



STATENS VEGVESEN  
MØRE OG ROMSDAL

VEGDIREKTORATET  
1. JULI 1983  
BIBLIOTEKET

# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

Juli 1983

11. årg.

*Feiebil om sommeren  
Brøytebil om  
vinteren*



# VEG OG VIRKE

## I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

Nr. 2

Juli 1983

11. årg.

### BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I MØRE OG ROMSDAL FYLKE

**Redaksjonsutval:**

Andor Wicken  
Arne Johnsen  
Terje Haug

**Redaksjonsråd:**

Ulf Myhre  
Tore Hoëm  
Ottar Brudeseth  
Per Dalsbø  
Olaus Winther  
Oddmund Gussiås

**Redaksjonssekretær:**

Terje Haug  
Utgitt av Statens Vegvesen,  
Vegkontoret Møre og Romsdal.

**Redaksjonens adresse:**

Fylkeshuset,  
Julsundvegen 1 B, 6400 Molde

**Sats og trykk:**

Jan Betten & Sønns Trykkeri, Tingvoll

**Opplag:** 1850

**Innhald:**

- |  |  |
|--|--|
| 3 Statens vegvesen — i arbeid for<br>betre transport | 32 Bruk av monterte baksetebelter<br>må påbys    |
| 4 Ny Brastad bru                                     | 33 Vi gratulerer                                 |
| 5 Litt om førerkorta våre                            | 34 Vedlikeholdsområde T-9                        |
| 6 26 mil fast dekke                                  | 38 Anleggsdrift i T-9                            |
| 9 Lab-nytt   | 39 Hytter  |
| 10 Nytt utstyr i vegvesenet                          | 40 Kontor i T-8                                  |
| 12 Sparing av drivstoff                              | 42 Ny håndbok fra Vegdirektoratet                |
| 13 Ny parsell av riksveg 680                         | 42 Lars H. Røv over i pensjonist-<br>enes rekker |
| 16 Brukskontroll                                     | 44 Avskjedsfest for Lars Bakke                   |
| 19 Støtte til frivillig<br>trafikktryggingsarbeid    | 46 Arbeidsmarkedet                               |
| 20 Trafikkdag på Bergmo                              |  |
| 22 5 minutter med vernelederen                       |  |
| 23 Vegvesenet satsar på rekrutte-<br>ring av ungdom  |  |
| 24 Kryssord  |  |
| 26 Statens ungdomsarbeid i<br>1930-åra               |  |
| 27 Reglement 1941                                    |  |
| 28 Gode ideer etterlyses                             |  |
| 30 Veteranklubben — Vi møter Jon<br>Rimstad          |  |



*Vegsjefen har ordet:*

## **Statens vegvesen — i arbeid for betre transport.**



Vegvesenet si oppgåve er, i vidaste meining, å syte for betre transport. Ein vil først tenkje på arbeidet med å betre framkomelegheita på vegnettet, men like viktig er det å sjå til at trafikkulykkene blir reduserte og at miljøet langs vegen blir betra. I dette arbeidet må ein passe på at dei økonomiske midlane blir utnytta på den beste måten.

Det er framleis mange oppgåver som står att for at kjøretøya skal kome godt fram på vegane. Vi har vegruter med skredfare, med for dårleg kurvatur og med for liten breidde. Liten fri høgde kan óg føre til at kapasiteten på tyngre kjøretøy ikkje kan nyttast heilt ut. På dei viktigaste vegrutene er det truleg avgrensa aksellast og telerestriksjonar som har mest å seie økonomisk. Opprusting og forsterking av vegnettet er difor høgt prioritert.

Ferjesambanda er ein naturleg del av vegnettet i Møre og Romsdal. Det er stort sett mogleg å kome fram utan for mykje venting. Men reisa tek tid og ein er ikkje fri til å dra når ein

vil. Innkorting og avløyning av ferjesamband kan difor vere med på å betra transporten. På same vis vil ein ha store tidstap og ekstra kostnader for den einskilde og samfunnet på innfartsvegane inn til byane. Ei betring i kapasiteten der trafikken er stor fører til store vinster i økonomi, sikkerheit og miljø.

Til betre transport høyrer også reduksjon av trafikkulykkene og betring av miljøet langs vegen. Gjennom riktigare fysisk utforming tek ein sikte på å fjerne ulykkespunkt. Omkjøringsvegar og gang- og sykkelvegar kjem i tillegg til mindre tiltak. Kontroll med kryssingar og regulering av avkjørsler til vegen er særst viktig. Det må passast på at regulering og utbygging ikkje fører til nye trafikkfeller i framtida.

Trafikantane er ein av dei viktigaste faktorane i transportbiletet. Dei må få ei god opplæring i starten og også sikrast ein positiv påverknad seinare. Kjøretøya må vere i forsvarleg stand, noko som må fylgjast opp med kontroll. Vedlikehaldet av ve-

gen skal også medverke til at trafikken kan kome fram på beste måte. I særleg grad gjeld det at vegdekket og oppmerkinga er å lite på. Med den lange vinteren er vintervedlikehaldet avgjerande i mange høve.

I heile dette arbeidet står Statens vegvesen i fremste rekkje. Eg vil difor tru at vi med rette kan bruke slagordet: **Statens vegvesen — i arbeid for betre transport.**

*Kaare Flaate.*

## Ny Brastad Bru

Til stor glede for trafikanter og kanskje ikkje minst for forsikringselskap og naboer, vart siste «flaskehalsen» (skilt 106) på strekinga Kjelbotn-Vestnes fjerna den 11.05. 1983. Då vart ny bru på Brastad, Rv 661 tatt i bruk.

Arbeidet vart sett i gang 6. april og utført i to etapper med ei veker herdingstid mellom. Det var ikkje mange som respekterte arbeidsskilttinga, 30 km/t, men bruk av

«fartdempere» vart eit effektivt middel for å halde hastigheta nede.

På den smale brua over Brastadelta har det vore mange kollisjonar opp gjennom åra. Ein får håpe det no er slutt med det, og at fleire rekk ferja på Vestnes.

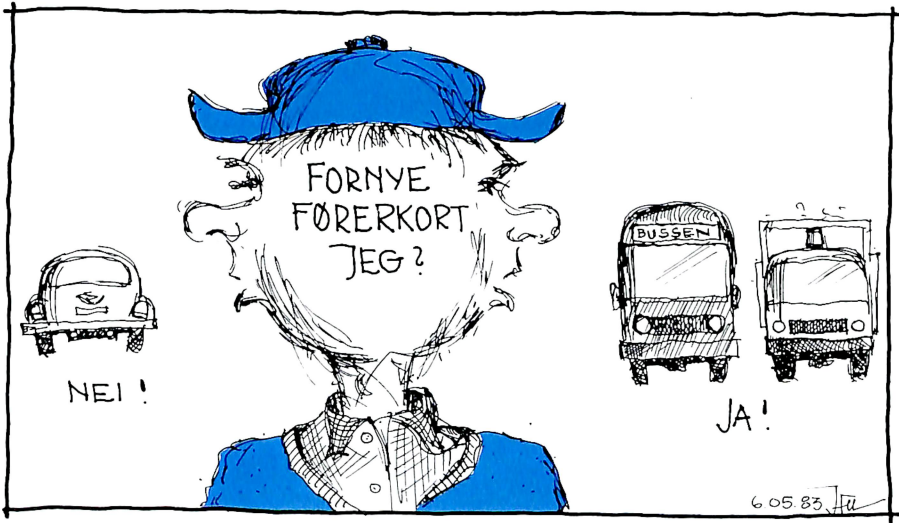
Brubyggjare har vore Magne Hokås-moen, Oddbjørn Midtliid og Sigmund Skjegstad.

*Per Løvik*



## Litt om førerkorta våre

- Førarkort utgått etter 2. april 1982 er gyldig til fylte 70 år. Etter denne dato er førarkortet berre gyldig saman med legeattest.
- Førarkort for buss eller tungbil må fornyast kvart 10. år.
- Utanlandsreise krev gyldig førarkort.
- Førarkort påteikna «begrenset» må fornyast — uansett klasse.





## 26 mil fast dekke

Vi har så smått teke til på ein ny dekkesesong.

Onsdag den 4. mai starta alle dei tre utleggarlaga som vi driv i eigenregi. 2 av laga starta i Vatne-Brattvåg-området mens det tredje blei oppstarta i Moldeområdet.

Den varme massa (varmasfalt) skal i år som tidlegare utførast i entrepriser. Det er entreprenøren Sigurd Hesselberg A/S som legg alle desse dekkane. Dei vil drive med to utleggarlag. Vi vil såleis ha i alt 5 utleggarlag

gåande på vegane her i fylket i sommar.

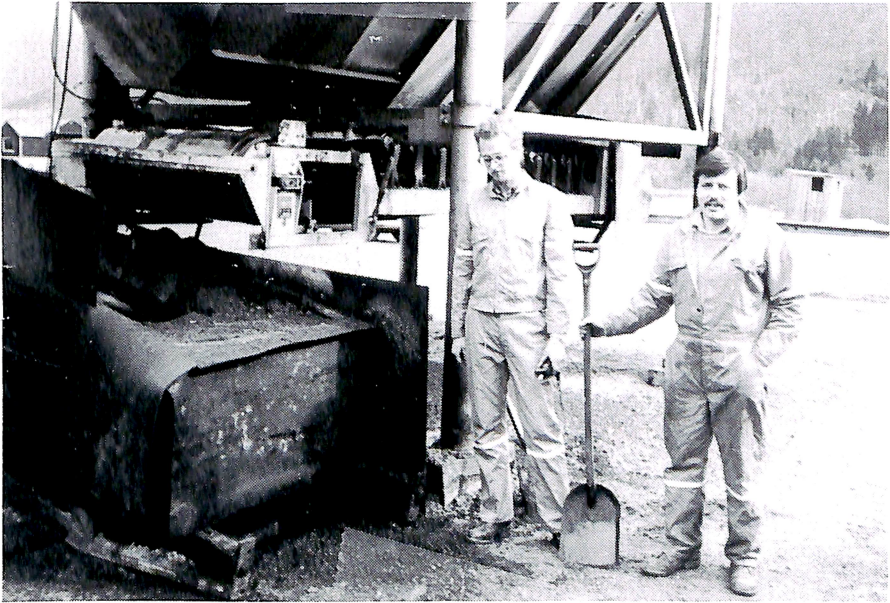
Etter planen skal dei i månadsskiftet oktober-november etterlate seg om lag 260 km nytt dekke. Samstundes har stat og fylke måtte punge ut med godt og vel 50 mill. kroner for denne gromheita.

Dekkelegginga i år følgjer mønstra frå tidlegare år.

Riksvegane er dei som får nyte best av innsatsen også i år, ved at heile 72% av dekket blir lagt her. Storpar-



«Ottadekkelaget» som ikkje lenger legg ottadekker har forsikra seg om at alt er klart til ein sesong. Frå venstre Bjørn Hustad, Roger Dalsegg, Odd Erik Lønsethagen, Lars Sandnes, Edmund Holsbøvåg, Fridtjof Aandal, Oddvar Toven og Svein Kåre Toven.



*Bak eit band fann vi desse karane frå laboratoriet, Erling Roger Vike og Per Brandli. Tru om vi også kan gjere dei til lags.*

ten er nytt slitedekke, men om lag 27 km kjem til å avløyse tidlegare grusveggar. Fornyingsprosenten ligg i år på 9,2 noko han har gjort dei siste åra. Det vil seie ei gjennomsnittleg fornyingstid på 10-11 år. Med denne fornyingstakta også i framtida, bør vi kunne halde ein akseptabel standard på dette vegnettet.

