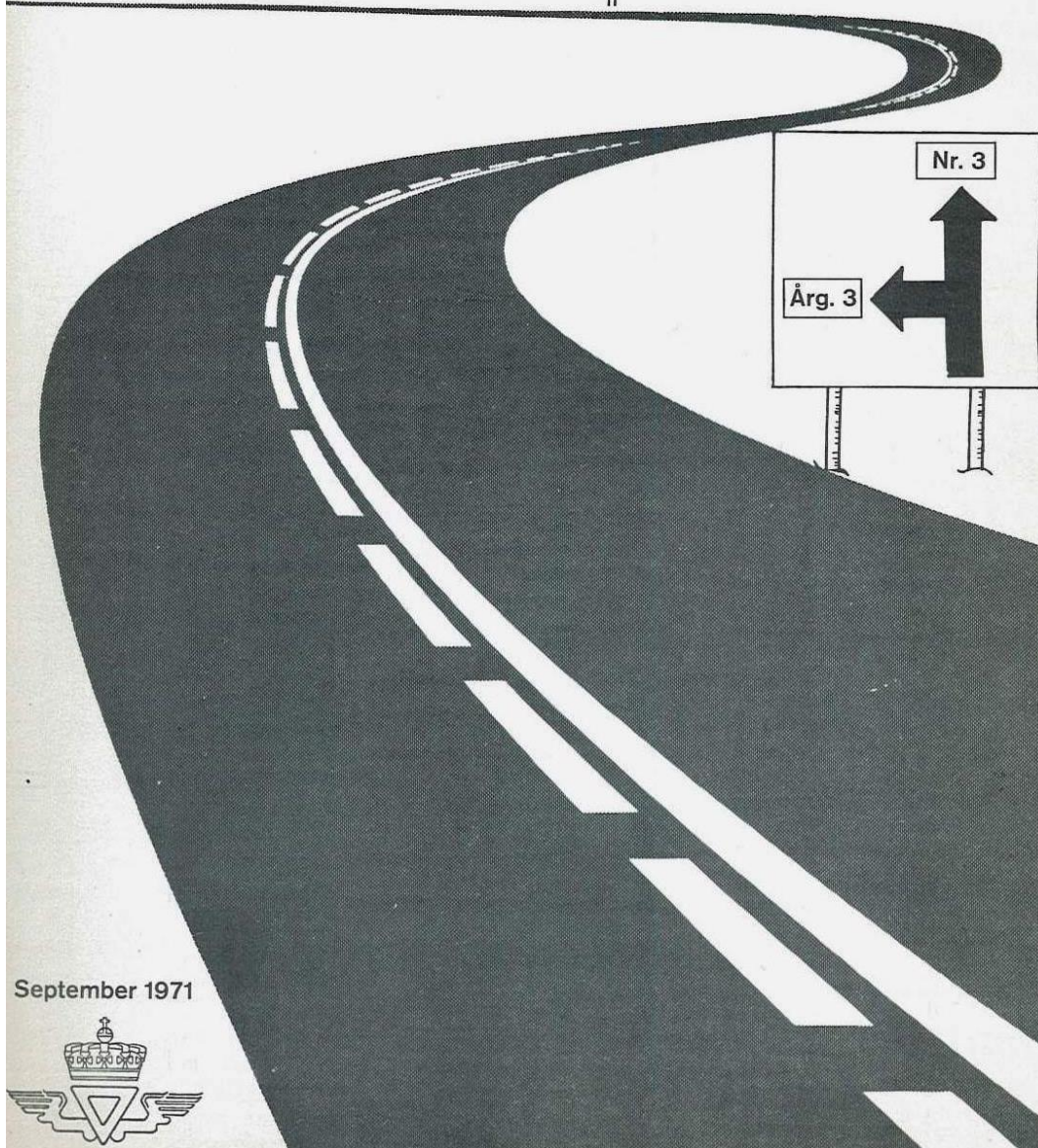


# Vegs i kka



September 1971



# Vegs i kka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 3 september 1971

3. årgang

Redaktør:

Konsulent Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os

Avd.ing. G. Berntsen

Avd.ing. I. Furuholmen

Oppsynsm. G. Henriksen

Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHold:

Side	3	Renessanse for trillebåren
"	4	Nyskilting av riksvegene
"	7	Ny kommunikasjonsplan
"	12	VHF-radiosamband
"	13	Vegvesenets ansvar ved trafikkulykker
"	18	Førstehjelpskurs
"	21	Verneprat
"	22	Arbeidsklær av bever-nylon
"	23	Hvem gjør hva på maskinavdelingen
"	26	Forebyggende systematisk vedlikehold på maskiner
"	28	Minner fra Senja
"	35	Bak Jernteppet som snømann
"	36	Veg-sport
"	38	Et informasjonsskrift
"	39	Personalialia
"	40	Fra gamle dager

Neste nr. kommer i desember og vi ber om stoff, mye stoff, hvorfor ikke noen gode historier også, innen 10. november 1971, helst før.

## Renessanse for trillebåren

Vi er kommet inn i en tidsalder hvor ikke lengre bare materielle goder teller. Trivsel er blitt et hovedtema i debatter om nær sagt alt mulig i vår tilværelse. Og det er ikke tvil om at trivsel kan være nøkkelen til så mangt, effektivitet, sunnhet, både på arbeidsplassen og hjemme.

Det er ikke alltid det storslåtte som skaper trivselen, en skulle anta at oftest er det lille enkle som skal til, en detalj som hverken koster nevneverdig tid eller penger.

Rot og uorden på forskjellig vis bidrar nettopp ikke til å øke trivselen. Nå har vi imidlertid svært mange steder gjort en god jobb med opprydding og fjerning av rask og skitt. Men slike skippertak hjelper bare for en kort stund hvis ikke ordenssansen mosjoneres daglig, og da skal det jo igrunnen så lite til.

Når et område så er ryddet og alt er stablet og plassert pent i rekker og rad, finner kanskje noen at dette ser bra ut, men du verden hvor nakent og kaldt det virker. Akkurat, litt pynt her og der hadde gjort seg.

Hvorfor ikke blomster eller prydbusker ved stasjoner hvor forholdene ligger til rette for det. Enkle arrangementer er ingen heksekunst å få til. Det vil livne opp i landskapet og også sette en liten spiss på tilværelsen for de som har sin daglige gang der.

Vi er jo oppfordret til å ta vare på gamle redskaper og materiell, en gammel trillebåre kan etter å ha fått en rask oppussing bli en riktig flott blomsterurne. En utrangert vegskrape kan behandles likedan, utstyres med mindre blomsterurner gjerne laget av kasserte saker.

Med litt fantasi kan det utrolige brukes i så henseende, tenk på moderne skulpturkunst, det er ikke alt på det feltet som er såpass som en gammel trillebåre.

Eller vi kan plante direkte på marka hvor dette høver.

Sett igang, i vinter kommer ideene og forberedelsene, neste sommer får vi se resultatet, en liten konkurranse er kanskje ikke av veien.

Brakkeleire som blir stående noe lengre tid hører med. Vegkontoret også, tro bare ikke at de har gått foran, ikke engang ugress å finne der.

#### NYSKILTING AV RIKSVEIENE I TROMS

Som mange sikkert vil ha lagt merke til har det i sommer foregått en god del skilting langs E-6 og Rv. 6 i fylket. Dette er en del av en landsomfattende aksjon som skal bringe våre riksveger opp på internasjonal standard hva angår skilting og oppmerking.

For å sette arbeidet inn i en nasjonal og internasjonal sammenheng vil en først orientere litt om bakgrunnen.

Vi fikk nye skiltregler i 1967. Ut fra disse utarbeidet Vegdirektoratet retningslinjer for hvordan skiltingen skulle utføres i marken. Disse retningslinjer, "Skiltnormalene", trådte i kraft 1. januar 1970. De nye skiltregler og normaler er blitt til gjennom et samarbeid mellom de nordiske land. Det er lagt stor vekt på å bringe reglene i samsvar med de hovedprinsipper som er trukket opp i Wien-konvensjonen av 8. november 1968 om vegtrafikkskilt og signaler.

Wien-konvensjonen, som er et resultat av et samarbeid innen De Forente Nasjoner, tar sikte på at skilter og trafikksignaler og bruken av disse skal bli mest mulig ensartet over hele verden. Da Norge undertegnet Wien-konvensjonen i 1969, forpliktet vi oss til å bringe skiltingen i samsvar med de internasjonale bestemmelser i løpet av en fireårsperiode.

#### Skiltplanlegging.

Før selve skiltoppsettingen i marken kan ta til, må det foreligge en skiltplan for strekningen. En slik skiltplan skal

vise hvilke skilter som skal settes opp, hvor de skal stå, skiltenes størrelse, tekst etc. Skiltplanen viser også hvilke skilt som står idag og om de kan beholdes, må utskiftes eller fjernes.

Da vegkontorene ikke har tilstrekkelig bemanning til å foreta denne skiltplanlegging selv, ble det besluttet at landet skulle deles inn i fem skiltregioner. Hver region skulle ha et eget skiltlag bestående av to mann som skulle utarbeide skiltplaner



SKILTLAG SØR: FRA V. OLE FOSSBAKK, ODD MARTINUSSEN, ÅSMUND JOHNSEN OG LEDEREN INGE IVERSEN.



SKILTLAG NORD: HENRIK VASSBOTN (til v.) OG MARTIN MATHISEN

innenfor regionen. Nordland, Troms og Finnmark danner en region. Skiltlaget består her av konstruktør Dagfinn Brønning Nilsen, Tromsø og oppsynsmann Eilif Johansen, Narvik. Hittil har de laget planer for 68% av riksvegene i Troms. Dette gjelder bl.a. E-6, E-78 og riksvegene 6, 19, 83, 84, 86. I løpet av 1973 skal resten av riksvegnettet i fylket være ferdig planlagt.

#### Skiltoppsettingen.

Året etter at det er blitt laget skiltplan for en strekning, kommer et oppsettingslag og besørger skiltene oppsatt. Dette er et meget viktig arbeid som krever både innsikt og oppfinnsomhet for at det skal bli bra. Her må en ta i betraktning både sikt-, grunn- og snøforhold. En liten justering av plasseringen vil kunne bety mye både for trafikantene og vedlikeholdet.

I sommer har et oppsettingslag bestående av Ole Fossbakk, Åsmund Johnsen og Odd Martinussen arbeidet med oppsetting på E-6.

