelstiar.



Av tiltak for å betra tryggleiken på strekningar med blanda trafikk har bygging av fortau vore sett på som den beste løysinga. Fortau er då ei 1 - 2 m brei stripe langs køyrebanekanten, gjerne markert med ein 10 - 15 cm høg kant.

Eit slikt fortau løyser ikkje tryggleiksproblemet. I beste fall kan det medverka til å minske risikoen for ulykker i sommarmånadene, om vinteren derimot tener det i stor utstrekning som lagerplass for snø og er i så måte ikkje meir verdt enn ei djupgrøft.

I sentrum av byer og tettstader er fortau akseptert av omsyn til miljøet og av plasshensyn. Men det forutset då at grunneigarane har ansvar for rydding og vedlikehald, fjernar snø om vinteren og elles ikkje set opp reklameskilt o.l. som hindrar fri gange. Høgste tillatne fart i gata må vera 50 km/t.

Utanfor det konsentrerte sentrumsområdet - mellom dette og dei nye bustadområda - er det i alle våre byar og bygdebyar strekningar der "mjuke" trafikantar er serleg utsette. Tillatt fart er ofte over 50 km/t, men sjeldan så høg som 80 på grunn av mange direkte avkøyrslar.

H e r b ø r d e t i k k j e b y g g a s t f o r t a u !

Forutan problemet med snørydding gjev fortauet ein falsk illusjon om tryggleik. Det er alt for lett for bilane å skli

innpå og serleg skolebarn vil tilsvarende lett villa seg ut i køyrebanen. Fortau medfører heller inga betring for syklistane.

I staden må det anleggast 3 m breie vegar i avstand 3 - 5 m frå køyrebanen og skilt frå denne med grøft. Desse let seg brøyta, og dei er breie nok for både gåande og syklande. Dei må vera samanhengande og ha like gode stigningsforhold som bilvegen, ha fast dekke, god belysning og helst ikkje kryssa anna trafikkåre i plan.

Skal det bli ei løysing på problema, må kommunane erkjenne sitt ansvar og setja av midlar til bygging av serskilte gang- og sykkelveggar . Fleire kommunar i fylket er godt i gang i så måte og har til dels skaffa seg det utstyret som trengs for brøyting og anna vedlikehald.

Ut frå ei vurdering og prioritering av tiltak for å redusera ulykkesfrekvensen er også fylke og stat komne inn i biletet. Det er då klårt at di meir kommunen er viljug å yta og di betre tilhøva blir lagt til rette for gjennomføring, di høgare vil også prosjektet kunne koma på fylket og staten si prioritetsliste. Bortsett frå utgifter til eigedomsinngrep og vedlikehald/brøyting har staten i ymse høve teke deler av dei øvrige kostnadene der det enten ikkje er planlagt ny innfartsåre ein annan stad, eller det er berrsynt at ei slik åre først kan bli realisert om mange år.

I dei tettstadene som er med i Norsk Vegplan II - NVP II - blir dette vurdert av det lokale vegplanutvalet, i andre bygdebyar er det opp til kommunen sjøl å ta eit initiativ.

Anders S. Moen

Idet avisa skal gå i trykken får vi i hende et rundskriv fra Vegdirektoratet som understreker den høye prioritering "myke" trafikanter nå er i ferd med å få. Fra rundskrivet gjengir vi:

"BRØYTING OG SNØRYDDING

På veger uten fortau og uten separate gang- og sykkelveger, skal såvidt mulig, brøyting og rydding av vegskuldre og vegkanter gå parallelt med brøyting av kjørebanelen. Det er viktig at fotgjengere og syklistar til enhver tid har plass på kanten av vegen slik at de i minst mulig utstrekning kommer i konflikt med den kjørende trafikk.

På veger med fortau må, der hvor det er mulig, rydding av fortauene prioriteres på like linje med rydding av kjørebanelen.

Der hvor snøen føres fra kjørebanelen over fortauet og ut til siden, er det viktig at dette arbeidet blir utført mest mulig fortløpende.

Brøyting etter et snøfall om natten, bør starte så tidlig at fortauene er ryddet i god tid før trafikken begynner.

Der hvor snøen brøytes ut til siden for så å bli fjernet ved bortkjøring, er det viktig å påse at fortauene i minst mulig grad blir brukt til snølagring slik at fotgjengere derved tvinges til å ferdes i kjørebanelen.

De separate gang- og sykkelveg-systemer bør holdes like godt brøytet som vegen.

STRØING

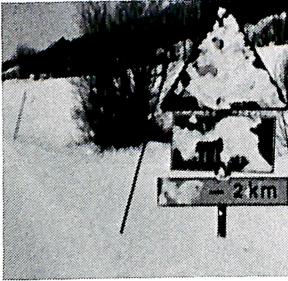
På grunn av trafikken vil kjørebanelen ofte bli hurtig bar, mens fortau, gang- og sykkelbaner vil ha et snø- og isbelegg. Det bør, ved hyppig sandstrøing, sørges for best mulig friksjonsforhold på disse steder. Salt anbefales ikke, da en for å få nytte av saltet på slike steder må bruke så store mengder at forholdene blir lite attraktive. I mildværsperioder må en være påpasselig med å fjerne slaps o.l.

Når det gjelder gangfelt, er det viktig at disse er ryddige og rene. Vegen i tilknytning til gangfeltet bør ha best mulig friksjonsforhold. En må derfor her være omhyggelig med strøingen.

SKILTER

I vinterhalvåret blir trafikkskiltene lett utsatt for skader på grunn av snøbrøyting, snørydding o.l. De har også lett for å bli tildekket av snø, is og sølesprut. En vil be om at en er spesielt oppmerksom på dette i forbindelse med skilter som viser varsling av gangfelt, barn i veggen o.l. Det vises for-øvrig til retningslinjer for skiltvedlikeholds-tjenesten som er sendt vegsjefene tidligere. "

I tilknytning til siste avsnitt ovenfor er det fristende å gi uttrykk for at ryddinga for skilt og andre anvisninger er veldig mangelfull. Bildet her er tatt ca. 3 dager etter siste snøfall, men foreløpig ingen tegn til rengjøring!



Her synes det som om både anlegg og vedlikehold er like gode (les: sløve), men vi får håpe på bedring umiddelbart!

BRUK AV BILBELTER.

Statens vegvesen har innført påbud om å bruke bilbelter for alle ansatte i vegvesenet som sitter i forsetet på tjenestebiler.

Påbudet er gjort gjeldende fra 1. juli 1973 for alle varebiler, personbiler, busser og kombinerte biler. Fra 1. oktober 1973 gjelder påbudet også for lastebiler, trekkbiler og større busser.

Det er således ikke lenger valgfritt for vegvesenets ansatte om de vil bruke bilbelter når de kjører med tjenestebiler.

En vil også anbefale at alle vegvesenets ansatte bruker bilbelter i sine private biler slik at det ikke blir et pålagt onde, men en daglig rutine som skal være til hjelp i kritiske situasjoner.

"Hold deg hel og pen - bruk bilbelte."

Bedriftsaviser.

I de senere år er det i vegvesenet dukket opp den ene bedriftsavis etter den annen i de forskjellige fylker, slik at det nå er 8 fylker i alt som utgir et informasjons-skrift til sine ansatte.