Fylkesvegnettet går hardare tider i møte. I år skal vi fornye 48 km av dei totale 900 km som har fast dekke på dette vegnettet. Det blir ein fornyingsprosent på 5,3 eller ei gjennomsnittleg fornyingstid på nær 20 år. Det har gått lovleg bra til denne tid, fordi mange av desse dekka var

*Jonas Berg gir rapport til Olaf Hanset om at no skal alt være klart til oppstart av oljegrusverket i Vistdal.*



forholdsviis unge, lagde i perioden 1970-77. Alle vi som kjenner til dette vegnettet veit at ei gjennomsnittleg levetid på dei faste dekk på 20 år er heilt urealistisk.

Sjølv om dette vegnettet har mykje mindre trafikk enn riksvegnettet har det også atskilleg dårlegare bæreevne. Det er difor ikkje noko grunn til å tru at dekke skulle vare noko lengre på dette vegnettet, heller tvert om.

Til slutt nokre tall om dekkelegginga i 1983:

#### Riksveg:

Slitedekke	135 km
Nytt dekke	40 km
Bærelag (asfalt)	<u>13 km</u>
	<u>187 km</u>

#### Fylkesveg:

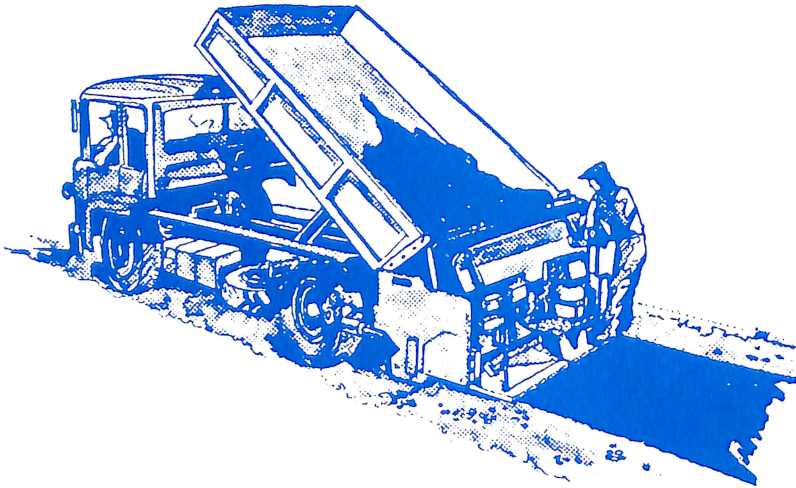
Slitedekke	48 km
Nytt dekke	<u>24 km</u>
	<u>72 km</u>

Eigenregi om lag 200 km

Entreprise om lag 60 km

Total kostnad om lag 51 mill. kroner.

*Magne Mørkedal*



## 7. SANS

Dersom noen har forslag til forandring eller tilføyelser i vår 7. sans, så send inn forslag snarest.

*K. Bang*



# LAB- NYTT

«Enno eingong fekk eg  
vetren á sjá for váren á røma»



Dette var tilstanden på ein fylkesveg under teletøysinga i vår. Dekket er lagt for 4 år sidan, og skadene har utvikla seg gradvis. Overbygninga eller deler av denne er telefarleg, det vil seie at smeltevatn frå tele og snø fører til vassoverskot og oppbløyting. Resultatet blir sterkt nedsett bereevne. I denne perioden har akseltrykket vore nedsett til 6 t. likevel er skadene store og omfattande.

Trafikken her er liten, stort sett berre bussen og mjølkebilan. Dette viser at vegnormalkrava må oppfyllast

ved nybygging og utbetring, også for det lavtrafikkerte vegnettet. Reparasjon og forsterkning for nødvendig bereevne, etter at skaden har skjedd, kostar like mykje pr. m<sup>3</sup> sjølv om trafikken er liten.

Det går altså ingen økonomisk snarveg til betring av standarden på vegnettet. Først og fremst må vi sikre at bereevna er tilstrekkeleg, elles kan rimelege investeringar lett bli oppetne av eit kostbart vedlikehald.

*Geirmund Nordal*



**Slagordet alle  
støtter:  
Vernesko på  
alle føtter!**

HEM OUL 11 1985

## Nytt utstyr i vegvesenet

### 1. Strosse og bolterigg.

Like over påske tok vegvesenet i bruk ein bolterigg her i fylket som skal strosse og bolte først og fremst i tunnelar. Riggen har ein bom, er sjølvdreven med eigen framdriftsmotor.

Den har to boremaskiner som skal

brukast etter kva oppdrag den har.

Riggen er no i arbeid i Ljøttunnelen ved Hellesylt, men skal flyttast til Austefjorden der anleggsavdelinga ynskjer å prøve den i fjellskjæringar ute i dagen.

Riggen er inntil vidare leigd, men ein vurderar kjøp av riggen seinare.





*Feiebil om sommeren — Brøytebil om vinteren*

## 2. Feiemaskin.

Ifjor kjøpte vegvesenet inn ny feiebil. Den har gått som feiebil om sommaren og som brøytebil om vinteren. Det er no bestilt tallerkensand og salt spredar til denne bilen for å prøve å nytte den mest mogleg.

I år har vegvesenet leigd inn endå ein feiebil for sesongen. Denne bilen har berre to akslar mens den eldste har 3 akslar. Det er mogleg at ny feiebil blir kjøpt inn neste år dersom det syner seg at den innleigde feiebilen får nok å gjere.

Maskinavdelinga

*Oddvar Åfløydal.*

## Sykle til jobben?

*Hvorfor ikke?*

Sykling  
kan bli  
en  
hertesak!





## SPARING AV DRIVSTOFF ved riktig kjøring av lastebilen

Scania Vabis bilfabrikkene i Søder-  
telje, Sverige, arrangerte et kurs i  
drivstoffbesparing den 8. og 9. mars  
1983.

Fra Norge deltok folk fra Vegdirek-  
toratet og flere fylkers maskinavde-  
linger.

Vi fikk i den anledning se hva fabrikk-  
en gjør i sine forskningslaborato-  
rier for å komme frem til en mest  
mulig drivstoffbesparende motor i  
sine biler.

På kurset deltok forelesere fra Det  
svenske vegverket som viste hva de  
hadde oppnådd ved instruksjon av  
førere kombinert med innmontert  
brennstoffmåler i instruksjonsbilen.

Hittil kunne de vise til innsparing på  
opp til 15%. Gjennomsnitt regnet  
de med en innsparing på 6% over  
tid, tilsvarende ca. 0,5 l pr. mil.

Dette kunne de opplyse tilsvarte 1,9  
mill. sv.kr. pr. år for vegverkets la-  
stebilpark. Eller sagt på en annen  
måte, gratis smøremidler til alle la-  
stebilene.

Vegdirektoratet har nå avholdt lig-  
nende kurs her for instruktører fra  
alle fylker. Så snart kursopplegg og  
brenselmålere er kommet på plass  
vil vegvesenet her i fylket sette  
igang med instruksjon av våre laste-  
bilførere.

*Oddvar Åfløydal*



*Foto Arnfinn Orvik.*

# Ny parsell av riksveg 680

## Byskogen — Seivika

Arbeidet med bygging av ny veg frå Byskogen til Seivika i Kristiansund kommune er no i full gang. Grunnen i veglinja består stort sett av myr over fjell, så sjølve anleggsarbeidet skal normalt ikkje by på særlege problem. På eit parti er det sidebratt og svært oppsprukke fjell, så her kan det nok oppstå ein del vanskar. I linja er det óg eit ca. 40 m langt parti med blaut leire som må skiftast ut ned til ca. 7,0 m djupne.

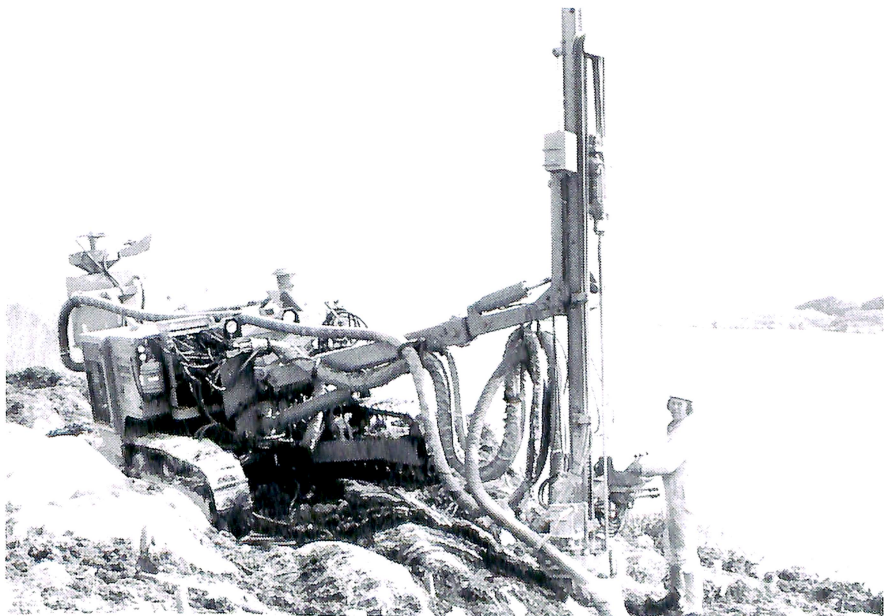
### Plan og kostnader.

Frå den gamle riksveg 16 i Byskogen og til den planlagte nye ferjekai

i Seivika er det ca. 2600 m. Vegen skal byggjast etter klasse II E — Det vil seie med ei total vegbreidde på 6,5 m. Heile prosjektet, inklusive ny ferjekai, er i 1981 kostnadsrekna til 12,2 mill. kroner.

### Betydninga av prosjektet.

Hovudmålet for vegganlegget er å oppnå ei innkorting av ferjestrekninga Kristiansund-Tømmervåg og såleis oppnå eit betre kommunikasjonsstilbod til Kristiansund frå kommunane på ytre nordre Nordmøre. I første omgang vil dette få mest å seie for kommunane Tustna og Au-



*Ib Hansen er her i arbeid med boring av fjell. Boreriggen er nyleg innkjøpt av vegvesenet. Den er av typen Tamrock og er hydraulisk.*



*Jarle Eide (t.v.) og John Isvik har mellom anna ansvaret for lading og skyting.*

re. Seinare når det blir ny veg frå Smøla til Edøya og ferjesamband frå Edøya til Tustna kommune, vil også biltrafikken frå Kristiansund til Smøla få nytte av dette prosjektet.

Avstanden frå Kristiansund ferjekai til Tømmervåg ferjekai på Tustna er i dag 12,3 km. Frå den nye ferjekaia i Seivika blir avstanden til Tømmervåg ca. 7,0 km. Det vil seie ei innsparring på 5,3 km eller 43%.

### **Framdriftsplan.**

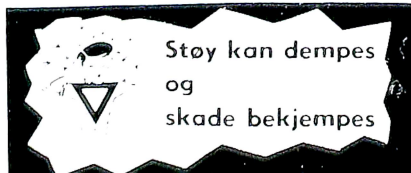
Det skal totalt sprengjast ca. 40 000

pfm<sup>3</sup> fjell på anlegget. Det er no vegvesenet sin nye Tamrock hydrauliske borerigg som er i gang med boringa.

