

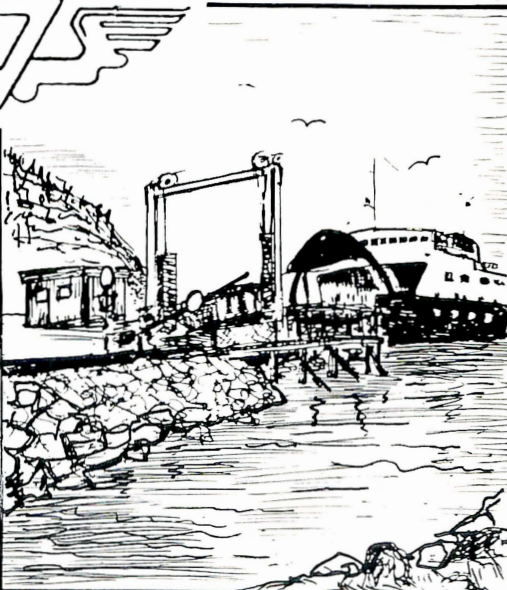
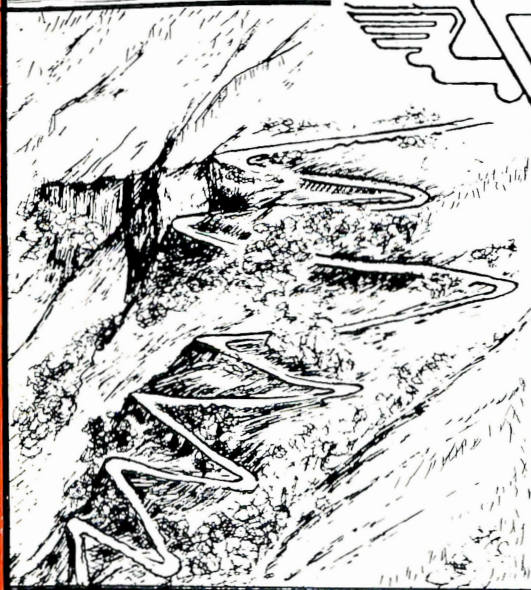
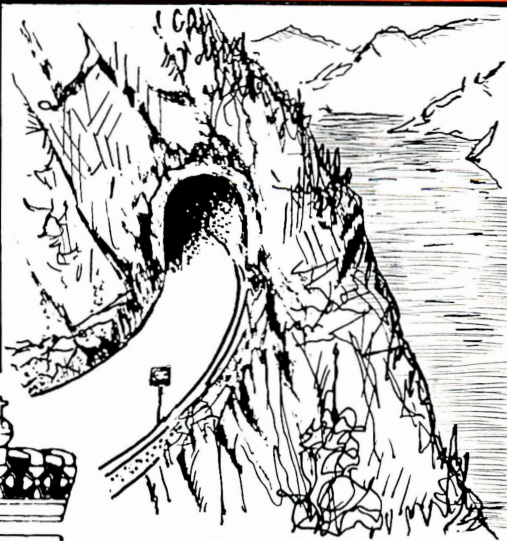
# VEG OG VIRKE

I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 4

— DESEMBER 1974 —

3. ARGANG



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

NR. 4

DESEL'TBER 197.1/

3. ÅRGANG

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET  
I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

INNHOLD:

Side:

Redaksjonens adresse:  
Julsundvegen 7, 6400 Molde.

Opplag: 1200

Trykk : Jan Bettens trykkeri

Redaktør: Andor Wicken

Redaksjonssekretær:  
Kåre Munkvik

Bidragsytere:

Arne Inge Torvik

Knut Inge Braute

Hjalmar Brudeseth

Harald Buvik

Paul Bølset

Kolbjørn Engen

Ulf Myhre

Kristian Furland

Kjell Loen

Oddvar Afløydal

Bjarne Rekdal

3. Jubileum og kvardag
4. Samarbeidsutvalg
6. E-69
7. Brøytestikker på avvegar
8. Til det bedre?
9. Film om gamle veger og arbeidsmetoder
10. Vårt virke - innen T-11
17. Innkjøps- og lagerfunksjonen
18. Legging av asfalt og olje-grus 1974
22. Grusproduksjonen 1974
24. Nye lokaler for bilsakkyndige i Kristiansund
25. Vinteren
26. Vegplanlegging 1975
29. Vegforskning
30. Kryssord
32. Statens bilsakkyndige i Alesund
34. Væg- og brusambandet Leinøy-Gurskøy
36. Anleggsdrift på riksvegar i 1975
39. Byggemøte
40. Rekkverk
42. Vedlikehald og ombygging av brakker
44. Murer rør og nå
45. Lang planlegging
46. Kryssordløsning
47. Stikkrenner
48. Vegvesenets ansvarsområde
49. Vernearbeid
50. Veginspektørskipnaden i Møre og Romsdal.
53. Vi gratulerer
54. Tiltrådte i vegvesenet i 1974
55. Medarbeidere tar avskjed

# JUBILEUM OG KVARDAG

Den 29. november 1924 vart Raumbana opna til Åndalsnes - På 20-årsdagen for denne hendinga køyrde første personbilen mellom Vågstranda og Åndalsnes.

Baneopninga i 1924 skjedde med stor stas: Konge, stortingspresident, statsminister og mykje gjævt folk med stivhattar og stivsnippar frå fjernt og nært møtte. Mange vitna vent og vitugt om det lange landet, band som bind, tunge tak og samhalds styrke. Vi i ålmugen hadde litt å lyde på, mykje å glo på, og vi fekk av dette mangt å minnast. På «opningsturem mellom Våge og Åndalsnes den 29. november 1944 sakna ein både konge, stivhattane, talane og omtalen i pressa. Det var ein «arbeidstur» rett og slett, berre ei nøktern konstatering av eit gjennombrøt for eit viktig vegsamband. Anleggsoppsynsmann Lars Heggen køyrde, og dåverande avdelingsingeniør K.H. Oppegaard og underskrivne ekstraingeniør var passasjerar. Vi registrerte også denne dagen som ein sigersdag: Gjennombrøtet for eit samanhangande vegsamband fram til Ålesund.

At dette vegsambandet - riksveg E 69 - har fyllt ein viktig funksjon veit vi så vel, trass i alle dei vondord som gjenlom dei farne 30 åra har falle over dei som arbeider på og har stelt med denne vegen. \_: Sjolvsagt er det også enno mykje å gjere med denne vegen, og på fleire stader. Det vil difor bli møtt med overberande smil når eg varsamt nem ner at vi har feira JO-årsjubileet no i 1974 med å Jeggje asfalt på den siste attverande grusparsellen på E 69. nemleg

mellom Sjøholt og Apalset. Det er ikkje noko å feire. Det er berre klipp frå ein kvardag.

Men gjennom mange kvardagar i 1974, har vi mellom anna her i fylket i eigen regi lagt oljegrusdekke på 220 km riks- og fylkesveg (av dette 104 km på Nordmøre, 60 km i Romsdal og 56 km på Sunnmøre), og dertil er 52 km asfaltdekke lagt av entreprenør. Det er no 473 km asfalt og oljegrusdekke på riks- og fylkesvegar på Nordmøre, 426 km i Romsdal og 559 km på Sunnmøre. Det skjer forsterkingar for rutevis auke av akseltrykket: På Nordmøre er no 417 km riksveg tillatt for 8 tonn akseltrykk, i Romsdal 397 km og på Sunnmøre 365 km. I Aure og Herøy kommunar er store og kostbare riksvegprosjekt sett i gang for å avløyse ferjesamband med veg- og brusamband. Særleg på Sunnmøre er det mange stader store vegarbeid i gang (Overå - Linge, i Syvde m.v.) Planleggjing for større trafikktrygging, tiltak for gang- og sykkelvegar m.v. har vore aktivisert i 1974. Dei bilsakkunnige har dagleg eit stort arbeidspress i sitt viktige kontrollarbeid i den aukande vegtrafikken. I det daglege vedlikehaldet av 3700 km riks- og fylkesveg er og mykje ott og omsut knytt til kvardagen.

Eg vil vone at vi må få mange gode kvardager no i slutten av dette arbeidsåret og, slik at vi trass vintermørket kan sjå at det munar med gangs verk kring oss på arbeidsplassane.

Så får vi etter gama) skikk heller ta eit lite «jubileum» ved solsnu og

årsskifte. Det vil vere ei ideell målsetjing at vi då kunne sjå attende på kvardagsverket og seie: «Det er ovleg godt»---- Men så gode kan vi visseleg ikkje rekne oss.

Likevel, eg er viss på at i etaten vår er ei vaken vilje til å gjere det så godt vi maktar - kvar på vår plass - til bate for heile det samfunnet som vi skal tene. For all ærleg vilje, all omsut og alt trufast strev i kvardagsarbeidet i 1974 vil eg seie takk til alle medarbeidarane i etaten vår. Skal vi finne framgang for arbeidsoppgåvene våre, treng vi tilrettefegging frå og samarbeid med mange: politiske og administrative styremakter i kommunar og fylke, interessegrupper, etatar og organisasjonar. Vi treng skjønsemd frå trafikantar og godt grannelag. - Til alle som har hjulpet oss med dette seier eg takk for samarbeid i 1974. Eg vil gjerne hermed også nå medarbeidarar og kontakter i og utan for etaten med ønsket GOD JUL!

Arne Inge Torvik

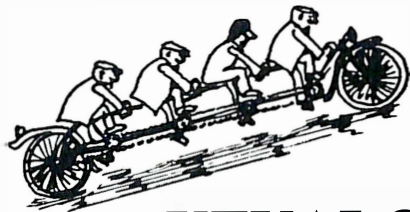
## «Veg og virke»

oppstår denne gang - som den observante leser sikkert allerede har oppdaget - i fornyet utgave.

Ved å ta i bruk delte spalter og noe større skrifttyper påstår ekspertene at produktet skal bli både met tiltaltende og lettlest. Målet er jo at flest mulig skal lese avisa og finne den interessant - helst da så interessant at også du som leser får lyst til å komme med din mening. Vi håper derfor at ekspertuttalelsene også holder stikk for vår avis.

Vår vane tro ber vi derfor om bidrag til neste nummer og setter fristen for stoffinnlevering til 10. mars 1975.

# SAMARBEIDS



## UTVALG

I formålsparagrafen i avtalen om samarbeidsutvalg ved statens virksomheter heter det bl.a.:

**«Formålet med avtalen er å fremme arbeids glede og effektivitet gjennom samarbeid og samhörighet i statens virksomheter.....**

Samarbeidsutvalget for vegvesenet i Møre og Romsdal har eksistert siden 1947 (inntil 1961 under betegnelsen Driftsutvalg) og har gjennom alle år holdt regelmessige møter.

I utvalget er alle deler av vegvesenets virksomhet representert, - arbeidere, vegmestere og oppsynsmenn, medlemmer, kontorfunksjonærer og ledelse. De forskjellige representanter gjennom disse år har vært valgt av de respektive organisasjoner eller oppnevnt av administrasjonens ledelse.

Representasjonen i utvalget skulle såle es tilsi at alle grupper memnger kommer til uttrykk og de forskjellige interesser skulle være ivaretatt.

Hva har vi så oppnådd gjennom Samarbeidsutvalget i de år som er gått?

- Har Samarbeidsutvalget svart til de forventninger man satte til det da ordningen ble etablert?

- Har utvalgets arbeid medvirket til at arbeidsglede og effektivitet er fremmet i den grad at man kan se resultater?

- Er det ikke slik at man for å fylle den «kvote» møter som er fastsatt **leter** opp emner som tas opp til drøfting, uten at dette fører med seg nevneverdige forbedringer på arbeidsplassene.

Med forbedringer menes selvsagt ikke lønnsforbedringer eller innkorting av arbeidstid m.v., men er det gjennom arbeidsglede oppnådd større effektivitet og trivsel? Er etatsfølelsen styrket gjennom utvalgets arbeid?

En rekke spørsmål kan stilles i denne forbindelse, men man kan vel bare konstatere at ikke alt som er forutsatt i samarbeidsavtalen har fått den effekt som en kunne ha ventet.

Hvem er det så som skal lastes for at ikke alt har lyktes? Svaret må bli at vi **alle** har del i ansvaret for at samarbeidstanken skal bli levende i etaten.

Riktignok er det i de senere år oppnådd en større kontakt mellom arbeidsstokken ute og Samarbeidsutvalget ved de kontaktmøter som har vært avviklet på forskjellige steder i fylket. Der har man fått inntrykk av at det betyr noe å få komme fram med de problemer, spørsmål og informasjonen som ligger den enkelte på hjertet. Samarbeidsutvalget er innstilt på å fortsette denne møtevirksomhet.

Hva kan samarbeidsutvalget ellers gjøre?

Det burde være en selvfølge at de som har et eller annet de vil fremme, benytter seg av sine egne valgte representanter i utvalget ved å pålegge disse å ta opp saker som

berører den enkelte eller gruppen. I mange år har en mast om at de ansatte skulle komme med forslag som kunne lette eller forbedre den enkeltes arbeidsoperasjoner, til glede for dem selv og for fellesskapet. Noen få har fulgt oppfordringen, men vi er ganske sikker på at det rundt omkring på arbeidsplassene er medarbeidere som sitter inne med gode ideer som burde komme flere til gode. Gode forslag blir jo også premierte, hvilket skulle være en god grunn til å følge opp!

Et ledd i begrepet samarbeid er denne bedriftsavisen som du nå holder i hånden. Hvordan er det forresten med ditt bidrag? Det var på initiativ av Samarbeidsutvalget at avisen kom igang, og forutsetningen for at avisen skal kunne bli levedyktig, er at alle føler at de har et ansvar. La avisen bli et kommunikasjonsmiddel mellom alle ansatte i etaten!

Samarbeidsutvalget er pålagt å ta seg av velferdsoppgaver, men med de forholdsvise beskjedne midler en får til disposisjon, og med den spredning av arbeidsstyrkene som er i vegvesenet, byr det på vanskeligheter å kunne nå fram til alle med tillid. Likevel har en søkt å nytte de muligheter en har, og det kan nevnes at det gjennom utvalget er etablert en ordening med bruk av brakker eller hytter til ferieformål.



Likeledes har en i 1974 oppfordret de av våre ansatte som må bo i brakker om å søke om tildeling av midler til avishold, kjøp av trimutstyr m.v. En del av disse søknader er imøtekommet, og neste år vil en prøve å få ordningen utvidet.

Enda en positiv ting må nevnes: I de senere år har utvalget fått anledning til å invitere pensjonerte veggølk med på en tur med en påfølgende tilstelning. Utvalget har sett dette som en kjærkommen anledning til å opprettholde kontakten med våre tidligere medarbeidere, og vi har inntrykk av at de som har deltatt, har satt pris på tiltaket.

En sak som det har vært arbeidet med i flere år, er nå delvis gjennomført. Det gjelder bedriftslege for de ansatte. Dessverre har en ennå ikke dekning for alle ansatte i hele fylket, men målet er selvsagt at alle vegvesenets folk skal komme med i ordningen.

Alt det som er nevnt ovenfor, tror vi er medvirkende til å styrke samarbeidet i etaten, og det er å ønske at vi, som på hver vår plass arbeider mot det samme mål - å bygge og vedlikeholde vegene — finner hverandre i et fellesskap med samarbeid.



## Riksveg E-69

må kunne sies å være en meget viktig hovednerve for næringslivet i Møre og Romsdal. Store godsmengder fraktes langs denne vegen både inn og ut av fylket, enten det nå er med store vogntog på vegen opp Romsdalen, eller det er i samkjøring med jernbanen med omlasting i Åndalsnes.

