



Fig. 7. Brøyting Tyin—Tinnoset mai 1942. Snømaskere.

at den kunde bære brøytemaskinen måtte den måkes ned i den tykkelse (ca. 1,40 m) som snøfreseren kunde ta i et kutt.

## SANG FOR VEGARBEIDERE

Det var omkring midten av forrige århundre at den mer moderne vegbygging begynte i vårt land. Denne begivenhet ses å ha gitt anledning til nedenstående av S. W. Thome forfattede sang som finnes i «Folkevennen» for 1857, og som vi har mottatt fra fhv. distrikts-sjef Just Broch.

Mel.: Vift stolt på Kodans bølge.

Den vei er ikke vakker  
som bratt i dybet går,  
og opad tunge bakker  
hvor hesten stille står.  
Men slike var de veie  
som Norge hadde før.  
Av dem vi nu er leie  
og bedre veie gjør.

Om end det varte lenge  
nu hånd er lagt på verk,  
thi staten giver penge  
og folket armen sterk.  
Med slikt gjensidig bytte  
jo begge godt er tjent,  
det blir til landets nytte  
og penge er fortjent.

Se! Veiingeniører  
i spissen for oss går  
som verket skjønt utfører  
da de sin dont forstår.  
Dem ingen hindring skremmer,  
ei myr, ei fjeld, ei ur,  
med kløgt og kunst de temmer  
den vildeste natur.

Men derfor er de veie  
som nu til dags man gjør  
så faste, slake, greie  
som veie være bør.  
En dobbelt vegt nu fører  
din hest som ingenting,  
og når i vogn du kjører  
du kjøre kan i spring.

Frisk hånd på verket, gutter!  
På kreftene ei spar,  
når så vårt arbeid slutter  
en prektig vei vi har,  
Hvor før var øde heie  
der livlig ferdsel går.  
Hurra for Norges veie,  
hurra for veien vår.

S. W. Thome.

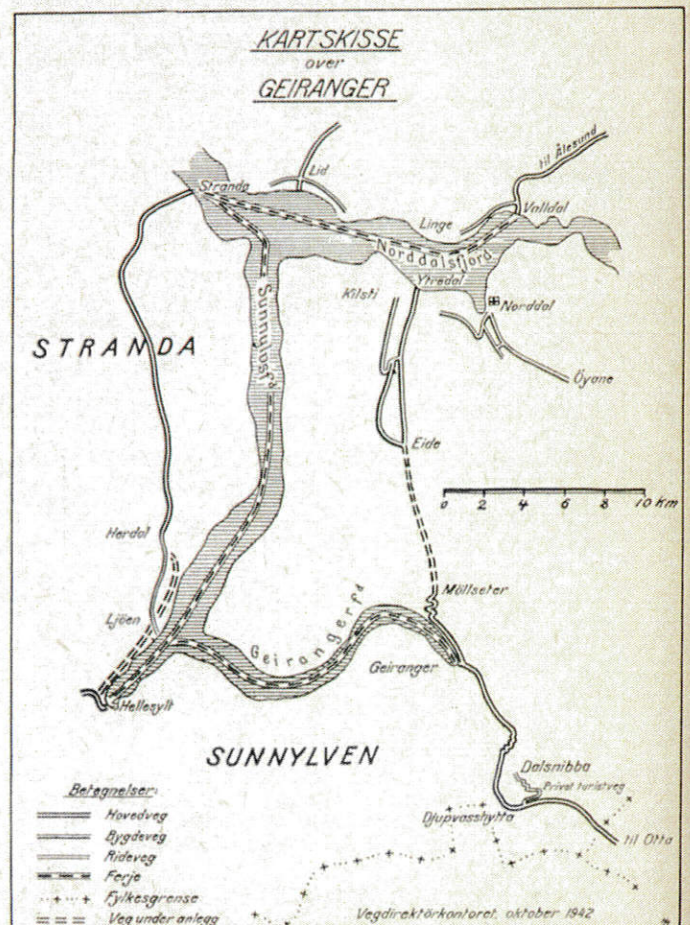
## GEIRANGER SKYSSLAG BYGGER BILVEG OPP TIL TOPPEN AV DALSNIBBA

Av overingeniør H. W. Paus.