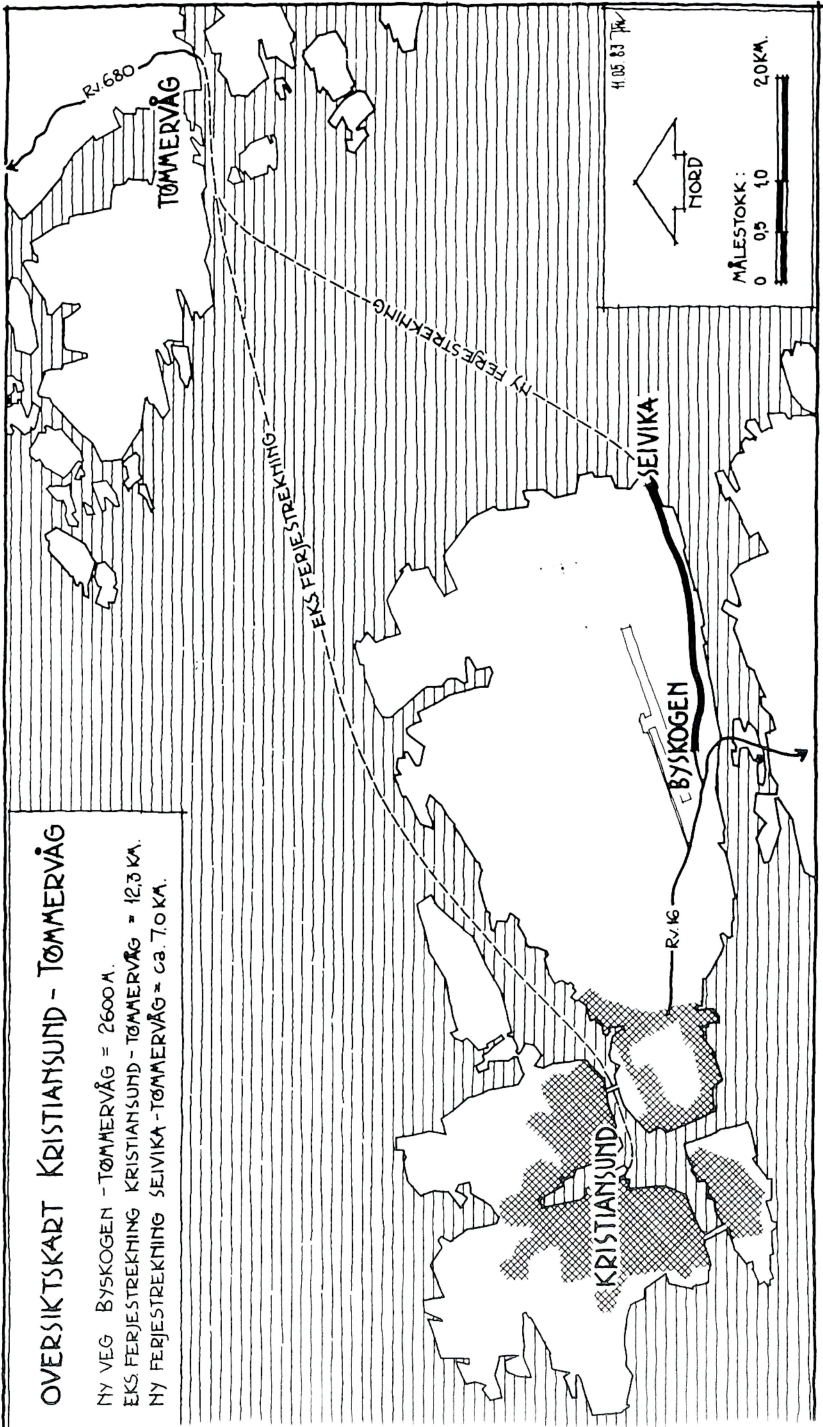
Etter planen skal vegen vere grovplanert slik at den er kjørbær med betongbilar fram til Seivika i august 1984. Anlegget vil bli opna for offentleg trafikk sommaren 1985.

Den daglege leiinga av anlegget er det oppsynsmann John M. Bæverfjord som har.

*Hjalmar Brudeseth*







# Brukskontroll

I vårt fylke er det avsatt 2 årsverk til brukskontroll. Målet og oppgaven til brukskontrollgruppa er å dekke hele fylket så ofte med kontroller at ingen skal føle seg trygge for å kjøre ulovlig når det gjelder akseltrykkbestemmelser, samferdselslov, kjøre- og hviletidsbestemmelser, sikring av last og transport av farlig gods.

Den økende godstransporten på veg påfører samfunnet store kostnader. Det er imidlertid klart at godstransport på veg, ihvertfall over kortere avstander, har klare fordeler som regularitet, fleksibilitet og hurtighet, framfor transport med båt eller jernbane.

Det er en klar sammenheng mellom kostnader til vegvedlikehold og belastningen som vegen utsettes for. Utsettes vegen for større tyngdebelastning enn den er beregnet å tåle, oppstår deformasjoner i vegkroppen. Samfunnet påføres derved større løpende utgifter, enn man egentlig får igjen i utført transport, mens siktemålet for samfunnet må være at man avvikler transportmengden til minst mulige kostnader.

I dag er som kjent tilgangen på transportkapasitet større enn behovet for transport — noe som har resultert i et anstrengt konkurransefor-



Frå venstre I.P. Grimstad, J. Leirvik (sluttar til ferien) og K. Henden.



hold transportutøverne imellom. Dette frister transportørene å ta med mer gods enn verken bilene eller vegene er beregnet å tåle.

En effektiv vektkontroll vil medvirke til at belastningen både på bilene og vegene holdes på et akseptabelt nivå. Vektkontroll vil dessuten bidra til at konkurransen mellom transportørene skjer på mest mulig like vilkår — noe som forøvrig mange transportører har gitt uttrykk for tilfredshet med.

Problemet med godstransport på vegene er imidlertid ikke bare at vegene utsettes for slitasje, men også at en viss mengde av varene er såkalt farlig gods.

Farlig gods er kort sagt stoffer som på grunn av sin beskaffenhet er helsefarlig for mennesker og skadelig for miljøet. Dette gjelder bl.a. radio-

aktive stoffer, sprengstoff, etsende stoffer, gasser og giftige stoffer.

Transporten av farlig gods er økende. Selvsagt må en regne med at de kjøretøyene som transporterer disse stoffene vil bli involvert i trafikkulykker tilsvarende som for all annen trafikk.

I Norge har vi ikke hatt noen ulykker tilsvarende ulykken i Spania i 1978 da en tankbil med propylengass eksploderte ved en campingplass. Vi har imidlertid hatt flere trafikkulykker hvor det har vist seg at mangel ved selve beholderne eller rommene som varene er i, har ført til lekkasjer og forurensninger.

De krav som myndighetene bl.a. setter til transport av farlig gods omfatter bl.a.: Krav til sikring og merking av lasten, krav til førerne, krav til





ulykkesberedskap og varsling og påbud om bruk av transportrufer.

Det kan derfor fastslås at det ikke mangler lover og regler som skal hindre at ulykker skal skje ved transport av farlig gods. Men som kjent vil ikke et slikt regelverk fungere dersom man ikke har en kontrollinstans som kontrollerer at reglene blir overholdt.

I teleløsningsperioden er det selvsagt ekstra viktig med vektkontroll. Da utvides gruppen med 2 mann fra andre avdelinger i vegvesenet slik at man hele tiden har 2 grupper ute på vegen.

I perioden 15. mars til 22. april i år var akseltrykket nedsatt på de fleste riks- og fylkesveger og det ble kontrollert tilsammen 2187 lastebiler og vogntog. 36 lastebiler hadde gebyrpliktig overlast på tilsammen

81 700 kr. Den største overlasten hadde en boggibil med hele 9300 kg for mye på boggiakselen. Bilen hadde takmontert kran og var lastet med takstein.

27 vogntog hadde gebyrpliktig overlast på tilsammen 27 600 kr. Den største overlasten her var på 7700 kg, men gebyret ble ikke større enn 4 000 kr, da overlasten var fordelt på mange akslinger. Alle som hadde overlast på over 5% på akseltrykk og totalvekt måtte omlaste eller avlaste. Dette var tilsammen 403 kjøretøy.

Antall gebyr var 2 mindre enn i 1982, men i gjennomsnitt var gebyrene større slik at totalt var det en økning ifra 1982 på 100.100 kr. til 109.300 kr.

*Arne Johnsen*

## Støtte til frivillig trafikktryggingsarbeid

Trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal stiller også i 1983 midlar til rådvelde for det frivillige trafikktryggingsarbeidet i fylket. Alle organisasjonar og lag som i ei eller anna form driv arbeid for auka tryggleik i trafikken, for sine egne medlemmar eller for andre, er aktuelle søkarar.

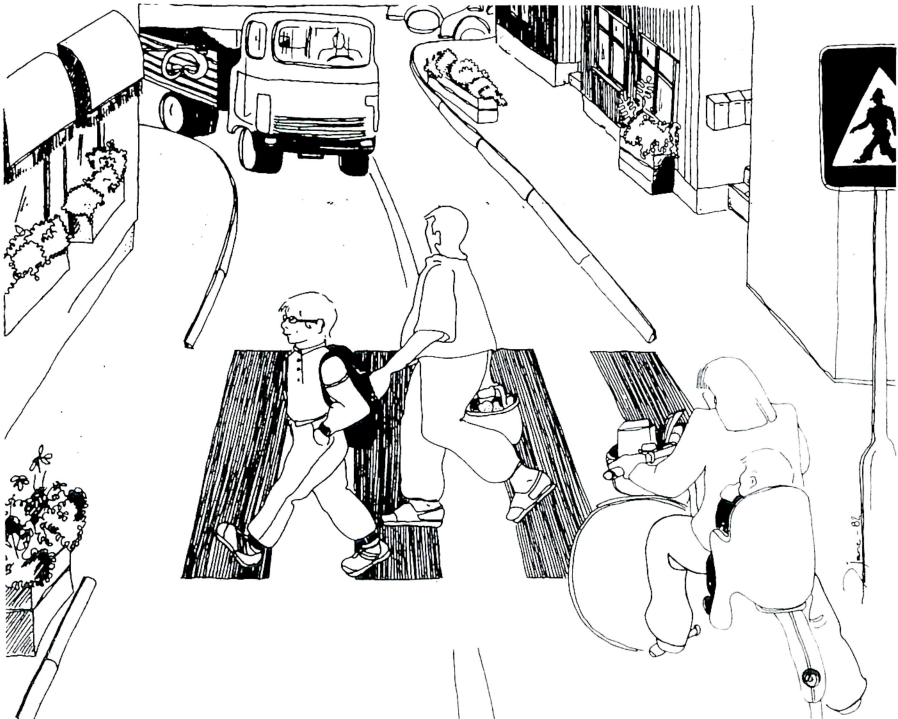
Det kan også søkast om støtte til gjennomføring av **mindre** fysiske tiltak.

1983 er utpeika til «Nordisk trafikk-sikkerhetsår» (NTÅ). I samband med

dette vil søknader om økonomisk støtte som omfattar tiltak/aksjonar innafor ramma til NTÅ bli prioriterte ved tildelinga av midlar.

Interesserte kan få nærare opplysningar om stønadsordninga ved å vende seg til trafikktryggingsutvalet (FTU) sitt sekretariat på vegkontoret. Søknader kan når som helst sendast Trafikktryggingsutvalet i Møre og Romsdal, Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde.

