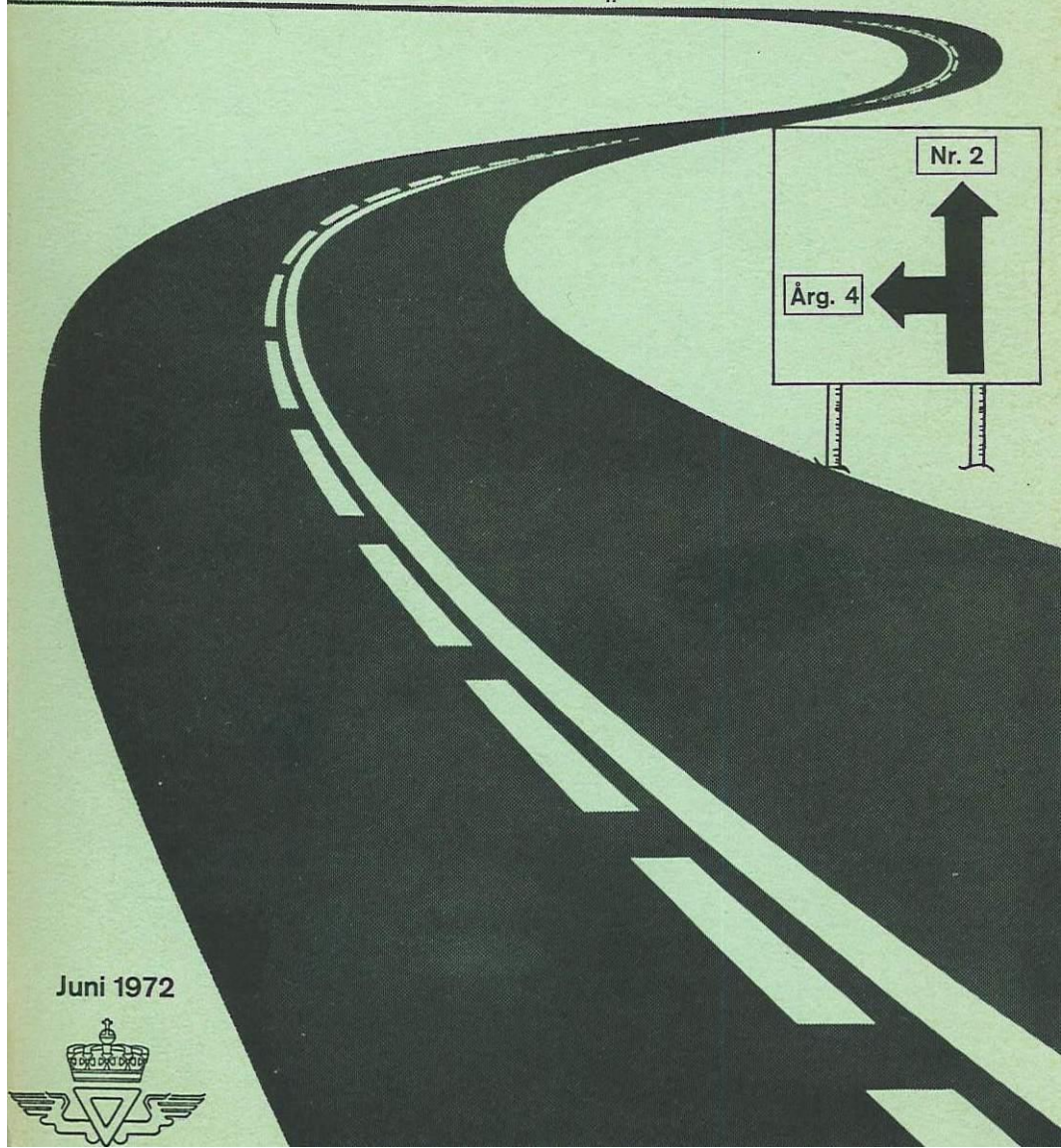


Vegs i kka



Juni 1972



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 2 juni 1972

4. årgang

Redaktør: Konsulent
Olve Reiersen

Redaksjonsutvalg:

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

Utgiver: Vegkontoret i Troms

INNHold:

Side	3	Trafikksikkerhetsarbeidet
"	6	Fv.anl. Grunnvassbotn-Aun- Elgsnes
"	13	Ferien 1972
"	14	Fra vernefronten
"	17	Bil over plog
"	18	Lørdagsrenna i Sørvikmarka
"	20	Minner fra Senja
"	28	Kurs for knuseførere
"	30	Kurs i arbeidsvarsling
"	31	Førstehjelpskurs
"	31	Skal det være en bot?
"	34	Heder til populær opp- synsmann
"	35	Veg-sport
"	40	Fra fv.anl. Rotvik-Håkvik -Lavangsnes
"	42	Akseltrykkmåler løser overlastproblemet
"	43	Personalia

Vi ønsker samtlige lesere en riktig god sommer og en trivelig ferie, men glem nå ikke "Vegstikka", frist for innsendelse av stoff til neste nr. er 10. august.

trafikk-

sikkerhets-

arbeidet

Det skulle være unødvendig for meg å komme inn på bakgrunnen for dette meget viktige arbeide, dertil er det gjort så allment kjent gjennom våre massemedia.

Som kjent hadde vi en ganske omfattende trafikksikkerhetsaksjon i 1971.

Trafikkseksjonen ved planavdelingen fikk i oppdrag å koordinere aksjonen

og være kontaktleddet både innad og utad.

Jeg tror en må ha lov å si at en på den relativ korte tid en hadde til disposisjon fikk gjort en ganske vesentlig innsats.

Også for 1972 er der lagt opp til trafikksikkerhetsaksjon.

Som et ledd i denne trafikksikkerhetsaksjon skal det iverksettes forskjellige spesialkontroller som tar sikte på dels å være en utvidet kontroll av kjøretøyenes tilstand i tillegg til de vanlige kontroller, og dels å være av informativ art overfor kjøretøybrukere.

De spesielle tekniske kontroller vil omfatte:

Kontroll av styring, dekk og felg.

Kontroll av bilens lysutstyr.

Kontroll av bremses, sikt forover, bakover og tilsidene.

Kontroll av lys.

Men i tillegg til disse kontroller av kjøretøy som vil foregå i bilsakkyndiges regi, vil vegvesenet i 1972 konsentrere sin økte innsats på de riksvegstrekninger som har den største ulykkesbelastning. For vårt fylke gjelder det spesielt Rv. 83 Tjeldsund bru - Harstad. Dette gjelder da det kortsiktige tra-

fikksikkerhetsarbeidet og som forutsettes belastet vedlikeholdsavdelingen.

De vedlikeholdsarbeider som bør prioriteres er følgende:

1. Istandsetting av vegdekket

Istandsetting av vegdekket ved utbedring av slaghull og andre skader, justering av ujevnheter, tverrfall etc.

2. Oppjustering av skuldre

En bør søke å justere eventuelle nivåforskjeller mellom kjørebane og skulder.

3. Vegoppmerking

Stripemaling, fotgjengerfelt og annen vegbaneoppmerking forutsettes gjennomført med minst mulig tidsforskyvning på den enkelte vegrute som inngår i aksjonen.

4. Skilter og vegmerker

Skilter og vegmerker rengjøres og skader utbedres.

5. Fjerning av sikthindrende vegetasjon

Ved fjerning av sikthindrende vegetasjon bør det legges vekt på å oppnå tilfredsstillende frisikt i vegkryss, i kurver og i forbindelse med skilt.

6. Sikring av rekkverksender

De rekkverksender som ennå ikke er sikret sikres ved nedgraving eller ved avbøyning dersom forholdene ikke tillater en nedgraving.

7. Svake vegkanter

Svake vegkanter skiltes evt. utbedres dersom disponible midler finnes.

8. Lokale innsnevring

Lokale innsnevring skiltes evt. utbedres dersom disponible midler finnes.

Det er dessverre en klar sak at en rekke av våre riks- og fylkesveger på langt nær fyller de krav til trafiksikkerhet som vi ville ønske. For å oppnå dette måtte det i så fall investeres

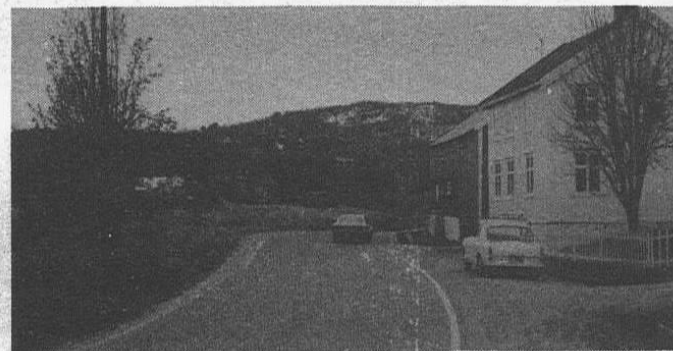
meget store beløp, som det vil være urealistisk å regne med kunne stilles til disposisjon uten på meget lang tid.

Nå er det imidlertid slik, at mye kan gjøres for små midler, og jeg viser her til noen av de punktene som er nevnt ovenfor.

Jeg har ved denne anledning lyst til å henstille til alle som har sitt virke i vegvesenet at de forsøker å merke seg saker og ting som kan ha betydning for trafiksikkerheten og gir beskjed om dette til vedlikeholdsavdelingen eller trafikkseksjonen.

De nødvendige tiltak vil så bli gjort av vedlikeholdsavdelingen.

BjH.



TRAFIKKFARLIGE PARTIER
ER DET MANGE AV PÅ VÅRE
VEGER. ILLUSTRASJONER
PÅ DETTE HAR VI HENTET
FRA RV. 83 (ØVERST) OG
RV. 850

Vi presenterer -

FV. anl. Grunnvassbotn - Aun - Elgnes

Før i tiden kunne spreke fotturister fortelle om enestående naturopplevelser i Aunfjellet, men noe anerkjent utfartssted for den store hop ble det likevel ikke før vegenlegget over til Elgsnes var gjort såpass kjørbart at de verste stigninger kunne forseres pr. bil.