På rv. 6 nord for Lyngen har Martin Mathisen og Henrik Vassbotøn dannet et lag. Leder for oppsettingen er oppsynsmanns.ass. Inge Iversen.

Ved at en benytter egne lag som bare arbeider med oppsetting av skilt, får disse etterhvert erfaring og øvelse på området. Dette gjør at oppsettingen blir rasjonelt, riktig og ensartet utført.

Utover høsten og neste år er det mye skilt som skal opp. Det er derfor mulig at en må utvide antall skiltoppsettingslag for å kunne følge opp programmet.

Til slutt vil en nevne noen ord om fylkesvegene. Disse vil etterhvert også bli brakt opp på en forsvarlig standard hva angår skilting og oppmerking. Ved vegkontoret vil en nå systematisk skiltplanlegge de enkelte fylkesveger, men da en ikke kan ta alt på en gang må en prioritere de viktigste først.

## NY KOMMUNIKASJONSPLAN FOR TROMS FYLKE

Fylkestinget oppnevnte i 1970 et 5-mannsutvalg med vegsjefen, fylkestrafikksjefen og fylkets utbygningskonsulent i tillegg som fagmedarbeider, og gav det i oppdrag å utarbeide en ny kommunikasjonsplan og å komme med forslag til et utbyggingsprogram innenfor kommunikasjonene i fylket for årene 1973-77.

Utvalget har en høyst uensartet sammensetting, både politisk, yrkesmessig og geografisk.

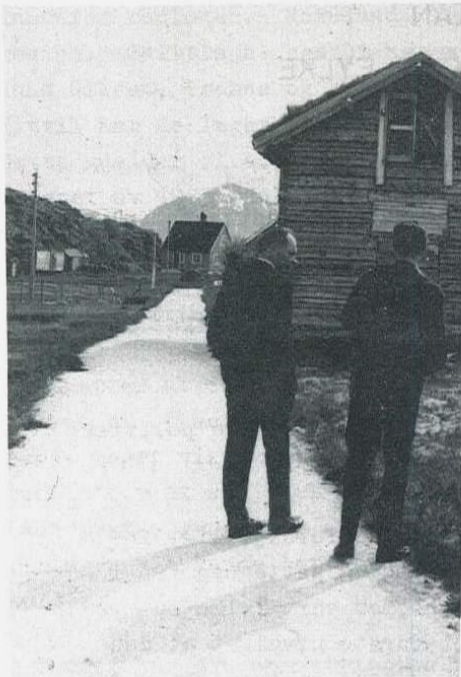
Gjennom møter og dokumenter innhentet fra forskjellige instanser har utvalget hittil hatt nok med å sette seg inn i de mange og ulike kommunikasjonsproblemer vårt fylke så rikelig er utstyrt med. Etterhvert forsto utvalget at den oppgaven de hadde fått å løse, ikke var av enkleste karakter.

For medlemmene fortonet de fleste krav og forslag seg som berettiget nok der de forelå i skriftlig form, men hvor befant nå egentlig disse prosjekter seg i geografien. Kartet viste det nok, men hvordan så det ut og hvordan stod det til på de forskjellige steder, bosettingsmessig, næringsmessig, naturmessig, det var mange spørsmål å stille.

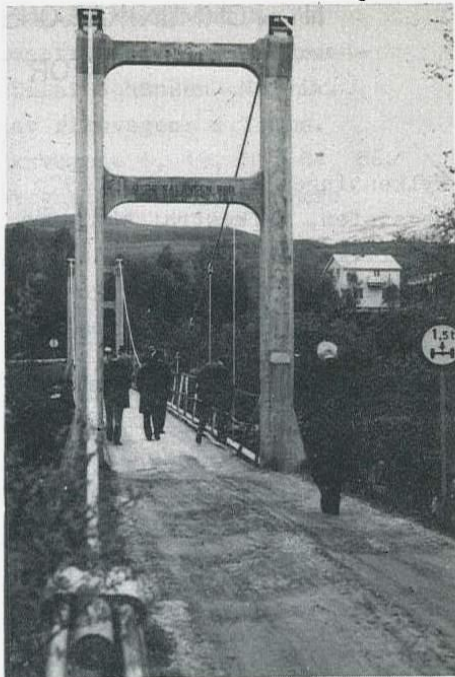
Og dette vevsesenet da, som hadde lagt fram et gruoppvekkende dokument om fylkesveggenes tilstand, kunne det være mulig at de eksisterende fylkesveger var så dårlige?

Det ble ganske tidlig klart for utvalget, at skulle det for medlemmene være mulig å gi en nøktern vurdering av kommunikasjonsproblemene, så var det en hel del saker og ting som måtte studeres på et noe nærmere hold. Så derfor, i midten av juni la utvalget ut på en rundreise.

Reisen gikk Tromsø-Vikran-Malangen-Målselv-Sørreisa-Dyrøy-Salangen-Gratangen-Ibestad-Harstad-Kvæfjord-Bjarkøy-Ytre Senja-



FRA MELØYVÆR MED SINE MANGE KRITTHVITE "ASFALTGATER".



BUSSEN BLE FORMYE FOR GAMLE ÆRVERDIGE ØVRE SALANGEN BRU. UTVALGET MÅTTE SPASERE OVER



DETTE SKILTET MØTER VI ENNÅ PÅ MANGE BRUER RUNDT I FYLKET. DET FORTELLER JO LITT OM HVILKEN TIDSALDER BRUENE ER BYGGET FOR.

Finnsnes-Rossfjord-Balsfjord-Tromsø og senere Tromsø-Lyngen-Kåfjord-Uløy-Nordreisa-Ytre Kvænangen-Indre Kvænangen-Tromsø og tilslutt en dag over Ringvassøy-Rebbernesøy-ytre steder på Kvaløya til Brensholmen.

Utvalget nyttet reisen til å studere omgivelsene på nært hold, lot seg orientere av kommunale representanter og av representanter for lokalbefolkningen. En kan trygt si at medlemmene etter disse turene står atskillig bedre rustet til det videre arbeide med k.planen.

På land gikk reisene over fylkesveger i den utstrekning dette var mulig, og her var det mye rart å se og oppleve. Bussen som ble brukt under befaringen måtte gjøre vendereis ved en bru, brua tålte ikke en belastning, andre steder kunne den såvidt åle seg gjennom bruer og kurver og lure seg over bakketopper. Utvalget kunne såmen ikke komme problemene på nærmere hold enn tilfellet var.

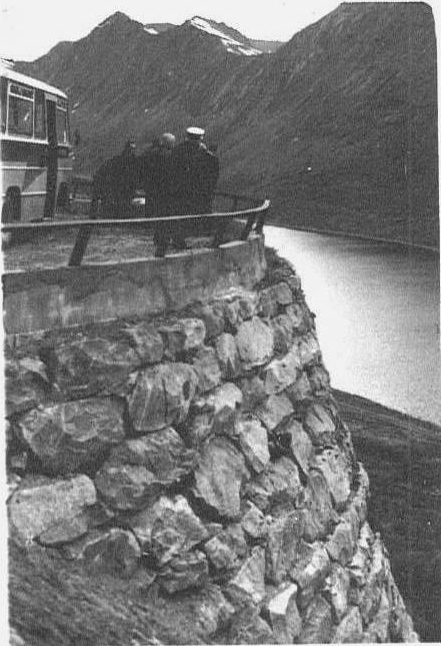
Og utvalget var på steder hvor "lokalen" fremdeles var det sentrale kommunikasjonsmiddel, noen ganger i uka, andre mindre steder hadde ikke engang "lokalen" å støtte seg til, transportene foregikk i mindre båter.

Idylliske Meløyvær i Bjarkøy med alle sine holmer og skjær, kritthvite sandstrender er såmen verdt et besøk en fin sommerdag, men en kan godt tenke seg at høst og vinter kan være temmelig barsk her ute. Ikke rart at folket ønsker en bruforbindelse mellom de 2 øyene bosettingen er konsentrert på.

Eneste kommunikasjonsmiddel i Sifjord/Grunnfarnes, Mefjordvær/Senjahopen og Fjordgård/Husøy og hvor det er tildels stor bosetting, er båt. Det er klart at disse menneskene nyter ikke godt av slike samfunns-goder som gode kommunikasjoner er. Løsningen av problemene i denne sektoren er nå innen rekkevidde for alle de nevnte stedene, kanskje ikke 100 % tilfredsstillende for alle, så ihvertfall en betydelig bedring.

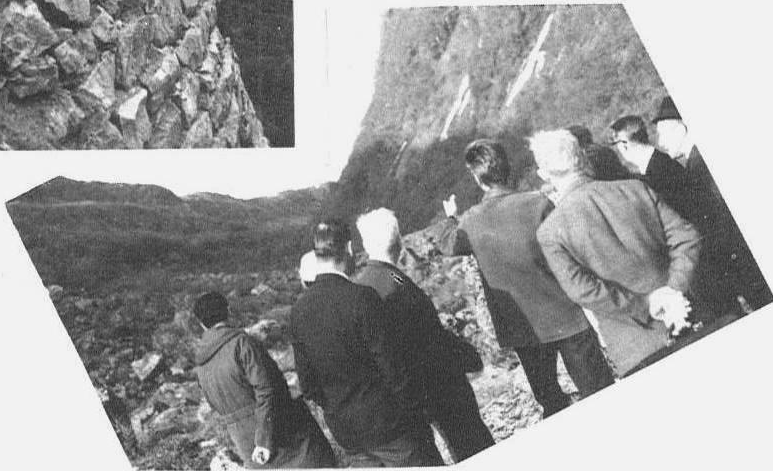
Men vi har andre steder i de ytre distrikter som ikke ligger så godt an i løypa, det er bl.a. steder i Tromsøs og Karlsøys

FLOTT MUR PÅ RV 86 MELLOM  
TORSKEN OG GRYLLEFJORD.



"HER SKAL VEGEN GJENNOM  
KAPERDALEN KOMME NED TIL  
SIFJORDBOTN"

SIER OVERINGENIØR BARDAL  
SOM PÅ NESTE BILDE SYNES  
Å HA FÅTT HODEPINE AV  
DETTE PROSJEKTET.



ytre områder, Ytre Kvænangen, som frister og kanskje også må friste en kommunikasjonsmessig tilvarelse som ikke ligger på høyde med de tilbud mesteparten av befolkningen ellers i landet gis. Utvalget har nok bitt seg merke i disse problemene, hvor mye av det som kan løses de nærmeste år framover, er vel ennå uvisst.

