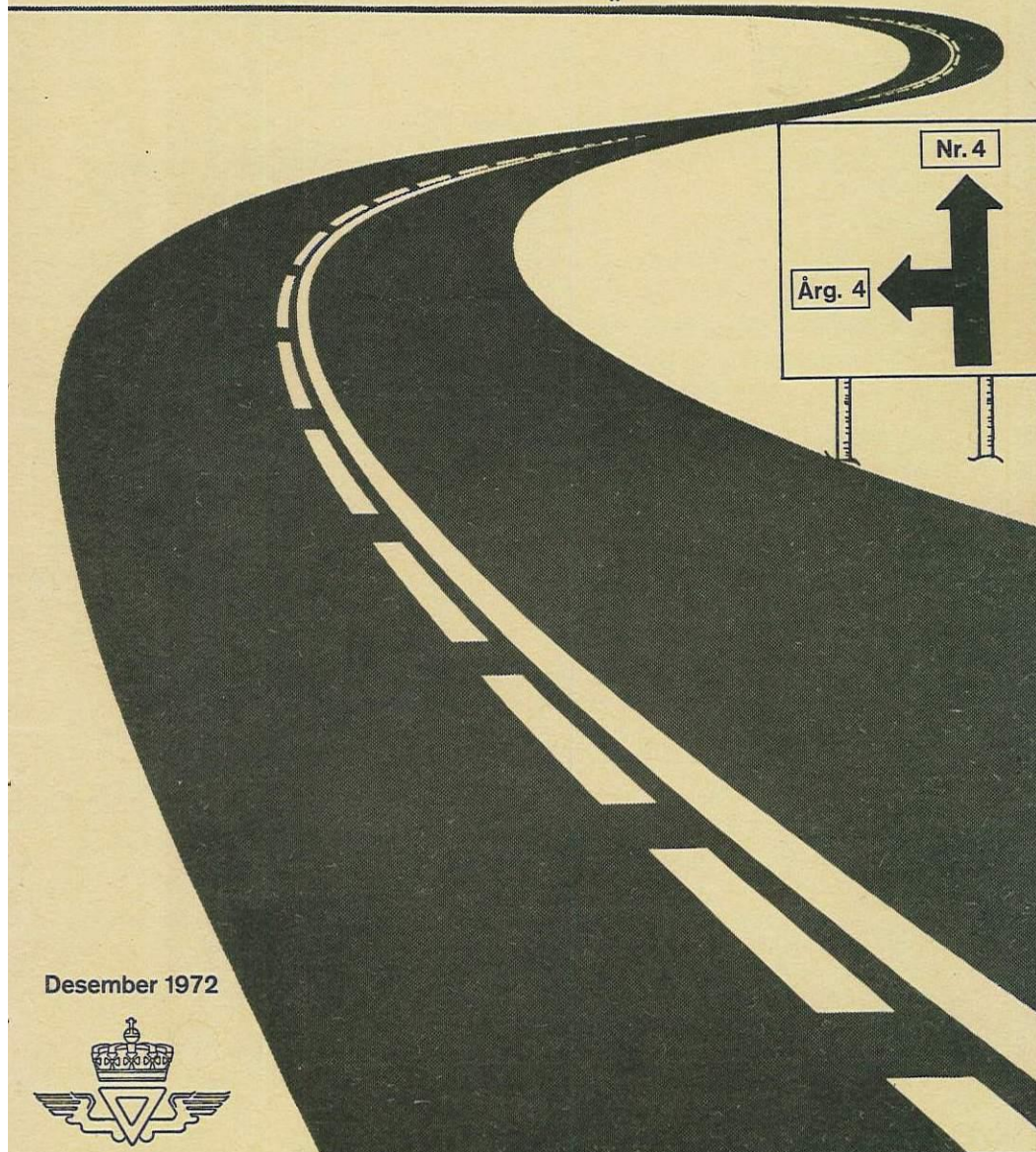


Vegs i kka



Desember 1972



Vegstikka

BEDRIFTSAVIS FOR VEGVESENET I TROMS

Nr. 4 desember 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 God jul og godt nyttår
 " 3 Nytt fra administrasjonen
 " 4 Samarbeidsutvalget
 " 9 Vegavleveringer 1972
 " 11 Bedriftslegeordningen
 " 12 Slep av tilhengerredskap
 " 14 Rapport fra planavdelingen
 " 16 Arbeidsprogrammet 1973
 " 23 Minnestein
 " 23 Vebostad grustak
 " 25 Minner fra Senja
 " 33 Lønna skal frem også
 i 73
 " 35 Lønnsstatistikken 3. kv. 1972
 " 37 Maskinavdelingen
 " 39 Forsiktig med vegmerke-
 malingen
 " 41 Førstehjelp
 " 44 Hva sa Andy?
 " 45 Veg-sport
 " 46 Personalia
 " 48 Kryssord

Neste nr. kommer i mars 1973, og vi må ha stoffet til dette nr. innen 10. februar.

God jul

og

godt nyttår

Da dette er siste nummer av "Vegstikka" for i år, vil jeg benytte anledningen til å bringe en hilsen til alle innen vegvesenets virksomhet i Troms.

Årsoversikten vil som vanlig foreligge i første nummer på nyåret og vil fortelle at 1972 har vært et år med høy aktivitet.

Takket være en helhjertet innsats og et fruktbringende samarbeide har vi oppnådd resultater som sikkert har gledet en stor del av befolkningen

i vårt fylke. Senja med sine 11 tusen innbyggere er blitt landfast, Lavangnes, Akkarvik har fått vegforbindelse, bruene er ombygget slik at 70% av vårt vegnett kan tillates for 8 tonns akseltrykk, ytterligere 100 km av vegnettet har fått svart dekke for å nevne litt av det vi har stelt med.

Jeg takker alle som har sitt virke i vegvesenet, det være seg på kontorer, verksteder eller ute i marken, for året 1972 og ønsker dere og våre pensjonister en riktig god jul og et godt nytt år.



NYTT FRA ADMINISTRASJONEN

ANBUDSNEMND

Vegsjefen har oppnevnt ny anbudsnemnd, idet flere av den hitil bestående nemnd er sluttet i sine stillinger.

Disse er oppnevnt:

Formann, overingeniør Bjørn Stensli

Øvrige medlemmer: Overingeniør Andreas Setsaa og
kontorsjef Einar Skagen.

Som varamenn er utpekt:

Avdelingsingeniør Gunnar Berntsen
driftssjef Herleiv Solberg og
sekretær Reidar Skjelmo.

NY KASSERER

Vi har før annonsert kasserer Harry Albrigtsens reise til Tanzania, etter en aklimatiseringsperiode i vår nord-norske sommer, er han nå omsider klar for avreise.

1. desember tar vi pengekista fra ham og overlater den til sekretær Martha Mack som skal vikariere som kasserer i Albrigtsens 2-årige fravær.

NY ANLEGGSSJEF

Avdelingsingeniør Andreas Setsaa ved Nordland vegkontor er ansatt som overingeniør ved vegkontoret i Troms. Setsaa som skal lede anleggsavdelingen, tiltrer ved nyttårstider.

PÅ VEDLIKEHOLDET

har det også dukket opp et nytt ansikt, det er siv.ing. Oddmar Eilertsen som kommer fra kontrollarbeidet med Skjomenbrua og til stilling som avdelingsingeniør. Eilertsen skal bl.a. ha bruer, asfalt og vegmerking som sin spesialoppgave innen vedlikeholdet.

SAMARBEIDS- UTVALGET

holdt møte den 27. oktober 1972 i Rådhus III i Harstad.

Med unntak av Gunnar Berntsen var samtlige av utvalgets medlemmer til stede.

Møtet ble ledet av formannen, Martin Eriksen.

Vegdirektoratets melding om Sentralrådets Samarbeidspris ble referert og i denne sammenheng uttalte Samarbeidsutvalget enstemmig om at det for tiden ikke kjente til aktuelle kandidater.

I forbindelse med Samarbeidsutvalgets vedtak fra tidligere møte om utarbeidelse av en "Håndbok for oppsynsmenn og vegarbeidere" ble referert sammensettingen av den komité vegsjefen hadde oppnevnt. Den består av Olve Reiersen, Jan Pettersen, Loyd Lauritsen, Martin Eriksen, Ingolf Moan og Svein Johansen. Komiteen er senere forsterket med oppsynsmann Bjørn Eriksen og vegformann Arne Johnsen.

Olve Reiersen som var innkalt til dette møtet, redegjorde for komiteens forberedende arbeide.

Videre ble referert sammensettingen av ledelsens representanter i utvalget for perioden 1973 - 74, oppnevnt av vegsjefen:

Driftssjef H. Solberg, m/varamann	vegsjef Bj. Haugmoen
Overing. Eilif Os,	" overing. B. Stensli
Avd.ing. G. Berntsen,	" avd.ing. T. Jakobsen
Konsulent O. Reiersen,	" kontorsjef E. Skagen

Utvalget behandlet ellers et innsendt forslag "Strømbrytende sikkerhetsbelte for motorkjøretøyer". Forslaget går ut på at sjåfør og passasjerer må ta på seg sikkerhetsbeltene før motoren kan startes. Nærmere beskrivelse av forslaget forelå, mens selve koplingsystemet overlot forslagsstilleren til en fagmann.

Ideen fant utvalget god, men vil uttale at det i sin nåværende form ikke er "vanntett" i det beltet kan koples sammen f.eks. bak førerens rygg og dermed sørge for motorstart uten å være effektivt.

Utvalget uttaler:

Da den trafikkikkerhetsmessige forskning arbeider med spørsmålet, mener Samarbeidsutvalget at en bør avvente resultatet av de bestemmelser som sentralt ventes fremmet på dette området.

Utvalget mener ellers at forslagsstilleren kan sende ideen direkte til Trafikkavdelingen i Vegdirektoratet.

Etter at det på forrige møte i utvalget var fremkommet klage over manglende bedriftslegeordning for Nord-Troms, redegjorde Olve Reiersen om dette spørsmålet. Hvordan bedriftslegeordningen fungerer i fylket, kan summeres opp slik:

I Harstadorrådet har den fungert tilfredsstillende siden start, i Bardu/Salangen-området og i Tromsøområdet er ordningen gjenopptatt etter 1-års stopp, Sørreisa/Lenvik/Senja ble den sent etablert, men er nå igang på 2.-året.

Så langt har det gått noenlunde bra, men Balsfjord/Lyngen-området er for tiden uten bedriftslege, det samme er for området nord for Lyngen. Det arbeides med å få etablert nye ordninger for disse områdene. Hittil har det strandet på en viss mangel på leger i disse strøkene. Vi håper imidlertid at utbyggingen av helsesentrene på Lyngseidet og i Nordreisa, ihvertfall på lengre sikt vil løse dette problemet.

Fra bedriftsidrettslaget "Veg" var det kommet inn søknad om ytterligere tildeling av velferdsmidler, bl.a. til delvis dekning av utgiftene i forbindelse med deltakelse i fotballcupen i Steinkjer. Utvalget gikk inn for at "Veg" tildeles kr. 1.200,-.

Ellers drøftet utvalget sammensettingen av Samarbeidsutvalgene. Det ble enighet om å utsette dette spørsmålet til nærmere drøfting på neste møte og for å få denne saken bedre utredet, ble kontorsjef Skagen, avd.ing. Eriksen og maskinkjører Langstrand oppnevnt.

Etter at utvalgets interne møte nå var avsluttet, fortsatte Samarbeidsutvalget sammen med personalet ved bilkontrollen i Harstad, de ansatte ved Harstad vegstasjon og representanter for arbeiderne ved maskin-, anleggs-, og vedlikeholdsavdelingene i Harstadorrådet.