Da fikk folk i Harstadorrådet gjennom selvsyn konstatere at her har ligget en perle så og si ubrukt både for sommer- og vinterturer.

Vi skulle ta mye feil om ikke Nupens dager er forbi som det store utfartssted for de som søker midnattsol, for fra Aunfjellet fanges det hele inn i et annet og mere storslått perspektiv.

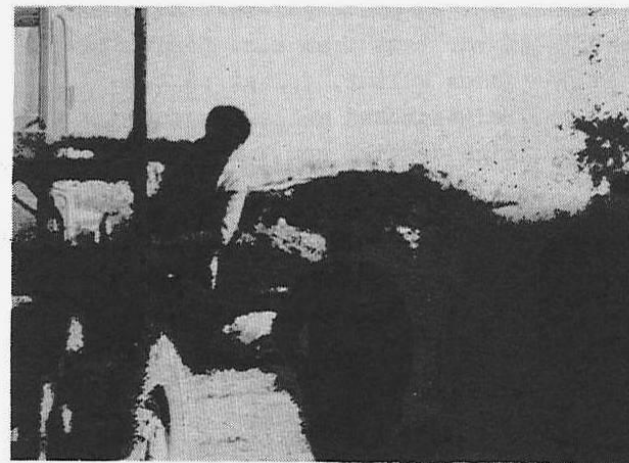
Vel dette er vel kanskje bare en biting, vegen skal i grunnen tjene helt andre formål.

Befolkningen i Aun-Elgsnes området er vel vandt med vakker natur, og de setter umåtelig pris på den og, men for dem har vegen en langt annen og alvorligere misjon enn å lette adkomsten til naturskjønne omgivelser. Veg er etterhvert blitt en livsnødvendighet for de fleste steder i vårt land, så også her. Det har vært kjempet en lang og vanskelig kamp, tålmodigheten hos befolkningen har nærmet seg bristepunktet flere ganger, før det endelig ble fart i sakene.

En av de som har kjempet i aller første rekke for denne vegen er Edvard Ruud på Elgsnes. Ruud, kjent bygdehistoriker, folkevisesamler n.m., har dette å fortelle om hvilke strabaser de har måttet gjennom før det ble skikk på anleggsdriften:

"Krav om vegsamband landverts frå Elgsnes-Aun til Harstad går tilbake til 1894. Den 10. november det året samla Edv. Ruud sen. til sit folkemøte på Aun - der dei sende søknad om vegsamband mellom Elgsnes og Aun. Saka kom opp i Trondenes herredsstyre 27. mai 1895. Det var Rich. Kaarbø som var ordførar.

DET FØRSTE
ARBEIDSLAGET
I 1920 DRIVER
MURARBEID PÅ
MØLNELVA VED
HANS EGEDES MINNE



SMILENDE KARER
I 1972, IVAR
LANGSTRAND (T.V.)
OG HANS LUDVIKSEN

Han gjorde framlegg om å få vegen utrekna og teke opp snarast. Planen var å bygge vegen inn langs Toppsundet og så langt mot Stormes som ein kunne komme. Der skulle bygges landingskai på Indre Aun ved vegenden på Innslettene sør for gården. Så kunne ein ha båtsamband mellom de to landingskaiene - Indre Aun og Stormes. Vegstrekninga Elgsnes-Aun var 7 km og Aun-Stormes ca. 8 km.

I 1910 blei dei første pengeløyvingane gitt - etterat overing. Saxegård hadde stukket vegen eit par gonger. Men det var mange og store vegkrav og her låg ei lita grend som hadde oftast

berre ei røyst når budsjetta skulle settes opp. Men år om anna blei det sett av pengar - og då Saxegård skulle forlate Harstad fann han grunn til å sette i gang vegarbeid den 10. juni 1920 på Ytre Elgsnes. Marinius Olsen, Alvestad, var første formann. Der blei arbeid 10 meter veg den første dagen. Nytida kom. (To år før hadde vi fått telefon ved at folk sette gratis linja opp.) I åra 1920-33 blei så råplanert mellom Elgsnes og Aun 7 km veg for 27.000,- kr. Det halve av fylket - resten av kommunen. Parsellen ligg slik enno i dag. Er ikkje avlevert ferdig. Delvis er vegen berre ryddningsveg uten grøft.

Så kjem neste kapittel: Gjennom oppsynsmann Hans Nilsen fekk eg kjennskap til at overing. Smith-Sunde hadde sagt tydeleg at ein skulle ha hatt veg over Aunfjellet til Elgsnes. Ut frå dette kalla eg saman eit folkemøte på Aun i januar 1934. Eg la fram ein søknad til kommunen og vegmyndigheten om å fremje vegsamband over Aunfjellet. Der var tatt fram m.a. jordvidder på Aunfjellet som kunne legges under kultur, folket på Aun-Elgsnes som fekk tilknytting - fergesamband mellom Grøta og Elgsnes, og den store turistmessige trafikk som kunne opne seg her. Det var underskrifter frå Elgsnes, Aun, Alvestad og Grøta. Men i Harstad hadde mange kjende menn gjort påteikning kvar for sin organisasjon eller den samferdselsgrein dei representerte. Den 22. mai kom søknaden opp i Trondenes herredsstyre. Saka blei sendt vegkontoret med den beste tilråding. Året etter - i 1935 - sendte overingeniøren eit skriv til fylkestinget med å oppmode dei om å komme i gang med 4 vegbygg i Troms. Det eine av dei fire var Grunnvassbotn-Elgsnes. I vegplanen for 1938 kom no vegen opp - og kalkulert til 275.000,- kr. i ei lengd av 15 km (fylkestingssak 88/1938).

I 1940 gjekk Trondenes formannskap inn med søknad til fylkestinget om å få fremje vegbygget med forskott. Fylkestinget gav samtykke til det. Men vegkontoret kravde visse formelle vedtak før ein kunne sette iverk bygget. Det gjorde ikkje kommunen. Ordføraren arkiverte saka. Vegen var hauglagt. I 1944-45 blei saka teke fram på ny. Vedtak blei gjort og endelig i oktober 1949 blei vegarbeidet sett i gang på Aun- oppover fjellsida mot Aundalen. Med vinterarbeid blei der planert omtrent $1\frac{1}{2}$ km - og på den andre side av fjellet omtrent like mykje.



ØVERST OG NEDERST FRA ARBEIDET I "SLYNGEN" OG TIL HØYRE ANLEGGSBESTYREREN, GUSTAV DAREN OG FUNG. ANLEGGSSJEF THOR JAKOBSEN MED ELGSNES I BAKGRUNNEN



Frå først av var dette vegbygget teke opp som bygdeveg med statsbidrag. Prosenten skulle vere 50 av staten - fylket 20 og kommunen 30%.

Prisoverslaget steig etterkvart til 3,5 mill. Stigningsforholdet på Aunsida er 1 på 11 - og 1 på 10. Stigninga på sørsida av Aunfjellet er heile vegen omtrent 1 på 12. Høgste punkt er 330 m.o.h.

Også i vegplanen 1958 kom vegen med etter den gamle byggeplan og bevillingsmåte. Sambandet mellom Elgsnes og Grøta var og teke med. Ved omskiping av vegplanen blei denne vegen gjort til kommunal veg. Eg har aldri sett så mørkt på vegbygginga som eg då gjorde. I siste møte vi hadde i Trondenes herredsstyre - tok eg opp benkeforslag om å gå inn til fylket med søknad om å få vegen inn som fylkesveg. Etter så mange stridsdebatter om denne vegen - blei denne gongen søknaden vedtatt samrøystes. Dette var vegen sin bergingsplanke. Under hand hadde fylket tidligare ydt litt pengar for å etterkomme sin del til forskotet. Det var vegkontoret som hadde det opne synet. Fylkestinget sette vegen opp som reserve i 1958 etter Røbergsvegen. Likevel kom den sinare under kommuneveg. Det politiske renkespel er mangslunge.

Men ny tid rann. Nye menn. Nye tankar. Vegen blei sett opp som nr. 1 av nyanlegg. Takk og æra til vegkontoret og fylkesting. Kravet var blitt gammelt nok. Ja, for gammelt. Den 13. mai 1971 vedtok samferdselsdepartementet å løyve 1½ mill. kr. til vegbygget. Det var vårløysinga i vegen si historie. Maidag og vår. Ein time etter vedtaket blafra flagg på stong. Ventetida var omme.

Til slutt vil eg sei. Personleg har eg fylgd denne vegsaka frå første dag. Mykje har eg både sett og frett i politisk jonglering mellom dette vegkrav og andre. Det er ei saga for seg, ugild saga - som vi no må gløyme i gleda over det som kjem. Vistnok vil vegen føre med seg mange vanskar med den veldige trafikken som vil bli til Elgsnes. Men eg voner vegkontoret i framtida som hittil vil vere med å løyse dei problema som kjem - på den beste måte for alle partar.

Turistmessig er vegen alt komen inn i blinken. 3-400 bilar



OVER: OPPSYNSMANN JAN JØRGENSEN SKUER UT OVER ANLEGGET. TOPPSUNDET OG GRYTØY I BAKGRUNNEN.

UNDER: SPRENGING FORBEREDES, FRA V. KARL MIKALSEN, ELVIN KRISTIANSEN OG LYSÅ.



kan ein telje på Aunfjellet ein påskedag som i år. Nupen blir slått ut når Grunnvassbotn-Elgsnes blir opna. Eit stykke av det vakraste i Nord-Norge blir knytt til landsdelens vegnett. Men for folket her attom fjellet - i ei 4000 års bosetningshistorie - vil denne beinveges kommunikasjon - lette tilværet i dagleg stræv - og lette folkesinnet som han sa Ienvikværingen - då vegen nådde Finnsnes.