Bruken av containere og samkjøring bil/bane har de siste åra økt voldsomt. Dette har ført til at særlig to ønsker har meldt seg overfor vegvesenet:

1. Strekningen Ålesund - Åndalsnes, eventuelt med tilknytting av Molde tettsted over Vikebukta ferjekai, burde opprustes til å tåle øket akseltrykk ut over någjeldende Bk T8.
2. De smale og lave tunneler og fonnoverbygg mellom Våge og Åndalsnes burde utvides, slik at de høge containerbilene kan møtes overalt.

Når det gjelder pkt. 1 er det i 1974 gjort en rekke nødvendige tiltak for å realisere ønsket. Det kan nevnes forsterkningen av den smale vegparsellen Sjøholt - Abelsest, skifting av ferjehammer Molde - Vikebukta samt ombygging av et par eldre bruer i Innfjorden. Bildet viser den siste av de nye bruene, Bø bru, som med tilstøtende veg ble åpnet i sommer.

En rekner således nå med at det formelle vedrørende oppheving av akseltrykket Bk 9 på strekningen Ålesund - Åndalsnes vil være i orden innen meget kort tid.

# Brøytestikker på avvegar

Fra Sunnmøre ARbeideravis sakser vi denne «solskinns»-historia, som i grunnen omhandlar eit alvorlig problem for vedlikeholdssektoren i disse dager:

«Igjgen er vegvesenet sitt brøytemannskap i sving på vegane. Og igjen kjem dei med tidleg-vinterhjartesukket sitt: La brøytestikkene få stå!

Jobben med å halde vegane farbare vinterstid kan sanneleg vere hard nok sjølv om ein ikkje blir motarbeidd. Og når brøytestikkene vert nedrivne kan det til tider synest håplaut.

Kvifor riv folk ned stikkene, er det neppe nokon som skjøner, men likevel tar det seg oppatt år etter år. Problemet er blitt ennå større etter at ein har teke til å bruke dei lette bambusstengene. Dei festar seg dårlegare i bakken denn dei gamle, og er difor lettare å rykkje opp. Og når snøfallet kjem, er brøytesjåførane avhengige av stikkene for å kunne halde vegane opne. Difor må ein stadig passe på at dei til ei kvar tid er der dei skal vere, og det seier seg sjølv at dette ekstraarbeidet går på kapasiteten laus for vegvesenet. Kven er det som driv ned stikkene? Ein vil helst tru at det er tankelause ungar, men fylgjande lille historie tyder på at vaksne, som burde vete betre, heller ikkje er utan skuld. Ein brøytesjåfør i ei bygd på Sunnmøre hadde lenge ergra seg over at stikkene vart borte.



I jula arrangerte skoleborna fest for foreldra, og mellom anna vart det framsynt eit skodespel om hyrdane på marka. Hyrdane var kledde med kjortl r og lausskjegg, og som sine 2000 ar gamle førebilete, hadde også <lesse lange stavar - men med den skilnaden at <leira hadde refleksbrikker på toppen og var tekne frå brøytekantane i nærleiken av skolen.»

Som et apropos til dette vil vi slå et slag for de nye, kvite refleksstolpene som er oppsatt langs en del av våre hovedveger. I regn og mørke er det til stor hjelp for kjørende å ha denne «re tesnorem å holde seg til, og utvilsomt vil det være en støtte om de ble oppsatt langs langt flere av våre vegger.

!(anskje kunne disse stolpene, lallefall i lavlandet og de strøk en vanlig vis har moderat snøfall, settes opp med slik avstand at de kunne virke som brøytestikker samtidig? Er dette verdt et forsøk, - oppsettmge, supplerings og inntak av brøtestikkene er jo langt fra gratis?

Redaktør: avd. ing. Andor Wicken

Redaksjons-  
sekretær : sekretær Kåre Munkvik

## TIL DET BEDRE?

Det tradisjonelle lønnsmonster slik vi kjenner det fra de fleste bedrifter har stor likhet med pyramiden. Med aukende ansvar og avgjørelsesmyndighet oppover i «etasjene» auker også lønningene. Går en tilbake til 30-årene var det ikke uvanlig at en ingeniør i vegvesenet tjente omlag det dobbelte av en vegarbeider. I takt med sosial utjamning ellers har «pyramidem blitt betraktelig flattere fram gjennom åra, og denne utviklingen kan vi vel være enige om har vært til det bedre. Hos de fleste finnes likevel en nokså inngrodd forestilling om at det skal være en sammenheng mellom ansvar, utdannelse og innsats på den ene siden og avlønning på den annen. Å snu opp ned på dette «over natta» vil nok virke som en liten revolusjon for mange.

Direkte lønnsammenlikning innen vegvesenet har de siste åra kanskje ikke vært så enkelt. Noen har fast månedslønn for hele sin arbeidsinnsats, andre har mye betalt overtid i tillegg, og mange andre igjen har timelønn. Forhandlingsforslaget for nye overenskomst mellom Norsk Arbeidsmandsforbund og staten vil - om det i prinsippet blir vedtatt - delvis rette på dette. Her foreslås nemlig, som sikkert alt jent, at også vegarbeidere skal bli statsstjenestemenn med fast månedslønn. Forslaget innebærer at den enkelte, alt etter arbeidsfelt, ansvarsområde og utdannelse «puttes inn» i lønnsregulativets forskjellige klasser

som de andre i vegvesenet. Tilsynelatende er det hele foreslått slik at det dannes en ubrutt linje lønnsmessig fra toppen via ingeniører, oppsynsmenn, assistenter og arbeidere helt i tråd med inngrodd «pyramidetenking».

Betraktes forslaget nærmere, er imidlertid ikke pyramiden så solid. Bak de forslåtte lønnsklasser skjuler det seg tillegg av forskjellig art, og det skal ikke store regnekunster til før en forstår at det her faktisk er rokket ved vårt tradisjonelle «lønnshierarki».

Det er ikke på noen måte med dette meningen å kritisere det lønnsnivå Arbeidsmandsforbundet har oppnådd for sine medlemmer. Så lenge vegarbeid i egen regi er økonomisk konkurransedyktig, er alle innen etaten best tjent med at en ved tilfredsstillende lønnsforhold kan skape trivsel og holde på god arbeidskraft.

Det som det derimot er meningen å kritisere, er den humbug som ligger i måten avlønningene er formet på i forslaget.

Hvorfor skal det være nødvendig å kamuflere det virkelige lønnsnivå med en del av lønna fra statsregulativet og en del som forskjellige tillegg?

Hvorfor kan det ikke komme direkte til uttrykk hva den reelle lønn er etter regulativet, f. eks. klasse 14, 16 eller 18, slik som det gjøres for alle andre i vegvesenet?

Det er å frykte at det «lurendreierprinsippet» som kan anes bak



forslaget, og som rokk r. ved våre mest inngrodde forestillinger om normal lønnspolitikk, vil gjøre mer skade enn gagn når det gjelder samhörighet og enhet innen vegvesenet.

I første omgang er det heller ikke så lett å forstå at det å ha elektrisk vaffeljern og farge-TV på brakk er så viktig for den vanlige vegarbeider at det må tas med i overenskomsten. Mange synes det ligger en noe misforstått form for velferd i slike og liknende bestemmelser. Med til velferdsiden hører vel også f. eks. trim, hobbyaktivisering og kurs, men slike ting nevnes det mest om i avtaleutkastet.

Hvordan kan det f. eks. henge sammen at det skal gis en godtgjørelse på kr. 4,- for å spise sin hjemmesmurte matpakke? En god, varm pickup, mens det ikke er noen godtgjørelse for ukependleren som kanskje må betale et par hundre kroner av egen pung for en tur heim i helga?

Skal overenskomsten bli et dokument som alle kan si seg tilfreds med, må gjennomgangstonen i den være å skape størst mulig likhet og rettferdighet for alle som blir berørt av overenskomsten, og ikke som nå tvinge gjennom detaljforbedringer for enkelte som nærmer seg det latterlige, mens store skjevheter ikke blir rettet opp.

## Film om gamle veger og arbeidsmetoder

Som vi meget kort nevnte i forrige nummer av Veg og Virke, arbeides det nå med planer om å ta opp en film som skal vise vegbygging og vedlikehold i «gamle dager».

Det er Vegdirektoratets informasjonstejenste som står bak planen, og tanken er å vise gamle arbeidsmetoder, gamle redskaper og også gamle ferdelsesveger som ennå kan påvises. I første omgang forsøker Vegdirektoratet å samle bakgrunnsstoff og en er interessert i å komme i kontakt med folk som sitter inne med viten om tidligere tiders vegarbeid og vegarbeidere. Kanskje er det noen eldre vegfolk i dette fylke som egner seg - og vil være - filmskuespiller?

Veg og Virkes redaksjon tar gjerne imot tips om saker og ting som har interesse i denne sammenheng.

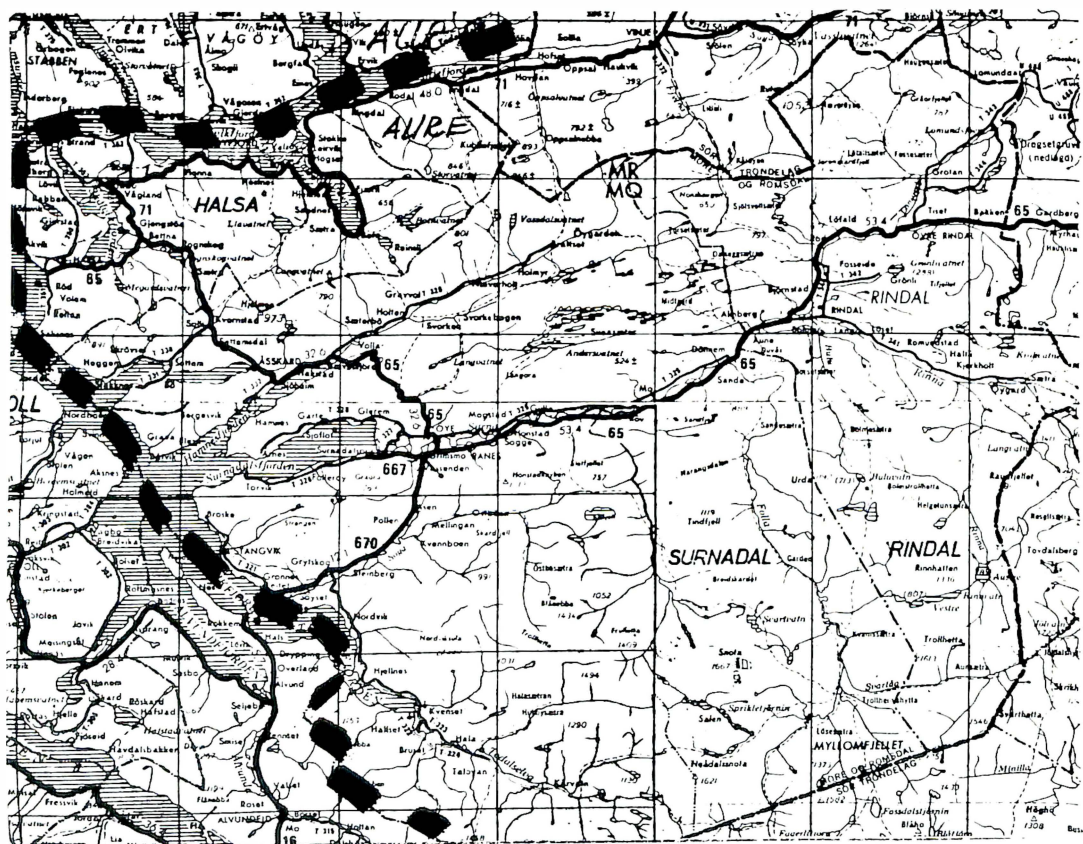
Vi vil videreformidle henvendelser til informasjonskontoret i Vegdirektoratet.



# VART VIRKE - INNEN T-11

Tidligere i denne serien har det vært den søndre delen av fylket som har vært omtalt. For å oppnå en bedre «geografisk likevekt», er det denne gangen vegmesterområdet T-11 som skal omtales. Dette ligger, som kartet viser, helt i nordre del av fylket, og er, selv med sin store utstrekning over kommunene Halså, Surnadal, Rindal og Aure, en naturlig vedlikeholdsenhet.

Ansvar for vedlikeholdet av 152 km riksveg og 192 km fylkesveg tilligger dette område. De viktigste rutene er riksveg nr 65, 71 og 670. For riksvegene er standarden de siste åra bedret vesentlig. En kan således nevne de store forbedringene på r.v. nr 65 oppover Surnadalen. Det siste som her er åpnet for trafikk er en parsell fra kommunegrensa Surnadal/Rindal og nord-



over mot grensa. Med unntak av korte parseller på r.v. 65 i Surnadalen og rv. 71 i Valsøyfjordområdet, er det nå bare de 16 km av rv. 670 fra Skei til Kvanne som mangler fast dekke. Her pågår nå heldigvis arbeidet i stor stil.

For fylkesvegene kan vel sies at stort sett den samme varierende standard som ellers i fylket og dermed er vel også vedlikeholdsproblemene de samme.

Vegmester og dermed den øverste daglige leder av virksomheten i området er John O. Husby. Området er imidlertid inndelt i geografiske lag, slik at oppsynsmann Jon Lillegård forestår ledelsen av 3 lag ved siden av Husby som har 2 lag.

Som i mange andre vegmesterområder har det vært, og er fremdeles, flere mindre veggarasjer/lagerskur rundt omkring. Etter at Øye vegstasjon ble ferdig i 1972 har en fått et langt bedre utgangspunkt enn før for vedlikeholdsarbeidet. Stasjonen som ligger på Øye like ved det viktige trafikknutepunktet Skei er som en ser av kartet meget sentralt beliggende i området.

Øye vegstasjon er den første her i fylket av Vegdirektoratets «Standard»-modell. I år har vi fått Ørsta vegstasjon i tillegg av «samme lest». Her er vegmester Husby og oppsynsmann Lillegård foran stasjonen.



En ser videre av kartet at en i området må ha meget varierende forhold, særlig vinterstid. Snøen kommer tidlig i Rindalsområdet, og det kan her være full vinter mens en i de ytre distrikter fremdeles har bar mark og kanskje helt andre problemer å stri med.

En av de nyere riksvegene i et fra før vegløst område i fylket ligger innen T-11. Nåværende riksveg 71 gikk før bare noen kilometer forbi Valsøybotn. I årene fram til 1968 pågikk imidlertid store arbeider fra Fjærli i Valsøyfjorden forbi kjente steder som Rendal, Rodal og Engdal til

Sør-Trøndelag grense. Dermed hadde nordre Nordmøre en ny forbindelsesåre med Trondheim.

Valsøybotn som her ble nevnt er vel et kjent navn for mange i vegvesenet langt utenfor T-11's grenser. Vegvesenet har herfra i flere år fra egen produksjon og fra private fått levert store mengder grus og oljegrus fra eget verk til veger på Nordmøre og i Romsdal.

Videre er impregneringsbedriften i Bøfjorden også kjent for vegvesenets folk ellers i fylket. Herfra har en nå i flere år fått levert stolper til gjerder og rekkverk, samt impregnerte materialer til bruer og kaier.

Det er her med en kort artikkel og få bilder forsøkt å gi et inntrykk av vegmesterområdet T-11. Det er lange avstander innen området og som før nevnt ganske store klimatiske forskjeller, men jeg tror at til tross for det - eller kanskje nettopp på grunn av dette er arbeidet her interessant både for arbeidere og ledere.



I Rindal er det (fra v.) Arne Goth, Odd Halgundset, Lars Skjølvold og

Jon Rindalsholt som danner vedlikeholdslaget.