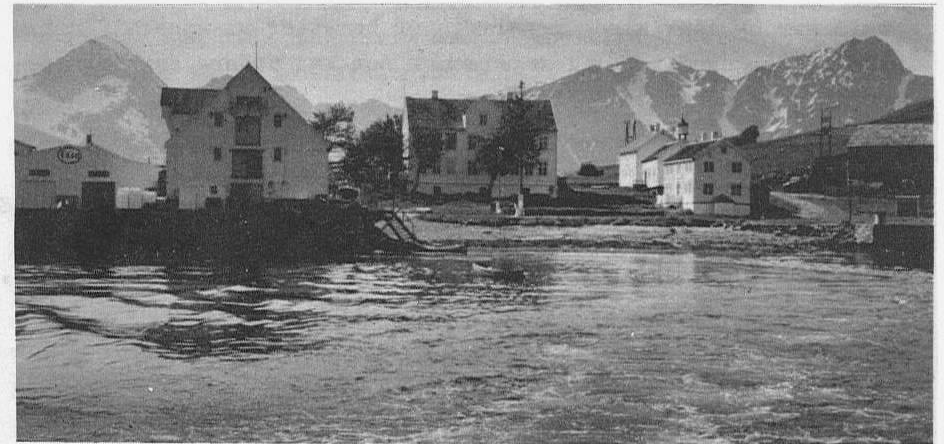
Jo, de mangler nok ikke inntrykk nå når de skal prøve å sy det hele sammen, hadde bare pengesekken vært stor nok, sukker sikkert hver og en av medlemmene.

Under spaserturen fra Mefjordaksla og ned til Mefjordbotn fikk utvalget også skifte bekjennskap med moderne vegarbeidsdrift, anleggsarbeidene i området var i full sving.

Heller ikke en liten demonstrasjon ble utvalget spart for, beskjedent opphengt på en fiskehjell i Mefjordbotn, ble utvalget og de offentlige myndigheter oppfordret til å gå inn for veg som erstatning for den planlagte ferjeforbindelse i Mefjorden.

Og som vanlig når en komite med kommunikasjonsoppdrag var ute på sjøen, så ble den siden av transporten ordnet av vegvesenets utmerkede båt og mannskap.

Formann i utvalget er kommuneingeniør Harald M. Nilsen fra Kvænangen, en ikke ukjent skikkelse innen vegvesenet, mangeårig oppsynsmann med tjeneste i flere strøk av vårt fylke.



FRA HAVNNES I NORD-TROMS SOM OGSÅ VENTER  
PÅ EN SKIKKELIG FERJEFORBINDELSE.

## V H F - radiosamband



I Troms vegvesen har vi i dag lukket radiosamband i to vedlikeholdsområder, med basisstasjoner på Storslett og i Bardu. Med ett slikt samband kan områdets oppsynsmenn og sjåførere/maskinkjørere kontakte hverandre over radiotelefoner som er montert i kjøretøyene.

Vi regner med at utbyggingen av radiosambandet i vegvesenet vil fortsette, og vi har ett visst håp om at det vil skje noe i løpet av året. Hvilke distrikt som først blir utbygget er ikke bestemt enda, men vegsentralen i Nordkjosbotn og tilstøtende distrikter har høy prioritet.

Men nu er det slik at radioteknikk, og den slags trådløse samband, ikke er vegfolkets spesialitet. Av den grunn er vi interessert i å komme i forbindelse med personer som kan litt mere om dette, og som gjerne vil lære mer. Til større overhalinger og innviklede reparasjoner benytter vi spesialfirma, men det er også behov for personer som kan utføre førstelinjeservice og enklere feilretting.

En kan tenke seg at det ville passe for radioamatører, som det sikkert finnes flere av rundt om i fylket. Hvis lesere av "Vegstikka" kjenner noen, som kunne være interessert, så be de å kontakte konstruktør Svein Johansen eller avd.ing. G. Berntsen, vegkontoret.

I løpet av høsten kan vi muligens få i stand ett kurs for slik førstelinjeservice og da kunne interesserte få delta.

G. B.

## VEGVESENETS ANSVAR

## VED TRAFIKKULYKKER

VED KONTORSJEF EINAR SKAGEN

Man går i fare hvor man går, og ikke minst hvor man kjører. Det viser de uhyggelige ulykkesstatistikker hvert år. Pål Feiring gjør sitt beste. Han er som en hank med radaren sin, og slår ned uten pardon på alt over 80 km/t, på slitte dekk, på dårlige bremses etc. Men statistikken viser ingen merkbar bedring. Og det er ikke så rart. Det største utslag av velferdssamfunnet viser seg i økningen av bilparken. Noen skal jo kjøre alle disse nye bilene, og dertil kreves sertifikat. Man pugger trafikkreglene, man øver seg på start i en bakke og rykking i en sving, og man passerer Bilsakkyndiges nåloye. Så har man fått sertifikat, og tror dermed å være fullbefaren sjåfør. Akk, var det så lettvindt.

Den enkelte bileier har som regel bare en bil å ha ansvaret for. Men spør om det ikke er vanskelig nok. Det er vi på alle striper i lakken, alle bulker, skeive støtfangere osv. Hva da med vegvesenet med sine hundrevis av forskjellige kjøretøyer på vegene. Her må da skadekostnadene både på egne og andres biler løpe opp i uhorvelige beløp, - skulle man tro. Merkelig nok, så gjør de ikke det. Det er ganske forbausende hvor få trafikkuhell vegvesenets kjøretøyer er delaktig i. Det må jo bare bety, at vegvesenet har en stabb av meget dyktige sjåførere og maskinkjørere. Noen annen forklaring finnes ikke. Men selvfølgelig unngår ikke vegvesenet trafikkuhell, det ville da også være helt utenkelig. Pr. 20/7-71 er innkommet i år 35 erstatningskrav til Troms vegkontor etter trafikkuhell som vedk. mener vegvesenet har hatt skylden for. Ca. 25 av disse kravene blir avvist. Det er lett å skyldes på vegvesenet. I mange tilfeller er det åpenbart, at vedk. sender inn et krav i håp om at går det så går det. Det går bare ikke. Når der ligger en stein i vegbanen, og vedk. naturligvis må kjøre over denne så den spruter opp og slår hull i



Hvis skaden er oppstått ved en kollisjon og det kan bli spørsmål om ansvar for motpartens forsikringselskap, plikter bilieren så vidt mulig å sikre bevisene. - Jeg fikk sikret meg et øyenvitne, Emma.

eksosanlegget, bensintanken eller annet, så er det naturligvis vegvesenets skyld. Veggen burde ha vært skiltet med steinsprang, eller vegvokteren har forsømt sitt tilsyn. Slike og liknende begrunnelser anføres. Slike krav avvises blankt.

Annerledes kan det være når en større stein ligger skjult i en grusstreng etter høvling, og grusstrengen blir liggende i noen tid før den vales ut. Er da veggen samtidig så smal, at det ikke lar seg gjøre å kjøre på siden av strengen, kan vegvesenet måtte erkjenne ansvar. Det skjedd på Rv. 862 på Kvaløya ivår. En stein av dimensjon 50x30x30 cm lå skjult i en høy

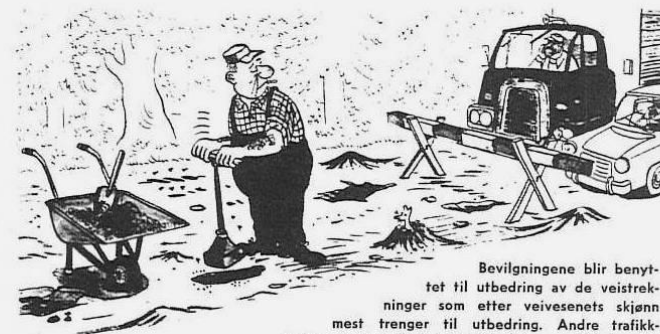
grusstreng på en smal veg. Ved forbikjøring løftet den seg opp og skadet understellet. Erstatningskrav kr. 3.600,-. Vegdirektøren gikk med på halvparten, fordi vedk. måtte ha kjørt med uaktksom stor fart under de rådende synlige forhold. Men fra vegvesenets side var det uaktsomt å la en så høy streng ligge i mindre eller lengere tid med sannsynligheten for at der kunne ligge steiner av så store dimensjoner skjult i strengen.

Men som regel blir også slike krav avvist, fordi strengen ligger der som et varsku i seg selv med oppfordring til forsiktig kjøring.

De erstatningskrav som imøtekommes fullt ut gjelder nesten uten unntakelse uaktsomhet fra vegvesenets føreres side. Rygging f.eks. Der finnes ikke den unnskyldning som vil bli hørt når en kollisjon inntreffer ved rygging av vegvesenets bil eller maskin. Det nytter ikke å si at vinduene var skitne, at man så seg tilbake og i speil uten å se noe, at motpartens bil var så lav og så tett opp under egen bil, at den var skjult bak karmen. Et blikk på Trafikkreglene § 13 sier straks hvor skylden ligger.