Slekt føder slekt. I dag er det berre 2 att av dei som søkte om vegen i 1934 etter den nye plan. Det er tidl. direktør Nygård i Harstad og underskrivne."

Ja, så sa Edvard Ruud.

Når de første bilene kan rulle fram til Aun og Elgsnes er ikke godt å si. Da vi besøkte anlegget ved pinsetiden, gjenstod å sprengje ca. 300 meter fjell. Det var ytterst vanskelige forhold her, i det en var nødt til å gå ekstra forsiktig til verks av hensyn til høgspenlinjen. Framdriften var derfor på det tidspunktet så som så, noe skytebas Reinholdt Bendiksen mislikte i høyeste grad. De største optimistene regnet imidlertid kjørbar veg i løpet av høsten, mens andre er mere reserverte. Uansett når, den dagen de første bilene tar seg fram, blir det nok fest i bygda.

Oppe i høyden, nærmest ved skoggrensen, ligger brakkeleiren lunt til. Her hadde mannskapene en bra forlegning, med daglige aviser og TV som de største velferdsmessige goder. I hvert fall hadde ikke kokka noe å klage på og da regner vi med at de øvrige ikke har noe de skulle ha sagt, de heller. Men så fant vi da også på anlegget anleggsarbeidernes representant i samarbeidsutvalget, maskinkjører Ivar Langstrand. Nylig hjemkommet fra kurs for medlemmer i samarbeidsutvalg, hadde han sikkert ført med seg et ekstra pust av samarbeidsånd til anlegget.

For Harstad kommune betyr denne vegen en betydelig administrativ lettelse og spesiell stor betydning har den jo for skolesektoren. Vegen er ellers et ledd i den trafikkomleggingsplan som skal iverksettes for Harstad-Grytøy-Bjarkøy-området med overgang fra båtruter til bil- og ferjeruter.

I tilknytting til dette veganlegget vil den gamle fylkesvegen

Høgda-Grunnvassbotn, et mareritt av svinger og manglende bredde, bli bygget om. Dette forutsettes å skje neste år, samtidig med fullføringen av anlegget Grunnvassbotn-Aun-Elgsnes.

Det skal i alt bygges ca. 14,5 km ny veg og det hele vil komme på ca. 4,5 mill. kroner.

Den daglige leder på anlegget er oppsynsmann Jan Jørgensen og anleggsbestyrer er f.t. konstruktør Gustav Daren.

FERIEN 1972

Den 8. mai 1972 er sendt ut rundskriv om ferieavviklingen og fra dette gjengir vi:

// I møte 8/5-72 mellom representanter for Troms Arbeidsmannsforening og ledelsen i vegvesenet ble ferieavviklingen for 1972 diskutert. En kom fram til følgende ordning:

A. ANLEGG

Det taes fellesferie ved samtlige anlegg i tre uker fra og med mandag 17. juli til og med lørdag 5. august.

Siste ferieuke gies fortrinnsvis i forbindelse med jule- og nyttårshelgen, eventuelt påsken dersom dette ikke er til hinder for anleggsdriften.

B. VEDLIKEHOLD

Ferien avvikles i to puljer med tre ukers sammenhengende ferie, første pulje fra og med mandag 3. juli til og med lørdag 22. juli, og annen pulje fra og med mandag 24. juli til og med lørdag 12. august.

Siste ferieuke gies etter nærmere avtale med den enkelte vedlikeholdsarbeider. Denne uke bør fortrinnsvis avvikles etter at barmarksarbeidene er avsluttet om høsten, eller i forbindelse med jule- og nyttårshelgen. Det kan bare unntaksvis regnes med ferie i forbindelse med påskehelgen (1973.)

C. FORARBEIDER OG LEGGING AV OLJEGRUS (OG OTTADEKKE)

Det blir her samme ferieordning som for anlegg. En kan dog risikere at ferien kan bli forskjøvet noen få dager men det vil bli prøvd å ordne dette på en frivillig måte.

D. MASKINAVDELINGEN

Maskinførerne følger ferieordningen for den avdeling eller det program de arbeider for.

Det taes forbehold om at enkelte maskinkjørere på anlegg kan pålegges vedlikeholdsberedskap i jul og påske (på brøytebiler, høvler m.m.)

For all verksteddrift følges vedlikeholdets ferieopplegg, nemlig i 2 puljer med 1. pulje i tiden 3/7 - 22/7 og 2. pulje i tiden 24/7 - 12/8.

For all grusproduksjon, også i Tyttebærvik, blir det samme ferieordning som for anlegg, nemlig 17/7 - 5/8.

Siste ferieuke gies etter nærmere avtale med den enkelte arbeidstaker stort sett etter samme retningslinjer som for anleggs- og vedlikeholdsdriften. "

Fra vernefronten:

Skjerming av båndtransportør

Etter inntrufne ulykker har Statens Arbeidstilsyn ved inspeksjoner rettet henstilling til Statens vegvesen om å skjerme båndpåløp på driv- og vendetrommel på båndtransportører. En del fylker har også fått pålegg fra Statens Arbeidstilsyns distriktskontorer om det samme.

Vegdirektoratet har i denne forbindelse kontaktet de firmaer som har levert båndtransportører til vegvesenet i de senere år, for å få forslag til egnede skjerminger. Forslagene skal så forelegges Direktoratet for Arbeidstilsynet for godkjenning, slik at man kan få en standardløsning for transportørtyper for hele landet.

Dette er foreløpig avtale med Direktoratet for Arbeidstilsynet, og Statens vegvesen er gitt anledning til å foreta skjermingen av båndtransportører etter at typegodkjenning foreligger.

Vi venter nærmere orientering så snart saken er utredet.

verneutvalget

holdt møte 14. april 1972. Til stede var Kristian Isaksen, Asbjørn Hansen og Olve Reiersen.

Utvalget behandlet rapport fra Vern og Velferd om de arbeidsplassmøtene som ble holdt siste høst. I forbindelse med denne rapporten henstiller utvalget til Hovedverneutvalget og Vegdirektoratets innkjøpskontor om på nytt å overveie om ikke det for fremtiden utelukkende bør anskaffes veskefylte øreklokker.

En skadestatistikk for årene 1970 og 1971 utarbeidet etter et litt annet mønster enn tidligere, viste at for Troms fylke er av farlige handlinger, farlig arbeidstilling/plass fremdeles en fremtredende årsak til skader. Utvalget mener det må være mulig å kunne redusere slike ulykker med bedre informasjon i alle ledd.

Etter de rapporter som en hadde fått fra deltakere i de verne-møtene som Vern og Velferd og Statens Arbeidstilsyn hadde arrangert rundt i fylket, tydet det på at møtene virket svært positive og utvalget vil da også senere søke å påvirke en mest mulig fyldig deltakelse fra etatens side.

Utvalget anbefalte ellers sterkt at alle mannskaper som ferdes på trafikert veg, herunder sjåførere, gis pålegg om å bruke orange arbeidstøy. Samtidig ble det bedt om at alle patruljebiler utstyres med 3 stk. vernevester som skal være klar til bruk til enhver tid.

Utvalget gikk ellers inn for å søke gjennomført nye førstehjelpskurs i inneværende år.



Arbeidslederens

5 minutters verneprat

Han visste bedre – men „glemte seg bort“

Hva slags sikkerhetstiltak kan vi gjennomføre for sånne som «glemmer»?

Mange ulykker skyldes at mennesker i en gitt situasjon glemmer det de har lært om vern og sikkerhet, selv om de utmerket godt vet hvordan arbeidet utføres. Denne glemsomheten er både dyr og smertefull. Vi kan ikke glemme sikkerheten et øyeblikk! Det ene øyeblikket kan være akkurat tid nok til at ulykken skjer.

Bedriftsjournalene er fulle av beretninger om ulykkestilfeller som skyldes folks glemsomhet.

En arbeider kom hjem en ettermiddag og fortalte kona og barna at han samme dag hadde vært til stede på et vernemøte i bedriften. Han og arbeidskameratene hadde lært riktig måte å løfte på. Han forklarte for familien at det var de store legg- og lårbensmuskulaturen som skulle løfte, ikke ryggmuskulaturen, som fra naturens side ikke er bygget for store belastninger.

Noen dager senere kom han hjem med kraftig vondt i ryggen, og måtte med skam vedgå at han hadde løftet på gal måte — slik han nylig hadde vist familien at de ikke måtte gjøre. Mannen måtte holde sengen i flere dager, og det var bare en mager trøst kona og barna kunne gi ham: Han visste nok hvordan han skulle løfte, men hadde i farten glemt seg bort.

I et annet tilfelle tente en erfaren kjemiker en fyrstikk for å lyse ned i tank med svovelsyre. Akkurat i det samme husket han at dette kunne være farlig. Han lukket instinktivt øynene og slengte hendene raskt opp foran dem idet en stikkflamme slo imot ham. Ulykkesrapporten nyttet de betegnende ordene: «Så langt glemte han seg bort . . .»

I et tredje tilfelle rakte en mann sammen fuktig løv i hagen sin. Han slo litt bensin over, bøyde seg ned og brukte sigarett-tenneren — og dermed sa det pang! Da doktoren var ferdig med hodebandasjen, kunne den skadede såvidt se ut gjennom en liten åpning. Han var heldig som ikke fikk øde-



lagt øynene. Også han visste bedre, men glemte seg bort.

Vi vet alle at vi ikke skal plassere gjenstander på trappetrinn. I en skaderapport kunne man lese om en håndlanger som la et langt stemjern i et av trinnene idet han gikk ned trappen. Da han kom opp igjen, traff den framspringende enden ansiktet hans, splintret brillen og skadet det ene øyet. Han hadde glemt jernet.

Tro hvor mange ulykker og dødsfall hvert år den elendige glemsomheten må ta ansvaret for —?