*Hermund Vebestad*



## TAKK

*for oppmerksomheten i anledning min 50-års dag.*

*Olaus Winther.*

# Trafikkdag på Bergmo

Bergmo Ungdomsskole har hatt sin trafikkdag i år med deltakelse fra politiet, biltilsynet, vegkontoret, trafikkskole og et sportsfirma.

Tidligere år har man fulgt lærernes opplegg. Trygg Trafikk's prøve for sykkelknappen gikk også inn i det nye trafikkopplegget.

Programmet var et heldagsprogram.

Dagen begynte med fellessamling for de ca. 300 elevene. Etatene presenterte sitt arbeide og sine oppgaver i trafikken.

Deretter ble elevene delt opp i 8 grupper. Foruten sykkelknapp og ferdighetsprøver, ble det også gitt opplysninger om vedlikehold av sykler, mopeder og motorsykler. Tra-

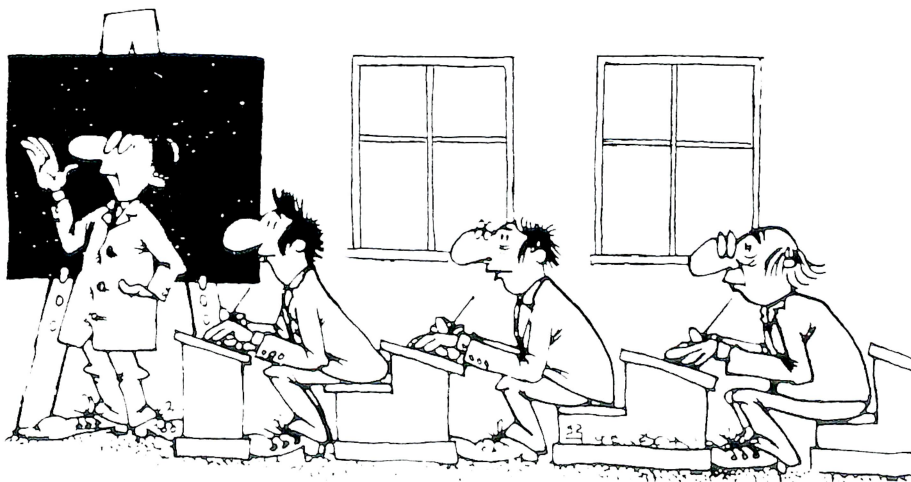






fikkskolen, vegvesenet og politiet ga hele tiden råd og vink, samt orientering om hvordan en bør opp-  
tre i trafikken.

Lærerteamet på Bergmo Ung-  
domsskole hadde all mulig honnør å  
gi til de etatene som viste sin inter-  
esse ved å delta i dette opplegget.





## 5 minutter med vernelederen

### ARBEIDSLEIARANE OG DEIRA BRUK AV PERSONLEG VERNEUTSTYR

Opp gjennom åra har det nok vorte sagt og skreve mykje om oppsynsmennene og ingeniørane om kor «slurvete» dei er til å «kle» seg når dei held på med arbeid på vegbane eller vegkanten. Det er sjeldan å sjå ein oppsynsmann eller ingeniør som går med hjelm på hovudet sjøl om det er stor fare for at det er fallande gjenstandar i området, som til dømes ved knuseverk, med matarar og transportband i mengdevis, ved bruanlegg, tunnelanlegg m.m. Jau, kanskje på tunnelanlegga fordi dei då har lykta fast på hjelmen, den kan dei mest ikkje greie seg forutan.

Det er og sjeldan å sjå dei med oransje klede (det finnast heiderlege unntak) eller vernevestar, med refleksband eller liknande på. Ofte kan ein kome kjørande på vegen og sjå to-tre menn i arbeid, med oransje arbeidsklede så dei er godt synleg. Men så kan det dukke opp ein (eller fleire) kledd i blått, grått eller noko liknande som er særst vanskeleg å sjå for ein trafikant. I den lyse årstida kan nok ein vaken trafikant få auge på desse karane, men tenk på den lange tida med skumring, eller mørke, ofte også med regn og våt vegbane som «et» opp nesten alt

lys. Då er ikkje desse karane gode å få auge på! Er du ein av dei?

Nei mine herrar, oppsynsmenn, vegmeistrar og ingeniørar, no må de ta dykk sjøl i nakken og begynne å bruke personleg verneutstyr på lik line med dei arbeidarane de er sett til å leie! Når du arbeider i eller ved ei



trafikkåre, få på deg klede så ein stakkars trafikant kan sjå deg når du fer «krypende eller smygande» omkring.

Er du på ein stad som kan seiast å vere «hjelmområde» så få på deg hjelmen mens du enno har noko å sette den på. Tenk på at du kan miste hovudet bokstaveleg om uhellet er ute.

Bruk hørselvern der det er mykje støy og briller der det kan vere fåre for sprut.

Vernesko skal du og bruke der det er naudsynt. Eg har ikkje nemnt dei tidlegare fordi eg trur at dette slag verneutstyr er lett å få folk til å bruke. Det er nok fleire grunnar til det, mellom anna så er skoa no så lette og gode å bruke, og dei er vanleg pene å sjå til. Men det som kanskje veg mest er at fottøy må du ha på deg i alle høve, og når du får det gratis som verneutstyr er det klart at det er ein føremon å bruke det og. Det synes i alle fall eg, og eg brukar verneskoa mine mykje.

Skal vi vere einige om at vi prøver å sjå på alt det andre personlege verneutstyret på same måten som vi ser på vernefottøyet. La oss ha dei personlege føremonene for augo, då vil vi og bruke utstyret.

*Egil Bakke*



**HATTEN AV  
for den som tar  
HJELMEN PÅ**

© 1998



## Vegvesenet satsar på rekruttering av ungdom

Vegvesenet i Møre og Romsdal har i desse dagar tilsett 11 ungdomar i faste stillingar i anleggsdrifta. Ungdomane, som alle er i 20-åra, vil etterkvart få nødvendig opplæring i vanleg anleggsarbeid, opplyser personalkonsulent Karstein Fauskanger.

I noverande situasjon, med stor ungdomsarbeidsløyse, er det særleg hyggeleg for vegetaten å kunne tilby såpass med faste arbeidsplassar til yngre, seier Fauskanger. Men, den store søkjarmengda — i alt 176 søkte desse stillingane — fortel også om dei mange som diverre må avvisast.

I dei seinare åra har det vore lite nyrekruttering til vegarbeidsdrifta. Alderssamansetjinga har etterkvart blitt mykje skeiv. Gjennomsnittsalderen hjå vegarbeidarane i Møre og Romsdal er over 50 år. Og det er ikkje minst omsynet til alderssamansetjinga som gjer at vegvesenet no satsar medvete på å få inn yngre. — Også i tida framover vil vi satse på å ta inn relativt unge folk, seier personalkonsulent Karstein Fauskanger.





## VANNRETT

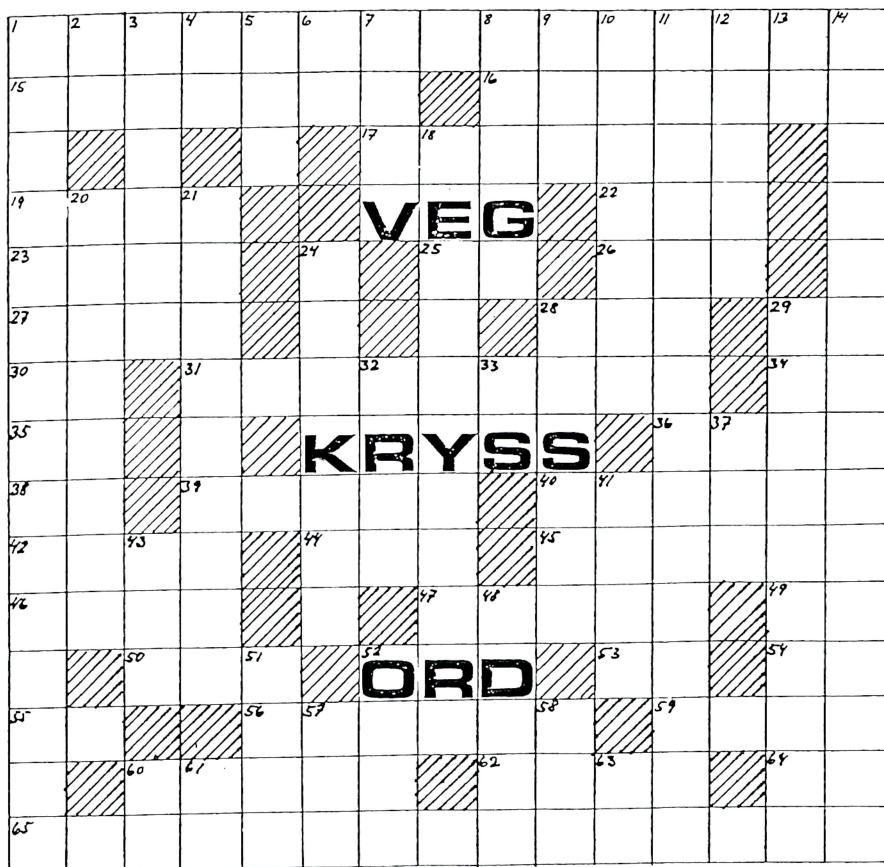
- 1 Gevinst
- 15 Våpenlager
- 16 Variasjoner
- 17 Ikke europeer
- 19 Fiske
- 22 V ..., bukta
- 23 Forlang
- 25 Skratte
- 26 Rolf Knut Madsen
- 27 Hovedstad
- 28 Bevege
- 29 Anmode
- 30 L --, k.navn
- 31 Ildsvåde
- 34 Hest
- 35 Tinn
- 36 ....e, stamp
- 38 Entall, (fork.)
- 39 Rask
- 40 Låse
- 42 Varde
- 44 ...e, dufte
- 45 Regnbuen
- 46 H...., medhjelper
- 47 Fargestoff
- 49 Naboer
- 50 Nyre, med.
- 53 Vokaler
- 54 --r, bekker
- 55 Doktor
- 56 Hæravdelinger
- 59 Pålegg
- 60 Tidl. hersker
- 62 Elv
- 64 Øk
- 65 Artister

## LODDRETT

- 1 Symbolet
- 2 To like
- 3 Kald sak
- 4 Kjem. tegn
- 5 Sprengstoff
- 6 Ytret
- 7 Konge
- 8 På bølglengde
- 9 Matta
- 10 Ironien
- 11 Likøren
- 12 Pæremærke
- 13 Arte
- 14 Credo
- 18 Byggherrer
- 20 Slaginstrument
- 21 Fordampe
- 24 Betalingsmåte
- 28 Fyllik
- 29 Apparat
- 32 Poet. navn på Irland
- 33 Naboer
- 37 Oppmerksomhet
- 41 Mus.verk
- 43 Arter
- 48 Teater i Paris
- 51 Plage
- 52 By i Russland
- 57 Steinhop
- 58 Straff
- 60 Kjem. tegn
- 61 R..., tau
- 63 Hellig

# KRYSSORD

av avd.ing. Kristian Furland



De tre første uttrukne riktige løsninger premieres med 2 lodd i Pengelotteriet. Løsningen legges i konvolutt merket «**Vegkryss nr. 2 -83**» og sendes Vegkontoret, Fylkeshuset, 6400 Molde, innen 31. juli 1983.

Innsender: .....

Adresse: .....

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

## Statens ungdomsarbeid i 1930-åra

I 1930-åra vart det som statens opplæringsarbeid sett igang særskilte tiltak for arbeidslaus ungdom. Det var Sosialdepartementet, Kontoret for Ungdomsarbeid, som hadde med arbeidet å gjere. Arbeidet var for det meste vegbygging, særleg til dyrkingsfelt. I Møre og Romsdal fylke vart arbeid igangsett ved Ny Jords felt på Smøla. Det var oppsett reglar for uttak av gutar til kvar arbeidsstad, om forlegging, arbeidsordning og løn.