De fleste trafikkuhell skjer med våre brøytebiler, og det har jo sin naturlige forklaring. Det stående påbud om å holde vegene åpne, så å si uansett værforhold, påfører ofte en brøytesjåfør

de vanskeligste oppgaver. Å brøyte en veg med tung snø og i snøfokk samtidig, på våre svingete veger, er sannlig ingen lett oppgave. Her kan ikke gis noen regler om hvordan brøytingen skal utføres. Det må vedk. sjåfør selv vurdere. Men herrer brøytesjåfør, - vær klar over en ting, og det er at unntaksregelsen i Trafikklovens § 11 ikke gjelder for brøytebiler, selv om det står i paragrafen. Det har vi nå flere domsavsigelser for. Der finnes overhodet ikke de argumenter som kan fritta en brøytesjåfør for ansvar ved kjøring på venstre side av veggen når en kollisjon er inntruffet. Selve kollisjonens kjenngjerning er det alt overveiende bevis for at føreren ikke har vist den særlige aktsomhet som fravikelse av hovedregelen krever. Hvis man på en vegstrekning ikke klarer å brøyte på høyre side av veggen, f.eks. i motbakke, men må ta brøytingen på venstre side nedover bakken, må dette ikke skje uten at der settes ut vakter både foran og bak brøytebilen, eller settes opp klart oversiktlige sperrebukker mens brøytingen pågår. Det er klart at dette betyr et veldig merarbeide, ekstra omkostninger også. Men her må vi bøye oss for rettsavgjørelsene. Det nytter i hvert fall ikke å påberope seg vegtrafikklovens § 11, hvis ikke slike sikringstiltak er gjort. Det gjelder imidlertid også alle andre som gjør noe med veggen. Der gis fra vegkontoret en rekke tilatelser til legging av kloakk- og vannledninger gjennom veg. Gravearbeidene hindrer trafikken mens arbeidet pågår. Der må



Bevilgningene blir benyttet til utbedring av de veistrekkninger som etter veivesenets skjønn mest trenger til utbedring. Andre trafikkarfarlige steder må utstå inntil videre og blir kanskje gjenstand for bare et beskjedent vedlikehold.



settes ut vakter eller sperrebukker som varsler trafikantene. Dette er noe alle forstår. Men det er de samme sikringstiltak som må foretas etter trafikklovens § 11, og da kan man like godt erkjenne, at unntaksreglen i denne § ikke gjelder for vegvesenets kjøretøyer.

Utrykningskjøretøyer, som sykebiler, brannbiler, politiets biler er i en annen stilling. Her kan det gjelde liv eller store verdier som står på spill. Men slike kjøretøyer bruker som oftest også ulende sirener under farten, som høres lang veg, og på en bedre måte varsler om faren.

Vi må nok forberede oss på at det blir ikke lettere å ferdes på norske veger i tiden framover. Biltallet fortsetter å stige, og trafikkuhell vil skje. Kan vi gjøre noe for å redusere vegvesenets ansvar?

I første rekke er det et spørsmål om våre egne sjåførers og maskinføreres aktsomhet. Men i betraktning av det relativt få antall trafikkuhell som skyldes personsvikt hos vegvesenets tjenestemenn, synes ikke dette spørsmål å begrunne noen særlig engstelse.

Viktigere kanskje er sikkerhetstiltak under vegarbeider. Erfaring viser, at så snart et uhell har skjedd, beskylder motparten oss for ikke å ha varslet tilstrekkelig om pågående arbeider. Manglende skilt, manglende vakthold eller sperrebukker er argumenter som rulles opp. Likeledes forlanges av oss at stein eller hull i vegbanen skal avmerkes, så trafikantene i tide gjøres oppmerksom på faren. Det er ikke så sjelden vi blir beskyldt for at et hull eller en større stein har ligget i vegbanen i dagevis uten utbedring. Slike påstander tar vi gjerne med en klype salt. Dessuten kan vi ikke til en hver tid gardere oss mot plutselige endringer i vegbanen som skyldes klimaforandringer - først/mildvær, teleløsning, flom etc. Likevel skal vi være oppmerksom på at når slike beskyldninger rettes mot oss, er det vi som har bevisbyrden for at vegvesenet ikke har opptrådt uaktsomt eller forsømmelig. Det kan være vrient av og til, særlig når motparten får støtte av beboere i nærheten av farestedet og av kjentfolk på vegen. Enkelte ganger har den villfarelse gjort seg gjeldende at når leiebiler i vegvesenets

tjeneste ved uaktsomhet forvolder skade på andre, er vegvesenet ansvarlig. Det er ikke riktig. Leiebiler er ansvarsforsikret for slike skader.



... Etter en tid kommer veiskrapen på vei tilbake og er i ferd med å jøvne ut den opphøvede grusen. Peder Aas er såvisst ikke nådig når han viser den store stenen for maskinfører Lars Holm.

Til slutt noen ord om skaderapporter. Slike rapporter må alltid sendes inn til vegkontoret, selv om en skade kan synes aldri så ubetydelig. Det har hendt at vi mange måneder etter et trafikkuhell har fått anmodning fra forsikringsselskaper om å dekke en skade forvoldt av vegvesenets kjøretøy, uten at vi har det ringeste kjennskap til uhellet. Da kan det være for sent å foreta undersøkelser.

I rapportene må klart og uten omsvøp forklares hvorledes uhellet skjedde, og hva som antas å ha vært årsaken. Det skinner av og til igjennom, at vedk. fører frakjenner seg skyld, eller forsøker å redusere denne til et minimum. Når så motparten kommer med sin rapport, kan det se ut som det er to vidt forskjellige uhell der snakkes om. Så må uoverensstemmelsen søkes oppklart, hvilket naturligvis tar tid. Motparten og hans forsikringsselskap arbeider godt sammen her. Motparten vil nødvendig tape bonus i selskapet, og dette vil få vegvesenet til å dekke skaden. Men skylden må legges der den hører hjemme. Derfor må årsaksforholdet beskrives så nøkternt, objektivt og uttømmende som mulig. Det har hendt at vi har fått inn rapporter om trafikkuhell på 2-3 linjer: Kol-

lisjon intraff der og der, da og da. Motpartens bil ble skadet. Ikke noe mer. Hvem kan avgjøre en sak på et slikt grunnlag. Så må undersøkelser til. Vegmesteren engasjeres, han må kanskje ut på åstedsbefaring, måling, skissetegning, vitneforklaringer. Det koster tid, krefter og penger, som vesentlig kunne ha vært spart med en fylldig førstehånds-rapport.

Så var det ikke mer i denne omgang. Midnattsolen er forsvunnet for iår. En hektisk anleggstid gjenstår før de første snøfnugg faller. Så begynner brøytingen. Lykke til, brøytesjåfører.

## Førstehjelpskurs

Når dette leses er vi ferdige med de førstehjelpskursene som var planlagt i denne omgang. I alt er avviklet 9 2-dagers kurs, spredt over hele fylket.

Vi hadde jo gjerne sett at vi kunne nådd ennå flere med disse kursene, men av hensyn til instruktørens andre gjøremål, er vi nødt til å si stopp for denne gang. Det skulle imidlertid være godt håp om en liknende kursserie til neste år og kanskje også en rask oppfølging for de som deltok i år.

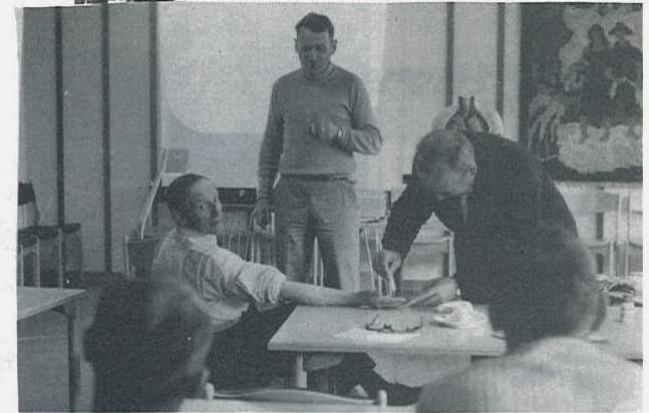
Fra deltakerhold har vi mottatt bare lovord om kursene, om den måten de var lagt opp på og hvordan de ble gjennomført. Og vi har inntrykk av at kontakten mellom instruktør og kursdeltakere var det aller beste helt fra starten av.

Instruktøren har da heller ikke unnlatt å gi kursdeltakerne honnør for den iver og interesse de la for dagen, i enkelte tilfelle også under tildels vanskelige forhold.

Vi nytter høve til å takke instruktør og kursdeltakere for fin innsats.

Kursene samlet i alt ca. 200 deltakere og samtlige vil få oversendt spesielle kursbevis.

FRA FØRSTE-  
HJELPSKURSET  
I NORDREISA



OVER:  
VEGVOKTER HILBERT  
SANDNES UNDER BE-  
HANDLING



TILV.: INSTRUKTØREN,  
KJELL HOVDE

UNDER:  
EI LYDHØR OG AKTIV  
FORSAMLING



FRA KURSET  
I GRATANGEN



VEGMESTER

OLAV NILSEN  
SPJELKET ETTER  
ALLE KUNSTENS  
REGLER



## Arbeidslederens 5 minutters verneprat

*I dag nærmer arbeidslederen seg det punkt, der tampen virkelig brenner, om man vil gjøre et innhugg som monner i ulykkeondet. Hver enkelts personlige initiativ, personlige ansvar. Vi er nemlig allerede nesten over alt langt på vei til trygge arbeidsforhold hva trygg anordning og trygg utforming av det tekniske utstyr, prosesser og operasjoner angår. Men statistikker viser at antall ulykkestilfelle, antall skadetilfelle, fremdeles er stort på tross av lover, myndigheter og propaganda. Virkelige betydelige innhugg i ulykkeondet kan ikke ventes uten at det lykkes å påvirke de enkelte mennesker til å påta seg, fullt ut, sin personlige del av oppgaven der hvor det er bare hver enkelt selv som rår over forholdene, til skade eller forebygging.*

*Det er dette arbeidslederen denne gangen har villet feste oppmerksomheten ved.*

R. Bl.



**HVEM – MEG ?**

### VERNEARBEIDET AVHENGER AV DEG

Alle forteller meg at det er en viktig del av min jobb å påse at ingen av dere blir skadet. Jeg hører det fra administrasjonen. Jeg hører det på verne-møter. «Arbeidslederen er nøkkelmanen i verne-arbeidet» sier man. Uttrykket er nesten likeså gammelt og æret som uttrykket «Først og fremst sikkerhet». Det er naturligvis riktig alt sammen og jeg mener at jeg gjør det som gjøres kan i denne henseende. Men kommer ikke også andre inn i bildet? F. eks. alle dere?

Jeg kan si dere min mening om alt. Jeg kan vise dere, advare dere, men det er dere som må gjøre som jeg sier. Det er dere som har «fingeren på avtrekkeren», som kanskje utløser den ulykkelige hendelsen, hvis dere ikke hele tiden har sikkerhet for øye, hver gang, hver dag, på en hver måte. Har dere hele tiden sikkerhet for øye, så kommer ingen ulykke. En ulykke er ikke «et hendelig uhell». Alle ulykker har en utløsende årsak, som vanligvis finnes hos eller iblant folkene selv. Utløsningen er gjerne et resultat av handlinger, at man enten handler feilaktig, eller ikke gjør det rette.

