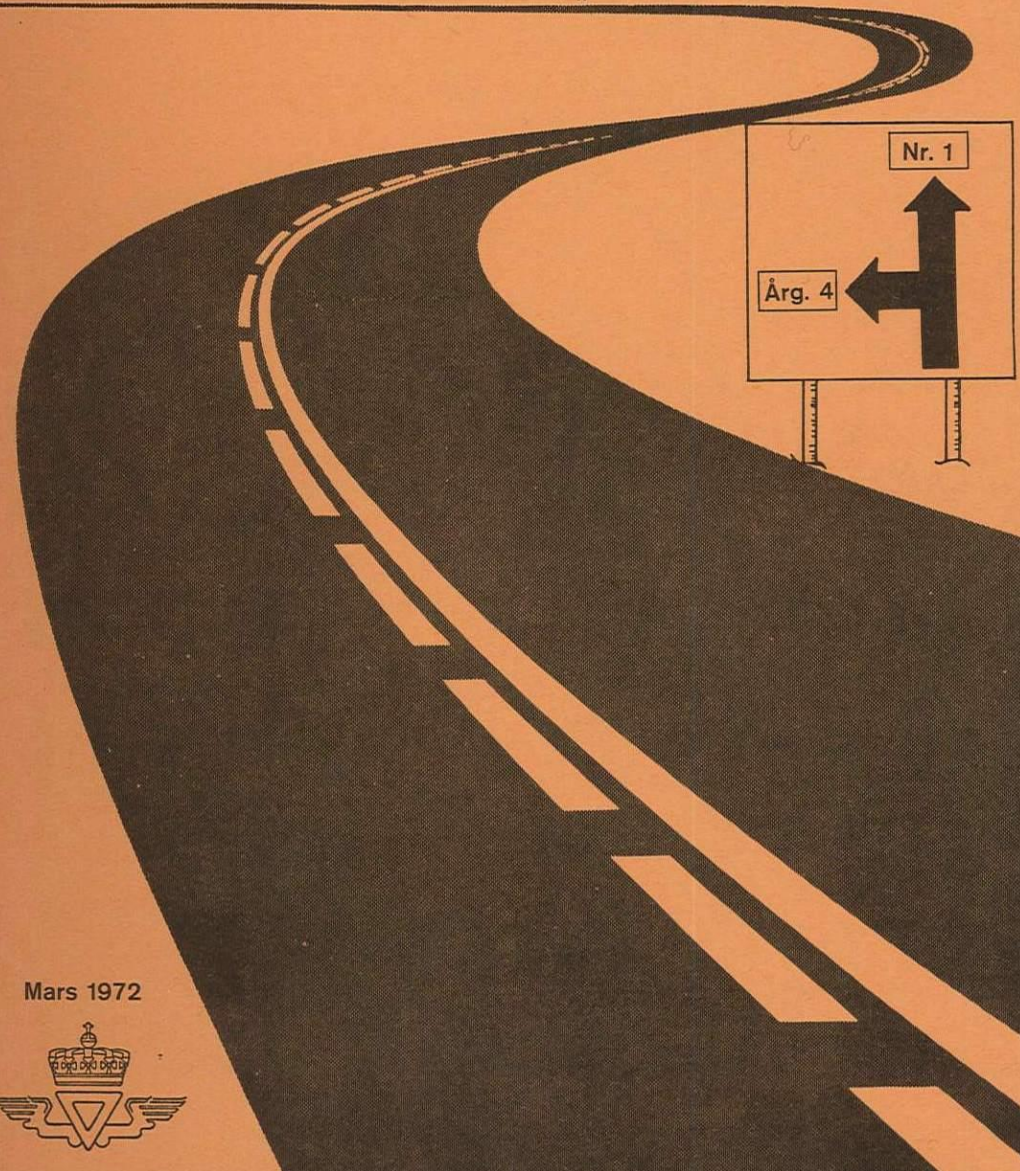


Vegs i kka



Mars 1972



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 1 mars 1972

4. årgang

Redaktør: Konsulent
Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

Overing. Eilif Os
Avd.ing. G. Berntsen
Avd.ing. I. Furuholmen
Vegmester G. Henriksen
Vegform. Arne Johnsen

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHOOLD:

Side	3	Sikkerhet i sentrum
"	3	Den nye K.planen for Troms
"	5	Heder til pensjonister
"	10	Økonomisk støtte til kurser
"	11	VHF-radiosamband
"	13	Samarbeidsutvalget
"	17	Fruktblomstring i Burfjord
"	18	Vegvesenets virksomhet 1971
"	22	Veg-sport
"	24	Minner fra Senja
"	33	Sikkerhetsbeltene skal brukes
"	35	Ny skjønnsordning - hva betyr det?
"	38	Leie av bil/maskin til privat bruk
"	40	Personalialia

Neste nr. kommer i juni, så la oss få stoffet innen 10. mai.

SIKKERHET



I SENTRUM

Sikkerhet i sentrum, et slagord som er mye nyttet særlig i vernearbeidet. Et godt slagord synes vi, presist og fullt av mening.

Når vi trekker dette fram, her og nå, så henger det sammen med at vi i disse dager er igang med en serie kurser rundt i fylket om arbeidsvarsling. Riktig arbeidsvarsling er av de operasjoner i vegvesenet som krever den aller største omtenksomhet og nøyaktighet. Det kan

bety liv eller død for både arbeidsstokken og for trafikantene.

Vi er derfor glad for at vi nå har fått denne omfattende kursserien som ikke bare henvender seg til arbeidsledelsen, men også til våre arbeidsformenn.

La oss håpe at dette vil bidra til at vi får en betryggende og ensartet bruk av skilt m.v. i forbindelse med arbeidsplassene våre og at vi med rette kan si at vi her setter sikkerheten i sentrum.

Den nye kommunikasjonsplanen for Troms fylke

ble behandlet i Troms fylkesting den 14. desember 1971.

I forrige nr. av "Vegstikka" gjengav vi bl.a. det utbygningsprogrammet K.planutvalget hadde foreslått for fylkesvegsektoren.

Fylkestinget gjorde enkelte endringer i dette programmet og det ble da sendt slik ut:

GRUPPE 1 ELDRE UFERDIGE ANLEGG

Bevilgningen for årene 1973-77 ble redusert med kr. 1,3 mill. og overført til gruppe 3, nyanlegg.

GRUPPE 2 UTBEDRING/OMBYGGING AV FYLKESVEGER

Vedtatt reduksjon på kr. 2,5 mill. som overføres gruppe 3, nyanlegg og programmet for gruppe 2 ble da slik:

Finnsnes - Bjorelvnes, Lenvik	kr. 2,4 mill	1973-75
Veg i Dividalen, Målselv	" 0,3 "	1973
Tromsdalsbrua m/veg, Tromsø	" 2,0 "	1973-74
Stortanen - Stangnes, Harstad	" 0,3 "	1973
Ervik - Kasfjord - Borkenes, Harstad/Kvæfjord	" 2,2 "	1974-76
Fagertun - Prestbakk - Kistefoss Bardu/Salangen	" 1,4 "	1974-75
Oldervik - Ansnes, Balsfjord	" 3,5 "	1975-77
Austnes - Leirvåg, Bjarkøy	" 0,8 "	1976
Eidkjosen - Henrikvik, Tromsø	" 1,9 "	1977
Lillevassmyr - Vangsvik, Tranøy	" 0,6 "	1977
	<u>kr. 15,4 mill.</u>	
Mindre vegutbedringer	" 9,5 "	1973-77
Ombygging av bruer/ferjeleier	" 6,0 "	1973-77
I alt	kr. 30,9 "	

GRUPPE 3 NYANLEGG

Det var under denne gruppe fylkestinget gjorde de største endringer, bl.a. tok de opp i bevilgningsprogrammet ytterligere

1 anlegg, nemlig Steinfjord - Ersfjord i Berg kommune. Vi får da denne utbyggingen:

Høgda - Grunnvassbotn - Elgsnes, Harstad	kr. 1,6 mill	1973
Krøttøy - Meløyvær, Bjarkøy	" 1,4 "	1973-74
Dyrøyhamn - Vinje, Dyrøy	" 0,2 "	1973
Mefjordaksla - Ørnfjordbotn, Lenvik	" 0,6 "	1973
Sørbotn - Andersdal - Kantornes, Tromsø/Balsfjord	" 3,0 "	1973-75

Vannvåg - Kristoffervalen, Karlsøy	" 1,3 "	1973-74
Sørvik - Kråkrøhamn, Ibestad	" 2,5 "	1973-74
Mefjordbotn - Grashopen, Berg	" 9,5 "	1973-75
Steinfjord - Ersfjord, Berg	" 4,0 "	1973-75
Ørnfjordbotn - Fjordgård, Lenvik	" 4,4 "	1974-76
Svanelvplass - Sifjord - Grunnfarnes, Torsken	" 25,0 "	1973 -
Ersfjordeidet - Grøt fjord, Tromsø	" 7,0 "	1974-77
Skøelv - Håkjerringsnes - Lavik, Sørreisa/Dyrøy	" 7,3 "	1975-77
Stakkvik - Nordeidet, Karlsøy	" 1,8 "	1977
Veg til Husøy, Lenvik	" ? "	1976-
Veg/bru til Sommarøy, Tromsø	" ? "	1976-

I alt bevilges 1973-77	kr. 75,0 mill
Div. ferjeleier (ingen nevneverdige endringer)	" 6,4 "
Sum	<u>kr. 81,4 mill</u>

Fylkestinget vedtok da et vegutbyggingsprogram på totalt kr. 130,0 mill for årene 1973-77, samme sum som foreslått av K.planutvalget.

Heder til pensjonister

Fredag 17. desember 1971 hadde vegvesenet 2 pensjonistsamlinger, en i Harstad og en i Nordkjøsbøtn.

I Harstad var det duket et lite festbord på Grand Hotell hvor 4 avtroppende vegarbeidere var hedersgjester. Det var de tidligere vegvoktere Magnus Årnes, Hemmestad og Nils Strøm, Grøtåvær, samt anleggsarbeiderne Reidar Mathisen, Sørvik og Elvin Kristiansen, Gullesfjord. Dessuten var tidligere vegvokter



FRA KAFFEBORDET
I HARSTAD OG TIL
VENSTRE SER VI
HEDERSGJESTENE
MAGNUS ÅRNES,
NILS STRØM,
REIDAR MATHISEN
OG ELVIN
KRISTIANSEN

Henry A. Hansen, Sandstrand invitert, men dessverre forhindret fra å møte.