På Smøla kom arbeidet igang sommaren 1936. Det var Statens Ungdomsarbeid, Smølafeltet, med ingeniør K.H. Oppegård som teknisk arbeidsleiar, som då tok til med opparbeiding av vegen frå Pilstua til Fuglvågen. Til arbeidet var utteke 5 gutar mellom 18 og 24 år frå kvar av kommunane Edøy, Brattvær, Hoppen, Aure, Bremsnes og Kristiansund — i alt 30. (Timelønna var til å byrje med 35 øre). Gutane vart delt i 6 akkordlag på 5 + formann, så tallet på arbeidarar vart 36. Hertil oppsynsmann og smed. Arbeidet tok til i juli og slutta 1. desember 1936.

I 1937, 1938 og 1939 vart det og av Statens Ungdomsarbeid drive med vegarbeid på Smøla i tida juni, juli - desember. Arbeidet vart utvida med anlegg Østre Pilsvatn-Svartvatnet, og Hinnåa-Fuglvågen-Skaret. I 1938 og 1939 var det 50 gutar og 10 formenn i arbeid. I 1936 var gutane frå dei 6 kommunane som er nemnde ovafor. I dei etterfølgjande år vart uttakingsområdet først auka til fleire

nærkommunar og så til heile fylket. Regelen var at gutane kunne vere med i arbeidet berre eitt år.

Utanom at ungdomane gjennom vegarbeidet fekk opplæring i dei ymse arbeid med vegbygging, vart det etter arbeidstid undervist i skomakar-saum. Det vart og halde kveldskurs i norsk og rekning og halde opplysande foredrag ved foredragshaldarar som var tinga av arbeidsleiaren. I 1938 var 8 av ungdomane på bygningssarbeidarkurs på Setnesmoen.

I fritida var det høve til lesing av bøker og blad. Fritida vart ellers mykje nytta til idrettsøvingar.

I rapport i januar 1939 om ungdomsarbeidet på Smøla seier arbeidsleiaren ingeniør Oppegård at det ikkje var tvil om at arbeidet hadde verka oppdragande og samfundsgagnleg. Ein hadde ofte inntrykk av at gutane ved frammetet om våren var forsagte og lite vakne, medan dei ved endt kurs gjennomgåande stod fram som staute arbeidsfolk. Det var ei heldig ordning at gutane ikkje fekk utbetalt heile løna før ved heimreisa. Dei fleste kunne såleis i desember 1938 reise heim med mellom 2 og 300 kroner i lomma etter å ha betalt alle sine utgifter under kurset. Det var tydeleg å sjå glæda hjå gutane ved å ta mot slutttoppgjeret.

*Bjarne Rekdal.*





## Reglement 1941

for losjerende i brakker ved  
veianlegget Våge — Innfjorden

Som brakkesjef er antatt:

1.

Han har ansvaret for at brakken blir holdt ren og luftig, at sengene oppredes og at der i det hele tatt er orden i huset. Han fører kommandoen betreffende husets indre orden med husfars rettighet og myndighet, og de losjerende er forpliktet til å rette seg etter hans ordre.

2.

Enhver losjerende betaler for losji, lys og brenne **20 øre pr. dag**, hvilket beløp blir å trekke på lønningene (kfr. arbeidsreglementet, 18).

3.

Et brakkelag må finde seg i at der inntas nye arbeidere som blir delaktig i det felles kosthold, inntil brakken er fullt belagt.

4.

I brakken **må ikke spilles kort om penger, ikke nytes sterke drikke**. Arbeidernes hvile eller søvn må ikke på noen måte forstyrres. Etter kl. 22 må der være fullkommen ro i brakken. Denne holdes avlåst om natten.

5.

Enhver innvåner av brakken skal holde sig ren og ordentlig. I motsatt fall vil han bli utvist av brakken.

6.

Oppfører noen seg på en måte som strider mot almindelig god levemåte og ovenstående reglement, vil han ufortøvet bli utvist av brakken. Angående iverksettelse av sådan utvisning skal brakkesjefen konferere med anleggets oppsynsmann, som skal underrettes om overtredelsen av reglementet.

7.

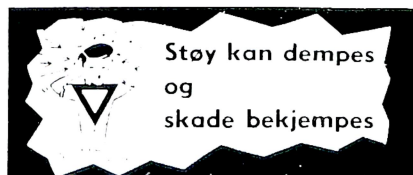
Klage over brakkesjefen må i tilfelle sendes arbeidsbestyreren, der vil avgjøre hvorvidt det er i anledning klagen bør treffes noen forføyning.

8.

De i brakken boende arbeidere bør hver især påse at ovenstående bestemmelser overholdes.

Molde, 7. mai 1941.

*K. H. Oppegård*



## Løsning på «Vegkryss nr. 1 -83»

Det kom inn 10 riktige løsninger.

Vinnere ble:

1. Nancy Austigard
2. Bodil Frostad
3. Klara Småge  
alle vegkontoret.

Premiene er tilsendt.

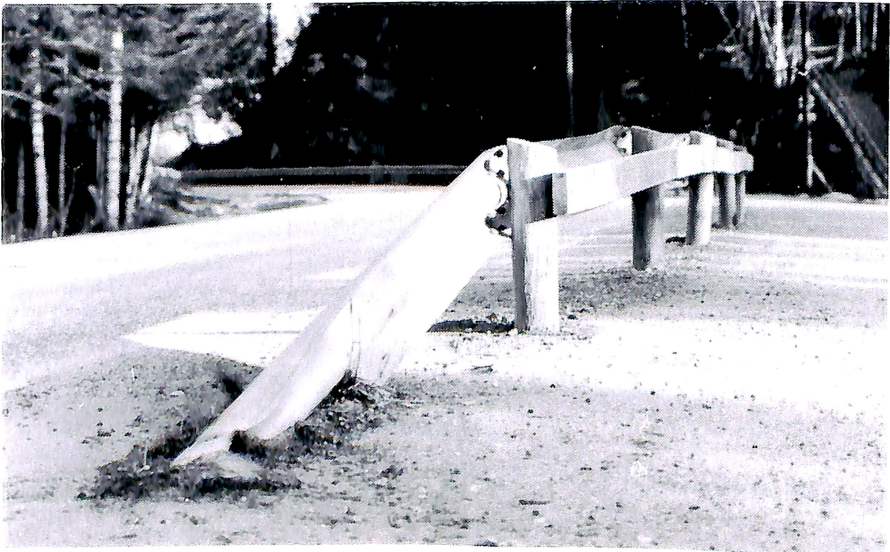
De øvrige med riktig løsning var Erling Scherer, Kjell Loen, Hildur Melsæther, Torill og Alfred Stavem, Steinar Svennevik, Helene og Hans Petter Eide.

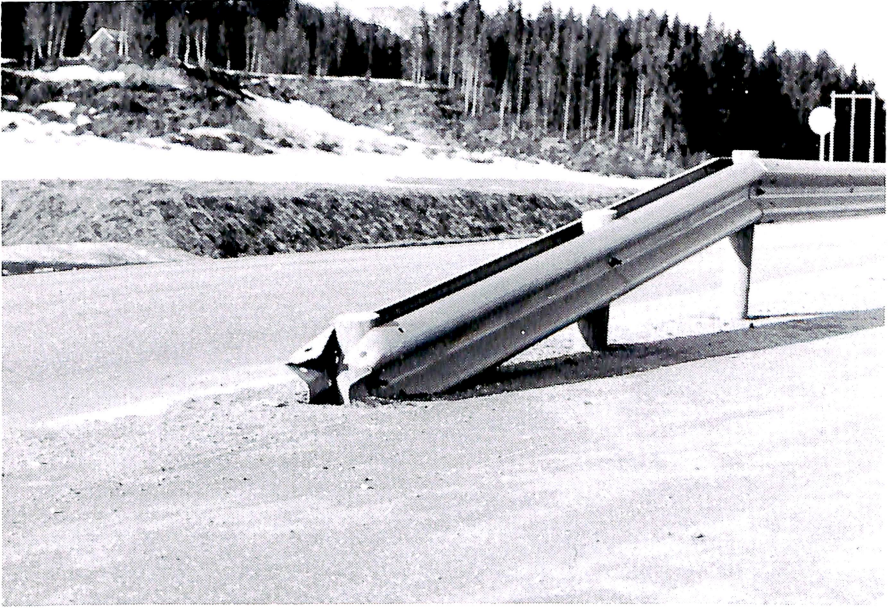
K	R	I	M	I	N	A	L	R	O	M	A	N	E	N
O	L	A	M	A	M	I	K	A	D	O				
R	E	T	T	I	G	H	E	T	S	H	A	V	E	R
E	R	E	E	L	E	R	A	B	E	R				
S	A	R	R	S	S	P	R	E	M	I	S	S		
P	T	H	E	L	E	R	I	R	I	M	E			
O	T	T	O											
N	R	F												
D	I	A	N	A										
E	N	G	N	U										
N	G	A	T											
T	E	A	T	E	R	K	O	N	S	U	L	E	N	T
E	N	N	E	R	E	E	Ø	Ø	K	S	E			
R	E	D	N	I	N	G	S	S	K	Ø	Y	T	E	N

## GODE IDÉER ETTERLYSES

En ny «rekkerkssesong» står for døra. Der er i år planlagt oppsatt omlag 30 000 meter. Det meste av

arbeidet ble — som før — satt bort på entrepris og anbudsfristen gikk ut den 28. april.



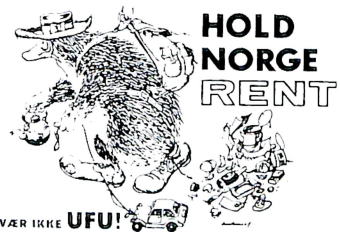


Stålrekkverk blir ofte brukt som fysisk skille mellom riksveg/fylkesveg og gang/sykkelveg. Der hvor det er avkjørsler, busslommer etc. må da rekkverket avsluttes på en eller annen måte. Dersom dekke ikke er lagt, er det vanlig å grave nedføringsskinna ned i bakken slik som det ellers blir gjort. (Bilde 1.) Hvis derimot dekker er lagt er det vanlig å **ikke** grave ned enden. (Bilde 2.) Begge måtene har imidlertid sine minussider. For det første blir det skarpe hjørner og kanter som representerer en fare for fotgjengere og syklister. For det andre blir endene forholdsvis ofte utsatt for brøyteskader.

Har noen forslag om bedre måter å gjøre dette på! I så fall: Brenn ikke inne med det, men ring eller skriv til undertegnede. Vi kan ikke love at gode forslag blir belønnet med gods

og gull, men stor ære og navnet i bedriftsavisa er garantert.

*Leif Husby*



**Vernearbeid  
gir resultater!**

---



# Veteranklubben

## Vi møter Jon Rimstad



Jon Rimstad er født den 12. august 1908 på en husmannsplass på Meisingset i Tingvoll.

Jeg møter denne karen en februar-morgen på veg til postkassen utenfor heimen hans på Meisingset, og blir med inn i et koselig hjem som han og kona har bygd opp. Alle som har vært i vegvesenet en stund kjenner jo til denne rørslige karen, godt kjent både nord og sør i fylket under navnet **Stor-Jon**, et navn som jeg forøvrig har innhentet tillatelse til å bruke. Selv om han har bært navnet Stor-Jon og fremdeles blir kalt det den dag i dag, så er det vanskelig å få Jon til å fortelle så mye om sin innsats som arbeidstaker i vegvesenet, det meste av tiden som bas.