Som en ser annet sted i avisa hadde Skjølvold fra nyttår takke for seg og blande seg med pensjonistene. Han fortjener derfor et eget bilde sammen med lastebilen.





Samlet til fotografering i en ellers travel tid er her sjåfør Lars Røy, verkstedformann Ola Skjølsvoll og høvekjører Eistein Bæverfjord. Høvelen, som Bæverfjord hadde inn på verkstedet på Øye til oljeskift, fattet de utplasserte ungdomsskoleelevene stor interesse for. Skjølsvoll tok hand om klargjøring av Røvs plog før vinteren for alvor setter inn.



I løpet av 1974 er det satt opp en vegggarasje på Betna av materialene fra den gamle stasjonen på Øye. Senere er det meningen å bygge på kontor, oppholdsrom, WC o.l.

Garasjen skal tjene som stasjon for lagene i nordre del av vegmesterområdet. På bildet ser en fra venstre Magnar Moen, Harald Engdal og Magnar Hagen, klare til å kjøre ut med skiltmateriell. Olav Gjengstø var denne dagen opptatt med grøftarbeid i Skålvikområdet.

Knut Inge Braute

En vil i det etterfølgende forsøke å summere opp noe av det som i de senere år har foregått og som nå foregår av veganleggsdrift i T-11. En god del veganlegging og utbedring er også utført av vedlikeholdet, men for min del vil jeg bare holde meg til det som er administrert av anleggsavdelingen.

## R.V. 65: SØR-TRØNDELAG GRENSE - HALSA FERJEKAI

Arbeidet med om bygging og utbedring av denne 84 km lange vegstrekningen har pågått, med bare små avbrudd, de siste 8 - 10 år.

Ca. 18 km er bygd i fullgod standard, resten er utbedring av eksisterende veg med en del omlegging av kortere parseller. Sett bort fra en 5,5 km lang parsell fra Bolme til Folla bru, som nå er under arbeid, er det svart dekke på hele strekningen.

Som nevnt er det parsellen Bolme - Folla bru som nå er under arbeid. Her blir det utbygging til fullgod standard, og traceen kommer for en stor del helt utenom eksisterende veg.

Anleggsarbeidet startet opp i mai i år og 3 - 4 km er allerede nå satt under trafikk. Terrenget i dette området er forholdsvis flatt, så det er lite av skjæringsmasser i linjen som kan nyttes til fylling. Arbeidet har således for en stor del bestått i transport av masser fra sidetak til fylling.

At de skjæringsmasser en har tatt ut egner seg lite som vegbyggingsmateriale, forstår en vel best når massen har vært ettertraktet som tpothemakerleire».

I løpet av neste år vil nok denne parsellen være fullført også med asfaltdekke.



Av andre vegomleggner som i dag er under arbeid på Rv. 65 er bygging av ny bru og ombygging av ca. 400 m tilstøtende veg ved Trøknaholt campingplass i Rindal.

Det har i de siste år skjedd flere stygge trafikkulykker i de skarpe svingene her, så en må vel kunne si at det er en høyst påkrevet vegomlegging som nå er i gang.

Bruarbeidet er satt bort til entreprenør, mens vegarbeidet skal utføres i egen regi. Etter planen skal dette arbeidet stå ferdig i løpet av høsten -75.

Av andre parseller som burde ombygges/utbedres med det første nevnes Berset bru med tilstøtende veg og det smale og svingete partiet mellom Asskard og Settemsdal.

#### PA RV. 71: LIABØ - VALSØYBOTN

har det også i flere år pågått en del utbedring av eksisterende veg.

Mellom Engjan og Valsøybotn er arbeidet for det meste utført som vintersyssetting. Verdt å nevne er vel kanskje at en så sent som vinteren 1971 ved syssettingsarbeid drev gjennom en ca. 70 m. lang tunnel.

De to siste åra har arbeidet pågått mellom Liabø og Engjan og det er her arbeidet nå foregår. I sommer ble det lagt ca. 4,7 km dekke av såkalt kaldasfalt. Siktemålet er at det i løpet av neste år skal legges svart dekke på de ca. 6 km grusveg som gjenstår på denne strekningen. Noe beklagelig er det at en sansynligvis ikke i sammenheng med det øvrige arbeid får utføre den planlagte ombyggingen av Klettelva, av budsjettmessige grunner. En får bare håpe på at det ikke vil skje alvorlige trafikkulykker her før dette partiet blir ombygget.



Også på fylkesvegene er det gjort en hel del forbedringer som forsterking av vegbane og ombygging av svake bruer. spesielt på vegen gjennom Romundstadbygda i Rindal er det i de siste 3 - 4 år gjort mye. Ca. 10 km er her utbedret og en del av dette er også lagt helt om.

I fjor ble den 6,5 km lange fylkesvegsløyfa gjennom Rindal sentrum utbedret og pålagt asfaltdekke.

Den daglige ledelse og ansvar for de foran nevnte arbeider har påhvilt oppsynsmann A. Sylte og assistent Finn Heggset.

### RV. 670: KVANNE - SKEI

Dette må vel kunne sies å være av de dårligste riksveier i T-11. Det er gjennom årene arbeidet både for imot denne vegplana og kanskje da særlig sett i sammenheng med en mye omtalt vegforbindelse rundt Todalsfjorden. En skal ikke her komme nærmere inn på dette, men bare konstatere at arbeidet nå er i gang for fullt.

I fjor ble en 0,7 km lang parsell bygget om i forbindelse med 2 bruer som måtte forsterkes. Det er i





sammenheng med denne parsellen og på en ca 6 km lang strekning mot Kvanne at arbeidet nå først skal utføres.

Arbeidet startet i september og allerede nå er ca 3,3 km satt under trafikk. Det er da også et stort oppbud av maskiner som er satt inn på dette veganlegget. Av spesielle ting her nevnes at de meget vekslende og til dels vanskelige grunnforholdene. Noe nærmere forklart består grunnen på enkelte steder av et 2 - 3 cm tykt lag med myr og under dette er det leire. Denne leira er enkelte steder så dårlig at den må betegnes som kvikk. På tross av dette har arbeidet gått meget bra.

En har nå godt håp om årlige bevilgninger til denne vegen slik at en i løpet av de nærmeste år kan fullføre denne høyst påkrevde vegbyggingen. Strekningen fra Kvanne til Skei er 16,4 km lang.

Som ovenfor nevnt er det stor innsats med maskiner på dette



anlegget, så oppsynsmann G. Hafstad og A. Lislien som står for ledelsen her, har fullt opp med å holde unna med arbeidsstikking, dirigering av biler og maskiner, samt oppgjør.

Hjalmar Brudeseth



# innkjøps- og lagerfunksjonen

for vegvesenet er et emne som har vært en del drøftet i det siste. Det er nå av Vegdirektoratet fastlagt retningslinjer for hvordan innkjøps- og lagerordningen skal legges opp. For hvert fylke skal således opprettes en egen innkjøpsstasjon som skal ha til oppgave å framskaffe det nødvendige materiell i riktig kvalitet, mengde, pris, og - til riktig tid!! Dessuten skal innkjøpsstasjonen ha ansvaret for 7t økonomisk lagerhold. En - kanskje to mann skal stå for innkjøpene og holde oversikten, så her trengs rett mann på rett plass!

Hensikten med nyordningen er å oppnå en enhetlig styring av innkjøpsvirksomheten, bedre innkjøpsøkonomi og større standardisering av materiellet.

Dessuten håper en å begrense eget lager i omfang og dermed også senke kostnadene, og - ikke minst skal driftspersonalet avlastes fra å stå for innkjøpene ved at dette går til «spesialister».

Når det gjelder lagerhold, er det meningen å nytte Vegsentralens kapasitet til dette, slik at det personell som allerede er der, skal forestå de kommende funksjoner.

Hvordan dette vil virke i praksis vet en vel lite om. På Årø er det allerede problemer i samband med en ras vekst: i «lager»-funksjonene, f.eks. i samband med forskalings- og ferjekautstyr, rekkverk og armering, og ytterligere materiellhandtering vil vel måtte kreve både plass og mannskap.



d første omgang» - heter det i rundskrivet fra Vegdirektoratet - «skal ordningen innføres i de fylker som ønsker det».

En kan jo tolke denne formuleringen som om det er ventet en viss motstand mot en slik sentralisering av innkjøpsordningen.

Før systemet er prøvd, kan vel ingen si noe sikkert om resultatet. Det kan jo reises innvendinger mot å trekke inn et ekstra ledd i bestillingsrutinen, og kanskje kan også noen stille seg tvilende til at leveringstid osv. vil bli overholdt når kontakten med leverandøren blir «fjernere».

Fra de fylker som alt har prøvd ordningen høres imidlertid erfaringene positive ut, og at ordningen vil innebære fordeler som f.eks. bedre oversikt over hva vi har av materiell, er vel hevet over tvil.

Vel, uansett synspunkter: Innkjøpsordningen kommer nok!

# Legging av asfalt og oljegrus 1974

Siste sommer er det på riksvegene i dette fylket lagt 28,3 km nytt asfaltdekke og 23,3 km slitedekke på tidligere asfaltdekte veger. På fylkesveg er det tilsvarende lagt bare 0,6 km slitedekke og ingen nye asfaltdekker.

Deheningitlentaloppgaver refererer seg til veger som vedlikeholdes av vegvesenet. Asfalt- og oljegruslegging på riks- og fylkesveger som vedlikeholdes av kommuner, har en ennå ingen oversikt over, men antas å være relativt beskjeden.

Asfalt ringsarbeidene er utført av private asfaltentreprenører. Det totale kvantum med asfalt som er blitt lagt i 1974 må sies å være relativt lite, sett i forhold til enkelte tidligere år. Det er grunn til å anta at det også i de aller nærmeste år vil bli lagt forholdsvis lite med nye asfaltdekker. Årsakene til dette kan være flere. En av hovedgrunnene er at de sterkest trafikkerte hovedruter nå er asfalterte og at de veger som i åra framover vil bli ombygde eller utbedret, er veger med relativt mindre og lettere trafikk hvor det er riktig å legge oljegrus eller asfaltløsningsgrus (også kalt kaldasfalt). Dessuten er standarden på disse dekkene nå av så god kvalitet at den vanlige trafikant i mange tilfeller vanskelig kan skille disse fra asfaltdekker.

Det er derfor med stor tilfredshet vi kan registrere at det ikke i noe år tidligere er lagt så mye oljegrus og asfaltløsningsgrus som i 1974. Arbeidet med produksjon og legging her er fullt ut utført av vegvesenet. Leggesesongen ble oppstartet i begynnelsen av mai og ble avsluttet

5. november. Av hensyn til nedbør og kulde og også at det kan komme snø, bør leggesesongen avsluttes tidligere enn tilfellet var i år. At vi fikk anledning til å legge oljegrus sammenhengende hele høsten til ut i november, må tilskrives medgjørlige værguder.

Produksjonsstedene for oljegrus/asfaltløsningsgrus var i år i Vistdalen og på Røkkum. Det ble for årets sesong planlagt å produsere ca. 110.000 tonn, mens det endelige resultat viser en total produksjon på hele 153.000 tonn, fordelt med 75.500 tonn i Vistdal og 77.500 tonn på Røkkum. Fra denne produksjonen er det tilsvarende lagt i alt ca 220 km veg med oljegrus og asfaltløsningsgrus. Nedenstående oversikt viser en fogderivis oppstilling over hvor dekkene er lagt, fordelt på henholdsvis riks- og fylkesveg og henholdsvis nytt dekke og fornying av tidligere oljegrusdekke (slitedekke).

## SUNNMØRE

Nytt dekke riksveger:	28.922 m
Slitedekke riksveger:	1800 m
	30.722 m

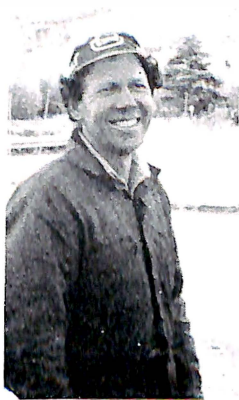
Nytt dekke fylkesveger:	25.190 m
Sum:	55.914 m

## ROMSDAL

Nytt dekke riksveger:	18.435 m
Slitedekke riksveger:	20.710 m
	39.145 m

Nytt dekke fylkesveger:	15.770 m
Slitedekke fylkesveger	5.000 m
	20.770 m
Sum:	59.915 m

Produksjonsanlegget ved Røkkum grustak, med knu everket nærmest og oljegrusverket i bakgrunnen



Jakob Torvik t.v. og Ola Halle som kjører oljegrusverket på Røkkum.

Shovelfører Svein Balstad, Røkkum.



Høvelfører Karl Rovik som er ekspert på oppretting av veger før dekkelegging. Han har deltatt i oljegrusarbeidet siden 1962.



Jozsef Ferenczi, t.v. og Anton Myklebostad som kjører oljegrusverket i Vistdal. T.H. Harald Heggem som driver laboratoriearbeid og som dessuten dirrigerer båtfraktingen.



Showelfører Gunnar Sandnes, Vistdalen.



Odd Erik Lønsethagen og Per A. Vatne som kjører asfaltutlegger. De har hatt utleggingen i Romsdal og Sunnmøre.



P\tter Gante t.h. og Torkild Plassen har kjørt asfaltutleggeren på Nordmøre. Lars Sandnes t.v. har kjørt vals.

## NORDMØRE

Nytt dekke riksveger:	41.250 m
Slitedekke riksveger:	4.330 m
	45.580 m
Nytt dekke fylkesveger:	55.370 m
Slitedekke fylkesveger	3.000 m
	58.370 m
Sum:	103.950 m

Av det totale produserte kvantum på 153.000 tonn ble ca. 147.000 tonn lagt med asfaltutleggere. Det ble benyttet to faste utleggere som eies av vegvesenet i dette fylket. For å kunne fullføre programmet, ble det utlånt en utlegger fra Nord-Trøndelag vegvesen. Effektiv utleggingstid for hver av de to faste utleggerne ble 109 dager og gjennomsnittlig leggekapasitet pr. utlegger ble ca. 600 tonn/dag. Den tredje utleggeren ble benyttet i 30 dager og gjennomsnittlig leggekapasitet for denne var ca. 550 tonn/dag.

Produksjonsprisen for oljegrus og asfalt steg svært mye i forhold til forutgående sesong. Årsaken til dette er selsagt først og fremst den sterke prisstigningen på olje- og asfaltprodukter. En har ennå ikke kunnet beregne noen eksakt produksjonspris. Det kan nevnes at mens produksjonsprisen sesongen 1973 gjennomsnittlig lå på ca. kr. 37,- pr tonn, ser det ut for at den i 1974 blir ca. kr. 61,- pr. tonn.

Hertil kommer så utgifter med transport fra produksjonssted til utleggested på veg samt kostnader med selve utleggingen. Storparten av oljegrusen og asfaltløsningsgrusen som vegvesenet legger, blir fraktet med båt. Den totale kostnad med produksjon, transport og utlegging av oljegrus/asfaltløsnings-



Karl Wulvik og  
Harald Buvik

grus i 1974 har vært gjennomsnittlig ca. kr. 87,- pr. tonn. Med dekketykkelser på omtrent 120 kg/kv.m. som har vært vanlig i den senere tid, vil prisen pr. kv.m. bli nær kr. 10,50. Som en innledningsvis kom inn på ovenfor, har en i dette fylke ikke noe år tidligere klart å oppnå så store tall for produksjon og antall km lagt oljegrus og asfaltløsningsgrus som i 1974. For at dette skal være mulig med det utstyr en har til rådighet, er det en forutsetning at alle som har tilknytning til denne oppgaven er dyktige og samarbeidsvillige og går inn for å gjøre en god jobb. Dette gjelder alle som har hatt sin tilknytning på de to produksjonsstedene, de som sørger for forarbeid og oppretting av vegen og de som til sist utfører selve dekkeleggingen. Vi er sikker på at ingen vil ta det fornørmelig når oppsynsmann Karl Wulvik nennes spesielt som den som har utvist en uslittelig iver og interesse ved den daglige ledelse, koordinering og tilrettelegging av arbeidene.