Sammen rundt festbordet var ellers samlet oppsynsmannsstaben i Sør fylket, fra vegkontoret, driftssjef Herleiv Solberg og avdelingsingeniør Ingolf Furuholmen, fra Samarbeidsutvalget maskinkjører Ivar Langstrand samt de mere "rutinerte" pensjonister, Kristian Pettersen, Ole Ditlefsen, Albert Heimdal og Ottar Solheim.

Driftssjef Solberg rettet i sin tale til de nevnte hedersgjester, en varm takk fra etaten for det de hadde utført for vegvesenet og landet gjennom mange og tildels slitssomme år, i tiden før maskinenes inntog. Det var kroppens slit som ga framdriften den gang. Han overrakte så hver enkelt en minnegave og et diplom.

Nils Strøm takket på vegne av mottakerne for den påskjønnelse de hadde fått og for det gode samarbeidet med distriktets oppsynsmenn.

Maskinkjører Ivar Langstrand hilste fra Samarbeidsutvalget og rettet en personlig takk til dem han hadde fått arbeidet sammen med i de siste årene.

Tilslutt takket Kr. Pettersen for innbydelsen, for god mat og hyggelig samvær og brakte ønske om en god jul til hver især.

I Nordkjosbotn hadde en samme dag samlet 10 nye pensjonister til en liten hyggestund på Vollan Gjestestue.

Det var de tidligere vegvoktere Oskar Naimakk, Oteren, Berge Wingstad, Øvergård, Hjalmar Liland, Øvergård, Rolf Vollan, Nordkjosbotn, Peder Sæterli, Mortenhals, vedlikeholdsarbeiderne Bernhard Olsen, Slettmo, Petter Pedersen, Svensby, Nils B. Johansen, Oteren, Karl J. Kvalness, Kvalness og anleggsarbeider Halstein Haugseth, Bakkehaug. Hans Mathisen, Jægervatn var også invitert, men forhindret i å delta.

Ellers deltok oppsynsmannsstaben i de tilstøtende distrikter og vi så også tidligere oppsynsmann Ole K. Kristiansen blant gjestene.

Fra vegkontoret møtte vegsjef Bj. Haugmoen og overingeniør Bilif Os.

Vegsjef Bj. Haugmoen ønsket gjestene velkommen og sa seg glad for at man nå også i vegvesenet hadde funnet fram til en ordning som gjorde det mulig å ta avskjed med veltjente vegarbeidere på en verdig måte.

Etter et deilig kaffebord gav vegsjef Haugmoen hedersgjestene en velfortjent takk og honnør for den måten de hadde tjent etaten og landet gjennom en årrekke. De var alle arbeidere som



FRA SAMMENKOMSTEN I NORDKJOSBOTN, FRA VENSTRE PETER PEDERSEN, OSKAR NAIMAKK, BERGE WINGSTAD, BERNHARD OLSEN, ROLF VOLLAN, PEDER SÆTERLI, NILS B. JOHANSEN, HJALMAR LILAND, KARL J. KVALNESS OG HALSTEIN HAUGSETH.

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

med rette kunne hevde å ha gjennomlevet hele den utvikling som hadde funnet sted i vegvesenet, fra feiselens friske klang til maskinenes larmende brøl.

Overingeniør Os syntes det var vemodig å skulle ta avskjed med medarbeidere i vedlikeholdstjenesten, medarbeidere som med dyktighet og pålitelighet hadde passet sin jobb i lang tid. Ispedd med litt historikk gav han alle den hyldest de så absolutt fortjente og delte tilslutt ut diplom og minnegave til hver især.

Vegformann Arne Johansen hilste fra vegarbeidernes organisasjon og rettet også en takk for hva de hadde betydd i dette arbeide i tillegg til det yrkesmessige.

Tilslutt rundet Karl J. Kvalness det hele av på vegne av pensjonistene med takk for hyggelig samvær og god bevertning.

Torsdag 17. februar 1972 kunne vegvesenet samle 5 arbeidere fra vedlikeholdstjenesten som nå var gått av for aldersgrensen, til et lite kalas i Sørreisa.

Det var de tidligere vegvokterne Leif Fredriksen, Andselv, Peder Heimdal, Sørreisa, Johan Kofoed, Skaland, vedlikeholdsarbeiderne Fridtjof Johansen, Aspelund og Kristian Fagerheim, Sørreisa.

Lars Johansen, Fossbakken var også invitert, men kunne ikke møte. Ellers deltok oppsynsmenn fra de omliggende distrikter og vi så også tidligere oppsynsmann Ove Johnsen blant gjestene.

Fra vegkontoret deltok vegsjef Bj. Haugmoen, overingeniør Eilif Os, avdelingsingeniør Martin Eriksen og konsulent Olve Reiersen.

Det ble en riktig hyggelig sammenkomst med god bevertning og i sin hyldingstale til hedersgjestene sa vegsjef Bj. Haugmoen seg glad for på vegne av vegvesenet å kunne gi sine medarbeidere en liten velfortjent honnør for den innsats de hadde gjort i vegbyggingens og vedlikeholdets tjeneste. De kunne alle se tilbake på mange tunge tak for etaten, i den tiden da nevekraften betydde alt, og til de siste årene hvor riktignok maskinene hadde overtatt grovarbeidet, men hvor like fullt den enkeltes kløkt og innsikt i arbeidet var av avgjørende betydning for et vellykket resultat. Vi er alle takknemlig for det dere har vært for vegvesenet gjennom alle disse årene.

Overingeniør Os mintes i muntre ordlag både harde støyter og mere vennlige episoder, og han syntes det var vemodig å skulle ta avskjed med så mange dyktige medarbeidere. Med ønske om ennå mange

rike år delte han ut diplomer og minnegave til hver.

Tilslutt takket sjåfør Magnar Fossbakk på vegne av de fram-
møtte pensjonistene for den hyggelige sammenkomsten.



GJESTENE I SØRREISA:

FRA VENSTRE OVE JOHNSEN, KRISTIAN FAGERHEIM, FRIDTJOF JOHANSEN,
PEDER HEIMDAL, LEIF FREDRIKSEN (BAK) OG JOHAN KOFOED

Økonomisk støtte til kurser m.v. på fritid

Vi vet at en del av de ansatte i vegvesenet har hatt og også har i tankene å delta i større kursvirksomhet på fritid, men i mange tilfelle har den økonomiske belastning med denne virksomheten satt en stopper for å virkeliggjøre disse ønskene.

Nå har imidlertid Vegdirektoratet stilt i utsikt muligheter for å kunne få økonomisk støtte ved deltakelse i større brevkurs-
opplegg, bedriftsøkonomisk institutt, teknisk akademi o.l. som foregår på fritid, hvis dette kan sies å ha betydning for vedkommendes arbeidsfelt.

Dessverre er det nå forsent når det gjelder slik støtte for 1972, i det søknad må være sent Vegdirektoratet allerede i januar måned. Vi går imidlertid ut fra at dette er en ordning som er kommet for å bli, så interesserte får være oppmerksom på dette for 1973.

Det kan også søkes om støtte til enkeltstående brevkurs, disse vil bli betraktet på lik linje med annen ekstern kursvirksomhet av kortere varighet.

Slike søknader vil bli behandlet fortløpende hele året.

VHF - RADIOSAMBAND

I ett tidligere nummer av "Vegstikka" antydte vi en større utbygging av radiosambandet for biler og maskiner. Så har også skjedd, og i dag er det radiosamband i alle vedlikeholdsområder, unntatt Harstad. Sambandet er hovedsakelig beregnet for vedlikeholdstjenesten, og mobiltelefoner er derfor bare montert i biler og maskiner som vanligvis disponeres av vedlikeholdsavdelingen. Dessuten har vegmestere og oppsynsmenn på vedlikeholdet, samt maskinoppsynsmenn og noen tjenestemenn på vegkontoret fått slikt utstyr i bilen.

Dette sambandet må ikke forveksles med den type biltelefon som brukes over det vanlige telefonnett, og som betegnes OLT. Det som vegvesenet har, er ett lukket radiosamband med egne frekvenser.

Siden 1965 har vi hatt to uavhengige radiosamband med basisstasjoner på henholdsvis Setermoen og Kvanangsfjellet. Utbyggingen denne gang har i hovedsak gått ut på å etablere ett tredje nett, med en radiostyrt basistasjon på Kistefjell, som betjener vedlikeholdsområdene 3, 4, 5, 6, 7 og 9. På vegsentralen i Nordkjosbotn og ved vegstasjonene på Silsand, Finnsnes, Storsteinnes og i Tromsdalen er det montert styrestasjoner. Fra disse kan man kalle opp kjøretøyer med mobiltelefon, og omvendt kan disse sette seg i forbindelse med styrestasjonene. Således kan f.eks. vegmesteren for område 9 sitte på sitt kontor i Tromsdalen og kalle opp patruljebilen på Vannøya for å orientere seg om vegenes tilstand der. Det forutsetter vel å merke at bilen ikke befinner seg i en "mørk" sone når den blir anropet.

Sånn sett er det enda enklere for radioskjøretøylene å sette seg i forbindelse med styrestasjonen, da de på forhånd kan kjøre til et sted, som erfaringsmessig gir god forbindelse.



VEGMESTER OLAV SOLVANG ER FORNØYD MED VHF-INNRETNINGEN OG KALLER HER OPP EN VEGHØVEL

Det er også en mulighet for samband mellom radiokjøretøylene, men dette er nokså begrenset. Derimot er det ingen radioforbindelse mellom styrestasjonene, noe som kan synes merke-

lig i første omgang. Men forklaringen er den at dette samband ikke skal erstatte den vanlige telefon, som jo finnes på kontorene.

Hele opplegget er således underlagt Televerkets bestemmelser og konsesjonsvilkår, og det er ganske strenge regler for bruken.

Det er bl.a. ikke tillatt å bruke nettet for utsendelse av musikk, eller annen underholdning.

Også maskinavdelingen har mye nytte av radiosambandet. Som nevnt er det styrestasjon på vegsentralen i Nordkjosbotn, og det betyr svært mye at det på en så enkel og hurtig måte kan opprettes kontakt mellom de som er ute, og verkstedseksjonen.

Vel nok er det mange maskiner som ikke har radiotelefon, men også for disse kan sambandet være til nytte dersom ett "radiokjøretøy" er i nærheten når det trenges.

Ellers har en inntrykk av at sambandet er flittig i bruk, av såvel oppsynsmenn, som folk ute. Noen bruker det kanskje for mye - andre for lite. Men dette jevner seg nok ut etter hvert.