Kontorsjef Skagen ga en orientering om Samarbeidsutvalgets formål og arbeidsområde. Han tok utgang i "gamle dagers" hensynsløse utnyttelse av arbeidskraften. Nevnte utviklingen framover til organisasjons- og forhandlingsprinsippet. Han redegjorde om Samarbeidsutvalgets oppbygging, fra Sentralrådet og ned til lokalutvalgene. Refererte samarbeidsavtalen og framhevet viktigheten av samarbeidsfølelsen mellom de ansatte i en felles etat. Påpekte nødvendigheten av informasjon fra ledelsen til arbeidsleddene nedover. Hver arbeidsutøver burde ha en forståelse av at han var et viktig ledd i løsningen av den felles oppgaven. Når alle legger sin erfaring og innsikt i vektskålen,

har en bedre forutsetning til å løse oppgavene på beste måte.

Vegsjef Haugmoen orienterte om vegvesenets virksomhet i Harstadorrådet i de nærmeste årene. Han tok for seg de enkelte vegruter og fortalte om hva en tok sikte på å utføre av arbeid i 1973 og han antydte planene for årene fram til 1975. Han regnet med at arbeidsstokken i 1973 ville bli like stor som nå.

Bilsakkyndig Kr. Øverås orienterte om bilkontrollens byggeplaner i Harstad. Til tross for at bevilgning til nybygg var ordnet, hadde det tatt 4 år å få løst tomtespørsmålet. Han sa seg meget glad over at tomtespørsmålet endelig var løst og sa seg fornøyd med den 9 mål store tomten. De forberedende arbeider på tomten var foretatt, og han antok arbeidet for alvor kunne starte opp i neste måned - slik at anlegget kunne stå ferdig før utgangen av 1973. Han redegjorde for de forskjellige biltekniske kontrollmaskiner som ville bli installert i det nye anlegget.

Deretter fulgte en "spørretime" med følgende panel:

Vegsjef Haugmoen - overing. Os - bilsakk. Øverås - kontorsjef - Skagen.

Vegmester Olav Nilsen spurte om det var mulig at vegmestre/oppsynsmenn kunne bli gjort kjent med administrasjonens avgjørelse i erstatningssaker som gjennom dem var fremmet ovenfor vegvesenet.

Skagen svarte at dette heretter ville bli ordnet ved at en kopi av avgjørelsen ville bli tilsendt angjeldende vegm./oppsynsm.

Oppsynsmann Agnar Nilsen ville ha en nærmere presisering av momsplikten til vegvesenets leverandører.

Kontorsjef Skagen ga en redegjørelse om dette.

Maskinkjører Langstrand spurte om hvorfor vegvesenet ikke oftere benyttet seg av loven om ekspropriasjon, når en eneste grunneier ofte kunne være til hinder for gjennomføring av planlagt vegarbeid.

Vegsjef Haugmoen gjorde rede for loven om ekspropriasjon, og om hvor innviklet og tidkrevende dette var.

Oppsynsmann Jan Jørgensen spurte om ikke detaljplan for ny-anlegg kunne bli gjort kjent både på oppsynsm.- og arbeiderplanet.

Vegsjefen fant dette ønskelig, og ville drøfte denne saken nærmere på førstkomende oppsynsmannsmøte.

Oppsynsm. Agnar Nilsen spurte om hvorfor arbeidet m/grunnavståelsene på parsellen Harstad - Stortanen var blitt overlatt Harstad kommune.

Vegsjefen svarte at når et veganlegg støtte opp til en bykommune, var det i mange tilfeller kommunen som skulle bære grunnutgiftene.

Langstrand ville vite om arbeidet på Harstad - Stortanen ville bli satt ut på anbud eller utføres av vegvesenets egne arbeidere.

Vegsjefen trodde arbeidet ville bli utført i egen regi.

Maskinfører Sjøvoll spurte om det ikke var mulig å disponere maskinene slik at de enkelte førere fikk oppdrag på anlegg nærmest mulig sine boplasser.

Vegsjefen svarte at en maskindisposisjonsplan settes opp lang tid i forvegen. En omdisponering ville skape problemer og dette måtte i tilfelle ordnes i samråd med oppsynsmann og sjefen for vegsentralen. På vegne av sjefen for Maskinsentralen, avd.ing. Berntsen, redegjorde vegsjefen om radiosambandet som er planlagt gjennomført for vegvesenets lastebiler og vegghevler.

Mere ble der ikke tid til før kaffen ble servert, og den ble nydt rundt hyggelige småbord.

Bilsakkyndig Øverås fikk ved kaffen fra Agnar Nilsen på vegne av flere, spørsmål om fornyelse av sertifikat og de problemer den lange ventetid før en fikk time hos den Bilsakkyndige, skapte. - De var flere mann der som risikerte å bli gående uten gyldig sertifikat.

Øverås gjorde rede for underbemanningen ved Bilkontrollen, og trøstet de med at bare de møtte vel forberedt til fornyelsen, skulle det bli en ordning da bilkontrollens ansatte nå påtok seg utstrakt overtidsarbeid.

Øverås fortalte også om de nye regler og forordninger som ventes fremmet i de nærmeste årene.

Etter hyggestunden ble møtet hevet kl. 17.00.

Vegavleveringer 1972

I september og oktober måned ble det foretatt avleveringer av en del anlegg eller parseller av anlegg.

Vegene var gjenstand for befaringer med deltakere fra fylkesadministrasjonen, vegvesenet og de berørte kommuner.

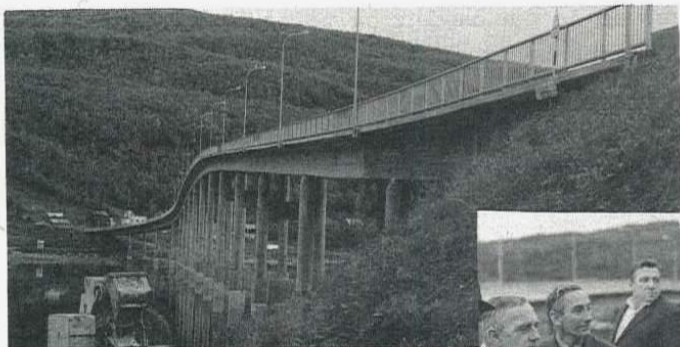
Vi merker oss bl.a. at ombygginger til fullgod standard av parseller ved flere av våre viktigste riksvegruter stod fullt ferdig i år og nevner Bukkemyra - Fossbakken i E-6, Fagernes - Leirbakken i E-78, Vollstad - Hesjevik i rv. 83 og 2 parseller i Karlstad - Finnfjordeidet i rv. 855.

I Gratangen markertes slutten på en lang vegbyggingshistorie idet parsellen Årstein - Finnvika i fylkesvegruten til Myrlands- haug (påbegynt 1933) ble avlevert samtidig som også det nye byggverk, brua over Årsteinstraumen, ble behørig overtatt til vedlikehold. Denne brua betyr ikke så rent lite for kommunens interne forbindelser og formannskapet i Gratangen ga da også sin uforbeholdne takk til myndighetene med en riktig koselig kaffestund.

I brua har en allerede forlenget merket en litt ubehagelig senking i kjørebanelen, dette forholdet er tatt opp med entreprenøren gjennom Vegdirektoratet.

På Senja ble overtatt riksveganlegget Stønnesbotn - Mefjordaksla som er hovedforbindelsen ut til de ytre områder på Nord-Senja, idet veglinjen på Mefjordaksla deler seg i fylkesvegforbindelser til Mefjorden og Ørnfjorden som begge er under arbeide.

Tromsø kommune har i egen regi bygget veg fram til Grøtnesdalen på Reinøya og denne ble da også avlevert i år.



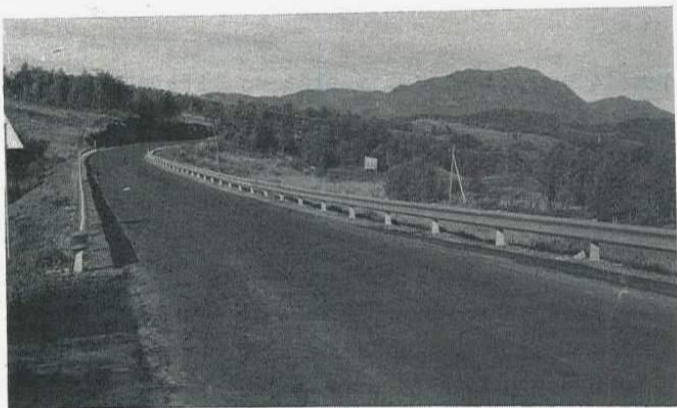
Årsteinbrua fra en noe særpreget vinkel og t.h. ordføreren Thranning, avd.ing. Jakobsen, fylkeskontorsjef Gaarder, vegsjef Haugmoen og vegmester E. Hansen i samtale på brua.



T.h., vegsjefen er lutter øre, en grunneier gir en uforbeholden ros for vegutbyggingen i Gratangen.



Nedenfor, fint vegarbeide, fra parsellen Vollstad - Hesjevik i rv. 83.



Ellers kan nevnes avlevering av ferjeleiene i 2 ferjeforbindelser, nemlig Straumsnes - Skaland i rv. 86 og Hansnes - Skåningsbukta i rv. 863. Disse er da nødvendige ledd i trafikkomleggingsmønsteret i de respektive områder.

Den fullstendige liste over avleverte vegger i 1972 ser slik ut:

RIKSVEGER:

Rv. 86 Ferjeleier Hansnes/Skåningsbukta i Karlsøy	0,3 km
Rv. 863 Ferjeleier Straumsnes/Skaland i Berg	0,1 "
Rv. 83 Vollstad-Hesjevik i Harstad	2,6 "
E-6 Bukkemyra-Fossbakken i Salangen	5,8 "
Rv. Bru over Årsteinstraumen m/veger i Gratangen	1,0 "
Rv. 861 Stønnesbotn-Mefjordaksla i Lenvik	5,4 "
Rv. 85 Tilførselsveger Gisundbrua i Lenvik	0,3 "
Rv. 855 Finnfjordeidet-Blomli i Lenvik	4,5 "
Rv. 855 Rønningen-Engerud vegdele i Lenvik	1,7 "
E-78 Fagernes-Leirbakken i Tromsø	2,8 "
	<hr/>
Sum	24,5 km

FYLKESVEGER:

Bjarkøy: Fenes-Fenes almenningsskai	1,2 km
Harstad: Søndre Stangnes-Stangnes	0,8 "
Gratangen: Årstein-Finnvika	11,2 "
Målselv/Balsfjord: Sørrelvmo-Ursfjord vegdele	2,8 "
Tromsø: Karlsøy gr.-Finnkroken-Grøtnesdalen	15,3 "
Tromsø: Snarby-Oldervik	8,6 "
	<hr/>
Sum	39,9 km

Bedriftslegeordningen

I referatet fra Samarbeidsutvalget finnes en redegjørelse om situasjonen med bedriftslegeordningen.

Det har imidlertid innløpet klager fra enkelte av våre arbeidstakere at de, på grunn av en noe omflakkende tilværelse nærmest er falt mellom to stoler, når det gjelder bedrifts-

legeordningen.

La det være klart for de kontaktmenn vi har etablert på dette feltet, folkene skal, såvidt mulig, hele tiden tilhøre det samme distrikt.

Og det distrikt de skal søke legekrollen i, skal være det deres vanlige arbeidsplass befinner seg i, midlertidig fravær skal ikke resultere i bytte av legedistrikt.

Vi har enkelte som stadig er på flyttefot og som har hele fylket som sin vanlige arbeidsplass, disse bør sortere under legekrollen i sitt hjemdistrikt.

Slep av tilhengerredskap

I denne mørketid finner vi grunn til å minne om hvilke lys lyssignal og refleks som skal brukes ved slep av tilhengerredskap, da det er grunn til å tro at det syndes litt mot disse bestemmelser.