Harnid Buvik og Paul Bolset

# Grusproduksjonen 1974

Det går raskt mot vinter og en hektisk sesong med oljegrus og asfaltlegging er forbi. Den funksjonen som har næraste tilknytninga til delte arbeidet er nok grusproduksjonen, og vi skal i dette innlegget kort orientere om kva som har skjedd ved dei største knuseverka siste året.

Det har vore grusproduksjon i egen regi med to-trinns knuseverk på Røkkum, på Hanset i Vistdal, og i Skorgen i Isfjorden. «Knusarene har vore stasjonert i Florø (oppdrag for Vegdirektoratet), på Standal og på Rovde. Den blir i vforer liggande i Grydalen i Syvde og skal produsere forsterkings- og berelagsmasser for anlegga kring S<sub>y</sub>dsfjorden.

På Røkkum er det produsert 0-20 mm, storparten til oljegrus. Som grovknusar blir brukt ein Kue-Ken 57, medan konknusaren er ein 36 Skoda. Ved utgangen av september var det produsert ialt 50.820 kb.m. på 105 dagar. Det gir ein gjennomsnitt på 484 kb.m. pr. dag.

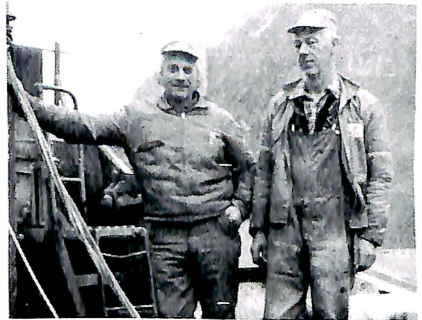


Dei to som har sarga or at alt har gått bra. er Ingar Husvik (bas) og I'er Brekken.



Trygve Åker frå Grøa Bulldozerlag har sett til at verket til kvar tid har hatt nok å tygge på.

På Hanset er det også produsert 0-20 mm som har gått til oljegrus. Grovknusaren er også her Kue-Ken 57, medan konknusaren er ein 30 Allis Chalmer. Ved utgangen av september var det produsert 43.176 kb.m. på 124 dagar, d.v.s. 346 kb.m. pr. dag.



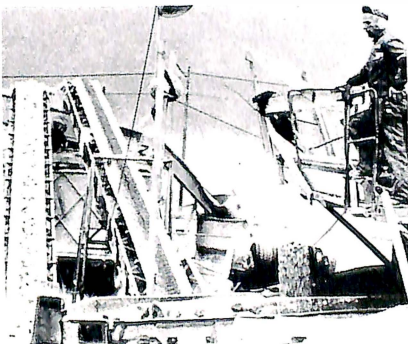
Mannskapet her er Aksel Voll (bas) og Ivar Sannes. Til mating er brukt ein Cat 950, tilhoyrande Hanset Sand.

I skorgen er det produsert 0-9, 9-13 og 9-16 mm for asfaltproduksjon. Samla kvantum ved utgangen av september var 19.565 kb.ro. Gjennomsnittkapasiteten er ca 325 kb.ro. pr. dag. Grovknusaren er ein Dravn BRG 6046, og konknusaren er 36 Allis Chalmer.



Rer er det Jon Wulvik (bas) og Nils tlersås som har halde hjula igang.

På Rovde og Standal er det produsert vanleg veggrus 0-20 mm. Ved utgangen av september var det her tilsaman produsert 62.350 kb.ro. på 86 dagar, d.v.s. 725 kb.ro. pr. dag.



Til opplasting brukte ein Cat 966 C frå vegsentralen kjørt av Arnstein Heilevang. Det øvrige mannskapet på (Knusarem er Almar Rød (bas), Odd Berget og Arne Hoem. Sistnemnde er kontormann og tek seg av dirigering av batar, oppfølging o.s.v.

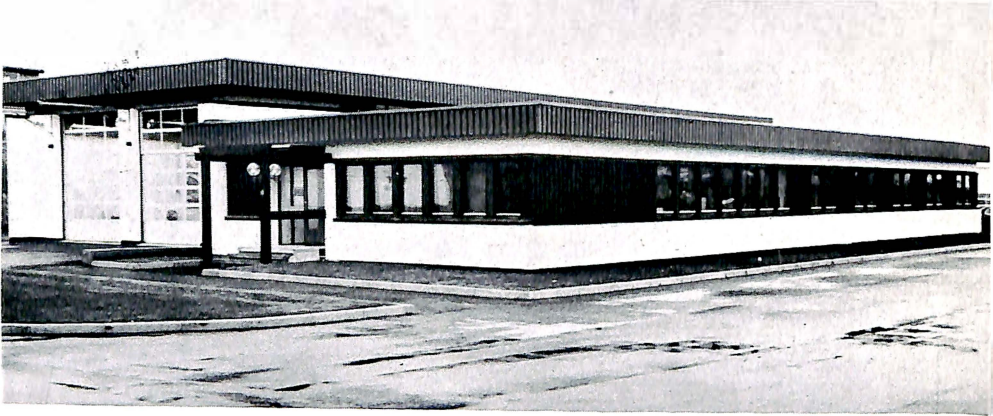
I tillegg til desse 4 verka var det i sumar stasjonert eit eitt-trinns knuseverk på Horgheim i Romsdalen. Der vart det produsert ca. 7.300 kb.ru. grus til asfaltverket der.



Den daglige leiinga av grusproduksjonen er tillagt opsynsmann Kolbjørn Enen, assistert av oppsynsmannassistent Sverre Hustad.

Kolbjørn Engen

# Nye lokaler for bilsakkyndige i Kristiansund



I forrige nummer bragte vi en kort presentasjon av de ansatte ved bilsakkyndiges Kristiansundsavdeling. Denne gang presenteres selve lokalene.



Det flotte kontor- og kontrollokalet ligger på Dale og ble tatt i bruk 24. september. Tilstede ved den offisielle åpningen noe senere var, foruten de ansatte, representanter fra bl.a. Bygge- og eiendomsdirektoratet, Vegdirektoratet, vegkontoret, bilbransjen og bilorganisasjonene.

Her er ekspedisjonen slik den besøkende møter den med kontorfullmektig Flatset bak skranken.

Her er selve «stoltheten» - den lyse og luftige kontrollhallen for kjøretøyer som har de fleste moderne hjelpemidler.

Nå er «anlegget» prøvekjørt i 2 - 3 måneder, og både ansatte og publikum er fornøyde. En må nesten undre seg over hvordan en egentlig fikk utført en noenlunde jobb i de gamle lokalene.



# VINTEREN

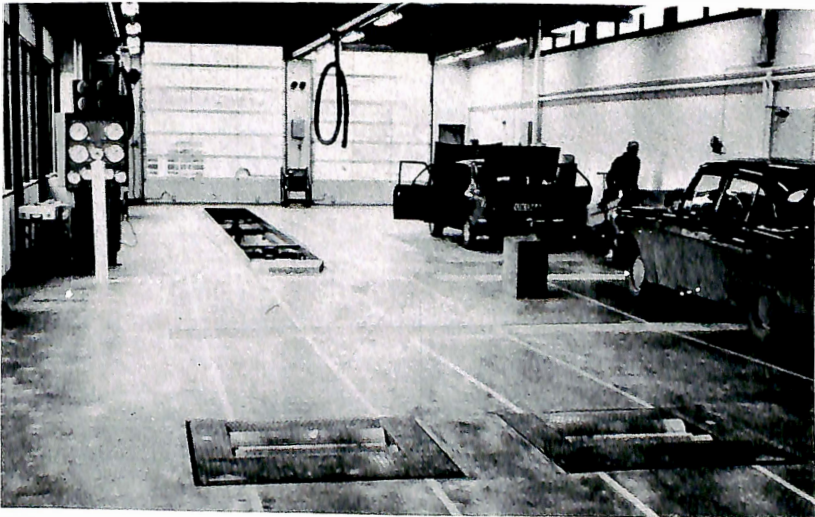
som står for døren vil vel også i år by på farer og vanskeligheter i samband med snøfall og rasfare. Etter arbeidervernlovens pgrf. 5, pkt. f er det arbeidsgiverens plikt sørge for at det tas forholdsregler så langt råd er for å hindre at arbeidere blir skadd ved ras.

I praksis vil dette si at det er vegmesteren eller oppsynsmannen, vegvesenets ansvarlig representant, som i den aktuelle situasjon må ta de nødvendige forholdsregler for å hindre ulykker. Videre er det arbeidere og sjåførers klare plikt å etterkomme de sikringstiltak som blir pålagt.

Statens arbeidstilsyn har utarbeidd verneregler for arbeid i rasfarlig terreng, men disse regler gis anvendelse bare for veg under

anlegg, som ikke er åpen for alminnelig ferdsel. Slike arbeidssteder har vi vel ikke mange av her i fylket.

Derimot må mange av vegene som vedlikeholdes av vegvesenet sies å være rasfarlige når snømengder og værforhold er ugunstige. Her gjelder selvsagt også regelen om at sikkerheten må komme først, men en er jo samtidig også pålagt å holde vegen åpen så langt det er mulig. Det blir således en vurderingssak for våre erfarne folk i den enkelte situasjon hvordan snøbrøyting og annet nødvendig vedlikehold skal foretas. For personalet som arbeider i rasfarlige områder skal det sørges for at disse er vernet mot skade på liv og helse så godt og hensiktsmessig som det etter forholdene lar seg gjøre.



# Vegplanlegging 1975

Med forbehold om at opplistingen her kan være noe summarisk og omtrentlig, er i det etterfølgende gitt en grov oversikt over en del aktuelle planleggingsoppgaver i 1975. Her er da ikke tatt med planavdelingens arbeid med fartssoning, skilting, avkjørselsregulering osv., men bare det en til vanlig forstår med vegplanlegging.

Det er videre bare tatt med prosjekt som etter NVP's reviderte program for periodene 1974-77 og 1978-81 kan regne med bevilgning.

## **E69 Oppland gr. - Ålesund**

Det mangeårige «smertensbarnet» Sjøholt - Abelsest synes nå å få snarlig løsning. Markarbeidet er utført og linjevalget antas avgjort. Gjenstående formell behandling ventes gjennomført i 1975 med tanke på anleggsstart i 1976.

For Ålesundsområdet synes plan-situasjonen relativt tilfredsstillende. Unntak er linjevalget ved Nørvesund. Sterkt motstridende interesser her vil nok neppe gi avklaring med det første.

Etter gjengjeldende prioritering rekker en med store bevilgninger til E69 opp Romsdalen fra 1978 og utover. Mest nærliggende oppgave bør være valg av alternativ for rassikring ved Sæterbofon nene, enten med rasoverbygg eller med full vegombygging og 2 bruer over Rauma. «Stovtørring» av tidligere planer for Sogge bru - Åndalsnes med evt. justeringer og videre behandling bør nok også aktuell.

## **Rv 14 Spjelkavik - Solevåg - Volda - Sogn og Fjordane gr.**

Nærmeste års midler går til ny Vegsund bru og nytt ferjeleie i Solevåg. Flerårig planlegging av strekningen Spjelkavik - Solevåg vil fortsette med delparsellen Blindheim — Spjelkavik i topp-prioritet.

## **Rv 16 Sør-Trøndelag gr - Kristiansund.**

Strekningen Bronnes - Kandsdal er stukket og bearbejdes nå som detaljplan. En naturlig fortsettelse av denne planleggingen må bli å treffe valg av linje forbi Gylhamrene, - enten utbedring av nåværende veg eller tunnelalternativ av forskjellig lengde. Dessuten bør plan for Gyl - Bergem gjøres klar for mottak av evt. tunnelmasse.

Utredningsarbeidet omkring Kristiansunds innfartsproblematikk vil fortsette. Spesiell hasteoppgave er endelig fastlegging av ny Nordsund bru.

## **Rv 58 Oppland gr. - Eidsdal - Sjøholt.**

Tunnel (evt. annen sikring) forbi Oppskredfonna vil bli vurdert så snart geologisk rapport foreligger. De påbegynte undersøkelser for strekningen Liabygda - Stordal vil fortsette.

## **Rv 64 Åndalsnes - Ålesund - Lønset.**

Utbygging av parsellen Froyset - Åfarnes er i mange år sinket av uenighet om linjevalg. En venter dette avgjort i 1975.

På parsellen Hen - Markaneset (ev. Stein - Markaneset) tr linja i hovedsak klar, og en rekner med stikking til våren med sikte på videre utarbeiding av detaljplan.

**Rv 67 Molde - Ørjavik - Bremsnes.**

Hovedvegssystemet i Moen-området (rv 67 og rv 663) synes nå avklart, og markarbeidet påreknes utført i 1975.

Alternativ hovedplan som i større grad enn tidligere holder seg til eksisterende veg vil i vinter bli lagt fram for strekninga Eide - Visnes. Kan det oppnås enighet om linja, kan muligens stikking foretas høsten 1975.

Om det blir nødvendig med ytterligere undersøkelser fra vår side om Atlanterhavsvegen er tvilsomt. For behandling i politiske organ antas foreliggende materiale å være tilstrekkelig.

**Rv 651 Volda - Fyrde - Høydalsvik.**

Linjevalget Ørsta/Volda - Hunnes er her det store spørsmålet, og vi må håpe på en løsning i 1975. Samtidig bør vi også begynne å se nærmere på Fyrde - Kalvatn, spesielt de strekningene der framtidig riksveg og nåværende fylkesveg vil falle noenlunde sammen. Dersom Ørsta/Volda - Hunnes-spørsmålet trekker i langdrag, kan det kanskje alternativt bli tale om anleggsarbeid her i stedet.

**Rv 652 Eidså - Lauvstad.**

Plansituasjonen er nå relativ brukbar på strekningen Syvdsbotn - Rovde. Dersom vårt hovedplanfor-slag for parsell Eidså - Syvdsbotn

blir akseptert, er dette et aktuelt stikningsarbeid. Ellers er planen for ombygging på Lauvstad en aktuell oppgave.

**Rv 653 Garnes - Eiksund - Rjånes.**

Her er det stor uenighet om valg av tunnelalternativ mellom Haddal og Eiksund. Hovedplan er sendt Vegdirektoratet for vurdering. Dersom linjevalget blir avgjort, bør påbegynt detaljplan legging Garnes - Haddal utvides til også omfatte valgt tunnel-løsning ru/tilstøtende veg i Eik-sundområdet for blant annet å kunne vurdere bruk av tunnelmassene.

**Rv 654 Dragsund - Fosnavåg.**

Vi har så å si ferdig utarbeidede detaljplaner for strekningen Kvennavågen - Stokksund. På grunn av store kostnadsoverskridelser ved Herøy-bruene, må disse omleggingene nå vente noen år. Endelig «fin-puss» av planene kan derfor utstå.

**Rv 656 Mauseidvåg - Eikrem.**

Vi regner oss egentlig ferdig på denne strekningen, men på grunn av Ålesund bystyres forbausende vedtak under detaljplanbehandlingen, er vi noe spent på Vegdirektoratets reaksjon på de innsendte detaljplaner.

**Rv 661 Digernes - Eidsvik - Kjellbotn.**

Påbegynt detaljplan Tomra N. - Vik vil bli gjort ferdig for videre behandling.