Jons første arbeid var som gårdsar-

beider til **to kroner dagen** på egen kost. I 1938 begynte han på Nordmøre Bruk, hvor han arbeidet fram til 2. verdenskrig. Den første tiden av krigen arbeidet Jon en del på vegen og en del i Meisingset gruber fram til høsten 1943. Da ble Meisingset gruber nedlagt og Jon ble sammen med mange andre tvangsutskrevet på såkalt tysk arbeid. Jon ble sendt nordover til Mofjell gruber i Mo i Rana. Det gikk da bra sier Jon, vi hadde det da ikke så aller verst. Vi ble innkvartert i brakker med 7-8 mann på rommet, og det ble ordnet med kokkelag. Selv om det var så som så med kosten hadde vi bra tilgang på fisk, og når vi ble litt kjent vanka det også litt reinskjøtt, ja til og med litt brød fra tyske soldater. Lønnen var ca. 3 kroner timen. Han klarte seg bra, og kom hjem etter et år der oppe.

Fra Jon kom hjem og fram til 1959 arbeidet han sommersesongene på vegvedlikeholdet, ellers var han beskjeftiget med forskjellig jord- og fjellarbeid. Fra 1959 og fram til 30. mai 1976 har Jon vært fast beskjeftiget ved anleggsavdelingen i Møre og Romsdal vegvesen. Han har arbeidet på forskjellige anlegg både syd og nord i fylket.

Når han ser tilbake på sin arbeidsdag i vegvesenet, likte han godt den tiden det var **akkordarbeid**. Da ut-

spant det seg mang en heftig diskusjon om akkordpriser og arbeidsmetoder. Han tilføyer at av og til kunne det bli noen ekstra kroner ut av det.

Jeg spør han til slutt om han har **en spesiell historie** fra sitt virke i vegvesenet. Ja, sier han og ler, det må være den gangen ute på Smøla. Arbeidslaget og jeg hadde nettopp ferdigladet en salve, skyteapparatet var tilkoblet, de tradisjonelle varskupropene hadde ljomet, og i det jeg trykker på knappen på skyteapparatet får jeg se en katt oppe på salven. Smalt gjorde det og katten fulgte med salven til værs, men lenge før det stilnet kom katten som et strek ut av dynamittrøyken og forsvant.

Kvelden etter skulle jeg ut og kjøpe meg melk på garden som lå like nedenfor anlegget, men det jeg ikke visste var at pus som jeg kvelden før ga en ufrivillig luftetur, lå varmt og godt under komfyren i kjøkkenet.

Jeg banker på og går inn på kjøkkenet og sier fram ærendet mitt. Da kjenner katten meg igjen på stemmen. Den tar løs under komfyren, gjør noen runder rundt på kjøkkenet, helt desperat, legger igjen sitt fornøddende i det den passerer meg i kjøkkendøra, og løper til skogs. Det hører med til historien at katten kom ikke tilbake til gården mer. Den regnet vel med en ny luftetur når den merket at den ikke kunne være trygg for han Stor-Jon hjemme heller.

Jon hadde vært på et pensjonisttreff, noe som han ba måtte nevnes, for han satte stor pris på det og anbefaler alle kolleger om å være med når slike treff blir arrangert.

Jeg vil til slutt få ønske deg Jon og kona di, mange gode år framover, og takk for den tiden du var sammen med oss gutter som yrkesaktiv.

*Olaus Winther*

## Årelating som lækjedom

I høve av at Oluf Olesen Hoel hadde fått skriv frå Ingebregt Sæter om å møte ved Todalsfallet laurdag 19. juni 1847, svara han i skriv 16. juni 1847 m.a.:

«Men da jeg er noget svag av forkjølelse, så jeg nu må lade mig årelade,

ønsker jeg om muligt dette møde udsadt, om hvilke i såfald jeg måtte underrettes, hvis ikke så møder jeg på bestemte tid og sted om min sundhed tillader det.»

*Bjarne Rekdal*

## Bruk av monterte baksetebeltinger må påbys

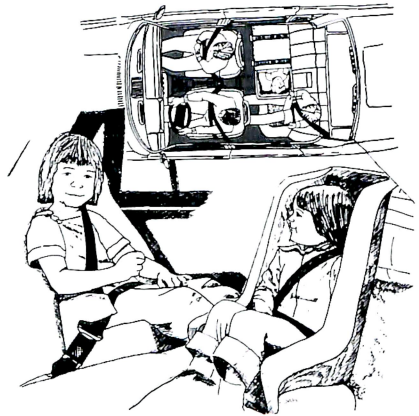
### Baksetebeltinger koster ikke mer enn 5-6 tanker bensin

Det er en falitterklæring fra myndighetene dersom de går ut med påbud om montering av bilbeltinger i baksetet og ikke samtidig påbyr bruken av dem, sa overlege Georg Blikra på Trygg Trafikks landsmøte forleden.

Vi kranglet i mange år før vi fikk brukspåbud med sanksjon i forsetet, sa Blikra. Skal vi nå oppleve at biler med baksetebelting innmontert må skrotes før brukspåbudet kommer, spurte Blikra, som selvsagt var enig i at det viktigste er å forhindre at trafikkulykkene skjer. Men når først ulykker skjer, er det ingen som helst tvil om beltenes skadereduserende effekt.

Avdelingsdirektør Aksel Bruun i Vegdirektoratet var ikke uenig i at det måtte komme et påbud om bruk av beltinger som monteres i baksetet. Skal en ha en høy bruk av sikkerhetsutstyr, må det et sanksjonert påbud til, sa Bruun, og viste til utviklingen på moped- og motorsykkelsiden. Før påbudt bruk av hjelm var det bare 60% som brukte den. Først med et sanksjonert brukspåbud kom bruken opp i 95-98%.

Vi er altså enige i et brukspåbud av baksetebeltinger, sa Bruun. Det er bare farten i innføringen av et slikt påbud som kan diskuteres. Vi må her foreta en nytte/kostnadsvurdering. Da påbudt bruk av belting ble innført for forsetet, var det 90% av bilistene som hadde montert det. For bakse-



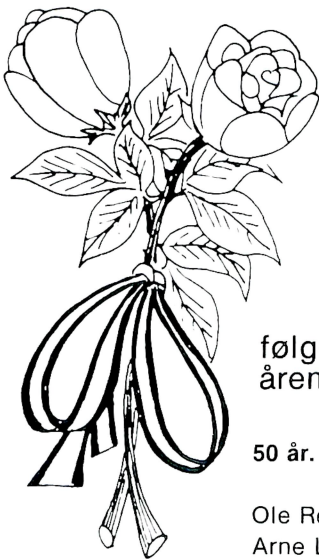
tet er dagens tall bare 15%. Effekten av et påbud vil derfor ikke bli så stor for baksetet. Etter 1. januar 1986 vil omkring halvparten av bilparken ha beltinger i baksetet.

Vegdirektoratet regner med en kostnad pr. bil på omkring 1.000,- kroner, eller for den resterende bilpark, omkring 1 milliard kroner. En mener derfor at andre tiltak kanskje vil ha en langt større skadereduserende effekt. Konklusjonen blir derfor at brukspåbud frarådes nå, men vurderes om noen år. Påbudt montering av beltinger i baksetet på nye biler kommer fra 1. januar 1984, men Vegdirektoratet mener at det om noen år vil være mer balanse mellom kostnadene og den skadereduserende effekt. Da kan et eventuelt påbud om bruk diskuteres nærmere.



Direktør Leif A. Ellevseth: — Å montere belter i baksetet koster ikke mer enn 5-6 tanker bensin. Det har vi råd til! Når Vegdirektoratet snakker om 1 milliard høres det mye ut. Men dette er ikke penger som skal ut av statskassen. Det er snakk om penger som vi selv betaler for å sikre oss selv og våre barn. Og istedenfor å straffe dem som ikke monterer belte bak, burde vi premiere de som virkelig er så ansvarsbevisste at de gjør det de kan for å redde seg selv i en alvorlig situasjon. — Jeg er utål-

modig, sa Blikra, som er skadekirurg ved Sentralsykehuset i Akershus. Det må jeg bli av yrkets karakter. Jeg vet at hodeskadene er de mest iøyenfallende skadene hos barn som sitter usikret i bil. Og er det ikke nettopp barna som er vårt hovedpoeng i Nordisk Trafikksikkerhetsår 1983? Derfor, la oss få både et monteringspåbud og brukspåbud i baksetet. Da kan vi redde mange unge liv og redusere alvorlige skader, sa Blikra.



## *Ti gratulerer*

følgende som i 3. kvartal 1983 passerer  
åremålsdagar:

### 50 år.

Ole Reiten,	6660 Bæverfjord	18. juli
Arne Lauvrak,	6400 Molde	6. august
Anders L. Glomstad	6690 Aure	11. august

### 60 år

Ingemann Krogseth,	6384 Vikebukt	21. juli
Bergliot Gjelsten,	6400 Molde	27. juli
Ivar Borgstrand,	6444 Farstad	5. september

# Vedlikeholdsområde T-9

T-9 omfatter Sunndal og Tingvoll kommuner, og 3-4 km av Rv. 62 i Nesset.

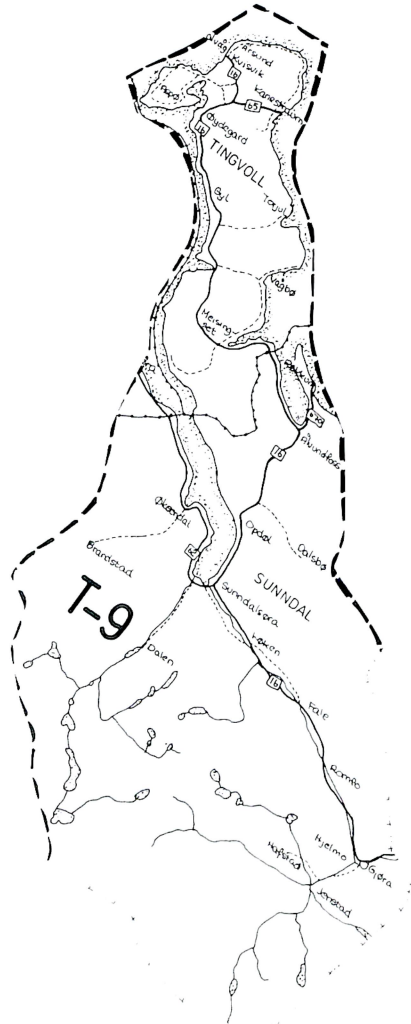
Riksvegnettet er på 159,6 km, og det er 2 viktige vegruter som går gjennom distriktet Rv. 16 og Rv. 62, dessuten korte armer av Rv. 65, Rv. 670 og Rv. 665.

Distriktet ligger for en stor del på en halvøy, Tingvollhalvøya, og blir således nokså langstrakt. Rv. 16 f.eks. går i 116,6 km gjennom distriktet fra Oppdal grense til ferjekai i Kvisvik.

Det er 4 ferjekai i området, nemlig Røkkum i rute 670, Tingvoll i 665, Kvisvik i 16 og Kanestraum i rute 65.