Dette er ikke noe som jeg finner på, ikke noe forskning på å skyve skylden over på dere. Alle ulykkesundersøkelser viser at det er så. Om du går gjennom hundre, eller tusen ulykkesrapporter, vil du alltid finne det samme. Minst ni av ti ulykkehendelser med skade til følge, kunne vært unngått om den skadede eller en annen hadde handlet annerledes enn

de gjorde. Som oftest er det alminnelig sunt om-dømme som ikke tas i bruk. Der ble handlet mot bedre vitende, vanlige verneregler ble ikke fulgt.

Dere vet at bedriftsledelsen setter alt inn på å finne ut hvor en risiko foreligger og på å fjerne den. Alt settes inn på å gjøre alt maskineri og alle verktøy og alt utstyr så sikkert som mulig, og på å holde alt vedlike i trygg tilstand. Bedriftsledelsen anstrender seg for å få med alle mulige sikkerhetsrådgjerdere i prosesser og operasjoner. Det ventes av meg — eller rettere sagt «det kreves» av meg — og nettopp av meg, ikke andre arbeidsledere, at jeg på en hver måte skal ha mine medarbeideres sikkerhet for øye. Det er når en av folkene deres rammes av en ulykke at arbeidsledere her i bedriften virkelig «kommer i heisen». Vi må overfor bedriftsledelsen legge fram en fyldestgjørende rapport om ulykken, følger og årsaker. Og dertil fordres det av oss at vi i hvert enkelt tilfelle skal legge fram forslag om tiltak som er skikket til å forebygge fremtidige gjentakelser av slike hendelser. Jeg ville virkelig føle meg «ute på en svak gren» hvis vi her i avdelingen skulle komme ut for en rekke ulykkehendelser.

Jeg beklager meg ikke. Alt dette er riktig og som det skal være. Hvis vi skal kunne holde vårt rulleblad rent, så må jeg gjøre alt det som faller på meg, men det må dere også. Det er opp til dere å gjøre full, og uavlatelig, bruk av alle de gode råd jeg kan gi dere. Men allvitende kan jeg ikke være, og ikke

hele tiden allesteds nærværende, og derfor må dere selv også på en hver måte og hele tiden ha egen og andres sikkerhet for øye.

Det er i virkeligheten ikke i og for seg vanskelig å holde seg uskadd, men på den andre siden, kan en lett bli skadd. I visse situasjoner kan lett en finger tapes, ja livet til og med. En finger kan lett gå tapt ved feilaktig bruk av en — kanskje mangelfull — hammer. Å føre en kniv mot den andre hånden kan lett gi den et skår, også om det gjelder å skjære for søndagssteken. Feilaktig stilling eller mangelfull øks, kan gi foten et huggsår. Brukes en — kanskje mangelfull — stige på en utrykk måte, kan resultatet bli benbrudd eller ennå større skade. Ser du deg ikke skikkelig for der du ferdes, eller ferdes du på en utrygg måte, kan du risikere en alvorlig fallulykke. Jeg ville trenge hele dagen om jeg slik skulle regne opp alt som kan hende om en handler utrygt, og det ville hver enkelt av dere også kunne.

Det er gjerne ganske alminnelige dagligdagse årsaker som ender i en skade. Og bemerk, at nesten i hvert eneste tilfelle er det skadede selv som er ansvarlig for at årsaken opptrer. Hadde han vært seg sitt ansvar bevisst og handlet deretter, så ville ulykken ikke ha kunnet komme.

Hvorfor handlet han ikke slik? De skadede har kanskje, hver enkelt, sin spesielle forklaring, men jeg vedder at årsaken nesten alltid er en og den

samme: Karen hadde neppe skjendet muligheten for, og konsekvensene av, en skade nettopp da. Hvis den karen som omgikk sin stige på en slik måte at det resulterte i et fall og et brukket ben hadde vært observant overfor denne mulighet, så ville han valgt en tryggere fremgangsmåte.

Hvorledes kan folk være så likegyldige ofte overfor skademuligheter? Har hver enkelt god grunn til å anta at han, av alle, ikke kan rammes? Hvilken god grunn kan han angi for den antakelsen at det slett ikke er så farlig? Hvorfor ta en unødvendig sjanse?

Selv tilsynelatende små skader kan ha meget alvorlige konsekvenser, f. eks. i samband med betennelser. Små skader, kan — selv om de relativt fort heles — være meget smertefulle, f. eks. en hammerrammet finger. Den kan gi mange våkne netter. Selv mindre skader, som fører til noen dagers arbeidsløshet, har foruten lidelsen, økonomiske konsekvenser, større skader — for ikke å tale om de helt fatale — betydelige, kanskje varige lidelser og store økonomiske tap, for den skadede, hans familie, bedriften, samfunnet. Alt sammen gode argumenter for personlig aktpågivenhet og ansvarsfølelse.

Skader er i alle tilfelle en uønskelig ting, ikke minst når de er selvforskyldt. De kan forebygges ved den stadige, men ellers lite bryssomme lille nødvendige aktpågivenhet.

## ARBEIDSKLÆR I BEVER-NYLON

Under vernelederemøtet i Sandefjord siste vinter ble det fra en del representanter reist spørsmål om det kan oppstå statisk elektrisitet i forbindelse med bruken av "Bever-Nylon" vareklær til arbeidere som håndterer sprengstoff.

Vernelederne oppfordret Vegdirektoratet til å få dette klarlagt.

Vegdirektoratet hadde tidligere vært i kontakt med Sprengstoffinspeksjonen om dette og fått til svar at det ikke innebar fare å bruke "Bever-Nylon" vareklær i forbindelse med sprengningsarbeid.

Etter nevnte vernelederemøte tok Vegdirektoratet saken opp på nytt med Statens Sprengstoffinspeksjon og samtidig også med Statens Arbeidstilsyn og firma Motex A/S som er leverandør av stoff til våre vareklær.

Sprengstoffinspeksjonen fastholder at det ikke er forbundet med noen fare å bruke "Bever-Nylon" vareklær under sprengningsarbeid, men vil imidlertid anbefale at arbeidstøy av kunstfiberstoff regelmessig antistatbehandles i forbindelse med vask.

Fra firma Motex A/S foreligger rapporter fra Svenska Tekstilsforskningsinstituttet og Norsk Tekstilsforskningsinstitutt som viser at etter prøver foretatt av disse institutter ikke fremkommer noe som kan gi problemer under bruk.

Vegdirektoratet mener etter dette at det må ansees klarlagt at vareklær av type "Bever-Nylon" uten fare kan benyttes i forbindelse med sprengningsarbeid.

## Hvem gjør hva, på maskinavdelingen?

Mekaniseringen i vegvesenet fortsetter, og stiller stadig større krav til maskiner og materiell, og ikke minst til de som skal holde maskinene i gang. Maskintypene endres, og nye kommer til, som følge av tekniske fremskritt.

I dag er det ikke uvanlig at en enkelt maskin koster i innkjøp omkring 300.000,-. Det vil igjen si at den avskrives med ca. 250,- kroner pr. dag, og da skjønner man at det er viktig å holde den i arbeide. Men dette er tallenes tale. Vi har nok fått erfare at det er andre som kan tale like høyt og overbevisende når maskinene svikter. Sikkert med god grunn mange ganger, men av og til har nok kritikken vært ubegrunnet.

Men i alle fall, i høst starter vi opp med systematisk vedlikehold av maskiner m.v. Opplegget for dette er omtalt på annet sted i dette nr. av "Vegstikka".

Hovedsakelig av denne grunn er maskinavdelingen i løpet av året blitt forsterket med konstruktør Svein Johansen og oppsynsmanns-assistent Steinar Edvardsen. Johansen skal være ved vegkontoret i Tromsø, mens Edvardsen skal være arbeidsplanlegger for systematisk vedlikehold og blir stasjonert ved verkstedet i Nordkjosbotn.

Det vil således bli en litt annen organisasjon av maskinavdelingen heretter, og på egen side i avisen har jeg forsøkt å fremstille grafisk hvordan avdelingen er oppbygget, og hva den enkelte skal gjøre.

Organisasjonsplan for  
MASKINAVDELINGEN

Avd. ing. G. BERNTSEN  
Leder av maskinavd.

Maskinvedlikehold

Konstruktør SVEIN JOHANSEN  
Leder for vegv. verksteddrift  
Systematisk vedlikehold.  
VHF radiosamband

Oppsynsm. O. KRISTIANSEN  
Leder for sentralverkstedet

Sentralverksted  
Verkst. f. m. G. KVIEN

Opps. m. ass.  
STEINAR EDVARDSEN  
Arbeidplanlegger  
for systematisk  
vedlikehold.

Kvesmenes  
Verkst. f. m.  
K. FAGERLI

Vegstasjoner

Storslett  
Verkst. f. m.  
Å. GAUSDAL

Burfjord  
Verkst. f. m.  
K. BOBERG

Finnsnes  
Verkst. f. m.  
A. BERG

Bardu  
Verkst. f. m.  
J. DALBERG

Kvaløysletta  
Verkst. f. m.  
H. RICHARDSEN

Harstad  
Verkst. f. m.  
A. NILSEN

Utleie og tilsyn

Oppsynsmann  
BJ. ERIKSEN

Tilsyn med maskiner og biler utenom Harstad og Bardu.  
Koordinere utleie av v.v. maskiner og biler over hele fylket i nært samarbeid med G. BERNTSEN.  
Ansvarlig for utleieregister på vegkontoret.  
Holde maskinavdelingens plantavler ajour.

Oppsynsmann  
S. SLETTEN

Tilsyn med maskiner og biler i Harstadområdet.  
Sørge for gjennomføring av systematisk vedlikehold i samme distrikt.  
Leder av vegvesenets verksted i Harstad.  
Koordinere utleie av maskiner.  
Melding til utleieregister.

Oppsynsmann  
T. TORSTAD

Tilsyn med maskiner og biler i Harstadområdet.  
Sørge for gjennomføring av systematisk vedlikehold i samme distrikt.  
Leder av vegvesenets verksted i Harstad.  
Koordinere utleie av maskiner.  
Melding til utleieregister.

Meldetjenesten til utleieregistret på vegkontoret er fortsatt tillagt følgende personer:

For vedl.h.distr.nr. 1 T. TORSTAD  
2 S. SLETTEN  
3 ARNOLD BERG  
4 JENS STORMO  
5, 6 og 7 BJ. ERIKSEN, O. KRISTIANSEN og K. FAGERLI  
8 Å. GAUSDAL og K. BOBERG  
9 H. RICHARDSEN

Jeg sier med vilje "forsøkt", for det kan ofte være vanskelig å trekke klare grenser mellom den enkeltes ansvarsområde.