Ett "tilhengerredskap" defineres forøvrig slik i kjøretøyforskriftene:

"Kjøretøy som er innrettet til å trekkes av motorvogn og som ikke ansees som tilhenger."

Om lys m.v. heter det i kjøretøyforskriftene § 107:

Punkt 3. Tilhengerredskap skal ha:

- a) Minst to hvite refleksanordninger foran.
- b) Minst to lykter bak som gir oransje, blinkende retningssignallys.
- c) Minst to lykter bak som gir rødt baklys.
- d) Minst to lykter bak som gir rødt stoppsignallys og som tennes straks driftsbremsen på den trekkende motorvogn betjenes, når tilhengerredskapet er konstruert for en hastighet av 30 km/t eller mer.

Dermed skulle være sagt at alle arbeidsbrakker, kompressorer, knusere, oljegrusverk osv. alltid må være utstyrt med lys og

refleks, som bestemt under punkt 3, når de slepes på offentlig beferdet veg. Unntatt er tilhengerredskap med bredde mindre enn 1 meter, men dette har liten betydning i denne sammenheng, da selv de minste kompressorer er over 1 meter brede.

Nå er det jo slik at det meget sjelden finnes permanent elektrisk opplegg av dette slag på tilhengerredskap, og man benytter i stedet ett provisorisk opplegg for hver tur.

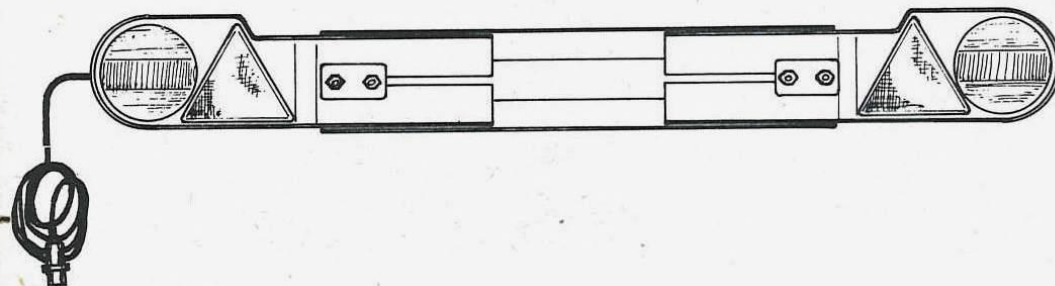
Denne provisoriske innretningen kalles ofte en "lysbjelke". Den inneholder de lovbestemte lys, og henges eller festes bak på tilhengerredskapet, og tilkobles bilens elektriske anlegg ved hjelp av standard stikkontakt og støpsel.

Dvs. slik skal det helst gjøres. Men det forekommer nok desverre at man i farten ikke finner en slik lysbjelke, eller kanskje har ikke bilen det nødvendige elektriske opplegg. Så blir det kanskje til at man kjører uten lys på tilhengerredskapet. Men dette er altså forbudt i følge loven, og både sjåfører og de som organiserer transporter av dette slag, må påse at bestemmelsene overholdes.

Ved bruk av private lastebiler pleier vegvesenet å låne ut lysbjelker, men betingelsen er selvsagt at bilene har det tilsvarende elektriske opplegg. Det bør således finnes en viss reserve av lysbjelker hos vegmestrene og oppsynsmenn. Maskinavdelingen kan om ønskelig ordne med bestillingen.

Nedenfor vises skisse av en lysbjelke som leveres av Moelven brug.

G.B.



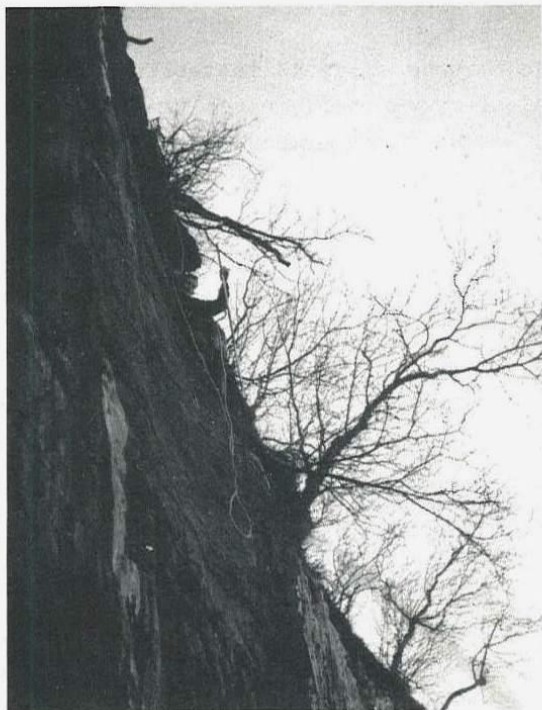
RAPPORT FRA PLANAVDELINGEN

Sommerens utearbeid ved planavdelingen har i stor grad foregått på ytre Senja. Mefjordbotn - Grashopen og Steinfjorden-Ersfjorden er stukket.

Terrenget var ikke av det beste. Taukveilen var like så obligatorisk som stikkstanga, noe bildene viser. Mefjorden med sine 11,2 km forårsaket mange vondord fra dem som dinglet mellom himmel og jord og skulle plassere gjenstridige stikkstenger. Det gikk imidlertid godt, selv om kleskontoen blei stor etter hvert.

Vegbåten med skipper og kokk sto for utmerket innkvartering, og skipperens jobb var å ligge under flågene med lett båten og plukke opp badegjester. Han slapp det i år, men til gjengjeld kunne han by på utmerkete ferskfiskmiddager etter endt arbeidsdag.

Vi kan skimte "stangstikkeren" godt festet i sikkerhetstau. Her må tunga holdes rett i munnen. Er det vanskelig for planleggerne, blir ikke problemene mindre siden når selve vegarbeidet tar til.



To viktige karer i planleggingsarbeid i vegløse strøk, skipper Arne Dahl t.h. og stuert Arvid Sørensen ombord i "Veg".



Typisk terreng som måtte forseres, lite hyggelig bilde for planleggere og senere ikke minst for vegbyggere. Men, for å omskrive postverkets slagord, "Vegen skal fram".



Arbeidsprogrammet 1973

Til anleggsdriften er det for Stortinget og fylkestinget foreslått bevilget for 1973:

Riksveganlegg, ordinær drift,			
herunder distrikts-			
utbygg. midler	kr. 44,8 mill		
" ekstraord. sysselsetting	" 5,2 "	kr. 50,0 mill	
Fylkesveganl. ordinær drift	kr. 15,2 mill		
" ekstraord. sysselsetting	" 1,4 "		
" forskottsmidler	" 1,8 "	" 18,4 mill	
	Tilsammen	<u>kr. 68,4 mill</u>	

En skal dessuten nytte et betydelig beløp til Sandnessundbrua, det er særbidraget fra bruselskapet.

For den totale anleggsbevilgning er planlagt beskjeftiget i ordinær drift

på riksveganlegg	110 mann
" fylkesveganl.	<u>40 "</u>
tilsammen	150 mann

Hertil regner en med 93 - 116 mann i entreprenørdrift.

De ekstraordinære sysselsettingsmidlene vil dessuten gi arbeide for

på riksveganlegg	140 mann
" fylkesveganl.	35 "

i et tidsrom av 10 - 12 uker.

Til vedlikehold av riksveger i egen regi er foreslått bevilget kr. 27,4 mill og til fylkesveger kr. 18,0 mill, det er tilsammen kr. 45,4 mill for 1973.

En regner da med at arbeidsstyrken på vedlikeholdssektoren

inkludert vegsentral og vegstasjoner blir 299 mann, hvorav 217 på riksveger/vegsentral og 82 på fylkesveger.

Bemanningsplanen for de enkelte anlegg ser slik ut:

Anleggets navn	SYSSELSETTING		Merknad
	Ordinær Antall mann	Ekstraord. 1. kvartal Antall mann	
A. RIKSVEGANLEGG			
Nordland gr. - Finnmark gr.	20-33	11	Entreprenør 5 mann
Lilleng - Nordland gr.	4		
Nordkjosbotn - Tromsø bru V.	8		
Tjeldsund bru - Harstad sentrum	12		
Fossbakken - Nordstraumen	4		8 mann 4. kv.
Andselv - Finnsnes	3	6	
Tjeldsund bru - Renså	3		
Harstad sentrum - Refsnes	0		Utføres av Harstad kommune
Buktamo - Finnfjordbotn	5		
Sandnessund bru	1		Entreprenør 75 mann
Skibotn - Løkvoll	32-46	115	
Larseng ferjeleie	2		Bare 4. kv.
Ferjeforb. Harstad - Grytøy - Bjarkøy - Senja	3		Fra aug. mnd.
Utbedring av riksveger	2-4	8	
B. FYLKESVEGANLEGG			
Bø - Trøsemark - Nordl. gr.	3		Til juni mnd.
Ursfjordbotn - Nordfjordbotn	3		Fra april mnd.
Huselv - Botnhamm - Sand	0		Grusing
Finnsnes - Bjorelvnes	3		Ikke 4. kv.
Veg i Dividalen	2		Juni - sept.
Tromsdalen bru	0		Entreprenør 4 mann
Mindere vegutbedringer	2	15	+ periodevis vedl.arb.
Ombygging av bruer	4		

Anleggets navn	SYSSELSETTING		Merknad
	Ordinær	Ekstraord.	
	1. kvartal		
	Antall	Antall	
	mann	mann	
B. FYLKESVEGANLEGG FORTS:			
Høgda - Grunnvassbotn - Elgnes	5	5	
Krøttøy - Meløyvær m/arm	0		Entreprise 4 mann
Dyrøyhamn - Vinje	4		Mai - juli
Mefjordaksla - Ørnfjordbotn	1-3		Entreprise 13 mann
Sørbotn - Andersdal - Kantornes	3		
Sørvik - Kråkerøhamn	5	15	
Mefjordbotn - Grashopen	3-9		
Svanelvplass - Sifj. - Grunn- farnes	0		Entreprise 10 mann fra juli
Steinfjord - Ersfjord	4		Fra aug. mnd.
Trafikkomlegging Harstadområdet	3		Fra aug. mnd.
Ferjeleie i Stakkvik	0		Entreprise 5 mann fra juli
Stakkvik - Nordeidet	3		
Kai i Jøvik (Malangen)	0		Entreprise

Det hele er imidlertid avhengig av Stortingets, henholdsvis fylkestingets godkjenning.

Nedenfor skal vi gi et sammendrag av de arbeidsoppgaver som er planlagt i 1973:

På E-6/rv. 6 vil arbeidet i Salangsdalen på parsellen Skogstad - Forsetegga fortsette. Videre regner en med å kunne forsterke og legge "svart dekke" på den 2,0 km lange strekningen mellom Setervann og Setermoen sentrum.

En ny stor arbeidsoppgave i denne vegruten er bygging av ny bru over Målselv. Dette arbeidet skal startes opp og for en stor del også fullføres i løpet av neste år. Det blir innslag av entreprenørdrift i denne parsellen.

Av parsellen Solli - Rislamoen fullføres og dekkelegges 3,5 km mellom Veivang og Heia, mens forarbeidene for videre dekkelegging mot Sagelvvann fortsetter.

Nord for Lyngenfjord skal gjennomføres arbeider mellom Nordmannvik og Langslett med sikte på dekkelegging av hele strekningen i 1974.

Det skal ellers foregå sysselsettingsarbeider ved Klubbeneshamm.

I rv. 19 må det holdes ekspropriasjonsskjønn før en kan fullføre arbeidene og dekkelegge resten av parsellen Lilleng - Rødskjær. En regner med å kunne starte opp utbedringene mellom Rødskjær og Nordland gr.