Standarden på riksvegene er både og, må en si. Sunndalsvegen ble helt ombygd for en del år tilbake, og ble en meget god veg med god linjeføring og bredde. Det svakeste er kanskje bærelaget, da massene i Sunndal er for svake. Videre er det ombygd også en god del av Rv. 16 i Tingvollområdet, blandt annet de før så trange og farlige Gylhamrene. Videre er opprustningsarbeider foretatt i forbindelse med sysselsetningsarbeid og div. opprustninger i forbindelse med legging av svart dekke.

Ellers er det ennå en hel del dårlig veg, særlig i Tingvoll av Rv. 16. Det er særlig vegfundamentet som er dårlig, med store telehiv især i vintre med mye frost.



Alle riksveger har svart dekke i T-9, vi var heldig og kom tidlig med i dette. Første oljegrusing kom i 1963.

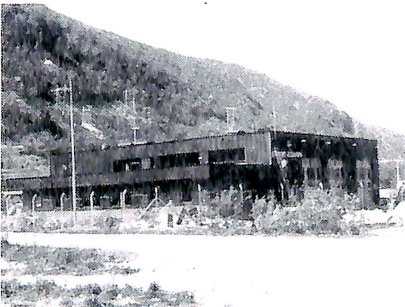
Sunnalsvegen har asfaltdekke, de øvrige kaldasfalt og oljegrus.

Det er da å håpe at ombygging og opprustning av riksvegene vil fortsette, det har vært en tendens til stagnasjon i det siste. Det er i allefall mye å gjøre.

Av fylkesveger er det i T-9 137,4 km, av dette er det 55,4 km i Sunndal og 82,0 km i Tingvoll. Fylkesvegene må en si er av meget dårlig standard, gamle kjerreveger som gjennom årene er utvidet og oppgrøftet.

Her i distriktet har det vært liten aktivitet med ombygging og forsterkning av fylkesveger. Øksendalsvegen ble for noen år siden ombygd til meget god standard og oljegrust, — videre er Torjulvågvegen også ombygd og oljegrust fram til bebyggelsen. Ellers er lite gjort av anleggsmessig art på fylkesvegene. Det er også bare grusdekker utenom de 2 ovennevnte, og 3 km av Litledalsvegen.

T-9 fikk ny vegstasjon på Sunndalsøra i 1981, vi hadde da fristet en



Vegstasjonen, Sunndalsøra.

kummerlig tilværelse i den gamle brøytestasjonen i Killurdgata siden straks etter krigen. Kontoret bestod av en Bruvik hjulbrakke. Vi har nå fått meget gode forhold her i den nye stasjonen i Tredal.

I Straumsnes har vi også bygd permanent veggargasje på Leitet, hvor vi har en ganske stor tomt.

I Tingvollvågen har vi anskaffet oss tomt i industriområdet på Saghøgda. Det var en fjelltomt så vi måtte sprengre hele området, noe vi utførte med egne folk til vintersysseletting forrige vinter. Vi har nå satt opp aluminiums sandlagerhus der, og ellers brakke for vedlikehold og anlegg.

Det er 5 spes.arbeidere, 2 maskinførere, 1 verkstedmann, 1 vegmester, 1 oppsynsmann vedlikehold, 1 oppsynsmann anlegg og 2 kontorass. (deltid). Videre har vi 2 veghøvler (vinter) og 4 smålastebiler (tilh. vegvesenet) i distriktet.

All snøbrøyting er bortsatt på entrepriser, da vi ikke har egne brøytebiler. Dette har hittil fungert bra — det er bare det at det blir lite å gjøre utenom brøytingen, især når det er lite anleggsdrift i området.

Det er en tendens til at oppdragene for vanlige lastebiler tar til å avta, — ikke bare for vegvesenet, men ellers også. Dette kan gjøre det vanskelig å få alle roter besatt på en tilfredsstillende måte på lengre sikt.

*Torvald Hoel*









JOHN J. HOÅS - spes. arb. - formann



HALVOR BRÅTEN - verksted form.



JAN JØRGENSEN - spes. arb.



KNUT GJERSVOLL - spes. arb.



TORBJØRN FURESUND - maskinfører

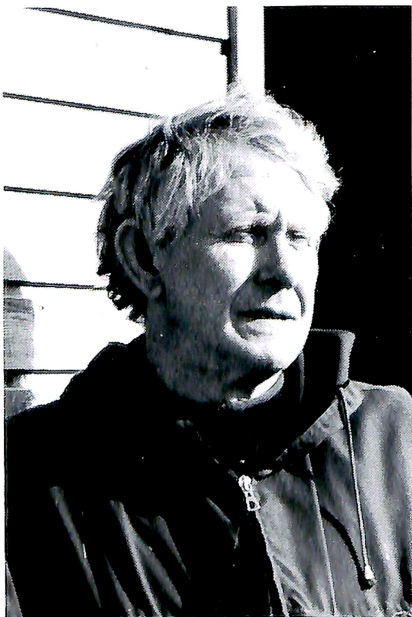


KÅRE MEISINGSET - maskinfører

## Anleggsdrift i T-9 i 1983

I T-9 vil anleggsoppgåvene i år ha sterk karakter av spreidd drift; — ingen særlege store anlegg, men derimot mange mindre. Dersom ein byrjar lengst mot vest og går austover har vi desse oppgåvene:

* Nytt oppstillingsfelt ved Kanestraum ferjekai	0,5 mill.
* Opprusting av fylkesvegen mellom Torjulvågen og Vikevoll	0,8 mill.
* Utretting av skarpe svingar ved «Utsikten» på riksveg 16	1,2 mill.
* Framhaldande arbeid på gang- og sykkelvegen i Tingvoll	1,2 mill.
* Forsterkningsarbeid på riksveg 16 mellom Mo og Åram inkludert ny Bråten bru	4,0 mill.
* Omlegging av fylkesvegen ved Løykjabekken	0,5 mill.
	<hr/>
	8,2 mill.



*Oppsynsmann Gunnvald Hafstad.*



*Bjørn Heggset og Ole Røv ligg over borhamrane på storskjæringa ved «Utsikten». Ikkje noko stovegolv akkurat.*





Frå venstre Ivar P. Grimstad, Jan Leirvik (sluttar til ferien) og Kristian Henden.

Anleggsstyrken er pr. idag på fem mann. Det er Ivar P. Grimstad, Ole Røv og Jan Leirvik som alle bur i Tingvoll kommune og Kristian Henden og Bjørn Hegset frå Surnadal.

Oppsynsmann er Gunnvald Hafstad. Han har anleggskontor på Saghøgda i Tingvoll, men har òg kontor på vegstasjonen på Sunndalsøra.

*Leif Husby.*

---

## HYTTER

Vi har til disposisjon de samme hyttene/veggarasjene som siste år:

Hytte på Krokeneset i Vanylven.  
 Veggarasje på Takset i Syvde.  
 Tidligere bruvokterbolig i Dragsund på Gurskøy.  
 Hytte på Geirangerfjellet.  
 Hytte på Øvstestøl i Valldal.  
 Veggarasje på Betna.  
 Veggarasje i Rindalen.

Hyttene har samme utstyr og standard som tidligere år.

De som er interessert i å leie hytte, kan henvende seg til vegkontoret, tlf. (072) 54 111, Liv Andresen eller Katrine Bang.

Hytteleien, som vil bli trukket i lønna, er den samme som i fjor, kr. 36,- for første døgnet og kr. 18,- pr. døgn ut over det første.

## Kontor i T-8

Oppsynet i anlegg og vedlikehaldet i T-8 har i over eitt år hatt sine **kontor i ein låve** på Årø. Dette ligg lagleg til like ved vegsentralen. Utafrå ser bygget ut som ein låve, men inne er det ikkje mykje som tyder på dette.

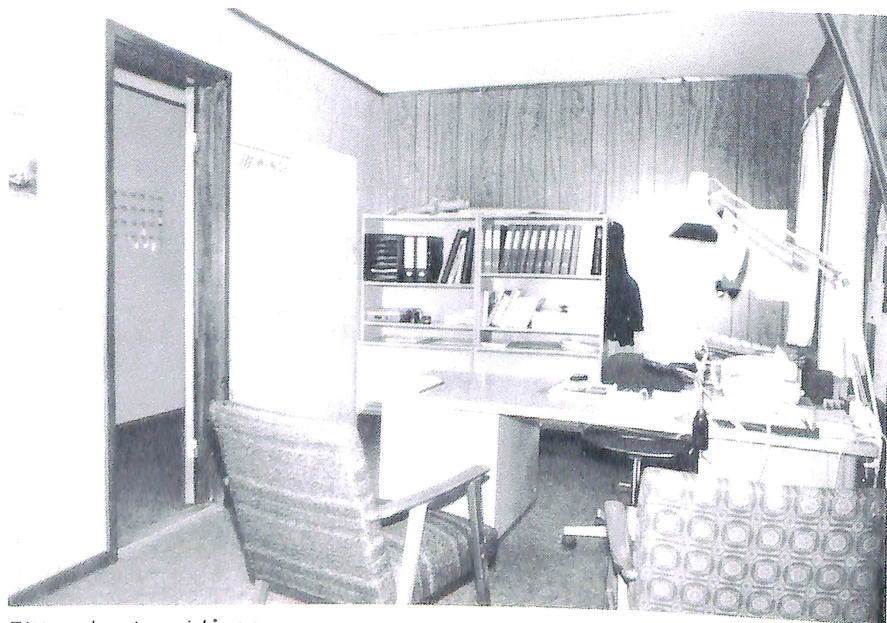
Det har i den tida den vart brukt til husdyrhald herja av tre brannar: i 1931, 1955 og sist i 1966.

På heile 70-talet blei bygget disponert av Exor A/S. I den tida vart låven restaurert. Vegger og tak vart isolerte, alle vindauger vart utskifta og det vart avdelt fleire rom til kontor.

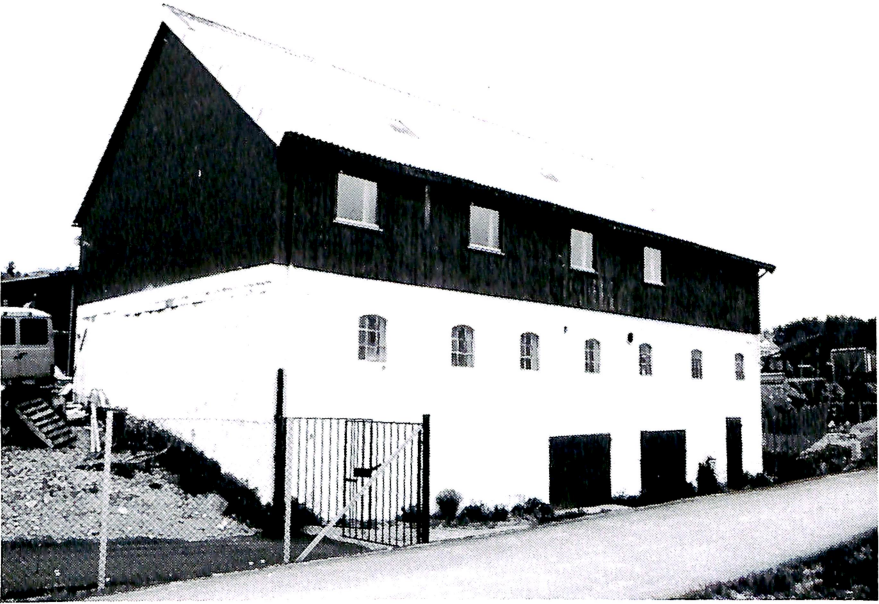
Etter avviklinga av dette firmaet vart bygget kjøpt av vegvesenet som sidan 1982 har nytta dette til kontor.