Det store og foreløpig usikre spørsmålet i denne ruta er imidlertid hovedvegssystemet i Helland-området. Den rådende ukklarhet har også sinket ombyggingen Remmem - Kjellbotn. For om mulig å komme et

skritt nærmere en endelig løsning, vil det bli utført grunn- og materialundersøkelser for koiijimunens ønskede øvre linje over Remmemsdalen. Vi får bare håpe at disse undersøkelser vil klarlegge så meget at en i det minste kan få ert avgjørelse for første byggetrinn: Remmem - Kjelbotn.

Rv 670 Skei - Kvanne - Alvundfoss.

Strekningen Galtmøtet - Lien og kanskje også Søyset - Kvanne vil bli stukket til våren med tanke på fortsatt utbedring i samme gledelige tempo som en har vært vitne til i år. Vi regner også med å få lagt fram endelig detaljplan for den mer omstridte parsell Skei (Austistua) - Galtmøtet.

Rv 680 Kristiansund - Gullstein - Anes - Sør-Trøndelag

gr.  
I 1974 er det utarbeidet detaljplan for veg over Stabben. På grunn av noen oldfunn kan det kanskje bli omstikking på en strekning nærmest Solemsundet. Ellers bør planene for bru over Solemsundet bearbeides videre, enten ved konsulent eller Vegdirektoratets brukontor.

Av spesielle prosjekter ellers skal nevnes Hoplen - Veidholmen hvor vi avventer uttalelser om bruk av steinfyllinger i stedet for bruer. Dersom vårt siste endringsforslag blir akseptert, kan det bli noe omstikking.

Videre vil NVP II fortsatt kreve en del arbeid fra vår side, selv om de lokale utvalg stort sett blir ferdig med sitt arbeide i 1974.

Når det gjelder fylkesvegene regner vi med planarbeid i en eller annen form på følgende parseller:

Fv.-nr.	Parsell
15 -	
006	Sandsøy - Voksa
010	Gurskevåg - Saure
»	Hidsnes - Moldtustranda
047	Berkvik - Berknes
055	Høle - Kolås
107	Hoffseide - Arset
147	Krokset - Gryta
201/202	Veg rundt Otrøya
327	Øra bru m/tilstøtende veg
406	Kleive - Osen - Røvik

Foranstående gir seg ikke ut for å være et komplett planleggingsprogram, men en del av de viktigste og mest arbeidskrevende oppgavene skulle være nevnt.

UM

---

#### TENESTEUTSTYR FOR 100 AR SIDAN

Veginspektøren i Romsdal - R. Siewers - har i skriv til amtet opplyst:

«Hos undertegnede beroede den 31. Decbr. 1874 følgende Inventariesager:

3 Maalekæder hvoraf 2 cassetede  
1 Stigningsinstrument (forældet Construct.)

1 Expl. av Johnsens Haandbog for Veiofficianter - 1 Bind

1 Expl. av Brochs Lærebog i Bygningskunsten med litograferede Planer - 2 Bind.»

# Vegforskning

På den relativt nybygde E-69 over Ørskogfjellet er det enkelte steder observert dekkeskader og svikt i vegbanen. Det er jo en svært intensiv tungtrafikk på denne strekninga, noe som også skapte store problemer i anleggstida.

Det har i sommer vært en relativt omfattende undersøkelse i samarbeid Mellom Sintef, Veglaboratoriet og Distriktslaboratoriet for fylkets vegvesen for å bringe klarhet i hva som ligger bak den variasjon i evne til å tåle trafikken som her har vist seg.

Noe av forklaringen rekker en med å ligge i at det er brukt grus fra forskjellige grustak, og at denne må ha forskjellige egenskaper. Likedan kan trafikken i anleggstida ha gjort seg forskjellige utslag, f. eks. etter vær- og temperaturforhold.

Det er for å komme videre fra løse antakelser til sikker viten om dekket at undersøkelsene er utført. I forskjellige snitt av vegen, både de som står godt og mindre godt, er målt pakningsgrad, vanninnhold, kornsamr"nsetning og andre forhold i de forskjellige lag nedover. Til

dette brukes helt moderne utstyr, bl.a. en såkalt isotopmåler, og grunnvannsstanden m.v. har vært observert over lengre tid.

«Populærvitenskapelig» sagt sender isotopmåleren ut radioaktiv stråling som påvirkes av massen det måles i. Strålingen blir spredt avhengig av massens egenskaper, og den delen som oppfanges av en spesiell detektorenhet indikerer romvekt og vanninnhold. Mange land har brukt slikt utst)T lenge - hos oss er det først i den aller siste tida vi kom etter. Fordelen med utstyret er åpenbar: En får så å si øyeblikkelige resultater som man ellers måtte bruke laboratorium, tørking, veiing osv. for å fastlegge.

En håper ved hjelp av dette å kunne komme fram til øket viten om sammenhengen mellom materialvalg, byggemåte og bæreevne av v gkroppen, slik at en forhåpentligvis for framtida kan dimensjonere riktig og økonomisk og la vegene få akkurat den styrke som trengs — verken mer eller mindre!



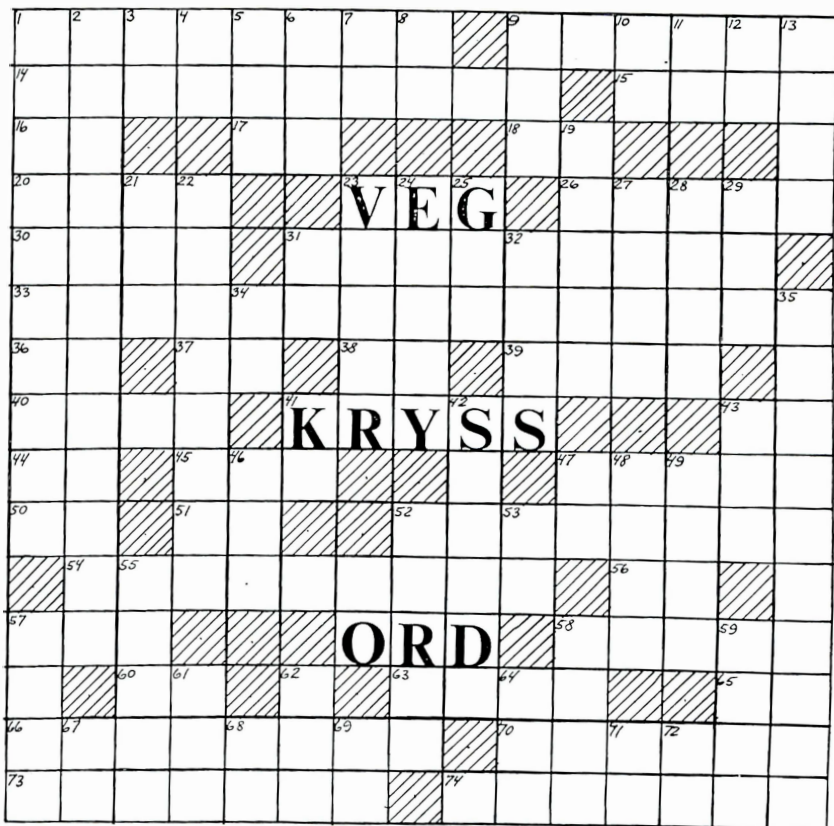
**Vannrett**

1. Rett-troende
9. Suksess
14. Andedrettsapparat
15. Det er visst
16. Nr. 4 og nr. 16
17. Båtbetegnelse
18. Slit
20. Kroker
26. Utsending
30. Dovenape
31. Ynkelig
33. Får enkelte som arbeider på  
ensomme steder
36. Naboer
37. Myntforkortelse
38. Forening
39. Mannsnavn
40. d----, utsmykning
43. Jamring
44. Naboer
45. Instrument
47. Kyl
50. Ivar Jonsen
51. Fuge
52. Spydige
54. Kjøkkenredskap
56. Tidl. politisk parti
57. Gnikke
58. Mannsnavn
60. Pund
63. Pro tempore
65. Vokaler
66. Suveren
70. Lugom
73. Lyrisk
74. Fullkommen

**Loddrett**

1. Spissfindighet
2. Kopi
3. Naboer
4. Opus
5. Uklar
6. Mas
7. --m, redskap
8. Hellig
9. Ab
10. Solgud
11. Via
12. Rydde
13. Førstemann
19. Målestokk
21. Heder
22. Følger med kulden
23. Avløser
24. Avhandling
25. Få (engelsk)
27. Urimelig
28. Dans
29. Dyr
31. Herre
32. Tøy
34. Flatemål
35. Skjelm
41. Husdyr (dansk)
42. Strødd
43. Jammer
46. Omvei
47. Tinn
48. Tre
49. Oljeselskap
52. Nidkjær
53. Lærreim
55. Synge
57. Dyktig
58. Smykkesten
59. Kursen
61. Fremkomstmiddel
62. Dansk øy
64. Fjell
67. Sugge
68. Nektelse
69. 5--, fisk
71. Ofre
72. Naboer

# I(RYSSORD



De tre først uttrukne rette løsninger premieres med 1. hellodd i Pengelotteriet.

Løsningen sendes vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 31. januar 1975. Merk konvoluttet "Vegkryss nr. 4".

Navn .....

Adresse .....

Postnr. .... Poststed .....



# Statens Bilsakkyndige i Ålesund

«Veg og Virke» har tidligere omtalt virksomheten ved bilssakkyndiges kontor i Kristiansund som i september 1974 flyttet inn i nye lokaler, og som de etter sigende trives utmerket i.

I dette nummer presenterer vi Statens Bilsakkyndiges personale i Ålesund. Også ved dette kontoret kan de glede seg over å være

installert i nye og hensiktsmessige lokaler.

I en brosjyre kontoret ga ut ved innflyttingen i lokalene i desember 1973, viser de hvem som gjør hva av de arbeidsoppgaver som påhviler et bilsakkyndigkontor.

Vi gjengir nedenfor de du vil treffe ved et besøk på kontoret som ligger i Breivika i Spjelkavik:



På registreringsavdelingen finner vi som daglig leder kontorfullmektig Else Karin Flisnes som har



kontorassistentene Anne Rita Klock, Gerd Anne Staurset og Tove Strandmann som medhjelpere.

Kontorseksjonen er etter hvert blitt nokså omfattende. Det er nå 8 stillinger på denne avdelingen, og daglig leder er førstesekretær Mathias Aasen. Han har da bl.a. ansvaret for å holde styr på de over 30.000 kjøretøy på Sunnmøre.

Skal man avlegge førerprøve eller fornye førerkortet, er det kontorassistent Elsa Ulvenes som ordner opp.







Avdelingen for motorvognavgifter og trafikktrygder ledes av s:kretær Ase Storhaug. Hun har hjelp av

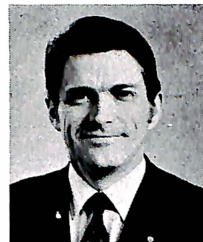


kontorassistentene Randi Silseth og Evelyn Rebbestad som også tar seg av telefonsjarmen

Til sist i presentasjonen kommer her de staute menn som utgjør kontorets bilsakkyndige



Palmar Hurlum, Eivind Barstad,



Kaare Sandbakk og kontorets leder John. H. Ekhougen



Steinar Flisnes, Bjørn Welle,

som alle - tross alvorret på bildene - kan være greie nok, enten det gjelder førerprøve eller kontroll av en gammel landeveissliter.

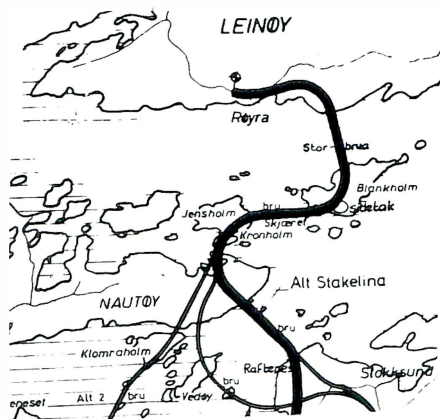
# Veg- og brosambandet Leinøy - Gurskøy

har vi også tidligere orientert om. Som kjent har vegvesenet i egen regi bygd adkomstvegen på begge sider av sundet og over holmen mellom de tre brustedene».

Det er nå andre etappe i utbygginga som pågår for fullt - nemlig bygging av den 543 m. lange høgbrua fra Røyra til Blankholmen.

Det er entreprenørfirmaet H. Eeg-Henriksen A/S som bygger brua, og de er nå kommet såpass langt i arbeidet at en kan begynne å spå noenlunde når brua blir ferdig.

Årsskiftet 1975/76 er sagt, men Leinøya med Fosnavåg, Eggesbønes, Torvik osv. er ikke landfast med dette: Det står fremdeles igjen å danne samband fra Buskøysida over til Nautøya og videre til Blankholmen.



Fra lokalpressen er vel de fleste orienterte om den strid som politisk og vitenskapelig» for tida er i gang om hvordan disse forbindelsene skal utføres - om det skal bygges bru

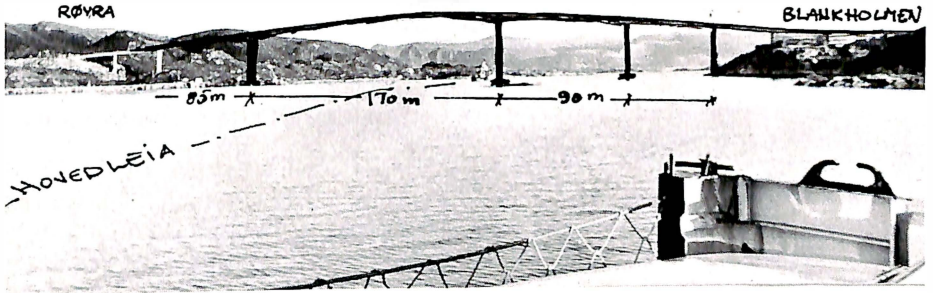
eller om sundene kan krysses med steinfyllinger.

For å klarlegge den økonomiske side av saken ba vegvesenet for ei tid siden om pris for arbeidene etter de forskjellige alternativer. Det viste seg å være hele 12 - 14 mill. kroner billigere å bruke bare steinfyllinger enn å bygge bruer over alt. De alternativer som inneholdt kombinasjon av bruer og fyllinger - og som kanskje viser seg til slutt å være det mest aktuelle - lå mellom disse ytterligheter økonomisk.

Å diskutere hva som er penest» av steinfylling og bru er vel ikke særlig produktivt. Betenkelighetene knytter seg da heller ikke til utseendet, men først og fremst til virkningene steinfyllinger kan ha på strøm, fiskeri og andre naturforhold.

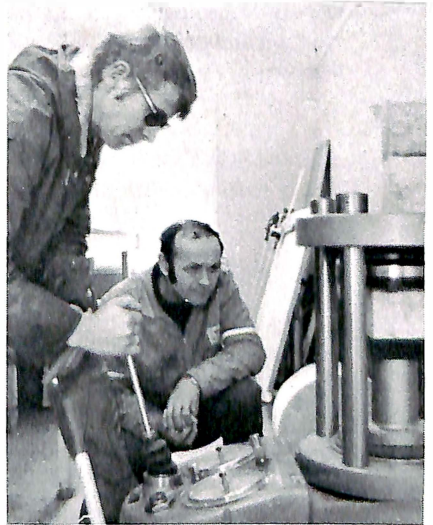
Fra vegvesenet ble fyllingsplaner sendt de instanser som skal uttale seg for over ett år siden, men ennå foreligg er ingen avgjørelse. Uttalelsene som er gitt er stort sett mine» og ytrer ønske om ytterligere undersøkelser» osv.