La oss våkne opp og bruke vår forstand. Husk verneregulene — gå til kamp mot glemsomheten! Det lar seg ikke gjøre å konstruere et ugenomtrentelig vern mot den, men en våken, oppmerksom innstilling vil beskytte liv og sikkerhet.

Enhver av oss vet at vi ikke kan være våkne og påpasselige nok hvis vi misbruker eller forsømmer kroppen vår ved å føre et utsvevende liv, med derav følgende nedsatt helse og mangel på tilstrekkelig hvile og søvn. Et våkent sinn i et sunt legeme er vårt beste vern.

La oss derfor holde oss i god fysisk og psykisk form, slik at det aldri vil bli aktuelt at man sier om oss: Han visste bedre, men glemte seg bort . . .

BIL over PLOG



Vintervedlikehold er vel ikke det som opptar de fleste, når dette nummer av "Vegstikka" leses. Men vi synes denne historie har en viss appell, også på sommerføre, da den understreker hvor viktig det kan være å bruke sikkerhetsseler.

Ole Fossbakk kom i vår kjørende med en av vegvesenets brøytebiler i nærheten av Vegnes, da plogen plutselig stakk seg ned i asfalten.

Vi tok en telefon til Fossbakk for å høre hva som skjedde.

- Hvordan står det til? Det var litt av et smell du fikk.

- Det går bra nå, men jeg er sykemeldt til 1. juni. Jeg fikk ett trykk i maven så jeg mista pusten, og ett trykk gjennom nakke og rygg, men det går som sagt bra nå.

- Brukte du ikke sikkerhetsselene?

- Jo, heldigvis. Ellers vet jeg ikke hvordan det hadde gått. For det skal sannlig noe til for å holde seg på setet når bilen bråstopper og samtidig hopper 3 meter i været. Men selene var litt slakke så jeg fikk ett ganske kraftig trykk av rattet.

- Bruker du alltid sikkerhetsseler?
- Nei dessverre. Jeg tror dette var første gang i vinter.
- Hadde du stor fart da uhellet skjedde?
- 25 - 30 km.
- Hva var grunnen til at plogen stakk seg ned?
- Asfalten var krakelert.
- Hva var den sa du?
- Krakelert. Det var sprekker i den.
- Kunne uhellet vært unngått om du hadde brukt en ekstra ski på plogspissen?
- Nei det tror jeg ikke.
- Hva med plogløfter?
- Jo, det er klart, hvis jeg hadde kjørt med plogen oppløftet, hadde dette ikke skjedd.
- Har du 2- eller 4-armet plogfeste?
- 4-armet pløtefeste.

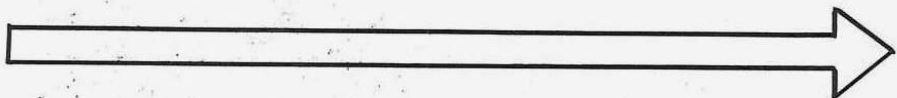
Vel, så langt Ole Fossbakk. Denne gang gikk det sånn noenlunde bra, kanskje først og fremst p.g.a. sikkerhetsselene. Men når dette leses er forhåpentlig bilen solgt.

G.B.

Lördagsrenna i Sörvikmarka

I år som i fjor, denne stikkrenna på fylkesvegen Sörvik - Storvann i Harstad raste sammen på en lørdag, i år på selveste pinseaften.

Men, nå skal det være slutt, sies det, utskiftes med rør senere i år. På bildene leser Kristian Myrland teksten over elendigheten.



Alltid skal det nå skje når jeg har fritt - finnes ikke noe åpning her.



Nå skal jeg ha fred til arbeidet - en sperrebukk er tingen.



Vegen borte vekk her, litt større hull nå, og så fyller i stein, jammen var den tung og, det får klare seg i dag.

MINNER FRA SENJA

HER KOMMER 4. AVSNITT AV FORMANN ARNE ANDREASSENS BERETNING OM VEGARBEID PÅ SENJA.

Jeg skrev sist at jeg denne gang skulle forsøke å fortelle litt om den første vegbygging her. Dessverre viser det seg å bli vanskeligere en jeg fra først av trodde. Det er lite av historiske data som er tilgjengelig, dessuten er en del av det jeg har fått tak i noe ufullstendig og misvisende. Det blir derfor noe av det jeg tenkte å skrive om som må gå helt ut, og noe i detaljene i det jeg skriver kan bli litt haltende, da kildematerialet som en ovenfor har nevnt på enkelte punkt er litt usikkert.

Det en med sikkerhet kan fastslå er at det så å si ikke var bygget veger på Senja for offentlige midler før 1920. Det eneste unntak herfra var vistnok vegen Vangsvik-Rubbestad i Tranøy. Her var det sansynligvis "spedd" i med litt kommunalt og fylkeskommunalt bidrag i tillegg til det tradisjonelle pliktarbeide. Dessuten holdt bygda det her gjaldt et par tre rømmegrøt-basarer pr. år hvor all inntekt av disse basarer ble gitt til vegen uavkortet. Denne kombinasjon var trolig også brukt litt på Lenviks Senja-side. Det er således ved begynnelsen av 1920 årene at Senja så smått kommer med når det gjelder vegbygging i offentlig regi. Da får vi nemlig anlegget Vangsvik-Lillevassmyr, likeså Lillevassmyr-Torsli. Mellom Torsli i Tranøy og Høgli i Lenvik (20 km) var det ennu ikke satt spade i marka utenom noen få hundre meter som var arbeidet som pliktarbeide. En må vel med en viss rett si at det ble parsellen mellom Torsli og Høgli som det på den tid kom til å stå mest strid om både på den ene og andre måten. Det blir også denne jeg i det vesentligste blir å fortelle om i det som ennu gjenstår av "Minner fra Senja".

Men først skal jeg tilbake med noen linjer om det pliktarbeide

som de stakkars menneskene ble pålagt å utføre. Her så vel som mange andre steder var vel denne form for arbeide en del av menneskerettene på den tid, dvs. når en tolker denne retten bakvendt. Det var vel heller knapt noen annen ting som ble mere "lyst i bann" enn dette. Det var heller ikke å undre seg over. Når en tar i betraktning at en stor del av eiendommene her lå under Tranøy prestegård, og årsleien for disse skulle betales til prestegården med fra sju til fjorten dagers pliktarbeide pr. år - alt etter eiendommens størrelse - og dette skulle de arme menneskene til prestegården utføre i vår-omn, slåttonn og kornskjæring om høsten. Dette måtte de utføre for å få lov og bo oppe i utmarka et eller annet sted. Når så de samme folk i tillegg hadde samfunnsplagg om å utføre fra fem til tolv dager pr. år - også stipulert etter eiendomstørrelsen - som vegarbeidsplikt, ja, da kan en forstå at de ble uvillige.

De steder som ble utlagt som pliktarbeidsområde var som regel der hvor det var uframkommelig med hest og vogn, helst over korte og særlig bløte myrpartier. Her var det tre slike pliktarbeidsområder nemlig, Flottmyra, Skjellelvmyra og Aurmyra. Disse vegstubbene som ble arbeidet på denne måten kalte de i dagligtale for "arbeidveger" men de eldste av generasjonen på den tid kalte de for "gravenveger". Dersom det skulle bli noe vedlikehold måtte også det utføres som plikt. For å ha tilsyn med dette ble der valgt en lokal tilsynsmann, men vedlikeholdet ble det jo av forståelige grunner nokså skralt med allikevel. Stort mere er det i grunnen ikke å si om pliktarbeide og dets funksjoner.

En kan derfor gå frem i tiden helt til 1926-27. Da begynner det å skje litt på vegfronten også her oppe i fjellbygdene. Det så ut som om byggingen av Svanelv bru hadde en viss innvirkning, og gjorde det lettere å presse vegkravene frem. Som jeg i min første artikkel nevnte var beslutningen tatt i de politiske organer om at veg skulle bygges fra Torsli til Svanelvmo. Men hva nyttet det egentlig med vedtak når den økonomiske situasjon både for den ene og andre offentlig etat var slik som den var. Nedgangstiden etter den første verdens-

krig hadde allerede begynt å vise ansikt i Norge så vel som i andre land. Stat, fylke, kommune og folket ble ubønnhørlig fattigere og fattigere dag for dag. Arbeidsløsheten steg i samme takt, og utsiktene for bevilgninger til vegbygging o.l. ble tilsvarende mindre. Det var allerede blitt en kamp om hver krone som skulle ut av kommunekassen, og der var vel snart ikke flere igjen slik som skatteinngangen sviktet, og restansene hopet seg opp og ikke kunne betales. Hvordan det hele skulle ende på denne måten var ennå et uskrevet kapittel.

Den vegparsell det her gjelder, Torsli-Svanelvmo, hadde fått navnet "kolonisasjonsveg". Bevilgningsmønstrer for veger av denne kategori var at de respektive kommuner måtte bevilge en fjerdepart av anleggskostnadene, så ble de andre tre fjerdparter delt mellom fylke og stat. Betingelsene for at disse stats og fylkesmidlene kunne gis var ubønnhørlig at kommunen kunne svare sin del. På grunn av kommunens dårlige økonomiske stilling fikk budsjetteringen til denne vegbyggingen langt fra noen spontan tilslutning i kommunestyret. Fjellbygdens folk - de som hadde mest interesse av vegen - hadde på forhånd sørget for en representasjon i kommunestyret av sine beste krefter, og takket være dem fikk de tvunget gjennom første bevilgningen slik at arbeidet kunne påregnes å ta til allerede våren 1927. For å få kontrastene mellom datiden og nutiden klarere frem, må jeg nevne at disse kommunale vegbevilgningene, som det ofte stod slik strid om, kunne ligge på 2-3000 kr. ja, i mange tilfeller betydelig mindre, - ikke mere enn de i dag bruker til en liten kommunal selskapsmiddag.