Vegdirektoratet har støttet opp under denne virksomhet og har satt seg som mål at samtlige fylker skal komme med i denne form for kommunikasjon mellom ledelsen og de ansatte.

De fylker som hittil har gitt ut bedriftsaviser er følgende:

| | |
|----------------------|--|
| Troms: | "Vegstikka" som allerede er inne i sin 5. årgang |
| Telemark: | "Telemarksvingen" også i 5. årgang |
| Hedmark: | "Hedmark vegnytt" 3. årgang |
| Buskerud: | "Brobyggeren" 3. årgang |
| Rogaland: | "Ryggjavegen" 1. årgang |
| Aust-Agder: | "Kontakt" 1. årgang |
| Sogn og Fjordane: | "Vegstubben" 1. årgang |
| og så vår egen: | "Veg og Virke" 2. årgang |

De fleste fylker kommer med 4 nummer i året og felles for dem alle er at de søker å få med variert stoff av både faglig og mer populær karakter. Redaktørene samler seg i et felles sukk med bønn om at alle ansatte må være medarbeidere i avisen. Det bør forresten være en selvfølge at alle vegfolk støtter opp om sin egen avis for at denne skal bli et organ hvor alle kan komme til med innlegg, stoff som angår egen arbeidsplass m.v.

Alle disse meninger kom tydelig til uttrykk under et kurs for

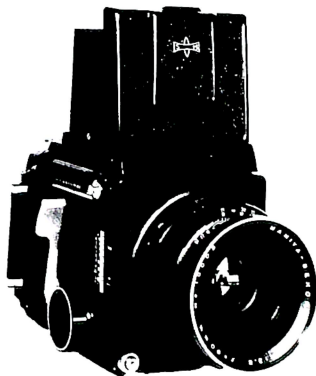
redaktører av bedriftsavisen som ble avviklet på Park Hotell i Sandefjord i dagene 15. - 18. oktober 1973.

Kurset var arrangert av Vegdirektoratet og ble ledet av informasjonskonsulent Leif Agnar Ellevset. Det møtte representanter fra 17 fylker og stoffet som ble behandlet vil komme den enkelte til nytte enten en allerede er kommet igang med bedriftsavis eller man i nær framtid søker å få utgitt et første nummer. Hensikten er at samtlige fylker skal utgi sin bedriftsavis hvis hovedoppgave skal være kommunikasjon mellom alle i etaten.

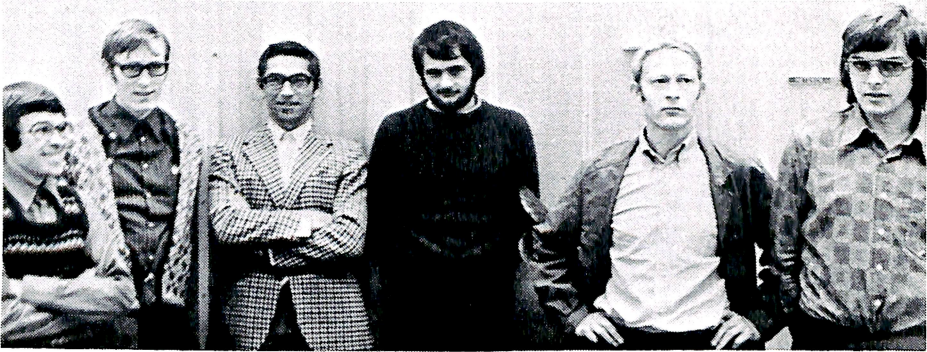
Det er å håpe at bedriftsavisen må bli levedyktig, men dette avhenger i høyeste grad av at den enkelte bidrar med stoff til avisen. Dersom "Veg og Virke" i sin forholdsvis korte levetid har oppfylt de intensjoner en satte seg ved utgiingen av første nummer, vil det være opp til den enkelte medarbeider om avisen fortsatt skal holde den standard en ønsker. Redaksjonen oppfordrer alle ansatte i vegvesenet til å medvirke til at så kan skje.

FOTOKONKURRANSE 1973

Vi minner om fotokonkurransen 1973. Det er foreløpig dårlig med oppslutningen så fristen forlenges til 31. januar 1974.



GRUNN- og JURIDISK SEKSJON.



Seksjon for grunnerverv ved vegkontoret, eller grunn- og juridisk seksjon som den også blir kalt, er en relativt ny avdeling innen fylkets vegadministrasjon. Den ble opprettet i 1966 da det i Møre og Romsdal ble ansatt en egen funksjonær som skulle ha til oppgave å arbeide med spørsmål vedrørende grunnerverv. Da det i 1967 ble ansatt egen juridisk konsulent ble denne plassert i nær "geografisk" tilknytting til den såkalte grunnseksjonen, og avdelingen har senere vært benevnt som grunn- og juridisk seksjon. Som bevis på at Parkinsons lov har sin gyldighet har bemanningen senere økt, og i dag er 2 teknikere, 1 ingeniør, 1 oppsynsmannsassistent, 1 oppsynsmann, 1 kontorassistent, 1 jurist og 1 jordskifte kandidat tilknyttet avdelingen. I tillegg til disse er en mann engasjert med diverse arkivundersøkelser m.v. for å belyse vegvesenets ervervede rettigheter langs eldre veger.

Avdelingens primære oppgave er som nevnt i samarbeid med de øvrige avdelinger å sørge for at vegvesenet til en hver tid har grunn nok for å anlegge nye og utbedre gamle veger. Avdelingen har også overtatt så godt som all grunnoppmåling etter anlegg og utbedringer. Videre består arbeidet i å utferdige alle grunnerstatninger og å opprette et eiendoms og grunneierarkiv som på lengre sikt skal omfatte hele riks- og fylkesvegnettet i fylket.

De som i dag er tilknyttet avdeling er følgende:

JURIDISK KONSULENT ERLING HAGERUP. Ansatt i 1973 og etterfulgte Henrik Fauske som kontorets "lovseiemann". Juristens arbeidsfelt er langt bredere enn for de øvrige på avdelingen. Foruten å ta seg av juridiske spørsmål i forbindelse med grunnerverv må han svare på alle tenkelige og utenkelige spørsmål med juridisk tilsnitt. Han har også ansvaret for behandlingen av alle bilskadesaker og erstatningsspørsmål i den forbindelse.

TEKNIKER HAKON GASØ. Ansatt i 1968, er heltidsbeskeftiget med oppmåling av grunn.

TEKNIKER NILS HENDSET. Ansatt i 1972, driver som Gåsø med grunnoppmåling.

OPPSYNSMANNSASSISTENT ALF HJELVIK. Avdelingens sportsmann har vært tilknyttet avdelingen siden 1968 hvor han har drevet med grunnoppmåling. Var tidligere assistent i en årrekke på anlegg.

KONTORASSISTENT GEIR VESTAD. Nylig overført fra økonomiavdelingen, og har her med erstatningsutbetalinger og arkiveringsarbeid å gjøre.

OPPSYNSMANN ALF LØVIK. Var tidligere oppsynsmann på anlegg. Har de siste årene drevet med grunnoppmåling og oppmerking av tidligere ervervet områder langs eldre veger.

INGENIØR JOHAN TODALSHAUG HALS. Ansatt i 1973, har drevet med grunnoppmåling og er mannen som også betjener vegvesenets dataterminal i forbindelse med avdelingens landmålingsberegninger.