I underetasjen er omlag halvparten av arealet utleigd til eit bilfirma medan resten vert nytta av laboratoriet. I kjellaren vert det lagra ein del ting frå tidlegare tider i vegvesenet.

*Stig Seljeseth*



*Eitt av kontora i låven.*



Låven i T-8.





# Lars Røv

over i pensjonistenes rekker.

Fredag 27. mai var siste arbeidsdagen for Lars H. Røv etter en mannsalder i vegvesenet. Dette ble markert med ei enkel tilstelning på Øye vegstasjon.

Overingeniør Oddvar Åfløydal ved maskinavdelinga sa noen ord i anledning hendinga: «Lars var den siste av den eldre generasjon i vegvesenet i Surnadal. Denne dagen markerer et generasjonsskifte».

Lars Røv arbeidde for vegvesenet første gang i 1941, men i 1946 ble han fast ansatt. Sammenhengende har det blitt 39 år i vegvesenet. Han har i alle år stort sett vært sjåfør og har hatt ansvaret for brøytinga. Det er ikke få brøytekilometer Lars Røv har bak seg.

Etterhvert ble han kjent som spesialpilot for de lange brubjelkene til de ulike bruene i fylket. Det begynte

med Mjohølbrua i Rindal, deretter Øye bru i Surnadal og han har til og med vært helt på Hellesylt.

Transport med henger har alltid vært en upopulær jobb. Men Åfløydal sa at Lars ikke var vanskelig å be når det var spørsmål om slik transport. Han var en av pionerene på dette transportområdet.

Overingeniør Åfløydal hilste fra vegsjefen og overrakte diplom og lysestaker i sølv. Vegmester John O. Husby takket for samarbeidet med Lars Røv på vegne av de tilsatte ved vegstasjonen og overrakte en blomsterbukett. Deretter takket Lars Røv for alle de gode ord og for bløtkake og kaffe.

Bildene på motstående side viser en av brubjelketransportene i begynnelsen av 60-årene.

Ny håndbok fra Vegdirektoratet

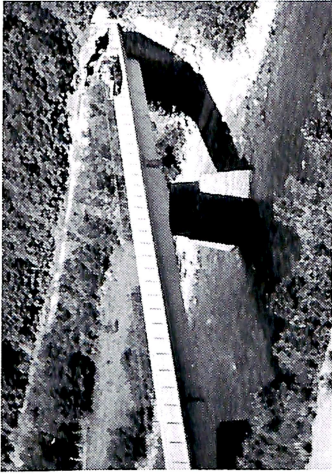
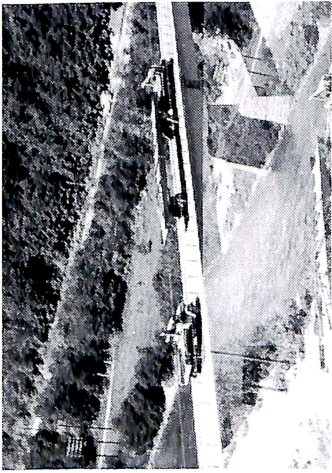
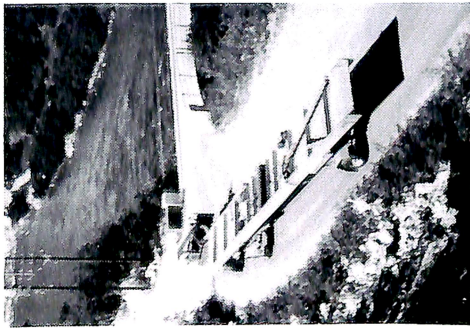
## 102 — BOMPENGEPROSJEKTER

Veiledning 30 s.

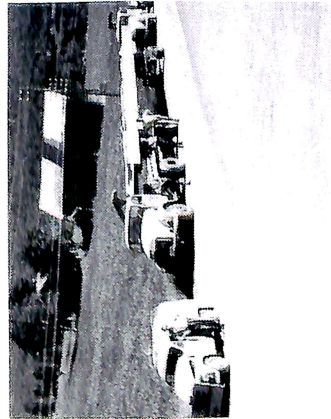
Hensikten med dette heftet er bl.a. å gi lokale myndigheter og initiativtakere en generell innføring om planlegging og finansiering av bompengeprosjekter, lette arbeidet med å foreta nærmere vurderinger og utredninger av konkrete prosjekter, vise hvordan den formelle saksgang skal være for å få prosjekter vurdert av sentrale myndigheter, lette de

sentrale myndigheters totalvurdering av et prosjekt og prioritering mellom prosjekter.

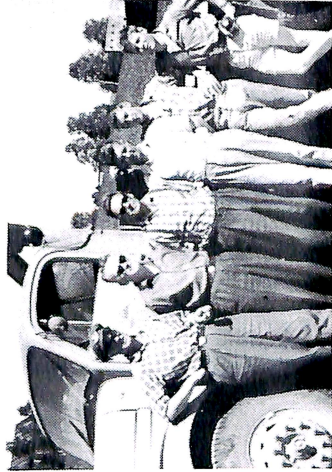
Heftet tar ikke opp spørsmålet om omfanget av bompengefinansiering, men er kun ment som en veiledning i de tilfeller der det er lokal interesse for bompengefinansiering av vegprosjekter.



Transporten passerer «Romfo gamle bru».

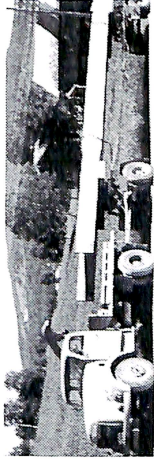


Pause etter at transporten har passert «Feste bru».



1 2 3 4 5 6

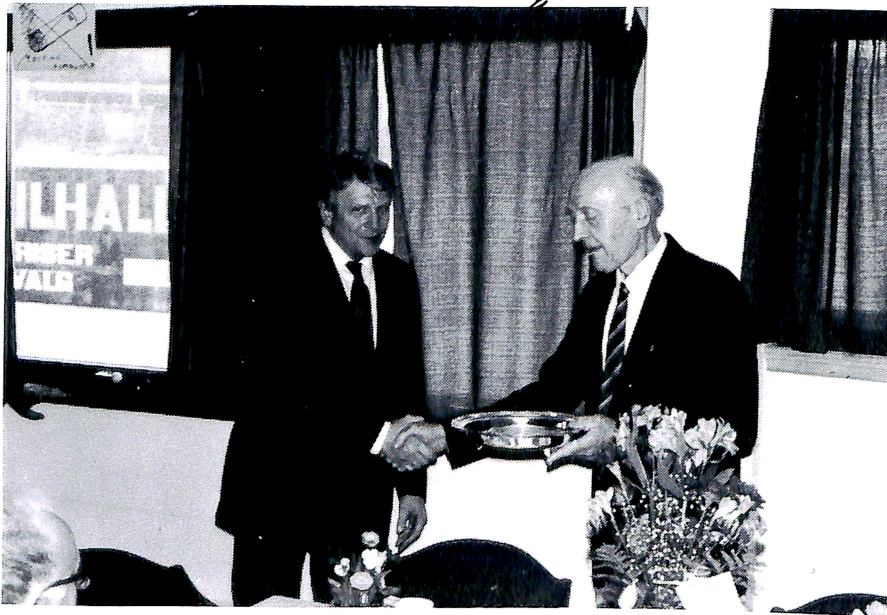
1. Lars H. Røv
2. Randolf Storetvedt
3. Olav Berg (Kurersjåfør)



4. Sigurd Reitan (sjåfør på bremsevogn)

- 5.
- 6.

## Avskjedsfest for Lars Bakke



Lars Bakke gikk over fra politiet til Biltilsynet Ålesund i 1962 i forbindelse med at biltilsynet overtok arbeidet med registreringen av kjøretøy.

Fredag 27. mai 1983 var kantina pyntet til avskjedsfest for han, og de deiligste smørbrød og kaker var satt fram.

Stasjonssjef Hurlen innledet med å ønske velkommen samtidig som han ga en oppsummering om Bakkes virksomhet ved biltilsynet.

Konsulent Inge Aasen takket Bakke for hyggelig og godt samarbeid samtidig som han overrakte et gedigent sølvfat i presang fra de ansatte ved stasjonen.

Kontorassistent Jenny Kvalheim leste dikt hun hadde skrevet til Bakke og kontorassistent Marianne Hjellev, som er godt inn i stillingen etter Bakke, overrakte blomster.

Biltilsynssjef Johnsen takket for stor arbeidsinnsats og hyggelig samarbeid og overrakte blomster, di-



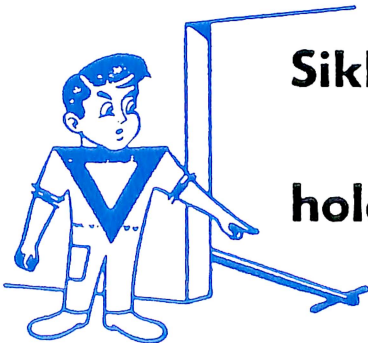


plom og presang fra staten samtidig som han ønsket Bakke lykke til som pensjonist.

Det var en rørt Lars Bakke som takket for hyggelige ord, blomster og presanger og for hyggelig samarbeid i 21 år.

De ansatte ved Biltilsynet Ålesund har all ære av den stilige og hyggelige avskjedsfesten.

*Arne Johnsen*



**Sikkerhet begynner  
med deg –  
hold alltid ryddig  
vei!**

VERN OG VELFERD

# ARBEIDSMARKEDET

At det er vanskelig om arbeidsplasser, har vi også fått merke i vegvesenet.

Vi har nå på vårparten hatt ute en del stillingsannonser i avisene — både faste stillinger og korttidsinntak, og vi nevner i fleng:

Spesialarbeider i anleggsdrifta —  
176 søkere (8 - 10 stillinger)

Oppmålingsass. for sommeren —  
36 søkere (4 stillinger)

Maskinkjørere for sommeren —  
31 søkere (4 stillinger)

Laborant for sommeren —  
14 søkere (2 stillinger)

Praktikant for 1 år —  
12 søkere (2 stillinger)

Rengjøringsass. ved Skodje vegst. —  
15 søkere (1 stilling)

Informasjonssekretær —  
21 søkere (1 stilling)

Ingeniør —  
26 søkere (2 stillinger)

Dessuten er det kommet 30-40 skriftlige søknader om sommerjobb (uten annonse).



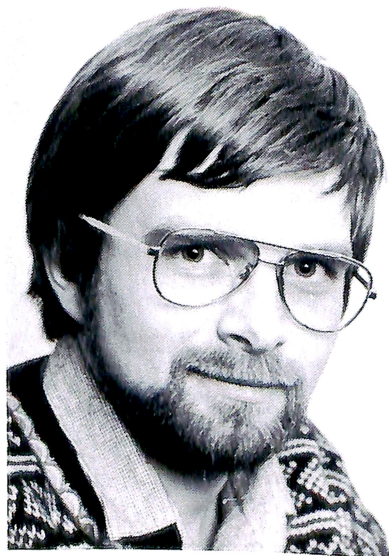
## ASBJØRN GARDSJORD

er tilsett som **informasjonskonsulent** i vegvesenet i Møre og Romsdal.

Han er 36 år gammel og kjem opphavsleg frå Telemark. Gardsjord har vore redaktør i bladet «Vegen og vi» som Vegdirektoratet gir ut.

Ansvarer for ekstern og intern informasjon blir Gardsjord sitt arbeidsområde.

TH





**GOD SOMMER**  
ønskes våre lesere - Red.





"WEEK-END" ULYKKER MED UNGDOM