Men dette gjelder nok ikke bare maskinavdelingen. Nødvendig funksjonsdeling og spesialisering på stadig flere områder innen etaten er vel årsaken til dette.

Som det fremgår av planen vil det også innen maskinavdelingen bli en form for funksjonsdeling. Forøvrig i tråd med opplegg fra vegdirektoratet.

Det vil således bli en egen funksjon som skal ha ansvaret for maskinvedlikeholdet, og en for utleie. Stort sett er det slik også i dag, men etter innføring av systematisk vedlikehold vil muligens oppdelingen bli mere markert. Hovedplaner for maskindisponeringen skal fortsatt settes opp av undertegnede, i samråd med driftssjef og ledere på driftsavdelingene. Konstruktør Wikstrand skal også fortsette med knuserdisponeringen.

Deretter kommer Bjørn Eriksen inn i bildet for å samordne de mange spørsmål som dukker opp, både av tekniske og menneskelig art. Noen forandring i planene pleier det jo også å bli, og slike saker skal da han ta seg av.

Innføring og planlegging av det systematiske vedlikehold skal som nevnt ivaretaes av nye folk.

Jeg håper de blir mottatt med positiv velvilje når de nå skal gi seg i kast med dette uten å kjenne etatens mange sider, slik som oss andre. Kanskje er det en fordel.

G. B.

## FOREBYGGENDE SYSTEMATISK VEDLIKEHOLD PÅ VEGVESNETS MASKINPARK

AV KONSTRUKTØR SVEIN JOHANSEN

Forebyggende vedlikehold er av stor betydning for det økonomiske utbyttet av maskiner og anlegg. Det er en sak som omfatter og berører alle og kan ikke utøves av maskinavdelingen alene.

Helt fra man for mange år siden begynte å snakke om forebyggende vedlikehold, har mange fått den oppfatning at forebyggende vedlikehold er en slags vidundermedisin. Det er ikke tilfelle. Forebyggende vedlikehold alene er ikke nok.

Først når forebyggende vedlikehold kombineres med vedlikeholdsreducerende og eliminerende virksomhet samt med effektive og sakkyndig utførte reparasjoner og i de fleste tilfelle også med økonomisk og teknisk riktig utførte overhalinger, oppnåes den beste totale lønnsomhet. Denne kombinasjon kan vi kalle systematisk vedlikehold.

For at man skal oppnå god virkning av det forebyggende vedlikehold kreves:

1. Teknisk riktig instruksjon.
2. Rasjonelt verktøy og annet utstyr.
3. Godt utdannet personell.
4. Planlegging.
5. Oppfølging og kontroll.
6. Registrering.
7. Analysering av registrerte data.

Når det gjelder innføringen av systematisk vedlikehold her i vårt fylke, så skal dette skje i løpet av de første dagene av september. Vi kommer i første omgang til å starte opp med forholdsvis få maskingrupper, og da hadde vi tenkt på gruppene: hjullastere, dumpere, motorveghøvler, gravemaskiner og beltemaskiner. Siden kommer kompressorer, knusere og de elektriske aggregatene med.

Når en ser på punktene 1 - 7 som er nevnt foran, så blir det å si om punkt 1 som omhandler teknisk riktig instruksjon: Vi har utarbeidet lettfattelige og godt illustrerte instruksjon-skjemaer både for maskinførere og serviceinspektørene. Vi håper også å få i stand flere kurs for maskinførere. Under punkt 3, som omhandler utdannet personell så er vi i den heldige stilling at vi disponerer selv over dyktige reparatører på våre forskjellige verksteder rundt om i fylket. Hvor dette er mulig må vi benytte noen av disse som serviceinspektører. Inspektørenes arbeide blir å foreta rutinemessige tilstandsinspeksjon på våre maskiner.

Vi har for vårt nordligste distrikt nylig ansatt to reparatører og en av dem vil bli benyttet lokalt der. For det øvrige fylket - bortsett fra Harstadområdet - vil inspektørbehovet formodentlig bli dekket av to menn fra sentralverkstedet i Nordkjosbotn, en fra Finnsnes og en fra Bardu. I Harstad regnes med en mann. Opplegget krever også en del reisevirksomhet av bedriftselektrikeren i Nordkjosbotn. Når det gjelder Harstadområdet så vil dette komme som et eget distrikt både når det gjelder planlegging og de rutinemessige inspeksjoner. Opplegget blir det samme som i fylket forøvrig, men planleggingen og koordineringen vil skje gjennom distriktets maskinoppsynsmann.

Punkt 4 gjelder planlegging for øvrig. Her har vi nylig ansatt en såkalt arbeidsplanlegger. Han vil få status som maskinoppsynsmannsassistent og han blir stasjonert ved vegsentralen i Nordkjosbotn. Oppgavene hans blir å planlegge reiseruter for inspektørene og likeså skal han ordne mottakelser, klargjøring og planlegging av reparasjonsarbeid. I denne forbindelse skal han samarbeide nært med verksmesteren og verkstedformenn på de forskjellige verksteder. Serviceinspektørene sorterer direkte under verksmester eller vedkommende verkstedformann, men planlegging av reiseruter, arbeider m.v. gjøres av arbeidsplanleggeren.

Under punkt 5 har vi oppfølging og kontroll. Dette vil skje etter systematiske tilstandsinspeksjoner som utføres av den enkelte fører og av serviceinspektørene.

De siste punktene 6 og 7 er registrering samt analyse av registrerte data. Lederen for det systematiske vedlikeholdet vil kunne benytte et EDB-styrt planleggings- og informasjons-system som inngår i det systematiske vedlikeholdet. På grunnlag av dette vil lederen kunne foreta teknisk/økonomisk analyse av maskinvedlikeholdet. Og dette igjen vil kunne indikere behov for endringer av:

Konstruksjon  
Vedlikeholdsinnsats  
Førerinstruksjon.

Systemet baserer seg på EDB-behandling av innsamlet teknisk og økonomisk statistikk, og vil i fremtiden inngå i vegvesenets rutiner, rapporter og analyser.

## MINNER FRA SENJA

HER FORTSETTER FORMANN ARNE ANDREASSEN, BRYGGERHAUG SIN BERETNING FRA VEGARBEIDER PÅ SENJA FØR I TIDEN.

Her må en gjøre et lite sidesprang. Hadde Peder Sebiassen som transportsjef valgt ut sine andre kjørekollegaer med omtanke, måtte dette i særlig grad gjelde for han Olaus. Deter trolig at han på den tid var Senja's sterkeste mann. Det var nok på- og avlessingen av de tunge bruseksjonene Sebiassen hadde hatt i tankene da han fikk han Olaus med, at det senere skulle bli nødvendig under visse situasjoner å bruke ham som "hjelpegamp" tror jeg sikkert ikke han hadde tenkt på. Et par data fra hans kjødelige mål som jeg spesielt husker var følgende: Høyde 188 cm. på strøpelesten, vekt 118 kg. netto.

Et lite avsnitt må en få føye til historien om han Olaus, for at leserne skal få et lite inntrykk av hans kjempekrefter. I 1918-19 arbeidet han på A/S Sydvaranger. Det som hente her var i 1919 da han skulle reise hjem til jul. Blant reisekameratene var der en hel del "søringer" som også var anleggsbus og kom ombord på hurtigruten i Kirkenes og skulle hjem. Det var vel skikk og bruk da som nu, at "busen" måtte ha litt for tørsten i slike

anledninger, så stemningen ombord ble omsider ganske livlig. Nu viste det seg at noen "søringer" skulle bli nokså plagsom med han Olaus, slik at han til syvende og sist måtte "kakke" til et par av dem for å se aom de ikke da skulle la han få være i fred. Dessverre utviklet dette seg videre i den retning at kapteinen så seg nødt å rekvirere politi til kaien for arrestasjon av en mann ved skibets ankomst til Vadsø. Og ganske riktig, så snart landingen var lagt sprang det tre politimenn ombord bevebnet med køller og handjern. Da de imidlertid ble anvist hvem som skulle arresteres var det liksom de stusset. Da først forstod han Olaus at det var han som uforskyldt skulle arresteres for opptøyer ombord og føres i arresten. Han ble da mektig vred og tenkte at nu var det på tide å sette seg i litt respekt. Han grep da med



HER ER SVANELV BRU  
SOM ANDREASSEN  
FORTELLER OM.  
LITT AV ET  
NÅLØYE I DAG.

begge hender fast i rekkverksgelenderet akterut som var av tykt jernrør og bøyde det i to vinkler bare så mønje og maling spratt der bøyene ble skarpest. Da varslet kapteinen politimennene at de skulle la mannen være i fred. Denne ordre ble vist meget kjærkommen mottatt av politimennene for de nærmest sprang på land. Den som virkelig tjente på opptrinnet ble han Olaus selv. Han ble nemlig innbudt til å innta sine måltider i offisersmessen i lag med skibets offiserer, og dette gjaldt hele turen sørover til han gikk i land på Finnsnes. Og alt var helt gratis.

Jeg nevnte i forrige artikkel at det ofte hente at "gampene" ikke klarte å dra lassene sine i de to brattkneiker hvor kjørevegen var lagt. Dette gjaldt spesielt en plass mellom Bryggerhaug og Torsli som en kaller "Vasssbekkmurdalen". Her var det at kjempekraftene hans Olaus mange ganger kunne bli satt på en hard prøve. Peder Sebiassen - kjøresjef - hadde fra den tid han var fiskekjører hos Bjørnenakk i Båtsfjord fått i gave hos den samme Bjørnenakk et svært "reip" av Hvitfisker - også kalt Bjørnenakkreipet - dette ble av Sebiassen overlatt til han Olaus som gjorde det fast i sleden og så drog han ombredd med "gampen" til lasset var over kneiken. Når han var kommet opp med den første, gikk han ned for å hjelpe den andre, og slik gikk det etter tur til alle var kommet opp. Var føret godt kunne nok Olaus slippe denne operasjon. Av og til kunne det også hende at "Støttingen" skar utfor vegen med ene meien og gikk da vanligvis så dypt ned i sneen at lasset ble stående fast. Når slikt hente for noen, da kom han Olaus og trukket seg godt fotefeste satte så skuldra under fløtstokken på støttingen og ropte "i håv" samtidig som kjørereren gav "gampen" et lite rapp, og opp kom både støttingen og lasset.