FHV. FYLKESKASSERER BJARNE REKDAL. Har de siste årene vært engasjert med å få oversikt over vegvesenets rettigheter langs eldre veger. Rekdal er derfor mannen en henvender seg til når det gjelder spørsmål om bl.a. bredden av eldre veger i hele fylket.

JORDSKIFTEKANDIDAT ERLING RØDVEN. Ansatt i 1966, leder av avdelingen og den som har skrevet dette.

På flyttefot.

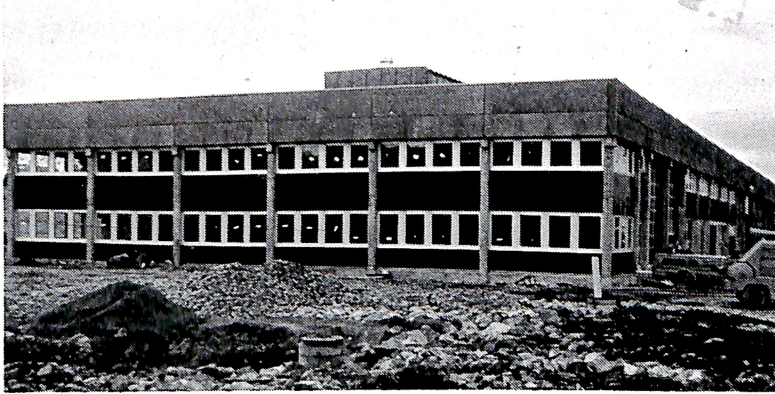
Statens bilsakkyndige, Alesund, har i etterkrigstiden hatt sine kontor forskjellige steder i byen. I 1945 var kontoret på Skansekaia og hovedgjøremålet den gang var rasjonering av drivstoff, utsteding av kjøretillatelser samt fordeling av brukte biler og de få nye som kom til vårt distrikt. Etter en kort tid i Kongensgt. 13 flyttet vi så til Borgund Sparebanks bygg i Keiser Wilhelmgate hvor vi i 2. etasje hadde 2 kontorrom. Noe særlig hilkontroll ble det ikke snakk om og arbeidet bestod i førerprøver og bilfordeling.

Et stort framskritt kontormessig syntes vi det var da vi i 1959 flyttet til Parkgata 3. Men det kan vel nå sies at dette med kontor i 6. etasje og uten kontrollhall var en upraktisk og lite tilfredsstillende ordning. Dette ble mer og mer merkbart etter som distriktets bilantall økte og behovet for bilkontroll meldte seg med større og større tyngde.

Våre nåværende kontor tilflyttet vi 1. oktober 1962 og i A/S Møre Diesels verkstedbygg fikk vi da en kontrollhall. Selv om hallen etter dagens krav er upraktisk ble det nå likevel i noen grad mulig å kontrollere noen av bilens tekniske komponenter i og med at vi fikk disponere en grav med hydraulisk jekk. Mer avanserte tekniske apparater til forskjellige kontroller har imidlertid vært mangelvare og har vært en hemske hvis det skal drives skikkelig bilkontroll. Med de stadig større kjøredoningene er det også blitt et følsomt savn at vi ikke har hatt kontrollhall med gjennomkjøring.

For ett par år siden ble det derfor tatt fatt på arbeidet med å skaffe nye, hensiktsmessige lokaler. Store arbeidsmessige løft med planlegging og tilrettelegging av arbeidet har vært tatt, men nå har det da lykket med arbeidet. Realiseringen av de nye planene er til ende og 14. desember i år flytter vi til A/S Automobilagenturets nye verkstedbygg i Breivik

ved Spjelkavik. At det er blitt mulig å skaffe nye kontor på så kort tid har bare kunnet realiseres ved den forståelse for behovet vi har fått hos vegsjef Torvik og i Vegdirektoratet.



Bildet viser våre nye lokaler. Vi får ekspedisjonslokale i 1. etasje og bilsakkyndigkontor og kantine i 2. etasje. Kontrollhallen som ligger ved siden av ekspedisjonslokalet har 2 løp og med godt teknisk utstyr til effektiv bilkontroll. Dessuten får vi en 30 tonnns vekt som er plassert på plassen østenfor kontorene. Kontorene skal tas i bruk 14. desember og dette vil vi markere med en liten tilstelling. Det vil da bli invitert representanter fra sentraladministrasjonen, fylkesadministrasjonen og byen samt diverse representanter for det publikum vi betjener. Vi har i anledningen fått laget en folder med presentasjon av oss selv og en annonsering av vårt arbeid til det publikum som vi kommer i kontakt med. Bilkontrollen er vel den del av vegvesenet som har den største kontaktflate med publikum og vi er derfor innstilt på å stå som en god serviceinstitusjon.

Vi håper at vi i neste nummer av "Veg og Virke" kan få plass til en nærmere omtale av åpningen og en presentasjon av de nye kontorene.

Inge M. Aasen

Den nye pelebåten

har fått sitt navn. "Rederiets styre" - ledelsen ved vegkontoret og vegsentralen - har gitt sine uttalelser og truffet sitt valg. Dermed er også vår lille konkurranse over og all spenning utløst.

For oss i redaksjonen har konkurransen vært virkelig positiv. Tidligere har vi i "veg og Virke" i alle nummer oppfordret til innlegg fra leserne. Vi har hatt "ordet-fritt-spalte", tekstkonkurranser og oppfordret til innlegg ellers. Oppslutningen har mildt sagt vært skral. Men ikke slik denne gangen!

Det synes som om inspirasjonen er kommet til svært mange, og flere "freske" forslag med både velklingende og meningsfylte navn har vært med til finalen. Som kjent er jo de fleste rederier tilhengere av kvinnenavn. Vårt rederi har ikke riktig fulgt opp denne linja, og det ser ut til at tradisjonen i stil med "Pelaren" og "Knusaren" har staket ut og også har avgjort dette navnet. Båten er nemlig døpt "VØLAREN".

Vi lar all kledelig beskjedenhet fare og proklamerer at redaktøren var forslagsstiller for det utkårede alternativ, - tett fulgt av vegsjefen som "etteranmeldt" med sin liste, der også dette navnet var med.

Når så mye er sagt vil vi tilføye at navnet nok virker noe tungt, men det kan til nød aksepteres på begge målføre, og det går ikke så veldig mange dyre messingbokstaver til dette som til mange andre navneforslag.

Mest veklingende og i pakt med tiden synes vi K. Furlands historiske, men dog rødstrømpeinspirerte "Pelarguri" var, men,

som sagt, kvinnfolk ble holdt utafor denne gangen. Hjertelig takk til alle som har deltatt i konkurransen!

Når dette leses antas "Vølaren" å være i full gang med ombygging av Sundsbø ferjekai, Misund, med sin 5 mann store besetning. Likedan antas representasjonsturen for presse og andre utvalgte å være vel overstått og den harde hverdag for folk og utstyr å være begynt.

Vi ønsker lykke til - om ikke på alle hav - så iallfall på en lang og forhåpentligvis svært nyttig arbeidsdag ved ferjekaiene i fylket.

PS. Noe mer håndfast om premie, heder og verdighet venter vi på i åndeløs spenning fortsatt.