Hovedsaken er at radiosambandet kan bli et hjelpemiddel til å effektivisere arbeidsdriften, ved å bedre kommunikasjonen mellom arbeidsledelse og maskinkjører/sjåfør, hvilket er hensikten.

G.B.

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt møte den 10. desember 1971. Fra ledelsen deltok overingeniør Os, kontorsjef Skagen, avdelingsingeniør Berntsen og avdelingsingeniør Stiberg, og for de ansatte møtte maskinkjører Langstrand, sjåfør Fossbakk, avdelingsingeniør Eriksen, bilsakkyndig Øveraa og oppsynsmann Angell. Sekretær var Martha Mack.

Møtet fikk seg forelagt rapporter om førstehjelpskursene 1971, bedriftslegeordningen, velferdstiltak med regnskapsoversikt for posten "Velferdsmidler", bedriftsidrettslaget "Veg"s virksomhet og regnskap, pensjonsordningen og rutinen for søkerne og dessuten ble referert protokoll nr. 4/71 fra Hovedsamarbeidsutvalget.

Etter at driftssjef Solberg hadde framvist en skjematisk oversikt over egne- og fremmede maskiner i vegvesenets tjeneste i 1971, spurte Langstrand om ikke leie av fremmedmaskiner også burde ligge under Vegsentralens administrasjonsområde. Møtet kom imidlertid til at den nåværende ordning bør opprettholdes inntil videre.

Driftssjef Solberg redegjorde ellers for den virksomhet som var planlagt for 1972 og vegsjef Haugmoen gav en orientering om den nye kommunikasjonsplanen for Troms fylke.

Møtet fikk seg forelagt melding om at vegkontoret har fått oppsigelse av leieforholdet i Fylkesbygget. Kontorsjef Skagen kunne redegjøre for de tilbud en hadde fått om tomt for eget bygg og om tilbud fra et privat firma om et leieforhold i et nybygg som vil bli reist såfremt vegvesenet er interessert i leiekontrakt.

Samarbeidsutvalget peker på at da funksjonærstaben i de første årene vil bli betydelig utvidet, må spørsmålet om kontorlokaler løses snarest.

Avdelingsingeniør Berntsen redegjorde om vegsentralen og presiserte at det var absolutt nødvendig å bygge et hybelhus i forbindelse med sentralverkstedet i Nordkjøsbøtn.

Søknad om et slikt bygg var avslått av Vegdirektoratet.

Slik forholdene nå var, ble det nyttet hjulbrakker utlånt fra anlegg og vedlikehold og dette var ingen holdbar løsning i det lange løp.

I denne anledning gav Samarbeidsutvalget slik uttalelse:

"Samarbeidsutvalget har behandlet Vegsentralen i Nordkjøsbøtn som nå på det nærmeste er ferdigbygget med en kapasitet og et utstyr som ansees fullt tilfredsstillende for overskuelig tid. Hele anlegget eksk. utstyr har kostet ca. kr. 3,0 mill., som må ansees meget rimelig. Utvalget vil imidlertid peke på en vesentlig mangel ved sentralen. Denne skal dekke den største del av hele fylkets maskinpark, hvilket medfører transporter over større distanser til sentralen. Sentralen har ingen rum til overnatting for sjåførere, maskinførere etc. De må enten overnatte på Nordkjøsbøtn Gjestgiveri eller i tilfeldig lånte brakker fra anlegg og vedlikehold. Disse forhold er uholdbare, og er også misbilliget av organisasjonen. Samarbeidsutvalget vil henstille til sentralmyndighetene at sentralen gis anledning til å føre opp et bygg for 10 stk. hybler. Et slikt bygg med anslagsvis 200 m² gulvflate vil komme på ca. kr. 300.000,- et beløp samarbeidsutvalget finner beskjedent i forhold til de fordeler som oppnås ved å kunne underbringe egne folk rimelig, rasjonelt og sosialt forsvarlig. Samarbeidsutvalget anbefaler Vegdirektoratet om nøye vurdering av spørsmålet."

Det forelå søknad fra idrettslaget "Veg" om midler til innkjøp av 2 stk. miniatyrgevær som var tenkt plassert i Harstad og Nordkjøsbøtn. Utvalget ga sitt samtykke til at "Veg" fikk belaste posten "Velferdsmidler" utgiftene til dette formål.

Samarbeidsutvalget var ellers innstilt på å arrangere et felles kontaktmøte med personalet ved bilkontrollen i Harstad og Tromsø.

Etter at Langstrand hadde etterlyst en ordning for å oppfylle overenskomstens § 31 punkt 14 om inspeksjon av boligbrakker og hvilebuer, henstilte utvalget til administrasjonen å finne en praktisk løsning på dette spørsmålet.

Tilslutt foretok utvalget valg av formann og nestformann for neste periode. Ettersom formannsvervet hadde vært tillagt ledelsen, var det de ansatte som skulle bekle denne oppgaven

og valget ble, som formann avdelingsingeniør Martin Eriksen med kontorsjef Einar Skagen som nestformann.

Og den 11. februar 1972 ble det så holdt et nytt møte i Samarbeidsutvalget.

Denne gang møtte for ledelsen: Vegsjef Haugmoen, overingeniør Os, kontorsjef Skagen og avdelingsingeniør Berntsen.

For organisasjonene: Sjåfør Fossbakk, maskinkjører Langstrand, oppsynsmann Angell, avdelingsingeniør Eriksen og avdelingsingeniør Jakobsen. Sistnevnte møtte som varamann for bilsakkyndig Øveraas.

Møtet ble ledet av den nye formann, avdelingsingeniør Martin Eriksen.

I forbindelse med den henstilling samarbeidsutvalget var kommet med på forrige møte om inspeksjon av brakker, forelå det et forslag fra vegsjefen om en årlig befarings.

Befaringen pålegges utført av oppsynsmenn/veggestre sammen med valgte representanter for arbeiderne i de respektive områder. Der hvor enighet ikke oppnås, ankes tvisten til administrasjonen og Arbeidsmannsforbundet som sammen plikter å undersøke saken.

Vegsjef Haugmoen orienterte deretter om forslaget til statsvegbudsjettet for 1973. I en uttalelse om budsjettforslaget peker Samarbeidsutvalget bl.a. på den beskjedne lengde av asfalt- og oljegrusdekker som er i dette fylket i forhold til landet ellers, og derav også på nødvendigheten av større bevilgninger til forarbeider for og legging av oljegrusdekker på det eksisterende vegnett.

Overingeniør Os orienterte utvalget om lørdagsfriordningen i

vedlikeholds- og verkstedavdelingene og om hvordan beredskaps-tjenesten var ordnet. Han redegjorde ellers om den omorganisering av vedlikeholdsadministrasjonen som nå er på trappene.

Etter et innlegg fra Langstrand ble Samarbeidsutvalget anmodet om å ta opp med idrettslaget "Veg" spørsmålet om organisering av egne avdelinger av idrettslaget ute i distriktet.

Neste møte ble besluttet holdt i Harstad i midten av april.

FRUKTBLOMSTRING I BURFJORD



Verkstedformann Karsten Boberg er ikke lite stolt av sitt epletre, hentet fra Borkenes i 1958 og plantet ved vegvesenets verksted i Burfjord. Treet har blomstret flittig i flere år, men mangler det lille som skal gi frukt. Boberg sier han ønsker seg en liten kvist fra et vegvesenets tre et eller annet sted i landet for poding.

"Vegstikka" har allerede ordnet den saken, vår vegsjef vil sørge for podingsmateriale fra sin egen hage på Sørlandet, riktignok ikke fra vegvesen-tre, men dog epletre.

Lykke til.

VEGVESENETS VIRKSOMHET 1971

Vegsjefens beretning for 1971 foreligger nå, og vi gjengir nedenfor et lite sammendrag:

ADMINISTRASJONEN.

Personalstaben vokser, ved utgangen av 1971 bestod den av vegsjef, driftssjef, kontorsjef, 2 overingeniører, 12 avdelingsingeniører (herav 7 sivilingeniører), 14 konstruktører, 3 teknikere, 2 tegnere, 1 jordskifte kandidat, 1 konsulent, 1 førstesekretær, 1 kasserer, 8 sekretærer, 5 fullmektig I og 16 fullmektig II/kontorassistenter.

Ledige stillinger var det på samme tidspunkt for 1 overingeniør, 1 fullmektig I og 1 tegner.

Fulltallig stab 72 personer.

Til administrasjonens lønninger, kontor- og reiseutgifter medgikk i 1971 kr. 3,8 mill.

I distriktet hadde vedlikeholdet 9 vegmestere og 7 oppsynsmenn, anleggsavdelingen hadde 12 oppsynsmenn mens maskinavdelingen hadde 3. Til disse var det knyttet 12 oppsynsmannsassistenter og 5 kontorister. Dessuten var 2 oppsynsmenn og 4 assistenter i spesialoppdrag.

PLANAVDELINGEN.

Det har vært en høy aktivitet på denne sektoren. I alt er fullført 31,9 km hovedplaner mens 85,5 km var under arbeid. Av detaljplanleggingen var 50,8 km gjort ferdig og 18,7 km under arbeid. Hertil kommer planlegging av en del bruer og hovedplan for 12 ferjeleier og detaljplan for 3 ferjeleier.

I arbeidet med grunnerverv har det vært avholdt 1 overskjønn, 3 underskjønn og 1 lensmannskjønn. Videre ble det inngått 278 kjøpekontrakter.

ANLEGGSDRIFTEN.

Til anleggsdriften var det i alt stilt kr. 78,7 mill. til disposisjon for 1971.

En av de aller viktigste begivenhetene i anleggsektoren var åpningen av Skattørsundet bru i Skjervøy. Sammen med fullføringen av veg- og ferjeleiarbeidene bidro dette til at trafikkomleggingen i Skjervøyområdet kom inn i sitt endelige mønster.

Det ble ellers åpnet 3 nye ferjeforbindelser, Hansnes - Lanesøyra, Vikran - Tromsø og Straumsnes - Skaland.

Legging av asfaltdekker var av beskjedne karakter i 1971, bare 1,9 km på riksveger og 5,4 km på fylkesveger. Derimot kan vi også dette året skilte med et ganske høyt tempo i legging av oljegrus- og ottadekker. Slike dekker er lagt på i alt 87,7 km



STORE MASKINER OG INTENS VIRKSOMHET PREGER LIVET PÅ ANLEGGET SKIBOTN - LØKVOLL

riksveger.