Arbeidene på parsellen Fagernes - Sandvikeidet i E 78 fortsetter og det vil her bli tatt i bruk underparseller etter hvert disse gjøres ferdig. Grunnspørsmålet er imidlertid ikke avgjort for hele parsellens vedkommende, og det kan komme til å bety visse forsinkelser.

Det vil i rv. 83 bli arbeidet på parsellene Hesjevik - Sørvik og Sørvik - Melvik med sikte på fullføring av disse i 1974.

I rv. 84 er arbeidene med ombygging av bruer prioritert, det er Rørbakk, Hesjevik, Sagelv og Langbakkelv bruer som skal ombygges for å tåle større akseltrykk. En regner imidlertid med også å kunne påbegynne utbedringene mellom Nordstraumen og Skøelv.

De 2 siste årene har det vært bevilget distriktsutbyggingsmidler til utbedring av parsellen Andselv - Nordstraumen i rv. 86. I 1973 er anlegget ført opp til ordinær bevilgning og en regner med å gjøre ferdig og dekkelegge 6-7 km av denne parsellen. Det skal i tillegg til den ordinære drift også foregå ekstraordinære sysselsettingsarbeider.

På rv. 825 mellom Tjeldsund bru og Renså forutsettes ferdig utbedret og forsynt med "svart dekke" 5000 m i 1973.

I rv. 855 ventes parsellen Karlstad - Engerud fullført og dekket. Disse arbeidene omfatter også ombygging av en ikke ukjent og skal vi si beryktet bru, Seterbekken bru, Andsfjellbekken bru

Ved Buktamo skal også ombygges.

På Gisundbrua skal resten av asfaltarbeidene utføres i 1973.

Arbeidene med bru over Sandnessundet fortsetter og hvis intet uforutsett inntreffer, antas denne bruforbindelsen å kunne tas i bruk på slutten av året.

Skibotn - Løkvoll er for tiden fylkets største veganlegg. Det har i løpet av inneværende år vært en opptrapping av tempoet. Denne innsatsen fortsetter og forsterkes også en del i 1973. Med en bevilgning av rimelig størrelsesorden også i 1974, regner en med å ha kjørbar forbindelse senhøstes 1974. Det skal i 1973 arbeides på samtlige parseller innen anlegget og i vinter gis plass for en økning av arbeidstokken med 115 mann under den ekstraordinære sysselsettingsperioden.

I Harstadområdet påbegynnes arbeidene med ferjeleiene på Stormes og Bjørnrå og i Tromsø startes det opp med Larseng ferjeleie i forbindelsen over Rysstraumen.

Midlene under posten "Utbedring av riksveger" skal anvendes til ombygging av 2 bruer i rv. 91 mellom Fagernes og Breivikeidet og 1 bru i rv. 848 mellom Tennevoll og Myrlandshaugen.

Videre skal det i rv. 858 foregå utbedringer mellom Nordfjordbotn og Oldervikhvor det også gis plass til ekstraordinære sysselsettingsarbeider.

Ellers skal det for disse midlene utføres forbedring og asfaltering av hovedgaten i Skjervøy tettsted i rv. 866.

Som det går fram av den oppstilte bemanningsplan som er gjengitt foran, vil det også på fylkesvegsektoren foregå anleggsarbeider på en rekke forskjellige steder i fylket.

Bø - Trøsemark - Nordland gr. i Skånland, Ursfjordbotn - Nordfjordbotn i Balsfjord og Huselv - Botnhamm - Sand i Lenvik hører alle til den kategori veganlegg som vi benevner "eldre uferdige anlegg". Det skal her foregå opprettings-, grøfte- og grusingsarbeider for å kunne presentere disse avleveringsklare så snart som mulig.

Av utbedringsarbeider nevner vi arbeidene ved anlegget Finnsnes -

Bjorelvnes i Lenvik som i alt vesentlig konsentreres om Bjorelvnes med bl.a. ny bru og en større vegomlegging i denne forbindelse.

I Dividalen i Målselv regner en med å kunne fullføre arbeidene etter den opprinnelige plan for utbedringene her.

Et viktig og høyst påkrevet arbeide er ombyggingen av Tromsdalen bru i Tromsø som tar til i 1973. Her vil det da samtidig bli utført omlegging av vegtraséen i denne parsellen.

Under posten "mindre vegutbedringer" vil det foregå arbeider flere steder, bl.a. skal sysselsettingsarbeider utføres på Sør-Senja, i Malangen og på Vannøy.

Det vil også i 1973 bli søkt bygget om en del for svake bruer for den bevilgning som er satt av til dette formål, bl.a. Sørfossbog bru i fylkesvegen Sørfossbog - Sørstraumen i Sørreisa og Otterå og Rollnes bruer i fylkesvegen Hamnvik - Fugleberg.

I Harstad regner en med å kunne sette trafikk på veganlegget Høgda - Grunnvassbotn - Elgsnes, på den første delen, Høgda - Grunnvassbotn forutsettes igangsatt ombyggingsarbeider.

Krøttøy - Meløyvær m/arm til Sjøholmen i Bjarkøy er et anlegg for å skaffe en intern forbindelse ute i dette øysamfunnet og det vesentligste som gjenstår her er et bruanlegg mellom 2 av øyene. Det er forutsetningen at dette arbeide skal igangsettes i 1973, det blir entreprenørarbeide her.

Ombyggingen av vegen Dyrøyhamn - Vinje i Dyrøy fullføres med opprettings- og grusingsarbeider.

Mefjordaksla - Ørnfjordbotn i Lenvik, som går i en større tunnel, utføres av entreprenør. En regner med gjennomslag i 1973 og det skal i dette anlegget også bygges ferjeleie i Ørnfjordbotn.

I Tromsø skal arbeidene på anlegget Sørbotn - Andersdal - Kantornes foregå fra Andersdalsiden i retning av Balsfjord. Det er visse muligheter for at gjennomslag kan oppnås her i løpet av 1973.

På Andørja i Ibestad fortsetter anleggsdriften i anlegget Sørvik - Kråkrøhamn, det vil her også bli et vesentlig innslag av sysselsettingsmidler i vinter.

Det fra avisspaltene ikke ukjente prosjektet Mefjordbotn - Grashopen i Berg er ført opp til bevilgning. Nærmere undersøkelser har brakt kostnadene ved dette prosjekt noe høyere enn hva en først antok. Gjennomføringen av disse arbeidene vil nok dermed antakelig ta noe lengre tid enn hva K.planen forutsetter, men det forutsettes imidlertid oppstartning her allerede i vinter.

Også et annet ikke så rent lite omdiskutert prosjekt, vegutløsningen for Sifjordområdet, som fylkestinget sommeren 1971 valgte å legge gjennom Kaperdalen, er foreslått tatt opp til bevilgning under anleggsnavnet Svanelyplass - Sifjord - Grunnfarnes. I tillegg til bevilgning over fylkesbudsjettet, skal Torsken kommune forskottere kr. 1,0 mill. Det er den interne forbindelse mellom Sifjord og Grunnfarnes arbeidene blir konsentrert om, bl.a. en tunnel, og her vil det sannsynligvis komme entreprenør inn i bildet.

Mens vi befinner oss på ytre Senja må vi ikke glemme at etter at forbindelsen til Steinfjord er åpnet, startes nå på fortsettelsen til Ersfjord. Dette arbeide forutsettes igangsatt på ettersommeren og det vil da bli kontinuerlig drift på dette anlegget.

I Harstadområdet skal arbeidene med utbyggingen av ferjeforbindelsene med Grytøy - Bjarkøy - Senja igangsettes og på fylkesplanet innebærer dette bygging av ferjeleier på Grøtavær og Sandsøy. Det er førstnevnte ferjeleie som blir påbegynt først og da på ettersommeren.

De 2 manglende ledd i fullføringen av trafikkomleggingen i Karlsøyområdet, ferjeleie i Stakkvik og vegen Stakkvik - Nord eidet, skal nå utbygges. Karlsøy kommune forskotterer vegbyggingen og disse arbeidene startet inneværende år, mens utgiftene til ferjeleiet er ført opp på fylkesbudsjettet og en regner dette arbeidet utført i entrepriser som vanlig for slike arbeider.

Minnestein

Ved fylkesvegen til Sturvassbotn i Harstad står denne minnesteinen, her flankert av avd.ing. Thor Jakobsen og vegsjef Bj. Haugmoen. Indkripsjonen lyder "Her blev veien ferdigbygget 20/8 1890. Dette i minde bragte taknemmelige opsidere paa nærmeste gaarde til at reise denne sten som bauta for ordfører Rikard Kaarbø og herredstyre 20/8 1910."



Vebostad grustak

i Kvæfjord er et Tyttebærvik i miniatyr.

Her produseres ikke så rent lite maskingrus og den fraktes videre om i Sør Troms, også med båt og det har gått båtlaster med grus bl.a. til Ytre Senja.

Billedmontasjen viser knuseranlegget, kaianlegget og "primus motor" på anlegget, Harry Pettersen fra Straumsbotn i samtale med oppsynsmann Agnar Nilsen.



MINNER FRA SENJA

Det er rent utrolig hva disse seks arbeidslag klarte å utføre denne sommeren 1927. Hele 3,5 km. veg ble gjort ferdig til arbeidet ble avsluttet om høsten. Riktignok var standarden så som så, men kravene i denne henseende var heller ikke stor. Vegen var utelukkende beregnet for hestetrafikk, noen perspektiver utover det, tror jeg ikke noen tenkte på. Vegbredden var hele 3,25 m og det mente folk var mere en nok - som for såvidt også var riktig - etter det trafikkbehov som på denne tid var aktuell. Tar en da hensyn til det de tidligere hadde vært vant med, ble dette rene opplevelsen og det vel fortjent. Jeg vet at det var mange - særlig av den eldste generasjon - som takket sin Gud for at de fikk oppleve å se dette arbeidet igang som det så lenge, lenge hadde vært snakket om, men som den økonomiske situasjon ikke hadde tillatt dem å ta fatt på tidligere. Nu var de blitt for gamle til å gi seg med i arbeidet, deres misjon i verden var snart forbi, deres rygger var krummet, de lutet mot jorden, de bar preg av de bærer de hadde vandret med i sitt lange og slitsomme liv, fra sjøen til fjells, og omvent, gjennom meterdyp sne om vinteren, og gjennom blautmyr og storskog om sommeren. Det fantes allikevel ingen bitterhet i deres sinn, de hadde evnen til å glede seg på andres vegne, for at generasjonen etter dem skulle få det bedre.

Jeg fortalte i forrige artikkel om det voldsomme arbeidstempo som ble brukt med "stubbebryteren" og "kvernlandspløgen" som foregangsmenn. Hver eneste mann var satt på sin plass. Noen i uttrilling av fyllmasser, andre i opptak av grøfter og skjæring av kledningstovr, kanskje var det igang også et borelag, det var aktivitet av høyeste klasse overalt. Det måtte det også være, for alle visste at du skulle arbeide det en på noen måte klarte, og helst litt til, særlig siste arbeidstimen på dagen var denne overarbeidsytelsen aktuell, for da visste en at det nu ikke var så lenge til en kunne få hvile.

Ja, mine herrer, på den tid var det ikke å sende store lastebiler til et sementstøperi for å hente rør til stikkrennene. Nei, det var å "leite" i marka for å finne den murstein det var bruk for. Der ble du sent til skogs med spader og spett, kanskje med en pakke dynamitt under armen og en ring lunte om halsen, der fikk du værsgod finne tak i det du hadde bruk for. Og det skal i sannhetens navn sies at det ikke alltid var like lett. Vørst av alt var det å finne stein som kunne brukes til "dekk". Det var i grunnen ikke småtteri av stein som skulle til, jeg tror det måtte en uhyre dyktighet til for å dra ut av naturen alt som trengtes, men de klarte det, merkelig nok. Riktignok var det vel en og annen "skillstein" som måtte følge med på disse skogsferdene, men de tjener nu forsåvidt et godt formål også der de kom. Så var det å kjøre denne steinen frem på "drog" som de kalte det. Denne "droga" var tillaget av to store passende krumme bjørkestranger som med ca. 70 cm mellomrom ble boltet innbyrdes sammen med svære trinn, også av bjørk. Så ble der borret hull i hver ende av drogmeiene og satt en stubbe av borrstål i hvert hull, hele redskapen ble så løftet opp på vognåsen og heftet fast i forkant av denne. Til akompagnemang av en steindragersang ble storsteinen dratt opp på denne "droga" med fire spett, to i forlett, og to i ettersett, slik som det i steindragerspråket ble uttrykt i den tid.