Ett krav må en tross alle betenkeligheter og innvendinger likevel ha lov til å stille: Det må foreligge en avgjørelse om hvordan sambandet skal utføres i tide til at også denne delen kan stå ferdig samtidig med Herøybrua, altså i årsskiftet 1975/76! Hvis ikke dette skjer, vil de anslagsvis 25 mill. kroner som da antas å være investert i sambandet bli stående uten å gjøre nytte for seg. - Og det må vel sies å være stor synd?



Med selve «stoltheten» - Herøy-brua, som blir fylkets lengste og forøvrig får Norges lengste spenn bygd etter frittframbyggsystemet (170 m), går nå arbeidet bra. I startfasen har det vært en del vanskeligheter og forsinkelser grunnet uventede fundamenteringsvan-sker, men nå er dette under kontroll. Arbeidet på dypet, 20 - 25 m vatn, er kommet langt nok til at en har sikret seg mot ytterligere over-raskelser, og den første av de 3 hovedsøylene rager nå såvidt over vatnet. Den venter nå bare på å få påmontert glideforskalingen for søyla ytterligere oppover til bru-banen, ca 35 m over seilleia.

Entreprenøren har ca. 20 - 25 mann i arbeid, og dessuten har det vært 4 - 6 dykkere igang til enhver tid. Fra vegvesenets side er det kontroll av arbeidet som foretas, og ansvaret for dette har Ove J. Solheim og Oddbjørn Ringstad. Med utgangspunkt i sin kombinerte kontor/laboratoriebrakke holder de øye med det som skjer, både administrativt og kvalitativt.



Bruas landkar og de første spenn på hver side er nå støpt, og med litt fantasi kan en forestille seg den nye «skyline» i Royrasundet, der folk - forhåpentli<sub>g</sub>vis om et år - når bompengene er betalt kan kjøre over uavhengig av ferjeruter, vind og vær.

# Anleggsdrift på riksvegar i 1975

Også i år vil anleggsavdelinga gjerne gje lyd frå seg i samband med løyvingane til riksveganlegg i 1975 og kva desse løyvingane er tenkt nytta til. Samla løyving for riksveganlegga etter forslag i proposisjon er kr. 83,0 mill. Av dette er kr. 2,4 mill. løyving til ekstraordinær sysselsetting og kr. 2,0 mill. er distriktsutbyggingsmidlar til Smøla-Veidholmen. Nedanfor fylgjer ei oppgåve over kva som står til rådvelde på dei einskilde anlegg og kva oppgåver som står for tur i 1975.

Riksveg E69 Oppland gr. - Ålesund kr. 2.650.000. Her skal nyttast kr. 650.000 til sysselsettingsarbeid på Verma - Rødstøl i Romsdalen. Kr. 2.000.000 skal nyttast til Spjelkavik - Ålesund, men det er ennå uklart kvar og når dette blir.

Riksveg 14 Spjelkavik - Sogn og Fjordane grense.  
Kr. 7.100.000 til bygging av ny Vegsund bru med tilstøytande veg.

Riksveg 16 Sør-Trøndelag grense - Kvisvik ferjekai kr. 2.600.000 til sluttarbeid på Sunndalsøra - Mo. Mellom anna tek ein sikte på installering av lys i tunnelane.

Riksveg 16 Kvalvåg ferjekai - Kristiansund.  
Kr. 1.000.000 til utbetring av Kvalvåg ferjekai og spreidde trafikksikringstiltak elles på ruta.

Riksveg 58 Oppland grense - Eidsdal ferjekai.  
Kr. 500.000 til framhaltlande utbetring og dekkelegging.

Riksveg 58 Linge - Overå kr. 5.000.000. Her skal ein fullføre Overå tunnel og parsellen på Overå. Elles skal det leggest dekke på heile strekningen.

Riksveg 60 Blindheim - Sogn og Fjordane grense kr. 700.000 til fullføring av ny ferjekai ved Magerholm.

Riksveg 61 Brandal - Sogn og Fjordane grense kr. 3.000.000. Løyvinga er øyremarka til bruk på parsellen Koparnes - Eidså.

Riksveg 62 Molde - Sunndalsøra kr. 2.000.000. Av dette er kr. 1.000.000 tenkt nytta til miljø- og trafikksikringstiltak på parsell Molde - Årø, og kr. 1.000.000 til fullføring av parsellen Toven - Eidsøra (dekkelegging) pluss spreidde utbetringstiltak mellom Eidsøra og Sunndalsøra.

Riksveg 63 Sogge bru - Linge kr. 2.900.000. Her skal ein arbeide med utbetring og dekkelegging på Holbru - Sylte og Gudbrandsjuvet - Krike bru.

- Riksveg 65 Sør-Trøndelag grense - Beiteråsen kr. 4.700.000 til fullføring av Bolme--Folla bru og ny kulvert m/veg ved Trøknaholt.
- Riksveg 66 Oppdøl - Rensvik kr. 4.000.000 som går til nybygging av parsell Fursetfjellet - Bjerkeset.
- Riksveg 67 Molde - Bremsnes ferjekai kr. 3.200.000. Ein vonar her å korne igang, og gjerne fullføre, parsellen gjennom Eide Sentrum. Meir uvisst er det kanskje med ombygging av strekningen Sylte--Syltesæter. Vidare skal ein fullføre Ba bru med veg på Averøy.
- Riksveg 71 Betna - Sør-Trøndelag grense kr. 2.800.000 til framhaldande utbetring og dekkelegging mellom Liabø og Engjan.
- Riksveg 651 Volda - Fyrde kr. 2.700.000.  
Også her skal ein halde fram med ombygging og dekkelegging på parsellen Hunnes - Fyrde.
- Riksveg 652 Eidså - Lauvstad ferjekai kr. 3.800.000.  
Her skal ein mellom anna bygge ferjekai og haldeplass ved Syvdsnes. Elles vil ein halde fram med bygging av ny veg rundt Syvdsnes og kanskje byrje ved Grydalen.
- Riksveg 654 Dragsund - Fosnavit<sup>m</sup>, r. 3.500.000 i ordinær løyving og elles forskottsmidlar. Arbeidet med Herøybrua skal halde fram, og ein ventar at arbeidet blir starta med fylling og brubygging på den attståande strekning Raftenes - Blankholmen. Nemnde arbeid skal utførast i entreprise.
- Riksveg 656 Mauseidvåg - Sulesund kr. 2.000.000.  
Det einaste som er klart er at det her står att å bygge om ein parsell frå Mauseid til Eikrem og nedkøyring og haldeplass ved Sulesund ferjekai.
- Riksveg 659 Eidsvik - Skjelten kr. 2.300.000 til fullføring av sikringsarbeid i den nye tunnelen ved Remne, ny bru over Sandfjordstraumen, og dekkelegging Remne - Sandfjordstraumen.
- Riksveg 660 Åfarnes - Stubøen kr. 2.750.000.  
Parsellen Åfarnes - Holm skal fullførast med dekke, og i Buggestranda blir det sysselsettingsarbeid som før.
- Riksveg 661 Digernes - Vestnes kr. 1.000.000 til arbeid på parsellen gjennom Tomra sentrum.
- Riksveg 662 Molde - Rollingen m/Aukra og Sundsbø ferjekaier kr. 3.250.000. For løyvinga skal det byggast ny ferjekai m/veg på Aukra, og det blir sysselsettingsarbeid på Eidskrem - Rollingen.

Riksveg 663 Sylte - Ørjavik kr. 500.000 som ein reknar å nytte til miljøtiltak (t.d. gangvegar, bussholdeplassar) gjennom Elnesvågen.

Riksveg 666 Toven - Torvikbukta kr. 650.000. Dette er sysselsettingsløyving som for det meste kan ventast nytta på Gagnat - Flemma og kanskje delvis på Torvikbukta - Batnfjordsøra som blir riksveg frå 1. jan. 1975.

Riksveg 669 Smøla - veidholmen kr. 2.000.000. Det vil i første rekkje bli satsa på vegbygging frå Hopshaug til Verjeskiftet der det er prosjektert bru.

Riksveg 670 Skei - Alvundfoss kr. 2.500.000. Ein skal halde fram med utbetring av parsellen Kaihaug - Kvanne.

Riksveg 680 Tømmervåg - Sør-Trøndelag grense kr. 2.000.000 som skal nyttast til framhaldande ombygging på Eidestranda - Stemshaug.

Riksveg 680 Bru over Torsetsundet kr. 4.400.000 som skal gå til å knytte Skarsøya og Grisvågøy til Aure fastland ved bygging av ovannemnde bru. Brua blir bygd i entreprise.

Mordal - Mordalsvågen med ferjekai på Mordalsvågen og Solholmen kr. 6.500.000. Ordnar det seg med planer og grunnavståing reknar ein med å korne godt i gang med desse arbeida i 1975.

Utanom det som ovafor er nemnt har vi kr. 1.000.000 som kan disponerast meir fritt til særlege tiltak som kan korne på i løpet av året. For å gjere biletet ennå noko meir fullstendig må nemnast at det på nokre av dei ovannemnde anlegg er nytta meir, og på nokre anlegg mindre pengar enn ein har til rådvelde i 1974, og dette vil sjølsagt få verknad for kva som blir til rådvelde i 1975.

**K.L.**



# BYGGEMØTE



Med mekanisert anleggsdrift og stort oppbud av maskiner og utstyr og medfølgende kostnader er det av største nødvendighet å planlegge og nøye følge opp driften. Et viktig ledd i disse prosessene er hyggemøtene, som for de fleste anlegg, enten det nå er entreprise-drift eller drift i egen regi, holdes med regelmessige mellomrom.

Et av de anlegg som nå er i gang, er fyllingsarbeidet der Magerøya

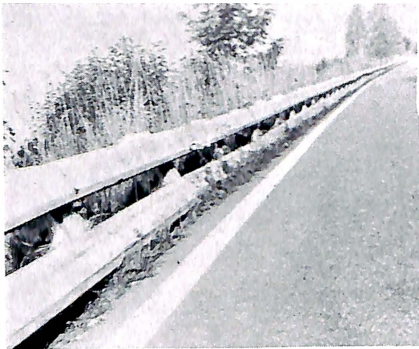
knyttes til Oterøya med veg og bru over Magerøysundet. Bildet ovenfor viser en «situasjon» fra sundet i bokstavelig forstand. Overingeniør Kjell Loen og Johs. Dyrhaug (fra .entreprenøren Mekvik Maskin) befinner seg i «wmflødd» tilstand, mens oppsynsmann Ole Reiten ser mer fornøyd ut i forgrunnen. Det har han også all grunn til når han har sitt «på det tørre».

Tekst og foto: Fur

# REKKVERK

## REKKVERK

er en meget viktig del av bygnings-tiltakene langs våre mange vegstrekninger i bratt terreng. Allerede før stabbesteinenes tid har det vært utgitt retningslinjer og normaler for hvordan dette best kunne gjøres for samtidig å trygge trafikantene og gi et ensartet og penest mulig resultat. Selv om stabbesteinen ennå kan finnes på enkelte vegstrekninger, er de vanligste rekkverksutforminger i dag støpekant, forskjellige betongelementer og, - naturligvis - guardrail av den moderne typen.



Guardrail, som disse varmgalvaniserte stålprofilskinnene kalles, er nå helt dominerende. Det er bare på spesielle strekninger f.eks. i bratt fjellterreng eller langs gamle murer at det ennå nyttes støpekant av den «gamle», solide typen. Eventuell «konfrontasjon med en slik kant vil nok bli noe ublid, men kanten vil nok som oftest hindre utforkjøring.

Mer tvilsom er derimot ofte effekten av de forskjellige typer betongelement brukt som rekkverk. En har hatt eksempler på at biler ved



utforkjøring har blitt mer skadd av selve elementene enn om en ikke hadde hatt rekkverk i det hele tatt. Elementes evne til å holde bilene på vegbanen kan også diskuteres.

Beste rekkverkstype er nok rekkverksskinnene, altså den vanlige guardrailen. Men også for denne gjelder at den må monteres med fornuft og omtanke og etter bestemte regler for at resultatet skal bli positivt.

Etter forutsetningene skal rekkverket her virke som et fjørende, oppfangende «bånd» for de kjøretøyer som kommer på avveie. Rekkverkets ender må da være fast forankret, og disse må selvsagt ikke utformes slik at de danner en fare i seg selv.





Det må også legges omtanke i hvordan bilenes fart virker inn for rekkverksmonteringen. Det nytter til eksempel ikke å sette opp rekkverk bare over den lille bekken eller fyllinga, men det er også til side for selve faren at rekkverk må monteres, dersom sikringen skal bli god. Det syndes ofte mot dette, og en god del steder kan en også se at rekkverkets ender er slik utformet at vegen faktisk er farligere med rekkverk enn om den hadde vært uten.



En annen faktor det også er verdt å ofre oppmerksomhet på, er plassering av avkjørsler m.v. på strekninger der rekkverk må påregnes oppsatt. Det er ikke sjelden å se at en av slike hensyn er nødt til å «dele opp» rekkverket i så stor grad at en vesentlig del av sikringsvirkningen blir borte, ja, ofte er det nettopp i den farligste svingen at rekkverket er borte for å gi anledning til utkjørselsanordning! Hensynet til en praktisk rekkverksmontering bør dertor komme med i lanleggingen på et så tidlig tidspunkt som mulig.

Kriteriene for når rekkverk skal oppsettes er nok vanskelig å definere klart. Den nokså uensartede praksis rundt om tyder også på at det er en god del skjønn med i vurderingen. Det er imidlertid hevet over tvil at vi har flerfoldige kilometer farlige vegstrekninger som snarest mulig bør trygges med rekkverk. Kanskje burde en derfor heller gå løs på denne oppgaven istedet for i første omgang å sette opp rekkverk på «tvilsomme» strekninger, der kanskje utslakning av skråninger eller annen terrengbehandling kan gi like godt eller bedre vern for trafikkantene.



Den beste vei ut av en vanskelighet er tvers gjennom den.

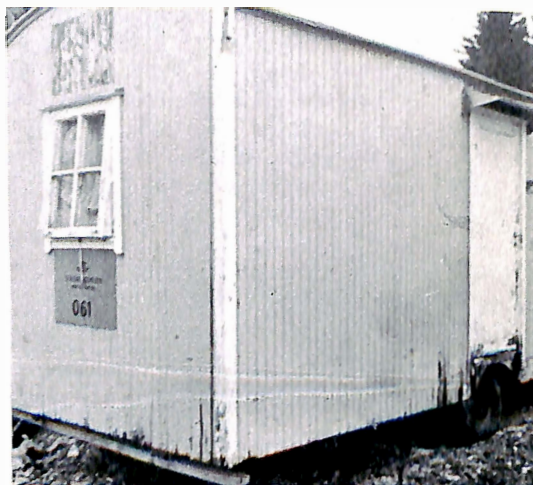
# Vedlikehold og ombygging av brakker

Som kjent er vegvesenets brakker nå overtatt av Vegsentralen. Om det kommer noe godt ut av dette, får tiden vise. Imidlertid har mange ting forandret seg siden den første Moelvbrakken kom inn i vegvesenet. Da hette det firemannsbrakker. Senere kom bestemmelsen om to mann på rommet, og nå er bestemmelsen at det skal være en-manns-rom.

I vegvesenet finnes det i dag hovedsaklig 4-manns- og 2-manns brakker. Spørsmålet blir da å bygge om disse, i hvertfall 4-manns brakkene, til en brakke med 2 en-manns-rom i.

Roma» ble ikke bygd på en dag, og slik er det også med brakkeombyggingen. Nok om det, her finnes mange brakker, gode brakker og dårlige. Hvordan skal så dette løses? Her på Vegsentralen har vi gjort oss opp en mening om dette i samråd med snekkerne som er ansatt.