Vel, folket i de fjellbygder det her gjaldt var forsåvidt tilfreds på to måter. Nu var det kommet bru over Svanelva, og nu var også mulighetene for å få veg like om hjørnet. Men kanskje det som i øyeblikket hadde størst betydning, var at de også fikk en mulighet til å få seg vegarbeide, noe vel de allér fleste tenkte å søke om. Ja, dette kom som "manna" i ørkenen for alle.

Ut på vårparten kom det beskjed - vistnok gjennom kommunekassereren - at det skulle igangsettes vegarbeide på parsell Brygghaug-Svanelvmo med i alt 30 mann. Det skulle være 5 lag

å 6 mann. Ja, det var nesten utenkelig, og for godt til å være sant. Men sant var det allikevel, for nu ble det i Vangsvik losset fra båt, trillebårer, trilleskinner og store verk-tøykasser og mye annet, som skulle kjøres opp snarest mulig. Så snart det ble snebar mark skulle arbeidet igangsettes for fullt.

Avd.ingeniør Nielsen som hadde ledelsen ved monteringen av Svanelv bru var nu kommet hit og begynte straks med tilretteleggelsen av anleggsdriften. Det var jo ennå ikke etablert noe oppsynsmannsordning her, så alt forarbeide lå vel til ingeniøren. Og så vidt jeg har fått opplyst ville Nielsen ha alt klart til den dagen arbeidet skulle ta til, og datoen var satt til 18. juni.

Med igangsettelsen av denne anleggsdriften var det særlig et problem som meldte seg, og det var vanskeligheten med å få tak i formenn. Det hadde jo tidligere ikke foregått noe vegarbeide i kommunen så ingen hadde noe praksis og erfaring. Med et eneste unntak, det var Johan Svendsen, Rubbestad. Han hadde først i tyveårene arbeidet på Vangsvik-Lillevassmyr sammen med Meier Ervik og ble derfor nu utpekt som formann. De andre fire måtte en finne i andre kommuner. Det ble da en mann fra Sørreisa ved navn Ole Westgård, resten kom fra Lenvik, det ble da Johan Hanssen, Finn fjordbotn, så Halvdan Iversen og Arthur Sørli, Finnsnes, pluss Thomas Angel som borsmed. I forbindelse med disse formennene må jeg tillate meg å nevne at både Johan Hanssen og Halvdan Iversen i dagligtale ble kalt for henholdsvis "kværnlandspløgen" og "stubbe-bryteren". Disse tilnavnene betød vel ikke annet enn at deres arbeidskraft og produktivitet var så kolossal at de mest måtte sammenlignes med en kværnlandspløge og en stubbebryter. Det får vi kanskje høre litt mere om senere. Det som nu gjenstod var uttak av folk, som nok fortjener et avsnitt for seg.

Nielsen hadde fremdeles sin bopel hos oss når han var på Senja. Det ble derfor - som rimelig var - en daglig trafikk av folk som ville har arbeide. Dette kunne visst Nielsen ikke avgjøre alene, for det ble fastsatt en dato hvor alle måtte møte opp

så skulle saken avgjøres. Det ble jo nu, etter at formennene var trukket fra, 24 mann som skulle uttas.

Som guttunge husker jeg denne uttagningsdagen som om det skulle ha vært i dag. Det var møtt frem en stor folkemengde, langt mere enn det var plass til på engang i de småe stuene vi hadde. Det ble derfor satt ut på marka et lite bord og to stoler. At den ene stolen var beregnet til bruk for Nielsen tror jeg alle var klar over, men hvem som skulle ta plassen i den andre var det spekulasjoner om blant de framnøtte. De slapp nok å spekulere så lenge på det, for plutselig kom selveste kommunkassereren ut med to store protokoller under ene armen og plasserte seg i stolen ved siden av Nielsen. Det gikk nok et "søkk" gjennom mange. At kassereren møtte fram ved en slik anledning var nu så, men som sagt de protokollene som han nu hadde lagt på bordet var antagelig ikke noe godt tegn, det tror jeg alle tenkte. En kunne tydelig høre litt "mumlen" og merke uroen i folkemengden, det kom nok fra de som var mest uenig i den politikken som ble ført, og synet av disse protokollene fortalte tydelig hva som nu forestod. De hadde utallige ganger tidligere sett de samme på kasserererkontoret, de hadde sett dem når kassereren drog omkring i bygdene på skatteutpanting, de visste så inderlig vel hva de inneholdt. En behøver vel ikke å holde hemmelig at det, av lett forståelige grunner, just ikke var så bra forhold mellom kommunekassererne og den almene hop, og det var vel i så måte ingen unntakelse i Tranøy. Det var vel vanskelig for folket å akseptere kasserernes utøvelse av sine plikter på den tid, som i mange tilfeller kunne fortone seg som et lite tyrrani blant en fattig befolkning. Her må en vel kanskje innskyte at det vel ikke var så enkelt å være kasserer heller, det er sikkert enklere nå. Kassereren ble betraktet som en autoritet i kommunen, hans hånd var "faderhånden" som kunne gjøre både godt og vondt, hva det ble mest av får stå til historien. Nei, mine herrer, uttak av folk til offentlig arbeide fulgte ubønnhørlig langt andre kriterier på den tid en ansiennitetslista.

Kassereren bad nå folket om å "roe" seg, så reiste han seg, tørrhostet et par ganger og slo ut med ene armen og meddelte at han hadde en kunngjøring som nå skulle komme. Den rutinen som skulle

følges ved uttak av folk til dette vegarbeide ble så høytidelig forkynt av kassereren samtidig som han bladde i protokollene. Denne forkynnelsen gikk ut på følgende: De som først å fremst skulle ha arbeide var de som hadde største skatterestanser, og kanskje i tillegg hadde fått litt mel og sirup av kommunen. I andre omgang skulle de komme som bare var skyldig skatt. Dersom det da fantes noen igjen som ikke var skyldig skulle de komme i betraktning som kategori nummer tre, men mulighetene for arbeide til disse var nærmest lik null. Dessuten hadde kassereren en tilleggsopplysning, nemlig: Det var bestemt at det av arbeidslønningene skulle trekkes skatt etter 50%, annen skyld til kommunen skulle det trekkes ekstra for. Disse trekkbestemmelsene som nå var kunngjort virket som rene kalddusjen for de folk det her gjaldt. Jeg kan ikke huske at det fremkom noen protester mot dette, de regnet vel med at det ikke hadde noen hensikt så allikevel. Dessuten kunne det vel være en viss risiko for at den som våget å "mukke" ikke ville få arbeide, selv om han ellers fyllte betingelsene. Når jeg da vet at time-lønnen denne sommeren, i hardt akkordarbeide lå på fra 97 øre til kr. 1,26 da kunne det ikke bli stort igjen til å forsørge en familie med.

Kassereren hadde - etter forkynnelsen - begynt å bla i begge protokollene samtidig som han gjorde notater. Så ropte han opp navn for navn til kvoten var full, pluss to som reserve. Nå hørde det seg slik at det var en del gamle folk som hadde blitt oppropt og som det måtte være en stor synd å sende inn i det harde vegarbeide. Dette forhold eliminerte heldigvis kassereren da han ropte ut at hustandene skulle sees som en enhet når det gjaldt skatterestanser og gjeld, slik at en sønn kunne få anledning å tre inn i farens sted dersom han bare ville underkaste seg trekkbestemmelsene. Disse var nemlig ufravikelige. Dette ville i praksis si, at det som ble trukket inn av en mann i arbeide, kunne brukes til nedbanking av skatterestanser for en hvilken som helst i samme husstand.

Det som nå gjenstod for de som hadde fått arbeide var å fremstille seg til formennene for fordeling av folket på de enkelte lag. Det ble en jobb som skulle bli langt vanskeligere enn

man skulle tro. I uttakingen hadde kassereren nettopp brukt skyld og gjeld som grunnlag, formennene la kun vekt på fysisk styrke og kraft. Særlig "kvernlandsplogen" og "stubbebryteren" var mest interessert i store sterke karer. Dersom det fantes velvoksne 18 - 20 åringer i flokken ville de helst ha dem, - eller i hvert fall så mange som mulig.

De andre la også stor vekt på det samme, så det ble vanskelig å komme til enighet. Så vidt jeg husker måtte Nielsen tre til som en slags megler for å få til en noenlunde rimelig fordeling.

Noen ord må jeg også ofre på en annen fordeling som ennå ikke var gjort. Det var fordelingen av det ankomne verktøy på de enkelte lag. Det verktøy det her gjaldt hadde jo tidligere vært i bruk andre steder, så alt var vel ikke like godt. Alle lagene - under ledelse av sine formenn - hadde det særlig travelt med å komme seg fram til dette verktøylageret for å ta ut det de hadde bruk for. Selvfølgelig ville alle ha det beste. Her tror jeg det måtte være en brist på den ellers så ypperlige solidaritetsfølelse. Så vidt jeg husker ble det nok sendt av gårde noen "eder og forbannelser" av de som kom sist fram.

Nielsen hadde satt ut seks akkorder og skrevet ut de såkalte høydesedler. Den lengste var på hele 340 m. Prisene pr. akkord lå på fra kr. 600,- opp til kr. 1.160,- alt etter lengden og terrengbeskaffenheten for øvrig.

En må vel si at arbeidet ble igangsatt med "dunder og brak". Et slikt arbeidstempo hadde vel ingen før sett maken til. Her var det sikkert "kvernlandsplogen" og "stubbebryteren" som førte an. Det var voldsomme drivere, men sparte heller ikke på seg selv. Det ble en veldig kamp - eller konkurranse - lagene imellom for å komme høyest i timepenger. Det var nesten ingen grenser for hva et menneske kunne klare. Maktest du ikke å "springe" trillebåra ut når du hadde lass, så burde en i hvert fall gjøre det på retur når båra var tom. Dersom et lag på denne måten kunne klare å ligge en femøring pr. time over et annet lag, syntes en at belønningen for innsatsen var bra. Vi som på denne tid var barn brukte å være i arbeidslagene mest hele dagen. Jeg kan godt huske at når det var varme soldager

ble ansiktene på de som arbeidet overtrukket av moldstøv og skitt, og svartere og svartere for hver time som gikk. Men svetten holdt enkelte partier reine. Det kunne mest se ut som et kart av de tusen sjøers land, med elvefar som enkelte steder dannet innsjøer og vann, for så til slutt å mørklegge alt omkring skjortekragen.