Vi ser ellers at det er utført i alt 48,7 km planering/utbedring på våre riks- og fylkesveganlegg. Hertil kommer fullføring av 13 bruer og 7 ferjeleier.

Siste høst ble avlevert 4,9 km riksveger og 58,2 km fylkesveger. Av dette gjaldt 2,4 km ombygging av tidligere avlevert veg.

VEDLIKEHOLDET.

Til vedlikeholdet av riks- og fylkesvegene medgikk i 1971 kr. 43,2 mill., hvorav byene Harstad og Tromsø stakk av med kr. 1,2 mill.

Mye og dyr snø de første av årets måneder tappet såvidt mye av dette budsjettet, at en rekke planlagte sommerarbeider måtte reduseres eller utstå.

Værforholdene resten av året var heller ikke til beste for vegenes tilstand.

MASKINFORVALTNINGEN.

Maskinparken kunne fornyes for ca. kr. 2,6 mill.

Den nye vegstasjonen i Bardu stod ferdig høsten 1971 og ved hovedverkstedet i Nordkjosbotn kunne en ta i bruk et nytt tilbygg for plate- og sveisearbeider.

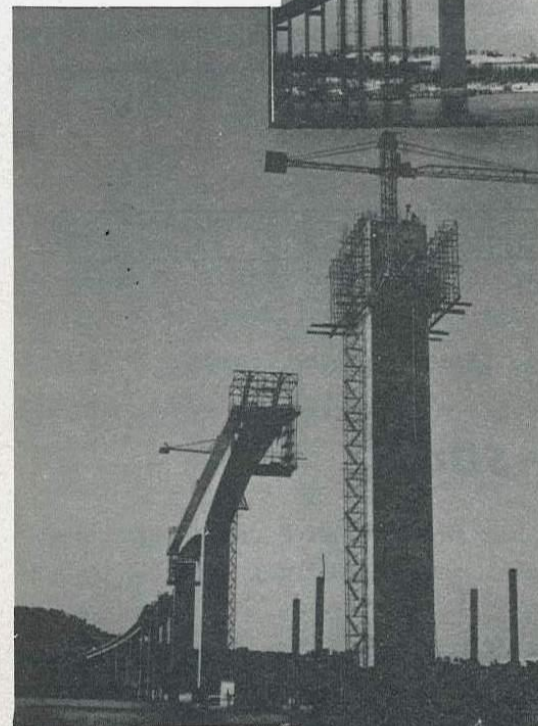
FERJETRAFIKKEN.

For de ferjesamband som var i drift både i 1970 og 1971 var økningen i trafikken 62.111 personbilenheter, eller 11,1%.

Stats- og fylkestilskott til ferjeselskapene utgjorde for 1971 i alt kr. 5,4 mill.

SYSSELSETTINGEN.

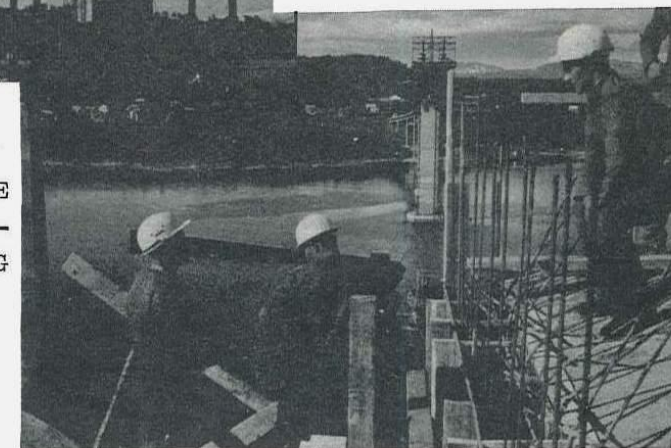
Gjennomsnittlig sysselsatte vegvesenet 552 mann hver måned. Dette er 50 mann ferre enn foregående år. Høyest sysselsetting var det i mars måned med 699 mann, lavest i desember, 445 mann.



DET ER HER, VED GISUNDBRUA PENGENE RULLER FORTEST FOR TIDEN, MEN SÅ ER DET OGSÅ ET IMPONERENDE BYGGVERK.

23. JUNI SELVESTE ST. HANSAFTEN FINNER ÅPNINGEN STED

ER DET NOEN I DETTE FYLKET SOM KAN OPPVISE EN MERE LUFTIG ARBEIDSPASS?



Det ble i alt utført ca. 755000 timeverk i anlegg og vedlikehold.

VEGNETTET.

Vi fikk 105,6 km nye veger i Troms siste år, 12,1 km riksveger, 48,9 km fylkesveger og 44,6 km kommunale veger.

Lengden av vegnettlet fordelt på vegdekketyper utgjør ved utgangen av 1971:

	Riksveger km	Fylkesveger km	Kommunale veger km	Offentlige veger km
Asfaltdekker	110,8	20,2	44,2	175,2
Oljegrus- og ottadekker	417,8	5,8	5,7	429,3
Grusdekker	1.020,0	1.697,0	770,4	3.487,4
Sum	1.548,6	1.723,0	820,3	4.091,9

VEG - sport

IDRETTLAGET "VEG"

holdt årsmøte den 10. desember 1971.

Det var godt fram møte, 28 medlemmer, men så kunne jo også laget legge fram tildels strålende rapporter.

Fotballgruppa kunne briske seg med seriemesterskap i 3. div. og finaleplass i Veg-cupen 1971 og skigruppa kunne vise fram en erkjentlighetsgave for medlemmenes innsats i skilandskampen, beste lag i bedriftsidrettskretsen i 1971 i denne sammenheng.

Formannen i Troms Bedriftsidrettskrets Per Berg-Jensen var tilstede og foretok overrekkelse av pokal til laget for seriemesterskapet i fotball og dessuten diplomer til spillerne.

Ved valgene fikk styret følgende sammensetning:

Ingolf Moan, formann
Oddvar Nilsen, nestformann
Elling Eriksen, sekretær
Edith Sandvik, kasserer
Bjørn Stiberg, styremedlem

og med disse varamennene: Arne C. Olsen og Arild Teigen.

Særutvalgene fikk disse formennene: Fotball: Ingolf Moan, Skyting: Odd Danielsen, Ski: Bjørn Stiberg, Materialforvalter ble Per Nilsen.

VEGMESTERSKAPET PÅ SKI 1972.

Som skrevet i siste nummer av "Vegstikka", desember 1971, vil vi også i år avvikle et skirenn for vegetaten.

Datoen er fastsatt til 15. april, og stedet er Bardu vegstasjon.

Det blir klasseinndeling etter alder, med premiering i hver klasse.

Løypa blir på ca. 5 km og meget moderat, slik at det ikke skal bli et skirenn for bare spesialister. Målet er å samle flest mulig.

Påmeldingslister blir sendt vegmestrene og oppsynsmennene, slik at påmelding skjer via disse. Siste frist for påmelding er av arrangementstekniske hensyn satt til 24. mars.

Rennet er ment avviklet ca. kl. 13⁰⁰ slik at de fleste deltagerne skulle kunne rekke fram på dagen. De som måtte ha problemer med å nå fram på dagen vil bli gitt anledning til gratis overnatting i Bardu. En vil forsøke å legge forholdene best mulig til rette for samtlige slik at deltagelsen blir størst mulig. Eventuelle problemer i denne forbindelse kan taes opp med vegkontoret, skigruppas formann Bjørn Stiberg.

Avviklingen av rennet og opplegget forøvrig vil bli som i fjor.

MINNER FRA SENJA

FORMANN ARNE ANDREASSEN FORTSETTER BERETNINGEN OM SVANELV BRU'S TILBLIVELSE.

Jeg har i to tidligere artikler her i "Vegstikka" forsøkt å fortelle om den spede begynnelse til veg og brubygging her på Senja, om den økonomiske kamp i de politiske organer for å få penger og planene frem, om offer og slit både psykisk og fysisk, om menn som aldri ble trett av den sak de kjempet for, om hestekjørere som aldri så noe ulikt, og om anleggsbaser og arbeidere som aldri hadde noe annet i tankene enn størst mulig innsats for å få noe til, for å skape noe nytt, som kunne bidra til en bedre tilværelse, ikke bare for seg selv, men kanskje tenkte de mest på sine etterkommere. Om det ble slik de tenkte - bedre eller dårligere - er det vel vanskelig å si.

Jeg sluttet min forrige artikkel med at Svanelv bru var kjørt opp fra Vangsvik, og lå klar med brustedet mellom Brygghaug og Svanelvmo, og at brukarene også var ferdig. Det som nu gjenstod var selve monteringen, og meningen var at den skulle ta til i samme åndedrett. Det vil nok bli et kapittel for seg. Dette arbeide ble ansett for å være nokså komplisert, og som det ble sett fram til med spenning, men på en måte også med en viss frykt.

Den som skulle være leder for monteringsarbeidet var avd.ing. Helge Nielsen fra vegkontoret i Harstad. En meget kjekk og hyggelig mann, som ble godt likt av både arbeidere og andre. Som nestkommanderende fungerte smeden Ole Rustad fra Ervika. En god ingeniør, og en god smed, var det første bud når slikt arbeide skulle settes igang.

Jeg kan ikke huske navnene på alle arbeidere som var så heldige å få være med på dette - etter datidens - veldige byggverk, og når jeg ikke husker alle vil jeg heller ikke nevne noen: Det

jeg kan si i denne forbindelse er at det ble betraktet som en stor lykke for de som fikk seg arbeide her, de hadde utsikt til å få lov og tjene seg noen kroner, en mulighet som en så men ikke fikk oppleve hver dag. De fikk en sjangse til å holde lensmann, handelsmann, og ikke aller minst skattefuten fra livet - en stund i hvertfall. Og det var det høyeste mål en familieforsørger hadde i den tid.

Når et slikt montasjearbeide skulle ta til, var det mange både store og små detaljer i planleggingsarbeidet som måtte gjennomtenkes og diskuteres. Alt måtte helst klaffe sammen på den riktige måte. Dette kan vel for nutidens mennesker høres både underlig og unødvendig ut, men når en tenker på at alt som skulle utføres måtte baseres på den ene tingen, "bruk av rå muskelkraft" da forstår en kanskje bedre hvor viktig det var å ha arbeidsmåtene riktig planlagt.