"HUN" - OM SKIP

- Mange har sikkert lurt på hvorfor man bruker "hun" om et skip.

En dansk versjon er denne:

1. Må styres av en mann.
2. I ubevoktede øyeblikk tar hun styringen.
3. Skifter navn når hun skifter eier.
4. Er i alminnelighet dyr å rigge til.
5. Koster mer i underhold enn eieren hadde tenkt seg.
6. Kan trekke en mann med seg i dypet.
7. Må males og rigges til før hun går ut.
8. Bli med årene besværlig og vanskelig å håndtere.

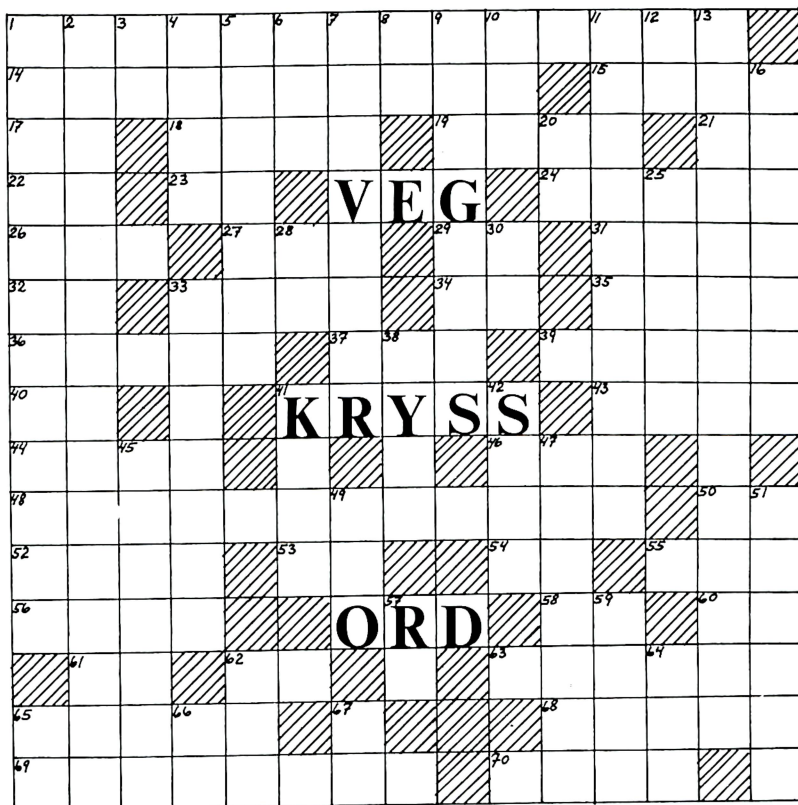
VANNRETT

1. Ekspeditør
14. Framkomstmiddel
15. Forfedre
17. Mynt (fork.)
18. ----em, læresetning
19. Anseelse
21. Fylkesmann (initialer)
22. Adverb
23. Konsonanter
24. Hytte
26. Tilbake
27. Her (fr.)
29. Barium
31. Noen har en sjuende ----
32. Eksemplar
33. Telegrambyrå (bakv.)
34. Preposisjon
35. Drag
36. Istmen
37. Redskap
39. Kvinnenavn
40. Luftkommando
43. Merkvendig
44. Månen
46. Naboer (bakv.)
48. Sjukdom
50. Vektenhet
52. Myrdet sin mor Agrippina
53. Vise
54. Hjerterom
55. Fredsmegler i Østen
56. Verb i presens (2 ganger)
58. Prefiks
60. Komparativ til ung.
61. Tvillinger
62. Handelsuttrykk
63. Fritt valg
65. Mannsnavn
68. Byene
69. Pinnsvin
70. Indolent

LODDRETT

1. Hellespont'en
2. Innskrivning
3. Bilkjennetegn
4. Bindemiddel
5. Kunstsnekker
6. Svensk tall
7. Kelner
8. Kjemisk tegn
9. Kjøretøy
10. Bydel i Trondheim
11. Etterdønning
12. Artikkel
13. Gjenoppbygging
16. Reguleringsmotstand
20. Pronomen
25. Kvinnenavn
28. Kjemisk tegn
30. Preposisjon
33. Signalapparat
38. Får man på truten
41. Flanke
42. ---- mag.art.
45. Havnymfe
47. Hard kost
49. ---ri, lære
51. Fiskevegna
57. Konge og keiser
59. Legge av
62. Kiste
64. Ego
65. Interjeksjon
66. Lærreim
67. Nr. 9 og 27

KRYSSORD



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

Løsningen sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 20. januar 1974. Merk konvolutten "Vegkryss nr. 4".

Navn:.....

Adresse:.....

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

Sambandet over Røyrasundet.

som var omtala i det forrige nummeret av avisa, er no kommen inn i ei ny fase. Vedåpninga av anboda for den første og største brua var lågaste summen ca. 15. mill. kroner, - vesentlig høgare enn overslaget.

I forrige nummer var óg nemnt den store djupna brua skal fundamentast på, og det er rimeleg å tru at den høge anbodsprisen har samanheng med at det her til lands er lita røynsle i so omfattande arbeid på slike djup.

Det er no teikna kontrakt med entreprenørfirmaet Eeg-Henriksen om bruarbeidet, og firmaet er alt i gong med tilriggingsarbeid ved brustaden. Dette er den største enkeltkontrakten som her i fylket nokon gong er teikna av vegvesenet med eit entreprenørfirma, og det er truleg at vi mange gonger kjem til å bringe nytt frå dette omfattande og interessante arbeidet.

Totalt er det 3 bruer i dette sambandet, og dei to andre er enno ikkje lyst ut på anbod. Det er likevel venta at prisen for desse vil kome so høgt at kostnadsramma for anlegget totalt vil bli sprengd. Viktig er det at ein etter prisane for den første brua har fått ei heilt ny grense for kva det løner seg å fylle att med sprengd fjell i forhold til å bygge bru.

Det er å vente at mange ulike argument kan kome fram når det gjeld synet på slike fyllingar kontra bruer, og berre ei slik direkte økonomisk vurdering er det vel urett å legge til grunn. Ein kan tenke på endra straumsetting, fisketilhøve, isproblem m.v., men det er likevel vanskeleg å tenke seg mange og vektige faktorar nok til å vege opp for alle millionane i kostnadsdifferanse.

Før avgjerd er teken i dette viktige spørsmålet er det vanskeleg å seie noko om framdrifta for anlegget, emen det kan vel alt no seiast at det vil bli vanskeleg å kunne opne sambandet - i 1975 som tidlegare planlagt.

TRYKKLUFT.

Det har skjedd mange ulykker ved uforsvarlig bruk av trykkluftverktøy og trykkluftledninger, og det er et bevist faktum: Komprimert luft er potensielt farlig! En kan påføre seg selv eller sine arbeidskamerater meget alvorlige skader med ukontrollert trykkluft.

6 - 7 kg/cm² er det mest vanlige trykk en kompressor arbeider med i dag. Verkstedkompressorer gir oftest 10 kg/cm².

Ved uforsvarlig bruk kan en f.eks. sprengne en trommehinne på en avstand av 10 cm, og - verre enn det; den kan frambringe en skjebnesvanger hjerneblødning.