De årlige bevilgninger til vegbygging har de seinere år vært jevnt stigende, men det er kostbart å bygge veger hos oss, og det gjenstår derfor enno mye før landet er bundet sammen. Det er da dessverre nødvendig at de veger som bare har ren turistmessig betydning foreløpig må komme i annen rekke.

Dette har våre turistinteresserte kretser forstått, og de har derfor selv ved flere anledninger grepet initiativet og bygget turistveger. En av disse er den såkalte Nibbeveg, som fører fra Geirangervegen ved Djupvatnet og opp på fjellet Dalsnibba ca. 1500 m o. h. (Se vedstående kartskisse og fotografier.)

Vegen, som ble bygget ferdig sommeren 1939 av nuværende overingeniør Melbye, er ca. 5 km lang og har kostet ca. kr. 140 000,—. Maksimalstigningen er 1 : 8, men vegen har en pen tracé med avslakning av stigningen i alle slyng og rommelige kurver og gode overhøyder så den er lett å kjøre selv for uøvede sjåførere. Den bringer således den reisende i bil lettvent og bekvemt opp på en av Vestlandets høyeste fjelltopper, i et strøk som





Parti av Nibbevegen, Geiranger. Et av vegens mange slyngpartier. Fot. M. Aaning.





Utsikt sørover fra en av Nibbevegens slyngpartier. X viser innslaget til den projekteerte 4,5 km lange vegtunnel vedk. Grasdalsprosjektet, som overveies i den hensikt å finne en lavere høyfjellsovergang fra Gudbrandsdalen til Stryn. Fot. M. Aaning

er et av de mest besøkte turiststeder i landet. Den vil derfor utgjøre en særskilt attraksjon og bidra til å øke strømmen av turistene. Det vil igjen øke inntektene både for staten og distriktet.

Den økonomiske side ble løst ved lån (blant annet fra Bilkontrollens avgiftsfond) som tenkes tilbakebetalt ved

hjelp av bompenger, og da trafikken fra flytende hoteller er meget stor ved Djupvasshytta (ca. 17 000 reisende pr. år), skulde dette også være mulig under normale forhold.

Det vil av foranstående framgå at det fortjener anerkjennelse hva denne lille avstengte bygd har formådd å utrette på turisttrafikkens område.

## SPRENGSTOFFINSPEKSJONENS ÅRSBERETNING OM VIRKSOMHETEN 1941

Antall sprengstoffulykker i vårt land i 1941 har vært betydelig større enn vanlig, nemlig 93 med 22 døde og 104 skadede. Dette skyldes flere forhold.

For det første er det i 1941 blitt skutt på over dobbelt så mange arbeidsplasser som ellers vanligvis er tilfelle. Bare av lunteskudd ble det fyret ca. 35 000 så å si hver dag i 1941. For det annet har det flere steder vært sterkt forsert drift. For det tredje har det selvsagt ikke vært mulig å få erfarne skytebasen på alle arbeidsplasser. På sine steder hvor det er inntruffet ulykke, har forholdet vært så ille i denne henseende at det så å si ikke var en eneste på arbeidsplassen som kunde betegnes som erfaren og øvet i bruk av sprengstoff. — Alt dette skyldes de ekstraordinære forhold som følge av krigen.

Av ulykkene skyldes hele 34 bruk av for kort lunte, og 18 at en forregnet seg på luntas brennetid.

Det store antall ulykker som skyldes bruk av for kort lunte, til dels også ulykkene som skyldes at en forregnet seg på luntas brennetid, skyldes — foruten de foran nevnte forhold — hovedsakelig bruken av «papirgarnlunte» som avløste den gamle jutelunte etter det ble umulig under krigen å få tilstrekkelig jute til luntefabrikasjonen. Papirgarnlunte er ingen dårlig lunte. Men den brenner til dels ikke så jevnt som den gamle. En må derfor regne med større variasjoner i brennehastigheten med den nye enn den gamle lunte.

I forbindelse hermed uttaler sprengstoffinspektøren:

«Det vilde være prisverdig om det kunde lages en hendig tang som basen kunde holde ladestokken i når han under brenning skyver tennpatronen med isatt fenghette og tent lunte tilbunns i borhullet. Hvis det skulde inntreffe eksplosjon innen lastokken var trukket ut igjen, vilde det i så fall ikke gå ut over basen. Som regel er det hendene, som i slike tilfelle får skade. Men det has