Under dette voldsomme tempo, med en slik hurtig fordampning ble også tørsten uutholdelig. Det var ikke mange butikker der en kunne få kjøpt seg leskedrikker av forskjellige slag. Og om det hadde vært det, tror jeg ikke mange hadde sett seg råd til en slik luksus. Nei, det ble drukket vann og atter vann, men de store mengder som ble konsumert av denne sorten førte også til slapphet. Denne situasjonen måtte reddes ved at de tok i bruk den gode leskedrikk som de gamle kalte for "bleng". Det var forøvrig en sort som det på den tid bruktes mye av. For å få råstoff til denne fabrikkasjonen brukte stort sett alle omkring i bygdene om sommene å sette i tønner sammenblandet skummet melk og "saup" som de fikk når de kjernet. Når denne blandingen fikk stå lenge nok ble den så sterk at det da fikk navnet "syra". En par tre tekopper av denne syra i fire liter vann, fikk en det som ble kalt for bleng. Det var vår største glede å få springe i akkordlagene med store spanner av dette blenget som ble tillaget i våre hjem, og som arbeiderne drakk med begjærighet, men også med takknemlighet. Det var sjelden at vi kom oss gjennom et akkordlag før spannene var tom. For å rekke neste måtte vi hjem etter ny forsyning. Ja, dette er barneminner fra en hard tid, en tid som mange i dag knapt tenker seg har eksistert.

(forts.)

Veg og virke

heter en ny liten bedriftsavis i stil med "Vegstikka". Det er Møre og Romsdal fylke denne gang og første nr. kom i april i år.

Vi ønsker velkommen og lykke til med det videre arbeide.

Kurs for

knuserførere



Mandag 15. og tirsdag 16. mai i år ble det arrangert et kurs for knuserførere ved tidligere Olsens gjestgiveri, Lyngseidet. Kurset kom i stand etter at NVE i juni 1971 kom ut med nye bestemmelser om transportable elektriske anlegg. Kursledere var avd.ing. Gunnar Berntsen, konstruktør Wikstrand og oppsynsmann Kristiansen. Dessuten møtte ing. Hermod Hansen fra Troms fylkes kraftforsyning som foredragsholder.

Kursets første dag ble åpnet av avd.ing. Berntsen og deretter ble det en generell gjennomgåelse av knuseverk, sikter, matestasjoner og transportører, og oppstilling av 2-trinns knuseverk. Endelig ble planlegging og oppfølging så vidt berørt samtidig som en klarte å presse inn noen regler for arbeid i grustak.

Etter mat kåserte oppsynsmann Ola Kristiansen om vedlikehold av knusere. Her benyttet også deltakerne anledningen til en diskusjon.

Første dag ble avsluttet med tur til sentralknuseverket i Tyttebærvik hvor kursdeltakerne ble vist rundt på området.

På kursets andre dag tok avd.ing. Berntsen for seg kornfordelingsdiagrammer for enkelte knusere.

Resten av andre dag var viet til ing. Hansen og de nye bestemmelser fra NVE. Disse viste seg å være meget strenge i sine krav og pålegger vegvesenet blandt annet daglig å føre protokoll over isolasjonstilstanden. (Pkt. 3.1 i sikkerhetsinstruksen for elektriske anlegg.) Denne protokollen er under

utarbeidelse og vil bli sendt ut så snart den er ferdig.

En vil for øvrig henlede alles oppmerksomhet på sikkerhetsinstruksen samt bestemmelsene for de transportable elektriske anlegg og be alle gjøre seg kjent med hva de inneholder.

Etter å ha gått gjennom de forskjellige regler, viste ing.



HER UNDERVISES I ELEKTRISKE MYSTERIER FOR ET OPPMERKSOMT PUBLIKUM SOM OGSÅ SYNES Å BEHERSKE KUNSTEN Å SLAPPE RIKTIG GODT AV NÅR DET ER TID FOR SLIKE ØVELSER

Hansen kursdeltakerne noen eksempler på feil, på utstyr som var hentet fra Nordkjosbotn verksted. Det alltid tilbakevendende problem med for liten tid gjalt også på dette kurset.

Kursdeltakerne var denne gang:

Trygve Friborg, Leif Bendiksen, Jens M. Jensen, Terje Åsheim, Trygve Jensen, Kristian Larsen, Kåre Hansen, Martin Johansen, Aksel Jensen, Sverre Isaksen og Harry Pettersen. Og vegmester K. Skog fulgte også med i kurset i ledige stunder.

Som observatør møtte konstruktør Svein Johansen, oppsynsmennene Torstad, Sletten, Eriksen og elektriker Ellberg.

Kurs i arbeidsvarsling

"Skiltkommando Nord-Norge" ved konstruktør Dagfinn Brønmlund-Nilsen og oppsynsmann Johansen som begge har stasjon ved vegkontoret i Bodø, har gjennomført en del 2-dagers kurs i arbeidsvarsling, i alt 7, fordelt på en rekke sentrale steder i Troms fylke. Ved kursene i Troms har de hatt bistand av tekniker Jan Larsen.

I alt deltok 157 fra vegvesenet på disse kursene og dessuten 8 fra forskjellige kommuner samt 3 fra politiet.

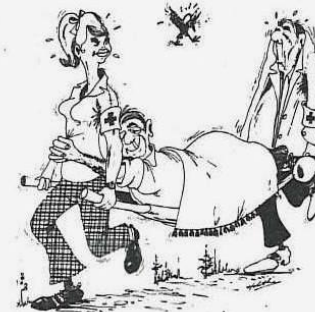
Etter en gjennomgåelse av lovverket og instruksjer fra de ulike typer arbeidsvarsling var det tilslutt praktiske øvelser i marken.

Ved avslutningen av det siste kurset rettet vegsjefen takkens ord til kurslederne for den utmerkede måte de hadde gjennomført dette kursprogrammet på.



FRA KURSETS ØVELSER
UTE I "MARKA"

Førstehjelpskurs



Vi tar en ny runde med førstehjelpskurs i år. Det skal først og fremst være en repetisjon for de som deltok i fjor. I tillegg vil det også bli tatt inn noen nye deltakere.

Instruktør i år, som i fjor, Kjell Hovde fra Bardu.

Når dette leses er vel de første kursene unnagjort, men her er hele planen for i år:

12/6 - 13/6	Storslett
22/6 - 23/6	Skibotn
27/6 - 28/6	Gratangen
29/6 - 30/6	Harstad
21/8 - 22/8	Fimmsnes
23/8 - 24/8	Senja
28/8 - 29/8	Tromsø
6/9 - 7/9	Nordkjosbotn
11/9 - 12/9	Gratangen

I forbindelse med kurset i Tromsø vil det antakelig bli arrangert ytterligere et kurs og da for personalet ved vegkontoret.

Skal det være en bot ?

Den 15. mai i år trådte de nye lovbestemmelser i kraft om forenklet forelegg ved trafikkforseelser.

Vår eksklusive bilsporetavdeling som ble dannet for et par år siden har merket seg ikke bare en kontigentforhøyelse men også en gradert kontigent, alt etter kvalifikasjoner.

Vel, vognførere, nedenfor gjengis hvilke regninger som kan bli presentert på stedet hvis

IKRAFTTREDEN AV VEGTRAFIKKLOVEN § 31 b OM FORENKLET FORELEGG - FORSKRIFTER OM FORENKLET FORELEGG

Ved Kongelig resolusjon av 10. mars 1972 er det truffet bestemmelse om at lov av 21. juni 1968 om tilføyelse til vegtrafikklov av 18. juni 1965 § 31 b trer ikraft 15. mai 1972. Samtidig er det i henhold til lovbestemmelsen utferdiget følgende forskrifter om forenklet forelegg:

§ 1. Trafikkforseelser som kan bøtelegges ved forenklet forelegg.

"Bøteleggelse på stedet ved forenklet forelegg kan skje i følgende tilfeller og med følgende beløp:

1. Overtredelse av fartsgrense etter vegtrafikkloven § 6, annet til sjette ledd, og/eller forbudsskilt 224 "Fartsgrense",
 - a) når fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere og fartsoverskridelsen er inntil 10 km/t: kr. 200,-
 - b) når fartsgrensen på stedet er 60 km/t eller lavere og fartsoverskridelsen er mellom 10 og 20 km/t: kr.400.-
 - c) når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere og fartsoverskridelsen er inntil 10 km/t: kr. 100,-
 - d) når fartsgrensen på stedet er 70 km/t eller høyere og fartsoverskridelsen er mellom 10 og 20 km/t: kr.300,,-
2. Unnlatelse av å ha vognkort med under kjøring, jfr. vegtrafikkloven § 17, annet punktum: kr. 50,-
3. Unnlatelse av å stanse ved trafikkskilt 215 "Stopp foran vegkrysset", jfr. trafikkreglene § 16, nr. 5: kr. 200,-
4. Unnlatelse av å gi påbudt tegn, jfr. trafikkreglene § 18, nr. 2: kr. 100,-
5. Unnlatelse av å ha foreskrevne lykter tent på motorvogn, jfr. trafikkreglene § 19, nr. 1 a: kr. 100,-
6. Kjøring med motorvogn (unntatt moped) i strid med følgende forbudsskilt:

200 "Forbudt for alle kjøretøyer", 201 "Innkjøring forbudt", 202 "Forbudt for motorvogn", 203 "Forbudt for motorvogn som har flere enn to hjul", 204 "Forbudt for motorsykkel", 205 "Forbudt for lastebil med faktisk totalvekt over .. tonn", 206 "Forbudt for traktor": kr. 150,-
7. Kjøring med sykkel eller moped i strid med følgende forbudsskilt:

200 "Forbudt for alle kjøretøyer", 201 "Innkjøring forbudt" eller 207 "Forbudt for sykkel og moped" samt kjøring med moped i strid med forbudsskilt 202 "Forbudt for motorvogn": kr. 30,-

8. Kjøring med motorvogn (unntatt moped) i strid med følgende forbudsskilt:

225, 226 eller 227 (svingforbud) eller i strid med påbudsskilt 250 til 260 (påbudte kjøreretninger, påbudt kjørebane eller kjørefelt, eller rundkjøring): kr. 150,-
9. Kjøring med sykkel eller moped i strid med de skilt som er nevnt i punkt 8: kr. 30,-
10. Kjøring med sykkel som har mangler ved bremseanlegg, jfr. kjøretøyforskriftene § 114, eller kjøring med sykkel som mangler lys og/eller refleks, jfr. kjøretøyforskriftene § 115: kr. 30,-
11. Unnlatelse av å ha foreskrevne lykter tent på sykkel eller på hestekjøretøy, jfr. trafikkreglene § 19, nr. 1 b og c: kr. 30,-
12. Ulovlig bruk av piggdekk, kjettinger e.l. i perioden 1. mai - 15. oktober, jfr. kjøretøyforskriftene § 136, nr. 4, siste ledd: kr. 100,-
13. Unnlatelse av å medføre varseltrekant, jfr. kjøretøyforskriftene § 136, nr. 5: kr. 50,-

§ 2. Fellesbot.

Foreligger det flere overtredelser som alle kan avgjøres ved forenklet forelegg, kan disse overtredelser avgjøres ved ilegelse av fellesbot. Denne fastsettes slik at den høyeste bot økes med 50% av den sammenlagte bot for de øvrige overtredelser. Forenklet forelegg skal likevel ikke i noe tilfelle utferdiges når boten etter disse bestemmelser vil overstige kr. 600,-

§ 3. Subsidiær fengselsstraff.

Dersom boten ikke blir betalt, jfr. straffeloven § 28, fastsettes følgende fengselsstraffer:

1. Ved bot inntil kr. 200: 1 dags fengsel
2. Ved bot inntil kr. 400: 2 dagers fengsel
3. Ved bot inntil kr. 600: 3 dagers fengsel

§ 4. Tilfelle der forenklet forelegg ikke kan utferdiges.

Forenklet forelegg kan ikke i noe tilfelle utferdiges dersom

1. Siktete nekter å vedta forelegget.
2. Vedkommende politimann har kjennskap til at det foreligger mistanke om flere overtredelser og ikke alle overtredelser kan vedtas i det forenklete forelegg.

3. Det foreligger grunn til å anta at forholdet vil føre til betydelig høyere straff ved vanlig straffeprosessuell forfølgning.

§ 5. Formkrav.

Forenklet forelegg utferdiges skriftlig på nærmere fastsatt blankett og undertegnes av politimann. Forelegget utstedes i mistenktes nærvær. Denne gis anledning til umiddelbart å vedta forelegget ved å undertegne det.

Dersom det på stedet konstateres at det utferdigede forelegg inneholder skrivefeil, kan forelegget annulleres og nytt forenklet forelegg utferdiges. Dette gjelder selv om det første forelegg er undertegnet."

HEDER TIL POPULÆR OPPSYNSMANN



Ved en enkel og hyggelig tilstelling i fylkesbyggets kantine, tok vegvesenet avskjed med oppsynsmann Laurits Henriksen som 28. april d.å. rundet aldersgrensen.

Vegsjefen rettet en varm takk til Henriksen for hans lange og trofaste virke for etaten, først som vegarbeider og formann, senere som oppsynsmann i et av de mest slitssomme distrikter i fylket.

Også avdelingsingeniør Nils Brønnlund-Nilsen, som nærmeste overordnede og medarbeider, hyllet Henriksen for den innsats han hadde gjort og for den støtte han hadde vært i anleggsdriften under ofte meget vanskelige forhold.

Selv om Laurits Henriksen nå er registrert i pensjonistenes rekke, har vegvesenet engasjert ham til oppsynsmannstjeneste ut dette året.



VEG - sport

Bardu var åstedet for årets vegmesterskap på ski. Renndagen, 15. april randt opp med mildvær og litt regn, ikke rett noe ønskeføre for en skiløper, men klisterfabrikantene kunne glede seg over stor omsetning den dagen.

Det ble vist stor innsats i den 7 km lange løypa. Her er de beste:

KLASSE OVER 55 ÅR

1	Hilmar Holmestrand	28,17 min.
2	Olav Solvang	30,05 "
3	Fridtjof Fagertun	32,25 "

KLASSE 50 - 55 ÅR

1	Olav Nilsen	25,06 min.
2	Oddleif Skogstad	26,45 "
3	Bjarne Broderstad	31,34 "

KLASSE 42 - 49 ÅR

1	Rolf Eriksen	22,24 min.
2	Birger Sivertsen	23,06 "
3	Finn Mathiassen	23,59 "
4	Kristian Kvalberg	24,29 "
5	Oddvar Skogstad	25,47 "

KLASSE 35 - 41 ÅR

1	Agnar Kvernmo	22,03 min.
2	Ernst Hansen	22,28 "
3	Tor Stenseth	23,13 "

KLASSE UNDER 35 ÅR

1	Sevald Storbakk	21,43 min.
2	Bjørn Stiberg	21,49 "
3	Ingolf Moan	22,43 "
4	Høye Øverland	24,13 "
5	Inge Wang	24,29 "
6	Svein Aho	24,35 min.
7	Ivar Bjørnsund	24,54 "
8	Bjørnar Johansen	25,52 "
9	Odd Jørgensen	26,25 "
10	Harry Sjøvoll	27,02 "

Det startet i alt 36. I lagkonkurransen (3-manns lag) som denne gang skilte seg ut med en noe annen laginndeling enn tidligere ble det følgende resultat, (utregnet med et fra-
trekk på 10 sek. for hvert år over fylte 35 år):

1	Vollan Vegsentral v/Storbakk, Sivertsen, Stenseth	65,42 min.
2	Skibotn	66,16 "
3	Bardu	68,27 "
4	Harstad	70,57 "
5	Vegkontoret	71,35 "
6	Finnsnes	86,31 "

Den 10. april samlet personalet ved vegkontoret og bilkontrollen seg til den årlige dyst i løypa. Som vanlig ble det gått 2 runder som skulle gås så jevnt som mulig. I løpet var også

innlagt hurtigløpskonkurranse.

Arrangørene er rent forvent når det gjelder været, også i år var det strålende sol, men dog klisterføre, og det var det visst ikke alle som hadde beregnet. Men ingen sure miner for det, det startet i alt 70.

1	Kåre Støvne	1 sek. avvik
2	Arne C. Olsen	2 " "
2	Åsmund Jensen	2 " "
4	Johanne Marie Labugt	3 " "
5	Edith Sandvik	4 " "
5	Ole Fr. Wikstrand	4 " "
5	Jermund Opdal	4 " "
5	Svein Liland	4 " "
9	Erik Johannessen	5 " "
10	Frank Jensen	6 " "
11	Th. Pettersen	7 " "
12	Magnar Marthinsen	8 " "

I år ble det også delt ut en "gentlemannspremie" og den gikk til selveste vegsjefen som ved passering etter første runde galant hjalp en av de konkurrerende damer med stavene. Han tapte trolig en av de aller første plassene på den historien.

I hurtigløpskonkurransen fikk vi dette resultatet:

DAMER

1	Alfhild Johansen	33,53 min.
2	Randi Johnsen	38,03 "
3	Edith Sandvik	38,08 "

HERRER

1	Ingolf Moan	21,07 min.
2	Kåre Støvne	21,11 "
3	Frank Jensen	22,12 "
4	Jan Birger Lund	23,49 "
5	Øystein Myrvoll	24,46 "
6	Th. Pettersen	24,49 "



Vegsjefen og Nelly
Andresen som ble
hans bane denne
gang.



Nedenfor Mary-Janne
Jenssen lykkelig i
mål uten bruk av
kart og kompass.



Raskeste kvinne
i sporet, Alfhild
Johansen.



Regnemestrene Thor
Jakobsen og Bjørn
Stiberg hadde en
stri tørn.



Vel, vel, driftssjef, du
bør ta deg sammen nå,
man er nok hederlig
plassert som nr. 63 i
Vasaloppet, men her ved
Prestvatnet, nei - nei.

SKYTING

Klubbmesterskapet i miniatyrskyting fikk dette resultat:

DAMER

- | | | |
|---|----------------|-------|
| 1 | Inger Jakobsen | 69 p. |
| 2 | Anna Josefsen | 59 " |

HERRER

- | | | |
|---|------------------|--------|
| 1 | Bjørnar Johansen | 131 p. |
| 2 | Gunnar Berntsen | 129 " |
| 3 | Odd Danielsen | 128 " |
| 4 | Øivin Nedler | 127 " |
| 5 | Bjørn Eriksen | 125 " |

Vi vil ellers gratulere Arild Teigen (258 p.) og Gunnar Berntsen (252 p.) som med disse resultatene har tilfredsstilt kravet for bronsemerket.