Et annet eksempel: Ved 7 kg/cm² trykk kan en luftstråle blåse avgårde metallspen og andre små partikler med en hastighet av 100 km pr. time eller mer.

Rettes luftstrålen mot munnen kan den sprengne lungene og forårsake andre indre ødeleggelser.

Inntrenging av luftbobler i blodkarene (gjennom åpne sår) kan gi katastrofale virkninger.

Det er alltid en stor fristelse å benytte trykkluft til å blåse støv etc. ut av håret eller bort fra klærne. Sikkerhetsmyndighetene advarer stadig mot at dette gjøres.

En står foran en ny sesong med stort forbruk av trykkluft ute på veganleggene. Husk, det er jo, som en sier, "bare luft en arbeider med", men det er også luft drevet opp til en ekstra høy hastighet, som kan (ukontrollert) forårsake meget alvorlige skader.

Arnfinn Gautun
(verneleder)

Tiltrådt i vegvesenet.

Samtidig som vi på annet sted i avisen bringer en fortegnelse over de som i 1973 er gått av med pensjon, gir vi nedenfor en oppgave over de som i løpet av året har tilbrådt tjeneste i vegvesenet:

| | |
|----------------------------------|-----------------------------------|
| Willy Hansen, Fiksdal - | ferjekaiarbeider |
| Eistein Bæverfjord, Bøverfjord - | høvelfører |
| Per Brandli, Gjerdrum - | asfaltkontrollør |
| Alf Bredegg, Gulskog - | verkstedarbeider v/vegssentralen |
| Asbjørn Molaup, Molde - | verkstedarbeider v/vegssentralen |
| Knut Skjersli, Hjelset - | verkstedarbeider v/vegssentralen |
| Ole Midsund, Vestnes - | ferjekaiarbeidere |
| Kjell Sandnes, Rensvik - | ferjekaiarbeidere |
| Rolf Dalsbø, Finnøy - | forskalings- og betongarbeider |
| Per Natvik, Vatne - | forskalings- og betongarbeider |
| Ole M. Naas, Eide - | forskalings- og betongarbeider |
| Magnar P. Raknes, Raknes - | forskalings- og betongarbeider |
| Johannes Nordgård, Leira - | vedlikeholdsarbeider |
| Peder Færøy, Nauste i R - | anleggs- og sprengningsarbeider |
| Kristian Hjelanes, Kårvåg - | anleggs- og sprengningsarbeider |
| Olav Pedersen, Rindal - | anleggs- og sprengningsarbeider |
| Nils S. Sæterbø, Surnadal - | anleggs- og sprengningsarbeider |
| Einar Stormyr, Ranvik - | anleggs- og sprengningsarbeider |
| Ottar Ringstad, Haddal - | vedlikeholdsarbeider |
| Olav Dyrhaug, Moldtustranda - | vedlikeholdsarbeider |
| Inge Bergum - | regulativlønt oppsynsmannsassist. |
| Jostein Ulla - | regulativlønt oppsynsmannsassist. |
| Per Austnes - | timelønt oppsynsmannsassist. |
| Bjarne Bakken - | timelønt oppsynsmannsassist. |

VED KONTORET

| | | |
|-------------------|---------------------|------------------------|
| Avdelingsingeniør | Jan Petter Jenssen | anleggsavdelingen |
| Avdelingsingeniør | Torgeir Døssland | vedlikehold |
| Ingeniør | Magne Mørkedal | vegsentralen |
| Ingeniør | Odd Eirik Hyldbakk | distriktslaboratoriet |
| Ingeniør | Johan Hals | grunn- og jur. seksjon |
| Tekniker | Sveinung Myklebust | vegsentralen |
| Tekniker | Asle Kleppe | planavdelingen |
| Jur.kons. | Erling Hagerup | grunn- og jur. seksjon |
| Assistent | Marianne Skjørsæter | sekretariatet |
| Assistent | Geir Vestad | regnskapsseksjonen |
| Assistent | Ruth Rød | regnskapsseksjonen |

VED BILKONTROLLEN I ÅLESUND

Assistent Anne Rita Klock

VED BILKONTROLLEN I MOLDE

Assistent Erling Rørhus
Assistent Bente Heggem

VED BILKONTROLLEN I KRISTIANSUND

Assistent Karen-Marie Sørseth (Hun var vikar tidligere)

KRYSSORD -

vinnere i nr. 3 ble etter loddtrekning:

1. premie: Randi Rørhus, Vegkontoret, Molde
2. premie: Magda Aune, Ystenesgt. 35 A, Ålesund
3. premie: Marit Halvorsen, Vegkontoret, Molde

Vi håper vinnerne får utbytte av loddene i Pengelotteriet.

Mi mening....

I siste nummeret av "Veg og Virke" var det ein artikkel om forbruk og meirforbruk av bærelag på anlegga generelt, og til redaksjonen er innkomen denne reaksjonen på artikkelen:

Der er nok mange faktorar som spelar inn på forbruket av bærelag, og eg vil her prøve å antyde nokre av årsakene til forbruket. Til opplysning kan eg nemne at eg er høvelkjørrar, og såleis har ein del med utlegging av bærelag å gjera.

Det første eg vil gripe tak i er dette med "teoretisk beregnet". Eg trur ein skal passe seg vel for å regne med og kome ned i mot eit teoretisk beregna forbruk. Det er ikkje alltid at det er ei "spekefjøl" vi skal rette opp. Kanskje kan ein samanlikne med ein målar, det er nok ikkje lett for han heller å berekne kor mykje sparkelmasse som vil gå på ein vegg, før han er ferdig. Dersom ein i større utstrekning brukte motorhøvel til utlegging av forsterkningslaget, kunne det nok hjelpe litt på dette forholdet.

Det andre eg vil peike på er det som er nemnt i artikkelen om at ein må berekne svikten i forsterkningslaget under utlegging av dette, ved der å legge seg over planflisa.

Som maskinkøyrar finn eg det svært vanskeleg å "drukne" flisa, fordi eg då misser av syne det som eg skulle ha til rettesnor. Eg må tilstå at eg har heller liten glede på utsetting av fliser, men det kjem for meg at det måtte kunne gå an å justere flisa opp ein smule i forhold til plan ved underplanering, slik at ein her kompensere for seinare retningar. Ein må for all del ikkje få det for seg at det vert sløsa med massene rundt om. Dette kan eg ikkje tenkje meg vert gjort.

Eit anna forhold som har direkte samanheng med dette er det ofte store misforholdet mellom oppgitt kvantum i skutelaster og det ein virkeleg greier utnytte av lasta. Med den forholdsvise store bruk av båtfrakting som det er i dette fylket, synes det å vere grunn til å gjere noko med dette.

Så vidt eg hugsar er dette forholdet tidlegare vore peika på av vegmeister Urke.

Til slutt vil eg rette ein takk til redaksjonen av "Veg og Virke". Det er ein fin "trykksak" de har skapt, - eit fint kontaktorgan, og DEN MÅ IKKJE DØ.

- Derfor, kjære lesarar av Veg og Virke, grip pennen og skriv! Her er mykje å skrive om av felles interesse.

Eg for min del tar gjerne imot ei "breiside" (i bladet, altså) på dette som eg har skrive. Kanskje er det òg nokon som kan støtte meg.