Det er nemlig ansatt 2 snekkere som skal ha dette som hovedoppgave. Så snart disse blir ferdige med taktekkning og ombygging av brakkene for laboratoriet, vil de som prøve ta for seg en 4-manns brakke og bygge om til en-manns-rom. Når så denne planløsningen blir godtatt, vil vi prøve å prefabrikere skillevegger her på Vegsentralen, og sette dem inn i de brakkene som er i slik stand at dette kan gjøres. Dette er tenkt gjort etter hvert som brakkene kommer inn og etter som snekkerne rekker over det.



Når det gjelder vedlikehold av brakkene, er ikke dette lagt opp slik at Vegsentralens folk skal gjøre alt selv. Det vil i mange høve være tungvint og urasjonelt å sende folk ut herfra når noe skal gjøres med brakkene.

Det er tenkt at disse to snekkerne, i den grad de rekker det, skal reise rundt og inspisere i hvilken stand brakkene er, og avtale med oppsynsmenn og vegmestere om hva som skal gjøres og hvem som best kan gjøre det. Det er klart at det her må foregå et samarbeid til felles beste. Vedlikehold av brakkene må fortsatt kunne utføres som utfyllingsarbeid. Eksempelvis maling og beising av brakker passer som feriarbeid for skoleungdom og så virlere. Hovedsaken er at noen får



ansvaret for at det blir utført, slik at man kan komme fram til et systematisk vedlikehold av brakker som for annet utstyr.

Til slutt vil vi presentere de to snekkerne som skal ta seg av dette. De heter Ragnar Lønsetteig og Karsten Klauset.

Begge har lang erfaring i snekkerfaget bak seg, så fagkunnskaper skulle det ikke mangle på. Vi håper derfor at de blir mottatt med velvilje når de kommer ut i distriktet for å snakke brakkesak.

Vegsentralen

## « Vegstubb ben »



Ein av lastebilsjåførane i vegvesenet var for ei stund sidan hos bilsakkyndige for å fornye førarkortet sitt. Som vi veit så er grensa fem feil. Vår mann var diverre ikkje heilt stø i teorien, og det vart 6 feil. «Vel, vel min gode mari.m, seier den sakkyndige, « - Dette går nok ikkje. Hadde vært 10 skjema, så hadde dette blitt 60 feil». Sjåføren stussa litt, og så kom det tørt: «Hadde det vore 60 skjema så hadde det vorte 600 feil då.

Han kom på sjukehuset ille tilrett med beinbrudd og blødende skrammer. Ei sjukesøster spør om data. Gift?

- Nei, I he køyrt gale mæ bilen!

PA FERJA mellom Ålesund og Hareid ble en tydelig beundringsfull herre sittende å se på en jumper-ungipø vis a vis D-åbenken. Til slutt kunne han ikke dy seg og bemerket: tDet var da en nydelig genser De hadde.»

da, ikke sant?», kvitret den barmfagre, ,det er ekte kamelhår.»

«Det ser jeg,» repliserte beundreren, «den har jo til og med pukler.»

Den pensjonerte vegvaktaraen gav seg til å halde oppbyggande møte. Ein kveld tok han opp emnet med dette om å kaste perler for svin.

Ja, godfolk, kaste perler for svin tyder at orda er vekkasta og ikkje gjer noko nytte. Det er nett som å tale til ein overingeniør eller å lugge ein stut.

# MURER FØR OG NÅ

Både som en vanlig trafikant - kanskje spesielt som vegvesen-ansatte - beundrer vi vel alle fra tid til annen de mange fine murkonstruksjoner vi har langs vegene våre fra tgamle» dager i såvel som bruer som støttemurer.



Muren på bildet er vel verken av de eldste, peneste eller mest stilrene. Kanskje har ikke steinen vært av den letteste å hogge heller, men med all tydelighet går det likevel fram at stein er et naturlig byggemateriale, og murflaten «aksepteres» som en del av terrenget.

Annerledes er det med de murene vi setter opp i dag. Det er langt mellom veteranene som behersker murerkunsten, og økonomisk kan nok ikke steinmuren konkurrere heller. Nå er det betong som er enerådende.

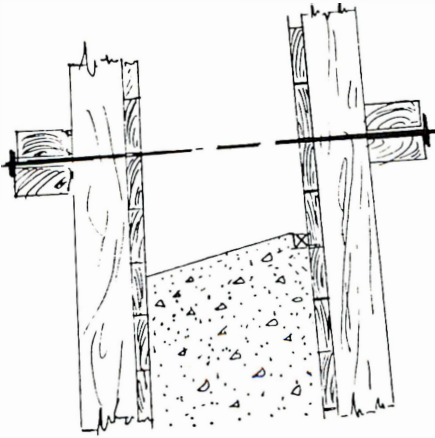
Knapp økonomi gjør at det som oftest heller ikke blir gjort noe for å live opp de store, grå flatene f.eks. ved innhogging av lektemønster eller forblanding med stein.

En ting bør vi likevel bestrebe oss på også i dag: Murene bør ha en handtverksmessig utførelse en kan være bekjent av!

Detaljer som det ofte slurves med - og som har uendelig mye å si for utseendet av det ferdige produkt - er vibrering av betongmassen og utførelsen av tøpeskjøter.



Bildet viser eksempel på begge disse feil - steinreir og vanngjennomgang vitner om utett og dårlig vibrert betong, mens en kan se bølgeganger i støpeskjøten bortover. Må støping skje i flere avsnitt, bør det i forskalinga legges en horisontal lekte i flukt med bord- eller flakeskjøt, som støpen avreties etter. Når lekta fjernes og bandjerna nærmest skjøten strammes godt før det støpes på nytt, vil skjøten bli så godt som usynlig. En kan også med



fordel rette av støpen i skjøten slik at det blir «motbakke» for eventuelt vatn som vil trenge fram fra massen bak muren.

Slik påpasselighet i detaljene betyr egentlig så lite rent arbeidsmessig, men for utseendet og kvaliteten har dette alt å si.

Om det ikke akkurat er monumenter vi bygger, må vi ha for øye at byggverkene (forhåpentligvis) vil bli stående i årtier, og at vi i framtida også må kunne være bekjent av våre gjerninger». Dette bør huskes — også i hektiske støpedager.

## Lang planlegging

Det klages for tiden - ofte med rette - over en lang og tidkrevende planleggingsprosess fram til ferdig byggeklart vegprosjekt. At problemet ikke er av helt ny dato, tyder nedenstående sitat fra Molde og Romsdal Turistforenings reisehåndbok for Molde og Romsdalen, utgitt i 1892 på. Blant meget annet interessant stoff inneholder boken detaljerte reisebeskrivelser for lengre utflukter fra Molde. Om en tur innover Tomrefjorden heter det således blant annet:

- Fra Vik fortsætter altså veien sydover forbi Setnes, Båsnæs, Ligjerdet. Her nærmer den seg li til i jordbredden. Man har

tjeldet Båden i nogen avstand tilhøire. Videre forbi Langsten til Store og Lille Tomren ved fjordens hund på dens østside. (Herfra udgår fjeldvei mod Syd opigjennom Tommerskaret). Et herover i mere end 30 år påtænkt og omskrevet veianlæg til Solnørbygden er endnu gjenstand for forhandlinger. - »

Vel, en skal ikke i dette tilfelle ta begrepet planlegging for bokstavelig. En kan imidlertid slå fast at prosjektet i en alder av minst 112 år — fortsatt fra tid til annen kastes fram i debatten og drøftes seriøst. Men med de omfattende utbedrings tiltak som i de siste år er utført over Ørskogfjellet, må en kanskje kunne anta at også i de kommende 30 år må dette prosjektet lide en skjebne å være «et påtænkt og omskrevet veganlæg».

## KRYSSORD-

Vinnere denne gang synes ved tilfeldighetenes spill å være uttatt ved et internt oppgjør på vegkontoret. De heldige - som altså nå får hellodd etter pengelotteriets nyordning - ble:

1. arit fla lvorsen, Vegkontoret
2. Frank Malme, Vegkontoret
- 3.. Sverre Hfely Vegkon tQret

Vi gratulerer og ønsker Lykke til med den nye oppgaven!

## BRYLLAUP OG VEGARBEID

I sin rapport frå juni 1834 om vegarbeidet den sommaren skreiv lensmann Sylte i Vestnes m.a.:

«Saa og de 2 opsidere paa Flade, har heller ikke sadt sine veistøkke istand paa hovedveien til den bestemte dag, men maaske det har en aarsag af et Brylløp paa Flade i de bestemte dage saa at de kanskje nu har sadt sin vei istand, men det ved jeg ikke.-----»

I september 1834 sende lensmannen stadfesting på at gardmennene på Flate hadde sett vegstykkene sine på hovudvegen i Vestnes i «fullkommen god og forsvarlig stand».

Gardhrukarane slapp mulkt, så bryllaup som grunn for utsetjing med oppfylling av arbeidsplikta var truleg formildande.

B.R.

## OBS! - OBSJ

Nytt forbudsskilt i julestria - ,



# STIKKRENNER



Omtrent alt arbeid innen vegvesenet har de siste 10 - 15 år gjennomgått en rivende utvikling. Stikkrennearbeid danner intet unntak. Tidligere ble rennene møysommelig og tidkrevende murt av stein i nødvendig størrelse, og det var en hel kunst å plukke ut lagelig stein og plassere denne riktig.

I dag er helt andre rennetyper brukt. Lønnsnivået krever mindre arbeids-

krevene materialer og byggete- metoder, og spesielt ved krysning av trafikerte veger er det nødvendig at alt går unna i en fei.

Stål- og plastrør for henholdsvis større og mindre renner er idag dominerende. Fordelene er her først og fremst at de kan «prefabrikeres» i større lengder og monteres på plass på kort tid.

# Vegvesenets ansvarsområde

omfatter også fotgjengerne og deres problemer. Dette bør vi ikke glemme - heller ikke vinterstid. Vi vet at store snømengder ofte innskrenker kjørebanelen, slik at alle kategorier trafikanter samles på et ennå trangere felt enn ellers. Med glatt føre og dårligere oversikt er

sjansene for sammenstøt dermed betraktelig øket.

Fra Vegdirektoratet pålegges vi å holde fortau, gang- og sykkelstier minst like godt ryddet som selve kjørebanelen, slik at en så langt mulig kan forebygge faren for ulykker.



La oss derfor unngå å se situasjoner som denne i vinter, der det er tydelig at den kjørende trafikk har fått sin veg ryddet før det tenkes på skolebarna.

Viktig er det også at påminnelsen

om hensynet til fotgjengere og syklistene bringes videre til kommunene, for de største problemene har en ofte i tettstedene der det er kommunens ansvar å forestå snøryddingen.



# VERNEARBEID

Verneutvalget har også i 1974 arbeidet ut fra de forutsetninger, forskrifter og regler som gjelder for vernetjenesten og kan konstatere at interessen for vernearbeid ute i anleggs- og vedlikeholdsdriftene er stigende.

Med tilfredshet registreres at bruk av verneutstyr inngår i arbeidet som en selvfølge på de aller fleste arbeidsplasser.

Ennå er det vel en del som står tilbake, men under befaringer og besøk har en fått inntrykk av at forståelsen og viljen til å nytte det verneutstyr som er tilgjengelig, er blitt større. Målet er at alle må innse verdien av de tiltak som tilrettelegges på dette område.

At det lønner seg å bruke verneutstyr kan illustreres ved å lese gjennom de skademeldinger som sendes til kontoret.

I et par tilfeller ville bruk av vernesko forhindret stortåbrudd og knust negl, for ikke å snakke om at bruk av hjelm ville ha spart vedkommende fra et kraftig slag i hodet. På den annen side er det hyggelig å lese av skaderapportene at langt alvorligere ulykker er unngått nettopp på grunn av verneutstyret. Det er forøvrig ikke hyggelig å lese - eller motta - skaderapporter, så det beste er at vi får minst mulig av den slags lesestoff. La det gå sport i bruk av verneutstyr.

Verneutvalget har i 1974 hatt god kontakt med verneombudene, dette ikke minst fordi hovedverneombudet, Olmar Lien, i sin egenskap av hovedtillitsmann, kommer mye ut på arbeidsplassene.



Vernelederen, Arnfinn Gautun, er jo også mye ute på reiser, og får dermed anledning til å kontrollere - og rettlede - i saker som vedrører vernearbeidet. I tillegg har vi den årlige inspeksjon som Vern og Velferds konsulent foretar, og i den befaring som han gjorde sammen med verneleder og hovedverneombud i september 1974, fant han svært få alvorlige forsømmelser og feil å sette fingeren på.

La likevel ikke dette berolige oss i den grad at vi blir sløve når det gjelder påpasselighet på arbeidsplassen.

La neste år - 1975 - bli et verneår - det ønsker verneutvalget som samtidig ønsker alle

God Jul!

# Veginspektørskipnaden i Møre og Romsdal

Etter veglova frå 28. juli 1824 var det amtmannen som var styre for vegstellet i amtet. Til hjelp kunne amtmannen tilsetje ein eller fleire veginspektørar. I samhøve hermed vart det skipa veginspektørdistrikt, og frå 1826 til 1852 hadde amtet 4 veginspektørdistrikt med desse namn: Søndre Søndmøre, Nordre Søndmøre, Romsdal og Nordmøre.

For kvart distrikt vart det tilsett ein veginspektør og under denne skulle lensmennene syte for at vegarbeidet vart gjort kvar i sitt distrikt. nsmannsdistrikta bygde frå før på tmglagsgrenser og inspektørdistrikta følgde med nokre unnatak fogderi- og tinglagsgrensene. Veginspektørstillinga vart bistillingar.

Veginspektørane skulle m.a. årleg sende utgreiing til amtmannen om arbeid som stod føre for amtsvegkassa si rekning. Desse årlege oversyn vart delt opp etter tinglagsgrenser, og det syner at det var mange tinglag som ikkje hadde veg (hovudveg) som medførte utgift for amtsvegkassa.

Etter veglova skal amtmannen vere den styrande for vegkassa og gie årlege rekneskap til vedkomande departement. Men det var fogdane som var kasserar og hadde med innkrevjingar og utbetalingar i kvar sitt futedøme etter tilvising frå amtmannen. Den største inntekta for amtsvegkassa var utlikning på matrikkelen etter skyld. I den første

tida var det heller ikkje nokon liten del av inntektene det pengetilskotet som vart pålagt gardbrukarar som var fri for arbeid in natura på hovudvegane. Bøter for misferd mot veglova var og ein årleg inntektspost.

Søndre Søndmøre veginspektørdistrikt femnde om <esse tinglaga etter den nemning som då vart nytta: Vandelvans Thinglaug, Herrø Thinglaug, Ulfsteens Thinglaug, Voldens Thinglaug og Jørringfjords Thinglaug.

Nordre Søndmøre veginspektørdistrikt, Sundelvans Thinglaug, Dahle Thinglaug, Ørskougs Thinglaug, Borgens Thinglaug og Harham Thinglaug.

Romsdal veginspektørdistrikt: Vestnæs Thinglaug, Vedøe Thinglaug, Volds Thinglaug, Romsdal Thinglaug, Eridsfjords Thinglaug (seinare Næssets Thinglaug), Fanne Thinglaug (seinare Bolsøe Thinglaug), Vaagøe Thinglaug og Sunds Thinglaug.

Nordmøre veginspektørdistrikt: Sundals Thinglaug, Gagnats (seinare Tingvolds) Thinglaug, Gimnæs Thinglaug, Meegs (seinare (Qværnæs) Thinglaug, Brøsche (seinare Stangviks) Thinglaug, Surendals Thinglaug, Halse Thinglaug, Viigs (semare Aure) Thinglaug og Smiens (seinare Edøe) Thinglaug.