Både Nielsen og Rustad hadde sitt losji i mitt barndomshjem når de var her på Senja, jeg hadde derfor ypperlig anledning å høre på deres samtaler om hvordan tingene skulle gjøres. Det var helst i de lange vinterkveldene praten om dette foregikk. Da var som regel stuen full av bygdefolk, alle ville jo gjerne snakke med ingeniøren og smeden, som så absolutt ble betraktet som fjellbygdenes velgjørere. Det skal i sannhet sies at her var ikke mangel på gode råd, ja enkelte tok sågar sjangsen på å spå været for hele vinteren. Det forstod alle, at nu var et trygt og stabilt vær over et lengre tidsrum mere påkrevet en noensinne, og de mente kanskje å hjelpe til i så måte med å spå at slik skulle det bli. Det var bare så synd at de dessverre tok feil.

Jeg tror nok at både Nielsen og Rustad hadde store betenkeligheter med å sette i gang dette monteringsarbeidet på vinters-tid. Jeg husker så godt at de mente at værforholdene måtte bli noenlunde stabile i omlag to mndr. På den andre siden skulle arbeidet bli både lettvintere og billigere - det siste var nok en avgjørende faktor - dersom en fikk benytte elveisen som underlag for støttene under monteringsstillaset. At risikomentet med denne planen var stor kunne en ikke komme forbi. Men slikt er det med så mangt, at skal en oppnå en ting, må en

gi avkall på en annen, så også her. Innsparing av arbeidstid og penger var allikevel så viktig at daværende overing. Smidt-Sunde gikk med på å forsøke en vintermontasje av dette brubygg.

Når avgjørelsen var tatt var det bare å gå i gang så snart som mulig. De som skulle være med på selve monteringen ble satt til å ordne opp og tilrettelegge forskjellige ting. Snøen ble mokket av slik at en kom ned på fast is, det var nødvendig der stillas-støttene skulle stå. De mekaniske hjelpemidler som var tilveiebrakt var to stubbebrytere, to feltsmier og en stor ambolt, og en del annet smiverktøy. En del andre av bygdefolket ble sendt til skogs med øks og sag for å hugge "bein" bjørk som skulle være fremkjørt til brustedet snarest mulig. Bjørken skulle brukes til støttemateriale og måtte ikke ha et tverrmål på under 15 cm. men helst noe mer. Det var utrolig hvor snart alt gikk for seg. Alle tenkte vel at her kunne det skje at en kom i tidssnød med naturen, og det burde helst unngås dersom det var mulig.

Det var således ikke lenge før selve monteringsarbeidet kunne ta til. Her var det at stubbebryterne ble brukt til å dra fram del for del, hvor de ble montert og skrudd sammen. Etterpå kom klinkerne som bestod av fire mann. En varmet naglene "glorød" i en feltsmie og satte dem inn, to med hver sine "naglelø" på lange jernskaft, den fjerde med en stor slegge som måtte svinges så fort som han bare klarte. Klinkingen måtte utføres temmelig hurtig mens naglen var "rø", ble den for kald før den var ferdig måtte den som regel ut igjen.

Du verden, det var en fryd å se hvor snart det i grunnen gikk fram. Meter for meter "kraup" denne fagverksbrua over Svanelva. Ja, her kan en trygt si at det ble arbeidet på "spreng". Både Nielsen og Rustad var veldig oppsatt på at det måtte gå snart å få delene opp og skrudd sammen. De ville ha monteringsstillaset fjernet så snart det kunne la seg gjøre i tilfelle vær-omslag med sydvest og regn. Det var en sort de hadde stor respekt for.

En annen ting jeg nu må ofre noen ord på var den volsomme interesse som ble utvist av hele folket for dette brubygg, ikke bare

de som den skulle bli en livsnødvendighet for, men også alle andre. På søndager når været var godt kunne det være rene folkeflukten til brustedet for å se på denne eiendommeligheten som hadde gjort sitt stille inntog i villmarken og nu holdt på å "makslet" seg over den store Svanelva. Ja, tenk Senjas største elv, lot det seg virkelig gjøre å bygge bru over den? Ja det så sannelig slik ut. De kom til fots, de kom på ski og på skøyter, mere langveis fra kom de kjørende i fine "styrsleder" med blankpusset hester og nysølvbeslätte greier så det "skein" av på lang lei. Når de var kommet hit kom kaffekjelen fram som da ble kokt på bål ute i det fri, så ble der spist og drukket sterk kaffe, så ble brubygget innspisert, der ble pratet og diskutert. De fleste var forbauset over at et slikt storanlegg virkelig kunne komme til Senja. Nei, nu måtte verden være omsnudd. De ble på stedet mest hele dagen. Før de tok på hjemvei ble som regel kaffekjelen "lynet", det var godt med en liten oppstrammer mot kveldsparten. Så kom oppbruddet, og de drog i de samme retninger hvor de var kommet fra. Vinternatten og stillheten kunne igjen senke seg over villmarken, slik den tidligere har gjort i tusener av år. Jeg må si, at jeg minnes disse begivenheter og denne tid med ikke så lite vemod i sinnet. På en måte måtte det være en herlig tid å leve i, dersom ikke fattigdommen og tungvintheten på alle vis hadde vært så knugende.

Nielsen og Rustad kunne snart dra et lettelsens sukk, før monteringen og sammenskruingen var nu snart ferdig. Klinkingen var også over halve delen unnagjort. Alt hadde klaffet sammen, ingen uhell av noe slag hadde inntruffet. Den mønjerøde fagverksbrua hadde "reist" seg som en "gigant" i en uberørt natur, villig til å tjene det formål den var tiltenkt. Det var bare naturen selv som villé ha det noe annerledes.

For å tidfeste de begivenheter som nu vil komme til å skje er vi kommet fram til omkring 20. februar 1927. Det hadde nu småregnet i et par dager så snøen på marka (ca. 1 m.) var blitt nokså blaut, men ikke så mye at vannføringen i elvene hadde øket. På den tid hadde en ikke noe værmelding, hverken kort eller langtidsvarsel. De eneste en i så måte måtte høre etter var "gammelkallene". De hadde sine værtegn både på himmelen og på

jorda, dette i kombinasjon med det - eller de lemmær - hvor "gikta" reiv, kunne spådommenè deres være nokså pålitelig. Nu mente de at det ville bli stor-regn med sydvestkuling. Og spør om det stemte. I to, tre dager økte nedbøren betraktelig, og vannføringen i småbekkene tiltok og ble nærmest stor. Også i selve Svanelva steg vannstanden og isen begynte å lette. Dette faremomentet hadde Nielsen og Rustad nok tenkt på under oppbyggingen av stillaset. Det var nemlig ordnet med store lag av kiler som kunne tas bort, eller legges i etter behov, om isen skulle lette eller senke seg. Dette kunne selv sagt bare gjøres til en viss grense. Før arbeidstedet ble forlatt om kveldene måtte alltid kilene løsnes nu når vannstanden var stigende.

På ettermiddagen - sansynligvis den 25. eller 26. februar - ble det veldig økning i nedbørsmengden, regnet silte ned i strømmer en skjelden skulle ha sett maken til. Denne kveld ble alt av kiler tatt bort, dessuten ble der gjort alt hva der stod i menneskelig makt for å hindre en sansynlig katastrofe. Alle forstod at det nu ikke var spøk lenger. "Gammelkallan" hadde spådd rett.

Da bruarbeiderne var på hjemvei fra arbeidet denne mørke vinterkveld, merket de allerede de første vindkast. Det suste i stor-skogen, greiner og topper på storbjørka var kommet i bevegelse, råtne kvister på vei til jorda sveipet av og til over ansiktene deres før de landet på våtsnøen. Det var som et varsel fra naturen selv om at nu burde de komme seg hjem, for i natt hadde den til hensikt å renske opp, og det eneste vitne den kunne godta var den mørke vinternatt.

Det var voldsomt tungt å gå, skiene skar seg dypt ned i den oppbløtne snøen og ble som tunge stokker å gå på. Mørkt, og gjennomvåt som de var, gikk det sakte å ta seg fram. Storstormen hadde derfor ikke tid å vente på at de skulle komme seg i hus. Den kom som på et kommandorop. Regn og kvister pisket ansiktene deres blodrøde. Storbjørka lå halvflat etter marka, den som ikke var frisk knakk av. Det var i sannhet naturens ubønnhørlige lov som nu tok til å gjelde, at alt som er sykt skal utrenskes og dø. Jeg vet at de menn som i dette øyeblikk kjempet

seg fram, alle tenkte samme tanke. "Hvordan skal det gå med det vi har bygd opp over Svanelva?"

På dette tidspunkt var Nielsen fraværende. Han var reist til Harstad i et annet oppdrag, og skulle, såvidt jeg husker, bli borte en uke. Det var således Rustad som hadde ledelsen og ansvaret nu. Denne kveld er det dystreste minne jeg har av Rustad. Jeg minnes ham som en virkelig slagen mann. En kopp vann var det eneste han tok til seg da han om kvelden kom hjem, gjennomvåt og sliten. De eneste ord han sa var følgende: "I kveld kan eg ikke legge meg, dette går aldri bra." Og Rustad hadde rett. Det gikk ikke bra.

Ut på senkvelden øket både regnet og stormen ytterligere på. Det var som den tenkte å ta kvelertak på alt og alle. Du verden for en påkjønning det måtte være, spesielt for Rustad. Om natten har han gått ut, tatt skiene på og holdt nu på å kjempet seg fram alene gjennom bekksvarte stormmatten de tre km. det er fra oss og til brustedet, og han kom omsider fram dit han skulle. Mørkt som det var kunne han lite eller ingenting se, men dessverre, det han fryktet, og som han for alt i verden ikke ville se, fikk den stakkars mannen i hvert fall visshet for: Svanelv bru var borte. Rustad fortalte senere til min far at da han fikk se hva som virkelig var hent presset han fram disse ordene: "Herre Gud hvorfor har du latt dette skje, og hvorfor lot du set skje mens Nielsen var borte."

Det var vel ikke mange som hadde fått blund på øynene denne natten, storstormen hadde rusket for mye i hustakene til det. Dessuten hadde vel de fleste hatt tankene opptatt med om brua ville klare seg eller ikke. De håpet inderlig at det lyspunkt som nu var tent for de bygder dette gjalt, ikke måtte slukkes i ubarmhjertighet.