Når jeg nevner steindragersang, så ljomet den utover skog og åser og fra de utenkeligste plasser alt etter hvor funnet var gjort. Et innslag som på en forunderlig måte skilte seg ut fra merkens fuglesang og andre naturens lyder. Her må jeg si at Arthur Sørli var den rene ekspert i å fremføre en skikkelig steindragersang. Men mestre til dette var forsåvidt både "stubbebryteren" og "kværlandspløgen". Når det gjaldt Sørli var han så men litt av en poet, han diktet mange nye sanger. Riktignok ble de ikke tekstet for bruk i en søndagskole, men ypperlig til steinen. Når en av disse tre sang med to mann i forlett og to i ettersett vil jeg se den steinen som ikke måtte vandre taktfast og sikkert opp på droga. Og jeg vet heller ikke at det noen gang hendte at Andreas Olsen med "Prins" ikke klarte å få lasset kjørt frem om det var aldri så stort. Det er vel

ingen som i dag ofrer en tanke på de utallige vanskeligheter som kjøreren og hesten, og arbeiderne med, kunne bli møtt av ute i terrenget med disse svære lassene, og mange ganger kunne det se faretruende ut, men innsikt og dyktighet reddet alle slike situasjoner på en måte som var beundringsverdig.

I forbindelse med disse steindragersangene, og spesielt en del av de som Sørli hadde diktet selv, synes jeg at en liten beretning om hva som kunne hende må være meg tillatt før jeg går videre.

På den tid var det ofte trafikk av skrepphandlere, kjelefortinnere, og andre rekende fanter i forskjellige oppdrag. De hadde muligens også rede på at det nu var anleggsarbeide i gang i området, så denne trafikken økte betraktelig som rimelig var. De regnet selvsagt med større kjøp og forretning blant en arbeidstokk på 30 mann i tillegg til den lokale befolkning. Kom de fra sør - som de oftest gjorde - måtte de ha båtskyss nedover Almenningvannet for å komme til Høgli og videre nedover til Silsand og Finnsnes. Som halvoksen guttunge var jeg på en måte fast skyskaffer, ikke bare for denne trafikken, men for de fleste som skulle denne vegen. En formiddag, solen skinte fra skyfri himmel, det var midt på sommeren med stekende varme, kom der to unge, pene, brystfagre damer som sa at de var lærerinner og at de hadde botanikk som sin hovedinteresse. De var fra Sør-Norge et sted og var nu på tur langs kyststrekningen av Nord-Norge for å samle inn planter og blomster av forskjellige grupper til senere studium. Deres endemål i denne omgang var et besøk på Vardøhus festning. De kom fra Sør-Senja og har hatt motorbåtskyss fra Stonglandet til Tranøybotn, så hadde de brukt apostlenes hester hit opp til Bryggshaug. De var således nokså utkjørt etter denne lange marsjen i steikvarmen. De duset av noen timer hos oss, for å få seg mat og kaffe og hvile seg ut litt før se fortsatte. De skulle ta hurtigruten fra Finnsnes neste dag så de hadde rikelig tid. Det var skyss nedover vannet de nu var ute etter, og som vanlig var det jeg som skulle være skysskar. De ble, etter hvert som de hadde fått hvile ut, og var blitt mett og god, særlig oppkvikket og humørfylt, pratsom og spørrelysten. De priste den Nord-Norske natur, som de aldri før hadde

sett maken til, og var ellevill over den allsidige vegetasjon. De hadde på turen til nu, presset hundrevis av planter og blomster som fylte flere store permer. Bagasjen var derfor faretruende opphopet, og det oppsto vansker med å få med seg alt. Men foreløpig kunne det meste av byrdene legges på meg.

Før vi tok på tur videre befridde de seg for mesteparten av de klær som skjulte dere legeme. På den tid var slikt ikke vanlig, ingen i bygda hadde tidligere sett at damer hadde vist deg for offentligheten så lett antrukket som disse to nu var. Det vakte en gru av forferdelse hos de som fikk se dette synet, og konklusjonen ble enstemmig, "De kunne ikke ha skamvett". For å komme ned til vannet hvor vi hadde båten liggende måtte vi passere en del av arbeidslagene. Nu skulle det høve seg slik at Sørli's lag akkurat holdt på å mure en stikkrenne. Her var det en litt vanskelig plass, så kjøreren hadde ikke fått steinen så nær rennen som en vanligvis brukte. I slike høve var det ikke annen råd en å "spettdra" den videre frem. De brukte da å legge bjørkestranger til underlag for at den skulle gli lettere. Under denne dragingen ljomet de heimediktete steindragersangene ut av Sørli's munn, med en sangstemme som bare i seg selv var en fryd å høre på. Teksten kunne nok gi grunnlag for diskusjon, alt etter innstilling og livsyn. Her må jeg si, at dersom Sørli hadde visst at det var damer i nærheten, tror jeg han hadde valgt å syne de originale steindragersanger. Nu ble det total stopp i vår videre vandring ned til vannet. Etter ivrige spørsmål fra damenes side forklarte jeg etter beste evne hvorfor de måtte synge til steinen når den skulle dras med spett. Derimot teksten som Sørli hadde satt til tonen, hadde jeg på den tid ingen mulighet til å forklare nærmere. Etter det som hendte siden, behersket og plasserte de selv teksten helt tilfredstillende. Her ble det nok de som måtte forklare meg. De ble så interessert at de satte seg ned i gresset og spurte om jeg hadde tid å vente en stund slik at de fikk anledning å høre skuespillet til ende. Ja, ingen hadde det travelt på den tid, untatt de som arbeidet på vegen, så vente kunne jeg om så dagen til ende. For denne min villighet fikk jeg øyeblikkelig en krone av hver ekstra, pluss to plater spisesjokolade som jeg satte til livs med en gang.

For meg så det ut slik at de aldri ble "mett" av det de nu hørte, at de kunne bli sittende her i en uendelighet dersom bare Sørli fortsatte å synge, var ganske avgjort. Når de verste salvene ljomet ut i naturen klarte de til slutt nesten ikke å snakke, eller ble på en måte litt uforståelig, men jeg husker godt at de ofte sa: "Hør, hør". Jeg fikk igjen to nye plater sjokolade som gikk samme vegen som de første, og ønsket at dette bare måtte vare lenge. Nu ville de absolutt se mannen som sang. Alt som de fikk høre fremført av denne grove og klare mannsrøsten måtte ha hatt en forunderlig virkning i deres sinn. De hadde nu i tillegg til det lette antrekket også fått løsnet hårbandet i nakken slik at håret lå utover skuldrene, lik manken på en løve. Et slikt syn var det vel få eller ingen som hadde sett før på disse kanter. Nu bar det fram til akkordlaget hvor Sørli sang, de nøyde seg ikke bare med å høre spillet, de måtte også se, de klappet meg på kinnet og sa at jeg var en staut gutt, og at jeg ikke hadde så mange år igjen til jeg ble voksen.

Jeg klarer ikke å gi noen karakterstikk av det syn jeg så da Sørli og laget hans plutselig oppdaget de selebre gjester. Opptatt som de var i arbeidet hadde de ikke lagt merke til de som nærmet seg og nu stod på kloss hold og ville ha tak i hendene deres for å presentere seg. Spettene datt av hendene på samtlige, ja, som på kommando, de ble stående i den samme stilling som voksfigurer i et kabinett. Jeg vet ikke om noen tenkte i det hele tatt, var det noen, måtte det kanskje være Sørli selv, og da var det vel på sangen, det var ikke vanskelig å se hvor skammfull han ble. Det problem de alle kjempet med var å avgjøre om det virkelig var ekte mennesker som de nu skinnbarlig stod ansikt til ansikt med, eller var det hulderkvinnfolk som kanskje var blitt uroet av dette vegarbeidet? De var begge to rene skjønnhetsåpenbaringer, og i det antrekket de framstilte seg for fremmende folk måtte det siste være det mest sansynlige. Det var ikke lenge siden det hadde gått store frasagn om en hulderfamilie som var på vandring, så å bli sikker i bedømmelsen her var ikke nå enkel sak. Det var en nokså tilårskommen mann som arbeidet i laget som i dagligtale ble kalt Stor-Olai og, hvor gammel tru på underjordiske hadde godt rotfeste. I hans sjel

var det ingen tvil, det var hulder og intet annet. Han hadde også rede på at dersom en ufrivillig møtte slike skapninger og ville unngå en ulykke måtte der kastes "stål" over deres hoder. Har han såvisst bare hatt gammelspaden sin her - men den stod i fylltaket ved andre enden av akkorden - så skulle han ikke ha nølt et øyeblikk med å kastet den over hodene deres for sikkerhets skyld. Den var fabrikkert i Sheffield i England så der var det stål, det kunne en lite på. Nu var det ingen ting for hånden av slike saker, ikke engang slirekniven hadde han, den var på knappen i gammelboksa som hang igjen på veggen hjemme. Han måtte kanskje bare prøve å "korse" seg, det kunne være en nødløsning, men metoden var langt usikrere enn stålet. Hos de andre var forbauselsen så smått begynt å gi seg, det var kanskje mennesker likevel, men av det skjønneste de noen gang i sitt liv hadde sett. Enkelte famlet med skjelvende fingre i busserull-lommen for å få tak i ei skrå, men alt var blitt så vanskelig nu, det var som hele kroppen kom i ulage med det synet de så, det var så rart med det. En ungdom gjorde forsøk på å tulle en russ, men hans tilstand var ikke bedre, det var liksom alt gikk den gale vegen. Den som bare hadde hatt frimodighet nok under slikt sammentreff, ja, da hadde lykken lagt for ens føtter.

Den som i grunnen behersket situasjonen best var på en måte Sørli selv. Han var forlengst kommet i prat med de skjønne, men måtte med skamfullhet bekjenne at dikterverket var hans eget. Da han imidlertid forstod at damene gav han den største ros for hans verk var det liksom hans bluferdighet forsvant som dugg for sol, han var igjen den samme vegformann som han hadde vert før. Likevel klarte han ikke å fornekte seg selv. Han måtte ærlig medgi at disse to rørte på følelser i hans indre som kunne bli vanskelig å holde styr på. At de var "lytefri" fra isse til fotsåle var helt avgjort, dertil var de så velsignet frimodig og liketil. Her var muligheter dersom en bare kunne utnytte dem, det var der ingen tvil om, men det var liksom et eller annet som sviktet i kroppen hans, det kunne han så tydelig merke. Det var så rart med det, hvis det ikke var likevekt mellom det fysiske og psykiske i slike situasjoner, da kunne det snart bære galt avsted. De ble værende i arbeids-



Fra Arne Andreassens rike, det er Svanelvdalen, med utsikt fra Reinelva mot nordvest, bildet er gammelt, tatt under en befaring for planleggingen av vegen, riktig jomfruelig terreng, som vi ser.

laget ganske lenge, det var så mange ting de skulle ha rede på, de var så interessert og våkne for alt. Litt skuffet ble de kanskje da Sørli ikke kunne imøtekomme deres ønske om å synge steindragerensangen om igjen, men ellers forklarte han nøye hvordan alt foregikk. Disse to damenes møte med vegarbeidslaget står ennå for meg som et hyggelig minne fra en svunnen tid, en tid hvor mangt kunne hende men som en lite la merke til. Han Stor-Olai hadde fra første stund sett med ublide øyne på de nyankommne. Han hadde forlengst begynt å trekke seg oppover lia, men måtte likevel se seg attende med visse mellomrom. Var det hulderkvinnfolk så skulle en ikke snakke med dem, det hadde han hørt utallige ganger av folk som hadde rede på slikt. Han kunne ikke forstå Sørli som alltis var så forstandig, at han var den første som gav seg i prat med dem. Det kom vel til å gå galveien både med dem og akkorden heretter, fryktet han for, men ble det slik så skulle han jammen se å få seg overflyttet i et annet lag til "Kvernlandsplogen" eller "Stubbebryteren" f.eks. I deres lag hadde dem nok blitt mottatt på en ganske annen måte, det var han skråsikker på. Det var forresten hans kjelkokerdag, og nu skulle han sannelig ta og koke den med det samme. De kunne bare gi seg tid til han fikk fyr, så skulle han hugge grundig med einerbrisk å legge på

varmen og røyklegge hele området på et øyeblikk, noe annet har de på ingen måte fortjent, uansett om det var hulder eller menneske, så har dem uten blygsel gått frem til et arbeidslag bestående av seks mannfolk så å si uten en tråd på sine kropper, det var under alle omstendigheter for lite til å skjule seg bak.