Odd Vatne

BRII PÅ 50 - ARSDAGEN

I forbindelse med ombygging av Lervikstraumen bru på Smøla, ble det 31. oktober bygd interimbru av Bailey-utstyr ved brustedet. En strålende opplagt 50-årsjubilant, lastebilsjåfør Johannes Lervik, hadde den dagen latt bilen stå heime og opererte i stor stil som brubygger

sammen med oppsynsmann Tyrhaug og et par mann fra vegkontoret. En verdig markering av dagen for en vegmann !



BEDRIFTSIDRETT

Innendørssesongen er nå i full gang. Omtrent hver eneste kveld har vi gode muligheter til å kvitte oss med gammelt flesk foran julebordsesongen.



I VOLLEYBALL-serien har "førstelaget" til Harnes store problemer med å finne toppformen i år og kan i beste fall ende på en annenplass. Gledeligere er det at annetlaget leder annendivisjon og har gode muligheter til å rykke opp til første. I neste sesong vil det derfor vise seg hvilket av våre to lag som egentlig bør ha retten til å kalle seg Førstelag.



HÅNDBALLAGET har heller ikke hatt den helt store suksessen i høst. Etter at det ble nr. 2 i annendivisjon i vår, og dermed rykket opp til første, har flere av de beste og råeste stjernene lagt opp (midlertidig?). Det er derfor blitt problemer med å stille fullt lag til kampene. Til tross for dette møtte laget til start i "Hallingkastet", en håndballturnering på Gol mellom vegkontorene i sør-Norge (I år: 9 herrelag og 4 damelag). De sportslige resultatene der skal forbigås i taushet, men turen ellers burde friste flere til å møte på håndballtrening slik at vi kan stille lag til neste år også. Og dette gjelder ikke bare gutta. Nå ser det (endelig) ut til at jentene våre kommer til å benytte den tildelte treningstimen også. Vi regner med at de stiller i toppform når håndballserien for damer starter utpå nyåret (dersom det melder seg nok lag).



SKYTTERGRUPPAS medlemmer møter stadig mannsterkt fram til treninga i vegsentreren på Arø. - Om ikke lenge vil denne virksomheten bli flyttet over til et av tilfluktsrommene i kjelleren på det nye fylkeshuset. Dette vil forhåpentligvis føre til enda større frammøte. Konkurransesongen har bare så vidt begynt og en regner med å delta i tilsammen 6 korrespondanseskytinger i løpet av vinteren. På resultatlistene fra disse konkurransene håper en også på å finne deltakere fra den nyopprettede skyttergruppa på Skodje.



SKIGRUPPA har nesten dødd ut etter tre snøfattige vintre, men med snart en meter nysnø nå i slutten av november ser det ut til at denne gruppa nå endelig får muligheter til å innlede en ny storhetstid.



FOTBALLSESONGEN er forlengst slutt og laget vårt gikk ubeseiret gjennom annen divisjon. Det ble derfor stilt store forventninger foran høsters cup, men her ble supporterne grundig skuffet da laget ikke stilte opp i det hele tatt. Det er riktig nok noe som heter å slutte mens leken er god, men det får da være måte på!

Det viktigste ved bedriftsidretten er tross alt ikke konkurransene. Det er derfor først og fremst ønskelig at flere møter fram på de treningskveldene vi har på forskjellige steder her i Molde, og at en også forsøker å starte trimgrupper andre steder i fylket. Der en synes det er for få interesserte, kan en jo forsøke å samarbeide med bedriftslag utenom vegvesenet.

Om piggedekk.

I vårt fylke er det ikke så stor del av vegnettet som har fast vegdekke. Som nevnt i forrige nummer har ca. 50% av riksvegene og 8% av fylkesvegene enten asfalt- eller oljegrusdekke. Andelen av faste dekker øker imidlertid stadig, og det samme gjør biltettheten.

Også hos oss har en derfor en stadig økende utgiftspost i den slitasje piggedekkene påfører våre faste dekker i form av slitasje. Spesielt gjelder dette høst og vår og i snøfattige vintre da en i lavlandet en stor del tida har snøfrie veger.

Mange mener piggedekk bør forbys, fordi de gir bilførerne en "falsk" følelse av trygghet og dermed slett ikke er så sikkerhetsfremmende som mange tror. For folk flest er likevel tilbakeskrittet til kjettingene utenkelig.

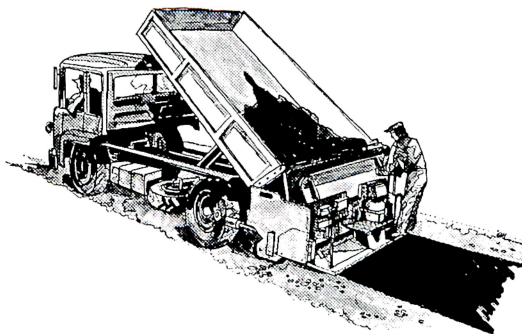
Restriksjoner er i år innført idet rørpigger nå er forbudt, maksimalt antall pigger pr. hjul er fastlagt og største lengde på piggen utenfor gummien er satt til 1,2 mm.

Største nytt er likevel en helt ny type piggedekk som er patentert. Piggene kan her trekkes inn i dekket som katteklør. Dekket er delt i et indre og et ytre rom, og piggene er festet til delevveggen mellom disse og går ut gjennom det ytre rommet. Fylles det ytre rommet med luft trekkes således piggene inn, mens en ved å slippe lufta ut av dette rommet, kan "kvesse klør" igjen. Ved hver bensinstasjon kan en således trekke inn piggene og skåne vegdekkene. Er dette løsningen for "late" bilister og redningen for våre veger?

Å nei, prisen er foreløpig skyhøy, og masseproduksjon lite aktuelt.

Imidlertid kan redningen for vegenes faste dekker komme ved en annen utvikling - de piggløse vinterdekk med piggedekk-egenskaper. Fabrikkene overgår hverandre i lovord om sine produkter, men faktum er i hvertfall at det arbeides intenst med

saken. Med forbud mot piggdekk reknes her i landet med å kunne spare minst 100 mill.kroner årlig i slitasje på vegene, men sikkerhetsmessig er det bevislig fordeler med pigger. Et forbud er derfor ytterst tvilsomt - vi må foreløpig bare avvente piggdekkenes avtaker i det piggløse vinterdekk med overlegne egenskaper.



Først da kan våre ressurser i større grad settes inn i legging av nye dekker, slik at våre trafikanter kan tilbys flere kilometer med faste dekker. Slik forholdene nå er må dessverre en alt for stor del nyttes til å fornye de faste dekkene en alt har.

PENSJONSNYTT

Etter gjennomføringen av loven om folketrygd i 1967 har det vært vedtatt mange endringer i dette lovverk. Også de lover som omfatter tjenestepensjonsordningene har i løpet av denne tiden gjennomgått en rekke endringer. Den sist vedtatte endring fører til at Statens pensjonskasse, Statsbanenes pensjonskasse og Pensjonsordningen for statens arbeidere slås sammen til en felles ordning for statens arbeidstakere med virkning fra 1. januar 1974.

Dei siste par - tre åra har vegvesenet hatt mykje vegbygging i gang i Sykkylven-området, og i samband med anleggsdrifta er óg fleire bruer ombygde.