Da det begynte å lysne av dag samlet der seg mere og mere folk hos oss - der Nielsen og Rustad hadde losji - for om mulig å få høre noe om brua hadde klart påkjønningen. De som arbeidet der var også nu på tur til brustedet for å fortsette arbeidet der de avsluttet kvelden før. Da de fikk høre at Rustad alle-

rede om natten hadde tatt på tur fikk hele folkeflokket det travelt med å komme seg avgårde til brustedet. Da de kom fram var synet de fikk se like uhyggelig som det Rustad noen timer tidligere hadde fått se. Det stolte byggverk som hadde strukket seg over Svanelva, og som dagen før hadde "kneiset" mot himlen i sin rødfargede drakt, lå nu på siden i elva, som et dødsåret dyr, forvridd og forbøyd, halvt begravet i snøsørpe og vann. Alle naturens krefter hadde forenet seg og gått til stormangrep på det byggverk som så mange møysommelig hadde vært med på å kjempe frem, og det ble kanskje betraktet som et fremmedlegeme i en uberørt natur og som den måtte kvitte seg med. Og seieren var vunnet, inntil videre.

Det som heretter ble å skje, var i grunnen så mangt at jeg ikke kan beskrive det i detalj. Men la meg nevne at et par år tidligere hadde de bygder det her gjelder skranglet sammen så mange kroner at det ble til en telefon i hver bygd. Denne hadde nu storstormen også hatt til behandling slik at en kom ingen veg. Rustad viste derfor ikke sin arme råd hvordan han skulle få forbindelse med vegkontoret i Harstad for å gi beskjed om den tragedie som var hendt. Imidlertid hadde vegkontoret på en eller annen måte fått oppsnappet en melding om at det et eller annet sted hadde hendt en ulykke i vegvesnet. Hvor det var, og hva som var skjedd viste de ikke. Det de umiddelbart tenkte på var vegbåten som på dette tidspunkt var gått til et sted i fylket med en dynamit-last, og at det ulykkesbudskapet de hadde oppfanget ble satt i forbindelse med denne var jo innlysende, og var det her det har hendt noe, ja, da viste de også at båten og folket var "blåst" bort. Men de gav seg allikevel tid med å heise flagget på halv stang. De ville ha nærmere rede på hva slags ulykke det var, noe det i øyeblikket var vanskelig å få. Telefon-nettet var i vill orden over hele fylket etter uværet.

Rustad hadde nu gått på ski fra Brygghaug til Vangsvik for å gjøre et forsøk på å få forbindelse med vegkontoret derfra, og heldigvis lykkedes det. Nielsen fortalte senere at selv om

det som hadde hendt med Svanelv bru var tragisk nok, hersket det, som rimelig er, lettelse at det ikke var vegbåten. Det hadde jo tross alt ikke gått menneskeliv tapt.

Fra vegkontoret kom både Nielsen og en ingeniør til, som såvidt jeg husker var Knut Waarum. De skulle ta elendigheten i øyensyn, og selvsagt avgjøre hva der videre skulle gjøres, eller om det skulle gjøres noe i det hele tatt. De oppholdt seg på brustedet den tid det var lyst, om kveldene etter de var kommet hjem og hadde spist, diskuterte de saken seg imellom, og dels med Rustad, dette foregikk for det meste i enerom. Ingen fikk rede på noe av det som ble sagt mellom disse tre, unntatt en liten nyhet om at de på en eller annen måte måtte forsøke å få den dratt opp av elven. Hvordan det skulle skje, hadde vel ennu ingen tenkt på. Men i den situasjon en nu var kommet i fikk en prøve å ta en ting ad gangen.

Jeg kan ikke gå videre uten å fortelle litt om den humørløshet og misshet som bredte seg over bygdefolket etter denne tragiske hendelse. Det så ut som at alle forventninger og lyse forhåpninger som de gjennom mange år tidligere har satt til denne bruforbindelse plutselig var ramlet i grus. Men den erfaring og kjennskap de hadde til offentlig økonomi på den tid, var det helt utenkelig at samfunnet hadde penger å spandere mere på dette foretagende. Skulle en forsøke å sammenligne motløsheten over det som nu var hendt med noe, måtte det nærmest bli med krigsutbruddet 9. april 1940. Var det noen som sa et ord, ble det som regel bare med et enstavelsesord, det var så vanskelig å få til noe mer. Men de tenkte alle på samme ubesvarte spørsmål. Skulle den kamp og det slit som så møysommelig hadde vært ført for å få til denne Svanelvbrua bli forgjeves? Skulle denne tragedien virkelig bli enden? Svaret ville de helst ikke høre. I sitt indre hadde de selv besvart det med, ja. På tross av all nedstemthet, tror jeg at der allikevel har ligget en liten "gnist" av håp i deres sinn. Dette må jeg tro, for hver eneste kveld kom der folk til oss som satte seg på kjøkkenet. Det var lik som de ventet et kommunike, eller en dom til liv eller død, men

det ble nok det siste de hadde innstillet seg på å få høre.

Nielsen hadde i disse dagene flere konferanser med vegkontoret i Harstad. Etter disse konferanser opprant endelig dagen da der kunne utsendes et kommunike, som i sitt innhold ble så langt annerledes enn folk hadde trodd. Brua skulle demonteres og dras på land. Det var sannsynlig at delene måtte sendes tilbake til Vulkan, Oslo som var leverandøren, for å få de opprettet. Så skulle den tilbake og oppbygges på nytt. Denne gledelige nyhet gikk med lynets fart over bygdene. Det bekk-svarte mørke som i dagene hadde ligget over alles sinn, ble med ett vent om til spontan glede.

Til nu var stubbebryterne innstillet for å dra delene fram til elva, de kunne nu så godt som bare snues for å dra de samme delene opp av elva. Men før at så kunne skje måtte hver eneste skru, og likeså nagler, hugges av med slegge og meisler. Når jeg da vet at en god del av dette huggingsarbeidet foregikk under snøsørpe og vann, tror jeg ikke det var et arbeide som gav mersmak.

Her møter vi han Olaus igjen, her var det bruk for kjempekraftene hans, det var også bruk for hans lyse humør og ukuelige optimisme, og det ble bruk for hans veldige sangstemme, nu hadde han forresten også gitaren med. Det var merkelig med han Olaus, han klarte å skape en lystig stemning blant sine arbeidskamerater hvor han enn var. I denne tiden hadde han sitt losji i en av nabogårdene. Så snart han var kommet fra arbeide om kveldene og hadde spist, kom han til oss, hvor Nielsen og Rustad bodde, og nyttet da resten av kveldene med å synge og spille gitar.

Rustad tenkte lenge på å snakke med Nielsen om å få prøve og rette opp delene på stedet. Som den gode smed han var, så han vel en mulighet for at det kunne la seg gjøre. Det som i grunnen alle så ulikt, var å begynne en ny transport, og det var jo uunngåelig, dersom den måtte sendes sørover til oppretting. Dessuten måtte det regnes med en forsinkelse på minst et år, men kanskje mer, da en slik transport bare var mulig på vinterføre. Alt dette tatt i betraktning, og Nielsens gode tru på Rustads

ferdigheter som smed, gjorde at tillatelse til å rette opp brudelene på stedet, ble gitt.

Da alt omsider møysommelig var hugget opp og dratt på land, ble stubbebryterne flyttet og stillet i en ny posisjon, nu skulle de brukes til å lette de forbøyde delene passende opp fra marken, så ble de to feltsmiene stillet nøyaktig under der hvor Rustad mente at jernet måtte oppvarmes til "rødgløende". Verktøy til opprettingen hadde han for det meste arbeidet seg selv, men også storslegga ble et nyttig redskap til dette arbeide. Det var for det meste han Olaus som brukte den, men da slo Rustad først med en smihammer der han ønsket at sleggeslaget skulle treffe. Alle viste hva det ville si dersom Rustad og hans arbeidere ikke skulle klare denne jobben, det ble å sende den sørover, derfor var de veldig spent på hvorledes det ville gå, kanskje ikke allerminst Nielsen.

Men du verden, det gikk godt. Del for del av de som var skadet ble opprettet, og det så nøyaktig at ingen kunne se hva de hadde vert utsatt for. Utpå vårparten var alt ferdig til montering. Da den største vårflommen hadde lagt seg, begynte monteringsarbeidet på nytt. Denne gang lykkedes det, og arbeidet ble ferdig og avsluttet sommeren 1927. Her må jeg avslutte og sette punktum for historien om Svanelv bru.

I neste artikkel skal jeg forsøke å fortelle litt om den første vegbygging her.

(forts.)

SIKKERHETSBELTENE SKAL BRUKES

Siste høst ble en av våre patruljevognførere drept. Det skjedde etter en utforkjøring og også 2 av de som fulgte med denne bilen, pådrog seg tildels alvorlige skader.

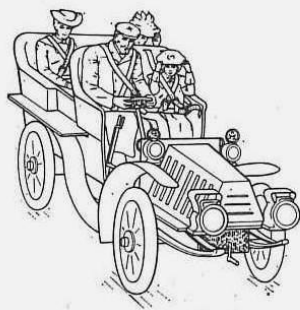
I forbindelse med denne ulykken har Statens Arbeidstilsyn i

brev av 10. februar 1972 bl.a. skrevet:

"Imidlertid har vi merket oss at ingen i bilen benyttet seg av sikkerhetsbeltene som var montert i bilen, og det er vel grunn til å anta at dette var en sterkt medvirkende årsak til ulykkens fatale utfall. Vi vil derfor henstille til Vegvesenet om å søke og motivere sine ansatte til bruk av sikkerhetsbelter under bilkjøring idet vi antar at en slik sak med fordel skulle kunne fremmes gjennom etatens verneorganisasjon."

Vi har skrevet om dette før i "Vegstikka" og vi har stadig tatt dette opp på arbeidsplassmøtene. Vi har merket større forståelse for bruk av sikkerhetsbelter og vi har også merket at de også oftere er i bruk, men det er langt fra godt. Dessverre er det fremdeles noen bilførere som argumenterer mot bruk av sikkerhetsbelter, bl.a. ved å hevde at beltene er tungvinte i bruk, de utgjør et tidhefte ved å spenne de på og av osv. **DETTE ER RETT OG SLETT BARE TULL!**

Når sant skal sies, så har det vært en langvarig prosess å få sikkerhets-seler anerkjent som en effektiv skadeforebygger. Skål vi tro teksten til denne tegningen så tok en fransk oppfinner allerede i 1903 ut patent på et beskyttelses-system for trafikanter i åpen bil. Først 60-70 år senere gikk det for alvor opp for oss hvor uunnværlig en slik innretning er i bilene. Og så skal vi bruke beltene, alle sammen. Først sikkerhetsbeltene på, så nøkkelen på plass, start, gear, gass, uuuuuuu ---- BANG! MEN LIKE HEL.