"Gampene" måtte vist sette stor pris på den hjelp han Olaus kunne gi dem i de ovenfornevnte situasjoner, for så snart de merket noe unormalt med lasstyngden, stoppet de, spisset ørene, og gløttet attover, sansynligvis for å se om hva han Olaus skulle foreta seg.

Ja, denne brutransporten var et uhyre slit for både mennesker og dyr, i kalde og mørke vinterdager, med uvær og frost, men en urokkelig tro og forvisning om at arbeide de utførte var det første skritt på den vegen som skulle bidra til å gi folket en litt lysere tilværelse, og som til syvende og sist skulle føre dem ut

av den isolasjon de tidligere hadde levet i.

Det måtte være en stor lykke at menneskene på den tid ennu hadde evnen til å glede seg over lite, og var takknemlig for å få være et sliteledd i samfunnskjeden, et ledd som mange ganger kunne være på bristepunktet, men som holdt allikevel.

Jeg kan umulig slutte kapitlet om denne brutransporten, og han Olaus, og minnene som på så mange måter knytter seg til det, og som stadig ruller frem, uten å komme inn på en annen av Olaus spesialiteter. Var han navnsputt for sine kjempekrafter, var han det ikke mindre for sin sangstemme. Det var som det sværeste orgelbrus, fra den dypeste bass, til den høyeste tenor, høyt, klart og rent.

På tross av slit, vintermørke kulde og sne, klarte allikevel han Olaus å mane frem en viss romantisk stemning som knyttet seg til denne brutransporten. Det var en stående regel, at når alle hadde fått avlosset sine lass ved brustedet på kveldsparten og kom kjørende i retur, da satt han Olaus på sleden og sang. Det var en sang, som med sin styrke og kraft hørtes i kilometers avstand, og som gav ekko i åser og fjell. Alle i bygda, unge som gamle, ønsket å høre sangen til Olaus, og det ble av de voksne pålagt oss som var guttunger og høre etter når brukjørerene kom i retur for så å komme å varsle slik at de fikk komme ut å høre. Denne varslingen ble for oss nesten som en lov, så snart vi hørte tegn til at de var i anmarsj, sprang vi fra gård til gård, fortære en føttene kunne bære oss og ropte: "No kjæm han" og da mente vi han Olaus. Alle kom ut og stod å lyttet til sangen, hvis make ingen før hadde hørt. Kan en tenke seg en stemning mere trollsk i en vinterkveld med måneskinn, eller en frost- og stjerneklar polarhimmel med nordlyset flagrende i alle retninger, og da høre når Olaus sang "Gud signe Norigs land kvar heim kvar dal og strand kvar lund og li", eller "Norge mitt Norge". Ja, det var en opplevelse som jeg vet ingen har glemt av de som fikk høre det. Vi stod mange ganger blåfrosset og lyttet, helt til han Olaus og sangen langsomt forsvant i det fjerne.

Jeg tror at han Olaus på mange måter måtte føle seg knyttet til sitt fedreland med særlig sterke band, da det fortrinsvis var nasjonale sanger han brukte. Av og til kunne han synge raller-viser, men ikke så ofte, på tross av at han kunne mange av dem også.



Det er nu mange år siden Olaus døde, og kapitlet om ham må vel foreløpig avsluttes, men han vil kanskje dukke opp en tid senere i denne beretning.

Såvidt en kan huske ble den dagen de siste lassene av denne brua var vel fremme en stor dag for både de som hadde kjørt den, men kanskje ikke aller minst for bygdefolket. Det var en glede og en takknemmelighet for at det oppdrag som ble ansett for et av de verste endelig var bragt til en lykkelig avslutning. Brukjørerne ble innbudt på gårdene hvor de fikk servert nystekte vaffelkaker med heimkjernet smør, geitost og nykøkt gomme. Nu ble alt sett fra et lyst synspunkt, og det hadde de grunn til. De viste bare ikke på dette tidspunkt - heldigvis - hvilke motganger det senere skulle bli med dette byggverk.

Når det gjaldt forberedelsene i marken, så som landkar osv. var de på dette tidspunkt nærmest ferdig. Det var anleggsbasen Meier Ervik som hadde vært arbeidsjef både med peling og når det gjaldt å ta ut stein til muring av landkarene. Mannskapet var i det vesentligste av bygdens egne folk. Den som hadde ansvaret for selve muringen var en bas oppe fra Bardu hvis navn var Konrad Thune.

En må uvilkårlig tenke på at her var ikke mange kvaliteter av betong som teoretisk var forhåndsbestemt til å brukes her og der. Det var bare en kvalitet, og det var stykker av selve Norge som skulle sprenges meget pent ut fra sitt opphav, og hestekjøres frem til brukerstedet i så store enheter som det på noen måte var mulig, og fremfor alt, uskadd etter spregningen.

Det var særlig interessant å følge med i de mange faser som knyttet seg til dette spregningsarbeidet. Fra borrsmiden slo på ambolten og kvesset borrene, og til mineskuddet gikk, kunne det hende så mangt.

Borrsmiden hadde en særlig ansvarsfull jobb. Kvessingen måtte gjøres omhyggelig, både hva skarphet og herdsel angikk. Dersom en ikke mestret denne teknikken til punkt og prikke, ja, da var du heller ikke brukbar som borrsmid. Den som hadde denne jobben på dette bruanlegget var en stille og ærverdig mann borte fra Ervika ved navn Ole Rustad. Han var ikke bare borrsmid, men han var den virkelige smed på alle områder, et fag han behersket til

fullkommenhet og mere en det, som vi senere skal få høre mere om.

På den tid var det utenkelig hva en god anleggsmed kunne få av arbeidsoppgaver. Da tenker jeg ikke bare på det arbeide han var tilsatt å gjøre for anlegget. Nei, du verden hvor mye smedarbeide Ole Rustad utførte for bygdefolket på sin fritid. Det som det først og fremst gikk ut på var reparasjoner av beslag til kjørebbruk og hesteseler m.m. Ja, han fikset sågar nytt beslag til vanlige spinnerokker, som på den tid var like nødvendig i huset som mat. Når Rustad hadde utført et slikt arbeide, fikk han som regel en god tallerken rømmegrøt med spekelaks etterpå. Annen betaling for slikt arbeide tror jeg ikke det noen gang hendte at han tok imot. Han visste vel så altfor godt at det heller ikke var mange som hadde noe å betale med.

På tross av at anleggsbasen Meier Ervik var en ypperlig bas for å hanskas med stein og fjell, ble der allikevel skuddsalver hvor det ble heller lite av stein som kunne brukes som murstein. Det hadde sin forklarlige grunn i at det fjell som var tilgjengelig ikke var så bra til dette spesielle bruk som det burte ha vært. Det var likevel ikke bortkastet, da den som ikke kunne brukes til å mure, ble nyttet til såkalt bakmur.

Meier Ervik var på mange måter en nokså streng mann. Han hadde en forunderlig evne til å føre en viss respekt med seg, skarp i sine ord, skarp i sin replikk, men var godt likt av sine arbeidere, bedre arbeidsbas kunne en ikke tenke seg.

Var det ting Ervik var spesialist på så måtte det først og fremst være å "slå på borren", det var et syn å se på, det ble sagt at han aldri slo forbi. Det var vel hans lange øvelse i anleggsektoren som hadde laget mesteren. Den feisel han brukte var hans private, den fikk ingen andre lov å bruke. Det var skaftet han var redd for, han ville ikke ha det oppfliset og skadet av "borrnakken". Og det skaftet hadde heller ikke hatt slike kontakter, det kunne en tydelig se. Han brukte stropp i skaftenden som på en skistav, antakelig for å sikre handfeste mot glidning. Ja, feiselskaftenes utseende var faktisk de som fortalte om vedkommende var en god eller dårlig borrslager.

En liten episode må her fortelles om Ervik og borkameraten hans.

Ervik satt selv og snudde borren og kameraten slo, plutselig suste slaget forbi og traff Ervik over armlæggen, da så Ervik på kameraten og sa: "Slår du forbi, din galte". Borringen fortsatte, men ikke lenge var det før neste bomslag traff Ervik, men nu langt høyere opp en det første. Da reiste Ervik seg og sa: "Sett deg og hold, neste gang treffe du meg antakelig i skallen og da dreg du deg juling". Ervik slo siden selv, både denne dagen og neste dag.

Selve spregningen var det stort sett Ervik alene som utførte, både med grytebrenning og beregning av sprengstoffmengder. Det forekom meg at ladningsarbeidet i den tid måtte der hvile en viss høytidstemning over, at det ble sett på som nærmest en hellig handling. Det var kanskje ikke å undres over når en tar i betraktning det arbeide og tid som måtte spanderes for å få ferdig et borrhull, da måtte det så men ikke beregnes hverken for mye eller forlite, gikk det dårlig med salven kunne det mange ganger bli nokså varmt om ørene på den ansvarlige.

Når salven var gått, var det straks å rigge opp en stubbebryter, få steinen slingset og løftet opp på svære steinsleder som var sammenboltet av sterk og kraftig Senjabjørk. Så var det igjen "gampens" tur til innsats å få den dratt frem til brystet hvor den videre skulle bearbeides etter nøyaktige mål og vinkler. Her var det Konrad Thune fra Bardu som var den daglige leder, stenhuggingsarbeide kunne denne mannen til fullkommenhet, det var ikke tvil om det. Han tok alltid øyemål først av den plass en ny stein skulle ligge, så gikk han til steinlagret med øyemålet og tok ut den stein som så noenlunde skulle passe, så var det å slingse an og dra den frem til huggerstedet, så merket Thune den opp og huggingsarbeidet kunne begynne. De verktøy som bruktes til dette var piksett, dobbelsett, og slegge - ja, ikke å forglemme to sterke armer for betjening av sistnevnte redskap. Det var to mann i hvert huggerlag, en holdt settene den andre slo. Et svært tungt arbeide var det, og gikk heller ikke snart. Men om arbeidet var slitsomt, med bruk av "rå" muskelkraft til alt, ble dette mer en kompensert av pågangsmotet og innsatsviljen til hver enkelt av de som arbeidet på dette bruanlegg. Sleggenes og feiselens klangfulle sammentreff med settene og borrnakkene var kanskje hyggeligere lyder å sende ut i en fri natur en pressluftmaskinens øredøvende brak.