Det er uråd å unngå å bli ståande i undring over dei gamle, fine bruene som no skal utskiftast, og mange tanker kan óg gå til mennene som bygde dei. Frå ordføreren i Sykkylven, Øystein Eliassen, har vi fått oversendt artikkelen nedanfor. Den er tidlegare prenta i Sykkylvsbladet, og forteljar er Jens Jarnes. Soga er om ein gamal, kjend brubyggjar; -

BRUNSTAD - MAGNUS

Brunstad Magnus var sønn av Jon Knutsen Hole. Jon var noe utenfor det vanlige idet han som første "dalekar" begynte handel på Bergen, skaffet seg jakt og fartet i de fleste bygder på Sunnmøre med sine varer. Han skaffet seg gården Gjøvenes og giftet seg med en pike fra Bergen vistnok av gammel hanseaterslekt.

På Gjøvenes hvor der i dag fremdeles bor folk av Jon's slekt i begge tun kan der ennå idag vises stedet hvor Jon hver vår trakk sin jakt på land for å foreta det årlige ettersyn. Men en stormdag rammet Jon hårdt. Jakten forliste med full last av varer.

Den gang var det ikke vanlig å ha assurance, så Jon ble fullstendig ruinert og kreditorene tok også gården, så slekten i lange tider ble leilendinger.

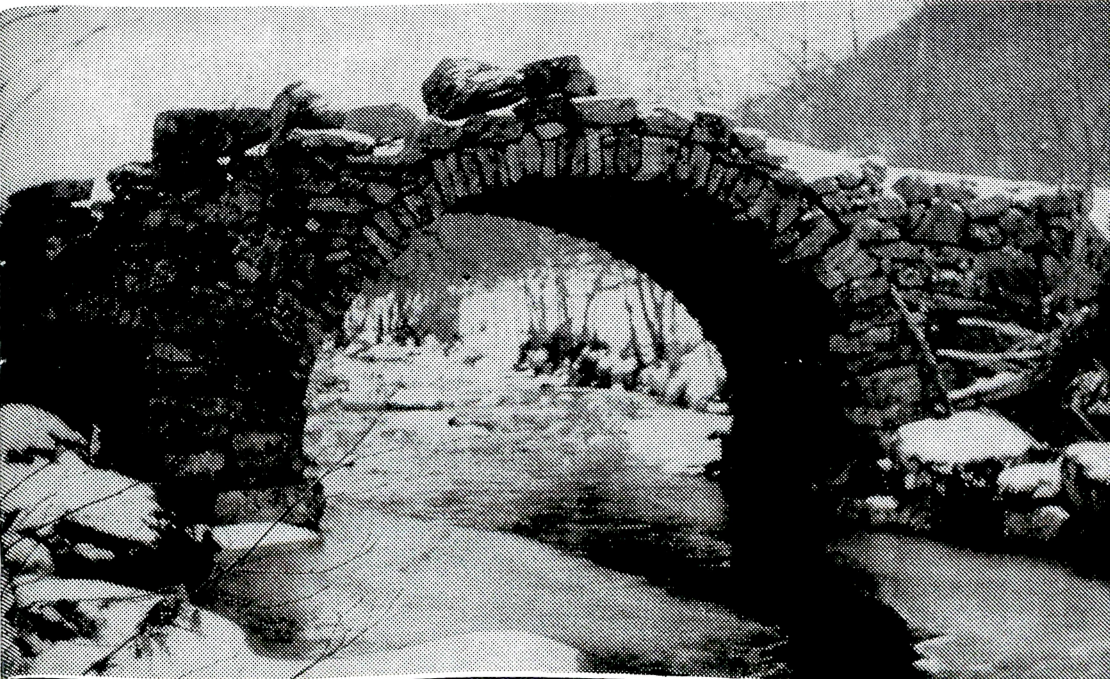
Sønnen Magnus hadde arvet noe av farens oppdrift. Han lærte seg å bygge hvelvbruer - en den gang ny byggemåte på våre kanter. Trolig har han lært kunsten ved Meråkerbanens anlegg,

Bildet over viser ei bru som går over Velledalselva fra Lade til Hole utmark. Brunstad-Magnus har bygd både denne brua, Aurebrua, Gamlebrua, den gamle Vik bru, Brunstadbrua og flere andre bruer i Sykkylven og andre bygder.

I 1955 kjørte jeg over en gammel steinbru i Spania. Bussen stanset ved brua og guiden ba oss stige ut for å beundre brua. Det var en hvelvebru med 10 - 12 meter spenn og bygget av Romerne for 2000 år siden. Jeg ble stående noen minutter og betrakte brua. Den var bygget etter samme oppskrift som Magnus brukte, men steinen brua var bygget av var adskillig forvitret, den var nok ikke bygget av vår gode gneis "dei gamle fjell i syningom". Men 2000 år var den blitt og ennå ville den sikkert vare i lange tider.

Romerne var i sin tid nord Europas læremestre i brubygging av stein.

I 1913 overvar jeg en prøve i Tyskland med å belaste en hvelvbru som etter planen skulle belastes til den styrtet sammen. 200 ingeniørsoldater bar et berg av sandsekker opp på brua, men da belastningen etter beregningen var kommet opp i 100 ganger



dit mange sunnmøringer drog for å få arbeid i 70-årene. Jernbaneanleggene var pionerer i vårt land i bygging av slike bruer som den gang ble ansett å være ikke bare de beste og varigste, men også de billigste alt tatt i betraktning. Nok om det. Magnus startet sin kunst og drog fra bygd til bygd på Sunnmøre og bygget sine bruer - og la opp arbeidet først ved århundreskiftet.

Magnus var farbror til far og bodde hos oss på Jarnes da han bygget brua over Ikorntnes-elva. Det måtte være vinteren 1895-96. Steinen til denne brua ble tatt på utsiden av Jarneshaugen.

Jeg husker ennå diskusjonen mellom Magnus og far om kveldene om brubygging. Det var konstruksjonen av tømmerstillaset under hvelvet og senkningen av hvelvet, når hvelvet var oppmuret, praten mest gjaldt. Særlig minnes jeg at Magnus fremhevet hvor nøyaktig sluttsteinen (låsesteinen) i hvelvet måtte "tiltuktes".

Så husker jeg der store dag da brua var ferdig og tømmerunderstøttelsen skulle rives.

Arbeidet med dette utførte Magnus selv. Alle andre som var til stede måtte værsgod holde seg på god og sikker avstand. Som redskap hadde Magnus til sin rådighet slegge og spett. Han slo forsiktig vekk kiler her og der, og vi både så og hørte at for hver kile som ble slått unna gjorde hvelvet et aldri så lite "søkk" på seg. Hver gang tok Magnus et overblikk om alt gikk som det skulle gå. Så belaget Magnus seg på det siste trinn. På nytt måtte vi skuelystne rykke noe tilbake, og så slo Magnus med veldig kraft den siste kile unna og brua "satte" seg litt for siste gang, Magnus rettet ryggen, slengte sleggen, og så kom det tungt og fast: S å h h !! - Der stod brua og slik ville den ha stått i 100 tusen år om ikke ploegen og bilene hadde gjort vansker.

Nå har brua fått en støpt tilvekst i pakt med vår'tid. Men sikkert blir det nok Magnus'bru som vil overleve vår tids ingeniørkunst !!

mer enn brua var utgitt for å bære, måtte arbeidet innstilles, og vi måtte forlate arbeidet med uforrettet sak.