NY SKJØNNSORDNING - HVA BETYR DET ?

AV JORDSKIFTEKANDIDAT GAUTE KYDLAND

I de siste år har det vært arbeidet med revisjon av vår nå-gjeldende skjønnsordning. Slik situasjonen med omsyn til grunn-erverv er i dag, vil en endring i skjønnsordningen også få virkning for vegvesenet i arbeidet med å skaffe fornøden grunn.

Det foreligger nå to lovforslag i form av odelstingsproposisjoner. Det ene er forslag til lov om erstatning ved ekspropriasjon av fast eiendom, og det andre forslag til lov om endring i lov om skjønn, ekspropriasjonssaker, osv.

Hovedinnholdet i forslag til lov om erstatning ved ekspropriasjon av fast eiendom kan oppsummeres i følgende punkter:

1. Verdsettingen skal skje på grunnlag av en bruksmåte og utnyttning av eiendommen som er naturlig på bakgrunn av lokale forhold. Prinsipalt skal erstatningen fastsettes på grunnlag av den bruk som utøves på det tidspunkt ekspropriasjonssøknad innleveres, forutsatt dette ikke medfører en urimelig lav erstatning på bakgrunn av normal bruk i området. Jfr. ingen bruk contra bruk til landbruksformål.
2. Verdiendring p.g.a. selve ekspropriasjonstiltaket eller gjennomført/planlagt virksomhet i samband med dette, skal ikke innvirke på verdsettingen.
3. Hvis det ikke anses som urimelig skal det ved verdsettingen ses bort fra verdiøkning på grunn av offentlige planer for arealbruk og tiltak planlagt av det offentlige.
4. Det gis ikke erstatning for ulemper av vanlig karakter i området, for såvidt disse ikke betinger grammerettslig erstatningsansvar.
5. Ekspropriasjonsgjenstandens verdi for eksproprianten er irrelevant for erstatningsfastsettelsen.

6. Det gis adgang for Kongen til å gi vegledende forskrifter for vurdering av jord og skog.
7. Det foretas endring i oreigningslovens § 25 som letter adgangen til etter søknad å få ta grunn i besittelse før skjønn er rettskraftig. Dette gjelder særlig når skjønn er avholdt.

På det prosessuelle plan er det foreslått en god del endringer i någjeldende lov om skjønn, ekspropriasjonssaker, osv. av 1. juli 1917. Det er først og fremst disse endringene som, hvis de blir satt ut i livet, vil få betydning for såvel domstolene, som "aktive eksproprianter".

De viktigste forslag til endring i någjeldende skjønnsordning kan settes opp i følgende punkt:

1. Adgangen til overprøving av skjønnsrettens avgjørelser ved overskjønn oppheves.
2. Det institueres fylkesvise skjønnsmannsutvalg. Fylket skal altså fungere som "oppnevningsskrets" for skjønnsmenn, mens oppnevning i dag i stor utstrekning foregår innen den enkelte kommune og domssokn.
3. Det settes større krav til saksforberedelse. Blant annet foreslås møter i vedkommende dommers regi hvor saken skal klargjøres og mulighetene for minnelig ordning sonderes.
4. Det skal kunne kreves at ekspropriasjonene skal spesifisere hva det kreves erstatning for.
5. Skjønnsrettene pålegges å gi mer utfyllende skjønnsgrunner, dvs. at skjønnsresultatet skal grunngis på en skikkelig måte.

Bakgrunnen for disse endringsforslagene er i første rekke et ønske om å få en forenklet skjønnsprosess, raskere skjønnsavvikling, men dessuten også sikrere skjønnsresultater. De sentrale stridsspørsmål er først og fremst ovenstående pkt. 1 og 2. Særlig fra juridisk hold er det reist innvendinger mot at overskjønnsinstansen skal oppheves. Det henvises til at dette vil stride mot den øvrige rettsordning i landet, og således er et angrep på rettssikkerheten.

Mot dette synspunkt kan anføres at etter gjeldende skjønnsordning skal overskjønn fremmes for samme rettsinstans som holdt underskjønnet. Overordnet rett med presumptivt bedre kvalifisert dommer, kommer således ikke inn i bildet her. At retten settes med 6 skjønnsmenn i stedet for 4 ved underskjønn, er heller ingen garanti for at skjønnsstemaet blir bedre vurdert. I stor utstrekning blir skjønnsmenn tatt fra samme utvalg såvel ved under- som overskjønnet, og er da de dyktigste skjønnsmenn plukket ut til underskjønnet, må dessverre resultatet bli at overskjønnsretten er mindre "kvalifisert" enn underskjønnsretten.

Det er viktig å se overstilte pkt. 1 og 2 i sammenheng når man vurderer forslaget til ny skjønnsordning. Det man måtte "tape" ved å oppheve adgangen til overskjønn, antar man å få igjen ved bruk av mer rutinerne skjønnsmenn som ikke bare skal kunne tjenestegjøre ved skjønn over naboeiendommene, men ha hele fylket som distrikt. Lokale variasjoner vil derved motvirkes, og tanken er også at de enkelte skjønnsmenn skal tjenestegjøre oftere.

Vil så en ny skjønnsordning få konsekvenser for vegvesenet i arbeidet med grunnerverv? Slik saken umiddelbart fortøner seg, synes det klart at det må legges betydelig mer arbeid i skjønnsforberedelsene. Faren for å få en skjønnsbegjæring avvist på grunn av for dårlig forberedelse og klargjøring fra ekspropriasjonens side, vil sannsynligvis bli vesentlig større. Muligheten for å nytte førsteinstansen til "saksforberedelse" vil ikke foreligge lenger.

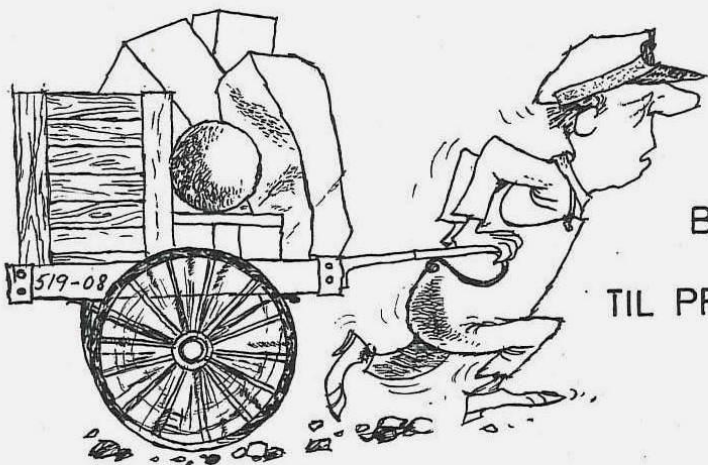
Dette er forhold som vil virke til å forsinke skjønnsavviklingen, særlig i overgangsfasen til ny skjønnsordning. Det er derfor all mulig grunn til å advare mot altfor stor optimisme med hensyn til "masseproduksjon" av skjønnsavsigelser i tida framover.

Som ovenstående pkt. 3 viser, instituerer lovforslaget en form for muntlig saksforberedelse under ledelse av den dommer som skal styre skjønnet. Uten å trekke sammenligninger forøvrig, kan man se på dette som en parallell til forliksrådets stilling i sivilprosess. Det er klart at også dette vil komme til å øke arbeidsbyrden for grunnervervs-folket. Det eneste sikre man kan si om denne form for saksforberedelse på nåværende tidspunkt, er

at den blir ganske tidkrevende.

Konklusjonen må derfor bli at arbeidsoppgavene for den arme grunnervvsseksjonen vil komme til å øke og forfleres i tida framover. Dette er jo i seg selv ganske inspirerende, det har imidlertid hendt før at folk har fått i meste laget med inspirasjon.

Mye taler for at man, så snart man har greid å stabilisere grunnprisene på et akseptabelt nivå, bør intensivere arbeidet med å komme fram til minnelig grunnervv. Det er i seg selv ingenlunde noen latmannsjobb, men blir kravet til saksforberedelse ved ekspropriasjonsskjønn skjerpet i den grad som en bør regne med, vil det sannsynligvis lønne seg å legge mer arbeid på grunneierforhandlinger.



LEIE AV
BIL/MASKIN
TIL PRIVAT BRUK

Ofte får en spørsmål fra folk som arbeider i etaten om leie av en bil eller maskin til privat bruk. Like ofte er dette et vanskelig spørsmål og hankses med. Sier man nei, er det galt, og leier man ut bilen eller maskinen til den pris som skal beregnes, så er heller ikke det populært.

Egentlig burde ikke dette være noe problem, da det finnes ganske klare regler for privat bruk av vegvesenets biler og maskiner. Således sendte vegdirektoratet i 1967 ut ett lite heft som heter "Bestemmelser om bruk av vegvesenets motor-

vogner og arbeidsmaskiner", og som skal finnes i alle vegvesenets biler og maskiner.

For de som ikke er kjent med disse bestemmelser vil en sitere § 1, hvor det heter:

"Statens motorvogner er anskaffet til bruk ved utførelse av tjenestlige oppdrag og må bare nyttes i tjenestlige øyemed. De må ikke utleies eller på annen måte disponeres til privat kjøring.

Vedkommende etat (institusjon) kan likevel i h e l t s p e s i e l l e t i l f e l l e dispensere fra denne bestemmelse når det av hensyn til tjenesten eller tjenestemennenes velferd er nødvendig. Vedkommende bruker skal da refundere statens utgifter etter laveste sats for bruk av egen mindre bil (motorsykkkel) i reiseregulativets § 9.

Kjøring mellom bopel og arbeidssted samt kjøring på søn- og helligdager kan normalt bare foretas dersom kjøringen inngår som ledd i tjenestereise/-oppdrag.

Tilføyelse for vegvesenet:

Privat bruk.

Det vises til § 1, 2. ledd i de alminnelige bestemmelser. Det presiseres at det bare er i helt spesielle tilfelle at vegsjefen kan dispensere fra bestemmelsen i § 1, 1. ledd. Brukerne skal i tilfelle refundere utgiftene for lastebiler og arbeidsmaskiner etter de til enhver tid gjeldende leiesatser fastsatt av Vegdirektoratet. For person- og varebiler skal refusjon skje som fastsatt i de alminnelige bestemmelser § 1, 2. ledd 2. punktum."

Ja, slik er bestemmelsene. Som man ser står det at v e g s j e f e n kan dispensere osv. Det må nok ikke tydes dit hen at vegsjefen personlig skal forespørres hver gang. For undertegnede ville det være en bra ordning, men jeg tror ikke vegsjefen går med på det. Men i tvilstilfeller kan det selvsagt hende at vegsjefen må konsulteres.