Før de omsider forlot arbeidslaget ble et fotoapparat tatt frem av deres bagasje og bilder ble tatt av Sørli og laget hans. Men han Stor-Olai ble ikke med. De håndhilste hver enkelt til adjø og sa at de skulle komme igjen, noe som øyensynlig vakte begeistring. Det var bare så synd at alle husene i bygda skulle være opptatt av innlosjerende vegarbeidere ellers har de stoppet opp et par dager for å gjordt seg skikkelig kjent med alle disse vegarbeiderne, og frem for alt stedets ungdom. På turen videre ned til vannet plukket de en del pene blomster av forskjellige slag, de sa at de skulle binde en minnebuket som jeg skulle ta med meg i retur og overlevere Sørli. Da vi var kommet i båten gikk de straks i gang med arbeidet. Jeg ble snart helt imponert over den innsikt og fingerferdighet de var i besittelse av. De var ikke botanisk interessert for ingenting. Det var helt utenkelig at de kunne få til noe så nydelig av markens ville blomster. Da den omsider var ferdig snappet de opp av en veske papir og blyant hvorpå de skrev noen ord, så ble det hele pakket inn i et rød-blomstret silketørkle og overlevert meg med bønn om at jeg måtte gi den til Sørli når jeg kom hjem. Da vi omsider nærmet oss båtskyssens endepunkt og de steg i land, klappet de meg igjen på kinnene og gav meg hele fire kroner for skyssen. Det var den største betaling jeg noen gang hadde fått for en slik skyss. Det vanlige hadde alltid vært en krone. Nu hadde jeg alt i alt fått seks av disse to, så mye penger hadde jeg aldri før hatt på en gang. På turen oppover vannet hadde jeg silketørklet med buketten liggende på toften ved siden av der jeg satt og rodde. Jeg hadde liksom en følelse av at det var en dyrebar skatt jeg førte på, noe som en helst ikke skulle røre med, men bare se på. Jeg kan likevel ikke nekte for at jeg fikk en veldig lyst å se hva de hadde skrevet på det papiret som jeg visste var vedlagt. Til slutt ble nysjerrigheten meg for stor, jeg tok pakken og åpnet den med forsiktige fingre, tok papiret og leste hva der stod:

Til Sørli.

Du tente en brann i vår barm med din sang,
som ei utslukkes kan. Vi kommer, vi kommer igjen.

Med hilsen fra oss to

Marita og Margit.

På baksiden hadde de skrevet sine adresser, men som jeg ikke vil røpe. Så var det intermessoet forbi.

(forts.)

Lønna skal fram også i -73

For måned	Forsk.lønn arb.	Hovedlønn arbeidere	Oppgjør leide biler og maskiner
Januar	30 - 1	14 - 2	19 - 2
Februar	28 - 2	15 - 3	20 - 3
Mars	29 - 3	16 - 4	24 - 4
April	2 - 5	16 - 5	21 - 5
Mai	30 - 5	15 - 6	20 - 6
Juni	29 - 6	13 - 7	19 - 7
Juli	30 - 7	15 - 8	20 - 8
August	29 - 8	15 - 9	19 - 9
September	28 - 9	15 - 10	18 - 10
Oktober	30 - 10	15 - 11	20 - 11
November	28 - 11	14 - 12	19 - 12
Desember	31 - 12	14 - 1 -74	21 - 1 - 74

Ovennevnte datoer er utsendelsesdatoer fra vegkontoret. Under normale forhold vil lønnsutbetalingene være arbeidstakerne i hende den påfølgende dag.

Utbetalingsdatoene for for arbeiderlønn er satt opp i samarbeide med forretningsføreren i Troms Arbeidsmannsforening.



lønn over konto

Aktive mennesker har behov for å kunne ta ut kontanter fort og greit når de trenger dem. Med en lønnskonto i Postsparebanken kan pengene tas ut alle hverdager ved posthus med til dels lang åpningstid.

Fordeler ellers:

- Enkel og lett vint betaling av husleie, radio- og TV lisenser o. l.
- Rente med 3 % p. a.
- God oversikt over hvordan lønnen disponeres og hvordan utgiftene fordeler seg.
- Mulighet for lån på gunstige vilkår.

Nærmere opplysninger om ordningen får De på posthuset.

VELG

POSTSPAREBANKEN

- banken alle kan nå -

25/229/71

Lønnsstatistikken for 3. kvartal 1972

For 3. kvartal 1972 var arbeidslønn for voksne arbeidere med 42½ timers uke kr 17,77 pr. time ved riksvegarbeidsdriften og kr 16,54 pr. time ved fylkenes vegarbeidsdrift, i alt kr 17,53 pr. time ved vegvesenets samlede arbeidsdrift. I disse tall er inkludert etterbetalinger med gjennomsnittlig 11 øre pr. time.

For arbeidere med 40 timers uke (tunnelarbeidere) var arbeidslønnen i 3. kvartal 1972 kr 27,74 pr. time ved riksvegarbeidsdriften og kr 28,85 pr. time ved fylkenes vegarbeidsdrift.

Arbeidslønnen pr. time og økning fra 3. kvartal 1971 går frem av følgende oversikt for yrkesgrupper ved riksvegarbeidsdriften.

Yrkesgruppe	Arbeidslønn pr. time		Økning fra 3. kv. 1971 For hele landet kr
	3. kv. 1972 For Troms kr	For hele landet kr	
Alm. anleggsarbeidere	19,54	19,31	1,43
Alm. vedlikeholdsarbeidere	15,86	14,27	0,52
Vegvoktere	16,13	16,02	1,21
Spesialarbeidere	17,71	17,49	0,92
Sjåførere	17,31	17,57	1,14
Maskinførere	20,31	19,02	1,64
Verkstedarbeidere	16,67	15,99	1,21
I alt arbeidere med 42½ timers uke		17,77	1,41

Arbeidslønnen (eksklusiv etterbetaling) økte i gjennomsnitt med kr 1,41 pr. time fra 3. kvartal 1971 til 3. kvartal 1972 eller med 8,7%.

Økningen er delvis fremkommet ved avtalemessige opprykk og lønnsgradning og ved økning i omfanget av akkordarbeide. Akkordtimeandelen for riksvegarbeidere med 42½ timers uke økte fra 46,9% til 51,7% fra 3. kvartal 1971 til 3. kvartal 1972.

I forbindelse med de forhandlinger om justeringer/normeringer som ble avsluttet i februar 1972 ble det foretatt en del klasseopprykk med etterbetaling fra 1. mai 1971. Dette førte til at en rekke vedlikeholdsarbeidere ble omplassert fra yrkesgruppen alm. vedlikeholdsarbeidere til spesialarbeidere. Det har også vært foretatt omplassing fra yrkesgruppen vegvoktere til spesialarbeidere.

Arbeidslønnen pr. time (for hele landet) for riksvegarbeidere med 42½ timers uke fordelte seg på typer av godtgjørelser som vist nedenfor:

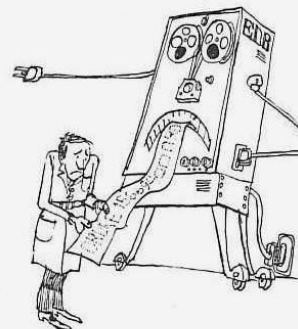
	Kr
Akkord- og tidlønn	16,88
Overtidstillegg	0,42
Skifttillegg, høyfjellstillegg, formannspenger, beredskapstjeneste, kjøretillegg	0,36
Etterbetaling	<u>0,11</u>
I alt	<u>17,77</u>

Akkordlønnen for arbeidere med 42½ timers uke i riksveg-arbeidsdriften var kr 19,40 pr. akkordtime i 3. kvartal 1972. Dette er en økning på kr 1,44 eller 8% fra 3. kvartal 1971.

Akkordlønnen pr. akkordtime i de tre første kvartaler av 1972 og økning fra 3. kvartal 1971 til 3. kvartal 1972 er vist nedenfor for yrkesgrupper ved riksvegarbeidsdriften.

Yrkesgruppe	Akkordlønn pr. time		Økning fra
	3. kv. 1972	3. kv. 1971	3. kv. 1971
	For Troms	For hele landet	For hele landet
	kr	kr	kr
Alm. anleggsarbeidere	19,20	19,30	1,50
Alm. vedlikeholdsarbeidere	19,06	18,71	0,59
Vegvoktere	19,47	18,71	1,10
Spesialarbeidere	19,68	19,77	1,31
Sjåførere	19,57	19,21	1,12
Maskinførere	20,09	19,84	1,63
Verkstedarbeidere	17,71	18,06	1,25
I alt arbeidere med 42½ timers uke		19,40	1,44

Arbeidslønn på dagtid var for hele landet kr 14,18 pr. time, det er en økning på kr 0,90 pr. time fra 3. kvartal 1971.



MASKINAVDELINGEN, et blikk tilbake og et blikk fram

Nå kommer det selvsagt an på de øyne som ser, når en skal vurdere om det som har skjedd er noe å snakke om. Men i alle fall, jeg tror nok at både de som er ute, og vi som er inne på kontoret, har merket at året 1972, ble det året da EDB kom for fullt. At EDB står for "Elektronisk databehandling", i dette tilfelle av regnskaper, skulle være vel kjent. For innvidde kalles også EDB for ett redskap. Og det er i sannhet ett effektivt redskap. Nå står det bare opp til oss å nyttiggjøre oss den mengde av data som blir servert på rekordtid. Det kan således nevnes at vi regner med å få maskinregnskapet for 1972 ferdig ved juletider. Håper bare vi kan finne en fornuftig måte å bringe videre en del av regnskapsresultatene til de som egentlig har matet EDB maskinen med opplysninger, nemlig maskinkjørere, sjåførere og vedlikeholdsarbeidere. (For det som gjelder maskin- og verksteddriften).

Nevnes må også systematisk vedlikehold av maskiner m.v., som nå er kommet i godt gjenge. Vi har i dag 4 mann, såkalte serviseinspektører, som regelmessig og systematisk sjekker maskinparkens tilstand. Hva og når dette skal gjøres, planlegges av Gunnar Kvien ved vegsentralen, i samråd med de respektive oppsynsmenn. Vi tror at innføring av systematisk forebyggende vedlikehold er meget viktig, både for de som skal bruke- og de som skal reparere maskinene, etter som det forhåpentlig blir færre uforutsette stopp og- reparasjoner.