Vi kan altså fastslå: Der har ikke vært og ganske sikkert heller ikke kommer sterkere og varigere bruer i Sykkylven enn de som Magnus har bygget.

Vi gratulerer

følgende medarbeidere som i løpet av vinteren passerer åremålsdager:

50 ÅR

| | | | |
|-------------------|------|-----------|-------------|
| Trygve Kirkeslett | 6410 | Midsund | 17. januar |
| Peder J. Ringstad | 6072 | Haddal | 8. februar |
| Edvin Nås | 6490 | Eide på N | 13. februar |
| Petter Nonsvik | 6240 | Sjøholt | 6. mars |
| Einar E. Lyngstad | 6493 | Lyngstad | 19. mars |

60 ÅR

| | | | |
|-------------------|------|------------|-------------|
| Lars P. Moen | 6655 | Vindøla | 9. januar |
| Elling Hoem | 6470 | Nauste i R | 3. februar |
| Magnar O. Solli | 6453 | Kleive | 13. februar |
| Ola O. Skjølsvoll | 7380 | Rindal | 19. februar |
| Ingvald Brovoll | 6383 | Daugstad | 5. mars |
| Aksel Vold | 6386 | Måndalen | 11. mars |

Pensjonisttreff.

Tirsdag 18. september 1973 var pensjonister fra Rauma og Valldal Samarbeidsutvalgets gjester på en busstur fra Åndalsnes over Trollstigen og ned til Linge i Valldal.

30 pensjonerte vegfolk deltok og i det strålende høstvær ble det en opplevelse å møtes med gamle medarbeidere som en ikke hilser på hver dag.

Med utmerkede guider som fortalte om Trollstigvegens tilblyelse og det håndarbeid som ble utført den gang var det særdeles interessant for oss som kjenner vegarbeid mer fra den maskinmessige side å høre hvordan de slet med feisel og bor i fjellsiden for å lage den i dag berømte turistveg. Når man



dertil fikk høre hva vegen har kostet før den ble ferdig i 1936, så må man bare imponeres.

I det sagnomsuste Valldal fortalte vegsjefen om Hellig Olav's ferd gjennom dalen i 1028 og vi fikk en levende innføring i sagaen. Vi fikk en avslappende kaffepause på Fjellro pensjonat på Sylte før vi kjørte videre forbi Kaptein Linge's fødested (kompani Linge's sjef) til tunnelanlegget som skal gjøre vegen til Overåneset og videre til Alesund farbar. De moderne maskiner vakte stor oppmerksomhet blant de eldre vegarbeidere som uvilkårlig måtte sammenligne moderne borerigger med deres eget håndverktøy. Tilbake til Åndalsnes ble det på Grand Hotell Bellevue servert en middag hvorunder vegsjefen talte og berømmet det pionerarbeid som våre eldre medarbeidere hadde utført i sin tid.

Tidligere oppsynsmann Martin Uri takket for at vegvesenet tok vare på "sine gamle redskaper" og fortsatt holdt kontakten med gamle vegfolk.

Under kaffen i salongene holdt tidligere vegarbeider Arthur Langdal et meget interessant kåseri og fortalte om russiske krigsfangers skjebne i Valldaltraktene under siste krig. Det var gledelig å høre at også vegvesenet hadde medvirket til å lette fangenes skjebne, bl.a. ved at fanger under flukt fikk tilhold i en av vegvesenet hytter på fjellet.

Pensjonisttreffet var i alle deler vellykket og vi sender vår hilsen til detakerne med håpet om at et slikt møte må kunne gjentas.

En god idé er en skrøpelig skapning. Den kan dø av et snøft eller av en gjesp, den kan bli kvalt av et smil, stukket i hjel av en vits og synke hen på grunn av en rynket panne.

Hj.

Medarbeidere tar avskjed.

I løpet av 1973 er følgende gått over i pensjonistenes rekker:

| | | | |
|------------------|-----------------------|------|---------------|
| Verkstedarbeider | Alb. Gussiås | 6453 | Kleive |
| Anleggsarbeider | Iver I. Romfo | 7427 | Romfo |
| Anleggsarbeider | Johs. E. Hjelen | 6690 | Aure |
| Anleggsarbeider | Lars K. Rød | 6464 | Rød i R |
| Anleggsarbeider | Lars Ljøen | 6218 | Hellesylt |
| Vegvokter | Elias O. Lyngstad | 6410 | Måsund |
| Vegarbeider | Anton H. Emdahl | 6146 | Aheim |
| Vegvokter | Ingvald Olav Stadheim | 6240 | Sjøholt |
| Vegvokter | Bernh. Martin Nykrem | 6080 | Gurskøy |
| Vegarbeider | Fredr. Urkegjerde | 6196 | Urke |
| Vegvokter | Lars O. B. Egset | 6100 | Volda |
| Anleggsarbeider | Jostein Kleppe | 6120 | Folkestadbygd |
| Vegvokter | Ole S. Bøverfjord | 6660 | Bøverfjord |
| Vegarbeider | Johan Rekdal | 6470 | Nauste i R |
| Anleggsarbeider | Bjarne Fjørli | 6684 | Valsøyfjord |
| Vegvokter | Kristian H. Halås | 6490 | Eide på N |
| Vegvokter | Anders Aspsæter | 6670 | Øydegard |
| Vegarbeider | Peder Indresæter | 6253 | Dyrkorn |
| Sjåfør | Johan Lysgård | 6490 | Eide på N |
| Vegvokter | Lars Hovde | 6435 | Harøysund |
| Vegarbeider | Johan A. Larsen | 6380 | Tresfjord |
| Maskinfører | Karl Overvåg | 6060 | Hareid |
| Anleggsarbeider | Lars M. Kalland | 6690 | Aure |
| Vegvokter | Lars Fiske | 6630 | Tingvoll |
| Anleggsarbeider | Gunnar A. Husby | 7422 | Gjøra |
| Vegvokter | Arnt Nordgård | 6592 | Leira |

Vegvesenet sender sin hjertelige hilsen med takk for trofast tjeneste og ønsker dem lykke til som pensjonister.

Jul

Der kimer en klang av klokker
 en helg ringes atter inn,
 der løsner en flom av minner
 ned mot ditt frosne sinn.
 Si, det er bare julen,
 bare de andres fest.
 Allikevel er det din egen
 og den som du trenger mest.

Der løsner en flom av minner,
 du hører en velkjendt sang,
 slik lød den hjemme i stuen
 for lenge siden engang.
 Hvor ble det av juletreet
 og alle som var omkring.
 Og hvad har du nå tilbake,
 alt - eller ingenting.

Der kimer en klang av klokker,
 hvor ble de vel alle av -
 Bøydes de trette hoder
 ned mot en skånsom grav.
 Hvor ble det av juletreet,
 sluknet dets rike glans -
 Ja, - grenene visnet kanskje,
 men aldri dets minnekrans.

For den har du enn tilbake,
 og skjønnere år for år,
 den følger deg like levende
 i gode som vonde kår.
 Og særlig i julens timer
 når minnene strømmer fritt,
 du lærer at intet taptas,
 at allting først nå er ditt.

Redaksjonen ønsker leserne

God Jul

Godt nytt år