Hvor skal en så henvende seg.

Arbeidere ute i distriktet kan kontakte vedkommende oppsyns-

mann eller vegmester som disponerer det aktuelle materiell.

Vegmester/oppsynsmann bør deretter konferere med lederen på maskinavdelingen, som får avgjøre "det av hensyn til tjenesten eller tjenestemennenes velferd er nødvendig." I sannhet kan det være vanskelig mange ganger å vurdere dette med "nødvendig velferd" Er det f.eks. mere velferdsbetont å springe rundt på en fotballbane enn å reise hjem på besøk til kona. Det burde egentlig være en form for behovsprøving.

Men i alle fall- maskinrapporten skrives på vanlig måte, og regning på leien vil i sin tur bli utskrevet på vegkontoret, og presentert oppdragsgiveren.

G.B.



Vi kan denne gang sende våre beste lykkeønskninger til følgende jubilarer:

50 ÅR

Vegformann Håkon Isaksen, Lyngseidet	9/1
Lagerarbeider Heggan Stenvold, Mortenhals	25/1
Sekretær Jan Pettersen, Tromsø	14/2
Vedlikeholdsarb. Petter Pettersen, Straumfjord	16/2
" Bjarne Rostad, Øvergård	18/2
Anleggsarbeider Reidar Høyertun, Gausvik	22/2
Verkstedarbeider Leif Henningsen, Harstad	12/3
Kokke Ingeborg Hansen, Myrlandshaugen	18/3

60 ÅR

Vegvokter Olav Mikalsen, Silsand	3/1
Vegvokter Ole Engen, Bakkehaug	4/1
Sjåfør Martin Sletten, Salangsdalen	12/1
Sjåfør Olaf J. Olsen, Sjøvegan	21/1
Vegvokter Gjertløv Johansen, Sørreisa	3/2
Vegformann Palmer Kalbekken, Takelvdal	14/3
Anleggsarbeider Ingvald Mathiassen, Vannahamre	21/3



Med en enkel tulipan....



Tidligere førstesekretær ved Vegkontoret i Troms, Albert Heimdahl, Bj. Erlingsøns gt. 28, Harstad, fyller 80 år den 19. april.

"Vegstikka" har ikke for vane å komme med spesialomtale av noen av de som vi med bladet henvender oss til, men i dette tilfelle synes vi det er på sin plass å gjøre en unntakelse.

For hvem i vegvesenet kjenner ikke Albert Heimdahl, denne sporty og alltid pliktoppbyggende karen, med sitt lune og jevne humør, vant alles respekt, både blant de som arbeidet sammen med ham på kontoret og de fra distriktene som kom i kontakt med ham.

Hvem husker ikke denne ivrige skiløperen, med samme friske gå-på humør-enten været var sånn eller sånn, en som virkelig forsto å glede seg over en real tur i skog og fjell, ja ikke bare som skiløper, men like meget som fotturist i sommerhalvåret.

Allerede som 15 åring finner vi ham i vegvesenet som vegarbeider og fra 1916 som kontorist ved vegkontoret. På kontoret innehadde han etter hvert og i tur og orden alle de funksjoner en vegtjeneste-

mann i de årene kunne komme bort i, han rakk også å spille en sentral rolle i den moderniseringsprosess administrasjonsapparatet gjennomgikk i årene etter krigen.

Den 1. mai 1962 forlot han oss etter oppnådd aldersgrense.

Ikke lenge etter ble han tildelt Kongens fortjenestemedalje.

Hans kjærlighet og interesse for vegvesenet er ennå levende, det vitner de regelmessige besøk han avlegger ved Harstad vegstasjon.

Vi er sikker på at vi har alle i vegvesenet med oss, når vi nå sender ham et trefoldig hurra på 80 årsdagen.

Hipp, hipp - hurra!

NOTISER FRA PERSONALFRONTEN

Overingeniør Bjørn Stensli som sist sommer ble ansatt som leder av anleggsavdelingen, overtar med det første ledelsen av planavdelingen. Stillingen som leder av anleggsavdelingen er lyst ledig.

Avdelingsingeniør Erik Johannessen ved vedlikeholdsavdelingen overflyttes til planavdelingen hvor han skal lede den geotekniske seksjonen.

NYE PENSJONISTER

Vi har registrert disse nye pensjonistene:

Vegvokter Henry A. Hansen, Sandstrand
 Anleggsarb. Reidar Mathisen, Sørvik
 Anleggsarb. Elvin Kristiansen, Bogen i Kvæfjord
 Vedlikeholdsarb. Nils B. Johansen, Oteren
 Vegvokter Oskar Naimakk, Oteren
 Vegvokter Peder Sæterli, Mortenhals
 Vegvokter Nils Strøm, Grøtavær
 Vedlikeholdsarb. Karl J. Kvalness, Kvalness

Vi vil gjerne sende disse våre hjerteligste takk for det de gjennom mange år har gjort for etaten og på den måten de har tjent landet med sin innsats. Lykke til.

Avdelingsingeniør Ingolf Furuholmen ved anleggsavdelingen forlater Troms fylke ved påsketider i det han er ansatt som overingeniør og leder av anleggsavdelingen i Hedmark fylke.

Kasserer Harry Albrigtsen har søkt 2 års permisjon for å tiltre et engasjement for Norsk Utviklingshjelp. Han skal være regnskapsfører ved "Road betterment unit" (vegutbedringsavdeling) i Tanzania.



† DØDSFALL

Sjåfør Olaf Jakobsen, Kilhus ved Harstad døde 6. desember 1971, nær 60 år gammel.

De som er litt eldre i vegvesenet vil huske Olaf Jakobsen best fra den tiden han som sjåfør ved Vegkontoret i Harstad kjørte ingeniører og kasserer på tjenestereiser. Han ble etter hvert en kjent skikkelse innen vegvesenet, særlig da i syd- og midt-fylket.

Senere, både som lastebilsjåfør og høvelfører, gjorde han en utmerket og samvittighetsfull jobb i Harstaddistriktet.

Siden 1964 var han tilknyttet vegsentralens verksted i Ervik hvor han skjøttet et allsidig arbeide og hvor hans lange erfaring som sjåfør kom vel med.

Olaf Jakobsen kunne se tilbake på ca. 40 års virke for vegvesenet. Vi lyser fred over hans minne.

Løvolds Cementvarefabrikk

Tromsdalen - ☎ 83 620

SCANIA og HANOMAG-HENSCHEL

dekker ethvert transportbehov!

Innen Bygg/Anlegg og vare-
transporten er disse to frem-
tredende biltyper –
vel anerkjent!

Alltid til tjeneste med
tilbud og demonstrasjon!

Vennlig hilsen

TROMSØ DIESEL A.S

Lastevognspecialisten
Storgt. 25 - ☎ 85 570 - Tromsø



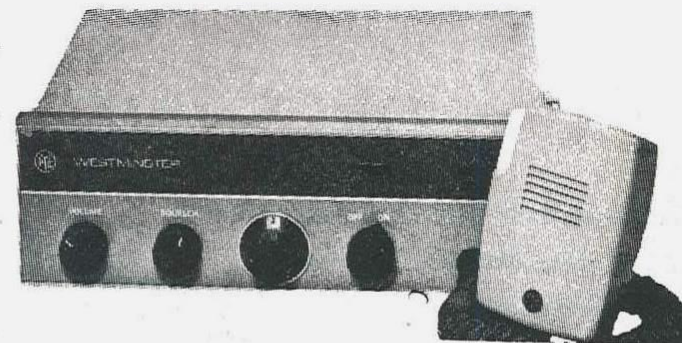
MOBIL RADIOTELEFON

FOR LUKKET ELLER OFFENTLIG NETT
— I ALT SOM GÅR PÅ HJUL —

ENKELT, DRIFTSSIKKERT SAMBAND
ØKT EFFEKTIVITET — MINDRE TOMKJØRING

PYE radio-
telefon for
inntil 20
kanaler.
15 watt
sender-
effekt

OGSÅ
BÆRBAR



OVER 7000 ANLEGG LEVERT I NORGE
FRA EUROPAS STØRSTE FABRIKK



AVD. ELEKTRONIKK

Hovfaret 11 - Oslo 2 - Tel.: (02) 55 48 90 - Telex: 11583

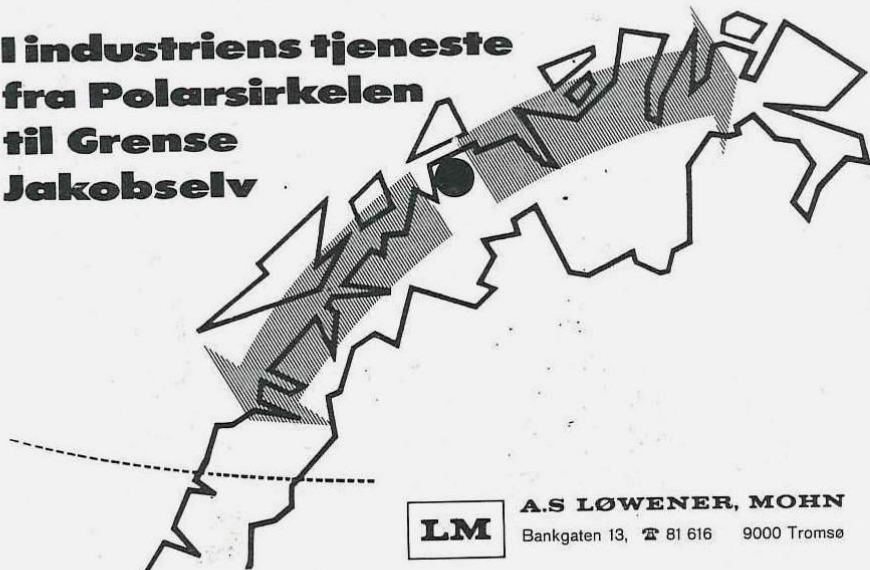
ALT I

- Tegneutstyr
- Lyskopieringspapir
(Norsk Ozalid)
- Bøker og
faglitteratur

Centrum Bok- og Papirhandel

9001 Tromsø ☎ (083) 83 540

**I industriens tjeneste
fra Polarsirkelen
til Grense
Jakobselv**



LM

A.S LÖWENER, MOHN
Bankgaten 13, ☎ 81 616 9000 Tromsø

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.

Bilco

☎ 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