Systemet trenger nok litt finpuss før vi kan si oss fornøyd, og en tenker her spesielt på registreringer av driftstimene, som igjen bestemmer når inspeksjon skal foretaes. Men dette skal vi nok få en orden på. Hovedsaken er at vi er kommet godt igang.

Ellers har vi i løpet av året hatt en kraftig utvidelse av det interne radiosamband. I dag har vi tilsammen 124 biler og maskiner med radioutstyr. Sambandet er hovedsakelig beregnet for biler og maskiner i vegvedlikeholdet. I dag er faktisk alle vedlikeholdsområdene, untatt Harstad, ferdig utbygd, når det gjelder antall radiosett. Dekningen er imidlertid ikke like bra over alt. Når det gjelder Harstadorrådet, håper vi at de skal komme med i 1973.

I Harstad har vi forøvrig konkrete planer om bygging av ny vegstasjon, og det var faktisk kommet så langt at midler var stillet til disposisjon i 1972. Men prosjektet strandet på tomtespørsmålet, og når "Vegstikka" går i trykken er det enda ikke klart hvordan saken skal løses. Vi er også ute etter tomt i Tromsøområdet, men det ser ut til å bli minst like vanskelig å finne noe her.

I disse dager begynner så smått de nye maskiner og biler for neste år å komme. Stort sett er det vanlige maskiner og biler som skal erstatte gammelt materiell. Men det kan nevnes at vi satser litt ekstra på vegvalser, og har planer om 2 stk. 8,5 tonns slepevalser. Av bestillinger for neste år kan ellers nevnes:

2	stk.	lastebiler, bakhjulsdrevne, Volvo
2	"	" , 4-hjulsdrevne, Magirus
12	"	patruljebiler, Mercedes
2	"	veghøvler, Cat. 12.
1	"	Brøyt X 30
2	"	hjullastere Cat. 950

Vi venter dessuten en ny konknuser "Symons 36", og ett større sikt ved årsskiftet. Dette utstyr skal omgående settes inn i grusproduksjon på anlegget Skibotn - Løkvoll, hvor det tydeligvis er ett meget stort behov, som skal dekkes på relativt kort tid.

Men millionene har en tendens til å bli udryge når det er snakk om maskinkjøp, og vi har problemer med å holde en forsvarlig lav alder på maskinparken.

Gjenkjøpsverdien av vegvesenets maskinpark i Troms pr. 31/12-71 var forøvrig beregnet til 33,6 mill. kroner. Det er således store verdier å ta vare på, men vi er godt rustet, både med hensyn til kjørere og på verkstedsektoren.

G.B.

FORSIKTIG MED VEGMERKEMALINGEN

Den 13. oktober i år sendte Vegdirektoratet ut en advarende melding som bruken av vegmerkemaling.

Samme dag måtte en av våre folk i all hast sendes til sykehus sterkt forgiftet etter innendørs bruk av denne malingen. Det var sørget for ventilasjon under arbeidet, men på langt nær tilstrekkelig.

De advarsler fabrikantene forsyner malings- og andre kjemiske produkter med, må tas absolutt alvorlig, de kan under spesielle forhold være livsfarlige, det vitner nevnte tilfelle om.

Hadde meldingen fra Vegdirektoratet kommet litt før, antar vi at brukere av denne malingen hadde vært litt mere oppmerksom.

Meldingen ble straks sendt oppsynsmenn, verneombus m.fl. men for å sikre oss at advarselen når alle gjengir vi den i sin helhet her:

"VEGMERKEMALING - FORSIKTIGHETSREGLER SOM MÅ IAKTTAS

Vegmerkemalingen er en meget ildsfarlig væske. Den er samtidig plassert i YL-gruppe 2, hvilket betyr at den er farlig å inn-ånde og at en må sørge for god ventilasjon. En må derfor påse at maling og emballasje blir behandlet på forskriftsmessig måte.

Følgende punkter må iakttas:

1. Sprøyteanlegg og vegmerkemaskiner.

- 1.1 Påfylling av maling på sprøyteanlegg og vegmerkemaskiner må utføres på en slik måte at det ikke søles på anleggets eller maskinens eksosanlegg.
- 1.2 Alle slanger og koplinger må til enhver tid være i orden slik at en unngår plutselige brudd.
- 1.3 En må særlig ved bruk av sprøyteanlegg, påse at malingsslanger ikke kommer i klemme eller kommer i berøring med kompressormotorens eksosanlegg. Eksosanlegget brenner fort hull på slangene, og malingen vil da sprute ut over dette og antennes.

2. Behandling av emballasje.

- 2.1 Det må ikke uten videre benyttes skjærebrenner e.l. på tom emballasje. Dette er meget livsfarlig. Er en derimot nødt til å skjærebrenne i et tomt malingfat må dette ha stått til lufting i lengere tid. Deretter må det fylles helt opp med vann før brenning foretas.
- 2.2 Det er ofte ønskelig å destruere tom malingemballasje før den kjøres på fylling. Dette kan skje ved hjelp av hjul-lastere, bulldozere o.l. Her må en påse at lokk eller spuns er fjernet, og emballasjen bør ha stått til lufting i lengere tid, påfylt litt vann.

3. Personlig vern.

- 3.1 Det kan i enkelte tilfeller være nødvendig å bruke maske for å unngå innånding av løsningsmidlene i malingen dersom vindforholdene er slik at gassen føres direkte fra malingpistolene mot operatørene.

En vil ved en senere melding komme tilbake til spørsmålet om lagringsbestemmelser for vegmerkemaling. Denne melding bes delt ut til samtlige værneombud og til alle arbeidere som behandler vegmerkemaling."

FØRSTEHJELP

Vi har nå gjennomført en serie førstehjelpskurs for andre gang. Det har vært mye stoff, tildels ukjent stoff å sette seg inn i. I samarbeid med instruktøren Kjell Hovde, vil vi gjennom noen artikler i de kommende nr. av "Vegstikka" sørge for litt repetisjon av det viktigste.

P R I N S I P P E R F O R F Ø R S T E H J E L P .

Førstehjelp er den øyeblikkelige og foreløpige hjelp som ytes pasienten innen legehjelp kommer.

Når en har lært førstehjelp skal en alltid forsøke å holde den vedlike.

Det er viktig å opptre rolig for ikke å uroe eller engste pasienten. Den mest kyndige må ta ledelsen, holde tilskuerne borte, evt. sende dem etter ulltepper, vann osv.

5 bud for førstehjelperen.

Stans blødning.

Forebygge sjokk.

Dekk sårene.

Spjelk brudd.

Forebygge kvelning.

Det er av stor betydning at hvert menneske kan hjelpe seg selv og andre så hurtig som mulig, evt. i påvente av kyndig hjelp.

STANS BLØDNING:

Et hvert blodtap virker utmattende. Jo hurtigere en blødning foregår jo farligere er den. Enhver blødning må derfor stanses så snart som mulig eller begrense den til det minst mulige.

FORBYGGE SJOKK:

Sjokk er en svekkelse av alle livsfunksjoner, og kan oppstå i tilslutning til alle alvorlige skader. Sjokk kan føre til døden i løpet av kort tid. Sørg for at pasienten får ro og varme, og gjør intet som kan forverre skaden. Gi rikelig drikke.

DEKK SÅRENE:

Ved forurensing av sår, kan betennelse oppstå, og kan føre til større skader, kanskje med varige men for pasienten. Sår må dekkes med sterile bandasjer så snart som mulig.

SPJELK BRUDD:

Et bruddsted må holdes i absolutt ro. Skal en pasient transporteres, bør derfor bruddstedet spjelkes slik at ledd overfor og nedenfor bruddstedet blir ubevegelig.

FOREBYGG KVELNING:

Pasientens munn og nese må holdes åpne og renses for eventuelt blod og skitt. Ved åndedrettsstans må kunstig åndedrett settes i gang. Pass særlig nøye på bevisstløse pasienter.

FØRSTEHJELP VED BLØDNINGER.

BLODET.

Kroppen vår er bygget av celler, som er så små at vi må bruke mikroskop for å se de. Cellene trenger stadig tilførsel av næringsstoffer og oxygen, og må kvitte seg med afallsstoffer fra cellene.

- a: Blodvæsken (plasma) som er en klar, gullig væske og utgjør vel halvparten. Den transporterer fordøyde næringsstoffer til cellene, kullsyre og andre avfallsstoffer fra cellene.
- b: De røde blodlegemene som utgjør den andre bestanddelen er bare $7/1000$ mm i diameter, og det er 5 millioner pr. mm^3 . Oppgaven er å transportere oxygen.
- c: De hvite blodlegemene er forsvarere og det er de som tilintetgjør bakterier og andre forurenninger i organismen.
- d: Blodplatene som er ørsmå har betydning for blodets evne til å størkne.

BLODÅRENE.

Blodet som utgjør ca. 5-6 liter hos et voksent menneske, blir transportert i egne kanaler, blodårene. Av disse har vi tre slag:

- a: Hårrørsårene som er så trange at blodlegemene må passere

ett og ett i gangen. Hele organismen er gjennomsvivet av disse, 2500 stk. pr. mm^2 i et tverrsnitt av en muskel.

- b: Pulsårene fører lyserødt oxygenrikt blod fra venste hjertekammer og ut i kroppen, og mørkerødt blod fra høyre hjertekammer og ut i lungene.

Hjertet presser blodet fram med ca. 70 støt i min. mot en viss motstand i de elastiske pulsårene.

- c: Samleårene fører blodet tilbake til hjertet, mørkt oxygenfattig blod fra kroppen, og lyst oxygenrikt blod fra lungene. Samleårene er forsynt med klapper slik at blodet bare kan strømme mot hjertet.

Fra hodet, halsen og øvre del av brystet føres blodet tilbake til hjertet ved hjelp av tyngdekraften.

Fra resten av kroppen drives det tilbake til hjertet ved at skjelletmuskulaturen under sammentrekning øver trykk mot samleårene. Ventilklappene sørger for at blodet ikke strømmer tilbake når musklene i neste øyeblikk slapper av.

Blodtrykket i samleårene er ganske lavt.

STANS BLØDNINGER.

Blødninger i forbindelse med vanlige sår, stanser som regel av en vanlig bandasje. I motsatt fall skal vi bruke følgende fremgangsmåte.

- a: Øv trykk direkte på såret.

Bruk enkeltmannspakke eller annen kompress, eller i nødsfall noe rent tøy.

- b: Hev den blødende del. Dette skal skje samtidig med trykket på såret. Den skadde legger vi ned slik at det blødende sted ligger høyt.

Blødningen vil bli mindre, da hjertet må pumpe blodet i mot tyngdekraften.

Legg en trykkbandasje på såret, denne framgangsmåte er tilstrekkelig i nær 95% av tilfellene.

Voldsomme blødninger, spesielt når blodet spruter ut i kraftige

støt, må vi først få det hele under kontroll ved å:

- a: Ta trykkpunkt. Samtidig legger vi den skadde ned og hever stedet. En medhjelper holder trykkpunktet, mens vi legger en trykkbandasje. Er vi uten hjelp og det blør fra arm eller ben:
- b: Legg omsnøring. Brede ting som lommetørkle, skjerf, eller trekanttørkle er utmerket. Legg bindet rundt, lag en enkel knute, plassere en pinne på denne og knyt. Vri pinnen rundt helt til blodet stanser, og
- c: legg en trykkbandasje. Når vi har blødningen under kontroll kan vi ta oss god tid å legge en fast og solid trykkbandasje.
- d: Løs omsnøringen.

Begynner det igjen å blø, strammer vi på nytt og lar omsnøringen ligge til den skadde kommer under legebehandling.

Når vi således en skjelden gang må la en omsnøring ligge, må vi huske at vi skriver en T i pannen på pasienten og klokkeslettet. T 0320.

LA OMSNØRINGEN VÆRE SYNLIG.

Vårt motto må imidlertid være: Prøv å unngå omsnøring."