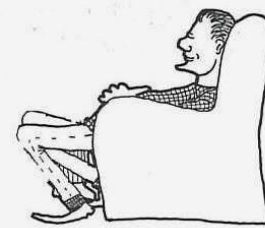
FOTBALL

Med Elling Eriksen som instruktør har fotballavdelingen trenet med liv og lyst hele vinteren og utover våren har laget også spilt en del treningskamper, vi nevner

- | | |
|--------------------------------|-----------------|
| Veg - Bardu | 10 - 4 (på snø) |
| Veg - Verkstedet (Nordkj.botn) | 4 - 2 og 2 - 3 |
| Veg - Bardu | 2 - 3 |

Også i år har vi meldt på lag i veg-cupen. Sluttspillene skal foregå i Steinkjer 19. - 20. august og i første runde som skal avvikles 3. juni spiller Troms mot Nordland i Narvik.

Ellers skal "Veg" som vanlig delta i bedriftskretsens serie- og cupmesterskap, i serien har vi jo som kjent rykket opp, det blir 2. divisjon i år.



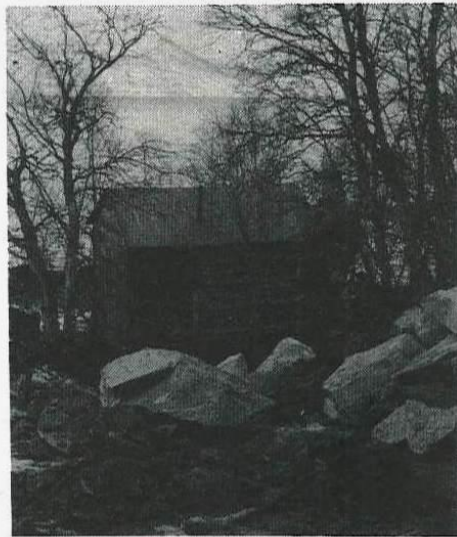
Fra FV. anl. Rotvik - Håkvik - Lavangnes

Da vinterens ekstraordinære sysselsetting igjen stod for døren falt driftssjefens øyner nok en gang på fylkesveganlegget Rotvik - Håkvik - Lavangnes.

Mangel på fjellarbeid førte til at både anleggsbestyrer og oppsynsmann fant det håpløst å plassere mer enn den ordinære arbeidsstokk på anlegget. Under den utrykkelige forutsetning av at anleggsbestyrer og oppsynsmann selv skulle sprengne det av fjell som måtte stå igjen ved utgangen av vinteren, ble anlegget droppet som sysselsettingsobjekt i år.

En har nå foretatt en rask befaring for å bringe på det rene om anleggsbestyreren må holdes tilbake i fylket for eventuelt å oppfylle sine forpliktelser.

Bildene taler sitt tydelige språk



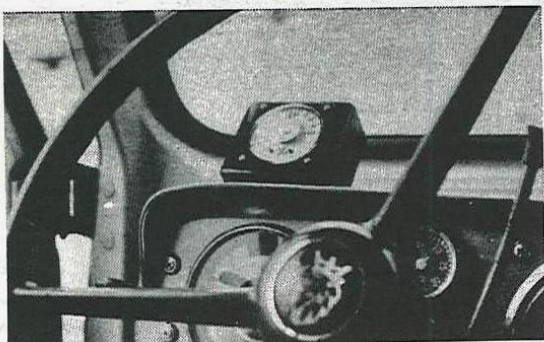
I MANGEL AV FJELL HAR INGE SOLVANG TIL V. OG PEDER JOHNSEN GÅTT LØS PÅ VEGBANEN, MENS OPPSYNSMANN SIMON SLETTEN POSERER FORAN "DONZESTUA" SOM I SIN TID TJENTE SOM ARBEIDSBRAKKE.



GAT. 944 OG BRØYT X 2 PÅ JAKT ETTER ARBEID. MANGEL PÅ SNØ HAR PRESSET EKSTRATIMENE NED TIL ET MIN. T.V. ER IMIDLERTID KARL DAVIDSEN KLAR TIL Å "HENTE" SEG LITT EKSTRA MED HAKKE, MENS ODD HØYLUND VELGER Å HOLDE SEG TIL BOREMASKINEN. NEDERST ER FRA V. ARTHUR JOHANSEN, INGEBRIGT DAHLBERG OG NILS BENDIKSEN I FERD MED Å SPRENGE IS I GRØFT



Denne lille billedserie har vel gitt tilstrekkelige bevis og en håper at bilene ruller til Lavangnes i løpet av høsten.



Fra et instrument montert på dashbordet kan føreren avlese akseltrykket på foraksel og bakaksel. Kontrollen kan foretas både under opplasting og under kjøring.

Akseltrykkmåler

løser

overlastproblemet

I bladet "Ingeniør-Nytt" har vi funnet en interessant ting, vi hitsetter:

"Hyppige vektkontroller og store gebyrer har skapt vanskelige tilstander for lastebileierne. Av frykt for overlast kjører flere med underlast fordi det hittil har vært uråd å bestemme akseltrykket. Vekter finnes bare på et fåtall lasteplasser, og å bestemme vognvekten gjennom beregning av volum er meget vanskelig. Lastens spesifikke vekt varierer fra gang til gang. Dyktige førere beregner allikevel totallasten bemerkelsesverdig riktig. Men pr. øyemål å beregne trykket nøyaktig på de forskjellige aksler - det er nærmest umulig.

En lastebilimportør lanserer nu en akseltrykkmåler som gir enhver lastevognfører, på enhver type lastevogn, muligheten til å kontrollere trykket på akslene både under opplasting og under kjøring. Akseltrykkmåleren er av svensk fabrikat og består av tre hovedkomponenter, en signalgiver som er fast montert på akslene, en elektronikkenhet som mottar signaler fra givne og et måleinstrument på dashbordet.

Som ekstrautstyr leveres en signalboks for utvendig bruk under opplasting. Måleinstrumentet på dashbordet angir akseltrykket i prosent, og signalboksen utvendig varsler når vognen er lastet f.eks. 80 pct. av totalvekten. Akseltrykkmåleren leveres i utførelse for både to-akslede biler og boggivogner. Likeledes kan den monteres på alle typer tilhengere."



Vegstikka iler som vanlig til med gratulasjoner til jubilanter i inneværende kvartal. Denne gang vår hyldest til:

FOR 50 ÅR

Maskinfører Kåre Hansen, Gratangsbotn	29/4
Vegformann Klaus Hansen, Vannakammen	13/5
Vedlikeholdsarb. Alsen Karlsen, Stonglandseidet	15/6
Vegmester Kåre Liland, Silsand	16/6

FOR 60 ÅR

Vedlikeholdsarb. Oleif Nikolaisen, Jøvik	30/4
Vedlikeholdsarb. Andor Henriksen, Grovfjord	10/5
Vegvokter Georg Stenvold, Øvergård	19/5
Anleggsarb. Lars Blåtun, Grovfjord	23/5
Vegmester Olav Solvang, Finnsnes	10/6
Vegformann Kristian Isaksen, Ramfjordbotn	13/6
Vegvokter Halfdan Knutsen, Mortenhals	28/6

NYE PENSJONISTER.

Atter forsvinner en del fra de aktives rekker etter oppnådd aldersgrense. Det er denne gang

Anleggsarb. Harald Hansen, Årstein
Oppsynsmann Laurits Henriksen, Tromsdalen
Vegvokter Hjalmar Johansen, Keianes
Vegvokter Johan Kofoed, Skaland
Vegformann Henry Solvang, Gratangsbotn

Det er med beundring og respekt vi sender disse vår hjerteligste takk for lang og trofast tjeneste i vegvesenet. Vi ønsker dem ennå mange og lykkelige år i tiden som kommer.

VETERANER Fyller År!

I løpet av vårmånedene har 3 av veteranene fra Gratangsfjellet gått hen og fylt 70 år. Det er tidligere brøytesjåfør på Veines brøytestasjon Even Mellem, som hadde dag 9. mars. Tidligere brøytesjåfør på Veilund brøytestasjon Kaare Kollen, som hadde dag 30. april og tidligere brøytesjåfør Hans Pedersen, Veines brøytestasjon, 22. mai i år.

De har alle en lang arbeidsdag bak seg i vegvesenets tjeneste, og har etter krigen hatt ansvaret for at riksvegen over Gratangsfjellet har vært farbar så vel vinter som sommer. Dette kunne mange ganger by på store vanskeligheter med det materiell de dengang hadde til rådighet. Og når vinterstormene raste som verst kunne det mange ganger bli knapt om tid til å få seg et skikkelig måltid mat, lang mindre tid til å kvile. Det fikk vente til været ble bedre. De som trafikerte disse fjellovergangene vintertid lærte nok å verdsette disse veteranene, som kjempet mot naturkreftene så trafikken kunne gå sin gang. Det gikk nok på helsa løs mange ganger og har også satt sine spor etter seg. Vi ønsker dem fortsatt mange og gode år som pensjonister og gratulerer post festum.

HVA SIER ANDY
OM "VEGSTIKKA" TIL
FLORRIE ?
BESTE REPLIKK ER
VERDT EN ESKE
KONFEKT.
SVARFRIST 10 AUG.
GJERNE MED EI
GOD VEGHISTORIE
SOM PÅHENG.



Forsikring

Norges Brannkasse er landets største gjensidige skadeforsikringsselskap.

Våre forsikringer omfatter brann, kombinerte forsikringer, bil, båt, ulykke, ansvar og alle andre arter skadeforsikring.

I livsforsikring samarbeider vi med GJENSIDIGE.



Norges Brannkasse

Avd. Troms og Finnmark
Storgaten 61/63 Tromsø
Telefon 81 080



Trenger De dekk
til Deres bil

Kontakt

A·S AUTOVULK

TROMSØ – ☎ 82 109

A/S STAAL & JERN

HARSTAD

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

Bøying og kapping av kam-
og armeringsstål.

Brødrene Hansen

TROMSØ

MASKINER FOR BYGG OG ANLEGG

Vår anleggsavdeling leverer :

MICHIGAN hjullastere, DRAVN knusere,
Transportører.

Alt i anleggsutstyr!

Transportbånd, stim- og trykkluftslanger.
VALVOLINE smøreoljer 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