Veglova frå 15. september 1851 hadde og føresegn om at amtmannen kunne ta veginspektørar til hjelp. Veginspektørane hadde vore løna for heile sitt arbeid ved dietpenngar av amtsvegkassa for sine reiser, men etter vedtak av amtsformannskapet i 1856 fekk dei noko fast løn og dietpenngar for reisedagar. Skysskostnadene vart dekt av staten.

Frå 1852 - 1857 var det 6 vegin-spektørdistrikter:

Vestre Søndmøre (det same som tidlegare Søndre Søndmøre).

Østre Søndmøre (Sunelven, Dale og Ørskoug tinglag)

Nordre Søndmøre (Borgund og Harham tinglag).

Romsdal (som før ÷ Næsset tinglag)

Vestre Nordmøre (Qværnæs, Gimnæs, Tingvoll, Sunda) og Næsset tinglag)

Østre Nordmøre (Surendal, Stangvik, Halse, Aure og Edø tinglag)

Amtmannen hadde i skriv av 29. januar 1852 ved avgjer om distriktsdelinga Ulfsteens Præstegjeld til det nye Nordre Søndmøre veginspektorat, men dette har - etter det ein kan sjå - ikkje vorte gjennomført. Budsjettering til hovudvegen i Ulfsteens Tinglag vart som før gjort under Vestre Søndmøre veginspektørdistrikt og synfaringar vart gjort av veginspektøren i dette distriktet.

I 1856 gjorde amtsformannskapet sålydande vedtak:

«Amtmanden anmodes om at forelægge næste Amtsformaridskap Plan hl en forandret Ordning av Vei betyrelsen, hvorefter een Veiinspecteur for det hele Amt kan ansættes, samt Overslag over de herat flvdende Omkostninl'Pr.»

For amtsformannskapet i 1859 låg det føre utgreiing frå amtmannen med plan om skiping av stilling for ein vegmeister som skulle stå føre vegstellet i amtet. Det var føresetnaden at det i denne stillinga skulle tilsetjast ein mann med solide fagkunnskapar og turvande røynsle. Til hjelp skulle det tilsetjast ein assistent. Det var von om at staten ville bere 400 spd. av lønskostnadene. Amtsformannskapet gj-orde dette vedtaket:

«1. Amtmanden anmodes om at avskedige de ældre Veiinspecteurer og istedet antage een Veiinspecteur for det hele Amt. Denne tilstaaes en aarlig Lon af 900 Spd., samt 1 Spd. daglig i Diæt paa Reiser.

2. Amtmanden anmodes om, at antage en under Veiinspecteuren fungerende Assistent. Denne tilstaaes en Lon af 200 Spd. aarlig og 60 Skilling i Diæt paa Reiser.

3. Bevillingerne skee indtil videre under Betingelse af, at Statskassen overtager at udrede mindst 400 Spe. av Veimesterens Lon.»

Ved kgl. resolusjon av 17. august 1859 vart det vedteke at staten skulle yte 400 Spd. om året til løn til ein vegingeniør for amtet, men Stortinget gjorde det vedtaket at statskassa ikkje skulle gje tilskot til løn til amtsingeniørar lenger enn til juni månad 1861. Etter dette tilrådde amtmannen at amtsformannskapet i 1860 gjorde såvore vedtak:

«Paa Grund av indtrutne Omstændigheder frafaldes forrige Aars Amtsformandskaps Beslutning af

31 te Mai om Ansættelse for Amtet af en Veinspecteur og en under ham fungerende Assistent m.m.

Amtsformannskapet var samd med amtmannen og gjorde vedtak i samsvar med hans tilråding.

I åra 1858 - 1860 utgjorde Nordmøre fogderi+ Næsset tinglag Nordmøre veginspektørdistrikt, men i 1861 var atter Østre Nordmøre og Vestre Nordmøre veginspektorat kvar for seg, og då slik at Næsset tinglag låg til Østre Nordmøre. Det som verka til denne distriktsdeling var tilsetjing som var gjort etter amtsformannskapet sitt vedtak om skiping av ei stilling som veginspektør for heile amtet og ei assistentstilling. Dei tilsette skulle ta til i postane frå 1. juni 1860. I inspektørstillinga var tilsett sivilingeniør Sandborg og i assistentstillinga fanejunker Hans P. Lied. Etter at sivilingeniør Sandborg hadde vorte gjort kjent med Stortinget sitt vedtak, som er nemnt framanfor, bad han seg fritaken for å overta vegingeniørstillinga. Hans Lied søkte om skadevederlag for at han ikkje vart vegassistent i samsvar med tilsetjing. Søknaden om vederlag vart i 1860 lagt fram for amtsformannskapet som sa nei til pengevederlag, men bad amtmannen om å tilsetje Lied som veginspektør i ei sjølvstendig stilling (han hadde føvore assistent hjå veginspektøren i Nordmøre) og nemnde det veginspeksjonsdistrikt som kaptein Borchgrenvink hadde styrt for fåe år attende. - I brev 6. desember 1860 frå amtmannen til veginspektøren i Nordmøre er gjeve melding om at Nordmøre veginspektørdistrikt frå 1. januar 1861 vert delt slik at Næsset, Surendalen, Stangvik, Aure

og Edø tinglag skulle utgjere eit distrikt med nemning Østre Nordmøre, og at Sundalen, Thingvold, Gimnæs og Qværnæs lensmannsdistrikt skulle utgjere Vestre Nordmøre veginspektørdistrikt.

Skipnaden med 6 veginspektørdistrikt varde til juni 1863 då veginspektøren i Vestre Nordmøre også tok over Østre Nordmøre distrikt. På same tid vart Qværnæs, Fredø og Øre formannskapsdistrikt (Qværnæs og Gimnæs tinglag - tidl. i Vestre Nordmøre distrikt) lagt til Romsdal veginspektørdistrikt. I åra frametter var det såleis <lesse 5 veginspektørdistrikta:

NORDMØRE som femnde om Nordmøre fogderi med unnatak av Qværnæs og Gimnæs tinglag men med tillegg av Næsset tinglag av Romsdal fogderi.

ROMSDAL som femnde om Romsdal fogderi med unnatak av Næsset tinglag men med tillegg av Qværnæs og Gimnæs tinglag.

NORDRE SØNDMØRE som før  
ØSTRE SØNDMØRE som før.  
VESTRE SØNDMØRE som før.

I sak nr. 49 for amtsformannskapet i 1868 (side 146 i forb.) seier amtmannen at det er 4 veginspektørar i amtsdistriktet og at dette er: Veginspektøren i Nordmøre, veginspektøren i Romsdal, veginspektøren i Nordre Søndmøre og veginspektøren i Ørsta og Vestre søndmøre. I røynda var det 5 distrikt med grenser som i 1864, men veginspektøren i Vestre Søndmøre hadde og vore veginspektør i Østre Søndmøre frå april 1867. Budsjett vart vedteke for 5 distrikt som før og dette vart det halde fram med tii og med 1871.

I skriv av 21. mai 1872 i sak nr. 38/1872 til amtsformannskapet melder amtmannen «at det forhen-værende Nordre Søndmøre Veiinspektorat fra 1ste Januar sidstleden er inddraget og at de til samme henhørende Districter ere henlagte under østre Søndmøre Veiinspektorat.» Veginspektørdistrikta var etter dette:

- a. Nordmøre veginspektorat
- b. Romsdal veginspektorat
- c. Østre Søndmøre veginspektorat (heri tidl. Nordre Søndmøre)
- d. Vestre Søndmøre veginspektorat.

Med di veginspektør Gregersen i Vestre Søndmøre og var veginspektør i Østre Søndmøre, som Nordre Søndmøre var lagt under, vart det frå 1. januar 1872 berre ein veginspektør for heile Sunnmøre. Frå 1884 er Østre og Vestre Søndmøre veginspektørdistrikt kaJla Søndmøre veginspektørdistrikt. Kaptein R. Siewers hadde då teke over veginspektoratet i oktober 1883. Frå før var han veginspektør i Romsdal, og det vart såleis berre 2 veginspektørar i amtet (R. Siewers og Søndmøre og Romsdal og H.P. Lied for Nordmøre) fram til 1. januar 1895 då skipnaden med amtsingeniør vart iværksett.

I 1894 hadde amtstinget føre spørsmålet om å få istand avtale om samanslåing av administrasjonen for statens vegvesen og Romsdal amts vegvesen. I det høvet gjorde amtstinget slikt vedtak:

«I. Amtsudvalget bemyndiges til at søge iværksat den i Lov af 26de Juni 1893 omhandlede Forening af Amtets og Statens Veistyre, saasnaert Omstændighederne tillader det.

2. Den på Amtet faldende Del af Ingeniørlønninger (1/3) bevilges.»

Før amtstinget i 1895 låg det føre ei melding frå amtmannen om at det var korne istand avtale mellom staten og amtet om fellesstyre av vegvesenet frå 1. januar 1895. Avdelingsingeniør Nils Hovdenak var av Arbeidsdepartementet tilsett som amtsingeniør etter innstilling frå amtsutvalet. Som assistentingeniør var av Vegdirektøren tilsett ingeniør Fredrik Barth og som aspirant ingeniør Simon Harmann.

Bjarne Rekdal

---

## ***Cvi gratulerer***

følgende medarbeidere som i løpet av 1. kvartal 1975 passerer åremålsdager:

50 AR

Henry K. Vatne, 6150 Ørsta. 15. januar.

Arne Mæle, 6694 Stemshaug. 10. februar.

Ludvik Eidhammer 6450 Hjelset. 16. februar.

60 AR

Alvhild Relling, 6214 Norddal. 11. februar.

Arthur Leikanger, 6080 Gurskøy. 27. februar.

Sverre Jenstad, 7422 Gjóra. 25. mars.

# Tiltrådte i vegvesenet i 1974

Edvard Myrvoll, Nordsmøla	- fører av motorveghøvel
Torbjørn Bolli, Eide på N.	- spesialarbeider v/laboratoriet
John Foss, Molde	- spesialarbeider v/laboratoriet
Asbjørn J. Skjevik, Hovdenakken	- laborant
Arnfinn Rausand, Raudsand	- forskalings snekker
Elias Ræstad, Raknes	- forskalings snekker
Svein Homlong, Geiranger	- anleggs- og vedlikeholdsarbeider
Erling Pilskog, Ørsta	- tunnelarbeider
Ragnar Lønsetteig, Røbekk	- snekkerkyndig_arbeider
Asbjørn Fuglsnes, Nordheim	— vedlikeholdsarbeider
Kristian K. Vasdal, Aukra	— båtfører
Norleif Aspehjell, As	— furinelarbeider
Kjell Svensli, Bæverfjord	— maskinkjører
Jon Kvisvik, Kvisvik	— maskinkjører
Arnstein Heilevang, Lyngstad	— maskinkjører
Per A. Vatne, Ørsta	— maskinkjører
Josef Ferenczi, Røbekk	- maskinkjører
Jon Olav Myrbostad, Molde	- maskinkjører
NJs O. Bersås, Raudsand	— maskinkjører
Jon Ingar Eik, Sekken	— maskinkjører
Svein Olav Balstad, Meisingset	— maskinkjører
Arne Holm, Nauste	— maskinkjører
Jon Grændsen, Gjøra	— maskinkjører
Kjell Inge Moen, Fiskåbygd	— maskinkjører

## VED KONTORET

Økonomisk saksbehandler Olav Smørdal,	sekretariatet
Tegner Bodil Gjendem,	planavdelingen
Tegner, Anne Marie Nerland,	planavdelingen
Assistent Anne-Karin Eidem,	regnskapsseksjonen
Assistent Randi Eikeland,	vegsentralen
Assistent Brit Eriksen Irgens,	sekretariatet
Assistent Aud Kolberg,	regnskapsseksjonen
Assistent Margot Røren	sekretariatet
Assistent Odd Rød,	regnskapsseksjonen
Oppsynsmannsass. Ingebrigt Heggset,	vegsentralen

## VED BILKONTROLLEN

### Ålesund

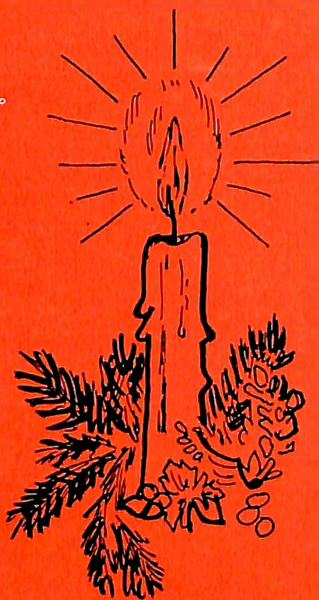
Bilsakkyndig III Kjell Atle Fugelsnes  
 Mekaniker Arne Brevik  
 Assistent Jarle Viset  
 Assistent Bente Heggem  
 Assistent Aud Karin Karlsen

### Molde

Bilsakkyndig III Harald Kaald  
 Bilsakkyndig III Kjell Ramstad  
 Assistent Rannveig Hoem  
 Assistent Eva Kristine Fylling  
 Kristiansund  
 Mekaniker Ole Dragset

# Medarbeidere tar avskjed

Vegvokter Ola L. Norli	7383 Rindalsskogen
Vegarbeider Gunnar A. Husby	7422 Gjøra
Vegvokter Nils Sagen	6460 Eidsvåg
Vegarbeider Leif Lien	6385 Innfjorden
Vegarbeider Einar E. Aamås	Oslo
Vegarbeider Holger Borvik	6470 Nauste i R.
Vegvokter Ole Meisingset	6590 Tømmervåg
Vegarbeider Peder M. Frostad	6393 Tomrefjord
Vegarbeider Johan Hoel	6530 Bruhagen
Vegarbeider Asbjørn Roksvåg	6575 Nordvika
Vegarbeider Gunnar N. Jenstad	7422 Gjøra
Sjåfør Lars Valbø	6240 Sjøholt
Vegvokter Hilmar Kvammen	6252 Stordal
Vegvokter Petter J. Tennfjord	6240 Sjøholt
Vegarbeider Olav Matvik	6218 Hellesylt
Verkstedarbeider Mikal Valbø	6240 Sjøholt
Vegarbeider Palmer Hovdenak	6150 Ørsta
Spesialarbeider Ole P. Gjerde	6385 Innfjorden
Vegvokter Ivar Aukan	6594 Nordheim
Vegvokter Sverre Alme	6218 Hellesylt
Sjåfør Olav Berg	6450 Hjelset
Vegvokter Einar Borda!	6634 Vågbø
Vegvokter Sverre O. Moe	6180 Sæbø
Vegarbeider Konrad Dalset	6385 Innfjorden
Vegvokter Harald Ulvestad	6390 Vestnes
Vegarbeider Fredrik Andersen	6230 Sykkylven
Vegvokter Ole Lerbrekken	7422' Gjøra
Vegarbeider Karl Oplenskedal	6216 Geiranger
Vegvokter Johan Hustadrem	5433 Hustad
Verkstedarbeider Olav Skjørsæter	6453 Kleive
Vegarbeider Lauritz Rustad	6387 Vågstranda
Vegarbeider Jakob A. Valde	6260 Skodje
Spesialarbeider Emil Dyrli	6488 Flemma
Spesialarbeider Jakob Kvisvik	6674 Kvisvik
Spesialarbeider Trygve Harvoll	6390 Vestnes
Vegvokter Sverre Fjelle	7383 Rindalskogen
Vegarbeider Nils Nybø	6174 Barstadvik
Sjåfør Lars O. Skjølsvold	7380 Rindal



**GOD  
JUL**