Hva sa Andy?

Redaktøren ble ikke neddyngnet i svar, sant å si ble vår lille konkurransespøk ingen suksess, men her har vi da et svar, som vi synes ikke er så aller verst, når vi også tenker på Andys innstilling til livet:

"Vekk med deg - dette er et anstendig blad, her kunngjøres ingen ledige stillinger."

Og det var Einar Skagen som hadde laget denne, vi gratulerer, premie vil bli overlevert ved en høvelig anledning (hvis han kan dokumentere at svaret ikke var utpønsket i arbeidstiden).

Refleks - fotgjengernes sikkerhetsbelte

Det er etter hvert blitt alminnelig kjent at sikkerhetsbelter er noe som nærmest gir umiddelbar øking av sikkerheten for den som tar dem i bruk. Beltene gir en sikker effekt, noe som også ulykkesstatistikken så smått er begynt å gi indikasjoner på.

At det er på liknende måte med refleks, er kanskje mindre kjent - særlig fordi dette feltet ikke har vært gjenstand for så stor interesse fra forskerhold.

Rapport nr. 2 fra Utvalg for Trafikksikkerhets-

forskning omhandler personskader ved trafikkulykker behandlet ved Ullevål sykehus i Oslo.

I sammendraget av denne rapporten heter det:

„Fotgjengere som bærer refleks i mørket, blir praktisk talt aldri påkjørt og skadd slik at de må legges inn på sykehus."

Dette er en svært klar uttalelse, som gir grunnlag for å påstå at refleks er et like godt sikkerhetstilbud for fotgjengere som bilbeltene er for dem som kjører bil.

VEG - sport

Fotballsesongen er ebbet ut. I forrige nr. fortalte vi at "Veg" også i år har hentet hjem et trofé og denne gang et som er et hakk gjevere enn sist, nemlig seriemesterskapet i 2. divisjon. Laget er dermed klar for 1. divisjon fra neste års sesongstart.

En fin prestasjon etter å ha kommet fra 3. divisjon i fjor.

I bedriftscupen ble laget stoppet i 2. runde. Vi var ikke helt heldig med trekningen, motstanderen BANKENE hørte så absolutt hjemme blant toppene. Kampen endte 1-1 etter ekstraomgangen og lagene stilte opp på nytt, og da måtte "Veg" bite i "grusen" med 0-1.

Og når vi så legger til at det var BANKENE som ble årets cupmester her i Tromsø, så skal vi i grunnen ikke klage, det har vært en fin sesong. Vi skal heller ikke glemme at laget også i år kvalifiserte seg for sluttspillene i veg-cupen. Der ble det jo semifinaleplass og det var det jo bare 4 lag som kunne oppnå.

Alt i alt må vel fotballgruppa kunne si seg fornøyd med året 1972 og her har vi gutta fra den aller siste kampen i høst:



fra v. Petter Olsen, Odd Danielsen, Oddvar Nilsen, Håvard Sandberg, Størker Bjørnstad, Elling Eriksen, Magnar Marthinsen, foran fra v. Kåre Støvne, Steinar Engstad, Knut Gløersen, Frank Jensen og Bjørn Stiberg.



Også nå i innspurten av dette året har en del av våre folk rukket å fylle runde år. Vi sender våre hjerteligste gratulasjoner til

50 ÅR

Maskinkjører Jens Lundli, Salangsdalen	6/10
Vegarbeider Gunnar Berglund, Lyngseidet	19/10
Sjåfør Einar Langmo, Silsand	8/11
Sekretær Signe Moeng, Tromsdalen	13/11

60 ÅR

Vegarbeider Osvald Sætermo, Oksfjordhamm	6/10
Verkstedformann Arnold Bergh, Finnsnes	15/11
Oppsynsmann Agnar Nilsen, Harstad	4/12
Vegarbeider Arild Eliassen, Borkenes	21/12

NYE PENSJONISTER

Ved utgangen av dette året slutter

vegarebeider Sverre Sollid, Salangsdalen
vegarebeider Alf Larsen, Gratangsbøtn

etter oppnådd aldersgrense. Vi takker disse for alle årene de med sin innsats har bidratt til at en rekke av vegvesenets oppgaver er blitt løst på en tilfredsstillende måte.

Gammeldassen må nu regne med konkurranse

Nytt tørrklosett i produksjon

Proessen er naturens egen, vi bare hjelper til med litt kunstig varme. Idéen til det nye tørrklosettet har jeg hatt i mange år, men har bare ikke hatt tid til å arbeide med den før nå, sier teknisk direktør ved KPS i Sarpsborg, Håkon Eidet. Han er mannen bak en enkel, men genial oppfinnelse og har søkt patent på et nytt tørrklosett som i løpet av høsten skal settes i produksjon ved KPS.

Gammeldassen byr hytteeierne på et stadig tilbakevendende og lite hyggelig arbeide, spesielt nå når man har tatt i bruk kjemiske toaletter.

Fart i arbeidet med utvikling av det nye toalettet ble det først da jeg veltet vekk en gammel utedo på hytta. Doen hadde stått i 20 år og det eneste som var igjen av «ulumsketene» var

noen skuffer med den flotteste matjord. Jeg hadde også tidligere lagt merke til at enkelte ting økte formullingen.

Da jeg traff en svenske som søkte patent på en spesiell type rist, var det hele gjort. Han hadde langt på vei løst endel av de problemene jeg bakstet med. Det som sto tilbake var den tekniske side av saken. Og den er nå vel i havn.

Det nye toalettet er et biologisk toalett og bygger på kompost prinsippet. Det utnytter på en kunstig måte tropeforholdene — fuktighet og varme. Proessen i toalettet er naturens egen — vi bare hjelper til med kunstig varme. Og den får man enten ved bruk av elektrisitet — eller propan. Toalettet som er helt luktefritt, får også egen plass til formulling av skyller, matrester og papiravfall.

◀ Noe for vegvesenets brakkeleire?

Apropos rapport fra planavdelingen

— Nei, sa den gamle bonde-
mannen, ikkje treng me nokon
ingeniør for å rekna ut kor vegen
skal leggjast. Me slepper berre
ut nokre sauer. Dei finn 'snog-
gaste vegen heim.

— Men om me ikkje har nokon
sauer?

— Ja, då må me få tak i ein
ingeniør.

Kryssord

Loyd Lauritsen er gjerningsmannen for nedenstående julenøtt, lykke til, riktig løsning eller skal vi heller si, vi trekker ut 1 vinner blant riktige løsninger, det blir 1 eske konfekt i premie. Da må løsningen være sendt redaksjonen av "Vegstikka", Vegkontoret, postboks 615, 9001 Tromsø.

De som ikke vil rive ut siden, kan tegne oppgaven på et løst ark og sende det inn.

I alle fall, løsningen må være oss ihende innen 15. januar 1973.

Vannrett:

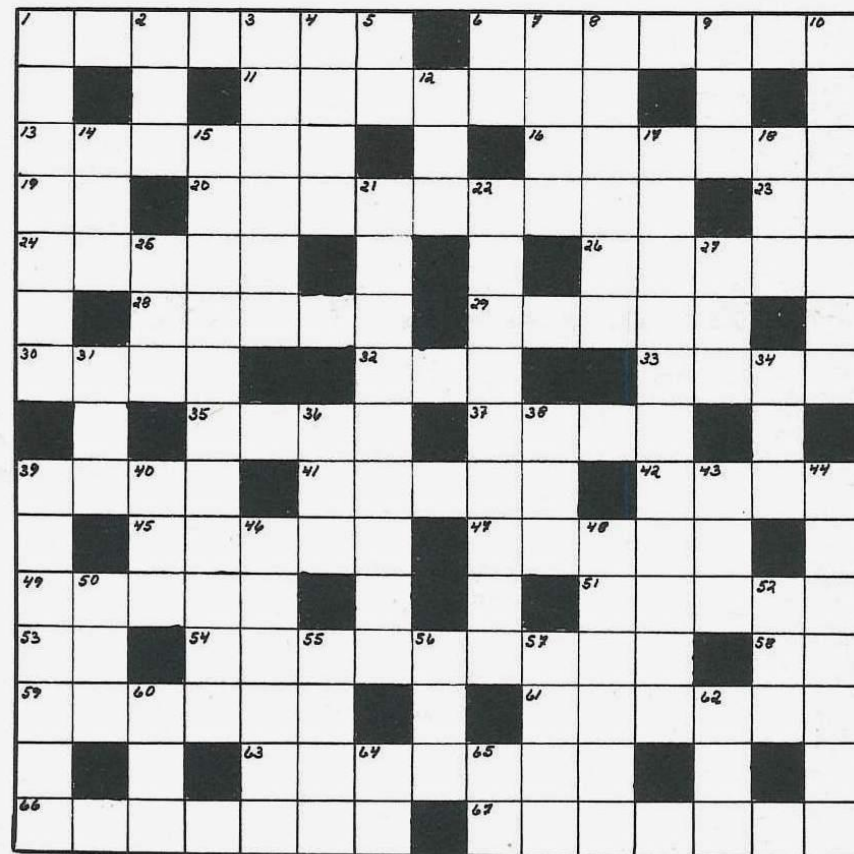
- 49. Ring (sjøuttrykk).
- 51. Gjør forlagene med bøker.
- 53. Purke.
- 54. Spesialbåter.
- 58. Ujevn.
- 59. By i Sør-Tirol.
- 61. Jugoslav.
- 63. Vegingeniør i Troms.
- 66. Pjølteren.
- 67. Plansjef.

- 1. Brøytestasjon i Troms.
- 6. Til vinterbruk.
- 11. Sted i Målselv kommune.
- 13. Elv i India.
- 16. Selge billig.
- 19. Vedlikeholdssjef.
- 20. Tilbaketoget.
- 23. Tren!
- 24. Operettekomponist.
- 26. Poststed i Aust-Agder.
- 28. Medaljens forside.
- 29. Føde.
- 30. På jakken.
- 32. Gårdsplass.
- 33. En sekser (i skyting).
- 35. Samebygd.
- 37. Avfallet.
- 39. Emballasje.
- 41. Morallære.
- 42. Seilskip.
- 45. Over elva om vinteren.
- 47. Var Pontius Pilatus.

Loddrett:

- 1. I oljegrusen.
- 2. Einebærbrennevin.
- 3. Hellenere.
- 4. Sting.
- 5. Spandere.
- 6. På bilskilt i Bergen.
- 7. Sy!
- 8. Skalldyr.
- 9. Fugl.
- 10. Redskapene.
- 12. Fø opp.

- 14. Ståke.
- 15. Benyttes også i vegvesenet.
- 17. Uvitende personer.
- 18. Spann.
- 21. Gjenopprett!
- 22. Tilhenger av fagstyre.
- 25. Hudfarge.
- 27. I brødet.
- 31. Fiskeplass i Tromsø.
- 34. Fisk.
- 36. Øyner.
- 38. Bekledningsgjenstand.
- 39. Oppsynsmann i Troms.
- 40. Velstående.
- 43. Vred.
- 44. Legevitenskap.
- 46. Avgjør!
- 48. Byggverkene.
- 50. Grus.
- 52. Europeer.
- 55. Gjør tannlegen.
- 56. Medfølelse.
- 57. Utvidet.
- 60. Kvinne.
- 62. Vegformann.
- 64. Forstavelse.
- 65. Hitlers garde.



Løvolds Cementvarefabrikk

Tromsø - ☎ 83 620

A/S **STAAL & JERN**

HARSTAD

Stål * Metaller * Jernvarer
VVS * Materiell * Byggevarer
Frå 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 smøreljer til alle formål.

Vår friluftsavdeling gir tilbud på:

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

☎ 8 45 40

Salg med service.

ALT
FRA
ETT
STED

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

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

AUSTAD
I SJØGATEN * ☎ 8 45 50