(forts.)

## BAK JERNTEPPET SOM SNØMANN



Med kofferten full av teorier om hvordan snøproblemer på høyfjellsveger kan overvinnes drar driftssjef Herleiv Solberg i september i år til Praha hvor vegfolk fra hele verden samles til den XIV Internasjonale vegkongress.

Solberg har vært med i et utvalg som på kongressen skal legge fram en utredning om "Utforming av lengde- og tverrprofil for høyfjellsveger med snøproblemer".

Hans andel i denne utredningen bygger på erfaringene med anleggene "Helårsveg over Kvænangsfjellet" og "Skibotn - riksgrensen", to anlegg Solberg hadde ansvaret for.

På bildet ser vi "Snømannen" blant snøskavler i Reinfjord i Ytre Kvænangen 30. juni i år. Vi er glad for at vi kom dit såpass sent på "vinteren". Mens det var på det verste måtte det måkes trapper i snøen fra takhøyde og ned til inngangen på skolen.

Men nå, 30. juni altså, var vegen så godt som snøbar, og da så jo alt mye lysere ut.

## VEG - sport

Var det noen som så fjernsynsteatrets engelske "Fotball" forleden og tenkte sitt om de fotballgjerne familiefedrene som ble presentert?

Vi kan forsikre at det var bare blåbær mot den feberen som raser på vegkontoret for tiden, hver eneste kaffepause er som for et spillemøte å regne, taktikk, teknikk, kondisjon m.v. og for ikke å snakke om de sjangsene som ble spolert i siste kamp, er de eneste temaer som vi tør ta opp over kaffekoppen.

Men rett skal være rett, aldri før har "Veg" hatt en slik sesong i sin korte historie. I bedriftsserien her i Tromsø står laget uten tap hittil i år, riktignok i laveste divisjon, men uten å ta alt for mye i, så tror vi nok årets lag ville ha forsvart en plass i 1. divisjon.

I serien er det blitt disse resultatene.

Mot BP	3 - 1
" Odd Berg	2 - 0
" Shell	8 - 0
" Nordbetong	3 - 0
" Elektrikerne	3 - 1

og også seier mot Lærerne som ikke møtte til kamp. Det gjenstår nå 4 kamper før serien er ferdigspilt. Kan vi håpe på at "Veg" ender på topp og dermed rykker opp til neste år?

Det er imidlertid ikke bare i den lokale bedriftsserie laget har gjort seg bemerket. I veg-cupen hvor de fleste fylkene har meldt på sine idrettslag, tråklet "Veg" seg pent gjennom 1. runde med å beseire Nordland vegvesen 6-1. Denne kampen gikk i Narvik og rapportene forteller at det var helhjertet innsats fra våre gutter allerede fra starten av.

Med på dette laget var, regnet fra mål til ytre venstre:

Richard Richardsen, Magnar Martinsen, Svein Johansen, Åge Seppola, Magne Hansen, Bjørn Stiberg, Odd Jørgensen, Svein Liland, Kristian Olsen, Almar Leirbakk og Knut Gløersen og dessuten ble av innbytterne også Odd Danielsen og Oddvar Nilsen benyttet de siste minuttene.

"Veg" ble så satt opp mot Nord Trøndelag for å spille om retten til å delta i sluttspillene i Lillehammer i dagene 14. og 15. august. Kampen mot Nord Trøndelag ble også lagt til Lillehammer, et av lagene skulle jo likevel dit.

Etter en meget pen innsats ble Nord Trøndelag (fjorårets cup-vinner) beseiret med 1-0. En god kamp og fullt fortjent seier. Denne kampen gikk lørdag 14. august kl. 1300. Alle-rede kl. 1500 stilte "Veg" opp mot Rogaland om retten til finaleplass.

Det ble en jevn og frisk kamp, med full innsats fra begge sider. Våre gutter ledet lenge 1-0, men et ulykksalig frispark i de aller siste minuttene gav Rogaland utlikning. Kampen måtte avgjøres med straffesparkkonkurranse og etter en serie på 3 straffespark hver scoret "Veg" 3 ganger mot Rogalands ene i det vår utmerkete keeper reddet 2 ganger. Sluttresultat 4-2 og kampen sett under ett var dette fullt fortjent.

Søndag kl. 1300 var det duket til finale mellom Vegdirektoratet og "Veg". Vegdirektoratet hadde lørdagen beseiret Hedmark så klart som 4-0 og våre spioner på denne kampen hadde snart registrert at dette laget ville bli en hard nøtt. Og det holdt stikk. Vel hadde våre gutter 2 harde kamper i beina fra dagen før mot Vegdirektoratets ene, men vi skal ikke bruke det som noen undskyldning. Heller ikke at et par av målene var noe lett-vinte. Alt i alt, det beste laget vant, vi måtte se oss slått med 1-4.

Enkelte av våre spillere utmerket seg nok i forhold til resten av laget, men vi vil likevel ikke fremheve noen spesielle, alle gjorde en helhjertet innsats i de 3 kampene og vi gratulerer laget med resultatet i cupen.

Og her er finalelaget, regnet fra mål og til ytre venstre:

Richard Richardsen, Torstein Kjærvi, Svein Johansen (kaptein), Egil Seppola, Magne Hansen, Bjørn Stiberg, Odd Jørgensen, Svein Liland, Elling Eriksen, Kristian Olsen og Knut Gløersen. Dessuten spilte Odd Danielsen og Arild Teigen en runde.

Som reserver ellers deltok Guttorm Henriksen, Per Nilsen, Oddvar Nilsen og Ingolf Moan.

"Vegstikka"s utsendte kanonfotograf var så preget av stundens alvor og de nervepirrende situasjoner at han maktet ikke å få til et skikkelig bilde av laget.

### ET INFORMASJONSSKRIFT

En nett liten trykksak er dukket opp på vårt bord. "Velkommen i vegvesenet" med store bokstaver allerede på første side.

Det er Nordland vegkontor som presenterer etaten for sine ansatte og da spesielt for de nyansatte med dette lille heftet.

En rask gjennomlesing og vi finner dette midt i blinken. Det er vel et faktum at nyansatte ikke får den informasjon de i grunnen har krav på, de er gjerne på forhånd tiltenkt et spesielt arbeide, blir satt inn i det, men hvor den nyansatte står i bildet, hvor sammenhengen med resten av etaten og deres funksjoner er, ja det blir det oftest opp til en sjøl å finne ut av.

Vi vet at dette med skikkelig og organisert informasjon for nyansatte har manglet, i hvertfall i de aller fleste fylkene.

Oppland fylke har gjennomført en informasjon i kursform, en idé vi her i Troms hadde tenkt å gripe. Det er imidlertid et spørsmål om en makter å gi kontinuerlig informasjon i kursform. Personalet utvides stadig, en del utskiftninger foregår også, så slike kurser måtte derfor bli en årlig foreteelse.

Et informasjonsskrift som det Nordland nå har fått i stand synes å være en heldigere løsning. Det avhjelper sikkert et lenge følt savn og vi vil gjerne gratulere Nordland vegkontor med dette tiltaket.



Vi har også denne gang en rekke jubilanter og sender våre hjerteligste lykkeønskninger til:

### 50 ÅR

Maskinkjører Alf Isaksen, Nordmannvik	5/7
Verkstedarbeider Rudolf Pedersen, Sørkjosen	8/7
Vegvokter Alf Berg, Skognes	29/7
Vedlikeholdsarb. Alf Simonsen, Straumfjord	9/8
Sjåfør Håkon Haugslett, Kantornes	12/8
Vegarbeider Johan Johansen, Borkenes	28/9

### 60 ÅR

Vegvokter Andres Bergli, Storsteinnes	13/7
Sjåfør Ole Fossbakk, Fossbakken	29/7
Vegvokter Harry Richardsen, Botnhamn	29/7
Maskinpasser Jens M. Jensen, Djupvik	11/8
Vegvokter Ole Østlund, Fossbakken	17/8
Vegvokter Halfdan Theodorsen, Mestervik	28/8
Vegmester Asbjørn Hansen, Tromsdalen	29/8

### NY PENSJONIST

Vegformann Kristian Fagerheim, Sørreisa som vi sender vår hjerteligste takk for den innsats og interesse som er vist for etaten gjennom mange år.

## FRA GAMLE DAGER



Slik så det ut i Sørvashaug grustak  
i Salangen i 1934.  
Grusbilen er klar med lass.



Sørvashaug grustak 1934.



## Mest solgte skandinaviske husvogn

Fordi Cabbykjøp innebærer trygt kjøp. Fordi De på kjøpet får en bit av Cabbys riksomfattende serviceorganisasjon. Fordi De får en campingvogn bygd etter Cabbymetoden i Europas mest moderne husvognfabrikk.

Send meg brosjyrer og nærmere opplysn.

Navn: \_\_\_\_\_

Adresse: \_\_\_\_\_



## AUTOSALGET?

Postboks 577, 9401 Harstad

## A/S STAAL & JERN

HARSTAD

Stål ★ Metaller ★ Jernvarer  
VVS ★ Materiell ★ Byggevarer  
Fra verk og lager

Bøying og kapping av kam-  
og armeringsstål.

# **BJARNE DYPVIK A/S**

**HARSTAD**

Reparasjonsverksted  
for elektriske  
motorer  
og dynamoer.

Lager av  
startbatterier  
motorer  
og generatorer.

# **Brødrene Hansen**

TROMSØ

---

**MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG**

### Vår anleggsavdeling leverer:

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,  
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

Transportbånd, stim- og trykkluftslanger.  
VALVOLINE smøreljer til alle formål.

### Vår friluftsavdeling gir tilbud på:

Årets båter fra landets ledende fabrikker.  
EVINRUDE og YAMAHA påhengsmotorer.  
VOLVO PENTA hekkaggregater.



☎ 8 45 40

**Salg med service.**

**ALT  
FRA  
ETT  
STED**

- Trelast
- Byggevarer
- Sanitær
- Støpegods
- Beslag
- Kjøkkeninnredninger
- Varemagasin
- Redskaper
- Wire
- Verktøy
- Sementvarer

**Kontakt oss – et moderne  
firma med tradisjon  
i bransjen.**

**AUSTAD**  
I SJØGATEN ★ ☎ 8 45 50